

GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN (GVVP) DEURNE

TECHNISCH RAPPORT

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente Deurne

Leeswijzer

Voor u ligt de technische rapportage van het GVVP Deurne. Dit rapport betreft een achterliggende, uitgebreide rapportage behorend bij het bestuurlijke rapport.

De technische rapportage met bijbehorende bijlagen gaat dieper in op het proces en geeft een inhoudelijke onderbouwing van de gemaakte keuzes en gehanteerde werkwijze. De bestuurlijke rapportage richt zich daarentegen op de bestuurlijke opgaven en ambities, de toekomstvisie op het gebied van mobiliteit en eindnetwerken voor de verschillende modaliteiten.

Opdrachtgever(s) Gemeente Deurne
Titel rapport Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) Deurne

Kenmerk 006608.20230424.R1.09
Datum publicatie Eindconcept versie 4 september 2024

Projectteam Goudappel Danny Walraven, Daphne de Jong, Christiaan Palsrok, Dennis Ernst

Inhoudsopgave

1. Inleiding 6
2. Procesaanpak 8
3. Huidige situatie 12
4. Toekomstige situatie 13
5. Ambities en opgaven 15
6. Beleidsscenario en mobiliteitsvisie 22
7. Multimodale netwerkvisie 27

Bijlage A: Enquêteresultaten 37
Bijlage B: Verslagen focusgesprekken 67
Bijlage C: Verslag werkatelier 75
Bijlage D: Gebiedsfoto 80
Bijlage E: Toekomstige situatie & verkeersmodel 102
Bijlage F: Beleidsscenario 107

Lijst met afkortingen

BBMA	Brabant Brede Model Aanpak
Bibeko	Binnen bebouwde kom
Bubeko	Buiten bebouwde kom
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
HOV	Hoogfrequent Openbaar Vervoer
IC-station	Intercity station
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
mvt/etm	Motorvoertuigen per etmaal
OV	Openbaar Vervoer
OViN	Onderzoek Verplaatsingen in Nederland
OWN	Onderliggend Wegennet
RO	Ruimtelijke ontwikkelingen
SFR	Snelfietsroute
STAR	Smart Traffic Accident Reporting
SWOT	Strenghts, Weaknesses, Opportunities en Threats
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VVV	Vereniging voor Vreemdelingenverkeer



1. Inleiding

1.1 Een bereikbaar en aantrekkelijk gebied

Mobiliteit is van essentieel belang voor de aantrekkelijkheid van de gemeente Deurne. Uitstekende auto-, fiets-, bus- en treinverbindingen spelen een belangrijke rol in de relatie met nabijgelegen plaatsen en steden, zoals Eindhoven, Helmond, Venlo en Venray, maar ook met de nabijgelegen kleinere kernen zoals Vlierden, Helenaveen en Liessel. Als landelijke gemeente beschikt de gemeente Deurne over een bijzonder sterke ontsluitingsstructuur over de weg, via de N270, N279 en A67, en over het spoor, met een intercitystation, waardoor de gemeente in rechtstreekse verbinding staat met Eindhoven, Venlo, Schiphol en de Randstad. Het behouden van deze goede bereikbaarheid vormt één van de speerpunten van het huidige beleid. Bovenal blijft de gemeente Deurne zich ontwikkelen als aantrekkelijk leefgebied, waarbij het als uitdaging geldt om het centrum, wijken, scholen en bedrijventerreinen optimaal bereikbaar te houden met als extra aandachtspunt het wegnemen van de barrièrewerking van het spoor. Het doorgaand vrachtverkeer (binnenring) wordt als hinderlijk/gevaarlijk beschouwd. Het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente Deurne is vastgelegd in het GVVP 2010-2020, dat in 2010 is vastgesteld. Het huidige mobiliteitsbeleid sluit niet meer aan bij de lokale en regionale ontwikkelingen en ambities op het gebied van mobiliteit, veiligheid en duurzaamheid. Daarom is een actualisatie van het huidige mobiliteitsbeleid nodig.

1.2 Samen werken aan een mobiliteitsvisie

Een nieuw GVVP biedt de mogelijkheid om samen met bewoners en ondernemers te werken aan het verbeteren en versterken van de mobiliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente Deurne. Het nieuwe GVVP geldt als een belangrijke bouwsteen voor de toekomstige omgevingsvisie/-plan. Het doel van een geactualiseerd GVVP Deurne is het hebben van mobiliteitsvisie (met de kaders) waar we gezamenlijk aan willen werken.

1.3 Leeswijzer

Het proces dat gezamenlijk is doorlopen om te komen tot een geactualiseerd GVVP is beschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat in op de huidige situatie. Enerzijds is gebruik gemaakt van informatie uit statistieken voor de gemeente en bestaande onderzoeken. Anderzijds is input vanuit de stakeholders meegenomen. In hoofdstuk 4 is het toekomstbeeld voor de gemeente Deurne in 2030 geschetst. In hoofdstuk 5 zijn de ambities en opgaven op verschillende schaalniveaus uitgewerkt. In hoofdstuk 6 en 7 zijn respectievelijk de mobiliteitsvisie en netwerkvisie voor de komende jaren uitgewerkt op basis van de ambities en opgaven. In de bijlagen zijn uitgebreide analyses en resultaten weergegeven.



2. Procesaanpak

2.1 Participatietraject

Een goed proces met de omgeving is belangrijk. Participatie is één van de leidende thema's in het coalitieakkoord. Directe betrokkenheid van de samenleving - inwoners/belanghebbenden, organisaties (en experts) - is waardevol. Daarnaast zorgt participatie ook voor verrijking van de kwaliteit van het uiteindelijke plan – verschillende stakeholders en experts voegen andere perspectieven en inzichten toe. Zo kunnen bereikbaarheidsmaatregelen soms botsen met bijvoorbeeld leefbaarheidsvraagstukken, en voorliggende keuzes op mobiliteit zijn per definitie complex en ingewikkeld. Doordat stakeholders zelf actief meedoen ontstaat naar verwachting begrip voor de complexiteit van de opgave en kunnen ze zelf ook meedenken over mogelijke compromissen. Als laatste hopen we met de participatieve aanpak ook het eigenaarschap voor maatregelen te vergroten en kunnen we op basis van de input van betrokkenen ook beter ruimte bieden aan lokale mobiliteitsinitiatieven.

2.2 Belangrijke stakeholders

De interne specialisten maken onderdeel uit van het kernteam. De externe experts, bedrijven, belangenorganisaties, scholen en personen uit de dorps- en wijkraden nemen deel aan de focusgesprekken en ateliers. Andere inwoners en gebruikers van het gebied participeren bij de totstandkoming van het GVVP Deurne door de digitale enquête in te vullen. Het is de bevoegdheid van de raad om het GVVP Deurne vast te stellen.

Focusgesprekken



Tijdens de focusgesprekken is ingegaan op de waardering die specifieke doelgroepen hebben voor de bestaande situatie en de ambitie die zij hebben voor de toekomst in de gemeente Deurne. Het doel van de focusgesprekken is om scherpte te krijgen waar het GVVP over moet gaan en wat de specifieke doelgroepen belangrijk vinden. Er zijn drie focusgroepen:

1. Parkmanagement, ondernemend Deurne, centrummanagement
2. Scholen, dorps- en wijkraden, zorginstellingen/zorgcentra en seniorenraad
3. Hulpdiensten, veiligheidsregio, vervoerders, ZLTO, Cumula, VVN, Fietsersbond, en VVV.

De belangrijkste (georganiseerde) stakeholders zijn in december 2020 in twee gesprekken van maximaal 10 stakeholders bevraagd:

1. Bijeenkomst 10 december: Parkmanagement, ondernemend Deurne, hulpdiensten, ZLTO.
2. Bijeenkomst 16 december: Samen Vlierden, Dorpsraad Liessel, Dorpsraad Helenaveen, IVO-Deurne, Participatie Raad Deurne, Zorgboog en Basisonderwijs St Willibrordus

Ateliers

Het doel van de ateliers is het verkrijgen van optimale input en het creëren van draagvlak. De ateliers bieden ruimte om iedereen te bereiken en daarna persoonlijker in contact te gaan. Deelnemers komen uit de deelnemers van de focusgesprekken. Er zijn twee ateliers georganiseerd:

1. Atelier 1, Gebiedsfoto en visie
2. Atelier 2, Netwerken en maatregelen

Digitale enquête



Het doel van de digitale enquête is informatie ophalen voor het GVVP Deurne. Op basis van de resultaten van de digitale enquête ontstaat een beeld wat goed gaat en wat beter kan op het gebied van verschillende mobiliteitsaspecten binnen de gemeente Deurne. Door de respondenten concreet te vragen om voor allerlei deelaspecten van mobiliteit zowel hun waardering voor de huidige situatie als het belang wat zij aan het aspect hechten een rapportcijfer te geven wordt duidelijk wat belangrijk gevonden wordt. Daarnaast kunnen mensen concrete knelpunten aangeven en op een kaart aanduiden. De enquête is via verschillende platformen (o.a. social media, krant en contactpersonen) verspreid.

Betrokkenheid Raad

De Raad is op meerdere momenten tijdens het betrokken bij het proces en de inhoud van het GVVP. Het is de bevoegdheid van de raad om het GVVP Deurne vast te stellen.

Participatie tijdens corona



De ateliers zijn georganiseerd tijdens het coronatijdperk. Omdat in die periode thuiswerken de norm is, zijn de ateliers online gehouden via Microsoft Teams. Een digitale bijeenkomst is niet hetzelfde als een fysieke bijeenkomst. Voor elk atelier is een passende voorbereiding, invulling en uitwerking gevonden.

2.3 Processchema op hoofdlijnen

VOORJAAR 2020 - MEI 2021

ENQUETE | **FOCUSGESPREKKEN** | **GEBIEDSFOTO** | **WERKATELIER 1**

Wat zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen?

Wat zijn de knelpunten?

Welke opgaven zijn van belang?

MEI 2021 - JULI 2021

OVERLEGGEN
- THEMA AVOND RAAD
- RECREATIE
- RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN
- UITGANGSPUNTEN VERKEERSMODEL

DOORREKENING BELEIDSSCENARIO MET VERKEERSMODEL

JULI 2021

OVERLEG PROJECTGROEP

WERKATELIER 2

PRESENTATIE COLLEGE

Wat leren we uit het beleidsscenario en welke maatregelen komen in de voorkeursvariant?

Resultaat: Concept GVVP

JULI 2021 - DECEMBER 2022

HET GVVP IS IN DE ZOMER VAN 2021 STIL KOMEN TE LIGGEN VANWEGE DE WENS OM HET GVVP TE INTEGREREN MET DE OMGEVINGSVISIE

- DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN TOT 2040 ZIJN VERDER GEDETAILLEERD EN GECONCRETISEERD
- ER HEBBEN SEPARATE STUDIES PLAATSGEVONDEN VOOR GROTE BOTTEL EN HASPELWEG

JANUARI 2023 - OKTOBER 2023

OVERLEGGEN
- UITGANGSPUNTEN VERKEERSMODEL EN BELEIDSSCENARIO
- OVERLEG PROJECTGROEP
- PRESENTATIE COLLEGE

DOORREKENING GEACTUALISEERD VERKEERSMODEL CIRCULATIEVARIANTEN CENTRUMSTRUCTUUR

Is bijsturing van beleid nodig op basis van eerder opgesteld maatregelpakket?



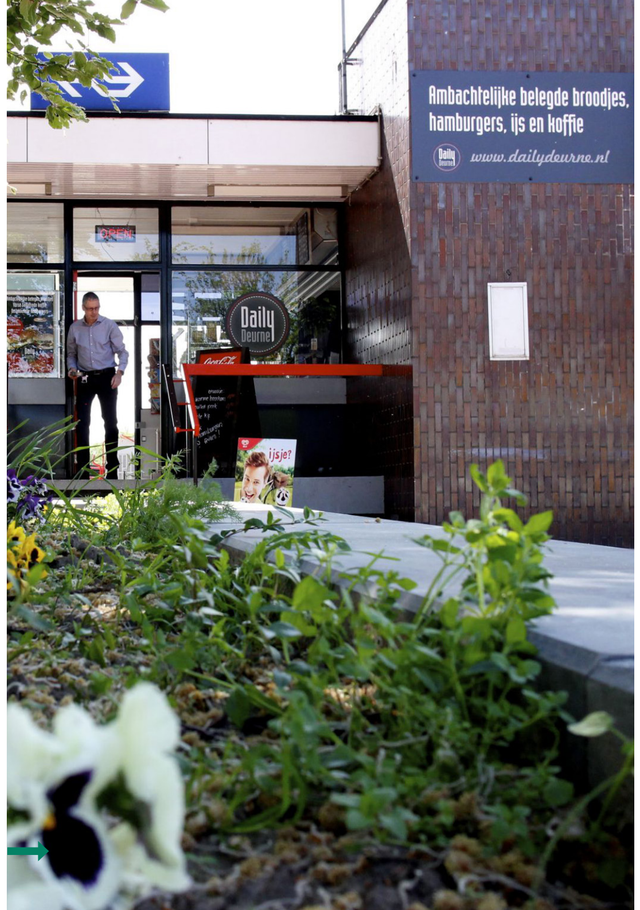
3. Huidige situatie

Deurne kenmerkt zich als een woon- en leefgemeente. De gemeente Deurne in haar huidige vorm bestaat sinds 1926, toen de voormalige gemeenten Deurne en Liessel en Vlierden werden samengevoegd. De gemeente Deurne bestaat uit de dorpen Deurne, Vlierden, Liessel, Neerkant en Helenaveen.

Om naar een visie te kunnen werken, geven we eerst antwoord op de vraag: waar staan we nu? Daarvoor is een uitgebreide analyse van de huidige situatie gemaakt, ook wel de gebiedsfoto genoemd. Enerzijds is gebruik gemaakt van informatie uit statistieken voor de gemeente en bestaande onderzoeken. Anderzijds is input vanuit de stakeholders meegenomen. In de gebiedsfoto zijn analyses opgenomen van verschillende thema's:

- Demografie
- Economie en autobezit
- Bereikbaarheid met de auto en het openbaar vervoer
- Bereikbaarheid en potentie van de (elektrische)fiets
- Duurzaamheid
- Verkeersveiligheid
- Verkeersafwikkeling
- Subjectieve knelpunten en positieve punten

De uitgebreide analyses zijn terug te vinden in bijlage D.



4. Toekomstige situatie

4.1 Inleiding

Om naar een visie te kunnen werken, geven we ook antwoord op de vraag: wat verwachten we voor de toekomst? Hiervoor is eerst ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen die al op de planning staan. Hierbij was, destijds, nog geen informatie beschikbaar over Knooppunt Deurne. Voor de resultaten van het GVVP geldt echter dat de conclusies naar alle waarschijnlijkheid niet wijzigen wanneer de knooppuntontwikkeling in Deurne wordt meegerekend. De absolute waardes op wegen zullen anders zijn maar de geconstateerde knelpunten en voorgestelde oplossingsrichtingen zullen op hoofdlijnen ongewijzigd blijven.
De beoogde knoop Deurne zal dan ook niet een wijziging van de voorliggende visie en koers leiden. Daarnaast is het wenselijk het nog op te stellen uitvoeringsprogramma van het GVVP adaptief te maken. Wanneer er vanuit nieuwe inzichten aanleiding is voor aanpassing van het uitvoeringsprogramma of de gekozen koers is hiervoor de ruimte geboden.

Om de verwachtingen voor de toekomst te bepalen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. De uitgangspunten en resultaten van deze werkzaamheden zijn verder uitgewerkt bijlage E. Het vervolg van dit hoofdstuk bevat enkele conclusies uit deze exercitie.

