

CDA Dongen - 's Gravenmoer

Politiek Cafe Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Resultaten en terugkoppeling | 30 December 2025



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Verzamelde input per tafel	4
Tafel 'Lage Ham / Wilhelminalaan / 's Gravenmoer'	4
Tafel 'Gasthuisstraat / Kardinaal van Rossumstraat / Ring van Dongen'	4
Tafel 'o.a. Hoge Akker, Crispijnhof, Trappistenstraat, Centrum, Biezen, Hofke'	5
Tafel 'Nieuwstraat / Wilhelminapark / Centrum'	5
3. Algemene conclusies	6
4. Conclusies per onderwerp	7
Knelpunten in verkeersveiligheid	7
Gedrag en mentaliteit van weggebruikers	7
Inrichting en fysieke maatregelen	7
Snelheidsbeleid en 30 km-zones	8
Handhaving en toezicht	8
Fiets- en voetgangersbeleid (STOMP)	8
Proces, participatie en communicatie	9
5. Vervolg	10
Bijlage 1: knelpunten zichtbaar	11
Bijlage 2: CROW richtlijnen voorbeeld	12

1. Inleiding

Verkeer en mobiliteit raken direct aan de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van onze gemeente. Dagelijks maken inwoners gebruik van wegen, fietspaden en trottoirs: om naar school te gaan, te werken, boodschappen te doen of elkaar te ontmoeten. Juist daarom is het belangrijk om signalen uit de samenleving serieus te nemen en samen te zoeken naar oplossingen die bijdragen aan een veilige en prettige openbare ruimte.

Tijdens het Politiek Café Mobiliteit en Verkeersveiligheid, georganiseerd door het CDA Dongen – 's Gravenmoer, zijn inwoners met elkaar in gesprek gegaan over hun ervaringen, zorgen en ideeën. In verschillende tafels is gesproken over zowel concrete locaties als bredere thema's, zoals verkeersveiligheid, snelheid, handhaving en de positie van fietsers en voetgangers. De opbrengst van deze gesprekken is in dit document vastgelegd.

Dit document geeft een overzicht van de opgehaalde input per tafel, gevolgd door algemene conclusies en conclusies per onderwerp. Het vormt daarmee een inhoudelijke terugkoppeling aan de deelnemers én een basis voor verdere politieke en bestuurlijke bespreking van mobiliteit en verkeersveiligheid in Dongen, 's Gravenmoer en Klein-Dongen-Vaart.

De komende tijd zullen we de deelnemers meenemen in de acties en resultaten.

Met vragen of aanvullingen kunt u contact opnemen met CDA-raadslid Coert van Os via c.vanos@cdadongen.nl.

2. Verzamelde input per tafel

In vier tafels is gesproken over mobiliteit en verkeersveiligheid in de gemeente Dongen. Per tafel wordt hier de opgehaalde input weergegeven. Dit wordt vervolgens gebruikt om tot conclusies en algemeenheden te komen.

Tafel 'Lage Ham / Wilhelminalaan / 's Gravenmoer'

Wilhelminalaan en 's Gravenmoer

- Paaltjes in de Wilhelminalaan hebben geen nut → Ze kunnen geen bosjes plaatsen
- Het voetpad is niet goed voor oude mensen of mensen die slecht ter been zijn.
- Bij de herinrichting van Oosteind zou ook meteen de Wilhelminalaan meegenomen worden → Dit zou pas in 2027 zijn
- Aanschaf matrixborden met tekst "U bent hier te gast"
- Zebrapad bij Tutto Bello
- Terugkoppeling van feiten over de snelheid → Door bijvoorbeeld "lijnen" op de weg
- Het probleem is het gedrag van mensen / bestuurders → Hoe kan dat aangepakt worden?
- Het oversteken van de Wielstraat → Met name met de nieuwe lagere school daar
- 's Gravenmoer wordt steeds onveiliger → Met name voor voetgangers en fietsers
- Hoofdstraat blijft onveranderd, te hoge snelheid
- Er zijn zorgen over de nieuwe Vaartweg, voornamelijk voor vrachtverkeer

Lage Ham

- Geparkeerde auto's op de stoep → Voetgangers moeten over de straat
- Er wordt veel te hard gereden; ook vrachtverkeer rijdt te hard
- Er wordt zelfs ingehaald daar
- Veel onveilige situaties
- Een alternatieve route maken vanuit de Hoge Dijk naar de Lage Ham
- Rol van de BOA's? Kunnen die ergens voor worden ingezet?

Tafel 'Gasthuisstraat / Kardinaal van Rossumstraat / Ring van Dongen'

- GOW30 → Probleem niet verleggen, maar alles aanpakken
- Fietsers voorrang / fietsstraat / bredere fietspaden
- Centrum autoluw → voorzieningen treffen
- Basis geluidsemissie (BGE)
- Uitstoot
- CROW-richtlijnen
- Enquête door bewoners uitgezet → gedeeld met ambtenaar

- Gesproken met VVN
- Intensiteit gemeten door ambtenaar
- Breedte en zwaarte voertuigen (trillingen)
- Gemeentelijke enquête nog eens opzetten
 - Gem. Houten als voorbeeld
 - Kruising Janssen & Janssen
 - Geen tijdelijke maatregelen
 - Goed aanpakken
- Alternatieve omleiding bij afsluiten Noorderlaan → Eenrichtingsverkeer

Tafel 'o.a. Hoge Akker, Crispijnhof, Trappistenstraat, Centrum, Biezen, Hofke'

- Racebaan (bij evenementen door 't centrum)
- Bekendheid van 30 km-zones → uitbreiden heel Dongen? (kan dat met openbaar vervoer?)
- Fatbikes en fietsers → asociaal gedrag
- Handhaving onvoldoende
- Boerenbond & Tramstraat grootste probleem
- Toegankelijkheid en doorgankelijkheid / kwaliteit stoep → Versmallingen stoepen in Hoge Akker van 2 m → 1 m ...
- Prinsenbuurt als goed voorbeeld, onlangs opgeknapt
- Hoe stimuleren we autovrije gemeente? Fietsgemeente?
- Ronde Eindsestraat gevaarlijk
- Paadje industrieterrein na fietsbrug gewenst (zoals bij Duiventorenbaan / Houtstraat)
- Oversteekplaats Noorderlaan / Van Riebeeckstraat gewenst i.v.m. bereikbaarheid winkels
- EVZ: je komt uit op een fietspad, geen voetgangerspad
- Mentaliteit van weggebruikers
- Niet alle rotondes hebben zebrapaden
- Voorrangregels Cambreur oversteekplaats zijn voor veel inwoners niet duidelijk
- Ronde VV Dongen / Schaepmanlaan gevaarlijk

Tafel 'Nieuwstraat / Wilhelminapark / Centrum'

- Centrumring: 30km/h max
- Snelheid op Sint Josephstraat
- Bord eenrichting Albert Heijn
- STOMP-systeem (Breda)
- Deelauto's mogelijkheid

3. Algemene conclusies

Tijdens het Politiek Café zijn in verschillende groepen gesprekken gevoerd met elkaar over (specifieke) problemen, aandachtspunten en oplossingen. Aan het eind van de avond zijn de volgende algemene conclusies getrokken:

- Kleine / simpele maatregelen met oog op langdurig effect
- Fixi App en reacties, ook de toon van reacties en verbinding reacties
- Mentaliteit van weggebruikers
- Bekendheid van 30 km-zones / uitbreiden?
- Intensiever handhaving (ook in 's Gravenmoer) & (nep)flitspalen / ('smileys')
- Er zijn verkeersonveilige situaties, zoals Tramstraat / Boerenbond
Aandacht voor toegankelijkheid en doorgankelijkheid (goed voorbeeld: Prinsenbuurt); meer zebrapaden?
- Hoe stimuleren we fietsgebruik? Auto te gast; bredere fietspaden
- Dongen = racebaan → effectievere maatregelen
- Inzet van verkeersspiegels, zoals bij Nieuwstraat & 'Tutto bello'
- Verkeersomleidingen & spreiding

4. Conclusies per onderwerp

Knelpunten in verkeersveiligheid

Conclusie

In meerdere wijken en op verschillende typen wegen ervaren inwoners structurele verkeersonveiligheid. Het gaat niet om incidenten, maar om terugkerende problemen die samenhangen met snelheid, inrichting en gedrag.

Belangrijkste bevindingen

- Te hoge snelheden in woon- en centrumgebieden (o.a. Hoofdstraat, Lage Ham, Sint Josephstraat, Tramstraat/Boerenbond).
- Onveilige oversteekplaatsen en rotondes (Eindsestraat, Noorderlaan/Van Riebeeckstraat, Cambreur, VV Dongen/Schaepmanlaan).
- Stoepen en looproutes zijn op plekken te smal of ontbreken, waardoor voetgangers de rijbaan op moeten.
- Specifieke risico's voor kwetsbare groepen: ouderen, mensen die slecht ter been zijn, schoolgaande kinderen.
- Evenementen zorgen tijdelijk voor extra onveiligheid ("centrum als racebaan").

Gedrag en mentaliteit van weggebruikers

Conclusie

Een groot deel van de problematiek wordt veroorzaakt of versterkt door gedrag: te hard rijden, fout parkeren en onvoldoende rekening houden met andere weggebruikers.

Belangrijkste bevindingen

- Structureel te hard rijden, ook door vrachtverkeer.
- Asociaal gedrag van fietsers/fatbike-gebruikers en automobilisten.
- Onduidelijkheid over of onjuist gebruik van voorrangssituaties leidt tot onveiligheid.
- Bewoners ervaren weinig normbesef en wederzijds begrip in het verkeer.

Inrichting en fysieke maatregelen

Conclusie

De huidige inrichting van straten nodigt vaak uit tot snelheid en doorrijden. Kleine, gerichte ingrepen kunnen hier een groot en blijvend effect hebben.

Belangrijkste bevindingen

- Wegen zijn vaak te breed of te "comfortabel" ingericht voor een 30 km-omgeving.

- Ontbreken of inconsistente toepassing van zebrapaden en oversteekvoorzieningen.
- Stoepen zijn versmald of van onvoldoende kwaliteit.
- Positieve voorbeelden (zoals de Prinsenbuurt) laten zien dat herinrichting werkt.
- Behoeftte aan “zichtmaatregelen” (verkeersspiegels, belijning, visuele snelheidsremmers).

Snelheidsbeleid en 30 km-zones

Conclusie

Er is brede steun voor een consequenter en herkenbaarder snelheidsbeleid, met name de uitbreiding en betere handhaving van 30 km-zones.

Belangrijkste bevindingen

- 30 km-zones zijn onvoldoende bekend of herkenbaar.
- Centrumring als 30 km-zone wordt breed gedragen. De wens om 30 km-beleid uit te breiden naar grotere delen van Dongen wordt niet door iedereen gedragen.
- Snelheidsfeedback (smileys, belijning, matrixborden) wordt gezien als effectief.
- Snelheidsbeleid moet samengaan met herinrichting; alleen borden zijn onvoldoende.

Handhaving en toezicht

Conclusie

Handhaving wordt als onvoldoende ervaren en is een cruciale randvoorwaarde om maatregelen effectief te laten zijn.

Belangrijkste bevindingen

- Gebrek aan zichtbare en structurele handhaving.
- Onduidelijkheid over de rol en inzetbaarheid van BOA's.
- Behoeftte aan (nep)flitspalen en snelheidscontroles, ook buiten de kern.
- Handhaving moet ondersteunend zijn aan gedragsverandering, niet alleen repressief.

Fiets- en voetgangersbeleid (STOMP)

Conclusie

Inwoners willen dat langzaam verkeer structureel prioriteit krijgt, conform het STOMP-principe, maar zien dat dit nog onvoldoende consequent gebeurt.

Belangrijkste bevindingen

- Wens voor bredere fietspaden en fietsstraten met duidelijke voorrang.
- Auto te gast-principe wordt gesteund, vooral in centrum en woonstraten.
- Onlogische of onveilige routes voor voetgangers (bijv. EVZ, industrieterrein).
- Oversteekbaarheid is cruciaal voor bereikbaarheid van voorzieningen (winkels, scholen).
- Deelauto's worden gezien als mogelijke aanvulling op autoluw beleid, wel vragen over de haalbaarheid hierin in een gemeente zonder treinstation.

Proces, participatie en communicatie

Conclusie

Inwoners willen serieus betrokken blijven en hechten waarde aan transparantie, terugkoppeling en duidelijke communicatie.

Belangrijkste bevindingen

- Enquêtes en metingen worden gewaardeerd, maar vragen om zichtbare opvolging.
- Terugkoppeling via Fixi (inhoud en toon) kan beter.
- Voorbeelden van andere gemeenten (zoals Houten) inspireren.
- Geen behoefte aan tijdelijke lapmiddelen, maar aan duurzame oplossingen.

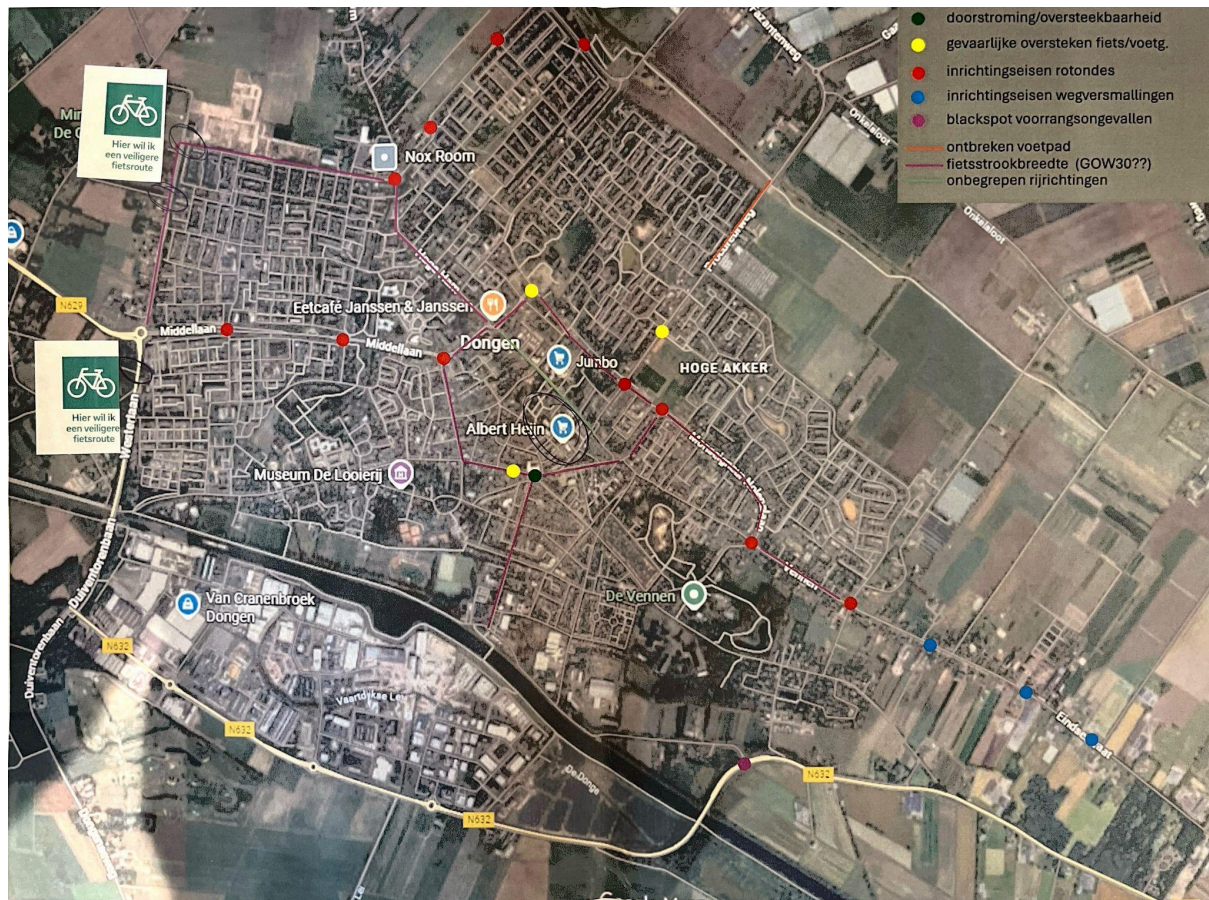
5. Vervolg

De opgehaalde input uit het Politiek Café vormt nadrukkelijk input voor de fractie van het CDA. De signalen, knelpunten en ideeën die inwoners hebben ingebracht, gebruiken wij om onze politieke inzet op het thema verkeer en mobiliteit verder te verdiepen en te onderbouwen.

Daarnaast zal deze input worden aangeboden aan wethouder Annemarie van Eenennaam, die momenteel werkt aan een nieuwe mobiliteitsschets voor de gemeente. Wij zullen deze inbreng betrekken bij onze reactie op deze mobiliteitsschets en later ook bij de behandeling van het nieuwe verkeersbeleidsplan.

In de tussentijd destilleren wij uit alle opgehaalde punten waar zogenoemde 'quick wins' liggen: maatregelen die relatief snel en eenvoudig uitvoerbaar zijn, maar wel direct bijdragen aan verkeersveiligheid en leefbaarheid. Vanuit de gemeenteraad zullen wij hiervoor actief aandacht vragen en waar mogelijk het college oproepen en opdragen om hier (voortvarend) mee aan de slag te gaan.

Bijlage 1: knelpunten zichtbaar



Bijlage 2: CROW richtlijnen voorbeeld

