

BEANTWOORDING VRAGEN COMMISSIE RUIMTELIJKE ZAKEN

In dit memo wordt ingegaan op de vragen en enkele reacties tijdens de commissievergadering van 16 april 2025. Eerst wordt ingegaan op twee algemene thema's die naar voren kwamen in de vergadering, daarna op vragen van commissieleden.

Algemene thema's

Drie thema's komen vaker en vanuit verschillende partijen terug.

Commissieleden geven aan dat:

- Het plan en bijbehorende maatregelen niet concreet genoeg zouden zijn. Veel acties gaan over het onderzoeken en verkennen van oplossingsrichtingen.
- Er om twee miljoen euro aan onderzoeksbudgetten zou worden gevraagd, en dat dit een heel fors bedrag is.
- Onderdelen eerder (of later) moeten worden uitgevoerd.

Antwoorden op algemene thema's

Concreetheid mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is opgebouwd uit verschillende soorten acties. Zoals op pagina 11 benoemd, is het plan een verzameling van concrete maatregelen, regionale / strategische trajecten, pilots, lobby-trajecten en aanbevelingen voor vervolgonderzoek waarmee we met een brede en integrale aanpak op zoveel mogelijk facetten invloed kunnen uitoefenen op mobiliteit in onze gemeente. Hiermee wordt ook een totaaloverzicht gegeven van alle acties die spelen op het gebied van mobiliteit.

Het plan bevat concrete maatregelen voor schoolomgevingen, snelfietsroutes (F615 en Gemert-Helmond), het realiseren van fietsparkeergelegenheid in centra en school-/sportomgevingen, herinrichting van Koppelstraat, Sonseweg, Veghelsedijk, Peeleindseweg/Lekerstraat, Bakelseweg, Rooijseweg en Mariastraat, opstarten van Bravoflex & Taxibus, deelfietsen bij bedrijventerreinen, verbeteren van bushaltes, realiseren van een dorps hub in Beek en Donk, realiseren van rotonde Deense Hoek, realiseren autoluwe Heuvel Lieshout, aanpassen kruising Klokkengieterstraat – Helmondseweg, beleidsontwikkeling elektrisch rijden, herinrichting kruising Peeleindseweg/N272 en herinrichting van de Kapelstraat. Deze concrete maatregelen zijn afgestemd op de beschikbare ambtelijke capaciteit en budgetten, waarmee dit ook een realistisch en uitvoerbaar plan is.

Complexe onderwerpen zoals de N615 en de Dorpsstraat Aarle-Rixtel zijn een studie op zichzelf. Het zijn bovendien grote onderwerpen waar wij niet (altijd) direct invloed op hebben, en waarvoor wij lange trajecten in samenwerking met (o.a.) de regio, provincie en Rijkswaterstaat moeten doorlopen. We hebben immers geconstateerd dat een geschikte oost-westverbinding ontbreekt, en we ons wensbeeld niet kunnen bereiken met kleinschalige aanpassingen binnen de bestaande situatie. Eerst moet het alternatief op orde zijn. Welk alternatief dat moet zijn, kunnen we op dit moment nog niet beslissen. Het is bovendien een onderwerp waar de politiek en maatschappij erg verdeeld over lijkt te zijn. De situatie vraagt daarom om een studie die de problematiek als geheel beschouwt, alle mogelijke oplossingsrichtingen behandelt, breder kijkt dan alleen mobiliteit, en waarmee we ons als gemeente achter een (combinatie van) maatregel(en) kunnen scharen. Kortom, het vraagstuk overstijgt wat we in het mobiliteitsplan kunnen concretiseren. De mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan geven wel richting hoe we deze onderwerpen benaderen en wat we willen bereiken.

Onderzoeksbudgetten

In de overzichten die met u zijn gedeeld, lijkt het er inderdaad op dat er soms forse bedragen zijn opgenomen als onderzoeksbudget. In werkelijkheid en zoals toegelicht in de commissievergadering bestaat het grootste gedeelte van dit bedrag uit gereserveerde realisatiekosten. Die reserveren we alvast, omdat we natuurlijk ook de slagkracht willen en daadwerkelijk werk willen maken van de uitkomsten van deze onderzoeken. De gereserveerde realisatiekosten zijn nadrukkelijk inschattingen. Uit de onderzoeken kan blijken dat er meer of minder budget nodig is.

Om concreet te zijn:

- **Maatregel 18: Studie N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel.**
Totaalbedrag van €865.000,-. Bestaat uit €65.000,- onderzoekskosten (en andere voorbereidingskosten), en €800.000,- is gereserveerd voor de realisatie.
- **Maatregel 19: N615: Studie Het Laar – Vrijenborgsedreef.**
Totaalbedrag van €1.172.000,-. Bestaat uit €22.000,- onderzoekskosten (en andere voorbereidingskosten), en €1.150.000,- is gereserveerd voor de realisatie.
- **Maatregel 21b: Onderzoek verkeerscirculatie Beek en Donk.**
Totaalbedrag van €511.500,-. Bestaat uit €11.500,- onderzoekskosten (en andere voorbereidingskosten), en €500.000,- is gereserveerd voor de realisatie.

In totaal gaat het voor deze projecten dus om €98.500,- aan onderzoekskosten (en andere voorbereidingskosten).

Planning aanpassen – eerder of later uitvoeren van onderdelen

In het Mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit. Er is een volgorde voorgesteld wanneer projecten zouden moeten worden opgepakt. Deze zijn ingedeeld in "nu" (2025-2026), "later" (vanaf 2027) en "mogelijk/toekomstig" (eventueel na 2030). Voor die laatste categorie zijn in de basis ook nog geen financiële middelen gereserveerd, tenzij voorbereidingskosten voor 2030 worden gemaakt.

Het naar voren halen van projecten zorgt ervoor dat er meer budget en ambtelijke capaciteit nodig is. Dat zal dan beschikbaar moeten worden gesteld, of projecten met een vergelijkbare omvang qua budget en ambtelijke inzet moeten dan worden uitgesteld.

Bij het maken van de planning is ook rekening gehouden met bijdragen/subsidies van derden. Aan deze bijdragen/subsidies zit vaak ook een uiterste realisatiedatum vast. Als we projecten later uitvoeren kan dat gevolgen hebben voor de te ontvangen bijdrage/subsidie. Dit geldt bijvoorbeeld voor projecten uit de Bereikbaarheidsagenda. Projecten vertragen kan dus leiden tot het mislopen van bijdragen/subsidies van derden.

Vragen en reacties van de commissieleden:

Renee Coolen (PvdA) vraagt in algemene zin aandacht voor lopen als dagelijkse manier om voorzieningen te bezoeken, en niet alleen recreatief. Specifiek vraagt ze aandacht voor een betere en veiligere oversteek van de Pater De Leeuwstraat nabij het oude politiebureau richting de Donkse brug. Zij vraagt of hier een zebrapad kan worden aangelegd om het loopnetwerk te verbeteren.

Verder vraagt ze om een voetpad te maken langs de Pater De Leeuwstraat in Beek en Donk. Ook vraagt ze of er een fietstunnel kan komen onder de N279 bij de Vonderweg. Tot slot vraagt ze of het mogelijk is om een fietsverbinding richting Helmond te maken via het aflatwerk De Schabbert. Ook wil ze graag dat de Kapelstraat in Beek en Donk en de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel veiliger worden ingericht, mogelijk als fietsstraat. Ook is ze benieuwd naar de kosten van een nieuwe rondweg bij Aarle-Rixtel.

Antwoord op vragen van mevrouw Coolen:

Lopen als dagelijkse verplaatsing

De eerder vastgestelde visie en het mobiliteitsplan stellen expliciet dat het beoogde loopnetwerk zich primair focust op hoofdroutes naar belangrijke bestemmingen zoals de supermarkt, huisarts, school, bushalte of huiskamers in iedere kern. Pas daarna wordt het belang van lopen voor recreatief doeleind benoemd. De genoemde seniorenroutes zijn juist bedoeld zodat senioren makkelijker en veiliger voorzieningen in het dorp te voet kunnen bereiken. Deze worden verder uitgewerkt in de Omgevingsvisie Kernen.

Zebrapad Donkse Brug

Het verzoek om een zebrapad te maken nabij de Donkse Brug is besproken in de vergadering van de Werkgroep Verkeer (bestaande uit gemeente, politie en dorpsraden) op 11 januari 2023, zie hieronder. In plaats van een zebrapad is er een strook verharding in een andere kleur gemaakt naast de fietssuggestiestrook, zie hieronder.

De werkgroep verkeer is geen voorstander van een zebrapad, zoals hieronder is aangegeven. Voorgesteld wordt om een offerte te vragen voor een strook voor voetgangers in een andere kleur uit te voeren en de haaietandtegels een meter op te schuiven.



Voetpad Pater de Leeuwstraat

In 2008 is hiervoor een plan opgesteld. Echter, tijdens een bewonersbijeenkomst bleek dat er geen draagvlak was om hier een voetpad aan te leggen en is op verzoek van de bewoners een nieuw plan opgesteld met een rijbaan met aan weerszijden suggestiestroken. Dit plan is in 2008 ook uitgevoerd.

Fietstunnel Vonderweg

De aanleg van een fietstunnel bij de Vonderweg zullen we als meekoppelkans meegeven aan de provincie bij de verdere uitwerking van de plannen voor de N279.

Fietsverbinding Beek en Donk naar snelfietsroute Gemert-Helmond

Op dit moment zijn er geen plannen voor een fietsverbinding via het aflatwerk De Schabbert. In het project snelfietsroute Gemert-Helmond wordt bekeken om via de Pater Eustachiuslaan en/of de Peeldijk een verbinding te maken van deze snelfietsroute naar Beek en Donk.

Fietsveiligheid

Eén van de uitgangspunten van het mobiliteitsplan is dat het STOMP-principe voortaan wordt toegepast bij projecten en onderhoud van wegen, zodat onze wegen daadwerkelijk prettig en veilig zijn om op te fietsen of lopen. Op dit moment zijn de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel en de Kapelstraat in Beek en Donk niet geschikt om in te richten als fietsstraat, omdat er te veel autoverkeer rijdt (en in het geval van de Kapelstraat ook landbouwverkeer). Als we hier een fietsstraat van maken, komen fietsers te veel in de verdrukking en neemt de veiligheid juist af. Het verkeer op beide wegen moet eerst beschikken over een goed alternatief, voordat we dit soort maatregelen kunnen voorstellen. Dat neemt niet weg dat we vanzelfsprekend de fietsveiligheid op deze wegen willen verbeteren.

Bas van Sinten (ABL) mist een heldere visie op autoverkeer en wil graag maatregelen om het sluipverkeer in de diverse kernen te verminderen. Nu ontbreekt een oplossing voor de dagelijkse problematiek. In Gemert zijn goede rondwegen en is er een duidelijke route voor het doorgaande verkeer. Ook zijn daar in de kom de afgelopen jaren een aantal wegen heringericht. In Laarbeek zijn veel mensen aangewezen op de auto en moet er dus een alternatief komen om het doorgaande verkeer in de Dorpsstraat te verminderen.

En hij geeft aan (zoals eerder vermeld in de raadsvergadering) dat een STOMP-principe niet werkt in een landelijke gemeente. Hij vindt dat er nu forse budgetten worden gevraagd aan de gemeenteraad. Ook vindt hij dat de ambities voor een verblijfsvriendelijke Bosseweg en een rustiger verkeersbeeld op de Koppelstraat elkaar tegenspreken.

Tot slot plaatst dhr. Van Sinten nog drie vragen/opmerkingen:

- Is het Piet van Thielplein wel de meest logische locatie voor een hub, in relatie tot mogelijke nieuwe en verbeterde busverbindingen?
- Waarom staat het verbeteren van het fietspad naar Helmond zo laat op de planning?
- Het onaantrekkelijk maken van GOW's kan pas als er een goed alternatief is.

Antwoorden op vragen van dhr. Van Sinten:

De vastgestelde mobiliteitsvisie bevat een hele heldere visie op autoverkeer (die ook terugkomt in het mobiliteitsplan):

- **De N279 is een robuuste rand:** Deze weg vervult een functie voor doorgaand verkeer. De doorstroming van deze weg moet gewaarborgd worden, ook om sluipverkeer op het onderliggende wegennet te voorkomen.
- **De N615 fungeert als bundelroute:** Deze route brengt verkeer zo spoedig mogelijk van en naar de robuuste rand, maar is niet de aangewezen route voor doorgaand verkeer (bijvoorbeeld tussen Gemert en Eindhoven). We wensen geen toename van gemotoriseerd verkeer op de N615. Aanpassingen bij de Beekse Brug mogen geen verkeersaantrekkende werking hebben, en moeten zich dus voornamelijk richten op verbeteren van de verbinding voor fiets en OV.

- **Onze hoofdwegenstructuur is op dit moment niet voldoende robuust**, wat zorgt voor problemen in de kernen. We richten ons eerst op het benutten en optimaliseren van bestaande structuren. We ambiëren pas een uitbreiding van de structuur als die stappen onvoldoende effect hebben én de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond.
- **In dorpskernen, winkel-/leefgebieden en schoolomgevingen beperken we autoverkeer** met een combinatie van harde en zachte maatregelen.

In het mobiliteitsplan hebben we het derde punt (hoofdwegenstructuur is niet robuust) geoperationaliseerd:

- **Verkeer op de bestaande oost-westverbindingen**, N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel, **zorgt voor overlast** (leefbaarheid/verkeersveiligheid). Dit betreft, ook op de Dorpsstraat, relatief veel doorgaand verkeer.
- **Het doorgaande verkeer in Aarle-Rixtel heeft geen logisch alternatief**: De N615 (en Beekse Brug) liggen te ver uit de route, en de N615 (met name bij Beekse Brug) nadert haar limieten.
- **Het ontmoedigen van dit verkeer**, bijvoorbeeld met snelheidsremmende maatregelen, bloembakken of inrichten als fietsstraat, **heeft daarom geen effect**.
- **Voor het voorkomen van sluipverkeer in Aarle-Rixtel moet er een goed alternatief zijn**. Dit vraagt om een onderzoek dat de problematiek en alle mogelijke oplossingsrichtingen (waarvoor draagvlak vanuit samenleving en politiek nogal uiteenloopt) als geheel benadert, en daarbij ook nieuwe ontwikkelingen meeneemt, zoals onze eigen aanpassingen aan de Klokkengieterstraat, maar ook rond de lopende variantenstudie van de N279 en de pré-verkenning Beekse Brug.

STOMP-principe

Het STOMP-principe werkt juist goed in een landelijke gemeente, waar mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets nog enorm veel fietspotentie ligt en de inrichting van wegen en centra nu nog veel meer op autogebruik zijn ingericht. Natuurlijk blijft de auto in een landelijke gemeente als Laarbeek ook heel belangrijk. Het STOMP-principe betekent ook niet dat alles lopend of fietsend moet en de auto geen plaats meer heeft. Het betekent juist dat we erop inzetten dat alle verplaatsingen die lopend of fietsend kunnen, zoveel mogelijk op die wijze gebeuren.

We weten dat er, ook in onze gemeente, enorm veel verplaatsingen over korte afstand met de auto gebeuren. Bijvoorbeeld naar sportverenigingen, naar basisscholen en naar het centrum of de supermarkt. Door te focussen op het benutten van die potentie, blijft er ruimte op het verkeersnetwerk voor de verplaatsingen die wél met de auto moeten.

Relatie Koppelstraat en Bosscheweg

In het mobiliteitsplan wordt deze relatie uitvoerig en duidelijk besproken. In de eerder vastgestelde Kanaalvisie staat de ambitie opgenomen om hier een aantrekkelijke loop- en fietsboulevard van te maken. In het mobiliteitsplan hebben we dit verenigd met de ambities uit de mobiliteitsvisie. Omdat we geen toename wensen van verkeer op de Koppelstraat en er nog geen alternatief voor de calamiteitenroute is, moet de Bosscheweg zijn huidige ontsluitende- en calamiteitenfunctie voorlopig behouden. Maar die ambities hoeven elkaar ook niet te bijten: We kunnen van de Bosscheweg ook een aantrekkelijke loop- en fietsroute maken zonder beperkingen in te stellen voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld door een goede fiets- en looproute aan de zijde van het kanaal te realiseren.

Drie aanvullende opmerkingen/vragen:

- **Hub Piet van Thielplein:** Op dit moment wordt de hub voorzien in de omgeving van het Piet van Thielplein. Uiteraard is het voor hubs van belang dat zij goed verbonden zijn met (H)OV. In de precieze locatie van de hub wordt dan ook zeker rekening gehouden met de ligging t.o.v. bushaltes en buslijnen. Daar kunnen we nog mee schuiven.
- **Fietspad Beek en Donk - Helmond:** In de prioritering hebben we dit fietspad naar achteren geschoven. Dat heeft te maken met de grote investeringen (ambtelijke capaciteit en geld) die dit vraagt, vooral om de verkeerssituaties bij de bruggen te verbeteren. Voor het oplossen hiervan zijn we ook afhankelijk van Rijkswaterstaat, en dat traject vraagt om tijd. Natuurlijk kunnen we wel kijken naar optimalisaties binnen de bestaande inrichting, en daar actie op ondernemen. Dit kan onderdeel zijn van maatregel 8b, die wel 'NU' gepland staat.
- **Onaantrekkelijk maken GOW's:** We maken deze GOW's niet onaantrekkelijk. We maken ze veilig, en prettig voor fietsers. Nu wordt er nog te vaak hard gereden en gebeuren er relatief veel ongevallen doordat kruisingen niet goed zijn ingericht en voorrangssituaties onduidelijk zijn. Dat willen we tegengaan met deze concrete maatregelen.

René van Heugten (De Werkgroep) vindt de uitgangspunten van het STOMP-principe prima. Maar de maatregelen zijn volgens hem nog niet concreet genoeg. Er worden te veel vervolgstudies voorgesteld. Op bladzijde 35 leest hij dat mogelijk de N615 verplaatst moet worden in de toekomst. Hij vraagt zich af of dit wel nodig is. Verder vraagt hij waarom de Rooijseweg een gebiedsontsluitingsweg 60 (GOW60) moet worden en of dit een deel van de Rooijseweg is of de gehele Rooijseweg. Ook vraagt hij wat men zich voorstelt bij de Bosscheweg, aangezien die verblijfsvriendelijk moet zijn, maar ook goed moet doorstromen. Tot slot zegt hij prioritering van de projecten te missen en vraagt hij of de Leefstraten niet naar voren kunnen worden gehaald.

Antwoorden op vragen van dhr. Van Heugten:

Wat betreft maatregelen die niet concreet genoeg zijn; zie de reactie op de algemene thema's. En wat betreft de vraag over de Bosscheweg; zie het antwoord op dhr. Van Sinten.

Verplaatsen N615

Het verplaatsen van de N615 is één van de mogelijke oplossingsrichtingen om het hoofdwegenennetwerk wél robuust in te richten, en te zorgen voor een alternatieve oost-westverbinding. Deze oplossingsrichting kan enorme voordelen bieden voor:

- De leefbaarheid in de kernen van Beek en Donk en Aarle-Rixtel.
- De veiligheid en doorstroming bij de Beekse Brug (ook voor fietsers en OV).
- De bereikbaarheid van de hele regio, voor zowel auto, fiets als OV.

In feite fungeert deze oplossingsrichting als rondweg voor zowel Beek en Donk als Aarle-Rixtel. En voor de huidige N615 ontstaan mogelijkheden om knelpunten voor fiets en OV op te lossen zonder dat grootschalige en dure aanpassingen aan de Beekse Brug noodzakelijk zijn. Natuurlijk zijn er vraagtekens te plaatsen bij de ruimtelijke inpasbaarheid, financiële implicaties en natuurwaarden (die in het mobiliteitsplan ook worden gemaakt), maar verkeerskundig gezien is dit een erg interessante richting die nader onderzoek verdient.

Rooijseweg

De Rooijseweg is één van de wegen die we veiliger willen maken voor al het verkeer, en prettiger voor fietsverkeer. Daar past een maximumsnelheid van 60 km/u bij, met bijpassende maatregelen voor de inrichting. En dit plan betreft de gehele Rooijseweg.

Prioritering

Het plan bevat juist een duidelijke prioritering van acties per modaliteit, met een overzichtelijke planning wanneer de acties worden uitgevoerd en kostenraming. Deze kunt u het meest uitgebreid terugvinden in de financiële toelichting in het raadsvoorstel.

Leefstraten

We vinden Leefstraten een interessant idee om de leefbaarheid in woonstraten verder te vergroten, maar heeft op dit moment niet de hoogste prioriteit. Vanwege de beperkte ambtelijke capaciteit kunnen we niet alle acties meteen uitvoeren.

Frans van Zeeland (OuderenAppèl/Hart voor Laarbeek) vraagt waarom de Kapelstraat en de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel niet eerder aangepakt kunnen worden. Waarom is er nu opnieuw een onderzoek nodig? Ook geeft dhr. van Zeeland aan dat de Bosscheweg open moet blijven voor verkeer omdat dit een uitwijkroute is bij calamiteiten.

Antwoorden op vragen van dhr. Van Zeeland:

Kapelstraat

In de huidige planning verwachten we in 2027 met de voorbereiding voor de Kapelstraat te kunnen starten. Het is mogelijk om dit project naar voren te halen. Maar, zoals gezegd is de ambtelijke capaciteit beperkt, en kunnen we niet alles tegelijk doen.

Dorpsstraat Aarle-Rixtel

Zie ook eerdere reacties op de vragen van dhr. Van Sinten. De problematiek op de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel is niet op te lossen met verkeersmaatregelen op de Dorpsstraat zelf. Er moet eerst een goed alternatief komen voor het doorgaande verkeer op deze weg. Die ontbreekt nu nog. Het verder ontmoedigen van doorgaand verkeer met snelheidsremmende maatregelen heeft geen effect. Dit soort maatregelen kunnen zelfs negatieve effecten hebben op de leefbaarheid en veiligheid, omdat optrekkende en afremmende auto's overlast veroorzaken en fietsers in de verdrinking kunnen raken.

Bosscheweg

Zie ook eerdere beantwoording op vraag van dhr. Van Sinten. In het mobiliteitsplan staat duidelijk vermeld dat de Bosscheweg een belangrijke uitwijkroute is bij calamiteiten. Dit blijft ook zo.

Ronnie Thijssen (PNL) vraagt waarom er zoveel geld is gereserveerd voor de fietsroute Beek en Donk – Helmond. Verder vindt hij dat het fietspad Sonseweg eerder aangelegd moet worden dan 2032. Is het mogelijk dat dit project naar voren wordt gehaald?

Antwoord op vragen van dhr. Thijssen:

Fietsroute Beek en Donk - Helmond

De kosten voor de fietsroute Beek en Donk – Helmond zitten voornamelijk in het maken van aanpassingen bij de brug bij de Hommel en bij de brug in Aarle-Rixtel. Hier zijn verbeteringen nodig voor de fietsers, en die zijn kostbaar.

Fietspad Sonseweg

Het is mogelijk om dit project naar voren te halen. Echter het totaalplan is gebaseerd op beschikbare ambtelijke capaciteit en financiële middelen.

Marcel van der Heijden (CDA) refereert naar bladzijde 35 bij het programma gemotoriseerd verkeer over een onderzoek naar een alternatieve ligging voor de N615. Hier werd de vergelijking gemaakt met de in het verleden onderzochte Ruit om Eindhoven. Hij vraagt wat de andere politieke partijen hiervan vinden. Als alle partijen tegen een alternatieve ligging zijn, heeft het geen zin om hier een studie voor uit te voeren.

Antwoord op vraag van dhr. Van der Heijden

Verplaatsen N615

De vergelijking van het verplaatsen van de N615 met de onderzochte Ruit gaat niet op. Het zoekgebied voor de verplaatsing is veel kleinschaliger en bovendien is de N615 niet bedoeld om bovenregionaal verkeer aan te trekken. Zie ook eerdere beantwoording op vraag van dhr. Van Heugten. Als een alternatieve ligging onbespreekbaar is, dan heeft het inderdaad geen zin om hier een studie voor uit te voeren. In dat geval zal de studie zich richten op de overgebleven oplossingsrichtingen.

Dhr. Van de Wijdeven (Partij Nieuw Laarbeek) vraagt of er wel goed gekeken is naar het autobezit en de groei ervan, zeker aangezien vijftigplussers het grootste deel van de auto's bezitten en de gemeente vergrijst, wat op lange termijn kan leiden tot minder autoverplaatsingen. Ook vraagt hij of er bij de Deense Hoek wel gekeken is of hier niet beter een verkeerslicht kan komen, in plaats van een rotonde.

Antwoorden op vragen van dhr. Van de Wijdeven

Groei autobezit

Ja, daar is naar gekeken. Het feit dat autobezit verder toeneemt, geeft alleen maar extra aanleiding om de alternatieven voor autogebruik verbeteren. We dreigen te afhankelijk te worden van de auto, wat grote gevolgen kan hebben voor groepen die geen auto kunnen/mogen rijden. Bovendien beschikken we niet over voldoende ruimte om alles op de auto in te richten, en komt de leefbaarheid in onze kernen verder onder druk te staan.

Uit data blijkt dat ouderen, zeker na pensionering, minder gaan autorijden en zich over veel kortere afstand verplaatsen. Echter, de schaa sprong in de regio zorgt ervoor dat er meer woningen en arbeidsplaatsen bij komen, wat leidt tot veel extra autoverplaatsingen de komende decennia. Dus de aanname dat het aantal autoverplaatsingen in de toekomst zal afnemen is onjuist. In een vergrijzende samenleving is het belangrijk dat mensen tot op late leeftijd zelfstandig bij voorzieningen, vrienden en familie kunnen komen. Daar spelen lopen, fietsen en het OV een cruciale rol in.

VRI Deense Hoek

Ja, hier is al uitgebreid naar gekeken. Uit het onderzoek blijkt dat een rotonde het verkeer goed kan afwikkelen, ook in de toekomstige situatie met mogelijk meer verkeer.