



# BOEKEL IN BEWEGING

## MOBILITEITSPLAN GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel  
Projectnr: BOE026  
Datum: 25 augustus 2023

GEMEENTE BOEKEL



krachten



# BOEKEL IN BEWEGING

## MOBILITEITSPLAN GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel  
Projectnr: BOE026  
Rapportnr: 2.0  
Status: Definitief  
Datum: 25 augustus 2023

T 088 - 33 66 333  
F 088 - 33 66 099  
E [info@kragten.nl](mailto:info@kragten.nl)



© 2023 Kragten  
Niets uit dit rapport mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:  
TVDP

Verificatie:  
MVEC

Validatie:  
JW





# VOORWOORD

PIM voorwoord wethouder



# INHOUDSOPGAVE

<b>SAMENVATTING</b> .....	<b>9</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>11</b>
1.1 Aanleiding.....	11
1.2 Een integrale benadering.....	11
1.3 Begin met het waarom.....	11
<b>2 PROCES</b> .....	<b>13</b>
2.1 Samenwerken.....	13
2.2 Betrekken van stakeholders.....	13
<b>DEEL A: MOBILITEITSPLAN</b> .....	<b>15</b>
<b>3 MOBILITEITSVISIE: BOEKEL IN BEWEGING</b> .....	<b>17</b>
<b>4 GVVP (GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN)</b> .....	<b>21</b>
4.1 Ambitie 1. Veilig voor iedereen.....	21
4.2 Ambitie 2. Aantrekkelijk en bereikbaar.....	23
4.3 Ambitie 3. Robuuste wegen en paden.....	25
4.4 Ambitie 4. Een andere manier van reizen.....	25
<b>5 NETWERKEN</b> .....	<b>27</b>
5.1 Voetgangersnetwerk.....	27
5.2 Fietsnetwerk.....	28
5.3 Netwerk openbaar vervoer.....	29
5.4 Netwerk voor gemotoriseerd verkeer.....	30
5.5 Netwerk voor landbouwverkeer.....	31
<b>DEEL B: ACHTERGROND</b> .....	<b>33</b>
<b>6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE</b> .....	<b>35</b>
6.1 Inleiding.....	35
6.2 Enquêteresultaten.....	35
6.3 Werkatelliers.....	40
6.4 Interviews.....	41
6.5 Inloopavonden.....	42
6.6 Wijkbezoeken.....	43
<b>7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE</b> .....	<b>45</b>
7.1 Verkeersveiligheid.....	45
7.2 Personenautoverkeer.....	46
7.3 Lopen.....	49
7.4 Fietsen.....	50
7.5 Openbaar vervoer.....	51

## BIJLAGEN

<b>B1</b>	<b>NETWERK VOETGANGERS (WENS)</b>
<b>B2</b>	<b>NETWERK FIETSVRKEER (WENS)</b>
<b>B3</b>	<b>NETWERK OPENBAAR VERVOER (WENS)</b>
<b>B4</b>	<b>NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (HUIDIG)</b>
<b>B5</b>	<b>NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (WENS)</b>
<b>B6</b>	<b>NETWERK LANDBOUWVERKEER (WENS)</b>
<b>B7</b>	<b>ONGEVALLenLOCATIES</b>
<b>B8</b>	<b>RESULTAAT VERKEERSTELLING</b>
<b>B9</b>	<b>COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE</b>

## TABELLEN

Tabel 1: Ontwerpuitgangspunten voetgangersnetwerk .....	27
Tabel 2: Inrichtingsprincipes fietsnetwerk .....	28
Tabel 3: Inrichtingsprincipes wegen .....	30

## AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 Stappen Mobiliteitsvisie - GVVP - MUP .....	12
Afbeelding 2: Verkeersstructuur kern Boekel .....	21
Afbeelding 3: Regionaal netwerk van snelfietsroutes .....	22
Afbeelding 4: Ontsluiting ontwikkellocaties .....	24
Afbeelding 5: Structuurkaart openbaar vervoer .....	26
Afbeelding 6 Netwerkaart voetganger (wens) .....	27
Afbeelding 7 Netwerk fiets (wens) .....	28
Afbeelding 8 Netwerkaart openbaar vervoer (wens) .....	29
Afbeelding 9 Netwerkaart gemotoriseerd verkeer (wens) .....	30
Afbeelding 10 Netwerkaart landbouwverkeer (wens) .....	31
Afbeelding 11 Verplaatsing naar school .....	36
Afbeelding 12 Verplaatsing naar werk .....	36
Afbeelding 13 Verplaatsing voor boodschappen .....	37
Afbeelding 14 Verplaatsing voor recreatieve doeleinden .....	37
Afbeelding 15 Trend geregistreerde ongevallen 1987 – 2020 gemeente Boekel excl. ongevallen met afloop Uitsluitend Materiele Schade (bron: ViaStat) .....	45
Afbeelding 16 Relaties doorgaand verkeer centrum Boekel .....	48
Afbeelding 17 Varianten oost-westverbinding (1A, 1B, 1C, 2, 3) .....	49
Afbeelding 18 Maximale loopafstand bij reistijd < 10 minuten vanaf kindcentrum Boekel (links) en basisschool Venhorst (rechts). Bron: TravelTime.com .....	49
Afbeelding 19 Maximale fietsafstand bij reistijd < 30 minuten vanaf centrum Boekel (bron: TravelTime.com) .....	50



# SAMENVATTING

## Inleiding

Boekel is in beweging. Er vinden veel ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit en ruimte. Ook buiten Boekel staat de tijd niet stil. Dat de gemeente Boekel in beweging is, maakt dat er behoefte is aan een overkoepelende visie op mobiliteit die aansluit op actuele en toekomstige trends en ontwikkelingen. We kijken daarbij niet alleen naar bereikbaarheid en doorstroming, maar ook naar de leefbaarheid binnen onze gemeente, de verkeersveiligheid voor onze inwoners en een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen. Voorliggend Mobiliteitsplan beschrijft het mobiliteitsbeleid van de gemeente Boekel voor de komende jaren (tot 2040).

Het Mobiliteitsplan bestaat uit twee onderdelen, namelijk de Mobiliteitsvisie en het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan). Het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) is een separaat document. Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn diverse databronnen gebruikt en is een uitvoerig participatietraject doorlopen.

## Mobiliteitsplan

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Boekel bestaat uit ambities en speerpunten. Deze vormen een stip op de horizon en geven antwoord op de vraag: 'waar moet de gemeente Boekel de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit?' De ambities en speerpunten zijn bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden. Het GVVP bevat een plan om de beschreven ambities en speerpunten in uitvoering te brengen, door gefaseerd in te zetten op een aantal hoofd- en deelopgaven.

### Ambitie 1. Veilig voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen zich veilig in het verkeer van de gemeente Boekel begeeft.

Speerpunten: wat willen we daarvoor doen?

- Verkeersveilige wegen en kruispunten
- Veilige schoolomgeving
- Veilig bereikbaar buitengebied
- Veilige fietsroutes scholieren en forensen

Hoofd- en deelopgaven

#### Opgave 1.1 Veilige weginrichting

- Actie 1.1.1 Afwaarderen wegen in Boekel naar 30 km/uur
- Actie 1.1.2 Belangrijke school-thuisroutes
- Actie 1.1.3 Onderzoek alternatieve routing landbouwverkeer
- Actie 1.1.4 Aansluiten op regionaal netwerk van snelfietsroutes

#### Opgave 1.2 Veilig verkeersgedrag

- Actie 1.2.1 Verkeerseducatie op scholen
- Actie 1.2.2 Trainingen voor ouderen

## Ambitie 2. Aantrekkelijk en bereikbaar

De gemeente Boekel is goed bereikbaar voor alle vervoerswijzen en is daarmee aantrekkelijk om te wonen, werken en bezoeken.

Speerpunten: wat willen we daarvoor doen?

- Verbeterde oost-westverbinding gemotoriseerd verkeer
- Afwaarderen en herinrichten centrum
- Routing landbouwverkeer
- Aantrekkelijke recreatieve verbindingen
- Goede ontsluiting ontwikkellocaties

Hoofd- en deelopgaven

### Opgave 2.1 Versterken netwerken

- Actie 2.1.1 Verbeteren loopnetwerk
- Actie 2.1.2 Verbeteren fietsnetwerk

### Opgave 2.2 Ontsluiting ontwikkellocaties

- Actie 2.2.1 Stimuleren duurzame mobiliteit bij ontwikkellocaties
- Actie 2.2.2 Ontsluiting ontwikkellocaties

## Ambitie 3. Robuuste wegen en paden

De gemeente Boekel houdt de wegen, bermen, fietspaden en wandelpaden op een goede kwaliteit.

Speerpunten: wat willen we daarvoor doen?

- Kwaliteit wegen en bermen
- Kwaliteit fiets- en wandelpaden

### Opgave 3.1 Herprioritering beheer en onderhoud

- Actie 3.1.1 Nieuw onderhoudsplan prioriteren op hoofdroutes

### Opgave 3.2 Bermonderhoud

- Actie 3.2.1 Verharden van bermen in het buitengebied

## Ambitie 4. Een andere manier van reizen

Meer mensen die vaker te voet, met de fiets of het openbaar vervoer op pad gaan, draagt dat bij aan een leefbaardere en gezondere gemeente.

Speerpunten: wat willen we daarvoor doen?

- Meer mensen te voet en op de fiets
- Inzet deelmobiliteit

### Opgave 4.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer

- Actie 4.1.1 Een sterk openbaar vervoer netwerk
- Actie 4.1.2 Mobiliteithub langs de randweg

### Opgave 4.2 Stimuleren deelmobiliteit

- Actie 4.2.1 Nota Parkeernormen met deelmobiliteit
- Actie 4.2.2 Fietsstimulering

In het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP), wat een separaat document is, zijn de hoofdogaven en deelopgaven uitgewerkt in concrete uitvoeringsmaatregelen met een globale kostenindicatie en een planning.

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Boekel is in beweging. Er vinden veel ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit en ruimte. Zo heeft de aanleg van de nieuwe randweg gezorgd voor een betere bereikbaarheid en een rustiger verkeersbeeld in het centrum van Boekel. In de gemeente wordt volop gebouwd aan nieuwe woningen. Ook het centrum van Boekel gaat op de schop, waarbij mogelijk de verkeersstructuur wordt aangepast. Daarnaast verandert de GGZ-locatie Huize Padua naar een levendig landgoed. Dat de gemeente Boekel in beweging is, maakt dat er behoefte is aan een overkoepelende visie op mobiliteit die aansluit op actuele en toekomstige trends en ontwikkelingen.

Ook buiten Boekel staat de tijd niet stil. Verplaatsingspatronen worden complexer en bestaan uit meerdere schakels, tussenstops en bestemmingen. Technologische ontwikkelingen maken in veel sectoren het werken op afstand mogelijk, waardoor sommige verplaatsingen niet meer plaatsvinden. Er is daarnaast een groeiend bewustzijn dat een gezonde en duurzame leefstijl belangrijk is. Deze en andere sociale ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit bieden kansen om groei mogelijk te maken en tegelijkertijd onze leefomgeving te verbeteren.

Dit vraagt om een nieuwe visie op mobiliteit in onze gemeente. We kijken daarbij niet alleen naar bereikbaarheid en doorstroming, maar ook naar de leefbaarheid binnen onze gemeente, de verkeersveiligheid voor onze inwoners en een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen.

Voorliggend Mobiliteitsplan beschrijft het mobiliteitsbeleid van de gemeente Boekel voor de komende jaren (tot 2040).

## 1.2 Een integrale benadering

Het mobiliteitsbeleid van Boekel reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Maatregelen die uit dit beleid voortvloeien ondersteunen immers de beleidsdoelstellingen van andere beleidsprogramma's, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. Op verschillende manieren zijn de raakvlakken met deze beleidsvelden gezocht, zowel ambtelijk als met externe stakeholders.

Door de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet verandert het ruimtelijk beleid in Nederland. Onder de Omgevingswet stelt de gemeente Boekel een Omgevingsvisie op. In deze Omgevingsvisie voegt de gemeente het beleid op de verschillende terreinen van de fysieke leefomgeving samen, waarmee dit ook met elkaar verbonden wordt. Op deze manier kunnen tegengestelde of juist gelijke belangen worden herkend. Bij het opstellen van de nieuwe Omgevingsvisie houdt de gemeente dan ook via een integrale benadering rekening met deze Mobiliteitsvisie.

## 1.3 Begin met het waarom

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning.

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie gaan we daarom uit van de behoefte áchter de vraag naar mobiliteit. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Boekel? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze 'Waarom-vraag' staat centraal in de Mobiliteitsvisie.

## Mobiliteitsvisie

In de Mobiliteitsvisie van de gemeente Boekel staan ambities en speerpunten centraal. Deze ambities en speerpunten vormen een stip op de horizon: waar moet Boekel de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit. De ambities en speerpunten worden bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

## GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan)

De Mobiliteitsvisie maken we concreet in het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan). Hierin staat de 'Hoe-vraag' centraal: Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Boekel? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende 10 jaar: Hoe ziet het mobiliteitssysteem er over 10 jaar uit? Concrete onderwerpen die in het GVVP aan de orde komen zijn de oost-westverbinding in de kern Boekel, de 'oude' N605, het Agathaplein, de afsluiting van de Peelkensweg en een goede ontsluiting van ontwikkellocaties. Daarnaast worden uitgangspunten opgesteld voor een veilige en fietsvriendelijke infrastructuur en komen de consequenties van de provinciale visie op gedeelde mobiliteit voor Boekel aan bod.

## Meerjaren Uitvoeringsprogramma

In het Uitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de 'Wat-vraag'. Wat moet de gemeente Boekel de komende jaren doen om de gestelde doelstellingen te behalen. Hiervoor vertalen we de Mobiliteitsvisie en het GVVP naar een aantal concrete maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitspoeperpunten en de ambities van de gemeente Boekel. Aan deze maatregelen wordt tevens een kostenindicatie en planning gehangen, aan de hand waarvan de gemeenteraad integraal onderbouwde keuzes kan maken.



Afbeelding 1 Stappen Mobiliteitsvisie - GVVP - MUP

## 2 PROCES

### 2.1 Samenwerken

Het nieuwe Mobiliteitsplan is gemaakt in samenwerking met de Boekelse samenleving. Dit is belangrijk voor het draagvlak van het Mobiliteitsplan, in de samenleving van Boekel, bij de politiek en in de ambtelijke organisatie. Daarbij is samenwerken van belang voor een succesvollere uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Om een vruchtbare samenwerking te faciliteren is gebruik gemaakt van de werkmethode 'Werkateliers'. Voor deze werkateliers zijn leden van de participatiegroep en vertegenwoordigers van de politiek uitgenodigd, aangevuld met experts op diverse thema's. In het werkatelier staat niet alleen denken centraal, maar we steken ook de handen uit de mouwen. Eenieder heeft hierin een rol en zet zijn eigen expertise in. Het werkatelier heeft tot doel om zowel de expliciete (de kennis op papier) als impliciete kennis (ervaringskennis; kennis die in het hoofd zit, maar lastig specifiek te benoemen is) van de verschillende stakeholders aan te spreken. Door dit samen te doen, vul je elkaar aan en kom je samen tot een beter en breder gedragen Mobiliteitsplan.

### 2.2 Betrekken van stakeholders

Dit Mobiliteitsplan hebben we samen opgesteld met de samenleving van Boekel. Uiteraard niet met iedere individuele inwoner, maar wel met een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de samenleving. Om dat goed te doen, hebben we gewerkt aan de hand van de participatieladder.

#### Beslissen

De gemeenteraad stelt het Mobiliteitsplan (als Mobiliteitsvisie en GVVP) vast. Het is daarom belangrijk dat de ambities en speerpunten van het mobiliteitsbeleid goed doorleven.

Daarom hebben we de raadsleden ook op informele wijze – in twee raadswerkplaatsen – betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. We hebben gekozen voor een getrapte besluitvorming – van visie, via plan naar uitvoeringsprogramma – om ervoor te zorgen dat de gekozen beleidslijn consequent wordt doorgevoerd in de uitvoering van projecten in de komende jaren.



