

Mobiliteitsvisie
Gemeente Laarbeek

DUURZAAM EN VEILIG BEREIKBAAR VOOR IEDEREEN

Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Nederland

+31 (0) 24 420 00 65
info@studioverbinding.nl
www.studioverbinding.nl

Kvk nr. 71384243
BTW nr. NL858694906B01
IBAN: NL44 INGB 0652 1725 20

Hoofdstuk 1

§1.1 Voorwoord
§1.2 Waarom deze mobiliteitsvisie?
§1.3 Laarbeek: (Water)poort van de Peel
§1.4 Procesaanpak
§1.5 Positionering
§1.6 Leeswijzer

1 Inleiding

1.1 Voorwoord

Laarbeek; Waterpoort van de Peel

Onze mooie gemeente wordt gekenmerkt door haar twee kruisende kanalen en vele bruggen. Ook twee provinciale wegen, de N279 en de N615, ontmoeten elkaar op ons grondgebied. Met een strategische ligging binnen de Brainport-regio en nabij Veghel heeft Laarbeek veel te bieden. Deze unieke ligging zorgt echter niet alleen voor kansen, maar stelt ons ook voor aanzienlijke mobiliteitsuitdagingen.

De verwachting is dat er in Zuidoost-Brabant tot 2040 wel zeventigduizend arbeidsplaatsen, honderdduizend woningen en honderden hectares bedrijventerrein zullen bijkomen: duizelingwekkende aantallen. Goede mobiliteit is dan ook essentieel voor het economisch succes van de regio, maar ook om prettig te wonen en gemakkelijk naar het werk te kunnen reizen.

Op het moment van schrijven zijn we als gemeente druk in de weer met plannen voor de aanleg van drie snelfietspaden en grootschalige ingrepen aan twee provinciale wegen en diverse kruispunten. Het doel hiervan is niet alleen om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om de negatieve effecten van verkeer op onze leefomgeving te beperken.

Onze uitdagingen op het gebied van mobiliteit vragen om een integrale en programmatische aanpak. Simpele oplossingen zoals drempels en bloembakken zijn niet langer toereikend. Het opstellen en vaststellen van deze mobiliteitsvisie is dan ook een belangrijke stap om Laarbeek bereikbaar te houden, nu én in de toekomst.

Ron van den Berkmortel
Wethouder Mobiliteit

1.2 Waarom deze mobiliteitsvisie?

Met de invoering van de omgevingswet dient iedere gemeente een omgevingsvisie op te stellen. Een omgevingsvisie beschrijft de samenhang tussen de thema's ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed en schept een integraal beeld van de maatschappelijke opgaven van de gemeente. Op 9 december 2021 is onze omgevingsvisie voor het buitengebied – 'Zonder ruimte geen beweging' – vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie voor de kernen moet nog geschreven worden.

In beide omgevingsvisies speelt mobiliteit een grote rol. Het verbindt bestemmingen in de openbare ruimte met elkaar én met onze inwoners. Bovendien is het onderwerp continu in beweging dankzij trends en maatschappelijke ontwikkelingen. Mobiliteit is ook een onderwerp dat onze inwoners iedere dag ervaren wanneer zij naar werk, school, sport of supermarkt gaan. En zij merken het dus ook direct in hun leefgenot wanneer het mobiliteitssysteem niet naar behoren werkt.

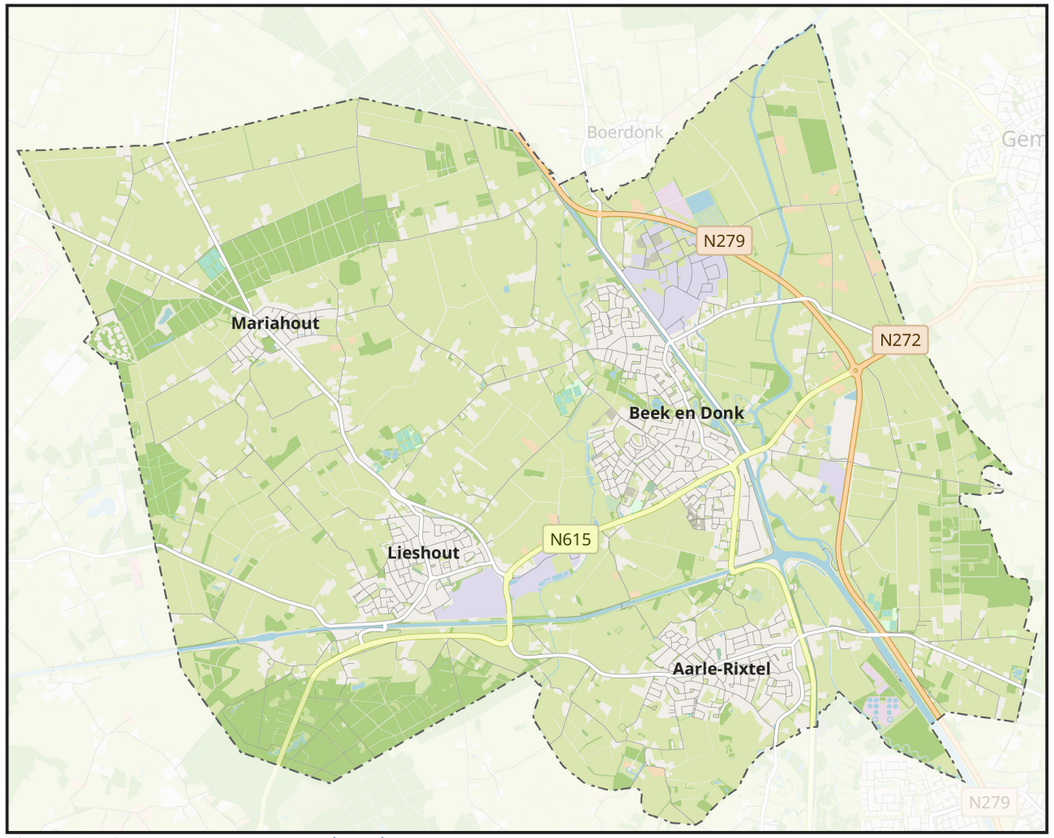
Mobiliteit, en de gevolgen ervan, gaat iedereen aan. En de dynamische regio waar we ons in bevinden vraagt om een integrale aanpak en toekomstbestendige strategie om bestaande én toekomstige opgaven aan te pakken. Daarom heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om een integrale verkeersstudie uit te voeren, waar de mobiliteitsvisie een onderdeel van is.

Waar gaat de visie over?

Deze visie biedt inzicht in de knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit en verkeer, zowel binnen de gemeentegrenzen als regiobreed. We hanteren een toekomstgerichte blik op mobiliteit en bouwen verder op drie overkoepelende kernthema's die naar voren komen in het coalitieakkoord, de duurzaamheidsagenda en de omgevingsvisie buitengebied, te weten:

- **Verkeersveiligheid;**
- **Bereikbaarheid;**
- **Leefbaarheid.**

Voor ieder thema stellen we ambities op. Dit doen we door te bekijken waar we nu staan, en waar we heen willen. Zonder te dromen kom je immers niet waar je wilt zijn. Ook toekomstige ontwikkelingen, zowel binnen als buiten onze gemeente, spelen daar een rol in. We kijken daarbij naar de periode tot 2040. De ambities die we in deze visie opstellen, werken we later uit in het mobiliteitsplan. Daarin nemen we specifieke maatregelen op waarmee we gefaseerd toewerken naar onze ambities.



Figuur 1.1: De gemeente en onze dorpskernen

1.3 Laarbeek: (Water)poort van de Peel

Kenmerkend voor onze gemeente is de centrale ligging in een groen en waterrijk buitengebied, dat op een steenworp afstand ligt van stedelijke centra zoals Eindhoven en Helmond. Deze ligging biedt niet alleen rust en ruimte, maar ook uitstekende verbindingen met de omgeving. De aanwezigheid van belangrijke (water)wegen zoals de Zuid-Willemsvaart, het Wilhelminakanaal, de N272, N279 en N615, maakt dat Laarbeek onlosmakelijk verbonden is met de regio. Tegelijkertijd brengt deze ligging complexe vraagstukken met zich mee op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Verkeersveiligheid

De landelijke verkeersveiligheidscijfers laten een zorgwekkende ontwikkeling zien: In 2022 was het aantal verkeersdoden 27% hoger dan het jaar ervoor, en bereikte daarmee het hoogste aantal sinds 2008[1]. De stijging van het aantal verkeersdoden is vooral terug te zien onder fietsers (hoogste aantal sinds het begin van de registratie in 1996) en 75-plussers (stijging van 59% sinds 2021). Het aantal ongevallen en gewonden laat een vergelijkbare ontwikkeling zien.

Op gemeentelijk niveau zien we de landelijke trend gelukkig niet zo sterk terug, maar mede dankzij vergrijzing ligt dit risico wel op de loer: Uit onze woonvisie ‘Beleidskader Wonen 2023’ blijkt namelijk dat het aantal 70-plussers in onze gemeente groeit naar 24% van het totaal aantal inwoners in 2035.

Wij vinden het belangrijk dat deze inwoners zo lang mogelijk zelfstandig en op een veilige manier mobiel blijven. Daarom zetten we ons in om de trend in ongevallencijfers te voorkomen én om te keren. Dat vraagt om een adequate aanpak van gevaarlijke knelpunten, verbetering van de fietsinfrastructuur en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers. In deze mobiliteitsvisie werken we daarom uit hoe we ervoor kunnen zorgen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen.

Bereikbaarheid

Onze kernen en buurtschappen moeten goed bereikbaar zijn voor al onze inwoners, van jong tot oud. Van voetpaden tot OV-voorzieningen en van bruggen tot kruisingen: Reizen binnen en naar Laarbeek moet soepel verlopen, ongeacht de persoon, locatie en het vervoersmiddel. Momenteel zien we echter verkeersknelpunten ontstaan op ons grondgebied, waarvan een aantal het gevolg is van regionale (verkeers) problematiek.

Daarnaast groeit het belang van bereikbare kernen en bestemmingen voor minder mobiele inwoners. We zagen eerder al dat de vergrijzing in onze gemeente doorzet: de samenstelling van onze inwoners verandert dus, wat betekent dat ook de behoeften veranderen. Het is belangrijk dat ons mobiliteitssysteem zich aanpast aan die veranderende behoeften en samenstelling.

Door deze demografische ontwikkeling komt er nog meer druk te liggen op de bereikbaarheid van faciliteiten in de kernen. Het is essentieel dat cruciale voorzieningen, zoals de supermarkt, huisarts, school, kerk en bushalte, voor iedereen toegankelijk blijven. Door de verschraling van het OV-netwerk in en rondom Laarbeek staat de bereikbaarheid voor bepaalde doelgroepen, met name zij die niet over een auto of rijbewijs beschikken, onder druk. Het is voor hen daardoor niet altijd mogelijk om zelfstandig bij deze bestemmingen te komen.

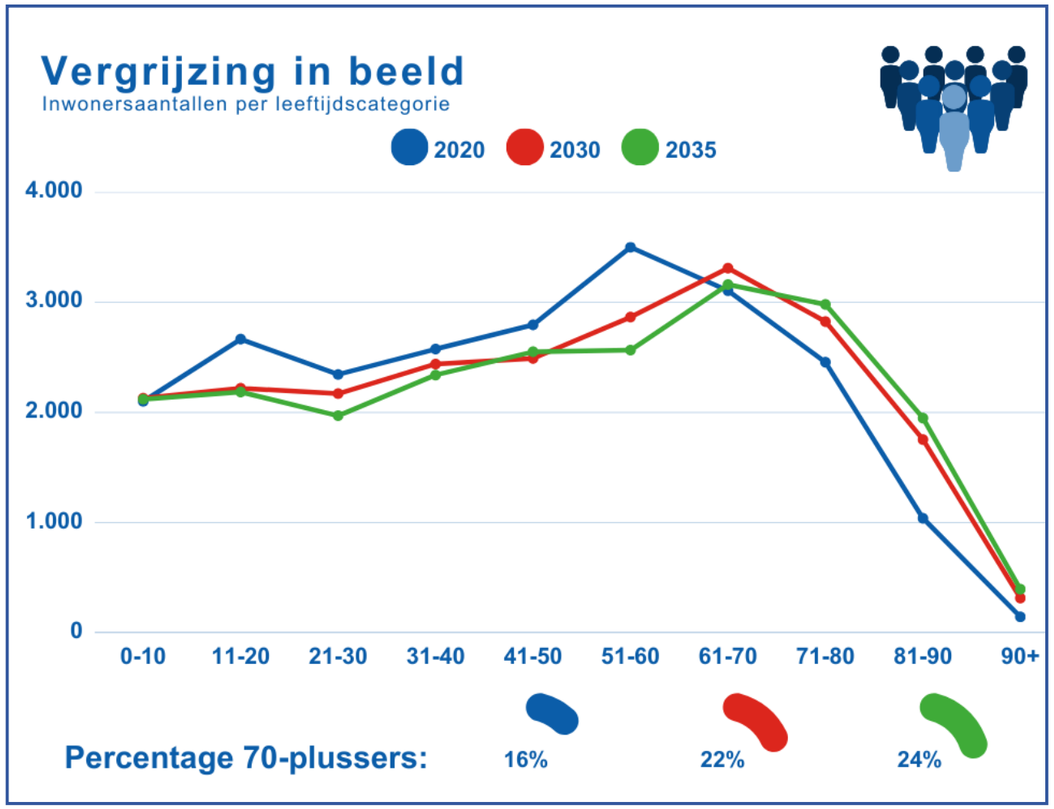
[1] Bron: CBS, 2023 (https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/35/verkeersdoden-2022)

Leefbaarheid

De gemeente Laarbeek biedt inwoners een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, en die willen we blijven verbeteren. We hechten veel waarde aan het gezond en rustig kunnen leven en bewegen. Het beperken van verkeersoverlast in de dorpskernen is daarom een belangrijke ambitie in het bestuursakkoord (‘Samen aan zet, 2022-2026’) en een terugkerend thema in beleidsdocumenten.

De provinciale wegen die langs en door onze gemeente lopen, vervullen een essentiële rol in de verplaatsingen van onze inwoners en regionale forenzen. Tegelijkertijd zien we dat deze wegen tegen hun limieten aanlopen. Overlast als gevolg hiervan vormt een aanzienlijke bron van ergernis binnen de dorpskernen.

Bovenregionale samenwerking is noodzakelijk om deze problematiek aan te pakken en de leefbaarheid in de dorpskernen te verbeteren. Het verbeteren van de leefbaarheid binnen de gemeente past ook in bredere zin in de ontwikkelingen rond dit onderwerp, waarbij er meer aandacht is voor de negatieve bijkomstigheden van gemotoriseerd verkeer. Relevante thema’s hierbij zijn: het verbeteren van de luchtkwaliteit, het efficiënter benutten van de beschikbare ruimte, het verbeteren van het straatbeeld én het stimuleren van duurzame en gezonde vervoersmiddelen. In ons bestuursakkoord hebben we daarom de ambitie opgenomen om bestaande knelpunten op te lossen en overlast door verkeer te voorkomen. Het stimuleren van fietsverkeer speelt daar een belangrijke rol in.



Figuur 1.2: Bevolkingsprognoses per leeftijdscategorie. Data uit: Prognose bevolkings- en woningbehoefte Noord-Brabant 2020, eigen bewerking.

1.4 Procesaanpak

Onze ligging vlakbij economische en demografische groeikernen leidt ertoe dat we met veranderingen te maken krijgen. Woningbouw, groei van werkgelegenheid en ontwikkelingen op het gebied van technologie, maatschappij en klimaat hebben weerslag op ons dagelijkse leven. Al deze ontwikkelingen in onze kleine maar levendige gemeente vragen om een integrale kijk op mobiliteit binnen de gemeente, maar ook daarbuiten – nu en in de toekomst. Dat bereiken we alléén door betrokkenen vanuit verschillende perspectieven aan het woord te laten.

Dit document is daarom tot stand gekomen door:

- In gesprek te gaan met de **lokale gebruikers**, zoals bijvoorbeeld de dorpsraden, ondernemers en de gemeenteraad; lokale experts die dagelijks van, naar en binnen de gemeente reizen. Zo krijgen we een goed beeld van de knelpunten en kansen die men in het dagelijks leven ervaart.
- Rekening te houden met **maatschappelijke ontwikkelingen, ruimtelijke trends en databronnen** met informatie over de (huidige en toekomstige) verkeerssituatie. Daarmee sluit de visie naadloos aan bij de behoefte van onze inwoners én is deze toekomstbestendig.
- In gesprek te gaan met onze **buurgemeenten**. Zij bevinden zich in dezelfde, snel ontwikkelende regio en hebben vaak te maken met vergelijkbare uitdagingen en ambities. Daar kunnen we enerzijds van leren, en anderzijds levert dit mogelijk koppelkansen op.
- De **regionale ontwikkelingen** onder de loep te nemen, en vooral te focussen op de gevolgen die deze mogelijk hebben op (mobiliteit in) Laarbeek. Daarbij kijken we niet alleen naar de toekomstige situatie waarbij alles loopt zoals we nu voorspellen, maar houden we ook rekening met mogelijke afwijkingen op die plannen.

1.5 Positionering

Bij de totstandkoming van deze visie is een aantal kaders relevant om te vermelden. Als aantrekkelijke woongemeente in een dynamische omgeving bevindt Laarbeek zich in een spanningsveld tussen de ambities van haarzelf en de regio. In dit document verenigen we de volgende ambities:

- **Grensoverschrijdende vraagstukken** – Mobiliteit en bereikbaarheid in Laarbeek is niet los te zien van de regionale dynamiek. Door grensoverschrijdende vraagstukken op het gebied van verkeer en mobiliteit eigen te maken, creëren we kansen om deze knelpunten regiobreed en in samenwerking met omliggende gemeenten effectief aan te pakken. Een concreet voorbeeld hiervan is de N279: een belangrijke noord-zuidroute langs de gemeentegrens van Laarbeek. Het wegbeheer is in handen van de provincie, maar de werking van deze weg heeft veel invloed op de leefbaarheid in de dorpen en buurtschappen binnen onze gemeente. Een vergelijkbaar vraagstuk zien we bij de N615, die van oost naar west door de gemeente loopt.
- **Bestaande regionale ambities** – Met de geplande schaalsprong van de Metropoolregio Eindhoven (MRE), de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, de Regionale Mobiliteitsvisie én de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant is onze regio volop in beweging. Het zijn stuk voor stuk ontwikkelingen die een grote invloed hebben op toekomstige verkeersstromen binnen én door onze gemeente. We zoeken daarom aansluiting bij deze regionale ambities én houden rekening met de gevolgen die het (gedeeltelijk) waarmaken van deze ambities mogelijk heeft voor onze eigen opgave.
- **Gemeentelijke vraagstukken** – Vraagstukken waarvan zowel de herkomst als oplossing binnen de gemeentegrenzen ligt, en waarvan alle wegen in ons eigen beheer zijn.

1.6 Leeswijzer

We starten in hoofdstuk 2 met een uiteenzetting van de belangrijkste bevindingen uit onze gesprekken met bewoners, ondernemers en de gemeenteraad, gevolgd door een analyse en duiding van de beschikbare data. In hoofdstuk 3 gaan we dieper in op bestaande regionale ambities en lopende ontwikkelingen, en de onderlinge relatie tussen deze onderwerpen. In hoofdstuk 4 richten we ons op de vraag: Wat willen we bereiken? Onze ambities vangen we in wensbeelden voor de toekomst, die het gewenste netwerk op het gebied van lopen, fietsen, OV en gemotoriseerd verkeer tonen.



Hoofdstuk 2



§2.1 Hoe ervaren gebruikers mobiliteit in Laarbeek?
§2.2 Welke verplaatsingen zijn belangrijk voor onze inwoners?
§2.3 Welke vervoersmiddelen gebruiken onze inwoners (en waarom?)
§2.4 Hoe ontwikkelt de verkeersveiligheid zich?

2 Wat is ons vertrekpunt?

Iedere visie kent een vertrekpunt. Voordat we de route naar ons wensbeeld kunnen bepalen, moeten we weten waar we nu staan. Daarom starten we deze analyse met de belangrijkste onderwerpen die naar voren kwamen in onze gesprekken met lokale stakeholders en de gemeenteraad.

Vervolgens analyseren we de mobiliteitsbehoeften en -gewoonten van onze inwoners aan de hand van de beschikbare mobiliteitsdata: Welke routes leggen zij af? Welke vervoersmiddelen gebruiken zij hiervoor (en waarom)? En laat de data nog andere aandachtspunten zien voor de kernthema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid?

2.1 Hoe ervaren gebruikers mobiliteit in Laarbeek?

Het identificeren van bestaande knelpunten (verschil tussen huidige situatie en het wensbeeld) is een belangrijke eerste stap in deze analyse. Om deze knelpunten te identificeren, zijn we in gesprek gegaan met lokale stakeholders (dorpsraden, ondernemers en belangenorganisaties) en de gemeenteraad. Hun dagelijkse ervaringen zijn erg waardevol om de huidige situatie in kaart te brengen. In dit hoofdstuk presenteren we de meest genoemde en voornaamste bevindingen.



Verkeersveiligheid

Woon-schoolverkeer

Betrokkenen noemen verkeersveiligheid in schoolomgevingen als aandachtspunt. Zij constateren hier steeds vaker 'asociaal' rijgedrag, zoals te hard rijden en foutief parkeren, en zien dat basisschoolkinderen steeds vaker met de auto naar school worden gebracht. De haast van de ouders bij het brengen en halen van kinderen leidt tot onveilige situaties, voornamelijk voor lopende en fietsende kinderen.

Naast een veilige schoolomgeving zijn veilige schoolroutes belangrijk, ook richting de middelbare scholen. De oversteek van de N615 vanuit de wijk de Beekse Akkers, de 'Bavaria-rotonde' (N615 – Provinciale weg – De Stater), de schoolroutes richting het Knippenbergcollege en het Carolus College én de nabijgelegen brug over het Wilhelminakanaal worden genoemd als gevaarlijke situaties.

Landbouwverkeer

De aanwezigheid van landbouwverkeer is onlosmakelijk verbonden met onze gemeente. De laatste jaren zijn landbouwvoertuigen breder en zwaarder geworden, en betrokkenen maken zich mede door deze ontwikkeling zorgen om de veiligheid van (recreatief) fietsverkeer in het buitengebied. Op smalle wegen zonder fietsvoorzieningen zijn fietsers extra kwetsbaar en voelen zij zich onveilig.

Bovendien rijdt landbouwverkeer nu nog te vaak door de dorpskernen. Hier is de ruimte beperkt en is het aandeel fietsers en voetgangers relatief hoog. De aanwezigheid van landbouwverkeer in deze omgeving is dan ook onwenselijk. Daarentegen geven bestuurders van landbouwvoertuigen aan dat zij, mede doordat (provinciale) wegen afgesloten of niet goed ingericht zijn voor landbouwverkeer, niet altijd een alternatief hebben. In sommige gevallen worden zij dus gedwongen om door de dorpskern te rijden.

Bereikbaarheid

Doorstroming hoofdwegenstructuur

Verschillende betrokkenen noemen de bereikbaarheid en doorstroming van de hoofdwegenstructuur (A50, A270, N279, N272 en N615) en de gemeentelijke hoofdwegen als cruciaal aandachtspunt. Laarbeek moet van buitenaf, maar ook tussen de kernen, goed bereikbaar zijn. Die bereikbaarheid staat momenteel onder druk op bijvoorbeeld de Beekse Brug, de rotonde N272-N279, kruising Deense Hoek-N615 en de brug bij Aarle-Rixtel. Bovendien verwachten betrokkenen dat deze uitdaging de komende jaren groeit vanwege de groeiambities van onze regio. Daarmee neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe.

Fietsgebruik

Fietsen leeft in de regio én in onze gemeente. Betrokkenen waarderen de aanwezigheid en kwaliteit van recreatieve fietsroutes. Bovendien heerst er een breed draagvlak onder de betrokkenen om meer in te zetten op de fietsbereikbaarheid, bijvoorbeeld door het realiseren van nieuwe (door)fietsroutes en het verbeteren van bestaande fietsroutes. Daarbij wordt als aandachtspunt genoemd de doorfietsroutes ook daadwerkelijk als een netwerk te beschouwen en niet als losse routes. De routes dienen barrières zoals verkeerslichten, bruggen en kruisingen zoveel mogelijk te vermijden. De verkeerssituaties bij de bruggen in Beek en Donk en Aarle-Rixtel vindt men problematisch.

Betrokkenen geven de voorkeur aan fietsverbindingen die niet door de dorpen heen gaan, maar die wel goede aansluitingen bevatten van en naar de kernen. Hierbij vraagt men aandacht voor het bieden van een veilige en prettige positie aan de fietser (ook in het buitengebied). Op hoofdroutes zien veel betrokkenen de fiets bij voorkeur voorrang krijgen op gemotoriseerd verkeer om fietsgebruik te stimuleren.

Openbaar vervoer

Gebruikers zien het openbaar vervoer in de huidige vorm niet als een realistisch of aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dit komt doordat:

- Reistijden bijna altijd veel langer zijn dan met de auto;
- Een OV-verbinding met Veghel ontbreekt;
- Het overstappen tussen lijnen en de frequentie (vaak maximaal één keer per uur) het gebruik van OV onaantrekkelijk maakt;
- De bus via dezelfde route rijdt als autoverkeer, en daarbij dezelfde knelpunten en vertragingen tegenkomt;
- Belangrijke (werk)bestemmingen zoals bedrijventerreinen niet altijd goed te bereiken zijn met het openbaar vervoer.

Ook de gemeenteraad signaleert bovenstaande problemen met het openbaar vervoer, en ziet een belangrijke rol voor deze modaliteit weggelegd in het verbeteren van de bereikbaarheid van Laarbeek. Het stimuleren van openbaar vervoer kan daarmee rekenen op brede steun, zowel maatschappelijk als politiek.

Leefbaarheid

Verkeersoverlast

Een veel terugkerend thema in de gesprekken is sluipverkeer (en de bijbehorende negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling). Onder sluipverkeer verstaan we het doorgaande verkeer dat eigenlijk via de hoofdwegen zou moeten rijden, maar om drukte te ontwijken via de dorpen of andere wegen rijdt die hiervoor niet bedoeld of ontworpen zijn. Dit komt zowel in bebouwd gebied als in het buitengebied voor. In alle dorpskernen ervaren bewoners overlast van dit verkeer en ook de politiek ziet dit als één van de belangrijkste onderwerpen. Naast autoverkeer gaat het ook om landbouwverkeer.

Een veel genoemde oorzaak voor de verkeersoverlast is het vastlopen van verkeer op de hoofdwegen, maar er is ook nog veel onduidelijk over het sluipverkeer dat door de kernen gaat. Er is behoefte aan inzicht waar dit verkeer vandaan komt, waar het naar toe gaat en hoeveel overlast (geluid, uitstoot, trillingen, filevorming, verkeersveiligheidsproblemen) het veroorzaakt.

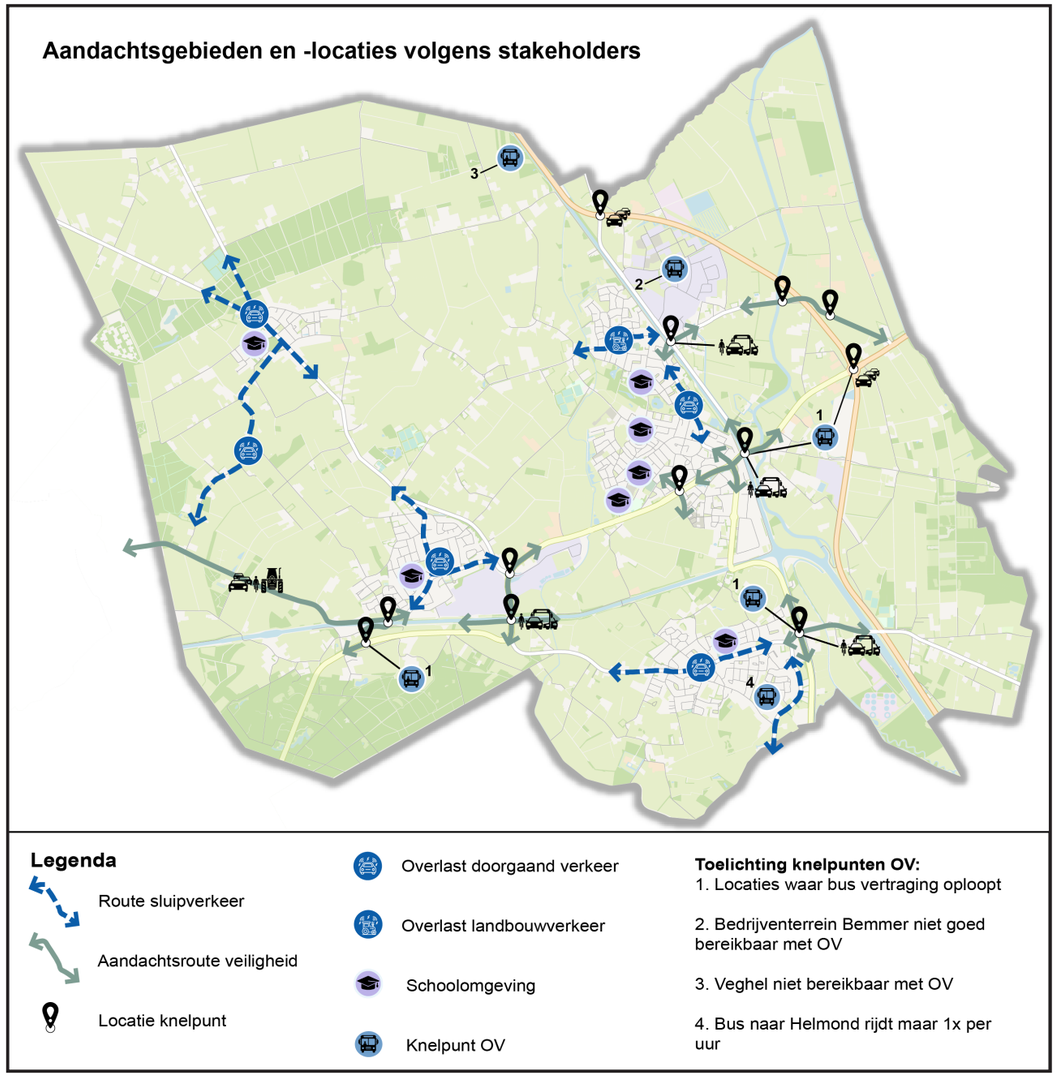
Over de oplossingsrichtingen zijn de betrokkenen verdeeld: Sommige partijen zijn van mening dat de bestaande wegenstructuur al voldoende alternatieven biedt om de dorpskernen te vermijden. Naast de genoemde rijks- en provinciale wegen gaat het dan om de Sonseweg, Oranjelaan en Kanaaldijk. Het aanpakken van bestaande knelpunten om de doorstroming op deze wegen te verbeteren kan hierbij een goede oplossingsrichting bieden zolang dit niet leidt tot het aantrekken van extra verkeer. Anderen zien juist in het realiseren van nieuwe verbindingen een noodzakelijke oplossingsrichting.

Naast het verbeteren van de hoofdwegenstructuur zien betrokkenen een oplossingsrichting in het verkeersluw maken van de kernen en het faciliteren van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Daarbij zijn verkeersremmende maatregelen zoals bloembakken en drempels niet altijd voldoende effectief om dit te bewerkstelligen en brengen zij tevens andere nadelen met zich mee.

Overzicht

De overzichtskaart hiernaast toont de meestgenoemde aandachtspunten voor specifieke locaties in onze gemeente. De kaart biedt een goed overzicht van onderwerpen die leven onder onze inwoners, en waar deze mobiliteitsvisie in ieder geval over moet gaan.

De kaart laat ook zien dat de kernthema's (verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid) niet zomaar los van elkaar kunnen worden gezien. Een probleem binnen het ene kernthema kan immers gevolgen hebben voor een ander kernthema (denk aan de relatie tussen de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de kernen). En bovendien kan een specifiek onderwerp componenten bevatten van meerdere kernthema's (denk aan de verkeerssituaties bij de bruggen).



Figuur 2.1: Overzicht aandachtspunten volgens stakeholders (eigen ontwikkeling).

2.2 Welke verplaatsingen zijn belangrijk voor onze inwoners?

Eén van de doelen van deze mobiliteitsvisie is dat het toekomstige mobiliteitssysteem aansluit bij de behoeften van onze inwoners. Daarom kijken we naar de verplaatsingen die voor hen belangrijk zijn.

Figuur 2.2 laat de zes belangrijkste verplaatsingen zien voor onze gemeente op een gemiddelde werkdag. Het gaat hierbij om alle verplaatsingen, in beide richtingen en voor alle vervoersmiddelen. De data is afkomstig uit het verkeersmodel Brabants Brede Model Aanpak (BBMA).

Logischerwijs zien we een sterke relatie met nabijgelegen steden en dorpen. Van de in totaal ca. 59.000 dagelijkse verplaatsingen van en naar andere gemeenten gaan er ongeveer 46.000 naar één van onze buurgemeenten of de gemeente Eindhoven (bijna 80%). Het gaat om de verbindingen:

- **Laarbeek – Helmond (16.700 verplaatsingen);**
- **Laarbeek – Meierijstad (9.450);**
- **Laarbeek – Gemert-Bakel (6.800);**
- **Laarbeek – Eindhoven (6.050);**
- **Laarbeek – Nuenen c.a. (3.500);**
- **Laarbeek – Son en Breugel (3.350).**

Vanwege de ligging van onze gemeente (ten opzichte van Eindhoven, Gemert en Helmond) is er ook een aantal verplaatsingen dat de gemeente Laarbeek kruist. De drie belangrijkste zijn:

- **Gemert-Bakel – Helmond (12.000);**
- **Meierijstad – Helmond (4.300);**
- **Gemert-Bakel – Eindhoven (2.450).**

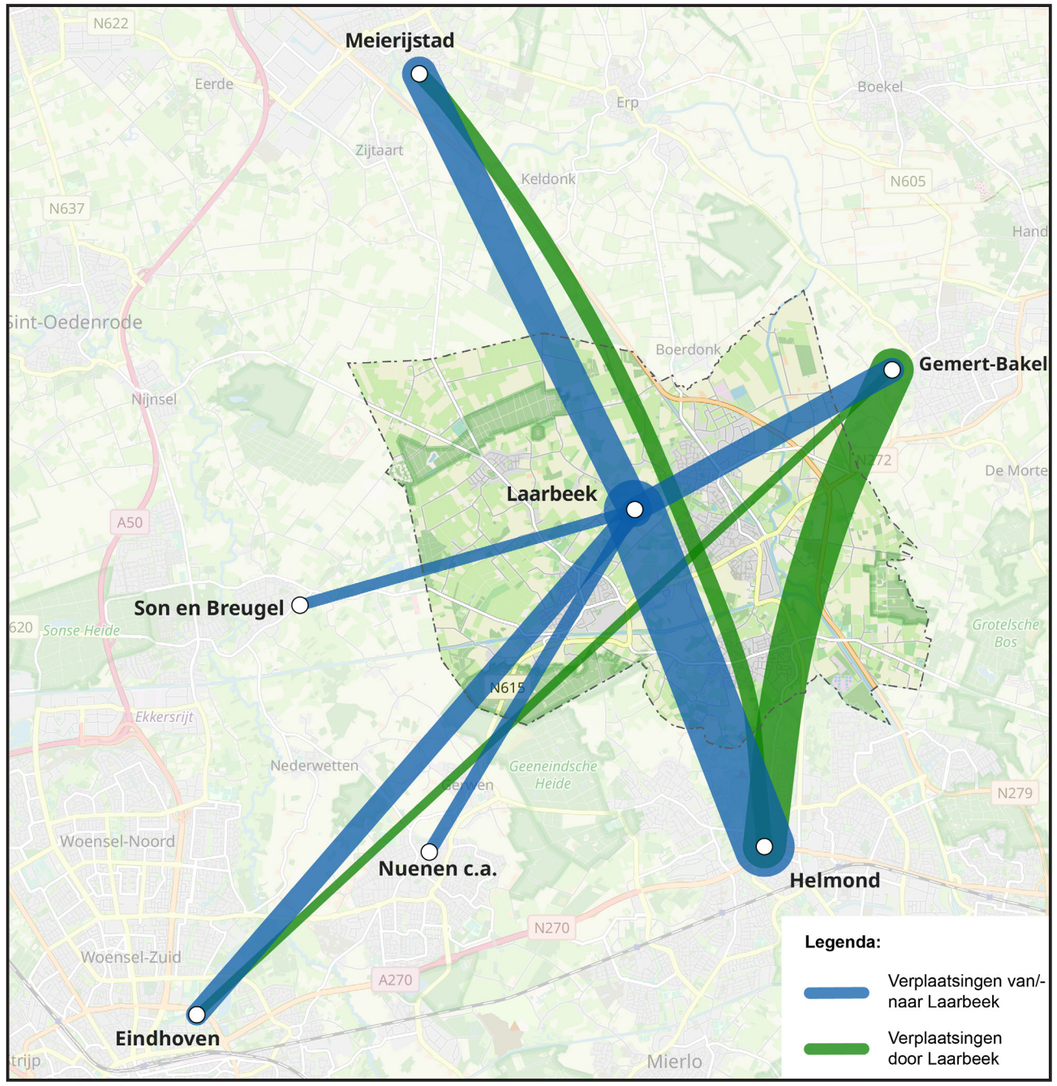
Wat valt op?

Uit de data blijkt dat onze inwoners in eerste instantie het meest georiënteerd zijn op Helmond. Ook valt op dat, ondanks de grootte van een kern als Eindhoven, onze inwoners (iets) meer op Meierijstad (met name Veghel) en Gemert-Bakel georiënteerd zijn. Ook de doorgaande verplaatsingen, bijvoorbeeld van en naar Gemert-Bakel, vertonen een sterke relatie met Helmond.

Dit zijn interessante bevindingen, omdat het regionale mobiliteitssysteem momenteel juist heel erg is toegespitst op Eindhoven. Het huidige systeem sluit daarmee niet goed aan bij de daadwerkelijke verplaatsingsbehoefte, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid. In onze gemeente zien we dit bijvoorbeeld terug in de busdiensten, die vooral van en naar Eindhoven rijden, maar veel minder frequent naar Helmond.

De data laat daarnaast zien dat de dagelijkse verplaatsingen binnen onze eigen gemeente, dus binnen en tussen de dorpskernen, misschien nog wel het belangrijkst zijn:

- **Laarbeek – Laarbeek (40.600).**



Figuur 2.2: De belangrijkste verplaatsingen op een gemiddelde werkdag van, naar en door de gemeente Laarbeek (bron: eigen ontwikkeling, op basis van data verkeersmodel – BBMA).

2.3 Welke vervoersmiddelen gebruiken onze inwoners (en waarom)?

Figuur 2.3 laat zien welke vervoerswijzen onze inwoners gebruiken om bij hun bestemming te komen (ook wel de 'modal split' genoemd). In de data wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer[2].

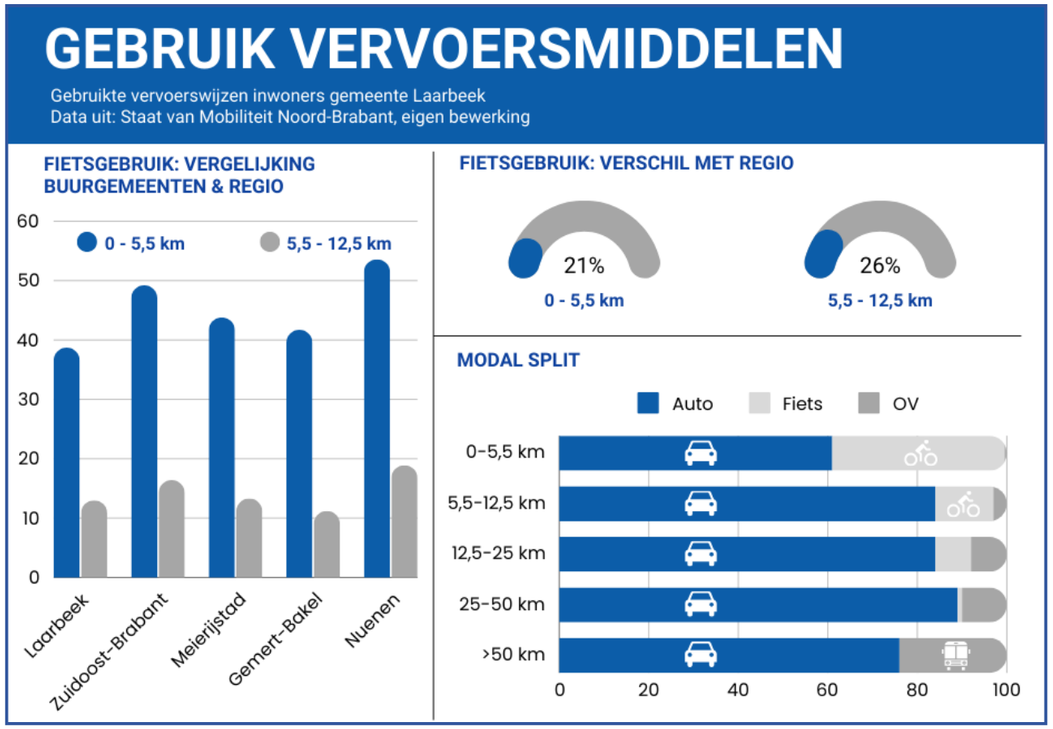
Auto dominant

Uit de data blijkt dat de auto voor alle afstanden het meest gebruikte vervoersmiddel is. Dit is ook zo voor korte afstanden (< 5,5 km); ritten die grotendeels of helemaal binnen de gemeentegrenzen plaatsvinden. Ongeveer 61% van deze verplaatsingen wordt met de auto gedaan. Onze gemeente ligt tussen belangrijke verkeersaders zoals de N272, N279 en de N615, die een belangrijke rol spelen in verplaatsingen op lokaal en regionaal niveau. Iedere afzonderlijke kern én alle bestemmingen in omliggende kernen zijn dus goed met de auto te bereiken.

Laag fietsgebruik

In vergelijking met omliggende gemeenten en de regio Zuidoost-Brabant is het fietsgebruik op afstanden tot 5,5 km in Laarbeek relatief laag. Op afstanden van 5,5 tot 12,5 km is het fietsgebruik vergelijkbaar met buurgemeente Meierijstad en iets hoger dan in Gemert-Bakel, maar bij deze afstanden is het verschil met de rest van de regio nog wel erg groot; het fietsgebruik ligt in onze gemeente 26% lager.

Om een eerlijke vergelijking mogelijk te maken zijn in het fietsgebruik van de regio Zuidoost-Brabant de gemeenten Eindhoven en Helmond niet meegeteld. Het fietsgebruik in dit soort stedelijke omgevingen ligt immers van nature hoger vanwege de nabijheid van voorzieningen, waardoor verplaatsingen gemiddeld over een kortere afstand plaatsvinden en de fiets vaker een logischere keuze is.

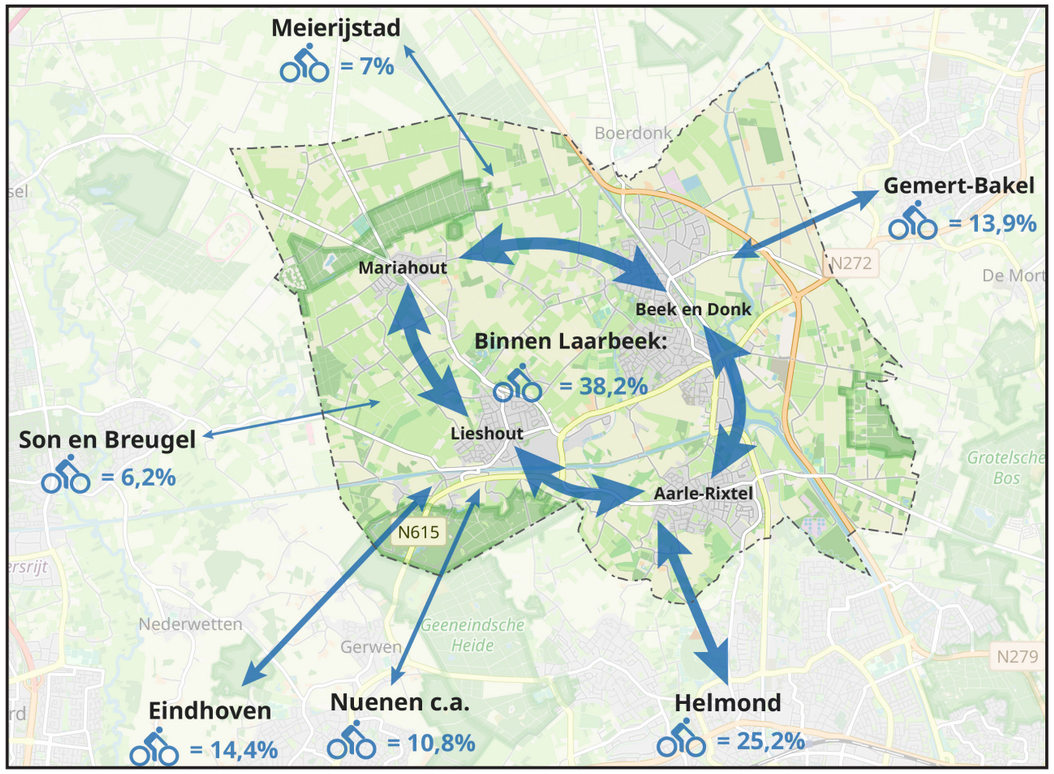


[2] Onder de categorie 'fietsers' worden ook bromfietsers gerekend. De data bevat geen aparte informatie over voetgangers.

Onbenut fietspotentieel

Aan het begin van dit hoofdstuk hebben we gezien dat onze inwoners zich vooral binnen onze eigen regio verplaatsen. Figuur 2.4 laat het fietsgebruik voor deze verplaatsingen zien. Als we dit fietsgebruik vergelijken met het gemiddelde fietsgebruik van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad, dan zien we dat het fietsgebruik voor ritten binnen Laarbeek net iets lager ligt dan het landelijke gemiddelde (= 39,6%)[3].

Ook het fietsgebruik naar omliggende gemeenten blijft achter op het landelijke gemiddelde voor vergelijkbare verplaatsingen. Alleen het fietsgebruik tussen Laarbeek en Helmond is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde voor verplaatsingen over deze afstand. Er is dus nog veel fietspotentie, met name voor middellange en lange verplaatsingen (5,5 – 15 km).



Figuur 2.4: Fietsgebruik voor verplaatsingen binnen Laarbeek en van/naar nabijgelegen gemeenten.
Bron: Staat van Mobiliteit Noord-Brabant, eigen bewerking

[3] Bron: Mobiliteitsgedrag naar stedelijkheid (CBS, 2016)

OV-aanbod is beperkt...

De belangrijkste busverbindingen in onze gemeente zijn de reguliere lijnen 25 (Gemert – Helmond), 321 (Gemert – Eindhoven) en 322 (Uden – Eindhoven). Deze lijnen verbinden de kern van Beek en Donk met de kernen Eindhoven, Helmond en Gemert. Aarle-Rixtel heeft hierdoor een verbinding met Helmond en Gemert. En Lieshout beschikt over een busverbinding (vanaf de rand van het dorp) met Gemert en Eindhoven. Ook rijden er twee buurtbussen (lijn 259 en 261) die de kleinere kernen met elkaar verbinden (zie figuur 2.5).

In het busnetwerk valt op dat een (directe) OV-verbinding van en naar Veghel ontbreekt. Bovendien is er vanuit Aarle-Rixtel geen directe verbinding richting Nuenen en Eindhoven. Lieshout kent geen directe verbinding met Helmond. En Mariahout is helemaal niet aangesloten op het reguliere busnetwerk. Nu is de reistijd vanaf het centrum van onze kernen naar omliggende kernen in alle gevallen minstens twee keer zo lang als met de auto. Uitschieters zijn logischerwijs de verbindingen met Veghel en tussen Aarle-Rixtel en Nuenen.

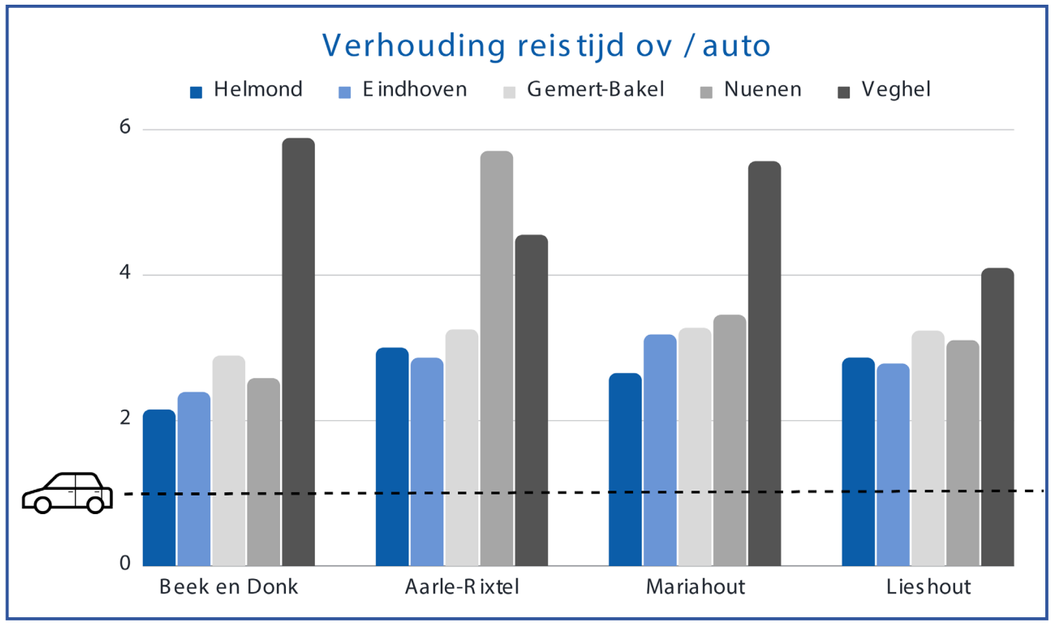


Figuur 2.5: Busnetwerk gemeente Laarbeek (eigen ontwikkeling).

... én onaantrekkelijk

De reistijd-verhouding tussen OV en auto is nog veel meer in het voordeel van de auto wanneer de herkomst of bestemming niet nabij een busstation ligt. Dit is bijvoorbeeld zo in Lieshout, waar de bushalte voor lijnbussen aan de rand van het dorp ligt. Ook het westelijke en noordelijke deel van Beek en Donk (bedrijventerrein Bemmer) liggen relatief ver van een bushalte. En dat geldt ook voor het westelijke deel van Aarle-Rixtel, terwijl de bus in het oostelijke gedeelte binnen één kilometer vier keer halteert. De afweging tussen efficiëntie van busdiensten en nabijheid van haltes lijkt daarmee in geen van de kernen optimaal te zijn. De huidige focus op efficiëntie gaat ten koste van de OV-bereikbaarheid van de kernen.

De aantrekkelijkheid van het OV neemt verder af doordat bussen geen aparte voorzieningen of rijbanen hebben en gedurende de spits dus in dezelfde file staan als autoverkeer. Reistijden zijn daardoor lang én onbetrouwbaar. Naast de lange(re) reistijden werken ook de noodzaak tot overstappen tussen lijnen en de frequentie (in sommige gevallen maximaal één keer per uur, zoals tijdens avond- en nachtdienstregelingen) als een barrière. Voor de meeste verplaatsingen zijn de auto en de fiets dus aantrekkelijkere alternatieven. In de data zagen we dit al eerder terug; onze inwoners maken bijna geen gebruik van het OV voor afstanden tot 12,5 km.



Figuur 2.6: Verhouding reistijd ov/auto (uitgaande van 5 minuten voor- en natransport).
Data uit: Google Maps (eigen bewerking)

2.4 Hoe ontwikkelt de verkeersveiligheid zich?

Op het gebied van verkeersveiligheid sluiten we aan bij de provinciale doelstelling. Dat houdt in dat we streven naar nul verkeersslachtoffers. Om dat te bereiken, zetten we in op het oplossen van knelpunten én het voorkomen van ongevallen. Om potentiële ongevallenlocaties en risicothema's te identificeren, kijken we naar:

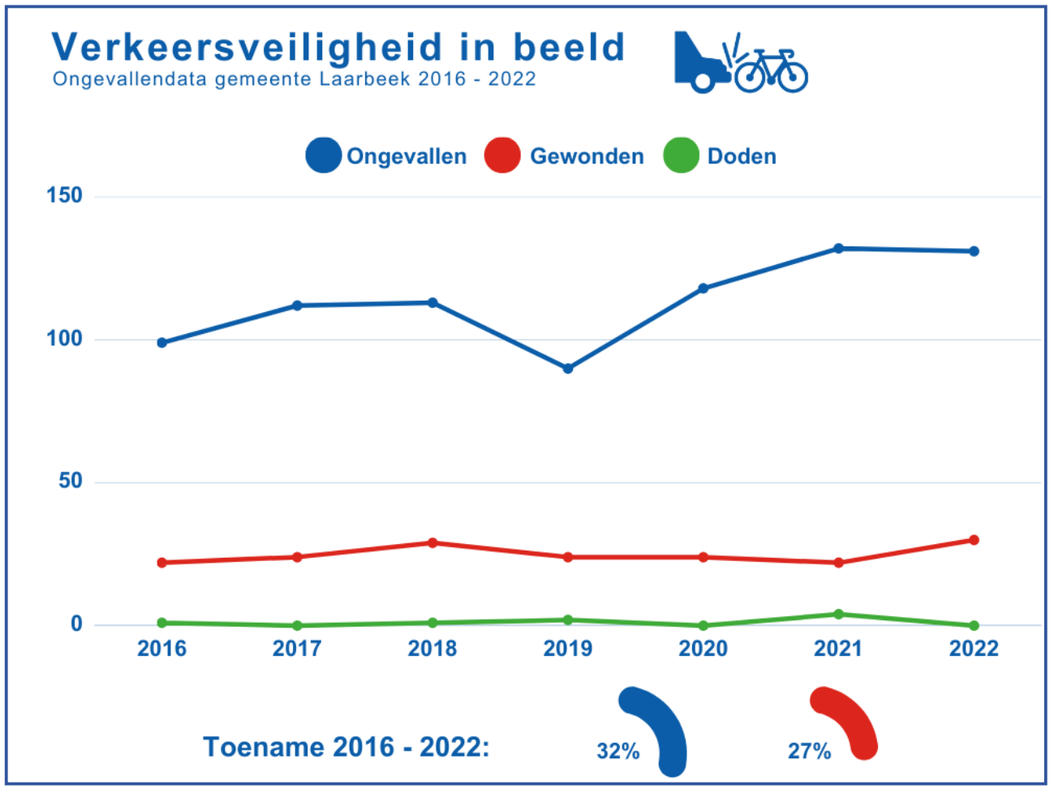
- Relevante landelijke, provinciale én gemeentelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid;
- Ongevallendata uit het verleden;
- Ervaringen en meldingen van onze inwoners;
- De kwaliteit van de inrichting van onze wegen;
- Het verkeersgedrag op onze wegen.

Zoals eerder genoemd in de inleiding, stijgen de ongevallencijfers binnen onze gemeente niet zo hard als landelijk gezien, maar desondanks is er genoeg reden om in actie te komen en een verdere stijging van verkeersongevallen te voorkomen. Figuur 2.7 laat de ontwikkeling van ongevallen in onze gemeente zien, en daaruit blijkt dat het aantal verkeersongevallen en -gewonden in 2022 respectievelijk 32% en 27% hoger lag dan in 2016.

Opvallend in de landelijke tendens is het grote aantal verkeersonveilige situaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers) en doelgroepen (zoals ouderen en kinderen/jongeren). Dit zijn doelgroepen die ook voor onze gemeente van groot belang zijn. We zagen immers eerder dat onze gemeente relatief veel ouderen kent en bovendien groeit deze doelgroep de komende jaren sterk (én fietsen zij dankzij de e-bike steeds vaker en verder).

Naast verkeers- en ongevallendata geven de ervaringen en meldingen van onze inwoners een goed beeld van problemen die zij ervaren met de verkeersveiligheid. In paragraaf 2.1 kwam al naar voren dat specifieke gebieden zoals schoolomgevingen, schoolroutes en het buitengebied extra aandacht behoeven. Dit komt mede doordat de inrichting hier niet altijd voldoet en weggebruikers daardoor ongewenst rijgedrag vertonen, zoals te hard rijden.

Wanneer we geen extra aandacht geven aan de verkeersveiligheid, en specifiek aan de genoemde kwetsbare doelgroepen en gebieden, verwachten we dat de landelijke, negatieve tendens zich ook in onze gemeente gaat laten zien. Die dreigende trend willen we natuurlijk voorkomen (én omkeren).



Figuur 2.7: Ontwikkeling verkeersveiligheid in onze gemeente. Data uit: VIA overzicht verkeersongevallen 2023 (eigen bewerking)

Hoofdstuk 3



§3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen
§3.2 Infrastructurele ontwikkelingen

3 Wat speelt er in de regio?

We bevinden ons in een zeer dynamische regio. Dit betekent dat ons grote veranderingen te wachten staan die invloed hebben op de toekomstige verkeersstromen binnen en door onze gemeente. Bestaande regionale ambities en plannen zoals de schaalsprong en de Regionale Mobiliteitsvisie vanuit MRE, de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en infrastructurele projecten uit de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant bepalen voor een groot deel de omvang van onze toekomstige mobiliteitsopgave. In dit hoofdstuk zoomen we daarom dieper in op de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen die ons te wachten staan.

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Schaalsprong MRE

De MRE groeit snel. Onze regio staat aan de vooravond van een forse schaalsprong, mede dankzij de snelle ontwikkeling van de (hightech)industrie in de Brainportregio. We verwachten hier in 2040 een groei van 70.000 arbeidsplaatsen en daardoor een forse woningbouwopgave van 100.000 extra woningen in Zuidoost-Brabant. Een dergelijke groei heeft een grote invloed op verkeer en mobiliteit in onze regio, die vraagt om een bijpassende strategie.

De Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant is bedoeld om deze groei in goede banen te leiden en onze regio bereikbaar te houden. Daarvoor is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk. Het huidige mobiliteitssysteem nadert immers haar limieten, met ongewenste gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving. Het autowegennet zit aan zijn taks, en het verder vergroten van de capaciteit op deze wegen is geen langdurige oplossing omdat dit leidt tot meer autoverkeer, waardoor opgeloste knelpunten na een aantal jaar opnieuw ontstaan.

Bovendien zijn bij sommige knelpunten de ruimtelijke mogelijkheden beperkt. Om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten, moeten het openbaar vervoer en de fiets de mobiliteitsdragers van de regio worden. De regio zet daarom in op ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit zoals OV, deelmobiliteit, fietsen en lopen.

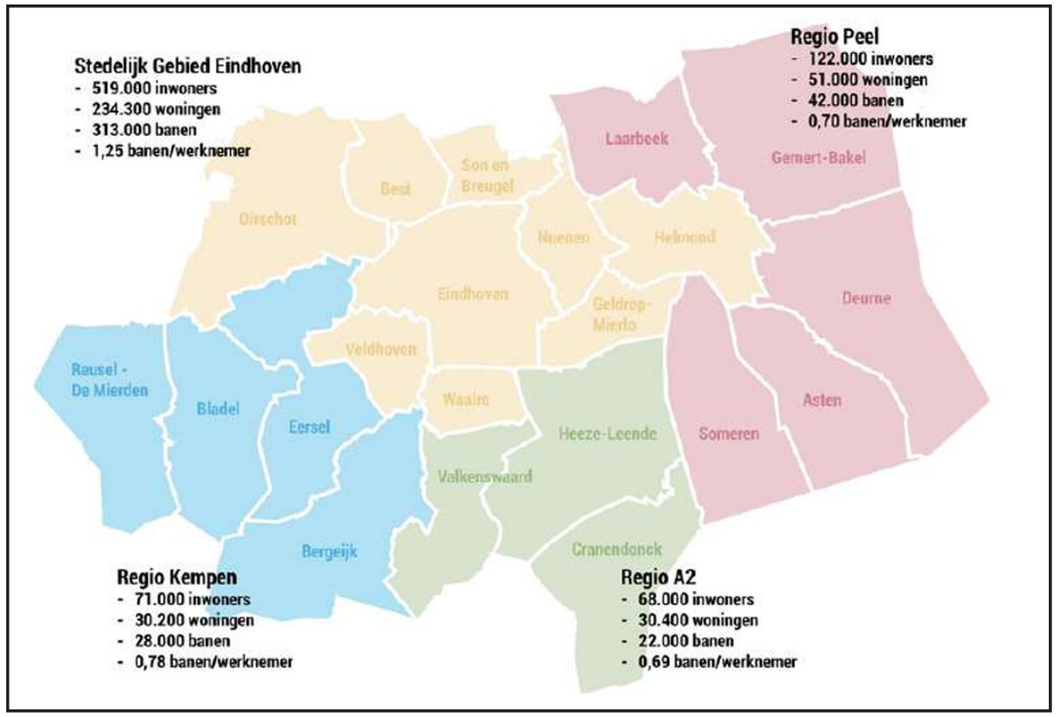
Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

De Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant bouwt verder op de principes en keuzes uit het verstedelijkingsakkoord en het BO-MIRT. Dit betekent dat de verstedelijking zoveel mogelijk plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied en langs bestaande of nieuw te realiseren (H)OV-assen en nabij OV-knooppunten. Door de locaties voor verstedelijking zorgvuldig te bepalen (rond OV-knooppunten), kunnen (nieuwe) bewoners en bezoekers zoveel mogelijk gebruikmaken van de fiets en het OV voor hun dagelijkse verplaatsingen (en daarmee wordt de groei in het aantal autobewegingen beperkt).

In onze gemeente bevinden zich geen OV-knooppunten. Het zwaartepunt van de schaalsprong komt dus niet in Laarbeek te liggen. Toch zullen de gevolgen hiervan wel degelijk merkbaar zijn binnen onze gemeente. Ook wanneer de extra woningen en arbeidsplaatsen strategisch en zorgvuldig worden gepland, genereren zij extra verkeer. Hoeveel hiervan door onze gemeente komt, is afhankelijk van waar deze woningen en werklocaties precies worden gebouwd en welke vervoersmiddelen bewoners gebruiken om hun bestemming te bereiken.

Voor een kleinere en landelijke gemeente zoals Laarbeek zijn de gevolgen van de schaalsprong en de ontwikkelstrategie anders dan in stedelijke gebieden. Woon- en werklocaties buiten stedelijke gebieden, zoals in onze gemeente, zijn en blijven afhankelijk van de autobereikbaarheid. Door in te zetten op de mobiliteitstransitie, behouden we ruimte op het wegennet voor verplaatsingen waarbij het OV of de fiets (nog) geen realistische optie zijn. Dit betekent dat het OV- en fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls moeten krijgen, zodat bestemmingen vanuit onze gemeente eenvoudig met de fiets of het OV te bereiken zijn.

Daarom breiden we in samenwerking met de regio en buurgemeenten het regionale fietsnetwerk verder uit en realiseren we snelle verbindingen tussen de (grote en kleine) kernen, knooppunten van openbaar vervoer en belangrijke werklocaties. Daarnaast is het belangrijk dat stedelijke én regionale voorzieningen bereikbaar zijn en blijven voor alle inwoners. Ook voor inwoners die geen auto hebben of kunnen besturen. Daarvoor is een goed OV-netwerk, met name in kleinere kernen, van groot belang.



Figuur 3.1: Overzicht aantal inwoners, woningen en banen in onze regio.

3.2 Infrastructuele ontwikkelingen

Robuuste randen en bundelroutes

In 2016 hebben we samen met de andere 20 gemeenten uit de regio Zuidoost-Brabant en de overige partijen van de Metropoolregio Eindhoven besloten de bereikbaarheid van de regio gezamenlijk aan te pakken. Deze ambitie is gevangen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant en bevat meer dan honderd projecten die voor 2030 uitgevoerd dienen te zijn. Al deze projecten hebben als doel de bereikbaarheid én leefbaarheid in de regio te verbeteren.

De Bereikbaarheidsagenda noemt als belangrijkste uitgangspunt dat het dagelijkse woonwerkverkeer en recreatieverkeer zoveel mogelijk via de driehoek N279, A2, A50, A58 en A67 rijdt; de 'robuuste randen'. Om ook in het tussenliggende gebied de verkeersstromen zoveel mogelijk over geschikte wegen te laten rijden, zijn 'bundelroutes' aangewezen. In de omgeving van onze gemeente zijn dat de A270, N270, N272 en N615. Voor een goede werking van de robuuste randen en bundelroutes vragen ook de 'inprikkers' om extra aandacht. Hiermee bedoelen we de gedeelten van de bundelroutes waar ze de robuuste randen kruisen, waar grote stromen verkeer samenkomen én waar veel uitwisseling plaatsvindt.

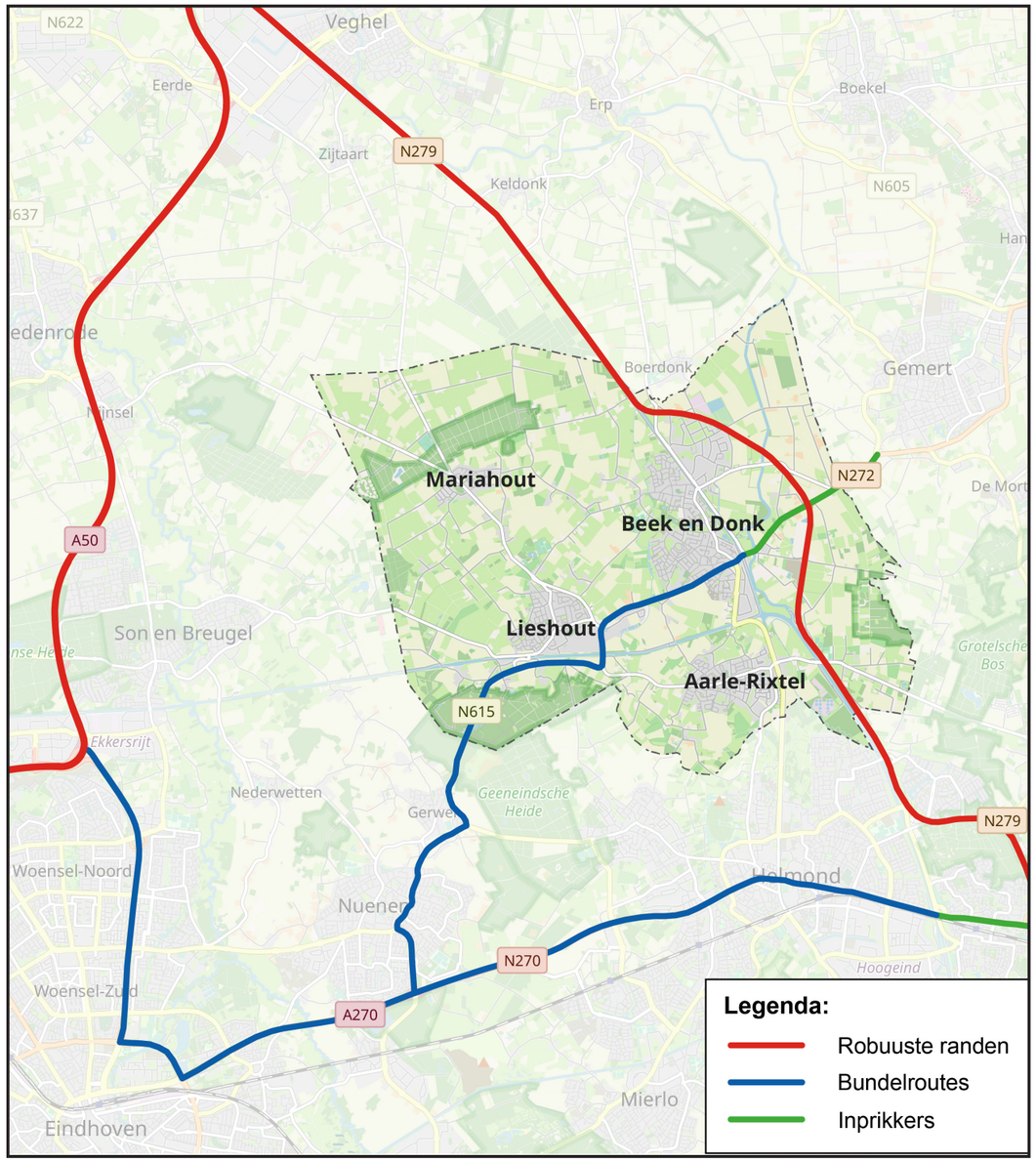
In figuur 3.2 is de ligging van Laarbeek ten opzichte van deze robuuste randen, bundelroutes en inprikkers afgebeeld. Dit systeem vormt het basisuitgangspunt voor regionaal autoverkeer. Een goede werking van deze wegen en kruisingen draagt bij aan een goede doorstroom en voorkomt overlast in de dorpen en steden. Helaas ervaren we op deze wegen een aantal knelpunten en lopen ze tegen hun limieten aan. Hierdoor zien we in onze regio zowel tijdens de ochtend- als avondspits vertragingen ontstaan bij de:

- Rotonde N272 – N279 – N615;
- N279 tussen Veghel en Keldonk;
- Kruisingen aan beide zijden van Beekse brug;
- Rotonde N279 – Bosscheweg;
- Kruising N615 – Deense Hoek;
- Kruising Kanaaldijk – Albers Pistoriusstraat.

Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant

In de Bereikbaarheidsagenda zijn daarom diverse projecten opgenomen die zich richten op een betere werking van de robuuste randen en bundelroutes, met als doel het terugdringen van overlast op het onderliggende (gemeentelijke) wegennet:

- **N615** – Om een goed functionerende bundelroute te worden, dient op de N615 een aantal knelpunten te worden opgelost. De **verkeerssituatie** bij de **Beekse Brug** krijgt daarbij de hoogste prioriteit. Ook kijkt dit project naar mogelijkheden om de bus aantrekkelijker te maken op de as Gemert – Gerwen door extra rijstroken te realiseren voor de bus en deze prioriteit te geven bij de kruisingen met de Beekse Brug, N279 en de Bavaria-rotonde.
- **N279: Aarle-Rixtel / Kanaaldijk** – Voor een betere doorstroming en werking van zowel de N279 als N615 en het verbeteren van de bereikbaarheid tussen Laarbeek en Helmond, is de mogelijkheid voor een extra 'inprikker' onderzocht: een rechtstreekse verbinding tussen de N279 bij Gemert en de Kanaaldijk bij Aarle-Rixtel. Uit de uitgevoerde quick-scan blijkt dat de extra verbinding de verkeersintensiteit op de Beekse Brug (N615) zodanig verlaagt dat er meer ruimte ontstaat voor OV en fiets en de doorstroming op de N615 verbetert. Echter, vanwege natuurontwikkelingen bij Gulden Land en de verwachte verkeersaantrekkende werking van een extra inprikker (ook door de kern van Aarle-Rixtel) is deze oplossingsrichting niet wenselijk.
- **A67: Diverse maatregelen** – Ook een goede werking van de A67 speelt een belangrijke rol in het voorkomen van verkeersoverlast op ons gemeentelijke wegennet. De bereikbaarheidsagenda bevat een aantal projecten dat de werking van de A67 dient te verbeteren:
  - Verbreding wegvak Eindhoven – Zaarderheiken;
  - Onderzoek naar verbetering doorstroming Eersel – De Hogt;
  - Verbeteren 'inprikkers' Eindhoven – Geldrop en Geldrop – Heeze (extra voorsorteervakken).



Figuur 3.2: De robuuste randen, bundelroutes en inprikkers in onze omgeving (eigen ontwikkeling).

Toekomstbestendige N279

Samen met de provincie, de gemeenten Meierijstad, Helmond, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap en Rijkswaterstaat werken we aan het vlotter, veiliger, slimmer en toekomstbestendig maken van de N279. Dankzij de functie als robuuste rand speelt de N279 een cruciale rol in de afwikkeling van het regionale en lokale verkeer en het verbinden van woon- en werklocaties in de regio, nu en in de toekomst. Daarom is het essentieel dat de N279 goed functioneert.

We signaleren dat de gemiddelde snelheid op de N279 afneemt en wachtrijen groeien. Dit zien we vooral rond kruisingen en op-/afritten, bijvoorbeeld bij de inprikker met de A50 en de rotonde met de N272. Modelanalyses voor 2040 laten zien dat:

- De oorzaak van de vertragingen op de genoemde kruisingen liggen, en niet zozeer te maken hebben met de capaciteit van de N279 zelf. Enkel aanpassingen op wegvakniveau van de N279, bijvoorbeeld door deze te verbreden naar 2x2 rijstroken, hebben daardoor geen effect op de doorstroming;
- Een relatief groot deel van het (toekomstige) verkeer bestaat uit korte autoritten. Deze zijn in potentie te vervangen door de fiets en het OV;
- Er een sterke toename van vrachtverkeer op de N279 wordt voorzien. Dit is waarschijnlijk een gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing in 2026. De N279 vormt dan een aantrekkelijk alternatief voor bijvoorbeeld de A50, omdat dit een kortere (en daarmee financieel aantrekkelijkere) verbinding is.

Zonder aanpassingen gaan deze knelpunten alleen maar toenemen in omvang. Daarom zijn we samen met de provincie en betrokken gemeenten een brede belangenbenadering gestart om de uitdagingen op en rond de N279 aan te pakken. Hierin zoeken we de balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, waarbij de weg haar (boven)regionale functie behoudt (en dus niet de functie van een rijksweg krijgt).

Het vergroten van de capaciteit stimuleert immers het autogebruik. Verbetering van de verkeersafwikkeling mag niet leiden tot het aantrekken van verkeer dat via rijkswegen hoort te rijden. Ook spelen we in op veranderend verplaatsingsgedrag en de mobiliteitstransitie, conform de principes uit de schaalsprong en de ontwikkelstrategie.



Figuur 3.3: De rotonde tussen N272 en de N279 (Bron: Eindhovens Dagblad)

Provinciale doorfietsroutes

De provincie Noord-Brabant werkt aan een samenhangend netwerk van directe en comfortabele doorfietsroutes. Dit gebeurt door bestaande fietspaden te verbeteren en aan elkaar te verbinden. Hierdoor worden onze werk- en winkellocaties en scholen beter bereikbaar voor fietsers uit de gehele regio. En kunnen inwoners gemakkelijk gebruik maken van de (H)OV knooppunten in omliggende gemeenten.

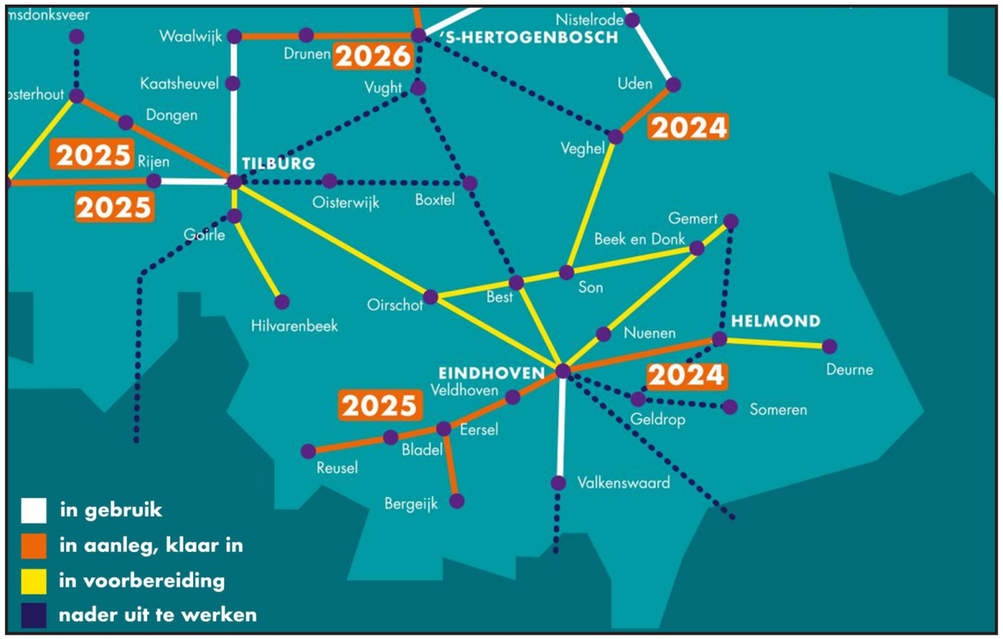
Doorfietsroutes zijn overzichtelijke en brede fietspaden voorzien van rood asfalt met duidelijke markering, en die genoeg ruimte bieden voor alle typen fietsers. Fietsers komen onderweg zo min mogelijk obstakels tegen en hebben vaak voorrang op ander verkeer, waardoor ze vlot en veilig door kunnen fietsen. Hierdoor spelen doorfietsroutes een belangrijke rol in het benutten van het eerdergenoemde fietspotentieel.

Mede door de komst van de elektrische fiets is de afstand die we dagelijks willen fietsen flink gestegen. Ook fietsen inwoners op oudere leeftijd steeds langer door. Deze ontwikkelingen willen we graag stimuleren, omdat fietsen goed is voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze kernen, en voor de gezondheid van onze inwoners. Het aanmoedigen om (ook voor langere afstanden) vaker de fiets te pakken, draagt tevens bij aan het beperken van regionaal autoverkeer.

Omdat doorfietsroutes niet stoppen bij de gemeentegrenzen, werken we nauw samen met onze buurgemeenten en de provincie Noord-Brabant om deze routes te realiseren. We bespreken plannen voor doorfietsroutes met belangenorganisaties, direct omwonenden en gebruikers van de route. Dit leidt tot een zo optimaal mogelijke route die aantrekkelijk en veilig is voor zowel doorgaand fietsverkeer als bestemmingsverkeer.

Voor onze gemeente gaat het om een drietal routes (zie ook figuur 3.4):

- **F615**: Eindhoven – Gemert (in voorbereiding);
- **F58**: Gemert – Oirschot, via Beek en Donk langs het Wilhelminakanaal (in voorbereiding);
- **F279**: Helmond – Gemert (nader uit te werken).



Figuur 3.4: Brabants netwerk doorfietsroutes (Bron: Provincie Noord-Brabant)

Hoofdstuk 4

§4.1 Voetganger
§4.2 Fiets
§4.3 Openbaar vervoer
§4.4 Gemotoriseerd verkeer
§4.5 Van visie naar uitvoering

4 Wat willen we bereiken?

Aan de hand van de voorgaande analyses stellen we in dit hoofdstuk onze wensbeelden op. Deze wensbeelden bevatten onze ambities voor het toekomstige mobiliteitsnetwerk, en zijn belangrijk om te bepalen waar de huidige situatie nog niet voldoet aan ons wensbeeld. Later werken we in het mobiliteitsplan uit hoe we deze ambities waar kunnen maken met een combinatie van infrastructurele maatregelen, gedragscampagnes en een lobbyagenda.

Uitgangspunt: STOMP-principe

Om onze ambities te bereiken, volgen we het 'STOMP-principe'. STOMP staat voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, deelMobiliteit en Personenvervoer (auto), waarbij de volgorde ook de prioriteit aangeeft. Dit betekent dat we ons beleid en bijbehorende uitvoering richten op het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit die bovendien inclusiever en gezonder zijn, minder ruimte vragen en beter zijn voor de leefomgeving en de leefbaarheid in onze kernen.

Ook voor de bereikbaarheid van onze eigen gemeente én de regio is dit principe van belang. Een primaire focus op het uitbreiden van de autoinfrastructuur heeft namelijk een verkeersaantrekkende werking, waardoor nieuwe of verbrede wegen na verloop van tijd weer hun maximale capaciteit bereiken. Om de bereikbaarheid van onze gemeente en de regio ook op de lange termijn te garanderen, moet onze strategie zich focussen op manieren van verplaatsen die minder impact hebben op de omgeving en die ook op de lange termijn een antwoord zijn op de verplaatsingsbehoeften in onze regio.

Het maximaal benutten van de potentie voor langzaam verkeer en openbaar vervoer dient daarmee een collectief en maatschappelijk belang. Juist door kwalitatief hoogwaardige alternatieven aan te bieden voor reizigers die daar gebruik van kunnen en willen maken, blijft er ruimte voor autoverkeer op bestaande netwerken voor de mensen die deze keuze niet hebben. Het stimuleren van het OV en de fiets draagt daarmee bij aan het oplossen van knelpunten en het verbeteren van de bereikbaarheid, óók voor de auto.

4.1 Wensbeeld voetganger

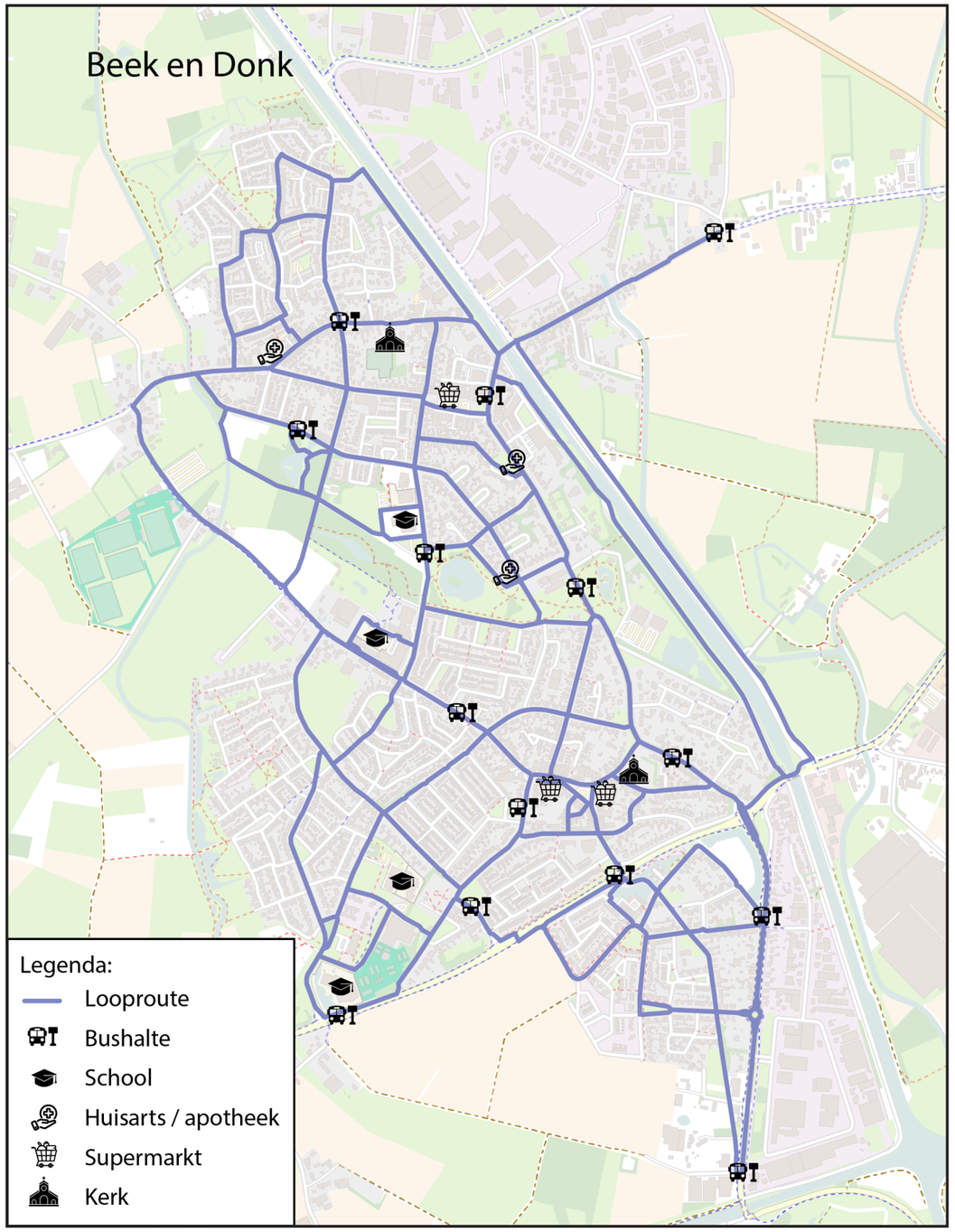
Om de bereikbaarheid voor iedereen te garanderen, stellen we de voetganger in de dorpskernen centraal. Wandelen heeft namelijk niet alleen een recreatieve functie, maar vormt ook een belangrijk onderdeel van de dagelijkse mobiliteit. Iedere verplaatsing begint en eindigt met een stukje lopen. En in tegenstelling tot andere vervoersmiddelen, zoals de fiets of de auto, kan (bijna) iedereen een stukje wandelen, eventueel met hulpmiddelen. Lopen is bovendien goed voor de gezondheid, duurzaam, biedt de beste mogelijkheden voor sociaal contact in de openbare ruimte én bevordert de leefbaarheid in de dorpskernen.

Netwerk looproutes

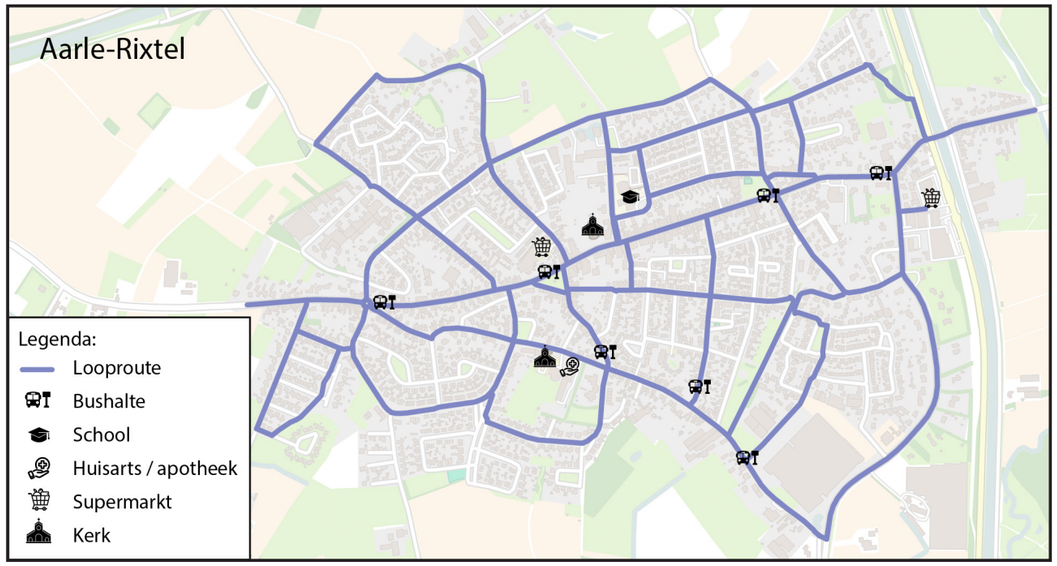
De publieke ruimte moet mensen uitnodigen om te lopen, er te verblijven, en moet voor iedereen toegankelijk zijn. Alle trottoirs moeten dus voldoen aan de standaard CROW-richtlijnen, waarmee we ook rekening houden met kwetsbare verkeersdeelnemers of mensen die minder goed te been zijn.

We geven prioriteit aan routes waarop veel wordt gelopen of waarvan we de toegankelijkheid extra belangrijk vinden. Dit zijn looproutes in de winkelgebieden en rond belangrijke bestemmingen zoals een supermarkt, kerk, huisarts, school of bushalte. Door de directe omgeving van deze bestemmingen én de routes ernaartoe goed in te richten, zorgen we ervoor dat deze voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn. Voor deze looproutes streven we naar een optimale beschikbare breedte van 2,00 meter breed. De kaarten hiernaast en op de volgende pagina laten voor ieder van de kernen zien om welke looproutes het gaat.

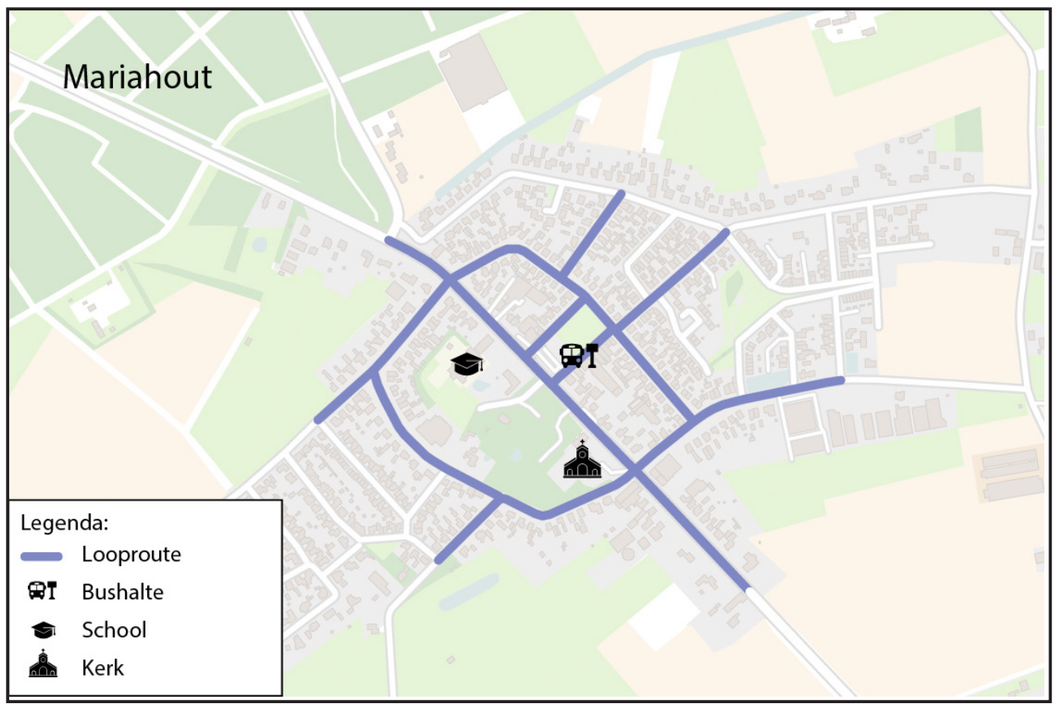
In de dorpskernen maken we bovendien meer ruimte voor lopen (en fietsen) door het (doorgaande) autoverkeer zoveel mogelijk buiten de kernen te houden. En door toepassing van groen langs de looproutes, verbeteren we de beleving. Hierdoor wordt lopen niet alleen beter mogelijk, maar ook prettiger en veiliger.



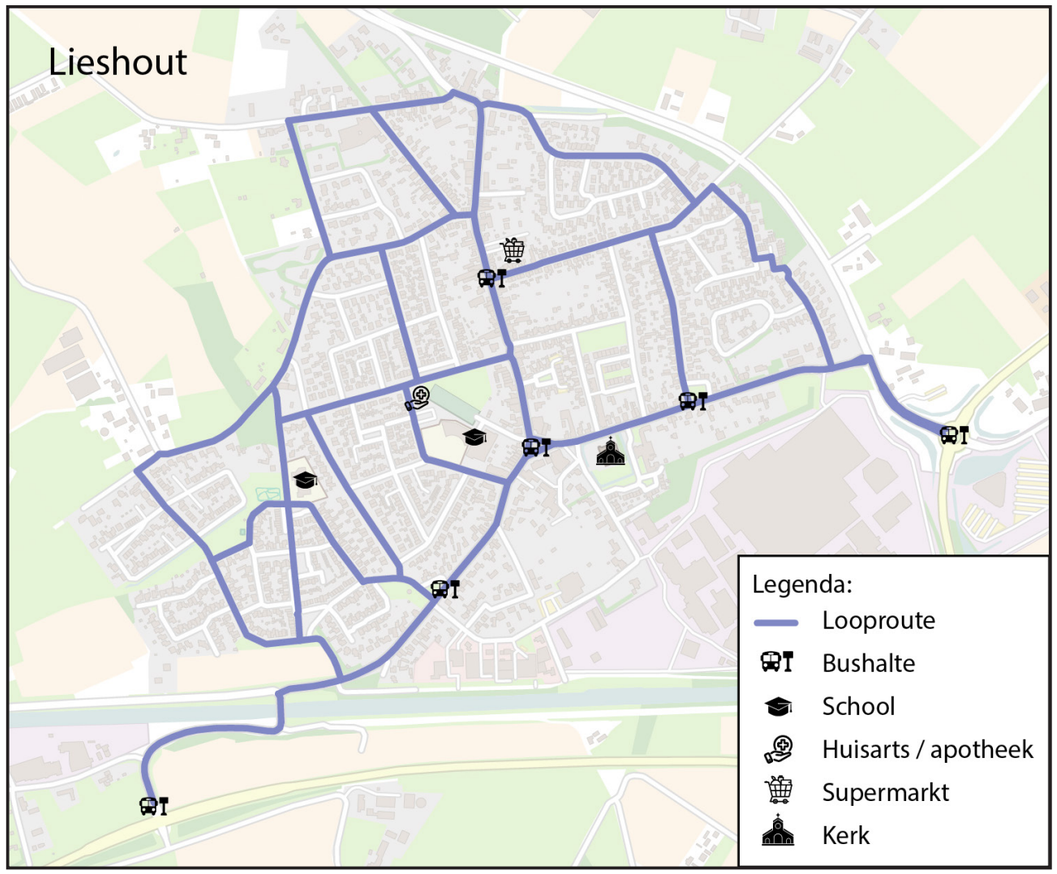
Figuur 4.1: Wensbeeld loopnetwerk Beek en Donk



Figuur 4.2: Wensbeeld loopnetwerk Aarle-Rixtel



Figuur 4.3: Wensbeeld loopnetwerk Mariahout



Figuur 4.4: Wensbeeld loopnetwerk Lieshout

4.2 Wensbeeld fiets

We signaleren een hoop onbenut fietspotentieel in onze gemeente. Het fietsgebruik van onze inwoners is lager dan dat van vergelijkbare gemeenten, en dat heeft negatieve effecten. Door deze onnodige autoverplaatsingen te vervangen door fietsritten, verbeteren we de leefbaarheid in onze dorpskernen, neemt de verkeersveiligheid van (met name) fietsers toe, en verlichten we verkeersknelpunten.

Voor lokale verplaatsingen binnen onze gemeente en binnen de kernen moet de fiets het voorkeursvervoermiddel zijn. En ook over langere afstanden willen we de kansen benutten die de opkomst van de e-bike en de speedpedelec biedt. Afstanden naar bijvoorbeeld Helmond, Eindhoven, Veghel en Gemert zijn met een e-bike immers goed fietsend te overbruggen.

Met deze mobiliteitsvisie willen we het fietsgebruik laten groeien tot boven het gemiddelde van de regio Zuidoost-Brabant (exclusief de gemeenten Eindhoven en Helmond). Om dat te bereiken, zorgen we ervoor dat alle belangrijke bestemmingen en kernen binnen en buiten onze gemeente goed, veilig en comfortabel met de fiets te bereiken zijn. Daarmee wordt de fiets voor iedere verplaatsing een logische en prettige optie.

Samenhangend fietsnetwerk

Om onze fietsambitie te halen, zetten we in op een sterk en samenhangend fietsnetwerk, bestaande uit vier lagen die elkaar aanvullen en verbinden:

- **Provinciale doorfietsroutes**: Kwalitatief hoogwaardige doorfietsroutes die (ook) een rol vervullen voor fietsverkeer over langere afstanden. We maken ons hard voor het realiseren van de F615, die de druk op de N615 kan verlichten. Ook het realiseren van de F58 (richting Son) vormt een belangrijk onderdeel van deze laag. Daarnaast zetten we ons in voor een kwalitatief hoogwaardige fietsroute tussen Veghel en Helmond (F279). Vanwege de groeiende vertragingen op de N279 en het feit dat de drukte op deze weg voor een groot deel veroorzaakt wordt door korte autoritten, zien we een parallele, hoogwaardige, fietsroute als een cruciaal puzzelstukje in de regionale bereikbaarheidspuzzel. De precieze route vraagt nog om nader onderzoek, met name op het traject tussen Beek en Donk en Aarle-Rixtel.
- **Regionale fietsroutes**: Dit zijn de fietsroutes van en naar bestemmingen in omliggende kernen die niet met een doorfietsroute te bereiken zijn. Ook zorgen deze routes ervoor dat al onze kernen goed aangesloten zijn op de provinciale doorfietsroutes;
- **Lokale routes**: Deze routes vervullen voornamelijk een functie voor fietsverkeer binnen onze eigen gemeente en kernen. Deze verbindingen zijn nodig voor de fijnmazigheid en zorgen ervoor dat tussen alle kernen én binnen de kernen een goede en prettige fietsroute beschikbaar is;
- **Recreatieve routes**: Een fijnmazig netwerk voor de recreatieve fietser. Deze laatste laag maakt het mogelijk om een ‘rondje Laarbeek’ te fietsen, waarmee fietsers via een aantrekkelijke route alle recreatieve bestemmingen in het buitengebied en onze kernen kunnen combineren. Recreatieve routes kunnen ook via lokale routes lopen.

Fietsen binnen de gemeentegrenzen

De meeste verplaatsingen van onze inwoners blijven binnen onze eigen gemeentegrenzen. En ook die verplaatsingen vinden nu nog vaak met de auto plaats. Om de fietspotentie maximaal te benutten, dienen de bestemmingen binnen onze gemeente goed aangesloten te zijn op het fietsnetwerk. Dat vraagt om maatwerk. Ons fietsnetwerk moet zorgen voor een goede bereikbaarheid van:

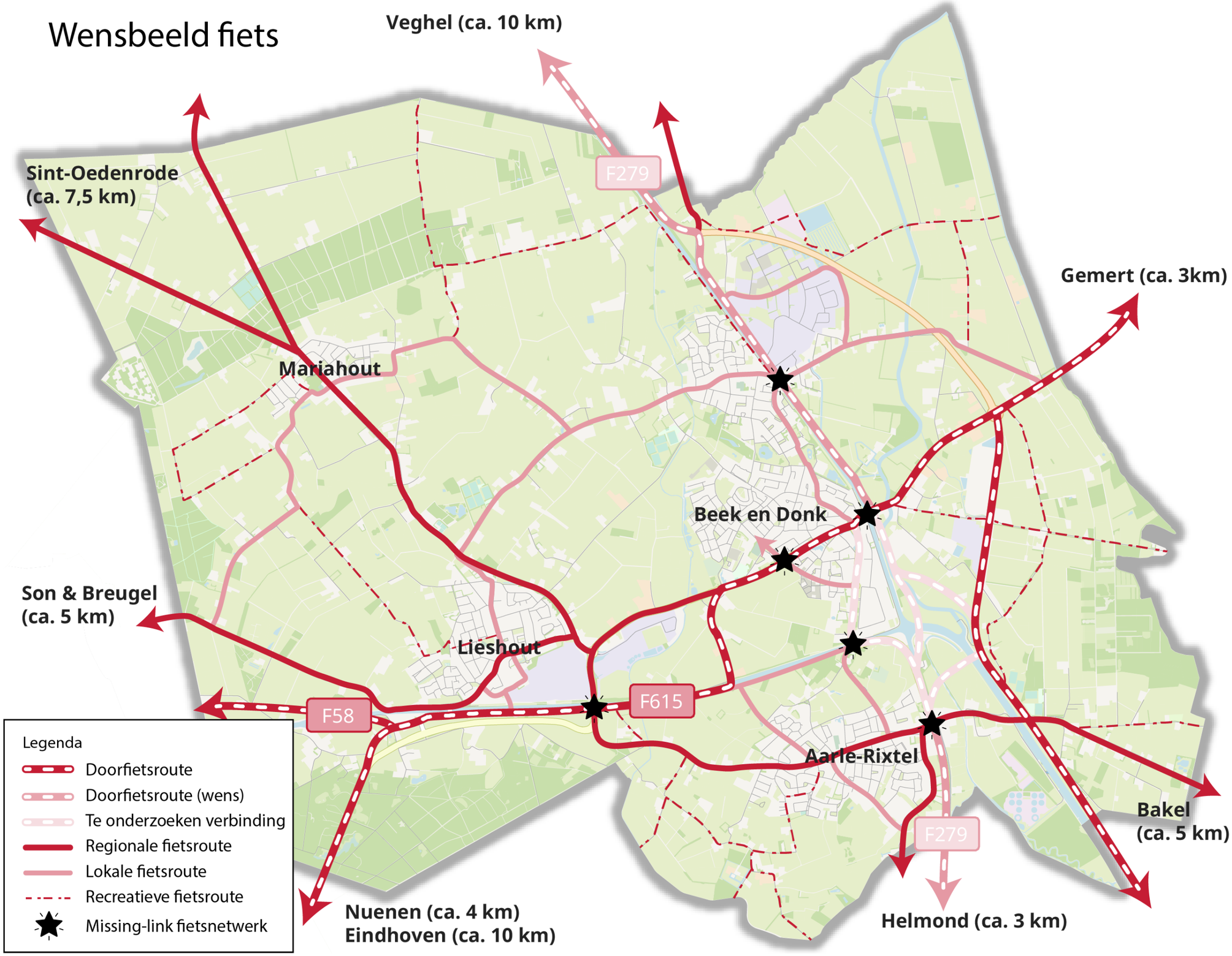
- **Dorpskernen**: We streven ernaar dat alle dorpskernen onderling én van buitenaf goed bereikbaar zijn met comfortabele fietsroutes. We zorgen er bovendien voor dat er in iedere kern voldoende en goede fietsparkeergelegenheid is waar bezoekers ook elektrische fietsen veilig kunnen stallen. Mensen zijn immers alleen bereid om de fiets te nemen wanneer zij deze ook veilig en nabij hun bestemming kunnen stallen. De fietsenstallingen realiseren we langs fietsroutes en bij belangrijke bestemmingen.
- **Scholen en sportverenigingen**: Zowel de omgeving van deze bestemmingen als de routes er naartoe moeten ouders en kinderen uitnodigingen om de fiets te pakken, ongeacht waar ze vandaan komen. Voor de ontwikkeling van kinderen is het namelijk belangrijk dat zij van jongs af aan leren fietsen. Eerst onder begeleiding, en later zelfstandig. Bovendien komt het de veiligheid van deze omgevingen ten goede, wat ouders en kinderen weer meer uitnodigt om de fiets te pakken.
- **Bedrijventerreinen**: We kijken specifiek naar de veiligheid en het comfort van fietsers op bedrijventerreinen, de stallingsmogelijkheden in deze gebieden én de aansluiting van deze terreinen op de rest van het fietsnetwerk, zodat we het fietsgebruik ook voor het woon-werkverkeer zoveel mogelijk stimuleren.
- **OV-haltes**: De fiets en het OV versterken elkaar. Met goede en aantrekkelijke routes van en naar bushaltes groeit de aantrekkelijkheid van de combinatie bus-fiets. Deze ‘busfietsers’ willen we zoveel mogelijk faciliteren. Ook de fietsparkeergelegenheid bij bushaltes speelt daar een rol in.

Veilige fietsverbindingen

Op het gebied van veiligheid ligt onze grootste uitdaging in eerste instantie bij locaties waar fietsverkeer samenkomt met grote stromen autoverkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld om de verschillende bruggen in onze gemeente en de kruisingen met de N615. Voor fietsers zijn dit barrières waar zij veel vertraging oplopen of een onveilige verkeerssituatie moeten overbruggen, en daarmee zijn dit belangrijke missing-links in het fietsnetwerk.

Bij dit soort verkeersknelpunten stellen we de fiets voorop. Fietsen wordt pas echt aantrekkelijk wanneer het kan concurreren met de auto. Dat betekent dat we bij de Beekse Brug, Donkse Brug, Brug bij Aarle-Rixtel en de Oranjelaan Brug inzetten op een vrijliggende verbinding of een alternatief voor fietsverkeer, waarbij we de Beekse Brug, als onderdeel van de F615, prioriteit geven. Ook ambiëren we twee ongelijkvloerse oversteken met de N615: Bij de nieuwe woonwijk Beekse Akkers en bij de Lange Dreven.

Wensbeeld fiets



4.3 Wensbeeld openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is essentieel voor onze gemeente. Openbaar vervoer is namelijk, in tegenstelling tot de fiets of de auto, voor iedereen toegankelijk. Door vergrijzing neemt het aantal mensen dat voor langere reisafstanden is aangewezen op het openbaar vervoer toe, en daarmee groeit ook het belang van een goed OV-netwerk. Met betrouwbare en frequente verbindingen naar bestemmingen binnen én buiten onze eigen gemeente, garanderen we dat iedereen deze kan bereiken en mee kan blijven draaien in de maatschappij.

Ook zien we dat het openbaar vervoer, net als de fiets, een belangrijke rol kan spelen in het terugdringen van autoverkeer. Een beter aanbod van openbaar vervoer is dus niet alleen goed voor de bereikbaarheid, maar helpt ook om de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen onze gemeente te verbeteren.

Bovendien verlichten we hiermee de problemen bij autoknelpunten. Wanneer op deze trajecten het openbaar vervoer een volwaardig alternatief is voor de auto, zal dat de druk op de robuuste randen doen afnemen. Dit is zowel een grote meerwaarde voor de doorstroom op het regionale netwerk als een oplossing voor de overlast door sluipverkeer in de dorpen. Een goed OV-netwerk is dus zowel van lokaal als van regionaal belang.

Visie op HOV

Het HOV moet de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer in onze regio. Daarvoor is het belangrijk dat zij frequent rijden (minimaal 4x per uur tijdens de spits), dat reistijden betrouwbaar zijn en dat haltes van hoge kwaliteit en goed bereikbaar zijn. We zetten in op één bestaande en één nieuwe verbinding:

- **Gemert – Eindhoven:** Deze bestaande HOV-lijn past qua dienstregeling binnen ons wensbeeld, maar komt op de route knelpunten tegen die de reistijd langer en erg onbetrouwbaar maakt. Dat is voornamelijk in de spits het geval. Hierdoor vormt de verbinding alsnog geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. Een gemiste kans, en daarom willen we de doorstroming van de bus op dit traject optimaliseren, waarmee de bus juist in de spits een concurrentievoordeel krijgt ten opzichte van de auto. De geplande aanpassingen aan de Deense Hoek zijn een eerste stap in de goede richting. Aanvullend zetten wij ons in voor een betere doorstroming bij de Beekse Brug.
- **Helmond – Veghel**: Deze verbinding moet absolute prioriteit krijgen in de regionale OV-visie. Er is nu immers geen enkele OV-verbinding tussen Helmond en Veghel, en ook de bus tussen Gemert en Helmond rijdt slechts 1x per uur. En dat terwijl er op deze verbindingen juist een grote verplaatsingsbehoefte is. Het huidige OV-netwerk schiet hier dus tekort. Bijkomend voordeel is dat het toevoegen van deze HOV-verbinding helpt om de problematiek op en rond de N279 op te lossen. En door deze verbinding goed aan te laten sluiten op de treinverbindingen in Helmond, wordt het OV ook voor langere verplaatsingen veel aantrekkelijker.

Onderliggend OV-netwerk

Als aanvulling op het HOV-netwerk is het onderliggende, reguliere, OV-netwerk van belang om belangrijke bestemmingen binnen en buiten onze gemeente voor iedereen bereikbaar te maken. Daarvoor zijn de volgende onderwerpen van belang:

- **Gemert – Helmond**: De busverbinding tussen Gemert en Helmond is een zeer waardevolle route. Momenteel rijdt deze bus slechts één keer per uur. Kijkend naar de sterke regionale verplaatsingsbehoefte van en naar Helmond en de potentie op dit traject zou een frequentie van vier keer per uur passender zijn. Daarmee kunnen we twee vliegen in één klap slaan; want hiermee bieden we tegelijkertijd een goed alternatief voor autoverkeer op de N279, die in de spits vastloopt. Een frequentere busverbinding haalt de druk van de N279 en vermindert het sluipverkeer door Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Behalve het ontlasten van de N279 biedt deze busverbinding ook een koppelkans met de eerdergenoemde gewenste HOV-verbinding tussen Veghel en Helmond.
- **Buurtbusverbindingen**: De buurtbus vormt een belangrijke schakel voor de fijnmazigheid van het lokale OV-netwerk. Wij vinden het belangrijk dat iedereen zelfstandig van en naar de kernen binnen en buiten onze gemeente kan reizen, en de buurtbus speelt hier een belangrijke rol in, met name voor inwoners van Mariahout en Lieshout. Daarom zetten we ons in om de buurtbus in deze dorpen en de koppeling met de overige lijndiensten te behouden. Bovendien zien we de noodzaak om ook in de avonduren een (buurt) busverbinding tussen Mariahout en Helmond te laten rijden, zodat bezoekers van het ziekenhuis ook weer zelfstandig met de bus terug kunnen.

Hubs als verlengstuk van het OV

Niet alle bestemmingen zijn met het bestaande, reguliere OV-netwerk goed te bereiken. Sommige bestemmingen liggen verder weg van een bushalte. Om deze afstanden te overbruggen en de aantrekkelijkheid van het OV zoveel mogelijk te vergroten, kijken we naar manieren om de kwaliteit en faciliteiten van bestaande bushaltes te verbeteren en ze te ontwikkelen tot mobiliteitshubs. Bijvoorbeeld door:

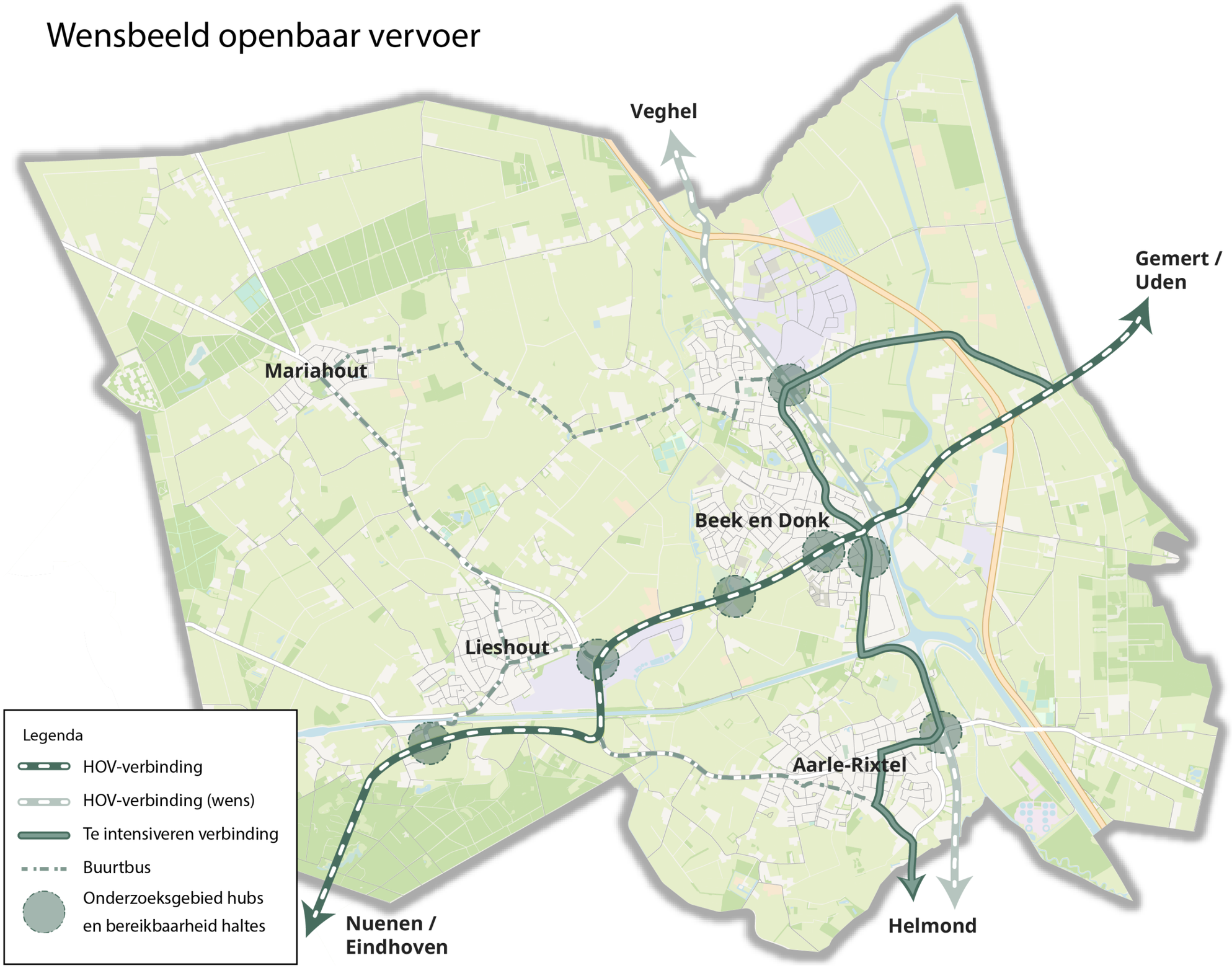
- **Fietsparkeercapaciteit** bij haltes te realiseren of uit te breiden;
- Te zorgen voor **comfortabele en veilige haltes**. Dat houdt in dat ze overdekt en verlicht zijn en dat er zitgelegenheid aanwezig is;
- Te onderzoeken of **deelmobiliteit** (zoals deelfietsen) een rol kan spelen voor het laatste deel van OV-reizigers, bijvoorbeeld voor werknemers van bedrijventerrein Bemmer en Bavaria.

Om de potentie van OV maximaal te benutten, is het belangrijk dat OV-reizigers haltes goed kunnen bereiken. Daarom zorgen we voor:

- Logische en comfortabele loop- en fietsroutes van en naar haltes;
- Toegankelijke bushaltes voor alle gebruikers, ook voor mensen die moeilijk te been zijn;

Bij het verbeteren van haltes, bijbehorende faciliteiten en routes geven we prioriteit aan haltes die zich langs (huidige en gewenste) HOV-routes bevinden, of die verder van hun bestemming af liggen.

Wensbeeld openbaar vervoer



4.4 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer

Ook wanneer we de fiets- en OV-potentie maximaal benutten, blijft de auto een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van onze gemeente. Om deze verplaatsingen in goede banen te leiden, zorgen we voor een goed ingerichte hoofdstructuur en heldere hiërarchie.

Robuuste randen en bundelroutes

Allereerst volgen we het provinciale uitgangspunt van robuuste randen en bundelroutes. Dat houdt in dat de N279 als robuuste rand een functie vervult voor doorgaand verkeer van en naar bestemmingen buiten de regio en de doorstroming van deze routes gewaarborgd dient te worden, ook om sluipverkeer op het onderliggende wegennet te voorkomen.

De N615 fungeert in deze structuur als bundelroute. Dat houdt in dat deze route het verkeer tussen de robuuste randen bundelt en dit verkeer zo spoedig mogelijk van en naar de robuuste rand brengt. Een bundelroute is niet de aangewezen route voor doorgaand verkeer. Autoverkeer tussen bijvoorbeeld Gemert en Eindhoven beschikt al over een route via de robuuste randen (N279 en A67). Bij de functie van de N615 past wat ons betreft geen toename van de hoeveelheid doorgaand verkeer. Eventuele aanpassingen aan knelpunten, zoals bij de Beekse Brug, dienen dus geen verkeersaantrekkende werking te hebben en zich vooral te richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers en de bereikbaarheid van de bus.

Momenteel zien we dat de hoofdwegenstructuur niet voldoende robuust is en dat dit in de kernen zorgt voor problemen met de leefbaarheid. Onze strategie richt zich in eerste instantie op het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen. Pas als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, ambiëren we een uitbreiding van de hoofdwegenstructuur.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Dit betreffen allemaal wegen die een functie vervullen voor kleinere doorgaande verkeersstromen, waar zijwegen een ondergeschikte functie hebben én die over een vrijliggend fietspad beschikken. Op dit soort wegen is het wenselijk om doorgaand (fiets)verkeer voorrang te geven om de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen.

Waar dit nog niet het geval is, verlagen we de maximumsnelheid op deze wegen naar 30 km/u (binnen de bebouwde kom) of 60 km/u (buiten de bebouwde kom). Alleen op de route Oranjelaan – Kanaaldijk blijft een maximumsnelheid gelden van 50 km/u (binnen de bebouwde kom) of 80 km/u (buiten de bebouwde kom), omdat deze route een belangrijke functie vervult voor verkeer van en naar Helmond en dit ook past bij de gewenste inrichting en het verwachte gebruik.

Op de gebiedsontsluitingswegen verbeteren we de inrichting, ook van de kruisingen met zijwegen. We zorgen ervoor dat deze voldoen aan de meest recente CROW-richtlijnen. Dat is nu namelijk nog niet altijd het geval, waardoor er te hard wordt gereden of voorrangssituaties onduidelijk zijn voor weggebruikers. De voorrangssituatie en weginrichting stemmen we altijd af met onze buurgemeenten, zodat weggebruikers nooit op dezelfde weg twee verschillende situaties tegenkomen.

De Bosscheweg beschouwen we nu nog als gebiedsontsluitingsweg, maar zoals eerder in de kanaalvisie opgenomen ambiëren we een verblijfsvriendelijke Bosscheweg die als (loop- en fiets)boulevard fungeert. Daarbij moeten we meewegen dat een wijziging van de verkeerscirculatie op de Bosscheweg (zonder aanvullende maatregelen) altijd leidt tot een groei van het (sluip)verkeer op de Koppelstraat en in het centrum van Beek en Donk; omgevingen waar we geen doorgaand verkeer wensen. Bovendien dient de Bosscheweg momenteel als uitwijkroute tijdens calamiteiten of werkzaamheden op de N279, en ook daarvoor moet eerst een alternatief komen.

Landbouw- en vrachtverkeer

Het landbouw- en vrachtverkeer is belangrijk voor de bedrijven in onze gemeente, maar kunnen (zeker binnen de dorpskernen) voor overlast zorgen. Bijvoorbeeld binnen onze kernen, waar veel verplaatsingen samenkomen en de ruimte schaars is. En in het buitengebied zien we problemen met de verkeersveiligheid van (recreatieve) fietsers ontstaan, mede doordat landbouwvoertuigen steeds groter, zwaarder én sneller worden. Daarom willen we landbouw- en vrachtverkeer stimuleren om zoveel mogelijk wegen met vrijliggende fietsvoorzieningen te volgen om bij hun eindbestemming te komen. Daarmee vermijden we vervelende conflicten met fietsers.

Buiten deze routes kunnen we ervoor kiezen om beperkingen in te stellen voor zwaar verkeer. Daarbij hanteren we altijd het uitgangspunt dat er een goed en realistisch alternatief beschikbaar moet zijn waar dit verkeer niet voor overlast zorgt en dat deze alternatieven over duidelijke bewegwijzering beschikken. Als dat alternatief er niet is, kijken we naar mogelijkheden om wél een goed alternatief aan te bieden of de bestaande route te optimaliseren.

Transport via water

We zien kansen om meer goederenvervoer via de vaarwegen te laten plaatsvinden. Onze regio beschikt immers over goede vaarwegen, terwijl het goederenvervoer over de weg deels verantwoordelijk is voor de congestieproblematiek op de N279. Bovendien blijkt uit de eerdergenoemde modelanalyses dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de N279 vanaf 2026 naar verwachting fors gaat toenemen. Voor de regionale bereikbaarheid is het dus belangrijk dat ook voor goederenvervoer de alternatieven op orde zijn.

Daarom kijken we samen met andere gemeenten, de provincie en het Rijk naar mogelijkheden om deze kansen beter te benutten. Dit bekijken we altijd in harmonie met de verkeerssituatie rond de bruggen in onze gemeente. Een toename van het goederenvervoer via water leidt er immers ook toe dat de bruggen in onze gemeente vaker open staan, wat mogelijk onwenselijke gevolgen heeft voor het lokale verkeer.

Autoluwe gebieden

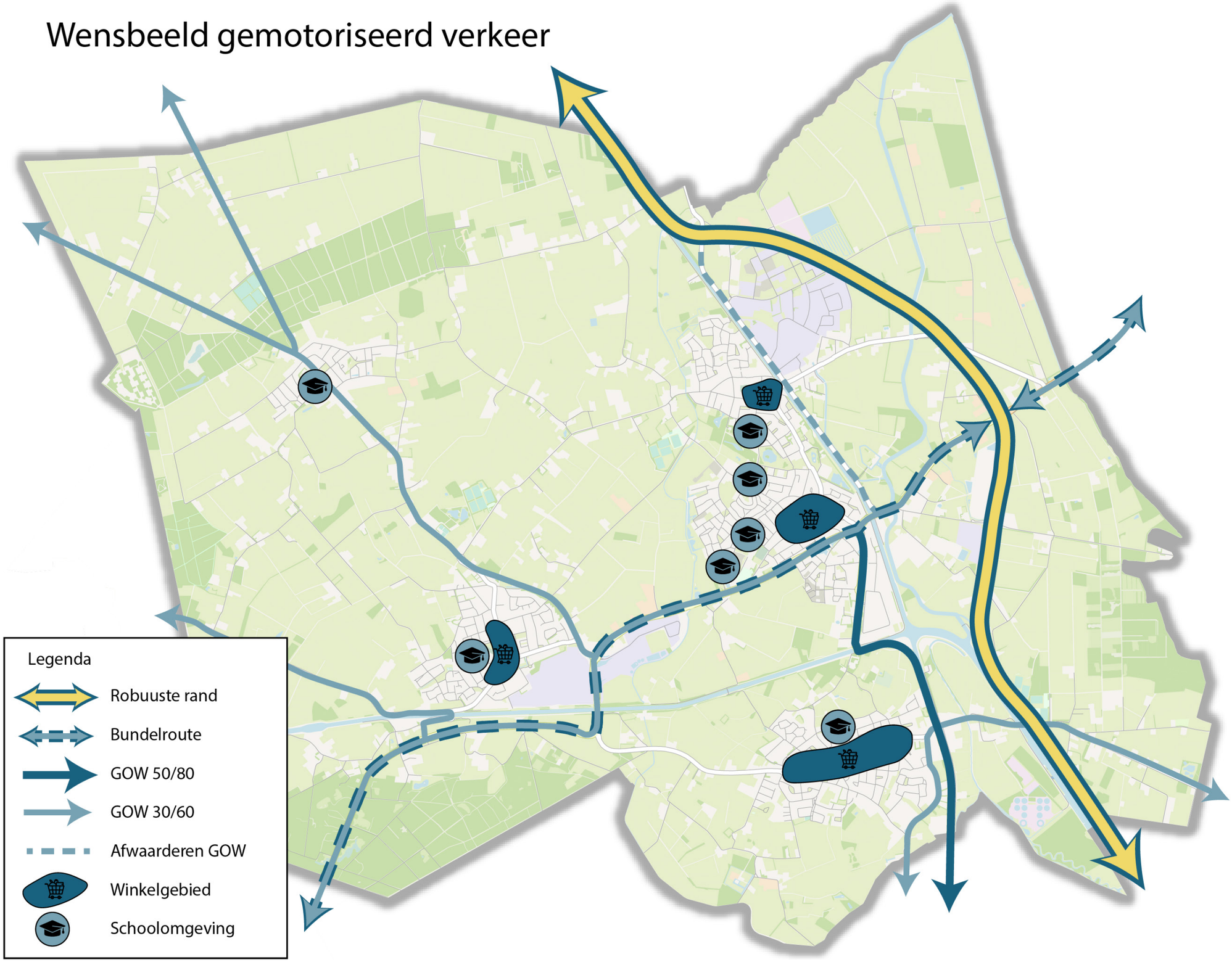
In sommige gebieden willen we de hoeveelheid autoverkeer beperken, omdat dit verkeer een negatieve impact heeft op de leefomgeving. Dat kunnen we doen met zowel zachte als harde maatregelen, bijvoorbeeld met campagnes gericht op gedrag of met aanpassingen aan de verkeerscirculatie. We richten ons op de volgende gebieden:

- **Schoolomgevingen**: Eerder stelden we al de ambitie om deze omgevingen, en de routes ernaartoe, zo in te richten dat ouders en kinderen gestimuleerd worden om fietsend (en lopend) naar school te komen. Om die ambitie kracht bij te zetten en ruim baan te bieden voor fietsers en voetgangers, richten we ons ook op het beperken van autoverkeer in deze omgevingen. De manier waarop we dit doen, stemmen we af met de scholen.
- **Dorpskernen, winkel- en leefgebieden**: In de dorpskernen streven we naar een prettige omgeving om te wonen, te winkelen en te verblijven. Binnen dat streven past geen ongewenst (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Met ongewenst verkeer bedoelen we verkeer dat geen directe bestemming heeft in of nabij de dorpskern en voldoende alternatieven heeft om de beoogde bestemming te bereiken. Dit betreft bijvoorbeeld sluipverkeer dat vertragingen op de robuuste randen of bundelroutes ontwijkt en daarbij door de dorpskernen rijdt, maar ook vracht- en landbouwverkeer dat geen directe bestemming heeft in de dorpskernen, maar wel zorgt voor geluidshinder, trillingsoverlast en problemen met de verkeersveiligheid.

Vergroening en verduurzaming

Bij het autoluw maken van gebieden kijken we ook naar mogelijke koppelkansen voor vergroening. Bij een autoluwe inrichting is minder verharding nodig, en dat biedt kansen om groen toe te voegen aan de openbare ruimte. Tegelijkertijd creëren we hiermee een prettige verblijfsomgeving die bijdraagt aan de leefbaarheid en gezondheid. Ook volgen we de ontwikkelingen van elektrisch rijden en de toenemende behoefte naar laadpalen. Door het bestaande laadpalennetwerk proactief uit te breiden, stimuleren we de transitie naar elektrische voertuigen.

Wensbeeld gemotoriseerd verkeer



4.5 Van visie naar uitvoering

In deze mobiliteitsvisie hebben we onze ambities en doelen op het gebied van mobiliteit opgesteld. Dankzij dit document weten we wát we willen bereiken. Minstens net zo belangrijk is om te bepalen hóe we dit gaan doen. Daar dient het mobiliteitsplan voor.

In het mobiliteitsplan werken we uit hoe we de gestelde ambities willen gaan bereiken. Deze mobiliteitsvisie vormt daarvoor de basis, want door onze wensbeelden te vergelijken met de huidige situatie, weten we waar de belangrijkste knelpunten zitten. Het mobiliteitsplan bestaat uit concrete doelstellingen en acties die ervoor zorgen dat we onze ambities waarmaken. In het plan beschrijven we wat er nu al gebeurt om onze ambities te behalen en welke aanvullende acties en maatregelen nodig zijn om het wensbeeld te realiseren. Ook brengen we een prioritering aan in de acties en maatregelen. Op basis van deze prioritering zetten we de acties uit in de tijd (korte, middellange en lange termijn). Hieraan koppelen we ook een kosteninschatting.

De maatregelen bekijken we in samenhang met reeds geplande projecten (op het gebied van mobiliteit en aangrenzende thema's), groot onderhoud en ontwikkelingen in de regio. Door deze slimme combinaties te maken gaan we zo effectief mogelijk om met de beschikbare tijd en middelen.

Voor het behalen van onze doelstellingen is het belangrijk dat we zicht en grip houden op de ontwikkelingen rondom de knelpunten en de effectiviteit van maatregelen. In het mobiliteitsplan staat daarom ook een monitorings- en evaluatieprogramma. Dit programma bestaat uit een set van indicatoren waarmee de voortgang van het mobiliteitsplan bij wordt gehouden. Per indicator geven we aan welke informatie met welke frequentie verzameld moet worden. Dit kan informatie zijn uit landelijke of provinciale databronnen of eigen verkeerskundige onderzoeken en verkeerstellingen. Het monitorings- en evaluatieprogramma geeft inzicht in trends en ontwikkelingen, de effectiviteit van het mobiliteitsplan als geheel en laat zien waar bijsturing nodig is.

De mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan leiden uiteindelijk tot een uitvoeringsprogramma, met daarin een pakket aan maatregelen, projecten, kosten en planning voor de eerste 15 jaar.



STUDIO Verbinding

Laarbeek Waterpoort van de Peel

Contact

+31 (0) 24 420 00 65

info@studioverbinding.nl

Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen