



Mobiliteitsplan gemeente Waalre

Mobiliteitsplan gemeente Waalre

Februari 2024

Dit mobiliteitsplan is in opdracht van de gemeente
Waalre opgesteld door Royal HaskoningDHV.

Projectteam gemeente:

Robin Meylaers & Gertjan Hanckmann

Projectteam Royal HaskoningDHV:

Jeroen Winkelmolen & Menno van Dinther

Februari 2024

Inhoudsopgave

Inleiding

Onze mobiliteitsopgaven vragen om een duidelijke aanpak	4
Positie van gemeente Waalre in de regio	5
Samen naar een nieuw mobiliteitsplan	7

Vlot, veilig en duurzaam in en door Waalre in 2040

Via drie strategische sporen onze ambitie realiseren

Meer gezonde en duurzame mobiliteit	12
Veilig en comfortabel wandelen	13
Fietsen stimuleren	14
Inzet op deelmobiliteit	15
Faciliteren van elektrisch rijden	17

Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Toegankelijk en goed openbaar vervoer	19
Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer en terugdringen van het sluipverkeer	20
Parkeren bij dorpscentra	22

Een hogere veiligheid en kwaliteit van leven

Het verbeteren van de verkeersveiligheid	26
Het voorkomen van geluid- en trillingshinder	27
Parkeren in woonwijken	30

Bijlagen

A1 Relevant beleid	32
A2 Huidige mobiliteitssituatie	33
A3 Resultaten knelpuntenkaart	36
A4 Resultaten stellingen	38
A5 Gewenst fietsnetwerk	39
A6 Wensbeeld wegategorisering	40



Inleiding.

1.1 Onze mobiliteitsopgaven vragen om een duidelijke aanpak

De wereld van mobiliteit kent vele uitdagingen, is continue in ontwikkeling en verandert snel. Van oudsher lag de focus in het verkeerssysteem in onze gemeente op de bereikbaarheid met de auto, maar de laatste jaren is dat verschoven naar een focus op leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. De mobiliteitstransitie, met daarin centraal het verminderen van het autogebruik, speelt daarin lokaal en regionaal een belangrijke rol. En daar wordt ook al flink in geïnvesteerd. Dankzij ons programma Duurzaam door Waalre, met de nieuwe N69 en de herinrichting van de Traverse in Waalre-Dorp, is het aandeel sluipverkeer in onze gemeente fors afgenomen en de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Aalst en Waalre-dorp verbeterd. Samen met de regio zijn we volop bezig met het realiseren van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding van Eindhoven via Aalst naar Valkenswaard en vice versa. Zo maken we van het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto (duurzaamheid). En fietsen in onze gemeente wordt steeds aantrekkelijker dankzij de realisatie van de snelfietsroute tussen Valkenswaard en Eindhoven en de opwaardering van onze bestaande fietsroutes (met oog op o.a. gezondheid). Maar we zijn nog niet klaar.

Er zijn in onze gemeente nog volop uitdagingen op het gebied van mobiliteit, zoals:

- Met de verwachte groei van het gemotoriseerd verkeer zien we richting 2040 de drukte op A2, A67 en N69 weer toenemen. Verkeer wat nu op de hoofdwegen blijft, kan bij toenemende vertragingen weer een weg gaan zoeken door onze gemeente. Dat willen we zo veel mogelijk voorkomen om de leefbaarheid in onze kernen te waarborgen.
- De schaa sprong in de regio zorgt voor een grote groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers en dus ook een toename van het aantal verplaatsingen.





- De toename van het aantal fietsers én de ontwikkeling van de fietsen (elektrische fietsen, bakfietsen, etc.) zorgt voor druk op ons fietsnetwerk. Voldoende brede, comfortabele én directe fietsroutes zijn nodig en ons fietsnetwerk is daar nog niet overal op ingericht.
- De HOV-infrastructuur is de basis voor een volwaardige HOV-verbinding naar Eindhoven en Valkenswaard, maar heeft o.a. nog een hogere frequentie nodig om een volwaardig alternatief voor de auto te zijn. Ook een betere OV-verbinding tussen Valkenswaard, Aalst/Waalre en Veldhoven helpt om meer mensen met het OV (als men niet met de fiets kan of wil) naar belangrijke werklocaties en ziekenhuis in Veldhoven te laten gaan en de auto te laten staan. Tussen deze noord-zuidverbindingen is het belangrijk dat er kwalitatieve OV-connecties komen. Een aansluitende en frequente busverbinding tussen de High Tech Campus Eindhoven en de HOV-verbinding (Eindhoven en Valkenswaard) via de Burgemeester Mollaan helpt om mensen met de bus te laten gaan.
- De opkomst van de elektrische auto zorgt voor een toenemende vraag naar laadvoorzieningen.
- Nieuwe vervoersconcepten zoals deelmobiliteit en vraaggestuurd openbaar vervoer dienen een goede plek te krijgen in onze gemeente, zodat iedereen deel kan (blijven) nemen aan het verkeer.
- De parkeerdruk op diverse locaties in onze gemeente is (te) hoog.
- Er vinden nog steeds veel ongevallen plaats in onze gemeente en ook onze inwoners ervaren veel onveilige situaties in het verkeer.

Het aanpakken van deze uitdagingen heeft grote gevolgen voor zowel de gemeente als facilitator van mobiliteit als voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Het is als gemeente belangrijk om met beleid aan de voorkant keuzes te maken over hoe de mobiliteitstransitie kan bijdragen aan de leefbaarheid, gezondheid, veiligheid en bereikbaarheid in onze gemeente. Dat leggen we vast in dit mobiliteitsplan.

1.2 Positie van gemeente Waalre in de regio

Als gemeente Waalre hebben we ons eigen verkeerssysteem maar zijn we ook onderdeel van het verkeerssysteem van de Metropoolregio Eindhoven en de deelregio zuid en de provincie Noord-Brabant. Het gevolg hiervan is we als gemeente enerzijds keuzes kunnen maken die direct van invloed zijn op ons verkeerssysteem, maar dat we anderzijds ook beïnvloed worden door het beleid in de aangrenzende gemeente alsook keuzes op hoger overheidsniveau danwel mee moeten liften op andere initiatieven. Speerpunten vanuit andere overheidslagen en beleidsdomeinen zijn opgenomen in [bijlage A1](#).

Als gemeente hebben we zelf invloed op o.a.:

- Ontmoedigen van sluipverkeer op onze eigen wegen
- Toegankelijkheid van bushaltes
- Faciliteren van (pilots met) deelvervoer
- Veilige inrichting van trottoirs, fietspaden en wegen
- Aanbod van laadvoorzieningen
- Parkeervoorzieningen

Mobiliteitsuitdagingen die (deels) buiten onze invloedssfeer liggen, maar waar we wel nauw voor samenwerken met de regio en de provincie, zijn o.a.:

- Voorkomen van de noodzaak om door onze gemeente te sluipen (doorstroming op de provinciale en Rijkswegen)
- Aanpassen frequentie busvervoer
- Regionaal hub- en deelvervoernetwerk
- Omgang met nieuwe voertuigen
- Introductie van rijhulpsystemen
- Verbeteren van het gedrag van de verkeersdeelnemer



1.3 Samen naar een nieuw mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen in samenwerking met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk):

- Middels een knelpuntenkaart konden bewoners, ondernemers en bezoekers de knelpunten die zij ervaren op het gebied van mobiliteit delen. Een samenvatting van de resultaten is opgenomen in [bijlage A3](#).
- Tijdens een tweetal mobiliteitscafé's konden maatschappelijke organisaties en de gemeenteraad hun visie op mobiliteit in Waalre in 2040 delen.
- Aan de hand van stellingen konden het inwonerspanel en de gemeenteraad hun mening geven over mogelijke beleidsrichtingen voor het mobiliteitsplan. Een samenvatting van de resultaten is opgenomen in [bijlage A4](#).





2

**Vlot, veilig en
duurzaam in en door
Waalre in 2040.**

Vlot, veilig en duurzaam in en door Waalre in 2040

Waalre is een groene gemeente. Meer dan de helft van het Waalres grondgebied binnen de bebouwde kom bestaat uit groen: bomen, planten en struiken. Dit groen maakt wonen, werken en recreëren in Waalre aantrekkelijk. En in 2040 draagt mobiliteit in Waalre optimaal bij aan deze aantrekkelijkheid. De gemeente blinkt uit in gezonde en duurzame mobiliteit, is goed bereikbaar en toegankelijk voor iedereen en mobiliteit draagt bij aan de hoge kwaliteit van leven.



Gezonde en duurzame mobiliteit staat voorop

Lopen en fietsen is de standaard voor verplaatsingen over korte afstanden binnen de gemeente en naar buurgemeenten. Er zijn veilige en directe loop- en fietsroutes naar de belangrijkste nabije voorzieningen zoals winkelcentra en scholen. Voor een snellere of verdere verplaatsing met de (elektrische) fiets zijn er veilige en comfortabele (snel) fietsroutes binnen de gemeente én van en naar omliggende gemeenten. Dankzij het aanbod van deelfietsen heeft iedereen toegang tot een gezonde mobiliteit.

Het autogebruik en -bezit is lager dan nu en het gebruik ervan is duurzamer. Dankzij het aanbod aan veelgebruikte deelsystemen kunnen (Ze) auto's de deur uit. De deelauto is aantrekkelijk doordat deze in kan worden geleverd in een andere gemeente en je alleen nog betaalt voor de tijd dat je er in rijdt! En duurzame auto's zijn aantrekkelijk mede dankzij een ruim voldoende aanbod van openbare (snel) laadvoorzieningen.

2

Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Het (hoogwaardig) openbaar vervoer is een uitstekend alternatief voor de auto. Het geavanceerde OV-systeem biedt de mogelijkheid om van 's-ochtends vroeg tot 's-avonds laat, met een voldoende hoge frequentie, in 'no time' in het centrum van Eindhoven te staan of in andere regiogemeenten, met regulier OV of vervoer op maat. Vervoer op maat, van deur tot deur, is (evenals regulier OV) via een app eenvoudig beschikbaar voor eenieder die niet in staat is om zelfstandig een bushalte te bereiken. En in Waalre helpen we elkaar om mobiliteit toegankelijk te maken voor iedereen. Bij fysiek ongemak om te lopen of te fietsen (of gewoon voor de gezelligheid) is het eenvoudig om ondersteuning aan te vragen. Iedereen kan deelnemen aan het verkeer.

Toch is de gemeente ook nog steeds goed bereikbaar met de auto. De omliggende rijks- en provinciale wegen (A2, A67, N69 en N396) zorgen dat er eenvoudig van en naar Waalre en omgeving gereden kan worden, terwijl doorgaand sluijverkeer wel wordt tegengegaan. Ook binnen de gemeente is de bereikbaarheid met auto op orde. Dat geldt voor woningen, maar ook voor voorzieningen als de supermarkt. De wijken en kernen worden snel ontsloten zodat zo min mogelijk verkeer door woonstraten rijdt. Op de ontsluitingswegen is de vertraging beperkt, maar voldoende om doorgaand sluijverkeer te blijven ontmoedigen.

3

Hoge veiligheid en kwaliteit van leven

Het groen maakt Waalre een gewilde plek om te wonen en recreëren, maar mobiliteit draagt daar ook zijn steentje aan bij. De veiligheid op de wegen is enorm toegenomen waardoor iedereen, van jong tot oud, hoe men ook gaat, zorgeloos de weg op kan. Alle weggebruikers houden rekening met elkaar en houden zich netjes aan de verkeersregels. De geavanceerde rijhulpsystemen en de gedrags- en handhavingscampagnes leveren daar ook een grote bijdrage aan. Ook wordt er geen hinder meer ervaren als gevolg van (sluij)verkeer dankzij een goede doorstroming op de omliggende snelwegen. Maar ook doordat in onze gemeente de snelheid overal laag is en de inrichting sluijverkeer ontmoedigt. Doorgaand (zwaar) verkeer is er nauwelijks meer te vinden en dankzij de lokale pakkethubs, rijden er ook nauwelijks nog bestelbusjes door de straten. Hinder als gevolg van geluid en trillingen is zo goed als verleden tijd.

De veelgebruikte deelsystemen maken dat er minder behoefte is aan een eigen (2e of 3e) auto. Deze ruimte wordt benut om meer groen in het straatbeeld te brengen, meer speelvoorzieningen te realiseren en wandel- en fietspaden te creëren. Ook zijn straten meer autoluw doordat niet alle auto's nog voor de deur worden geparkeerd, maar vooraan in de straat.



Via drie strategische sporen onze ambitie realiseren.

Om onze ambities te realiseren zetten we in op een drietal strategische sporen: meer gezonde en duurzame mobiliteit, verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen en het creëren van een hogere kwaliteit van leven. Binnen deze strategische programmalijnen behandelen we de relevante mobiliteitsthema's zoals fietsen, deelmobiliteit, elektrisch rijden, wegategorisering, openbaar vervoer, verkeersveiligheid, parkeren en leefbaarheid. Het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto), waarmee we prioriteit geven aan duurzame vormen van mobiliteit, staat hierin centraal.

3.1 Meer gezonde en duurzame mobiliteit

Veelvuldig gebruik van de auto, met name met brandstofmotoren, heeft een negatieve impact op onze gezondheid en het milieu (bijv. de luchtkwaliteit). Het energieverbruik van verkeer en vervoer in Waalre ligt 15% hoger per inwoner dan het gemiddelde in de Metropoolregio Eindhoven. Daarom gaan we inzetten op meer gezonde en duurzame mobiliteit in onze gemeente.

In onze gemeente zijn er verschillende knelpunten die moeten worden aangepakt om gezondere en duurzamere mobiliteit te realiseren. Een van de grootste uitdagingen is het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer op de weg. Als de alternatieven voor de auto interessant genoeg zijn kunnen we zorgen dat meer mensen in Waalre zich op een gezonde en duurzame manier verplaatsen. Dit kan worden bereikt door o.a. het investeren in betere en veiligere wandel- en fietsinfrastructuur, het ontmoedigen van het autogebruik door middel van infrastructurele maatregelen en het promoten van nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelmobiliteit.

Tot slot speelt ook de weggebruiker zelf een belangrijke rol; mensen moeten zich bewuster worden van de impact van hun wijze van verplaatsen op het milieu en de gezondheid. Dit kan worden bereikt door middel van educatie en campagnes. Een combinatie van deze infrastructurele en sociale acties zorgt ervoor dat er meer gezonde en duurzame verplaatsingen in Waalre gaan plaatsvinden. De wijze waarop we daarop inzetten wordt in de navolgende paragrafen uitgewerkt.





Meer gezonde en duurzame mobiliteit

Veilig en comfortabel wandelen

Wandelen is de meest duurzame vorm van verplaatsen en daarom zetten we volop in op het aantrekkelijk maken van wandelen. Uitgangspunt is daarbij dat belangrijke voorzieningen zoals de centra én het nabijgelegen groen goed te voet bereikbaar zijn. Op veel wegen in onze gemeente zijn voetgangersvoorzieningen al aanwezig. Er zijn echter ook enkele wegen of buurten die te smalle voetpaden hebben (zoals delen van de Raadhuisstraat in Aalst of de Hoogstraat in Waalre) of die niet voorzien zijn van voetpaden (zoals rondom de Hoge Duinlaan in Aalst en rondom de Ansbalduslaan in Waalre). Door de zeer lage intensiteit van verkeer in deze buurten is wandelen hier daardoor toch veilig en wordt dit ook als veilig ervaren en accepteren we dat er op dit soort straten ook wordt gewandeld. Daarbij houden we wel aandacht voor dat er voldoende ruimte is voor gemotoriseerd en fietsverkeer om de voetganger te passeren of dat de berm voldoende hard is voor de voetganger om uit te wijken. Daarnaast zijn er ook wegen, zoals de Willibrorduslaan, waar fietsers en voetgangers dezelfde plek op de weg delen. Dat is niet gewenst en we zoeken op dit soort wegen naar oplossingen om voetgangers toch een eigen plek te bieden. Dit mag ten koste gaan van de ruimte voor de auto (denk aan een snelheidsverlaging of éénrichtingsverkeer).

Vanwege de goede beschikbaarheid aan voetgangersvoorzieningen kiezen we er voor om de komende jaren vooral in te zetten op het verhogen van de kwaliteit van deze voorzieningen:

- We maken alle voetpaden toegankelijk door te zorgen dat ze voldoende breed zijn zodat twee mensen in een rolstoel elkaar kunnen passeren.
- We verwijderen oneffenheden op de voetpaden.
- Op drukke looproutes zorgen we voor veilige oversteeklocaties.

We starten met de drukste looproutes (richting centra, scholen en de recreatieve wandelroutes) en de voorzieningen waar vanuit beheer en onderhoud aanpassingen noodzakelijk zijn.



Fietsen stimuleren

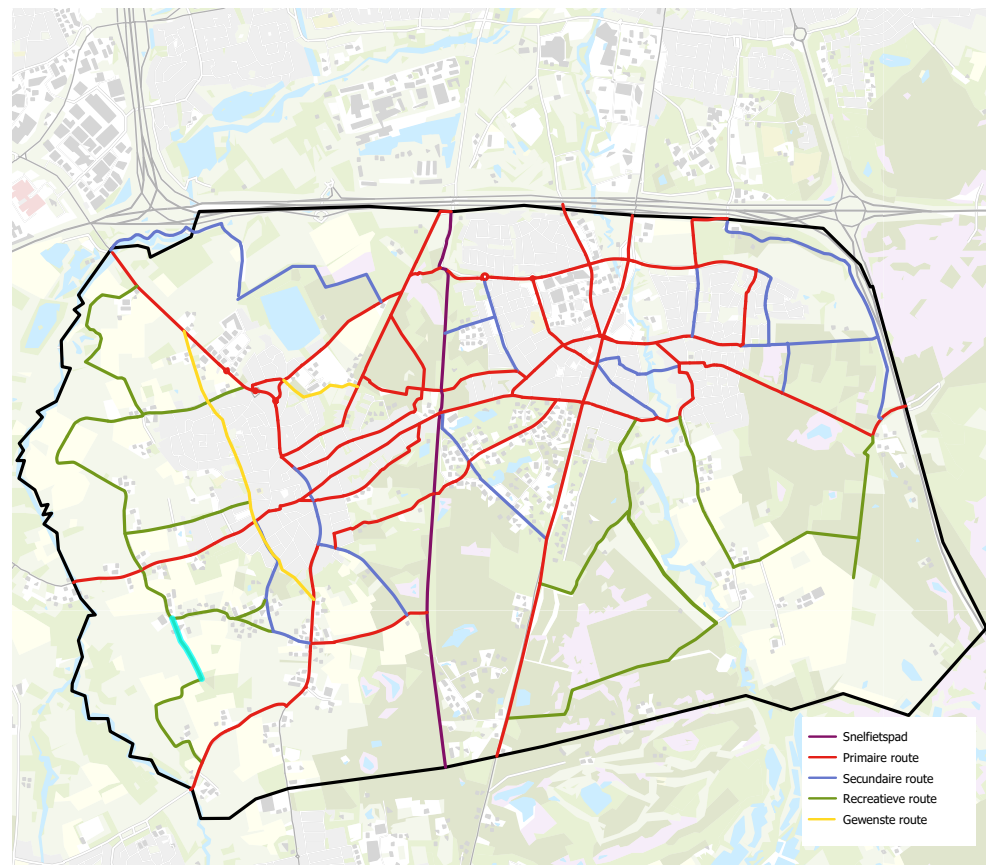
Fietsen krijgt prioriteit in onze gemeente. Fietsen draagt bij aan een beter milieu, een gezondere levensstijl én is een efficiënte manier om jezelf te verplaatsen op korte- en middellange afstanden. Met name gezien de toenemende congestie voor autoverkeer in de regio. Ook zien we in onze gemeente enorm veel potentie om het fietsen te stimuleren. Er zijn diverse reizen over een afstand van 0-7,5 km en 7,5-15 km waar we nu nog veel autoverplaatsingen zien, maar wat (zeker met de elektrische fiets) ideale fietsafstanden zijn. Bijvoorbeeld tussen Waalre-Dorp en Aalst, Veldhoven en Eindhoven. Onze ambitie is om **de kwaliteit van het fietsnetwerk verder te verbeteren**, fietsen te **stimuleren** en de **toegankelijkheid te vergroten**. En op deze thema's is nog veel te winnen.

De wijze waarop we deze ambities gaan realiseren is uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma fiets 2020-2030. Anno 2024 zijn er weer nieuwe inzichten bij gekomen ten aanzien van het fietsen in Waalre. De basis blijft het uitvoeringsprogramma, maar in dit mobiliteitsplan doen we enkele aanvullingen hierop.

Fietsnetwerk van hoge kwaliteit

Het gewenste fietsnetwerk is weergegeven in figuur 1.

- Ten opzichte van het netwerk in het uitvoeringsprogramma zijn de Eindhovenseweg/Valkenswaardseweg en de Willibrorduslaan/Koningin Julianalaan van secundaire route naar primaire fietsroute 'opgewaarded'. Reden is dat dit voor verplaatsingen van Aalst naar Eindhoven en tussen Waalre en Aalst de meest directe routes zijn. In de praktijk kiest een fietser namelijk niet altijd voor de veiligste route, maar voor de snelste. Het gebruik op deze twee routes is hoog en door ze te benoemen als primaire fietsroute zetten we hier in op maximaal comfort en veiligheid. De verbinding tussen de tunnel onder de A2 ter hoogte van de Leenderweg en de tunnel onder de A2 ter hoogte van de Roostenlaan is opgewaarded van recreatieve route naar secundaire route.



Figuur 1: Gewenst fietsnetwerk (zie ook bijlage A5)



- Ten opzichte van het netwerk in het uitvoeringsprogramma zijn er twee nieuwe gewenste routes toegevoegd:
 - Een meer directe verbinding door Waalre voor fietsverkeer tussen Valkenswaard en Veldhoven (tussen de Wollenbergstraat en Onze Lieve Vrouwendijk).
 - Een meer directe verbinding tussen het noorden van Waalre en Aalst (tussen de Heistraat en het fietspad in het verlengde van de Dirck van Hornelaan).
- De kwaliteit van de routes in het fietsnetwerk is belangrijk. Het uitvoeringsprogramma bevat eisen voor deze kwaliteit. Op routes door bosrijke gebieden kiezen we vanwege duurzaamheid en landschappelijke waarden vaak voor halfverharding in plaats van asfalt. Halfverharding heeft als voordeel dat het makkelijk te onderhouden is, het stort niet in en is niet gevoelig voor wortelopdruk. Met name de trajecten tussen Aalst en Waalre die aantakken op de snelfietsroute zijn hier interessant voor.
- Schoolroutes zijn een belangrijk onderdeel van ons fietsnetwerk. Op routes waar veel jonge kinderen/scholieren fietsen besteden we extra aandacht aan de (sociale) veiligheid.

Stimuleren

- We gaan het gebruik van het concept Fietsmaatjes stimuleren. Fietsmaatjes zorgt ervoor dat mensen die door een beperking of tijdelijke blessure niet meer zelfstandig kunnen fietsen gekoppeld worden aan een vrijwilliger. Met een duofiets kunnen zijn dan toch op pad. We zetten in op campagnes om de bekendheid te vergroten en meer vrijwilligers te trekken.
- We gaan, samen met de regio, met bedrijven in gesprek om de Werkgeversaanpak te omarmen. De werkgeversaanpak omvat een breed scala aan verschillende maatregelen die werkgevers kunnen nemen om hun werknemers op een duurzamere manier, waaronder

fietsen, te laten reizen. We nemen daarin zelf als gemeente het voortouw.

- Om de veiligheid op fietsroutes te vergroten en zo de routes aantrekkelijker te maken zorgen we dat op de belangrijke fietsroutes dode hoeken (waar geen mogelijkheid op toezicht is) worden vermeden, o.a. door groen tijdig te snoeien.
- Om de veiligheid op fietsroutes te vergroten gaan we toezicht houden en controles uitvoeren op plaatsen waar de verkeersveiligheid onder druk staat (door het gedrag van de fietser of het overige verkeer). We maken hiervoor concrete afspraken met handhaving.
- We gaan samen met scholen en verenigingen, middels campagnes, kinderen stimuleren om meer te fietsen.

Toegankelijkheid

- We gaan de fietspaden geschikt maken voor alle soorten fietsen zoals de elektrische fiets, de duo-fiets en de bakfiets. Denk hierbij aan voldoende brede fietspaden, het voorkomen van te scherpe bochten op belangrijke fietsroutes (vanwege de hogere snelheid).
- Bij verkeerslichten op onze belangrijkste fietsroutes plaatsen we steunpunten. Veel ongevallen (met name van de oudere fietser) vinden plaats bij het op- en afstappen. Een steunpunt maakt dit eenvoudiger.
- We staan als gemeente open voor nieuwe vervoersmiddelen die op de Nederlandse wegen worden toegestaan. Echter maken we wel bij elk nieuw voertuig een weloverwogen afweging voor de plek die ze krijgen op de weg en/of fietspaden (in combinatie met de al aanwezige voertuigen). Veiligheid staat daarin centraal.
- We gaan als gemeente fietslaadpunten plaatsen in de openbare ruimte bij overheidsinstellingen, winkelcentra en horecavoorzieningen. Dit doen we eerst als pilot. Aanvullend zijn ook ondernemers vrij om zelf laadvoorzieningen te faciliteren.



Inzet op deelmobiliteit

Deelmobiliteit biedt mogelijkheden voor een efficiënter gebruik van voertuigen en vermindering van verkeerscongestie. We gaan als gemeente onze inwoners de toegang tot deelmobiliteit verschaffen. Door deelmobiliteit aan te bieden wordt er gestimuleerd dat de 2de of 3de auto per huishouden overbodig wordt. Daarmee heeft deelmobiliteit in Waalre als hoofddoel een extra optie te zijn voor bewoners. Dit gaan we doen door het opzetten van onder meer kleine hubs, waar verschillende vormen van (deel)mobiliteit samenkomen.

We zien een mobiliteitshub als een locatie waar meerdere mobiliteiten samenkomen en er deelmobiliteit wordt aangeboden. Je kunt je auto of fiets parkeren en overschakelen naar een (elektrische) scooter of bus om de reis naar je bestemming te vervolgen. Hierdoor kunnen de hubs staan in buurten of wijken, maar ook gelegen zijn bij een van de OV-locaties, ter verrijking van het vervoersaanbod. We maken deze hubs onderdeel van een landelijk hub-concept waarin er één systeem is waar je op alle hub-locaties je deelvervoer mee kan nemen én kan achterlaten. Hierbij maken we ook gebruik van de ervaring/contracten van (grotere) buurgemeenten.

Het idee achter deze hubs is dat ze de mobiliteit in de gemeente Waalre op een efficiënte en duurzame manier kunnen faciliteren. Door verschillende vormen van deelmobiliteit op één plek aan te bieden, wordt het gebruik van alternatieven voor de auto als enige vervoersmiddel gestimuleerd. Op die manier kunnen inwoners gebruik maken van deelvoertuigen die op de hub staan, afhankelijk van hun specifieke behoeften.

We willen ons als gemeente Waalre proactief opstellen, om te zorgen dat er voldoende aanbod van deelmobiliteit is in de gemeente. Dit willen we onder andere doen door pilots te gaan draaien met hubs:

- Geïnitieerd vanuit de burger (of ontwikkelaar van woningen): we stimuleren initiatieven vanuit buurten/wijken voor deelmobiliteit. Deze initiatieven faciliteren we o.a:
 - *Door buurten actief op te zoeken en informatie te bieden over deelmobiliteitsconcepten.*
 - *Door het beschikbaar stellen van een parkeerplaats en laadvoorzieningen in geval van een elektrische deelauto.*
 - *Door het beschikbaar stellen van veilige stallings- en laadvoorzieningen in geval van elektrische deelfietsen of -scooters.*
- Geïnitieerd door de gemeente: we initiëren zelf hubs met verschillende vormen van deelmobiliteit om het gebruik te stimuleren. Onderdeel hiervan kan zijn om eerst in te zetten op pop-up hubs (initiatief vanuit Brainport Bereikbaar) om te testen hoe dit past bij onze inwoners. We kijken hierbij naar deelauto's, deelscooters én deelfietsen.



Faciliteren van elektrisch rijden

Ondanks de stimulans voor anders reizen zal de auto zonder meer een belangrijke vervoerswijze blijven voor onze inwoners. Wel gaan we voor zo duurzaam mogelijke autoverplaatsingen door de elektrificatie van het gemotoriseerd verkeer te faciliteren. Dit komt ook ten goede aan de luchtkwaliteit in onze gemeente. Voldoende beschikbaarheid van laadvoorzieningen is hiervoor de basis. Om hierin te voorzien hebben we in 2023 ons Beleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Waalre vastgesteld. Met dit beleid dragen we bij aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer. We nemen in eerste instantie een volgende rol in het plaatsen, onderhouden en exploiteren van laadinfrastructuur. De markt moet hierin voorzien en er zijn meerdere partijen die willen investeren in publieke laadvoorzieningen. Ons huidige beleid is dat we enkel laadpalen plaatsen als er daadwerkelijk een elektrisch voertuig aanwezig is. We blijven de ontwikkelingen op het gebied van elektrificatie volgen en bepalen periodiek de noodzaak om ook aanbodgestuurd laadinfrastructuur te gaan plaatsen.

Aan de hand van een rekenmodel is een plankaart gemaakt met een evenwichtige spreiding van laadpaallocaties binnen onze kernen. Laadpalen worden alleen gerealiseerd op aanvraag. Bij elke nieuw te plaatsen laadpaal is minimaal één parkeerplaats gereserveerd voor elektrische voertuigen. De maximale loopafstand naar een laadpaal, voor onze inwoners die geen mogelijkheid hebben tot het laden op eigen terrein, is 300 meter. Deze plankaart wordt om de paar jaar geactualiseerd, zodat we mee blijven lopen met de ontwikkelingen op dit gebied.



Figuur 2: Laadpaal locaties op basis van berekeningen Pahlplatz

3.2 Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Als gemeente hebben we de ambitie om mobiliteit voor alle inwoners toegankelijk te maken. Dat iedereen, ongeacht leeftijd, beperking of achtergrond, volledig kan deelnemen aan het maatschappelijke leven. Om deze reden gaan we passende vervoerswijzen faciliteren, zodat iedereen de mogelijkheid heeft zich te verplaatsen. Met het voor iedereen toegankelijk maken van mobiliteit speelt de mate waarin voorzieningen te bereiken zijn een grote rol. Voor de dagelijkse voorzieningen zijn er meerdere vervoersmogelijkheden die op korte afstand te bereiken zijn. Daarnaast gaan we ervoor zorgen dat ook niet alledaagse voorzieningen in bijvoorbeeld Eindhoven en Valkenswaard goed bereikbaar zijn voor inwoners uit beide kernen. Op deze manier willen we de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen verbeteren voor alle inwoners.





Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Toegankelijk en goed openbaar vervoer

We gaan van het openbaar vervoer een efficiënt alternatief maken voor de auto voor verplaatsingen over grotere afstanden en voor mensen die minder mobiel zijn. Ook is het openbaar vervoer belangrijk voor schoolgaande jeugd/jongeren, zeker bij slecht fietsweer of de afstand naar (hoge)school/universiteit te groot is. In onze gemeente zijn drie lijnbussen en twee buurtbussen actief. De lijnbussen rijden frequent (ca. elke 30 min) en verbinden Waalre en Aalst met Eindhoven, Veldhoven en Valkenswaard. De buurtbussen rijden minder frequent (ca. elke 45-60 min), ook afhankelijk van de vraag. Zowel de lijn- als buurtbussen worden volop gebruikt door onze inwoners. Niet alleen overdag, maar ook in de avond en in het weekend.

We gaan inzetten op een verdere optimalisatie van het openbaar vervoer in onze gemeente en richting onze buurgemeenten en de rest van de regio. We behouden minimaal ons huidige netwerk en zetten volop in op het verhogen van de frequentie op de route Valkenswaard-Aalst-Eindhoven (naar een volwaardige HOV-verbinding) en Valkenswaard-Aalst/Waalre-Veldhoven. Ook zetten we in op een kwalitatieve busverbinding tussen de High Tech Campus en de HOV-verbinding (Eindhoven – Valkenswaard) via de Burgemeester Mollaan. Daarnaast gaan we de first- en last mile verbeteren dooreen vlotte overstap tussen verschillende modaliteiten te faciliteren en een goede bereikbaarheid vanuit huis naar de bushaltes. Ook streven we naar een OV-reis met minimale vertragingen. We zetten daarvoor in op het verbeteren van het netwerk, het verbeteren van de toegankelijkheid van haltes, het toevoegen van voorzieningen bij haltes (zoals fietsstallingen en deelmobiliteitsvoorzieningen), aanhaken op innovatieve initiatieven en vraaggestuurd openbaar vervoer.

Netwerk

Een goed functionerend OV-netwerk is niet alleen afhankelijk van de diverse vervoersmiddelen, maar ook van een geïntegreerd systeem van

routes en dienstregelingen. Voor ons OV-netwerk zetten we in op de volgende punten:

- Ons uitgangspunt is niet alleen behoud van het bestaande netwerk, het aanbod aan buurt- en lijnbussen en de frequentie, maar juist ook versterking van het OV. Dit sluit ook aan op de door regio, provincie en rijk gewenste mobiliteitstransitie. We voeren daarvoor een sterke lobby bij de regio, provincie die ook concessiehouder is.
- We blijven aangehaakt bij het HOV traject Valkenswaard - Eindhoven. Deze buslijn wordt gescheiden van het andere verkeer (alleen in centrum Aalst rijdt die met het overig verkeer mee). Hiermee kan een tijdswinst van 20 minuten richting station Eindhoven Centraal worden bereikt ten opzichte van het andere gemotoriseerd verkeer. Het is van belang dat op deze busbaan ook daadwerkelijk voldoende frequent (hoogwaardige) bussen rijden, ook in de avond en het weekend, zodat de bus echt een alternatief wordt voor de auto.
- We streven naar een goede OV-verbinding tussen de High Tech Campus en de HOV-lijn Eindhoven – Valkenswaard via de Burgemeester Mollaan.
- We nemen deel aan verkenningen voor een Brainportlijn zodat ook de OV-verbindingen met de overige gemeenten in onze regio worden versterkt.

Toegankelijke haltes

Iedere inwoner dient met het openbaar vervoer te kunnen reizen, ongeacht beperkingen. Binnen onze gemeente gaan we daarom de inrichting van de bushalte opwaarderen om zo de toegankelijkheid te vergroten. We zetten daarom in op de volgende maatregelen:

- Er wordt gezorgd dat elke inwoner van de gemeente Waalre op wandelafstand een bushalte kan bereiken van haar woning.
- Elke bushalte in de gemeente wordt voorzien van stallingsmogelijkheden voor de fiets.



- We maken zo veel mogelijk bushaltes overdekt (Abri¹) om reizigers tegen weersomstandigheden te beschermen en bieden dan ook de reiziger de gelegenheid om te zitten.
- We voorzien alle bushaltes van real-time informatie over de aankomsttijden van bussen. Dit stelt reizigers in staat om precies te weten wanneer hun bus zal arriveren, wat wachttijden en onzekerheden vermindert.
- We plaatsen bij elke bushalte voldoende verlichting om de sociale veiligheid voor wachtende reizigers te verhogen.
- We maken elke bushalte rolstoeltoegankelijk.
- We haken onze nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen (Het Broek en Diepenvoorde) beter aan op het openbaar vervoer. Het netwerk zal niet lopen over de woonwijken of het bedrijventerrein, maar haltes worden zo gesitueerd dat ze eenvoudig toegankelijk zijn en er voorzieningen zijn (zoals een veilige fietsenstalling en een deelfiets als last-mile oplossing). Zoals ook met de fiets gebruiken we ook hier de Werkgeversaankpak om samen met de bedrijven werknemers te stimuleren om met het openbaar vervoer te komen (als met de fiets komen geen optie is).

Pilots (OV-gebruikstimulering)

We beseffen ons dat er beperkte optimalisatiemogelijkheden zijn in ons huidige OV-netwerk en willen daarom als gemeente ook volop inzetten op innovatieve concepten om het OV te verbeteren en het gebruik te stimuleren. We zien op dit moment de volgende concepten waarop we willen aanhaken:

- We draaien pilots met nieuwe routes. Zo proberen we om binnen een bepaalde reistijd toch zoveel mogelijk inwoners te bereiken in de gemeente.

- We gaan samen met de gemeente Eindhoven aan de slag met het OV-ambassadeurs project. Het doel van dit project is om mensen met mobiliteitsbeperkingen en mensen zonder juiste kennis of ervaring beter te informeren over de mogelijkheden van het openbaar vervoer en de drempel weg te nemen. De Bibliotheek (Eindhoven/Waalre) zal hierbij als opdrachtnemer, projectleider en uitvoerder optreden en haar netwerk van vrijwilligers inzetten. Het project sluit aan bij de bredere maatschappelijke functie van de bibliotheek om zelfredzaamheid te vergroten, inclusie te verbeteren en vervoersarmoede te verminderen. Daarnaast draaien wij pilots om samen te werken met ondernemingen die applicaties met realtime informatie ontwikkelen.

Vraaggestuurd openbaar vervoer

Naast de reguliere busdiensten gaan we ook inzetten op vraaggestuurd OV. Vraaggestuurd OV is een vorm van openbaar vervoer waarbij de dienstregeling en routes worden aangepast op basis van de vraag van de reiziger. Reizigers kunnen hun ritten van tevoren boeken of op verzoek opgehaald worden op een afgesproken locatie. Dit zorgt voor een persoonlijke en flexibele OV-service binnen onze gemeente. Vanwege de komst van een groot scala aanbieders van vraaggestuurd OV is het vooral belangrijk dat onze inwoners begrijpen wat de mogelijkheden zijn en hier op een eenvoudige manier gebruik van kunnen maken. We gaan als gemeente zorgen voor dit overzicht door onze inwoners te informeren over o.a. de mogelijkheden en kosten en te wijzen op platforms waarmee gebruik gemaakt kan worden van deze diensten.

¹ Abri is een kleine, niet afgesloten wachtruimte die beschutting biedt tegen weer en wind.

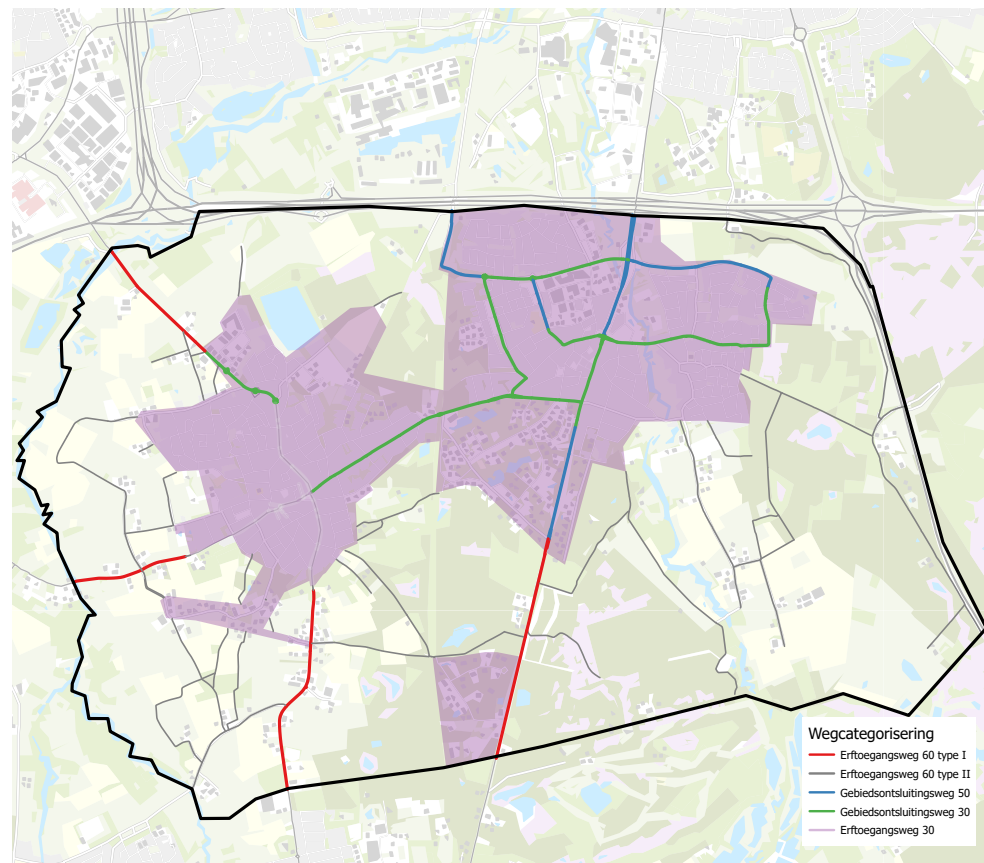


Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer en terugdringen van het sluijverkeer

De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel voor onze inwoners. Het is daarom van belang dat bereikbaarheid van bestemmingen voor gemotoriseerd verkeer in en buiten de gemeente op orde is. Een goede autobereikbaarheid heeft echter ook zijn keerzijde: door de ligging van Waalre aan de A67 en de A2, waar in de toekomst de vertragingen toenemen, worden wegen met een goede autobereikbaarheid in onze kernen aantrekkelijk voor sluijverkeer. Dankzij de maatregelen in het project Duurzaam door Waalre is het aandeel sluijverkeer fors afgenomen, maar we blijven maatregelen nemen om een eventuele toekomstige toename te voorkomen. Zo komt er een fysiek vrachtverbod op de Eindhovenseweg en worden ook maatregelen genomen om doorgaand vrachtverkeer in Waalre-dorp tegen te gaan. Daarnaast zoeken we als gemeente naar de juiste balans in de wegcategorisering. Zo zorgen we enerzijds dat de autobereikbaarheid voor onze inwoners op orde blijft en dat anderzijds de doorgaande wegen onaantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Daarnaast borgen we zo ook de veiligheid voor langzaam verkeer. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de ontsluiting en de wegcategorisering.

Volgens Duurzaam Veilig zijn er drie type wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het snelheidsregime is ook afhankelijk van de locatie binnen of buiten de bebouwde kom en het type verharding van de weg. In figuur 3 is de beoogde indeling van onze wegen weergegeven, waarbij we het een en ander fasegewijs willen oppakken, rekening houdend met de congestie en mate van (sluij)verkeer op de betreffende wegen.



Figuur 3: Wensbeeld wegcategorisering (zie ook [bijlage A6](#))



We kiezen ervoor om binnen de bebouwde kom op termijn vrijwel volledig over te schakelen naar een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit is een onaantrekkelijke snelheid voor sluipverkeer waarmee we de hinder die daardoor kan ontstaan minimaliseren. Ook heeft dit een positief effect op de verkeersveiligheid. De enige wegen die 50 km/u blijven zijn de Valkenswaardseweg ten noorden van de Raadhuisstraat, de Eindhovenseweg ten zuiden van de Koningin Julianalaan, de Voorbeeklaan, de Gorlooplaan (tussen Prins Mauritsweg en Grootveld en de Burgemeester Mollaan ten westen van de Juliana de Lannooylaan. We kiezen op deze wegen/trajecten voor behoud van de 50 km/u limiet omdat het daar door de uitstraling van de omgeving en/of ontwerp van de weg zelf niet mogelijk is om een geloofwaardige maximumsnelheid van 30 km/u af te dwingen (en gebruikers zich dus niet aan de snelheid zullen houden en handhaving om die reden ook niet kan).

We waarderen op termijn wegen af van 50 naar 30 km/u maar dit betekent niet dat zij ook allemaal hun ontsluitende functie verliezen. Daarom introduceren we een nieuwe functie: GOW30. Deze weg wordt gekenmerkt als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. De bijbehorende inrichtingsprincipes bieden ruimte voor een hogere intensiteit, nodigen niet uit om harder te rijden dan de toegestane maximum snelheid en bieden een veiligere plek op de weg voor langzaam verkeer. De inrichting van deze wegen wordt conform de LIOR van de gemeente opgesteld.

De volgende wegen veranderen op termijn in de nieuwe wegategorisering van functie of snelheidslimiet van GOW 50 naar GOW 30:

- Brabantialaan
- Sophiastraat
- Burgemeester Mollaan (vanaf Juliana de Lannooylaan tot Eindhovenseweg)
- Juliana de Lannooylaan
- Raadhuisstraat
- Kerkhoflaan
- Koningin Julianalaan
- Willibrorduslaan (tot Wollenbergstraat)
- Eindhovenseweg (tussen Raadhuisstraat en Koningin Julianalaan)
- Onze Lieve Vrouwedijk (Heistraat tot komgrens)

Buiten de bebouwde kom is ervoor gekozen om op de meeste wegen de maximumsnelheid 60 km/u te houden die toegang geven tot erven (ETW60). Binnen deze categorie wegen blijft ook het onderscheid tussen ETW60-type I en ETW60-type II bestaan. ETW60-type I wegen dienen als verbinding tussen dorpen/gemeenten. De fietser beschikt daar over een vrijliggend fietspad. Type II wegen behouden hun functie als gebieden waar voornamelijk gemengd verkeer aanwezig is en waar verblijven belangrijk is.



Gefaseerde uitvoering van 50 naar 30 km/u

Het creëren van een geloofwaardige snelheidslimiet is essentieel om de weggebruiker ook daadwerkelijk lager dan de geldende maximumsnelheid te laten rijden. Dat maakt dat het bij verschillende van bovenstaande afwaarderingen noodzakelijk is om het wegprofiel te veranderen en dat zijn kostbare projecten. Onze wegategorisering is een visie voor 2040 en hoeft (en kan) zodoende niet morgen gerealiseerd te zijn, doordat niet alle wegen in aanmerking komen voor groot onderhoud binnen deze periode. Daarom werken we gefaseerd naar dit wensbeeld toe. In deze fasering starten we met de hoogste prioriteit wegen gebaseerd op ons streven om het sluiptverkeer te minimaliseren en de verkeersveiligheid te maximaliseren. Door continue monitoren van (sluip)verkeer en ongevallen bepalen we waar de prioriteit voor de volgende fase ligt. Het gaat om de volgende wegen:

1. Raadhuisstraat (west van de Kerkhoflaan)
2. Willibrorduslaan, Koningin Julianastraat en Juliana de Lannoylaan
3. Burgemeester Mollaan en Onze Lieve Vrouwedijk
4. Primulalaan, Raadhuisstraat (oost van de Kerkhoflaan), Kerkhoflaan en Sophiastraat: na afronding Eindhovenseweg

In de tussentijd blijven we wel kijken naar de mogelijkheid om kleine maatregelen te treffen op wegen die lager in de prioriteit staan.

Sluipverkeer voorkomen, samen met de Brainportregio

De oorzaak van de huidige en mogelijk toekomstige toename van het sluiptverkeer ligt bij de toenemende verkeersdruk op de nieuwe N69, A67 en de A2 en de bijkomende vertragingen die ontstaan. De maatregelen die we in onze gemeente treffen helpen om het sluiptverkeer te ontmoedigen, maar pakken de oorzaak niet aan:

- We gaan, samen met de deelregio en Brainportregio, een stevige lobby voeren richting Provincie en het Rijk om de problematiek op de snelwegen en de nieuwe N69 aan te pakken.
- We sluiten binnen de Brainportregio aan op innovatieve initiatieven die sluiptverkeer in onze kern kunnen voorkomen, denk aan pilots om het vrachtverkeer via navigatiediensten te voorzien van de juiste route, op de juiste tijden (slim sturen).
- We gaan de werkgeversaanpak promoten om samen met de bedrijven werknemers te stimuleren om met het openbaar vervoer te komen.



Parkeren bij dorpscentra

Het parkeren is essentieel voor het goed toegankelijk maken van voorzieningen in de gemeente. Dan hebben we het over het parkeren van de auto, maar zeker ook over het veilig stallen van fietsen, e-bikes en scooters. Daarbij is het noodzakelijk om op een veilige manier te parkeren en daarbij ook rekening te houden met andere functies in het gebied om zo de veiligheid en leefbaarheid te borgen.

Autoparkeren

De afgelopen jaren is het autobezit binnen onze gemeente flink toegenomen. Vanwege het gratis parkeren in onze dorpscentra is een bezoek met de auto een aantrekkelijke optie. Onze inwoners ervaren regelmatig een hoge parkeerdruk in en rondom de dorpscentra. Om de parkeerhinder te verminderen en het parkeren te faciliteren zetten we in op:

- Het stimuleren om bewoners meer met de fiets of lopend naar de dorpscentra te laten komen, o.a. met (belonende) campagnes en goede stallingsvoorzieningen dicht bij de winkels.
- Behoud en zo nodig uitbreiden van de bestaande gedeelten voor kort parkeren (blauwe zone). We gaan in de gemeente Waalre geen betaald parkeren invoeren.
- Het creëren en behouden van voldoende parkeergelegenheid in de centra voor bewoners en klanten door met winkeliers in gesprek te gaan of er mogelijkheden zijn dat medewerkers elders parkeren waar de parkeerdruk minder hoog is.
- Het in gesprek gaan met team handhaving om het foutparkeren in de centra (zoals op het trottoir) te handhaven. Zo gaan we zorgen dat er minder foutief geparkeerd wordt. Belangrijkste reden is dat bijvoorbeeld iemand met een rollator, een rolstoel of een kinderwagen gehinderd wordt door deze manier van parkeren.

Ook op het foutief opladen van elektrische auto's door particulieren (met een kabel over het trottoir) wordt gecontroleerd.

- Het organiseren van communicatiecampagnes om foutparkeren te voorkomen.

Fietsparkeren

Om het fietsgebruik in Waalre te stimuleren is het van groot belang om voldoende fietsparkeergelegenheid te bieden op de juiste plekken. Dit realiseren we door:

- Parkeeronderzoeken te doen om te meten of, en op en welke locaties het fiets- of scooterparkeren een probleem is in de gemeente en waar dit uit te breiden. Deze parkeeronderzoeken gaan we op structurele basis uitvoeren zodat we altijd tijdig maatregelen kunnen nemen. Daarbij kijken we ook naar de benutting van en/of behoefte aan laadvoorzieningen.
- Fietsenstallingen op loopafstand van bushaltes en belangrijke bestemmingen zoals het (dorps)centrum, winkels, hubs en andere maatschappelijke locaties zoals culturele en sociale instellingen te plaatsen. Op deze manier hopen we verrommeling tegen te gaan en bij te dragen aan de toegankelijkheid van onze gemeente. Dit minimaliseert de overlast voor mensen met een beperking doordat het trottoir vrij blijft van geparkeerde fietsen.

We plaatsen als gemeente fietslaadpunten in de openbare ruimte bij overheidsinstellingen, winkelcentra en horecavoorzieningen. Hierbij draaien we eerst pilots om het succes van de fietslaadpunten te evalueren.

3.3 Een hogere veiligheid en kwaliteit van leven

We hebben als gemeente de ambitie om de leefbaarheid voor alle inwoners van Waalre te versterken. Verkeer speelt een groot onderdeel in de ervaren leefbaarheid en kwaliteit van leven, doordat het o.a. voor onveilige situaties, geluid- en trillingshinder kan zorgen. Met de wegcategorysering zetten we al in op het verminderen van de hoeveelheid verkeer en de overlast hiervan, maar we zien ook knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid (voornamelijk op de drukke verkeerswegen en kruispunten) en kansen om meer ruimte te creëren voor groen ten koste van ruimte voor de auto.





Een hogere veiligheid en kwaliteit van leven

Het verbeteren van de verkeersveiligheid

In de periode 2018–2022 zijn er in totaal 337 ongevallen geregistreerd² in onze gemeente. Van deze ongevallen hebben er 190 plaatsgevonden op gemeentelijke wegen. De overige ongevallen vonden plaats op Rijks- en provinciale wegen. Vanwege de onderregistratie zijn het vooral de letselongevallen die interessant zijn om te analyseren. Hier is immers veelal de politie wel bij aanwezig en daardoor geregistreerd. Op gemeentelijke wegen hebben in deze periode 33 letselongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 met dodelijke afloop. In totaal waren er 36 letselslachtoffers en 1 dodelijk slachtoffer. Fietsers (fiets, e-bike en brom- en snorfietsers) waren het vaakst letselslachtoffer (23 keer), gevolgd door automobilisten (8 keer). De meeste letselslachtoffers zijn gevallen in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder (10), gevolgd door 40 t/m 49 jaar (7) en 60 t/m 69 jaar (7). Naast de daadwerkelijke ongevallen worden er in de gemeente ook veel onveilige situaties ervaren. In de knelpuntenkaart waren de meeste knelpunten gerelateerd aan verkeersonveiligheid. Veelgenoemde situaties waren te hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, onveilige schoolomgevingen en wegen waar gemotoriseerd verkeer en fietsers de weg delen (maar waar dat eigenlijk niet wenselijk is). Het voorkomen van ongevallen heeft voor ons de hoogste prioriteit. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Hiervoor zetten we in op een aantal verschillende sporen.

De risicogestuurde aanpak staat centraal

Met de introductie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is de aanpak van verkeersveiligheid verschoven van de ongevalsgestuurde aanpak naar de risicogestuurde aanpak. Bij de ongevalsgestuurde aanpak bepalen we onze inzet op basis van locaties of doelgroepen waar of waarmee de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. Deze aanpak is niet altijd meer effectief. Daarom zetten we (ook) in op de risicogestuurde aanpak. Dit houdt in dat we kijken waar of bij wie in onze gemeente de hoogste risico's zijn, gebaseerd op risico-indicatoren zoals de inrichting

van de weg, de hoeveelheid verkeer op de weg of het gedrag van de verkeersdeelnemer. Daar waar de risico's het hoogst zijn nemen we maatregelen, om ongevallen te voorkomen. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de knelpunten die door onze inwoners zijn aangegeven. Op basis van een risicoanalyse (Royal HaskoningDHV, 2022), waarmee is bepaald waar of bij wie de hoogste risico's zijn, zetten we de komende jaren vooral in op de volgende onderwerpen:

- Verbeteren van de inrichting van grijze wegen (zoals 50 km/u wegen zonder vrijliggend fietspad of 30 km/u wegen met te veel verkeer). In onze gemeente zijn dat de volgende wegen:
 - *Brabantialaan*
 - *Sophiastraat*
 - *Burgemeester Mollaan (vanaf Juliana de Lannooylaan tot Eindhovenseweg)*
 - *Juliana de Lannooylaan*
 - *Raadhuisstraat*
 - *Kerkhoflaan*
 - *Koningin Julianalaan*
 - *Willibrorduslaan (tot Wollenbergstraat)*
 - *Eindhovenseweg (tussen Raadhuisstraat en Koningin Julianalaan)*
 - *Onze Lieve Vrouwedijk (Heistraat tot komgrens)*
- Een veilige verkeersdeelname voor fietsers (eigen gedrag én infrastructuur)
- Een veilige verkeersdeelname voor ouderen (eigen gedrag én infrastructuur)
- Veiliger gedrag van alle verkeersdeelnemers (met name te hard rijden, rijden onder invloed, afleiding)

² Verkeersongevallen kennen een hoge mate van onderregistratie. De ongevallen die bekend én geregistreerd zijn, zijn de ongevallen waarbij de politie aanwezig is geweest. Bij een groot aantal ongevallen (enkelzijdige fietsongevallen, uitsluitend materiële schade) is geen politie aanwezig. Zodoende is het werkelijke aandeel ongevallen vele malen hoger (naar schatting ca. 5 keer hoger).



We monitoren continu de risico's in ons verkeerssysteem en kunnen zo eventueel bijsturen op de maatregelen die we treffen.

Veilige inrichting van wegen

Een weginrichting volgens de richtlijnen (Duurzaam Veilig) is wenselijk om een veilige verkeerssituatie te creëren. Ons uitgangspunt is altijd om wegen in te richten volgens de ideale norm van deze landelijke richtlijnen. Alleen met een goede onderbouwing, betrokkenheid van stakeholders en met garantie voor behoud van een verkeersveilige situatie wijken we af van deze richtlijnen.

Veilige schoolomgevingen

Als gemeente hebben we meerdere basisscholen, waar de jongste groep verkeersdeelnemers (in combinatie met ouders) dagelijks naar toe gaat. Rond een aantal van onze basisscholen wordt veel verkeersonveiligheid ervaren, met name de Christoffelschool en De Meent. Rond deze scholen gaan we ons inzetten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat doen we door de inrichting aan te passen, maar ook door te experimenteren met 'schoolstraten'. Dit houdt in dat gedurende de haal- en brengtijden de straat rondom de school wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Op routes richting de basisscholen zorgen we dat de oversteekvoorzieningen veilig zijn ingericht.

Aanpak van risicovolle locaties

Op verschillende locaties in de gemeente zijn er risicovolle kruispunten en wegen waar extra aandacht nodig is voor de verkeersveiligheid. Dit zijn locaties waar we objectief, op basis van o.a. inrichtingskenmerken, snelheidsgegevens en ongevallen, zien dat er een verhoogde kans op ongevallen is. Maar we besteden ook extra aandacht aan locaties waar onze inwoners de meeste meeste verkeersonveiligheid ervaren.

De volgende locaties/wegen zijn in onze gemeente het meest risicovol, zowel op basis van objectieve gegevens als op basis van de ervaring van onze inwoners (als ingevuld in de knelpuntenkaart):

- Heikantstraat
- Raadhuisstraat
- Kruispunt Bergstraat/Willibrorduslaan/Wollenbergstraat.

Wanneer we met kleine maatregelen (denk aan snelheidsremmers of markeringen) de situatie kunnen verbeteren doen we dit zo snel mogelijk. Indien grote maatregelen noodzakelijk zijn worden deze primair gekoppeld aan ons beheer- en onderhoudsprogramma, maar we kijken altijd naar mogelijkheden om wegen sneller aan te pakken.

We blijven continu ons verkeerssysteem objectief monitoren en luisteren naar de ervaring van onze inwoners om te kijken of er nieuwe risicovolle locaties ontstaan waar een aanpak nodig is.

Permanente verkeerseducatie

We zetten, samen met de regio, volop in op het verbeteren van het gedrag in het verkeer en het verbeteren van de voertuigbeheersing van (onervaren) verkeersdeelnemers. Dat doen we door inzet van educatieprogramma's en voorlichtingscampagnes gericht op verschillende doelgroepen en gedragingen:

Educatie

- Kinderen (4-11 jaar): Kinderen zijn kwetsbaar in het verkeer omdat ze nog onvoldoende fietservaring hebben. We stimuleren onze basisscholen om aan te haken aan bij het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) om met educatieprogramma's te zorgen voor een veiligere verkeersdeelname van kinderen in onze gemeente. Denk aan behendigheidstrainingen en dodehoektrainingen.



- Ouderen (60+): het aandeel ouderen in onze gemeente groeit en zij blijven steeds langer mobiel, met name dankzij de elektrische fiets. Dat zien we graag gebeuren, maar veiligheid is daarvoor wel essentieel. Samen met partners organiseren we educatieprogramma's zoals Doortrappen gericht op rijvaardigheidstrainingen voor de oudere fietser en campagnes/trainingen gericht op de oudere automobilist.
- Expats: het aantal expats in onze gemeente groeit, dankzij nabijgelegen bedrijven als ASML. Expats zijn onbekend met onze verkeersregels, maar gaan wel met de auto, fiets of lopend deelnemen aan ons verkeerssysteem. Dat zorgt voor risico's. We gaan bedrijven stimuleren om middels educatie ervoor te zorgen dat ook expats veilig kunnen deelnemen aan het verkeer in onze gemeente.

Voorlichtingscampagnes

- Afleiding en rijden onder invloed: In samenspraak met de regio(gemeenten) wordt gekeken hoe er collectief uitvoering gegeven kan worden aan de MONO- en BOB-campagne. Zo maken we automobilisten in onze regio bewust van het gevaar van het gebruik van de mobiele telefoon in de auto of het rijden onder invloed van alcohol of drugs.
- Samen met Veilig Verkeer Nederland organiseren we jaarlijks de AAN in het donker campagnes gericht op het belang van het voeren van fietsverlichting.
- Huftergedrag: samen met de provincie, regio én werkgevers zetten we in op campagnes gericht op het voorkomen van 'huftergedrag'. Denk aan te hard rijden, geen voorrang verlenen. Dit ook in relatie tot het sluipverkeer in onze gemeente.

Handhaving op onveilig gedrag

Ondanks dat handhaving reactief is en ook afhankelijk van partijen buiten de gemeente zoals de politie, zien we handhaving wel als een essentieel onderdeel van onze verkeersveiligheidsaanpak. We blijven structureel in overleg met de politie voor handhaving op o.a. snelheidsovertredingen (met bijvoorbeeld flitspalen of laser guns) of het organiseren van een fuik gericht op verkeersdeelname onder invloed of het voeren van fietsverlichting.

Daarnaast kunnen ook BOA's meer verantwoordelijkheden krijgen. Landelijk zijn er succesvolle pilots uitgevoerd waarbij BOA's een uitgebreider pakket aan verantwoordelijkheden hebben met o.a. handhaving op het negeren van een rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers, handheld telefoongebruik op de fiets en het niet voeren van een juiste fietsverlichting. In Waalre gaan we de mogelijkheden verkennen om hier op aan te haken. We zijn ons ervan bewust dat dit om meer capaciteit vraagt.

Pilots innovatieve ontwikkelingen

Er komen steeds meer innovatieve ontwikkelingen op de markt, met name voor in de auto, die een enorme bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de introductie van de Intelligente Snelheids Assistent (ISA) die het onmogelijk maakt voor een voertuig om in een 30 km/u gebied harder te rijden dan 30 km/u of zelfrijdende functies in de auto. Als onderdeel van de Brainportregio, waarin veel van dergelijke innovatieve ontwikkelingen worden getest, doen we graag mee aan pilots. Voor de introductie van ISA is het essentieel dat zowel de fysieke als de digitale infrastructuur op orde is, zodat voertuigen een geldende snelheidslimiet kunnen herkennen. Daar gaan we mee aan de slag.



Een hogere veiligheid en kwaliteit van leven

Het voorkomen van geluid- en trillingshinder

Hinder van geluid en trillingen zorgt voor een deel van onze bewoners voor overlast. De grootste veroorzaker hiervan is de hoeveelheid verkeer, en dan met name het vrachtverkeer. Dankzij de nieuwe N69 is de hoeveelheid (vracht)verkeer in onze gemeente al enorm afgenomen. Met de inzet van onze wegategorisering en andere maatregelen die we treffen om sluipverkeer te voorkomen (zie [paragraaf 3.2.1](#)) gaan we in de toekomst een nieuwe toename beperken.

Daarnaast ontstaat er ook geluid- en trillingshinder door verkeersveiligheidsmaatregelen zoals klinkers en drempels. Daar staat tegenover dat dit wel effectieve maatregelen zijn om de snelheid te remmen. Daarom gaan we, voordat we dergelijke maatregelen treffen op wegen, altijd in gesprek met bewoners en belanghebbende organisaties. Bijvoorbeeld voor het bepalen van een geschikte locatie voor een drempel. Daarnaast zetten we ook in op innovatieve maatregelen zoals 'stille klinkers'. Tot slot speelt ook het gedrag (zoals de snelheid) van de bewoners vaak een belangrijke rol bij de ervaring van hinder. Wanneer er hiervan sprake is gaan we met de bewoners in gesprek om ook op die manier de hinder te verminderen.



Parkeren in woonwijken

Op diverse plekken in onze gemeente wordt hinder ervaren van geparkeerde auto's. Daarnaast zijn er ook diverse wegen waar te weinig of te krappe parkeerplaatsen zijn. Omdat de auto een belangrijke vervoerswijze is in onze gemeente blijft parkeerruimte belangrijk, maar tegelijkertijd zorgen geparkeerde auto's ook voor een verrommeling van het straatbeeld. De wijze waarop we omgaan met parkeren in woonwijken verdelen we in bestaande woonwijken en nieuwe woonwijken.

Parkeren in bestaande woonwijken

- Bij klachten over parkeerruimte voeren we parkeerdrukmetingen uit en onderzoeken we, in het geval van een tekort, de mogelijkheid om extra parkeerruimte te creëren of in te zetten op het deelautoconcept. In het geval van een overschot saneren we parkeerplaatsen.
- We introduceren het deelauto-concept (op buurtinitiatief) als alternatief voor het bezit van een (2e of 3e) auto. Een landelijke vuistregel is dat een parkeerplaats voor een deelauto vier bestaande parkeerplaatsen vervangt. Dit creëert ruimte voor o.a. groen in bestaande woonwijken. Op basis van de ervaringen kan deze vuistregel evt. naar boven of beneden worden bijgesteld.
- Bij reconstructies kijken we naar mogelijkheden om parkeerplaatsen te saneren ten faveure van groen. Dit gaat altijd in overleg met de bewoners van de betreffende straat.

Parkeren in nieuwe woonwijken

- De basis voor parkeren in woonwijken is de nota parkeernormen.
- In nieuwe woonwijken streven we naar een lagere parkeernorm dan de huidige parkeernorm. Zo sturen we aan op minder autogebruik. Eventueel in combinatie met het deelauto-concept.
- We zetten waar mogelijk in op geclusterd parkeren op afstand (in zogenaamde 'parkeerkoffers'). Zo blijft de straat autovrij, is er ruimte voor groen en speelruimte, en is parkeren nog steeds mogelijk op een acceptabele loopafstand.
- We realiseren groene parkeervoorzieningen.

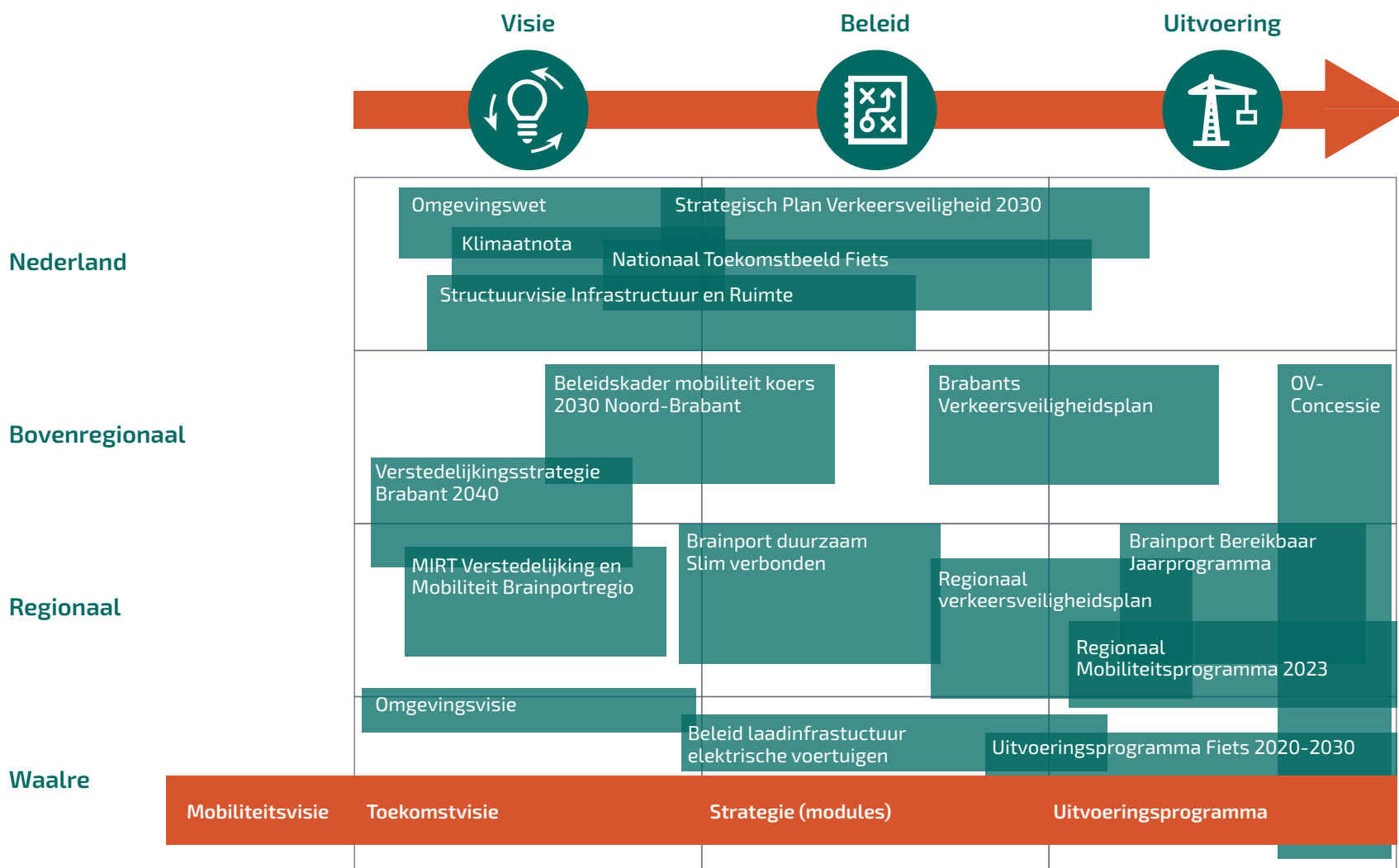


B

Bijlagen.

A1 Relevant beleid

Het mobiliteitsplan van Waalre is niet op zichzelf staand, maar heeft een sterke relatie met regionale, provinciale en nationale mobiliteits opgaven. Om deze reden hebben we verschillende beleidsdocumenten en programma's bestudeerd die betrekking hebben op dit mobiliteitsplan. Deze zijn georganiseerd op basis van overheidsniveau en type, namelijk Visie (Strategisch), Beleid (Tactisch) en Uitvoering (Operationeel). Zie figuur voor een visueel overzicht.



De belangrijkste kaders uit bovenstaande beleidsstukken zijn:

- **Omgevingswet:** Afstemming en samenwerking met buurgemeenten, de regio's, andere overheden en inwoners is noodzakelijk;
- **Omgevingsvisie:** Mobiliteit als integraal onderdeel van omgevingsbeleid, afstemming met disciplines als economie, energietransitie, ruimtelijke ontwikkeling, toerisme en beheer en onderhoud;
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Brabants Verkeersveiligheidsplan:** In 2050 zijn er NUL verkeersslachtoffers door risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid;
- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:** Aandacht naar de kwaliteit van de infrastructuur in het landelijk gebied;
- **Klimaatnota:** In lijn met de energietransitie wordt de elektrificatie van voertuigen versterkt en gefaciliteerd;
- **Nationaal Toekomstbeeld Fiets:** Het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals fietsen of wandelen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen;
- **Beleidskader mobiliteit koers 2030:** Inzet op ketenverplaatsingen om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en hiermee de mobiliteitstransitie te faciliteren;
- **OV-concessie Brabant Zuidoost:** Het organiseren van doelgroepenvervoer door dit beter te integreren met het openbaar vervoer (OV) en door mensen met een mobiliteitsbeperking te stimuleren het OV te gebruiken;
- **Verstedelijkingsstrategie 2040:** Inzet op een verstedelijkingsstrategie die zorgt voor meer stedelijkheid, een concentratie van wonen en werken en daarmee voor meer draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer;
- **Brainport Duurzaam Slim Verbonden:** Vanuit de gemeenten van de Metropoolregio is er een breed pakket van maatregelen en plannen opgesteld om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren op dit moment en in de toekomst. Daarbij wordt ingezet op samen (bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en overheid), slim (smart society en smart mobility) en co-modaal (reiziger centraal en verplaatsen op basis van eigen wensen en dagelijkse keuze) verbeteren van de bereikbaarheid;
- **MIRT verstedelijking en mobiliteit Brainportregio:** Rijk, provincie Noord-Brabant en regio Brainport hebben onderzoek gedaan hoe de Metropoolregio Eindhoven een hoogwaardig internationaal vestigingsklimaat bereikt. Er zal worden ingezet op een verregaande mobiliteitstransitie naar meer OV, fiets, slimme mobiliteit, parkeerbeleid, alsook toekomstvast en robuuste oplossingen voor de systeemopgaven op het wegennet;

- **Regionaal Verkeersveiligheidsplan:** Als doorvertaling op het SPV en BVVP legt de Metropoolregio Eindhoven de focus op de aanpak van de inrichting van wegen, fietsers, ouderen, jonge automobilisten, rijden onder invloed, snelheidsoverschrijdingen, afleiding, verkeersovertredingen en inzet van technologische ontwikkelingen;
- **Brainport Bereikbaar Jaarprogramma 2023:** Ambities en programma voor bereikbaarheid in de Brainport regio voor de jaren 2023-2026 met de focus op makkelijker & slimmer reizen en de inzet van slimme oplossingen;
- **Regionaal Mobiliteitsprogramma 2023 (RMP):** De 21 gemeenten die samenwerken in de Metropoolregio Eindhoven formuleren samen een regionale mobiliteitsvisie en -strategie. Hierbij betrekken ze andere partners en als meest prominente partner de provincie Noord-Brabant. Het RMP betreft afspraken over projecten die in 2023 uitgevoerd worden;
- **Beleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen:** In dit beleidsstuk wordt de lokale visie op laadinfrastructuur gegeven. De gemeente neemt daarin geen actieve rol voor het plaatsen, onderhouden en exploiteren van laadinfrastructuur. In het beleid is een plankaart opgenomen waarop locaties voor laadinfrastructuur zijn aangewezen;
- **Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2030:** Dit uitvoeringsplan geeft weer hoe het fietsnetwerk tot 2030 vormgegeven moet worden in Waalre, wat de beoogde doelen zijn en welke maatregelen hiervoor genomen moeten worden. Deze maatregelen zetten in op het stimuleren van fietsen, verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk en verbeteren van de toegankelijkheid.

A2 Huidige mobiliteitssituatie

In onderstaand overzicht is de huidige (objectieve) mobiliteitssituatie van de gemeente Waalre beschreven.

Thema	Belangrijkste punten
Demografie	<ul style="list-style-type: none">• Circa 18.000 inwoners• 7% groei in de afgelopen 10 jaar• Vergrijzing
Langzaam verkeer	<ul style="list-style-type: none">• Fietsbewegingen vooral gericht tussen Waalre en Aalst en richting Eindhoven• Er is een fijnmazig netwerk van een snelfietsroute, primaire fietsroutes en secundaire fietsroutes• Meeste fietsers tussen Valkenswaard en Eindhoven, via de snelfietsroute, gevolgd door fietsers over Traverse en de Eindhovenseweg.• Veel reizen over korte afstanden (onder de 7,5 en 15 kilometer) worden met de auto gedaan en niet met de fiets. De meeste potentie ligt tussen Waalre-Dorp en Veldhoven, Eindhoven en Aalst• Niet alle primaire fietsroutes zijn voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen• Er is geen specifiek voetgangersnetwerk, niet alle wegen binnen de kom hebben voetpaden
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none">• Netwerk van lijnbussen en buurtbussen naar zowel Waalre-Dorp als Aalst.• Lijnbussen hebben een frequentie van ca. 2x per uur en rijden dagelijks, van de ochtend tot de late avond.• Buurtbussen hebben een lagere frequentie en rijden minder/niet in de avonden en weekenden• Geen hoogfrequente verbinding naar Eindhoven
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none">• 337 geregistreerde ongevallen in de periode 2018-2022, waarvan 190 op gemeentelijke wegen• 36 ernstig gewonden en 1 verkeersdode op gemeentelijke wegen in dezelfde periode• Grootste risico-indicatoren als gevolg van de inrichting: grijze wegen (zoals 50 km/u wegen zonder vrijliggend fietspad of 30 km/u wegen met te veel verkeer)• Grootste risicogroepen en -modaliteiten: fietsers en ouderen• Grootste risicogedragingen: rijden onder invloed, afleiding in het verkeer te hard rijden

Thema	Belangrijkste punten
Duurzame mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbruik van verkeer en vervoer (29,69 GigaJoule per inwoner per jaar) en ligt daarmee boven het gemiddelde van de Metropoolregio Eindhoven • In 2023 zijn er ca. 20 (semi)publieke oplaadpunten binnen de gemeente. Dat aantal neemt jaarlijks toe
Autobezit	<ul style="list-style-type: none"> • Het autobezit is sinds 2010 gestegen met ca. 7% van 12.300 naar 13.100 in 2022. Het inwoneraantal groeide tussen 2012 en 2022 met hetzelfde percentage • Het autobezit per huishouden is met 1,27 hoger dan het gemiddelde van de Metropoolregio Eindhoven (1,1)
Gemotoriseerd verkeer en doorstroming	<ul style="list-style-type: none"> • In de gemeente is een netwerk van erftoegangswegen (30 en 60 km/u), gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 km/u) en Rijkswegen (100+ km/u) • Op bedrijventerreinen geldt een maximumsnelheid van 30 km/u • De drukste weg is de Eindhovenseweg, gevolg door de Traverse • Vertragingen (files) in de ochtend- en avondspits zijn structureel te vinden op de Beersebaan (Cuijk), knooppunt Rijkevoort/A77 en de Sint Anthonisweg bij Boxmeer. Dit zijn allen aansluitingen van/routes naar de snelwegen. Daarnaast zijn er ook vertragingen op de N324 binnen de kom van Grave en op de route Spoorstraat/Beugenseweg (Boxmeer)
Zwaar verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Het aandeel vrachtverkeer op de Eindhovenseweg is, sinds de realisatie van de nieuwe N69, afgenomen tot ca. 600 per etmaal (ca 3-4%). • Er is slechts een minimale hoeveelheid landbouwverkeer in de gemeente

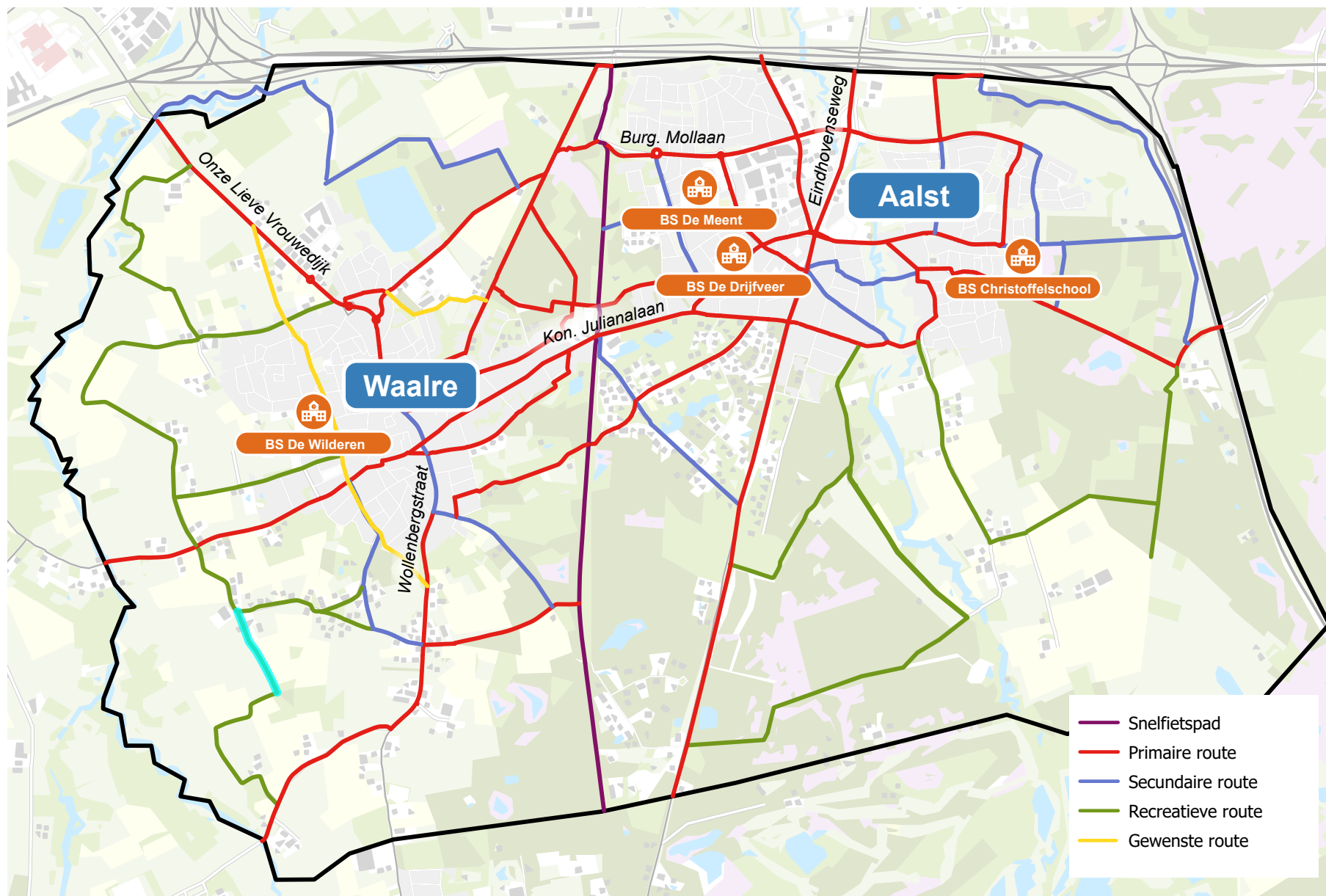
A3 Resultaten knelpuntenkaart

Zie separaat document.

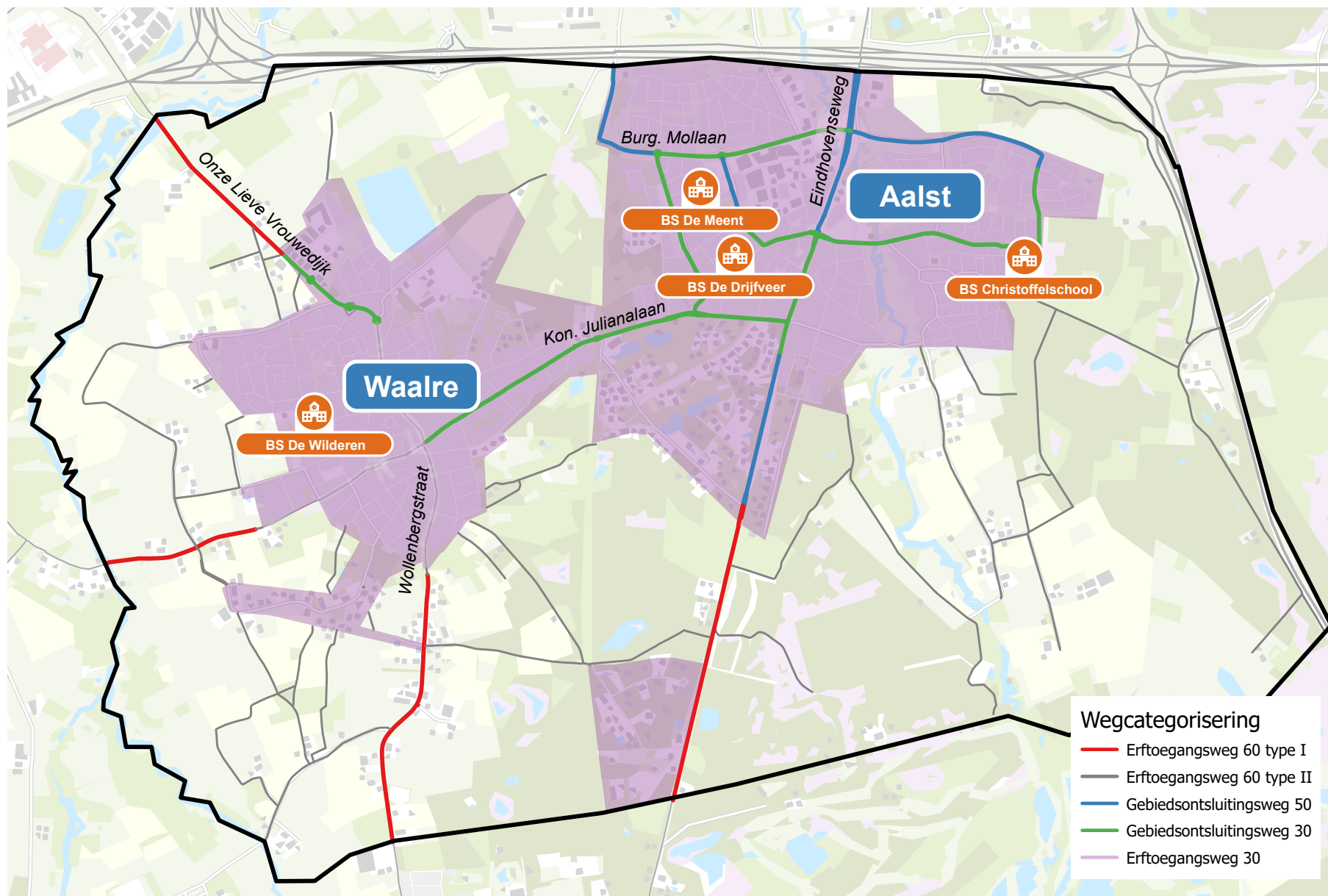
A4 Resultaten stellingen

Zie separaat document.

A5 Gewenst fietsnetwerk



A6 Wensbeeld wegcategorysering



Mobiliteitsplan gemeente Waalre

Februari 2024

