GEMEENTE
Reusel-De Mie

Mobiliteitsplan 2026-2030
'Samen sterk voor mobiliteit

Concept 18 december 2025



ACCENT
adviseurs

projectnaam
Mobiliteitsplan Reusel-De Mierden 2026-2030

datum
18 december 2025

projectnummer
25085

opdrachtgever
Gemeente Reusel-De Mierden

Accent adviseurs
Bram Louwers
Sanne Sastra
Rick van Soest
Stijn Engels

Gemeente Reusel-De Mierden
Kerkplein 3
5541 KB Reusel
T +497 650 650
E gemeente@reuseldemierden.nl
www.reuseldemierden.nl

Voorwoord



Frank Rombouts
Wethouder financiën, economie en bereikbaarheid

Onze gemeente staat voor grote uitdagingen én kansen op het gebied van mobiliteit. Reusel-De Mierden groeit, verandert en beweegt. We willen aantrekkelijk blijven voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers, maar we willen ook dat onze dorpen leefbaar, veilig en gezond blijven. Dat vraagt om een duidelijke koers voor de manier waarop we ons verplaatsen, vandaag, morgen en in de toekomst. Mobiliteit is niet alleen praktisch, maar raakt ook aan leefkwaliteit, gezondheid, duurzaamheid en sociale samenhang.

Dit nieuwe mobiliteitsplan helpt ons daarbij. Het geeft richting om mensen, voorzieningen en bedrijven ook in de toekomst goed bereikbaar te houden en mobiliteit duurzaam en toekomstbestendig vorm te geven. Het plan sluit aan op de ambities uit de omgevingsvisie 2018 en zorgt voor samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitseffecten. Daarnaast legt het plan nadruk op regionale samenwerking, innovatieve vervoersvormen, verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame keuzes zoals fietsgebruik, deelmobiliteit en (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Met dit mobiliteitsplan bouwen we samen aan een veilige, toegankelijke en duurzame gemeente, waarbij mobiliteit past bij de schaal, identiteit en ambities van Reusel-De Mierden. Het plan biedt houvast tot en met 2030 en vormt een belangrijke leidraad voor beleid, projecten en investeringen die bijdragen aan een toekomstbestendige leefomgeving.

Namens gemeente Reusel-De Mierden,

Frank Rombouts

Inhoudsopgave

	Inleiding	**6**
	Waarom dit mobiliteitsplan?	7
	Proces	8
	Opbouw	8
A	**Kaders**	**10**
	Karakteristiek Reusel-De Mierden	12
	Relevant beleid	14
	Kerngedachten	18
	Richtinggevende kaders	19
	Reusel-De Mierden in 2025	20
	Knelpuntenkaart	24
B	**Visie**	**26**
	Visie op mobiliteit	28
C	**Beleid per thema**	**30**
	Verkeersveiligheid en gedragsverandering	32
	Voetgangers	36
	Fietsers	40
	Openbaar vervoer	46
	Mobiliteitstransitie	50
	Gemotoriseerd verkeer	52
	Landbouw- en vrachtverkeer	58
	Regionale samenwerking	62
	Bijlage 1: afkortingen en begrippenlijst	64



Inleiding

Iedere dag ervaren we de impact van mobiliteit: het bepaalt hoe we ons verplaatsen, hoe bereikbaar voorzieningen zijn en hoe leefbaar onze omgeving is. Voorliggend mobiliteitsplan van Reusel-De Mierden schetst de koers voor de periode van 2026 – 2030 met een doorkijk naar 2035 om gezamenlijk te werken aan een duurzaam, veilig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Daarmee versterken we de kwaliteit van onze leefomgeving voor huidige en toekomstige generaties.

Waarom deze mobiliteitsvisie?

Het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2018–2026 van de gemeente Reusel-De Mierden loopt binnenkort af. Dit moment biedt een uitgelezen kans om het mobiliteitsbeleid te herijken en beter af te stemmen op actuele en toekomstige ontwikkelingen. De gemeente staat tegelijkertijd voor belangrijke ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen, zoals woningbouw, vergrijzing, verduurzaming en veranderend mobiliteitsgedrag. De visie op deze thema's zijn beschreven in de omgevingsvisie 2018. De ontwikkelingen in de omgevingsvisie 2018 vragen om een modern mobiliteitsplan dat verder kijkt dan alleen naar bereikbaarheid. Voorliggend mobiliteitsplan is daarom opgesteld als onderdeel van de omgevingsvisie 2018 en beschrijft de visie en het beleid rondom verkeer en mobiliteit.

Mobiliteit is nauw verweven met de leefbaarheid, veiligheid en aantrekkingskracht van Reusel-De Mierden. Het stelt inwoners in staat actief deel te nemen aan het maatschappelijk leven, versterkt de lokale economie en het toerisme, en bevordert de sociale samenhang binnen en tussen de dorpen. De gemeente wil daarom een toekomstbestendig mobiliteitssysteem realiseren dat voor iedereen toegankelijk is, de verkeersveiligheid waarborgt en aansluit bij de kwaliteiten van het Kempisch landschap.

Om deze ambities te realiseren stelt de gemeente een nieuw mobiliteitsplan op, inclusief een uitvoeringsprogramma. Dit plan vormt de basis voor concrete beleidskeuzes en investeringen in de komende jaren. De gemeente werkt daarbij samen met Accent adviseurs om een integrale aanpak te ontwikkelen die mobiliteit verbindt met bredere ruimtelijke en maatschappelijke doelen.

Voor de duidelijkheid is een overzicht van de gebruikte begrippen en afkortingen opgenomen in bijlage 1.

Proces

Voor het mobiliteitsplan is een zorgvuldig en gestructureerd proces doorlopen, bestaande uit vier fasen: inventarisatie, visieontwikkeling, beleidsvorming en maatregeluitwerking. Door deze stapsgewijze aanpak en de nauwe samenwerking met interne en externe partners is een breed gedragen plan ontstaan. Dit plan geeft helder richting aan het mobiliteitsbeleid van vandaag én morgen.

Fase 1: Inventarisatie

Het proces begon met een inventarisatiefase, waarin zowel objectieve gegevens als de beleving van inwoners en belanghebbenden zijn meegenomen. Deze fase bestond uit de volgende onderdelen:

- een locatiestudie: analyse van infrastructuur, knelpunten en potentie;
- een ongevallen- en risicoanalyse: inzicht in verkeersveiligheid;
- een beleidsanalyse: analyse van bestaand beleid op lokaal, regionaal en provinciaal niveau;
- een participatietraject: gesprekken met diverse stakeholders over hun wensen, zorgen en prioriteiten omtrent mobiliteit in de gemeente en een enquête.

Door deze combinatie van bronnen is een duidelijk beeld ontstaan van de huidige situatie en van de locaties binnen de gemeente waar kansen liggen of knelpunten spelen. Daarnaast biedt deze fase inzicht in de ontwikkelingen die de komende jaren op ons afkomen en waarmee bij toekomstige keuzes rekening moet worden gehouden.

Fase 2: Visieontwikkeling

Op basis van de inventarisatie is een visie ontwikkeld die de koers voor de komende jaren bepaalt. Verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en slimme mobiliteit vormen de kern van deze visie. Voor Reusel-De Mierden betekent dit een mobiliteitssysteem dat de mens centraal stelt en flexibel inspeelt op toekomstige kansen en uitdagingen.

Fase 3: Beleidsvorming

Op basis van de visie zijn vervolgens beleidslijnen en strategische keuzes geformuleerd. Hiermee worden keuzes concreet gemaakt en wordt de samenhang tussen verkeersnetwerken, ruimtelijke ontwikkelingen, voorzieningen en verschillende vormen van mobiliteit duidelijk zichtbaar.

Fase 4: Maatregeluitwerking

De laatste fase bestaat uit het uitwerken van het beleid naar concrete maatregelen. Deze maatregelen geven invulling aan de beleidsdoelstellingen en vormen de basis voor de uitvoeringsagenda. Denk hierbij aan:

- Fysieke ingrepen in de infrastructuur;
- Stimuleren van duurzaam vervoer;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Versterken van de regionale bereikbaarheid;
- Gedragsverandering.

Participatietraject

Een breed gedragen mobiliteitsvisie is alleen mogelijk door intensieve betrokkenheid van de gemeenschap. Inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden hebben tijdens een uitgebreid participatietraject hun wensen, zorgen en prioriteiten gedeeld:

- Stakeholders, waaronder beleidsmedewerkers, externe experts, buurgemeenten, regio en provincie, leverden gedurende het proces informatie en advies.
- Een enquête onder inwoners en ondernemers leverden 475 reacties op, die waardevolle inzichten gaven in de behoefte op het gebied van mobiliteit.
- De gemeenteraad werd betrokken om de richting van het mobiliteitsplan te bepalen.

Opbouw

Voorliggend mobiliteitsplan bestaat uit vier samenhangende delen. In deel A worden de kaders geschetst: de karakteristiek van Reusel-De Mierden, de kernpunten van het mobiliteitsplan en de huidige mobiliteitssituatie, gebaseerd op een bureaustudie en het participatietraject. Deel B behandelt de visie op mobiliteit en de doorvertaling daarvan in dit plan. Deel C werkt de visie per modaliteit en thema uit. Per thema is de visie beschreven, die vervolgens is uitgewerkt in beleid en beleidskeuzes. In deel D volgt de uitwerking van maatregelen die nodig zijn om de visie en het beleid te realiseren.

Fase 1. Inventarisatie

Beleid Openbare Ruimte en het Coalitieprogramma

Vigerende beleid en projecten verkeer

Bureaustudie (landelijk, provinciaal en regionaal beleid)

Participatietraject

Resultaat: Feitelijke en objectieve beschrijving van de huidige situatie

↓

Fase 2. Mobiliteitsvisie

- Beleidsdoelen binnen relevante modaliteiten
- Beleidsdoelen verkeersveiligheid
- Rekening houdend met trends (2040)

Integraal, infrastructuur en mensgirechte beleidsdoelen

↓

Fase 3. Beleid in modules (met netwerken vervoerswijzen)

Richting voor maatregelen met betrekking tot onderstaande thema's

1. verkeersveiligheid en gedrag
2. voetgangers
3. fietsers
4. openbaar vervoer
5. mobiliteitstransitie
6. gemotoriseerd verkeer
7. landbouw- en vrachtverkeer
8. regionale samenwerking

Relevante raakvlakken

1. klimaat(-adaptief)
2. duurzaamheid
3. inclusie
4. ruimtelijke ontwikkelingen
5. werkgelegenheid
6. parkeerbeleid

↓

Fase 4. Integraal Maatregelenpakket

Uitvoeringsagenda

Projecten incl. kaartmateriaal

Planning afgesteld op geplande projecten

Maatregelen op mobiliteit en verkeersveiligheid



DEEL A

GEMEENTE
Reusel-De Mierden



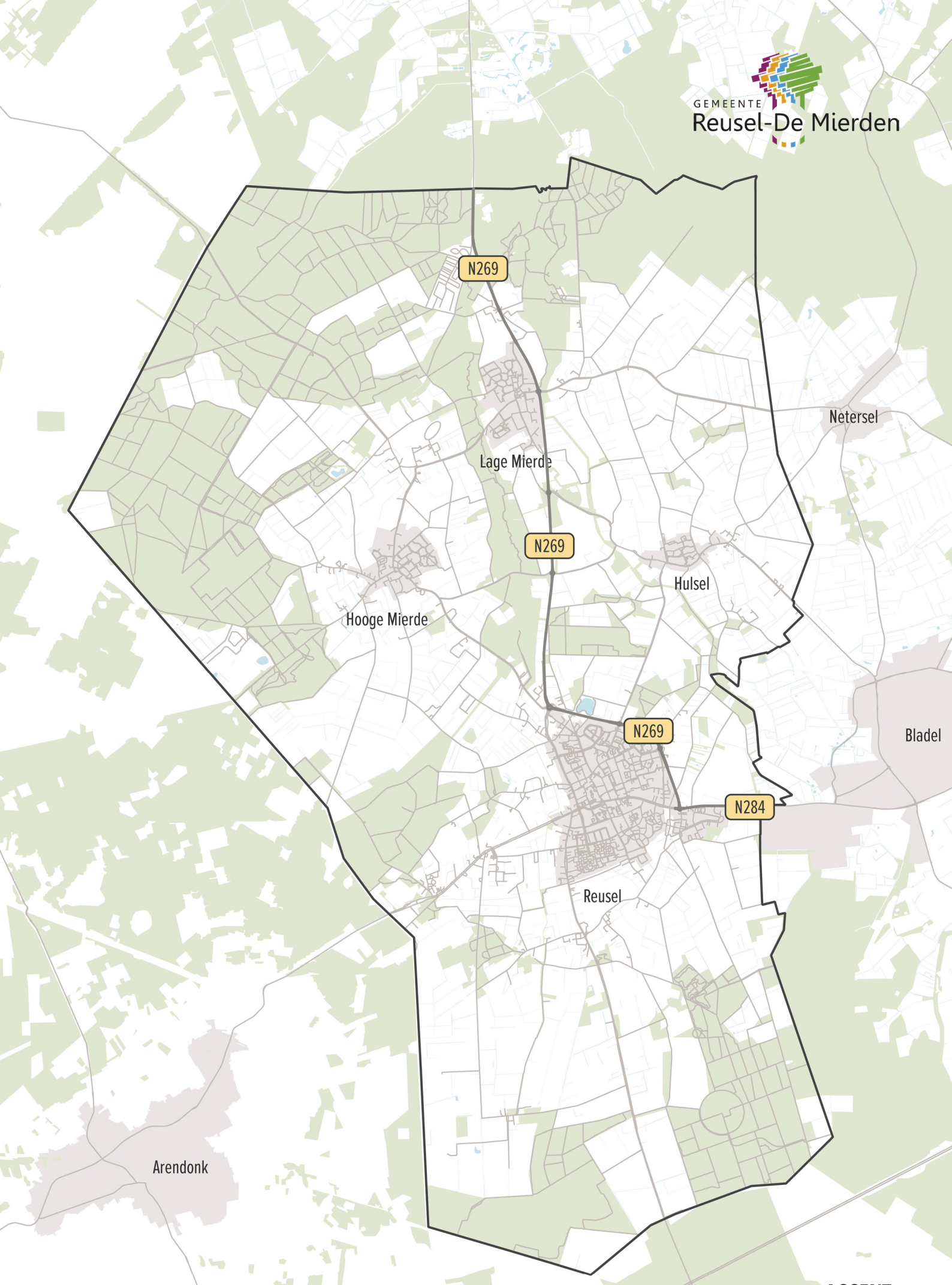
KADERS

Karakteristiek Reusel-De Mierden

Reusel-De Mierden is een groene, landelijke gemeente met een dorps karakter, gelegen in het hart van de Brabantse Kempen en grenzend aan België. De gemeente bestaat uit vier dorpen: Reusel, Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde. Het gebied wordt gekenmerkt door een uitgestrekt landschap met een mix van bossen, natuurgebieden, akkers en weilanden tussen de kernen. Dit landschap vormt niet alleen een groene verbinding tussen de dorpen, maar maakt de gemeente ook aantrekkelijk voor recreatie en toerisme. Over het algemeen ervaren inwoners en bezoekers de gemeente als een prettige en groene gemeente. Dit draagt bij een aan het gevoel van ruimte en een hoge woonkwaliteit.

Hoewel Reusel-De Mierden een uitgesproken landelijke uitstraling heeft, is het sterk verbonden met een bredere regio. Reusel-De Mierden is onderdeel van de Metropoolregio Eindhoven. De belangrijkste hoofdverkeersaders zijn de N284 die via Bladel en Hapert aansluit op de A67 richting Eindhoven. Daarnaast kent Reusel-De Mierden een sterke oriëntatie op Tilburg, via de N269 die door gemeente Hilvarenbeek een verbinding naar Tilburg is. Via de Turnhoutseweg is Reusel-De Mierden verbonden met het Belgische Arendonk.

De combinatie van recreatief verkeer en regionale verbindingen leidt tot een gevarieerd gebruik van de infrastructuur. Tegelijkertijd zorgen vergrijzing, verduurzaming en regionale groei voor toenemende knelpunten in het huidige mobiliteitsnetwerk van de gemeente.


GEMEENTE
Reusel-De Mierden
N269
N269
N269
N284
Lage Mierde
Hooge Mierde
Hulsel
Netersel
Bladel
Reusel
Arendonk

Relevant beleid

Voorliggend mobiliteitsplan is geen losstaand beleidsstuk maar sluit aan op relevant beleid van hogere overheden en andere gemeentelijke beleidsplannen. De belangrijkste kaders zijn hieronder samengevat.

Landelijk en provinciaal beleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

De rijksoverheid zet in op extra stimulans voor verbetering van de verkeersveiligheid door risico's op verkeersonveiligheid op voorhand terug te dringen en indien verkeersongevallen plaatsvinden de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Het doel is om het aantal verkeersslachtoffers fors te verminderen, met als eindambitie nul verkeersslachtoffers.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het MIRT is het nationale programma waarmee de Rijksoverheid, samen met provincies, gemeenten en waterschappen, investeert in de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Voor Zuid-Nederland zijn zes opgaven vastgesteld: bereikbaarheid voor stad en dorp, stevig verbeteren van brede welvaart, benutten kansen grensoverschrijdend vervoer, multimodale goederenaanpak, kwaliteitsopgave spoor en BRT/HOV en een brede aanpak voor de autobereikbaarheid van het hoofdnetwerk.

Beleidskader mobiliteit koers 2030 provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant stelt dat er vijf ontwikkelingen spelen waarmee rekening moet worden gehouden voor een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk: verstedelijking en krimp, verduurzaming, economische ontwikkelingen, technologische ontwikkelingen en digitalisering en de netwerksamenleving. Deze ontwikkelingen vragen om een integrale aanpak waarbij ingezet wordt op: het afvlakken van de piekbelasting van het wegennet, structurele gedragsverandering, beter ingerichte openbare ruimte voor voetganger en fiets en meer bewegingsvrijheid en keuzevrijheid binnen het mobiliteitssysteem.

Regionaal beleid

MMA Zuid-Nederland

De Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland vormt het gezamenlijke beleidskader van het Rijk, de provincies Noord-Brabant en Limburg, en de regionale samenwerkingsverbanden voor de ontwikkeling van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De MMA richt zich op een multimodale benadering van mobiliteit via weg, spoor, water, openbaar vervoer en de fiets, en verbindt deze met ruimtelijke en economische ontwikkelingen in Zuid-Nederland. Het doel is om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de regio te verbeteren en tegelijkertijd de verstedelijkings- en logistieke opgaven duurzaam te ondersteunen. De MMA schetst de visie tot 2040 en vormt het overkoepelende kader waarbinnen regionale en lokale mobiliteitsprogramma's verder worden uitgewerkt.

Regionale mobiliteitsvisie MRE 2040

Met de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040 werken de 21 gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven actief samen aan een duurzaam, bereikbaar en leefbaar mobiliteitssysteem. De regio speelt in op de groei van inwoners en banen door auto-afhankelijk te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren, zoals fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer. De visie verbindt mobiliteit met ruimtelijke ontwikkeling, zodat mensen zich slimmer, schoner en gemakkelijker kunnen verplaatsen. Zo zet de MRE-regio gericht stappen om bereikbaarheid te verbeteren, de leefomgeving te versterken en iedereen gelijke toegang tot mobiliteit te bieden.

MMMP

Het MMMP biedt voor de Metropool Regio Eindhoven een pakket aan (infrastructurele) maatregelen en flankerend beleid om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, en daarmee toename in reisbewegingen te faciliteren om zo de regio bereikbaar en leefbaar te houden. Voor de gemeente Reusel-De Mierden zijn de maatregelen voor de A67-West corridor relevant. Voor deze corridor ligt de focus in eerste instantie op de modaliteiten fiets en OV zoals uitbreiding van de snelfietsroute F67 en onderzoek naar een directe fietsroute van de dorpen in de Kempen naar BIC Noord en Eindhoven Airport. Er is een onderzoek naar het doortrekken van de HOV4 verbinding (snelle busverbinding) naar de Kempen uitgevoerd. Daarnaast staat een onderzoek naar een extra ontsluiting op de A67 in het MMMP.

Ontwikkelstrategie De Kempen 2024 – 2040

De Ontwikkelstrategie De Kempen 2024–2040 vormt de gezamenlijk strategische koers voor de toekomst van de regio. Onder het motto “Samen op eigen wijze vorm geven” richt de strategie zich op het begeleiden van de verwachte bevolkingsgroei en het versterken van de brede welvaart. De Brainportregio maakt een economische schaalsprong door. Ook in De Kempen leidt dit tot extra vraag in woningen, bedrijventerreinen en mobiliteitsoplossingen. Het doel is om deze groei zorgvuldig en passend bij de identiteit van de regio te laten verlopen. Voor Reusel-De Mierden staan behoud van de eigen identiteit en bereikbaarheid centraal, gecombineerd met het inspelen op de noodzakelijke groei. De ambitie voor Reusel-De Mierden is minimaal 950 tot maximaal 1.500 woningen in 2040.

Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Reusel-De Mierden 2018

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie 2018 is gezamenlijk, grenzeloos en groen. Op het gebied van mobiliteit zijn een aantal keuzes afkomstig uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) relevant voor de omgevingsvisie 2018: permante verkeerseducatie, verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte zodat ontmoeting en beweging gestimuleerd worden, vervolmaken van het fietsnetwerk, gebruik maken wegencategorisering en afwaarderen Wilhelminalaan, weren van vracht- en landbouwverkeer in de kernen, aandacht voor verkeersveiligheid fietsers op routes waar zwaar verkeer en fietsers de rijbaan delen, Reusel neerzetten als openbaar vervoersknooppunt naar Eindhoven, Tilburg en Turnhout en reguleren van parkeren in centrum van Reusel.

Beleidsplan openbare verlichting 2018 – 2030

Het doel van het beleidsplan voor openbare verlichting is 'het realiseren en in stand houden van een duurzame en betrouwbare openbare verlichting, waarbij de burger zich veilig voelt in het openbaar gebied'. Weggebruikers moeten zich, ook tijdens de donkere periode, veilig kunnen verplaatsen over de weg van A naar B. Tegelijk moeten mensen zich veilig (en met een veilig en prettig gevoel) kunnen begeven in de openbare ruimte in de avonduren. In het kader van duurzaamheid wordt in het buitengebied gedacht aan dynamische verlichting.

Wegenbeleidsplan

Een goed functionerend wegennet is cruciaal voor een goede bereikbaarheid en leefkwaliteit van de gemeente. Het in stand houden van een kwalitatief goed wegennet met verantwoord wegebeheer is dan ook uiterst belangrijk. Reusel-De Mierden hanteert hiervoor in lijn met de wettelijke verplichtingen een doelmatige kwaliteitsnorm voor het wegbeheer met de juiste balans in kwaliteit en kosten.

Beleidsplan gladheidbestrijding 2018 – 2028

Verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid dienen altijd op een goed en acceptabel peil blijven, ook gedurende winterse gladheid. Gladheidsbestrijding is dus een noodzakelijke activiteit. In Reusel-De Mierden wordt altijd preventief gestrooid. De primaire route bestaat uit de gebiedsontsluitingswegen, verbindingswegen tussen kernen en buurgemeenten, busroutes, erftoegangswegen type 1, industrieterreinen en winkelcentra en het fietsnetwerk. Hierbij is er aandacht voor de volgende openbare ruimten: scholen, zorginstellingen, sportcomplexen en sporthallen, huisartsenpraktijk en gemeenschapshuizen. Trottoirs en overige verkeersroutes worden in principe niet door de gemeente gestrooid.

Beleidsplan openbaar groen 2022 – 2031

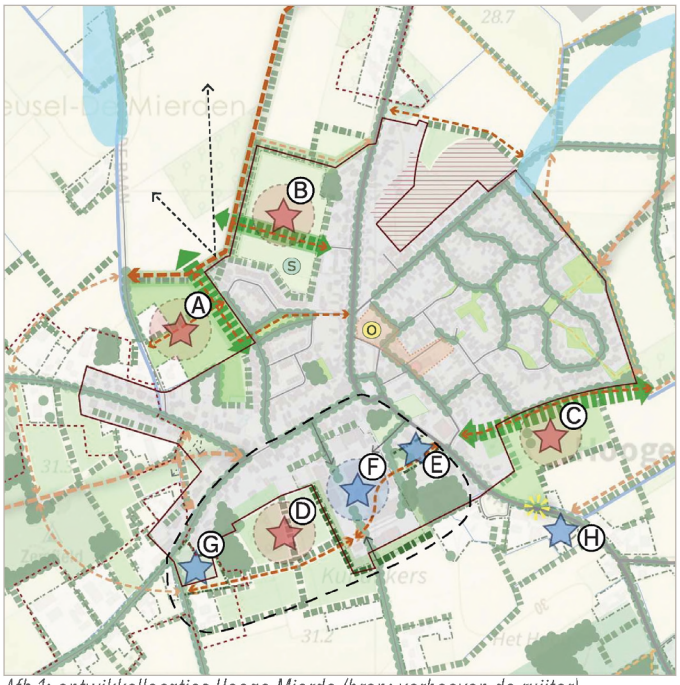
Groen is onmisbaar bij een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. De gemeente zet in op het behouden en versterken van een robuust groen raamwerk. Dit raamwerk moet de verschillende groengebieden onderling verbinden, bijdragen aan de identiteit van de dorpen en landschappen, en tegelijkertijd functionele waarden vervullen, zoals verkoeling tijdens hitteperiodes en opvang van regenwater. Daarbij is het 'Kempisch concept' leidend: een karakteristieke, verzorgde inrichting met hagen, laanbeplantingen en streekeigen soorten, gericht op een rustige, samenhangende uitstraling.

Inclusie agenda Reusel-De Mierden 2024 – 2028

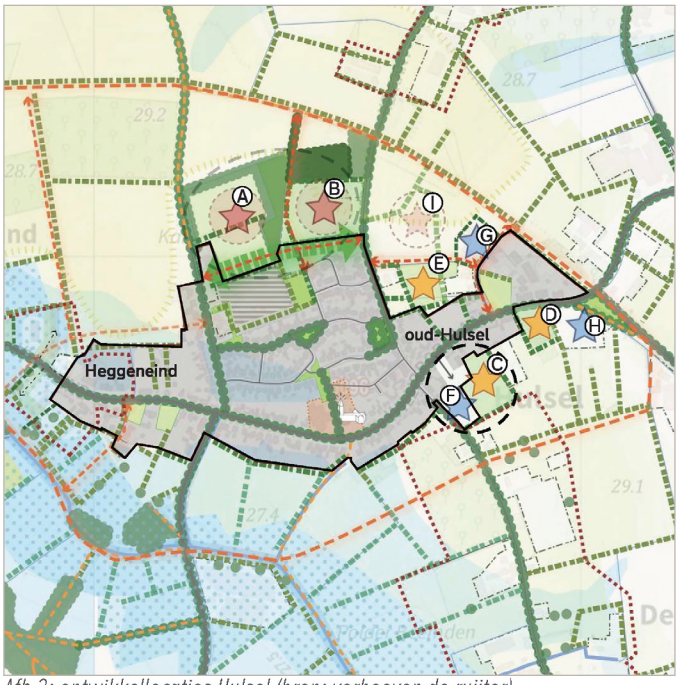
Iedereen hoort erbij, iedereen doet ertoe en iedereen moet mee kunnen doen naar eigen wens en vermogen. Door samen te werken met inwoners, ondernemers en organisaties wordt gewerkt aan de leefbaarheid en bloei van alle kernen. Voor iedereen moeten openbare gebouwen, de openbare ruimte en voetpaden fysiek toegankelijk zijn.

Dorpsrandenvisie

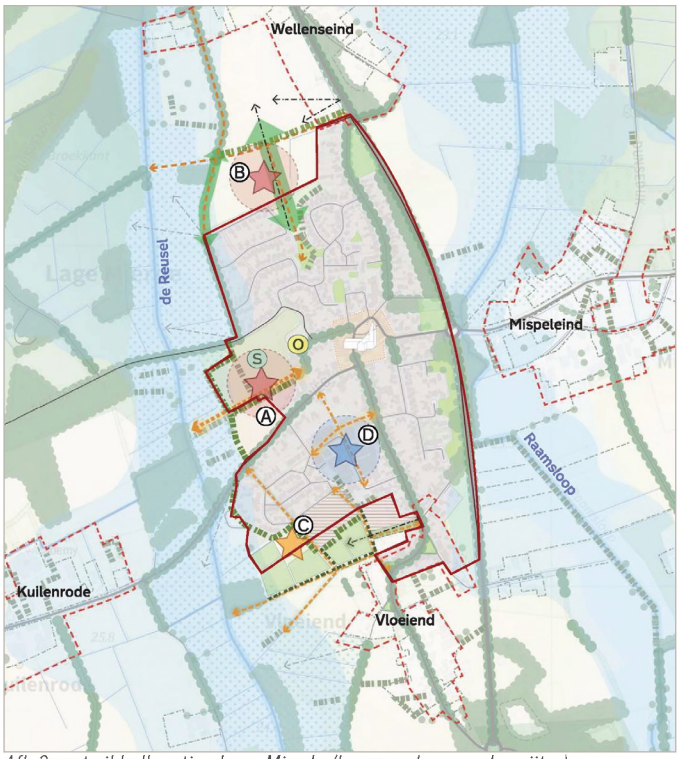
Voor de woningbouwambitie uit de Ontwikkelstrategie De Kempen 2024 – 2040 dient Reusel-De Mierden 950 tot 1.500 woningen te realiseren in 2040. De gemeente Reusel-De Mierden heeft daarom een onderzoek laten uitvoeren waar deze opgave kan landen. In het onderzoek is rekening gehouden met landschappelijke waarden rond de kernen. De zoekgebieden die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen zijn weergegeven in de figuur.



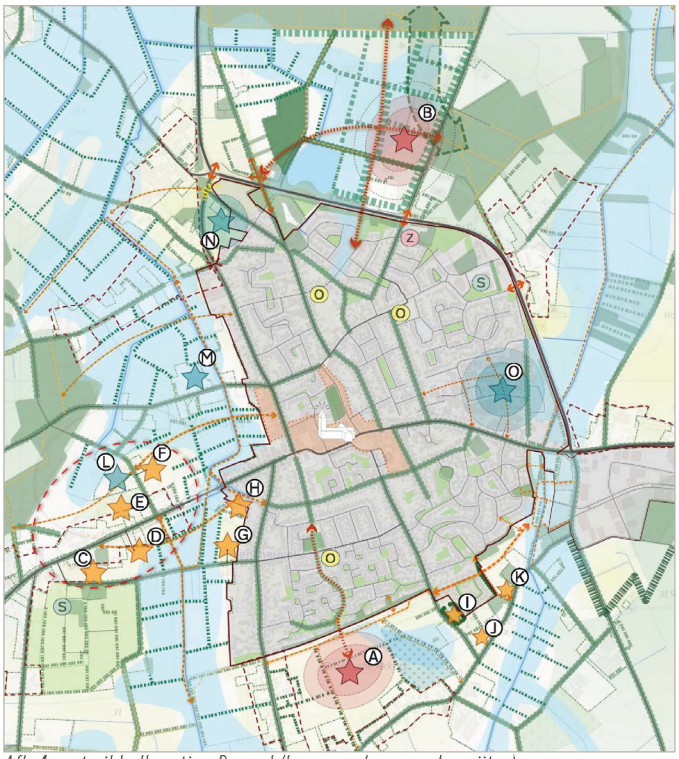
Afb 1: ontwikkellocaties Hooge Mierde (bron: verhoeven de ruijter)



Afb 2: ontwikkellocaties Hulsel (bron: verhoeven de ruijter)



Afb 3: ontwikkellocaties Lage Mierde (bron: verhoeven de ruijter)



Afb 4: ontwikkellocaties Reusel (bron: verhoeven de ruijter)

Legenda

- Zoekgebied grootschalige woningbouwlocatie
- Zoekgebied enkel mogelijk na ontwikkeling andere locatie
- Kleinschalige woningbouwlocatie
- Transformatie van een bedrijfserf

Kerngedachten

Mobiliteit gaat over meer dan verplaatsen van A naar B. Het beïnvloedt hoe we onze leefomgeving ervaren, hoe veilig we ons voelen op straat en hoe toegankelijk onze dorpen zijn. In een gemeente als Reusel-De Mierden, met diverse gebruikers in een landelijke omgeving, speelt mobiliteit een sleutelrol in het dagelijks leven.

Door de regionale schaalsprong van de MRE-regio, nemen werkgelegenheid en woningbouw toe. Daarmee neemt ook de mobiliteitsvraag toe, terwijl het netwerk zijn maximale capaciteit nadert. We staan dus voor de uitdaging om mobiliteit toekomstbestendig te maken. Hoewel de auto voorlopig een belangrijke rol in onze gemeente heeft, is het gezien de beperkte openbare ruimte niet mogelijk de infrastructuur te blijven uitbreiden. Dit vraagt daarom om een verandering in ons gedrag en de inrichting van onze infrastructuur. We gaan daarbij uit van de volgende drie kerngedachten:

Goed bereikbaar

Bereikbaarheid gaat over de mate waarin mensen hun gewenste bestemmingen binnen een redelijke reistijd kunnen bereiken. Het is een basisvoorwaarde om te wonen, werken en deel te nemen aan de samenleving. Bereikbaarheid draait daarom niet alleen om snelheid of capaciteit van het wegennet, maar ook om toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid. Het gaat erom dat iedereen zich, nu en in de toekomst, gemakkelijk en veilig kan verplaatsen.

Groen, gezond en leefbaar

Reusel-De Mierden heeft een groen en landelijk karakter dat het tot een aantrekkelijke plek maakt om te wonen, te werken en te recreëren. Dit karakter willen we behouden én versterken. Mobiliteit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van onze gemeente. In het toekomstige mobiliteitsnetwerk wordt daarom gezocht naar een zorgvuldige balans tussen goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het behoud van het groene, landelijke karakter. Dit betekent bijvoorbeeld meer ruimte om te wandelen en te fietsen.

Veilig onderweg

Veiligheid is een randvoorwaarde voor elk mobiliteitssysteem. Iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen, met speciale aandacht voor kwetsbare weggebruikers zoals kinderen, ouderen en fietsers. Door de vergrijzing neemt deze groep toe, waardoor de risico's in het verkeer groter worden. Het streven is een verkeerssysteem waarin het aantal ongevallen zoveel mogelijk wordt teruggedrongen.

Richtinggevende kaders

Het mobiliteitsplan is geen alleenstaand plan. Als gemeente sluiten we aan bij huidige beleidslijnen op nationaal, provinciaal en regionaal niveau. Deze kaders zorgen voor samenhang tussen maatregelen binnen de gemeente en de brede maatschappelijke opgaven.

Risicogestuurde benadering

We sluiten aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), dat inzet op een risicogestuurde aanpak. Zo kunnen verkeersrisico's beter worden voorkomen, met bijzondere aandacht voor kwetsbare groepen zoals jongeren, ouderen en onervaren weggebruikers.

Daarnaast volgen we de principes van Duurzaam Veilig Wegverkeer, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid door wegen zó in te richten dat ernstige ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen. Wegen worden zo ontworpen dat gebruikers direct begrijpen wat er van hen wordt verwacht, verkeersstromen duidelijk gescheiden zijn en de omgeving veilig gedrag ondersteunt.

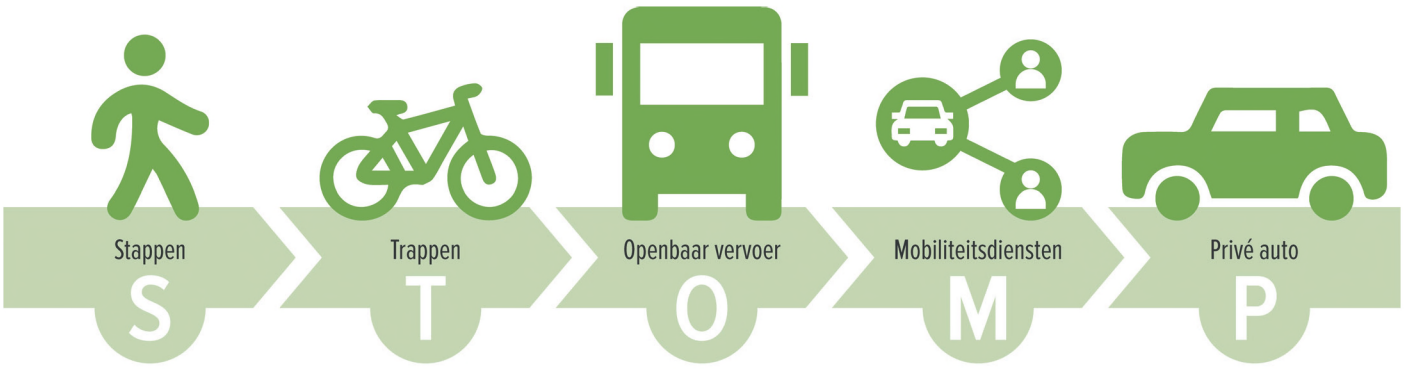
Inzet op mobiliteitstransitie

De provincie stimuleert een mobiliteitstransitie waarin duurzaamheid, gezondheid en efficiënt ruimtegebruik centraal staan. Hoewel de auto een rol blijft spelen, krijgen duurzame vervoersvormen – zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit – een meer prominente positie. Dit sluit aan bij de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040, waarin bereikbaarheid, duurzame vervoerswijzen en veilige infrastructuur, ook voor kleinere kernen, leidend zijn.

Bij het (her)inrichten van wegen en het ontwerpen van nieuwe wijken hanteren we het STOMP-principe, waarbij duurzame vormen van mobiliteit prioriteit krijgen. Waar mobiliteitsbeleid traditioneel de auto als uitgangspunt nam en pas daarna ruimte bood aan voetgangers en fietsers, draait STOMP deze volgorde om. Zo krijgen langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers een ruimere en prominentere positie in het straatbeeld. De mens staat hierbij steeds centraal. STOMP staat voor:

- Stappen
- Trappen (fietsen)
- Openbaar vervoer
- Mobility as a service (mobiliteitsdiensten)
- Particuliere auto

Ook binnen de gemeente Reusel-De Mierden speelt het STOMP-principe een belangrijke rol. Om de bereikbaarheid op de lange termijn te waarborgen, richten we ons op verplaatsingen die minder impact hebben op de leefomgeving en aansluiten bij de toekomstige mobiliteitsbehoeften in onze regio. Voor kortere afstanden geven we daarom de voorkeur aan lopen en fietsen. Vanwege het landelijke karakter van onze gemeente blijven we voor langere afstanden deels afhankelijk van de auto. Toch willen we het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op deze afstanden verder stimuleren. Waar mogelijk versterken we dit met slimme mobiliteitsdiensten en de ontwikkeling van mobiliteitshubs.



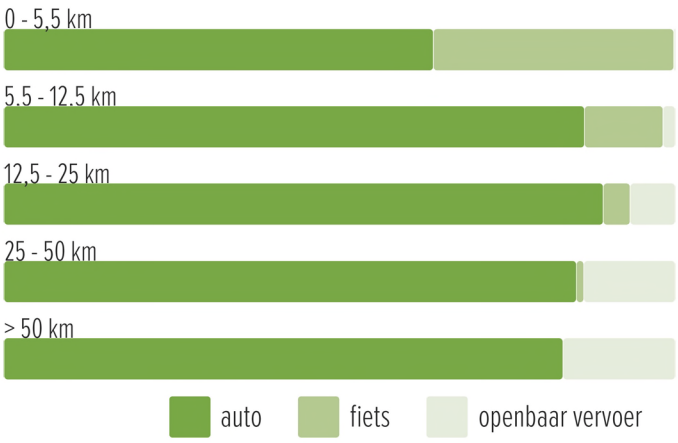
Reusel-De Mierden in 2025

Op basis van een grondige analyse van verkeers- en ongevallendata, risicogestuurde data én een intensief participatietraject, schetsen we een helder beeld van Reusel-De Mierden in de huidige situatie.

Op deze manier ontstaat er een duidelijk vertrekpunt voor de verdere keuzes die in dit mobiliteitsplan worden gemaakt.

Gebruik van verschillende vervoersmiddelen

Om een goed beeld te krijgen over het gebruik van vervoersmiddelen in Reusel-De Mierden, is het belangrijk om te kijken naar de verdeling van vervoersmiddelen over verschillende reisafstanden. De modal split uit het BBMA laat de verdeling in het gebruik zien tussen de personenauto, de fiets en het openbaar vervoer.



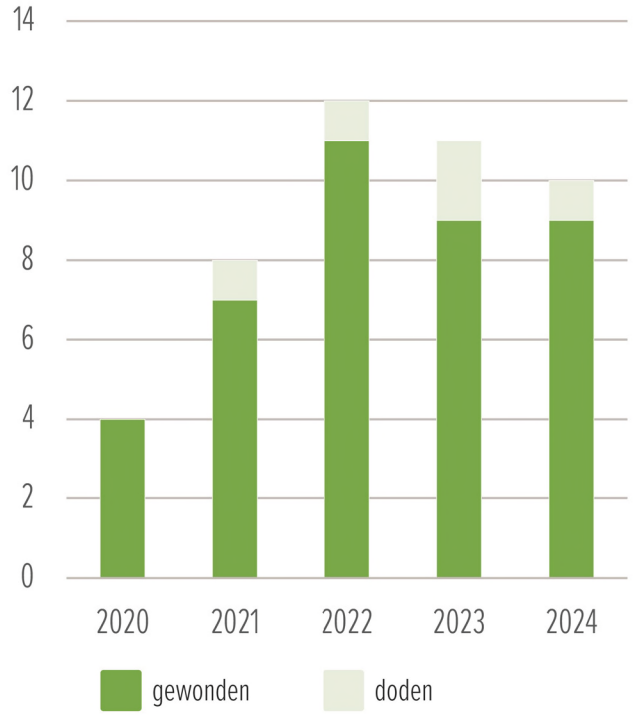
Grafiek 1: gebruik vervoersmiddelen Reusel-De Mierden (bron: BBMA)

Verkeersveiligheid

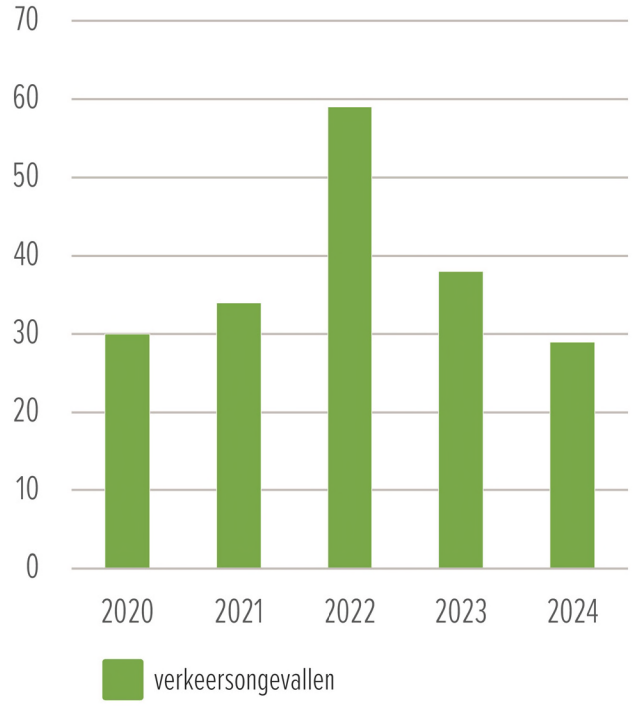
Verkeersveiligheid komt uit de participatie als de belangrijkste kerngedachte voor de inwoners van Reusel-De Mierden. Uit de verkeersveiligheidsrapportage van BLIQ halen we de bestaande verkeersongevallencijfers en is er met behulp van een CROSS-methode onderzocht wat risicovolle trajecten en kruispunten zijn, deze zijn als knelpunten meegenomen in dit plan. Het aantal verkeersslachtoffers is de afgelopen vijf jaar redelijk gelijk gebleven. Landelijk was jarenlang een dalende trend in de hoeveelheid verkeersslachtoffers te zien. Dit is in de afgelopen jaren, zoals ook in Reusel-De Mierden, komen te stagneren.

Op nationaal niveau is de ambitie om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk wordt ingezet op een risicogestuurde en proactieve aanpak om het aantal verkeersslachtoffers structureel te verlagen. Reusel-De Mierden sluit zich bij deze aanpak aan. Daarbij gaat bijzondere aandacht uit naar kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en onervaren verkeersdeelnemers.

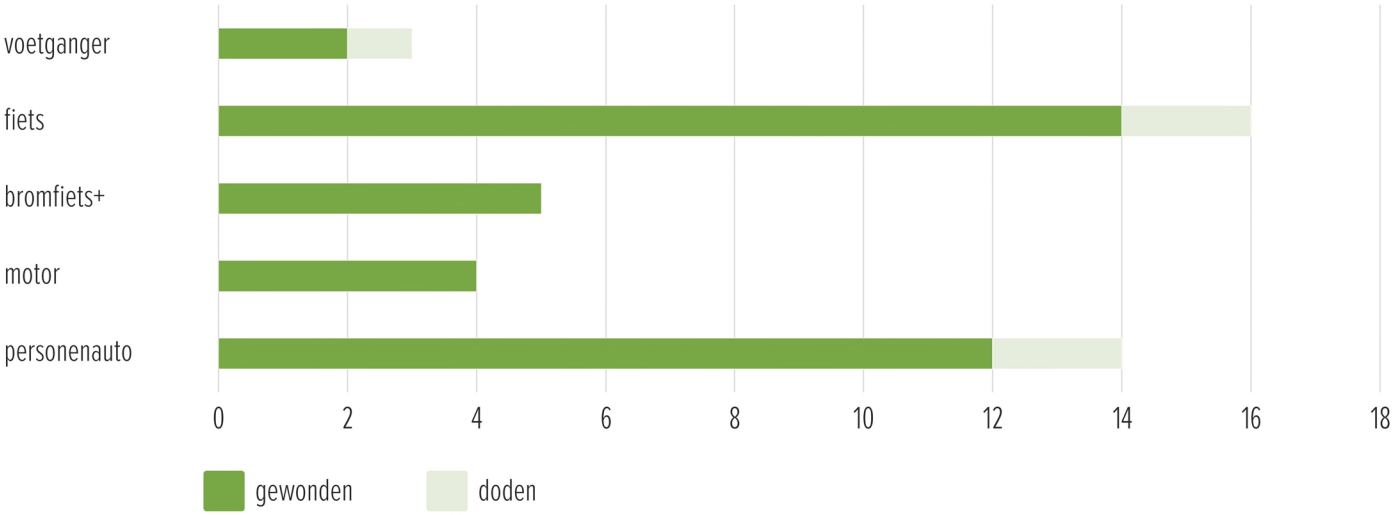
Bij ruim 90 procent van de verkeersongevallen speelt menselijk gedrag een grote rol. Vaak gaat het om te hard rijden, afleiding, te weinig aandacht voor fietsers of voetgangers en onvoorzichtig rijgedrag. Daarom is het niet alleen van belang om wegen veilig en herkenbaar in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig Wegverkeer, maar ook om te investeren in educatie, bewustwording en handhaving. Door infrastructuur en gedrag hand in hand te laten gaan, werken we samen aan een veilige verkeersomgeving en het realiseren van het uiteindelijke doel: nul verkeersslachtoffers.



Grafiek 2: aantal verkeersgewonden en -doden in de afgelopen vijf jaar (bron: BLIQ rapportage Reusel-De Mierden 2020-2024)



Grafiek 3: aantal verkeersongevallen in de afgelopen vijf jaar (bron: BLIQ rapportage Reusel-De Mierden 2020-2024)



Grafiek 4: aantal verkeersgewonden en -doden per modaliteit (bron: BLIQ rapportage Reusel-De Mierden 2020-2024)



72% van de inwoners geven aan dat zij vaker de fiets willen pakken in plaats van de auto wanneer er goede doorfietsroutes zijn naar omliggende dorpen en steden



60% van de inwoners is voorstander om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom overal aan te passen naar 30 km/uur

Voetgangers

Vooral binnen de kernen wordt er gelopen. Bewoners signaleren echter verschillende tekortkomingen die het lopen minder aantrekkelijk maken. De kwaliteit van voetpaden laat op meerdere plekken te wensen over. Met name in de kleinere kernen is sprake van wortelopdruk, smalle trottoirs en het ontbreken van natuurlijke geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking. Hierdoor zijn sommige voetpaden slecht toegankelijk, in het bijzonder voor mensen met een beperking en ouders met kinderwagens. Dit bemoeilijkt het bereiken van dagelijkse bestemmingen. In combinatie met hardrijdend verkeer heeft dit ook een negatieve invloed op de leefbaarheid.

Ook de oversteekbaarheid vormt een belangrijk aandachtspunt. Diverse oversteeklocaties – zoals aan de Wilhelminalaan in Reusel en nabij schoolomgevingen – worden als onveilig ervaren. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar belemmert ook de bereikbaarheid voor voetgangers.

Fietsverkeer

De meeste fietsritten in Reusel-De Mierden vinden plaats binnen of tussen de dorpen. Mensen gebruiken de fiets vooral om naar hun werk, sport of recreatie te gaan. Fietsers zijn echter kwetsbaar in het verkeer. In de gemeente is ruim een derde van alle verkeersslachtoffers een fietser, terwijl fietsers maar bij een klein deel van de ongelukken betrokken zijn. Dat laat zien dat de gevolgen voor fietsers vaak ernstiger zijn dan voor andere weggebruikers.

De veiligheid van fietsers staat vooral onder druk op wegen waar ze de rijbaan moeten delen met auto's of landbouwverkeer. Losliggende tegels, oneffenheden in het wegdek en slechte verlichting maken het fietsen minder prettig en soms zelfs gevaarlijk. Ook ontbreken op sommige drukke wegen, zoals de Weijereind en de Sleutelstraat, vrijliggende fietspaden. Daarnaast zijn veel fietspaden te smal, waardoor het lastig is om elkaar te passeren met bijvoorbeeld een bakfiets, duofiets of driewieler. Bewoners zijn daarentegen positief over de fietsstraat aan de Kruisstraat en Lensheuvel, waar de snelheid is verlaagd naar 30 km per uur en auto's te gast zijn.

Langs de randweg N269 bij Reusel ontbreekt een goede fietsverbinding richting Tilburg. Hier liggen duidelijke kansen om de fietsveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren.



Bij 69% van de verkeersongevallen is een auto betrokken

Schoolomgevingen en -routes

Dagelijks fietsen veel leerlingen in Reusel-De Mierden naar school, bijvoorbeeld naar het Pius X College in Bladel of een van de basisscholen. Voor hen is een veilige en gemakkelijk bereikbare fietsroute van groot belang. In de praktijk is dat niet overal het geval. Zo wordt het oversteken bij drukke punten, zoals de rotonde Wilhelminalaan – N284, als onveilig ervaren.



48% van de verkeersslachtoffers valt binnen de groep kwetsbare vervoerswijzen

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanuit Reusel-De Mierden is beperkt en momenteel dan ook het minst gekozen vervoermiddel. De belangrijkste regionale busverbindingen zijn de routes vanuit Reusel naar Tilburg en Eindhoven. De reistijd van en naar deze steden is echter relatief lang en het aantal dagelijkse busritten laag. Ook de verbinding met België –naar Arendonk en Turnhout – is beperkt. Binnen de gemeente zijn geen busverbindingen tussen de kernen onderling. Zo heeft Hulsel geen rechtstreekse openbaar vervoer verbinding vanuit de andere kernen van Reusel-De Mierden. Vanaf 2026 wordt het openbaar vervoer netwerk in de gemeente uitgebreid met Bravoflex. Met Bravoflex boek je vooraf een rit die je brengt van een halte bij jou in de buurt naar een OV-overstaphalte zoals het busstation in Reusel.

Gemotoriseerd verkeer

De gemeente Reusel-De Mierden is sterk afhankelijk van de auto; uit het participatietraject blijkt dat 66% van de respondenten dagelijks met de auto naar werk gaat. Het MRE zet in op een regionale mobiliteitstransitie, maar ziet in dat dit in landelijk gebied een stuk lastiger is dan in het stedelijk gebied. Dit betekent dat de bereikbaarheid van de gemeente nog in hoge mate wordt bepaald door de doorstroming op de regionale en provinciale wegen.

De provinciale wegen N269 en N284 hebben een belangrijke ontsluitingsfunctie voor onze gemeente. Deze wegen zorgen voor een goede verbinding richting omliggende steden zoals Eindhoven en Tilburg. De verminderde doorstroming op de N284 zorgt echter, met name in de spits, voor een knelpunt. De regionale bereikbaarheid staat hiermee sterk onder druk.

Uit de ongevallencijfers blijkt dat de personenauto het meest betrokken vervoersmiddel is bij verkeersongevallen in; 65% van de betrokkenen rijdt in een auto. Van alle verkeersslachtoffers is 31% een inzittende van een personenauto. Dit maakt autoverkeer een belangrijke factor voor de verkeersveiligheid binnen de gemeente.

Een van de meest genoemde risico's zijn snelheidsovertredingen. Veel benoemd zijn de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom zoals de Wilhelminalaan, Willibrordlaan en De Stad, en buiten de bebouwde kom op wegen als de Turnhoutseweg, N284 en N269. Snelheidsovertredingen vergroten niet alleen de kans op ernstige ongevallen, maar beïnvloeden ook de subjectieve verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Landbouw- en zwaarverkeer

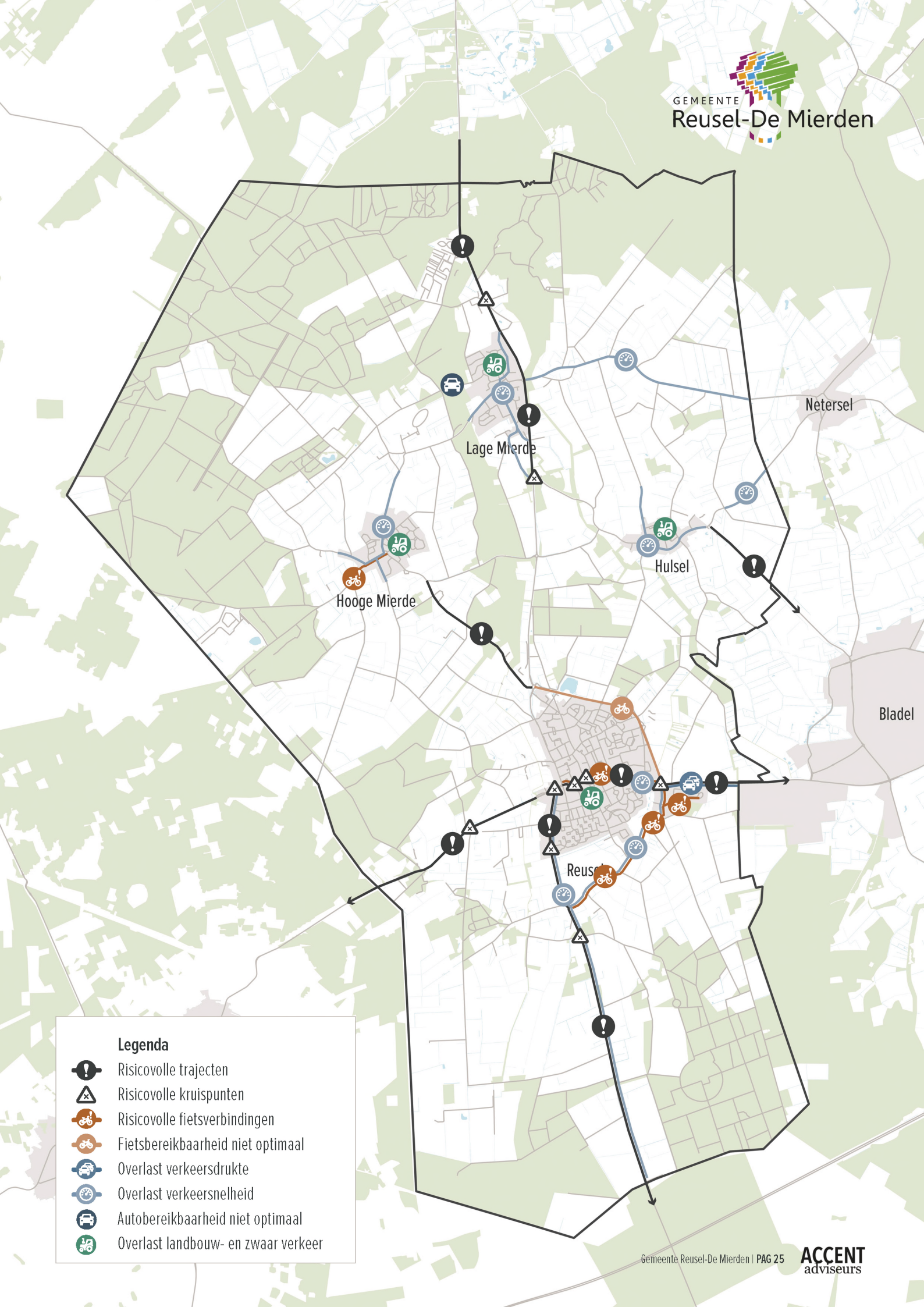
Reusel-De Mierden kent een groot aandeel aan agrarische bedrijven die voor aan- en afvoer van bijvoorbeeld goederen intensief gebruikmaken van het wegennet. De daarbij behorende landbouwvoertuigen rijden voornamelijk beperkte afstanden om de percelen te bereiken. In het buitengebied zijn hiervoor diverse wegen ingericht als landbouwweg. Echter maakt landbouw- en vrachtverkeer ook gebruik van wegen binnen onze kernen, zoals de Wilhelminalaan, terwijl zij hier geen bestemming hebben. Het is wenselijk om dit verkeer om te leiden buiten de bebouwde kommen om de hoge woonkwaliteit te behouden. Door de toenemende omvang van agrarische voertuigen ontstaan vaker verkeersonveilige situaties binnen de bebouwde kom én in het buitengebied. Vooral door menging van de grote transportmiddelen met fietsers.

Bewoners zijn zich ervan bewust dat de landbouwsector een groot onderdeel is binnen de economie en het karakter van Reusel-De Mierden. Tegelijkertijd mag de aanwezigheid van het landbouw- en zwaar verkeer niet de verkeersveiligheid van andere weggebruikers in het gedrang brengen.

Knelpuntenkaart

Voor een overzichtelijk beeld van de huidige mobiliteitssituatie in Reusel-De Mierden is – in lijn met de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid - een knelpuntenkaart opgesteld. Deze kaart geeft een overzicht van de belangrijkste knelpunten en tekortkomingen die tijdens de inventarisatiefase (bewonersenquête, stakeholderbijeenkomsten, ongevallen- en risicoanalyse) naar voren zijn gekomen. Op de kaart zijn onder meer opgenomen:

- onveilige trajecten en kruispunten,
- ontbrekende of risicovolle fietsverbindingen,
- knelpunten in de fietsbereikbaarheid,
- ervaren hinder door verkeersdrukte, hoge snelheden, zwaar- en landbouwverkeer of sluipverkeer.



ACCENT adviseurs



DEEL B

GEMEENTE
Reusel-De Mierden



VISIE



We staan voor de opgave om mobiliteit in Reusel-De Mierden toekomstbestendig te maken. Op basis van de bestaande positieve punten, knelpunten en (regionale) trends uit de inventarisatiefase stellen we de visie voor Reusel-De Mierden op. De visie richt zich op de leidende principes ‘goed bereikbaar’, ‘groen, gezond en leefbaar’ en ‘veilig onderweg’.

Goed bereikbaar

De ligging van Reusel-De Mierden in de Brainportregio, nabij Tilburg en grenzend aan België, maakt een goede bereikbaarheid essentieel. We willen dat inwoners, werknemers en bezoekers zich vlot en betrouwbaar kunnen verplaatsen binnen en buiten de gemeente. Daarom werken we aan een toekomstbestendig netwerk dat inzet op duurzame vervoersvormen, terwijl er ook blijvende aandacht is voor de auto. Zo kan iedereen vlot hun bestemming bereiken én houden we Reusel-De Mierden goed aangesloten op regionale ontwikkelingen.

Groen, gezond en leefbaar

Het landelijke karakter van Reusel-De Mierden moet behouden blijven. Bewoners waarderen de rust, ruimte en het groen. Mobiliteit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid of het woonklimaat. We streven daarom naar een balans tussen wonen, werken, recreatie en mobiliteit, met speciale aandacht voor landbouwverkeer en sluipverkeer door de kernen. Doorgaand zwaar verkeer wordt zoveel mogelijk buiten de dorpskernen gehouden, terwijl binnen de kernen meer ruimte wordt geboden aan voetgangers en fietsers. Tegelijk stimuleren we het gebruik van schone en stille vervoersvormen. Zo blijven onze dorpen leefbaar, aantrekkelijk en toekomstbestendig, ook met de verwachte schaalsprong.

Veilig onderweg

Verkeersveiligheid staat centraal bij iedere ontwikkeling. Onze ambitie is – in lijn met het landelijke streven – nul verkeersslachtoffers. We zetten in op infrastructurele verbeteringen én op gedrag en bewustwording van verkeersdeelnemers. Extra aandacht gaat uit naar kwetsbare groepen, zoals voetgangers, fietsers en kinderen die dagelijks gebruikmaken van schoolroutes. Door de openbare ruimte overzichtelijk en veilig in te richten én inwoners te stimuleren om bewust en verantwoordelijk aan het verkeer deel te nemen, ontstaat een verkeerssysteem waarin iedereen zich veiliger voelt.

Samen sterk voor mobiliteit

We bouwen stapsgewijs aan een mobiliteitssysteem dat aansluit bij de toekomstige ruimtelijke opgaven van Reusel-De Mierden en de regio. Samen met de partners binnen de regio Tilburg, de Metropoolregio Eindhoven en de provincie zorgen we ervoor dat bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid hand in hand gaan. Zo ontstaat een mobiliteitssysteem dat functioneel, toegankelijk, duurzaam en veilig is, en bijdraagt aan een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving voor alle inwoners.



DEEL C

GEMEENTE
Reusel-De Mierden



BELEID


VEILIG VERKEER
bij onze school
minder snel!

Verkeersveiligheid en gedrag

We streven ernaar dat iedereen in Reusel-De Mierden zich op een veilige manier kan verplaatsen. Door een helder en voorspelbaar ingericht netwerk waar verschillen in massa, richting en snelheid van voertuigtypen zo veel mogelijk zijn gescheiden, weten alle verkeersdeelnemers wat van hen wordt verwacht. Naast infrastructurele aanpassingen zetten we ook in op een verandering van gedrag. Zo gaan we – in lijn met de landelijke en provinciale ambitie – voor NUL verkeersslachtoffers.

Beleid

Risico gestuurde Aanpak en Gedragsverandering

Reusel-De Mierden hanteert de landelijke risicogestuurde aanpak zoals vastgesteld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Deze methode maakt het mogelijk om risicovolle locaties en doelgroepen systematisch te identificeren en te prioriteren. Daarbij worden zowel infrastructurele risico's – zoals locaties met een hoog ongevalsrisico – als gedragsmatige factoren, waaronder jongeren, ouderen en hardrijders die relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen, meegenomen in de analyse.

We combineren data uit systemen waarin ongevallen en voertuigdata worden geregistreerd met signalen uit de gemeenschap, zoals meldingen en klachten. We monitoren verkeersonveilige situaties die hieruit naar voren komen. Prioriteiten worden gesteld op basis van ernst en haalbaarheid van maatregelen.

Aanpak verkeersonveilige situaties

Voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties hanteren we een integrale aanpak:

- Infrastructurele aanpassing; wijzigingen in de inrichting, om de kans op ongevallen te verkleinen met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen. De gewenste verlaging van de maximum snelheid binnen de kom is een belangrijk onderdeel hierin. De aanpassingen worden uitgevoerd door werk met werk te maken om een zo groot mogelijk effect te realiseren en kostenefficiënt te zijn.
- Stimuleren gedragsverandering; bewustwording stimuleren via educatie en campagnes gericht op schoolgaande kinderen, jongeren, ouderen en gebruikers van scootmobielen en elektrische fietsen.
- Handhaving; nauwe samenwerking met politie en boa's om naleving van verkeersregels te verbeteren, zoals snelheidshandhaving rondom scholen en in woonwijken.

Gedragseducatie en handhaving

Verkeerseducatie richt zich op alle generaties weggebruikers. Voor kinderen worden programma's op basisscholen en middelbare scholen aangeboden, terwijl ouderen worden voorgelicht over het veilige gebruik van e-bikes en kunnen deelnemen aan opfriscursussen. In de herfst is er de regionale fietsverlichtingscampagne en voor automobilisten zijn er campagnes gericht op het bevorderen van veilig rijgedrag, bijvoorbeeld met aandacht voor snelheid. Snelheidsdisplays worden strategisch ingezet om weggebruikers bewust te maken van hun snelheid, verkeersveiligheid te bevorderen en meetgegevens te gebruiken voor verdere maatregelen.

Hierbij weten we dat handhaving het sluitstuk van verkeersveiligheid is. Politie heeft beperkt capaciteit voor handhaving en moet dit prioriteren binnen het brede takenpakket. De inzet van BOA's is mogelijk. Dit kost echter ook geld en ook de BOA's moeten hun aandacht verdelen over meerdere taken. Daarbij moeten rekening houdend met de bevoegdheden van de BOA's, die minder ver reiken dan die van de politie.

Aandacht voor leefbaarheid

Verkeersonveilige situaties hebben ook invloed op de leefbaarheid binnen de gemeente. Ervaren overlast komt vaak voort uit hinderlijk verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Bij klachten en meldingen over dit gedrag hanteren we onderstaand leefbaarheidskader. De gehanteerde grenswaarden zijn indicatoren waaraan getoetst wordt. Dit helpt bij het objectief vast kunnen stellen of iets een probleem kan zijn. Uiteraard is dit geen wetmatigheid.

Op basis van het leefbaarheidskader bepalen we of er maatregelen noodzakelijk zijn. De kaders zijn afhankelijk van de functie van de weg, deze zijn weergegeven in de beleidsmodule van gemotoriseerd verkeer en parkeren.

FUNCTIE	WETTELIJKE MAXIMUMSNELHEID	INTENSITEIT mvt/etmaal
Buiten de bebouwde kom		
gebiedsontsluitingsweg	80 km/uur	< 25.000
erftoegangsweg type 1	60 km/uur	4.000 - 6.000
erftoegangsweg type 2	60 km/uur	< 4.000
Binnen de bebouwde kom		
gebiedsontsluitingsweg	50 km/uur	> 6.000
gebiedsontsluitingsweg	30 km/uur	< 8.000
erftoegangsweg type 2	30 km/uur	< 4.000

Tabel 1: leefbaarheidskader Reusel-De Mierden

Beleidskeuzes

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van gedragsverandering zetten we in op:

- **Veilige en duurzame infrastructuur** door netwerken van auto- en fietsinfra zodanig in te richten dat gebruikers gestimuleerd worden om deze op een veilige en verwachte manier te gebruiken.
- **Snelheidsverlaging** naar 30 km/u-zones in woongebieden en rondom scholen en GOW30 op doorgaande wegen binnen de bebouwde kommen waar dat nog niet gedaan is.
- Inzet op structurele **daling van het aantal verkeersongevallen**, door aanpak van onveilige locaties en met extra aandacht voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en (elektrische) fietsgebruikers.
- **Risico gestuurde aanpak** door met behulp van data-analyses en signalen uit de maatschappij verkeersrisico's te monitoren en aan te pakken.
- **Herinrichting van wegen volgens het Duurzaam Veilig-principe**, met nadruk op snelheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid.
- **Prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers** door investeringen te richten op bescherming van kinderen, ouderen en fietsers.
- **Educatie en bewustwording** voor alle leeftijden om veilig verkeersgedrag te bevorderen.
- **Handhaving en monitoring** door intensieve samenwerking met politie en BOA's om structurele naleving van verkeersregels te waarborgen.
- **Participatie en betrokkenheid van inwoners** door participatietrajecten te organiseren waarbij bewoners actief betrokken worden bij het aanpakken van verkeersonveilige situaties.


SOOP
terStal
terStal
Primera
VandeVen
Primera
SOOP

Voetgangers

Iedereen in Reusel-De Mierden moet zich veilig en comfortabel te voet kunnen verplaatsen in een toegankelijke openbare ruimte, zowel binnen de kernen als op recreatieve routes. Dit geldt voor mensen met rollators, rolstoelen en kinderwagens, maar ook met mensen met een fysieke beperking zich moeilijker kunnen verplaatsen.

Beleid

Stappen per gebiedstype

Met het centrumplan 'Nieuw Hart voor Reusel' krijgt de voetganger meer prioriteit in het straatbeeld. Daar waar voetgangers wegen en fietspaden oversteken worden zebrapaden aangelegd om de toegankelijkheid te verbeteren. Fietsen, reclameborden en overige uitstallingen mogen de vrije loopruimte niet hinderen. Toegankelijkheid bij op- en afritten of gelijkvloerse oversteken voor mindervaliden en kinderwagens optimaliseren we zodat iedereen veilig en comfortabel kan wandelen door het winkelgebied.

In de woongebieden zorgen we ervoor dat op routes binnen deze gebieden en naar de dorpscentra makkelijk en veilig gelopen kan worden. Door de woonomgevingen overzichtelijk in te richten als 30 km/u zones, ervaren voetgangers een prettig en veilig gevoel.

Scholieren moeten zelfstandig naar school kunnen lopen en fietsen. Schoolroutes en schoolomgevingen richten we daarom veilig in met goede oversteekmogelijkheden, voldoende ruimte voor voetgangers en een lagere prioriteit voor auto's. Op deze manier moedigen we scholieren en ouders aan meer (zelfstandig) naar school te lopen en te fietsen.

Rond sport-, zorg- en welzijnsinstellingen, waar relatief veel voetgangers zich verplaatsen, realiseren we toegankelijke en comfortabele looproutes. Er komt voldoende vrije ruimte op de trottoirs, die ook geschikt is voor rollators, rolstoelen en kinderwagens.

Op de bedrijventerreinen houden we rekening met wandelende medewerkers tijdens pauzes. Bij beperkte ruimte combineren we voetgangers- en fietsvoorzieningen op een zo veilig mogelijke manier. Hierbij dienen we ook voldoende groenvoorzieningen te faciliteren.

In de gemeente wordt ook veel op recreatieve basis gewandeld. Door meer aandacht te geven aan de voetganger en de wandelroutes binnen de kernen veilig en aantrekkelijker in te richten, wordt wandelen alleen maar meer gestimuleerd. Ook wandelen op routes buiten de kern en de 'ommetjes' rondom de dorpsranden moedigen we actief aan. Daarbij houden we rekening met de dorpsrandenvisie en het beleidsplan voor openbaar groen zodat er voldoende wandelmogelijkheden zijn in een groene omgeving.

Onderhoud voetpaden

De gemeente onderhoudt voetpaden om een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke loopomgeving te waarborgen. Hierbij krijgen routes naar voorzieningen, scholen en in het centrum van de kernen prioriteit, met extra aandacht voor herstel van oneffenheden en obstakelvrije doorgangen.

Toegankelijke OV-haltes

Om het openbaar vervoersnetwerk te versterken zorgen we ervoor dat de bushaltes en de routes hiernaar toe toegankelijk zijn voor iedereen. We besteden speciale aandacht aan gelijkvloerse looproutes en voorzieningen zoals geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.

Oversteeklocaties

Drukke doorgaande wegen – zoals de Wilhelminalaan - vormen nu barrières en zorgen voor een onveilig gevoel bij het oversteken. We verminderen doorgaand verkeer door de kernen en verbeteren de oversteekbaarheid van de wegen zodat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen in en tussen woongebieden en naar belangrijke voorzieningen en bestemmingen.

Met het terugdringen van doorgaand verkeer kan makkelijker worden overgestoken. Veel gebruikte oversteeklocaties voorzien we van (standaard) voorzieningen zodat deze voor zowel voetgangers als gemotoriseerd verkeer als oversteeklocaties herkenbaar zijn en hiermee meer aandacht in het straatbeeld krijgen. Daarbij houden we er rekening mee dat groenvoorzieningen het zicht op de oversteekplaatsen niet beperkt.

Voor nieuwe oversteeklocaties hanteren we de 'oversteekwijzer' van het kennisinstituut CROW. De oversteekwijzer geeft per wegtype aan welke oversteken op wegvakken en kruispunten gewenst zijn.

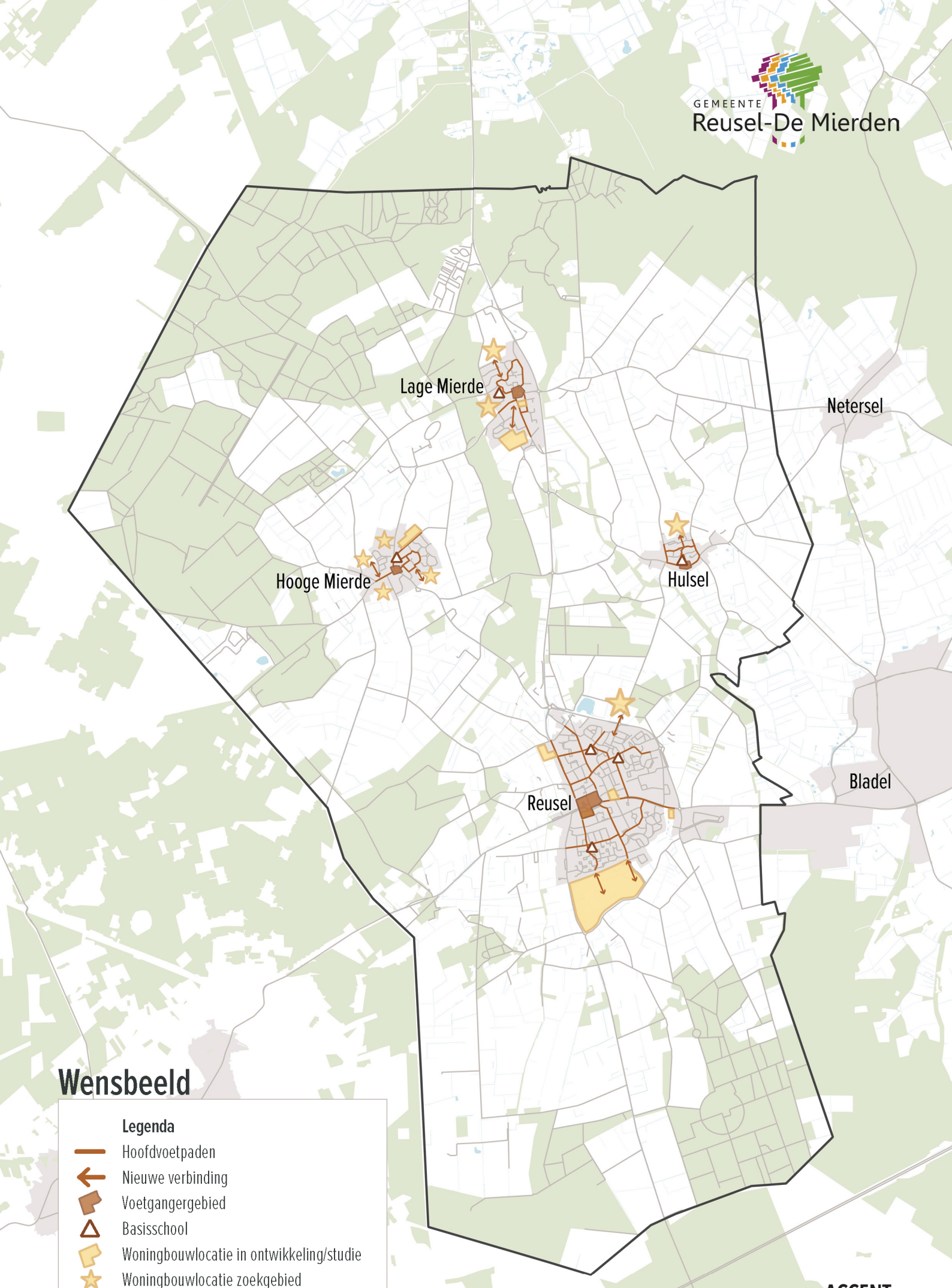
Overig

In gebieden waar voetgangers en fietsers dezelfde ruimte delen, zorgen we voor een goede balans. Door een duidelijke inrichting, communicatie en indien nodig fysieke scheiding tussen de loopruimte en het fietspad, verminderen we de negatieve beleving van deze menging.

Beleidskeuzes

Om lopen binnen Reusel-De Mierden aantrekkelijk en veilig te maken, zetten we in op:

- Het **verbeteren van oversteekbaarheid van wegen**, vooral op drukke doorgaande wegen en routes naar scholen, winkels en voorzieningen.
- Het **inrichten van 30 km/u zones** bij herinrichting van wegen binnen de bebouwde kom, waardoor toegankelijke trottoirs gemaakt kunnen worden en voetgangers zich veiliger voelen en voetpaden toegankelijk worden voor iedereen.
- **Aantrekkelijke looproutes** richting centra van de kernen en andere belangrijke bestemmingen, met herkenbare en veilige oversteeklocaties. Deze worden toegankelijk ingericht.
- Het **onderhouden van voetpaden** met extra aandacht voor herstel van oneffenheden en obstakelvrije doorgangen om de kwaliteit van voetpaden te versterken.
- **Verkeersveilige looproutes binnen en naar schoolzones** met extra aandacht voor toegankelijke entrees en veilige oversteekbaarheid van wegen.
- **Voldoende vrije doorgang** in winkel- en woongebieden voor iedereen, inclusief gebruikers van rollators, rolstoelen en kinderwagens, waarbij obstakels in de loopruimte zo veel mogelijk worden beperkt.
- **Op- en afritten of gelijkvloerse oversteekplekken** om de toegankelijkheid van looproutes te garanderen.



ACCENT adviseurs



Fietsverkeer

De fiets heeft veel potentie als alternatief voor de auto op korte en middellange afstanden. Om het gebruik te stimuleren verbeteren we fietsverbindingen binnen en tussen de kernen én naar omliggende steden. Ook maken we de routes veiliger. Soms vraagt dit om een herverdeling van ruimte, met iets langere reistijden voor automobilisten, maar het maakt fietsen veiliger en aantrekkelijk. Zo dragen we bij aan onze ambitie om actieve mobiliteit in Reusel-De Mierden te bevorderen.

Beleid

Netwerk fiets

Het fietsnetwerk binnen Reusel-De Mierden bestaat uit lokale en regionale verbindingen die de kernen, recreatieve gebieden en omliggende gemeenten bedienen. Het verbeteren van het fietsnetwerk omvat het volgende:

- Optimaliseren van bereikbaarheid van scholen met aandacht voor veilige fietsroutes voor basisschool- en middelbare scholieren.
- Fietsverbindingen naar sportparken, zorginstellingen en de bedrijventerreinen.
- Verbinden van de kleinere kernen met de voorzieningen in Reusel, waardoor deze voorzieningen ook voor de inwoners uit Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde bereikbaar zijn.
- Het realiseren van en aansluiten op doorfietsroutes naar Eindhoven (realisatie van F67), Tilburg en België.
- Realiseren ontbrekende noordoostelijke fietsroute N269 Randweg in Reusel in overleg met de provincie.
- Verbeteren van recreatieve fietsverbindingen in het buitengebied, zodat bijvoorbeeld de natuurgebieden, zoals Beleven, beter te bereiken en toegankelijker worden voor de toenemende hoeveelheid fietsers.
- In het buitengebied krijgt de veiligheid van fietsers extra aandacht, gezien de combinatie van smalle wegen, ontbrekende vrijliggende fietspaden en groot, zwaar landbouwverkeer. Met het toenemende recreatieve fietsverkeer groeit de druk op deze wegen, waardoor veilige uitwijkmogelijkheden en goed ingerichte bermen aandacht nodig hebben om fietsveiligheid te garanderen.

We sluiten het lokale netwerk van Reusel-De Mierden aan op de regionale snelfietsverbindingen en streven naar breed en comfortabel ingerichte fietsroutes, met veilige kruisingen en oversteken.

Inrichting fietsnetwerk

De inrichting van het fietsnetwerk koppelen we aan de functie en snelheid van de weg, deze zijn beschreven in de beleidsparagraaf van gemotoriseerd verkeer.

Voor het fietsnetwerk hanteren we minimaal de richtlijnen volgens de CROW-ontwerpwijzer fietsverkeer zodat de verbindingen in het netwerk, functioneel gecategoriseerd in doorfiets-, primaire of recreatieve routes, herkenbaar en functioneel veilig en comfortabel bruikbaar zijn. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het van belang dat rotondes en kruispunten binnen en buiten de kernen veilig en eenduidig worden ingericht.

Fietsstraat

We kunnen fietsstraten realiseren als instrument om veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsverkeer te stimuleren. Een fietsstraat wordt ingericht volgens de CROW-richtlijnen, waarbij de fietser de primaire gebruiker is en gemotoriseerd verkeer te gast is.

De inrichting is zodanig vormgegeven dat lage rijsnelheden vanzelfsprekend zijn en de verblijfsfunctie wordt versterkt. Kenmerkende elementen zijn een rood wegdek, beperkte rijloperbreedte, minimale obstakels en duidelijke bebording.

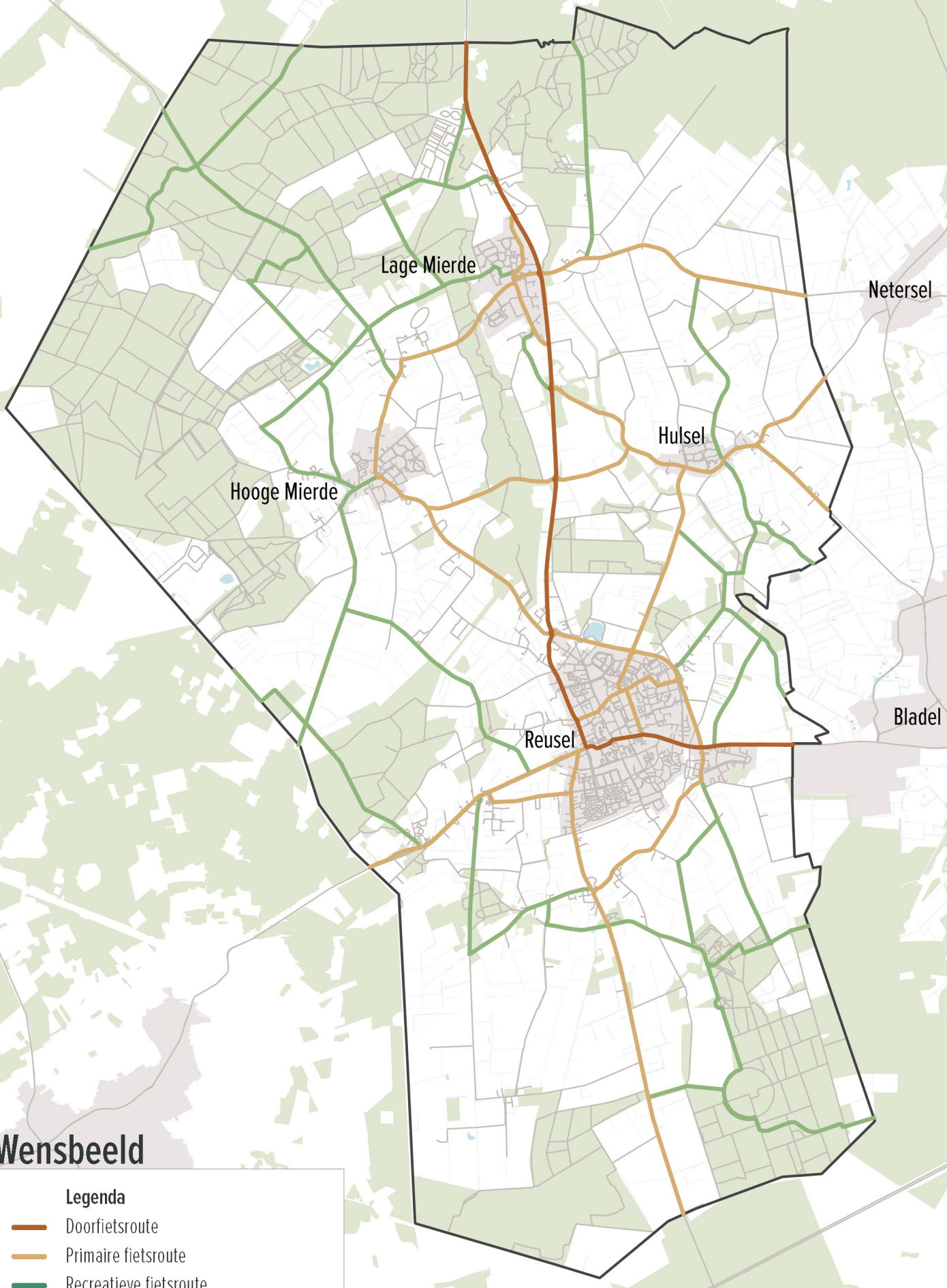
Een fietsstraat wordt overwogen wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De weg maakt deel uit van een primaire of recreatieve fietsverbinding.
- Het gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk een bestemmingsfunctie heeft.
- De wegintensiteit van gemotoriseerd verkeer minder dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt met een maximumsnelheid van 30 km/uur.
- De wegbreedte is toereikend voor veilig inhalen en passeren, zonder dat het fietscomfort afneemt.
- De intensiteit van fietsverkeer minimaal 500 fietsers per etmaal bedraagt.

WEGCATEGORISERING	DOORFIETSROUTE type	PRIMAIR NETWERK type	RECREATIEF NETWERK type
GOW-80 (bubeko)	vrijliggend	vrijliggend	vrijliggend
GOW-50 (bibeko)	vrijliggend	vrijliggend	vrijliggend
GOW-30 (bibeko)	aanliggend	aanliggend	stroken rood
ETW1-60 (bubeko)	vrijliggend	vrijliggend	stroken rood
ETW2-60 (bubeko)	stroken rood	stroken rood	gemengd
ETW2-30 (bibeko)	stroken	stroken	gemengd

Tabel 2: inrichtingskader fiets Reusel-De Mierden

GEMEENTE
Reusel-De Mierden



Wensbeeld

Legenda

- Doorfietsroute
- Primaire fietsroute
- Recreatieve fietsroute

ACCENT adviseurs

Verlichting

De hoofdfietsroutes dienen altijd veilig te gebruiken zijn, ook in het donker. We zorgen daarom dat doorfietsroutes en primaire fietsroutes goed verlicht zijn. Buiten de bebouwde kom onderzoeken we de mogelijkheid voor het realiseren van dynamische verlichting op deze routes om lichtvervuiling te beperken. Van recreatieve fietsroutes wordt doorgaans overdag gebruik gemaakt. Het verlichten van recreatieve fietsroutes is daarom – in lijn met het 'Openbare Verlichting beleidsplan 2018 – 2030' niet noodzakelijk.

Bewegwijzering

Fietsroutes en belangrijke bestemmingen moeten makkelijk te vinden zijn. We zorgen voor herkenbare en consequente inrichting van wegen en voor duidelijke bewegwijzering, met nadruk op routes richting de voorzieningen in Reusel en omliggende gemeenten.

Stallingen

Goede fietsparkeerplaatsen zijn essentieel bij bestemmingen zoals scholen, winkelgebieden, sportlocaties, mobiliteitshubs en de centrale bushalte in Reusel. Bij voorkeur zijn deze overdekt. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de CROW kencijfers en kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen conform de CROW-richtlijnen, zodat fietsen veilig en zonder risico op schade en/of overlast gestald kunnen worden. Ook een werkgeversaanpak, met inzet op goede stallingsvoorzieningen en bijvoorbeeld een omkleedmogelijkheid op werklocatie, maakt onderdeel uit van het beleid en de maatregelen.

Comfort

Om fietsen aantrekkelijker te maken, zetten we daarnaast in op het optimaliseren van het fietscomfort. Dit doen we door:

- Obstakelvrije en veilige fietspaden, inclusief gladheidbestrijding.
- Goede kwaliteit fietspaden (verwijderen wortelopdruk en verzakkingen, voldoende breed voor duofietsen, etc.).
- Ondersteuning bij en initiëren van campagnes en werkgeversinitiatieven om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren.

Beleidskeuzes

Om het fietsen binnen Reusel-De Mierden te stimuleren, zetten we in op:

- **Een hoog ambitieniveau voor de fiets** door veilige, brede en comfortabele fietspaden, bij voorkeur met rode, gesloten verharding.
- **Een sluitend netwerk van fietsverbindingen** door het realiseren van ontbrekende schakels en het verbeteren van bestaande routes tussen de kernen, richting buurgemeenten en België.
- **Eenduidige inrichting** van rotondes en kruispunten, met binnen de bebouwde kom voorrang voor fietsers.
- **Obstakelvrije en veilige fietspaden**, inclusief gladheidbestrijding.
- **Veilige en duurzame verlichting** op doorfietsroutes en primaire fietsroutes.
- **Bewegwijzerde fietsroutes**, met nadruk op verbindingen naar voorzieningen en omliggende kernen.
- **Goede fietsparkeervoorzieningen** bij scholen, winkelcentra en sportparken, met voldoende capaciteit en bij voorkeur overdekt.
- **Regionale inzet op hoogwaardige snelfietsroutes** naar omliggende stedelijke gemeenten zoals Eindhoven.
- **Fietsveiligheid in het buitengebied** door extra aandacht voor veilige bermen en uitwijkmogelijkheden op smalle wegen met landbouwverkeer.


319 Eindhoven Station
Bravo direct
1266
Brabant vervoert ons
Bravo direct

Openbaar vervoer

De ambitie van Reusel-De Mierden is een betrouwbaar, frequent en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer netwerk dat inwoners in staat stelt om gemakkelijk en efficiënt met het openbaar vervoer te reizen, zowel vanuit Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde naar Reusel als naar Tilburg, Eindhoven en België.

Beleid

Het openbaar vervoernetwerk van Reusel-De Mierden is gericht op lokale verbindingen en regionale verbindingen.

Lokale verbindingen

Voor de lokale verbindingen staat het realiseren en verbeteren van de verbindingen van de kernen Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde naar de voorzieningen in Reusel centraal. Hierbij gaat het om het verbinden van scholen, winkels, zorglocaties en sportvoorzieningen. Er wordt ingezet op een vaste en betrouwbare busdienst, aangevuld met flexibele vormen van vraagafhankelijk vervoer zoals Bravoflex en initiatieven zoals “ANWB AutoMaatje”. Ook wordt aandacht besteed aan ondersteunend vervoer voor mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen en personen met een fysieke beperking.

Regionale en interlokale verbindingen

Voor de regionale en interlokale verbindingen ligt de focus op het verbeteren van de buslijnen vanuit Reusel richting omliggende steden en kernen zoals Bladel, Eindhoven, Hilvarenbeek en Tilburg. De verbindingen moeten betrouwbaar, direct en frequent zijn, met een dienstregeling die de hele week voldoende vroeg begint en tot laat in de avond doorrijdt. Hierbij onderzoeken we de mogelijkheid voor een directe busverbinding via de N269 naar Tilburg om hiermee de reistijd van Reusel naar Tilburg te verminderen. Tegelijk moet hierbij aandacht zijn voor het behoud van een openbaar vervoer verbinding naar Hooge Mierde en Lage Mierde.

Daarnaast wordt ingezet op goede overstapmogelijkheden op regionale treinstations, zoals Eindhoven en Tilburg, zodat de bereikbaarheid naar de rest van Nederland wordt verbeterd. Ook wordt gewerkt aan het doortrekken van een HOV-verbinding vanuit het stedelijk gebied Eindhoven naar de Kempen, waarbij waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van vrijliggende infrastructuur om de doorstroming te bevorderen en de reistijd te verkorten.

Toegankelijke en aantrekkelijke haltes

Om het openbaar vervoer toegankelijk en aantrekkelijk te maken, zorgt de gemeente voor goed ingerichte, veilige en toegankelijke bushaltes die rekening houden met scootmobielen, rollators, rolstoelen en kinderwagens. Waar mogelijk zijn deze haltes voorzien van een overdekte wachtruimte en worden ze ingericht conform de provinciale standaard. Daarnaast is er aandacht voor goede en duurzame verlichting. Bij grotere haltes worden hoogwaardige fietsenstallingen gerealiseerd, bij voorkeur overdekt, om het voor- en natransport te vergemakkelijken.

Bereikbaarheid hubs en knooppunten

Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een hub in Reusel, waar inwoners, werknemers en bezoekers kunnen op- of overstappen op andere vervoersmiddelen, zoals de (elektrische) fiets of deelmobiliteit. Deze hubs dragen bij aan een betere bereikbaarheid van onze kernen. Daarnaast worden de verbindingen tussen OV-haltes en belangrijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen en zorgvoorzieningen, geoptimaliseerd.

Vraaggericht openbaar vervoer

Naast reguliere busdiensten zetten we in op flexibele OV-oplossingen zoals vraagafhankelijk vervoer om ook inwoners van de kleinere kernen in staat te stellen zich te verplaatsen zonder afhankelijk te zijn van een eigen vervoermiddel. Hierbij werken we samen met de provincie en vervoerder (Bravoflex) en met lokale initiatieven en vervoersaanbieders.

Beleidskeuzes

Voor het versterken van het openbaar vervoer zetten we in op:

- **Actieve regionale samenwerking en lobby** voor verbetering en intensivering van busverbindingen naar omliggende steden, met hogere frequentie, ook in de avonden en weekenden.
- **Optimaliseren, dan wel realiseren, van verbindingen** van de kernen Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde naar de voorzieningen in Reusel door middel van vaste busdiensten en vraagafhankelijk vervoer.
- **Veilige, toegankelijke en comfortabele haltes** met goede verlichting en stallingsmogelijkheden voor fietsen.
- **Ontwikkelen van dorpshub** als overstappunten tussen openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit.
- **Stimuleren van gebruik van flexibele OV-oplossingen** zoals Bravoflex en vraag gestuurd vervoer voor inwoners die minder mobiel zijn.
- **Ondersteuning van voor- en natransport** door hoogwaardige fietsenstallingen en goed bereikbare hubs en OV-haltes.



Wensbeeld

Legenda

- HOV-verbinding
- Busverbinding
- Buurtbusverbinding
- Onderzoeksvariant busverbinding Tilburg
- Versterken OV-verbinding Hulsel
- Dorpshub
- Fietsvoorziening bij bushalte
- Nieuwe Bravoflex-halte

ACCENT adviseurs



Mobiliteitstransitie

In Reusel-De Mierden stimuleren we het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals deelauto's, deelfietsen en vraaggestuurd openbaar vervoer, als volwaardig alternatief voor de tweede auto of voor incidentele ritten. Hiermee beperken we de groei van het autoverkeer en brengen we mobiliteit beter in balans met de ambities voor leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Beleid

Dorpshub met regionaal karakter

In Reusel-De Mierden realiseren we een 'dorpshub met een regionaal karakter', daarmee sluiten we aan op het 'Ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit regio Zuidoost Brabant', waarin deze hub wordt gedefinieerd. Een hub is een knooppunt waar verschillende vervoersvormen samenkomen. Een dorpshub is een kleinschalig en lokaal ov knooppunt op een centrale locatie in een kern. Deze hub bedient de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Op deze plek stappen de reizigers vaak over van fiets, soms van de auto, op het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Er is sprake van een 'regionaal karakter' wanneer de hub is gelegen aan een HOV-lijn en/of 300-400 lijn, aan of nabij een regionaal fietsnetwerk en is gelegen op één van de corridors uit de regionale mobiliteitsvisie MRE 2040. De beoogde locatie voor de hub is het busstation in het centrum van Reusel, en bedient daarmee ook Hooge Mierde, Lage Mierde en Hulsel.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een aanvulling op het traditionele openbaar vervoer en autogebruik en draagt bij aan de mobiliteitstransitie. Naast deelvervoer bij de dorpshub in Reusel, realiseren we ook deelfietsen en -auto's op centrale locaties in de andere kernen. We sluiten ons hiervoor aan bij regionale projecten en anticiperen op het gebruik van deelvervoer en vergroten de hoeveelheid deelvervoer indien hier behoefte aan is. Ook bieden we vraaggestuurd deelvervoer zoals Bravoflex en initiatieven als "ANWB AutoMaatje" en de "Haltetaxi" aan als alternatief voor de auto. We zien deelmobiliteit als een kans om de mobiliteit in de kleinere kernen te vergroten en de bereikbaarheid van de regio te kunnen blijven waarborgen. Afstemming met de Kempengemeenten is daarbij belangrijk om de effectiviteit te vergroten.

Beleidskeuzes

Voor het thema "mobiliteitstransitie" wordt ingezet op het volgende:

- **Ontwikkelen van een dorpshub** in Reusel. De gemeente is hierin initiërend en faciliterend aan initiatieven uit het bedrijfsleven.
- **Bevorderen van deelmobiliteit** met focus op elektrische deelauto's en deelfietsen, als duurzame aanvulling op het openbaar vervoer. Ook hier geldt dat het daadwerkelijk plaatsen van auto's bij de markt ligt.
- **Minimaliseren van overlast** door duidelijke kaders op te stellen voor de inzet en plaatsing van deelmobiliteit.
- **Innovatie en educatie** door te investeren in slimme mobiliteitsoplossingen en bewustwordingscampagnes.



Gemotoriseerd verkeer

Ondanks dat de auto ook in de toekomst een belangrijk vervoermiddel voor inwoners van Reusel-De Mierden blijft, streven we naar een leefbare en veilige omgeving waarin het autogebruik wordt aangevuld met alternatieve vervoerswijzen, zoals fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit om de hoeveelheid autoverkeer behapbaar te houden.

Beleid

Categorisering van wegen

Om een efficiënt en veilig wegennet te realiseren, categoriseren we de wegen in Reusel-De Mierden op basis van hun wegfunctie. Dit helpt duidelijk te maken waar autoverkeer prioriteit heeft en waar de nadruk ligt op verblijven, zoals in woon- en centrumgebieden en waar dus andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen. In Reusel-De Mierden maken we onderscheid in de volgende type wegen:

- **Gebiedsontsluitende wegen (GOW)**. Wegen met een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de kom en 50 of 30 km/u binnen de kom. Deze wegen verbinden verkeer met hoofdwegen of kernen. Deze wegen bieden een snelle en veilige doorstroom. Het onderscheid tussen 50 en 30 km/uur binnen de kom is (mede) afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en beschikbare ruimte (type fietsvoorziening).
- **Ontsluitende erftoegangswegen (ETW1)**. Wegen met een gemengde functie (60 km/u buiten en 30 km/u binnen de kom) die woonwijken verbinden met ontsluitingswegen en waar verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans worden gebracht. Er is sprake van verblijven en een beperkte verkeersfunctie.
- **Verblijfswegen (ETW2)**. Wegen binnen woongebieden met een maximumsnelheid van 30 km/u en overige wegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Verblijfsgebieden zijn ingericht voor langzaam rijdend verkeer en combineren gemotoriseerd verkeer met voetgangers en fietsers. Buiten de bebouwde kom worden deze wegen in de basis alleen gebruik gemaakt door bestemmingsverkeer.

We werken toe naar een aanzienlijke uitbreiding van wegen met een maximumsnelheid van 60 en 30 km/u, passend bij landelijke richtlijnen en Duurzaam Veilig. Dit verkleint snelheidsverschillen tussen weggebruikers en verhoogt de verkeersveiligheid.

Inrichtingskader per wegfunctie

Door wegen in te richten op een manier die aansluit op de wegfunctie ontstaat een uniform wegbeeld en is voor iedere verkeersdeelnemer duidelijk wat van hen verwacht wordt. Daarbij kan dit toetsingskader bijdragen aan het (her)inrichten van verkeersonveilige situaties.

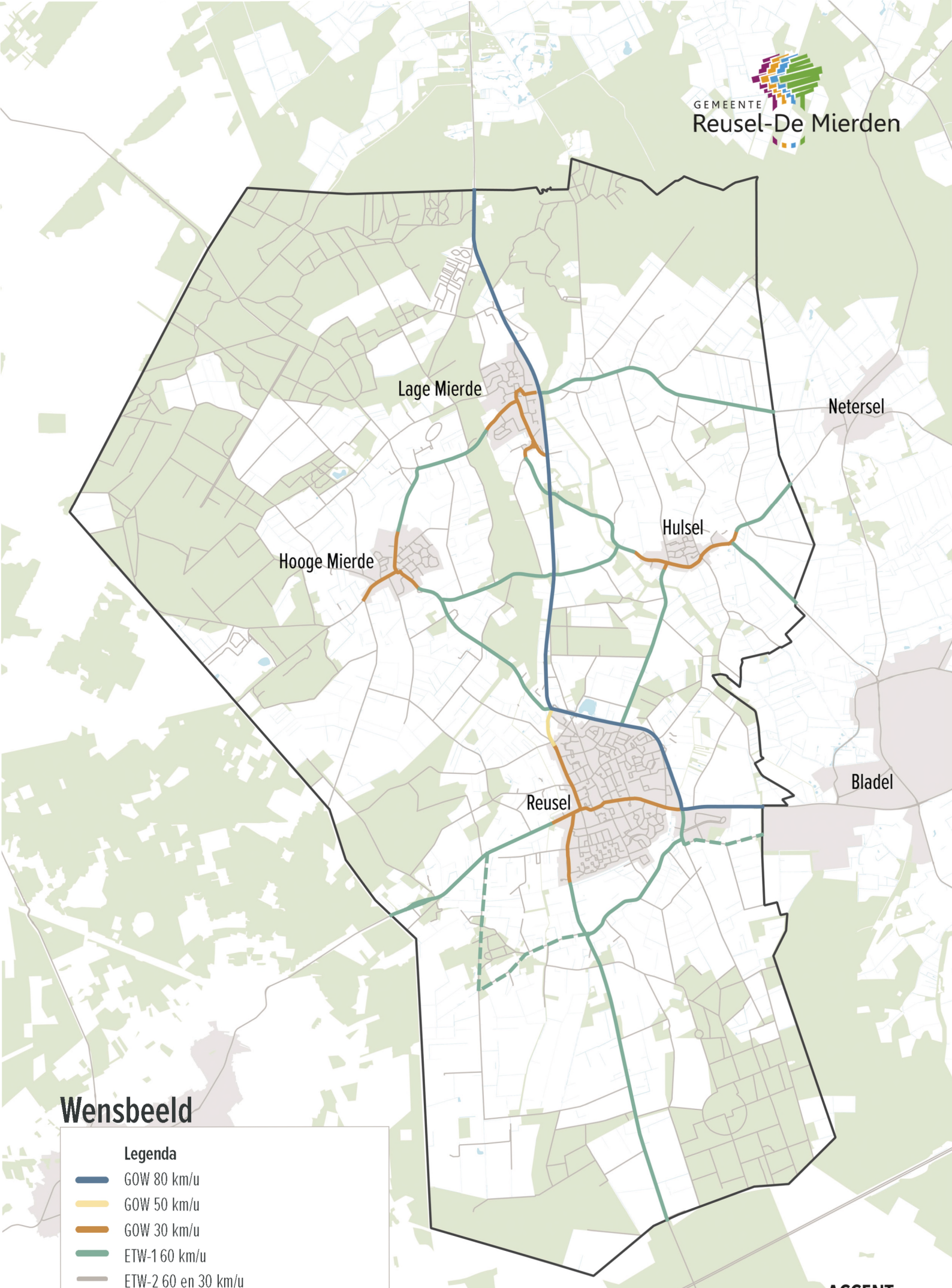
Verkeer naar de randen

We zetten in op minder autoverkeer door de kernen. Dit doen we door wegen daar waar mogelijk af te waarderen naar 60 km/uur. Daarmee worden het minder aantrekkelijke alternatieven voor de drukker wordende provinciale wegen. Aanvullend zetten we in op robuuste randen rondom de kernen, door hier aandacht voor te vragen bij de provincie.

Binnen de kernen realiseren we gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Ook hier om aan de weggebruiker duidelijk te maken dat er sprake is van een ontsluitende route, waar ook verblijven belangrijk is. In de kernen Hulsel, Hooge Mierde en Lage Mierde zijn doorgaande verbindingen al veel afgewaardeerd. Dit zetten we voort in Reusel op bijvoorbeeld de Wilhelminalaan (in combinatie met de herontwikkeling van het centrum). Op deze manier wordt het minder aantrekkelijk voor verkeer zonder herkomst of bestemming in de kern om door de kern te rijden.

ASPECT	GEBIEDSONTSLUITENDE WEGEN			ERFTOEGANGSWEG TYPE 1	ERFTOEGANGSWEG TYPE 2	
maximum snelheid	80	50	30	60	60	30
asmarkering	dubbel	dubbel	geen of enkel	geen	geen	geen
kant markering	onderbroken	trottoirband of markering	trottoirband	onderbroken	geen	trottoirband
verharding	gesloten	gesloten	situatieafhankelijk	elementen of gesloten	elementen of gesloten	elementen of gesloten
parkeermogelijkheid	geen	langsparkeervakken	langsparkeervakken	geen	geen	parkeervakken of op rijbaan
openbaar vervoer haltes	in havens	in havens	situatieafhankelijk	in havens	op rijbaan	op rijbaan
voetgangers	n.v.t.	trottoir	trottoir	fietsvoorziening of berm	op rijbaan	trottoir of op rijbaan
fietsers	vrijliggend	vrijliggend	aanliggend of stroken	vrijliggend of stroken	stroken of gemengd	stroken of gemengd
snelheidsbeperkende maatregelen	situatieafhankelijk	ja (horizontaal vlak en busvriendelijk)	ja (horizontaal vlak en busvriendelijk)	ja (horizontaal vlak en busvriendelijk)	ja (verticaal vlak)	ja (verticaal vlak)
theoretisch max. intensiteit (mvt/etmaal)	< 25.000	< 15.000	< 8.000	4.000 - 6.000	< 4.000	< 4.000

Tabel 3: inrichtingskader gemotoriseerd verkeer Reusel-De Mierden



ACCENT adviseurs

Parkeernormen

We streven naar een efficiënt parkeerbeleid dat bijdraagt aan de leefbaarheid en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen. De Nota Parkeernormen wordt in 2026 geactualiseerd met oog voor de volgende punten:

- **Differentiatie per gebied**. De parkeernormen wordt afgestemd op de beoogde functie van gebieden, zoals hogere normen voor functies in de kleinere kernen zonder openbaar vervoer voorzieningen en lagere normen in het centrum van Reusel.
- **Ruimte voor deelmobiliteit**. De beschikbaarheid van (elektrische) deelauto's en andere vormen van slimme mobiliteit wordt in nieuwe woonwijken en/of bij inbreidingen gestimuleerd, wat de vraag naar parkeerplekken kan verminderen.
- **Slim gebruik van ruimte**. Parkeerplaatsen worden zodanig geplaatst en/of gebouwd dat deze geen obstakel vormen voor groen en speelruimten in verblijfsgebieden. In woonwijken kiezen we waar mogelijk voor het clusteren van parkeerplaatsen om meer ruimte te creëren voor bijvoorbeeld groen, spelen en water.
- **Blauwe zone in Reusel**. Momenteel wordt een besluit voorbereid om de parkeerduur te beperken op de Markt en het parkeerterrein van Albert Heijn/Jan Linders aan de Groeneweg in Reusel.
- **Parkeervergunningen** in het centrum van Reusel.

Elektrisch laden

Met de toenemende elektrificatie van het wagenpark breidt de gemeente het aantal openbare laadpalen proactief uit. Daarnaast worden slimme laadoplossingen ondersteund. We plaatsen laadpalen in gebieden waar de vraag naar laadvoorzieningen hoog is. We stellen een laadvisie op om heldere kaders te bieden voor plaatsing, beheer en exploitatie van de laadinfrastructuur.

Nood- en hulpdiensten

Bij herinrichtingen houden we rekening met de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. Verkeersremmende maatregelen hebben onvermijdelijk invloed op de aanrijtijd. Deze invloed wordt meegenomen in de overwegingen, waarbij bij de locatiekeuze van hulpdiensten, zoals brandweer en ambulance, altijd wordt gewaarborgd dat aanrijtijden en bereikbaarheid niet in het gedrang komen.

Beleidskeuzes

Voor het thema "gemotoriseerd verkeer" wordt ingezet op het volgende:

- **Afwaarderen snelheid van wegen** binnen de bebouwde kom naar 30 km/u en 60 km/u buiten de bebouwde kom, tenzij de ontsluitende functie van de weg dit niet toelaat.
- **Herinrichten verblijfsgebieden binnen bebouwde kom** waar auto's te gast zijn en prioriteit ligt bij lopen, fietsen en leefbaarheid.
- **Opstellen parkeerbeleid** dat bijdraagt aan de leefbaarheid en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen.
- **Toegankelijkheid waarborgen voor nood- en hulpdiensten**, ook na afwaardering van wegen.


Hooge Mierde 4
Hilvarenbeek 14
Tilburg 23
N284
Bladel 4
Eindhoven 29
Lange Voren
Postel 12
FORD
4610

Landbouw- en vrachtverkeer

Landbouw blijft ook in de toekomst een prominent onderdeel binnen de verkeersstromen in Reusel-De Mierden. Tegelijkertijd vraagt de combinatie van landbouw-, vracht verkeer en andere vervoersmiddelen om een zorgvuldige afstemming op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. We streven naar een samenhangend netwerk voor landbouw- en zwaar verkeer, waarin routes zoveel mogelijk over erftoegangswegen buiten de kernen om zijn ingericht en dorpskernen daarmee worden ontzien van dit verkeer.

Beleid

Landbouwverkeer

De gemeente kent een grote agrarische sector, waardoor landbouwverkeer van groot belang blijft. Dat brengt ook groot agrarisch verkeer met zich mee. De afwikkeling van dit verkeer verloopt ook in de toekomst veilig. Landbouwvoertuigen maken in principe gebruik van landbouwwegen en daarvoor geschikte routes. De huidige routes zijn in de kaart aangegeven. De netwerkkaart is nog niet sluitend, samen met de agrariërs in onze gemeente stellen we een definitieve netwerkkaart op. Op basis van deze kaart richten we het wegennetwerk zodanig in zodat overlast en gevaarlijke situaties in de kernen zoveel mogelijk worden beperkt. Deze routes moeten afgestemd en aangesloten worden op de landbouwroutes in Arendonk. Op wegen waar (recreatief) fietsverkeer en landbouwvoertuigen gebruikmaken van dezelfde infrastructuur moet deze daarvoor zijn ingericht.

Het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens vanuit opslagplaatsen vindt plaats via de kortste route naar de gebiedsontsluitende provinciale wegen, om onnodige verkeersdruk in de kernen te voorkomen. Waar landbouwverkeer reguliere wegen moet kruisen, wordt gezorgd voor veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen, zodat de doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd blijven.

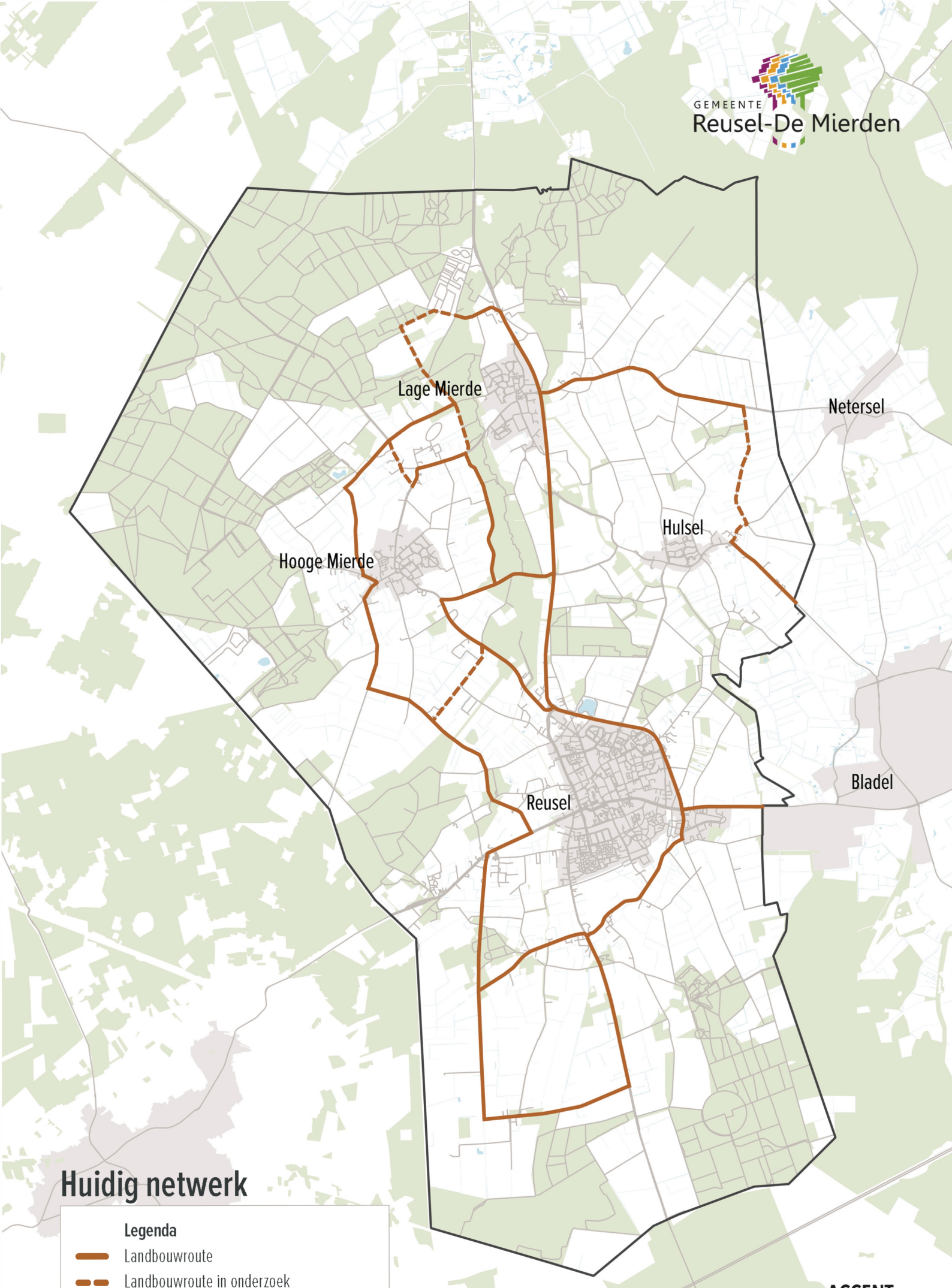
Bevoorrading en vrachtverkeer

Vrachtverkeer blijft belangrijk voor de bevoorrading van winkels en bedrijventerreinen, maar de gemeente streeft naar een veilige en efficiënte afwikkeling, buiten de kernen om. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is vrachtverkeer niet wenselijk, deze wegen zijn hier namelijk niet op ontworpen. Voorzieningen in Reusel zijn bereikbaar voor de bevoorrading, waarbij overlast op de omgeving wordt voorkomen. Daarnaast wordt ingezet op elektrificatie van logistieke voertuigen in de vorm van laagspanningskabels naar grote bedrijven met een elektrisch vrachtwagenpark. Vanaf 1 juli 2026 wordt er een nieuwe heffing ingesteld voor vrachtwagens op Rijkswegen. We monitoren wat de gevolgen hiervan zijn op ons wegennet.

Beleidskeuzes

Voor het thema “landbouw- en vrachtverkeer” zetten we in op:

- **Aanwijzen landbouwroutes** in samenspraak met agrariërs.
- **Landbouwvoertuigen primair gebruik laten maken van aangewezen routes** om dorpskernen te vermijden, terwijl het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens over de kortst mogelijke route naar provinciale wegen plaatsvindt.
- **Verhogen verkeersveiligheid** op wegen waar landbouwverkeer de ruimte deelt met (recreatief) fietsverkeer.
- **Verduurzaming logistiek** door vaste en veilige bevoorradingsroutes en stimulering van elektrisch vrachtverkeer.



Huidig netwerk

Legenda

- Landbouwroute
- Landbouwroute in onderzoek

ACCENT adviseurs



Regionale samenwerking

Samenwerking met de regiogemeenten, de MRE en de provincie Noord-Brabant is essentieel om effectief te kunnen investeren in infrastructuur, openbaar vervoer, fietsroutes en gedragsverandering. Door deze regionale afstemming te combineren met actieve betrokkenheid van werkgevers ontstaat een breed en stevig draagvlak voor de mobiliteitstransitie binnen de gemeente, waardoor maatregelen beter op elkaar aansluiten en meer impact hebben.

Beleid

Regionale samenwerking

Regionale samenwerkingen zijn belangrijk omdat mobiliteit en verkeersgedrag niet stoppen bij gemeente- en landsgrenzen. Door afstemming met omliggende gemeenten in Nederland en België, de provincie en landelijke instanties kunnen grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken effectief worden aangepakt. Hierbij wordt onder andere ingezet op het gezamenlijk aanvragen van subsidies, om zo gerichte verkeersveiligheidscampagnes te kunnen ontwikkelen en uitvoeren.

Ook handhaving en doorstroming krijgen aandacht, met nadruk op het versterken van de regionale bereikbaarheid via investeringen in een dorpshub, fietsnetwerken en openbaar vervoer. Dit biedt een indirect kader voor het verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid op regionaal niveau. Deze samenwerking sluit direct aan bij de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie MRE 2040 en Ontwikkelstrategie De Kempen 2025-2040.

Werkgeversaanpak

Werkgevers spelen een cruciale rol in de mobiliteitstransitie van Reusel-De Mierden. Door actief samen te werken met lokale bedrijven stimuleren we duurzame en verkeersveilige mobiliteitsoplossingen die zowel medewerkers als de leefomgeving ten goede komen. Bedrijven kunnen een belangrijke bijdrage leveren door het gebruik van de fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer te stimuleren

Naast deze praktische maatregelen zetten we in op bewustwordingscampagnes en educatie, gericht op veilig rijgedrag, gezonde mobiliteitskeuzes en duurzaamheid. Door werkgevers te betrekken bij deze transitie, versterken we de regionale bereikbaarheid, verlagen we de CO_2-uitstoot en dragen we bij aan een veiliger en leefbaarder Reusel-De Mierden.

Beleidskeuzes

Voor het thema “regionale samenwerking” zetten we in op:

- **Regionale samenwerking** door middel van deelname aan programma’s van provincie en regio en deelname aan pilots voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
- **Werkgeversbenadering** door het intensiveren van samenwerking met bedrijven voor het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Bijlage 1: afkortingen en begrippenlijst

Modal split	De verdeling van verplaatsingen over verschillende vervoerswijzen. De modal split geeft inzicht in hoe mensen zich binnen een gebied verplaatsen.
BBMA	De Brabant Brede Model Aanpak is sinds 2015 de strategie voor de bouw en het beheer van het provinciale verkeersmodel.
Strategisch plan verkeersveiligheid	Het Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) is een rijksprogramma waarin de overheid de strategie beschrijft om verkeersslachtoffers te verminderen. Het SPV stimuleert een 'risicogestuurde aanpak'.
BLIQ	Een systematiek voor het monitoren en beoordelen van infrastructuur, verkeersveiligheid en mobiliteitskwaliteit.
CROSS-methode	Methode voor verkeersveiligheidsanalyses waarbij potentiële verkeersveiligheidsrisico's (zoals de snelheid) en conflictsituaties worden beoordeeld, los van geregistreerde ongevallen.
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Wegen met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur buiten de bebouwde kom en 50 of 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Deze wegen verbinden verkeer met hoofdwegen of kernen en bieden een snelle en veilige doorstroom.
Erftoegangsweg type 1 (ETW1)	Wegen met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur buiten de bebouwde kom en 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Deze wegen hebben een gemengde functie die woonwijken verbinden met ontsluitingswegen en waar verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans worden gebracht. Er is sprake van verblijven en een beperkte verkeersfunctie.
Erftoegangsweg type 2 (ETW2)	Wegen binnen woongebieden met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en overige wegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Verblijfsgebieden zijn ingericht voor langzaam rijdend verkeer en combineren gemotoriseerd verkeer met voetgangers en fietsers. Buiten de bebouwde kom worden deze wegen in de basis alleen gebruik gemaakt door bestemmingsverkeer.

CROW	CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer. CROW publiceert richtlijnen en handboeken die door gemeenten en provincies worden gebruikt bij ontwerp- en beleidskeuzes.
Rijloperbreedte	De minimale breedte die een voertuig nodig heeft om comfortabel en veilig te kunnen rijden zonder buiten de rijbaan te komen. De rijloperbreedte is afhankelijk van het type voertuig en de benodigde manoeuvreerruimte.
Bubeko	Buiten de bebouwde kom
Bibeko	Binnen de bebouwde kom
Snelheidsbeperkende maatregel – horizontaal vlak	Een verkeersmaatregel die de snelheid verlaagt door de weginrichting zijdelings te beïnvloeden. Denk hierbij aan versmallingen, asverschuivingen en chicanes.
Snelheidsbeperkende maatregel – verticaal vlak	Een verkeersmaatregel die de snelheid verlaagt door hoogteverschillen in het wegdek. Denk hierbij aan drempels, verkeersplateaus en verhoogde kruispunten.


ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING