



BOEKEL IN BEWEGING

MOBILITEITSVISIE GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel
Projectnr: BOE026
Datum: 25 oktober 2022

GEMEENTE BOEKEL



krachten

BOEKEL IN BEWEGING

MOBILITEITSVISIE GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel
Projectnr: BOE026
Rapportnr: 1.2
Status: Definitief
Datum: 25 oktober 2022

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2022 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
TVDP

Verificatie:
MVEC

Validatie:
JW



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Een integrale benadering.....	4
1.3	Begin met het waarom.....	4
2	MOBILITEITSVISIE: BOEKEL IN BEWEGING.....	7
3	BELEID EN ONTWIKKELINGEN.....	11
3.1	Gemeentelijk en regionaal beleid.....	11
3.1.1	Mobiliteit.....	11
3.1.2	Energietransitie en duurzaamheid.....	12
3.1.3	Ruimte en wonen.....	13
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	13
4	RESULTAAT MOBILITEITSENQUÊTE.....	16
4.1	Persoonskenmerken respondenten.....	16
4.2	Reisgedrag inwoners gemeente Boekel.....	16
5	KIDS-CONSULTING.....	19
6	OPBRENGST WERKATELIERS.....	21

BIJLAGEN

B1	COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUETE
----	--

TABELLEN

Tabel 1	Beleidsanalyse gemeente Boekel.....	11
---------	-------------------------------------	----

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Stappen Mobiliteitsvisie - GVVP - MUP.....	5
Afbeelding 2	Gebiedsvisie Centrum Boekel (bron: gemeente Boekel).....	13
Afbeelding 3	Ruimtelijke toekomstkaart (op hoofdlijnen) gemeente Boekel (bron: Kragten).....	14
Afbeelding 4	Waar balen jullie van? (bron afbeelding: www.pexels.nl).....	19
Afbeelding 5	Hoe verbeteren we de verkeerssituatie? (bron afbeelding: www.pexels.nl).....	20
Afbeelding 6	Gevaarlijke plekken schoolthuisroute.....	20
Afbeelding 7	Samenvatting opbrengst werkateliers Mobiliteitsvisie.....	22

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

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

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

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

Voorliggende Mobiliteitsvisie vormt de eerste bouwsteen voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Boekel. Daarbij wordt, naast de ambities en speerpunten die de Mobiliteitsvisie vormen, aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

- Beleidsanalyse
- Resultaat mobiliteitsenquête inwoners
- Kidsconsulting
- Opbrengst werkateliers (gemeenteraad, beleidsmakers, participatiegroep)

1.2 Een integrale benadering

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

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

1.3 Begin met het waarom

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

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

Mobiliteitsvisie

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

GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan)

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

Meerjaren Uitvoeringsprogramma

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



Afbeelding 1 Stappen Mobiliteitsvisie - GVVP - MUP

2 MOBILITEITSVISIE: BOEKEL IN BEWEGING

Onderstaand zijn de vier ambities voor de gemeente Boekel op het gebied van mobiliteit opgesomd. Deze ambities hebben we opgesteld op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden. Een samenvatting van de opbrengst hiervan is terug te vinden in de hierop volgende hoofdstukken.

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

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

Ambitie 1. Veilig voor iedereen

Alle lagen van de samenleving moeten veilig zijn en zich veilig voelen wanneer men zich te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met de auto verplaatst. Dit betekent concreet dat de wegen en kruispunten veilig zijn ingericht voor alle verkeersdeelnemers. Specifieke aandachtsgebieden zijn schoolomgevingen: kinderen die zich nu prettig en veilig te voet of met de fiets naar school verplaatsen, blijven dit als ze ouder worden ook doen. Het overgrote deel van de gemeente bestaat uit buitengebied. Op de wegen in het buitengebied komen onder andere landbouwvoertuigen, recreatieve fietsers en schoolgaande kinderen elkaar tegen. Een veilig bereikbaar buitengebied laat het platteland van Boekel floreren. Boekel is bij uitstek een woongemeente, veel inwoners gaan in de omliggende kernen naar het werk en school. Aandacht gaat daarom uit naar goede en veilige lokale fietsvoorzieningen die aansluiten op regionale fietsverbindingen.

Voor een veilig mobiliteitssysteem voor iedereen wordt gewerkt aan de volgende speerpunten.

Speerpunt 1A. Verkeersveilige wegen en kruispunten

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

Speerpunt 1B. Veilige schoolomgeving

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

Speerpunt 1C. Veilig bereikbaar buitengebied

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

Speerpunt 1D. Veilige fietsroutes scholieren en forensen

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

Ambitie 2. Aantrekkelijk en bereikbaar

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

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

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

Speerpunt 2A. Verbeterde oost-westverbinding gemotoriseerd verkeer

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

Speerpunt 2B. Afwaarden en herinrichten centrum

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

Speerpunt 2C. Routing landbouwverkeer

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

Speerpunt 2D. Aantrekkelijke recreatieve verbindingen

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

Speerpunt 2E. Goede ontsluiting ontwikkellocaties

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

Ambitie 3. Robuuste wegen en paden

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

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

Speerpunt 3A. Kwaliteit wegen en bermen

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

Speerpunt 3B. Kwaliteit fiets- en wandelpaden

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

Ambitie 4. Een andere manier van reizen

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

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

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

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

Speerpunt 4B. Inzet deelmobiliteit

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

3 BELEID EN ONTWIKKELINGEN

In Boekel spelen de komende jaren diverse ontwikkelingen die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid. Natuurlijk gaat het dan om projecten in Boekel op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, maar ook om regionale ontwikkelingen binnen het mobiliteitsdomein. Ruimtelijke ontwikkelingen en ander gemeentelijk beleid (bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, gezondheid, economie, etc.) geven richting aan het mobiliteitsbeleid van de komende jaren.

3.1 Gemeentelijk en regionaal beleid

Hieronder worden de meest relevante gemeentelijke beleidsambities die een raakvlak hebben met het mobiliteitsbeleid geïnventariseerd. Maatregelen die een plaats krijgen in het mobiliteitsbeleid moeten namelijk de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen. Het gaat dan om beleid op het gebied van bijvoorbeeld gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme, recreatie en economie.

De rode draad in de beleidsstukken is aandacht voor vitaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op het gebied van mobiliteit is dit te bereiken door in te zetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer en dit waardige alternatieven te maken voor de eigen auto.

Tabel 1 Beleidsanalyse gemeente Boekel

Thema	Beleidsdocument	Jaar van uitgave
Mobiliteit	Koers Mobiliteit 2030 provincie Noord-Brabant	Oktober 2020
	Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023 regio Noordoost-Brabant	2020
	Wegenbeleidsplan Boekel 2019-2023	December 2018
	Ambitiedocument gedeelde mobiliteit provincie Noord-Brabant	December 2021
Energie en duurzaamheid	Duurzaamheidsplan gemeente Boekel	
Sport, bewegen, gezondheid & welzijn	Beleidskader WMO	
	Lokaal Sport- en beweegakkoord Gemeente Boekel	Augustus 2020
Ruimte & wonen	Strategische Visie 2030 gemeente Boekel	2016
	Woonvisie gemeente Boekel	Oktober 2019
	Structuurvisie	September 2011
	Ontwikkelingsvisie Dorpsmantel Noordwest	Oktober 2020
	Gebiedsvisie centrum Boekel	Maart 2020

3.1.1 Mobiliteit

Om de regionale doelstellingen op het gebied van mobiliteit, economie, ruimtelijke ontwikkeling en klimaat en duurzaamheid te behalen, is mobiliteit in de regio Noordoost-Brabant onder te verdelen in vijf deelprogramma's (afkomstig uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023 Noordoost-Brabant):

1. Duurzame bereikbaarheid en robuuste infranetwerken
2. Slimme en efficiënte mobiliteit
3. Veilige mobiliteit
4. Versterking vitale leefomgeving en klimaat
5. Versterking vestigingsklimaat

Volgens het Beleidskader (Koers 2030) van de provincie Noord-Brabant spelen er in Brabant vijf ontwikkelingen die mobiliteitsopgaven bepalen:

- Verstedelijking en krimp
- Verduurzaming
- Economische ontwikkeling
- Technologische ontwikkelingen en digitalisering
- Netwerksamenleving

Ambities voor het mobiliteitssysteem in Brabant zijn:

1. We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem
2. We gaan voor veilige mobiliteit
3. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit
4. We gaan voor mobiliteit voor iedereen
5. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem

In het Ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant wordt de ambitie uitgesproken om toe te werken naar één inclusief vervoerssysteem waarin de reiziger centraal staat met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

Voorliggende Mobiliteitsvisie bevat de lokale uitwerking van het regionaal beleid naar ambities die specifiek voor de gemeente Boekel gelden.

3.1.2 Energietransitie en duurzaamheid

Het Duurzaamheidsplan geeft richting aan hoe de aanpak van het verduurzamen van de gemeente eruit kan zien. Het doel van het Duurzaamheidsplan is om Boekel toekomstbestendig te maken zodat we op een gezonde en comfortabele wijze in Boekel kunnen (blijven) wonen, werken en leven. In het plan staan de acties beschreven die de gemeente neemt om bij te dragen aan onze duurzame toekomst op de thema's energie, fysieke leefomgeving, circulaire economie en mobiliteit.

Het thema mobiliteit is in het Duurzaamheidsplan onderverdeeld in drie oplossingsrichtingen:

- **Minder mobiliteit** (o.a. door thuiswerken)
- **Andere mobiliteit** (OV of fiets vs. auto)
- **Schonere mobiliteit** (elektrisch, waterstof, biobrandstof)

Sport, bewegen, gezondheid & welzijn

Het Sport- en beweegakkoord Boekel is de basis voor het gemeentelijk sport- en beweegbeleid. De gemeente heeft samen met lokale partners het Sportakkoord ondertekend en maakt daarmee afspraken over de volgende pijlers:

- Sport en bewegen voor iedereen
- Vitaal aanbod
- Positieve sport- en beweegcultuur
- Jeugd 12-18 jaar blijft sporten en bewegen

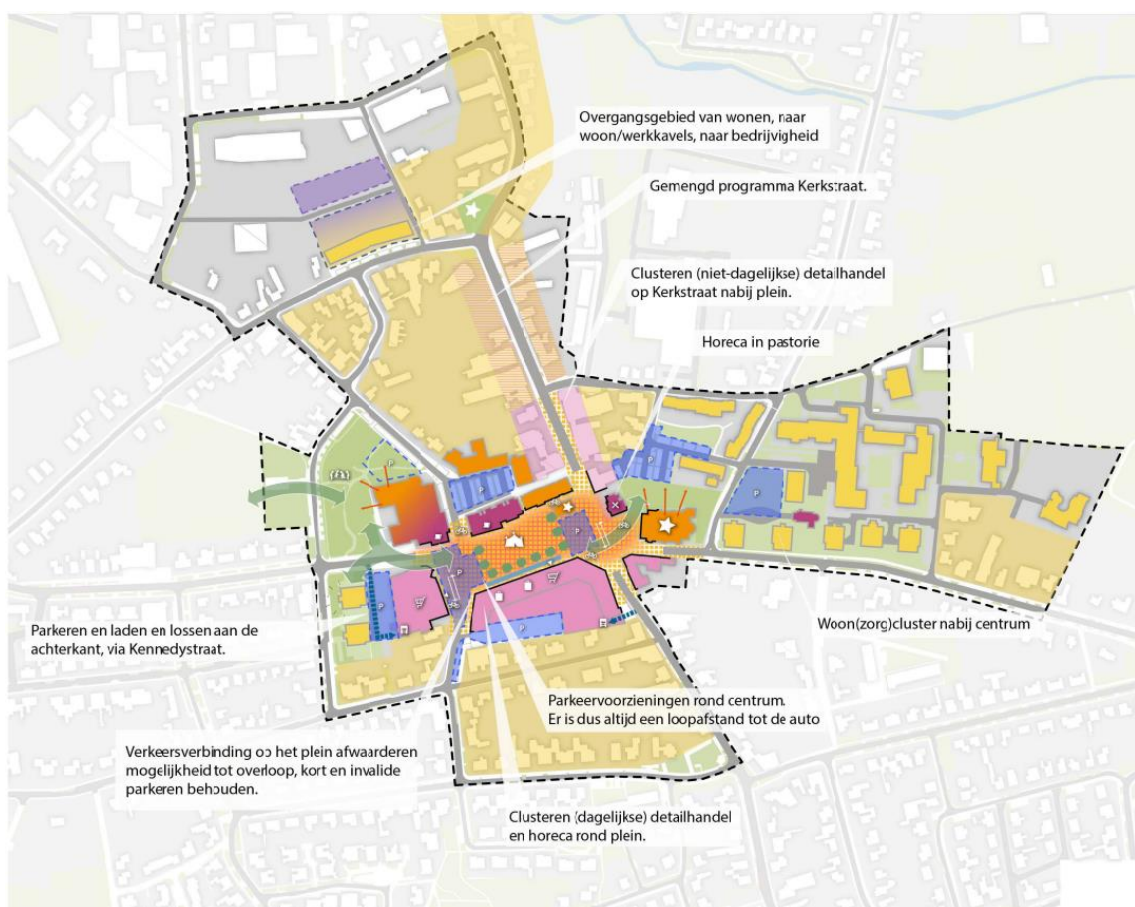
Deze pijlers hebben raakvlakken met bewegen in de openbare ruimte. Een veilige en toegankelijke omgeving rondom bijvoorbeeld ouderenzorglocaties en schoollocaties is van belang voor het (meer) in beweging krijgen en houden van de genoemde doelgroepen. Goede verbindingen naar de achterliggende natuur- en recreatiegebieden zijn van groot belang voor de bruikbaarheid van de aanwezige sportvoorzieningen en recreatiemogelijkheden.

In het Beleidskader WMO van de gemeente Boekel staan de mogelijkheden van de inwoners centraal, uitgaand van de eigen kracht en het eigen oplossingsvermogen. Toegankelijkheid van voorzieningen is belangrijk en wordt gezien als een preventieve maatregel. Doelgroepenvervoer wordt ingezet voor inwoners die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen.

3.1.3 Ruimte en wonen

In de Woonvisie 2020-2030 komt naar voren dat er in de gemeente Boekel wordt gebouwd naar behoefte. In de aankomende jaren is de opgave om de woningvoorraad binnen de gemeente Boekel flink uit te breiden. Dit komt doordat er een grote vraag is naar woningen. Specifiek neemt de behoefte naar kleinere en levensloopbestendige woningen toe. Uitgangspunt van de gemeente is om het dorpse woonmilieu met groengebieden in de kern te behouden. Daarnaast wordt ingezet op duurzame nieuwbouw en betaalbare huurwoningen. Ook wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid van de woongebieden, maar met behoud van een prettige en veilige leefomgeving.

Het centrumgebied van Boekel gaat op de schop. De Gebiedsvisie Centrum Boekel (vastgesteld 25 juni 2020) omschrijft en visualiseert een visie op de nieuwe inrichting van het centrumgebied. Een prettig verblijf in het centrum (qua groen en inrichting) staat centraal in deze visie. Daarnaast komen aantrekkelijk wonen voor alle doelgroepen en een veilige verkeerssituatie terug. Afbeelding 2 geeft een visualisatie van de Gebiedsvisie Centrum weer.

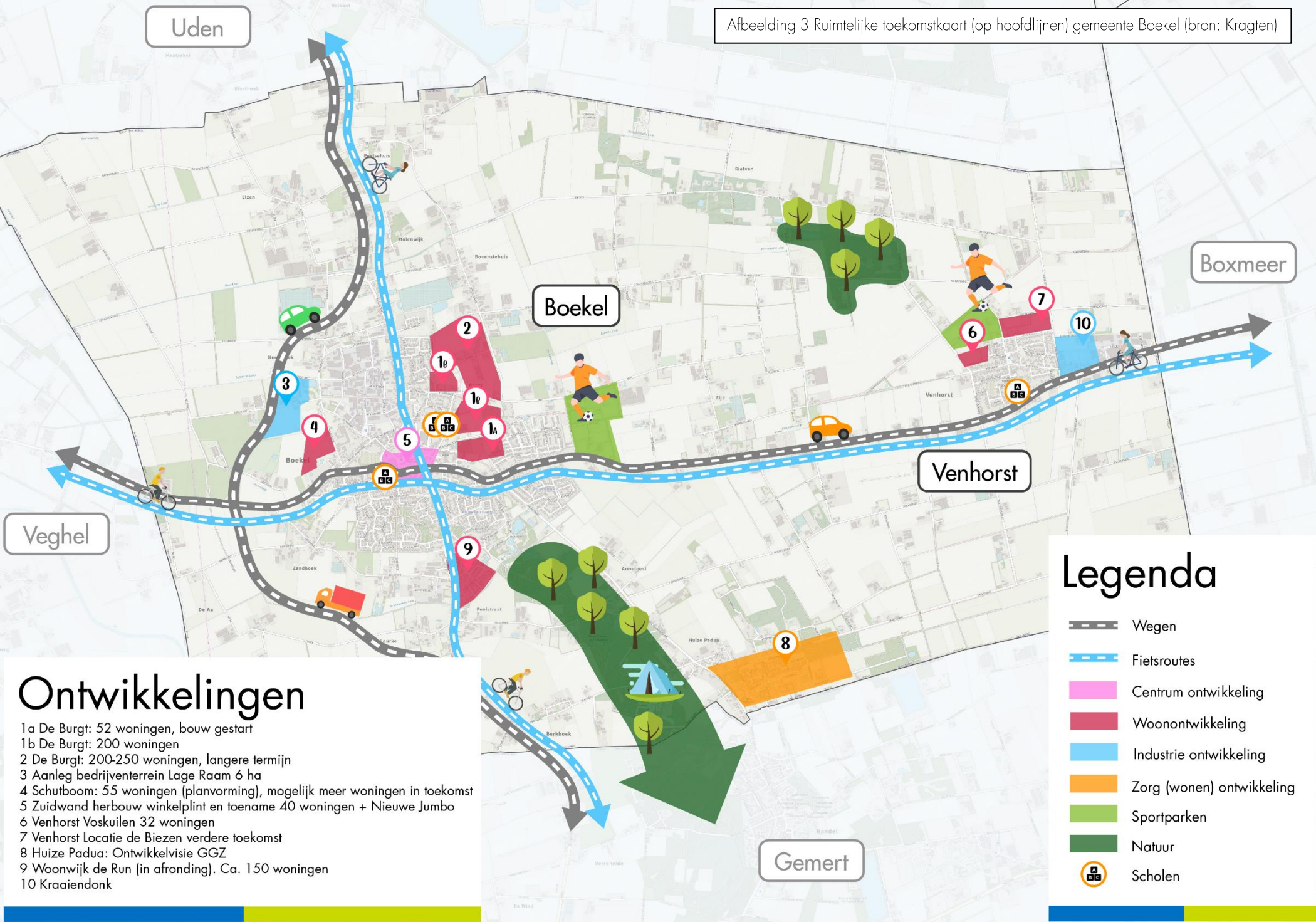


Afbeelding 2 Gebiedsvisie Centrum Boekel (bron: gemeente Boekel)

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In de gemeente Boekel spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Afbeelding 3 geeft een ruimtelijke toekomstkaart van de gemeente Boekel op hoofdlijnen weer, met (mogelijke) ontwikkellocaties evenals de bestaande hoofdinfrastructuur, sport- en groenzones en onderwijsinstellingen.

Afbeelding 3 Ruimtelijke toekomstkaart (op hoofdlijnen) gemeente Boekel (bron: Kragten)



Ontwikkelingen

- 1a De Burgt: 52 woningen, bouw gestart
- 1b De Burgt: 200 woningen
- 2 De Burgt: 200-250 woningen, langere termijn
- 3 Aanleg bedrijventerrein Lage Raam 6 ha
- 4 Schutboom: 55 woningen (planvorming), mogelijk meer woningen in toekomst
- 5 Zuidwand herbouw winkelplint en toename 40 woningen + Nieuwe Jumbo
- 6 Venhorst Voskuilen 32 woningen
- 7 Venhorst Locatie de Biezen verdere toekomst
- 8 Huize Padua: Ontwikkelvisie GGZ
- 9 Woonwijk de Run (in afronding). Ca. 150 woningen
- 10 Kraaiendonk

Legenda

- Wegen
- Fietsroutes
- Centrum ontwikkeling
- Woonontwikkeling
- Industrie ontwikkeling
- Zorg (wonen) ontwikkeling
- Sportparken
- Natuur
- Scholen

Landelijk spelen er trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de verplaatsingsbehoefte van mensen, het vervoersaanbod en de opgaven die uiteindelijk tot uiting komen in het mobiliteitssysteem. Hieronder wordt een beeld geschetst van maatschappelijke trends en trends in het mobiliteitslandschap die tekenend zijn voor de tijd waarin we leven.

Maatschappelijke trends

- **Verplaatsingspatronen** worden complexer en bestaan uit meerdere schakels, tussenstops en bestemmingen.
- **Technologische ontwikkelingen:** op afstand werken mogelijk waardoor sommige verplaatsingen niet meer plaatsvinden.
- Omvang van de bevolking neemt toe, grootte van huishouden neemt af. Hierdoor **toename aantal verplaatsingen** per hoofd van de bevolking.
- **Ouderen wonen langer thuis:** toegankelijk mobiliteitssysteem (bijvoorbeeld collectief vervoer of begaanbaarheid trottoirs) belangrijk voor deelname aan maatschappij.
- Groeiend bewustzijn dat **gezonde en duurzame leefstijl** belangrijk is. Dit leidt in sommige gevallen tot andere vervoerswijzekeuzes (vaker met fiets, OV of elektrische auto).
- Vooral in grote steden **toename van gebruik deelmobiliteit** (auto's, scooters, fietsen, etc.). Ook in landelijke omgeving is de inzet van deelmobiliteit in ontwikkeling.
- Toenemende populariteit **privé lease** van auto's en leasefietsen.

Trends mobiliteit

- **Elektrische vervoerswijzen** in opkomst; ook nemen auto's steeds vaker taken van bestuurder over.
- **Apps** maken reis plannen, boeken en onderweg bijstellen gemakkelijker.
- Opkomst gebruik **e-bike en speed pedelec:** langere afstanden met fiets en voor grotere groep mogelijk om fiets te gebruiken.
- Toename van grotere landbouwvoertuigen en aantal bewegingen landbouwverkeer. In combinatie met toeristisch-recreatief gebruik wordt het **drukker op plattelandswegen**.
- Op het gebied van OV steeds meer focus op **snelle verbindingen voor grote vervoersstromen**. Bereikbaarheid kleine kernen komt onder druk te staan; dit maakt rol van maatwerkvervoer belangrijker.
- Mensen hebben steeds meer behoefte aan **makkelijke en snelle verbindingen**. Mobiliteitshubs spelen in op die behoefte.

4 RESULTAAT MOBILITEITSENQUÊTE

In april 2022 hebben 381 inwoners deelgenomen aan de online mobiliteitsenquête. In de enquête is de inwoners van de gemeente Boekel gevraagd naar de frequentie van het gebruik van de verschillende vervoerswijzen (lopen, fiets, auto en openbaar vervoer), evenals het motief waarvoor de verschillende vervoerswijzen worden gebruikt. Daarnaast is gevraagd naar de reden waarom bepaalde vervoerswijzen niet gebruikt worden. Ook is aan de deelnemers gevraagd om de belangrijkste loop- en fietsroutes binnen de gemeente te markeren. Tot slot hebben deelnemers de mogelijkheid gehad om op een kaart aan te geven op welke locatie(s) sprake is van verkeersknelpunten én goede voorbeelden op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en een eventuele toelichting. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de enquête samengevat; in Bijlage 1 is de complete rapportage van de mobiliteitsenquête opgenomen.

4.1 Persoonskenmerken respondenten

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

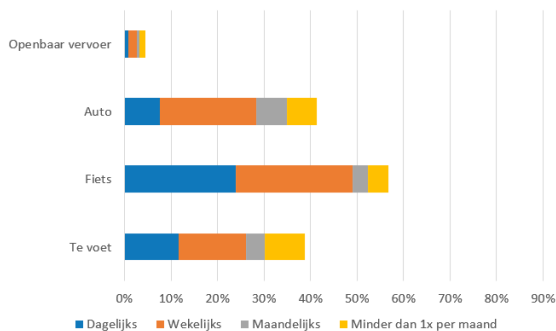
- De leeftijdsgroepen 25-45 jaar en 45-65 zijn zeer goed vertegenwoordigd in de enquêteresultaten. Dit gaat wel ten koste van de respondenten in de jongere (0-25 jaar) en oudere (65 jaar en ouder) leeftijdsgroepen.
- Inwoners van de kern Boekel hebben de enquête veelvuldig ingevuld, inwoners van de kern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

4.2 Reisgedrag inwoners gemeente Boekel

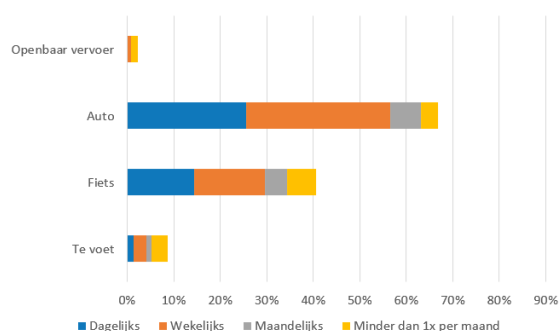
Frequentie gebruikte vervoerwijze per motief

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

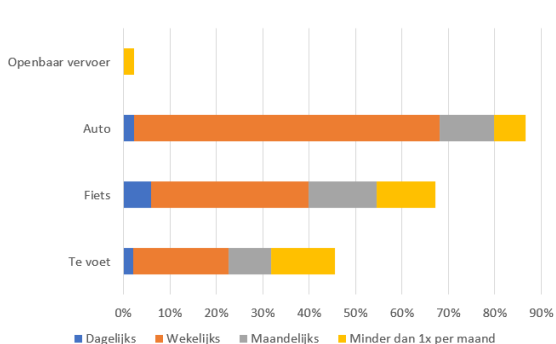
School



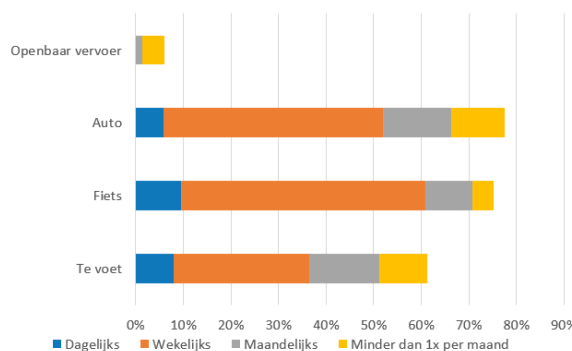
Werk



Boodschappen



Recreatie / ommetje

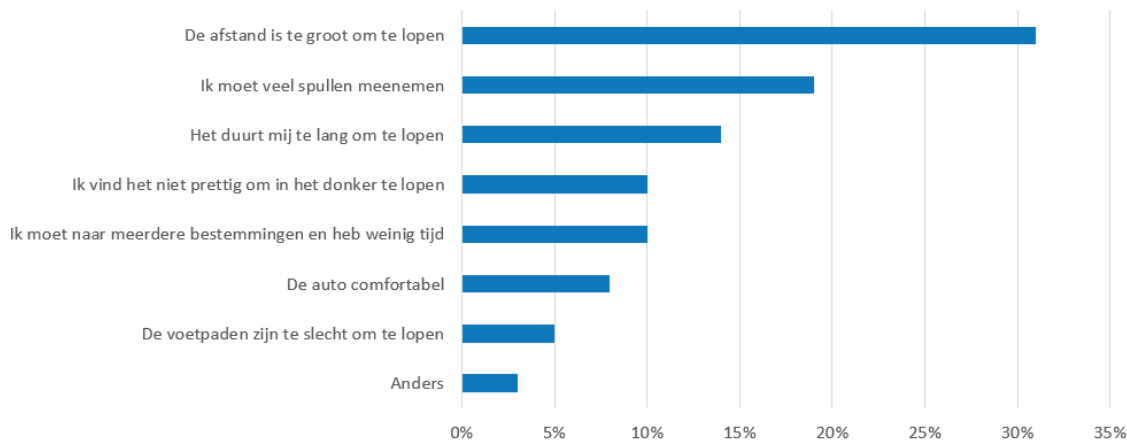


Reden niet lopen, fietsen en OV gebruiken

Inwoners die aangeven weinig te lopen, fietsen en gebruik te maken van het OV is gevraagd naar de belangrijkste redenen hiervan. Voor de vervoerswijze lopen is veruit de belangrijkste reden dat de afstanden te groot zijn om te lopen. Drie redenen waarom inwoners van de gemeente Boekel de fiets laten staan, zijn dat men veel spullen mee moet nemen, mensen bij slecht weer liever de auto pakken en ze het te onveilig vinden om te fietsen. Bij het OV geldt voornamelijk dat het OV reizigers niet brengt bij de bestemming waar men moet zijn.

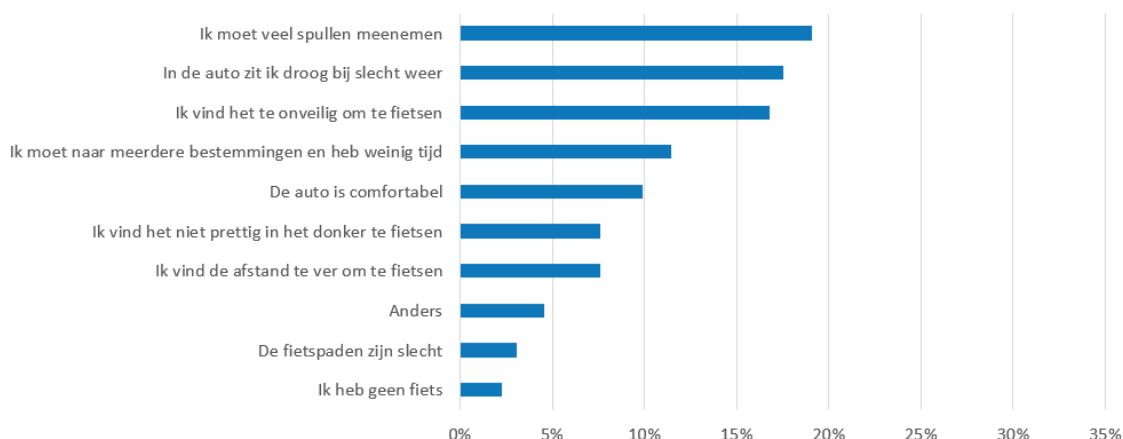
Waarom loopt men niet?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



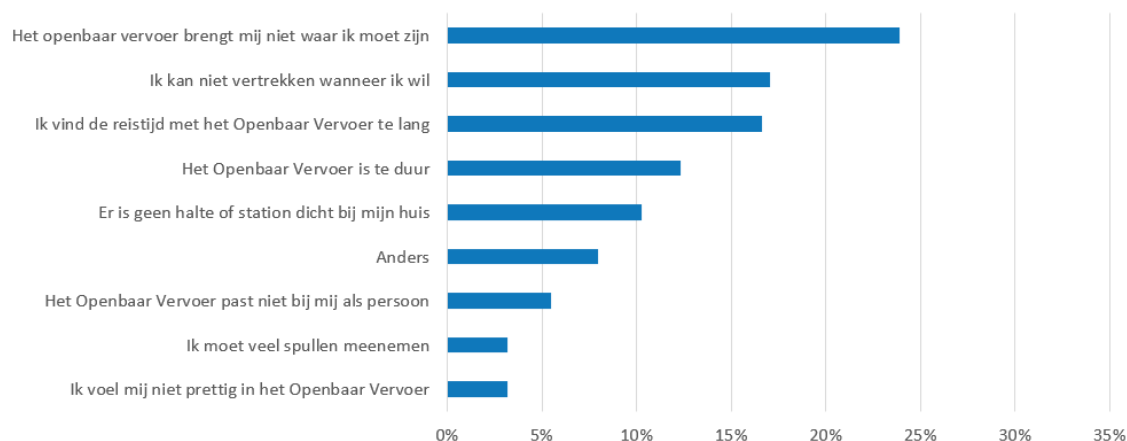
Waarom fietst men niet?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



Waarom gebruikt men geen OV?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven

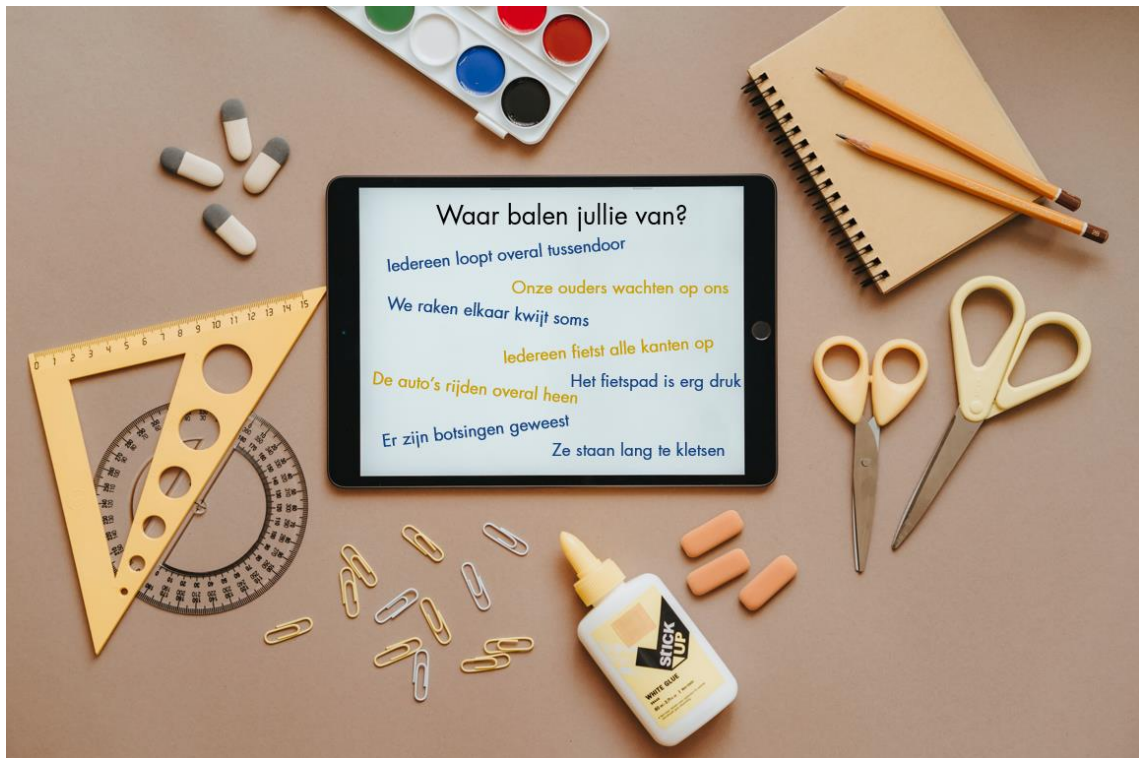


In de mobiliteitsenquête is ook gevraagd naar o.a. de meest gebruikte loop- en fietsroutes van inwoners van Boekel (voor de verschillende motieven), locaties van verkeersknelpunten en locaties van goede verkeersvoorbeelden binnen de gemeente. Een analyse van deze enquêteresultaten komt aan bod in de volgende fase van dit beleidsplan, namelijk het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVP).

5 KIDS-CONSULTING

Jongeren zijn een belangrijke doelgroep in het proces van de Mobiliteitsvisie en het GWP. Aangezien de Mobiliteitsvisie 20 jaar vooruitkijkt gaat dit ook over hun toekomst: "De jongeren van nu zijn de bezorgde ouders van straks". Ook hebben zij vaak een heel eigen kijk op mobiliteit van waaruit creatieve, waardevolle oplossingen gevonden kunnen worden. Over het algemeen is deze doelgroep lastig te benaderen voor participatieprocessen die ver weg staan van hun belevingswereld. Daarom wordt extra energie gestoken in het benaderen van deze doelgroep. Er is een gerichte oproep gestuurd naar jonge inwoners van de gemeente Boekel, om hun stem te laten horen de Mobiliteitsenquête in te vullen.

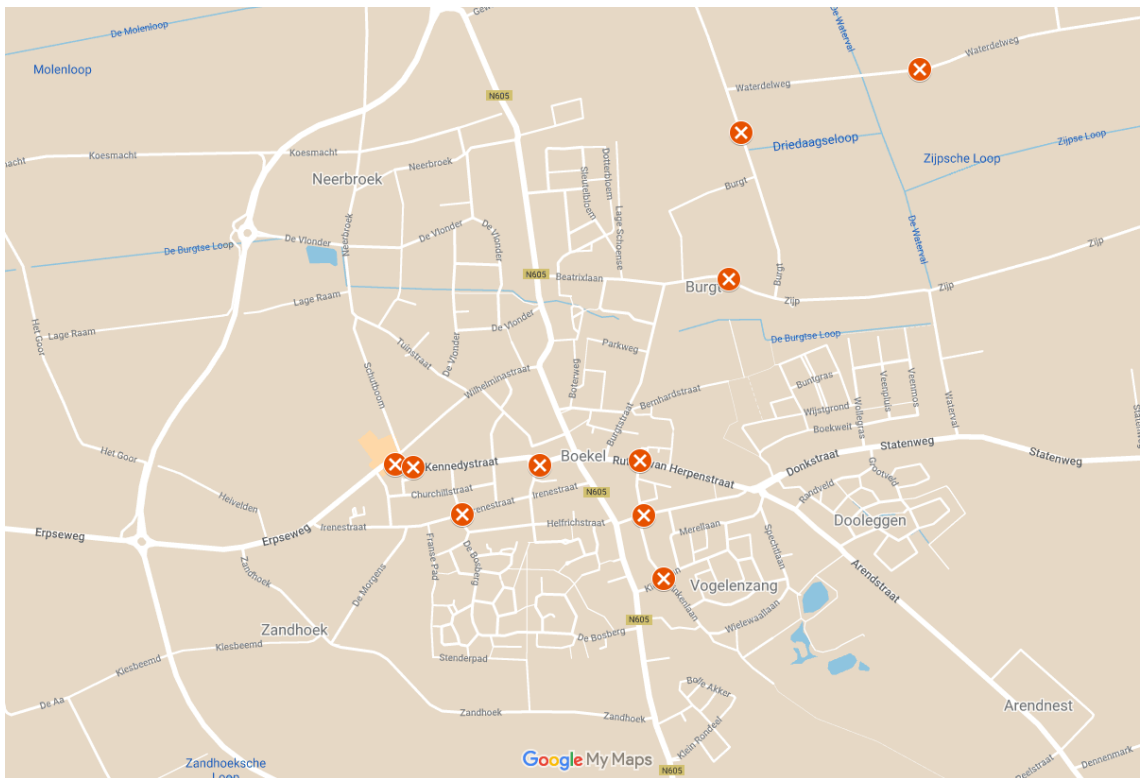
Je bent het meest creatief als je jong bent. Kinderen hebben de toekomst en gebruiken de openbare ruimte op hun eigen manier. Dit werd bevestigd tijdens de jaarlijkse verkeersweek van OBS Uilenspiegel in Boekel. Kinderen in de bovenbouw hebben in groepjes nagedacht over het verbeteren van de verkeerssituatie rond hun school. Wat gebeurt er op een drukke woensdag, als alle kinderen tegelijkertijd uit zijn? Waar balen de kinderen van? En wat zijn de meest onveilige situaties en plekken rondom school? Ook is de kinderen gevraagd naar gevaarlijke plekken binnen de gemeente als zij naar school lopen of fietsen. Onderstaande afbeeldingen geven een samenvatting van de punten die door de kinderen zijn bedacht en aangestipt.



Afbeelding 4 Waar balen jullie van? (bron afbeelding: www.pexels.nl)



Afbeelding 5 Hoe verbeteren we de verkeerssituatie? (bron afbeelding: www.pexels.nl)



Afbeelding 6 Gevaarlijke plekken schoothuisroute

6 OPBRENGST WERKATELIERS

In juni 2022 hebben raadsleden, gemeentelijke beleidsmakers en een zorgvuldig samengestelde participatiegroep (bestaande uit inwoners, ondernemers en andere belangenvertegenwoordigers) hun inbreng gegeven voor de Mobiliteitsvisie tijdens werkateliers. In de eerste serie werkateliers presenteerden wij onze aanpak en haalden wij wensen en ideeën op die binnen de gemeente Boekel spelen op het gebied van mobiliteit. Daarbij hanteren wij het zogenaamde 'stoplicht-model':

- Groen licht: wat gaat goed in de gemeente Boekel?
- Geel licht: wat kan beter in de gemeente Boekel?
- Geel knipperlicht: waar wil de gemeente Boekel mee beginnen?
- Rood licht: waar wil de gemeente Boekel afscheid van nemen?

De bereikbaarheid en ontsluiting van de gemeente Boekel voor de auto wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanleg van de nieuwe randweg heeft er tevens voor gezorgd dat er minder doorgaand verkeer door het centrum van Boekel rijdt, wat de veiligheid en leefbaarheid sterk ten goede komt. Over het aanbod aan verenigingen en voorzieningen in de gemeente Boekel is men eveneens positief, hiervoor hoeft men de gemeentegrenzen nauwelijks over te gaan. Dit heeft een positief effect op het benodigd aantal verplaatsingen naar omliggende gemeenten.

Hoewel de komst van de nieuwe randweg een positief effect heeft gehad op de verkeerssituatie in Boekel, moet voorkomen worden dat deze een barrière vormt tussen het bebouwd gebied en het buitengebied. Een andere zorg is het langzaam verdwijnen van vaste buslijnen binnen de gemeente en regio; er moeten waardige alternatieven worden geboden om mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer toegang te geven tot mobiliteit en daarmee actief te kunnen laten deelnemen aan de maatschappij. Het beheer en onderhoud van de wegen wordt aangemerkt als verbeterpunt, zeker in het buitengebied. Hier zijn ook landbouwverkeer en sluijverkeer zaken waar zorgen over zijn.

Men is kritisch op wegen binnen Boekel waarvan aan de weginrichting niet is af te lezen wat het snelheidsregime is. De gemeente biedt een goed fiets- en voetgangersnetwerk, maar hier valt meer uit te halen, bijvoorbeeld door betere recreatieve paden en versterking van school-huisroutes. De algehele inrichting rondom schoolgebieden wordt sowieso als verbeterpunt aangemerkt en er ligt daarnaast potentie in het halen en brengen van schoolkinderen met de fiets of te voet.

In het centrumgebied van Boekel liggen kansen om meer aandacht te besteden aan de fietser en voetganger, waar de auto als het ware te gast is. Er kan ingezet worden op innovaties op het gebied van mobiliteit, zoals het aanbieden van deelvervoer, voldoende laadmogelijkheden voor elektrische auto's en slimme verlichting, om de gemeente Boekel klaar te maken voor de toekomst.

Wat gaat goed?	Wat kan beter?	Waar wilt u afscheid van nemen?
 <ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid auto • Gebruik randweg auto en minder verkeer in centrum Boekel als gevolg daarvan • Aanbod verenigingen en voorzieningen Boekel en Venhorst • Vrijliggende fietspaden langs buitenwegen (ook schoolthuisroutes en routes naar sportpark) • Ontsluiting van omliggende dorpen (auto en fiets) • Parkeerruimte in het centrum • Busverbinding Eindhoven – Boekel – Uden • Onderhoud van wegen • Schoolomgeving basisschool Venhorst • Wandelroute breukrand 	 <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructuur voor lopen en fietsen (ook voor mindervaliden) • Fietsenstallingen • Verkeersveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers • Draagkracht/schade aan wegen door landbouw- en vrachtverkeer (beheer en onderhoud) • Beheer en onderhoud van de fiets- en wandelpaden • Verkeersgedrag (o.a. hardrijden) • Weginrichting passend bij snelheidsregime • Alternatieven bieden voor OV dat verdwijnt • Oost-westverbinding autoverkeer en fietsverkeer • Minder vracht- en landbouwverkeer door centrum • Recreatieve en schoolthuis fietsverbindingen • Meer recreatieve wandelroutes • Parkeren en verkeersveiligheid tijdens halen en brengen basisscholen • Openbaar vervoer tussen Veghel en Boekel/Venhorst 	 <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersonveiligheid wegen • Parkeerterreinen • Barrièrewerking van randweg • Slechte kwaliteit fiets- en wandelpaden • Snelheidsovertreders • Zwaar verkeer door woongebieden • Verkeersdrukte buitenwegen (sluipverkeer) <p>Waar wilt u mee beginnen?</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Auto te gast / afwaarderen / inrichting als fietsstraat bepaalde wegen • Innovaties als laadpalen elektrische auto en slimme verlichting • Aansluiten Boekel op snelfietsnetwerk • Actualiseren navigatiesystemen • Deelfiets Venhorst <-> Boekel als alternatief OV

Afbeelding 7 Samenvatting opbrengst werkateliers Mobiliteitsvisie

BIJLAGEN

B1 COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUETE

Mobiliteitsplan gemeente Boekel



GEMEENTE BOEKEL

kragten

Inleiding

Het komende jaar gaat de gemeente Boekel aan de slag met een nieuw Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan helpt de gemeente Boekel om de plannen voor de toekomst te ontwikkelen en Boekel voor iedereen goed bereikbaar te houden.

Om het mobiliteitsplan vorm te geven zijn burgers middels een online enquête geraadpleegd. Deze presentatie bevat de resultaten van die enquête.

- De enquête is door 381 respondenten ingevuld.
- De enquête was opengesteld voor respondenten van 4 april 2022 t/m 1 mei 2022



Inhoudsopgave

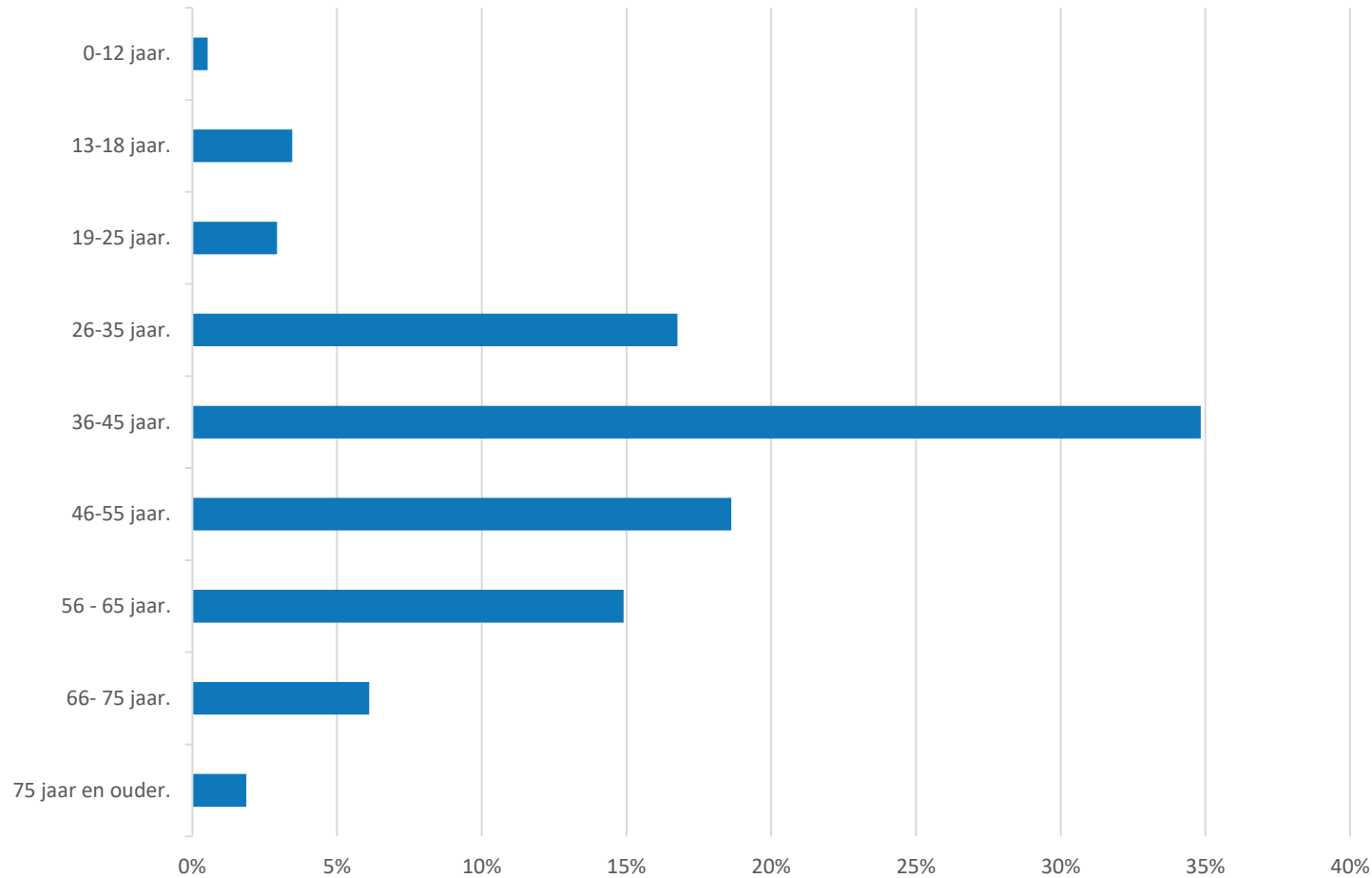
- Persoonsgegevens
- School
- Werk
- Vrije tijd
- Boodschappen
- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Openbaar Vervoer
- Verkeersknelpunten
- Goede voorbeelden verkeer
- Bijlagen

Persoonsgegevens

De volgende vragen zijn algemene vragen die een beeld geven van de respondenten die de mobiliteitsenquête hebben ingevuld. Het gaat daarbij om gegevens over geslacht, leeftijd, woonkern- of wijk, thuissituatie, etc. Deze informatie is relevant om tijdens het onderzoek te controleren of de ontvangen reacties een goede afspiegeling zijn van de inwoners van de gemeente Boekel. In verband met privacy is deze enquête anoniem. Bureau Kragten verwijdert alle data na dit project.

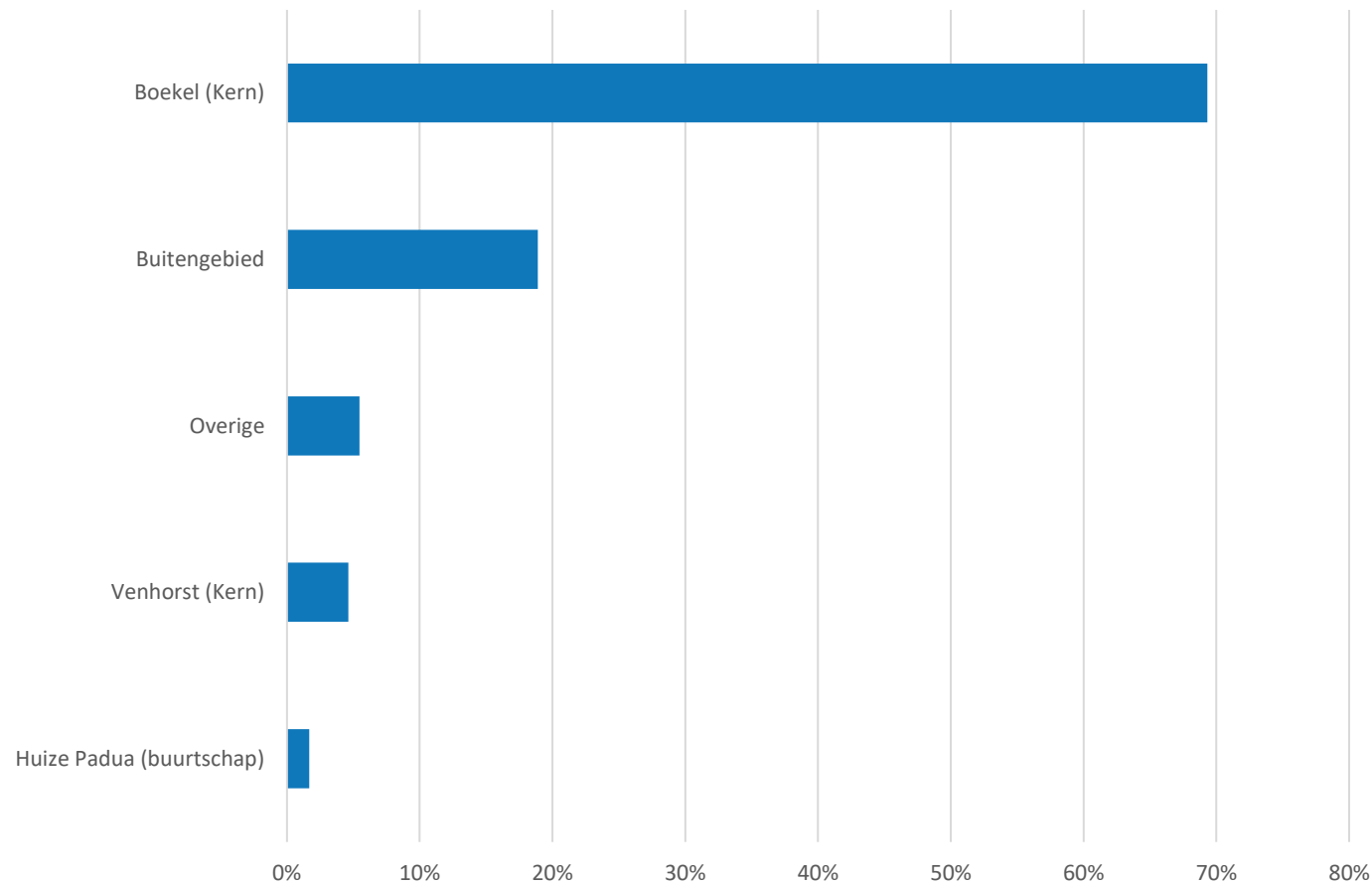


Leeftijden van respondenten



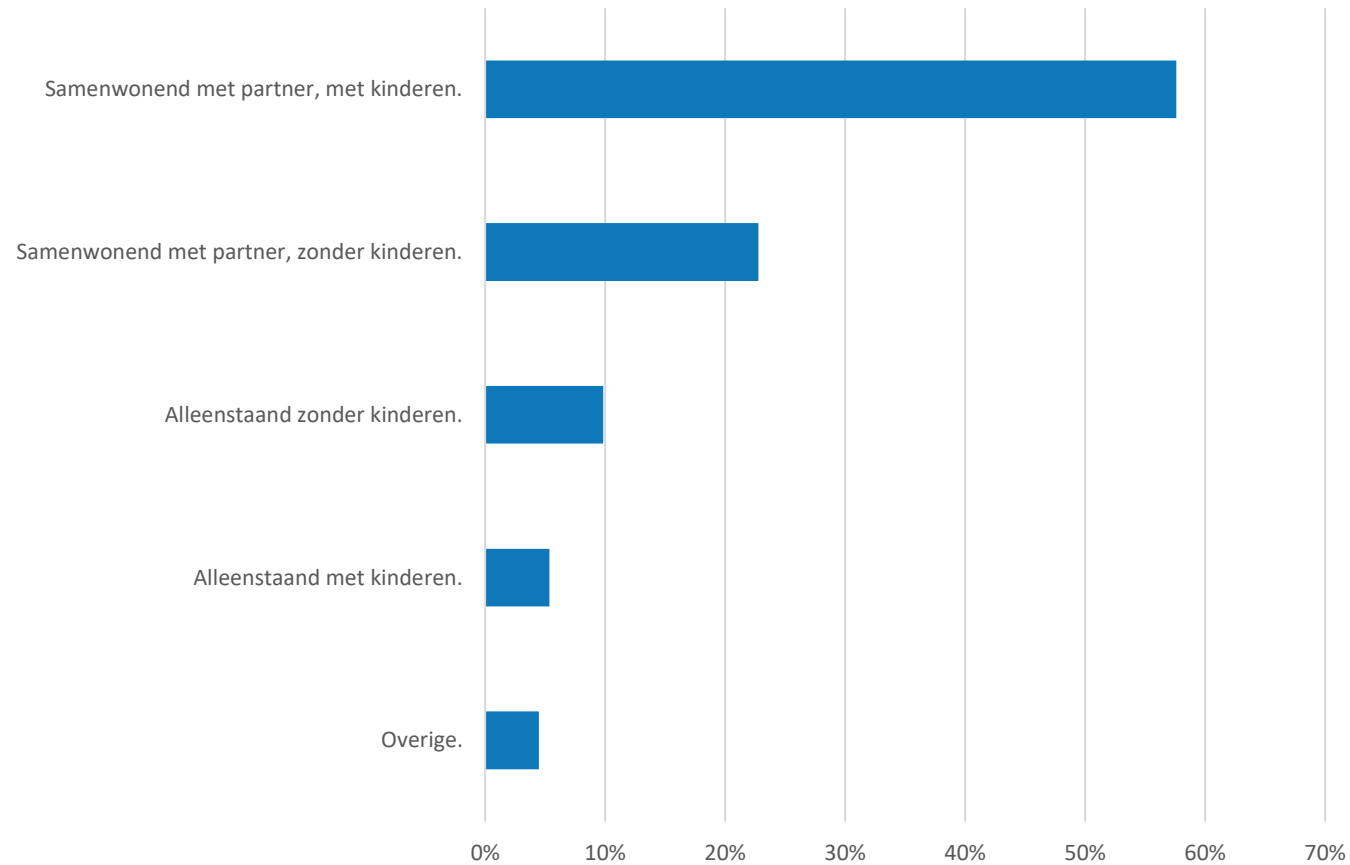
Leeftijd	Percentage	Aantal
0-12 jaar.	1%	2
13-18 jaar.	3%	13
19-25 jaar.	3%	11
26-35 jaar.	17%	63
36-45 jaar.	35%	131
46-55 jaar.	19%	70
56 - 65 jaar.	15%	56
66- 75 jaar.	6%	23
75 jaar en ouder.	2%	7
Eindtotaal	100%	N=376

Waar respondenten wonen



Kern/wijk	Percentage	Aantal
Boekel (Kern)	69%	165
Buitengebied	19%	45
Overige	5%	13
Venhorst (Kern)	5%	11
Huize Padua (buurtschap)	2%	4
Eindtotaal	100%	N=238

Woonsituatie respondenten



Woonsituatie	Percentage	Aantal
Samenwonend met partner, met kinderen.	58%	12
Samenwonend met partner, zonder kinderen.	23%	22
Alleenstaand zonder kinderen.	10%	10
Alleenstaand met kinderen.	5%	129
Overige.	4%	51
Eindtotaal	100%	N=224

Vervoerswijzen

Met welke vervoerswijzen reizen inwoners, hoe vaak en naar welke bestemming?

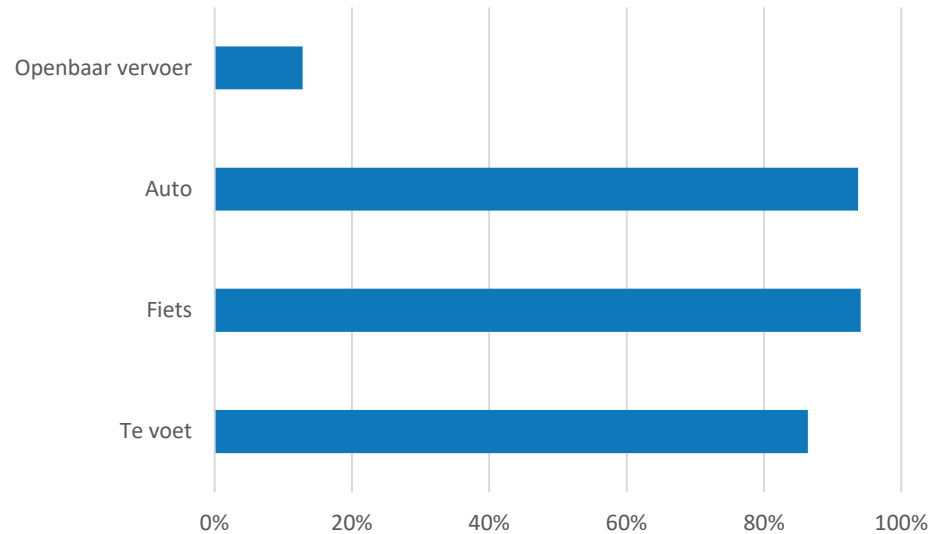
In dit rapportonderdeel leest u per type bestemming (bezoekmotief) hoe vaak inwoners van Boekel welke vervoerswijzen gebruiken om naar die bestemming te reizen.

De waarden worden uitgedrukt in een percentage van het aantal respondenten. Als bijvoorbeeld in dit rapport staat dat 5% met de fiets naar school reist dan betekent dit dat 5% van de respondenten dagelijks met de fiets naar school gaat. Omdat niet iedereen naar school gaat hoeft de som van de antwoorden geen 100% te zijn.



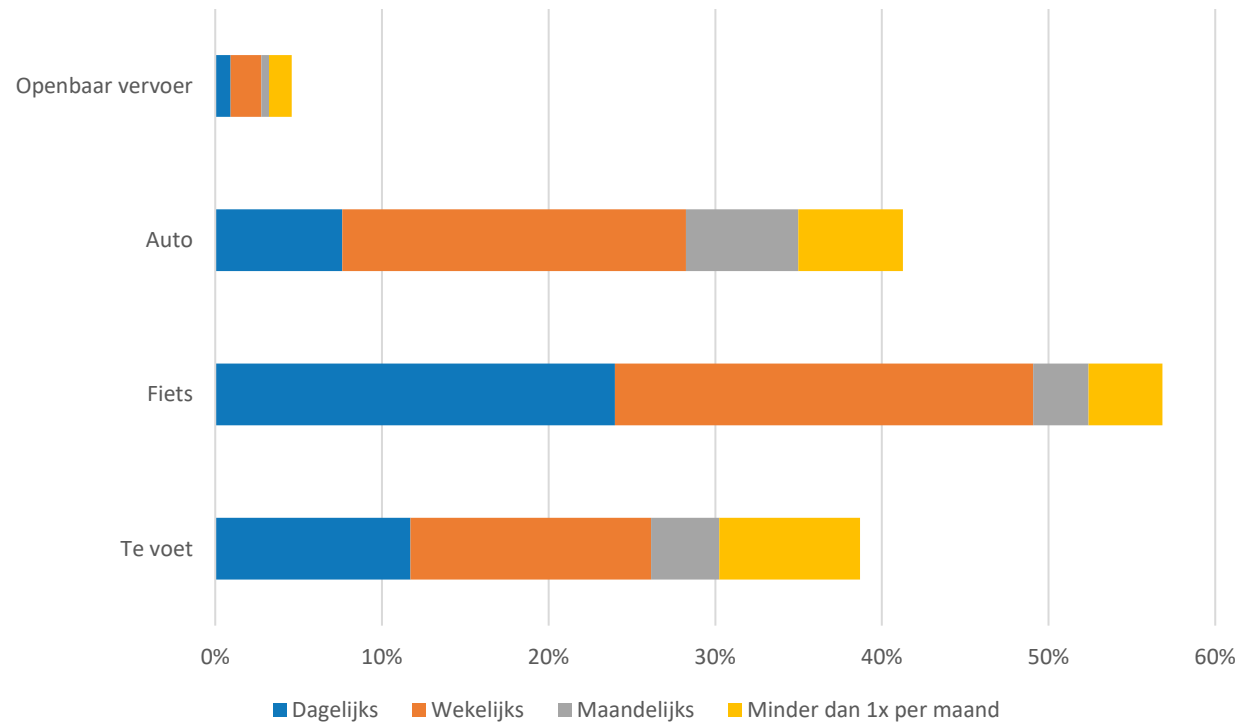
Gebruik van vervoerswijzen

Reist u wel eens met het OV/Auto/Fiets/Te voet?



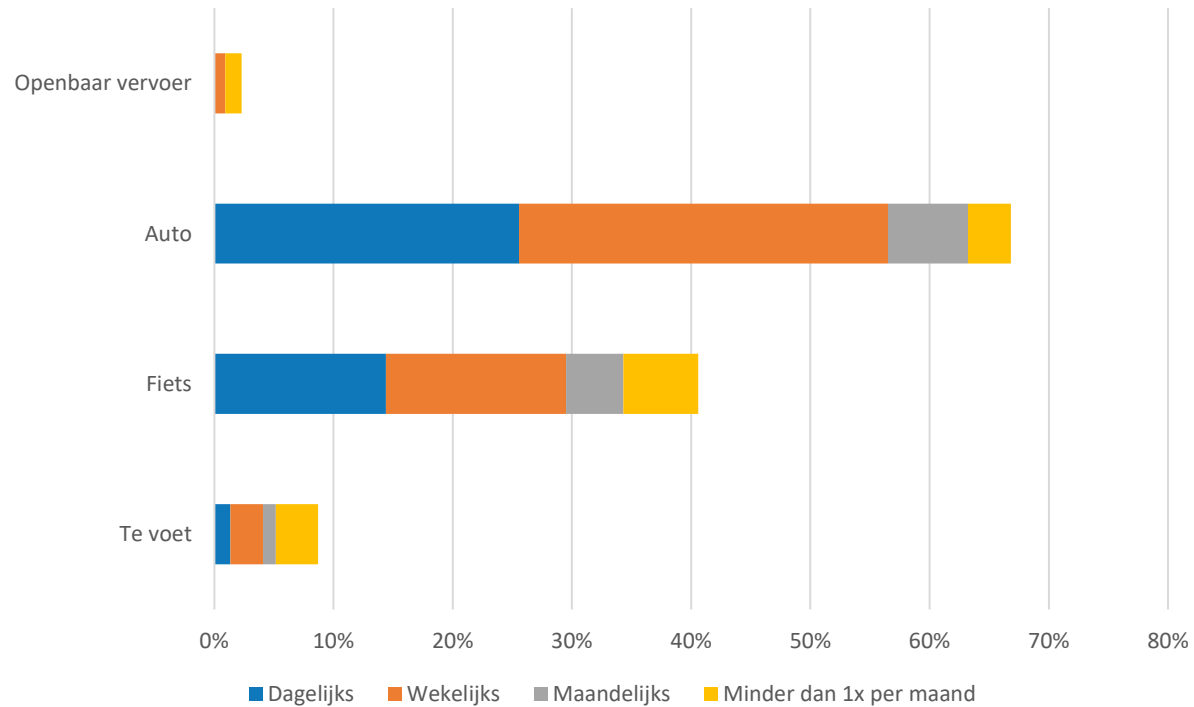
	Te voet	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Percentage	86%	94%	94%	13%
Ja	317	255	209	28
Nee	50	16	14	190
Totaal	N=367	N=271	N=223	N=218

Reizen naar school



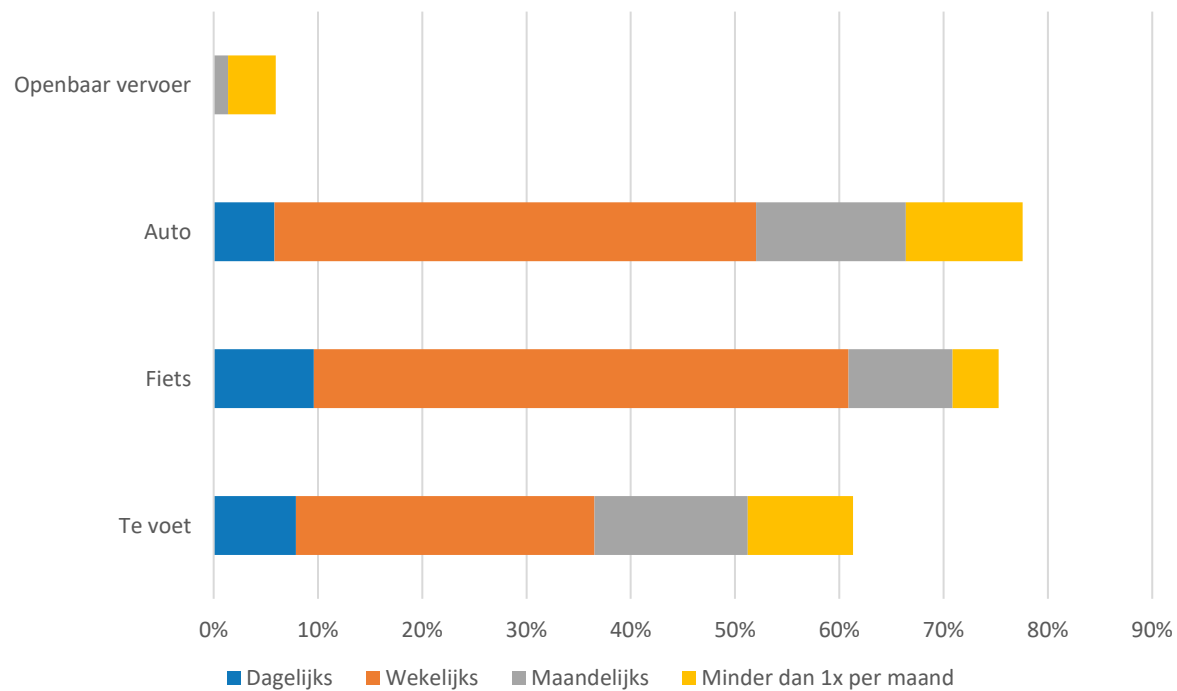
School	Te voet	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Dagelijks	12%	24%	8%	1%
Wekelijks	14%	25%	21%	2%
Maandelijks	4%	3%	7%	0%
Minder dan 1x per maand	8%	4%	6%	1%

Reizen naar het werk



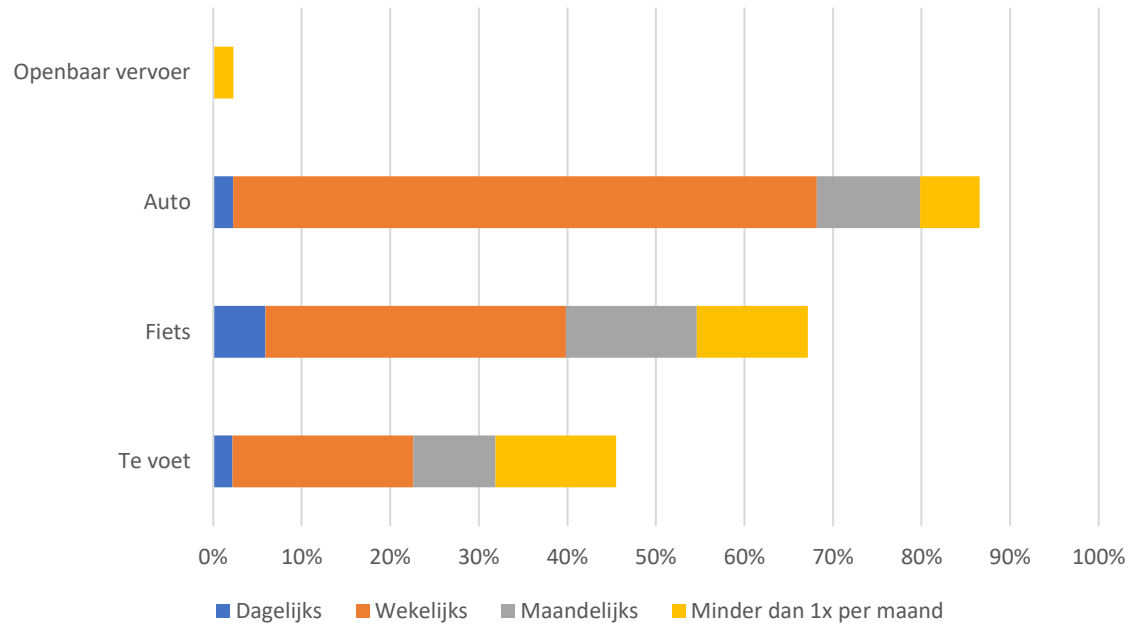
Werk	Te voet	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Dagelijks	1%	14%	26%	0%
Wekelijks	3%	15%	31%	1%
Maandelijks	1%	5%	7%	0%
Minder dan 1x per maand	4%	6%	4%	1%

Reizen naar vrije tijd



Vrije tijd	Te voet	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Dagelijks	8%	10%	6%	0%
Wekelijks	29%	51%	46%	0%
Maandelijks	15%	10%	14%	1%
Minder dan 1x per maand	10%	4%	11%	5%

Reizen om boodschappen te doen



Boodschappen	Te voet	Fiets	Auto	Openbaar vervoer
Dagelijks	2%	6%	2%	0%
Wekelijks	20%	34%	66%	0%
Maandelijks	9%	15%	12%	0%
Minder dan 1x per maand	14%	13%	7%	2%

Looproutes

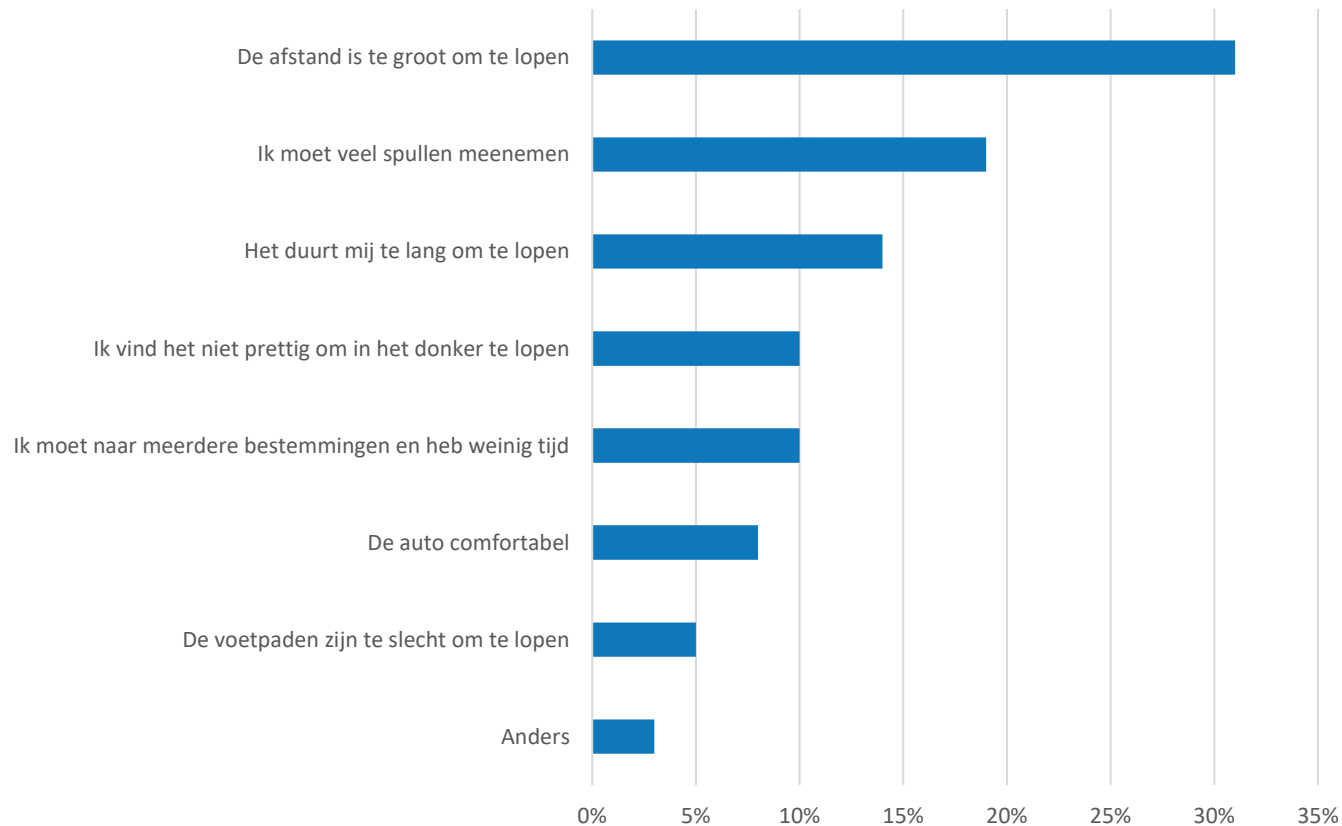
Respondenten hebben op de kaart hun looproutes door de gemeente Boekel kunnen aangeven. Dit zijn routes die zij regelmatig* afleggen. Dat kunnen looproutes zijn naar een bestemming zoals school, de winkel, werk en vrijetijdsbestemmingen.

**regelmatig = gemiddeld eens per week of vaker*



Waarom loopt men niet?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



Reden	Percentage	Aantal
De afstand is te groot om te lopen	31%	88
Ik moet veel spullen meenemen	19%	52
Het duurt mij te lang om te lopen	14%	39
Ik moet naar meerdere bestemmingen en heb weinig tijd	10%	29
Ik vind het niet prettig om in het donker te lopen	10%	28
De auto comfortabel	8%	22
De voetpaden zijn te slecht om te lopen	5%	13
Anders	3%	9
	100%	N=280

Waarom loopt men niet?

Anders

wegen_slecht
fietzen_is_sneller
lichamelijke_beperking
slecht_verlicht



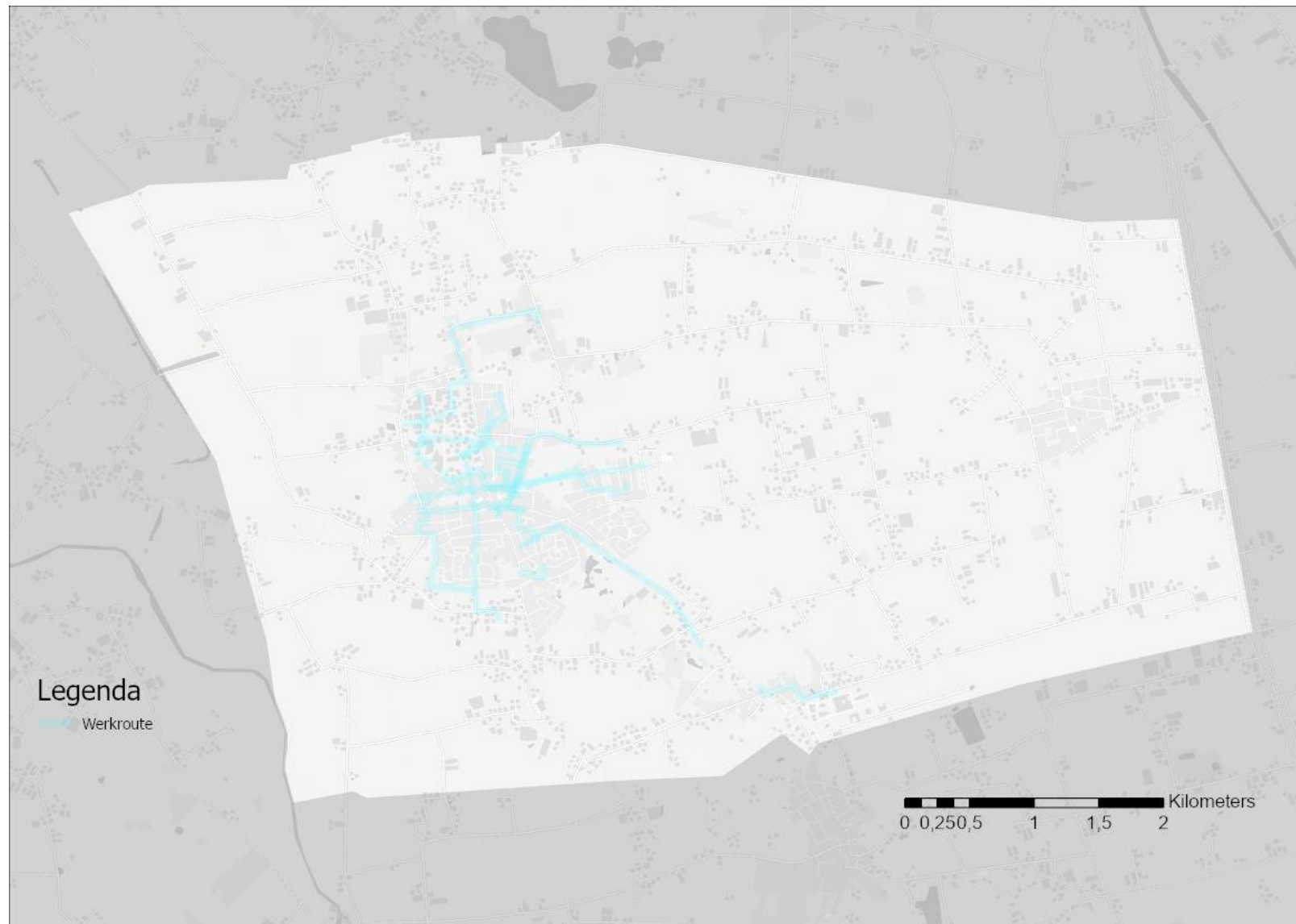
Alle looproutes



Lopen – Schoolroute



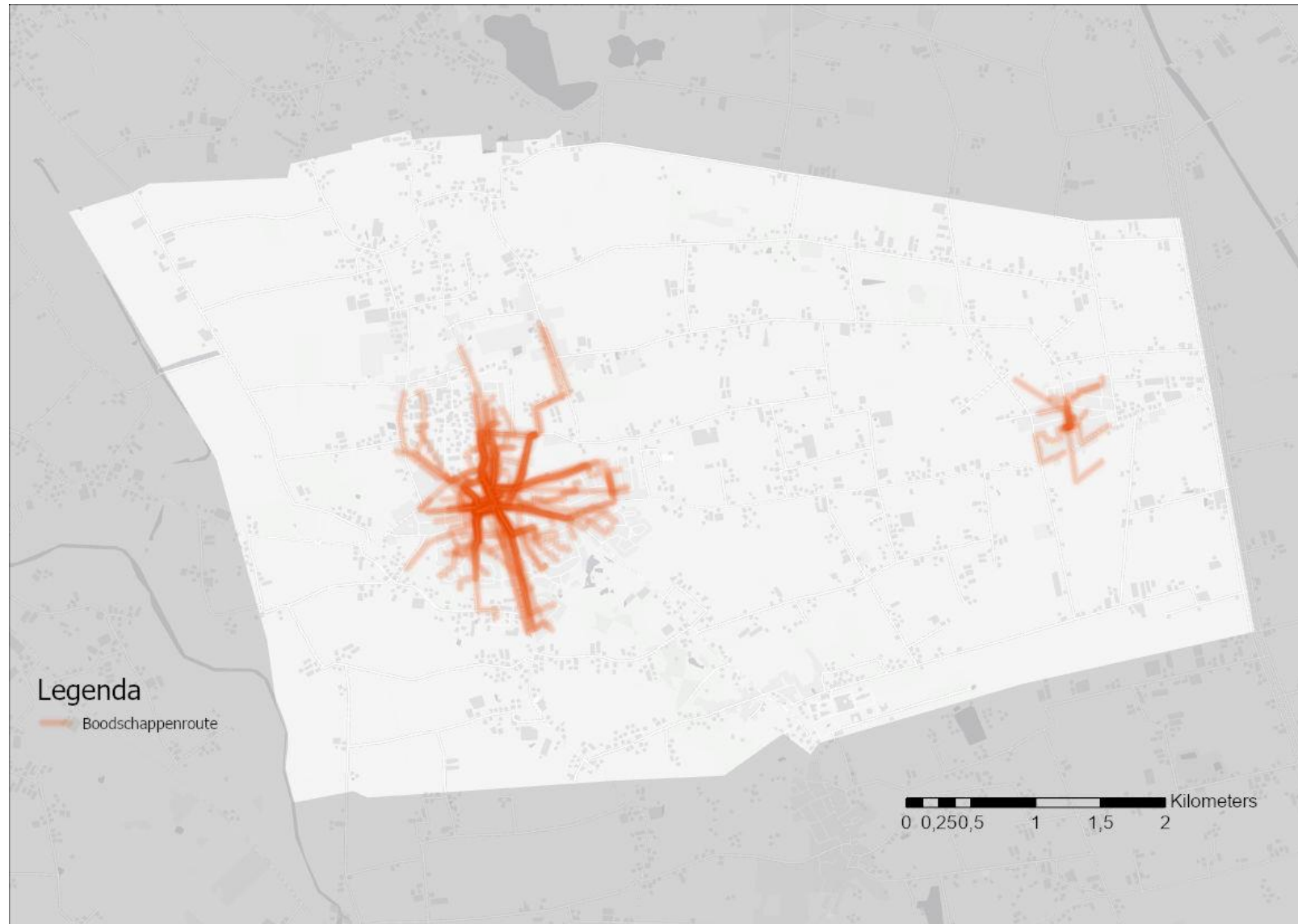
Lopen – Werkroutes



Lopen – Vrije tijd routes



Lopen - Boodschappen route

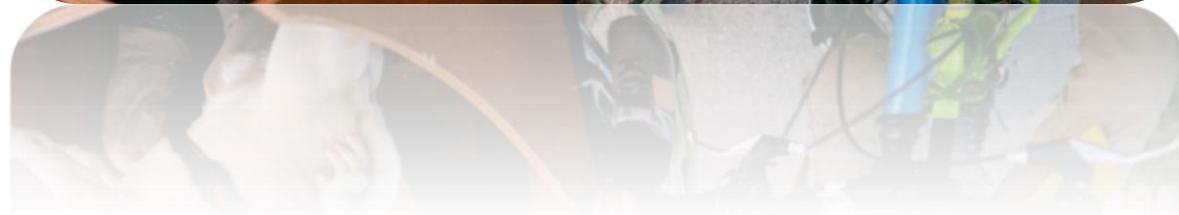


Fietsroutes

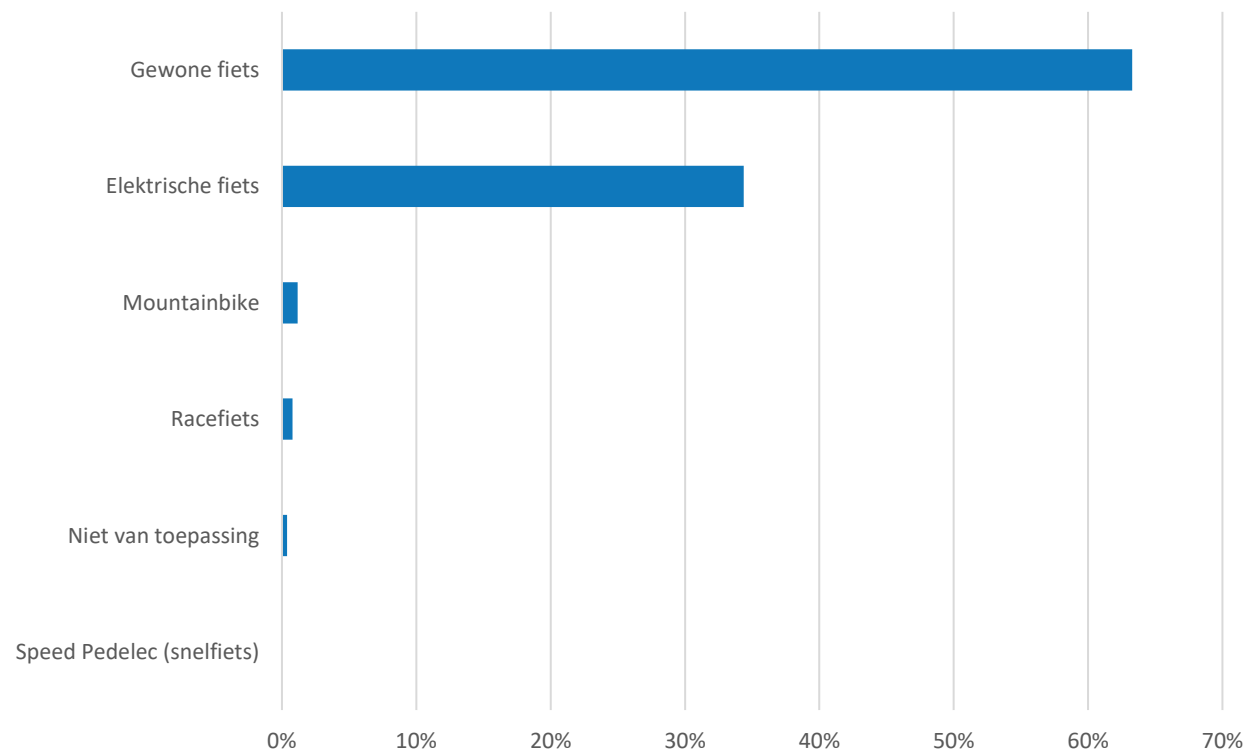
Respondenten hebben aan kunnen geven welke routes zij regelmatig* fietsen**. Dat kunnen routes zijn naar een bestemming zoals school, de winkel, werk en vrijetijdsbestemmingen.

**regelmatig = gemiddeld eens per week of vaker*

*** onder fietsen verstaan we ook verplaatsingen met een speedpedelec*



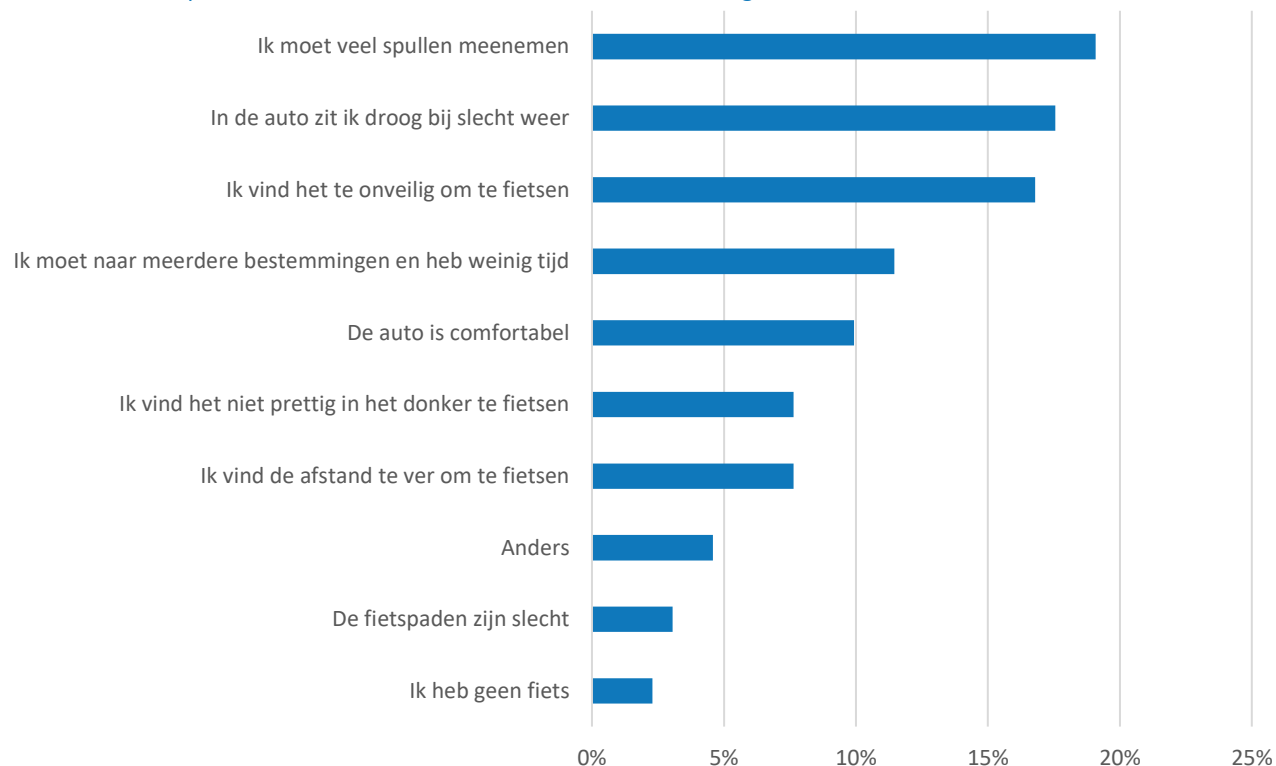
Type fiets van respondenten



Type fiets	Percentage	Aantal
Gewone fiets	63%	162
Elektrische fiets	34%	88
Mountainbike	1%	3
Racefiets	1%	2
Niet van toepassing	0%	1
Speed Pedelec (snelfiets)	0%	0
	100%	N=256

Waarom fietst men niet?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



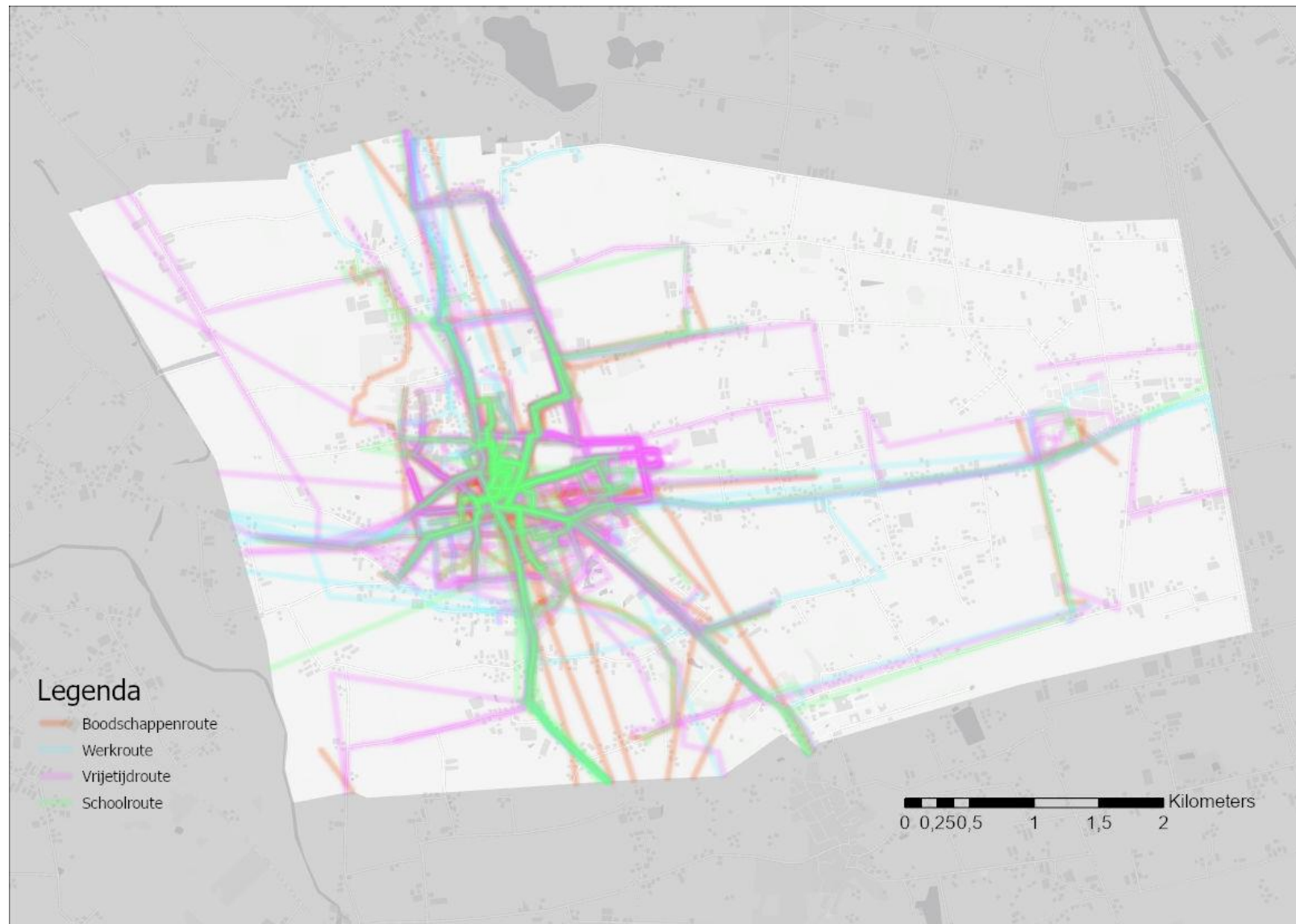
	Percentage	Aantal
Ik heb geen fiets	19%	25
De fietspaden zijn slecht	18%	23
Anders	17%	22
Ik vind de afstand te ver om te fietsen	11%	15
Ik vind het niet prettig in het donker te fietsen	10%	13
De auto is comfortabel	8%	10
Ik moet naar meerdere bestemmingen en heb weinig tijd	8%	10
Ik vind het te onveilig om te fietsen	5%	6
In de auto zit ik droog bij slecht weer	3%	4
Ik moet veel spullen meenemen	2%	3
	100%	N=131

Waarom fietst men niet?

Anders

liever_lopen
persoonlijke_reden
lichamelijke_beperking
missend_fietspad_molentstraat_julianastraat
vrachtverkeers_gewandenhuis
weersomstandigheden
heb_geen_fiets
reisketen

Alle fietsroutes



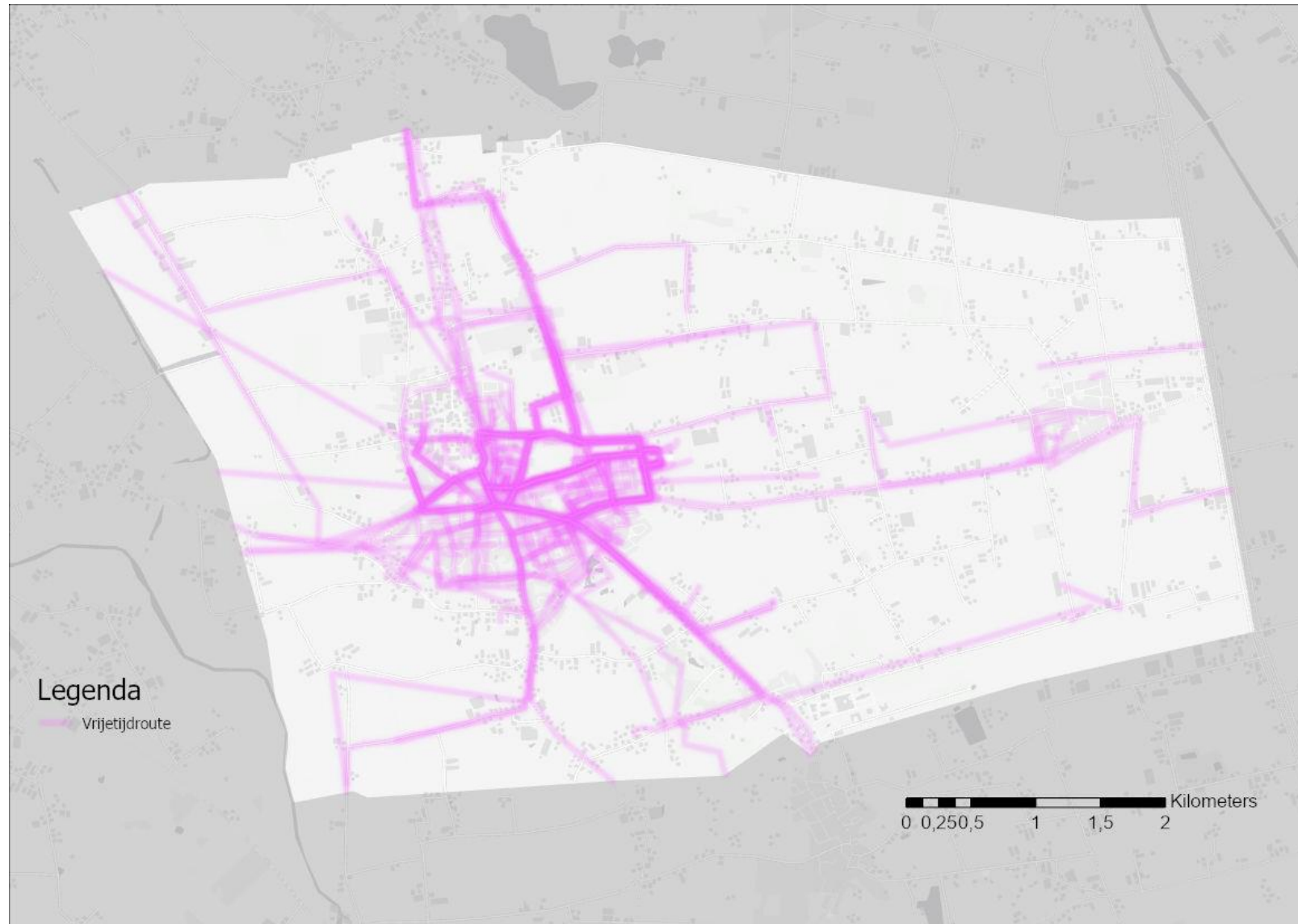
Fiets - Schoolroute



Fiets - Werkroutes



Fiets - Vrije tijd routes



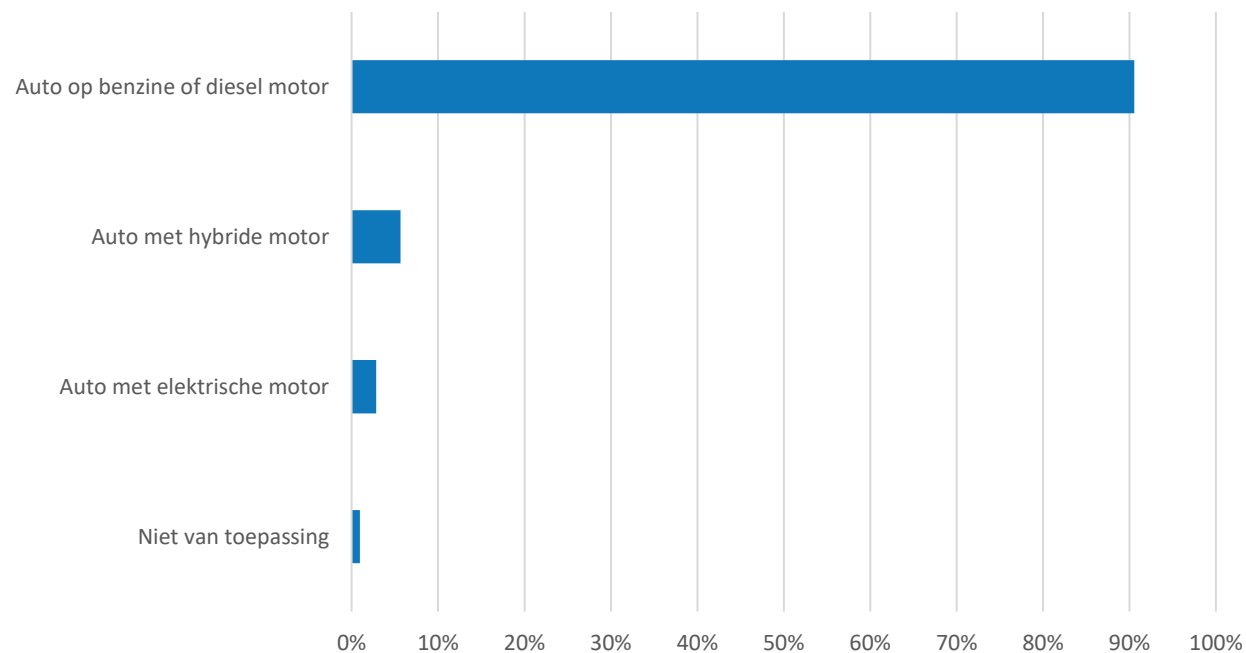
Fiets - Boodschappenroute



Auto



Type auto van respondenten

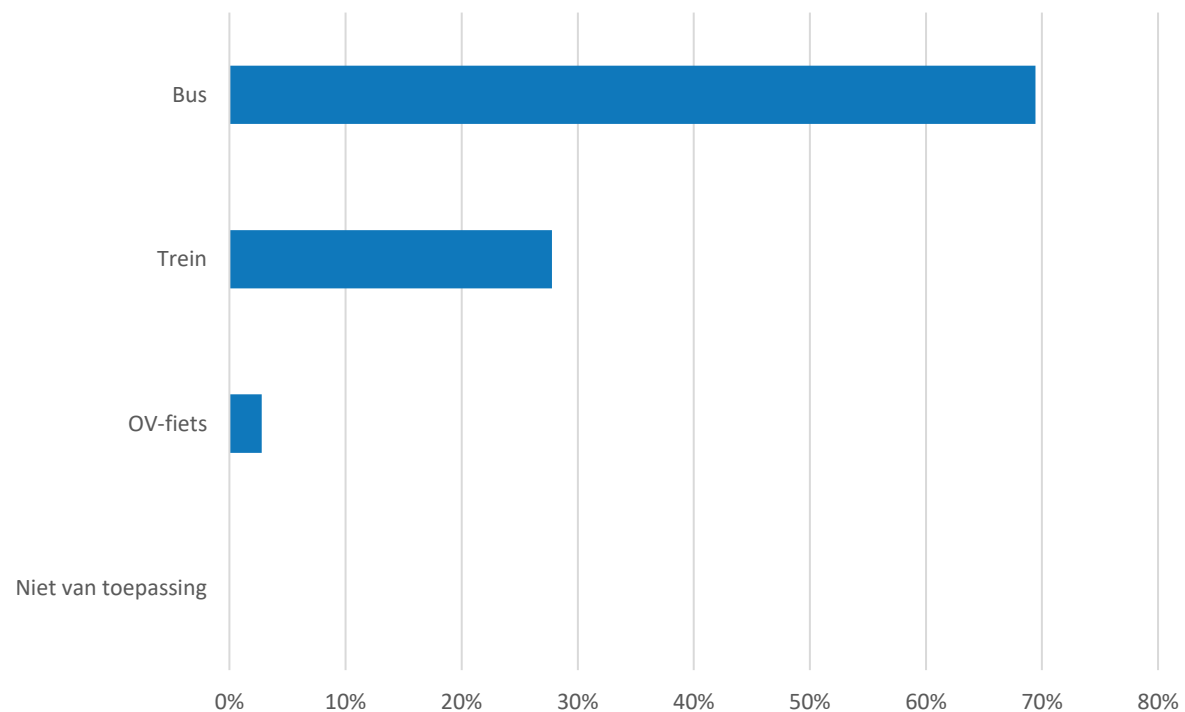


	Percentage	Aantal
Auto op benzine of diesel motor	91%	192
Auto met hybride motor	6%	12
Auto met elektrische motor	3%	6
Niet van toepassing	1%	2
	100%	N=212

Openbaar vervoer



Type openbaar vervoer van respondenten



	Percentage	Aantal
Bus	69%	25
Trein	28%	10
OV-fiets	3%	1
Niet van toepassing	0%	0
	100%	N=36

Waarom gebruikt men geen OV?

*Respondenten hebben meerdere antwoorden kunnen geven



	Percentage	Aantal
Het openbaar vervoer brengt mij niet waar ik moet zijn	24%	105
Ik kan niet vertrekken wanneer ik wil	17%	75
Ik vind de reistijd met het Openbaar Vervoer te lang	17%	73
Het Openbaar Vervoer is te duur	12%	54
Er is geen halte of station dicht bij mijn huis	10%	45
Anders	8%	35
Het Openbaar Vervoer past niet bij mij als persoon	5%	24
Ik moet veel spullen meenemen	3%	14
Ik voel mij niet prettig in het Openbaar Vervoer	3%	14
	100%	N=439

Waarom gebruikt men geen OV?

Anders

liever_fiets
venstertijden_niet_passend_meer
duur
dienstregeling_niet_passend
er_is_geen_ov
lichamelijke_beperking
liever_auto

Verkeersknelpunten

De volgende resultaten gaan over locaties in de gemeente die volgens respondenten verbeterd moeten worden. Dit kan zijn omdat ze onveilig zijn, omdat er te weinig parkeerplekken zijn of omdat er een betere openbaar vervoer verbinding moet komen.

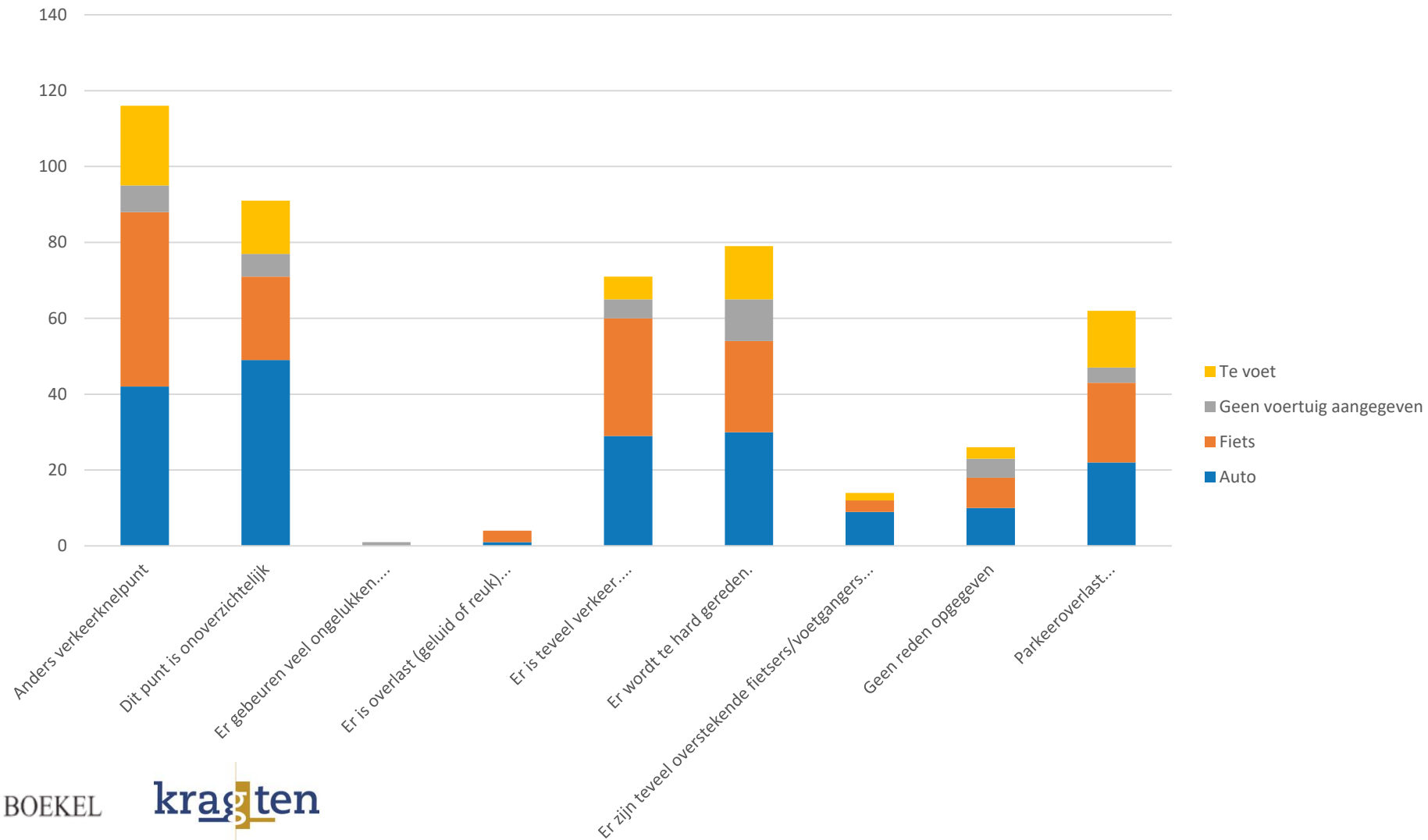
De volgende pagina bevat een overzicht van de verbeterpunten.



Verkeersknelpunten per modaliteit en reden

Reden	Auto	Fiets	Geen voertuig aangegeven	Te voet
Anders verkeersknelpunt	42	46	7	21
Dit punt is onoverzichtelijk	49	22	6	14
Er gebeuren veel ongelukken....			1	
Er is overlast (geluid of reuk)...	1	3		
Er is teveel verkeer....	29	31	5	6
Er wordt te hard gereden.	30	24	11	14
Er zijn teveel overstekende fietsers/voetgangers...	9	3		2
Geen reden opgegeven	10	8	5	3
Parkeeroverlast...	22	21	4	15
Eindtotaal	N=192	N=158	N=39	N=75

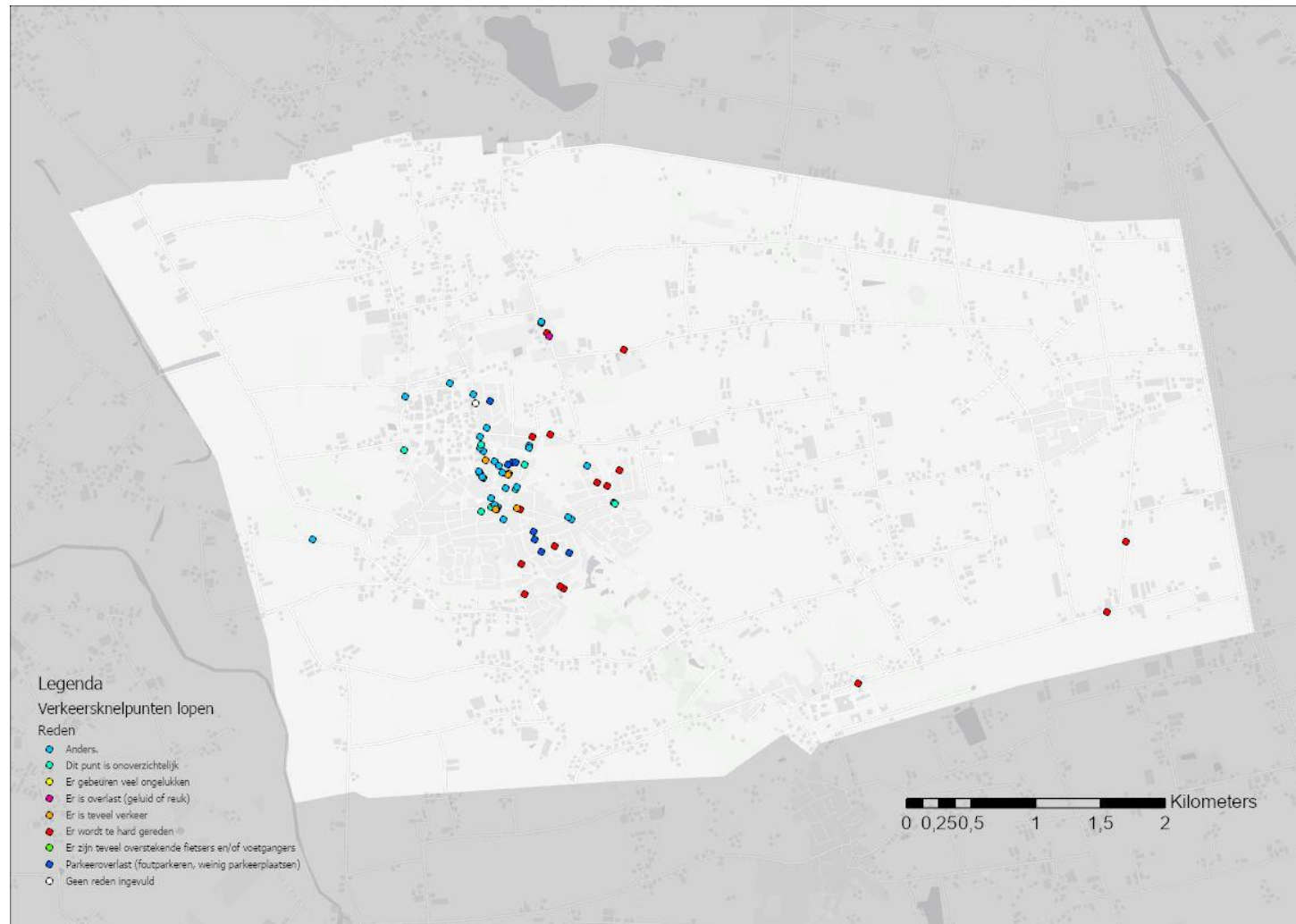
Verkeersknelpunten per modaliteit en reden



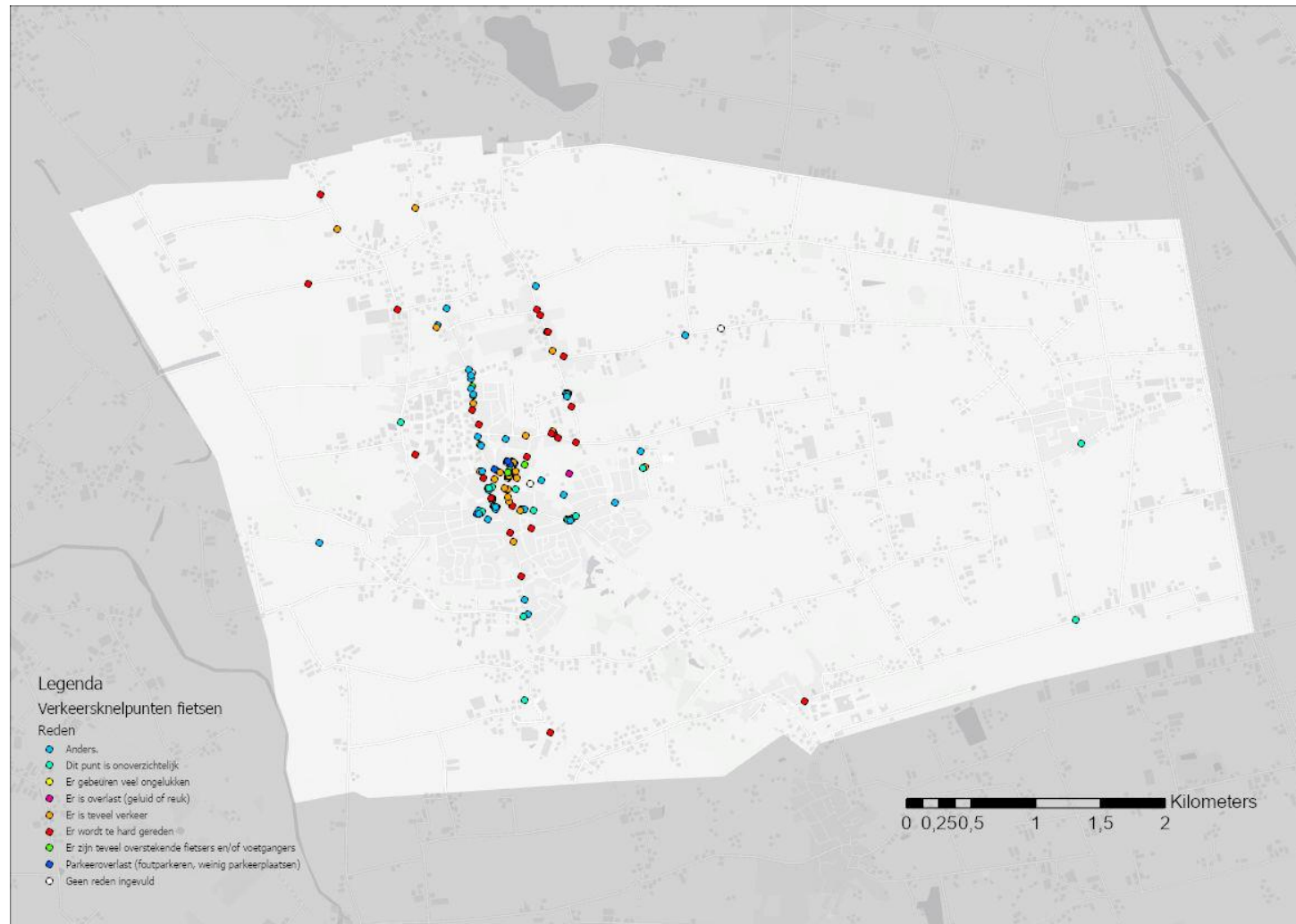
Alle verkeersknelpunten



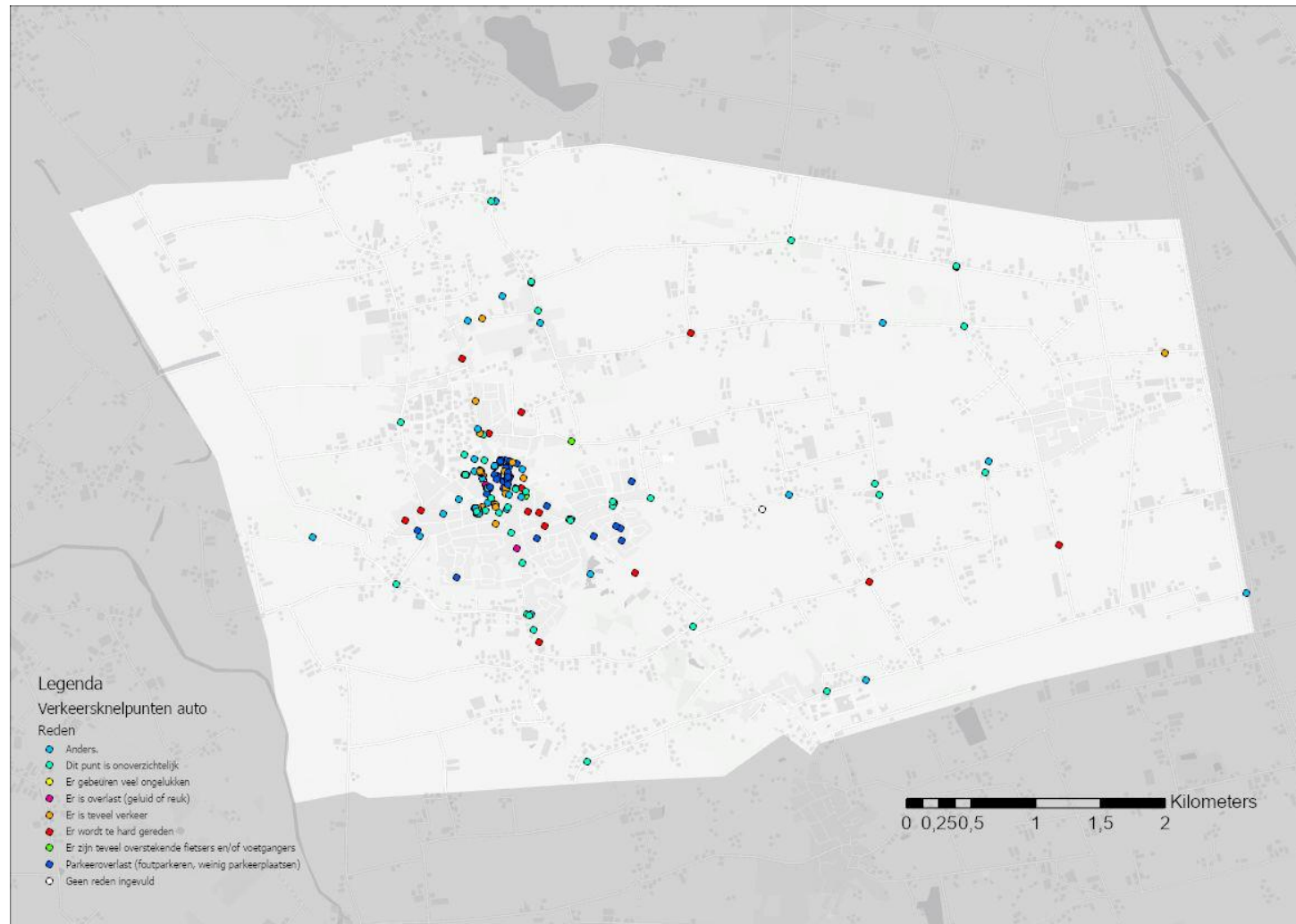
Alle verkeersknelpunten die te maken hebben met lopen

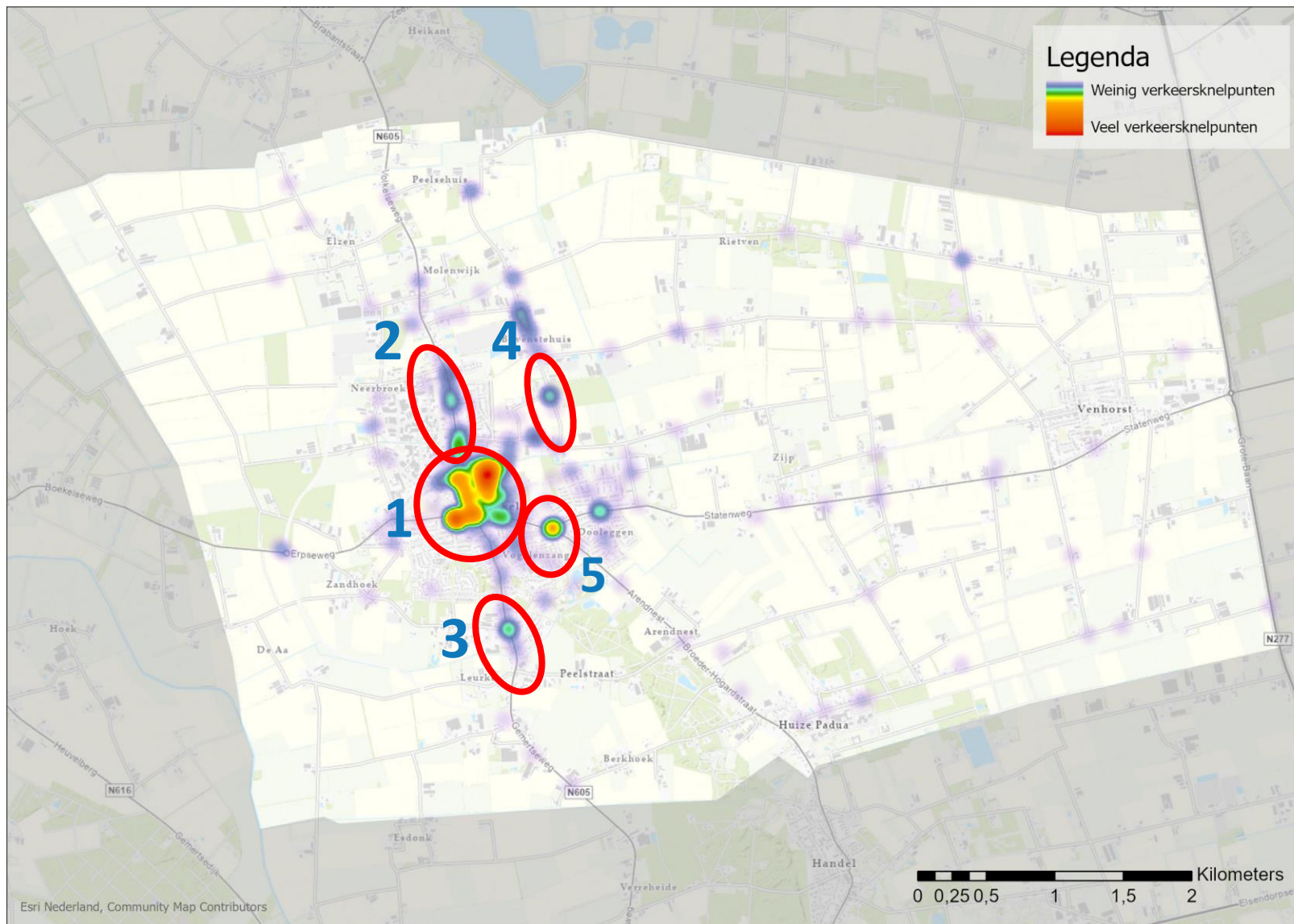


Alle verkeersknelpunten die te maken hebben met de fiets

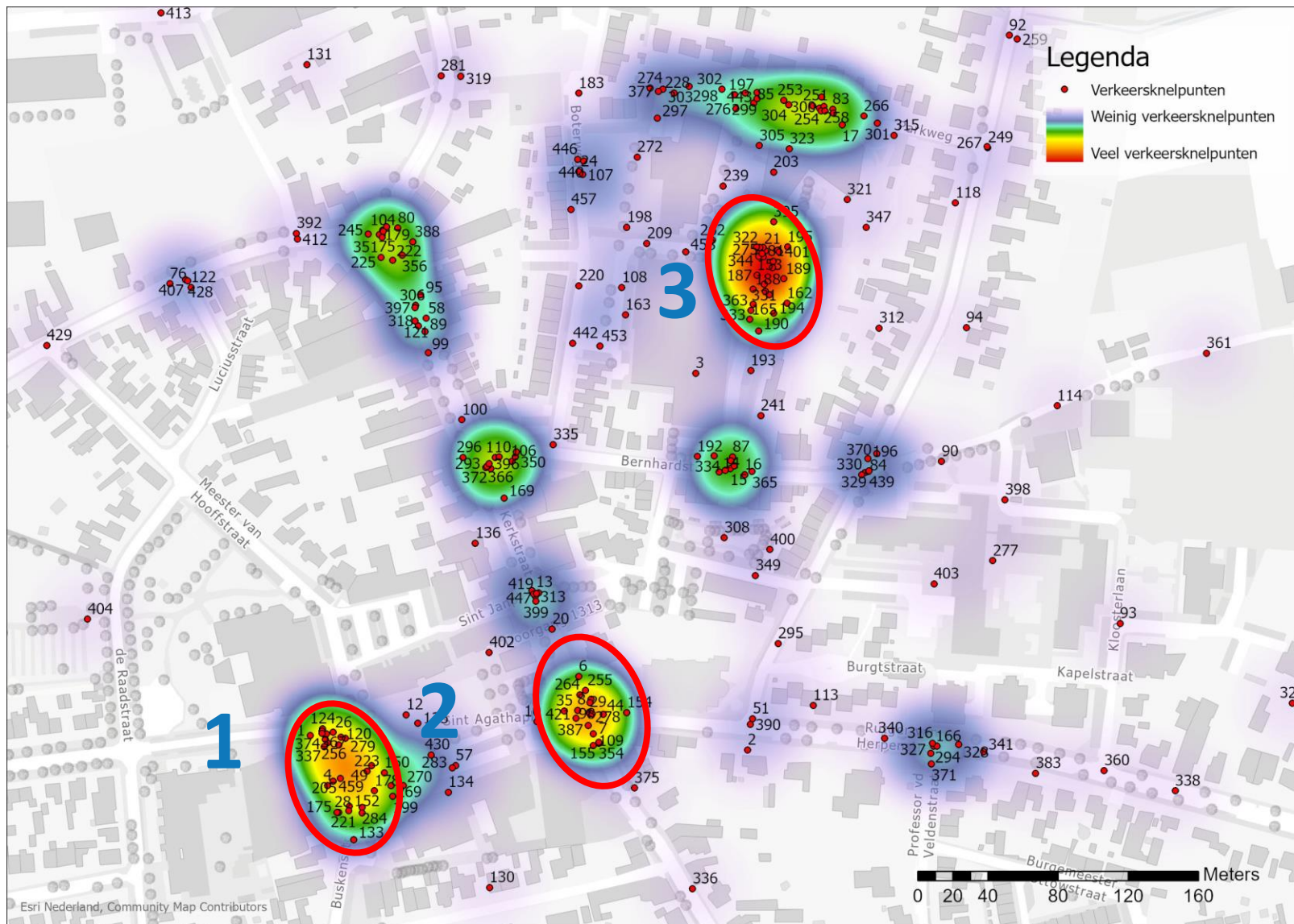


Alle verkeersknelpunten die te maken hebben met de auto





Alle verkeersknelpunten op een heatmap

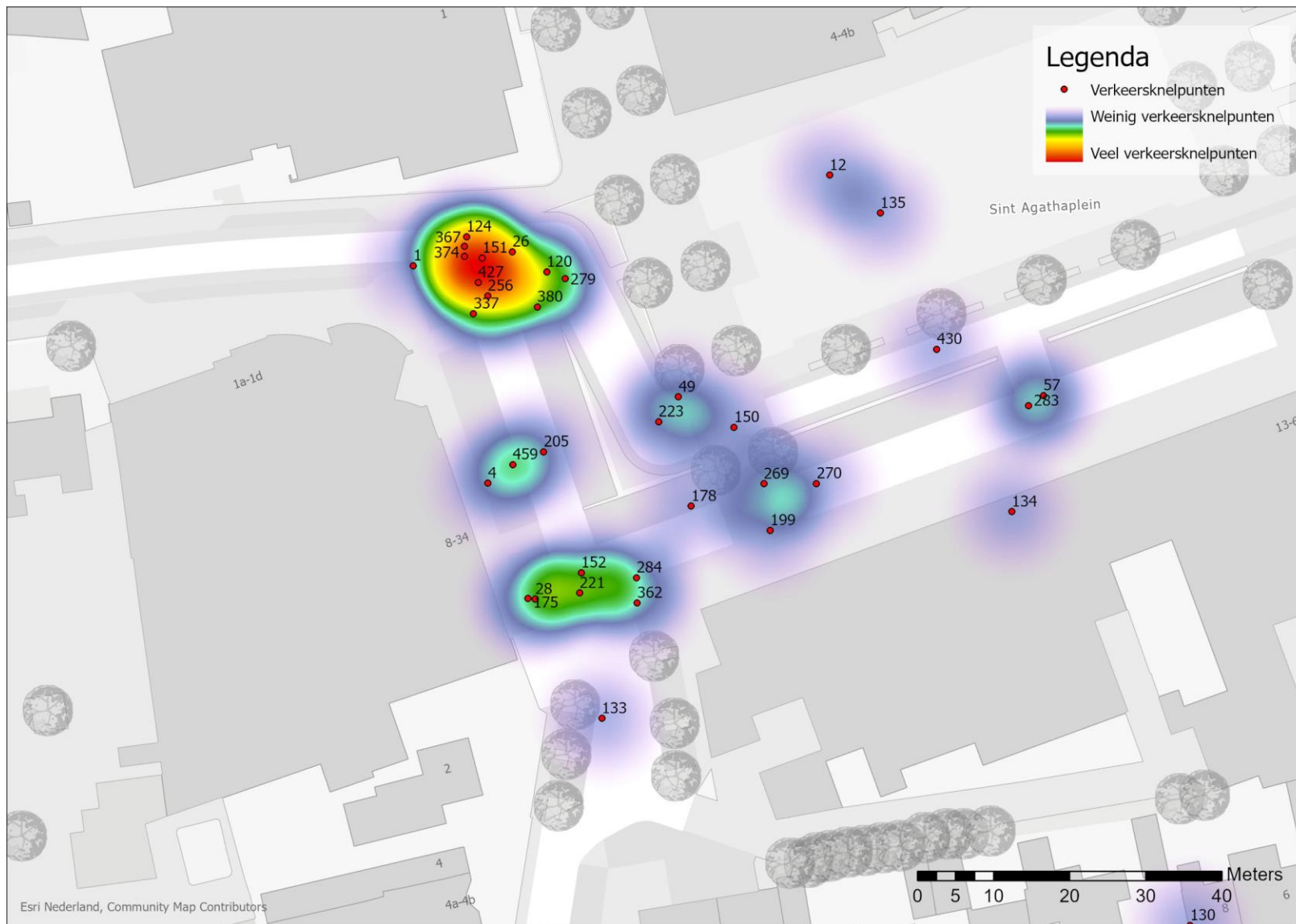


Verkeersknelpunt Hotspot 1, centrum Boekel

Sub 1 Agathaplein

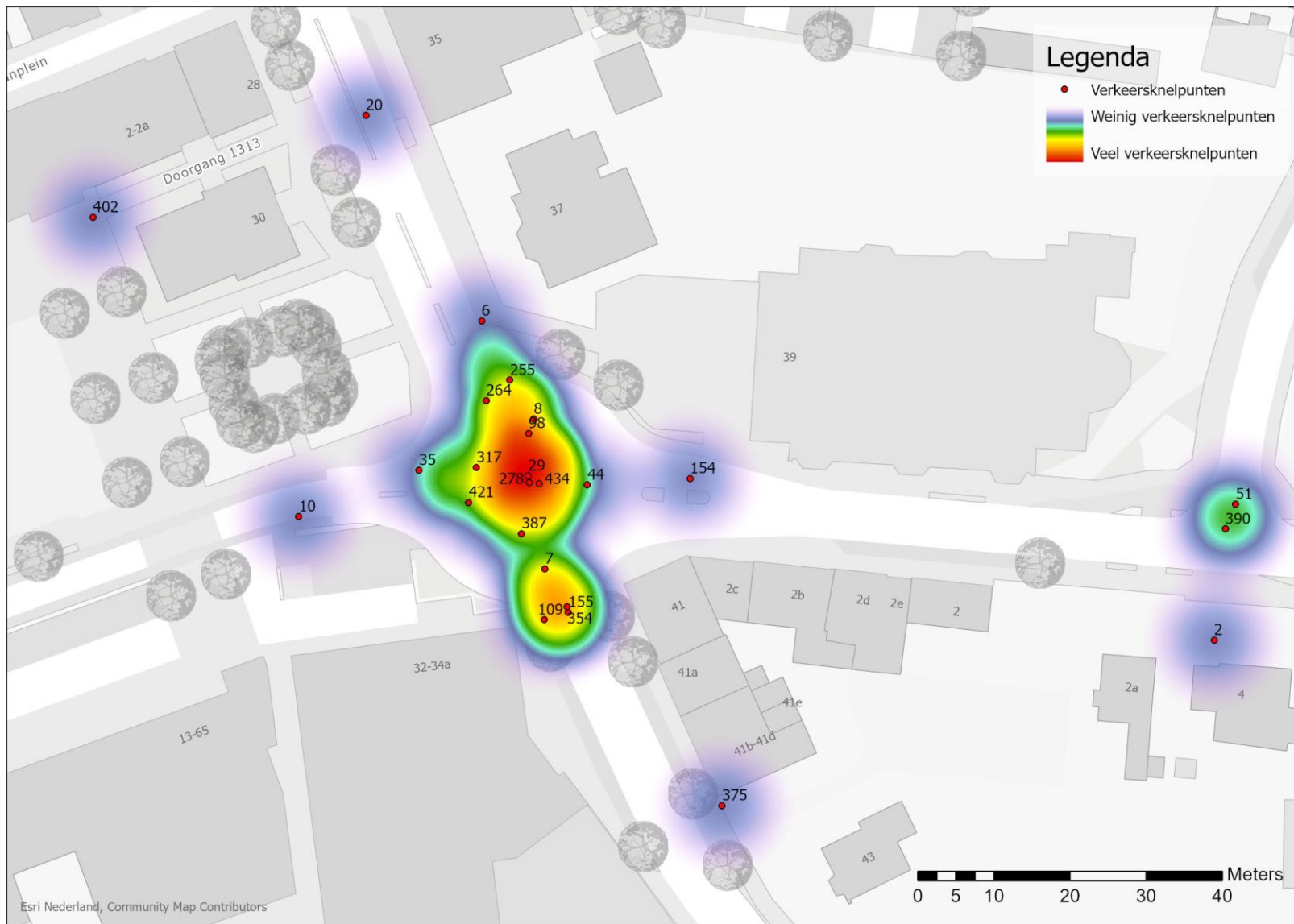
Sub 2. Ronde
Kerkstraat-Rutger
van Herpenstraat

Sub 3. Parkweg –
sportpark



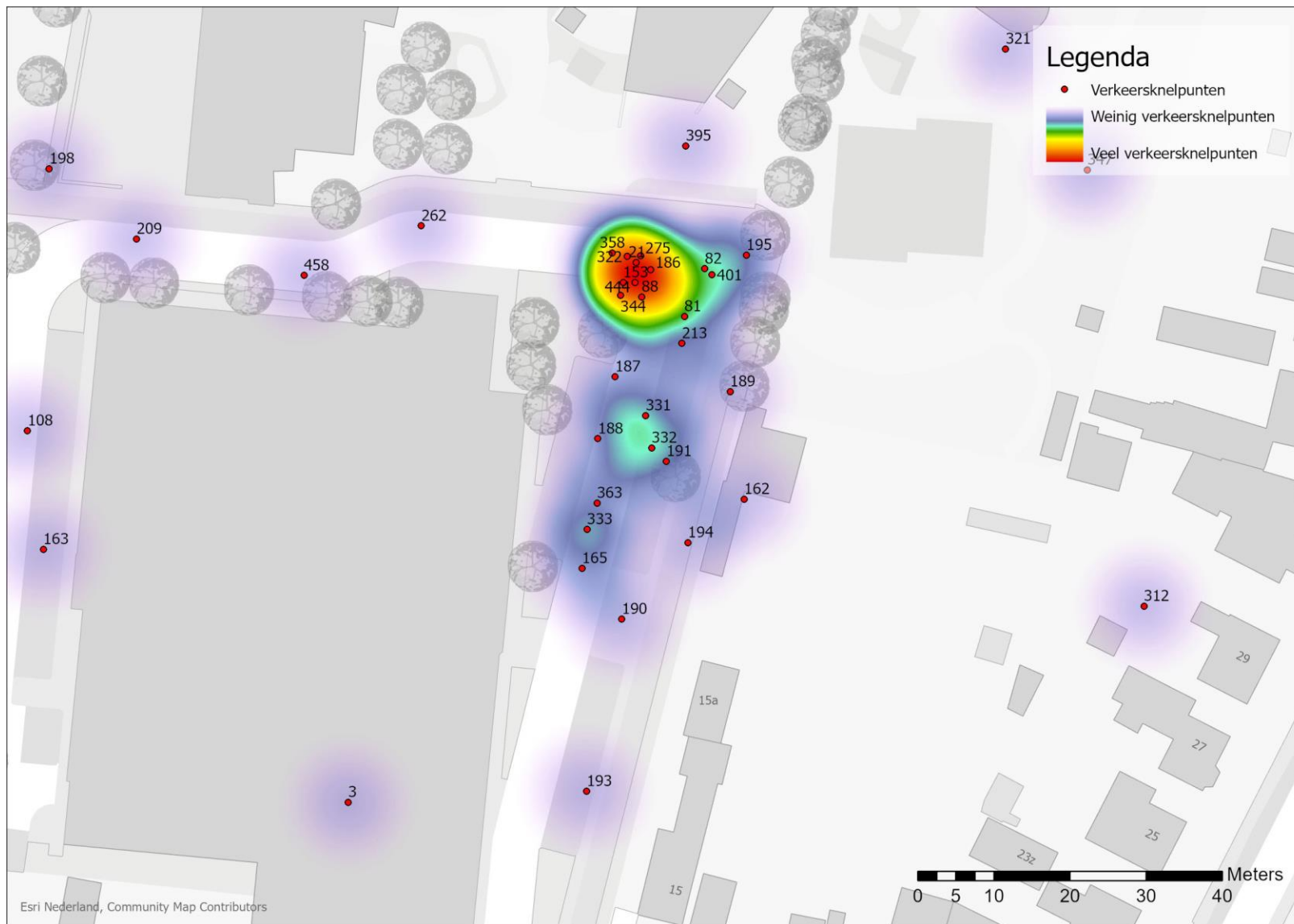
Verkeersknelpunt Hotspot 1

Sub 1. Agathaplein



Verkeersknelpunt Hotspot 1

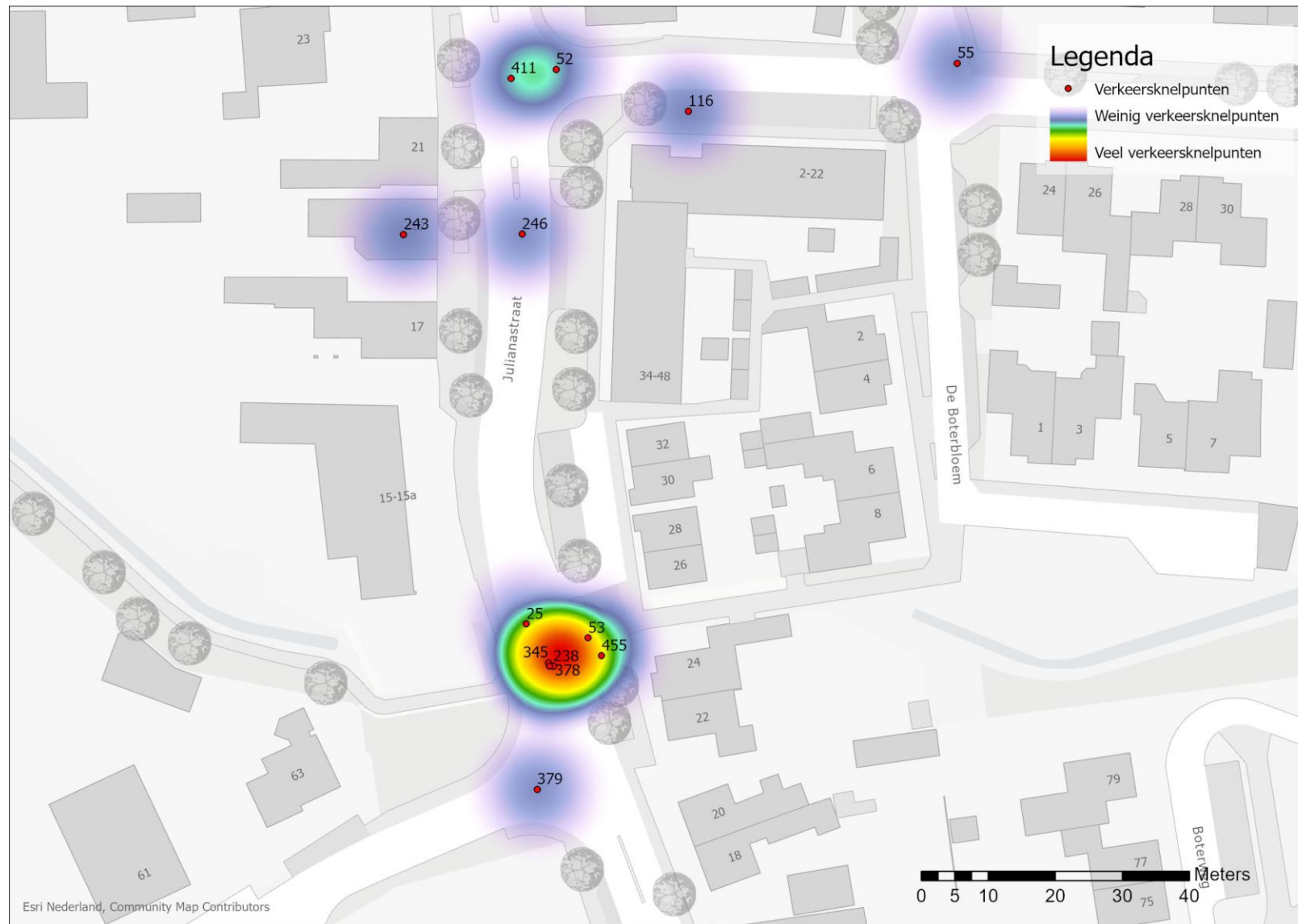
Sub 2. Ronde
Kerkstraat-Rutger
van Herpenstraat



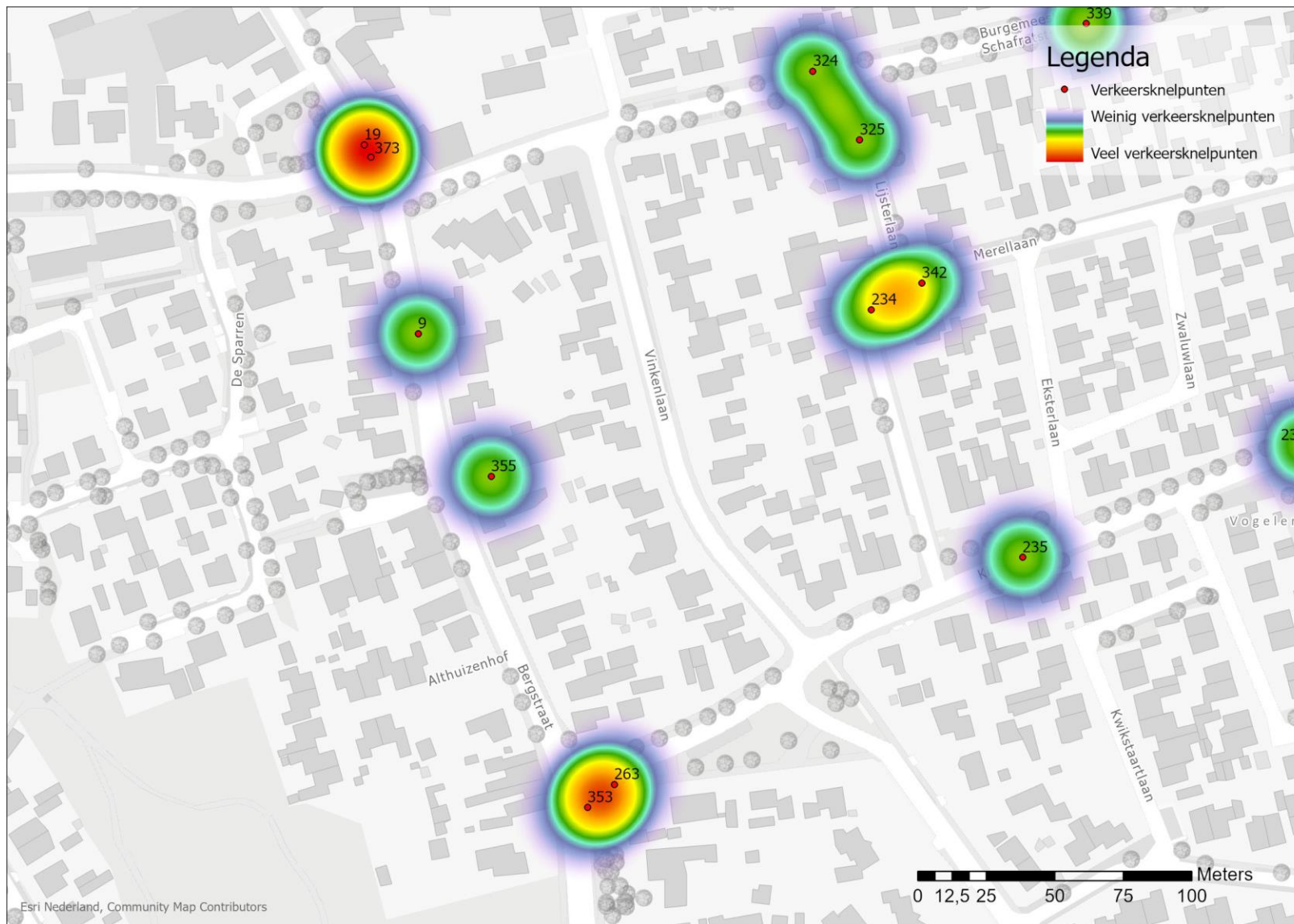
Verkeersknelpunt Hotspot 1

Sub 3. Parkweg –
sportpark

Verkeersknelpunt Hotspot 2

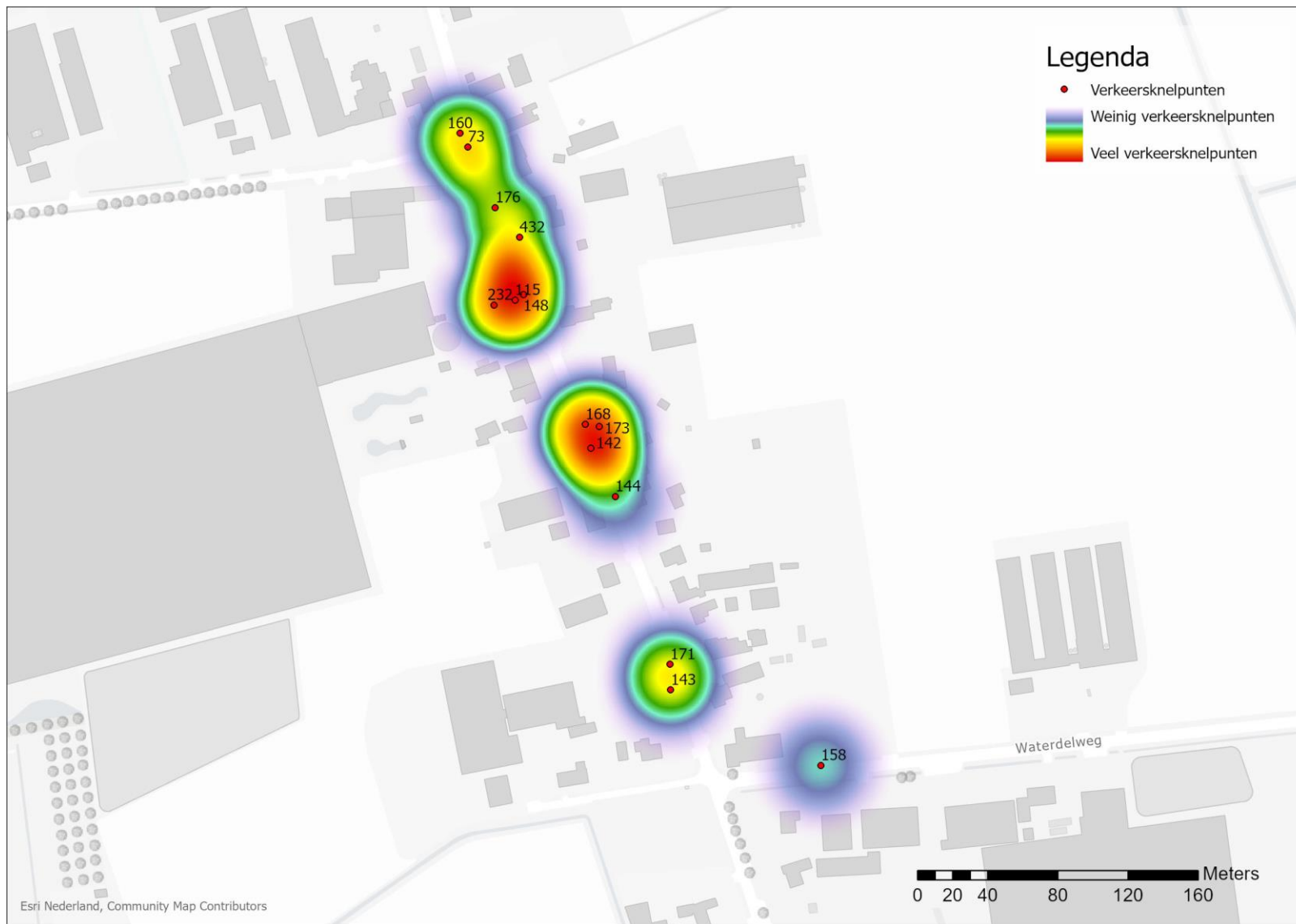


Julianastraat



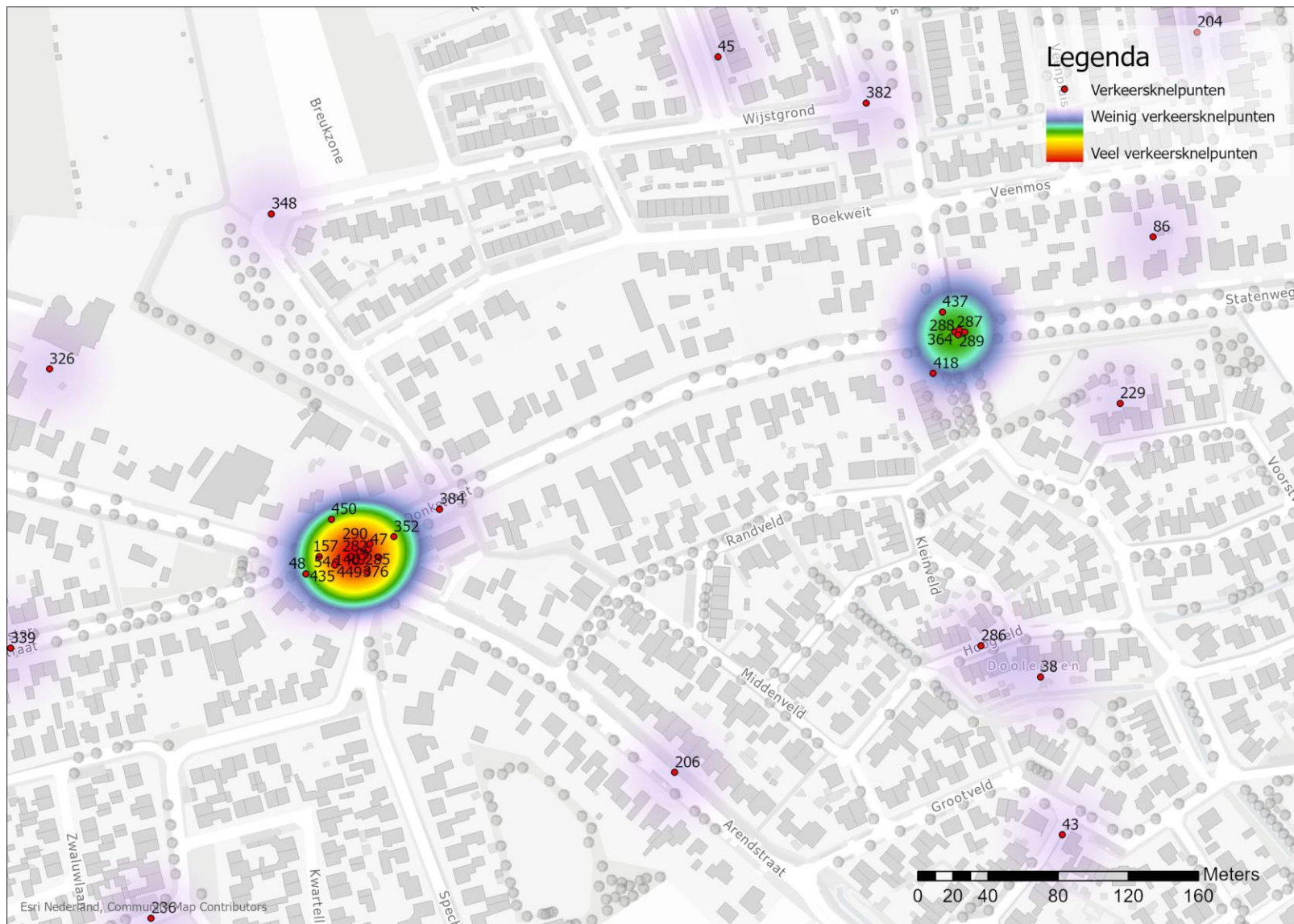
Verkeersknelpunt Hotspot 3

Bergstraat-
Merellaan-Lijsterlaan



Verkeersknelpunt Hotspot 4

Bovenstehuis



Verkeersknelpunt Hotspot 5

Kruising Donkstraat-
Arendstraat-Rutger
van Herpenstraat

Goede voorbeelden verkeer

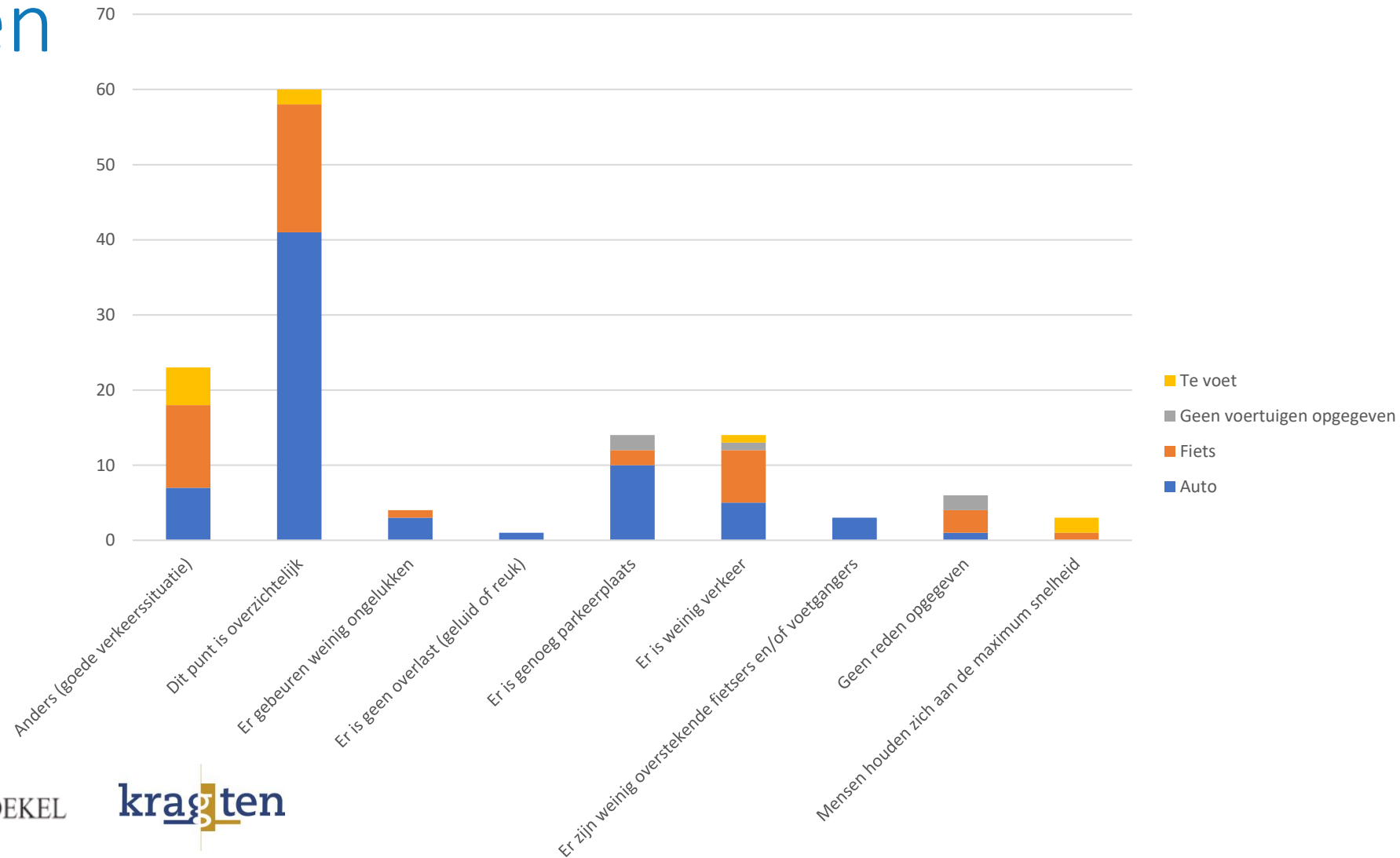
De volgende resultaten gaan over locaties in de gemeente die volgens respondenten goede voorbeelden zijn.



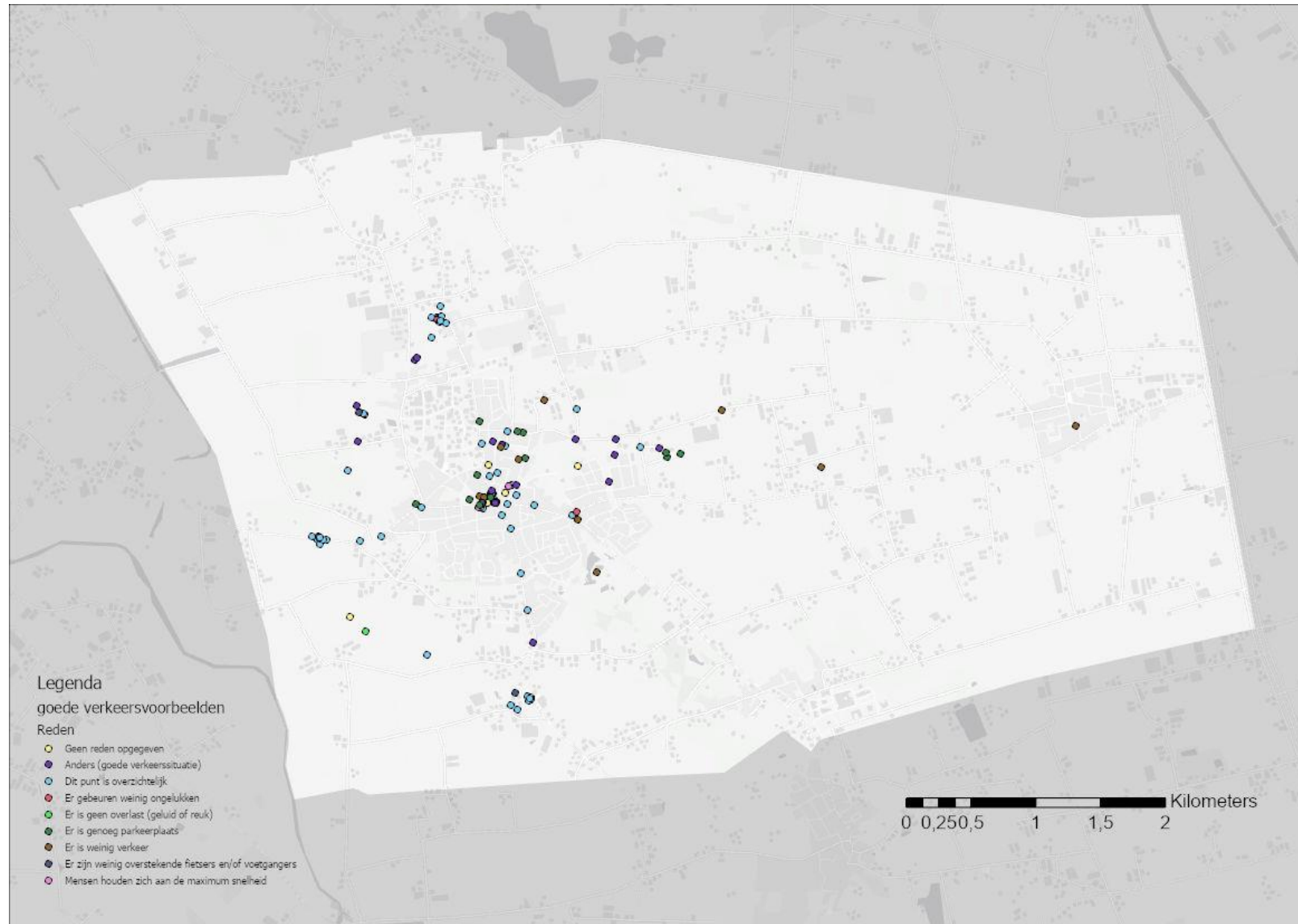
Goede voorbeelden verkeer per modaliteit en reden

Reden	Auto	Fiets	Geen voertuigen opgegeven	Te voet
Anders (goede verkeerssituatie)	7	11		5
Dit punt is overzichtelijk	41	17		2
Er gebeuren weinig ongelukken	3	1		
Er is geen overlast (geluid of reuk)	1			
Er is genoeg parkeerplaats	10	2		2
Er is weinig verkeer	5	7		1
Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers	3			
Geen reden opgegeven	1	3		2
Mensen houden zich aan de maximum snelheid		1		2
Eindtotaal	N=71	N=42	N=5	N=10

Goede voorbeelden verkeer per modaliteit en reden



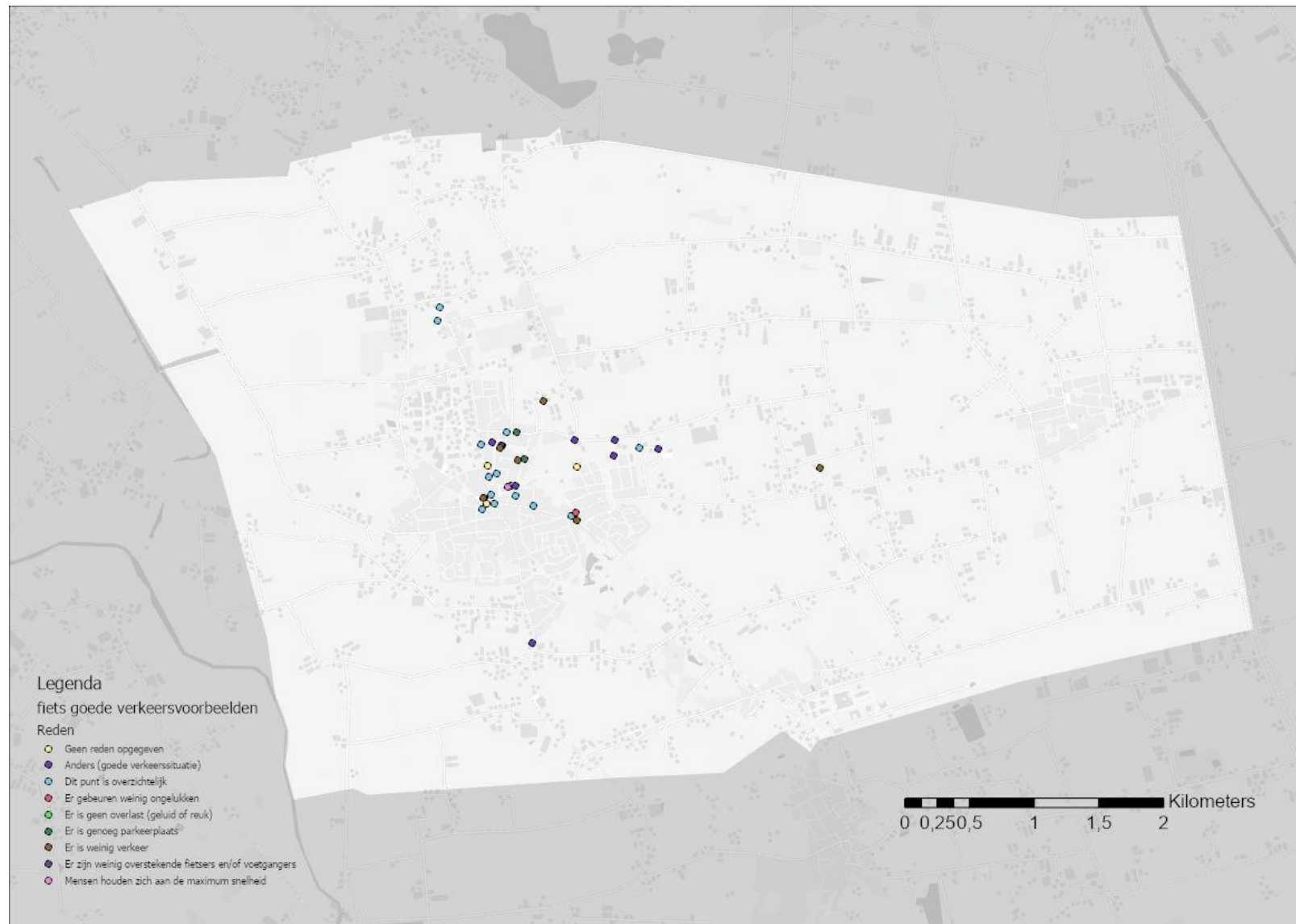
Alle goede voorbeelden



Alle goede voorbeelden die te maken hebben met lopen

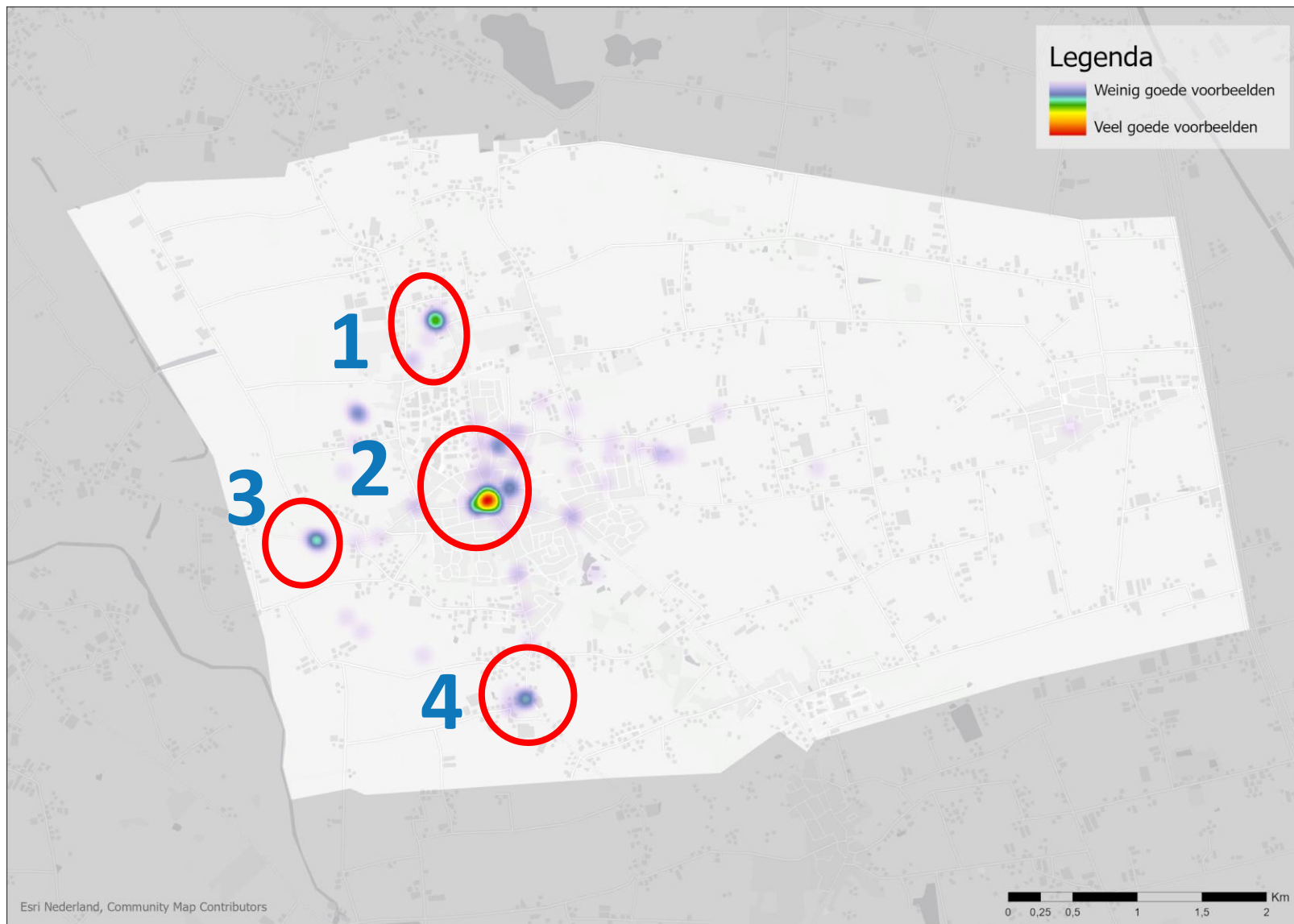


Alle goede voorbeelden die te maken hebben met de fiets

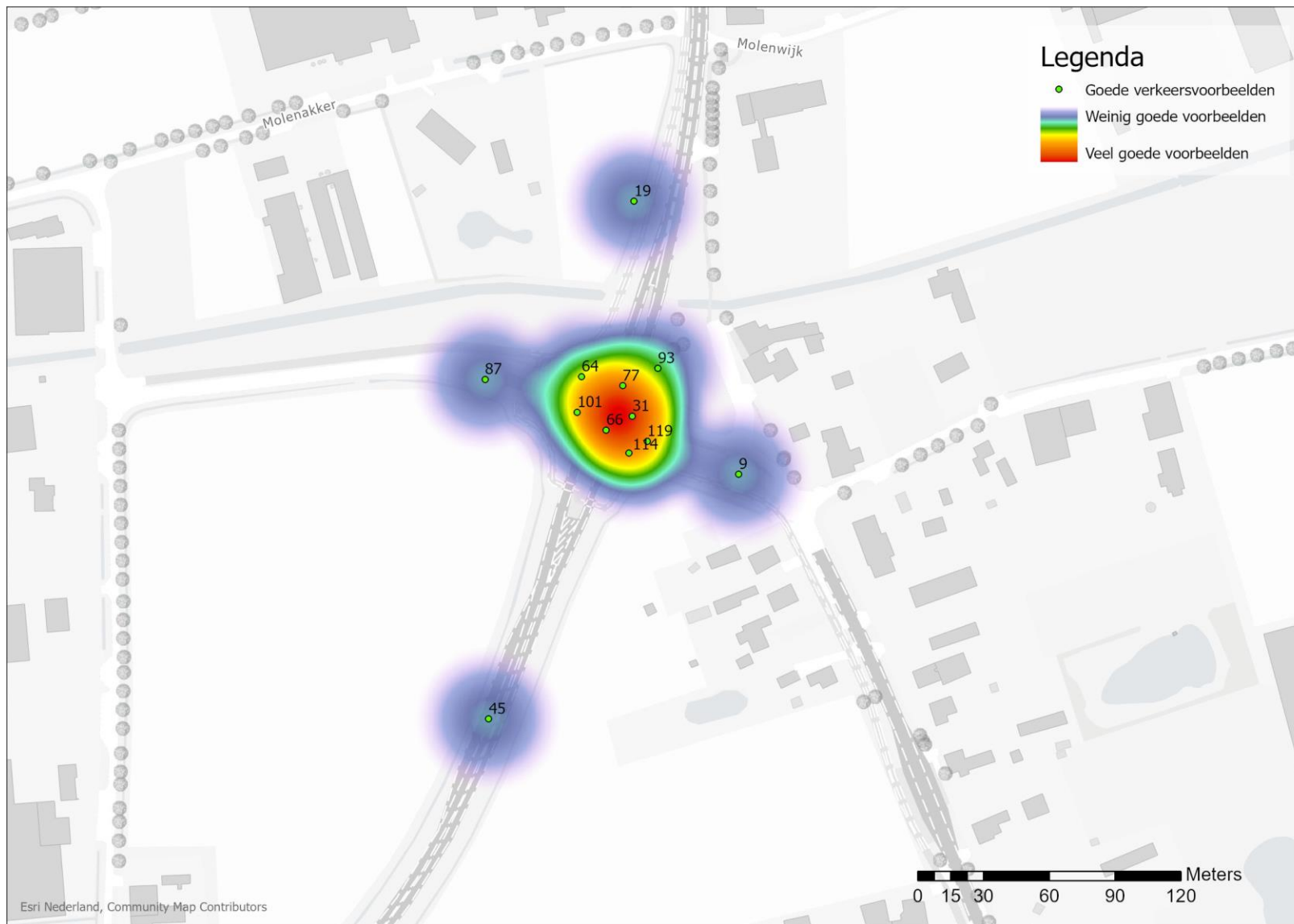


Alle goede voorbeelden die te maken hebben met de auto





Alle goede voorbeelden op een heatmap



Legenda

- Goede verkeersvoorbeelden
- Weinig goede voorbeelden
- Veel goede voorbeelden

Goede voorbeelden Hotspot 1

Rotonde Molenstraat



Hotspot 2

-Ronde Kerkstraat-
Rutger van
Herpenstraat

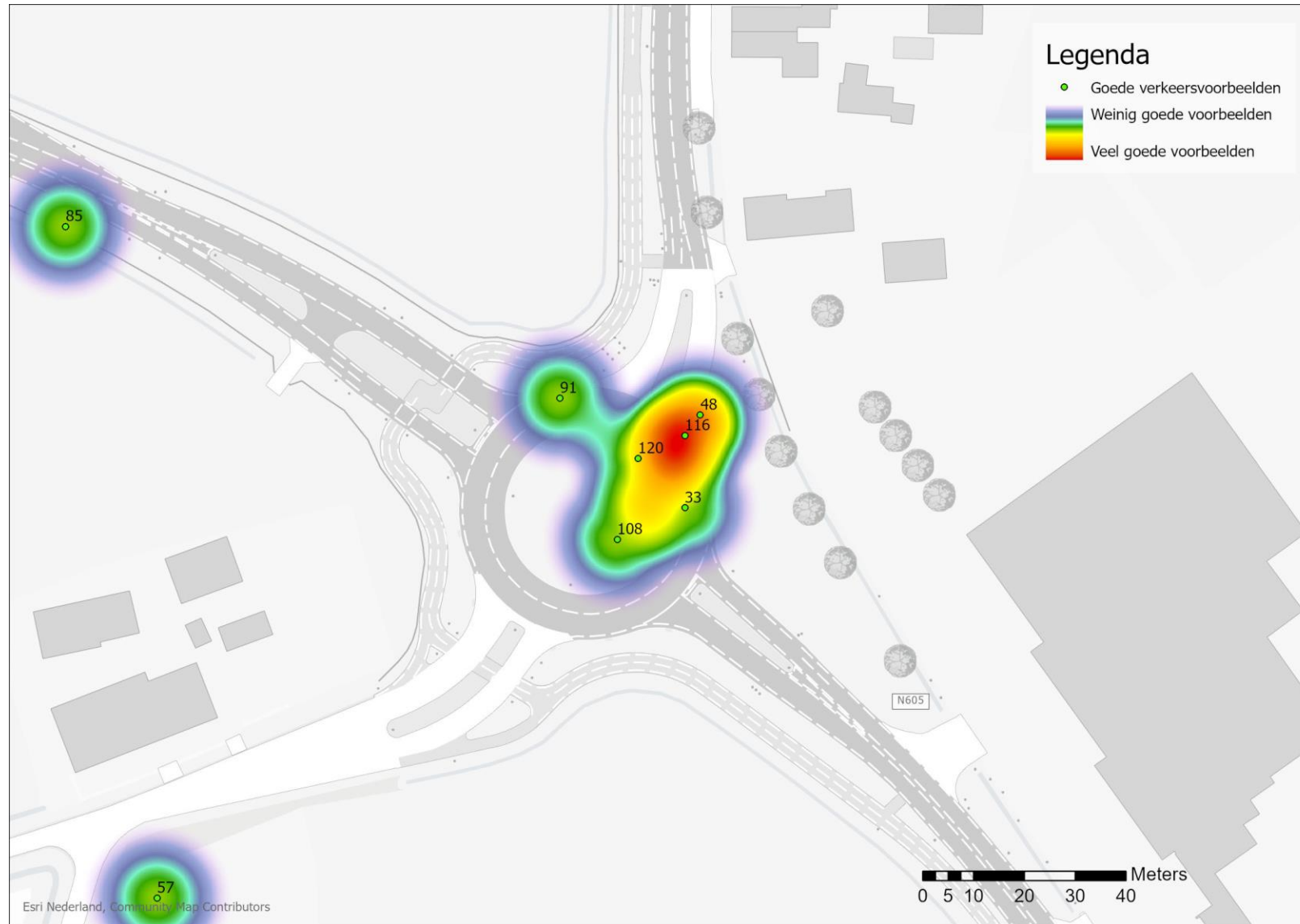
-Sint Agathaplein

Hotspot 3



Ronde Erpsestraat

Hotspot 4



Vervolgproces

96 respondenten hebben aangegeven dat ze op de hoogte gehouden willen worden via e-mail.

