

Memo

Onderwerp

Aanscherping en uitwerking maatregelen 18 en 21 in het mobiliteitsplan

Datum: 23 mei 2025

Toelichting

Tijdens de behandeling van het Mobiliteitsplan in de gemeenteraadsvergadering van 8 mei 2025 is discussie ontstaan over de uitwerking van maatregelen 18 en 21. Met name de verhouding tussen maatregelen, verkennende onderzoeken en optimalisatie van de bestaande situatie verdient nadere toelichting. Deze memo zet de benodigde aanpassingen uiteen, aansluitend op de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie Laarbeek, welke op 14 november 2024 is vastgesteld.

Tekstvoorstel maatregel 18

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

De bereikbaarheid en leefbaarheid staat momenteel onder druk. We verwachten dat deze uitdaging de komende jaren groeit vanwege woningbouwplannen in onze regio. Daarmee neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe. In de mobiliteitsvisie zijn reeds een aantal belangrijke verbindingen inzichtelijk gemaakt. Dit vraagt echter om verdere verdieping. We stellen daarom voor om aanvullend onderzoek te doen naar de auto-infrastructuur in Laarbeek. Het doel van dit onderzoek is om, waar nodig, bestaande (mogelijk ongewenste) en gewenste verkeersstromen¹ en knelpunten beter in kaart te brengen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de herkomst en bestemming van het doorgaande verkeer in de dorpskernen en het bovenlokale verkeer op de hoofdwegen.

Met deze studie willen we tevens een aantal oplossingsrichtingen in kaart brengen om deze verkeersstromen te geleiden naar de juiste wegen. We willen dit primair bereiken door de bestaande infrastructuur te benutten en waar nodig aan te passen. Echter kan onderzoek ook uitwijzen dat wijzigingen of nieuwe infrastructuur noodzakelijk is om dit doel te bereiken, of dat dergelijke maatregelen juist niet leiden tot de gewenste resultaten. Het is belangrijk dat de kansrijkheid van potentiële maatregelen globaal in beeld wordt gebracht. Ook dient het onderzoek onderscheid te maken tussen de korte en middellange termijn enerzijds en de

¹ Met verkeersstromen wordt in deze context het gemotoriseerd verkeer bedoeld.

lange termijn anderzijds. We willen namelijk ook op kortetermijnmaatregelen nemen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeente (zie maatregel 20, 21 en 22). Voordat het onderzoek wordt uitgevoerd, zullen we de onderzoeksopzet bespreken met de gemeenteraad.

Knelpunten, verkeersstromen en mogelijke maatregelen

Een aantal knelpunten, verkeersstromen en mogelijke maatregelen die zullen worden betrokken bij het onderzoek zijn:

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

Verkeersstromen

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

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

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

Mogelijke maatregelen/te onderzoeken

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

- *Eenrichtingsverkeer Dorpsstraat Aarle-Rixtel*
Een mogelijke oplossing is het instellen van eenrichtingsverkeer, waardoor de Dorpsstraat in beide richtingen geen logische route meer biedt aan doorgaand verkeer.
- *Inprikkers Bakelseweg/alternatieve aansluiting Helmond-N279*
Uit eerder onderzoek bleek dat een extra inprikkers vanaf de Bakelseweg op de N279 de problematiek in de Dorpsstraat van Aarle-Rixtel én bij de Beekse Brug vermindert.
- *Nieuwe verbinding noordzijde Aarle-Rixtel*
Er zijn meerdere opties voor een nieuwe verbinding aan de noordzijde van Aarle-Rixtel, tussen de Kanaaldijk en de Lieshoutseweg of N615. De kosten en baten hiervan zijn nu nog niet voldoende inzichtelijk. Dat geldt ook voor de ruimtelijke haalbaarheid.

- *Alternatieve ligging N615*
Het verplaatsen van de N615 (langs het kanaal) kan meerwaarde opleveren voor de leefbaarheid in Aarle-Rixtel en Beek en Donk, terwijl het ook het bestaande knelpunt bij de Beekse Brug verlicht en daarmee fiets- en OV-gebruik stimuleert. Tegelijkertijd zijn er grote vraagtekens bij de ruimtelijke inpassing, draagvlak, kosten en implicaties voor natuurwaarden.
- *Rondweg Beek en Donk*
Een nieuwe verbinding aan de noord-westzijde van Beek en Donk, tussen de N279 en N615, kan helpen om de leefbaarheid te verbeteren en de drukte op de N615 en de Beekse Brug te verminderen, maar is tegelijkertijd ingrijpend qua ruimtelijke inpassing, natuurwaarden en kosten.
- *Kruispunten rond bruggen optimaliseren*
Het optimaliseren van de inrichting van de kruispunten op diverse bruggen in Laarbeek zorgt voor een verbetering van de doorstroming en kan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers sterk verbeteren.

Tekstvoorstel Maatregel 21

Autoluwe Heuvel Lieshout

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

Conclusie

We stellen voor om de tekst in het mobiliteitsplan te wijzigen als beschreven in deze memo. Maatregel 21b "Beek en Donk: onderzoek verkeerscirculatie" is in deze memo verwerkt in maatregel 18. Maatregel 21 betreft dus alleen de maatregel Autoluwe Heuvel. Wij verzoeken de commissie in te stemmen met deze aanscherping in het mobiliteitsplan en het college opdracht te geven dit door te voeren in het Mobiliteitsplan.