#### Co-produceren

Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid hebben we een participatiegroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van de Boekelse samenleving die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt in de gemeente Boekel.
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken.
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

Samen met deze groep hebben we in verschillende bijeenkomsten een beeld geschetst van de wensen en ambities van de samenleving, een prioritering aangegeven in de ambities en speerpunten en nagedacht over de maatregelen die we kunnen treffen om de ambities en speerpunten waar te maken. Voor de externe begeleidingsgroep hebben we o.a. uitgenodigd: buurtpreventie en achterban, ouderenbonden, Veilig Verkeer Nederland, ZLTO, vertegenwoordigers scholen.

#### Adviseren

Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben we een aantal individuele gesprekken gevoerd met specifieke (maatschappelijke) organisaties (zoals regio Regio Noordost Brabant, de Fietzersbond en ZLTO), om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen in de Boekelse samenleving. De inzichten uit deze gesprekken hebben we meegenomen bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan.

## Raadplegen

Om deugdelijk mobiliteitsbeleid te maken gaan we de straat op en gaan actief met bewoners in gesprek om te weten te komen welke ideeën mensen hebben. Zo zijn leden van het projectteam bij de buurtwinkelcentra van Boekel en Venhorst het gesprek aangegaan met inwoners van Boekel. Daarnaast zijn er een tweetal inloopbijeenkomsten (in Boekel en Venhorst) georganiseerd om met inwoners in gesprek te gaan over onderwerpen die het thema Mobiliteit raken.

Ook is er een online enquête uitgezet om ideeën en belevingen van gebruikers van de openbare ruimte op de kaart te zetten. De enquête is uitgezet in de maand april van 2022. Dit is gedaan door middel van de tool 'Maptionnaire' waarmee ook inzicht verkegen is in de veel gebruikte loop- en fietsroutes uitgesplitst naar type bestemming, in de verbeterpunten en goede voorbeeldplaatsen per vervoerswijze, het voorkeursvervoermiddel per type bestemming, en dergelijke. De online enquête is door 381 respondenten ingevuld. Dit is 3,4% van de totale populatie van de gemeente Boekel. Voor het aantal inwoners van Boekel (circa 11.000) is er sprake van een goede opbrengst, die samen met de opbrengst van de inloopavonden en individuele gesprekken met inwoners een goed beeld geeft van hetgeen speelt in de samenleving.

## Informeren

Gedurende het gehele proces zijn de inwoners van gemeente Boekel regelmatig geïnformeerd via sociale media en de gemeentelijke website. Tevens hebben we een pagina bijgehouden op de gemeentelijke website waarop we alle relevante documenten hebben gepubliceerd.

# DEEL A: MOBILITEITSPAN





## 3 MOBILITEITSVISIE: BOEKEL IN BEWEGING

In december 2022 is de Mobiliteitsvisie 'Boekel in beweging' vastgesteld door de gemeenteraad. De Mobiliteitsvisie van de gemeente Boekel bestaat uit ambities en speerpunten. Deze vormen een stip op de horizon en geven antwoord op de vraag: 'waar moet de gemeente Boekel de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit?' De ambities en speerpunten zijn bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

De rode draad voor toekomstige mobiliteit in de gemeente Boekel is het waarborgen en vergroten van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de gemeente, met een duidelijk accent op de actieve vervoerswijzen. Met de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden moet de gemeente goed en veilig bereikbaar zijn voor iedereen, waarbij de leefbaarheid in bestaande én nieuwe locaties binnen de gemeente goed is.

Hieronder wordt de Mobiliteitsvisie van de gemeente Boekel opgesomd in vier ambitiepunten, met per ambitie een aantal concrete speerpunten. Dit zijn de doelen waar we de komende jaren aan willen werken.

### Ambitie 1. Veilig voor iedereen

#### Speerpunt 1A. Verkeersveilige wegen en kruispunten

Op basis van ongevalgegevens en klachten pakken we de belangrijkste knelpunten aan op het gebied van verkeersveiligheid. We liften daarbij zoveel mogelijk mee met bijvoorbeeld gepland onderhoud.

#### Speerpunt 1B. Veilige schoolomgeving

Een onveilig gevoel in de schoolomgeving en routes naar school leidt tot meer halen en brengen met de auto, wat weer leidt tot een groter gevoel van onveiligheid. Dit sneeuwbaaleffect voorkomen we door continu het veiligheidsgevoel in de schoolomgeving en op schoolroutes te monitoren en daarop bij te sturen. We willen immers dat kinderen zoveel mogelijk zelfstandig lopend en fietsend naar school komen. Dat is duurzamer, gezonder en zorgt ervoor dat kinderen goed voorbereid zijn voor de fietstocht naar de middelbare school.

#### Speerpunt 1C. Veilig bereikbaar buitengebied

Het buitengebied van onze gemeente verdient speciale aandacht als het gaat om verkeersveiligheid. De wegen zijn smal en vaak onverlicht en er komen veel ontmoetingen voor tussen kwetsbare fietsers en grote landbouwvoertuigen. Ons beleid is erop gericht deze ontmoetingen zoveel mogelijk te voorkomen (ontvlechten) en als deze ontmoetingen plaatsvinden de situatie zo veilig mogelijk te maken.

#### Speerpunt 1D. Veilige fietsroutes scholieren en forensen

Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid richten we ons primair op de veelgebruikte routes vanuit Boekel en Venhorst naar de middelbare scholen en werklocaties. Deze liggen veelal buiten onze gemeente waardoor we over deze routes goed regionaal moeten afstemmen.

## Ambitie 2. Aantrekkelijk en bereikbaar

Met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen binnen de gemeente en de beoogde herinrichting van het centrum, is Boekel in beweging. Deze gebieden moeten op een goede en logische wijze ontsloten worden. De nieuwe randweg van Boekel zorgt voor een vermindering van de verkeersdruk in het centrumgebied en de doorstroming ten westen van Boekel (noord-zuidverbinding) is sterk verbeterd. Met de ontwikkeling van het nieuwe woongebied De Burgt is er behoefte aan een verbeterde oost-westverbinding, die er verder aan bij moet dragen dat verkeer om Boekel wordt geleid met een autoluwer centrumgebied tot gevolg.

Bij de beoogde herinrichting van het centrumgebied staat een prettig verblijf in het centrum (qua groen en inrichting) centraal, met een aantrekkelijk woonverblijf voor alle doelgroepen en een veilige verkeerssituatie. Een duidelijke routing voor landbouwverkeer helpt mee om deze doelen te bereiken. De gemeente Boekel zet daarnaast in op aantrekkelijke recreatieve verbindingen, waarmee inwoners en bezoekers verschillende opties hebben om te voet of per fiets een ommetje te maken. Dit houdt iedereen fysiek & mentaal gezond.

Voor een aantrekkelijke en bereikbare gemeente wordt gewerkt aan de volgende speerpunten.

### Speerpunt 2A. Verbeterde oost-westverbinding gemotoriseerd verkeer

Een verbeterde oost-westverbinding moet er enerzijds voor zorgen dat de bestaande en nieuwe woonwijken aan de oostzijde van Boekel goed ontsloten worden, anderzijds willen we voorkomen dat het verkeer van en naar deze woonwijken leidt tot overlast en onveilige situaties op de oost-west verbindingswegen en het centrum.

### Speerpunt 2B. Afwaarderen en herinrichten centrum

Een bezoek aan het centrum van Boekel moet een prettige ervaring zijn voor iedereen. Dit betekent aan de ene kant dat je er makkelijk moet kunnen komen, aan de andere kant wil je zo min mogelijk overlast ervaren van verkeer als je eenmaal in het centrum bent. Door wegen in en rond het centrum af te waarderen verminderen we de overlast, maken we de route door het centrum minder aantrekkelijk, maar houden we het centrum wel bereikbaar.

### Speerpunt 2C. Routing landbouwverkeer

De agrarische sector is een belangrijke economische factor en hoort bij de identiteit van onze gemeente. Tegelijkertijd zorgt de schaalvergroting voor steeds grotere landbouwvoertuigen en een toename van de overlast en (ervaren) verkeersonveiligheid. Samen met de agrarische sector gaan we daarom op zoek naar routes waarbij de kans op ontmoetingen met kwetsbare deelnemers zo klein mogelijk is (ontvlechting). Ook proberen we hiermee de overlast door landbouwverkeer in onze kernen zoveel mogelijk te voorkomen.

### Speerpunt 2D. Aantrekkelijke recreatieve verbindingen

Ons verplaatsen doen we niet alleen omdat we ergens heen willen. Soms verplaatsen we ons ook omdat we ons willen ontspannen, voor onze gezondheid of omdat we tijdens een wandeling of fietstocht van de omgeving willen genieten. Deze sportieve en recreatieve verplaatsingen zorgen ervoor dat onze inwoners gezonder en gelukkiger zijn. Daarom zorgen we voor aantrekkelijke wandel- en fietsroutes door onze gemeente die goed aansluiten op routes in de regio.

### Speerpunt 2E. Goede ontsluiting ontwikkellocaties

Binnen de gemeente Boekel vinden veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Zo worden er de komende jaren flink wat woningen bijgebouwd, worden er nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld en vindt er een vernieuwing plaats van de GGZ-locatie Huize Padua. We zorgen voor een goede en veilige ontsluiting van ontwikkellocaties voor de verschillende vervoerswijzen, met behoud van de leefbaarheid en bereikbaarheid in de rest van de gemeente.

## Ambitie 3. Robuuste wegen en paden

Kwaliteit van de wegen is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. De gemeente zorgt voor onderhoud en reparatie van haar rijbanen, fietspaden, voetpaden, pleinen, parkeervoorzieningen en overige verhardingen. De verhardingen dienen veilig en toegankelijk gehouden te worden in de openbare ruimte met extra aandacht voor fietsers, voetgangers en weggebruikers met een beperking. De gemeente Boekel houdt de wegen, bermen, fietspaden en wandelpaden op het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Voor robuuste wegen en paden wordt gewerkt aan de volgende speerpunten.

### Speerpunt 3A. Kwaliteit wegen en bermen

Met name in het buitengebied worden wegen en bermen regelmatig kapotgereden door grote voertuigen. Deze kapotte wegen en bermen zorgen vervolgens voor onveilige situatie voor personenauto's en fietsers. Om dit te verbeteren zetten we in op intensiever onderhoud van wegen en bermen in het buitengebied, met name op landbouwroutes (speerpunt 2C). In combinatie met het ontvlechten van landbouwverkeer en fietsers (speerpunt 1C) zorgt dit voor een grotere verkeersveiligheid en meer comfort in het buitengebied.

### Speerpunt 3B. Kwaliteit fiets- en wandelpaden

Actief kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij betekent dat je je actief moet kunnen blijven verplaatsen. Met name voor ouderen, gehandicapten en andere mensen die slecht ter been zijn is het van groot belang dat de fiets- en wandelpaden van voldoende kwaliteit zijn.

## Ambitie 4. Een andere manier van reizen

Mensen met een herkomst of bestemming in de gemeente Boekel zijn momenteel sterk afhankelijk van de auto. De automobilititeit neemt toe en wanneer niet de juiste keuzes voor de toekomst worden gemaakt, heeft dit negatieve effecten op o.a. de leefbaarheid, het milieu en gezondheid van inwoners van Boekel. Het openbaar vervoer in plattelandsgemeenten staat onder druk, zo ook in Boekel. Buslijn 155 naar Veghel en Gemert is komen te vervallen, met uitzondering van een aantal ritten in de spitsuren (scholieren). Hiervoor in de plaats is een buurtbus komen te rijden tussen Venhorst, Huize Padua, via Boekel en Erp, naar Veghel. Het aanbieden van deelmobilititeit gaat het vervoersaanbod van de gemeente verder verrijken. Hoewel er al veel wordt gefietst binnen Boekel, is er meer potentie om mensen te verleiden de auto te laten staan en in plaats daarvan zich op een actieve en duurzame wijze te verplaatsen. Als de mensen zowel binnen als buiten de gemeente Boekel vaker te voet of met de fiets op pad gaan, draagt dat bij aan meer beweging en een betere fysieke en mentale gezondheid.

Er wordt gewerkt aan de volgende speerpunten, om een andere manier van reizen te stimuleren.

### Speerpunt 4A. Meer mensen te voet en op de fiets

Voor veel inwoners van de gemeente Boekel is de auto een belangrijk vervoersmiddel, ook voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats. Dit zijn bijvoorbeeld verplaatsingen naar school of om boodschappen te doen. We onderzoeken de achterliggende oorzaken hiervan en proberen het aantrekkelijk te maken voor onze inwoners om verplaatsingen binnen de eigen woonplaats vaker lopend of per fiets te maken. We vinden dit belangrijk omdat lopen en fietsen gezonder en duurzamer is en minder overlast geeft voor de omgeving.

### Speerpunt 4B. Inzet deelmobilititeit

Met het verdwijnen van regulier openbaar vervoer ontstaat het risico dat mensen die niet beschikken over een auto niet meer actief kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voor een deel is dit opgelost met de buurtbus die Venhorst en Boekel verbindt met Veghel. Het beschikbaar stellen van deelvervoer moet ervoor zorgen dat mensen toegang blijven hebben tot mobiliteit, zonder dat daarvoor persé een eigen auto (of eigen tweede auto) nodig is.



# 4 GVVP (GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN)

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan) bevat een nadere uitwerking van de ambities en speerpunten zoals deze omschreven zijn in Hoofdstuk 3. In opgaven en acties wordt de vraag beantwoord: 'Hoe gaat de gemeente Boekel de ambities ten aanzien van mobiliteit waarmaken?'. Ondersteunend aan het GVVP zijn netwerkkaarten voor het netwerk van de voetganger, fiets het gemotoriseerde verkeer en openbaar vervoer (Hoofdstuk 5). Op deze kaarten zijn de gewenste netwerken weergegeven, inclusief de nog ontbrekende schakels.

## 4.1 Ambitie 1. Veilig voor iedereen

Boekel, Venhorst en het buitengebied moeten een plek zijn waar iedereen zich veilig kan bewegen. Van jong tot oud, van voetganger tot automobilist en van de doorgaande wegen tot de woonwijken in de kernen. Onze speerpunten in Hoofdstuk 3 laten zien waar we ons vooral op richten. Om de verkeersveiligheid te verbeteren werken we niet alleen aan de weginrichting, maar zetten we ook in op verkeerseducatie, gedragscampagnes en verkeershandhaving.

### Opgave 1.1 Veilige weginrichting

#### Actie 1.1.1: Afwaarderen wegen in Boekel naar 30 km/u

In lijn met de Centrumvisie van Boekel waarderen we de wegen in het centrum af van een 50 km/u weg naar een 30 km/u weg. Vanaf de rotondes op de Randweg houden we inprickers met vrijliggende fietspaden en een maximum snelheid van 50 km/u voor het autoverkeer. Dichterbij het centrum – waar geen fietspaden meer mogelijk zijn – richten we de historische doorgaande wegen in als een 30 km/u zone.

Op een 30 km/u is het acceptabel dat er op een gemiddelde werkdag maximaal 4.500 motorvoertuigen rijden. Momenteel rijden op een werkdag nog 8.000 motorvoertuigen over de Kerkstraat. Uit onze analyse van het verkeersmodel en GPS-data blijkt dat het mogelijk is om dit terug te brengen naar 4.500 motorvoertuigen. Hiervoor zijn twee ingrepen nodig:

- De historische Noord-Zuid op zo'n manier herinrichtingen dat het voor doorgaand verkeer niet meer aantrekkelijk is om deze route te kiezen.
- Het verkeer vanuit Venhorst en Handel buiten het centrum van Boekel omleiden. Dat kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door een verbinding aan te brengen tussen de Arendstraat, Statenweg en Molenstraat (A+B in de afbeelding). Maar ook een betere verbinding tussen Huize Padua en de N605 (C in de afbeelding) zorgt voor veel verlichting in de kern van Boekel, eventueel in combinatie met het omleiden van verkeer vanuit Venhorst richting Uden (A op de kaart).



Afbeelding 2: Verkeersstructuur kern Boekel

We actualiseren de eerder uitgevoerde variantenstudie die is uitgevoerd naar de Oost-West verbinding. Hierin nemen we de inzichten mee die we hebben opgedaan bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan. Het doel van de studie is te onderzoeken wat het effect van een verbindingsweg is op de ontlasting van het centrum van Boekel en de ontsluiting van de Burgt. Tegelijkertijd brengen we in beeld wat de verschillende varianten betekenen voor de omgeving waar de verbindingsweg wordt ingepast. Op basis van deze inzichten kunnen we integrale afweging maken tussen de verschillende varianten.

**Alternatief: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u**

Als alternatief voor het omleiden van verkeer buiten het centrum van Boekel om kan overwogen worden om van de oude doorgaande wegen in het centrum een "Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u" (GOW-30) te maken. Het verschil met een 30 km/u zone is dat verkeer op de GOW-30 voorrang heeft op de zijwegen en dat een groter aantal motorvoertuigen wordt geaccepteerd. Een belangrijk nadeel is dat dit een veel minder gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Boekel dan het inrichten van een 30 km/u zone. Dit alternatief is daarom ook niet in lijn met de vastgestelde Centrumvisie.

**Actie 1.1.2: Belangrijke school-thuisroutes**

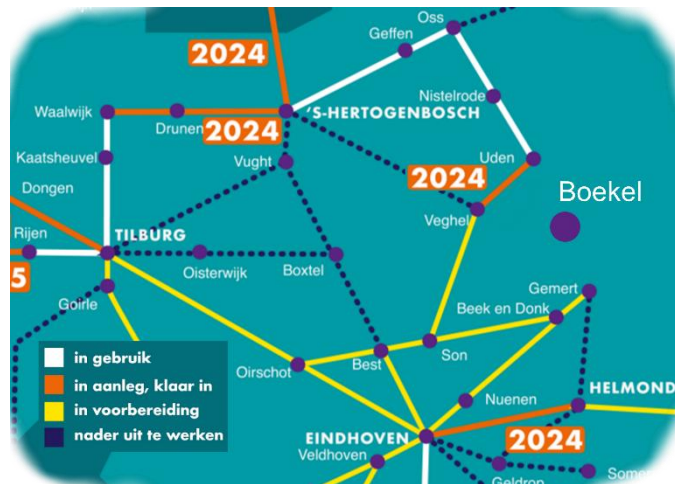
In Boekel hebben we veel aandacht besteed aan de inrichting van de omgeving van de basisscholen en de routes daar naartoe. Toch blijven er zorgen bij ouders over de veiligheid van hun schoolgaande kinderen, zowel in Boekel als in Venhorst. We blijven in gesprek met scholen en ouders of er verbeteringen nodig en mogelijk zijn. Ons uitgangspunt is daarbij om te stimuleren dat zoveel mogelijk kinderen lopend en fietsend naar school gaan.

**Actie 1.1.3: Onderzoek alternatieve routing landbouwverkeer**

Het landbouwverkeer dat door de kernen van Boekel en Venhorst rijdt zorgt voor overlast en (een gevoel van) onveiligheid. Het is daarom de wens om landbouwverkeer om de kernen van Boekel en Venhorst heen te leiden. Ook in het buitengebied leiden ontmoetingen tussen landbouwverkeer en (groepen) fietsers tot overlast en mogelijk onveilige situatie. We gaan de routes voor fietsers en landbouwverkeer daarom zoveel mogelijk ontvlechten. Daar waar fietsroutes en landbouwroutes samenlopen zijn maatregelen nodig. Hiervoor voeren we nader onderzoek uit, samen met ZLTO en Cumula en samen met bewonersorganisaties en andere belanghebbenden.

**Actie 1.1.4: Aansluiten op regionaal netwerk van snelfietsroutes**

Er wordt in de regio hard gewerkt om de steden en regionale kernen met elkaar te verbinden in een netwerk van snelfietsroutes. De verbinding tussen Oss en Uden via Nistelrode is inmiddels in gebruik. De verbinding tussen Uden en Veghel wordt in 2024 aangelegd. De verbindingen vanuit Veghel en Gemert richting Eindhoven zijn in voorbereiding. Op de verbinding tussen Veghel en 's-Hertogenbosch wordt nog gestudeerd. Een belangrijke schakel die nog ontbreekt in dit netwerk is de verbinding tussen Uden en Gemert via Boekel. Het is onze ambitie om samen met de regio(gemeenten) en de provincie aan deze verbinding te werken.



Afbeelding 3: Regionaal netwerk van snelfietsroutes

Vooruitlopend daarop werken we vanuit Boekel aan comfortabele fietsroutes die aansluiten op het regionale netwerk in Uden, Veghel en Gemert. Deze fietsverbindingen willen we zo aantrekkelijk mogelijk maken. Dat betekent zoveel mogelijk op vrijliggende fietspaden, met voorrang ten opzichte van kruisend verkeer en door een aantrekkelijke omgeving. We zoeken daarom naar routes die niet langs doorgaande wegen liggen, maar parallel daaraan, het liefste door het groen (met aandacht voor sociale veiligheid).

### **Wat is een snelfietsroute?**

Een snelfietsroute is een directe, comfortabele fietsverbinding met weinig obstakels, die ervoor zorgt dat je vlot op je bestemming aankomt. Het gaat er niet om dat je hard fietst op een snelfietsroute, maar dat je gemakkelijk door kunt fietsen. De ideale snelfietsroute bestaat uit overzichtelijke, vier meter brede fietspaden van rood asfalt. Met duidelijke markeringen, zonder obstakels en geschikt voor alle typen fietsers. Een snelfietsroute moet veilig zijn. Als fietser moet je zo min mogelijk conflicten hebben met auto's en treinen. Dat betekent dat er bijvoorbeeld een fietstunnel kan worden gebouwd bij een kruispunt en dat fietsers op de route zo veel mogelijk voorrang krijgen. De aanleg van snelfietsroutes is altijd een samenwerking tussen de provincie en gemeenten. De gemeenten zijn initiatiefnemer. Zij verkennen samen het beste tracé. Ook kijken ze welke verbeteringen nodig zijn om te komen tot een route die voldoet aan de kwaliteitseisen voor snelfietsroutes. De provincie ondersteunt door te coördineren en te financieren.

[Bron: [www.sjees.nl](http://www.sjees.nl)]

## Opgave 1.2 Veilig verkeersgedrag

### Actie 1.2.1: Verkeerseducatie op scholen

Samen met de scholen en VVN doen we in Boekel al veel aan verkeerseducatie op scholen. Alle scholen doen mee aan het Brabants Verkeersveiligheidslabel, het theoretisch en praktisch fietsexamen en voorlichting over de dode boek bij vrachtauto's. Als gemeente hebben we bovendien periodiek overleg met de verkeersouders van basisscholen. Uiteraard blijven we de actualiteit volgen en verleggen we onze aandacht naar actuele thema's, zoals nu de aandacht voor afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld door het gebruik van mobiele telefoon op de fiets).

### Actie 1.2.2: Trainingen voor ouderen

We vinden het belangrijk dat ouderen lang actief blijven meedoen in de maatschappij. Daar hoort ook bij dat ouderen lang mobiel blijven. Helaas brengt een hogere leeftijd ook een groter risico op ongevallen met zich mee en is de letselernst vaak groter wanneer ouderen bij een ongeval betrokken raken. We zien dit bijvoorbeeld terug in de toename van het aantal letselongevallen onder ouderen op de (elektrische) fiets.

Om te zorgen dat ouderen langer mobiel blijven met een minimale kans op ongevallen zorgen we voor trainingen om de vaardigheden van ouderen te verbeteren. We werken hiervoor samen met ouderenorganisatie KBO en Veilig Verkeer Nederland (VVN). We richten ons op alle vormen van mobiliteit: lopen, fietsen, auto en openbaar vervoer. We stellen samen met KBO en VVN een actieprogramma op dat zich specifiek richt op de veiligheid voor en het actief houden van ouderen in het verkeer.

## 4.2 Ambitie 2. Aantrekkelijk en bereikbaar

### Opgave 2.1 Versterken netwerken

#### Actie 2.1.1: Verbeteren loopnetwerk

In paragraaf 5.1 is het loopnetwerk weergegeven. Dit netwerk vormt het uitgangspunt voor de (her-)inrichting van onze wegen. Per categorie in het netwerk zijn ontwerpuitgangspunten gedefinieerd. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze ontwerpuitgangspunten toepassen. Ons uitgangspunt is dat we dat gelijktijdig doen met geplande (onderhouds-)werkzaamheden. Op plaatsen waar de prioriteit hoog is zullen we ook de weginrichting aanpassen zonder dat er vanuit beheer en onderhoud een noodzaak is. De prioritering van het loopnetwerk is bepaald aan de hand van de belangrijkste looproutes van en naar winkelvoorzieningen, scholen, zorgvoorzieningen en sport ten opzichte van woon- en werkgebieden.

### Actie 2.1.2: Verbeteren fietsnetwerk

In paragraaf 5.2 is het fietsnetwerk weergegeven. Dit netwerk vormt het uitgangspunt voor de (her-)inrichting van onze wegen. Per categorie in het netwerk zijn inrichtingsprincipes gedefinieerd. Op dit moment voldoen niet alle wegen en fietspaden hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze inrichtingsprincipes toepassen. Ons uitgangspunt is dat we dat gelijktijdig doen met geplande (onderhouds-)werkzaamheden. Op plaatsen waar de prioriteit hoog is zullen we ook de weginrichting aanpassen zonder dat er vanuit beheer en onderhoud een noodzaak is. De fietsroutes zijn onderverdeeld in primaire fietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve fietsroute. Primaire fietsroutes zijn hoofdfietsroutes die een belangrijke functie vervullen in voor grote aantallen fietsers naar school, werk of andere voorzieningen. Secundaire fietsroutes zijn eveneens belangrijke fietsroutes, maar van lagere orde dan de primaire fietsroutes. Recreatieve fietsroutes vervullen een functie voor inwoners en bezoekers die in hun vrije tijd een fietstocht maken. De overige wegen en paden waarover gefietst kan worden zijn eveneens belangrijk, maar in mindere mate.

## Opgave 2.2 Ontsluiting ontwikkellocaties

### Actie 2.2.1: Stimuleren duurzame mobiliteit bij ontwikkellocaties

Nieuwe woningbouwlocaties ontwerpen we vanuit het STOMP-principe. Dat betekent dat we de inrichting van kavels, openbare ruimte en infrastructuur eerst afstemmen op de behoeften van de voetganger (**S**tappen), dan op de fietser (**T**rappen), dan op het **O**penbaar vervoer, dan op deelvervoer (**M**aas)<sup>1</sup> en dan pas voor de **P**ersonenauto. Dit betekent dat het eerste vervoermiddel dat je tegenkomt als je de deur uit loopt je fiets zou moeten zijn. Auto's worden verderop geparkeerd op parkeerpleinen met voldoende laadvoorzieningen. Openbaar vervoer haltes liggen op loopafstand van de woningen en in iedere nieuwe (of bestaande) woonwijk zijn deelauto's en eventueel deelbakfietsen beschikbaar. Loop- en fietsroutes en de auto-ontsluiting worden zo ontworpen dat het altijd het snelst en gemakkelijkst is om lopend of fietsend naar de voorzieningen in het dorp te gaan.

### Actie 2.2.2: Ontsluiting ontwikkellocaties

Woonwijk De Burgt wordt gebouwd met als uitgangspunt dat lopen en fietsen gestimuleerd wordt. Om dit te bereiken moet deze nieuwe wijk via rechtstreekse loop- en fietsroutes met het centrum van Boekel verbonden worden. Een autorit vanuit De Burgt naar het centrum van Boekel willen we juist ontmoedigen. Dat betekent dat we geen directe autoverbinding willen tussen de woningen en het centrum. Tegelijkertijd willen we wel dat de toekomstige woonwijk goed bereikbaar is, zowel met de fiets, het openbaar vervoer als met de auto. Het past in deze doelstelling om De Burgt buitenlangs de bestaande kern te ontsluiten. Dit principe van direct loop- en fietsverbindingen naar het centrum gecombineerd met een auto-ontsluiting buitenlangs passen we ook toe bij Schutboom en Lage Raam en is het standaardprincipe voor alle toekomstige uitbreidingslocaties.



Afbeelding 4: Ontsluiting ontwikkellocaties

<sup>1</sup> Maas = Mobility as a service



## 4.3 Ambitie 3. Robuuste wegen en paden

### Opgave 3.1 Herprioritering beheer en onderhoud

#### Actie 3.1.1: Nieuw onderhoudsplan prioriteren op hoofdroutes

In hoofdstuk zijn verschillende netwerken opgenomen voor lopen, fietsen, landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer. Deze netwerken zijn de basis voor het bepalen van het onderhoudsniveau in het periodiek op te stellen onderhoudsplan voor wegen.

Veelgebruikte loop- en fietsroutes gaan we op een hoger niveau onderhouden dan de wegen en paden die minder vaak worden gebruikt. Op deze manier is ook voor mensen die minder slecht ter been zijn altijd een route beschikbaar die comfortabel, begaanbaar en obstakelvrij is.

### Opgave 3.2 Bermonderhoud

#### Actie 3.2.1: Verharden van bermen in het buitengebied

Op wegen in het buitengebied die druk bereden worden komt het regelmatig voor dat de bermen langs de weg stuk gereden zijn. Dit zorgt voor onveilige situaties en kan schade aan voertuigen en weg tot gevolg hebben. Op plaatsen waar dit vaak voorkomt gaan we daarom halfverharding in de berm aanbrengen die ervoor moet zorgen dat de bermen begaanbaar blijven, ook bij intensief gebruik. Hierbij kijken we naar de ligging van netwerken voor fietsers en voor landbouwverkeer.

## 4.4 Ambitie 4. Een andere manier van reizen

### Opgave 4.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer

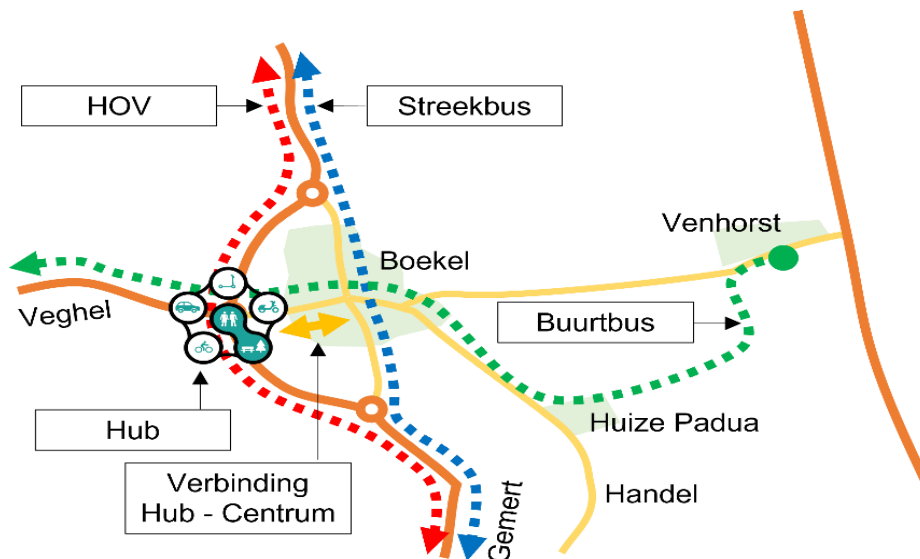
#### Actie 4.1.1: Een sterk openbaar vervoer netwerk

Het openbaar vervoer wordt in onze regio geregeld door de provincie. Zij bepalen – samen met de busmaatschappij – het netwerk en de hoeveelheid bussen die er rijden. Onze gemeentelijke rol is daarin beperkt. Dat neemt niet weg dat wij een duidelijke visie hebben op hoe het openbaar vervoer van en naar Boekel en Venhorst geregeld zou moeten worden. Vanuit deze visie gaan wij met de provincie en de busmaatschappij in gesprek om onze visie zoveel mogelijk uitgevoerd te krijgen.

Regionaal zijn er plannen om hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) te laten rijden tussen Uden en Gemert via de randweg (N605) langs Boekel. Aan de ene kant is dat een kans voor Boekel omdat daarmee een betere verbinding met de omliggende kernen en steden ontstaat. Aan de andere kant lopen we hier in Boekel een risico omdat dit kan betekenen dat geen of minder bussen door de kern Boekel gaan rijden. Wij zullen ons daarom sterk maken voor behoud van de streeklijn door de kern naast de toekomstige HOV-lijn over de randweg.

#### Actie 4.1.2: Mobiliteitshub langs de randweg

Wanneer gekozen wordt voor een HOV-lijn tussen Uden en Gemert over de randweg is het voor werknemers en inwoners van Boekel en Venhorst van belang dat zij eenvoudig gebruik kunnen maken van deze busverbinding. Om daarvoor te zorgen willen we een mobiliteitshub inrichten bij de rotonde Erpseweg – N605. Op deze hub halteren de HOV-lijn en de Buurtbus. Daarnaast zorgen we dat op deze hub voldoende fietsenstallingen, deelfietsen en parkeerplaatsen zijn. Op deze manier kunnen reizigers van en naar Boekel en Venhorst op een eenvoudige manier van en naar de mobiliteitshub reizen. Reizigers die minder makkelijk fietsen of geen auto hebben kunnen met de buurtbus naar het centrum van Boekel, Huize Padua en Venhorst reizen.



Afbeelding 5: Structuurkaart openbaar vervoer

## Opgave 4.2 Stimuleren deelmobiliteit

### Actie 4.2.1: Nota Parkeernormen met deelmobiliteit

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen willen we het gebruik van deelmobiliteit zoveel mogelijk stimuleren. We willen het daarom mogelijk maken om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen minder parkeerplaatsen te realiseren in ruil voor het organiseren van deelmobiliteit. Dit kunnen deelauto's of deelbakfietsen zijn, of andere innovatieve mobiliteitsoplossingen. Hiervoor is het nodig om een nieuwe Nota Parkeernormen op te stellen waarin we regels opnemen om de inzet van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren.

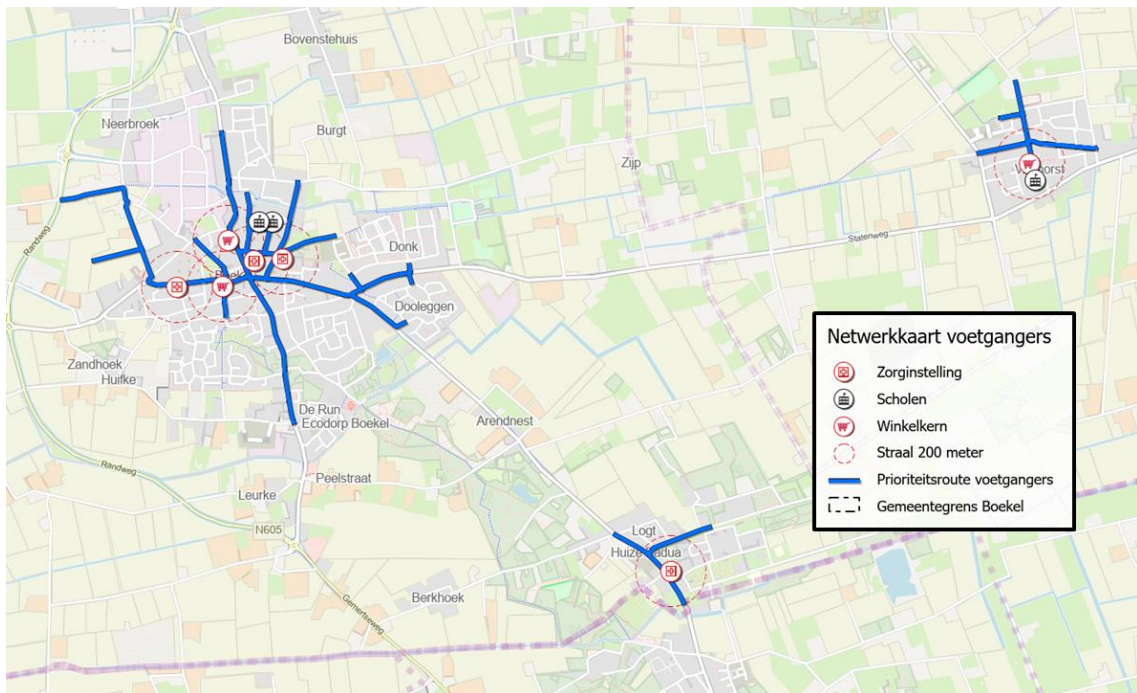
### Actie 4.2.2: Fietsstimulering

Met gerichte acties en campagnes bij inwoners en werkgevers willen we het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer stimuleren. Te denken valt daarbij aan campagnes, e-bike probeeracties, een fietsstimuleringsapp en/of het promoten van duurzamer mobiliteitsbeleid bij werkgevers. We onderzoeken de mogelijkheid om hiervoor samen te werken met de regionale werkgeversaanpak.

# 5 NETWERKEN

## 5.1 Voetgangersnetwerk

In de mobiliteitsenquête hebben inwoners van Boekel en Venhorst aangegeven welke looproutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de kern. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende voorzieningen. Met deze informatie hebben we onderstaand utilitaire voetgangersnetwerk opgesteld. Recreatieve wandelroutes zijn niet op de netwerkkaart afgebeeld. Afbeelding 6 geeft de netwerkkaart (wens) voor voetgangers weer. B1 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor voetgangers.



Afbeelding 6 Netwerkkaart voetganger (wens)

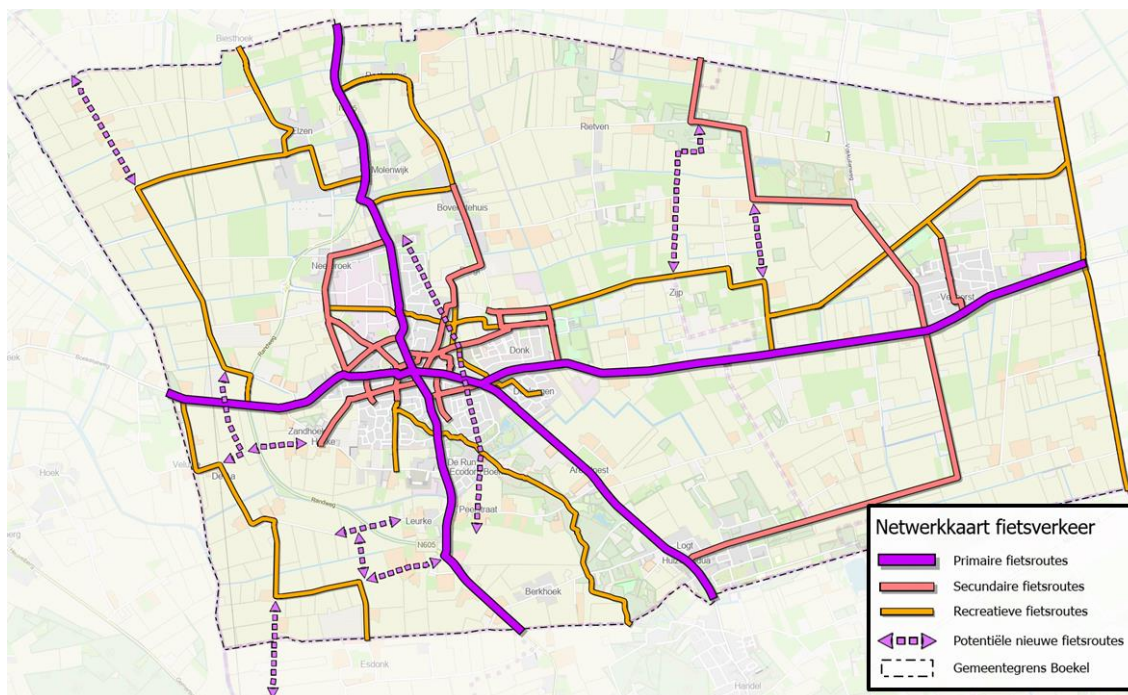
In onderstaande tabel zijn de ontwerpuitgangspunten opgenomen die gelden voor het voetgangersnetwerk. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze ontwerpuitgangspunten toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om bovenstaand netwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige trottoirs en voetpaden en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding.

Tabel 1: Ontwerpuitgangspunten voetgangersnetwerk

	Breedte trottoir [minimaal]	Breedte trottoir [wens]	Breedte voetpad [minimaal]	Breedte voetpad [wens]	Obstakelvrije ruimte [minimaal]
Prioriteitsroute voetganger	1,80 m.	2,40 m.	1,80 m.	2,40 m.	1,20 m.
Overige trottoirs en voetpaden	1,50 m.	2,00 m.	1,50 m.	2,00 m.	0,90 m.

## 5.2 Fietsnetwerk

In de mobiliteitsenquête hebben inwoners van Boekel en Venhorst aangegeven welke fietsroutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de kern en in de omgeving. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende bestemmingen, zoals grotere kernen en middelbare scholen. Met deze informatie hebben we onderstaand utilitaire fietsnetwerk opgesteld. Afbeelding 7 geeft de netwerkkaart (wens) voor fietsers weer. B2 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor fietsers.



Afbeelding 7 Netwerk fiets (wens)

In onderstaande tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het fietsnetwerk. De keuze van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie binnen het fietsnetwerk, de functie van de weg binnen de wegategorisering en de hoeveelheid (intensiteit) fietsers of auto's. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze uitgangspunten toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om het fietsnetwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige wegen en en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding.

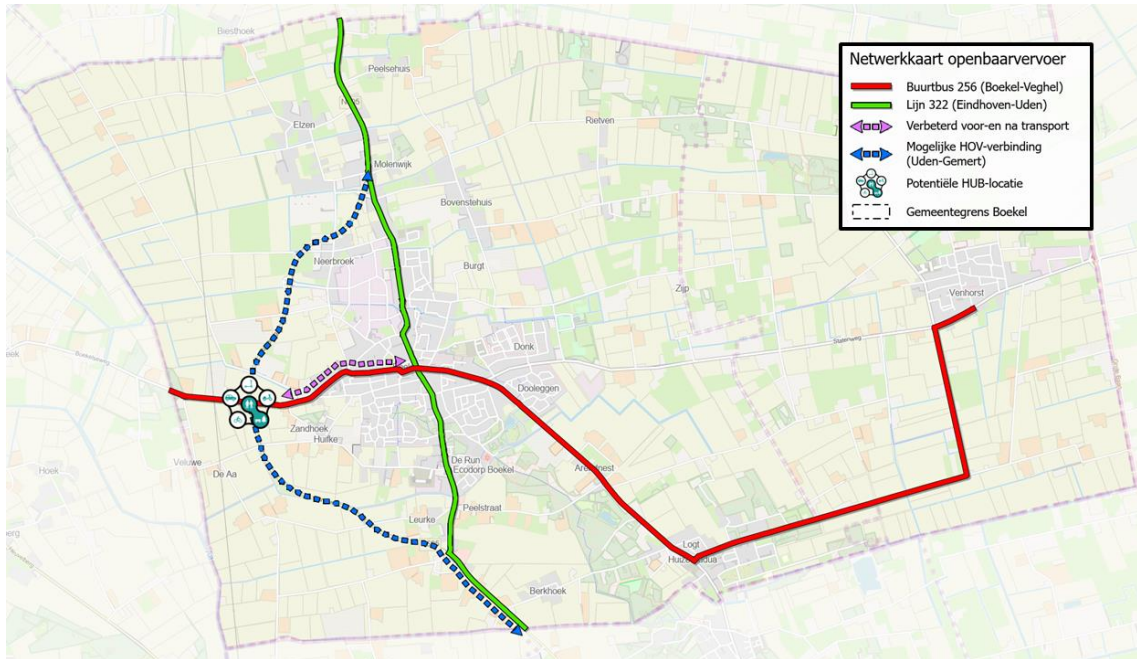
Tabel 2: Inrichtingsprincipes fietsnetwerk

	Verkeers- intensiteit [mvt/etm]	Primaire fietsroute	Secundaire fietsroute	Recreatieve fietsroute	Geen onderdeel fietsroute
ETW bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietsstraat	Gemengd of fietsstraat	Gemengd	Gemengd
ETW bubeko 60 km/u	< 1.000	Fietspad	Gemengd, fietsstraat of fietspad	Gemengd	Gemengd
	> 1.000	Fietspad	Fietspad of fietsstroken	Fietspad	Fietspad of fietsstroken
GOW30 bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad



## 5.3 Netwerk openbaar vervoer

Het netwerk voor openbaar vervoer hebben we opgesteld op basis van de huidige buslijnen. Die hebben we aangevuld met de plannen die er zijn voor de lijn voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Een mobiliteitshub bij de rotonde Erpseweg – N605 moet ervoor zorgen dat reizigers makkelijk kunnen overstappen tussen de HOV-lijn die mogelijk over de randweg gaat rijden en verschillende vormen van voor- en natransport, zoals de (deel-)fiets, auto of buurtbus. Afbeelding 8 geeft de netwerkkaart (wens) voor openbaar vervoer weer. B3 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor openbaar vervoer.



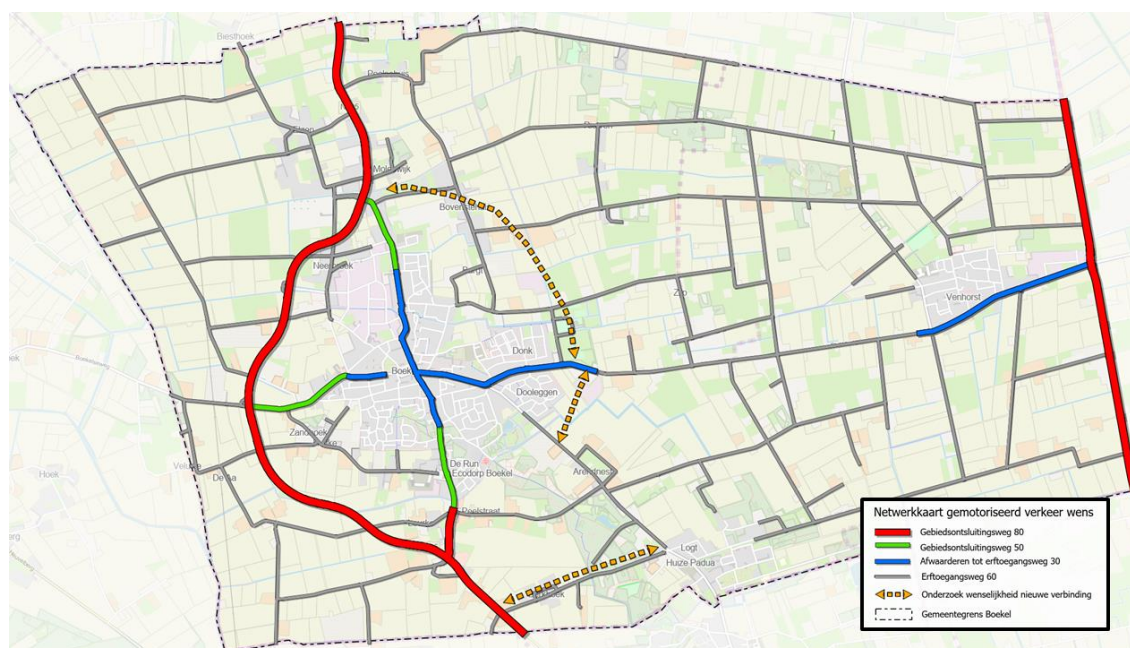
Afbeelding 8 Netwerkkaart openbaar vervoer (wens)

We kiezen ervoor om het wegen waar de bus rijdt op een hoger niveau te onderhouden en een hoge prioriteit te geven bij de gladheidsbestrijding.

## 5.4 Netwerk voor gemotoriseerd verkeer

Het netwerk voor gemotoriseerd verkeer hebben we opgesteld met het huidige netwerk als basis. We hebben daar de wens aan toegevoegd om het centrum van Boekel autoluw te maken door ook op de voormalige doorgaande wegen een 30 km/u zone in te richten. Inprikkers met een maximum snelheid van 50 km/u verbinden de rotondes op de randweg met het centrum van Boekel en de omliggende woonwijken. We gaan deze inprikkers op zo'n manier inrichten dat verkeer dat van buiten naar binnen rijdt steeds minder ruimte krijgt om een hoge snelheid te rijden. Op deze manier ontstaat een natuurlijke overgang van 80 km/u op de N605 naar de 30 km/u zones in de wijken en in het centrum. Een verbindingsweg tussen de Arendstraat, Statenweg en Molenstraat moet ervoor zorgen dat verkeer vanuit Handel en Venhorst en uit De Burgt zoveel mogelijk buiten het centrum van Boekel omrijdt. B4 bevat de totale netwerkkaart (huidig) voor gemotoriseerd verkeer.

Afbeelding 9 geeft de netwerkkaart (wens) voor gemotoriseerd weer. B5 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 9 Netwerkkaart gemotoriseerd verkeer (wens)

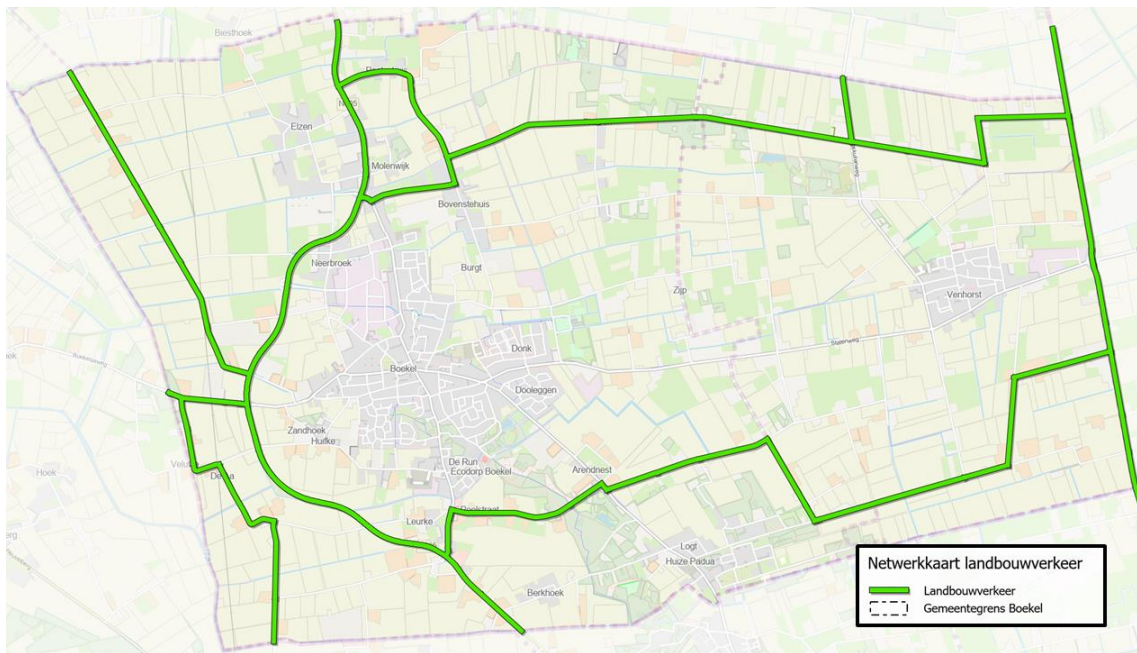
In onderstaande tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze uitgangspunten toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om gebiedsontsluitingswegen op een hoger niveau te onderhouden dan erftoegangswegen en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding.

Tabel 3: Inrichtingsprincipes wegen

	Snelheid	Scheiding rijrichting	Wegkanten	Parkeren	Voorrang
<b>ETW bibeko</b>	30 km/u	Geen	Trottoir	Langs of haaks	Gelijkwaardig
<b>ETW bubeko</b>	60 km/u	Geen	Geen, of onderbroken markering	Langsparkeren	Gelijkwaardig voorrang bij hoge intensiteit
<b>GOW30 bibeko</b>	30 km/u	Enkele asmarkering	Trottoirband	Langsparkeren	Voorrang
<b>GOW50 bibeko</b>	50 km/u	Dubbele	Trottoirband	Geen	Voorrang
<b>GOW bubeko</b>	80 km/u	asmarkering of middenberm	Onderbroken markering	Geen	Voorrang

## 5.5 Netwerk voor landbouwverkeer

Het landbouwverkeer maakt in de gemeente Boekel een belangrijk deel uit van het verkeersbeeld in het buitengebied. Het netwerk voor landbouwverkeer hebben we opgesteld met de ligging van agrarische percelen als basis, in samenspraak met belangenorganisatie ZLTO Boekel/Venhorst. Daarnaast is gekeken welke routes een goed alternatief bieden voor verbindingen waar andere vervoerswijzen prioriteiten hebben (fietsroute, looproutes, woonstraten, etc.) en waar de wens is verkeersstromen te scheiden. Belangrijke noord-zuidverbindingen voor landbouwverkeer zijn de randweg waar passeerhavens aanwezig zijn en Peelkensweg / Grote Baan waar een parallelstructuur voor landbouwverkeer aanwezig is. Als oost-westverbinding voor landbouwverkeer zijn de Noordstraat en Langstraat belangrijk. Afbeelding 10 geeft de netwerkkaart (wens) voor landbouwverkeer weer. B6 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor landbouwverkeer.



Afbeelding 10 Netwerkaart landbouwverkeer (wens)

De meeste routes voor landbouwverkeer liggen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De meeste wegen hebben voldoende breedte voor twee voertuigen om elkaar te passeren. Sommige wegen zijn smal, hier neemt de kans op schade aan de verharding en/of berm bij een hogere verkeersintensiteit. Op een aantal wegen is reeds bermverharding toegepast om berm schade tegen te gaan. Een nadeel van deze maatregel is dat het verhardingsoppervlak van wegen hierdoor breder wordt, wat kan leiden tot hogere snelheden. Om die reden is het belangrijk om per weg te beschouwen wat de meest passende maatregel is om landbouwverkeer tegemoet te komen en potentiële verkeersonveiligheid tegen te gaan. Mogelijke maatregelen zijn:

- Aanbrengen bermverharding
- Landbouwverkeer zoveel mogelijk via hoofdroutes landbouwverkeer
- Veilige inrichting van wegen waar landbouwverkeer in de kern rijdt
- Passeerhavens (voorbeeld randweg)
- Snelheidsremmende maatregelen ('vriendelijk' voor landbouwverkeer)
- Ontmenging landbouwverkeer en overig verkeer





## DEEL B: ACHTERGROND



# 6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

## 6.1 Inleiding

In het kader van participatie als onderdeel van het proces om toe te werken naar een GVVP, is de maatschappelijke behoefte bepaald. Daarvoor is gebruikt gemaakt van:

- **Online enquête:** de inwoners van de gemeente Boekel zijn bevraagd naar onder meer het reisgedrag in en om Boekel;
- **Werkateliers:** met de gemeenteraad, de participatiegroep en de beleidsmakers van de gemeente is nagedacht over de wijze waarop invulling gegeven moet worden aan de gestelde ambities in de vorm van werksessies;
- **Interviews:** met specifieke partijen is via vraaggesprekken informatie opgehaald.
- **Inloopavonden:** er zijn inloopavonden georganiseerd waardoor de burger de mogelijkheid heeft gekregen om mee te denken over de toekomst van mobiliteit in Boekel.
- **Wijkbezoeken:** er wordt met inwoners van Boekel en Venhorst in gesprek gegaan over de maatregelen voor het MeerjarenUitvoeringsProgramma (MUP).

In de vorige fase van het Mobiliteitsplan, namelijk de Mobiliteitsvisie, is de maatschappelijke behoefte in kaart gebracht door het uitvoeren van een eerste ronde werkateliers en kins-consulting, waarbij basisschoolleerlingen hebben meegedacht over het veiliger maken van hun schoolomgeving en -route.

## 6.2 Enquêteresultaten

In april 2022 hebben 381 inwoners deelgenomen aan de online mobiliteitsenquête. In de enquête is de inwoners van de gemeente Boekel gevraagd naar de frequentie van het gebruik van de verschillende vervoerswijzen (lopen, fiets, auto en openbaar vervoer), evenals het motief waarvoor de verschillende vervoerswijzen worden gebruikt. Daarnaast is gevraagd naar de reden waarom bepaalde vervoerswijzen niet gebruikt worden. Ook is aan de deelnemers gevraagd om de belangrijkste loop- en fietsroutes binnen de gemeente te markeren. Tot slot hebben deelnemers de mogelijkheid gehad om op een kaart aan te geven op welke locatie(s) sprake is van verkeersknelpunten én goede voorbeelden op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en een eventuele toelichting. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de enquête samengevat; in Bijlage 9 is de complete rapportage van de mobiliteitsenquête opgenomen.

### Persoonskenmerken respondenten

De mobiliteitsenquête is ingevuld door 381 respondenten. Het totaal aantal inwoners in Boekel in 2022 is 11.030. Dat betekent een respons van 3,45% van het totaal aantal inwoners van de gemeente.

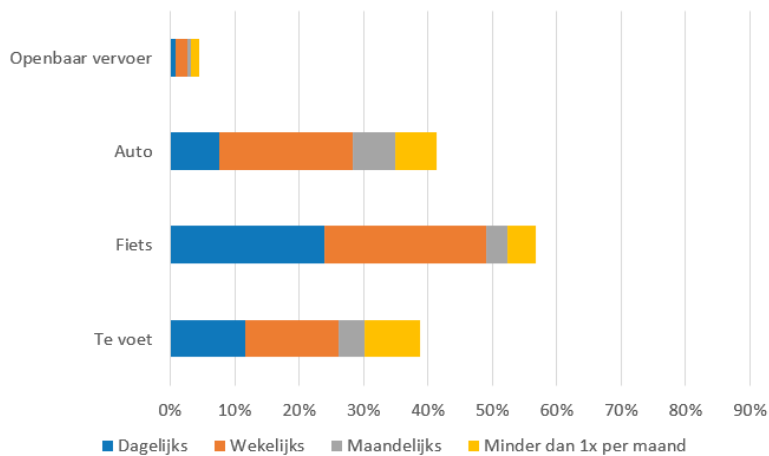
- De leeftijdsgroepen 25-45 jaar en 45-65 zijn zeer goed vertegenwoordigd in de enquêteresultaten. Dit gaat wel ten koste van de respondenten in de jongere (0-25 jaar) en oudere (65 jaar en ouder) leeftijdsgroepen.
- Inwoners van de kern Boekel hebben de enquête veelvuldig ingevuld, inwoners van de kern Venhorst en het buitengebied hebben de enquête ook ingevuld, maar deze groepen zijn minder goed vertegenwoordigd.
- Inwoners die samenwonen met partner en kinderen hebben zijn zeer goed vertegenwoordigd in de enquêteresultaten, inwoners met een andere gezinssamenstelling hebben de enquête minder vaak ingevuld.

## Reisgedrag inwoners gemeente Boekel

### Frequentie gebruikte vervoerwijze per motief

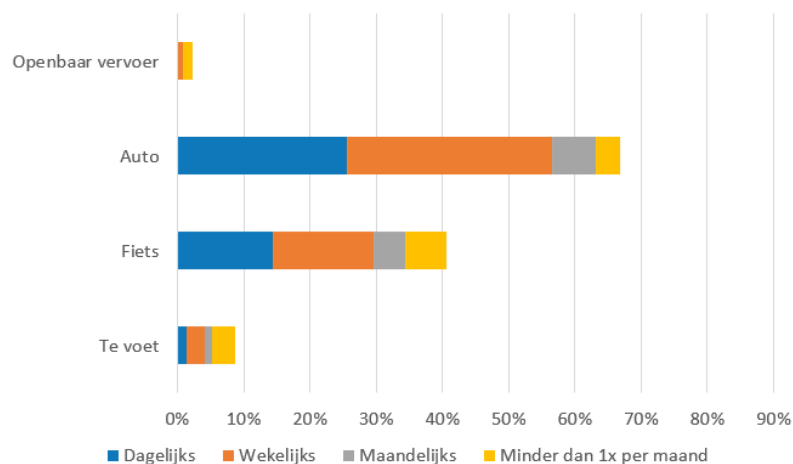
De inwoners van de gemeente Boekel zijn voor verschillende motieven (school, werk, boodschappen en vrije tijd) gevraagd naar de frequentie van het gebruik van de diverse vervoerswijzen. Hieruit blijkt dat de auto veel gebruikt wordt voor dagelijks woon-werkverkeer. Dit past bij het karakter van een plattelandsgemeente. Het gemiddelde autobezit in de gemeente is dan ook hoog (1,4 per huishouden vs. een landelijk gemiddelde van 1,1 per huishouden). Voor niet-werk gerelateerde verplaatsingen zijn lopen en fietsen populaire vervoerswijzen. Een aanzienlijk deel van de inwoners gebruikt de auto voor verplaatsingen binnen de gemeente (bijvoorbeeld boodschappen doen en halen/brengen schoolkinderen). De gemeente Boekel is bij uitstek een woongemeente, inwoners van Boekel en Venhorst werken vaak buiten de gemeente. Openbaar vervoer wordt door weinig inwoners gebruikt als vervoersmiddel, scholieren/studenten (motief school) zijn een belangrijke gebruikersgroep van het openbaar vervoer in Boekel. Ook wordt het openbaar vervoer incidenteel gebruikt voor vrijetijdsverplaatsingen.

#### School



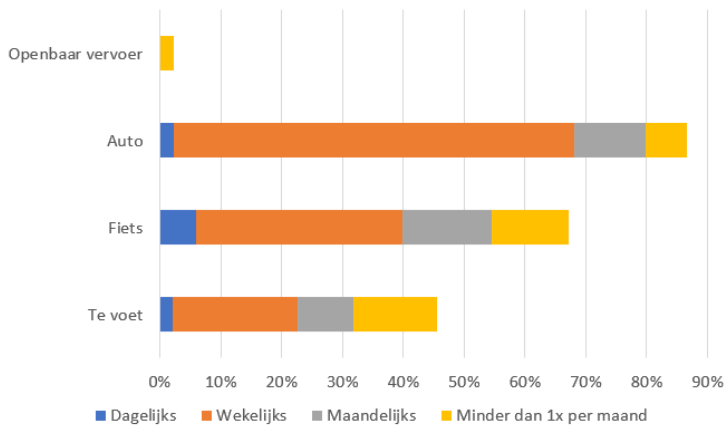
Afbeelding 11 Verplaatsing naar school

#### Werk



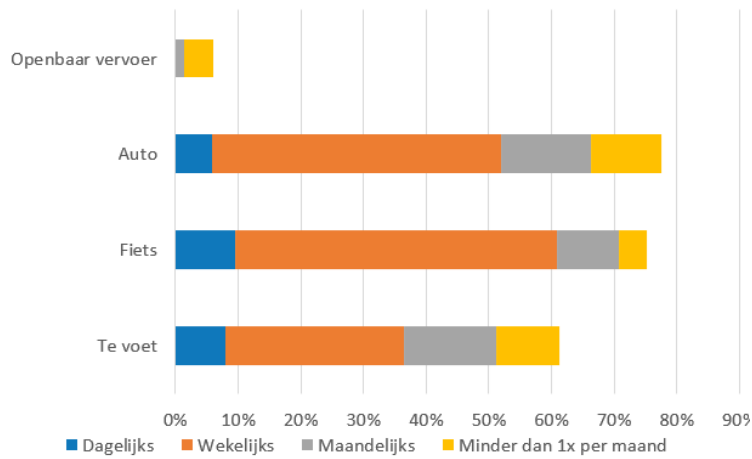
Afbeelding 12 Verplaatsing naar werk

## Boodschappen



Afbeelding 13 Verplaatsing voor boodschappen

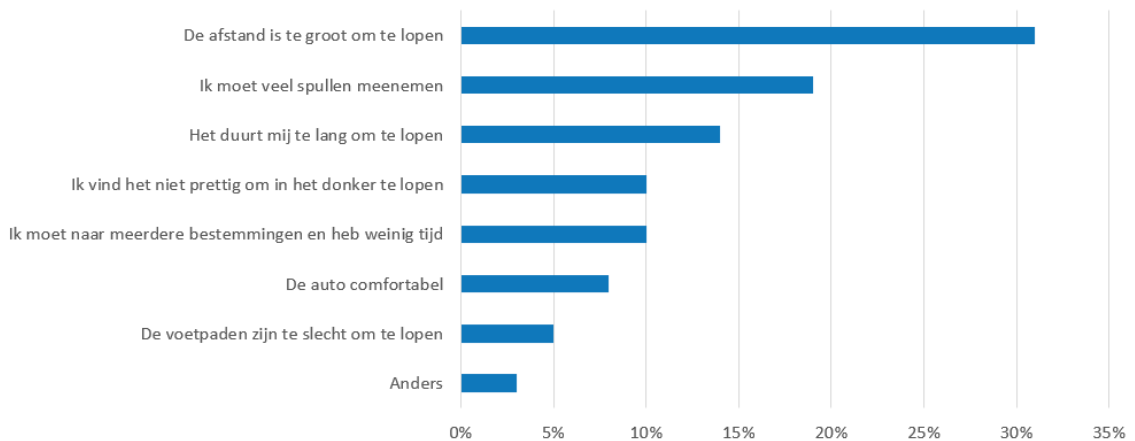
## Recreatie / ommetje



Afbeelding 14 Verplaatsing voor recreatieve doeleinden

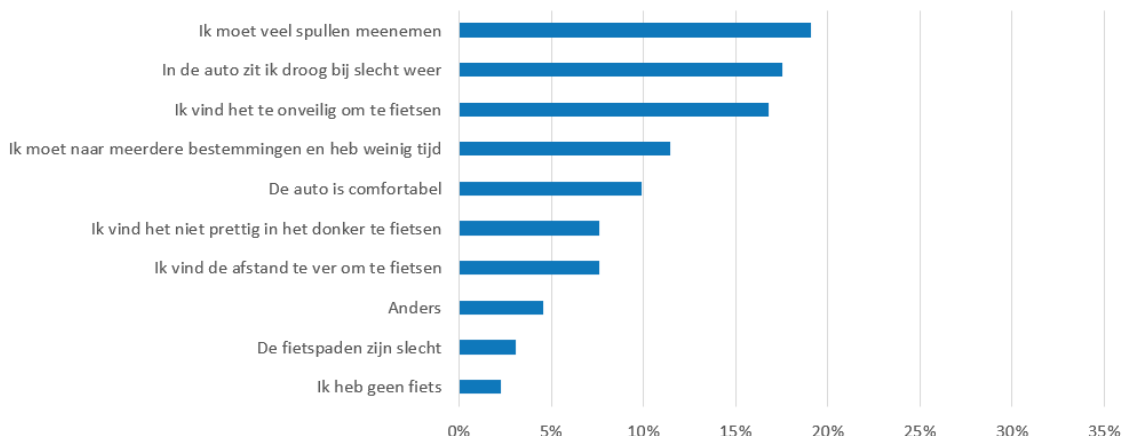
## Waarom loopt men niet?

\*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



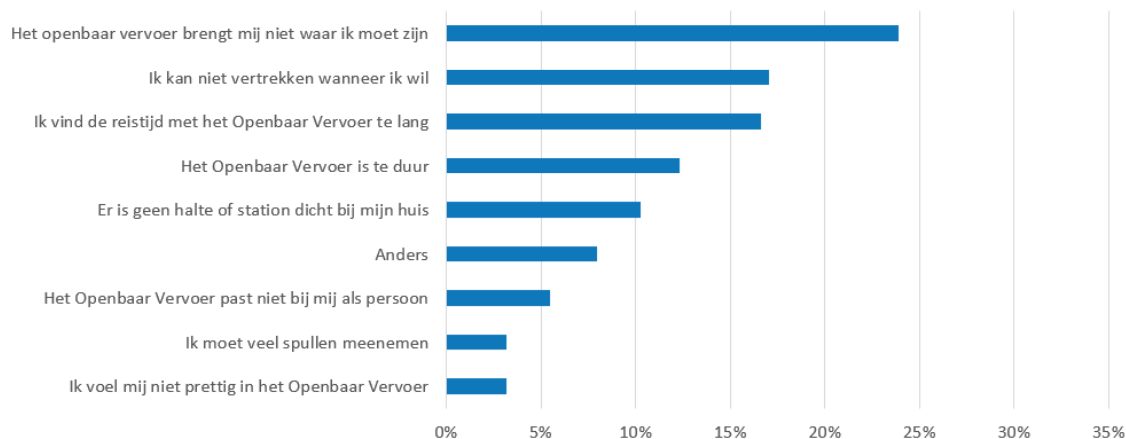
## Waarom fietst men niet?

\*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



## Waarom gebruikt men geen OV?

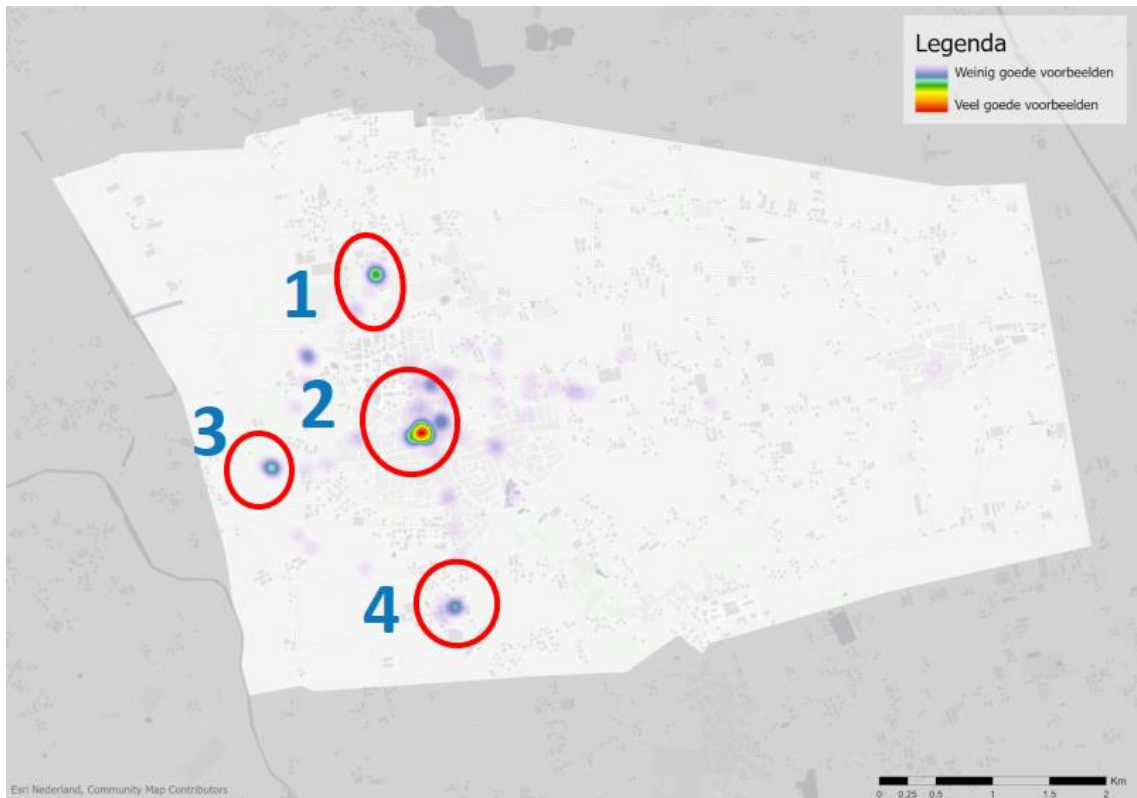
\*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



## Welke verkeerslocaties worden als goed beoordeeld?

De volgende locaties in de gemeente worden door veel respondenten als goed beoordeeld:

- 1) Ronde N605 (Volkseweg) – Molenstraat.
- 2) Centrum Boekel (ronde Kerkstraat – Rutger van Herpenstraat, Sint Agathaplein).
- 3) Ronde N605 – Erpseweg.
- 4) Ronde N605 – Gemertseweg – Mutshoek.

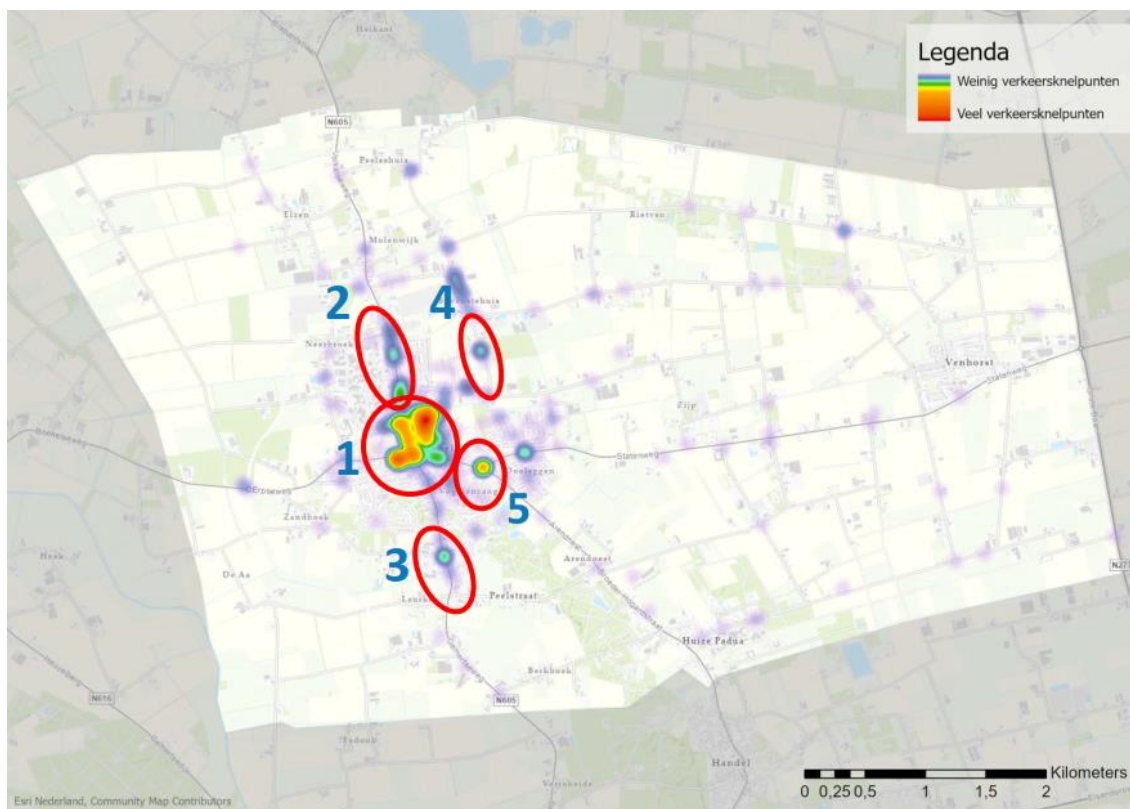


De automobilisten beoordelen de punten als goed voornamelijk vanwege de overzichtelijkheid van het punt.

### Welke punten worden ervaren als verkeersknelpunten?

De respondenten hebben verkeersknelpunten kunnen aanduiden op kaart. De volgende verkeersknelpunten zijn veelvuldig genoemd:

- 1) Centrum Boekel (rotonde Kerkstraat – Rutger van Herpenstraat, Sint Agathaplein, Parkweg – sporthal/basisschool).
- 2) Julianastraat (specifiek fietsoversteek ter hoogte van Vlonderpad).
- 3) Gebied Bergstraat – Merellaan – Lijsterlaan.
- 4) Bovenstehuis.
- 5) Kruispunt Donkstraat – Arendstraat – Rutger van Herpenstraat.



De meest genoemde redenen voor bovenstaande en andere knelpunten binnen de gemeente zijn dat:

- a) Het punt (kruispunt of rotonde) onoverzichtelijk is (91 respondenten)
- b) Met auto's te hard wordt gereden (79 respondenten)
- c) Er te veel verkeer is (71 respondenten)
- d) Parkeeroverlast wordt ervaren (62 respondenten)

### Route- en knelpuntenanalyse

De meest gebruikte loop- en fietsroutes van inwoners van Boekel (voor de verschillende motieven) zoals aangegeven in de enquête, zijn meegenomen bij het bepalen van de wensnetwerken (Hoofdstuk 5).

## 6.3 Werkateliers

Ten behoeve van het GVVP zijn drie werkateliers gehouden: met de gemeenteraad, de participatiegroep en beleidsmakers van de gemeente Boekel. De samenvatting van de opbrengst (wensen en behoeften) is hieronder beschreven.

#### Gemeenteraad

Onderstaande wensen en aandachtspunten zijn naar voren gekomen uit de bijeenkomst met de gemeenteraad:

- Wens om bewoners van de wijken in Boekel en Venhorst te betrekken.
- Vraag om goed inzicht te krijgen in ongevallencijfers, een duiding geven van de toename aan ongevallen in Boekel en in het GVVP laten zien op welke manier hiermee omgegaan wordt.
- Verzoek om verkeersintensiteiten en verkeerscijfers goed te onderbouwd weer te geven (herkomst, validiteit en dergelijke).
- Wens voor onderzoek naar de kansrijkheid om het verkeer vanaf Huize Padua / Handel via de Bezuidenhout-Berkhoek naar de N605 te leiden.
- Mogelijke OV-HUB bij Randweg en Erpseweg: belang bij goede verbinding van en naar HUB.



### Participatiegroep

Onderstaande wensen en aandachtspunten zijn naar voren gekomen uit de bijeenkomst met de participatiegroep:

- Goede toegankelijkheid van woonstraten: ruimte voor de voetganger.
- Zorgen over verkeersveiligheid fietser rondom sportpark.
- Zorgen over sluipverkeer door centrum en buitengebied.
- Zorgen over concentratie van functies in 'noordoosthoek' van Boekel (scholen, huisarts, De Burtgt, sporthal) en gevolg op verkeers- en parkeeroverlast (drukke erftoegangswegen en fietsstraten).
- Bereikbaarheid OV staat onder druk: vooral voor doelgroep van ouderen (die bijv. reizen tussen Boekel en ziekenhuis Uden).
- Op wegen in centrum dilemma: onaantrekkelijk maken voor doorgaand autoverkeer vs. bereikbaarheid per bus.
- Bereikbaarheid OV mag niet verder onder druk komen te staan.
- Aandachtspunt: goede, duidelijke bebording (verkeer om centrum heen leiden).
- Behoeft aan zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden. Aandacht voor specifieke fietsroutes en routes landbouwverkeer.
- Wens om hoofdstructuur fietsnetwerk te gaan bepalen.
- Wens om Sint Agathaplein goed bereikbaar houden voor evenementenverkeer.
- Aandachtspunt verkeersveiligheid op diverse kruispunten.
- Aandacht voor onderhoud wegen en (voet/fiets)paden.

### Beleidsmakers

Onderstaande wensen en aandachtspunten zijn naar voren gekomen uit de bijeenkomst met de beleidsmakers van de gemeente Boekel:

- Stip op horizon: 30 km/uur binnen gehele bebouwde kom (in fases).
- Aandachtspunten: positie fietser, weginrichting.
- Aanhaken op Rioleringsplan bij doorvoeren maatregelen verkeer en vervoer.
- Belangrijkste school-thuisroutes (van/naar Kindpark) in beeld brengen en analyseren.
- Naast aandacht voor specifiek schoolomgevingen, ook voor verkeerssituatie sportvoorzieningen en ouderenzones.
- Inzetten op bewustwording en communicatie (ook bij scholen).
- Netwerk en routes landbouwverkeer opstellen (mogelijk in samenspraak met ZLTO).
- Zoveel mogelijk aansluiten op bestaande snelfietsroutes (Uden, Veghel, Gemert-Bakel).
- Aanhaken op plannen andere gemeenten (kwaliteit verbinding van en naar Erp, randweg Veghel).
- Inzicht geven in belangrijkste herkomst en bestemmingen (woon-werk).
- Het belang van Boekel als 'boodschappendorp'.
- Verbinden Groen Ladder met Huize Padua.
- Ook bereikbaarheid bedrijventerreinen meenemen in GVVP.
- Mogelijk richtlijnen opnemen voor RO-procedures (ontsluiting ontwikkellocaties).
- Rekening houden met Gebiedsvisie Venhorst (en uitbreidingslocaties De Biezen en Kraaiendonk).
- Zorgen voor beoogd kwaliteitsniveau infrastructuur (voetganger en fietser en voor minder validen personen).
- Afhankelijk van OV Uden en Veghel: aanhaken op regionale hubs.

## 6.4 Interviews

### Fietsersbond

Met de Fietsersbond, belangenorganisatie voor fietsers in Nederland, is o.a. gesproken over:

- Waardering fietsnetwerk gemeente Boekel
  - o Ontbrekende schakels
  - o Snelfietsroutes omliggende kernen (Uden, Veghel, Gemert)
  - o Fietsroutes buitengebied
  - o School-thuisroutes
  - o Recreatieve fietsroutes
- Waardering onderhoud fietspaden gemeente Boekel
- Aandacht voor kwaliteit fietspad Gemert – Boekel

- Aandacht voor oversteekplaatsen provinciale wegen (N605), bijv. Middenpeelweg, knooppuntenroutes, dodelijk ongeval Handel (Gemert). Oversteekplaatsen provinciale wegen.
- Landbouwverkeer (agrarisch gebied); vrijliggende snelfietsroutes (utilitair en recreatief).
- Aandacht voor positief fietsbeleid: sociaal-economische waarde, directheid (reistijd beïnvloeden), comfort (verhardingssoort), samenhang (uitdaging Boekel: buurtschappen), aantrekkelijkheid (verlichting, etc.), verkeersveiligheid, kwaliteit wegdek (minimale hellingen), beleving
  - o Fietsstraten buitengebied: Beugel-Boxmeer
  - o Activiteiten VeiligVerkeerNederland: bijvoorbeeld cursussen. Digitaliseren.

#### Huize Padua

Met betrouwde bij herontwikkeling GGZ-instelling Huize Padua is gesproken over mobiliteit-gerelateerde punten die van belang zijn voor het deelgebied (o.a. fietsverbindingen, wandelverbindingen, entree Huize Padua, parkeren en toekomst van OV (innovatieve concepten als deelmobiliteit).

#### Regio Noordoost Brabant

Met vertegenwoordiging van Regio Noordoost Brabant is gesproken over de kansen ter verbetering van het verkeerssysteem van Boekel in regionale context. Door gezamenlijk op te trekken met buurgemeenten worden maatregelen getroffen die de gemeentegrenzen overstijgen. Voorbeelden zijn het regionale fietsnetwerk, OV-verbindingen en inzet deelmobiliteit/andere alternatieve vormen van mobiliteit.

#### ZLTO Boekel-Venhorst

Met vertegenwoordiging van belangenorganisatie ZLTO Boekel-Venhorst is gesproken over routes voor landbouwverkeer binnen de gemeente en verkeersveiligheid. Ook is nagedacht over maatregelen in het buitengebied, zoals bermverharding en snelheidsremmende maatregelen, met aandacht voor landbouwvoertuigen.

## 6.5 Inloopavonden

In het kader van het GVP zijn twee inloopavonden voor bewoners (en andere geïnteresseerden) gehouden. Op maandag 27 maart 2023 vond een inloopavond in Gemeenschapshuis De Horst in Venhorst plaats. De dag erna, op dinsdag 28 maart 2023, vond een inloopavond in Boekel (Nia Domo) plaats. Na een gezamenlijke presentatie over de thema's en voortgang van het mobiliteitsplan, gingen bezoekers uiteen naar verschillende 'thema-tafels'. Hier kon men van gedachten wisselen over ideeën en wensen op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente. Onderstaand is per thema een indruk van de opbrengst van de verschillende thema-tafels (op beide avonden). Ingebrachte lokale wensen en ideeën worden meegenomen in de uitvoering van het Mobiliteitsplan.

### Thema 'Wegennet auto'

- Discussie over tracé mogelijke 'oost-westverbinding' en zorg over verkeersoverlast nieuwe doorgaande route en ontsluiting De Burgt.
  - o Statenweg – Driedaagse (nieuwe verbinding)
  - o Statenweg – Bovenstehuis – Gewandhuis
  - o Statenweg – Bovenstehuis – noordelijke richting
- Zorg aansluiting oost-westverbinding in combinatie met langzaam verkeer van en naar sportpark.
- Discussie over 'autoluw' centrum, mogelijk effect op omliggende wegen en goede alternatieven rondom centrum. Verkeersremmende maatregelen kom in relatie tot bereikbaarheid per openbaar vervoer.

### Thema 'Lopen en fietsen'

- Idee: straten in centrum waar mogelijk als fietsstraat inrichten, auto te gast (noord-zuidverbinding?).
- Aandacht voor veiligheid fietsverbinding Statenweg (Boekel – Venhorst).
- Aansluiten op snelfietsroutes.
- Aandacht voor kwaliteit beheer en onderhoud voetpaden en fietspaden.
- Idee: scheiden van fietsers en voetgangers van landbouwverkeer in buitengebied. Betere verlichting (veiligheid en sociale veiligheid) fietspaden.

### Thema 'Ontsluiting ontwikkellocaties'

- Concept ontsluiting ontwikkellocatie (zoals De Burgt): meest snelle, directe ontsluiting langzaam verkeer gericht naar centrum ('naar binnen gericht'). Indirecte routes ('naar buiten gericht') voor gemotoriseerd verkeer.
  - o Discussie over zorg van bewoners buitengebied/centrum als gevolg verkeerstoename.

### Thema 'Veilige schoolomgeving en -routes'

- Parkeeroverlast en drukte halen en brengen schoolomgevingen in Boekel en Venhorst.
- Loop- en fietsroutes scholen verbeteren. Verkeersveiligheid oversteekplaatsen.
- Idee: eenrichtingsverkeer autoverkeer instellen in schoolomgeving.
- School-thuisroutes Boekel/Venhorst – Uden. Venhorst – Uden: door buitengebied is onveilig.
- Meer stallingsmogelijkheden fietsen rondom school en bij sporthal.

## 6.6 Wijkbezoeken

Er wordt met inwoners van Boekel en Venhorst in gesprek gegaan over de maatregelen voor het MeerjarenUitvoeringsProgramma (MUP).

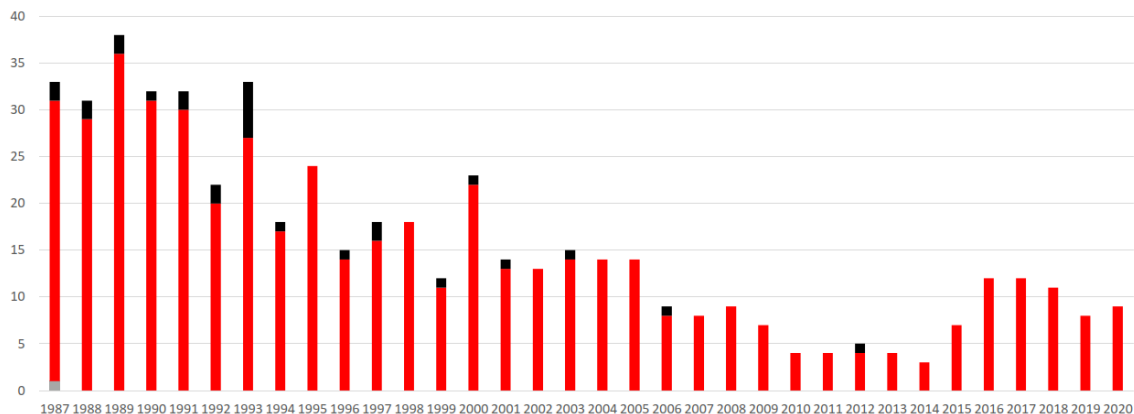


# 7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE

De behoefte uit de samenleving van Boekel is een belangrijke bouwsteen voor de keuzes die op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit worden gemaakt. Daarnaast is de situatie op straat belangrijk om behoeften vanuit de samenleving en feiten samen te brengen. Zo bepalen wij welke maatregelen nodig zijn om de ambities van de gemeente Boekel waar te maken. In de verkeers- en gebiedsanalyse wordt gekeken naar de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen.

## 7.1 Verkeersveiligheid

De afgelopen 30 jaar is het aantal ernstige verkeersongevallen sterk afgenomen. Sinds 2015 heeft deze jarenlange afname plaats gemaakt voor een geleidelijke toename van verkeersongevallen met ernstige afloop binnen de gemeente. Landelijk is deze trend eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door o.a. de smartphone. Dit vraagt om een omslag in het verkeersveiligheidsbeleid, onder andere met meer aandacht gedragsverandering van specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën.



Afbeelding 15 Trend geregistreerde ongevallen 1987 – 2020 gemeente Boekel excl. ongevallen met afloop Uitsluitend Materiële Schade (bron: ViaStat)

In de afgelopen jaren (periode 2017-2021) zijn in totaal 156 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij totaal 56 personen gewond zijn geraakt en 0 doden zijn gevallen. onder jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 21% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietsers+) valt ongeveer 59% van de verkeersslachtoffers. Bijlage 7 bevat een verkeersongevallenkaart (2017 t/m 2021) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen.

Op basis van een SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) Risicoanalyse van de gemeente Boekel<sup>2</sup> zijn de belangrijkste risicothema's op het gebied van verkeersveiligheid bepaald.

Hieruit komen de volgende risicothema's met een hoge prioriteit naar voren.

- **50 km/uur wegen:** relatief veel ongevallen vinden plaats op 50 km/uur wegen. De vormgeving van deze wegen speelt daarbij een rol. Op de Kerkstraat vinden relatief veel ongevallen plaats. Personenauto's waren het vaakst betrokken bij ongevallen, fietsers waren het vaakst betrokken als slachtoffer met letsel.
- **60 km/uur wegen:** relatief veel ongevallen vinden plaats op 60 km/uur wegen. Bij zowel ongevallen als slachtoffers zijn voornamelijk automobilisten betrokken op deze wegen.

<sup>2</sup> Strategisch Plan Verkeersveiligheid – Risicoanalyse gemeente Boekel (versie 15-03-2021).

- **80 km/uur wegen:** vóór de aanleg van de randweg N605 vonden veel ongevallen plaats op 80 km/uur wegen en werd een (zware) onvoldoende gescoord met betrekking tot de vormgeving van deze wegen. De tijd moet uitwijzen wat de nieuwe randweg op de langere betekent voor de verkeersveiligheid binnen de gemeente.
- **Fiets:** het aantal fietsongevallen is stijgende. Onder slachtoffers van verkeersongevallen binnen de gemeente zijn fietsers de één-na-grootste groep. De meeste slachtoffers vallen op 50 km/uur wegen. Daarnaast waren de meeste slachtoffers ouderen. Qua vormgeving zijn er in Boekel gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom (50 km/uur) aanwezig zonder vrijliggende fietsinfrastructuur, hetgeen het risico op fietsongevallen vergroot.
- **Jonge automobilisten:** de groep van jonge automobilisten (18 t/m 24 jarigen) is (relatief) vaak betrokken bij ongevallen en ook slachtoffer. Mogelijk speelt onervarenheid en (veel) te snel rijden een rol. Een kanttekening bij de ongevallen met betrokkenheid van jongeren is dat deze voorheen vaak op de 'oude' N205 plaatsvonden, voor realisatie van de nieuwe randweg.
- **Ouderen:** het aantal ouderen in Boekel zal de komende 10 jaar groeien en ongeveer een kwart van de totale bevolking binnen de gemeente vormen. De helft van de fiets- en e-bikeslachtoffers waren ouder dan 60 jaar.

De volgende thema's zijn belangrijk voor dit GVWP maar hebben gezien vanuit de risicoanalyse een lage(re) prioriteit als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen Boekel.

- **30 km/uur wegen:** deze wegen hebben een zeer hoge risico-indicator, maar kijkend naar het absoluut aantal ongevallen dan zijn deze beperkt. Personenauto's spelen een dominante rol bij ongevallen, fietsers zijn vaker slachtoffers met letsel op deze wegen.
- **Landbouwverkeer:** uit ongevalldata blijken de afgelopen jaren niet veel ongevallen te gebeuren met landbouwvoertuigen, maar door het heterogeen gebruik van de infrastructuur vormt dit wel een mogelijk risico voor de gemeente.

## 7.2 Personenautoverkeer

### Huidige verkeerssituatie

#### Wegencategorisering

In Bijlage 4 is de huidige wegencategorisering van de gemeente Boekel opgenomen. De wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) en erftoegangsweg (60 km/uur of 30 km/uur). Binnen de bebouwde kom zijn de belangrijkste verbindingen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Alle overige wegen binnen de bebouwde kom betreffen erftoegangswegen (30 km/uur).

#### Intensiteiten (2022)

Uit actuele verkeerstelgegevens (najaar 2022, zie Bijlage 8) blijken van de volgende wegen het meeste gemotoriseerde verkeer gebruik te maken (gemiddelde werkdag):

1) Kerkstraat (noord):	7.000 – 8.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
2) Molenstraat:	7.000 – 8.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
3) Rutger van Herpenstraat:	7.000 – 8.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
4) Kerkstraat (zuid):	6.000 – 7.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
5) Bergstraat:	5.000 – 6.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
6) Gemertseweg:	5.000 – 6.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
7) Randweg (zuid):	4.000 – 5.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-80
8) Randweg (noord):	4.000 – 5.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-80
9) Erpseweg:	4.000 – 5.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-50
10) Statenweg:	3.000 – 4.000 verkeersbewegingen per etmaal	GOW-60

## Grenswaarden

De gemeente Boekel kiest binnen de bebouwde kom voor de volgende richtintensiteit per wegcategorie.

- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur: maximaal 10.000 mvt/etmaal
- Erftoegangsweg 30 km/uur: maximaal 4.500 mvt/etmaal

## Gebiedsvisie Centrum Boekel

In de vastgestelde Gebiedsvisie voor het centrum van Boekel (vastgesteld 2020) zijn plannen opgenomen om het gemotoriseerde verkeer een minder dominante rol te geven in het centrumgebied. Specifiek gaat het om het afwaarderen van de oost-westverbinding (Sint Agathaplein), een verkeersverbinding voor langzaam verkeer over het plein en auto's te gast op de Kerkstraat. Om dit te bewerkstelligen is een afwaardering van een aantal wegen binnen het centrumgebied naar erftoegangswegen 30 km/uur noodzakelijk. Het gaat daarbij om de gemarkeerde wegen in Bijlage 5 (netwerkaart gemotoriseerd verkeer wens).

Een aantal wegen die nu zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur, dienen te worden afgewaardeerd (maximumsnelheid en bijbehorende weginrichting) naar 30 km/uur. Kijkend naar de huidige verkeersintensiteiten op deze wegen, moeten er inspanningen worden verricht op de verkeersintensiteit te verlagen. Daarnaast moet worden voorkomen dat beoogde ruimtelijke ontwikkelingen (centrum en woningbouw) juist zorgen voor een toename van de verkeersintensiteit. Vanuit bovenstaande gedachte speelt de kwestie voor een alternatieve oost-westverbinding (volgende paragraaf).

## Kwestie oost-westverbinding

Ontwikkelingen die van invloed zijn op verkeersdruk, verkeersveiligheid en overlast door gemotoriseerd verkeer in het centrumgebied:

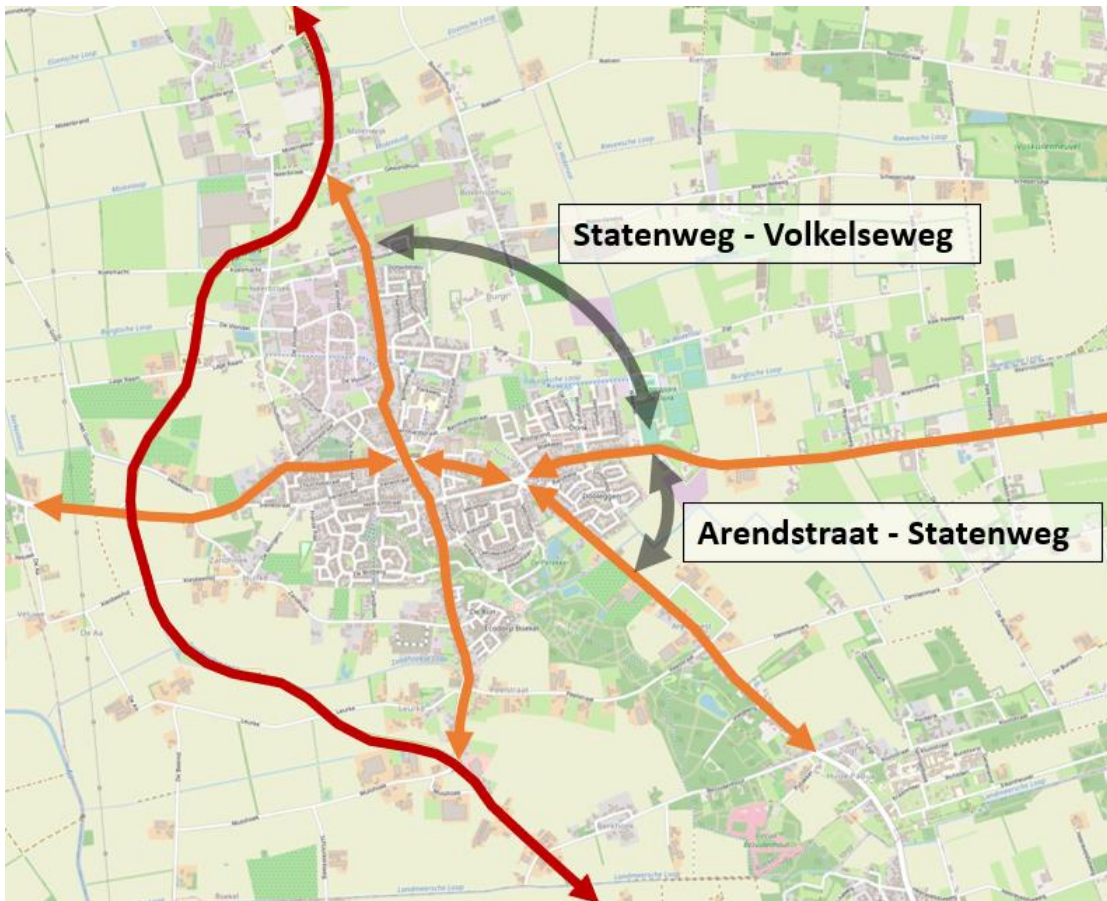
1. Randweg Boekel (ingebruikname medio 2021): wijziging verkeersstromen Boekel.
2. Gebiedsvisie centrum Boekel: afwaarderen verkeersfunctie omgeving Sint Agathaplein.
3. Woningbouwontwikkelingen (waarvan De Burgt de grootste): bouw van honderden woningen binnen gemeente zorgt voor toename aantal verkeerbewegingen, in het bijzonder aan de noord-oostzijde (De Burgt).

Aan de hand van verkeerstellingen vóór ingebruikname van de randweg, verkeersmodelberekeningen (prognoses) en verkeerstellingen ná ingebruikname van de randweg (najaar 2022) kan het effect worden geëvalueerd. Het effect van de Randweg op de verkeersstromen in en om Boekel is aanzienlijk, getuige het verschil in intensiteiten in 2022 ten opzichte van 2020. Op de Molenstraat/Volkseweg en Gemertseweg heeft de aanleg van de Randweg geleid tot een forse afname van de verkeersintensiteit. Op de Rutger van Herpenstraat, Wilhelminastraat en in mindere mate Zijp en Helfrichstraat is ook een afname zichtbaar, al is deze verkeersafname minder groot dan op voornoemde wegvakken. Op Bovenstehuis Midden en Gewandhuis is een kleine verkeersaanname zichtbaar na openstelling van de Randweg.

Hoewel de randweg zoals gezegd heeft geleid tot een afname van de verkeersintensiteiten op wegen in het centrumgebied en deze wegen met een herinrichting van het centrumgebied minder aantrekkelijk worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, blijft de intensiteit op de Kerkstraat, Rutger van Herpenstraat en in mindere mate Sint Agathaplein te hoog voor een aantrekkelijk centrumgebied zoals geschetst in de gebiedsvisie (afwaarderen naar 30 km/uur). Er is nog potentie om een deel van het doorgaand verkeer (noord-zuid) dat nu door het centrum rijdt te verleiden om van de randweg gebruik te maken, maar deze potentie is onvoldoende om de maximaal acceptabele 4.500 mvt/etmaal te bereiken.

Ander doorgaand verkeer dat nu nog door het centrum van Boekel rijdt, is verkeer tussen de N277/Venhorst en noordelijke richting (Uden), echter is de doorgaande relatie hiervan relatief beperkt. Een grotere doorgaande relatie is de verbinding tussen Gemert/Handel en noordelijke richting (Uden). Zie onderstaande afbeelding voor de genoemde relaties.

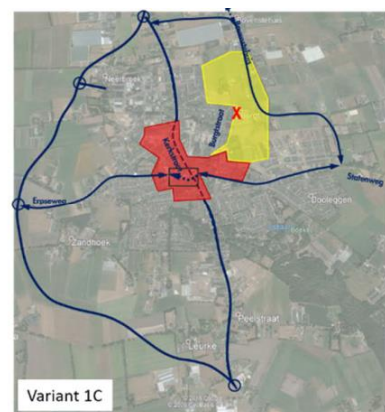
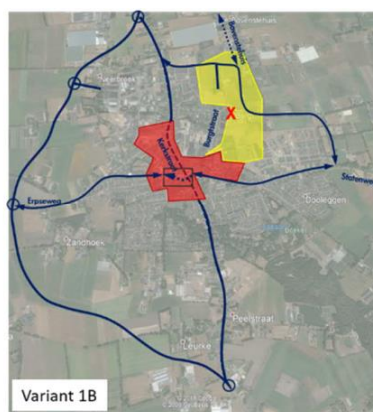
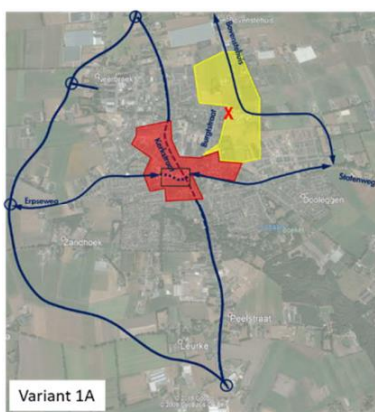




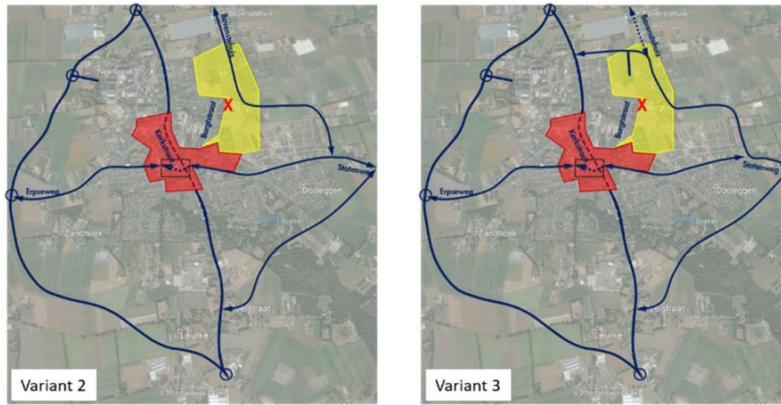
Afbeelding 16 Relaties doorgaand verkeer centrum Boekel

Dit, in combinatie met een verkeerstoename als gevolg van het nieuwe woongebied De Burgt aan de oost-westzijde van Boekel, leidt tot de wens voor een alternatieve 'oost-westverbinding'. Ter ontsluiting van dit nieuwe woongebied en als alternatief voor doorgaand verkeer dat nu door het centrumgebied rijdt en waarvoor de randweg geen alternatief biedt (bovengenoemde relaties).

In een eerdere variantenstudie naar een dergelijke nieuwe verbinding (2020) is een vijftal varianten beschouwd, hoofdzakelijk op de impact van verkeersstromen. Onderstaande afbeeldingen tonen de vijf varianten.







Afbeelding 17 Varianten oost-westverbinding (1A, 1B, 1C, 2, 3)

In het kader van dit GVVP wordt geen uitspraak gedaan over een voorkeursvariant, aangezien deze integraal moet worden afgewogen. Wel laat de analyse in dit GVVP zien dat de noodzaak van een dergelijke nieuwe verbinding er is, indien aan de doelstellingen uit de Gebiedsvisie Centrum moet worden voldaan. In de variantenstudie dient, bij varianten over bestaande wegen in het buitengebied, het verkeerseffect en de effecten op de natuur en omgeving aldaar te worden beoordeeld.

## 7.3 Lopen

De kernen van Boekel en Venhorst hebben een beperkte omvang. Daarom kunnen inwoners en bezoekers (die goed ter been zijn) bijna alle bestemmingen binnen deze kernen goed te voet bereiken. Vooral in het kleinere Venhorst zijn loopafstanden kort. De basisscholen in Boekel en Venhorst liggen voor veel woningen op loopafstand. Begaanbaarheid van voetpaden (specifiek voor ouderen) is belangrijk aandachtspunt. In het buitengebied is een netwerk van wandelknooppuntroutes aanwezig, waarbij scheiding van recreatieve wandelaars en landbouwvoertuigen eveneens een aandachtspunt vormt.

In Nederland leggen de meeste mensen ongeveer 18% van hun verplaatsingen lopend af. In de gemeente Boekel is het aandeel lopen in verplaatsingen binnen de gemeente bovengemiddeld (19 – 24%), maar toch lager dan in omliggende gemeenten als Maashorst en Gemert-Bakel<sup>3</sup>. Hier is winst te behalen.

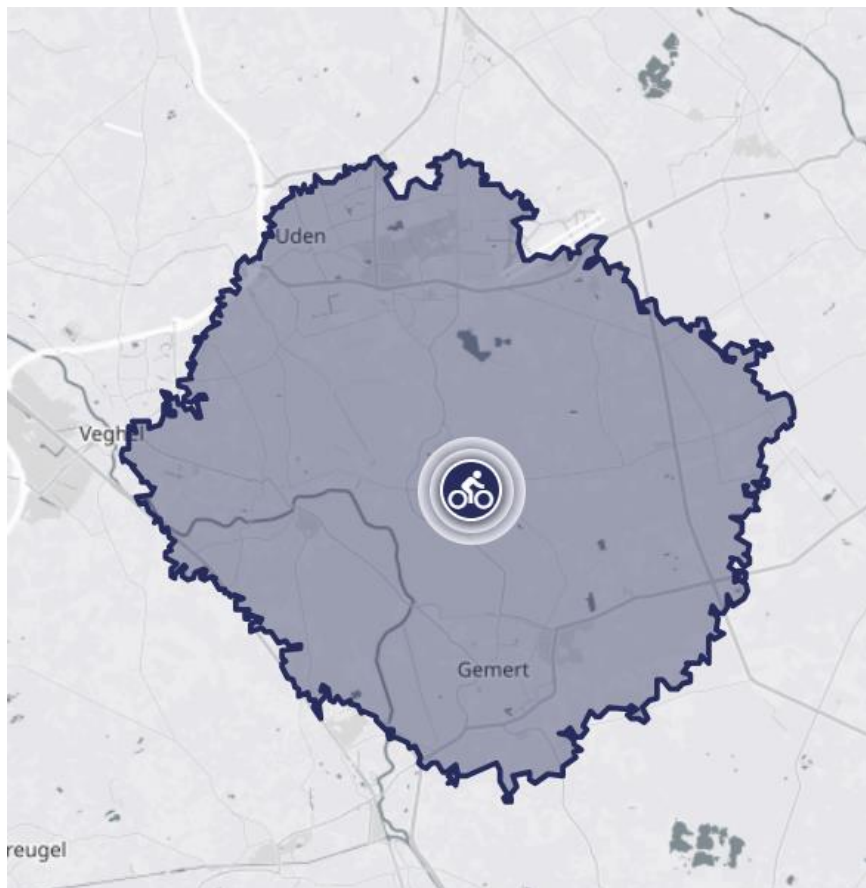


Afbeelding 18 Maximale loopafstand bij reistijd < 10 minuten vanaf kindcentrum Boekel (links) en basisschool Venhorst (rechts). Bron: TravelTime.com

<sup>3</sup> Rijksoverheid - Compendium voor de Leefomgeving (oktober 2020). Belang van lopen als verplaatsing toegenomen. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2194-ontwikkeling-lopen>.

## 7.4 Fietsen

Gemiddeld in Nederland is het fietsgebruik 37% bij een afstand tot 7,5 kilometer (normale fiets: 33,1%; elektrische fiets: 3,9%). Ten opzichte van het Nederlands gemiddelde én de omliggende gemeenten is het fietsgebruik bij afstand tot 7,5 kilometer in de gemeente relatief hoog: 42,1%<sup>4</sup>.



Afbeelding 19 Maximale fietsafstand bij reistijd < 30 minuten vanaf centrum Boekel (bron: TravelTime.com)

Afbeelding 19 laat de maximale fietsafstand bij een reistijd van <30 minuten zijn vanaf het centrum van de kern Boekel. Uden, Gemert en (een deel van) Veghel zijn binnen 30 minuten per fiets te bereiken. Met de e-bike is dit bereik in potentie nog groter. Voor langere afstanden, bijvoorbeeld naar school of werk, is de e-bike en in mindere mate de gewone fiets daarmee een optie.

Uit actuele verkeerstelgegevens (najaar 2022, zie Bijlage 8) blijken van de volgende wegen de meest fietsers gebruik te maken (gemiddelde werkdag):

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| 1) Kerkstraat (noord)       | > 1.000 fietsbewegingen per etmaal     |
| 2) Molenstraat:             | > 1.000 fietsbewegingen per etmaal     |
| 3) Bergstraat:              | 900 – 1.000 fietsbewegingen per etmaal |
| 4) Sint Agathaplein:        | 800 – 900 fietsbewegingen per etmaal   |
| 5) Gemertseweg:             | 800 – 900 fietsbewegingen per etmaal   |
| 6) Rutger van Herpenstraat: | 700 – 800 fietsbewegingen per etmaal   |
| 7) Arendnest:               | 600 – 700 fietsbewegingen per etmaal   |
| 8) Daniel de Brouwerstraat: | 500 – 600 fietsbewegingen per etmaal   |
| 9) Erpseweg:                | 500 – 600 fietsbewegingen per etmaal   |

<sup>4</sup> Rijksoverheid - Sport en bewegen in cijfers. Fietsgebruik per gemeente (2015-2019). <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik>.

## 7.5 Openbaar vervoer

Boekel, Venhorst en Huize Padua zijn per bus bereikbaar via streeklijn 322 (Eindhoven – Uden), spitslijn 655 (Veghel – Gemert) en buurtbuslijn 256 (Boekel – Veghel). Zoals in veel plattelandsgemeenten, staat het openbaar vervoer onder druk. Hoewel de provincie en vervoerder verantwoordelijk zijn voor de openbaar vervoersconcessie, is het taak van de gemeente Boekel om voorzieningen, toegankelijkheid en bereikbaarheid van de haltes te waarborgen en eventuele alternatieven te bieden. Daarnaast dient aan huidige busdiensten comfortabele infrastructuur worden geboden.

De gemeente Boekel bevindt zich in een regio waar de gemiddelde afstand van inwoners tot een treinstation groot is. Inwoners moeten 17 á 18 km afleggen om bij het dichtstbijzijnde treinstation te komen. De maakt het openbaar vervoer op lange afstanden nauwelijks concurrerend met andere vervoerswijzen.

De regio werkt aan de voorbereiding van een mogelijke nieuwe HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) tussen Uden en Gemert. Hoewel deze met oog op reistijd naar verwachting via de randweg zal rijden, heeft Boekel belang bij een stop in de gemeente. Vervolgens is goed voor- en natransport naar deze HOV-halte belangrijk.

Binnen de gemeente is een bestaand aanbod van doelgroepenvervoer aanwezig, zoals de Regiotaxi, Ritjes inBoekel en Vervoersdienst Venhorst. Deze bieden naast een verbindende functie ook een maatschappelijke functie: het aanbieden van vervoer voor een groep mensen die geen beschikking heeft tot andere vormen van mobiliteit. Deelmobiliteit (zoals deelfietsen, -scooters of -auto's) is binnen de gemeente nog niet aanwezig.



# BIJLAGEN



# B1 NETWERK VOETGANGERS (WENS)





## B2 NETWERK FIETSVERKEER (WENS)



## B3 NETWERK OPENBAAR VERVOER (WENS)



## B4 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (HUIDIG)



# B5 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (WENS)





# B6 NETWERK LANDBOUW VERKEER (WENS)

# B7 ONGEVALLENLOCATIES

Verkeersongevallenkaart

## Verkeersongevallenkaart met VOC's



© 2022 VIA

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 16% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

### Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2017 t/m 2021



# B8 RESULTAAT VERKEERSTELLING



# B9 COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE



