

Mobiliteitsplan
Gemeente Laarbeek

VAN VISIE NAAR UITVOERING

Vondelstraat 79
6512 BD Nijmegen
Nederland

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

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

Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

STUDIO
Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Colofon

Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

Opdracht Mobiliteitsplan gemeente Laarbeek

Opdrachtgever Gemeente Laarbeek
t.a.v. Frans Vlemmix
Koppelstraat 37
5741 GA Beek en Donk

Opdrachthouder Studio Verbinding B.V.
Vondelstraat 79
6512 BD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer 6136

Projectmedewerkers Rob Boshouwers
Michiel Brouwer
Maike de Groot
Malou Friedhoff
Hilde Oudman

Status Definitief

Controle Ruben Loendersloot

Datum 3 juni 2025

Inhoud

0. Colofon **2**

1. Uitgangspunten en kaders **4**

1.1 Hoe bereiken we onze wensbeelden? 5

1.2 Prioritering 8

2. Overzicht mobiliteitsplan **10**

2.1 Actieplan lopen 11

2.2 Fietsagenda 13

2.3 Routeboek OV 15

2.4 Programma gemotoriseerd verkeer 17

3. Actieplan lopen **19**

4. Fietsagenda **23**

5. Routeboek OV **29**

6. Programma gemotoriseerd verkeer **34**

Hoofdstuk 1

Uitgangspunten en kaders



1 Uitgangspunten en kaders

In dit mobiliteitsplan werken we de acties uit waarmee we de route naar de wensbeelden uit onze visie succesvol volbrengen. Eerst stellen we uitgangspunten en kaders op waarmee we naar onze wensbeelden toewerken. Externe factoren en onzekerheden beïnvloeden onze route, en ons handelingsperspectief verschilt per situatie. Bij de prioritering van maatregelen passen we principes toe, waarmee we onze financiële en ambtelijke capaciteit efficiënt benutten.

1.1 Hoe bereiken we onze wensbeelden?

Het bereiken van onze wensbeelden vraagt om samenwerking met verschillende partijen op verschillende niveaus, met ook aandacht voor participatie en gedragsverandering. Daarnaast zien we dat onze uitdagingen afhankelijk zijn van externe ontwikkelingen, die in onze dynamische regio snel gaan en continu wijzigen.

Omgaan met onzekerheden

We signaleren een drietal onzekerheden die van invloed zijn op onze toekomstige mobiliteitsopgave:

- Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd bij de schaalsprong, en de precieze locatie van deze woningen (ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Eindhoven en Helmond en potentiële mobiliteitsdragers zoals HOV-knooppunten);
- De progressie rond infrastructurele projecten van de provincie en het Rijk (toekomstbestendige N279, verbreding A67 en aanpassingen N615);
- De mate en snelheid waarmee de mobiliteitstransitie (overstap op duurzame mobiliteit zoals elektrisch vervoer, fiets en OV) zich voltrekt.

Bij de schaalsprong is vooral de uiteindelijke locatie van nieuwe woningen van grote invloed op onze opgaven. In de ontwikkelstrategie zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die de schaalsprong in goede banen moeten leiden, maar het is niet ondenkbaar dat de daadwerkelijke uitvoering daarvan af gaat wijken. Als er bijvoorbeeld meer woningen worden gerealiseerd in omliggende gemeenten, leidt dat tot meer verkeersbewegingen op de N272, N279 en N615 (die nu al aan hun maximale capaciteit zitten) in onze gemeente. Ook is het denkbaar dat de infrastructurele knelpunten op deze wegen niet, op een andere manier, of later worden opgelost dan nu voorzien in de Bereikbaarheidsagenda. We zien immers op landelijke schaal dat bij infrastructurele projecten uitstel optreedt vanwege de stikstofproblematiek.

Regionale prognoses	**2020 - 2040**
Arbeidsplaatsen (prognoses 2022)*	+70.000 – 100.000
Woningen (prognoses 2022)*	+70.000 – 90.000
Werklocaties (prognoses STEC 2022)	>270 ha
Inwoneraantal (prognose CBS 2022)	>850.000
Vrijkomende agrarische bebouwing (niveau Zuidoost-Brabant, prognoses provincie NB 2020)	>270 ha
Rijksopgaven	**2020 - 2030**
Reductie stikstof N2000 (klimaatakkoord)	74% onder KDW
Reductie CO^2 (klimaatakkoord)	Reductie 55%
Bereikbaarheid – OV-vervoer (klimaatakkoord)	100% schoon
Opwek energie via zon/wind (klimaatakkoord)	70%

Groeiopgave regio (Samenwerkingsakkoord 2023 - 2026)

Ons handelingsperspectief

Bij het oplossen van knelpunten hebben we als gemeente niet altijd volledige invloed. Bij problemen op gemeentelijke wegen kunnen we zelf initiatief nemen, maar dat ligt anders zodra wij niet de (enige) wegbeheerder zijn en we bijvoorbeeld afhankelijk zijn van de regio, de provincie of het Rijk. Ons handelingsperspectief (en onze rol) verschilt dus per onderwerp, locatie en knelpunt. We onderscheiden drie categorieën:

1. **In eigen hand (trekker)** – Onderwerpen die we volledig in eigen hand hebben, waar we directe invloed op kunnen uitoefenen, waar we zelf besluiten over kunnen nemen en die we ook zelf dienen te financieren (eventueel met ondersteunende subsidies). Denk bijvoorbeeld aan knelpunten in basisschoolomgevingen, op wegen in het buitengebied of in dorpskernen.
2. **Samen met anderen (partner)** – Gemeentegrensoverschrijdende onderwerpen waarin we samenwerken met buurgemeenten, provincie, waterschap of het Rijk. Onze invloed hierop is indirect, maar we dragen wel actief bij aan het bedenken van oplossingen en het uitvoeren van maatregelen, ook financieel. Het realiseren van doorfietsroutes is hiervan een goed voorbeeld.
3. **Door anderen (lobbyist)** – Onderwerpen die zich op provinciaal of landelijk niveau afspelen en die verder volledig onder de verantwoordelijkheid en taken van de provincie of het Rijk vallen. Onze invloed op deze onderwerpen beperkt zich tot een bestuurlijke of strategische lobby voor of tegen een onderwerp of besluit, al dan niet in samenwerking met gelijkgestemde buurgemeenten. Denk aan infrastructurele projecten op Rijkswegen.

Belang van STOMP-principe

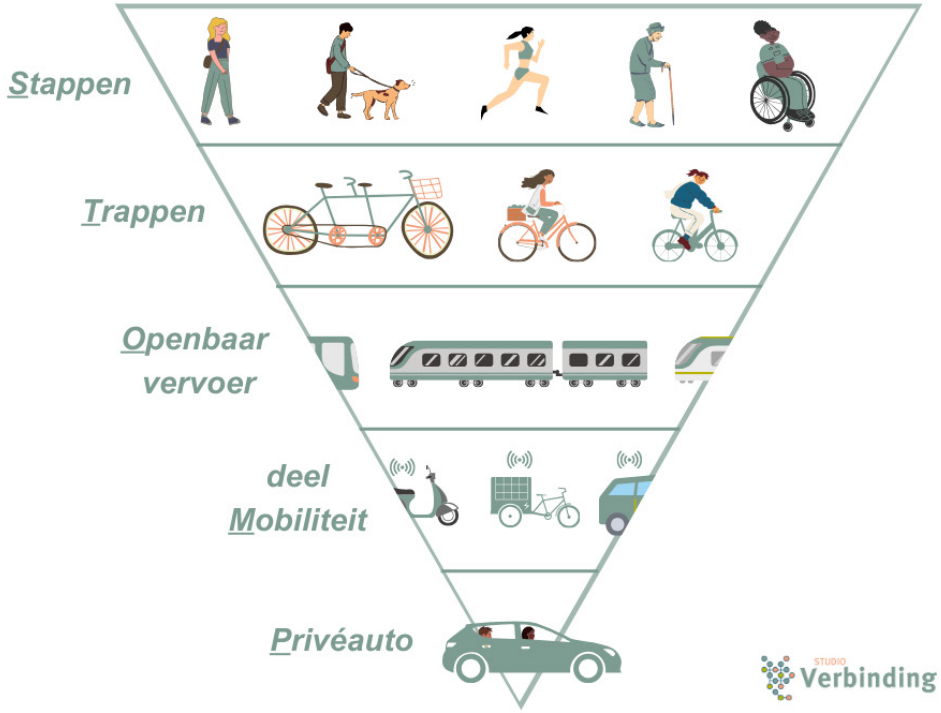
In onze visie presenteerden we het STOMP-principe al als belangrijk uitgangspunt. Deze speelt een sleutelrol in onze uitdagingen: Het hanteren hiervan draagt namelijk altijd bij aan het bereiken van onze doelstellingen, ongeacht het precieze scenario waar we mee te maken krijgen. En sterker nog, hoe meer verplaatsingen er langs en door onze gemeente gaan, hoe belangrijker dit uitgangspunt wordt.

Het uitbreiden van de hoofdwegenstructuur is niet altijd een wenselijke oplossing, die op de lange termijn bovendien averechts werkt. Blijven inzetten op gemotoriseerd verkeer is niet toekomstbestendig; we weten immers dat deze wegen na verloop van tijd weer volstromen, en de beschikbare ruimte is eindig. Daarom zetten we in eerste instantie in op de voetganger, fiets en het OV.

Met name de fiets oogt kansrijk:

- In onze gemeente wordt minder gefietst dan gemiddeld, terwijl de meeste verplaatsingen van onze inwoners en bezoekers over een goed fietsbare afstand plaatsvinden, en de elektrische fiets (en speedpedelec) die fietsbare afstand verder vergroot: Hier ligt dus nog (veel) potentie.
- Op provinciaal en regionaal niveau heeft de fiets de wind in de zeilen, en ook op lokaal niveau is hier veel draagvlak voor. Er is een regionaal netwerk van doorfietsroutes in ontwikkeling waar we als gemeente bij betrokken zijn.
- Het stimuleren van fietsverkeer gaat ook om verplaatsingen binnen onze gemeente. De lokale fietsinfrastructuur moet mensen ervan overtuigen om de auto vaker te laten staan bij korte ritten. Daarmee bevorderen we bevorderen we de leefbaarheid in de kernen.
- De fiets speelt een sleutelrol in het oplossen van autoknelpunten. Het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen is de enige toekomstbestendige oplossing in het verlichten van bestaande knelpunten; het leidt tot structureel minder autoverkeer en trekt geen extra verkeer aan.
- Voor het stimuleren van fietsgebruik is de fietsveiligheid een belangrijke randvoorwaarde. De landelijke ongevallendata laat zien dat met name ouderen extra aandacht verdienen.

Ook een recent voorbeeld in onze regio laat het belang van het STOMP-principe zien. Het snel groeiende ASML veroorzaakt in een relatief korte tijd een enorme hoeveelheid extra verplaatsingen. Door het vervoerssysteem van en naar deze locatie vorm te geven met HOV, regionale hubs en nieuwe fietsverbindingen, blijft de nabijgelegen A2/N2 functioneren. De transitie naar alternatieve vervoerswijzen dient daarmee een collectief en maatschappelijk belang, ook voor wie niet op deze locatie werkt of geen gebruik maakt van fiets of OV. Dankzij de hoogwaardige alternatieven blijft er ruimte voor autoverkeer op bestaande netwerken.



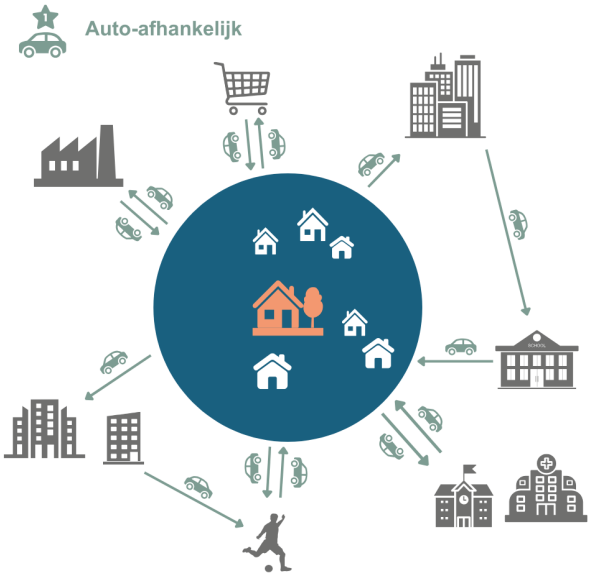
Bereikbaarheid, mobiliteit en nabijheid

In dit mobiliteitsplan werken we uit hoe de bereikbaarheid van onze inwoners kunnen verbeteren. Daarbij is het belangrijk dat we de relatie met voorzieningen in ogenschouw blijven houden. Het uiteindelijke doel is immers dat al onze inwoners toegang hebben tot de voor hen cruciale bestemmingen, zoals winkels, zorg, sport, vrienden en familie, en zij deze bestemmingen zelfstandig kunnen bereiken.

In de afgelopen decennia heeft het mobiliteitsbeleid zich op zowel landelijk, regionaal als lokaal niveau gericht op het toevoegen en verbeteren van onze mobiliteit (bijvoorbeeld het aanleggen van meer of bredere wegen). Het gevolg hiervan is een auto-afhankelijke samenleving waarin voorzieningen, die voorheen nog in veel van onze kernen te vinden waren, zich op een grotere afstand van elkaar zijn gaan vestigen. Dankzij de opkomst van de auto waren deze voorzieningen immers nog steeds goed bereikbaar, maar dat gemak heeft een keerzijde.

Deze grotere afstanden werken nu namelijk als een barrière, zeker in een samenleving waar sprake is van ‘dubbele vergrijzing’, waarin niet iedereen zomaar toegang heeft tot een auto en waar toegankelijke alternatieven, zoals het openbaar vervoer, schaars zijn. De grotere afstanden zorgen er ook voor dat we steeds meer mobiliteit nodig hebben om dezelfde voorzieningen te bereiken, en we weten ondertussen maar al te goed dat deze langere verplaatsingen een negatief effect hebben op de leefomgeving, bijvoorbeeld in onze dorpskernen.

Deze maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen vragen ons om op een andere manier te kijken naar mobiliteit en bereikbaarheid. We streven naar een betere bereikbaarheid voor al onze inwoners, maar wel op een verantwoorde, duurzame en gezonde manier, waarbij we oog houden voor de balans met leefbaarheid. We willen ervoor zorgen dat mensen minder afhankelijk worden van de auto en voorzieningen voor alle doelgroepen op korte afstand bereikbaar zijn. Mobiliteit is daarin geen einddoel, maar een middel om cruciale bestemmingen te kunnen bereiken.



We kunnen onze bereikbaarheid ook verbeteren door te zorgen voor nabijheid van voorzieningen. Voor een duurzaam mobiliteitsbeleid is het dus belangrijk dat we ons inzetten om die afstanden te verkleinen, en ervoor te zorgen dat cruciale voorzieningen in iedere kern binnen loop- en fietsafstand voor iedereen bereikbaar zijn. De omgevingsvisie voor de kernen en bedrijventerreinen, die op moment van schrijven wordt opgesteld, gaat dieper in op onze ambities voor voorzieningen in iedere kern, en bijbehorende maatregelen.



1.2 Prioritering

De maatregelen uit het mobiliteitsplan kunnen we niet allemaal tegelijkertijd uitvoeren. We beschikken immers niet over toereikende financiële en ambtelijke capaciteit om dit te doen. Ook zijn acties soms afhankelijk van andere onderzoeken, (regionale) projecten en externe ontwikkelingen. Daarom faseren we de maatregelen over meerdere jaren. We onderscheiden drie categorieën:

- **Nu** – Acties die we op korte termijn willen uitvoeren, die we al hebben toegezegd, en waar al budget voor is (Uitvoeringsperiode 2025 & 2026);
- **Later** – Acties die we nog moeten voorbereiden en/of waar nog geen budget voor is (Uitvoeringsperiode 2027 en later);
- **Mogelijk** – Acties die afhankelijk zijn van externe ontwikkelingen, andere partijen of eerdere onderzoeken. Het zijn acties waarvan we nog niet kunnen inschatten wanneer we deze kunnen uitvoeren, maar die we inzichtelijk willen houden én eventueel al willen voorbereiden voor toekomstige uitvoer (Uitvoeringsperiode nader te bepalen).

Er zijn ook andere factoren van invloed op de prioritering, zoals de noodzakelijkheid (onder andere verkeerstechnisch, ruimtelijk en politiek). Ook hierin onderscheiden we drie categorieën:

- **Toegezegd** – Acties waar we ons al aan hebben verbonden of afspraken voor hebben gemaakt (bijvoorbeeld in samenwerking met de regio).
- **Noodzakelijk** – Acties die cruciaal zijn om de doelen uit onze mobiliteitsvisie te bereiken.
- **Gewenst** – Acties die ook een bijdrage leveren aan onze doelstellingen, maar minder urgent zijn.

Financiële capaciteit

Op dit moment hebben we alléén financiële middelen voor lopende projecten en andere reeds toegezegde projecten. Voor alle nieuwe ambities zijn aanvullende middelen nodig. Met dit plan reserveren we de benodigde financiën, bedoeld om onze wensbeelden te bereiken. In het uitvoeringsprogramma gaan we verder in op de kosten voor iedere maatregel, waarbij we ook rekening houden met interne- en onderzoekskosten.

Daarnaast richten we ons op het benutten van externe financieringsmogelijkheden (subsidies vanuit het rijk of de provincie). Het gaat dan bijvoorbeeld om financiering via de SPV-regeling (verkeersveiligheid) en SPUK-regeling (gezondheid), maar ook de Beethoven-gelden (bereikbaarheid Regio). Die subsidies werken op basis van cofinanciering, wat inhoudt dat we ook een gedeelte zelf dienen te financieren. Door nu al financiën te reserveren, kunnen we snel handelen wanneer dit soort mogelijkheden zich voordoen.

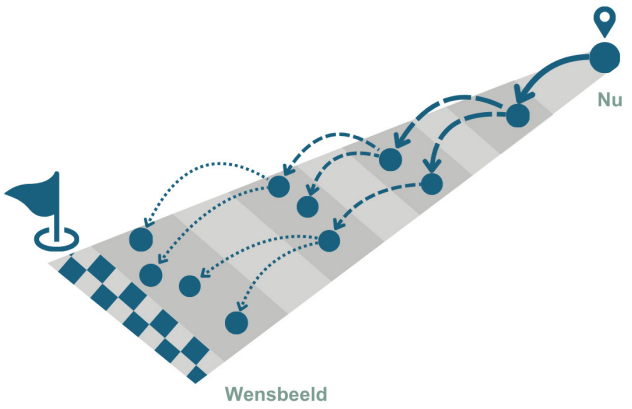
Ambtelijke capaciteit

Naast financiële capaciteit vragen de geformuleerde acties om ambtelijke inzet. Dat is ook het geval wanneer we externe partijen onderzoeken laten uitvoeren, onder andere om het onderzoek te begeleiden, de kwaliteit ervan te waarborgen en onze belangen te behartigen. Onze ambtelijke capaciteit is schaars, en dat betekent dat we scherpe keuzes moeten maken in de acties die we als eerste uitvoeren. Alle andere acties bereiden we, indien mogelijk, ondertussen wel voor, maar kunnen we pas uitvoeren zodra de ambtelijke capaciteit dit toelaat.

Dynamisch programma

De kracht van ons uitvoeringsprogramma is dat we flexibiliteit inbouwen. Want hoezeer we het ook proberen; de toekomst kunnen we helaas nooit helemaal voorspellen. In onze dynamische regio ontstaan continu nieuwe inzichten, en de genoemde onzekerheden kunnen grote invloed hebben op onze route. Ons uitvoeringsprogramma moet daarom net zo dynamisch zijn als de regio waar we ons bevinden. Daarom evalueren we het plan iedere vier jaar, zodat de planning synchroon loopt met de raadsperiode.

Bij de evaluatie kijken we of we maatregelen willen bijstellen, naar voren halen, juist uitstellen of nieuwe maatregelen toevoegen. Ook bepalen we opnieuw welke actie de meeste prioriteit krijgt zodra meer ambtelijke capaciteit beschikbaar is of nieuwe financieringsmogelijkheden ontstaan. Zo zorgen we voor een flexibel uitvoeringsprogramma, en kunnen we anticiperen op ontwikkelingen om ons heen.



Uitgangspunten projecten

Bij lopende projecten in het ruimtelijk domein, of wanneer we nieuwe projecten opstarten, kijken we naar kansen om ambities uit ons mobiliteitsplan waar te maken.

Dat doen we op de volgende manieren:

- **Werk met werk maken** – Bij een project kijken we niet uitsluitend naar het thema mobiliteit. We betrekken andere afdelingen om eventuele koppelkansen inzichtelijk te maken. Ook kijken we over de grenzen van het beoogde projectgebied heen. Hierdoor gaan we zo efficiënt mogelijk om met de beschikbare middelen. Die relatie werkt twee kanten op: Ook wanneer we vanuit een andere discipline projecten opstarten, kijken we naar mogelijkheden om onze ambities op het gebied van mobiliteit waar te maken.
- **Relatie met onderhoudsplanning** – Iedere 20 à 30 jaar is groot onderhoud aan een weg nodig. Voorheen wachtten we vaak tot dit groot onderhoud op de planning stond om gewenste aanpassingen aan een weg door te voeren, maar om onze ambities waar te maken kunnen we er ook voor kiezen om de onderhoudsplanning aan te passen. De onderhoudsplanning wordt dan dus volgend, in plaats van leidend. En bij dergelijk groot onderhoud passen we het STOMP-principe toe.
- **Koppelkans klimaatadaptatie** – Met het oog op klimaatadaptatie kijken we naar mogelijkheden om de hoeveelheid verharding in de openbare ruimte te verminderen. Wanneer we verharding vervangen voor groen, creëren we een openbare ruimte die beter bestemd is tegen periodes van hitte of regenval en verbeteren we de leefbaarheid. En aangezien het thema mobiliteit een van de grootste ruimtevragers in de openbare ruimte is, liggen hier ook de meeste kansen. Daarom beschouwen we bij onderhoud altijd opnieuw of we ruimte kunnen vrijspelen voor bijvoorbeeld groen, spelen of ontmoeten. In wijken en gebieden met een lage parkeerdruk, kunnen we ervoor kiezen om parkeerplaatsen een andere invulling te geven. Nieuwe parkeerplaatsen voeren we waar mogelijk uit in grasbetontegels, zoals we recent op het Piet van Thielplein hebben gedaan.
- **Implementeren STOMP-principe** – Om de potentie voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer maximaal te benutten, moeten we deze ook daadwerkelijk prioriteit geven in onze werkzaamheden. Zowel bij onderhoud aan bestaande wegen als bij het inrichten van nieuwe openbare ruimte kijken we nadrukkelijk naar kansen om langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren, en vertalen we deze naar concrete maatregelen.
- **Participatie, communicatie en gedrag** – Het implementeren van het STOMP-principe, een focus op het stimuleren van duurzame modaliteiten en plannen voor nabijheid vraagt om een gedragsverandering van onze eigen organisatie, maar ook van inwoners. Daarom betrekken we bewoners bij het uitvoeren van projecten in een vroeg stadium, zoals de nieuwe omgevingswet ook van ons verlangt. Tegelijkertijd hebben we in de communicatie rond onze projecten extra aandacht voor het toelichten van maatregelen, welk gedrag we hiermee willen stimuleren, en wat het oplevert voor onze inwoners.



Hoofdstuk 2

Overzicht mobiliteitsplan



2 Overzicht mobiliteitsplan

In dit hoofdstuk presenteren we alle acties uit het mobiliteitsplan, bestaande uit:

- Concrete maatregelen;
- Regionale trajecten en strategie;
- Pilots;
- Lobby-trajecten;
- Aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

De acties zijn onderverdeeld naar de deelonderwerpen lopen, fietsen, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Daarmee volgen we dezelfde opbouw als in de mobiliteitsvisie (en het STOMP-principe). Natuurlijk kan één actie op meerdere onderwerpen een positief effect hebben.

Voor ieder van de deelonderwerpen zijn de acties opgenomen in een tijdlijn, en verdeeld over de fases 'nu', 'later' en 'mogelijk'. De nummering van alle acties correspondeert zoveel mogelijk met de chronologische volgorde van de tijdlijn. Acties die we binnenkort starten (of al gestart zijn), noemen we dus eerst. Ook zijn de acties (op de daaropvolgende pagina) afgebeeld in een kaart, en in de legenda is opgenomen wat onze rol is bij deze actie (trekker, partner of lobbyist). De acties die niet aan een specifieke locatie zijn toe te wijzen, zijn bij het gemeentehuis te zien.

In de hoofdstukken 3 t/m 6 lichten we alle genoemde acties verder toe voor ieder van de deelonderwerpen. Daarbij vertellen we niet alleen wat we gaan doen, maar ook waarom, en met wie we daarvoor samenwerken.

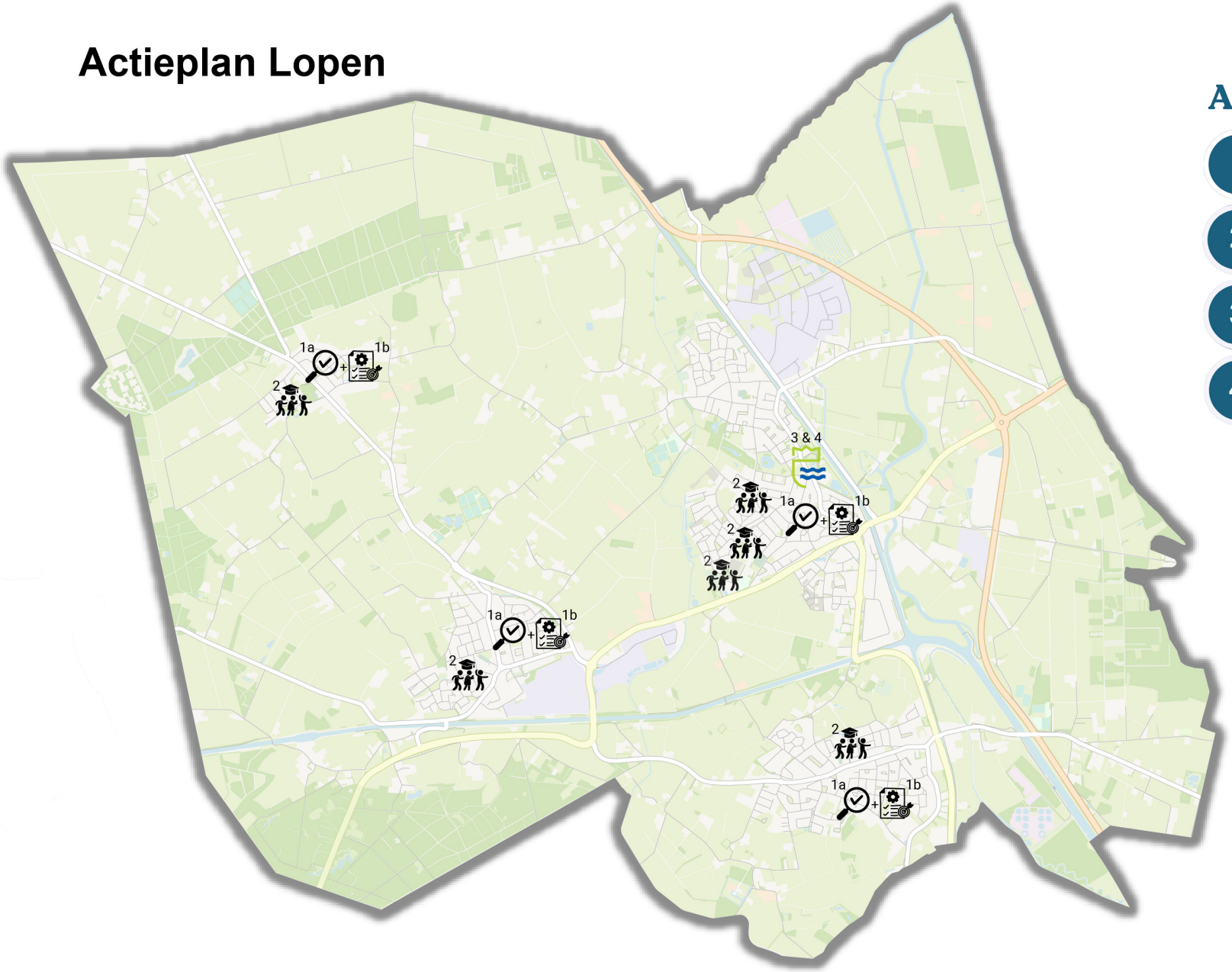
2.1 Actieplan Lopen

Het actieplan richt zich op vier maatregelen die lopen aantrekkelijker maken en de leefbaarheid verbeteren, namelijk:

1. **Realiseren loopnetwerk** – We ontwikkelen een toegankelijk en veilig loopnetwerk tussen belangrijke bestemmingen. We verwijderen barrières, verbeteren oversteken en maken de openbare ruimte aantrekkelijker. Samen met de werkgroepen verkeer, dorpsraden en Seniorenraad brengen we wensen en knelpunten in kaart. Hier starten we meteen mee. Later prioriteren we alle acties in een aanpak voor het loopnetwerk, met aandacht voor laaghangend fruit en koppelkansen.
2. **Mensgerichte schoolomgevingen** – We stimuleren dat kinderen lopend of fietsend naar school gaan door verkeersmaatregelen zoals een 'Schoolstraat', campagnes als 'Mei Autovrij' en initiatieven zoals een 'loopbus' of 'fietsbus'.
3. **Provinciale aanpak lopen** – We pleiten bij de provincie voor beleid, onderzoek en subsidies om het onderwerp lopen beter te integreren in mobiliteitsplannen.
4. **Verkennen Leefstraten** – Mogelijk gaan we in de toekomst initiatieven vanuit inwoners ondersteunen om straten tijdelijk autovrij in te richten, zodat bewoners in hun straat meer ruimte krijgen voor ontmoetingen en kinderen veilig kunnen spelen.



Actieplan Lopen



Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

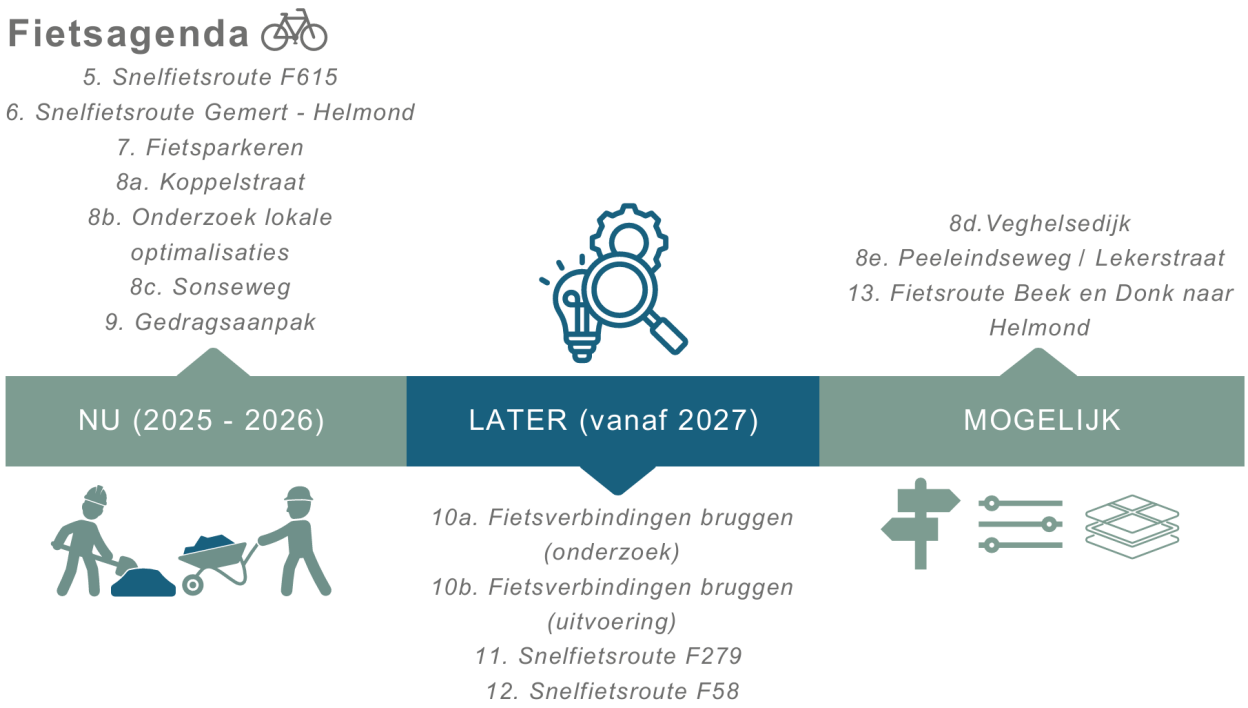
Actieplan Lopen

1	**Realiseren loopnetwerk** a. Aanvullend onderzoek loopnetwerk b. Aanpak hoofdnetwerk opstellen	Trekker
2	**Mensgerichte schoolomgevingen**	Trekker
3	**Provinciale aanpak lopen**	Lobbyist
4	**Verkennen leefstraten**	Trekker

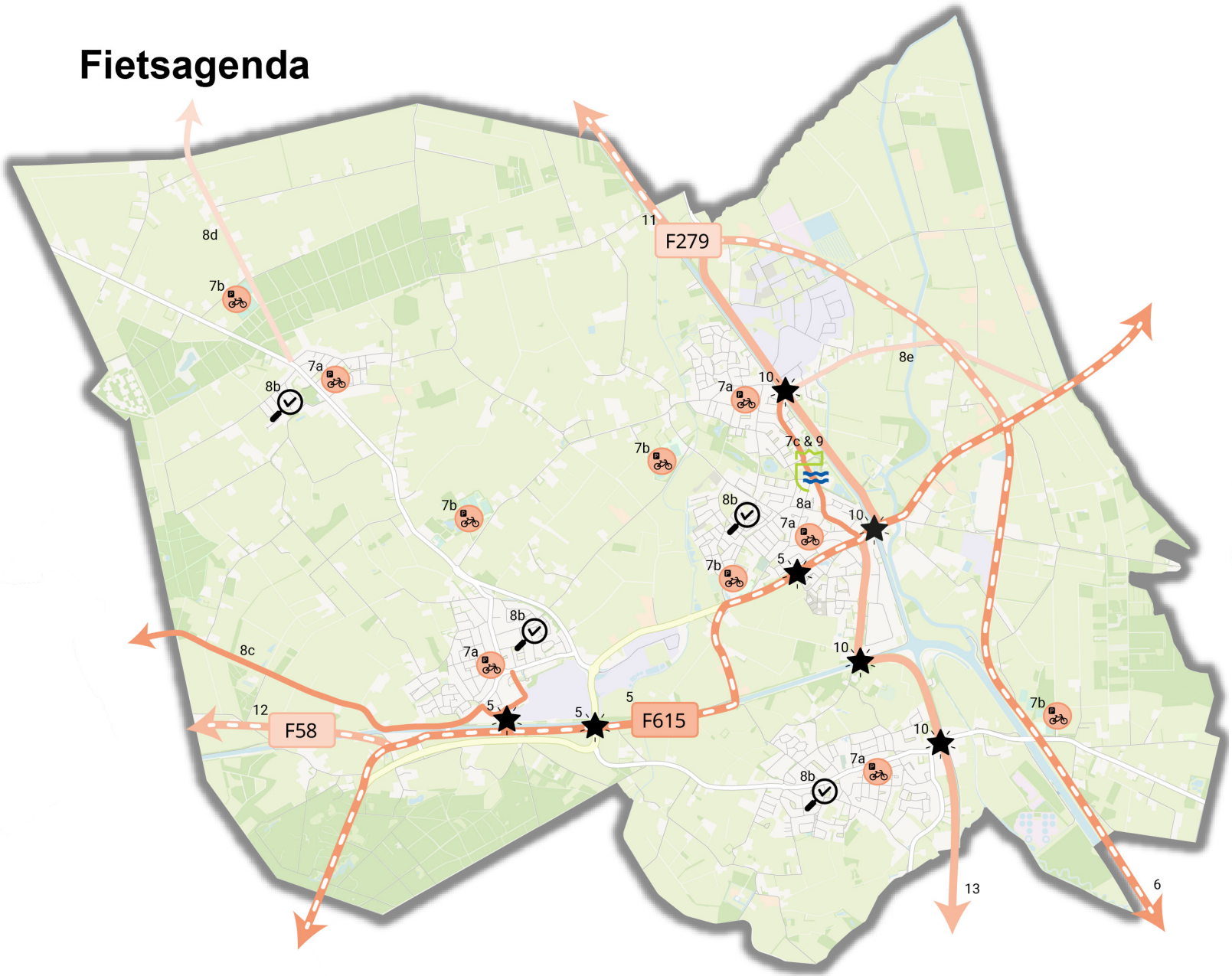
2.2 Fietsagenda

Met onze fietsagenda benutten we de fietspotentie en streven we naar een veilig, comfortabel en logisch netwerk. We richten ons op nieuwe fietsroutes als alternatief voor drukke autowegen, de lokale fietsbereikbaarheid, gedragsbeïnvloeding en fietsparkeren:

5. **Snelfietsroute F615 (Gemert – Eindhoven)** – Alternatief voor de N615, met oplossingen voor knelpunten zoals de Bavaria-rotonde, een tunnel onder de N615 en een nieuwe fietsbrug in Lieshout. In 2025 ondertekenen we de bestuursovereenkomst
6. **Snelfietsroute Gemert – Helmond** – Alternatief voor de N279, dat de druk op de N615 verlicht. We sluiten in 2025 een bestuursovereenkomst.
7. **Fietsparkeren** – We zorgen voor meer en betere stallingen bij centra, scholen, sportverenigingen en bedrijven, om fietsgebruik te stimuleren.
8. **Lokaal & regionaal fietsnetwerk** – We verbeteren ontbrekende schakels en onveilige situaties, zoals de Koppelstraat, Sonseweg, Veghelsedijk en Peeleindseweg / Lekerstraat, en optimaliseren lokale routes in overleg met onze inwoners.
9. **Gedragsaanpak** – Samen met Brainport Bereikbaar stimuleren we fietsgedrag via campagnes en samenwerking met werkgevers.
10. **Fietsverbindingen bruggen** – We onderzoeken de mogelijkheden voor veilige fietsverbindingen bij de bruggen in onze gemeente. Dat doen we samen met de provincie en Rijkswaterstaat. De bevindingen uit dit onderzoek gebruiken we later om met beide partijen tot oplossingsrichtingen te komen. Ook zijn er mogelijk koppelkansen met de verschillende snelfietsroutes.
11. **Snelfietsroute F279 (Helmond – Veghel)** – We werken samen met omliggende gemeenten om deze route op de provinciale agenda te krijgen, als belangrijk alternatief voor de N279 (waar nu veel korte autoritten plaatsvinden).
12. **Snelfietsroute F58 (Lieshout – Son)** – Interessant verlengstuk van de F615 richting Son en Breugel. Staat ook al op de provinciale agenda, maar andere snelfietsroutes krijgen op dit moment meer prioriteit.
13. **Fietsroute Beek en Donk – Helmond** – Belangrijke fietsverbinding voor onze inwoners, met nog veel onbenut fietspotentieel. We focussen op het verbeteren van de Oranjelaan, Kanaaldijk en de brug bij de Hommel.



Fietsagenda



Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

Fietsagenda

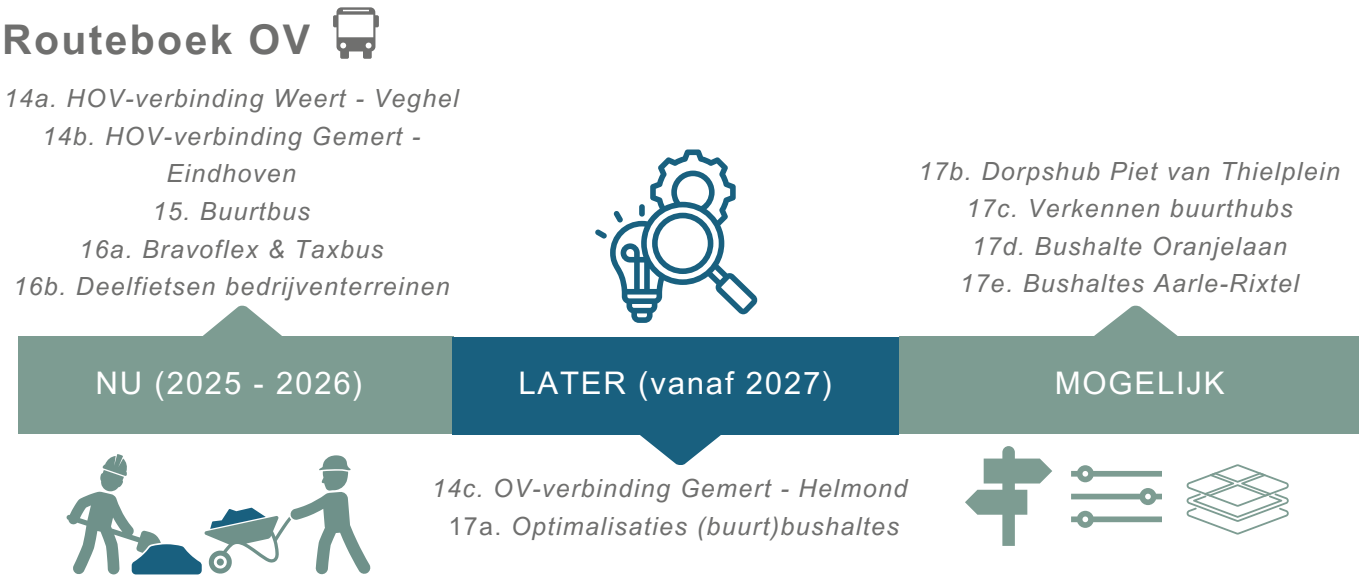
5	Snelfietsroute F615 (Gemert - Eindhoven)	F615	Partner
6	Snelfietsroute Gemert - Helmond		Partner
7	Fietsparkeren		Trekker
8	Lokaal en regionaal fietsnetwerk a. Koppelstraat b. Onderzoek lokale optimalisaties c. Sonseweg d. Veghelsedijk e. Peeleindseweg / Lekerstraat		Trekker
9	Gedragsaanpak		Partner
10	Fietsverbindingen bruggen a. Onderzoek b. Uitvoering		Trekker (a) Partner (b)
11	Snelfietsroute F279 (Helmond - Veghel)	F279	Partner
12	Snelfietsroute F58 (Lieshout-Son)	F58	Partner
13	Fietsroute Beek en Donk - Helmond		Trekker

2.3 Routeboek OV

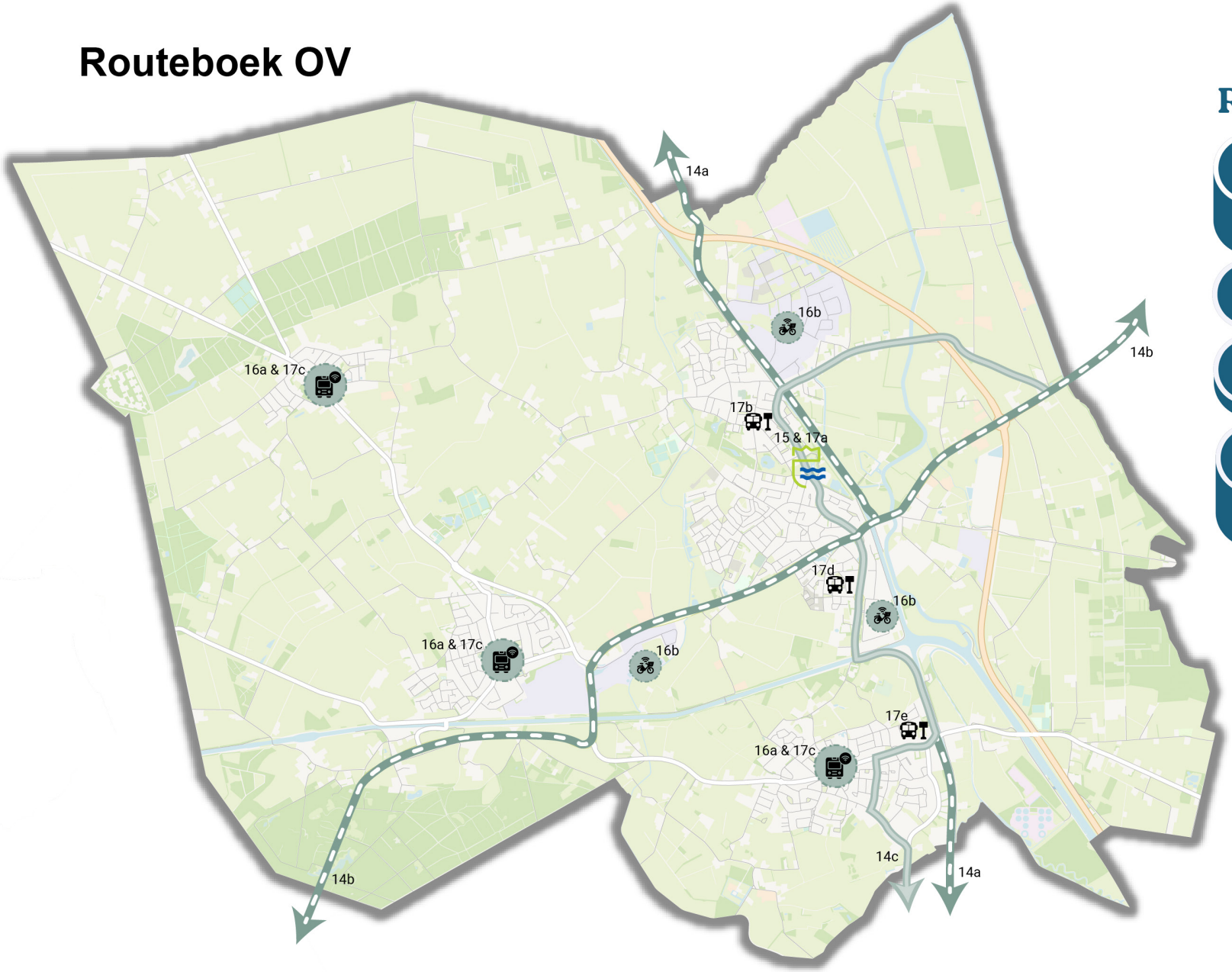
Een sterk OV-netwerk is essentieel voor de regio, aangezien de wegcapaciteit beperkt is en openbaar vervoer een cruciale rol speelt in de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit geldt met name voor mensen die niet kunnen, mogen of willen autorijden. De groei van de regio vraagt om een verbetering van het OV-netwerk. De provincie is hiervoor in eerste instantie verantwoordelijk. Onze rol ligt daarom bij een actieve lobby en samenwerking met gelijkgestemde buurgemeenten om gezamenlijke belangen op de provinciale agenda te krijgen.

We zetten in op de volgende ambities:

14. **(H)OV-netwerk** – Een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen (HOV) is van groot belang, vooral vanwege het ontbreken van een treinverbinding in onze regio. We lobbyen bij de provincies voor een drietal verbindingen:
    a. *HOV-verbinding Weert – Veghel* – Dit is een essentiële schakel in het regionale OV-netwerk en een alternatief voor autoverplaatsingen op de N279. We streven naar een frequentie van vier keer per uur per richting en pleiten ervoor dat de lijn in Beek en Donk en Aarle-Rixtel halteert.
    b. *HOV-verbinding Gemert – Eindhoven* – Deze bestaande lijn is momenteel onbetrouwbaar. We pleiten voor aanpassingen, zoals een verbeterde doorstroming bij de Beekse Brug en eventueel een gedeeltelijke busbaan.
    c. *OV-verbinding Gemert – Helmond* – Momenteel rijdt deze bus slechts eens per uur, en alleen overdag. We willen deze frequentie verhogen, en de dienst ook 's avonds laten rijden.
15. **Buurtbus** – De buurtbus is onmisbaar voor fijnmazige bereikbaarheid. We willen deze dienst behouden en uitbreiden, zoals een verbeterde verbinding tussen Mariahout en Helmond in de avonduren. Ook kijken we naar nieuwe concepten om deze verplaatsingsbehoefte te beantwoorden (zoals Bravoflex en Taxbus).
16. **Flexibel vervoer en deelmobiliteit** – We gaan deelnemen aan Bravoflex (vanaf 2026) en Taxbus (vanaf 2028). Ook kijken we samen met Brainport Bereikbaar naar het aanbieden van deelfietsen bij bedrijventerreinen.
17. **Hubs en haltes** – Om het OV beter toegankelijk te maken, werken we samen met de regio aan het ontwikkelen van dorps- en buurthubs. Ook zetten we in op verbeteringen van bushaltes. Zo zorgen we ervoor dat het OV een aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief wordt voor de auto.



Routeboek OV



Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

Routeboek OV

14 **HOV-netwerk**
a. HOV-verbinding Weert - Veghel
b. HOV-verbinding Gemert – Eindhoven
c. OV - verbinding Gemert – Helmond
Lobbyist

15 **Buurtbus**
Lobbyist

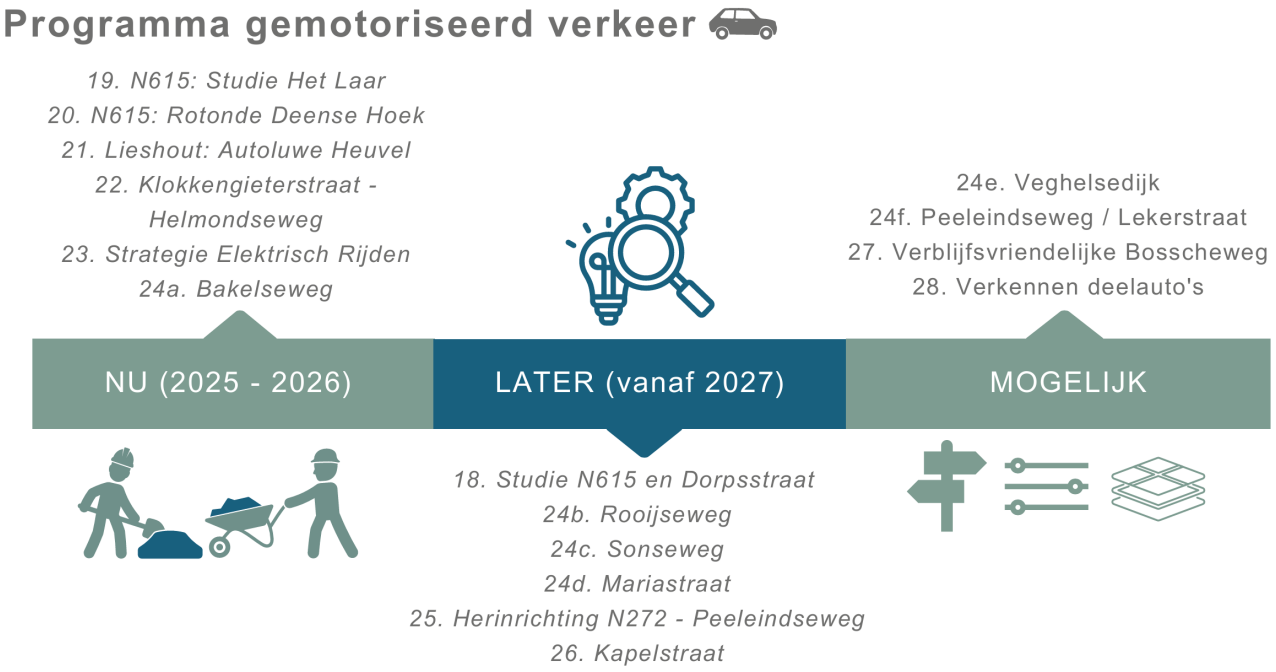
16 **Flexibel vervoer en deelmobiliteit**
a. Bravoflex & Taxbus
b. Deelfietsen bij bedrijventerreinen
Partner

17 **Hubs en haltes**
a. Optimalisatie (buurt)bushaltes
b. Dorpshub Piet van Thielplein
c. Verkennen buurthubs
d. Bushalte Oranjelaan
e. Onderzoek bushaltes Aarle-Rixtel
Trekker (a - d)
Partner (e)

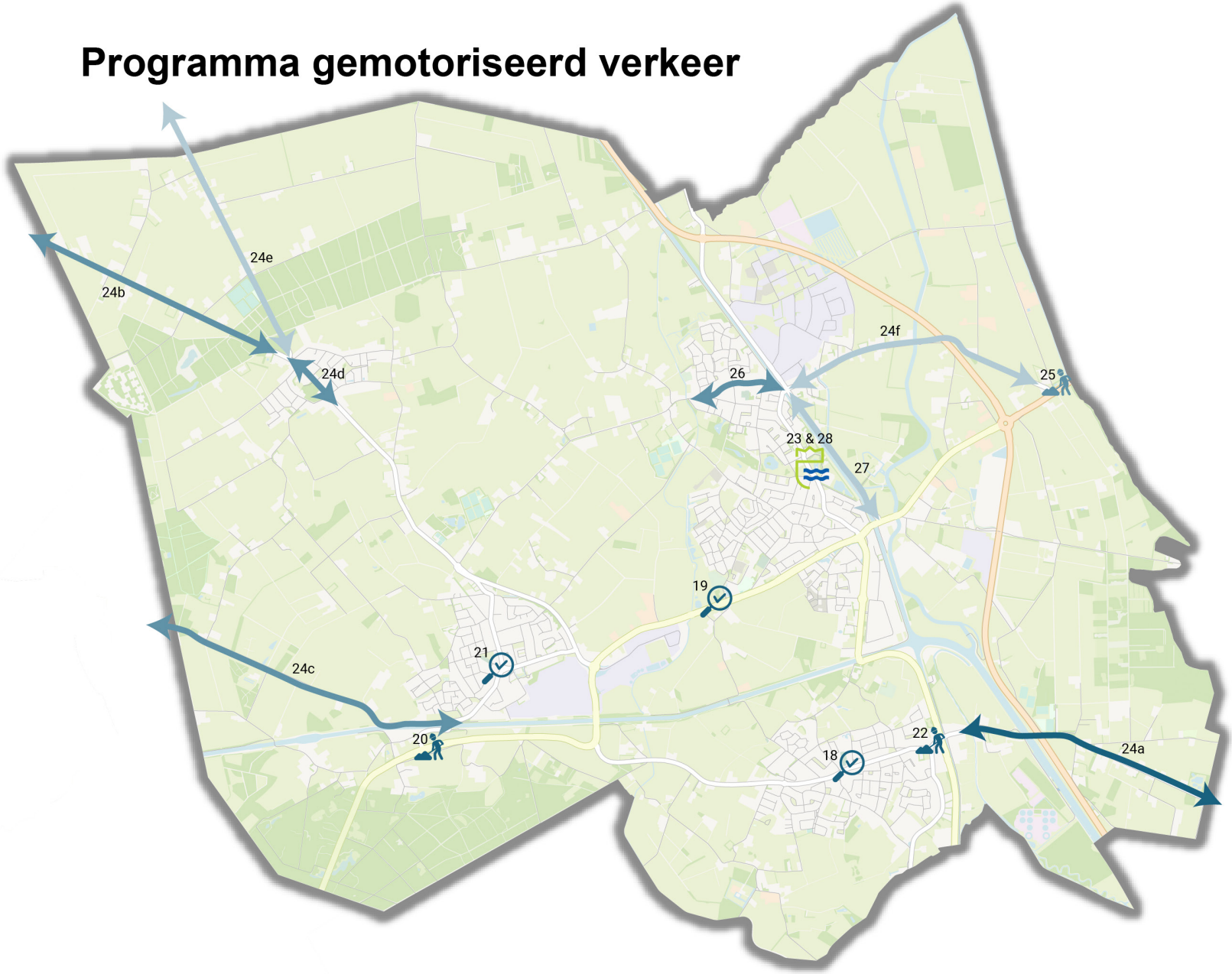
2.4 Programma gemotoriseerd verkeer

De auto blijft een belangrijk vervoermiddel in onze gemeente, evenals landbouw- en vrachtverkeer. We sturen gemotoriseerd verkeer naar robuuste randen en bundelroutes en werken aan verduurzaming van autoverkeer, deelmobiliteit en strategisch wegonderhoud. Dat doen we met de volgende maatregelen:

18. **Studie N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel** – In Aarle-Rixtel en Beek en Donk leidt verkeer op de N615 en Dorpsstraat tot leefbaarheidsproblemen, die door regionale ontwikkelingen toenemen. De N615 fungeert als bundelroute, maar mag geen doorgaand verkeer aantrekken. Voor de Dorpsstraat ontbreekt een logisch alternatief voor het doorgaande verkeer. Met een integrale studie onderzoeken we verschillende maatregelen, zoals het wijzigen van de voorrangssituatie, eenrichtingsverkeer, extra verbindingen en herinrichting van bestaande wegen.
19. **N615: Studie Het Laar – Vrijborgsedreef** – Met een integrale verkenning onderzoeken we de verkeersveiligheid en kruispuntvormen op dit traject, met als doel een veiliger wegontwerp en betere oversteekvoorzieningen.
20. **N615: Rotonde Deense Hoek** – Met een rotonde op de kruising N615 – Deense Hoek verbeteren we de doorstroming en veiligheid.
21. **Lieshout: Autoluwe Heuvel –** We onderzoeken autoluwe maatregelen in Lieshout om sluipverkeer te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren
22. **Klokkengieterstraat – Helmondseweg** – Dankzij een herinrichting met afbuigende voorrang verbeteren we de veiligheid en oversteekbaarheid.
23. **Strategie Elektrisch Rijden** – We ontwikkelen een visie en beleid voor onder andere regulier laadpalen, snelladen, logistiek vervoer en bedrijventerreinen.
24. **Herinrichting wegen GOW 30/60** – We verlagen de snelheid op diverse wegen en richten ze in voor betere verkeersveiligheid en minder sluipverkeer.
25. **Peeleindseweg – N272** – Bij de herinrichting van deze kruising verbeteren we de doorstroming en veiligheid, mede dankzij het toevoegen van een intelligent verkeerslicht.
26. **Kapelstraat** – Om overlast van zwaar verkeer te verminderen, passen we geluidsarme bestrating toe, bekijken we de inrichting en onderzoeken we een avond-/weekendafsluiting voor dit verkeer.
27. **Verblijfsvriendelijke Bosscheweg** – We verkennen de mogelijkheden voor een fiets- en loopboulevard, met oog voor gevolgen voor de Koppelstraat en de calamiteitenroutefunctie.
28. **Verkennen deelauto's** – We verkennen samen met Brainport Bereikbaar kansen voor autodelen als ruimtebesparende mobiliteitsoplossing.



Programma gemotoriseerd verkeer



Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

Programma gemotoriseerd verkeer

18	Studie N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel	Trekker
19	N615: Studie Het Laar - Vrijeborgsedreef	Partner
20	N615: Rotonde Deense Hoek	Partner
21	Lieshout autoluwe Heuvel	Trekker
22	Klokkengieterstraat - Helmondseweg	Trekker
23	Strategie Elektrisch Rijden	Trekker
24	Herinrichting wegen GOW 30/60 a. Bakelseweg b. Rooijseweg c. Sonseweg d. Mariastraat e. Veghelsedijk f. Peeleindseweg / Lekerstraat	Trekker
25	Herinrichting N272 - Peeleindseweg	Partner
26	Kapelstraat	Trekker
27	Verblijfsvriendelijke Bosscheweg	Trekker
28	Verkennen deelauto's	Trekker

Hoofdstuk 3

Actieplan lopen



3 Actieplan lopen

Lopen is de meest duurzame en gezonde vorm van verplaatsen, en draagt het meest bij aan het creëren van een prettige leefomgeving. Het belang van goede loopvoorzieningen groeit alleen maar naarmate onze samenleving verder vergrijst. Toegankelijke looproutes zijn cruciaal om voorzieningen voor zoveel mogelijk mensen zelfstandig bereikbaar te maken en houden. Daar richt dit actieplan zich op. Bovendien creëren we hiermee een publieke ruimte die mensen uitnodigt om te lopen en elkaar te ontmoeten.

1. Realiseren loopnetwerk

Onze focus ligt op het creëren van een netwerk van toegankelijke, veilige en prettige looproutes die voldoen aan de behoeften van diverse gebruikers, zoals kinderen, ouderen en mensen met mobiliteitsbeperkingen. We focussen ons op de hoofdroutes naar belangrijke bestemmingen zoals de supermarkt, huisarts, school, bushalte of huiskamers in iedere kern. Op deze routes nemen we barrières voor voetgangers weg, maken we oversteken veiliger en zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte waar mensen graag verblijven. Daarmee stimuleren we lopen, en blijven voorzieningen zelfstandig bereikbaar voor iedereen.

Een goed voetgangersnetwerk kan een groot verschil maken voor de bereikbaarheid van onze inwoners. Uit onderzoek blijkt namelijk dat mensen bereid zijn om verder te lopen langs een comfortabele en aantrekkelijke route, dan langs een route die slecht begaanbaar of onprettig is. Wanneer looproutes optimaal zijn ingericht, kan bijvoorbeeld het verzorgingsgebied van een bushalte met een factor drie toenemen.

Twee concrete acties staan centraal:

a. Aanvullend onderzoek loopnetwerk – Lopen is bij uitstek een thema waarvan de kennis bij de dagelijkse gebruikers zit. Die lokale kennis willen we zoveel mogelijk benutten. Daarbij betrekken we in ieder geval de werkgroepen verkeer, dorpsraden en de Seniorenraad om het hoofdnetwerk te analyseren en barrières en wensen in kaart te brengen. Ook wijzen we Seniorenroutes aan, die in het kader van de omgevingsvisie voor de kernen verder worden uitgewerkt. Daarbij nemen we in ieder geval de reeds bekende knelpunten mee, zoals het ontbreken van:

i. *Looproutes op bedrijventerreinen* – Van en naar bushaltes, maar ook op het terrein zelf voor bijvoorbeeld lunchwandelingen;

ii. *Een logische oversteek van Beekse Akkers naar het centrum van Beek en Donk* – Met het realiseren van de F615 komt er een fietstunnel onder de N615 (bij de Orchideestraat), die ook toegankelijk moet zijn voor voetgangers.

iii. *Een voetpad langs de Bosscheweg* – Dit is wenselijk om de ambities zoals vastgelegd in de Kanaalvisie te behalen. De Bosscheweg en Dijkstraat kunnen samen een mooi recreatief ommetje vormen (‘Bruggenrondje’).

iv. *Voetpad Knapersven (Mariahout).*

b. Aanpak loopnetwerk opstellen – De wensen voor het loopnetwerk prioriteren we aan de hand van de wensbeelden uit de mobiliteitsvisie en de omvang van de problematiek op straat. Ook kijken we specifiek naar laaghangend fruit, zoals bijvoorbeeld verplaatsbare obstakels op looproutes, waarmee we al op korte termijn waardevolle resultaten kunnen behalen. Ook zien we hier een koppelkans met de eerdergenoemde Seniorenroutes. Langs die routes hebben we specifiek aandacht voor het verbeteren van de loopverbindingen tussen woonomgevingen van senioren en belangrijke voorzieningen. We kijken hier bijvoorbeeld naar het toevoegen van bankjes of het creëren van meer schaduwrijke plekken.

Natuurlijk hebben we bij het realiseren van het loopnetwerk te maken met ruimtelijke kaders. De ambitie voor een goede looproute mag niet botsen met andere gemeentelijke ambities. Dat houdt bijvoorbeeld in dat we niet zomaar bomen opofferen om trottoirs te verbreden. En als het echt niet anders kan, compenseren we dit groen elders. Ook kijken we naar mogelijkheden om de hoeveelheid verharding terug te brengen, en op die manier meer ruimte te maken voor groen, water, spelen en ontmoeten.



2. Mensgerichte schoolomgevingen

In schoolomgevingen zien we dat de verkeersveiligheid afneemt. Kinderen komen steeds minder vaak fietsend of lopend naar school, maar worden met de auto gebracht. We hebben de ambitie om schoolomgevingen weer in het teken te stellen van kinderen; een omgeving waar zij zelfstandig kunnen fietsen en lopen.

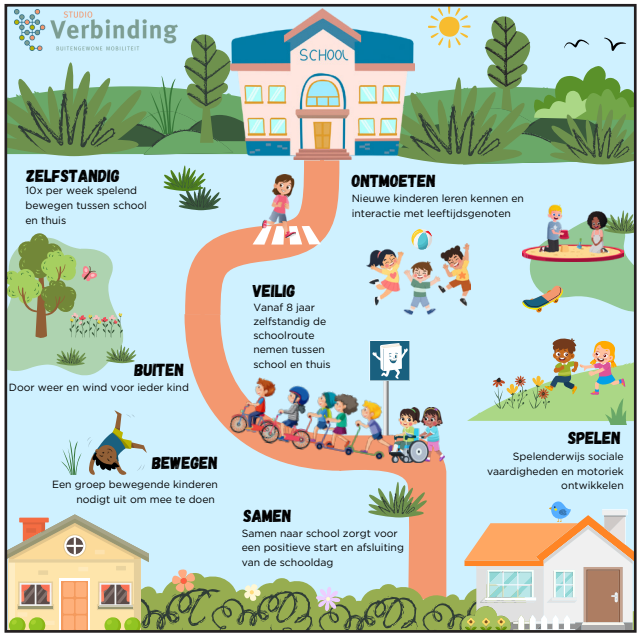
We vertalen die ambitie naar een concrete doelstelling: Kinderen vanaf 8 jaar moeten zelfstandig van en naar school kunnen lopen of fietsen. Vanaf deze leeftijd ontwikkelen zij immers de vaardigheden om zelfstandig deel te nemen aan het verkeer. En ook jongere kinderen moeten, weliswaar onder begeleiding, veilig naar school kunnen komen. Lopen en fietsen (zowel zelfstandig als onder begeleiding) is namelijk cruciaal voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. Bovendien blijft een kind, dat al jong leert fietsen en lopen, dat gedrag ook op latere leeftijd volhouden. En wanneer kinderen eerder en vaker deelnemen aan het verkeer, ontwikkelen ze inzicht om verkeerssituaties en eventuele risico's te kunnen inschatten: Cruciale eigenschappen wanneer ze, na groep 8, zelfstandig een langere afstand naar de middelbare school fietsen.

Schoolomgevingen vragen om maatwerk. Welke maatregelen precies gewenst zijn, is context-afhankelijk. Bovendien vraagt dit vaak ook om inzet van, en afstemming met, de school. Daarom treden we altijd eerst in overleg met de school om samen een strategie te bepalen. We richten ons in eerste instantie op de schoolzone in Aarle-Rixtel, omdat we hier al langere tijd problemen ervaren met de verkeerssituatie.

Dat bereiken we bijvoorbeeld door:

a. **Verkeerscirculatie aan te passen** – Bijvoorbeeld door parkeervakken (tijdelijk) te reserveren voor wachtende ouders, een 'Bye & Bike' te realiseren (in plaats van een 'Kiss & Ride), in extra straten eenrichtingsverkeer in te stellen of met een 'Schoolstraat'. Een Schoolstraat houdt in dat we de fietsers en voetgangers ruim baan geven. Automobilisten parkeren verderop en lopen het laatste stukje naar school.
b. **'Mei autovrij' een vervolg te geven** – Onze Jeugdgemeenteraad organiseert de succesvolle campagne 'Mei Autovrij'. Deze campagne willen we stimuleren. We weten namelijk dat we de gewenste gedragsverandering alleen bereiken als we ouders en kinderen blijven stimuleren om de auto te laten staan. Ook leveren dit soort projecten ons, de school én ouders waardevolle ervaringen en informatie op, en kunnen we in gesprek gaan over manieren waarmee zij de auto in het vervolg vaker laten staan.
c. **'Fietsbus' & 'loopbus' te organiseren** – In deze 'bus' lopen of fietsen kinderen op vaste tijden en volgens een vaste route in een groep (onder begeleiding) naar school. Daarmee wordt de route naar school een veilige én gezellige activiteit, die geen van de kinderen wil missen. We willen geïnteresseerde scholen graag helpen om hiermee aan de slag te gaan. Het is immers een laagdrempelige manier om lopen en fietsen naar school te stimuleren, en die relatief simpel is te implementeren en nauwelijks aanvullende maatregelen vraagt.

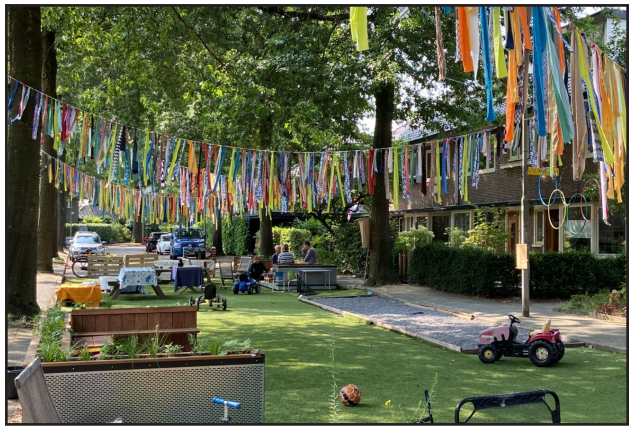
Om de drempel voor maatregelen te verlagen, voeren we deze altijd eerst als pilot uit. Vervolgens evalueren we de ervaringen onder ouders, leraren, bewoners en kinderen. Het is hierbij ook logisch om meerdere maatregelen te combineren, zodat we enerzijds autogebruik ontmoedigen en tegelijkertijd de alternatieven stimuleren. Bij succesvolle experimenten streven we ernaar de maatregelen definitief te maken, uit te breiden én de succesverhalen mee te nemen naar andere schoolomgevingen.



De vele voordelen van een mensgerichte schoolomgeving

3. Provinciale aanpak lopen

Met de gepresenteerde maatregelen en strategieën gaan we voortvarend aan de start met een onderwerp binnen mobiliteit dat, ondanks de relevantie, vaak onderbelicht blijft. Daarbij roepen we de provincie nadrukkelijk op om dit ook te doen. Lopen is een cruciaal puzzelstukje binnen de regionale mobiliteitspuzzel. Niet alleen als eigen 'vervoersmiddel', maar ook in samenwerking met de fiets en het OV. Bovendien speelt lopen een belangrijke rol in thema's als gezondheid en sociaal welzijn; thema's die steeds urgenter worden. Daarom vragen we de provincie om concreet aan de slag te gaan met het onderwerp. De urgentie vraagt om een provinciale aanpak, beleid, onderzoek en subsidieregeling, zoals de provincie Groningen recent heeft gedaan. Hier maken we ons hard voor in de regio, en zoeken de samenwerking op met gelijkgestemde gemeenten tijdens de regio-overleggen.



Voorbeeld Leefstraat Amersfoort (bron: Nieuwsplein 33)

4. Verkennen Leefstraten

De leefbaarheid in onze straten en dorpen is één van de pijlers uit het coalitieakkoord en de omgevingsvisie. Tegelijkertijd zien we dat de auto, hoewel erg belangrijk voor de bereikbaarheid van onze gemeente, ook vele negatieve effecten heeft op bijvoorbeeld het klimaat, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid. Bovendien legt de auto een grote ruimteclaim op de openbare ruimte, wat de mogelijkheden voor andere belangrijke thema's inperkt. Van dat spanningsveld willen we onze inwoners bewuster maken, én handvaten toereiken om hiermee aan de slag te gaan.

Daarom verkennen we de mogelijkheden voor zogenaamde tijdelijke 'Leefstraten'. In een Leefstraat richten bewoners hun straat een paar weken anders in, en is (een deel van) de straat autovrij. Hiermee ontstaat ruimte voor bewoners om elkaar te ontmoeten en kunnen kinderen rustig op straat spelen. Bewoners kunnen samen met buurtbewoners een initiatief opstellen en indienen dat op steun kan rekenen van alle betrokkenen. Als gemeente ondersteunen we deze plannen en regelen we de randzaken, zoals een verkeersbesluit, maar het is verder aan de buurt om te bepalen hoe ze de ruimte willen invullen.

Specifieke evenementen of periodes kunnen een kansrijk moment zijn om een dergelijke Leefstraat te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan de jaarlijkse buurtbarbecue of het buurtfeest, wanneer straten ook al tijdelijk worden ingericht als Leefstraat. Maar ook de kerst- of zomervakantie kan een goed moment zijn, omdat de parkeerdruk dan vanzelfsprekend lager ligt en er minder woon-werkverkeer is.



Hoofdstuk 4

Fietsagenda



4 Fietsagenda

Met onze fietsagenda willen we de fietspotentie benutten. We streven naar een netwerk dat voor iedere verplaatsing een logische, veilige en comfortabele verbinding biedt. Daarbij kijken we specifiek naar het realiseren van goede alternatieven voor drukke autowegen, de lokale fietsbereikbaarheid van bestemmingen binnen onze kernen en fietsparkeren. Ook richten we ons op fietsstimulering via gedragsbeïnvloeding.

5. Snelfietsroute F615 (Gemert – Eindhoven):

We werken samen met de provincie en buurgemeenten aan een hoogwaardige fietsroute naar Gemert en Eindhoven. De route geeft verkeer op de N615 een aantrekkelijk alternatief en verlicht de druk op deze weg. Tegelijkertijd lossen we vier knelpunten op:

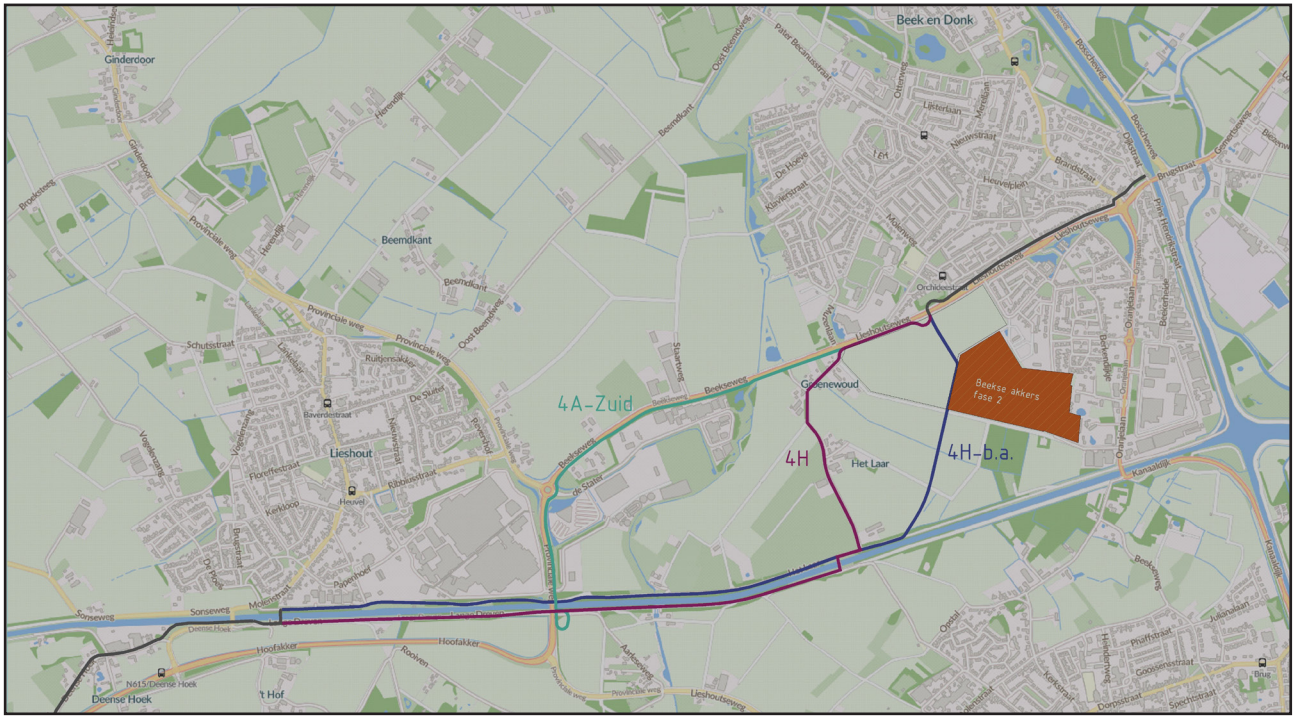
a. **Bavaria-rotonde** – We zoeken naar mogelijkheden om de oversteken bij de rotonde te verbeteren. Dat doen we door de bestaande situatie veiliger te maken óf een alternatieve route te realiseren;
b. **Oversteek over Wilhelminakanaal** – Ook bij deze oversteek ervaren fietsers een gevaarlijke situatie. We realiseren een nieuwe route langs het kanaal met een tunnel onder de N615 door;
c. **Oversteek N615-Beekse Akkers** – De snelfietsroutes voorziet in een fietstunnel onder de N615, waardoor ook voor bewoners van de Beekse Akkers en leerlingen van het Commanderij College een nieuwe, veilige, oversteek ontstaat;
d. **Fietsbrug Lieshout** – We realiseren een nieuwe fietsbrug over het Wilhelminakanaal om ook de kern van Lieshout goed aan te sluiten op het fietsnetwerk. Fietsers kunnen hiermee vanaf de Havenweg in Lieshout direct de F615 betreden.

Er loopt nog een nadere tracéstudie naar de precieze voorkeursroute, waarbij de voor- en nadelen van een aantal mogelijke routes worden afgewogen. Ook kijken we in een parallel traject naar de mogelijkheden voor het realiseren van een veilige fietsverbinding bij de Beekse Brug (zie maatregel 10).

In de loop van 2025 ondertekenen we de bestuursovereenkomst voor financiering en uitvoering. Het verder voorbereiden en uitvoeren van dit project vraagt om extra ambtelijke capaciteit van diverse Teams en disciplines binnen de gemeente.

6. Snelfietsroute Gemert – Helmond

We werken aan een snelfietsroute tussen Gemert en Helmond, die een goed alternatief geeft voor autoverplaatsingen op de N279. De route is daarmee een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk. En hoewel de fietsroute niet direct een logische verbinding biedt met Helmond voor onze eigen inwoners, helpt het wél om de drukte op de N615, Beekse Brug, Oranjelaan en Kanaaldijk te verlichten. We verwachten in de zomer van 2025 een bestuursovereenkomst te sluiten voor deze route. Het voorbereiden en uitvoeren van dit project vraagt om extra ambtelijke capaciteit.



Routes nadere tracéstudie F615 (bron: Tauw)

7. Fietsparkeren:

We hebben niet alleen oog voor de rijdende fiets, maar ook voor de stilstaande. Om mensen te stimuleren de fiets te gebruiken, bijvoorbeeld naar bestemmingen in de dorpskernen, is het belangrijk dat zij de fiets ook kunnen stallen in een goed bereikbare, goedgelegen, gebruiksvriendelijke en veilige fietsenstalling. De eerste stap hiervoor hebben we al gezet; in ons parkeerbeleid hebben we recent ook voor fietsparkeren een norm opgenomen.

Het belang van voldoende en goede fietsparkeerplaatsen groeit alleen maar naarmate meer mensen een duurdere, elektrische fiets bezitten. Daarom realiseren we meer fietsparkeergelegenheid bij belangrijke bestemmingen. We hanteren het uitgangspunt dat deze parkeergelegenheid ook geschikt is voor het veilig stallen van elektrische fietsen. We richten ons op locaties in kernen, nabij bestemmingen en langs fietsroutes richting die bestemmingen.

Concreet voeren we de volgende acties uit:

a. **Fietsparkeercapaciteit centrumgebieden** – In ieder van de kernen zien we de wens voor meer en betere fietsparkeergelegenheid in de centrumgebieden. We onderzoeken de precieze behoefte en gaan hierover in gesprek met ondernemers.
b. **Scholen en sportverenigingen** – Op dezelfde manier gaan we in gesprek met scholen en sportverenigingen om ervoor te zorgen dat het fietsparkeren ook bij deze bestemmingen in orde is, en we zowel kinderen als ouders stimuleren om voor de fiets te kiezen.
c. **Werkgeversaanpak** – Woon-werkverkeer is een van de belangrijkste verkeersbewegingen in het dagelijkse mobiliteitssysteem. Ook hier zien we een hoop onbenut fietspotentieel. Daarom gaan we in gesprek met ondernemersverenigingen en bedrijven om hen te helpen met het realiseren van voldoende en kwalitatieve fietsparkeergelegenheid voor hun werknemers, zodat de (elektrische) fiets ook voor bijvoorbeeld werknemers op bedrijventerreinen een logisch en aantrekkelijk alternatief voor de auto wordt. We zoeken hiervoor nadrukkelijk aansluiting met het de werkgeversaanpak van de provincie via ‘Brainport bereikbaar’.

Binnen dit thema kijken we ook naar manieren om de fiets te prioriteren boven de auto, conform het eerder vastgestelde STOMP-principe. We zijn ons namelijk bewust van de beperkte ruimte in dorpskernen, die ook plaats moet bieden aan bijvoorbeeld voetgangers en groen.

We onderzoeken daarom mogelijkheden om meer fietsparkeren te realiseren ten koste van autoparkeerplaatsen. We kunnen er ook voor kiezen om fietsparkeercapaciteit eerst tijdelijk te realiseren. Tijdens deze test monitoren we de daadwerkelijke behoefte, en passen we het aanbod daarop aan.



Fietsparkeren bij bushalte Beek en Donk (Lieshoutseweg)

8. Regionaal & lokaal fietsnetwerk

In het regionale en lokale fietsnetwerk signaleren we dat een aantal verbindingen ontbreekt of van onvoldoende kwaliteit is. Op andere locaties is de veiligheid van fietsers ondermaats. Het gaat om locaties waar te hard wordt gereden, oversteken die onveilig zijn en wegen die niet volgens de richtlijnen zijn ingericht. Dit zijn nu weliswaar fietsbare routes, maar voor het volledig benutten van de fietspotentie hebben zij een kwaliteitsimpuls nodig. De veiligheid, directheid en het comfort van fietsroutes zijn belangrijke voorwaarden voor mensen om voor de fiets te kiezen. Door ons te richten op een samenhangend en veilig netwerk, ook op lokaal niveau, zorgen we ervoor dat de fiets voor iedere verplaatsing een logische optie is.

We richten de volgende straten fietsvriendelijk in:

a. **Koppelstraat** – De Koppelstraat is een belangrijke fietsroute die niet comfortabel is voor fietsers door de bestrating en de snelheid van verkeer. Op de Koppelstraat staat onderhoud gepland, en dit moment benutten we om de weg fietsvriendelijker in te richten. We maken bredere suggestiestroken die fietsers een betere plaats op de weg geeft. Op kruisingen benadrukken we de voorrangssituatie en remmen daarmee het verkeer.

b. **Onderzoek lokale optimalisaties** – Voor een goed fietsnetwerk zijn ook de lokale schakels van groot belang. Kleine aanpassingen kunnen een groot verschil maken, maar tegelijkertijd zijn die details moeilijk inzichtelijk te maken. Daarom gaan we in gesprek met mensen die dagelijks door onze gemeente fietsen. We betrekken onder andere dorpsraden, scholen, sportverenigingen en bedrijven om lokale optimalisaties voor het fietsnetwerk in kaart te brengen.

c. **Sonseweg** – Tussen Mariahout / Lieshout en Son ontbreekt een veilige fietsroute. De hieronder genoemde snelfietsroute (maatregel 12) kan hiervoor een oplossing zijn, maar als die oplossing te lang op zich laat wachten kunnen we er ook voor kiezen om de Sonseweg aan te passen. We onderzoeken daarom de mogelijkheden om de veiligheid voor fietsers in dit gebied te verbeteren. We kijken daarbij naar fietsstroken op de Sonseweg, een (gedeeltelijk) vrijliggend fietspad langs de Sonseweg, aanpassingen aan de kruising met Broek en bestaande of nieuwe alternatieve verbindingen.

d. **Veghelsedijk** – De Veghelsedijk heeft dankzij het vrijliggende fietspad de uitstraling van een voorrangsweg. Toch zijn de kruisingen gelijkwaardig, waardoor de voorrangssituatie onduidelijk is wanneer een fietser en een auto tegelijk de kruising naderen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen en doorstroming van fietsers te stimuleren, maken we van de Veghelsedijk een voorrangsweg (voor gemotoriseerd verkeer én fietsers).

e. **Peeleindseweg / Lekerstraat** – Op de Peeleindseweg en Lekerstraat speelt een vergelijkbare problematiek als op de hierboven genoemde Veghelsedijk. We bekijken of op deze wegen de voorrangssituatie kunnen aanpassen om de veiligheid en doorstroming voor fietsverkeer te verbeteren.

9. Gedragsaanpak

Fietsstimulering vraagt om meer dan alleen aandacht voor de infrastructuur. We zetten ons ook in om het reisgedrag van mensen te veranderen, en ze te enthousiasmeren voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Dat doen we in samenwerking met Brainport Bereikbaar.

In het dagelijkse woon-werkverkeer zien we nog veel laaghangend fruit. Uit onderzoeken blijkt immers dat veel van deze verplaatsingen over een goed fietsbare afstand plaatsvinden, maar dat reizigers toch vaak de auto kiezen. Dit zorgt iedere dag voor vertragingen en overlast in de spits.

We gaan duurzame keuzes, zoals de fiets en het OV, stimuleren én zichtbaar maken via campagnes. In onze aanpak richten we ons op zowel werkgevers als werknemers, en kijken we ook naar onze eigen organisatie.

10. Fietsverbindingen bruggen

De bruggen in onze gemeente hebben een bijzondere status in het fietsnetwerk. Het zijn bovenal cruciale verbindingen; er is immers maar een beperkt aantal locaties waar je fietsend de kanalen over kunt steken. Voor fietsers zijn deze verbindingen onveilig en oncomfortabel, en hier willen we graag maatregelen nemen. Maar, het zijn ook locaties waar een oplossing niet zomaar voorhanden is. We zijn deels afhankelijk van de provincie en Rijkswaterstaat, en aanpassingen zijn prijzig en ruimtelijk moeilijk inpasbaar.

Voor alle bruggen geldt dat we een veilige fietsverbinding ambiëren. Bij de Beekse Brug loopt dit traject al in het kader van de F615. Maar, bij de andere bruggen (brug Aarle-Rixtel, Donkse Brug en Brug Wilhelminakanaal, bij Oranjelaan/Kanaaldijk) is zo'n oplossing op korte termijn niet zomaar voorhanden. Het regionale belang is hier ook kleiner, en dat betekent dat we deze vraagstukken grotendeels zelf moeten oppakken en financieren.

Deze problematiek pakken we aan door:

a. **Nader onderzoek naar oplossingsrichtingen uit te voeren** – Wat is de oorzaak van ongevallen en risico's? In hoeverre zijn er binnen de huidige inrichting optimalisaties mogelijk (vormgeving kruising, snelheidsremmende maatregelen, materiaalgebruik, verkeerscirculatie)? Is een vrijliggende fietsverbinding ruimtelijk inpasbaar? Met dit aanvullende onderzoek brengen we mogelijkheden, gevolgen en kosten in kaart; belangrijke informatie die we nodig hebben om de juiste vervolgstappen te nemen.

b. **Oplossingsrichtingen te verkennen met partners** – Met de bevindingen uit het nadere onderzoek, zoeken we de verbinding met de provincie en Rijkswaterstaat. Zij hebben immers een trekkende rol in het realiseren van de gewenste oplossingsrichting(en), en met de juiste onderbouwing kunnen wij hen hierin meenemen. Ook kijken we naar mogelijke koppelkansen met de te ontwikkelen snelfietsroutes, zoals de F279 en snelfietsroute Beek en Donk – Helmond.

Zoals gezegd zijn aanpassingen mogelijk kostbaar. Daarom lopen we alvast vooruit op deze aanpassingen door nu al budget te reserveren. Op deze manier geven we onszelf opties en slagkracht zodra de gewenste oplossingsrichtingen na het nadere onderzoek beter inzichtelijk zijn, wat ook deuren opent wanneer we het gesprek aangaan met de provincie en Rijkswaterstaat.



11. Snelfietsroute F279 (Helmond – Veghel)

Ook parallel aan de N279 willen we een kwalitatief hoogwaardige fietsroute realiseren om reizigers een goed alternatief voor de auto te bieden. We weten immers dat veel van de autoritten op de N279 over een korte afstand plaatsvinden; verplaatsingen die ook met de fiets kunnen.

Voor deze snelfietsroute moet de tracéstudie nog worden opgestart. Daarvoor moet deze ambitie eerst op de provinciale agenda komen, aangezien snelfietsroutes een provinciale verantwoordelijkheid zijn. Om dat te bereiken, zoeken we de samenwerking op met in ieder geval de gemeenten Gemert-Bakel, Helmond en Meijerijstad, waarvan we al weten dat zij dit initiatief steunen. Daarna kunnen we gezamenlijk aan de slag met de uitwerking.

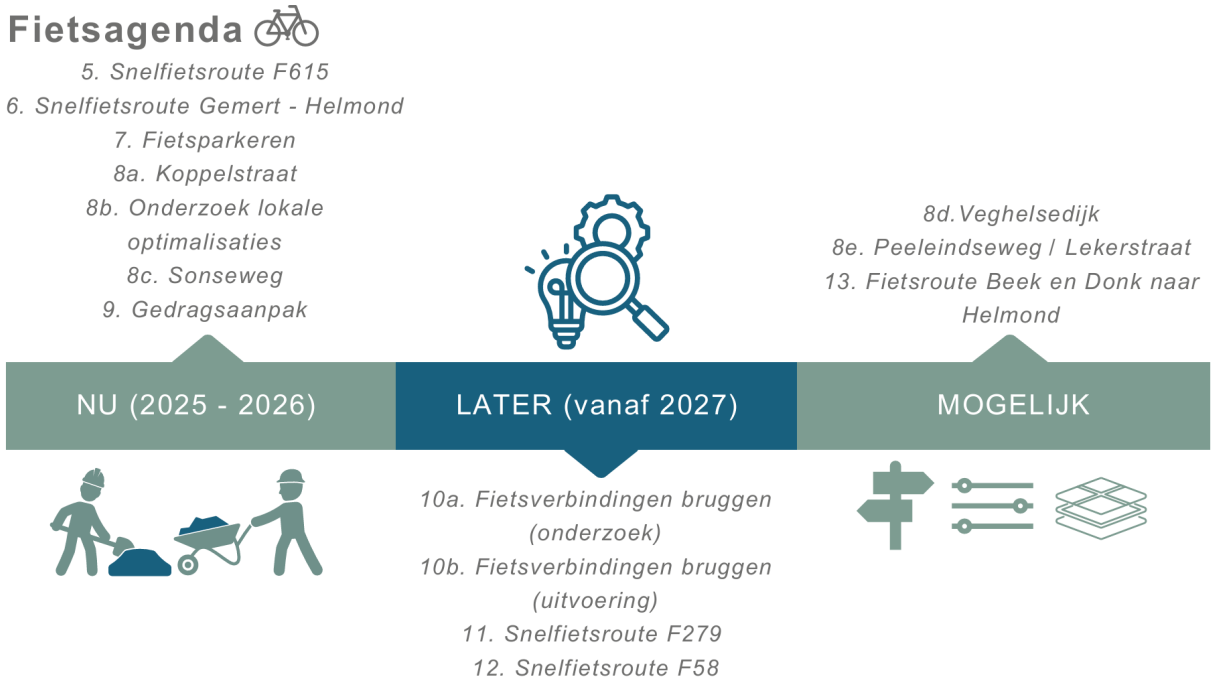
Voor onze gemeente is het belangrijk dat zowel inwoners van Beek en Donk als die van Aarle-Rixtel snel en comfortabel de fietsroute kunnen bereiken. Ook is het belangrijk dat we koppelkansen inzichtelijk maken. Net als bij de F615, biedt het realiseren van de F279 mogelijkheden om tegelijkertijd bestaande knelpunten op te lossen. Bijvoorbeeld bij de brug over het Wilhelminakanaal (bij Oranjelaan / Kanaaldijk) of de brug bij Aarle-Rixtel. Anderzijds kan het realiseren van de eerdergenoemde F615 kansen bieden voor de F279, bijvoorbeeld als de Beekse Brug dan beschikt over een nieuwe fietsbrug. En logischerwijs gaat de F279 aansluiten op de eerdergenoemde snelfietsroute tussen Gemert en Helmond

12. Snelfietsroute F58 (Lieshout – Son)

Momenteel ontbreekt een goede en veilige fietsverbinding tussen Lieshout, Son en Breugel en Best. Daarom zetten we samen met de betrokken gemeenten en de provincie in op een nieuwe snelfietsroute langs het Wilhelminakanaal. De F58 is een mooie aanvulling op, en verlengstuk van, de eerdergenoemde F615. Fietsers op de F615 kunnen vanaf Lieshout deze verbinding richting Son en Breugel volgen. Aangezien de route maar een klein gedeelte over ons grondgebied loopt, zijn de financiële implicaties naar verwachting klein en hebben we als gemeente geen trekkende rol. Deze snelfietsroute staat al op de provinciale agenda, maar het project ligt tijdelijk stil omdat andere snelfietsroutes meer prioriteit krijgen.

13. Fietsroute Beek en Donk – Helmond

Uit onze analyses blijkt dat de verbinding met Helmond voor onze inwoners het belangrijkst is. Tegelijkertijd zien we dat het fietsgebruik tussen Beek en Donk en Helmond op dit moment lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Om dit fietspotentieel te benutten, gaan we de bestaande fietsverbinding verbeteren (die nog van onvoldoende kwaliteit is). Vanuit de reserve voor projecten uit de bereikbaarheidsagenda beschikken we over budget om knelpunten op deze route aan te pakken. Die kunnen we bijvoorbeeld benutten om de problematiek op de Oranjelaan, bij de brug bij de Hommel of op de Kanaaldijk aan te pakken. De gemeente Helmond heeft haar deel al gerealiseerd.



Hoofdstuk 5

Routeboek OV



5 Routeboek OV

Een sterk OV-netwerk is cruciaal voor onze regio. De capaciteit van ons wegennet is immers beperkt. Bovendien speelt het openbaar vervoer een belangrijke rol in het bereikbaar houden van voorzieningen, vooral voor mensen die niet in een auto mogen, kunnen of willen rijden. De regionale schaalsprong vraagt dus óók om een kwalitatieve schaalsprong van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de provincie, waardoor we oplossingsrichtingen niet altijd zelf in de hand hebben. Onze rol is een actieve lobby richting de provincie om onze wensen duidelijk te maken. Daarbij is het belangrijk dat we onze eigen ambities concreet maken en samen optrekken met gelijkgestemde (buur)gemeenten. Tegelijkertijd kijken we ook naar mogelijkheden om de omliggende infrastructuur (zoals bushaltes) en de krachtige combinatie fiets-OV verder te verbeteren.

14. HOV-netwerk

Vanwege het ontbreken van een treinverbinding in onze regio, is een sterk HOV-netwerk cruciaal om voor de grote verplaatsingen een realistisch alternatief te bieden. We ambiëren daarom een HOV-systeem dat als ruggengraat werkt van het regionale mobiliteitssysteem. We richten ons op de volgende ambities:

a. **HOV-verbinding Weert – Veghel** – We zien hierin een cruciale toevoeging en ontbrekende schakel voor het regionale OV-netwerk en een serieus alternatief voor de vele (veelal korte) autoverplaatsingen op de N279. We zetten in op een frequentie van 4x per uur per richting, ook vanwege de aansluiting op het treinstation in Helmond. We richten ons erop dat deze lijn vanaf de nieuwe OV-concessie gaat rijden. Daarbij is het voor onze gemeente van belang dat deze in ieder geval in Beek en Donk en Aarle-Rixtel halteert.
b. **HOV-verbinding Gemert – Eindhoven** – We onderzoeken verschillende mogelijkheden voor het verbeteren van deze bestaande HOV-lijn, die nu onbetrouwbaar en onaantrekkelijk is vanwege vertragingen op de route. De geplande aanpassingen aan de Deense Hoek zijn een eerste stap in de goede richting. We zien ook nog knelpunten ontstaan bij de Beekse Brug, op de N272, de N615 en bij de rotonde met de N279. Daarom pleiten we voor een nader onderzoek naar het verbeteren van de doorstroming van deze busdienst, bijvoorbeeld door langs een deel van het traject een aparte busbaan te realiseren. Dit is niet zomaar mogelijk langs het gehele traject, maar kan de bus ook al een interessant voordeel bieden wanneer dit gedeeltelijk mogelijk is.
c. **OV-verbinding Gemert – Helmond** – Dit is een belangrijke verbinding voor onze inwoners, die van Gemert-Bakel en die van Helmond. Toch rijdt deze bus momenteel maar eenmaal per uur (en niet in de avonden). We ambiëren een dienst die twee tot vier keer per uur rijdt (afhankelijk van eerdergenoemde HOV-verbinding Weert – Veghel), óók in de avonduren.

Om onze ambities te bereiken, zoeken we de samenwerking op met de gemeenten Meierijstad, Gemert-Bakel en Helmond, gezien de overeenkomstige belangen.

15. Buurtbus

De buurtbussen in onze gemeente zijn een belangrijke aanvulling op het HOV-netwerk. De buurtbus zorgt voor de fijnmazigheid van het OV-netwerk, waardoor bijna al onze inwoners een bushalte treffen op korte loopafstand van hun woning. Daarmee vervult deze dienst een onmisbare rol in het bereikbaar houden van voorzieningen voor al onze inwoners, met name voor inwoners die geen auto tot hun beschikking hebben.

Gezien het belang van de buurtbus, zetten we in op het behouden van deze dienst én de koppeling met de overige lijndiensten. Als aanvulling hierop, kijken we naar mogelijkheden om de dienst tussen Mariahout en Helmond uit te breiden. We willen dat deze ook in de avonduren gaat rijden, zodat bezoekers van het ziekenhuis ook weer zelfstandig met de bus terug kunnen. Mocht de buurtbus hier geen haalbare oplossingsrichting bieden, dan kijken we naar nieuwe, innovatieve en vraaggestuurde concepten zoals Bravoflex om deze verplaatsingsbehoefte te beantwoorden (zie ook maatregel 16a).



De buurtbus in Mariahout

16. Flexibel vervoer en deelmobiliteit

We zien een belangrijke rol weggelegd voor innovatieve en slimme impulsen die als verlengstuk kunnen fungeren op het reguliere OV-netwerk:

a. **Bravoflex & Taxbus** – In onze regio wordt geëxperimenteerd met Bravoflex en Taxbus; twee vraaggestuurde en flexibele OV-diensten. Ook in onze gemeente zien we hier kansen voor, bijvoorbeeld als aanvulling op bestaande buslijnen die alleen overdag rijden, maar niet 's avonds of in het weekend. Daarom gaan we meedoen met zowel Bravoflex (vanaf 2026) als Taxbus (2028). Het gaat hierbij nadrukkelijk om een aanvulling op het OV-netwerk. Het is niet de bedoeling dat deze diensten de reguliere diensten gaan vervangen.

b. **Deelfietsen bedrijventerreinen (pop-up hub)** – Bij bushaltes nabij bedrijventerreinen zien we kansen voor het toepassen van deelmobiliteit. Bedrijventerreinen zijn nu namelijk niet goed bereikbaar voor mensen die afhankelijk zijn van het OV, waar reizigers vanaf de halte vaak nog een lang stuk moeten lopen om bij hun bestemming te komen. Door deelfietsen aan te bieden, wordt dit voor reizigers wél mogelijk, wat bedrijven weer aantrekkelijker maakt voor potentiële werknemers.



Het aanbieden van een deelfietsensysteem, en bedrijven hiermee aansluiten op het OV-netwerk, doen we in samenwerking met Brainport Bereikbaar. Zij hebben een 'pop-up hub' ontwikkeld, waarmee het mogelijk is om een experiment te starten. Met zo'n hub kunnen we op verschillende locaties en op een laagdrempelige manier onderzoeken hoe kansrijk een hub is. Daarbij betrekken we ook potentiële reizigers om de vraag inzichtelijk te maken en ervoor te zorgen dat deze voldoet aan de wensen en behoeften van de reizigers.

We onderzoeken de potentie in ieder geval bij de volgende haltes:

i. Lekerstraat en Piet van Thielplein (voor bedrijventerrein Bemmer)
ii. Lieshoutseweg (bedrijventerreinen Bemmer én Beekerheide)
iii. De Hommel en Oranjelaan (bedrijventerrein Beekerheide)
iv. Bavaria (bedrijventerrein Beekseweg-Zuid / De Stater én Wilhelminastraat Mariahout



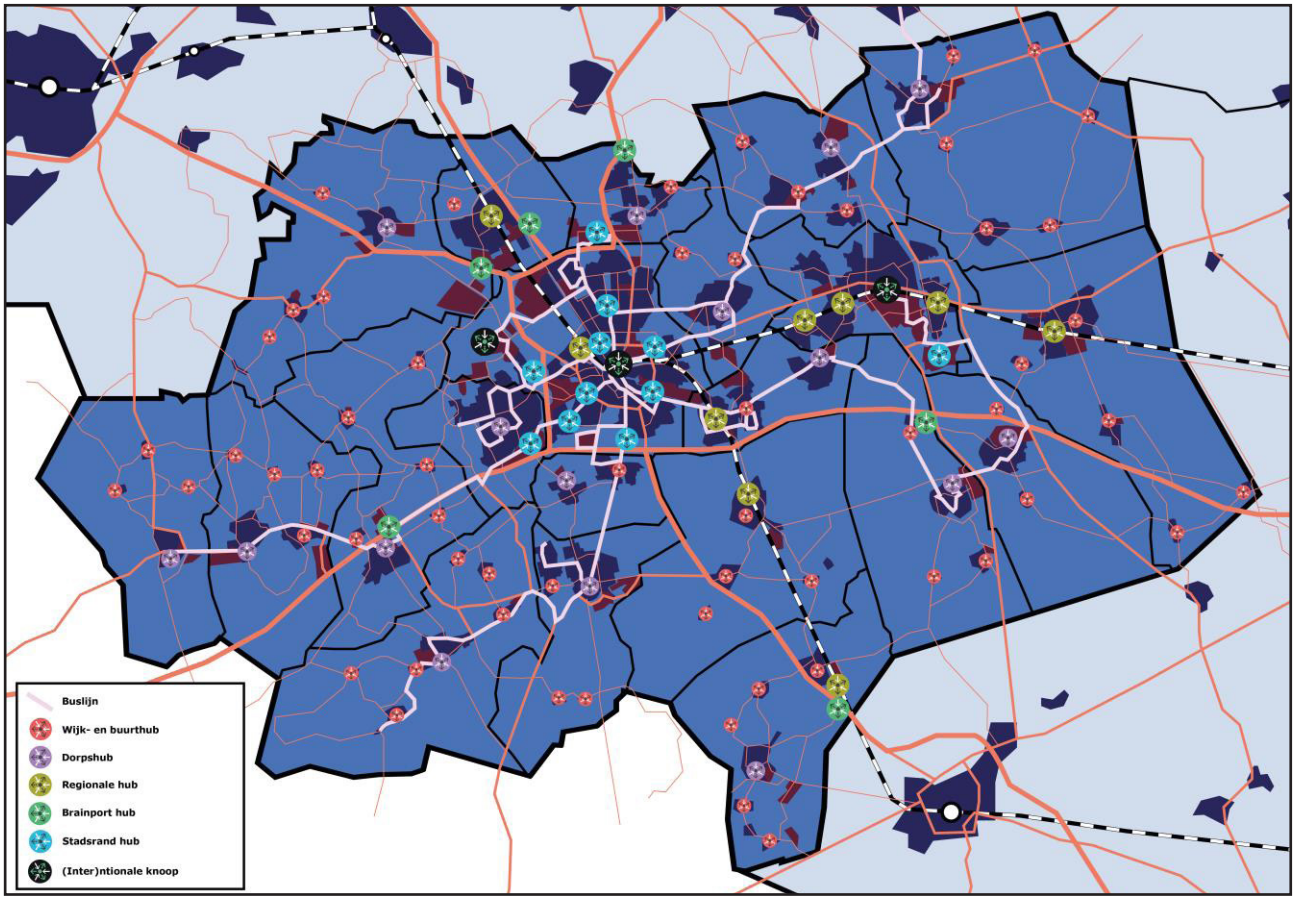
17. Hubs en haltes

In het regionale 'ontwikkelplan hubs' is een aantal locaties als hub aangewezen. In onze gemeente zijn er twee typen, op vier locaties:

- **Dorpshub** – Een lokaal OV-knooppunt met eventueel ook deelmobiliteit, als alternatief voor de tweede of derde auto van inwoners. Daarnaast doet de hub dienst als 'huiskamer' of 'ontmoetingsplek' en zijn er faciliteiten voor de fiets (stalling en opladen). Een dergelijke hub is voorzien in Beek en Donk bij het Piet van Thielplein.
- **Buurthub** – Een kleinschalig vertrek- en verzamelpunt voor vraaggestuurde en flexibele OV-diensten, deelmobiliteit en samenrijden. In onze gemeente gaat het om de volgende locaties:
  i. Kouwenberg (Aarle-Rixtel);
  ii. Heuvel (Lieshout);
  iii. Oranjeplein (Mariahout).

Ook alle andere bushaltes zijn belangrijke schakels in het OV-netwerk. We kijken naar de benodigde faciliteiten bij iedere halte, wat afhangt van het type halte:

- **HOV-haltes** – Hier gebruiken reizigers vaker de fiets als voortransport, wat vraagt om goede fietsparkeergelegenheid. Verder moet de halte sociale veiligheid (verlichting), comfort (zitgelegenheid) én beschutting (overdekt) bieden. Ook kijken we naar het toepassen van dynamische informatie over de vertrektijden van de bus.
- **Reguliere OV-haltes** – Bij reguliere bushaltes is minder behoefte voor fietsparkeren, omdat de afstand naar deze haltes veel kleiner is. Wel dient er aandacht te zijn voor sociale veiligheid, comfort en beschutting.
- **Buurtbushaltes** – Voor buurtbushaltes is met name de aanwezigheid van zitgelegenheid belangrijk. Deze haltes worden immers vaker gebruikt door mensen die moeilijk te been zijn. Ook rijdt de dienst minder frequent, waardoor reizigers langer moeten wachten.
- **Haltes bedrijventerreinen** – Bij haltes nabij bedrijventerreinen moeten reizigers vaak nog een stukje lopen naar hun bestemming. Daarbij lopen ze door een omgeving waar de afstanden relatief groot zijn en voetgangersvoorzieningen ontbreken. Het aanbieden van deelfietsen kan hier enorm waardevol zijn (zie maatregel 16b).



Hubs in de regio

Hieruit volgt een aantal concrete acties:

a. **Optimalisaties (buurt)bushaltes** – Waar mogelijk (en waar dit nu nog niet het geval is), realiseren we zitgelegenheid bij (buurt)bushaltes, en kijken we naar mogelijkheden om de sociale veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren.

b. **Dorpshub Piet van Thielplein** – Deze bushalte beschikt al over aanvullende voorzieningen, maar aangezien deze halte misschien onderdeel wordt van het HOV- en hubnetwerk ontstaat mogelijk de wens om deze uit te breiden. Het realiseren hiervan ligt in de basis bij ons, maar de MRE en Brainport Bereikbaar kunnen hierin ondersteunen. Momenteel wordt de omliggende openbare ruimte al opnieuw ingericht, met aandacht voor opwaarderen van de halte.

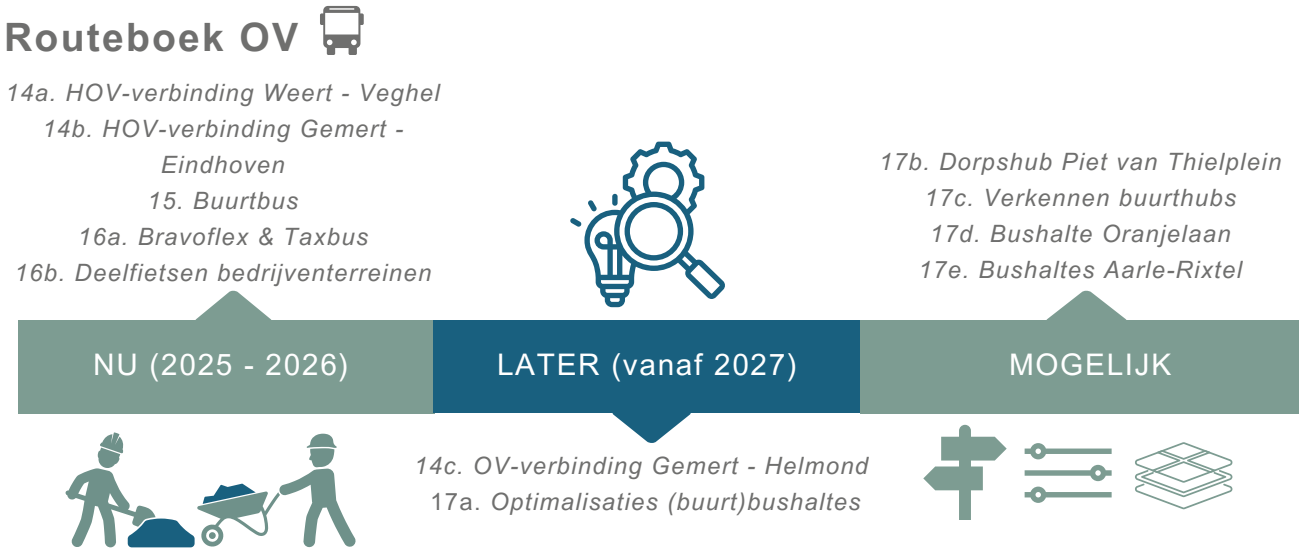
c. **Verkennen buurthubs –** Voor de eerdergenoemde buurthubs in Aarle-Rixtel, Lieshout en Mariahout gaan we samen met de MRE en Brainport Bereikbaar verkennen hoe we deze kunnen realiseren. Ook zoeken we aansluiting met de huiskamers in de kernen.

d. **Bushalte Oranjelaan –** De bushalte Oranjelaan beschikt niet over aanvullende voorzieningen, terwijl dit gezien het belang van deze halte wel gewenst is én er ruimte voor is. Daarom realiseren we hier een abri die zitgelegenheid en beschutting biedt. Ook kijken we naar mogelijkheden voor fietsparkeren, vooruitlopend op de gewenste verbetering van de (H)OV-dienst richting Helmond.

e. **Onderzoek bushaltes Aarle-Rixtel** – In Aarle-Rixtel onderzoeken we twee kwesties, die tot op zekere hoogte relatie met elkaar hebben:

i. Als de gewenste HOV-lijn tussen Helmond en Veghel realiteit wordt, dan willen we dat deze ook in Aarle-Rixtel halteert. De huidige bushaltes zijn daar niet geschikt voor, omdat dit een te grote omrijbeweging zou betekenen. Daarom kijken we naar mogelijke locaties waar deze bussen kunnen halteren, in de omgeving van de Kanaaldijk, Dorpsstraat, Klokkengieterstraat en Helmondseweg.

ii. Buslijn 25 stopt in vrij korte tijd vier keer in Aarle-Rixtel. Met name de haltes Brug en Dorpsstraat liggen erg dicht bij elkaar (ca. 250 meter loopafstand). Met het oog op de kwaliteit van de dienstregeling is het waarschijnlijk wenselijk om deze te combineren in één halte, en die halte vervolgens goed en netjes in te richten. De centraler gelegen halte 'Dorpsstraat' is daarvoor de meest geschikte, terwijl de halte 'Brug' mogelijk verplaatst kan worden naar een locatie waar ook de HOV-dienst zou kunnen stoppen.



Hoofdstuk 6

Programma gemotoriseerd verkeer



6 Programma gemotoriseerd verkeer

De auto blijft in onze gemeente belangrijk, net als landbouw- en vrachtverkeer. Om onze wensbeelden te bereiken, stimuleren we gemotoriseerd verkeer om de robuuste randen en bundelroutes te gebruiken, die we samen met de regio écht robuust maken. Ook kijken we naar verduurzaming van verkeer, potentie voor deelmobiliteit en strategisch onderhoud van onze wegen.

18. Studie N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel

De primaire focus van de mobiliteitsvisie ligt niet op het uitbreiden van de auto-infrastructuur. Wel is de bereikbaarheid en doorstroming van de hoofdwegenstructuur (A50, A270, N279, N272 en N615) en de gemeentelijke hoofdwegen een cruciaal aandachtspunt. Laarbeek moet van buitenaf, maar ook tussen de kernen, goed bereikbaar zijn. Doorgaand verkeer rijdt hierbij zoveel mogelijk op de daarvoor bestemde hoofdwegen en buiten de dorpskernen, terwijl het onderliggende wegennet vooral een functie vervult voor bestemmingsverkeer.

De bereikbaarheid en leefbaarheid staat momenteel onder druk. We verwachten dat deze uitdaging de komende jaren groeit vanwege woningbouwplannen in onze regio. Daarmee neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe. In de mobiliteitsvisie zijn reeds een aantal belangrijke verbindingen inzichtelijk gemaakt. Dit vraagt echter om verdere verdieping. We stellen daarom voor om aanvullend onderzoek te doen naar de auto-infrastructuur in Laarbeek. Het doel van dit onderzoek is om, waar nodig, bestaande (mogelijk ongewenste) en gewenste verkeersstromen en knelpunten beter in kaart te brengen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de herkomst en bestemming van het doorgaande verkeer in de dorpskernen en het bovenlokale verkeer op de hoofdwegen.

Met deze studie willen we tevens een aantal oplossingsrichtingen in kaart brengen om deze verkeersstromen te geleiden naar de juiste wegen. We willen dit primair bereiken door de bestaande infrastructuur te benutten en waar nodig aan te passen. Echter kan onderzoek ook uitwijzen dat wijzigingen of nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om dit doel te bereiken, of dat dergelijke maatregelen juist niet leiden tot de gewenste resultaten. Het is belangrijk dat de kansrijkheid van potentiële maatregelen globaal in beeld wordt gebracht. Ook dient het onderzoek onderscheid te maken tussen de korte en middellange termijn enerzijds en de lange termijn anderzijds. We willen namelijk ook op kortetermijnmaatregelen nemen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeente (zie maatregel 20, 21 en 22). Voordat het onderzoek wordt uitgevoerd, zullen we de onderzoeksopzet bespreken met de gemeenteraad.

Knelpunten

De knelpunten die zullen worden betrokken bij het onderzoek zijn:

- Doorgaand verkeer Dorpsstraat Aarle-Rixtel
- Doorgaand verkeer Beek en Donk
- Verkeersintensiteit N615 (i.r.t. leefbaarheid)
- Beekse Brug (vertraging voor auto en bus, maar ook fietsveiligheid)
- Brug bij Aarle-Rixtel (vertraging voor auto, maar vooral fietsveiligheid)
- Oversteekbaarheid N615

Verkeersstromen

- De oost-westverbindingen:
  i. Verkeer in Dorpsstraat Aarle-Rixtel
  ii. Verkeer op N615
- De noord/oost-zuidverbinding
  i. N279-Beekse Brug-Oranjelaan-Kanaaldijk
- Koppelstraat / verkeerscirculatie Beek en Donk

De volgende vragen komen aan de orde bij het in kaart brengen van de verkeersstromen;

- Wat is de huidige intensiteit, en wat is restcapaciteit (t.o.v. maximale capaciteit of gewenste maximale intensiteit)
- Hoeveel procent is doorgaand verkeer (45% in Dorpsstraat Aarle-Rixtel en ca. 20% in Beek en Donk)
- Wat is de herkomst en bestemming van dit doorgaande verkeer
- Waar zou dit verkeer in de ideale wereld moeten rijden? Welke alternatieven heeft dit verkeer? Hebben die andere wegen wel restcapaciteit?
- Zo ja: Met welke maatregelen kunnen we verkeer naar die wegen ‘sturen’?
- Zo niet: Hoe kunnen we dit verkeer wél een volwaardig en logisch alternatief bieden?

Mogelijke maatregelen/te onderzoeken

Om de leefbaarheid en veiligheid in Laarbeek te waarborgen, starten we een onderzoek die deze problematiek als geheel beschouwt.

i. *Eenrichtingsverkeer Dorpsstraat Aarle-Rixtel* – Een mogelijke oplossing is het instellen van eenrichtingsverkeer, waardoor de Dorpsstraat in beide richtingen geen logische route meer biedt aan doorgaand verkeer.

ii. *Inprikker Bakelseweg/alternatieve aansluiting Helmond-N279* – Uit eerder onderzoek bleek dat een extra inprikker vanaf de Bakelseweg op de N279 de problematiek in de Dorpsstraat van Aarle-Rixtel én bij de Beekse Brug vermindert.

iii. *Nieuwe verbinding noordzijde Aarle-Rixtel* – Er zijn meerdere opties voor een nieuwe verbinding aan de noordzijde van Aarle-Rixtel, tussen de Kanaaldijk en de Lieshoutseweg of N615. De kosten en baten hiervan zijn nu nog niet voldoende inzichtelijk. Dat geldt ook voor de ruimtelijke haalbaarheid.

iv. *Alternatieve ligging N615* – Het verplaatsen van de N615 (langs het kanaal) kan meerwaarde opleveren voor de leefbaarheid in Aarle-Rixtel en Beek en Donk, terwijl het ook het bestaande knelpunt bij de Beekse Brug verlicht en daarmee fiets- en OV-gebruik stimuleert. Tegelijkertijd zijn er grote vraagtekens bij de ruimtelijke inpassing, draagvlak, kosten en implicaties voor natuurwaarden.

v. *Rondweg Beek en Donk* – Een nieuwe verbinding aan de noord-westzijde van Beek en Donk, tussen de N279 en N615, kan helpen om de leefbaarheid te verbeteren en de drukte op de N615 en de Beekse Brug te verminderen, maar is tegelijkertijd ingrijpend qua ruimtelijke inpassing, natuurwaarden en kosten.

vi. *Kruispunten rond bruggen optimaliseren* – Het optimaliseren van de inrichting van de kruispunten op diverse bruggen in Laarbeek zorgt voor een verbetering van de doorstroming en kan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers sterk verbeteren.



19. N615: Studie Het Laar – Vrijenborgsedreef

Op de N615 spelen ter hoogte van de kern Beek en Donk verschillende knelpunten. Om daar de goede keuzes en afwegingen in te maken, zijn we samen met de provincie een integrale verkenning opgestart voor het deel van de N615 tussen de aansluiting Het Laar en de Vrijenborgsedreef.

Bij dit onderzoek gaat het met name om de aansluiting(en) van de nieuwe wijk Beekse Akkers ten zuiden van de N615 en verkeersveiligheid op de bestaande aansluitingen Het Laar en de Muzenlaan. Het doel van deze integrale verkenning is om inzichtelijk te krijgen wat de effecten zijn van verschillende kruispuntvormen zoals een rotonde, voorrangskruispunt en voorrangsplein.

Op basis van deze analyses en resultaten bepalen we hoe we tot een beter en veiliger wegontwerp komen met verbeterde oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer, ook voor schoolgaand verkeer richting het Commanderij College.

20. N615: Rotonde Deense Hoek

Bij de kruising tussen de N615 en de Deense Hoek (nabij Lieshout) realiseren we een rotonde, in samenwerking met de provincie. Daarmee verbeteren we de doorstroming aanzienlijk op dit punt, waar nu bijna dagelijks vertragingen ontstaan. En belangrijker nog; de situatie wordt hiermee veel veiliger, voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer, en daarmee lossen we een belangrijk knelpunt op voor de verkeersveiligheid.

21. Lieshout: Autoluwe Heuvel

Een van de kortetermijnmaatregelen is het herinrichten van de Heuvel in Lieshout als autoluw plein. Daarmee maken we het ‘afsnijden’ van de route N615 – Provinciale Weg onaantrekkelijker, beperken we sluipverkeer in Lieshout en verbeteren we de leefbaarheid. Komend jaar voeren we een pilot uit om de impact van de afsluiting te monitoren. We kijken daarbij naar verkeerscijfers en de beleving van de omgeving. Op basis van de ervaringen uit de pilot bepalen we hoe we de definitieve inrichting vorm gaan geven. Ook de eerdergenoemde aanpassingen bij de kruising Deense Hoek – N615 dragen bij aan het terugdringen van het sluipverkeer in Lieshout.

22. Klokkengieterstraat – Helmondseweg

Het huidige kruispunt Klokkengieterij is op dit moment niet ‘Duurzaam Veilig’ ingericht. De fietser wordt te beperkt beschermd tegen gemotoriseerd verkeer. Ook sluit de huidige kruispuntvorm niet goed aan bij de wegcategorieën en willen we na ontwikkeling van de Klokkengieterij een goede oversteekgelegenheid creeren naar de nieuwe woonwijk. Met een afbuigende voorrang, waarbij de verkeersstroom Helmondseweg – Klokkengietersstraat voorrang heeft op verkeer uit de Dorpsstraat (zie voorlopig ontwerp hieronder), ontstaat ruimte om het kruispunt veilig in te richten en de oversteekbaarheid te verbeteren. Bovendien past deze vorm beter bij de wegcategorisering.

23. Strategie Elektrisch Rijden

Onderdeel van de mobiliteitstransitie is de overstap op elektrisch vervoer. Die overstap willen we faciliteren én stimuleren. Met de groei van het aantal elektrische auto’s en vrachtwagens neemt ook de vraag naar oplaadpunten toe. We zien nu al de vraag voor het realiseren van 200 laadpalen. Om ervoor te zorgen dat voor iedereen een passende laadoplossing beschikbaar is, gaan we aan de slag met een integrale visie op elektrisch rijden en bijbehorend plaatsingsbeleid voor laadpalen.

Daarbij kijken we niet alleen naar reguliere laadpalen voor personenauto’s, maar ook naar onderwerpen als snelladen, netbewust laden, laadoplossingen voor logistiek vervoer en kansen voor ‘smart-energy hubs’ op bedrijventerreinen.



Voorlopig ontwerp Klokkengieterstraat - Helmondseweg

24. Herinrichting wegen GOW 30/60

In onze wensbeelden hebben we een aantal wegen aangewezen die als gebiedsontsluitingsweg functioneren, maar die niet als alternatief mogen dienen voor de robuuste randen en bundelroutes. Dit zijn ook wegen waar relatief veel ongevallen gebeuren en verkeer te hard rijdt. Hier ligt een koppelkans. We kunnen met verkeersremmende maatregelen tegelijkertijd de verkeersveiligheid op deze routes bevorderen én sluipverkeer terugdringen. Op deze wegen stellen we een maximumsnelheid in van 60 km/u (buiten de bebouwde kom) of 30 km/u (binnen de bebouwde kom). Ook richten we ze in volgens de geldende richtlijnen.

Concreet gaat om de volgende wegen en acties:

a. **Bakelseweg** – De Bakelseweg kent nu deels een maximumsnelheid van 80 km/u, en deels 60 km/u. Deze weg richten we helemaal in als 60-weg, met bijpassende markering en snelheidsremmende maatregelen.
b. **Rooijseweg** – Hier geldt nu nog een maximumsnelheid van 80 km/u (buiten de bebouwde kom). Dit verlagen we naar 60 km/u. We verwijderen de asmarkering, en passen kantmarkering toe.
c. **Sonseweg** – Tussen Lieshout en Son ontbreekt een veilige fietsroute. De eerdergenoemde doorfietsroute (maatregel 12) kan hiervoor een oplossing zijn, maar als die oplossing te lang op zich laat wachten kunnen we er ook voor kiezen om de Sonseweg aan te passen. Met bredere fietsstroken (in rood) bieden we fietsers een betere en veiligere plaats. Met aanvullende, snelheidsremmende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer en aanpassingen aan de kruising met Broek vergroten we de fietsveiligheid.
d. **Mariastraat** – De Mariastraat in Mariahout is deels 30 km/u en deels 50 km/u. Het deel tussen de Wilhelminastraat en de Veghelsedijk richten we helemaal als 30-weg in, met bijpassende snelheidsremmende maatregelen.
e. **Veghelsedijk** – De Veghelsedijk heeft dankzij het vrijliggende fietspad de uitstraling van een voorrangsweg. Toch zijn de kruisingen gelijkwaardig, waardoor de voorrangssituatie onduidelijk is wanneer fietsers en auto's de kruising tegelijk naderen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen, maken we van de Veghelsedijk een voorrangsweg (voor gemotoriseerd verkeer én fietsers) en passen we snelheidsremmende maatregelen toe.
f. **Peeleindseweg/Lekerstraat** – Op de Peeleindseweg en Lekerstraat speelt een vergelijkbare problematiek als op de hierboven genoemde Veghelsedijk. Ook in dit geval kiezen we ervoor om van de Peeleindseweg en Lekerstraat een voorrangsweg te maken en snelheidsremmende maatregelen toe te passen, om de veiligheid en doorstroming voor fietsverkeer te verbeteren. Hierbij wordt ook gekeken naar overstekende dassen in de Lekerstraat.

25. Peeleindseweg – N272

Gezien de toename van autoverkeer op de N272 wordt deze weg naar verwachting in 2030 opnieuw ingericht door de provincie. Bij het huidige voorrangskruispunt op de Peeleindseweg wordt dan een intelligent verkeerslicht (iVRI) gerealiseerd, om de doorstroming en veiligheid bij deze kruising te verbeteren.



Huidige situatie kruising Peeleindseweg - N272

26. Kapelstraat

Op de Kapelstraat ervaren omwonenden overlast van zware voertuigen. In onze visie hebben we toegelicht beperkingen voor zwaar verkeer in te kunnen stellen wanneer een goed en realistisch alternatief beschikbaar is waar dit verkeer niet voor overlast zorgt. Als dat alternatief er niet is, kijken we naar mogelijkheden om wél een goed alternatief aan te bieden of de bestaande route te optimaliseren.

Voor verkeer op de Kapelstraat zien we geen realistisch alternatief. Zwaar verkeer kan immers maar op een paar plaatsen het kanaal oversteken, waarbij de route via de Kapelstraat in veel gevallen de meest logische is. Het omleiden van dit verkeer, bijvoorbeeld via de Pater de Leeuwstraat, zou een grote omrijbeweging betekenen. Dat achten we niet haalbaar of wenselijk. Het zware verkeer passeert op die route immers ook andere woningen, en hiermee zouden we het probleem slechts verplaatsen, en niet oplossen.

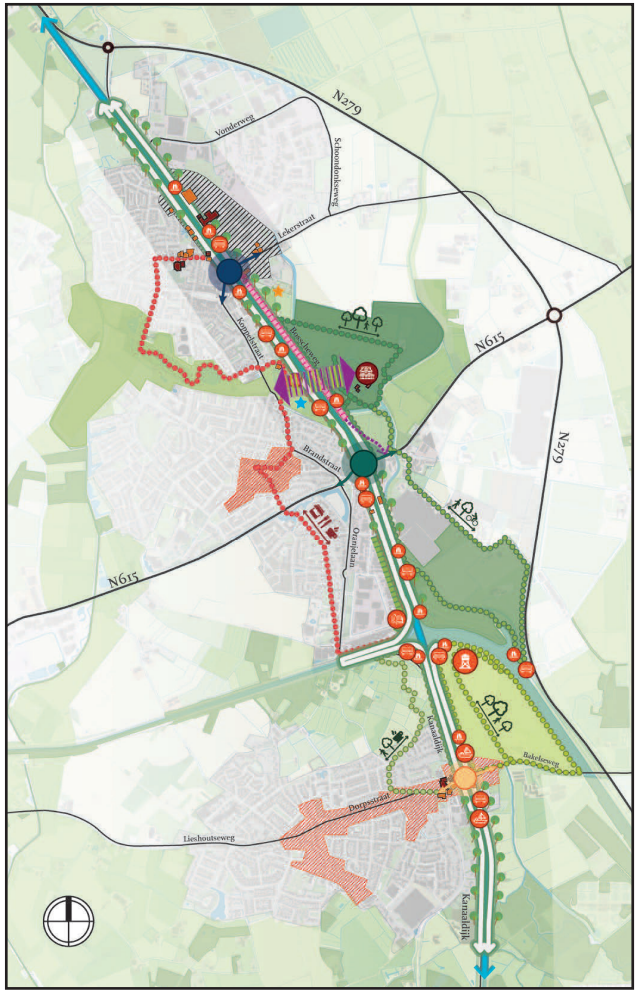
De oplossing voor deze problematiek is dus om de Kapelstraat dusdanig in te richten dat zwaar verkeer voor minder overlast zorgt. Dat betekent dat we:

- **Geluidsarme bestrating toepassen** – Met deze bestrating, die ook aan het begin van de Koppelstraat ligt, zorgen we ervoor dat het gemotoriseerde verkeer minder geluid- en trillingsoverlast veroorzaakt voor omwonenden.
- **De inrichting opnieuw beschouwen** – De huidige wegversmallingen aan het einde van de Kapelstraat zorgen juist voor overlast, in plaats van dit te beperken. Verkeer moet hier remmen en weer optrekken, wat geluidsoverlast oplevert voor omwonenden. En fietsers komen hier in de verdrukking. Daarom onderzoeken we of we dit op een andere manier kunnen vormgeven.
- **Avond- en weekendafsluiting** – We onderzoeken of we de Kapelstraat in de avonden en weekenden kunnen afsluiten voor landbouwverkeer.

27. Verblijfsvriendelijke Bosscheweg

De Bosscheweg beschouwen we nu nog als gebiedsontsluitingsweg, maar zoals eerder in de Kanaalvisie opgenomen ambiëren we een Bosscheweg die ook als (loop- en fiets)boulevard fungeert. Dit gebied kan immers een waardevolle rol spelen op het gebied van recreatie. Tegelijkertijd weten we dat de Bosscheweg nu nog een belangrijke functie heeft in het verkeernetwerk. Aanpassingen aan de verkeerscirculatie op de Bosscheweg (bijvoorbeeld instellen eenrichtingsverkeer) leiden altijd tot een groei van het (sluip)verkeer op de Koppelstraat en in het centrum van Beek en Donk; omgevingen waar we geen doorgaand verkeer wensen. Bovendien fungeert de Bosscheweg momenteel als uitwijkroute voor de N279 tijdens calamiteiten of werkzaamheden, en dat blijft voorlopig ook zo.

We onderzoeken mogelijkheden om de verkeer- en verblijfsambities te verenigen. Daarin werken we uit hoe we de Bosscheweg kunnen inrichten als fiets- en loopboulevard zonder dat dit negatieve effecten heeft op de Koppelstraat, en welke alternatieven er voor de calamiteitenroute zijn. Daarbij kijken we ook naar verwachte toekomstige aanpassingen die de N279 robuuster maken. Die ontwikkeling opent mogelijk deuren voor het afwaarderen van de Bosscheweg.



Kanaalvisie Zuid-Willemsvaart

28. Verkennen deelauto's

We gaan richting een samenleving waarin het delen van voertuigen steeds logischer wordt. Het biedt tevens een kans om het ruimtegebruik door (stilstaande) auto's terug te dringen. In vergelijkbare gebieden in Nederland zien we steeds vaker succesvolle pilots met deelauto's. Autodelen is veel goedkoper dan het bezitten van een eigen (2e of 3e) auto. Bovendien is het mogelijk om deelauto's in een coöperatieve vorm te regelen, waarmee je niet afhankelijk bent van het winstoogmerk van een commerciële aanbieder. Met de ruimte die vrijkomt, kunnen we onze inwoners meer groen en een leefbare straat teruggeven.

Daarom zoeken we naar kansen via Brainport Bereikbaar, in samenwerking met onze buurgemeenten (specifiek Gemert-Bakel, waar al langer een succesvolle proef loopt), en via bewonersgroepen zoals de dorpsraden.



Elektrische deelauto's in Laarbeek (foto van Eindhovens Dagblad)

Programma gemotoriseerd verkeer

NU (2025 - 2026)

19. N615: Studie Het Laar
20. N615: Rotonde Deense Hoek
21. Lieshout: Autoluwe Heuvel
22. Klokkengieterstraat - Helmondseweg
23. Strategie Elektrisch Rijden
24a. Bakelseweg

LATER (vanaf 2027)

18. Studie N615 en Dorpsstraat
24b. Rooijseweg
24c. Sonseweg
24d. Mariastraat
25. Herinrichting N272 - Peeleindseweg
26. Kapelstraat

MOGELIJK

24e. Veghelsedijk
24f. Peeleindseweg / Lekerstraat
27. Verblijfsvriendelijke Bosscheweg
28. Verkennen deelauto's



Contact

+31 (0) 24 420 00 65

info@studioverbinding.nl

Vondelstraat 79
6512 BD Nijmegen

Laarbeek
Waterpoort
van de Peel

STUDIO
Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT