



23.I000610

Oirschot

Notitie beantwoording reacties extra consultatieronde

Notitie beantwoording reacties extra consultatieronde

In april 2022 vroegen we de inwoners en maatschappelijke stakeholders om via de online knelpuntenkaart knelpunten, wensen, maar ook goede punten aan te geven over het verkeer in onze gemeente. De knelpunten die zijn geplaatst kunnen geraadpleegd worden via [deze link](#). Deze inbreng van de inwoners en stakeholders hebben we verwerkt in het concept-mobiliteitsplan.

Omdat we graag wilde toetsen of de maatschappelijke stakeholders en inwoners het eens zijn met de uitgangspunten die zijn opgenomen in het mobiliteitsplan hebben we dit plan nogmaals voorgelegd. We hebben het mobiliteitsplan verwerkt tot een online rapportage (iReport) waarop iedereen de mogelijkheid heeft gekregen om te reageren.

We hebben met 448 reacties, dan ook ontzettend veel reacties ontvangen op de online rapportage. In deze notitie hebben we per geplaatste reactie op de online rapportage aangegeven wat we er mee hebben gedaan op basis van een kleurcodering en hebben we een reactie terug geplaatst.

De gehanteerde kleurcodering staat opgenomen in de eerste kolom van onderstaande tabel en heeft de volgende betekenis:

- Groen: deze opmerkingen stonden al opgenomen in het mobiliteitsplan. Mogelijk opgenomen in een ander hoofdstuk of anders verwoord;
- Oranje: naar aanleiding van deze opmerking hebben we een aanpassing gedaan in het plan. Dit kan een tekstuele wijziging zijn in het mobiliteitsplan of een wijziging in het uitvoeringsprogramma.
- Rood: deze opmerking hebben we niet verwerkt in het mobiliteitsplan. Dat kan verschillende redenen hebben, welke is toegelicht in de derde kolom.
- Blauw: We hebben de reactie meegenomen, maar de actie die hierop ondernomen moet worden ligt niet direct binnen de invloed van het mobiliteitsplan of de gemeente Oirschot. Een toelichting hierop is opgenomen in de derde kolom.

Reactie stakeholder in consultatieronde	Reactie gemeente Oirschot
Introductie Mobiliteitsplan 2022-2040	
Ik hoop dat er eindelijk een serieus plan op tafel komt, om de snelheid uit het centrum te halen. De Nieuwstraat wordt gebruikt als race baan, er wordt met ongekend hoge snelheden gereden. Gebruik aub verkeersdrempels zoals in de Lindelaan, dat zal een verademing zijn op onze leefomgeving.	Verlaging van de snelheid opgenomen in het mobiliteitsplan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Deze staat als project opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Verkeersveilig !??? Sinds de veranderingen is het alleen slechter en gevaarlijker geworden. Verkeerslichten in Oostelbeers hebben gezorgd voor sluiproute Maneschijn Driehoek waar gigantisch hard gereden wordt. Aangelegde rotondes zijn een drama voor fietsers, schijnbaar heeft een groot deel vd automobilisten niet door dat fietsers op de rotonde voorrang hebben op auto's die de rotonde op willen rijden. Meerdere fietsers afgelopen jaar van de fiets gereden...	We hebben de verkeersveiligheid van fietsers als een van de belangrijke thema's voor het mobiliteitsplan opgenomen.
Hallo. Kunt u stakeholders dit nieuwe plan laten beoordelen? Denk aan bv.: scholen, transfers leerlingen ed.; verenigingen, bv. KBO's Oirschot, Spoordonk en de Beerzen; Adviesraad Zorg en Samenleving Oirschot; Leefbaarheidsnetwerken;	We hebben de stakeholders binnen en buiten de gemeente betrokken en de gelegenheid gegeven om input te geven voor het mobiliteitsplan.
Entrance and exit from shopping area such as AH or Jumbo should be simplified.	De winkelomgevingen zijn niet expliciet benoemd en vallen buiten de scope van het mobiliteitsplan. Echter het mobiliteitsplan geeft de mogelijkheid om indien er noodzaak is om kleine infrastructurele maatregelen te nemen en bij herinrichtingsprojecten is er altijd de kans om gewenste aanpassingen door te nemen
Ik ben zeer geïnteresseerd in een auto vrije markt Zorg voor een goed parkeer terrein voor onze bezoekers	Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Misschien is het een idee om een korte heldere samenvatting te maken. De illustraties uitgebreider toelichten en de essenties van je rapport bullitgewijs presenteren. Het is ongetwijfeld een goed en waardevol rapport, maar het is voor mij te generiek, te uitgebreid en lijkt in hoog tempo te zijn geschreven waardoor ik en niet inhoudelijk op kan reageren. Ik wil niet negatief zijn, maar misschien is het voor andere lezers geschreven.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan. Er is een samenvatting toegevoegd.
Een heel algemene inleiding, op zich begrijpelijk, maar zegt nog heel weinig. Ik wacht het vervolg graag a. Toch alvast de opmerking dat we kleine gemeente zijn qua inwoners, maar behoorlijk groot qua oppervlakte met zeer gevarieerde mobiliteits-aandachtspunten. In onze kernen voor de dagelijkse verkeersstromen, en ook als verbinding met de regio.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
• 2040 is nog erg ver weg, wat is het doel m.b.t. verkeersveiligheid rondom onze scholen op korte termijn?	Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vind dit ook een van de prioriteiten m.b.t verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
Ik vind uw plan goed. Maar het zou ook goed zijn als de bestaande fietspaden tussen Spoordonk en Eindhoven worden opgeknapt. Het wegdek van deze fietspaden is hobbelig en slecht onderhouden.	Jaarlijks vind er bij wegbeheer een inspectie naar de kwaliteit van wegen en paden en op basis daarvan wordt een meerjaren integrale onderhoudsplanung opgesteld. En slechte wegen en paden komen in beeld als de kwaliteit slechter wordt dan het gewenste onderhoudsniveau van wegen.
1. De bereikbaarheid van diverse locaties voor ouderen met een mobiliteitsprobleem is verre van ideaal, maar de oorzaak is m.n. de Oirschotse historisch bepaalde ruimte.	Dit valt niet binnen de scope van het mobiliteitsplan.

	2. Als je denkt aan een gezonde leefomgeving, waarom wordt er dan een nieuw bouwplan ("veld 7") tegen een 4 - 6-baanse snelweg gerealiseerd. Slechte luchtkwaliteit en lawaai voor de toekomstige (jonge) bewoners aldaar.	
	Het zou goed zijn als er een korte samenvatting van het beleidsplan zichtbaar is bij de vraagstelling	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
	Ter overweging, mobiliteitsplannen worden vaak gemaakt vanuit het oogpunt van de auto. Termen als parkeerdruk en deelauto's onderbouwen deze stelling. Het verdient een aanbeveling om mobiliteit op lokaal nivo niet te richten op auto-gebruik. De inrichting van de openbare ruimte wordt er veel aantrekkelijker op, de veiligheid van de inwoners en bezoekers neemt toe. 'Cars don't shop'. Vriendelijke groet Architect en ontwerper openbare ruimte Best PS bericht graag anoniem behandelen	We hebben in het mobiliteitsplan de prioriteit bij de fietser en de voetganger liggen.
	De wegen in het centrum zijn te smal voor groot vrachtverkeer, moet veel aan gedacht worden hoe dat wordt opgelost.	Dit is opgenomen in het mobiliteitsplan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Wat zijn de uitgangspunten t.a.v. de markt en andere parkeergelegenheden dit i.v.m. toerisme	Dit is opgenomen in het mobiliteitsplan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Oirschot is een gemeente die niet zonder autovervoer kan. Fietsen voor woon-werk en woon-school is natuurlijk een lachertje. OV is slecht geregeld. Wagenpark vergroent is rap thempo naar elektrisch dus de koppeling met duurzamer maken van de omgeving en dus minder auto's gaat niet op. Zorg voor fatsoenlijk en betaalbaar OV. Maak een HOV lijn over de afgesloten Oirschotsedijk (gemeente Eindhoven) naar het centrum van Oirschot. Ik weet zeker dat er dan veel mensen uit de stad ook naar het gezellige Oirschot gaan komen. Niet alles afsluiten tbv de fiets, want men gaat die afstanden echt niet fietsen. Oirschot is belangrijk voor de behoefte van Brainport, dus Brainport maakt Oirschot maar belangrijk doormiddel van goede verbindingen. Lijnen naar Best, Helmond, Veldhoven en Waalre zijn er al, nu Oirschot nog.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Fijn dat inwoners (in de vorm van dit panel) gevraagd wordt om input. Ik neem hier graag de tijd voor. Maar bij dit (ambtelijk geschreven) stuk raak je mij na 7 regels al kwijt. Ik heb uiteindelijk alle paragrafen gescand, maar als je zoveel woorden nodig hebt om iets duidelijk te maken, dan ben ik van mening dat het uitvoeren van het plan een even moeizaam proces zal worden als dat het lezen door mij ervaren wordt. Dus mijn feedback: Kom aub tot een duidelijke visuele samenvatting en leg dit document ver onder in een la. Welke ambtenaar gaat in de toekomst uitvoeringsplannen hieraan toetsen? De visuele samenvatting zou ik graag zien en voorzien van reactie.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan. Er is een samenvatting toegevoegd.
	Wat ik in het plan mis is de (on)mogelijkheid van de inzet van het kanaal als ontsluiting naar Tilburg en/of Eindhoven	Logistieke oplossingen buiten de gemeentegrenzen worden op regionale schaal opgepakt.
	Hallo project team, Dit is een heel goed en belangrijk initiatief! Dank voor de mogelijkheid om feedback te geven. Op een paar punten feedback: - Markt verkeersvrij/luw - goed idee, maar dan moet ook het aanbod aan leuke winkels & restaurants verbeteren. Dit is op het moment niet aantrekkelijk. We gaan altijd naar Oisterwijk of Den Bosch. Maar ik denk als de markt aantrekkelijk wordt ingericht dit ook interessanter voor ondernemers is - als de markt verkeer luw is, komen mensen automatisch met de fiets. Aansluiting met (elektrische bussen) is belangrijk. M'n voor oudere mensen is het best een stuk lopen van de bushalte naar het centrum. - alternatieve parkeerplaats ipv op de markt? Ben benieuwd wat de ideeën hier zijn.	Dit is opgenomen in het mobiliteitsplan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.

	- Extra Markt dag op zaterdag - zou fijn zijn voor meer reuring in het centrum. - fietsenstallingen/ huurfiets/ NS fiets op centrale plek - veel groen maakt het ook aantrekkelijker Hoop dat dit een klein beetje helpt. Succes met de verdere uitwerking ! Margrit Lelieveld	
	Wat ik mis in dit plans zijn maatregelen om iets te doen aan wat mijns inziens een steeds groter probleem wordt, nl. de motoren. Zowel het harde rijden op de toegangswegen als de geluidsoverlast wordt steeds erger. Ik denk dat er snelheidsbeperkende maatregelen op de toegangswegen moeten komen. Niet alleen n	Uit de inventarisatie is gebleken dat dit niet als een groot probleem wordt ervaren. Echter is het verlagen van de snelheid wel een van de punten die is opgenomen in het mobiliteitsplan.
	Zonder openbaar vervoer zal ook Oirschot (nog) meer gebruik gaan maken van de auto. Daarmee dreigt dichtslippen van div wegen.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Aansluiten op nationaal, regionaal en lokaal beleid	
	Een belangrijke trend is het toenemend aantal (dodelijke) ongelukken waarbij elektrische fietsen, steps, scooters ed betrokken zijn. Allemaal aanwezig op de fiets banen met grote snelheidsverschillen. Denk ook aan ouderen met hun beperkingen. Lijkt me belangrijk punt om mee te nemen, met name het erkennen van deze trend en wat er aan gedaan moet worden. Wordt hier niet genoemd.	We hebben in het mobiliteitsplan de prioriteit bij de fietser en de voetganger liggen. Ook voor verkeersveiligheid is de fietser een risicothema met prioriteit.
	Een mobiliteitstransitie door te verschuiven van autogebruik naar meer OV, fiets, lopen en slimme mobiliteit klinkt als een positieve ontwikkeling. De vraag is wel of dit voor de kleine kernen/buitengebied voldoende stimuli biedt en op welke wijze deze hier juist ingezet zouden kunnen worden. De laatste jaren is de beschikbaarheid van OV in de dorpskernen juist teruggebracht. Daarnaast zien we dat vooral in de spits de verkeerdruk in de kernen erg groot is. De provincie Nbr heeft aangegeven dat zij de rondwegvariant op een aantal plaatsen in Brabant opnieuw willen onderzoeken. Wij hopen dat er vanuit de gemeente voldoende aandacht blijft voor dit onderwerp. Daarnaast is het van belang om ook een 30 km regime op provinciale wegen op de agenda te houden.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Er word aandacht gegeven aan het fietsen, maak ook het voor rollators en scootmobiel veilig en toegankelijk. Er komen meer ouderen.	Het belang van aandacht voor fietsers en mensen die een rollator en/of scootmobiel gebruiken is opgenomen in het mobiliteitsplan.
	Volledig eens dat er meer aandacht voor de fiets komt. Daarom zou er op zéér korte termijn wat aandacht moeten komen voor stuk het bestaande fietspad tussen de nieuwe fiets-voetgangers brug en de oversteek aan de Eindhovense dijk na het viaduct over de A58. Het fietspad is zeer slechte staat en matig verlicht. Het stuk fietspad Eindhovensedijk vanaf het viaduct over de A58 tot het Beatrixkanaal is helemaal niet verlicht. Onbegrijpelijk dat op deze "groene verbindingscorridor" totaal geen aandacht is voor veilig - verantwoord fietsen. Vanaf het Beatrixkanaal, richting Eindhoven (de Oirschotse Dijk) is het fietspad gelukkig wel verlicht. Heeft dat te maken met Eindhoven Lichtstad ??	We hebben de verkeersveiligheid van fietsers als een van de belangrijke thema's voor het mobiliteitsplan opgenomen. Aanvullend, de groene corridor ligt buiten de bebouwde kom en gaat door waardevol natuurgebied. Wat maakt dat het verlichten van de fietspad op de traditionele manier geen oplossing is en schade toebrengt. Zodoende is er sprake van een tegenstrijdig belang dat in de uitwerking van de groene corridor uitgewerkt moet worden.
	Landelijk: prima om de fiets te propageren, maar ik lees bijna niets over OV; dat lijkt me toch relevanter om mensen uit de auto te krijgen. Ik ga misschien wel fietsen naar het centrum, maar niet iedere dag 50km. naar mijn werk... Regionaal: Oirschot Blijvend verbonden, niet dus.. De beste verbinding met Eindhoven, via de Oirschotsedijk is gesloten en de A58 voor verbinding naar Oost en West is het grootste knelpunt in ons land qua files en ongelukken! Lokaal: mooie verbindingen met andere aspecten, klinkt mooi, en ik lees graag verder wat dan dat "Wensbeeld" oplevert	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	er wordt veelvuldig gewezen naar andere plannen. Ik zou graag een link naar die plannen zien en bij voorkeur naar het	We hebben de stakeholders binnen en buiten de gemeente betrokken en de gelegenheid gegeven om

	relevante deel daarvan. Wat ik niet zie is dat er wordt gekeken naar de behoeften van de weggebruikers. Dat lijkt me zeker zo belangrijk.	input te geven voor het mobiliteitsplan. Doormiddel van de participatierondes proberen we rekening te houden met de behoeften van de weggebruikers.
	Op de eerste plaats duurt e.e.a. allemaal veel te lang, wij praten in Oirschot al jaren over veiligheid op Moorland, daar waar kinderen per fiets naar school en sportvelden fietsen, tussen auto, vrachtauto's etc door levensgevaarlijk, bij de Oirschotse gemeente is er echt niemand die zich hier druk over maakt, er is een prachtige langzaamverkeersbrug maar als he daar op of af fietst of loopt kom je en verkeerschaos terecht en juist daar waar kinderen veilig naar school en sport moeten fietsen kan dit niet de bedoeling zijn, wachten is op drama's Nu wil Oirschot het centrum gaan aanpassen dit lijkt nergens op los eerst de bestaande problemen op, zorg dat de randweg er komt en Moorland veiligheid wordt gemaakt voor fietsers, maak Moorland aub verkeersarm daar hoeven geen auto's te komen alleen de bewoners al de rest dat er rijdt is sluipverkeer!!	We beogen zo volledig mogelijk te zijn in het mobiliteitsplan. Leefbaarheid is als belangrijk onderwerp meegenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op Moorland of andere doorgaande wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat
	Graag ook koppeling met gebiedsvisies (zoals de Kemmer, Ekerschot, de Beerzen) meenemen. Woningbouwplannen aan de randen van Oirschot en de dorpen vragen aanpassing van de infrastructuur en hebben effecten op mobiliteit en leefbaarheid en landschap.	Ontwikkelingen als deze worden meegenomen in het mobiliteitsplan. Het is inderdaad belangrijk om hier mobiliteit een structureel onderdeel van te laten zijn. Bij de uitwerking van de woningbouwplannen wordt hier onderzoek naar gedaan.
	Mobiliteit mag niet ten koste gaan van het Oirschotse landschappelijke groen. (bossen, zandpaden, laan beplanting, bermen, struwelen).	Ontwikkelingen als deze worden meegenomen in het mobiliteitsplan. De beschermde historische zandpaden en groenstructuren zijn ook beschermd en moeten inderdaad behouden blijven.
	We merken dat de 30km per uur niet gehandhaafd wordt. Op diverse plekken wordt veel te snel gereden. Verder moet er ingestoken worden op een duurzame vorm van vervoer zodat we de klimaatdoelstellingen halen en biodiversiteit bevorderen.	Met het ingezette kwaliteitsniveau zullen verwachten we dat de infrastructurele aanpassingen in de toekomst komen tot een inrichting van wegen waarbij het verkeer zich houdt aan het gewenste snelheidsregime en we volgen daar waar kan de landelijke lijn.
	Het streven om van 50km naar 30km te gaan in de bebouwde kom is uitstekend, maar daarmee hangt samen het doorgaande verkeer zo veel mogelijk te scheiden van lokaal verkeer en dus meer in te zetten op een rondweg fase twee	De verlaging van de snelheid komt terug in het plan. Aanvullend onderzoek is hiervoor noodzakelijk. Daarnaast volgen we daar waar kan de landelijke lijn.
	Oirschot - monument in het groen - zou een voorloper moeten zijn met 30km/h in de bebouwde kom. Een voortrekkersrol!	De verlaging van de snelheid komt terug in het plan. Aanvullend onderzoek is hiervoor noodzakelijk. Daarnaast volgen we daar waar kan de landelijke lijn.
	Met betrekking tot verkeersveiligheid: Wij zien graag concrete acties om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er rijdt nu te veel verkeer door de kern dat daar helemaal niet hoeft te zijn. Er wordt harder gereden dan toegestaan en dit leidt niet alleen tot onveilige situaties, dit zorgt ook voor veel geluidshinder, ongezonde lucht en een onprettige leefomgeving. Om dit te veranderen moet de gemeente volgens ons zorgen dat er: - minder verkeer door de kern rijdt; door doorgaand verkeer óm het centrum heen te leiden in plaats van er doorheen - verkeer dat er rijdt zich houdt aan de maximumsnelheid; door de maximumsnelheid duidelijker te communiceren en dat te herhalen, te handhaven en dus boetes uit te delen, en ook door de weg zo in te richten dat hard rijden niet mogelijk is. Met betrekking tot regionaal beleid: Er staat dat de provincie actieve mobiliteit (zoals fietsen of wandelen) stimuleert om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en daarmee het mobiliteitssysteem te verduurzamen. Er zou daarom ingezet worden op het afvlakken van de groei van het autoverkeer en een vermindering van het autogebruik. Hoe ziet dit er in de praktijk van Oirschot uit? Wat gaat de gemeente concreet doen om hieraan bij te dragen?	We zetten in op kwaliteitsniveau A. De financiële middelen zijn gereserveerd om hieraan te kunnen voldoen. De aanpak is meteen gericht op het werk met werk maken dus het effect zullen we over enkele jaren steeds meer en beter zien.
	Proces: naar een nieuw mobiliteitsplan	
	Oirschot dient in 2040 energie-neutraal te zijn! Dus ook vervoer / mobiliteit dient energie-neutraal te zijn.	Dit is opgenomen in het plan.

	Dit onderzoek is digitaal opgezet. (online) Doet u ook nog iets fysieks b.v met bewoners en belangengroepen gezamenlijk deze zaken bespreken.	We hebben de stakeholders binnen en buiten de gemeente betrokken bij de totstandkoming van het plan. Op basis van succes van andere gemeenten en hoge respons is gekozen voor deze vorm knelpunten kaart. Input geeft ons goed inzicht waar op in te zetten in dit mobiliteitsplan.
	Via de link worden bijzonder veel knelpunten zichtbaar die in belangrijke mate al sinds 2009 bestaan. De meeste zijn gerelateerd aan snelheid, parkeren en onoverzichtelijkheid. Het lijkt er op dat er wel veel energie gestoken wordt in visie en programma maar veeeeel te weinig in een (handhavings)programma. Op dit moment ook actueel in Nederland: 25 % van ambtenaren is bezig met beleid en 15% met uitvoering. Ik woon 22 jaar in Middelbeers (Wagenmaker) en heb nog nooit een handhaver / boa in onze wijk gezien, en daar zijn legio situaties waarop gehandhaafd zou moeten worden. Maar handhaven gebeurt alleen als er geklaagd wordt, da's ook een visie maar waar maak je dan plannen en een uitvoeringsprogramma voor? Het handhaven niet laten en plannen maken: doen. Maar het effect meet je af aan de ervaring van mensen en die liegt er nu niet om.	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente heeft geen capaciteit om alle knelpunten in één keer aan te pakken. Daarom worden knelpunten verspreid door de jaren meegenomen met bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en worden kleine knelpunten zo snel als mogelijk binnen het reguliere werk. Naar aanleiding van onder andere uw opmerking hebben we handhaving opgenomen in het mobiliteitsplan: <i>"Landelijk vindt er een pilot plaats in 6 gemeenten om de handhavingsbevoegdheden van de buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) uit te breiden. Wanneer dit landelijk wordt ingevoerd wordt dit ook meegenomen in de jaarlijkse prioritering van het uitvoeringsprogramma van de boa's in Oirschot. Handhaving is een taak die integraal binnen de gemeente is belegd. Wanneer de handhaving op verkeersveiligheid wordt geïntensiveerd kan dit ten koste gaan van de handhaving op een ander thema. De gemeente gaat daarom verkennen om de handhaving voor verkeersveiligheid verder uit te breiden. Dit wordt integraal bekeken binnen het Integraal Veiligheidsplan van de gemeente Oirschot. Handhaving gaat uiteraard gepaard met goede communicatie en informatievoorzieningen om ongewenst gedrag zoveel mogelijk te voorkomen. Strategisch spoor B: Stimuleren actieve mobiliteit in een groene en gezonde leefomgeving"</i>.
	in mijn ogen start je met een inventarisatie van alle vereisten, wetten, knelpunten, mogelijkheden, onmogelijkheden, behoeften. Dan kan je pas een visie opstellen die haalbaar is. Vanuit de monitoring ga je dan van tijd tot tijd evalueren of je nog steeds op het goede pad zit en stel je evt bij. Die pijn mis ik in het plaatje.	We hebben beoogd de systematiek van het plan zo volledig mogelijk te onderbouwen in het plan.
	(aanvulling vorige bladzijde) Aansluiting op nationaal, regionaal en lokaal beleid – reactie op lokaal beleid: behoud van erfgoed en landschappelijke structuren alleen is niet genoeg. Binnen de landschappelijke structuren zouden we het Oirschots groen (natuur, bossen, flora & fauna) zo veel mogelijk moeten behouden en versterken om onze aantrekkelijkheid, als woonplaats te behouden onze leefbaarheid te verbeteren, klimaatdoelstellingen te halen en de biodiversiteit te verbeteren. Daarmee mag het mobiliteitsplan niet op gespannen voet staan. Proces: naar een nieuw Mobiliteitsplan – Reactie: inwoners en maatschappelijke partners worden zowel aan het begin van het proces, als bij het eindproduct geraadpleegd doormiddel van digitale inwonersparticipatie, maar er heeft geen dialoog plaats kunnen vinden. De deskundigen en de bewoners/belanghebbenden hebben elkaar niet kunnen zien of spreken. Zij zenden en ontvangen slechts digitaal naar elkaar. Dat is nogal afstandelijk en niet bevorderlijk voor begrip, verbinding, gedragenheid. Hoe kunnen we hierin verbetering brengen in aanvulling op de twee digitale enquêtes?	We hebben beoogd de aanpak van het plan zo volledig mogelijk weer te geven. De omgeving zoals beschermd dorpsgezicht nemen we als randvoorwaardelijk mee.
	Dit onderzoek is digitaal opgezet. (online) Doet u ook nog iets fysieks b.v met bewoners en belangengroepen gezamenlijk deze zaken bespreken.	We hebben beoogd de systematiek van het plan zo volledig mogelijk te onderbouwen in het plan.
	Er is geen discussie geweest tussen inwoners (betrokkenen) en lokaal bestuur. Sowieso is het wenselijk om inwoners eerder in een proces te betrekken voordat bestuurders er onderling al afspraken over hebben gemaakt en er niet meer op terug kunnen of willen komen.	We hebben beoogd de systematiek van het plan zo volledig mogelijk te onderbouwen in het plan.
	Maak de toegang tot sportactiviteiten veiliger.bv dmv Fietspaden,verlichting	De veiligheid van fietsers heeft een belangrijke plek in het mobiliteitsplan.

	Oog op Oirschot	
	De gemeente Oirschot moet meer doen voor fietsers en minder voor auto's. Maak het centrum beter bereikbaar door goede fietspaden. Maak de markt autovrij. De fietsers hebben meer veilige ruimte nodig dan de auto. Ook meer en frequenter openbaar vervoer kan de oirschottenaar uit de auto halen	We hebben in het mobiliteitsplan daarom ook de prioriteit bij de fietser en de voetganger liggen.
	Centrumvisie is inmiddels vastgesteld.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
	De ontoereikendheid van het openbaar vervoer zou sterker benadrukt morgen worden. Er weerklinkt op voorhand een zekere gelatenheid. Er zou een veel sterkere ambitie moeten blijken om het openbaar vervoer aanzienlijk te verbeteren.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. Daar waar mogelijk pakken we de lobbymomenten om OV beter in Oirschot te positioneren.
	Toerisme en recreatie: Hoe worden de gedragscampagnes onder de aandacht gebracht én gehandhaafd. Mobiliteit: Het landelijke probleem met betrekking tot het OV is bekend. Heeft de gemeente de middelen om dit in positieve zin te realiseren.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. Visit Oirschot is actief en gericht op toerisme en recreatie. Qua gedrag zetten we meer in mensgerichte maatregelen.
	Ik probeer het hier nog maar eens een keer: Draai de rijrichting in het gedeelte Rijksluisstraat tussen de Ronde Kempenweg- Harnasweg tot de Grote Stoel om. En dan bedoel ik: vanaf deze rotonde de rijrichting náár de Gasthuisstraat - Grote Stoel. Daarmee is het voor de bezoeker aan het Centrum van Oirschot veel logischer. De kerk - kerktoren "lokt" de bezoeker naar het Centrum. Geef dit gedeelte van de Rijksluisstraat de status: Fiets - Voetgangers gebied / auto te gast, zo wordt dat gedeelte Rijksluisstraat ook leefbaarder voor de aanwonenden. Denk aan de groei van het aantal woningen - appartementen op dit gedeelte! Op de kruising Rijksluisstraat kan de automobilist rechtsaf de Gasthuisstraat in en heeft dan vervolgens een logische keuze in parkeerplaatsen: rechtsaf Gasthuisstraat in en dan: 1e rechtsaf de St. Jorisstraat en Winkelcentrum de Loop, 2e Gasthuisstraat links parkeerterrein Westerloohof 3e Linksaf de St. Odulphusstraat in en dan parkeerplaatsen-parkeerterrein rondom Gemeentehuis, Markt, Princeehof en Kloosterstraat. 4e Rechtdoor en aan einde Gasthuisstraat linksaf de Nieuwstraat in en dan wederom parkeerplaatsen bij gemeentehuis, Markt, Princeehof en Kloosterstraat.	We willen de verkeersdruk in het centrum verlagen maar hebben niets specifiek opgenomen over de rijrichtingen in het centrum. Dit zal namelijk worden uitgewerkt binnen het centrumplan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	De ontwikkeling van Westfields en de groene corridor tussen Oirschot en Eindhoven zijn wel wenkbrauw fronsend. Er is voor de natuur aan de kant van de kazerne en het oefenterrein weinig rust voor natuur en dat heeft natuur nodig. Aan de andere kant van de weg ligt een lapje groen ingeklemd tussen (snel)wegen en grote oppervlakten industrie. We moeten ons daar niet rijk prijzen met natuur. Er zijn daar in het verleden verkeerde beslissingen genomen ten opzichte van de natuur en met dat feit moeten we nu dealen. Een groene corridor voor flora en fauna moeten we daar niet overschatten. De culturele mogelijkheden, die in de afgelopen jaren teloor zijn gegaan, moeten voor de inwoners in de regio maar ook voor de gasten beterv verankerd worden. Nu moeten de mensen naar Veldhoven, Eindhoven, Tilburg en Den Bosch voor b.v. theaterbezoek. Ook de bibliotheek vraagt meer plek en aandacht. In het mobiliteitsplan moet de achterstand van elektrische laadpalen sneller worden weggewerkt.	Verkeer / mobiliteit zijn vaak afgeleiden zijn van ontwikkelingen. Zo bepaalt mobiliteit niet waar een ontwikkeling gaat plaatsvinden, maar stelt vervolgens wel eisen aan de infrastructuur en wat er moet gebeuren.
	Plaats meer en goed bereikbare oplaad palen. Voer meer campagne om mensen meer bewust te maken dat er nog veel meer moet gebeuren om onze aarde leefbaar te houden. Loop als gemeente zelf voor op door niet te moeilijk te doen over vergunningen als het gaat over zonnepanelen of windmolens,	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
	4e regel, spelfout: gemeente = gemeenten IMBK? uitleg graag. Verder is de tekst duidelijk	Dat staat voor Integraal Maatschappelijk Beheerkader

	Oog op Oirschot – (citaat) MRE wil de Brainportregio verder ontwikkelen tot een economische wereldspeler die internationale allure koppelt aan regionale eigenheid. De samenwerking staat in het teken van een betere, duurzame toekomst voor alle inwoners. Reactie: Als we denken aan stedelijke regio's die economische wereldspelers zijn (Shanghai, Bangalore, Bay-area bijvoorbeeld) dan kenmerken die zich ook door grote sociaal maatschappelijke en ecologische problemen. Het zou goed zijn om een dialoog te houden met de Oirschotse burgers over welke rol zij Oirschot toedichten in de Brainport regio? Verwachten zij daadwerkelijk dat de toekomst voor hen daardoor verbetert? Denken burgers in termen van groei van het Bruto Nationaal Product of groei van het Bruto Nationaal Geluk? Wanneer is genoeg straks genoeg? Reactie: Centrum Visie: Deze is inmiddels vastgesteld. Er wordt nu gestreefd naar een autoluwe markt. Nader onderzoek zal nodig zijn naar wat dit inhoudt en waar de auto's vervolgens komen te staan. Is er capaciteit genoeg binnen loop afstand? Reactie: De thema's Landelijk gebied en Bedrijventerreinen leveren aan de Groene Corridor een 'mismatch' op bij de zwarte blokkendozen van Westfields. Rutom vrachtwagens parkeren op de Groene Corridor bij de Longhorn. Menige vrouwelijke fietser durft/mag in het donker niet over deze route. Gaat het Uitvoeringsprogramma Vitaal Landelijk Gebied dit oplossen?	Dit zijn belangrijke thema's binnen het mobiliteitsplan en we trachten hier in het plan zo volledig mogelijk over te zijn. Dit zal worden verder worden opgepakt binnen het project voor de centrumplan.
	Brainport richt zich kennelijk op economie. Voor Oirschot als monument in het groen is het het belangrijk dat wij ons richten op ecologie. Daardoor kan Oirschot zich onderscheiden in de regio. Mobiliteit moet daar ter dege rekening mee houden.	Het belang van ecologie is meegenomen in het mobiliteitsplan.
	Er is nauwelijks openbaar vervoer naar Eindhoven en Tilburg, met name in de avonden en in de weekends. Geen wonder dat het autogebruik zo hoog is / blijft.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	De indruk wordt gewekt dat we het normaal vinden dat agrariërs groter materiaal aan gebruiken. Waarom past de agrarische sector zich niet aan aan de beschikbare infrastructuur? Waarom zouden we als samenleving ons moeten schikken naar agrariërs die als maar groter materiaal willen, en de bredere infrastructuur moeten financieren (die ook no meer ruimte in beslag neemt)?	Plannen rond vrachtverkeer en landbouwverkeer zijn opgenomen in het plan. Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt.
	Door het slechte ov is auto bezit nu al hoger. Is geen toekomst beeld.	We zetten in op lager autobezit meer op fietsgebruik en meer op deelgebruik en daardoor is er ook groter kans op hoger ov gebruik.
	Zoals eerder aangegeven. Investeer in goed OV lijn naar Eindhoven en Best (station). Ook 's avonds laat. En maak thempo met laadvoorzieningen auto's. Niet alleen in de openbare ruimte maar zorg dat de tankstations ook hun verantwoording nemen.	We zetten in op lager autobezit meer op fietsgebruik en meer op deelgebruik en daardoor is er ook groter kans op hoger ov gebruik.
	Betrek de wijkraden actiever bij dit beleid en stimuleer verenigingen en bedrijven die al actief zijn bij deze plannen	Er heeft digitale consultatie plaatsgevonden voor het mobiliteitsplan. Zowel bij het verzamelen van knelpunten als bij de raadpleging van het concept mobiliteitsplan hebben we enorm veel reacties gehad. We gaan er daarmee vanuit dat we over de volledige breedte van de gemeente inwoners hebben betrokken. Iedereen heeft zijn input kunnen leveren welke gelijkwaardig is behandeld voor alle opmerkingen.
	1) In het centrum zorgen voor goede toegankelijkheid voor minder validen. 2) Randweg fase II snel uitvoeren om verkeer in het centrum te ontlasten.	1) Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.

		2) Met de reconstructie Kempenweg worden de eerste stappen doorlopen om de verbindingsweg te realiseren.
	Belangrijkste knelpunt is volgens mij de uiterst belabberde staat van onderhoud van met name de fietspaden. Echt om je dood te schamen.	Inspectie en planning van onderhoud is meegenomen in het plan. Het belang van meer aandacht voor fietsen is ook opgenomen. Hierdoor zal er uiteindelijk meer ingezet worden op de kwaliteit van fietspaden.
	Het feit dat agrariërs met steeds groter materiaal de weg op gaan, is hun keuze. Zij kunnen er ook voor kiezen om kleiner materiaal de gebruiken. Door dat groter materiaal worden onze wegen in het buitengebied onveiliger! Het kan niet zo zijn dat wij als lokale samenleving nu de verbreding van die wegen gaan financieren terwijl de agrarische productie vooral voor de export bestemd is, en de winst daarvan alleen de agrariërs te goede komt.	Oirschot is een landelijke gemeente, waardoor met ook agrariërs dus een bepaalde mate van acceptatie is nodig.
	Zorg dat in al de nieuw te bouwen woningen of woningverbeteringen een aansluiting zit voor het opladen van een elektrische auto. dit scheelt een hoop achterstand in te plaatsen laadpalen.	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Aanvullende en dergelijk wens is echter niet te verplichten. Het is aan eigenaar om hier invulling aan te geven als het kan. Een VPA kan verkeersonveilige situaties met zich mee brengen en hindert voetgangers en mindervaliden op het trottoir. Dit gaat in tegen het strategisch spoor A: verbeteren verkeersveiligheid en spoor B: stimuleren van actieve mobiliteit en zal daarom naar verwachting worden uitgesloten binnen de gemeente Oirschot. Dit wordt definitief bepaald in de nog op te stellen laadvisie van de gemeente.
	Er staat de gemeente zeer auto-georiënteerd is waarbij de bereikbaarheid per openbaar vervoer onder druk staat. "Het aantal personenauto's per huishouden ligt in Oirschot volgens data van het CBS met 1,3 hoger dan het landelijk gemiddelde van 0,93. Het nieuwe mobiliteitsplan van Oirschot speelt strategisch in op deze kenmerken." Auto-georiënteerd zijn past echter niet bij de doelstellingen van landelijk en regionaal beleid. Dit is juist iets dat zou moeten veranderen de komende periode, en niet iets wat in stand gehouden moet worden. Er staat "In de Centrumvisie is een uitvoeringsprogramma opgenomen met acties voor de thema's verkeer en parkeren, openbare ruimte, retail aanbod/ publieksvoorzieningen, evenementen en samenwerking." Het in december 2022 gepubliceerde en door de gemeenteraad goedgekeurde en aangenomen Centrumvisie bevat echter geen uitvoeringsprogramma. Wanneer wordt concreet welke wijzigingen worden gemaakt en hoe deze worden vormgegeven?	De fietser en de voetgangers hebben prioriteit in het mobiliteitsplan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Het lijkt mij dat de grafiek niet klopt m.b.t. het percentage elektrische auto's: ik kan me niet voorstellen dat we in Oirschot nu al 15% stekkerauto's hebben en landelijk zelfs 43 % !! ook de afstand naa het dichtstbijzijnde station Best klopt niet: vanuit centrum Oirschot is de afstand ca. 6 km.	Het gaat hier om 1,5% en 4,3%. Deze zijn aangepast in het plan.
	Ambitie en doelstellingen	
	Het plan biedt in mijn ogen de onderlegger om met elkaar in gesprek te blijven over het monitoren van de verkeersveiligheid rondom kindcentrum De Linde en na te denken over mogelijkheden om de veiligheid naar en rondom het kindcentrum te optimaliseren. Willem Leermakers Kindcentrum De Linde	Daar zijn wij het mee eens. Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vind dit ook een van de prioriteiten m.b.t verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeers- veiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.

	Aansluitend bij mijn vorige reactie: zonder een fundamentele verbetering van het ov zullen de geformuleerd doelstellingen rond mobiliteit nooit gehaald worden. Oirschot heeft minstens een snelle verbinding met Best nodig. Een goede aansluiting op de treinverbinding aldaar is nodig. Hiervoor zou veel meer out of the box gedacht moeten worden. Waarom bijv geen sneltram?	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. Daar waar mogelijk pakken we de lobbymomenten om OV beter in Oirschot te positioneren.
	Ook de gemeente zou naar mijn idee actiever bezig kunnen zijn met het stimuleren van elektrische voertuigen door voldoende laadpalen te plaatsen en vergunningen te verlenen aan parkeren met een EV in tegenstelling tot een fossiele brandstof auto.	Dit is opgenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot.
	ten aanzien van het monitoren van de leefbaarheid: dit moet uiteraard niet alleen gebeuren door het monitoren van de luchtkwaliteit. Er zijn meerdere factoren die de leefbaarheid beïnvloeden; luchtkwaliteit is er slecht één van. Deze andere factoren worden o.a. ook gemonitord door de gezondheidsenquêtes van de GGD.	Binnen de gemeente Oirschot hebben wij 2 meetpalen die o.a. fijn stof meten. Daarmee maken wij ook onderdeel uit van het Regionaal meetnet (en Best ook).
	Hier kan niemand op tegen zijn. Wat ik mis is de concrete ambitie. Vermindering is een heel breed begrip. En wat als de 5 jaarlijkse monitoring geen "vermindering" te zien geeft. Gaan we dan twifelen aan de ambities of echt ingrijpen. Ik zeg: verminderen agrarische bedrijven, vrijgekomen percelen verkavelen en rondwegen en landbouwwegen aanleggen.	Bedankt voor uw reactie. We proberen de ambitie zo volledig mogelijk weer te geven.
	Als je fietsen wil bevorderen zou ik zeker de weg zo inrichten dat het makkelijk is voor fietsers. Als ik kijk hoe bijv rotondes worden ingericht, dan wordt die voor autoverkeer ingericht met een fietspad eromheen. Probeer de rotonde Kempenweg - Oude Grintweg maar eens, of de nieuwe rotonde vooraan in Oostelbeers.	We hebben de verkeersveiligheid van fietsers als een van de belangrijke thema's voor het mobiliteitsplan opgenomen.
	• Gemeente geeft aan 1 op de 5 jaar de verkeersveiligheid te monitoren. Wat wordt er concreet gemonitord dan?	We monitoren de doelstelling eens in de vijf jaar op basis van de beschikbare data en stellen op basis hiervan het uitvoeringsprogramma bij. Op deze manier sluiten we met dit adaptieve mobiliteitsplan aan bij de beheercyclus van de gemeente Oirschot "Openbare Ruimte, Beheer in control".
	Ambitie en doelstellingen – Reactie: Reactie Leefbaarheid en Duurzaamheid: Monitoringssystemen in Oirschot waar mogelijk ook graag koppelen aan die van Best waar reeds jaren een uitgebreid netwerk van 'Best Duurzaam' aanwezig is voor de meting van fijnstof en waar afgelopen jaren ook geluidsmetingen zijn gedaan.	Binnen de gemeente Oirschot hebben wij 2 meetpalen die o.a. fijn stof meten. Daarmee maken wij ook onderdeel uit van het Regionaal meetnet (en Best ook).
	Zo snel mogelijk beginnen met het meten van geluidsoverlast , fijnstof en andere ongezonde emissies! daar vragen we al jaren om. Schakel de o.a. de GGD in en RIVM. Als je meet dan weet je het.	Bedankt voor uw reactie. Door middel van mobiliteit willen we de overlast zoveel mogelijk voorkomen. Vanuit het beleidsveld mobiliteit wordt dit niet expliciet gemeten maar maken we gebruik van andere data die beschikbaar is binnen andere beleidsdomeinen binnen de gemeente. We hebben uw opmerking doorgezet.
	In Best wordt middels een netwerk van meetapparatuur de hoeveelheid fijnstof gemeten alsmede de geluidsoverlast. Kan Oirschot hier niet aanhaken?	We zijn hierbij aangehaakt. Binnen de gemeente Oirschot hebben wij twee meetpalen die o.a. fijn stof meten. Daarmee maken wij ook onderdeel uit van het Regionaal meetnet (en Best ook). Echter staan bij ons de meetpalen in het buitengebied, namelijk richting de Krukkerd in Oirschot en de Baesterdijk in Oostelbeers. Degene die in de omgeving Krukkerd staan is daar geplaatst vanuit het regionaal meetnet en is meer gericht op de effecten van de veehouderij. De andere is in overleg met voormalig wethouder Esther Langens geplaatst aan de Baesterdijk, om o.a. een beeld te krijgen van de invloed van de snelweg, maar de voornaamste reden, zodat De Beerzen ook een meetpaal heeft en niet alleen Oirschot.
	Veel overlast wordt veroorzaakt door het vliegveld en de kazerne. Beiden zijn niet controleerbaar door Oirschot	Dit is niet iets dat binnen de scope van het mobiliteitsplan valt.
	In de gemeente Oirschot is door de verschillende kernen sprake van veel doorgaand verkeer, danwel verkeer dat de lokale wegen gebruikt als sluiproute voor verkeershinder op de A58.Zolang dat verkeer er is, blijft de verkeersveiligheid een	Doorgaand verkeer is een terugkomend signaal. in het kader van meten is weten zal een project worden opgestart in 2024 om hier meer inzicht in te krijgen.

	probleem. Ook voorgestelde verbeteringen aan bijvoorbeeld de Bestseweg die op punt van uitvoering staan, lossen dit probleem daarom niet op.	
	Het lijkt dat men nu wel de zandpaden wil gaan behouden. Dat kan ik alleen maar ondersteunen, maar wat er nu dan veranderen in "onderhoudsbeleid" voor die zandpaden? Wordt er geen puin meer gestort om gaten te vullen? Wordt er geen terrastab meer gebruikt om zandpaden zogenaamd te stabiliseren?	Dit signaal wordt doorgegeven.
	De leefbaarheid in de Beerzen zou sterk verbeteren als er een rondweg om de Beerzen komt de liggen en al het zware verkeer niet meer door de dorpskernen zou hoeven. In Oirschot zou het verkeer uit Best omgeleid moeten worden i.p.v. van door het dorp. Randweg fase 2. (Eindhovensedijk - Bestseweg).	Leefbaarheid is als belangrijk onderwerp meegenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Er staat ambitie en doelstellingen. Ambitie is als missie verwacht ik een globale reden van bestaan. Bij doelstellingen echter horen ook meetbare (SMART) resultaten. Dat is in de inleiding ook aangegeven. Ik mis dat bij alle doelen alleen bij de eerste; nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2040. Ik snap dat je eerst een nulmeting moet doen (monitoring) om vervolgens een realistisch doel te bepalen. Maar die moet er zeker komen en vertaald worden in strategieën en opgenomen in het uitvoeringsplan	Bedankt voor uw opmerking. Er is bewust voor gekozen om grootschalige doelstellingen op te nemen om het effect over een langdurige periode (5 jaar) inzichtelijk te maken. Uiteraard zijn er ook altijd veel externe factoren die invloed hebben op de gestelde doelstellingen. De Strategien zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk van het mobiliteitsplan.
	Benieuwd naar het uitvoeringsprogramma om deze doelstellingen te kunnen bereiken.	Na het vaststellen van het mobiliteitsplan door de raad zal het college een meerjaren uitvoeringsprogramma vaststellen. Hierin zullen de maatregelen / projecten opgenomen worden om de aangegeven ambities te bereiken.
	De ambitie van het mobiliteitsplan is: "Oirschot, met oog voor het verleden klaar voor de toekomst". Er staat dat met deze ambitie de gemeente zich vasthoudt aan de cultuurhistorische waarden van Oirschot, zoals de historische zandpaden en routes, het ensemble van monumenten, het monumentale karakter van het centrum, de monumentale bomen en de beschermde dorpsgezichten. Wij sluiten ons aan bij dit geschetste beeld maar maken ons ook zorgen als we kijken naar de dagelijkse praktijk. Daar zien we dat de wegen is de historische kern kapotgereden worden door zwaarbeladen vrachtwagen, door auto's en busjes met aanhangwagens en door de grote stroom (auto)verkeer dat dagelijks door het centrum rijdt. Onze vraag is hoe de gemeente met het mobiliteitsplan zorg draagt om het monumentale karakter van het centrum te behouden. Niet alleen straten gaan achteruit door het verkeer, ook aanliggende monumenten lijden eronder. Hoe zorgt de gemeente dat monumenten niet verder verslechteren door het doorgaande verkeer? Met betrekking tot de leefbaarheid Er staat "Een verbetering van de leefbaarheid in de kernen door een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de geluidsoverlast als gevolg van verkeer en mobiliteit in 2040 t.o.v. 2022. Monitoring: luchtkwaliteitsindex met PM- en NO2 waardes en geluidsdruk niveau." Onze vraag is wat is de beoogde reductie? Welke maatregelen er worden genomen om dit te bereiken? Met betrekking tot duurzaamheid Er staat "Een vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen voor verkeer en mobiliteit en daarmee een vermindering van de CO2-uitstoot binnen de gemeente Oirschot in 2040 ten opzichte van 2022. Monitoring: CO2 uitstoot door Verkeer en vervoer binnen de gemeente Oirschot." Dit is niet concreet. Wat is de beoogde reductie? En hoe gaat de gemeente die bereiken? Een maatregel om dit voor het centrum te bereiken is door het	Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn. En zoals aangegeven hoofdstuk 4 bij spoor A is verkeer volgend en het beschermd dorpsgezicht bijvoorbeeld lijdend.

	verkeer dat er doorheen rijdt te minderen.	
	Citaat: Figuur 4. Ambitie en strategie Oirschot De ambitie van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een mobiliteitssysteem waar veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en de multimodale bereikbaarheid vooropstaan. ----- "Ambitie" vindt ik een uiterst zwakke motivering. Dat wijst er op dat er straks wordt gezegd: we hebben het geprobeerd maar het is niet gelukt. In plaats van "Ambitie" kun je beter vastleggen dat het een FUNDAMENTEEL UITGANGSPUNT moet zijn !!!	Wij hebben in dit plan gekozen voor het woord 'Ambitie', omdat dit in onze ogen het meest passend is.
	Strategische sporen	
	Gemeente geeft aan verkeersveiligheid op school belangrijk te vinden, maar op de bijgeleverde documenten zijn projecten als de groene corridor te vinden en vind ik weinig m.b.t. scholen.	Daar zijn wij het mee eens. Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vindt dit ook een van de prioriteiten m.b.t verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeers- veiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
	door de veranderingen in de binnenwegenstructuur en het verdwijnen van openbaar vervoer, wordt het voor mensen zonder auto en ouderen lastig om ziekenhuis en onderwijsinstellingen te bereiken.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. Daarnaast proberen we het zoveel mogelijk te stimuleren om alternatieven aan te bieden.
	Verkeersveiligheid en actieve mobiliteit krijg je als de fietspaden verlicht en dus veiliger worden. Oirschot kent te veel fietspaden die als onveilig aangemerkt worden. Oirschot - Beerzen; Oirschot - Spoordonk; Oirschot - Bortel; Oirschot - Haghorst (langs kanaal) Oirschot - Best (langs kanaal). Daardoor gaan kinderen met OV naar school.	Dit is opgenomen in het plan. En komende jaren denk aan de F58 wordt flink geïnvesteerd in de fietsbereikbaarheid.
	Strategisch spoor A: Verbeteren verkeersveiligheid	
	ik mis op alle fronten handhaving. Oirschottenaren staan een beetje boven de wet lijkt wel. dus veel parkeren op fietsstroken (een ramp voor fietsers met kinderen en oudere fietsers als wel gebruikers van gehandicapten voertuigen). ook veel fietsers en landbouwvoertuigen die zitten te bellen tijdens het rijden. voorlichting zonder handhaving is niet effectief	Bedankt voor uw opmerking. Naar aanleiding hiervan hebben we handhaving opgenomen in het mobiliteitsplan. Landelijk vindt er een pilot plaats in 6 gemeenten om de handhavingsbevoegdheden van de buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) uit te breiden. Wanneer dit landelijk wordt ingevoerd wordt dit ook meegenomen in de jaarlijkse prioritering van het uitvoeringsprogramma van de boa's in Oirschot. Handhaving is een taak die integraal binnen de gemeente is belegd. Wanneer de handhaving op verkeersveiligheid wordt geïntensiveerd kan dit ten koste gaan van de handhaving op een ander thema. De gemeente gaat daarom verkennen om de handhaving voor verkeersveiligheid verder uit te breiden. Dit wordt integraal bekeken binnen het Integraal Veiligheidsplan van de gemeente Oirschot.
	Wij denken dat daarnaast ook een verbetering mogelijk is van inrichtingskenmerken van de wegen en willen pleiten om dit zoveel mogelijk samen te laten vallen met het vergroenen langs wegen maar ook voor het geleiden van verkeer.	Dit is niet iets dat binnen de scope van het mobiliteitsplan valt. Desalniettemin zitten bij elke herinrichting van wegen, straten en pleinen de verschillende disciplines aan tafel en wordt gekeken naar de meest optimale inrichting vanuit de verschillende disciplines, dus ook water en groen. Daarbinnen heeft het versterken van het groen, zeker in het kader van hittestres en klimaatadaptatie, een steeds groter wordende inbreng. Eveneens wordt daarbij ook de omgeving meegenomen en luisteren we goed naar signalen zoals deze.

De bestaande 30km zones zijn vaak een farce. Veel auto's rijden in deze zones aanzienlijk te hard. Notoire voorbeelden zijn de St. Jorisstraat en De Korenaar. Automobilisten lijken zich eenvoudig niet eens bewust dat er een snelheidslimiet van 30km is. Ditzelfde genomen doet zich overigens ook voor op de 50km wegen, neem de Kempenweg, m.n. tussen St.Jorisstraat en Oude Grintweg en tussen Bestseweg en de rotonde de Kemmer. R moet gezocht worden naar meer bewustwording, evenals nog met fysieke barrières om het hard rijden tegen te gaan.	Het verlagen van de snelheid is een van de punten die is opgenomen in het mobiliteitsplan. Met dit nieuwe mobiliteitsplan gaan we investeren in de verkeersveiligheid en we verwachten dan ook dat over enkele jaren een verschil ten opzichte van de huidige situatie zichtbaar zal zijn.
Verkeersveiligheid bij scholen prioriteit geven, ga meer eens kijken op een regenachtige dag bij de Antonius school en de Korenbloem.	Dit is ook opgenomen als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan.
Graag hier ook opnemen de activiteit van Old-Timers Oirschot, te weten de jaarlijkse verkeersquiz, georganiseerd in samenwerking met de Oirschotse rij scholen. Deze quiz dient om de deelnemers een betere kennis van verkeersregels en inzicht in verkeerssituaties bij te brengen.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
Veilig fietsen en lopen in binnen en buitengebied vind ik erg belangrijk. 30 kilometergebied in bebouwde kom lijkt me een heel goed idee. Waar nodig is, snelheid aanpassen in buitengebied.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
Het is inderdaad van groot belang dat op plekken waar je groepen mensen(kinderen, ouderen maar ook winkelend of uitgaanspubliek) kunt aantreffen, je de snelheid beperkt of autoluw maakt. Bevoorrading en hulpverlening blijft natuurlijk belangrijk.	Dit is meegenomen in het plan.
Wat is CROW? Verbeteren van de verkeersveiligheid heeft natuurlijk alles te maken met het gedrag van de verkeersdeelnemers. Verkeersshuften zullen er altijd zijn en blijven, maar het is goed dat Oirschot duidelijk gaat voor een verkeersveiligheid bevorderende inrichting van de openbare ruimte. Het karakteristieke centrum van Oirschot met de bestrating van kinderkoppen, kleine verhoginkjes die een trottoir afbakenen (échte struikelstenen), smalle of geen stoepen, maken het voor voetgangers, rollatorgebruikers, rolstoelen, kinderwagens, etc. niet echt veilig. Als voetganger loop ik er liever op de straat dan op de stoep. Hoge hakken zijn in Oirschot niet te doen. Maar de bestrating is wél heel karakteristiek en hoort bij de erfgoeduitstraling. Kwetsbare groepen zijn niet alleen kinderen, maar ook ouderen, dus ook de omgeving waar veel ouderen samenkomen, moet veilig zijn en dus niet alleen de omgeving van scholen.	Dit is in het plan opgenomen. Het CROW is een Nederlands kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. We vinden de voetganger zeker belangrijk en hebben die dan ook als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan opgenomen. Ook binnen verkeersveiligheid is de oudere verkeersdeelnemer een van de prioritaire thema's. Echter worden er binnen het beschermd dorpsgezicht de kinderkopjes gehandhaafd. We zijn ons ervan bewust dat dit minder prettig is met een rolstoel of een rollator echter is het vlak maken van de bestrating d.m.v. bijvoorbeeld tegels een te aangrijpende aanpassing van het dorpsgezicht.
klinkt goed, alleen die plaatjes zijn onleesbaar en ik heb geen idee waarnaar de gele rondjes verwijzen.	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
Ik vraag me af wanneer welke wijk aan de beurt is voor een opknapbeurt, zodat de inrichting aansluit bij het mobiliteitsplan. Dus, wat zijn de concrete vooruitzichten?	De volledige inrichting van wegen wordt meegenomen met de onderhoudswerkzaamheden van de gemeente. De jaarlijkse inspecties van de wegen en de riolering bepalen hierbij de onderhoudsplanning.
A: Verbeteren verkeersveiligheid – Reactie: Bij het inrichten van de wegen stelt Oirschot het behoud van het beschermd dorpsgezicht, het ensembles van monumenten, historische routes, (historisch) groen en de landschappelijke kwaliteiten voorop. Wanneer dit op gespannen voet staat met de essentiële herkenbaarheidskenmerken gaat het behoud van het beschermd dorpsgezicht voor. Dit svp uitbreiden met en de zojuist genoemde te beschermen kwaliteiten voor. Reactie svp toevoegen: De 80km/uur op de Groene Corridor buiten de bebouwde kom zal conform eerdere afspraken en in lijn met andere uitvalswegen zoals de Oude Grintweg en de Spoordonkseweg, afgewaardeerd worden tot 60 km/uur budk. Voor andere stukken GC is maatwerk nodig. Bijvoorbeeld de snelheidslimiet op het gedeelte van de Groene Corridor tussen kruising met de beoogde verbindingsrandweg en het bord bebouwde kom in de Kemmer zouden we graag tot 30-50 km/uur teruggebracht zien worden, met een plateau bij de gevaarlijke T-kruising met Kriekampen.	Dit is in het plan opgenomen. Grootschalige infrastructurele aanpassingen vallen samen met de projecten die zijn opgenomen in het onderhoudsplan van wegbeheer en rioolbeheer. Alleen een aanpassing van het snelheidsregime van 80 naar 60 heeft niet het gewenste effect als de weginrichting niet dezelfde transitie doormaakt en haar "oude" weginrichting behoud. Vandaar dat pas veranderingen worden ingezet bij wegonderhoud projecten.

	Graag ook aandacht voor het landbouwverkeer in onze gemeente. Vaak wordt gebruik gemaakt van 'varkensruggen' voor zogenaamde veiligheid, maar de auto's kunnen zich alleen maar erop kapot rijden als ze landbouwverkeer tegenkomen en het landbouwverkeer rijdt over de 'varkensruggen' heen waardoor die kapot gaan. ook fijn om te kijken naar alternatieven voor de drempel als verkeersremmer. er liggen erg veel drempels in middelbeers/ westelbeers, waardoor de auto ook veel sneller verslijt.	Binnen het plan wordt er aandacht besteed aan landbouwverkeer. Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. M.b.t. de inrichting en het plaatsen van de varkensruggen levert de gemeente maatwerk waar nodig en houdt de gemeente de berm en de bermen zoveel als mogelijk obstakelvrij. Varkensruggen plaatsen we dan ook liever niet, maar zijn in het verleden mogelijk anders geplaatst ter afscherming of bescherming van een bepaalde kwaliteit.
	Vroem vroem kan niet langer meer! Graag snelheden op uitvalswegen terug brengen naar 60 km per uur. Binnen de bebouwde kom naar 30 km per uur.	Met het ingezette kwaliteitsniveau zullen verwachten we dat de infrastructurele aanpassingen in de toekomst komen tot een inrichting van wegen waarbij het verkeer zich houdt aan het gewenste snelheidsregime en we volgen daar waar kan de landelijke lijn. Het onderzoek naar het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.
	Misschien is deze opmerking overbodig gezien de laatste alinea. Maar kijk ook even naar de situatie op de gasthuisstraat ter hoogte van slagerij Smits. Hier komen veel kinderen over om naar basisschool de linde te gaan en er wordt regelmatig erg hard gereden.	Schoolroutes en schoolzones worden in het plan meegenomen en hebben prioriteit. De verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen is een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen. Ook is de Gasthuisstraat opgenomen in de planning van het IMMP en staat op de nominatie om aangepakt te worden. Dit hangt sterk samen met de uitwerking van het centrumplan.
	Als er gesproken wordt over geluidsoverlast lees ik geen enkele opmerking over de helikopters van defensie, terwijl deze veel geluidsoverlast geven en veel fijnstof uitstoten.	Dit valt niet binnen de scope van het mobiliteitsplan.
	Wat betreft veiligheid rond de scholen. Maak een parkeerterrein op bv 100 van het schoolplein met op en afrit, zodat verkeer niet langs de school hoeft te rijden.	Veiligheid rond schoolzones is meegenomen in het plan. De verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen is een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen
	Ik proef hier een te afwachtende houding: wanneer de overheid de regels aanpast, zullen we naar het probleem kijken.	Er is in het plan opgenomen dat hier eerst onderzoek naar gedaan wordt alvorens het uit te voeren. De gemeente is welwillend om hierbij aan te sluiten. Er lopen momenteel al veel projecten in de grote steden in Nederland. Het is wenselijk om het effect hiervan inzichtelijk te hebben. Dit soort aanpassingen brengen grote investeringen met zich mee en kunnen een groot effect hebben op het verkeerssysteem van de gemeente. Daarom vinden we het belangrijk dit eerst inzichtelijk gemaakt te hebben alvorens op uitvoering over te gaan.
	Ik snap niet dat wanneer de landelijke regelgeving het toestaat, we eerst weer een onderzoek moeten doen naar de impact van een snelheidsvermindering van 50km naar 30km/uur, voordat we de snelheidslimiet naar beneden gaan brengen	De gemeente is welwillend om hierbij aan te sluiten. Er lopen momenteel al veel projecten in de grote steden in Nederland. Het is wenselijk om het effect hiervan inzichtelijk te hebben. Dit soort aanpassingen brengen grote investeringen met zich mee en kunnen een groot effect hebben op het verkeerssysteem van de

		gemeente. Daarom vinden we het belangrijk dit eerst inzichtelijk gemaakt te hebben alvorens op uitvoering over te gaan.
	We zullen heel serieus de optie moeten bestuderen om alle wegen waar het maar enigszins mogelijk is binnen de bebouwde kom een max snelheid van 30 km toe te staan. Daarbij hoort wel een flinke voorlichtingscampagne. We kunnen met een forse verwachte groei van onze bevolking niet op deze wijze doorgaan om doorstromingssnelheid van het autoverkeer telkens maar weer als belangrijkste punt benoemen.	De gemeente is welwillend om hierbij aan te sluiten. Er lopen momenteel al veel projecten in de grote steden in Nederland. Het is wenselijk om het effect hiervan inzichtelijk te hebben. Dit soort aanpassingen brengen grote investeringen met zich mee en kunnen een groot effect hebben op het verkeerssysteem van de gemeente. Daarom vinden we het belangrijk dit eerst inzichtelijk gemaakt te hebben alvorens op uitvoering over te gaan. We zijn het met u eens dat het belangrijk is om hier campagne bij te voeren en de wegen eenduidig in te richten.
	Er staat "Om de verkeerssituatie voor elke weggebruiker zo eenduidig mogelijk te maken streeft de gemeente ernaar wegen zo goed mogelijk in te richten conform de vigerende Duurzaam Veilig richtlijnen van het CROW en de richtlijn Essentiële herkenbaarheidskenmerken voor het wegontwerp zoveel mogelijk door te voeren binnen de gemeentelijke en ruimtelijke kaders." Dit gebeurt nu niet voor 30km per uur wegen en wegen zonder stoep. Wanneer en op welke manier worden deze aangepast aan de richtlijnen die hier geschetst worden? Maak stoepen doorlopend; dat is niet het geval in de Nieuwstraat, de Markt en Gasthuisstraat om een paar voorbeelden te noemen; stoepen worden steeds onderbroken. Ook voor rolstoelgebruikers en kinderwagens is dit hinderlijk/ discriminerend omdat zij nauwelijks veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.	Dit is opgenomen in het plan. We vinden de voetganger zeker belangrijk en hebben die dan ook als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan opgenomen. Echter worden er binnen het beschermd dorpsgezicht de inrichting gehandhaafd. We zijn ons ervan bewust dat dit minder prettig is met een rolstoel of een rollator echter is het vlak maken van de bestrating d.m.v. bijvoorbeeld tegels een te aangrijpende aanpassing van het dorpsgezicht.
	Strategisch spoor B: Stimuleren actieve mobiliteit in een groene en gezonde leefomgeving	
	Ik hoop echt dat het centrum verlost wordt van alle verkeer. De Nieuwstraat wordt gebruikt als race baan. Levensgevaarlijke situaties. Mocht het niet komen tot een afsluiting, dan verzoek ik U om op zn minst drempels aan te leggen zoals in de Lindelaan. Dan zullen ze het wel laten om met hoge snelheid door het centrum te racen.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	En daar gaan we weer. Parkeren in het centrum is wat de meeste inwoners van Oirschot, zeker die meerderheid die wat op leeftijd zijn, willen blijven houden. En ook de bewering dat er voldoende parkeer mogelijkheden zijn, is gewoon niet waar. Daar parkeren de bewoners zelf al en is het zo goed als altijd vol. Daarom is parkeren op de markt zo belangrijk dat dit blijft. Waar doen we dit voor? Niet voor de ongelukken, maar voor de horeca en het toerisme? Ik dacht dat de bewoners de belasting betalen en voorrang mogen krijgen hierop!	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Het parkeren van auto,s op het trottoir neemt mijn inziens toe waardoor het verplaatsen over de stoep door minder valide mensen onmogelijk is, ook het lopen over de stoep door kinderen wordt ernstig bemoeilijkt.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	mooi streven maar in centrum is geen ruimte voor fietser en voetganger geen vansoenlijken voetpaden en fietsruimten altijd bezet door auto of opstakels	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.

Het is belangrijk voor mindervaliden maar ook valide ouderen dat er rekening wordt gehouden met op en afritten van trottoirs en de breedte van het trottoir. Winkeliers zouden, ook in hun eigen belang, er meer op aangesproken moeten worden drempelvrij in te richten. Ook een openbaar (minder valide) toilet met toezicht zou, in het centrum, Oirschot sieren. Fietsenstalling in het centrum met iemand die ook met eerste hulp bij pech kan inspringen zal zeker door de toerfietser als extra service worden ervaren.	Dit is opgenomen in het plan. We vinden de voetganger zeker belangrijk en hebben die dan ook als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan opgenomen. Ook binnen verkeersveiligheid is de oudere verkeersdeelnemer een van de prioritaire thema's. Echter worden er binnen het beschermd dorpsgezicht de kinderkopjes gehandhaafd. We zijn ons ervan bewust dat dit minder prettig is met een rolstoel of een rollator echter is het vlak maken van de bestrating d.m.v. bijvoorbeeld tegels een te aangrijpende aanpassing van het dorpsgezicht.
De aandacht voor een groene en gezonde leefomgeving is prima! Gezonde keuzes moeten zo eenvoudig mogelijk worden voor mensen. Denk dan bij de fietsenstallingen ook aan oplaadpunten voor e-bikes. Kijk in het historische centrum rond de markt goed naar de obstakels (reklameborden, paaltjes, onverwachte verhogingen) die op de trottoirs staan; voor de mensen die slecht ter been zijn of een met een kindwagen of rollator lopen of een rolstoel nodig hebben, is het niet eenvoudig.	Dit is opgenomen in het plan. Zo streven we er naar om minimaal een zijde van de straat voor alle wegen binnen de bebouwde kom een voetgangersvoorziening te creëren en is in het plan aangegeven dat we ernaar streven om geen obstakels op trottoirs te hebben. Daarnaast is eind 2022 de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Meer ruimte voor de fiets. Prima: - vermindering uitstoot van agrarische bedrijven maakt ook het fietsen gezonder - verplaatsen auto's uit het centrum is goed, leidt wel tot meer conflicten tussen wandelaars en fietsers in de periferie van de gemeenten waar de nieuwe concentratie parkeerders ontstaat - meer vrijliggende fietspaden van en naar bedrijventerreinen	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn. Het verminderen van uitstoot van agrarische bedrijven maakt geen onderdeel uit van het mobiliteitsplan.
Ik hoop dat er dus zeker ook goed aandacht is voor de toegankelijkheid van voetpaden voor iedereen. Voldoende breed, geen obstakels en goede ondergrond die niet overal schuin afloopt.	Dit is opgenomen in het plan. We vinden de voetganger zeker belangrijk en hebben die dan ook als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan opgenomen. Ook binnen verkeersveiligheid is de oudere verkeersdeelnemer een van de prioritaire thema's. Het saneren van paaltjes en obstakels is ook opgenomen in het plan. Zo is in het plan aangegeven dat we ernaar streven om geen obstakels op trottoirs te hebben. Echter worden er binnen het beschermd dorpsgezicht de kinderkopjes gehandhaafd. We zijn ons ervan bewust dat dit minder prettig is met een rolstoel of een rollator echter is het vlak maken van de bestrating d.m.v. bijvoorbeeld tegels een te aangrijpende aanpassing van het dorpsgezicht.
Op zich prima verhaal, maar met 2 kanttekeningen: * meer op de fiets, maar de Groene Corridor die auto's wil verwijderen en die fantastische fietsroute naar Oirschot zou bevorderen, is feitelijk het slechtste fietspad van de hele regio!! * Centrumplan Oirschot wordt hier "misbruikt" om positieve verwachtingen te wekken. Is nog heel ongewis en mijn verwachtingen zijn dat we toch weer gewoon door het centrum blijven rijden en parkeren.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Een inclusieve gemeente willen we allemaal. Toegankelijkheid van de voetpaden voor rollator gebruikers en mindervaliden is van groot belang. Nu nog de uitvoering.	Dit is opgenomen in het plan.
Beschermde kernen dienen autoluw te worden gemaakt, zodat toch de verkeersveiligheid wordt verbeterd.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Wel instellen van milieuzone om gedragsverandering te forceren en landbouwverkeer en vrachtverkeer te vermijden. Ook hier zou Oirschot een voortrekkersrol moeten spelen, niet afwachten of twijfelen aan de effectiviteit. Doen voor het centrum van Oirschot.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
Er wordt in deze paragraaf gesproken over het verbeteren van de kwaliteit en het comfort van fietspaden en fietsroutes. Nergens blijkt dat dit cruciale punt top prioriteit is terwijl dat wel	Veiligheid van fietsers is opgenomen in het plan.

	zo zou moeten zijn om vele andere doelstellingen te realiseren. Nu is het zeer belabberd gesteld met de kwaliteit en het comfort van de fietsroutes. Kijk eens naar buurgemeente Best. Daar kan Oirschot een voorbeeld aan nemen!	
	het zoeken naar parkeerplekken voor elektrische laadpalen = het verminderen van reguliere parkeerplekken moet in nauw overleg met de bewoners gebeuren om te vermijden dat bewoners achteraf bezwaar maken. Samen kan de geschikste plek best gevonden worden = daar waar mensen over willen stappen naar elektrisch rijden!	Dit is opgenomen in het plan.
	De stoepen en het wegdek kan beter gelijkvloers gelegd worden, het is dan nog steeds mogelijk om de kinderkoppen te gebruiken als ze maar vlak gelegd worden (nu liggen ze bol). zie bijv. weg dek hoofdstraat Best.	Toegankelijkheid voor voetgangers is opgenomen in het plan en vinden we erg belangrijk.
	Het aanmoedigen om met de fiets te verplaatsen is uitstekend maar moet gepaard gaan met goed en veilige fietsstallingen en oplaadmogelijkheden	Dit is opgenomen in het plan.
	Een gezonde leefomgeving zou mooi zijn. Als er geen helicopters zouden vliegen die veel co2 en fijnstof uitstoten en heel veel lawaai maken, zou dit aspect enorm verbeteren. We hebben al veel fijnstof van de snelweg A58; ook de motorcrossactiviteiten geven veel overlast en zijn een aanslag op de biodiversiteit.	Dit valt helaas niet binnen de scope van het plan.
	Ook hier voorlichting over de parkeermogelijkheden. Als onze inwoners in Eindhoven 500m van hun bestemming kunnen parkeren vinden ze dat prima, maar in eigen dorp wil men vaak het liefste voor de deur parkeren. En dat kan nu eenmaal zo niet blijven. Minimaliseer ambtelijke woordgebruik! Niet iedereen begrijpt bijv. wat een utilitaire fietser of voetganger is !	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de centrumvisie.
	Passend bij dit strategisch spoor is het om fietsers en voetgangers serieus te nemen en hen de ruimte geven. Dit kan door de 30 km per uur-straten in het centrum te wijzigen naar auto-te-gast-straten. “Eén van de doelstellingen uit de Centrumvisie waar de gemeente verantwoordelijkheid voor draagt is het autoluw maken van het centrum van Oirschot. Om dit te bereiken wordt het parkeren door de bezoekers van het historische dorps hart van Oirschot zoveel mogelijk verplaatst naar de randen van het centrumgebied.” Een aanvullende manier om dit te bereiken is om doorgaand verkeer in het historisch centrum te weren. Dit lezen we niet terug in het mobiliteitsplan, maar het weren van doorgaand verkeer is de basis om te voorzien in ruimte voor voetgangers en fietsers, ruimte voor recreatie, schonere lucht, een betere beleving van het historisch centrum doordat geluidshinder en uitlaatgassen worden geminimaliseerd. “Ook wil de gemeente een inclusieve gemeente zijn, waarbij alle voetpaden toegankelijk zijn voor mindervalide om ook de voetganger te faciliteren. Wél met het behoud van het beschermde stadszicht.” Wat betekent dit in de praktijk? We begrijpen dat de straten met kinderkoppen sfeerbepalend zijn voor het centrum van Oirschot. Maar is dit een vrijbrief om de stoepen niet doorlopend te maken en te verbreden, zodat rolstoelgebruikers en mensen met kinderwagens er ook gebruik van kunnen maken?	We hebben in het plan ook de prioriteit liggen bij de voetganger en de fietser. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Strategisch spoor C: Versterken multimodale bereikbaarheid	
	Mijns inziens dient er een alternatieve oplossing te komen voor de N395, zodat deze niet meer door de kernen van Oostelbeers en Middelbeers loopt. Dit is momenteel namelijk een zeer ongewenste situatie voor wat betreft verkeersveiligheid en geluidsoverlast (vooral zwaar verkeer zoals vrachtwagens en tractoren).	De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Wel autogebruik verminderen als gemeente, maar de gewenste deel mobiliteit overlaten aan de markt? Dan gaat het beslist	In het uitvoeringsprogramma kunt u concrete plannen vinden.

	gebeuren..... Veel losse eindjes	
	Flex-OV ontwikkelen en uitbreiden! Scholieren in de winter van busstation <> school / universiteit ed. bv.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Een verkenning naar een oplossing verkeer kernen De Beerzen. Zou daar wat meer urgentie achter kunnen? Met een deadline? Zodat we over 10 jaar niet eerst weer onderhoud aan de N395 moeten gaan plegen. Dus gewoon duidelijk stellen: oplossing vóór 2035 gerealiseerd.	De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Veel woorden. Maar het simpele feit is dat Oirschot per openbaar vervoer na 9 uur 's avonds niet meer bereikbaar is. Voor Middelbeers is het beeld nog beroerder. Bewoners die net als ik -door wat voor omstandigheid dan ook- op openbaar vervoer zijn aangewezen, kunnen in de avonden niet deelnemen aan het maatschappelijk leven zodra dat buiten loopafstand van de eigen woning plaatsvindt. Het excuus dat Oirschot afhankelijk is van andere overheden is zwak. Datzelfde geldt namelijk ook voor de andere vervoersvormen. U zegt dat u kiest voor minder -of in ieder geval niet méér- automobilititeit maar de feitelijk wijst de inhoud van het plan wel precies in die richting: meer automobilititeit. Daar is 80% van de tekst, de aandacht en de middelen op gericht.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Verbeteren van OV-bereikbaarheid van Oirschot mag wel met wat meer ambitie in dit document. OV-bereikbaarheid is nu erg slecht. Geen rechtstreekse lijnen naar Tilburg en Eindhoven. En bijvoorbeeld laatste terugreis op zaterdag vanuit Tilburg (18.00uur) en Eindhoven (18.15uur) maakt het onmogelijk om theater, bioscoop of restaurant daar te bezoeken met OV. Bovendien vergroot dit de kans op ongelukken vanwege alcoholgebruik door automobilisten die geen OV alternatief hebben.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Ha fijn, nu komen we tot realistische dingen voor de Oirschotse bevolking! Mijn advies: breng eens goed in beeld wat de OV-situatie ochtend/middag/avond/weekend vanuit Oirschot naar Oost en West is. Ik weet dat de Provincie hierin rol speelt, dus extra reden om met goede argumenten te komen. En alternatieven als Buurtbus etc. zeker goed. Kunnen we daar nog meer in verzinnen (vrijwilligersaanbod voor vervoer?)	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	OV: de laatste jaren is het aanbod alleen maar minder geworden, terwijl dit meer zou moeten zijn. Als je praat over een hub functie lijkt me dat een voorwaarde. Het aanbod zou zo aantrekkelijk moeten zijn dat mensen hier ook meer gebruik van gaan maken. Daarmee bedoel ik niet alleen de prijs, maar je kan ook aan snelle verbindingen denken. Met OV heb je geen parkeerprobleem en het is milieuvriendelijker.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Is het duidelijk wat de OV behoefte is vanuit de dorpen?	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	C: Versterken multimodale bereikbaarheid – In plaats van Oirschot bereikbaar voor iedereen, liever voor iedere gewenste doelgroep. In dit hoofdstuk missen we namelijk nog de strategie voor de aanpak van sluipverkeer parallel aan de A58 en snelwegafsnijders' van/naar Best. Dit sluipverkeer zal door de aanleg van de verbindingsrandweg fase 1 en eventueel 2 gestimuleerd worden. Graag zouden we onderscheid willen zien tussen het faciliteren van bestemmingsverkeer en het weren van sluipverkeer. Toenemende verkeersintensiteiten met bijbehorende zicht-geluids-en emissie hinder ten gevolge van deze randweg(en) zouden hand in hand moeten gaan met een goede afscherming langs deze weg(en) ter bescherming van bewoners in de omgeving van deze weg(en) (zie ook B). Bij de overweging van grootschalige parkeerhubs die niet voor	De specifieke zaken voor Oirschot zijn opgenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.

	de lokale bewoners bedoeld zijn, zal een zorgvuldige afweging plaats moeten vinden van de belangen en consequenties. De groene dorpsrand van Oirschot mag bijvoorbeeld niet opgeofferd worden tot parkeerplaats voor Eindhoven Airport. DPD zal zelf verantwoordelijkheid moeten dragen voor het parkeren van 'hun' wachtende trucks. De maatschappelijke kosten en overlast mogen in hun businessmodel niet worden afgewenteld op de Oirschotse omgeving. Tevens zouden we nog aandacht willen vragen voor de verbindingen tussen Oirschotse wijken aan de noord- en zuidzijde van het kanaal. Na Moorland is nu de nieuwe woonwijk in de Kemmer aan de beurt, om de diverse modaliteiten te faciliteren om op meerdere plaatsen het kanaal over te kunnen.	
	Oirschot zou beter moeten kiezen voor wie ze bereikbaar moeten zijn. Graag alleen voor bestemmingsverkeer en niet voor sluijverkeer van de A58! Oppassen voor het ongewenst faciliteren van witte busjes en trucks. (Westfield verkeer)	De specifieke zaken voor Oirschot zijn opgenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot.
	Elektrische deelauto is al beschikbaar in Oirschot. Stimulans vanuit de gemeente om deze te gebruiken kan actiever.	De gemeente is hierin faciliterend en informeert haar inwoners over de mogelijkheden middels de communicatiekanalen van de gemeente. We omarmen het initiatief.
	Zonder goede ov structuur is deel gebruik een utopie. Wat heb je aan een fietsenstalling bij een bushalte waar geen bus komt of een ov reis waar je toch nog even 7 km moet fietsen naar kern oirschot en 12 naar de andere kernen.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. We willen er wel voor zorgen dat alle faciliteiten die binnen de taak van de gemeente behoren wel op orde zijn.
	Wat zijn de mogelijkheden voor OV naar Eindhoven Airport? (Carpool)Parkeerplaats aan zuidzijde Kempenweg nabij verkeerslichten Beerschotseweg- met pendelbus naar vliegveld (eindhovensedijk) en door naar eindpunt Eindhoven CS vv.	Dit is helemaal juist en we zijn ons hier van bewust. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. We willen er wel voor zorgen dat alle faciliteiten die binnen de taak van de gemeente behoren wel op orde zijn.
	De randweg fase II Oirschot is al in verkenningssfase sinds 2005. De gemeente moet hier meer ambitie uitstralen en doorpakken. "Verkennen" is echt te weinig, we moeten DOEN!	De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Waarom wordt hier niet aangegeven dat de kernen Oostelbeers en Middelbeers geen busverbinding hebben in de avonduren en in het weekend? Om ook geen oplossing te hoeven zoeken?	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Deelmobiliteit zal door een enkeling wel omarmd gaan worden maar zal net als carpoolen een kort leven leiden.	We weten natuurlijk niet hoe de toekomst zal gaan zijn. We weten echter wel dat er verschillende deelauto initiatieven zijn die erg succesvol zijn. Hopelijk zal dit in Oirschot ook van de grond komen.
	ik voor dit onderwerp D geen opmerking, wel voor spoor C. Ik kon de geplaatste opmerking niet versturen omdat de button voor opslaan ontbrak/niet zichtbaar door pagina einde Haskoning. Mijn opmerking bij C:Doordat inwoners van de Beerzen niet goed met het OV kunnen reizen (slechte verbindingen/frequentie, zeker in het weekend) zijn deze gewend om in eigen vervoer te voorzien. Beter OV en deelmobiliteit kan een oplossing zijn.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Regionaal samenwerken is oke maar niet inlijven bij eindhoven dan blijft er niets over van onze eigen identiteit, worden we net als philipsdorp n wijkje van eindhoven	Dit valt helaas niet binnen de scope van het plan.

	Hoe zorgt de gemeente ervoor dat het bevoorraden van winkels in het centrum niet leidt tot onveilige situaties, geluidshinder en trillingen in de straten? Dat gebeurt nu namelijk wanneer vrachtverkeer door de straten dendert. Er zijn voorbeelden van steden waarbij de bevoorrading van winkels gebeurt met kleine elektrische busjes vanaf de rand van het centrum, waar de vrachtwagen geparkeerd is met dit doel.	Dit is opgenomen in het plan en wordt opgepakt binnen de uitwerking van de Centrumvisie. Daarnaast de kanttekening dat Oirschot een relatief kleine gemeente is en daardoor ook qua schaalgrootte beperkt is in de mogelijkheden. Een logistieke hub is voor een gemeente als Amsterdam of Eindhoven beter af te dwingen en te organiseren dan voor een kleine gemeente als Oirschot. Hier komen de kosten als snel op de schouders van de individuele ondernemers en die hebben al een zware druk. Op het schaalniveau van Oirschot achten wij het instellen van milieuzone 's niet effectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. In deze context verwachten wij meer van de generieke verduurzaming van het mobiliteitssysteem als geheel en landelijke regelgeving en normeringen.
	Strategisch spoor D: Klaar voor de toekomst	
	In de toekomst hebben meer mensen een elektrische auto. Dus voor inwoners van Oirschot is het goed als er meer openbare laadpalen zijn. Persoonlijke laadpalen zijn burgers zelf verantwoordelijk voor. Goed is als er naar de toekomst wordt gekeken, waarin auto's ook rijdende accu's zijn die stroom kunnen terugleveren aan de woning. Hier zou overnagedacht kunnen worden om dit onder de aandacht te brengen bij inwoners, zodat zij dit meenemen in hun besluit wanneer ze een laadpaal aanschaffen. Bij nieuwbouw zou het goed zijn als de gemeente Oirschot verplicht om voor persoonsgebonden parkeerplaatsen te verplichten om ten minste een lege mantelbuis aan te leggen. En de meterkast verzwaren. Zodat er altijd een laadpaal aangesloten kan worden én dat de meterkast en laadpaal ook overweg kan met het terugnemen van stroom van een accu. Dit kan zijn een losse accu aan de muur, of de accu van een volledig elektrische auto. Bij nieuwbouw geldt hetzelfde. Ook de meterkast al toekomst bestendig maken, en bij de openbare parkeermogelijkheden een laadpaal (of in ieder geval de infrastructuur zoals mantelbuis) aan te leggen, zodat een laadpaal makkelijk kan worden geplaatst. Bij renovatie van een huis of openbare weg, kan de gemeente ook meteen nadenken over de aanleg van laadpalen, en ook het stimuleren van inwoners om alvast de infrastructuur aan te leggen voor een laadpaal. Denk bijvoorbeeld aan de meterkast verzwaren, en een mantelbuis onder de stoep leggen naar de parkeerplek waar de inwoner de auto zet. Daarnaast laadmogelijkheden voor toeristen. Misschien is het een idee om een centraal 'oplaadplein' te realiseren waar elektrische auto's snel opgeladen kunnen worden. Dus geen slome standaard openbare laadpalen, maar snelle laadpalen. Wanneer er snelle laadpalen zijn, kan de gemeente ook een maximum tijd aan de parkeerplek hangen. Bijvoorbeeld max 2 uur parkeren. Wanneer het een snelle laadpaal is, dan is in meeste gevallen de elektrische auto weer minimaal 80% geladen. En dus kan de elektrische auto ook weer ergens anders neergezet worden, om zo weer de mogelijkheid te geven voor iemand anders (een inwoner of toerist) om zijn/haar elektrische auto op te laden. Het is dan ook goed om genoeg parkeerplek te hebben voor toeristen waar ze langer (onbeperkt) kunnen parkeren, zodat wanneer ze maximaal 2 uur aan de snelle laadpaal hangen hun auto ook ergens anders kunnen opladen. Verder, wanneer een inwoner zelf zijn/haar auto wilt opladen met een eigen laadpaal of stekker, zorg ervoor dat deze stekker niet over het voetpad gaat. In dit geval zou de gemeente kunnen helpen, of de inwoner kunnen sommen om de	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Het is aan de eigenaar van een elektrisch voertuig om hier invulling aan te geven als het kan. Een VPA kan verkeersonveilige situaties met zich mee brengen en hindert voetgangers en mindervaliden op het trottoir. Dit gaat in tegen het strategisch spoor A: verbeteren verkeersveiligheid en spoor B: stimuleren van actieve mobiliteit en zal daarom naar verwachting worden uitgesloten binnen de gemeente Oirschot. Dit wordt definitief bepaald in de nog op te stellen laadvisie van de gemeente.

	oplaadkabel te verwerken onder de stoep (door een mantelbuis te graven). Zo is de stekker mooi weggewerkt en zorgt het niet voor een losse stekker over de stoep. De mantelbuis moet dan wel groot genoeg zijn waar een zo'n stekker doorheen kan. Als laatste ben ik van mening dan een openbare laadpaal niet perse voor de stoep van een woning welke de laadpaal aanvraagt hoeft te staan. Een klein stukje lopen omdat je je Elektrische auto wilt opladen is niks mis mee. Een benzinepomp staat ook niet voor iedereen zijn deur. Ik zie meer in 'laadpleinen' dan her en der een openbare laadpaal. Hier kan een mooie mix in gevonden worden denk ik.	
	Al strategisch laadpalen plaatsen ter verleiding dat oplaadpunt aanwezig is, ook zal deze als start niet zoveel benut gaan worden. Bv. Parkeerplaatsen nagenoeg ongebruikt t.o. Beertramsstraat 8 / 9 komt hiervoor in aanmerking.	Dit is opgenomen in het plan en zal verder worden uitgewerkt in een laadpalenvisie.
	Prima. Opm.: verschoond schrijf je dus met een d...	Dit is verwerkt in het mobiliteitsplan.
	voor openbare laadpalen zou ik eens onderzoeken naar mogelijkheden om te bevorderen dat mensen de auto verplaatsen als deze vol is. Nu blijven auto's lang staan.	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Het is aan de eigenaar van een elektrisch voertuig om hier invulling aan te geven als het kan. Een VPA kan verkeersonveilige situaties met zich mee brengen en hindert voetgangers en mindervaliden op het trottoir. Dit gaat in tegen het strategisch spoor A: verbeteren verkeersveiligheid en spoor B: stimuleren van actieve mobiliteit en zal daarom naar verwachting worden uitgesloten binnen de gemeente Oirschot. Dit wordt definitief bepaald in de nog op te stellen laadvisie van de gemeente.
	De verbindingen tussen de noord- en zuidkant van het kanaal voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd! Vanuit de Kemmer is een rechtstreekse fietsbrug nodig naar de overkant, net zoals in Moorland, dan kan het fietspad op de Kempenbrug dicht. Graag ook een duiker onder de kempenweg bij het Kempenhorstcollege voor de veiligheid van o.a. scholieren. Beter openbaar vervoer, zodat we minder onafhankelijk hoeven te zijn van de auto.	Bedankt voor je opmerking. Er is momenteel geen fietsbrug beoogd in het plan. We hebben de positie van de fiets wel als een van de prioriteiten in het plan opgenomen waardoor we die positie graag willen versterken. We doen dit echter door andere maatregelen dan door het plaatsen van de fietsbrug. De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Waar kan ik zien waar laadpalen voor E-auto's komen in uw plan? (zoekplaatje). In iedere wijk een paar oplaadpunten is aan te raden, te verdelen in 11 KW (bewoners) en 22 KW oplaadpunten (bezoekers, sneller bijladen)	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot.
	Heeft de gemeente zicht op het aantal elektrische auto's. Financieel gezien kan 70% van de inwoners dit soort auto's niet aankopen. Maar wel dure faciliteiten beschikbaar stellen.	Ongeveer 1,5% van de inwoners heeft een elektrische auto. Het is de verwachting dat dit in de toekomst zal stijgen.
	Vpa kan ook onder of gelijk aan de trottoirs dus onveilig voor voetgangers ? Vpa is meest voor de handliggende oplossing. Eigen energie en energie kosten dus niet afhankelijk van een opgelegde leverancier.	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Het wel of niet toe staan van een VPA wordt definitief bepaald in de nog op te stellen laadvisie van de gemeente.
	Doorpakken met oplaadpunten waar mogelijk, zoals parkeerplaatsen.	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot.
	Laadpalenbeleid kan alleen tot stand komen in heel goed overleg met de inwoners!	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Desalniettemin zoeken we naar de ruimte om op buurtbeheerniveau af te stemmen maar op individueel niveau afstemmen is niet haalbaar, dit kost te veel tijd om de energietransitie te faciliteren.

	Verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers waar nodig.	Dit is opgenomen in het mobiliteitsplan. We vinden de voetgangers als een van de prioriteiten.
	Vraag: waar willen we elektrische voertuigen van bezoekers opladen? Dus tot hoe ver komt de elektrische auto door het historisch centrum? Het past bij de visie uit Centrumvisie (Markt autoluw) om het doorgaand verkeer te weren en men te laten parkeren vóórdat men het centrum inrijdt. Parkeren bij de poort en zorgen voor aantrekkelijke wandelroutes, dus juist daar elektrisch opladen.	Dit is opgenomen in het plan en zal verder worden uitgewerkt in een laadpalenvisie. De specifieke uitwerking hiervan wordt opgenomen in de uitwerking van het centrumplan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Netwerken	
	• Misschien zie ik iets over het hoofd, maar ik kan de netwerkkaart niet vinden (hierin zijn 50km wegen opgenomen die getransformeerd zouden kunnen worden naar 30 km per uur)	Dit is opgenomen in het plan onder het hoofdstuk netwerken. Daar staat de netwerkkaart voor automobilititeit en parkeren. Hier staat zowel een afbeelding als een link naar de digitale omgeving met de kaart.
	Zijn deze knelpunten haalbaar en op welk termijn	Bedankt voor uw opmerking. De knelpuntenkaart geeft een goed beeld van de knelpunten die in Oirschot door de inwoners en maatschappelijke stakeholders worden ervaren. De gemeente heeft geen capaciteit en budget om alle knelpunten in één keer aan te pakken. Daarom worden grote knelpunten meegenomen met onderhoudswerkzaamheden om zo het budget efficiënt te besteden. Wanneer er onderhoud dient te worden gepleegd aan het riool of het wegdek worden de knelpunten uit de knelpuntenkaart meegenomen. De kleine knelpunten worden opgepakt binnen het hiervoor gereserveerde budget. Dit gebeurt o.b.v. verkeerskundig onderzoek.
	De knelpuntenkaart geeft een goed beeld van de problemen en ook oplossingen die wij ook zien voor het centrum van Oirschot. We zien de aangedragen oplossingen - die passen binnen de visie en ambitie van het mobiliteitsplan - echter niet terug in het uitvoeringprogramma. Ter illustratie hier een paar aangedragen oplossingen die passen binnen de visie en ambitie van dit mobiliteitsplan: Dekanijsstraat: hier is veel sluipverkeer dat voor onveilige situaties zorgt. Oplossing: straat inrichten voor toegangsweg voor aanwonenden. Nieuwstraat: de Nieuwstraat en de Rijkesluisstraat zijn voor voetgangers, ouderen en rolstoel- of rollatorgebruikers zeer ontoegankelijk en gevaarlijk. Oplossing: beperk de snelheid voor motorvoertuigen tot 10km /uur zodat voetgangers veilig over deze straat kunnen lopen. Markt: de markt moet autoluw/autovrij worden. Het is vaak erg onoverzichtelijk wat de veiligheid voor bijvoorbeeld kinderen niet ten goede komt. Daarnaast verdient ons dorp een mooiere aanblik dan alle auto's op het marktplaatsplein. Parkeren kan op vele andere plekken net buiten het historisch centrum.	Bedankt voor uw opmerking. De knelpuntenkaart geeft een goed beeld van de knelpunten die in Oirschot door de inwoners en maatschappelijke stakeholders worden ervaren. De gemeente heeft geen capaciteit en budget om alle knelpunten in een keer aan te pakken. Daarom worden knelpunten verspreid door de jaren meegenomen met bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en worden kleine knelpunten zo snel als mogelijk binnen het reguliere werk. Dit gebeurt o.b.v. verkeerskundig onderzoek.
	Voetgangers	
	Maak van 'zichtbaarheid' een terugkerend thema. Hiermee is pilot gestart met Reflectionday. Dit project is niet 'fietsverlichtingsproject', maar aanvullend. Is ook in te zetten paragraaf fietsen.	Dit is verwerkt in het plan naar aanleiding van uw reactie. De zichtbaarheid is inderdaad een belangrijk thema en hebben we onder de mensgerichte maatregelen meegenomen.
	Is 1.50m breed genoeg om twee elkaar tegemoet komende rolstoelen/scootmobiel elkaar te laten passeren, rekeninghoudend met het niet aanhouden van een rechte lijn door betrokkenen?	Een breedte van 1,5m is volgens de richtlijnen van het CROW voldoende. Wanneer er twee rolstoelen elkaar passeren is een breedte van 1,8m wenselijk maar is 1,5m ook voldoende. Een rolstoel kent over het algemeen een breedte van 55 cm waardoor er twee elkaar moeten kunnen passeren op 1,5m. Een scootmobiel heeft een breedte van 55 tot 66 cm, waarbij 1,5m dus ook voldoende is. De 1,5m die is opgenomen in het plan is een minimale breedte. We hebben aanvullend in het plan opgenomen dat bij voorzieningen waar veel rolstoel- of rollatorgebruikers komen er wordt gekeken of een breder trottoir

		mogelijk is. Dit betreft maatwerk.
	Tekst in kader wit op grijs is niet te lezen, te weinig contrast. Bij de aanpassingen van de Bestseweg en de Lidl-rotonde hebben we meerdere malen aangegeven dat er ruimte voor voetgangers moet komen. In de nieuwe plannen voor de Bestseweg is er helaas geen voetpad opgenomen. Voetgangers moeten over het fietspad. Het beleid klopt dus, maar de uitvoering laat - ondanks inspraak of samenspraak - toch wel wat te wensen over.	Dat is vervelend om te horen. Helaas is het niet altijd mogelijk om in de realisatie alle beleidsuitgangspunten mee te nemen i.v.m. de beschikbare ruimte. Er moeten dan keuzes gemaakt worden. In dit nieuwe beleidsplan staat daarom het volgende opgenomen: "Op alle wegen met een verblijfsfunctie zoals gedefinieerd in de netwerkkaart (ETW) heeft de voetganger een comfortabele positie op de weg en wordt bij integrale afwegingen de positie van de voetganger boven die van het autoverkeer gesteld;". In de toekomst kan daarom een andere afweging gemaakt worden.
	Geweldig dat we hier zelfs de VN-verdragen bijhalen, dan moet het goed komen... Diverse criteria m.b.t. rolstoelen e.d. worden (met name in centrum) bij lange na niet gehaald en zullen ook moeilijk bereikt worden, tenzij Centrumvisie radicale voor "autovrij-keuze" gaat. Gelukkig zijn er recreatief geweldig veel mogelijkheden en zie ik daar geen grote problemen, maar verbeteringen zijn welkom.	Bedankt voor uw opmerking. We hebben aanvullend in het plan opgenomen dat bij voorzieningen waar veel rolstoel- of rollatorgebruikers komen er wordt gekeken of een breder trottoir mogelijk is. Dit betreft maatwerk. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Voetgangers – Op plaatsen waar de gevaarstelling hoog is zoals bij de Lidl rotonde en de Kempenhorst oversteek van de Kempenweg, zou een onderdoorgang (duiker) voor wandelaars en fietsers een veilige oplossing kunnen bieden. Het zou fijn zijn als gemeente deze zou proberen te realiseren.	Veiligheid van voetgangers is zeer belangrijk in dit plan en wordt meegenomen bij de uitwerking van specifieke plannen en ontwerpen.
	Duidelijker aangeven waar de voetgangers kunnen lopen.	Veiligheid en toegankelijkheid van voetgangers is zeer belangrijk in dit plan. We hebben als uitgangspunt opgenomen dat er zoveel als mogelijk wordt er gestreefd naar de aanwezigheid van een voetgangersvoorzieningen aan minimaal een zijde van de straat voor alle wegen binnen de bebouwde kom.
	Zoals al aangegeven in de mobiliteit voor ouderen zeer slecht geregeld in Oirschot. Hier geeft men duidelijk aan dat de inwoners op de tweede plaats komen.	Toegankelijkheid voor ouderen is meegenomen in het plan. Met dit nieuwe mobiliteitsplan zetten we juist de voetgangers en de fietsers op 1. We hebben als uitgangspunt opgenomen dat er zoveel als mogelijk wordt er gestreefd naar de aanwezigheid van een voetgangersvoorzieningen aan minimaal een zijde van de straat voor alle wegen binnen de bebouwde kom. We hebben aanvullend in het plan opgenomen dat bij voorzieningen waar veel rolstoel- of rollatorgebruikers komen er wordt gekeken of een breder trottoir mogelijk is. Dit betreft maatwerk. Daarnaast krijgen inwoners altijd de mogelijkheid om te participeren als er sprake is van een herinrichting.
	Toegankelijkheid voor voetgangers met een rollator wordt nergens genoemd!! De veiligheid voor visueel gehandicapten wordt in Oirschot sterk beperkt door de vele groene Amsterdammertjes. Deze moeten allemaal een witte kop krijgen!! Een lagere snelheid dan 30km/uur moet in het centrum worden ingevoerd (zie Boxtel).	Toegankelijkheid voor ouderen is meegenomen in het plan. Met dit nieuwe mobiliteitsplan zetten we juist de voetgangers en de fietsers op 1. N.a.v. de opmerkingen hebben we dit ook sterken in het plan gezet. We hebben als uitgangspunt opgenomen dat er zoveel als mogelijk wordt er gestreefd naar de aanwezigheid van een voetgangersvoorzieningen aan minimaal een zijde van de straat voor alle wegen binnen de bebouwde kom. We hebben aanvullend in het plan opgenomen dat bij voorzieningen waar veel rolstoel- of rollatorgebruikers komen er wordt gekeken of een breder trottoir mogelijk is. Dit betreft maatwerk. De wens voor een lagere snelheid in het centrum wordt uitgewerkt in het centrumplan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.

	Er is in het centrum te weinig ruimte om te wandelen en even ergens te zitten, anders dan op een terras. Wanneer de markt wat groener zou worden, met minder autos, en een mooie fontein, dan zou het een mooi rust en ontmoetingsplek kunnen worden.	Dit valt helaas niet binnen de scope van het plan. We zullen het wel binnen de gemeente meenemen en is ook onderdeel van de centrumvisie. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Idd, de voetpaden/trottoirs zijn in de Beerzen abominabel slecht. Niet bruikbaar voor voetgangers laat staan voor rollators en al helemaal niet voor scootmobielen. Beerse Boys organiseert elk jaar een 4-daagse, deelname voor iedereen.	Bij volledige reconstructie en herinrichting van de weg worden deze punten meegenomen. In dit nieuwe beleidsplan staat daarom het volgende opgenomen: "Op alle wegen met een verblijfsfunctie zoals gedefinieerd in de netwerkkaart (ETW) heeft de voetganger een comfortabele positie op de weg en wordt bij integrale afwegingen de positie van de voetganger boven die van het autoverkeer gesteld;".
	Parkeren op voetpaden wordt kennelijk steeds meer als normaal beschouwd en er wordt nog steeds niet tegen opgetreden.	Bedankt voor uw opmerking. Naar aanleiding van onder andere uw opmerking hebben we handhaving opgenomen in het mobiliteitsplan. Landelijk vindt er een pilot plaats in 6 gemeenten om de handhavingsbevoegdheden van de buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) uit te breiden. Wanneer dit landelijk wordt ingevoerd wordt dit ook meegenomen in de jaarlijkse prioritering van het uitvoeringsprogramma van de boa's in Oirschot. Handhaving is een taak die integraal binnen de gemeente is belegd. Wanneer de handhaving op verkeersveiligheid wordt geïntensiveerd kan dit ten koste gaan van de handhaving op een ander thema. De gemeente gaat daarom verkennen om de handhaving voor verkeersveiligheid verder uit te breiden. Dit wordt integraal bekeken binnen het Integraal Veiligheidsplan van de gemeente Oirschot.
	We zien dat de voorwaarden voor wandelvoorzieningen die Oirschot stelt niet overal tot uiting komen in het centrum van Oirschot. De 'gap' tussen realiteit en wens wordt niet gedicht in het uitvoeringsprogramma. Bijvoorbeeld een trottoir aan minimaal een zijde van de straat voor alle wegen binnen de bebouwde kom. Ook de breedte van de stoep voldoet vaak niet. Wanneer worden alle straten binnen de bebouwde kom getoetst op de gestelde voorwaarden? Wanneer worden de ontbrekende trottoirs aangebracht?	We vinden de voetganger zeker belangrijk en hebben die dan ook als een van de prioriteiten in het mobiliteitsplan opgenomen. Echter worden er binnen het beschermd dorpsgezicht de kinderkopjes gehandhaafd. Zoals aangegeven hoofdstuk 4 bij spoor A is verkeer volgend en het beschermd dorpsgezicht bijvoorbeeld lijdend. Het plan draagt wel bij aan de versterking van de positie van de voetganger waardoor dit de komende jaren verbeterd zal worden.
	Fietzers	
	Maak fietsen echt tot een 'fietscultuur' en durf fietsen ook eens echt te stimuleren - fietspro(E)motie, daar liggen kansen	Dit is opgenomen in het plan. Fietsstimulering en educatie valt onder de categorie mensgerichte maatregelen. Hierop willen we de komende jaren meer op inzetten.
	Bij een deel van de fietspaden is gekozen voor tegels vanwege kabels en leidingen. Deze liggen vaak uit elkaar en vormen daarmee een risico voor fietsers/wielrenners. We pleiten hier voor het hanteren van opsluitbanden	De verkeersveiligheid voor fietsers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. We hebben deze opmerking daarom teruggelegd bij wegbeheer.
	Lastig voor kinderen om goed te leren fietsen als ze voet naar school moeten... dagelijks fietsen helpt enorm!	Dit is opgenomen in het plan. Fietsstimulering en educatie valt onder de categorie mensgerichte maatregelen. Hierop willen we de komende jaren meer op inzetten.
	Iets doen aan de slechte fietspaden langs Kempenweg en Spoordonkseweg. Slecht liggende klinkers in de dorpskern maken fietsen met een kind onmogelijk. Dit is vrijwel overal onmogelijk in de kern. Doe iets aan de levensgevaarlijke schoolroute over de nieuwe fietsbrug. De uitmonding van de brug bij de action is levensgevaarlijk omdat fietsers geen voorrang hebben maar wel met hoge snelheid van de brug komen.	De verkeersveiligheid voor fietsers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. Wanneer deze weg op de onderhoudsplanning staat zal dit worden meegenomen.
	In het algemeen zou een fietspad doorlopend moeten zijn en niet de (auto)weg. In veel bestaande situaties heeft nu juist het fietspad een hobbel/rand door de weg die het fietspad kruist. Dit zou in mijn beleving andersom moeten zijn: het fietspad doorlopend, zonder hobbel en de autoweg kan dit wel hebben.	De verkeersveiligheid voor fietsers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. We hebben daarom ook in het plan opgenomen dat op alle verbindingen van het utilitaire fietsnetwerk de fietser een comfortabele positie heeft op de weg en dat bij

		integrale afwegingen de positie van de fietser boven die van het autoverkeer wordt gesteld. Echter leert het in dergelijke situaties dat het de verkeersveiligheid van de fietser niet ten goede komt.
	Fietsters – De snelheidsverschillen tussen (snel)fietsters en gewone langzame fietsters en wandelaars, wordt door de langzame categorieën en door automobilisten als gevaarlijk ervaren (bron: reacties op prijswinnaars gebiedsontwikkeling de Kemmer) "Je hoort ze (snelfietsters) niet en als ze er zijn, schrik je je rot en reageer je te laat" Biedt dit mobiliteitsplan hiervoor voldoende oplossingen? Zou de aftakking van de de Blauwe Corridor F58 naar de Groene Corridor wel bij de LV-brug in Moorland moeten zijn? of kan die beter op een rustigere plaats oostelijk van de Kempenweg aangetakt worden. Bij gemeente leeft de wens om het oostelijke fietspad langs de Kempenweg op te heffen. Kan de gemeente dan met goede alternatieven komen voor de nieuwe wijk in de Kemmer om de Kempenweg niet 1 a 2 maal over te hoeven steken en om het Wilhelminakanaal vanuit de wijk zelf over te kunnen steken? (in analogie met nieuwbouwwijk Moorland).	De verkeersveiligheid voor fietsers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van de uitwerking van de F58 worden meegenomen. Dergelijke punten worden uitgewerkt binnen het project van de F58 en niet binnen het mobiliteitsplan.
	Te grote snelheids verschillen tussen gewone fietsers en elektrische fietsers. Snelfietsters door Moorland en de Kemmer over de groene corridor maximaal 30 km per uur. Daarbuiten mogen ze pas sneller.	De verkeersveiligheid voor fietsers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. De grote snelheidsverschillen zijn inderdaad een aandachtspunt. Dit wordt ook meegenomen in de ontwikkeling van de snelfietsroutes zoals de F58.
	Veiligheidsgebieden rondom de scholen en sportgelegenheden zouden prioriteit moeten krijgen. Wel voetgangers en fietsers en geen auto's	Daar zijn wij het mee eens. Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vindt dit ook een van de prioriteiten m.b.t verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
	Graag fietspad op het groenewoud laatste gedeelte tussen de brug bij het zandweg en de ophaalbrug van het kanaal met grote trakters en grote wagens is er weinig ruimte voor de fietsers	Groenewoud betreft een ETW 60 weg. In het plan staat hiervoor het volgende opgenomen: "Alle ETW 60 km/uur buiten de bebouwde kom, waar het utiliteits fietsnetwerk overheen loopt worden gedefinieerd als ETW60-type I. Indien inpasbaar worden hier vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd. Bij de ETW60-type II wegen is gemengd verkeer het uitgangspunt. Wanneer een belangrijke (toeristische) fietsroute over een ETW60-type II gaat, kan er gekozen worden voor fietsstroken afhankelijk van de operationele snelheid en intensiteiten van het autoverkeer; " Afhankelijk van de intensiteiten op deze weg zal er bij herinrichting gekozen worden voor een fietsstrook in plaats van een vrijliggend fietspad.
	Gecombineerde fiets- voetpaden dienen zoveel mogelijk worden vermeden, omdat daarmee de veiligheid niet is gediend. Helaas wordt hiernaar ook in voorgenomen reconstructies niet voldoende gekeken.	De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers is een erg belangrijk onderdeel in dit plan. Binnen de bebouwde kom worden de verkeersstromen zo veel als mogelijk gescheiden bij volledige herinrichting.
	Bij mooi weer is het heel druk in het centrum. Fietsen staan dan overal en het zou mooi en opgeruimd zijn wanneer er een parkeerplaats komt voor de fiets. Veiliger ivm diefstal en een mooier gezicht in het centrum.	Het realiseren van een fietsenstalling voor het centrum staat opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Uit de netwerkkaart blijkt dat de Bestseweg over een snelfietsroute beschikt? Hoe is dit voorzien? Op dit moment al zijn er gevaarlijke situaties met snelfietsters over het gewone	Bedankt voor uw opmerking. Dit is foutief op de kaart opgenomen. De F58 loopt langs het kanaal en niet via de Bestseweg. Het kaartbeeld wordt aangepast.

	fietspad/wandepad. Hier is op geen enkel moment met de werkgroep Bestseweg besproken en niets voorzien voor de aanpassing van de Bestseweg?	
	Aanvulling op het voorgaande: De sportieve fietsers voor woonwerkverkeer hebben behoefte aan een douche om zichzelf op te frissen na de inspanning. Kan dienen als advies aan bedrijven om mensen te motiveren met de fiets naar het werk te komen.	Dit valt helaas niet binnen de scope van het plan. Dit wordt wel regionaal opgepakt binnen de werkgeversaanpak.
	Er zijn in onze regio steeds meer arbeidsmigranten, leer deze mensen ook omgaan met fietsen en probeer ze te laten lopen.	Deze arbeidsmigranten kunnen gebruik maken van dezelfde faciliteiten als de andere inwoners van Oirschot die zijn opgenomen binnen de mensgerichte maatregelen. Hier valt fietseducatie ook onder. Echter zijn er geen programma's opgenomen specifiek voor arbeidsmigranten.
	We herkennen de opgesomde aandachtspunten uit de knelpuntenkaart. Welke aandachtspunten worden opgepakt en uitgevoerd? En welke niet? We zien een aantal punten terug in het uitvoeringsprogramma, maar niet allemaal.	Bedankt voor uw opmerking. De knelpuntenkaart geeft een goed beeld van de knelpunten die in Oirschot door de inwoners en maatschappelijke stakeholders worden ervaren. De gemeente heeft geen capaciteit en budget om alle knelpunten in één keer aan te pakken. Daarom worden knelpunten verspreid door de jaren meegenomen met bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en worden kleine knelpunten zo snel als mogelijk binnen het reguliere werk. Dit gebeurt o.b.v. verkeerskundig onderzoek.
	Deelmobiliteit en OV	
	Gemeente doet hier zelf niet veel in. Beetje een gok om te denken dat dit gaat werken. Hoe zijn de resultaten in vergelijkbare gemeentes als Oirschot! Mis dit in dit stuk.	We zien steeds meer mobiliteit op maat waarvoor er voor bepaalde doelgroepen mobiliteitsdiensten als aanvulling op het openbaar vervoer worden aangeboden. Dit is in Oirschot en vergelijkbare gemeenten het geval in Brabant.
	Oirschot maakt deel uit van de regio Eindhoven. Het zou daarom wenselijk zijn om de busverbinding vanuit Eindhoven (Catharina ziekenhuis) weer te laten eindigen bij de bushalte in Oirschot, zoals dat in het verleden ook was. Hiet kan de overstap gemaakt worden naar Tilburg.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. De gemeente zet hier op in door bijvoorbeeld Oirschot blijvend verbonden en de hub bij Westfields. Dit zijn voorbeelden van regionale projecten waar de gemeente aan bijdraagt om de aansluiting op de regio te verbeteren.
	als de dekking van de OV hetzelfde is als in de Randstad en grote steden - wordt het ook aantrekkelijker om deze te gebruiken.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Hoe lossen andere gemeentes dit op? Hoe wordt OV geregeld in andere kleinere dorpen?	We zien steeds meer mobiliteit op maat waarvoor er voor bepaalde doelgroepen mobiliteitsdiensten als aanvulling op het openbaar vervoer worden aangeboden. Dit is in Oirschot en vergelijkbare gemeenten het geval in Brabant.
	Het OV is ver onder de maat in Oirschot. Slechte verbinding met o.a. het station in Best, Eindhoven centrum, Boxtel en Tilburg. De bushalte bij het Kempenhorstcollege wordt levensgevaarlijk met het oversteken. Graag een duiker onder de Kempenweg voor de veiligheid van voetgangers en fietsers.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. De gemeente zet hier op in door bijvoorbeeld Oirschot blijvend verbonden en de hub bij Westfields. Dit zijn voorbeelden van regionale projecten waar de gemeente aan bijdraagt om de aansluiting op de regio te verbeteren.
	Meer woningen houdt ook in dat er een netwerk voor het OV moet komen.	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente.
	Deelmobiliteit komt in een stad als Eindhoven en Helmond al niet goed van de grond omdat het niet aanslaat in de markt. Maak het dus niet te belangrijk. Geografisch gezien is de fiets niet de oplossing dus investeer in goed en snel OV. Als men in 10-15 min met een HOV lijn in Eindhoven en visaversa in Oirschot kan zijn, moet je eens kijken wat er gebeurt. Tevens naar de toekomst gekeken in Eindhoven, waar bijv. de Fellenoord op de schop gaat, wordt autobereikbaarheid hier ook minder en is dit dus juist het moment om de OV verbinding te versterken. De weg ligt er al. (Eindhovensedijk/Oirschotsedijk)	De gemeente zet zich ook in voor het verbeteren van het OV. Dit is een taak die bij de provincie is belegd en niet bij de gemeente. De gemeente zet hier op in door bijvoorbeeld Oirschot blijvend verbonden en de hub bij Westfields. Dit zijn voorbeelden van regionale projecten waar de gemeente aan bijdraagt om de aansluiting op de regio te verbeteren.
	Goed idee om deelauto's te faciliteren/promoten samen met lokale energieverenigingen	Bedankt voor de opmerking. Deze initiatieven zullen ook beter geborgd worden met dit nieuwe beleid.
	Automobiliteit en parkeren	

	We pleiten voor het inzetten van groen bij het herinrichten van wegen en beïnvloeden van weggedrag. Daarmee kan aangesloten worden bij de branding van Oirschot, Monumentaal Ondernemend en Groen	Dit is niet iets dat binnen de scope van het mobiliteitsplan valt. Desalniettemin zitten bij elke herinrichting van wegen, straten en pleinen de verschillende disciplines aan tafel en wordt gekeken naar de meest optimale inrichting vanuit de verschillende disciplines, dus ook water en groen. Daarbinnen heeft het versterken van het groen, zeker in het kader van hittestres en klimaatadaptatie, een steeds groter wordende inbreng. Eveneens wordt daarbij ook de omgeving meegenomen en luisteren we goed naar signalen zoals deze.
	Er zijn wensen... van wie en hoeveel? Voor mij heel vaag. En ja, minder parkeergelegenheid, want die steeds ouder wordende inwoners, die wel in de meerderheid zijn, hebben dat niet nodig?! Hier zitten wensen achter van anderen met andere doelen, die weinig met de gewone inwoners te maken hebben.	Er zijn door heel veel inwoners reacties geplaatst om de knelpuntenkaart. Het autoluwe centrum wordt uitgewerkt binnen het centrumplan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Er moet iets gedaan worden aan de toenemende laadpalen in de voortuinen met gevaarlijke kabels over de stoep. Alleen al in de eikenbussel 4 van zulke struikelpunten	Laadpalen is als onderwerp meegenomen in het plan. Verdere details worden opgenomen in een laadpalenvisie welke binnen korte termijn zal worden opgesteld door de gemeente Oirschot. Daarbij is ook een aanpassing van de APV noodzakelijk om overlast als gevolg van laadpalen en -kabels zoveel mogelijk te voorkomen. De gemeente gaat hiermee aan de slag. Een en ander wordt definitief bepaald in de nog op te stellen laadvisie van de gemeente.
	Automobiliteit en parkeren – Reacties: Het zou fijn zijn als Gemeente Oirschot het ongewenste verkeer (sluipverkeer) zou weten te weren en de focus meer legt op het faciliteren van alleen bestemmingsverkeer. Daarmee verbeteren de leefbaarheid en verkeersveiligheid en daardoor verminderen geluidshinder en emissies voor bewoners en natuur & milieu. Openbare parkeerplaatsen zoals bij sporthal de Kemmer, zouden we graag een dubbelfunctie geven, door ze van T-vormige afdekkingen te voorzien belegd met zonnepanelen (zoals bijvoorbeeld bij Philips Healthcare langs het Wilhelminakanaal in Best en aan het strand in Bloemendaal aan Zee. Gemeente en/of Projectontwikkelaar kan dan eigenaren van monumentale panden of panden met rieten daken toch in de gelegenheid stellen om een hoeveelheid zonnepanelen te adopteren. Tevens blijven auto's koel in de zomer en hoeft je niet te krabben in de winter. Op de vraag naar parkeerhubs en of de parkeernorm in Oirschot omlaag zou kunnen, blijken veel inwoners tijdens reacties op de prijsvraag biobasedbouwen in de Kemmer (2022), toch aan te geven minstens 1 auto aan/in huis te willen houden i.p.v. in parkeerhubs. Als redenen werd opgegeven: "Boodschappen tot aan de deur, slecht ter been, opa/oma/kleine kinderen kunnen niet ver lopen, muziekinstrumenten of gereedschap in de auto, diefstal Tesla spiegels en Prius katalysatoren, met eigen stroom opladen, regen, glad".	Bedankt voor uw opmerking. De specifieke zaken voor Oirschot zijn opgenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Geen grote parkeerhubs in Oirschots landschappelijk groen voor o.a. Eindhoven Airport.	Bedankt voor uw opmerking. Een mobiliteitshub kan ook veel voordelen hebben voor Oirschot en de multimodale bereikbaarheid versterken en het autoverkeer juist terugdringen.
	Weer wordt weinig tot geen rekening gehouden met de inwoners en wel met monumenten e.d.	We proberen met zowel inwoners als monumenten rekening te houden.
	Minder autos in het centrum en meer fiets en wandelroutes. Parkeren kan best buiten het gebied rond de markt.	Dit is opgenomen in het plan. Voor verdere details over het centrum wordt verwezen naar de uitwerking van de centrumvisie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.

	Het is een goede stap dat we GOW 30 toevoegen aan de opties, maar NIET voldoende. Waarom zou de gemeente Oirschot hierin afwachtend beleid voeren? GOW 50 schrappen en overal 30 invoeren (Bestseweg/Kempenweg/..)	50 naar 30 komt terug in het plan, wel is aanvullend onderzoek hiervoor noodzakelijk inderdaad. De gemeente is welwillend om hierbij aan te sluiten. Er lopen momenteel al veel projecten in de grote steden in Nederland. Het is wenselijk om het effect hiervan inzichtelijk te hebben. Dit soort aanpassingen brengen grote investeringen met zich mee en kunnen een groot effect hebben op het verkeerssysteem van de gemeente. Daarom vinden we het belangrijk dit eerst inzichtelijk gemaakt te hebben alvorens op uitvoering over te gaan.
	De hier genoemde wensen van inwoners naar minder autoverkeer en meer parkeerplaatsen lijkt conflicterend. Ook de wens om snelheid van autoverkeer omlaag te brengen lijkt wat hypocriet; veel inwoners rijden te hard in hun eigen gemeente. Ook hier voorlichting belangrijk.	Dit is meegenomen in het plan. We zien inderdaad vaak terug komen in de reacties van inwoners. De juiste balans hierin vinden is een uitdaging. Voorlichting en stimulering van duurzaam reisgedrag is meegenomen in de mensgerichte maatregelen.
	Een aantal van de genoemde zaken die naar voren komt uit de knelpuntenkaart ervaren wij dagelijks, zoals hinder door sluipverkeer, onoverzichtelijke kruispunten, te hoge snelheden door gemotoriseerd verkeer, de grote stroom gemotoriseerd verkeer dat door de kern rijdt en de (fout)geparkeerde auto's in het hart van het historisch centrum. We willen erop aandringen dat deze zaken opgelost worden. Maar helaas zien we geen concrete oplossingen terug in het uitvoeringsprogramma voor de genoemde aandachtspunten. Hoe gaat de gemeente daarvoor zorgen?	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente heeft geen capaciteit en budget om alle knelpunten in één keer aan te pakken. Daarom worden knelpunten verspreid door de jaren meegenomen met bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en worden kleine knelpunten zo snel als mogelijk binnen het reguliere werk. Dit gebeurt o.b.v. verkeerskundig onderzoek.
	Landbouw- en vrachtverkeer	
	Bepaalde wegen voor landbouw verkeer afsluiten/verbieden om sluiproutes te voorkomen. Deze mensen hebben altijd haast.	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg. De specifieke zaken voor Oirschot zijn opgenomen in het plan. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot.
	We pleiten voor duidelijke routes naar en van bedrijventerreinen. Daarnaast is het noodzakelijk om te zorgen voor een goede demping bij de weginrichting. Op dit moment is op veel plaatsen sprake van stuk gereden straatwerk en kuilen. Dit geeft voor aanwonenden extra overlast in het geval van vracht- en/of landbouwverkeer	Daar zijn we het mee eens. De combinatie van landbouw- en vrachtverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers is een aandachtspunt voor verkeersveiligheid. Het is, naast een duidelijke weginrichting conform Duurzaam Veilig, belangrijk dat er wordt ingespeeld op het bewustzijn van zowel de bestuurder van het groot gemotoriseerd verkeer, als de kwetsbare verkeersdeelnemer. Slechte wegen en paden komen in beeld als de kwaliteit slechter wordt dan het gewenste onderhoudsniveau van wegen. Jaarlijks vind er bij wegbeheer een inspectie naar de kwaliteit van wegen en paden en op basis daarvan wordt een meerjaren integrale onderhoudsplanning opgesteld voor die straten die er slecht aan te zijn. Het kan dus voorkomen dat wegen op basis van inspectie nog van voldoende kwaliteit zijn en dan nog niet worden aangepast.
	Deze reactie heeft betrekking op meerdere paragrafen: Je leest vaak: de gemeente zal, of de gemeente gaat.... Het lijkt er op dat er vanuit stilstand geaccelereerd wordt en dat er blijkbaar de afgelopen jaren (met de visie sinds 2009) niet veel gebeurd is. De zorg is nu welke zekerheid er nu is dat dit	De afgelopen jaren zijn er ook projecten m.b.t. mobiliteit uitgevoerd. Dit was wel op basis van oud beleid. Inmiddels is er ook meer budget beschikbaar gekomen en is de koppeling gemaakt met het IMMP waardoor er meer uitvoeringskracht kan worden

	anders gaat worden.	vrijgemaakt.
	In Middelbeers is er grote behoefte om het landbouwverkeer van de WTC uit het dorp te krijgen. Dit vraagt om een actieve(re) zoektocht, naar oplossingen.	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg.
	Landbouw en vrachtverkeer – Reactie: Zou Oirschot ook de mogelijkheid willen onderzoeken om industrie in/nabij de dorpskern, die veel vrachtvervoer in de bebouwde kom veroorzaakt, over te halen haar activiteiten naar industrieterreinen te verplaatsen verder van de dorpskern vandaan? Hierdoor zouden ook weer woningbouwlocaties beschikbaar kunnen komen. Reactie: Verharding van 600 m onverharde weg Zwanenburg aan de zuidkant van de A58 zou een 'buitenring'-verbindingsweg creëren tussen de Eindhovensedijk-N395-Beerschotseweg. De N395 heeft hier onlangs reeds een kruising met VRI gekregen. Dit zou verkeer door Moorland en de Kemmer verminderen en wellicht ook een positief effect hebben op de Kempenweg (vermindering sluiproute A58 afslag Best – verbindingsweg – Kempenweg- Spoordonkseweg) .	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Graag vrachtverkeer en parking buiten Oirschot houden.	Dit is opgenomen in het plan en wordt opgepakt binnen de uitwerking van de Centrumvisie. Daarnaast de kanttekening dat Oirschot een relatief kleine gemeente is en daardoor ook qua schaalgrootte beperkt is in de mogelijkheden. Een logistieke hub om vrachtverkeer buiten het centrum te houden is voor een gemeente als Amsterdam of Eindhoven beter af te dwingen en te organiseren dan voor een kleine gemeente als Oirschot. Hier komen de kosten als snel op de schouders van de individuele ondernemers en die hebben al een zware druk.
	Weer zoveel mogelijk vraagwagens en trekkers uit de dorpskernen. Vooral bij de aangelegde rotondes ontstaan er door de te hoge snelheden vaak ijzingwekkende situaties. Stel dat met een tankwagen met gevaarlijke stoffen er iets gebeurt.....gewoon angstaanjagend	Plannen rond vrachtverkeer en landbouwverkeer zijn opgenomen in het plan. Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan

		verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Naar mijn mening dient er meer onderzoek gedaan te worden hoe te komen tot rondwegen, zodat deze benut kunnen worden door het doorgaande vracht- en landbouw verkeer. Het vaker gehoorde argument dat eerst de nieuwe verbreding van de A58 moet worden afgewacht, is een argument om voorlopig niets te hoeven doen en de zaak op zijn beloop te laten. Helaas	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Om gedragsverandering te bewerkstelligen mag de gemeente meer directief zijn: bevoorrading met elektrische voertuigen eisen. Daarnaast regelen (randweg fase II) dat er geen tractoren door het centrum van Oirschot meer komen in de toekomst!	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg. Het bevoorraden van het centrum wordt opgepakt binnen de uitwerking van de Centrumvisie. Daarnaast de kanttekening dat Oirschot een relatief kleine gemeente is en daardoor ook qua schaalgrootte beperkt is in de mogelijkheden. Een logistieke hub om vrachtverkeer buiten het centrum te houden is voor een gemeente als Amsterdam of Eindhoven beter af te dwingen en te organiseren dan voor een kleine gemeente als Oirschot. Hier komen de kosten als snel op de schouders van de individuele ondernemers en die hebben al een zware druk.
	Groot landbouwverkeer zou in de kernen gemeden moeten worden, zorgt voor te onveilige situaties	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt.
	In Middelbeers is erg veel last van het verkeer van de werktuigencoöperatie de Kempen. Eigen moet dit het dorp gelokaliseerd moeten worden waarbij aan- en afrijroutes niet door het dorp hoeven. Een verplaatsing naar Oostelbeers is daarbij ook geen oplossing. De volgende opmerking hoort bij het vorige onderwerp maar	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid

	kon deze daar niet opslaan: Het zou erg helpen als het sluipeerkeer door Middelbeers-Oostelbeers niet meer plaats vindt.	en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg.
	Zwaar landbouwverkeer met vaak jonge chauffeurs vanaf 16 jaar moeten echt aan hun toegestane max snelheid van 40 km/uur worden gehouden. En dan zijn ze al gevaarlijk genoeg! De landbouwcoöperatie zit echt op de verkeerde plaats in het dorp en moet daar niet verder uitbreiden. Locatie bij Knegsel zou een betere locatie zijn.	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt.
	Er rijden grote hoeveelheden landbouw- en vrachtvoertuigen door de historische kern. Dit strookt niet met de eerder genoemde wensen en visie, en al helemaal niet bij de centrumvisie. Waarom worden hiervoor geen maatregelen voorgesteld om dit te beperken? Het doorgaande landbouw- en vrachtverkeer moet om het centrum worden geleid, want het heeft daar niets te zoeken en zorgt alleen maar voor hinder.	Met een netwerk voor landbouwverkeer wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. De gemeente gaat hiervoor een landbouwverkeernetwerk opstellen in samenspraak en in afstemming met de regionale stakeholders om de balans tussen het aanwezige landbouwverkeer en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden te iken. Hierbij is het uitgangspunt dat landbouwverkeer zoveel mogelijk de kernen vermijdt. Wegen kunnen niet zomaar afgesloten worden, dit kan nadelige neven effecten hebben. Zo verplaats je mogelijk alleen het probleem naar een andere weg.
	Meerjaren uitvoeringsprogramma	
	Ik vertrouw dat de genoemde budgetten exclusief benodigde personele formatie / inhuur personeel is. Vraag daar aan gekoppeld: is de formatie toereikend voor het vervullen van het uitvoeringsprogramma? Wie monitort de voortgang? Is dat ambtelijk met tussentijdse bestuursrapportages ??	Bedankt voor uw opmerking. We verwachten dat de genoemde benodigde financiële middelen toereikend zijn om de gestelde ambities te behalen.
	De weginrichting in de omgeving van kwetsbare weggebruikers, die daar dus oververtegenwoordigd zijn, moet automatisch in kwaliteitsniveau A of A+ vallen. Het verkeer en de hoeveelheden afleidingen (prikkels) neemt alleen maar toe.	Bedankt voor uw opmerking. De kwaliteit van de infrastructuur is opgenomen in het plan. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
	Waar is C ? ligt er of komt er half half. Is net niet conform eis en heeft meer wortelopdruk en gaten als eigenlijk aanvaardbaar is. Dat is nu de realiteit en vereist aanpak in plaats van nog meer nieuw.	De kwaliteit van de infrastructuur is opgenomen in het plan. We hanteren kwaliteitsniveau A of A+ en in hoge uitzondering kwaliteitsniveau B. Niveau C wordt niet gehanteerd voor verkeer en mobiliteit.
	Ik lees met verbazing allerlei hoogdravende ambities met betrekking tot de kwaliteit van de infrastructuur. Voor wat betreft de kwaliteit van de fietspaden in Oirschot is de kwaliteit van het onderhoud echt abominabel slecht. Prachtig om allerlei ambities uit te spreken over nieuwe plannen maar pak eerst het onderhoud nu eens goed aan. Kijk als voorbeeld naar omliggende gemeenten zoals de gemeente Best. Als Oirschotenaar moet je je eigenlijk diep schamen als je met inwoners/fietsers van buurgemeenten praat.	Bedankt voor uw opmerking. De kwaliteit van de infrastructuur is opgenomen in het plan. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen. We verwachten dat de genoemde budgetten toereikend zijn om de gestelde ambities te behalen.
	Fietspaden richting Spoordonk vv kunnen wel een upgrade gebruiken naar min. kwaliteitsniveau A.	Er vind jaarlijks inspectie van het wegdek en de fietspaden plaats waarop wordt gebaseerd welke onderhouden dienen te worden. Vanuit deze inspectie wordt er gekeken op welke trajecten werkzaamheden met elkaar gecombineerd moeten worden. De fietspaden richting Spoordonk worden hierin meegenomen.
	Bijlage 1: Strategisch Plan Verkeersveiligheid Oirschot	

. De bestaande fietsinfrastructuur, zoals deze beoordeeld is in de vormtoets, is naar behoren. Er is alleen nog ruimte voor verbetering door het weghalen van obstakels op de fietspaden. Daarnaast wordt er binnen de gemeente Oirschot gekeken om de fietsinfrastructuur uit te breiden. Vinden jullie dit werkelijk ?? ga zelf eens fietsen in en rond Oirschot, een goed voorbeeld: de fietspad langs de Kempenweg is een ramp, en dat is nog maar 1 voorbeeld.	De kwaliteit van de fietspaden en de veiligheid van fietsers is als belangrijk onderdeel opgenomen in het plan. Bestaande infrastructuur wordt opgewaardeerd vanuit de gemeente, nieuwe regionale fietsroutes worden opgezet vanuit investeringen vanuit de regio. Er vind jaarlijks inspectie van het wegdek en de fietspaden plaats waarop wordt gebaseerd welke onderhouden dienen te worden. Vanuit deze inspectie wordt er gekeken op welke trajecten werkzaamheden met elkaar gecombineerd moeten worden.
Er zijn veel onnodige lantaarnpalen in de gemeente Oirschot. Bijvoorbeeld, vaak zijn parken of kleine steegjes met (veel) lantaarnpalen verlicht, waar dit helemaal niet nodig is. Dit omdat er van de omgeving zelf genoeg licht komt, of de grote wegen vlakbij deze parken of steegjes al voldoende verlicht zijn. Ook zijn er veel wegen én fietspaden naast elkaar verlicht. Dit is dubbele verlichting en dus onnodig. In deze gevallen zou een lantaarnpaal in de berm tussen het fietspad en autoweg voldoende zijn, welke beide paden (fietspad en autoweg) verlicht. Of alleen de autoweg verlichten en het 'overtollige' licht van de lantaarnpaal zo ook door laten schijnen op het fietspad. We kunnen als gemeente wel alle lantaarnpalen van led verlichting voorzien, maar boventallige en onnodige straatverlichting verwijderen levert nog meer energie en milieu winst op (minder energiekosten en minder lichtvervuiling).	Goede verlichting van de fietspaden is van belang voor de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid. We zijn daarom ook niet voornemens om verlichting weg te halen als onderdeel van dit mobiliteitsplan. Wel wordt lichtvervuiling meegenomen bij nieuwe reconstructies en projecten.
Technisch, dus geen mening ed. Wel: rapport is 2 jaar oud -> waarom door Royal Haskoning niet gecontroleerd en ge-update met actuele datum? Inzichten kunnen gewijzigd zijn.bv.	Dit document is slechts een van de vele documenten die als input hebben gediend. Beleid wordt in de basis gemaakt voor 10 jaar met vaak een vergezicht. In dit geval is een rapport van 2 jaar oud waardevol en niet te zien als gedateerd en nog steeds goed te gebruiken.
Het is niet helemaal duidelijk, maar ik ga het nogmaals aankaarten. De Nieuwstraat moet hoognodig aangepast worden, wordt gebruikt als race-baan. 80km per uur is normaal. Er zijn in het verleden metingen verricht, maar op tijdstippen dat er weinig verkeer is. Leg verkeersdrempels aan zoals in de Lindelaan, dan laten ze het wel uit hun hoofd om hard te rijden.	Snelheidsremmende maatregelen zijn meegenomen in het plan. Voor wat betreft de Gasthuisstraat en Nieuwstraat is er vanuit beheer al enige jaren de wens om het op te pakken. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn. De uitwerking van de centrum visie geeft kaders mee voor Gasthuisstraat en Nieuwstraat. Verwachting nu is 2024 / 2025 om aan te pakken.
De erbarmelijke staat van fietspaden buitengebied (met name Spoordonkseweg en Eindhovensedijk) zie ik hier nergens terug. Ook het sneeuwvrij houden wordt niet genoemd. Recent weer duidelijk Spoordonk tot aan kom Oirschot slecht begaanbaar. Waarom geen asfalt? Vanaf kom Oirschot fietspad wel sneeuwvrij. Evt foto's beschibaar ter vergelijking. (tijdens 1 autorit van Spoordonk naar Oirschot)	De kwaliteit van de fietspaden en de veiligheid van fietsers is als belangrijk onderdeel opgenomen in het plan. Bestaande infrastructuur wordt opgewaardeerd vanuit de gemeente, nieuwe regionale fietsroutes worden opgezet vanuit investeringen vanuit de regio. Er vind jaarlijks inspectie van het wegdek en de fietspaden plaats waarop wordt gebaseerd welke onderhouden dienen te worden. Vanuit deze inspectie wordt er gekeken op welke trajecten werkzaamheden met elkaar gecombineerd moeten worden.
Misschien is het de tweede keer dat ik dit schrijf, want er ging volgens mij iets fout met het versturen. Ik wil dit doorgeven: Afgelopen zomer als je dan van de Markt naar de Rijksluisstraat liep dan moest je bij restaurant de Zwaan, de Gelagkamer en Tof opeens op het fietspad lopen, dat was gevaarlijk en voor mensen met een rollator of kinderwagen ook moeilijk. De terrassen waren groter gemaakt ,met toestemming van de gemeente in verband met Corona maar werd er niet gelet op de verkeersveiligheid. Nu is het wel goed begaanbaar ,omdat de terrassen nu kleiner zijn omdat er nu geen toeristen zijn. Ik had het doorgegeven aan de Heer Beens en hem ook verschillende foto's gestuurd om te laten zien hoe vol het stond, Hopelijk dat het komende zomer ook weer goed begaanbaar blijft ,want de Corona is nu voorbij ,maar verkeersveiligheid	Hier gaat het om de voetgangersveiligheid in het centrum. Tijdens corona zijn de terrassen vergroot met als gevolg dat voetgangers "gedwongen" werden om over straat te lopen. Als het goed is zijn de groottes van het terras teruggebracht en komt het niet meer voor. Intern is signaal doorgegeven om hierop te handelen.

	staat nummer 1. Marianne van der Heijden	
	Het rapport is meer dan twee jaren oud, gezien de ontwikkelingen waarschijnlijk dus verouderd.	Bedankt voor uw opmerking.
	Het zou superfijn zijn als er op het wandel/ fietspad langs het kanaal borden worden gehangen dat het een wandel- en een fietspad is. Of bijv. "Voor voetgangers, fietsers welkom" Ik wandel daar veel en vooral in de zomer loop je er vaak met gevaar voor eigen leven. Elektrische fietsen gaan snel, wielrenners ook. Ik wordt geregeld aangesproken met de vraag voor wie dit pad eigenlijk is.	Het gaat hier om deelname aan het verkeer en met elkaar gebruik maken van dezelfde infrastructuur. De plaats op de weg van voetgangers buiten de bebouwde kom is op het fietspad. Desalniettemin is de verwachting dat met de realisatie van de F58 (een breder fietspad) de signalen die nu worden ervaren minder vaak voor zullen komen.
	Bijlage 2: Parkeerdruk metingen Oirschot	
	Het was wel makkelijk geweest als er een uitleg van de kleuren bijgezet was, waar ik aanneem dat groen geen overlast geeft, maar van rood en zwart ik geen idee heb....Verder is t niet in te zoemen, dus je weet ook niet waar de plekken zijn..	Dit is opgenomen in het plan.
	De afbeeldingen zijn moeilijk te lezen. Is het mogelijk de gegevens uit het dashboard te delen met de leefbaarheidsnetwerken?	Dit is opgenomen in het plan.
	Waarom niet ook overdag gemeten? Gaat het hier enkel om de bewoners die daar wonen? Er zijn toch ook altijd bezoekers overdag?	Overdag zijn de mensen over het algemeen van huis en is de parkeerdruk dus laag. Daarom is er in de woonwijken gekeken naar de werkdagavond en werkdagnacht. Dit is een maatgevend moment is voor de parkeerdruk in woonwijken.
	Tegenover Sint Joris bejaardenhuis is er nu een grote parkeerplaats. Om het centrum te ontlasten van geparkeerde auto's, en zo meer autoluw te maken, kan er van deze parkeerplaats tegenover Sint Joris ook een parkeergarage van een aantal verdiepingen worden gemaakt. Deze parkeergarage is loopafstand van het centrum en maakt het veel aantrekkelijker om het centrum meer autovrij te maken. De parkeergarage hoeft niet perse volledig boven de grond te zijn. Je zou de parkeergarage (gedeeltelijk) kunnen ingraven, of een combinatie van ingraven en in de hoogte bouwen. Ook zouden er in heel Oirschot meer 1 richtingswegen kunnen worden gemaakt, minder auto's heen en weer rijden.	Bedankt voor het signaal. Het aandachtspunt wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma van de centrum visie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Ik woon in het centrum van Oirschot en het parkeren blijft een ergernis voor de bewoners van het centrum. Voor mensen die er niet wonen, lijken er voldoende parkeerplaatsen, maar voor de inwoners zelf ...? Een ramp! Hoe vaak mensen wel niet ver van hun huis moeten parkeren, waardoor andere inwoners ook weer verder moeten parkeren. Een drama! En met alle ingeplande nieuwbouwwoningen in het centrum gaat de parkeerdruk alleen maar toenemen! Het centrum wordt dat dat betreft steeds meer Amsterdam.	In een centrumgebied staan functies onder druk waardoor het vaker dan normaal kan voorkomen dat de meest gewenste parkeerplaatsen bezet zijn en dat langere loopafstanden acceptabel zijn. Desalniettemin is in het centrum plan aangegeven te gaan voor een autoluw centrum. Dit jaar staat de uitwerking van de centrum visie op de programma en vandaaruit weten we hoe op het parkeren in het centrum wordt vormgegeven.
	Wederom een erg eenzijdige insteek op automobiliteit. Als er andere manieren zijn om de centra te bereiken, neemt de parkeerdruk vanzelf af. Nu schept u eerst zelf een probleem, en gaat u zich daarna in veel bochten wringen om dat op te lossen.	Het mobiliteitsplan biedt juist meer ruimte aan een invulling van een betere positie van voetgangers en fietsers. Daarbij is automobiliteit niet volledig weg te denken.
	Duidelijk weergegeven.	Bedankt voor uw opmerking.
	Online dashboard: wel erg ingewikkeld voor ons als inwoners. Waar en hoe is dat te zien? En wat betekenen deze screenshots verder?	We zullen proberen het te verduidelijken.
	De afbeeldingen zijn te klein om te kunnen bekijken en kunnen niet worden vergroot op het scherm. Ook is niet aangegeven wat de verschillende kleuren betekenen. Jammer, maar hierdoor weinig informatie-waarde.	Dit is opgenomen in het plan .
	mooie kaartjes, maar begrijp niet goed wat ik zie. Kaartjes niet te vergroten. waarschijnlijk rode streepjes problemen en groene niet. Maar is dit van 2 momenten of is dit de samenvatting van een langere periode?	Dit is inderdaad gemeten op twee momenten. De gedachte hierachter is om het onderzoek met enige regelmaat te herhalen om op die manier te onderzoeken wat de ontwikkelingen zijn, zodat we hier actief op kunnen reageren.
	Moeilijk om deze plaatjes goed te beoordelen; komt in Centrumvisie ook uitgebreid aan de orde. Belangrijk, want parkeren in centrum blijft voor inwoners en	Dit komt inderdaad aan de orde in de Centrumvisie. Met handhaving, via een mensgerichte aanpak en doormiddel van goede alternatieven zal men hierin

	winkels etc. belangrijk en gevoelig item. En ik vertrouw die alternatieve parkeermogelijkheden niet.	gestuurd worden.
	Reactie: Bij de afbeeldingen van de parkeerdruk metingen ontbreken de legenda's	Dit is opgenomen in het plan.
	Legenda ontbreekt. Meerdere bewoners van Merodelaan tussen Van Leefdaelstraat en Beerseveld klagen over te weinig parkeerplaatsen. Is een extra telling uitgevoerd. Toen 13 van 14 plekken bezet. Geen overleg geweest met aanwonenden. Inritten (meeste) zijn slechts geschikt voor 1 auto. 2 huizen stonden toen leeg. 1 inmiddels weer bewoond, andere in het voorjaar weer. Te weinig plekken geeft irritatie tussen bewoners.	In de basis dient bij ruimtelijke ontwikkelingen te worden voldaan aan de parkeernorm. In het verleden lagen deze lager dan tegenwoordig en voor wat betreft huidige inrichting ligt deze vast. Het bezit is toegenomen. Mede hierom staat in het mobiliteitsplan de inzet en promotie van deelmobiliteit onder de aandacht.
	Is wel weinig meting voor een zorgvuldige meting. Is een momentopname.	De gedachte hierachter is om het onderzoek met enige regelmaat te herhalen om op die manier te onderzoeken wat de ontwikkelingen zijn, zodat we hier actief op kunnen reageren.
	Geeft duidelijk aan dat er behoefte is aan parkeergelegenheid buiten de bebouwde kom. Zeker met het toerisme.	Ook buiten de kom is de parkeernorm van toepassing bij ruimtelijke ontwikkelingen en moet voldaan worden aan de parkeereis voor parkeren op eigen terrein.
	Onduidelijk	Bedankt voor uw opmerking.
	is een meting in april representatief? In de zomer is er meer toerisme en is de parkeerdruk vast anders!	Het doel van de parkeermeting was om inzicht te krijgen in het bewoners parkeren en het bezoek daarvan. Dat staat los van recreatieve piekmomenten.
	geen legenda; hoe te lezen?	Dit is opgenomen in het plan.
	1 auto per gezin verplichten	Bedankt voor uw opmerking.
	Reeds in overleg met Gemeente Oirschot de knelpunten vwb parkeerproblemen/knelpunten wijk Notel I ingebracht. Dashboardkaarten bevestigen eigen constatering van wijkbewoners Notel I.	Bedankt voor uw opmerking.
	Wonend aan de Koestraat denk ik dat je met de uitslag van dit onderzoek de markt niet autovrij moet worden.	Bedankt voor uw opmerking.
	Bijlage 3: Geraadpleegde plannen en beleidsdocumenten	
	In het Beleidskader Mobiliteit (Prov. NBr.) is een alinea opgenomen over het onderzoeken van de randwegvariant om een aantal dorpskernen te ontlasten. Een van deze voorbeelden die hier genoemd worden is de randwegoptie Hilvarenbeek - Oostelbeers. Wij blijven het belang van een duurzame oplossing voor de verkeersdruk in de dorpskernen onderstrepen	Bedankt voor uw opmerking. Mogelijke inspanningen hiervoor komen echter pas op termijn. Recent is de N395 heringericht waardoor hier op korte termijn geen inzet op wordt ingezet. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Het is goed te zien dat er veel bronnen zijn doorgenomen en meegenomen. Dit is voor mij, als gewoon inwoner, te veel.	Bedankt voor uw opmerking.
	indrukwekkend; moet dus veel tijd en geld in om gegaan zijn.	Bedankt voor uw opmerking.
	kunnen er links worden opgenomen naar de plannen die worden genoemd?	Dit is verwerkt in het plan.
	Veel invloed van "buitena" bepalen alles	Bedankt voor uw opmerking.
	Zorg voor meer fietspaden , maar ook voor onderhoud.	Dit is opgenomen in het plan.
	Barcelona 30 km zone maken	Bedankt voor uw opmerking. Barcelona is reeds een 30 km-zone.
	Deze hele enquête is veel te uitgebreid en te lang. Ik heb geen tijd om deze helemaal te lezen en van commentaar te voorzien.	Dit nemen we mee.
	Bijlage 4: Overzicht Kruispunten uit knelpunteninventarisatie	
	Misschien nog extra aandacht voor verkeerssituatie rondom de basisscholen...	De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers krijgt prioriteit in het mobiliteitsplan. Hierbij wordt extra rekening gehouden met de verkeerssituatie rondom scholen.

	Zie eerder opmerking over de straat De Notel	Dergelijke opmerking/aandachtspunt staan in de knelpuntenkaart weergegeven. Dit is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	Hierbij wil ik een aanvulling doorgeven ivm de veiligheid in het centrum van Oirschot. Wonende in de Nieuwstraat is het wachten op een groot ongeluk. De snelheid is vaak 80km per uur, wordt gebruikt als een race-baan. Men gaat als gekken tekeer. Vanuit de bocht spoordonkseweg richting centrum is ongekend gevaarlijk. Plaats hier svp. drempels zoals in de Lindelaan, dan laat je het wel om zo hard te rijden.	Dergelijke opmerking/aandachtspunt staan in de knelpuntenkaart weergegeven. Dit is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. De verlaging van de snelheid komt terug in het plan. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn.
	Een deel van de punten voor de dorpskern Middelbeers (Doornboomstraat, Hoogdijk) is met de reconstructie van de N395 verbeterd. Wel blijft voor alle locaties de verkeersdruk een punt van aandacht. Voor het verlaten van het Doornboomplein geldt eveneens en slechtzicht situatie. Voor deze locatie wordt binnenkort een analyse/schetsessie georganiseerd met een stedenbouwkundig bureau.	Dit is in de knelpuntenkaart naar voren gekomen en opgenomen in het plan. Mogelijke inspanningen hiervoor komen echter pas op termijn. Recent is de N395 heringericht waardoor hier op korte termijn geen inzet op wordt ingezet. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zoals op de N395 of de doorgaande plaatselijke wegen. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Graag ook aandacht voor de splitsing van de Raffendonkstraat en de Van Tuldenstraat. Voetgangers lopen, komend vanaf de Bestseweg, aan de linkerkant van de Raffendonstraat en als zij deze ter hoogte van genoemde splitsing willen vervolgen richting de wijk Notel, moet er precies na de bocht met de Van Tuldenstraat worden overgestoken. Hier zou eigenlijk een oversteekplaats aangewezen zijn. Tevens valt er wat voor te zeggen om de bocht van de Raffendonkstraat naar de Van Tuldenstraat weer meer een kruising te laten zijn. Automobilisten racen nu vanaf de Raffendonkstraat regelrecht de Van Tuldenstraat in een zetten dat hun zegetocht F1 voort. Een verdere visuele vernauwing van de Van Tuldenstraat is ook denkbaar met minstens een stevige drempel ter hoogte van de Raamslegerstraat.	Bedankt voor uw opmerking.
	Van wie is de wens markt autovrij?	Dit is opgenomen in de centrumvisie.
	Wat betreft de fietspaden in de gemeente Oirschot. Neem als voorbeeld hoe gemeente Best de fietspaden vanuit Oirschot naar Best station heeft ingericht (en ook bij het Heerbeek College). De fietsers hebben altijd voorrang, overal. Dit is makkelijk voor iedereen om te onthouden, i.p.v. voor elke rotonde dit anders te hebben. Daarnaast heeft Best niet overal aan weerskanten van de weg een fietspad. Zo zijn er veel stukken waar er 1 fietspad aan 1 kant van de weg. Dit maakt het veiliger voor de fietsers als ze moeten oversteken of bij een rotonde aankomen. Bij een rotonde bijvoorbeeld zijn er minder wegen waar een fietser uit kan komen, en dus overzichtelijker voor automobilisten. Neem als voorbeeld de eerste rotonde die je oprijdt als je vanuit Oirschot naar Best gaat (i.e. de rotonde op de Oirschotseweg en Rinweg, bij Huisartsenpraktijk Dijkstraten). Hier zijn minder fietspaden (niet aan elke kant van de weg) wat het voor iedereen veiliger en overzichtelijker maakt. Dit zouden we ook bij de rotonde bij de Lidl kunnen doen. Fietsers kunnen maar aan 1 kant de brug op en af (niet aan weerskanten zoals nu), en op de bestseweg het fietspad ook aan naar 1 kant verplaatsen (i.p.v. fietspaden aan weerskanten wat nu het geval is), en zo ook de twee fietspaden aan beide kanten van de Kempenweg verplaatsen naar 1 kant. Dit maakt het overzichtelijker voor iedereen, en duidelijker voor auto's waar de fietsers allemaal vandaan komen.	Verkeersveiligheid van fietsers is als belangrijk onderdeel opgenomen in het plan. Dit is de algemeen wenselijke inrichting van rotondes. Echter in praktijk kan anders gekozen worden. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot.
	Toegankelijkheid mensen met een beperking verbeteren: niet alleen Markt!!! Geheel het Centrum!! (zie de andere	De inzet van het mobiliteitsplan op voetgangers draagt ertoe bij de mindervaliden meer de ruimte krijgen.

	knelpunten.....!!)	
	Deze knelpunten zijn al zolang bekend. Hier was geen duur onderzoek voor nodig. Had dat geld maar aan verbeteringen besteed. Zoals de nieuwe weg moorland, pas nieuw en 1 groot drama. Dat was vanaf begin al duidelijk voor ieder met verstand. Pure geldverspilling!! Waarschijnlijk heeft hiervoor toch ook een groot onderzoek voor plaats gevonden. Pure geldverspilling!!	We begrijpen de opmerking. We kunnen niet alle knelpunten direct aanpakken. Vaak wordt werk met werk gemaakt. Doormiddel van dit plan kan hier meer inzicht in worden gegeven en streven we ernaar zo veel mogelijk knelpunten op te lossen.
	Ik mis in deze rij de aandacht die het wandelpad, vanuit de Drossaard langs de sloot naar de rotonde verdiend. Een telling, bij de gemeente bekend, toont aan welke groepen er gebruik van maken en ook hoeveel.	Bedankt voor uw opmerking. Het aandachtspunt is bekend en krijgt plaats in de verdere ontwikkeling van de Rotonde Lidl Kempenweg Bestseweg.
	rotondes voor fietsers altijd eenrichting maken. markt niet autovrij maken. maak van kruising nieuwedijk steenrijt weer voorrangskruising, te veel ongelukken.	Bedankt voor uw opmerking. 1. Dit is de algemeen wenselijke inrichting van rotondes. Echter in praktijk kan anders gekozen worden. 2. Markt niet autoluw is geen afweging in de mobiliteitsplan maar wel voor de centrum visie. Eind 2022 is de centrum visie vastgesteld en inmiddels is gestart met de uitwerking hiervan. Naar verwachting zal eind hier eind 2023 meer duidelijkheid over zijn. 3. Op dit moment worden er stappen doorlopen om de verkeerssituatie te verbeteren op de Logtsebaan – Nieuwedijk.
	Ik mis in het overzicht de zeer onveilige situatie voor fietsers Kattenberg/Bekersberg SpoorDonk. Ontsluitingsweg voor Stille Wille (325 woningen en onderdeel van fietsknooppunten route). Smalle weg (60km) waarop hard (veel harder dan 60km) wordt gereden, m.n. door pakketdiensten.	De verkeersveiligheid is als belangrijk onderdeel opgenomen in het plan. Dit is een bekend thema. Er loopt al langer een discussie om de Stille Wille beter te ontsluiten voor de fiets. Dit maakt onderdeel uit van de afspraken die hierover destijds zijn gemaakt bij het legaliseren van de permanente bewoning op dit park. Dit is opgepakt als recreatieve fietsverbinding vanuit Vitaal landelijk gebied en Ruimtelijke ontwikkeling. Deze situatie moet onderzocht worden.
	Het is opvallend dat er een paar belangrijke knelpunten gesignaleerd worden bij gebieden die recent zijn ingericht / aangepast. Te denken aan Doornboomstraat / Anjerstraat (de witte "landingsbanen". Ik heb persoonlijk bij het ontwerp / de inspraak al aangegeven dat deze constructie voor onduidelijkheid zou gaan zorgen: voor het oversteken en voor de voorrangssituatie. Als maatregel is nu een voorrangskruising aangebracht waar je dit normaliter niet doet in een 30 km zone. Er is ook geen nut voor deze afwijkende bestrating behalve een esthetische projectie (op de tekening en de presentaties). Idem voor Moorland. Er is daar een megadure brug neergelegd en de inpassing en doorverbinding laat al vanaf het begin te wensen over. En voor het overige: er is al zoveel tijd en zoveel gelegenheid geweest om aangehaalde knelpunten aan te pakken. Is de wil er wel??	Bedankt voor uw opmerking. Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	als ik het goed begrijp is dit de uitwerking van de kaart met de gekleurde stipjes. Veel is herkenbaar.	Bedankt voor uw opmerking.
	In de spits lange rijen sluipverkeer door bebouwde kom van SpoorDonk, 's ochtends in richting Eindhoven en 's avonds omgekeerd.	Bedankt voor uw opmerking. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggende doorgaande plaatselijke wegen, zoals de SpoorDonkseweg. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Wordt er ook gedacht aan wegdek voor fietsers en voetgangers? Vergelijkbaar met bv het fietspad langs de kempenweg. De meeste voetpaden lopen schuin af wat met kinderwagen, rolstoel enz. erg moeilijk lopen is.	De fiets en de voetganger krijgen veel prioriteit in het mobiliteitsplan. Daarmee komt er ook meer aandacht voor de kwaliteit van het wegdek.
	Prima, ik zou er nog wel wat kunnen noemen...	Bedankt voor uw opmerking.
	• 750 verbeterpunten m.b.t. de knelpunteninventarisatie zijn door 250 mensen (gemeente telt 19.000 + inwoners!!!) ingediend (enquête voorjaar 2022). Hier staat SpoorDonk niet	Dergelijke opmerking/aandachtspunt staan in de knelpuntenkaart weergegeven. Dit is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhouds-

	expliciet in (Oirschot, Oostelbeers en Middelbeers wel). A: waarom is er geen apart "kopje" gemaakt voor Spoordonk, B: waarom alleen maar knelpunt Nieuwedijk, C: waarom is de Fonkeling niet om knelpunten om en nabij school gevraagd? D: wat zijn volgens de gemeente zelf de knelpunten rond de scholen, en voor ons dan de Fonkeling?	projecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. De verlaging van de snelheid komt terug in het plan. We volgen de landelijke lijn en passen toe waar mogelijk. Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vindt dit ook een van de prioriteiten m.b.t verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
	Bijlage 4: Overzicht kruispunten uit knelpunteninventarisatie – Kriekampen – Eindhovenesdijk – A58: Zandwal doortrekken, (toevoegen): Beoogde verbindingsweg inpassing met minst mogelijke verlies van bos en erfgoed. In combinatie met Bijlage 1: Drie weginrichtingsmaatregelen beschikbaar om 60 km/uur te handhaven Bron: Interne gebiedsvisie masterplan de Kemmer 2020-2040: S-bochten verbindingsweg r=100 i.p.v. r=150. Snelheidsremmend plateau bij historische wielersbaan en integratie twee monumentale beuken (met plaatselijke houten vangrail) in wegberm ter hoogte van historisch beukenlaantje . Veilige inpassing gewenst voor inrit hotelplan bij aantakking Eindhovenesdijk aan T-bone Plateau en lagere maximum snelheid gewenst bij gevaarlijke T-kruising Kriekampen met Eindhovenesdijk.	Bedankt voor uw opmerking. Dit zal bij de ontwikkeling van de groende corridor / verbindingsweg worden meewogen.
	Fietsers zoveel mogelijk weghalen van de Lidl rotonde. T kruising plateau bij Kriekampen/ Eindhovenesdijk om hoge snelheid te verminderen.	Dergelijke opmerking/aandachtspunt staan in de knelpuntenkaart weergegeven. Dit is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. De genoemde aandachtspunten liggen in het verlengde van bestaande projecten en worden daarin meegenomen.
	De kruising Spoordonkseweg-Broekstraat in Spoordonk is tijdens de avondspits erg gevaarlijk. Zeker ook voor sportende jeugd die aan trainen. Spoordonkseweg kruising Lubberstraat onoverzichtelijk geworden door auto's, hekwerk etc laatste bewoners. De bomen langs de Spoordonkseweg staan erg dicht op de smalle rijbaan. Zeker met vrachtauto's maar ook steeds bredere landbouwvoertuigen gewoon gevaarlijk!	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	rotonde Kempenweg / Bestseweg: de A58 is de oorzaak en aanpassing van deze rotonde (sluiproute) heeft zin als de rest van de Kempenweg daarin wordt meegenomen (domino-effect). De Ovonde is een slecht plan voor inwoners aan de rotonde! Maar dat wist u zelf ook al ...	Bedankt voor uw opmerking. De overstijgende regionale opgaven worden binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggende doorgaande plaatselijke wegen, zoals de Kempenweg en Bestseweg. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Rotondes op Kempenweg staan in de spits helemaal vol. Waarom vanuit Best geen weg rechtstreeks naar de A58 om de beboeuwde kom om? Veiliger, minder verkeer, veel betere doorstroming. Stilstaande auto's zorgen ook voor extra CO2.	Bedankt voor uw opmerking. Dit signaal is bekend, verwacht wordt met de verbindingsweg dat een en ander oplost.
	Markt autovrij; dat haalt veel leven uit de dorpskern.	Bedankt voor uw opmerking. Hier wordt in de uitwerking van het centrumplan verder op ingegaan.
	Veel van deze knelpunten hadden voorkomen kunnen komen door eerst te overleggen en na te denken samen met de bewoners	Bedankt voor uw opmerking.
	zeer slecht wegdek Esperenweg en Neereindseweg en dan vooral de zijkanalen	Bedankt voor uw opmerking.
	Bij de herinrichtingsplannen van de wijk Margrietstraat,	Verkeersveiligheid en toegankelijkheid van

	Margrietplein, Leliestraat in Middelbeers wil de gemeente ter verbetering van de bereikbaarheid van de voetpaden voor rollaters en rolstoelen alle klinkers vervangen door plavuizen. Dit is nogal een aanslag op de uitstraling van de wijk. Als dit de strategie van de gemeente is om op die manier alle voetpaden, marktpleinen etc. rolstoelvriendelijker te maken dan krijgt de hele gemeente Oirschot toch wel 'n zeer grijs en saai karakter. Ik kan me niet voorstellen dat dit 'n goed afgewogen oplossing is. Niet doen dus!!!	voetgangers is een belangrijk onderdeel van het plan.
	Bij het autovrij cq luw maken van de Markt en/of Rijksluisstraat wordt het parkeerprobleem voor inwoners van de omliggende wijken alleen nog maar groter.	Bedankt voor uw opmerking. Hier wordt in de uitwerking van het centrumplan verder op ingegaan.
	Spoordonkseweg veel sluipverkeer A58, 's ochtend en 's avonds. Lubberstraat veel groot landbouwverkeer en hoge snelheden overige verkeer. Oirschotseweg richting Moergestel zijn de chicanes gevaarlijk en al herhaaldelijk aanrijdingen omdat er geen voorrangregeling van toepassing is	Oirschotseweg ligt op grondgebied van de gemeente Moergestel, zodoende is het signaal gedeelte met betreffende ambtenaar. Ligt buiten de gemeente grens. Desalniettemin worden de overstijgende regionale opgaven binnen de regio opgepakt en niet alleen door Oirschot. En we verwachten dat deze ontwikkelingen denk aan verbreding A58 er in de toekomst zal leiden tot minder doorgaand verkeer op het onderliggende doorgaande plaatselijke wegen, zoals de Spoordonkseweg. We zijn hier echter ook sterk afhankelijk van Rijkswaterstaat.
	Kempeweg ter hoogte van oude Rabobank. Het geheel de kruising met twee richtingen fietspad, voetpad, uitrit bussen en autoverkeer is erg onoverzichtelijk.	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	Ik begrijp niet dat de Oude Grintweg hier niet bij staat. Als aanwonende weet ik dat hier veel te hard gereden wordt. Vooral de motoren vormen hier steeds meer een probleem. Waarom komen er geen snelheidsbeperkende maatregelen?	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	Nieuwedijk Steenrijt zeer gevaarlijk. Wordt veel te hard gereden	Op dit moment worden er stappen doorlopen om de verkeerssituatie te verbeteren op de Logtsebaan – Nieuwedijk.
	Opvoeden automobilisten vooral jongeren rijden als gekken	Bedankt voor uw opmerking. Hiervoor zetten we meer in op een mensgerichte aanpak.
	Aansluiting Sportparklaan-rotonde Hertog Janstraat onveilig door ontbreken van belijning op het wegdek.	Bedankt voor uw opmerking. Melding is bekend en wordt/ is opgepakt in de markeringswerkzaamheden voor 2022 / 2023.
	In overzicht knelpunten/inventarisatie kruisingen ontbreken de knelpunten in wijk Notel I. Deze zijn niet limitatief in overleg op 260123 ingebracht door buurtwerkgroep met verkeersdeskundige Jacob Beens.	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	Het liefst geen autovrije Rijksluisstraat. En ook geen autovrije markt. Gezien het aantal huizen dat bij en in het Hof van Solms komen. De parkeerdruk in de Hei- en Koestraat wordt te hoog. En die is al hoog. Waar wordt de markt voor gebruikt als er geen auto's meer komen. Toeristen brengen ook auto's mee en waar moeten die auto's dan staan. En inderdaad de rotonde bij de Heuvel. Maak de Heuvel voorrangsweg. Verkeer uit de Boterwijksestraat moet voorrang geven.	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.
	We hebben een aanvulling op een kruispunt, en dragen ook twee extra kruispunten aan. Aanvulling op "Bestseweg – Rijksluisstraat – Kempeweg": *Gevaarlijke situatie bij bevoorradings Lidl Extra kruispunt 1: Spoordonkseweg – Gasthuisstraat – Nieuwstraat: * Snelheid auto's te hoog * Veel gevaarlijke situaties met kinderen * Schoolroute Extra kruispunt 2: Nieuwstraat – Kapelpad – Kerkstraat (voet/fietspad)	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse.

	* Onoverzichtelijk * Snelheid auto's Nieuwstraat te hoog * Toegankelijkheid mensen met een beperking verbeteren * Veel ouders met kinderwagen vanwege de kinderopvang Nieuwstraat	
	Bijlage 5: Uitvoeringsprogramma	
	Wat mij verbaast is dat het plaatsen van laadpalen niet de hoogste prioriteit heeft. Denk erom dat dit heel erg gaat spelen. Ook voor toeristen is het een mooi moment de auto in Oirschot aan de lader te leggen en daarnaast wat boodschappen te doen.	Op dit moment wordt gewerkt aan een basisnet van laadpalen. Laadvisie Oirschot volgt na vaststelling Mobiliteitsplan.
	Lobby busdiensten, maar dan veel verdergaand dan beschreven Knelpunten verkeer, systematisch voetganger en fietser voorrang Autoluwe markt, alleen parkeren in de zomen (al meer dan 40 jaar in discussie....) Schoolomgevingen: actief brengen/halen van kinderen per auto ontmoedigen. Terzijde: typefout Lochsebaan moet zijn Logtsebaan.	Bedankt voor uw opmerking.
	Ik vermoed dat er niet veel feedback komt op dit uitgebreide stuk. Is dat ook de bedoeling? Deze manier heeft weinig met echte inspraak van burgers te maken. Niet iets om trots op te zijn als gemeente Oirschot.	Er zijn meer dan 600 reacties binnengekomen op de knelpuntenkaart. Daarnaast proberen we deze opmerkingen zo goed en volledig mogelijk in het plan te verwerken.
	Algemeen: er wordt gesproken over bedrijventerreinen maar niet over de RvS kazerne, dagelijks verkeer. Tevens de overlast in het dorp van de buitencategorie les voertuigen.	RvS kazerne wordt goed ontsloten richting A58. Daarnaast is overlast in perspectief te plaatsen. Bestuurders in opleiding wordt geleerd onder toezicht van een inspecteur die indien nodig kan ingrijpen. De kans wordt gezien in het kader van mensgericht maatregelen om hier bij scholen meer aandacht te geven.
	Waarom wordt er niet meer gedaan om de fietspaden te verbeteren buiten de 'doorfietsroutes'. Fietspaden Kempenweg en Spoorondkseweg zijn slecht. Moorland langs kanaal alleen fietsstrook en er wordt ondanks 30 km/u hard gereden. Ook fietsen in de kern is door de slecht liggende klinkers en drempels een echte uitdaging.	Dit is opgenomen in het plan. De fiets is erg belangrijk in het mobiliteitsplan. Hier zal meer aandacht voor komen. Zo ook voor de kwaliteit van de fietspaden.
	Graag hier ook een bedrag opnemen voor de jaarlijkse Verkeersquiz van Old-Timers Oirschot, in samenwerking met de Oirschotse rijsscholen georganiseerd. Reken voor de komende jaren op €1500 per jaar.	Bedankt voor uw opmerking. We blijven als gemeente dit initiatief ondersteunen.
	Als consultaties bewoners, stakeholders ed gedaan zijn en verwerkt -> Uitvoeringsplannen aanpassen!? M.Vr. Gr. Carel van den berk 06 ----- c-----@-----.com	Bedankt voor uw opmerking. We proberen alle opmerkingen zo goed en volledig mogelijk in het mobiliteitsplan en daar waar mogelijk mee te nemen.
	Het zou interessant zijn om in enkele eenvoudige infographics weer te geven hoe de knelpunten en middelen globaal verdeeld zijn tussen de verschillende vervoersvormen: lopen, fietsen, ov, auto.	Bedankt voor uw opmerking.
	Zet je in voor gedragsverandering van burgers.	Dit is opgenomen in het plan. Er wordt meer ingezet op mensgerichte maatregelen.
	De strategische en beleidsmatige uitgangspunten en ambities zijn uitvoering en kwalitatief goed aangegeven. Teleurstellend is echter dat slechts in deze bijlage summier in een drietal tabellen de uitvoering wordt geduid. Hierbij worden alleen in de eerste tabel van het uitvoeringsprogramma in 11 regels uitvoeringen aangegeven. In de andere tabellen worden met name beleids- en onderzoeksgebieden aangegeven. Voor fietsers worden alleen een viertal "doorfietsroutes" benoemd en het plaatsen van een aantal fietsenstallingen (m.n. bij bushaltes). Er is een inventarisatie onder inwoners van Oirschot gehouden van knelpunten en wensen met een omvangrijk resultaat van klachten en wensen in relatie tot mobiliteit en de inrichting en beheer van de Oirschotse infrastructuur. Van deze lijst is weinig tot niets terug te vinden in de tabel van uitvoeringsmaatregelen. (reactie op verzoek van de Fietzersbond)	Bedankt voor uw opmerking. De fiets is belangrijk in het mobiliteitsplan. Dit is terug te vinden in het plan. Hier zijn ook de knelpunten in opgenomen.
	De plannen en de verschillende acties zijn prima, maar dat er overal nog een PM bij staat, geeft te denken...	Hier wordt nog een verdere invulling aan gegeven.

	Niet te lezen en daarmee niet van toegevoegde waarde. Erg jammer!!!	Dit is opgenomen in het plan.
	bijlages alleen met een vergrootglas te lezen. als je wilt vergroten verschijnt pinterest button. Verder heel veel informatie die voor mij op dit moment niet beoordeelbaar is. te veel, te divers.	Dit is opgenomen in het plan.
	Ik heb al die kleine cijfertjes niet kunnen lezen, maar wacht het vervolg af...	Dit is opgenomen in het plan.
	• Wat is gemeente van plan op school qua educatie aan te bieden? (dat we auto's in de toekomst beter kunnen delen? – op gedragsverandering m.b.t. gebruiken i.p.v. bezitten wil de gemeente ook inzetten. Maar daarmee is het probleem (nu) nog niet opgelost. Als meer mensen op de fiets komen, moet de inrichting daarvoor ook veilig zijn. Hier wil de gemeente ook op inzetten, maar concrete plannen kan ik niet vinden. Dat brengt mij terug naar bullet 1: 2050 is nog ver weg, wat gaan ze nu concreet doen?	Er is geen specifiek doel voor schoolomgevingen opgenomen. Wel is de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen een aandachtspunt waar de gemeente op in gaat zetten. De gemeente vindt dit ook een van de prioriteiten m.b.t. verkeersveiligheid omdat dit locaties zijn waar veel kwetsbare groepen samenkomen en waarbij het cruciaal is dat deze verkeersveilig zijn ingericht. De gemeente zal daarom een onderzoek uitvoeren naar de inrichting van schoolomgevingen en waar nodig hierbij verkeersveiligheidsknelpunten aanpakken. Aanvullend hierop wordt er de komende jaren ook ingezet op mensgerichte maatregelen.
	Bijlage 5: Uitvoeringsprogramma – Infrastructuur – Reactie: Van de wenslijst onveilige knelpunten en de Interne gebiedsvisie Masterplan de Kemmer, missen we hier nog het inplannen van de duiker voor fietsers en wandelaars iets noordelijk van het Kempenhorst College. Te combineren met de bushalte aldaar. In de tweede tabel zou nog opgenomen mogen worden: Onderzoek naar een duiker ergens tussen straat de Scheper in wijk de Drossaard en de Pochelarij onder de Kempenweg door, om een afname van het aantal wandelaars en fietsers over de Lidl rotonde te bewerkstelligen Hierdoor zou mogelijk een dure en veel ruimte opeisende 'ovonde, overbodig kunnen worden.	Uw opmerking heeft aandacht bij het project kempenweg rotonde Lidl. Binnen dit project vindt afweging plaats niet op het beleidsmatige vlak.
	Complimenten voor het mooie uitgebreide plan. Steeds meer provincies en gemeenten kiezen voor een 'risico gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: een proactieve aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Veel risicoanalyses zijn de afgelopen periode gemaakt en in de gemeente Oirschot heeft ook het uitvoeringsplan. Diverse thema's en doelgroepen vragen bijzondere aandacht binnen de gemeente Oirschot. Zijn er veel vragen van scholen, ouders en burgers die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid in de buurt en/of rondom school? Allemaal vragen waarmee Veilig Verkeer Nederland kan helpen. Veilig Verkeer Nederland (VVN) is dé maatschappelijke organisatie die -al 90 jaar- werkt aan verkeersveiligheid in Nederland. VVN zorgt ervoor dat mensen zich bewust zijn van het feit dat iedereen verkeersdeelnemer is en dat iedereen makkelijk een steentje kan bijdragen aan een veiliger verkeer. VVN wil mensen aanmoedigen en toerusten om zelf een actieve bijdrage te leveren aan verkeersveiligheid. VVN verbindt, adviseert en faciliteert mensen en organisaties die zich willen inzetten voor een verkeersveilige leefomgeving. VVN onderschrijft de ambities als benoemd in het Mobiliteitsplan en kan daar vanuit verschillende rollen aan bijdragen. Bijvoorbeeld: - VVN kan met acties, campagnes en data vanuit het VVN Participatiepunt bijdragen aan het verminderen van de risico's in de 30km, 50km en 60km gebieden. - VVN kan met verkeerseducatie voor het primair onderwijs, het Theoretisch en Praktisch Verkeersexamen bijdragen aan het verminderen van de benoemde risico's en aanvullend ook als partner de verkeerseducatie op scholen helpen te stimuleren.	Bedankt voor uw opmerking.

Denk bijvoorbeeld aan voorlichting van de dode hoek van landbouwvoertuigen bij de scholen. - VVN beschikt over diverse voorlichtingen voor de doelgroep Senioren voor Fiets-auto-Scoot Om je een overzicht te geven met welke thema's VVN kan ondersteunen gaan we graag in gesprek met de gemeente. Op onze website zie je een Infographic van de aandachtsvelden van VVN. https://vvn.nl/voor-opdrachtgevers. Graag kijk ik samen met de gemeente naar de wensen die er liggen en de mogelijkheden die er zijn vanuit VVN. Mirjam van den Hove -----@vvn.nl 088-5248866	
Ik mis de Kempenhorst fietsduiker in de Planning. Het oostelijke fietspad aan de Kempenweg (300 meter) bewaren tussen Het Kempenhorstcollege en Laco. Anders moeten we 2x de Kempenweg oversteken. Deze oversteeks zijn erg gevaarlijk.	Uw opmerking heeft aandacht bij het project kempenweg rotonde Lidl. Binnen dit project vindt afweging plaats niet op het beleidsmatige vlak.
fietsverbinding Spoordonk naar Oirschot (en daarna Eindhoven) is ver ondermaats en gevaarlijk in het donker. Rammelend over de schots en scheve tegels. De Groenewoudsedijk is druk befietst, maar zeer smal. Ook gevaarlijk! Jaren geleden al bomen struiken verwijderd voor fietspad. Status? En doortrekken graag!	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. Het te doorlopen proces valt buiten de scope van het mobiliteitsplan. Het proces is aan de bewoners om mee invulling te geven aan de oplossingsrichtingen en geuite verkeersproblematiek. De wens is een aangelegenheid om opgepakt te worden vanuit wijkbeheer, waarbij de bewoners vanuit de verschillende wijken met elkaar om tafel zouden moeten zitten om met elkaar invulling te geven aan een toekomst vaste inrichting. Gemeente is hierin faciliterend maar kan niet zonder haar inwoners.
5 maatregelen: *Kempenweg ontzien, door weg vanuit Best die rechtstreeks aansluit op A58 naar Tilburg. *In Middelbeer, rotonde richting sportvelden voorzien van belijning. Iedereen neemt binnenbocht. *Markt autovrij maken. *Geen verkeer bij scholen. Werken met parkeerterrein met lussen. *Oversteek Korenaar/Kempenweg--> Verkeer wat vanuit Korenaar afslaat, voorrang verlenen aan voetgangers en fietsers.	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. Het te doorlopen proces valt buiten de scope van het mobiliteitsplan. Het proces is aan de bewoners om mee invulling te geven aan de oplossingsrichtingen en geuite verkeersproblematiek. De wens is een aangelegenheid om opgepakt te worden vanuit wijkbeheer, waarbij de bewoners vanuit de verschillende wijken met elkaar om tafel zouden moeten zitten om met elkaar invulling te geven aan een toekomst vaste inrichting. Gemeente is hierin faciliterend maar kan niet zonder haar inwoners.
Algemene reactie op het gehele plan: Voor mij is dit te begrijpen omdat ik in de sector zit, maar zelfs ik heb moeite met het vertalen van dit plan. Probeer het mobiliteitsplan voor iedereen duidelijk te maken via een versimpelde versie. 1 specifieke opmerking: Pas het kruispunt nieuwedijk - lochtsebaan - steenrijt zo snel mogelijk aan, hier zijn teveel ongelukken gebeurt. Mijn voorstel is om de ruimte rondom het transformatorhuisje te verkleinen en hierdoor een overzichtelijker ruispunt te realiseren. Leg hier een drempel neer waar je echt voor af moet remmen en zoals is benoemd een doorsteek, zodat mensen duidelijk zien dat er een kruispunt is. Verder zou ik hier de nieuwedijk voorrang geven, op dit moment wordt dit genomen en kijken mensen niet meer de lochtsebaan in, waardoor ze schrikken als daar iemand uit komt. Hebben zij voorrang, dan heeft het verkeer van de lochtsebaan	Op dit moment worden er stappen doorlopen om de verkeerssituatie te verbeteren op de Logtsebaan – Nieuwedijk.

	duidelijk te taak om goed op te letten of zij over kunnen steken.	
	Mooi plan. Hoop dat alles ook haalbaar is in de ge-landse termijnen.	Bedankt voor uw opmerking.
	Hoezo, verkenning randweg fase II nog niet opgenomen in het plan 2023-2027? Dit moet veranderen: het onderzoek, en een gedeelte van de uitvoering, opnemen in de tijdsperiode 2023-2027. De urgentie moet verhoogd worden - huidige planning is veel te traag.	Bedankt voor uw opmerking.
	Ik heb met name de bijlages uit het plan goed bekeken en zie daar over fietspaden veel en veel te weinig concreets terug. De staat van onderhoud met betrekking tot fietspaden is in Oirschot ronduit abominabel. Vergeleken met de omringende gemeentes is het verschil zelfs zo groot dat je je als Oirschotenaar zou moeten schamen.	De fiets krijgt een hoge prioriteit in het mobiliteitsplan. Dit kunt u terugvinden in het plan. Aangezien er meer aandacht naar fietsers gaat, zal ook de slechte kwaliteit van fietspaden worden meegenomen.
	De op 260123 in een overleg met Gemeente Oirschot, verkeersdeskundige Jacob Beens en buurtwerkgroep Notel I ingebrachte concrete oplossingen vwb de knelpunten zouden in uitvoeringsplannen kunnen worden opgenomen. Dit betekent echter wel herbestemmen van een deel van de openbare ruimte met een bestemmingsplanwijziging in bestemmingsplan Wijken Kern Oirschot.	Dergelijke opmerking / aandachtspunt staan ook in de knelpuntenkaart weergegeven. Knelpuntenkaart is een hulpmiddel die gebruikt wordt in het kader van onderhoudsprojecten en algemeen verkeersveiligheidsanalyse. Het te doorlopen proces valt buiten de scope van het mobiliteitsplan. Het proces is aan de bewoners om mee invulling te geven aan de oplossingsrichtingen en geuite verkeersproblematiek. De wens is een aangelegenheid om opgepakt te worden vanuit wijkbeheer, waarbij de bewoners vanuit de verschillende wijken met elkaar om tafel zouden moeten zitten om met elkaar invulling te geven aan een toekomst vaste inrichting. Gemeente is hierin faciliterend maar kan niet zonder haar inwoners.
	We missen veel uitvoeringen van genoemde ambities en visie, en zien ook weinig kleine stappen de juiste richting in. Zie hiervoor eerdere opmerkingen.	We herkennen ons niet het beeld. We zijn juist van mening dat het plan in een systematische aanpak voorziet in het verbeteren van de verkeersveiligheid in het algemeen als ook flexibel wanneer de noodzaak er is. Daarnaast bied het juist de ruimte voor voetgangers en fietsers voor een betere positie in plannen en uitvoering.
	Ik mis in dit uitvoerige plan ingrijpende maatregelen om de verkeersdruk in de kom van Oirschot ingrijpend te verminderen. Het aanleggen van zowel fase 1 als fase 2 van de randweg om Oirschot (vanaf rotonde Kempenweg/Slingerbos naar rotonde Bestseweg/Heersdijk) moet BOVENAAN de prioriteitenlijst komen !! Dan gaat in één klap de verkeersveiligheid omhoog, de verkeersdruk omlaag en daardoor dus de leefbaarheid omhoog !! Door nu sec fase 1 aan te leggen verandert er nagenoeg niets in de verkeersbewegingen. Wat ik ook mis zijn ingrijpende maatregelen om de geluidsoverlast van de A58 te verminderen. Zeker als die wordt verbreedt dan neemt deze overlast toe met het aantal toegenomen verkeersbewegingen op deze hoofdverkeersader die aan de westkant van ons dorp ligt op en met een talud en viaduct bij (zoals vaak realiteit is) westenwind veel lawaai en bovendien fijnstof, stikstof en CO2 over het dorp verspreidt.	Hier wordt hard aan gewerkt en is deels al in uitvoering. Verkeerskundig gezien is het in het centrum best rustig. In het centrum zit op de drukste wegen 1.000 tot 1.250 motorvoertuigen en dat vinden we gezien de aanwezigheid van de verschillende functies enorm mee vallen.
	Relationele opmerkingen	
	Ik denk dat jullie verstandig bezig zijn maar probeer toch wat meer in normale mensentaal uit te leggen waar het over gaat. De ingewikkeldheid van het onderwerp voor een gemeente op de schaal van Oirschot is toch niet zo gigantisch.	Bedankt voor uw opmerking.
	Een mobiliteitsplan tot 2040...in een wereld waarin op dat vlak jaarlijks zoveel innovatie is. Vroeger kon je strategische lijnen uitzetten voor 17 jaar. Tegenwoordig is dat echt niet meer reeel.	Bedankt voor uw opmerking.
	Veranderende visie als begrip is zeer fluïde. Daar kan je geen beleid op maken. Verder zijn de bijbehorende verwijzingen zeer vaag.	Bedankt voor uw opmerking.
	Goed om in te zetten op de nieuwe ontwikkelingen mbt duurzaamheid.	Bedankt voor uw opmerking.
	Even een reactie over het geheel.	Bedankt voor uw opmerking.

Het is een onleesbaar ambtelijk stuk met verwijzingen naar bijlages van ettelijke pagina's etc. Ik wil iets mijn mening geven, maar dan op een leesbaar stuk.	
Veel te lang	Bedankt voor uw opmerking.
kan er geen wijs uit dat is natuurlijk de bedoeling	Bedankt voor uw opmerking.
Duidelijke uitleg en belangrijk in verband met perspectief. Ik heb geen toevoegingen.	Bedankt voor uw opmerking.
Duidelijk verwoord, geeft de bewoners meer vertrouwen voor onze veiligheid en bereikbaarheid.	Bedankt voor uw opmerking.
Dit is in duidelijke taal en overzichtelijk opgeschreven.	Bedankt voor uw opmerking.
Helder.	Bedankt voor uw opmerking.
	Bedankt voor uw opmerking.
Afstemming op regionaal en landelijk beleid. Wat kan Oirschot dan zelf nog doen?	Bedankt voor uw opmerking.
mee eens	Bedankt voor uw opmerking.
Mobiliteit moet volledige vrijheid zijn! Geen 15 minuten steden met allerlei restricties onder het mom 'klimaat'redding.	Bedankt voor uw opmerking.
De tekst leest voor mij niet erg 'prettig'. Wat mij betreft mag het in meer begrijpbare bewoordingen, zodat iedereen snapt wat de plannen zijn.	Bedankt voor uw opmerking.
Goed	Bedankt voor uw opmerking.
wij kunnen de gemeente Oirschot niet betichten van visie zoals gebruikelijk in politiek Nederland houdt men zich bezig met de "waan van de dag	Bedankt voor uw opmerking.
geen reactie	Bedankt voor uw opmerking.
!!👍👍	Bedankt voor uw opmerking.
.	Bedankt voor uw opmerking.
duidelijk gericht op meerdere jaren	Bedankt voor uw opmerking.
Oké	Bedankt voor uw opmerking.
Een hele hoop tekst waarin naar mijn mening weinig helder wordt gezegd.	Bedankt voor uw opmerking.
Ik kan mij vinden in de inhoud van deze paragraaf	Bedankt voor uw opmerking.
Aanleiding?? Een hoop oetawaals aan woorden en begrippen en gedraai. Duidelijke en kortere uitleg bereik je meer burger mee.	Bedankt voor uw opmerking.
Veel ambtelijk geneuzel zonder een beetje uitleg voor ouderen.	Bedankt voor uw opmerking.
Deze paragraaf geeft een vrij globale aanpak.	Bedankt voor uw opmerking.
Een regionale samenhang bij de aanpak van de mobiliteitsproblematiek is een must. Oirschot is een gewaardeerde deelnemer in de regionale samenwerking, al blijft de "angst" voor die grote stad toch voelbaar.	Bedankt voor uw opmerking.
Het is maar eenmaal mogelijk feedback te geven per onderwerp. Wijzigingen van de tekst is (na opslaan) dus niet meer mogelijk. Jammer.	Bedankt voor uw opmerking.
veel woorden, geen inhoud	Bedankt voor uw opmerking.
Dit is een test opmerking	Bedankt voor uw opmerking.
Buurtbeheer Centrum Gildewijk is onderdeel van de leefbaarheidsnetwerken in Oirschot. Centrum Gildewijk bestaat uit negen wijken in het historische centrum van Oirschot. Vrijwilligers komen op voor de belangen van de buurt als het gaat om het fysieke en sociale woon- en leefklimaat in de directe woonomgeving. We signaleren kansen en pakken deze op met als doel om ons woon- en leefklimaat te verbeteren. Vanuit deze bril is gekeken naar het mobiliteitsplan. BCG is verheugd dat het mobiliteitsplan de visie en de ambitie	Bedankt voor uw opmerking.

van de gemeente uitsprekt om bij te dragen aan een veiliger, gezonder en prettiger omgeving voor inwoners en bezoekers van het historische centrum. Er staat dat in het Integraal Maatschappelijk Beheerkader (IMBK) van de gemeente Oirschot doelstellingen zijn opgenomen over een gezonde en verkeersveilige leefomgeving, de beleving van een prettige leefomgeving, duurzaamheid, klimaatbestendige openbare ruimte en mobiliteit en bereikbaarheid. Dit past bij de kansen die wij zien voor het centrum van Oirschot. In de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de daarbij behorende activiteiten die in het uitvoeringsprogramma zouden staan, zien we die visie en ambitie niet vertaald naar concrete uitvoering. Wij vragen ons af, wat wordt er concreet gedaan in het centrum van Oirschot voor: - een gezonde leefomgeving? - een verkeersveilige leefomgeving? - een (beleving van een) prettige leefomgeving? - duurzaamheid? - klimaatbestendige openbare ruimte en mobiliteit en bereikbaarheid? En op welke termijn?	
Totaal onleesbaar voor de gemiddelde Oirschottenaar. Opzet? Waarom niet enkel een samenvatting met de kerndoelen en stappen met daarnaast de mogelijkheid om het hele plan te lezen?	Bedankt voor uw opmerking.
Ik ga niet het hele stuk lezen, maar hierbij mijn feedback. Maak de markt autovrij en de rijkswegstraat autovrij.	Bedankt voor uw opmerking.
Verzoek u dringend om dit rapport en een consultatie met de aangestelde ambtenaar Slimme Mobiliteit namens Provincie en MRE te beleggen: Hr. Ruben van der Hamsvoort. 06-3426 8035 ruben.vd.hamsvoort@eindhoven.nl	Bedankt voor uw opmerking.
Veel te veel bla bla tekst. In het schema ontbreken Europa en de wereld! Graag beperken tot Oirschot.	Bedankt voor uw opmerking.
Teveel kijk naar Eindhoven en te weinig naar lokale omstandigheden.	Bedankt voor uw opmerking.
Veel afkortingen waar niet van duidelijk is wat het wil zeggen. Maar wat eenvoudiger worden gesteld allemaal.	Bedankt voor uw opmerking.
Veel te veel tekst, stel eens wat gerichte vragen, dit werkt niet	Bedankt voor uw opmerking.
geen mening	Bedankt voor uw opmerking.
Als we uit de (particuliere) auto moeten, zal het openbaar vervoer in Oost- West- en Middelbeers toch echt verbeterd moeten worden.	Bedankt voor uw opmerking.
het proces is duidelijk.	Bedankt voor uw opmerking.
Nog even naar vorig item: dat plaatje was volstrekt onleesbaar! Bij lezing van dit item, allemaal bla, bla, bla... Er wordt focus gelegd op Oirschot; onzin, we moeten dit regionaal benaderen (afgezien van eigen Centrumplan). Horizon is 2040: dan ben ik 88 jaar, rij misschien nog een e-auto, maar waarschijnlijker in een rolstoel, hopelijk met betere begaanbaarheid in ons centrum.	Bedankt voor uw opmerking.
Ook niets specifiek voor Oirschot!!	Bedankt voor uw opmerking.
Oirschot heeft geen know-how om een ambitie waar te maken	Bedankt voor uw opmerking.
Is dit een afstudeerproject?	Bedankt voor uw opmerking.
Geweldig dat burgers zo uitvoerig worden geïnformeerd! Bedenk wel dat slechts een piepklein, handjevol mensen de tijd heeft om deze ambtelijke stukken door te nemen ... Ik adviseer u om een compacte samenvatting te maken met beeldmateriaal / illustraties (op jeugdjournaal niveau, dan snapt iedereen het) en met doorverwijslinks voor hen die zich willen verdiepen.	Bedankt voor uw opmerking.
fijn dat er een leeswijzer aan toegevoegd is.	Bedankt voor uw opmerking.
Goh, ik dacht dat ik het al een beetje gehad had, maar nu begint het pas...	Bedankt voor uw opmerking.

geen bijzonderheden. Wat is eigenlijk bij jullie het verschil tussen ambitie en doelstellingen.	Bedankt voor uw opmerking.
Diverse hoofdstukken maar geen cijfers. Wat betekent dit voor de portemonnee van de inwoners	Bedankt voor uw opmerking.
Te ingewikkeld en het kost me te veel tijd	Bedankt voor uw opmerking.
Begrijp steeds beter dat echte burgerparticipatie zo niet kan. Het is beter om dit in een aanschouwelijke uitleg te doen waar iedereen vragen bij kan stellen.	Bedankt voor uw opmerking.
Ik hoop dat in Oog op Oirschot niet alle aandacht gaat naar het dorp Oirschot maar ook naar de andere dorpen van de gemeente Oirschot	Bedankt voor uw opmerking.
Houd oirschot groen , fietspaden en evt autoluw in de kernen. Ook denk aan de oudere inwoners kleinschalig bouwen voor senioren evt in hofjes	Bedankt voor uw opmerking.
Hier groene corridor melden? Meest foute voorbeeld van het gebrek aan samenwerking tussen Eindhoven en Oirschot. Beschamend! Natuurlijk hebben meer mensen hier een auto. Je kunt met het openbaar vervoer vreselijk moeilijk buiten Oirschot komen. Enkel buurt bus naar Boxtel. Verbeter het een en je hebt kans op minder auto's. En anders maar accepteren en stimuleren dat er met elektrische of hybride auto's gereden wordt.	Bedankt voor uw opmerking.
veel tekst. veel herhalingen. hele document erg talig. Lastig om alle input ter doorgronden als dit niet je dagelijks werk is.	Bedankt voor uw opmerking.
Heel veel tekst over de dingen die we allemaal al weten over onze Gemeente, lekker makkelijk om met "knippen en plakken" in allerlei Beleidsnota's steeds weer terug te laten komen. Relevant punt lijkt me de constatering dat we in Oirschot realtief heel veel autobezit en gebruik hebben. Analyse hiervan lijkt me heel relevant; ik geef een voorzetje: OV volstrekt onvoldoende! Probeer eens met OV vanuit Oirschot in de avond naar bezoekuur van het Catharinaziekenhuis te gaan en weer terug! ik hoor graag hoe je dat doet.... Gelukkig wordt dit bij aspect "Duurzaamheid" ook benoemd.	Bedankt voor uw opmerking.
Veel woorden maar er wordt weinig gezegd	Bedankt voor uw opmerking.
Dit staat (hopelijk) ook al allemaal beschreven in de Centrumvisie.	Bedankt voor uw opmerking.
Het belangrijkste doel zou moeten zijn de zorg dragen voor de Oirschotenaren en geen slaap stad te worden voor Eindhoven	Bedankt voor uw opmerking.
rare modellen in de monitor; komen (deels) niet overeen met de bijbehorende cijfers	Bedankt voor uw opmerking.
Zie vorig antwoord	Bedankt voor uw opmerking.
Voor de dorpskernen is in het Actieplan Wonen opgenomen dat deze organisch kunnen groeien aansluitend bij de dorpse architectuur (Oostelbeers en Spoordonk 10 woningen per jaar toevoegen, Middelbeers 25 woningen per jaar). Daarmee wijkt deze afspraak af van de ambitie voor de kern Oirschot	Bedankt voor uw opmerking.
veel uitleg die lijkt te zijn gekopieerd uit provinciale en regionale stukken en onderzoeken. Je schrijft veel wat er moet/kan gebeuren meer niet wat er GAAT gebeuren. Voor mijn gevoel waarschijnlijk een zeer waardevol document voor in het gemeentehuis, maar voor mij een beetje hoog over omdat niet duidelijk wordt wat er werkelijk gedaan gaat worden.	Bedankt voor uw opmerking.
Ik ga hier maar niets op zeggen, weer brede insteek die bla, bla, bla oplevert. Wel opnieuw mijn verwondering dat we dit regionaal probleem apart als Gemeente Oirschot op deze wijze benaderen; doe dat toch samen!	Bedankt voor uw opmerking.
veel gepraat maar er wordt niets concreets verteld	Bedankt voor uw opmerking.
Figuur 4 is van toepassing op alle steden en dorpen in Nederland (en zelfs daarbuiten).	Bedankt voor uw opmerking.
Doelstelling is nu al ingehaald door kabinetsplannen. Vanaf 2030 geen nieuwe voertuigen met verbrandingsmotor voor particulieren en 5 jaar eerder al geen bedrijfswagen(lease) meer.	Bedankt voor uw opmerking.
er staat van alles en er staat niets .	Bedankt voor uw opmerking.

Al deze prachtige volzinnen kun je voor heel veel(of alle) gemeenten weel zeggen , Als er een mobiliteitsplan is als dit met algemene goed in het gehoor liggende kreten over de ambities dan is het jammer van de tijd en de energie die hierin wordt gestopt . Veel tekst geen concrete inhoud.	
duidelijk.	Bedankt voor uw opmerking.
Mooi, kan ik alleen maar onderschrijven; ook mooie woorden.	Bedankt voor uw opmerking.
Door wie ? Competentie is niet de sterkte van de gemeente.	Bedankt voor uw opmerking.
tja, deze paragraaf is zeebeer mager. Hopelijk gaat dat nog komen, mede op basis van de feedback.	Bedankt voor uw opmerking.
Ik denk dat er veel waardevolle info in staat. Ik krijg het echter niet gelezen/begrepen. Ik denk dat dit voor verkeerskundigen gesneden koek is, maar voor mij is het teveel.	Bedankt voor uw opmerking.
Veruit de meeste verkeersongevallen (en slachtoffers en verkeersopstoppen) vinden plaats op de A58! En diverse andere regionale verbindingswegen. Opnieuw de vraag: waarom dit zo breed aangepakt / hebben we niks anders te doen? Verkeer in ons dorp krijgt al veel aandacht in Centrumvisie!	Bedankt voor uw opmerking.
Het enige dat specifiek voor Oirschot is, is uitgangspunt 1 (voorrang voor het historische aspect).	Bedankt voor uw opmerking.
Gedrag wordt niet beïnvloed door maatregelen maar door mentaliteitsverandering. De 4 benoemde groepen blijven een risico al worden er overal maatregelen genomen. Kijk maar landelijk.	Bedankt voor uw opmerking.
Men heeft het over meer ouderen. De begaanbaarheid van de straten is duidelijk tegen deze leeftijdscategorie.	Bedankt voor uw opmerking.
Een goed strategisch spoor, probeer het simpel te houden met 30 km/h en verkeer uit het centrum verlagen door randweg fase II.	Bedankt voor uw opmerking.
tijdens de opzet van centrumvisie zijn er allianties/initiatieven ontstaan die inhaken op deze thema's. We zouden hier graag betrokken bij worden.	Bedankt voor uw opmerking.
B: Stimuleren actieve mobiliteit in een groene en gezonde leefomgeving – (citaat) Eén van de doelstellingen uit de Centrumvisie waar de gemeente verantwoordelijkheid voor draagt is het autoluw maken van het centrum van Oirschot. Om dit te bereiken wordt het parkeren door de bezoekers van het historische dorps hart van Oirschot zoveel mogelijk verplaatst naar de randen van het centrumgebied. Dit leidt tegelijkertijd, aansluitend op het Energiebeleid en de Centrumvisie, tot een leefomgeving waar er fors minder auto's zijn die openbare ruimte opeisen die ook geschikt kan zijn voor voetganger, fietsers, recreatie en groen. Reactie: Hoe voorkomt u dat de extra parkeerplaatsen aan de randen van het centrumgebied niet ten koste gaan van het daar aanwezige groen? Reactie: Door elektrificatie (zie onder D) en verandering van de samenstelling van het voertuigenpark naar hogere SUV achtige voertuigen met steeds bredere banden, stijgt het gemiddeld gewicht en het wegcontact oppervlak. Daaruitvolgend hebben we in Oirschot te maken met meer bandenslijtage op de A58 waardoor meer rubberdeeltjes van allerlei fijnstof formaten in de wijde omgeving van de snelweg terecht komen. In het belang van de gezondheid van haar inwoners zal gemeente Oirschot in overleg met Rijkswaterstaat blijvend aandacht moeten schenken aan de afscherming van deze hoofdverkeersader. Langs wegen in oirschot zou het bermbeheer en bermbestek zo ingericht kunnen worden dat de biodiversiteit toeneemt, de kosten afnemen en de verkeersveiligheid niet in het geding komt. (zie IVN Oirschot sprekersavond door Frank Verhagen verantwoordelijk voor bermbeheer in Eindhoven)	Bedankt voor uw opmerking.
hier lees ik dat problemen verplaatst worden en niet opgelost	Bedankt voor uw opmerking.
Autoluwte is al jaren een speerpunt van de gemeente, zonder dat er ook maar wat verandert	Bedankt voor uw opmerking.
We willen pleiten voor het meenemen/maatwerkoplossingen voor de dorpskernen in deze ontwikkeling. Op dit moment is	Bedankt voor uw opmerking.

een deel van de kernen in het weekend en 's avonds maar beperkt bereikbaar.	
Op papier (of het scherm) ziet dit er allemaal prima uit. Maar de werkelijkheid is lastig te voorspellen. Corona, de verschillende crisissen (klimaat, inflatie en olie-, benzine- en gasprijzen, wonen), hebben allemaal hun weerslag op de verkeersbewegingen van mensen. De ambitie om condities zo gezond en veilig mogelijk te maken is prima.	Bedankt voor uw opmerking.
Natuurlijk zijn Hub's overal plaatsbaar maar ik lees in dit plan vooral veel actie richting Best, Eindhoven terwijl wellicht ook onderzocht zou moeten worden hoe de ontsluiting - met hub's - naar de Kempen (lees ook Veldhoven) versterkt kan worden nu o.a. ASML zich ook richt op huisvesting van medewerkers / expats in de omliggende dorpen.	Bedankt voor uw opmerking.
opnieuw les ik hier het verplaatsen van problemen en niet het oplossen	Bedankt voor uw opmerking.
Allerlei overheden hebben in het verleden tot heden op de rem getrapt bij verbeteringen, verbredingen en uitbreidingen. Waarom zal dit nu stoppen ?	Bedankt voor uw opmerking.
hier wordt niets verteld, alleen bladvulling	Bedankt voor uw opmerking.
In Best wordt al nagedacht over de toekomst van benzinstations. Wat doet Oirschot	Bedankt voor uw opmerking.
De reacties zijn een lachertje. Oudere mensen zijn vaak minder digitaal en hebben dus niet gereageerd. De alliantie van fietsers zijn verantwoordelijk voor de meeste reacties? Bv bij de markt. Erg representatief dus..	Bedankt voor uw opmerking.
Na aanklikken link en weer terug naar invullen: onderzoek weg - > opnieuw 'inloggen'. -> zijn mijn eerdere feedback item al verstuurd?	Bedankt voor uw opmerking.
Ik mis in de kaart nog wel een knelpunt: We constateren met grote regelmaat dat er vrachtwagens, die spullen komen lossen op de Parallelweg (bij Gobo/hubo) ACHERTUIT de rotonde op de Bestseweg oprijden. Dit hebben we al meerdere malen aangekaart, maar helaas niet in de knelpuntenkaart.	Bedankt voor uw opmerking.
Indrukwekkende kaart met veel rode stippen...; zo voorspelbaar, maar leuk het rapport goed op.	Bedankt voor uw opmerking.
Het is mij niet duidelijk hoe al deze knelpunten echt worden opgenomen in het mobiliteitsplan. Dit plan is vrij abstract en high level, waar de feedback vanuit gemeenschap concrete verbeteringen/knelpunten heeft aangedragen.	Bedankt voor uw opmerking.
Bij het verkeerslicht hoogtijd oranje straat richting Diesen als fietser best wel link als je voor het verkeerslicht als fietser staat te wachten en er komt zo 'n grote tractor met een aanhanger van weet ik veel hoeveel ton komt langs je staan en drukt je zo de stoep op omdat het daar erg smal .enkele maanden geleden nog meegemaakt een stoepje tussen de rijbaan en het rode fietspad zou een oplossing kunnen zijn	Bedankt voor uw opmerking.
theorie is leuk.	Bedankt voor uw opmerking.
Dat is om het gemakkelijker te maken?	Bedankt voor uw opmerking.
Heel dit onderzoek, zijn weer heel heel veel woorden. Heeeeel veel problemen qua mobiliteit en huisvesting en knelpunten, die al jaren bekend zijn. Ze worden hierin weer bevestigd. Heeft weer veel geld gekost en alleen om het weer op papier te zetten?? Oplossen gaat waarschijnlijk weer heel lang duren. We willen in Oirschot eindelijk daden, Mouwen opstropen, juiste beslissingen nemen en aan de gang. Geen vergaderingen, geen onderzoeken, geen geneuzel meer. Maar doelgericht problemen oplossen!! We zijn nu al bijna een jaar verder sinds enquête. Het gaat allemaal veel te traag. Maar dat is gemeente. Zou zou je zo een bedrijf runnen, dan ging je failliet. Dat is toch niet wat we willen. Pak problemen Oirschot aan en dan sta je zo op de kaart! Oirschot waar we trots op zijn, graag willen wonen en toerisme wil zijn!!	Bedankt voor uw opmerking.

	Compliment, dit is duidelijk in beeld gebracht.	Bedankt voor uw opmerking.
	Flink rapport, maar voor mij onmogelijk om dit volledig te lezen, te begrijpen en in de context te plaatsen. Dit vraagt om echte uitleg.	Bedankt voor uw opmerking.
	Complimenten voor dit plan. Zeer uitvoerig en goed onderbouwd.	Bedankt voor uw opmerking.