4.2 Impact ontwikkelingen op verkeer

Als gevolg van de verstedelijkingsopgave wordt het drukker in Deurne. Op de meeste wegen in Deurne neemt de intensiteit toe. Vooral aan de westkant van Deurne neemt het verkeer toe. De grootste toenames tussen de plansituatie RO 2040 en referentiesituatie 2040 zijn waarneembaar op de Stationsstraat, Houtenhoekweg en Toon Kortoomslaan. De plansituatie betreft de situatie in 2040 waarbij alle plannen in Deurne tot 2040 zijn meegenomen.

De ruimtelijke ambities in Deurne, zoals opgenomen in het verkeersmodel, resulteren in verkeerstoenames die met name aan de westkant van Deurne en in het centrum leiden tot aandachtspunten ten aanzien van de leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

Hierbij is zogezegd nog geen rekening gehouden met ontwikkelingen t.b.v. Knooppunt Deurne. Deze beoogde schaalsprong staat op inhoud nog niet vast, maar kan logischerwijs enkel worden bereikt wanneer de leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in Deurne gewaarborgd blijven. Op het gebied van mobiliteit ligt hier een uitdaging.



5. Ambities en opgaven

5.1 Inleiding

De Mobiliteitsvisie geeft inzicht in hoe de gemeente Deurne de komende jaren wil komen tot een toekomstbestendige, duurzame en veilige gemeente. Daarvoor zijn een aantal opgaven geformuleerd die leiden tot de netwerkvisie. Er zijn al veel landelijke, provinciale en regionale opgaven bekend. In paragraaf 5.2 tot en met 5.4 zijn de belangrijkste landelijke, provinciale en regionale opgaven benoemd. Op basis van de enquêteresultaten, werkateliers en bestaande studies zijn opgaven voor de gemeente Deurne geformuleerd. In paragraaf 5.5 is ingegaan op de opgaven voor de gemeente Deurne.

5.2 Landelijke ambities en opgaven



In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met landelijke ambities en opgaven:

- Strategisch verkeersveiligheidsplan

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Dat betekent dat wegbeheerders een risicoanalyse maken voor het eigen wegennet. Op basis daarvan stellen alle betrokken partijen in de regio een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op om die risico's te verminderen. Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
2. Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
3. Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
4. Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

5.3 Provinciale ambities en opgaven



In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met provinciale ambities en opgaven:

- OV visie 2040
- Visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk
- Startnotitie Koersnota mobiliteit
- Visie Fiets in de Versnelling
- Brabants verkeersveiligheidsplan
- Provinciaal Verkeers- en vervoersplan
- N279 Veghel-Asten
- Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2020-2023

OV-visie 2040

Toekomstbeeld OV-Zuid zet in op tien actiepunten:

1. Volop ruimte voor de duurzame combinatie van (e-)fiets en collectief vervoer
2. 'Mobiliteit als dienst' door inwoners aan te wenden via 'mobiliteitsbundel'.
3. Samenwerking voor één efficiënt, aantrekkelijk en samenhangend collectief vervoer
4. Internationale connectiviteit via de topknooppunten in Breda, Eindhoven en Zuid-Limburg
5. Een snelle, directe verbinding naar de Randstad en andere aangrenzende stedelijke regio's
6. Een groot aantal frequente, directe regionale treinen in en tussen stedelijke regio's
7. Direct, snel en comfortabel collectief vervoer naar de steden
8. Een vraaggericht aanbod naar attractiepunten
9. Een clustering van wonen, werken en voorzieningen rondom aangename, multimodale knooppunten / stedelijke centra
10. Een grensoverschrijdend afsprakenpakket

Visie gedeelde mobiliteit is maatwerk

Relevante speerpunten van de provincie over OV en gedeelde mobiliteit zijn:

- Een passend aanbod voor alle reizigers realiseren samen met markt en samenleving.
- De provincie zorgt voor de doorontwikkeling van een goed hov-netwerk als basis voor mobiliteit als dienst en maakt nadrukkelijk gebruik van innovaties.
- De reis sluit naadloos aan op de wensen van reizigers ook over provincie-, concessie- en landsgrenzen heen.
- Gedeelde mobiliteit is voor alle reizigers. De provincie wil dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen te ontwikkelen om ook kleinere kernen bereikbaar te houden.
- Gedeelde mobiliteit moet zo duurzaam mogelijk zijn.

Startnotitie Koersnota mobiliteit

De Koers Mobiliteit stelt een aantal heldere doelen, geeft aan wat we willen bereiken in 2030, wat onze inzet daarin is en hoe we dat willen bereiken. De provincie richt zich op zes belangrijke maatschappelijke opgaven:

1. Gezonde en veilige leefomgeving
2. Energietransitie
3. Klimaatproof
4. Duurzame verstedelijking/vitaal platteland & mobiliteit
5. Duurzame concurrerende economie
6. Leefbaarheid

Visie fiets in de versnelling

Het stimuleren van het fietsgebruik staat centraal in verschillende Brabantse beleidsnota's. Het project 'Fiets in de Versnelling' is bedoeld om, samen met partners, het fietsbeleid vorm te geven. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende centrale vraag: 'Op welke wijze kan de provincie Noord-Brabant samen met haar partners het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid?'

Brabants verkeersveiligheidsplan

Het Brabants verkeersveiligheidsplan is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030). In navolging van het SPV gaan we in Brabant de komende jaren aan de slag met een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat we maatregelen nemen op plaatsen en in situaties waar we als partners risico's zien. Doordat de cijfers over verkeersongevallen een ongewenste trend laten zien en omdat het verkeer verandert, is de aanpak vernieuwd. De succesvolle maatregelen uit het vorige plan zijn aangehouden. Daar zijn de volgende nieuwe maatregelen aan toegevoegd:

1. Verbetering van de verkeersongevallendata
2. Aanpak infrastructuur
3. Aanpak gericht op fiets en normvervaging
4. Samenwerking met maatschappelijke partners en bedrijfsleven
5. Vergroten verantwoordelijkheidsbesef bij Brabanders

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

In het Verkeers- en vervoersplan (GVVP) geeft de provincie haar visie op verkeer en vervoer in Brabant. De provincie gaat in het plan uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering. Mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. De provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer.

N279 Veghel-Asten

De provincie Noord-Brabant, de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat werken samen aan de deelopgave N279 Veghel-Asten. Het doel is het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dat is essentieel voor de economische kracht van Zuidoost-Brabant en vergroot de leefbaarheid.

Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2020-2023

Relevante opgaven uit het bestuursakkoord zijn de volgende:

- Kiezen voor slimme oplossingen mobiliteit (smart mobility) waar het kan en verbeteringen aan de infrastructuur waar het moet
- Verkeersveiligheid blijft een absolute prioriteit
- Schaalsprong in het openbaar vervoer (OV): meer snelle betrouwbare busverbindingen (Bravo-direct) en betere verbinding vanuit dorpen en kernen naar het stedelijk netwerk (Bravo-flex) en bedrijventerreinen
- Ervaringen concessie OV West-Brabant inzetten voor Oost-Brabant
- Mobiliteitsdeal met Meierijstad
- Investeren in datagedreven mobiliteitsbeleid
- Samenwerken met gemeenten aan regionale mobiliteitsplannen met gezamenlijke investeringen en een gezamenlijke lobby richting het Rijk
- We houden het tempo zo hoog mogelijk bij grote projecten als A50, N279
- Tot 2050 moeten er 175.000 tot 200.000 extra woningen gebouwd worden
- Inzetten op kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendige werklocaties
- Tegengaan leegstand vrijkomende agrarische gebouwen
- Luchtkwaliteit in Brabant voortdurend te verbeteren
- Versnelde realisatie Natuurnetwerk Noord-Brabant en bijbehorende Ecologische VerbindingsZones
- Realiseren een klimaatadaptieve en waterrobuuste inrichting met bijbehorend gebruik
- CO2-uitstoot is in Brabant in 2030 met minstens 50% gereduceerd

5.4 Regionale ambities en opgaven



De verschillende samenwerkingsvormen in de regio delen grotendeels dezelfde doelen en ambitie: de aantrekkelijkheid van Brainport Oost als woon-, werk- en leefomgeving te verbeteren met behoud van de onderscheidende kwaliteiten tussen de gemeenten en deelgebieden. De robuuste, duurzame, veilige en slimme bereikbaarheid van Brainport Oost is uitgewerkt in de mobiliteitsagenda met 12 opgaven:

- **Verbeteren van (inter)nationale verbindingen**: de A67 en N279 kennen capaciteitsproblemen en een verbetering van de doorstroming voor de Peel is een belangrijke voorwaarde voor het robuuste netwerk op de N279 en A67.
- **Robuust hoofdwegennetwerk en bundelroutes:** De opgave voor de bundelroutes is om autoverkeer in het noord- en oostelijk deel van Brainport Oost zoveel mogelijk te bundelen om sluiproutes door kernen en in het landelijk gebied te voorkomen, zonder dat dit leidt tot aantrekken van doorgaand verkeer dat via de robuuste randen moet rijden.
- **Goede spoorverbindingen in, van en naar de Brainportregio**: Richting 2030 blijft de Brainportregio inzetten op hoogfrequente intercityverbindingen naar de Randstad en een directe IC verbinding met Nijmegen / Arnhem. De spoorveiligheid willen we vergroten door het verminderen van gelijkvloerse spoorwegovergangen. We nemen maatregelen om de barrièrewerking van het spoor te verminderen. Ook willen we de overlast van goederenvervoer verminderen.
- **Netwerken op orde voor alle modaliteiten met mobiliteitshubs voor de first & last mile:** We zetten in op hubs, welke op strategische plekken in het mobiliteitssysteem gerealiseerd worden. Daarbij moet aandacht zijn voor de first & last mile zodat de reiziger een keuze kan maken. Voor onze regio zetten we in het bijzonder in op (semi) ov/nieuwe vervoersconcepten om onze kernen leefbaar en bereikbaar te houden.
- **Stimuleren en faciliteren Zero Emissie**: Het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer is zero-emissie in 2025
- **Voldoende publieke laadinfrastructuur:** Samen met de provincie zorgen we voor een goede laadinfrastructuur en stimuleren we alternatieve energiedragers.
- **Verduurzaming wagenpark en reizen werknemer**: We zetten in op verduurzaming van het eigen wagenpark en zakelijke reizen van het eigen personeel. We stimuleren de fiets als vervoermiddel. We maken minder kilometers door o.a.vaker thuis te werken en de kilometers die we maken steeds duurzamer te maken. Ook door aanpassing van gedrag, app's en hulpmiddelen voor een lager energieverbruik van auto's.
- **Komen tot een structurele aanpak van verkeersonveiligheid**: 1) implementatie risico- en data gestuurde aanpak verkeersveiligheid, 2) structurele gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid, 3) Vergroten verkeersveiligheid van de infrastructuur op basis van wegkenmerken en subjectieve verkeersonveiligheid vastgelegd in een verkeersveiligheidsplan, 4) Afspraken met de politie over (innovatieve) verkeershandhaving
- **Toepassen nieuwe technische ontwikkelingen Smart Mobility**: Investeren in onderzoeksprojecten, testfaciliteiten bieden en bereid zijn om als één van de eersten de oplossingen op straat toe te passen.
- **Slimme innovatieve logistiek**: inzetten op innovatieve concepten en centra om logistiek slimmer, sneller en schoner te maken met aandacht voor technologische ontwikkelingen en duurzaamheid.
- **Gebiedsgerichte aanpak (krachtenbundeling Smart Mobility):** In dit plan zit onder andere een structurele gedragsverandering, werkgeversbenadering en verkeersmanagement en data.
- **Slimmer fietsen:** De regio Zuidoost-Brabant zet met het programma 'Slimmer Fietsen' in op het treffen van gerichte, slimme maatregelen en het inzetten van innovatieve technieken om het gebruik van de fiets en de fietsveiligheid te bevorderen.

5.5 Lokale ambities en opgaven



Vanuit de gebiedsfoto, enquêteresultaten, sessie met interne kerngroep en het werkatelier met de externe stakeholders zijn vier ambities en opgaven opgesteld waaraan we een bijdrage willen leveren.

Bereikbaar Deurne
Deurne is in de toekomst voor iedereen beter bereikbaar. Voor het auto- en vrachtverkeer is er winst te halen op een aantal knelpunten en bekijken we nieuwe mogelijke ontsluitingen. Landbouwverkeer krijgt beter zijn plek en is op cruciale plekken gescheiden van hoofdroutes voor fiets en auto. Naast een betere bereikbaarheid met gemotoriseerd verkeer, zetten we in op de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer.

Veilig Deurne
We vinden het belangrijk dat de inwoners en bezoekers van Deurne zich overal en altijd veilig kunnen verplaatsen en zich ook steeds veilig voelen bij het maken van een verplaatsing. Daarom willen we verkeersongevallen zo veel mogelijk voorkomen en streven we, net als in de hele Provincie Noord-Brabant, naar nul verkeersdoden. Hiervoor gaan we onze netwerken en woongebieden optimaal verkeersveilig inrichten en ontvlechten we de modaliteiten waar nodig. Naast een goede infrastructuur van de netwerken, zijn bewustwording en gedrag net zo belangrijk. Een goede educatie en voorlichting zijn essentieel.

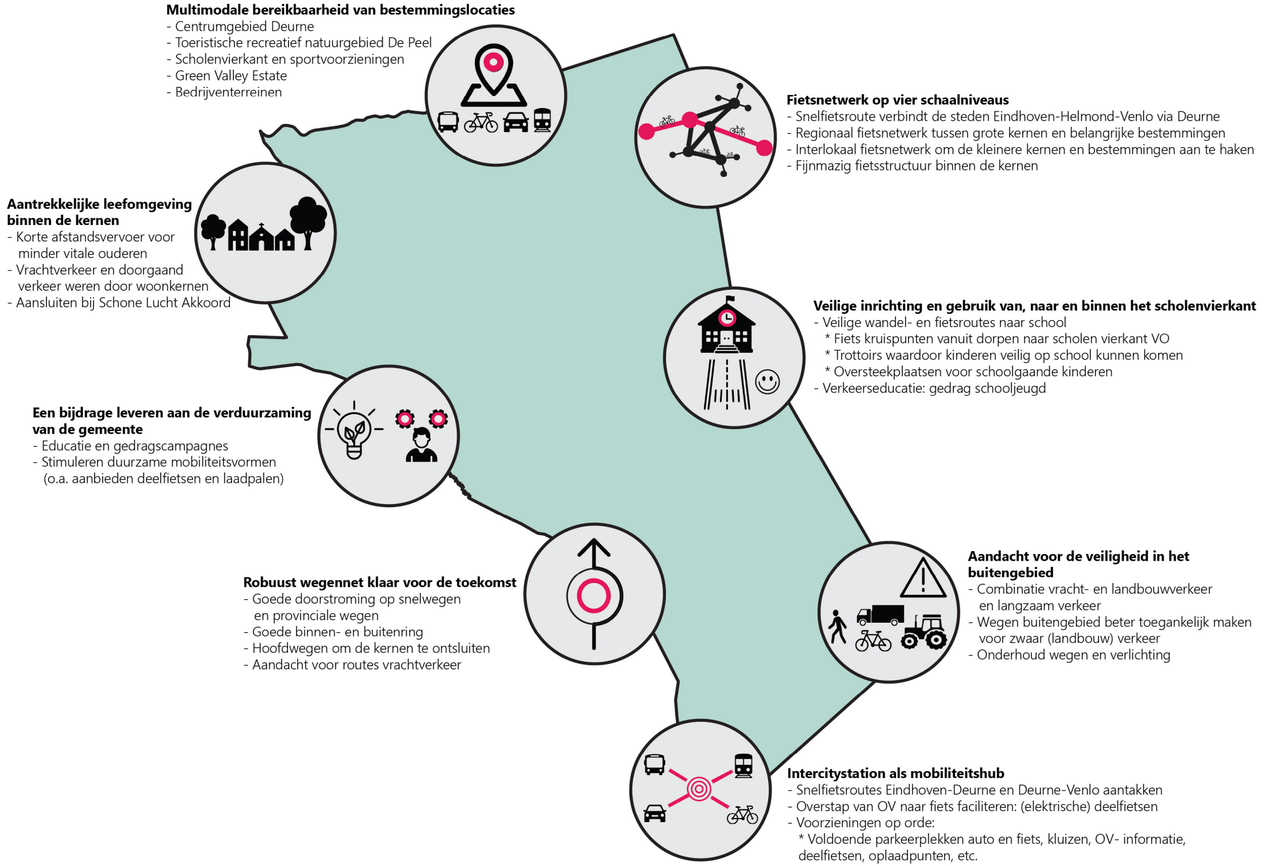
Leefbaar Deurne
Deurne is een prettige omgeving, waarin we elkaar graag willen blijven ontmoeten. Door te werken aan een veilig, bereikbaar en duurzaam Deurne, wordt onze gemeente ook meer leefbaar én inclusiever. Ook jongeren, ouderen en mensen met een beperking kunnen er zich veilig verplaatsen. In onze kernen ligt de focus op de fietser en voetganger. Door de kernen zo veel mogelijk als dusdanig in te richten en daarnaast overlast (door vb. vrachtverkeer of sluipverkeer) aan te pakken, wordt de leefbaarheid in de kernen nog beter.

Duurzaam Deurne
We zetten in op verduurzaming van het eigen wagenpark en zakelijke reizen van het eigen personeel. We maken minder kilometers door o.a. vaker thuis te werken en de kilometers die we maken steeds duurzamer te maken. We nemen gezonde keuzes door vaker de (elektrische) fiets te nemen en verkennen deelmobiliteit binnen Deurne. Gaan we toch op pad met de auto, dan doen we dat vaker met een schoon voertuig (vb. elektrische of op waterstof) en/of als onderdeel van een ketenverplaatsing.

5.6 Speerpunten voor de mobiliteitsvisie

De acht speerpunten voor de mobilititeitsvisie leggen de ambities die de gemeente Deurne heeft op het gebied van mobiliteit vast. Ze beschrijven de belangrijkste principes, die de koers bepalen van de mobiliteitsvisie:

- Multimodale bereikbaarheid van bestemmingslocaties
- Fietsnetwerk op vier schaalniveaus
- Veilige inrichting van, naar en binnen scholenvierkant
- Aandacht voor de veiligheid in het buitengebied
- Intercitystation als mobiliteitshub
- Robuust wegennet klaar voor de toekomst
- Een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de gemeente
- Aantrekkelijke leefomgeving binnen de kernen



6. Beleidsscenario en mobiliteitsvisie

6.1 Inleiding

Om de huidige knelpunten op te lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn maatregelen op regionaal en lokaal niveau voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) nodig. Deze maatregelen zijn gebundeld in een beleidsscenario.

6.2 Uitgangspunten beleidsscenario

We stellen een beleidsscenario op met als doel om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën. De mobiliteitsvisie is multimodaal in die zin dat maatregelen zijn opgenomen voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. De uitgangspunten en analyses voor het beleidsscenario zijn weergegeven in **bijlage F**.

Hoofdconclusies uit verkeersmodelberekeningen

1. Als gevolg van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen wordt het drukker in Deurne. De Binderendreef en de centrumring van Deurne zijn drukker dan gewenst. Op de centrumring neemt het verkeer verder toe op wegen waar het in de huidige situatie al aan de drukke kant is. De intensiteit aan de noord-, oost- en zuidkant van de centrumring is te hoog voor een afwaardering van GOW naar een ETW. Aanvullend onderzoek is nodig om de verkeersintensiteiten op de centrumring verder omlaag te brengen.
2. Een oostelijke randweg kan de verkeersdruk op de Binderendreef en de centrumring van Deurne verlichten, maar trekt naar verwachting niet genoeg verkeer om tegen hoge kosten op te wegen. Conclusie is dat de oostelijke randweg alleen kansrijk en haalbaar is met de ontwikkeling van extra woningbouw in het oosten van Deurne (extra baten).
3. Investeren in goede fietsinfrastructuur levert een winst voor het fietsgebruik op. Investeringen leiden tot een modal shift van 2% van aandeel auto naar aandeel fiets in de gemeente. Echter lost dit de problematiek voor de auto niet op. Maar als we niet investeren in goede fietsinfrastructuur, neemt het aantal autoverplaatsingen nog verder toe.
4. De scenario's zijn ingestoken vanuit verkeer / mobiliteit. De maatregelen kunnen kansrijk zijn maar hebben mogelijk ook impact voor andere beleidsvelden (natuur, milieu, ruimtelijke impact, economie, duurzaamheid, etc.).
5. De strategie van de gemeente Deurne is erop gericht om de ambities van de gemeente Deurne om een bereikbare, veilige, leefbare en duurzame regio waar te maken. De strategie richt zich op verschillende onderdelen die in dit het volgende kader zijn uitgewerkt. We geven prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit in de volgorde van stappen, trappen, openbaar vervoer, MaaS en personenauto.

Kwaliteitssprong fiets

Het stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan de ambities en opgaven van Deurne. Het stimuleren van het fietsgebruik staat ook centraal in verschillende Brabantse beleidsnota's. Belangrijke thema's in het regionale programma slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen zijn: schaalsprong fiets, realisatie van het snelfietspadennetwerk, de toeleidende infrastructuur en gedrag. In de gemeente Deurne willen we daarom volledig inzetten op een kwaliteitssprong fiets. De mogelijkheden die de fiets biedt, moeten optimaal worden benut.



Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt op korte afstanden. Mede door de opkomst van de e-bike zien we grote kansen om het fietsgebruik binnen Deurne verder te vergroten. Het is waardevol om te weten waar (nu en straks) veel e-bikes te verwachten zijn. De e-bikefactors voor de verschillende dorpen in de gemeente Deurne zijn relatief hoog. Vooral de e-bikefactors voor Neerkant en Helenaveen zijn hoog. Investeren in goede fietsvoorzieningen naar die locaties is zinvol. Als meer mensen gaan fietsen wordt het in de kernen rustiger qua autoverkeer waardoor leefbaarheid en de veiligheid worden versterkt, mits de routes op een goede manier worden vormgegeven.

Om de kwaliteitssprong fiets te kunnen realiseren, is het belangrijk om het kwaliteitsniveau van het fietsnetwerk op peil te brengen. Elk type fiets verbinding kent zijn eigen kwaliteitseisen. Bij realisatie/herinrichting van (snel)fietsroutes is extra aandacht nodig voor het ruimtegebruik van verschillende type (elektrische)fietsen. Een alternatieve ontsluitingsroute biedt kansen om voor de fietser eveneens een extra ontsluiting te realiseren.

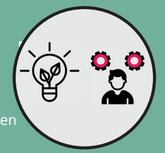
Regionale mobiliteitshub



Een mobiliteitshub op een strategische locatie met goed ingerichte voorzieningen draagt bij aan een bereikbare en duurzame regio. We willen de potentie van het IC-station uitbouwen om Deurne als regionale mobiliteitshub op de kaart te zetten. De mobiliteitshub is een plek waar diverse vervoersvormen samenkomen. Het station vormt een verbindende spil tussen de snelfietsroutes, daarom is het wenselijk om ter hoogte van het IC-station de snelfietsroutes met elkaar te verbinden. De busverbindingen voeden het IC-station vanuit de omliggende kernen (Asten, Someren, Gemert-Bakel, etc.). Extra aandacht gaat naar de bereikbaarheid van belangrijke locaties zoals het centrumgebied van Deurne, toeristisch recreatief natuurgebied De Peel, scholenvierkant, sportvoorzieningen, Green Valley Estate en de bedrijventerreinen. Toegang tot mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor deelname aan de maatschappij. Met name mobiliteit voor het bereiken van banen, voorzieningen en sociale contacten. We willen dat de woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen goed bereikbaar zijn met het ov om vervoersarmoede te voorkomen.

Qua voorzieningen is er een auto- en fietsenstalling, laadpunten voor auto en fiets. Daarnaast zijn er ook (elektrische) deelfietsen en fietskluizen. Aanvullend daarop wordt dynamische reisinformatie getoond. Vanwege het recreatieve karakter van de gemeente Deurne, wordt de dynamische reisinformatie ook afgestemd op de recreatieve reizigers van, naar en binnen de gemeente Deurne. Bij de uitwerking dient rekening te worden gehouden met de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Duurzame mobiliteitskeuzes



De voorgestelde netwerken en bijbehorende infrastructuur zijn een belangrijke voorwaarde en drager voor de ontwikkeling van de mobiliteit in onze gemeente. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die bijdragen aan een veilig, bereikbaar, duurzaam en leefbaar Deurne.

Door middel van gedragsmaatregelen willen we gebruikers stimuleren om duurzame keuzes te maken. We willen als gemeente Deurne aansluiten bij het Schone Lucht Akkoord. Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016.

We zien ook dat gedrag en educatie belangrijk is op het gebied van verkeersveiligheid. Zo zetten we in op de aanpak van de schoolomgeving. Met name jongeren en senioren zijn het meeste betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-fiets. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar.

Toekomstvaste bereikbaarheid



Een goed ingerichte hoofdstructuur van de wegen draagt bij aan een toekomstvaste bereikbaarheid en veiligheid binnen de gemeente Deurne. Het doel is om het doorgaand verkeer via het centrum te verminderen en het verkeer naar de randen van de kern te sturen. Dit is niet alleen positief voor de bereikbaarheid van Deurne, maar we brengen het verkeer naar de plek waar het hoort. Zo vergroten we de leefbaarheid in de kernen. Door de wegen op een goede manier vorm te geven en aandacht te hebben voor conflictpunten zorgen we voor een betere verkeersveiligheid. Tot slot worden voertuigen steeds slimmer en schoner, waardoor we vanuit het gemotoriseerd verkeer ook een bijdrage leveren aan duurzaamheid. De hoofdstructuur van de gemeente Deurne willen we in drie stappen verder op orde brengen.

Stap 1: Op dit moment wordt via de Binderendreef en het Knoflookpad gewerkt aan een sterke ontsluiting aan de westkant van Deurne. De verkeersmodelresultaten tonen dat het door de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen drukker wordt in Deurne. De Binderendreef is drukker dan gewenst. We zetten in op het goed faciliteren van verkeer op de Binderendreef zodat het verkeer van de westelijke ontsluiting gebruik kan blijven maken.

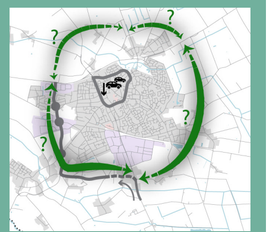


Met een duidelijk afbuiging vanaf de Liesselseweg richting het Knoflookpad en verder naar de Binderendreef zorgen we ervoor dat het verkeer gestimuleerd wordt om van de buitenste ring gebruik te maken in plaats van rechtdoor richting het centrum te rijden.

Stap 2: Het afwaarderen van de centrumring kan alleen als er een volwaardig alternatief is. Het aanbieden van alternatieven met voldoende capaciteit is daarmee voorwaardelijk voor het afwaarderen van de centrumring. Verder worden enkele wegen aangewezen als inprikkers om het centrum goed bereikbaar te houden.



Stap 3: In deze stap gaan we op zoek naar een alternatieve ontsluitingsroute. Hiermee wordt ruimte gemaakt om doorgaand verkeer door het centrum van Deurne te weren. De uitwerking is echter onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke ontwikkelingen t.b.v. Knooppunt Deurne.





7. Multimodale netwerkvisie

7.1 Inleiding

In de multimodale netwerkvisie zijn de opgaven en speerpunten voor de gemeente Deurne verder uitgewerkt naar netwerken voor het gemotoriseerd verkeer (auto, vracht- en landbouwverkeer) in paragraaf 7.2, de fiets in paragraaf 7.3 en het openbaar vervoer in paragraaf 7.4. De voorgestelde netwerken en bijbehorende infrastructuur zijn een belangrijke voorwaarde en drager voor de ontwikkeling van de mobiliteit in de gemeente.

Infrastructuur alleen is niet genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die bijdragen aan ambities en opgaven voor de gemeente Deurne. Daarom zijn naast maatregelen voor infrastructuur ook maatregelen op het gebied van gedrag en verduurzaming bepaald.

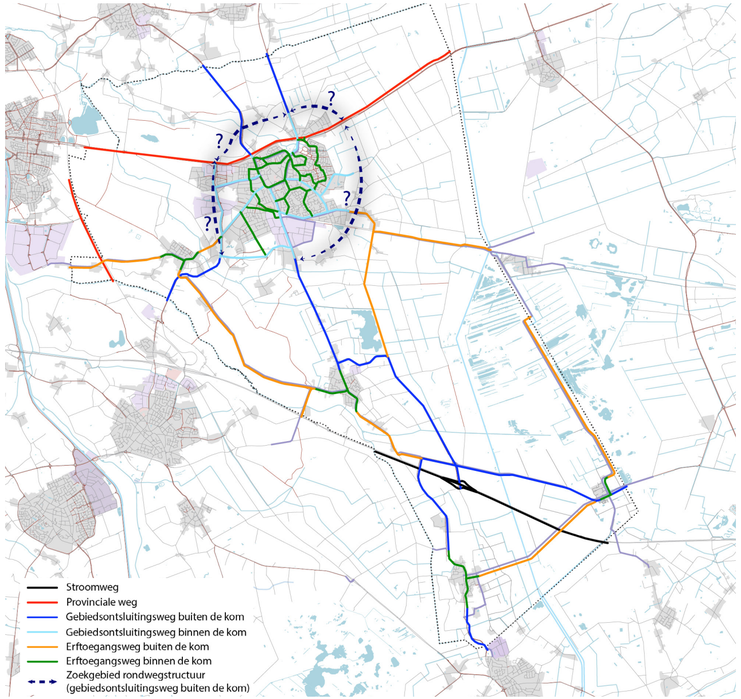
7.2 Netwerk gemotoriseerd verkeer

De hoofdstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg) met elk een eigen functie. Op de kaart zijn de routes ingetekend:

- **Stroomweg - A67:** snel verwerken van doorgaande verkeer
- **Stroomweg - provinciale wegen N270 en N279:** ontsluiten van grote kernen en belangrijke bestemmingen
- **Gebiedsontsluitingsweg buiten de kom**: aanhaken van middelgrote kernen en bestemmingen aan gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen
- **Gebiedsontsluitingsweg binnen de kom**: ontsluiten van de kernen en belangrijke bestemmingen.
- **Erftoegangsweg buiten de kom**: aanhaken van kleine kernen en bestemmingen aan gebiedsontsluitingswegen
- **Erftoegangsweg binnen de kom**: toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, etc. in een gebied met de functie 'verblijven'. In de visie is de centrumring afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg binnen de kom.
- **Zoekgebied alternatieve ontsluitingsroute**: om doorgaand verkeer door het centrum te weren moet gezocht worden naar een alternatieve ontsluitingsroute. De keuze van de ligging en uitwerking hiervan is onlosmakelijk verbonden met de invulling van Knooppunt Deurne. Deze nieuwe route krijgt daarbij een gebiedsontsluitend karakter waarbij ook het onderliggend wegennet daarop aangetakt moet worden. Dat kan gevolgen hebben voor de wegencategorisering zoals hiernaast gepresenteerd.

Het is belangrijk om het kwaliteitsniveau van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer op peil te brengen en te houden. Elk type verbinding kent zijn eigen kwaliteitseisen. De richtlijnen voor de kwaliteitseisen voor de verschillende type verbindingen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	GOW buiten de kom	GOW binnen de kom	ETW buiten de kom	ETW binnen de kom
Snelheid	80 km/u	50 km/u	60 km/u	30 km/u
Asmarkering	Dubbele deelstreep tussen rijrichtingen	Dubbele deelstreep tussen rijrichtingen	Geen asmarkering	Geen asmarkering
Kantmarkering	Onderbroken	Onderbroken (indien geen troittoirbanden)		Geen kantmarkering
Snelheidsremmende maatregelen	Geen	Geen	Mogelijk	Mogelijk
Oversteken langzaam verkeer	Bij kruispunten	Bij kruispunten		
Voorrang	Weg is steeds in de voorrang	Weg is steeds in de voorrang	Gelijkwaardige kruispunten	Gelijkwaardige kruispunten
Materiaal verharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt of klinkers	Voorkeur klinkers
Halteren bus	Via haltekom	Via haltekom	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Langzaam verkeer	Via parallelweg of vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	Aparte fietsvoorziening bij hoge intensiteit	Geen aparte fietsvoorziening
Landbouwverkeer	In principe geen landbouwverkeer	In principe geen landbouwverkeer	Landbouwverkeer toegestaan	

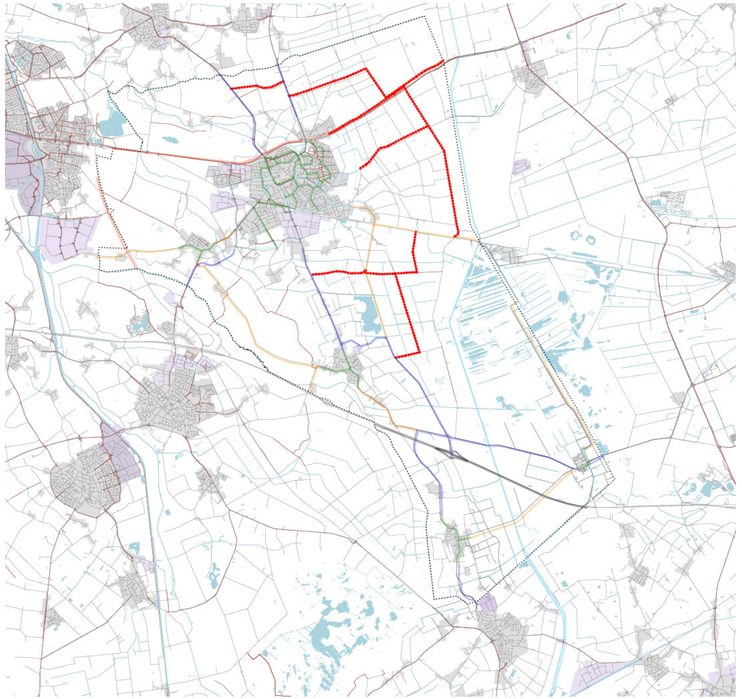


Figuur 1: Netwerk gemotoriseerd verkeer GVVP Deurne

Vracht- en landbouwverkeer

Vracht- en landbouwverkeer is voor de gehele gemeente Deurne een onderwerp om aandacht voor te hebben. Vracht- en landbouwverkeer in combinatie met langzaam verkeer en verkeersveiligheid is een belangrijke opgave in de gemeente. Op een aantal locaties in de gemeente zorgt die combinatie voor overlast. Knelpunten zijn in ieder geval aanwezig in de kernen Liessel, Neerkant en Vlierden. Onderzoek is nodig om te verkennen waar de landbouwvoertuigen en vrachtwagens vandaan komen, waar ze naartoe gaan en om hoeveel bewegingen het gaat. Als dat duidelijk is maken we een afweging wat de beste oplossing voor de knelpunten op het gebied van vracht- en landverkeer is.

De routes die gebruikt worden door landbouwverkeer zijn weergegeven op de kaart met een rode gestippelde kleur.



Figuur 2: Landbouwroutes

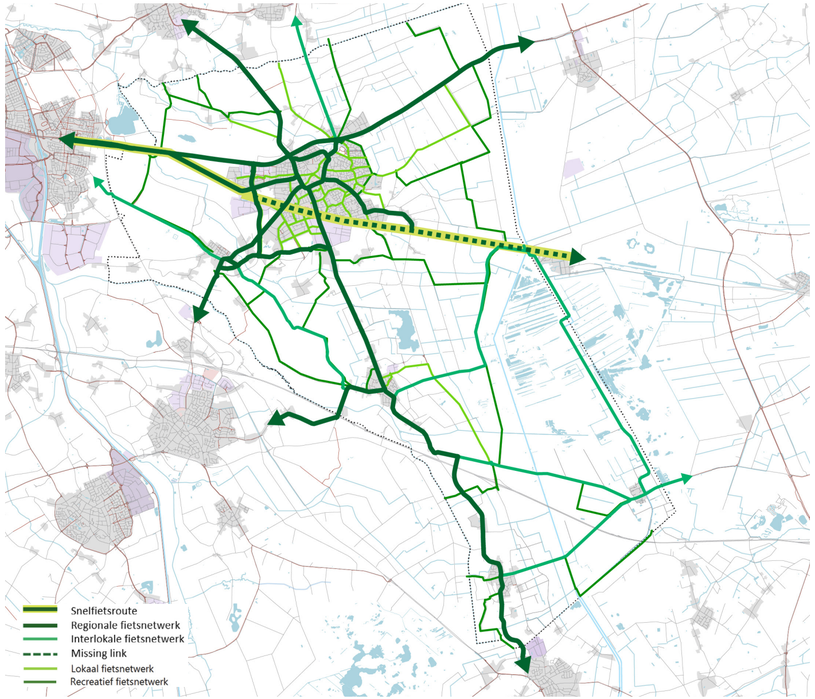
7.3 Netwerk fiets

We onderscheiden vijf type fietsverbindingen. Op de kaart op de volgende pagina zijn die verbindingen ingetekend:

- **1. Snelfietsroutenetwerk:** hoogwaardige fietsstructuur op provinciaal niveau. Snelfietsroutes, ook wel doorfietsroutes genoemd, zijn directe en comfortabele fietsroutes die dorpen en steden met elkaar verbinden.
  2. Regionaal fietsnetwerk: kernen met meer dan 3.000 inwoners, bedrijventerreinen en middelbare scholen worden zo rechtstreeks mogelijk met elkaar verbonden door een regionaal fietsnetwerk
- **3. Interlokaal fietsnetwerk**: kernen met minder dan 3.000 inwoners zijn via een interlokaal netwerk verbonden.
- **4. Lokaal fietsnetwerk**: fietspaden binnen de kernen ontsluiten de verblijfsgebieden en voeden de hoofdfietsroutes. Belangrijke lokale fietsroutes dienen in ieder geval voorzien te zijn van fietsstroken. Op minder belangrijke lokale routes kan volstaan worden met een fietsvriendelijke inrichting met waar nodig aanvullende voorzieningen op kruispunten.
- **5. Recreatief fietsnetwerk**: maakt zoveel mogelijk gebruik van de cultuurhistorische waarden van het landschap. Een veilig gebruik van de route is hierbij het uitgangspunt. Een fietsknooppuntensysteem zorgt voor de routeverwijzing.

Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt op korte afstanden. Mede door de opkomst van de e-fiets zien we grote kansen om het fietsgebruik in Deurne verder te vergroten. De belangrijkste ontbrekende schakel is de snelfietsroute Deurne-Venlo. Om de kwaliteitssprong fiets te kunnen realiseren, is het belangrijk om het kwaliteitsniveau van het fietsnetwerk op peil te brengen. Elk type fiets verbinding kent zijn eigen kwaliteitseisen. Bij realisatie/herinrichting van (snel)fietsroutes is extra aandacht nodig voor het ruimtegebruik van verschillende type (elektrische)fietsen. De richtlijnen voor de kwaliteitseisen voor de verschillende type fietsnetwerken zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	Voorziening	Voorrang t.o.v. auto	Breedte fietsstrook- of pad	Herkenbaarheid	Bewegwijzering	Verlichting	Ontwerp-snelheid
Snelfietsroute	Vrijliggend	ja		Asfalt, rood (of rood gelijkend)	Gewenst	Ja	20 km/u
Regionaal fietsnetwerk	**ETW**: fietsstraat of vrijliggend **GOW**: vrijliggend	**met ETW:** voorrang fiets **met GOW**: voorkeur: ongelijkvloers. alternatief: VRI middengeleider > 3,5 m (voorrang auto) **met SW**: ongelijkvloers	Fietsstrook: > 1,75 m Fietspad 1-ri: > 2,50m Fietspad 2-ri: > 4,00 m	Asfalt, rood (of rood gelijkend)	Gewenst	Ja	15 km/u
Interlokaal fietsnetwerk	**ETW**: geen eis of fietsstraat **GOW**: vrijliggend	**met ETW**: geen eis, situatie-afhankelijk **met GOW**: voorrang auto + minimaal middengeleider van > 2,50 m **met SW**: ongelijkvloers	Fietsstrook: > 1,50 m Fietspad 1-ri: > 2,00m Fietspad 2-ri: > 3,50 m	Bij voorkeur asfalt	Geen eis	Ja	12 km/u
Lokaal fietsnetwerk	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis
Recreatief fietsnetwerk	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis	Geen eis



Figuur 3: Netwerk fiets GVVP Deurne

7.4 Netwerk openbaar vervoer en mobiliteitshub

Uit de bereikbaarheidskaarten voor het openbaar vervoer blijkt dat de OV bereikbaarheid vanuit de kern Deurne op orde is. Vanuit de kern Deurne zijn Helmond en Venray binnen 30 minuten bereikbaar. De steden Eindhoven en Venlo zijn binnen 45 minuten met het openbaar vervoer te bereiken. De bereikbaarheid met het OV vanuit de dorpen in de gemeente Deurne is meer beperkt.

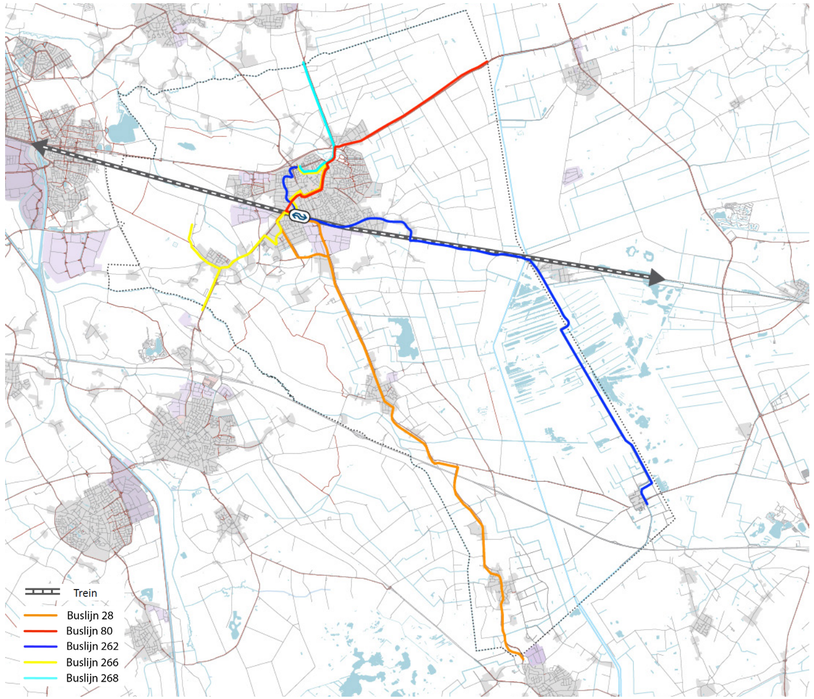
De gemeente heeft beperkte invloed op het openbaar vervoer. De gemeente is wat betreft het lijnennet en de dienstregeling afhankelijk van de NS en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. De openbaar vervoersstructuur is weergegeven op de kaart. De structuur kent de volgende belangrijkste kenmerken:

- Het treinstation vormt de belangrijkste openbaar vervoer voorziening. Door de gemeente Deurne loopt de spoorverbinding Eindhoven-Venlo.
- Voor de belangrijkste regionale verbindingen zijn reguliere busdiensten naar Venray en Meijel beschikbaar.
- De kleine kernen zijn per buurtbus met de kern Deurne verbonden.
- Vrijwel alle bussen en buurtbussen doen het treinstation aan en bieden daarmee een overstapmogelijkheid van de bus op de trein.

IC-station Deurne als mobiliteitshub

Met de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant zijn op regionaal niveau afspraken gemaakt over doorontwikkeling van onze regio op wonen, werken en mobiliteit. Met de noodzaak om zowel de mobiliteitstransitie als de subregionale economische ecosystemen te stimuleren wordt gestuurd op een nieuwe laag in het netwerk, de laag van subregionale knopen. Met deze laag wordt de netwerkkracht van de regio vergroot. De kern Deurne heeft met haar intercitystation als hoogwaardige OV-knoop de potentie om een rol in die laag van subregionale netwerk te vervullen. Een knoop biedt kansen voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu en voorzieningen die een aanvulling vormen op de het aanbod in de regio. Er liggen aanleidingen om deze dan te verbinden met onderliggende OV-, (snel)fiets- en autostructuren. De ‘subregionale knoop’ is dan ook één van de strategieën in het GVVP.

Het IC-station wordt daarom dan ook ingericht als knoop. Qua voorzieningen is er een auto- en fietsenstalling, laadpunten voor auto en fiets. Daarnaast zijn er ook (elektrische) deelfietsen en fietskluizen. Aanvullend daarop wordt dynamische reisinformatie getoond. De dynamische reisinformatie wordt ook afgestemd op de recreatieve reizigers van, naar en binnen de gemeente Deurne.



Figuur 4: Netwerk openbaar vervoer GVVP Deurne



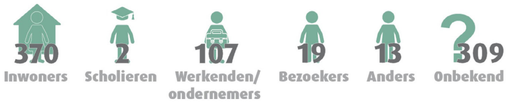
8. Bijlage A: Enqueteresultaten

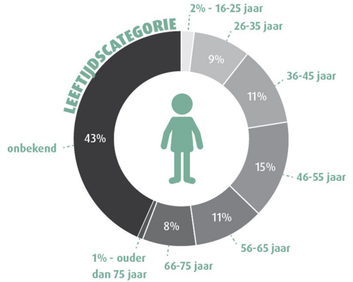
8.1 Inleiding

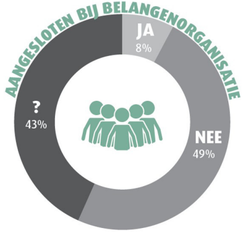
In de periode van half juni tot eind augustus 2020 hebben respondenten input gegeven voor het GVVP Deurne door middel van een online en papieren enquête. Het doel van de enquête is informatie bij een breed publiek ophalen voor het GVVP Deurne. In totaal is data van 725 respondenten bruikbaar voor de data-analyse. Op basis van de resultaten van de digitale enquête ontstaat een beeld wat goed gaat en wat beter kan op het gebied van verschillende mobiliteitsaspecten binnen de gemeente Deurne. De digitale enquête is ingevuld door de bewoners en gebruikers van het gebied. Daarnaast is de enquête ingevuld door de raadsleden en deelnemers van de focusgesprekken en ateliers. De enquête is door de gemeente Deurne via verschillende platformen (o.a. social media en op de website) verspreid. De digitale enquête bestaat op hoofdlijnen uit twee onderdelen: de spidergraph en een heatmap kaart (concentraties van knelpunten en positieve punten).

8.2 Enqueteresultaten

De kenmerken van de respondenten zijn hieronder en hiernaast weergegeven in diagrammen. De meeste respondenten zijn inwoners van de gemeente Deurne. Ook scholieren, werkenden en bezoekers van de gemeente hebben de enquete ingevuld.

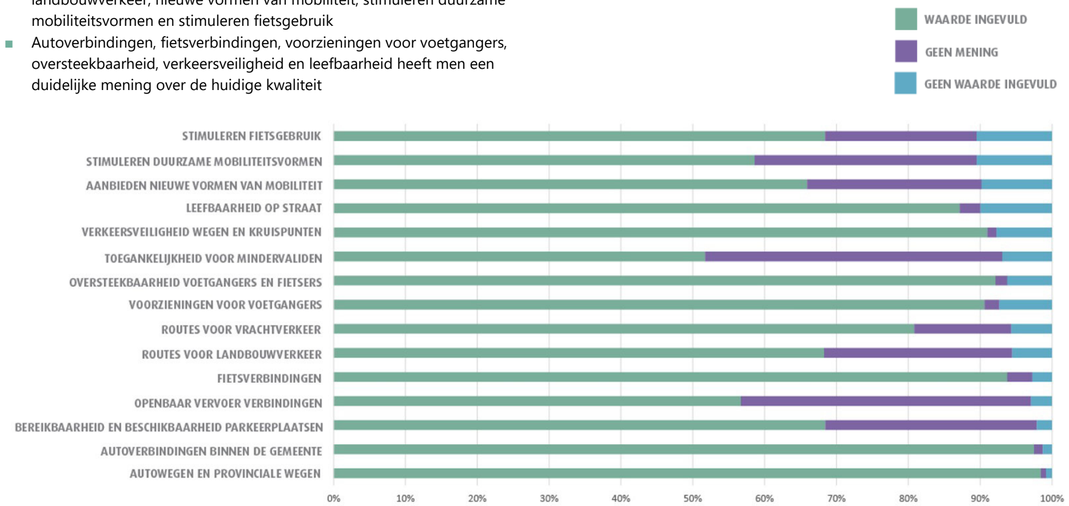






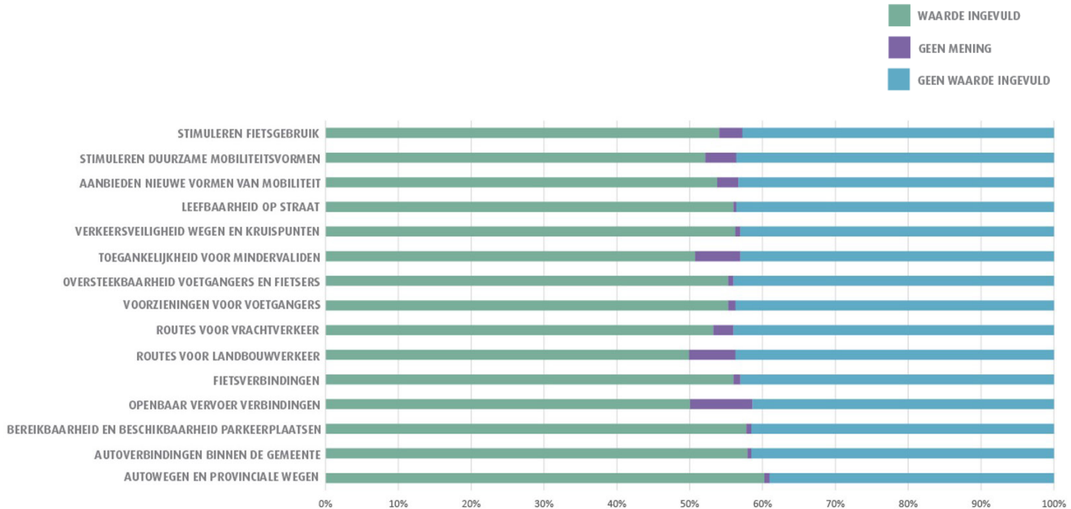
Rapportcijfers kwaliteit

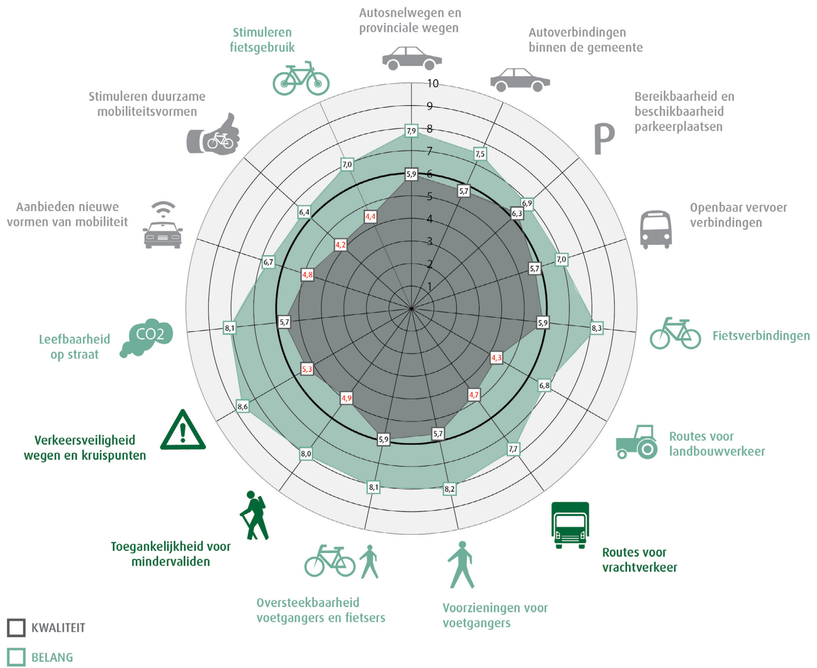
- 0-10% van de respondenten heeft geen rapportcijfers gegeven voor de huidige kwaliteit van de mobiliteitsaspecten
- 40% van de respondenten heeft ''geen mening'' over de kwaliteit van de toegankelijkheid voor mindervaliden en openbaar vervoer verbindingen
- 20-30% van de respondenten heeft ''geen mening'' over de bereikbaarheid/beschikbaarheid van parkeerplaatsen, routes voor landbouwverkeer, nieuwe vormen van mobiliteit, stimuleren duurzame mobiliteitsvormen en stimuleren fietsgebruik
- Autoverbindingen, fietsverbindingen, voorzieningen voor voetgangers, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid heeft men een duidelijke mening over de huidige kwaliteit



Rapportcijfers belang

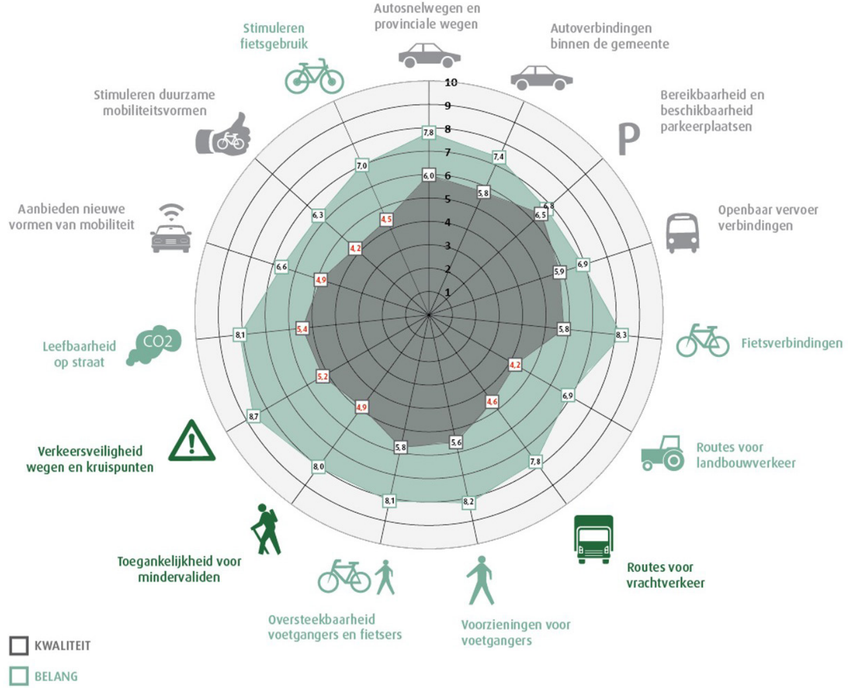
- 40-45% van de respondenten heeft geen rapportcijfers gegeven voor het belang van de mobiliteitsaspecten (!)
- 5-10% van de respondenten heeft ''geen mening'' over het belang van openbaar vervoer verbindingen, routes voor landbouwverkeer en toegankelijkheid voor mindervaliden





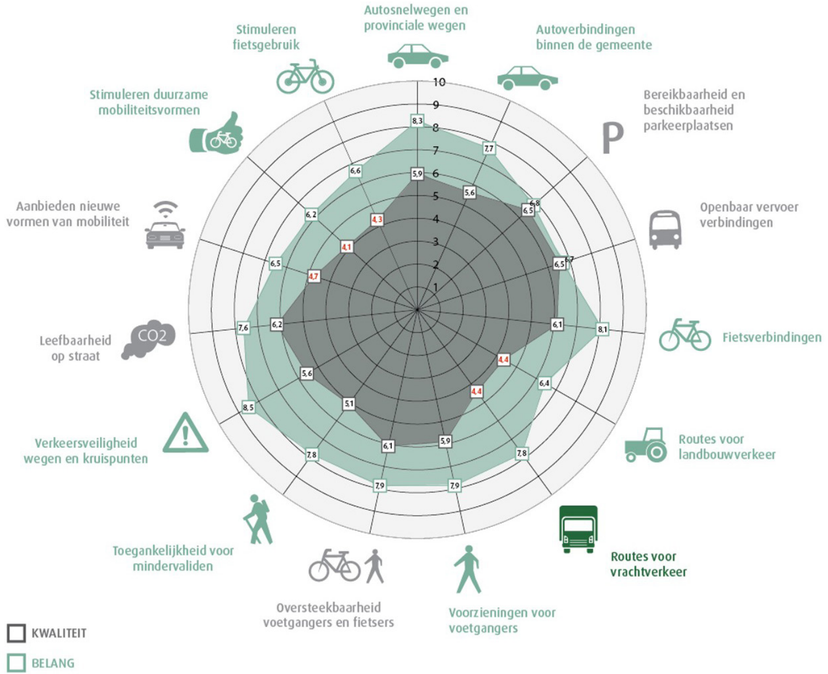
Conclusies totaalbeeld (N=725)

- BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER (AUTO, PARKEREN EN OV) LIJKT OP ORDE
- NIEUWE VORMEN VAN MOBILITEIT EN STIMULEREN DUURZAME MOBILITEITSVORMEN LIJKT NIET OP ORDE, MAAR ER LIJKT OOK MINDER BEHOEFTE AAN
- VERKEERSVEILIGHEID, VRACHT EN TOEGANKELIJKHEID BEHOEVEN ECHT AANDACHT
- MAAR OOK DE VOLGENDE ONDERDELEN VERDIENEN AANDACHT: (STIMULEREN) FIETS, LANDBOUWROUTES, VOETPADEN, OVERSTEEKBAARHEID EN LEEFBAARHEID



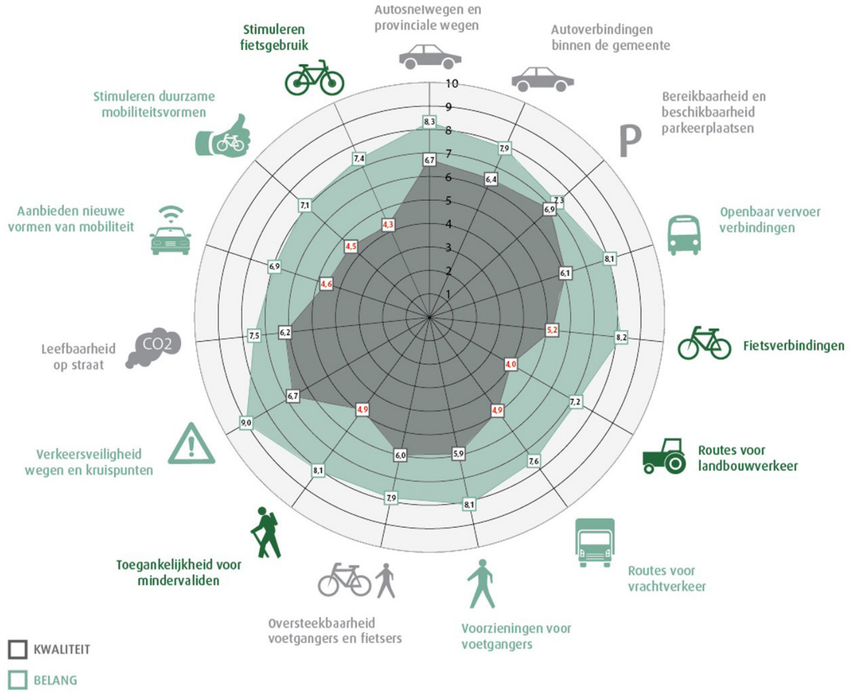
Conclusies inwoners (N=370)

- SPIDERGRAPH LIJKT HEEL STERK OP HET TOTAALBEELD



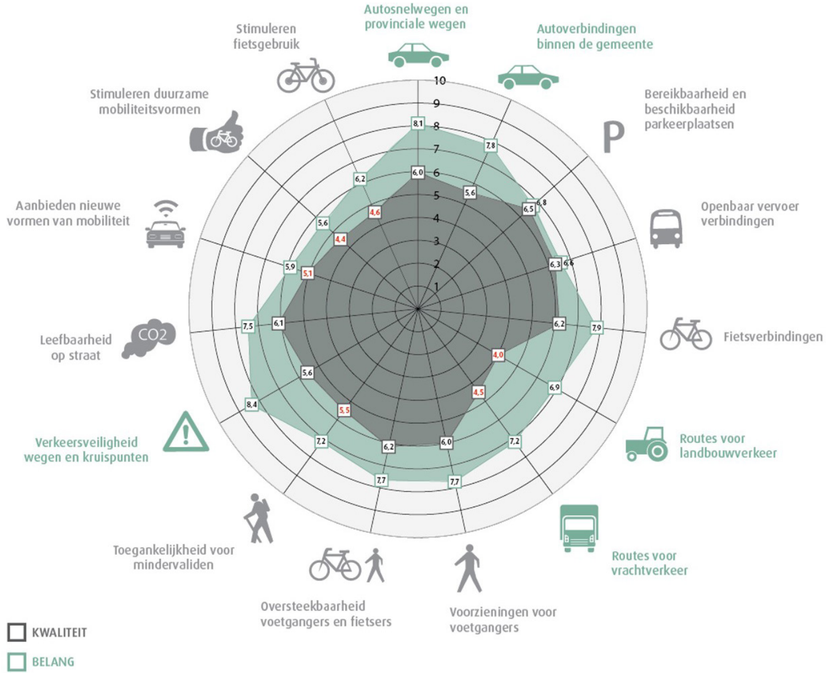
Conclusies werknemers/ ondernemers (N=107)

- DE SCORES VOOR KWALITEIT EN BELANG KOMEN OVER HET ALGEMEEN OVEREEN MET HET TOTAALBEELD
- DE SCORE VOOR KWALITEIT OV VERBINDINGEN IS 0,8 HOGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- DE SCORE VOOR HET BELANG LIGT OVERAL IETS LAGER DAN IN HET TOTAALBEELD, BEHALVE BIJ AUTOVERBINDINGEN (+0,4 EN +0,2) EN ROUTES VOOR VRACHTVERKEER (+0,1)



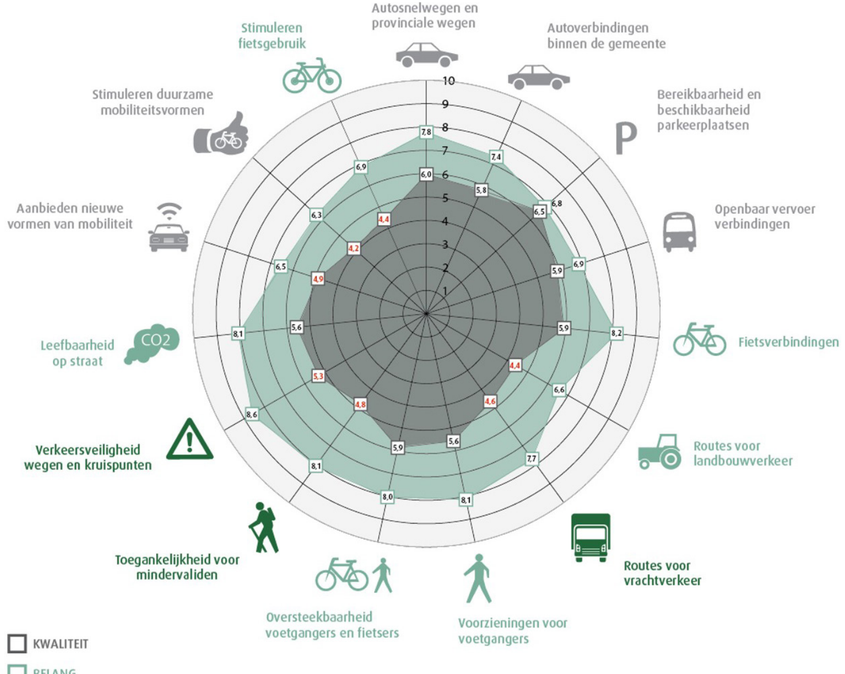
Conclusies bezoekers (N=19)

- DE SCORES VOOR KWALITEIT FIETS VERBINDINGEN EN LEEFBAARHEID LIGGEN RESPECTIEVELIJK 0,8 EN 1,4 HOGER VOOR AUTOSNELWEGEN/ PROVINCIALE WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- DE SCORE VOOR HET BELANG VAN OPENBAAR VERVOER VERBINDINGEN LIGT CIRCA 1,1 HOGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- VERKEERSVEILIGHEID IS HET BELANGRIJKSTE THEMA VOLGENS BEZOEKERS



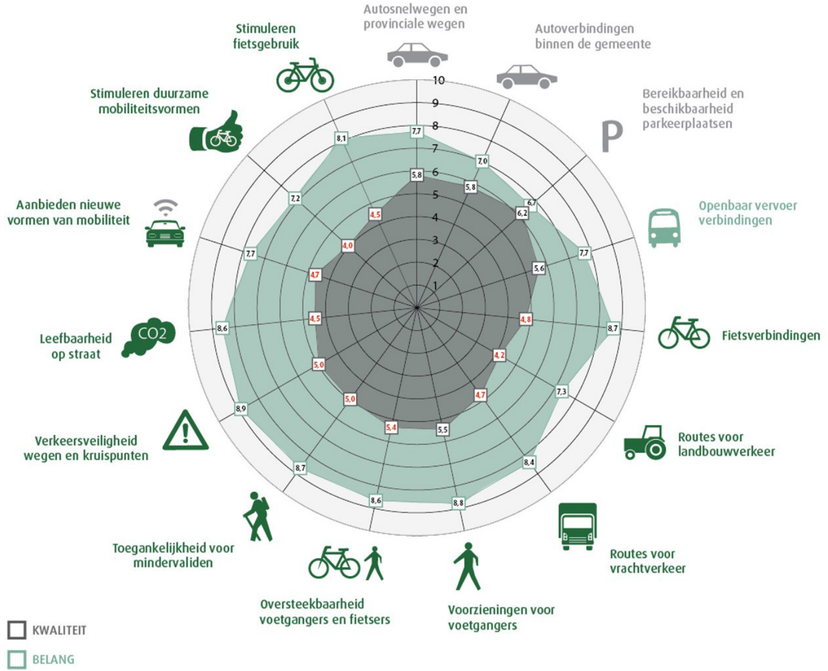
Conclusies 16-35 jaar (N=77)

- HET GAT TUSSEN KWALITEIT-BELANG IS HET GROOTST VOOR ROUTES VOOR LANDBOUWVERKEER/ VRACHTVERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID
- DE SCORE VOOR KWALITEIT OV VERBINDINGEN, TOEGANKELIJKHEID EN LEEFBAARHEID LIGT CIRCA 0,6 HOGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- DE SCORE VOOR HET BELANG LIGT VOOR TOEGANKELIJKHEID, AANBIEDEN NIEUWE VORMEN MOBILITEIT, STIMULEREN DUURZAME MOBILITEITSVORMEN EN FIETSGEBRUIK 0,8 LAGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- AANBIEDEN NIEUWE VORMEN MOBILITEIT, STIMULEREN DUURZAME MOBILITEITSVORMEN EN FIETSGEBRUIK ZIJN MINDER BELANGRIJKE THEMA'S VOLGENS 16-35 JARIGEN



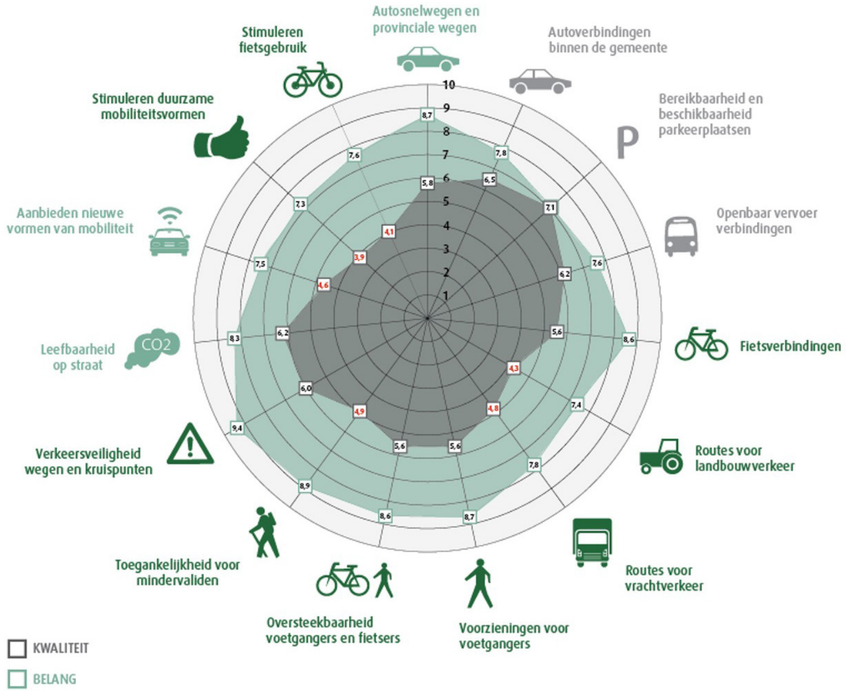
Conclusies 36-65 jaar (N=269)

- SPIDERGRAPH LIJKT HEEL STERK OP HET TOTAALBEELD



Conclusies ouder dan 65 jaar (N=63)

- DE SCORES VOOR KWALITEIT LIGGEN OVER HET ALGEMEEN LAGER EN VOOR BELANG HOGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- DE SCORES VOOR KWALITEIT FIETS VERBINDINGEN EN LEEFBAARHEID LIGGEN CIRCA 1,2 LAGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- DE SCORES VOOR NIEUWE VORMEN MOBILITEIT, STIMULEREN DUURZAME MOBILITEITSVORMEN EN FIETSGEBRUIK LIGGEN CIRCA 1,0 HOGER TEN OPZICHTE VAN HET TOTAALBEELD
- VINDEN DE LEEFBAARHEIDSASPECTEN BELANGRIJK: VERKEERSVEILIGHEID, LEEFBAARHEID, TOEGANKELIJKHEID, OVERSTEEKBAARHEID (MAAR OOK FIETSVERBINDINGEN EN VOORZIENINGEN VOOR VOETGANGERS)



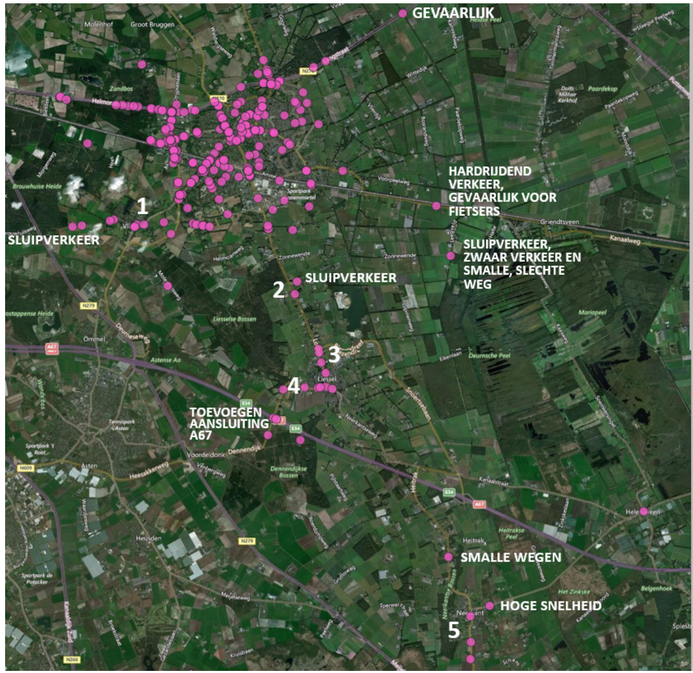
Conclusies raadsleden (N=18)

- GEVEN EEN HOGERE SCORE (CIRCA +0,6/+0,7) VOOR DE KWALITEIT VAN AUTOVERBINDINGEN BINNEN GEMEENTE, BEREIKBAARHEID/ BESCHIKBAARHEID VAN PARKEERPLAATSEN, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID
- GEVEN OVER HET ALGEMEEN (VEEL) HOGERE SCORES AAN HET BELANG VAN DE MOBILITEITSASCPECTEN
- VINDEN DE LEEFBAARHEIDSASPECTEN BELANGRIJK: VERKEERSVEILIGHEID, LEEFBAARHEID, TOEGANKELIJKHEID, OVERSTEEKBAARHEID (MAAR OOK AUTO- EN FIETSVERBINDINGEN)
- HECHTEN MEER WAARDE (CIRCA +0,8) AAN HET BELANG VAN AUTOSNELWEGEN/ PROVINCIALE WEGEN, TOEGANKELIJKHEID, VERKEERSVEILIGHEID, AANBIEDEN NIEUWE VORMEN MOBILITEIT EN STIMULEREN DUURZAME MOBILITEITSVORMEN



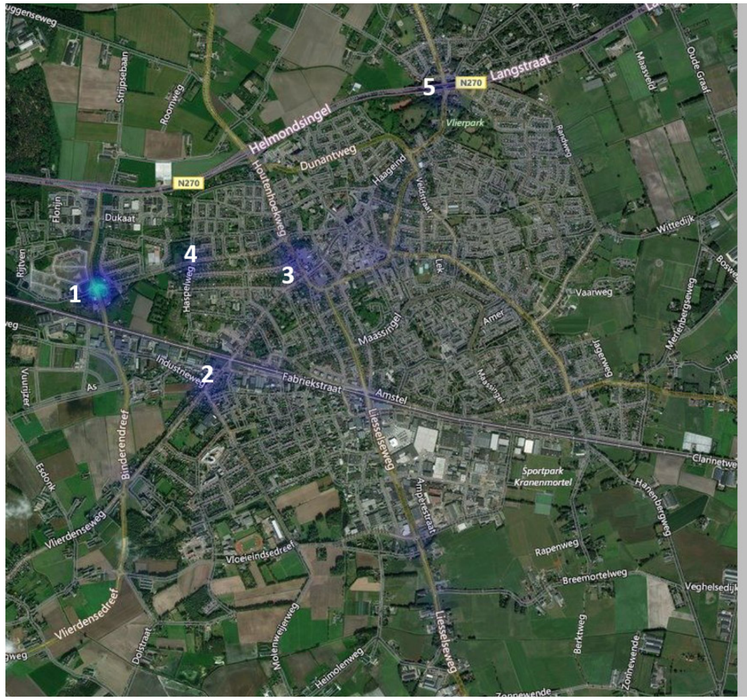
KNELPUNTEN AUTO
[410/952]

1. VERKEERSDRUKTE EN VEEL VRACHTVERKEER
2. LANGE WACHTTIJDEN BIJ SPOORWEGOVERGANG
3. VERKEERSDRUKTE, SLECHTE DOORSTROMING
4. VERKEERSDRUKTE BIJ SPOORWEGOVERGANG
5. ONOVERZICHTELIJK KRUISPUNT
6. DRUKTE EN ONOVERZICHTELIJKE KRUISPUNTEN



KNELPUNTEN AUTO
OMLIGGENDE KERNEN

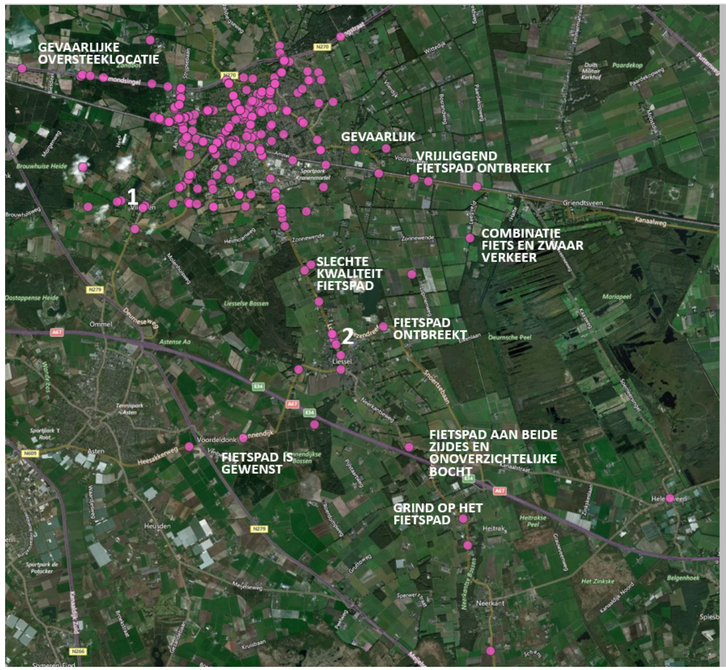
1. VLIERDEN: DOORGAAND VERKEER, VRACHTVERKEER, HOGE SNELHEID
2. VREEWIJK: GEVAARLIJKE SITUATIES, HARDRIJDEND VERKEER, GELUIDSOVERLAST
3. LIESSEL: OVERLAST DOOR VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER, HARDRIJDEND VERKEER
4. LIESSEL: KLACHTEN MBT WEGINRICHTING: DREMPELS, ZIGZAG-BEWEGINGEN EN LAGE PAALTJES OP VLUCHTHEUVELS
5. NEERKANT: VEEL DOORGAAND VRACHTVERKEER, OVERLAST VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER



KNELPUNTEN FIETS

[348/952]

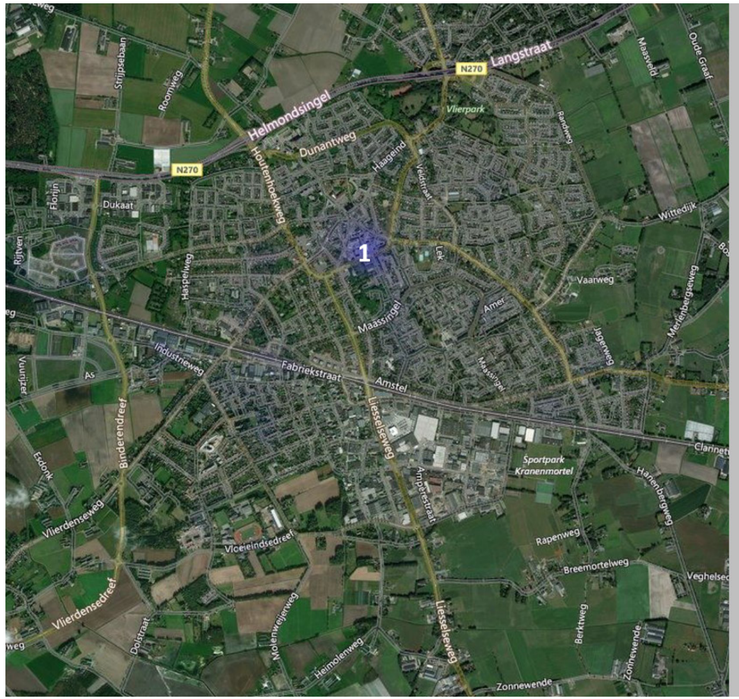
1. GEVAARLIJKE OVERSTEEKLOCATIES VOOR DE FIETS
2. GEVAARLIJKE EN ONOVERZICHTELIJKE OVERSTEEKLOCATIES VOOR DE FIETS
3. SMAL PROFIEL EN VEEL HARDRIJDEND GEMOTORISEERD VERKEER
4. ONDUIDELIJK KRUISPUNT
5. GEVAARLIJKE OVERSTEEKLOCATIES VOOR DE FIETS



KNELPUNTEN FIETS

OMLIGGENDE KERNEN

1. VLIERDEN: COMBINATIE FIETS EN VRACHTVERKEER, GEVAARLIJKE EN ONOVERZICHTELIJKE SITUATIES (MEDE DOOR HARDRIJDEND VERKEER)
2. LIESSEL: COMBINATIE FIETS EN VRACHTWAGENS



KNELPUNTEN PARKEREN [52/952]

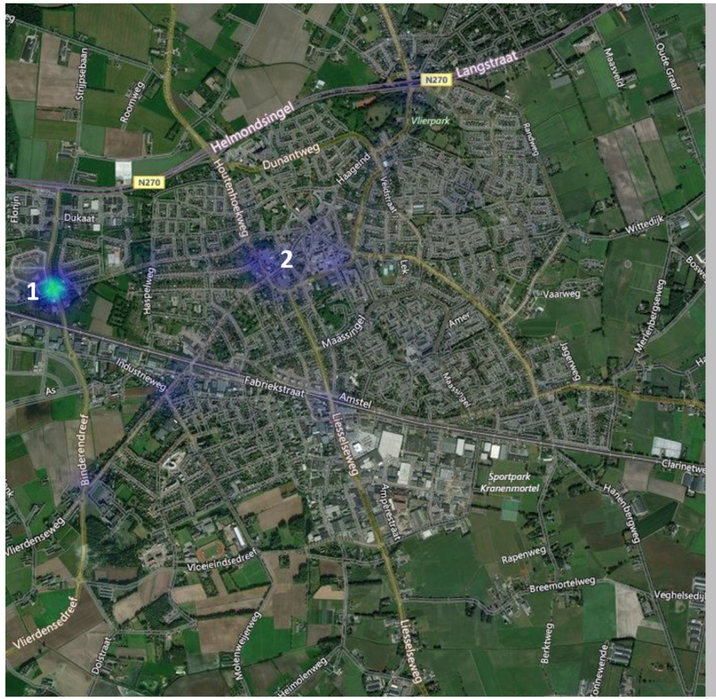
1. TOEGANKELIJKHEID PARKEERGARAGE, PARKEREN PLEIN VERPLAATSEN NAAR PARAKEERGARAGE TEN BEHOEVE VAN KWALITEIT OPENBARE RUIMTE





KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER

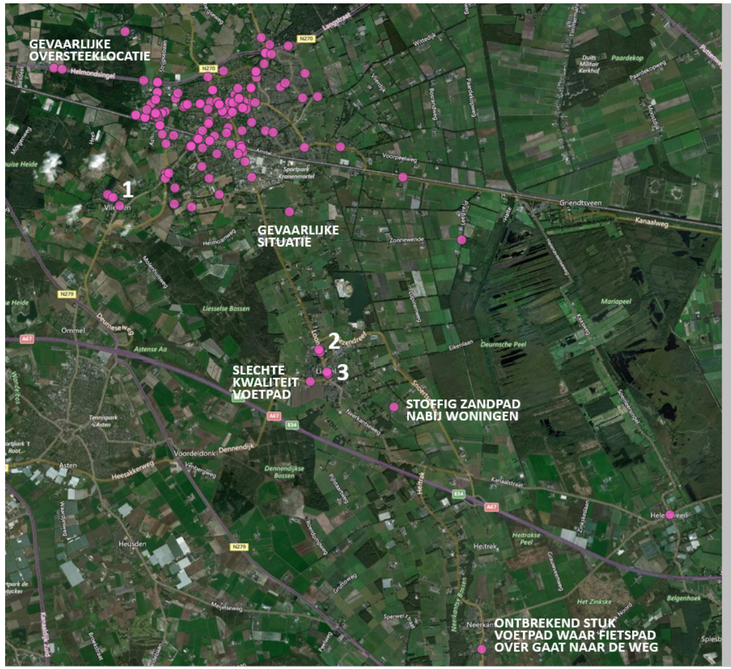
OMLIGGENDE KERNEN



KNELPUNTEN VOETGANGER

[174/952]

1. GEVAARLIJKE OVERSTEEKLOCATIES
2. KWALITEIT VOETPADEN, ONTBREKEN OVERSTEEKLOCATIES, GEVAARLIJKE SITUATIES DOOR HARDRIJDEND VERKEER



KNELPUNTEN VOETGANGER

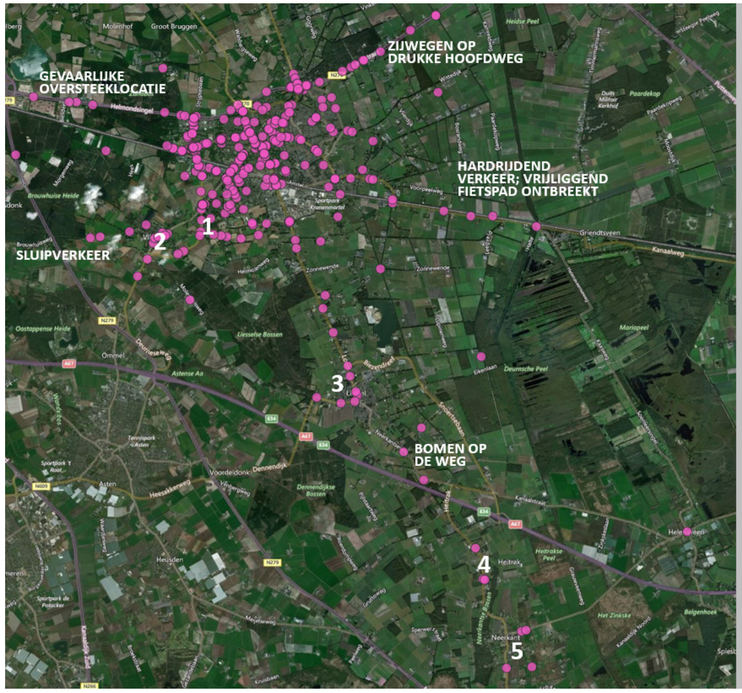
OMLIGGENDE KERNEN

1. VLIERDEN: SLECHTE KWALITEIT VOETPAD, LOSLIGGENDE/OUDE TEGELS
2. LIESSEL: GEVAARLIJKE OVERSTEKEN
3. LIESSEL: ZEBRAPADEN ONTBREKEN



KNELPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID [416/952]

1. VERKEERSDRUKTE, VEEL VRACHTVERKEER EN GEVAARLIJKE OVERSTEEKLOCATIES
2. A: ONVEILIG, MET NAME KRUISPUNT HELLEMANSTRAAT-HEUVELSTRAAT.
   B: VERKEERSLICHTEN ZIJN VAAK KAPOT BIJ KRUISPUNT LAGEKERK-TOON KORTOOMSLAAN
3. ONDUIDELIJK EN ONVEILIG INGERICHT KRUISPUNT
4. GEVAARLIJKE EN ONOVERZICHTELIJKE OVERSTEEKLOCATIES VOOR DE FIETS
5. STORINGEN EN LANGE WACHTTIJDEN BIJ VERKEERSLICHTEN
6. GEVAARLIJKE OVERSTEEKLOCATIES VOOR FIETSERS
7. FILEVORMING
8. ONOVERZICHTELIJKE OVERSTEEKLOCATIE



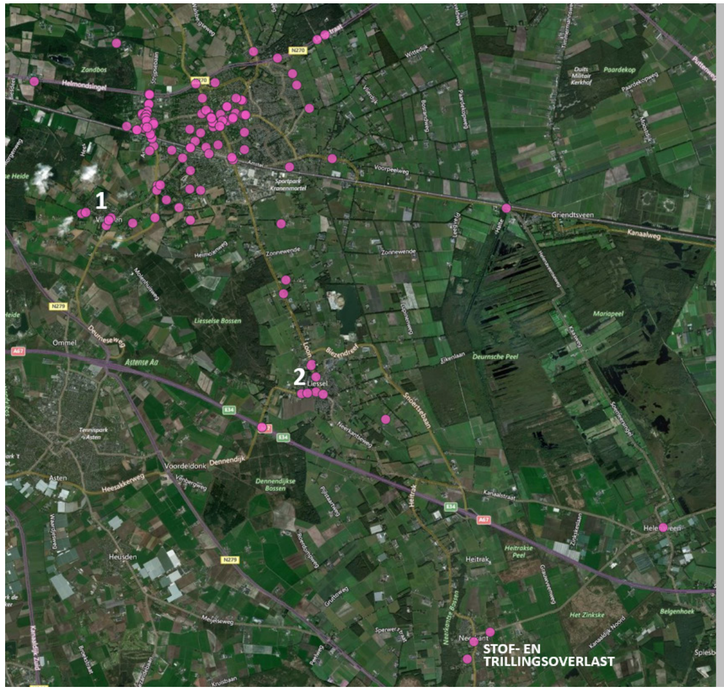
KNELPUNTEN VERKEERSVEILIGHEID OMLIGGENDE KERNEN

1. ZUIDWEST DEURNE: GEVAALIJKE EN ONOVERZICHTELIJKE SITUATIES VOOR SCHOOLGAANDE KINDEREN OP DE FIETS
2. VLIERDEN: COMBINATIE LANGZAAM VERKEER EN VRACHTVERKEER/LANDBOUW-VERKEER, GEVAARLIJKE EN ONOVERZICHTELIJKE SITUATIES (MEDE DOOR HARDRIJDEND VERKEER)
3. LIESSEL: DOORGAAND VRACHTVERKEER, HARDRIJDEND VERKEER, ZEBRAPADEN ONTBREKEN
4. HEITRAK: SMALLE WEG EN SLECHT ZICHT
5. NEERKANT: ONOVERZICHTELIJKE, GEVAARLIJKE SITUATIES EN HARDRIJDEND VERKEER



KNELPUNTEN LEEFBAARHEID [133/952]

1. VERKEERSDRUKTE LAWAAI EN LUCHTVERVUILING TOT GEVOLG
2. VERKEERSDRUKTE, OVERLAST VAN VRACHTVERKEER, LANDBOUWVERKEER (STANK EN GELUID)
3. HARDRIJDEND VERKEER



KNELPUNTEN LEEFBAARHEID

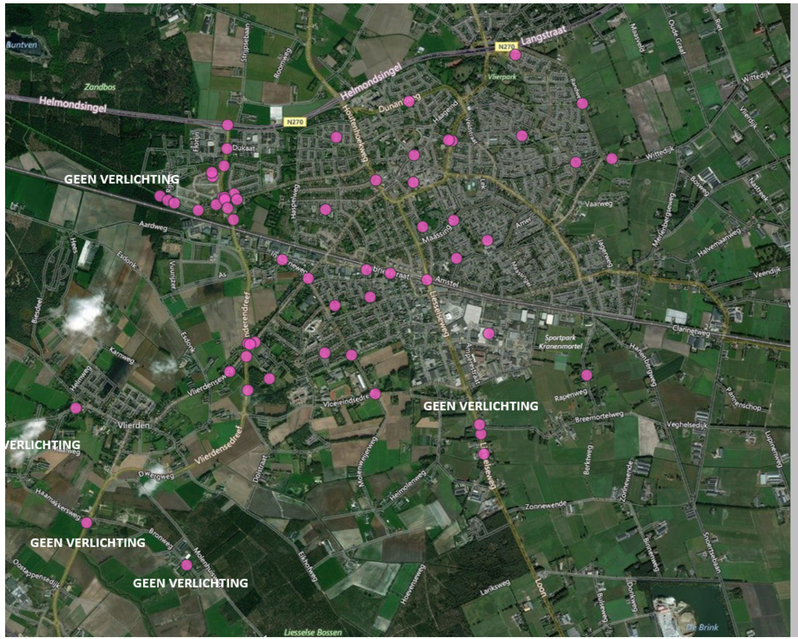
OMLIGGENDE KERNEN

1. VLIERDEN: OVERLAST VRACHT-, LANDBOUW- EN SLUIPVERKEER
2. LIESSEL: OVERLAST VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER



KNELPUNTEN SOCIALE VEILIGHEID [61/952]

1. ONTBREKEN VAN STRAATLANTAARNS
2. STRAATVERLICHTING IS WEGGEHAALD



KNELPUNTEN SOCIALE VEILIGHEID

OMLIGGENDE KERNEN



KNELPUNTEN DUURZAAMHEID [16/952]

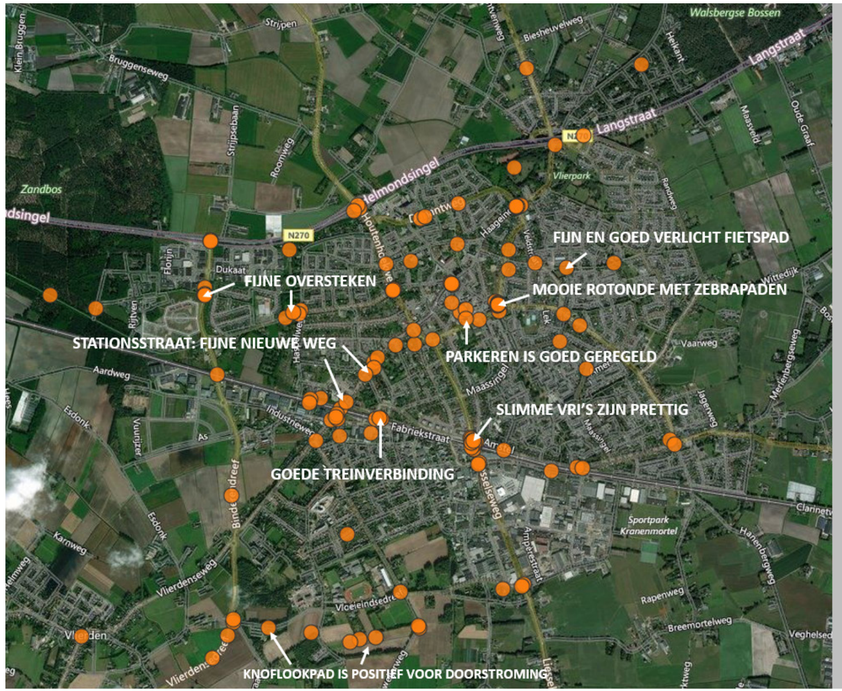
1. LAADPALEN IN BLAUWE ZONE

2. ONDERGROND PARKEREN EN PLEIN INRICHTEN MET LAADPALEN OF DEELFIETSEN

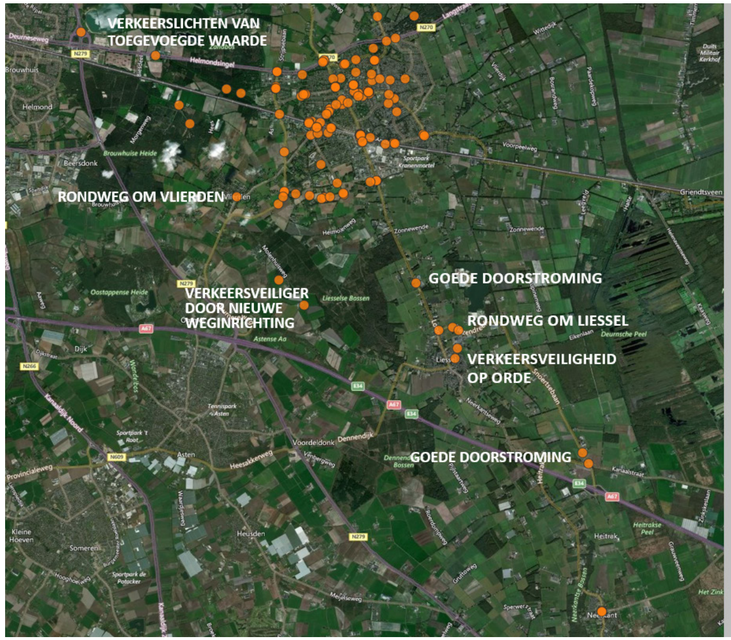


KNELPUNTEN DUURZAAMHEID

OMLIGGENDE KERNEN



POSITIEVE PUNTEN IN DEURNE



POSITIEVE PUNTEN IN KERNEN RONDOM DEURNE



9. Bijlage B: verslagen focusgesprekken

9.1 Inleiding

Door middel van focusgesprekken krijgen we een beeld wat leeft in de gemeente en bij verschillende doelgroepen. Het doel van de focusgesprekken is om scherpte te krijgen waar de mobiliteitsvisie over moet gaan en wat de specifieke doelgroepen belangrijk vinden. Het verslag van de focusgesprekken is vastgelegd in de volgende hoofdstukken:

- Paragraaf 9.2: Programma en aanwezigheid focusgesprekken
- Paragraaf 9.3: Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen mobiliteit
- Paragraaf 9.4: Opgaven in de gemeente Deurne

Vanwege het coronavirus en de maatregelen hebben de sessies digitaal via Microsoft Teams plaatsgevonden.

9.2 Programma en aanwezigheid focusgesprekken

Door middel van één sessie met het interne kernteam en twee focusgesprekken is input voor het GVVP Deurne opgehaald. Onderstaande stakeholders waren aanwezig tijdens deze sessies:

- Sessie 11 mei: Intern kernteam
- Focusgroep 1 - bijeenkomst 10 december 2020: Parkmanagement, ondernemend Deurne, hulpdiensten, ZLTO.
- Focusgroep 2 - bijeenkomst 16 december 2020: Samen Vlierden, Dorpsraad Liessel, Dorpsraad Helenaveen, IVO-Deurne, Participatie Raad Deurne, Zorgboog en Basisonderwijs St Willibrordus

Bron afbeeldingen bijlage A, B en C: Land van de Peel, https://www.landvandepeel.nl/nl/locaties/1113476236/gemeentehuis-deurne

Met de aanwezigen is het volgende programma doorlopen:

- Introductie en proces mobiliteitsvisie
- Kennismaking
- Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen
- Raakvlakken met opgaven voor het GVVP Deurne
- Samenvatting en vervolg

9.3 Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen

Een SWOT-analyse is een methode om de huidige positie van een organisatie in beeld te brengen en om een koers te vinden waarin die organisatie zich kan gaan bewegen in de toekomst. SWOT is een afkorting en staat voor de Engelse termen Strengths (sterktes), Weaknesses (zwaktes), Opportunities (kansen) en Threats (bedreigingen). De sterktes en zwaktes gaan vooral over de interne oriëntatie, terwijl de kansen en bedreigingen met name betrekking hebben op de omgeving van de betreffende (overheids)organisatie. De SWOT-analyse is met zowel interne medewerkers van Deurne als met diverse externe groepen gemaakt. Dit heeft een breed beeld opgeleverd van wat er speelt en naar verwachting zal gaan speken. Naast diversiteit van de opmerkingen uit de verschillende groepen waren ook veel overeenkomsten te constateren.

STERKTES

Focusgroep 1

Inrichting en voorzieningen

- Landbouwroute
- Alle schoolopleidingen aanwezig
- Goede fietsstalling station
- Redelijke parkeerplekken rondom station
- Gratis parkeerplekken rondom station en ‘s ochtends bij de winkels in het centrum
- Verkeersluw centrum en parkeervoorzieningen

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Goede bereikbaarheid richting A67
- Goede doorgaande verbinding noord-zuid, oost-west, dicht bij snelweg en spoorweg
- Goede ontsluiting met OV
- Recreatie - fietsknooppunten

Overig

- Leefbaar Deurne

Focusgroep 2

Inrichting en voorzieningen

- I/C-station
- Scholen vierkant VO
- Natuur, recreatief fietsroutenetwerk

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Goed fietspadennetwerk
- Veel goede fietspaden en fietsstroken
- Fietspaden en wegen naar Deurne zijn goed vanuit Helenaveen
- MTB netwerk
- Goede bereikbaarheid vanuit de snelweg

Overig

- Aantal inwoners

ZWAKTES

Focusgroep 1

Inrichting en voorzieningen

- Parkeerproblemen zowel auto en vrachtauto
- Geen duidelijkheid voor nachtparkeren buitenlandse chauffeurs
- Rotondes industrieterrein (met spoortunnel een groter probleem)
- Spooroverwegen, geen tunnels
- Slechte wegen op Kranemortel
- Te kleine rotondes (=gevaar voor fietsers)
- Parkeervoorzieningen industrieterreinen

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Kwetsbare verbindingen tussen buurgemeenten (verkeer komt uit in centra dorpen, rondweg mist dus)
- Slechte bereikbaarheid richting Den Bosch vanuit Kranenmortel
- Omleidingen landbouwverkeer uitgesloten
- Binnenring centrum is druk (stuk Europastraat richting Heuvelstraat)
- Diverse straten Deurne centrum afgesloten landbouwverkeer (geeft overlast als vracht door woonwijken gaat rijden)
- Geen gehele rondweg Deurne

- Aansluiting op weg Helmond-Venray
- Geen goede doorgaande routes om dorpscentra te mijden
- Slechte looproutes centrum en richting station
- Nog steeds slechte wegen in buitengebied en slechte verlichting (veiligheid fietsers). Geen goede bezuinigingsmaatregel geweest
- Spoor en goederenverkeer: sluiting spoorbomen
- Gebruik buitenring wordt ontmoedigd door snelheidsbeperkingen
- Veel gebruik van de spoorwegen, dus spoorbomen lang dicht, verminderde doorstroming

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

- Zwaar landbouwverkeer
- Landbouwverkeer centrum
- Fietsverkeer in de st jozef richting scholen spitsuren (met name ochtendspits en in combinatie met vrachtverkeer)
- Mestverwerking industrieterrein
- Meer fietsverkeer

Focusgroep 2

Inrichting en voorzieningen

- Spoorwegovergang
- Senioren in centrum hebben moeite om relatief kleine afstanden te overbruggen; vaak gaat het om 500 tot 1000 meter (te groot om te voet te gaan en te klein om een taxi in te zetten)
- “rust” mogelijkheden worden gemist op de weg richting centrum
- Bij d’n Heiakker te weinig parkeerplaatsen en aan de schoolkant heeft de weg geen herkenbaar trottoir (ligt even hoog als de weg)
- Wandelpaden rondom centrum slecht voor senioren (m.n. Nieuwenhof ri. Markt Deurne)

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Veel goederen verkeer
- Veel doorgaand verkeer door het centrum en kerkdorpen (logica van omwegen ontbreekt)
- Veel goederen verkeer/ spoorwegovergangen lang gesloten
- Openbaar vervoer naar naastgelegen gemeentes
- Hoge snelheden door 30 km-zones
- Verkeer wat door Vlierden komt en naar industriegebied Brouwhuis Helmond gaat (m.n. hinderlijk in Pastoriestraat)
- Geen openbaar vervoer naar Neerkant op de zondag.
- Ontsluiten van Meijel naar Deurne via de Schans, Koeweideweg en Snoertsebaan
- Afstand tot grotere plaatsen minimaal 12 km
- Beperkt OV en in het weekend helemaal niets
- Sluipverkeer naar horst sevenum
- Scheiding brabant Limburg: hiertussen geen OV
- Wielrenners zorgen voor overlast, met name op zaterdagen en zondagen
- OV gaat maar 6x per dag, betere ontsluiting met Neerkant, Deurne vanuit Helenaveen is gewenst
- Sluipverkeer door Helenaveen

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

- Zeer gevaarlijke oversteek van de Dunantweg bij het ziekenhuis
- Fietspad naast rondweg vanuit Vlierden naar Vloeiendsedreef niet gescheiden door vangrail, wordt hard gereden op randweg. Geeft extra gevaar! Randweg leent zich niet voor 50km/h
- Maximum snelheid zeer slecht nageleefd
- Overig
- Steeds minder kinderen komen te voet of met de fiets naar school
- Fietsgedrag van de jeugd
- Verkeerseducatie op (basis)scholen vraagt om handjes en voetjes
- VVN onderbezet

KANSEN

Focusgroep 1

Inrichting en voorzieningen

- Industrie te verdeeld
- Spoortunnel: dan kan er meer verkeer richting industrieterrein
- Veiliger maken Langstraat / Helmondseweg
- Herinrichting buitengebied met steeds meer stoppende boeren
- Slimme stoplichten i.p.v. rotondes (ook voor milieu)
- Meer lantaarnpalen in het buitengebied
- Binnenring Deurne eenrichtingsverkeer maken (is ook gedragsbeïnvloeding)
- Minder landbouwverkeer vanwege afname agrarische bedrijven

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Recreatieve fietsroutes
- Betere fietsroutes
- High-speed fietsroutes, doorgaande fietsroute Greenport-Brainport
- Wijzigingen openbaar vervoer

Toekomstplannen

- Een snelle aanpak N270

Gedrag

- Verkeersveiligheid verbeteren
- Meer aandacht voor gedragsbeïnvloeding

Focusgroep 2

Inrichting en voorzieningen

- Wat de Aventurijn (Willibordusschool/Leo-afdeling) betreft is er parkeerplaats genoeg bij het ziekenhuis)
- Alternatieve vervoersmogelijkheden voor korte afstanden met name in het centrum
- Kiss and ride zones bij scholen aangeven (aparte uit en invoegstrook?)

Ligging, verbindingen en bereikbaarheid

- Laat het openbaar vervoer ook naar de ander kerkdorpen onderling gaan
- Zou het denkbaar zijn om bij de aanwezigheid van een omleiding zoals in Liessel die voor het noord zuid verkeer massaal genegeerd wordt een traject controle in te stellen.
- Als de snelheid gedwongen gehandhaafd wordt ontmoedigt dit niet-bestemmingsverkeer
- Bevorderen van fietsverkeer
- Betere OV-verbindingen vanuit Helenaveen

Gedrag

- Promoten van “te voet naar school”

Overig

- Elektrisch rijden
- Ontwikkelingen autonoom rijden en daarbij ook meer gereguleerde maximum snelheid
- Aandacht voor navigatie; Googlemaps negeert de omleiding Liessel in de zin van de Biezendreef

BEDREIGINGEN

Focusgroep 1

Inrichting en voorzieningen

- Fietsverkeer op bedrijventerreinen
- Verkeersluw centrum
- Uitstel spoortunnel

(Gebruik) verbindingen en bereikbaarheid

- Schoolfietsroutes
- A67 zware belasting, zwakke schakel bij calamiteiten. Dan overlast op onderliggend wegennet
- Toenemende verkeersdruk rondom treinstation; kan de omgeving dit nog aan?
- Wijziging OV en kwijtraken I/C station

Gedrag

- Frustratie van burgers over vracht- en landbouwverkeer
- Fietsers die niet te sturen zijn ofwel veel langs elkaar fietsen

Financiën

- Te weinig middelen vanuit de gemeente?

Overig

- Vergrijzing
- Grote van het vracht- en landbouwverkeer
- Beperkte bezetting VVN
- Afstemming met buurgemeenten of provincies (kan ook een kans zijn)
- Qua toerisme: kwetsbare, oudere fietser, high-speed-fietsers (in combinatie met vracht- en landbouwverkeer)
- Onderhoud buitengebied wegen is slecht

Focusgroep 2

Inrichting en voorzieningen

- Toenemend aantal auto’s per huis/gezin waardoor er te weinig parkeerplaatsen zijn.
- Teveel verkeersborden. Niet overal passende snelheidsbeperkende maatregelen.
- Veel gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Hoofdstraat, Biezendreef, Neerkantseweg, mgr. Berkvensstraat Liessel

(Gebruik) verbindingen en bereikbaarheid

- Drukke sint jozefstraat (alle modaliteiten door elkaar)
- Snelheid van doorgaand (vracht)verkeer in dorpskern

Gedrag

- Elektrisch fietsen i.v.m. snelheid en infrastructuur
- Steeds minder begrip van de buurt voor verkeerssituaties rond scholen en begrip voor fietsende jeugd.

Overig

- Het aantal senioren met name in het centrum tgv appartementencomplexen groeit hard
- Onderhoud fiets -, en voetpaden
  - Looproutes centrum en rondom station – ongelijke/onlogische aansluitingen fiets- en voetgangersroutes o.a. niet egale overgangen
- Bij de huidige verkeerstellingen rekening houden met de lockdown
- Scholenvierkant gevaarlijke kruisingen:
  - sint jozefstraat (erg druk/vol/niet overzichtelijke wegmarkeringen)
  - vloeieindseweg - knoflookpad
  - liesselseweg - theo van doesburgstraat
  - kruising breemortelweg-liesselseweg
  - spoorwegoversteek liesselseweg
  - sint jozefstraat - vloeieindsedreef-molenweijerweg
- De kinderen van de Leo-afdeling van onze school komen voor 40% van buiten Deurne. Veel Taxi-vervoer
- Afname aantal inwoners

9.4 Opgaven

In deze paragraaf zijn de opgaven vanuit de stakeholders voor de gemeente Deurne opgesomd. Tijdens de focusgesprekken werd aan de stakeholders gevraagd hoe de op te stellen mobiliteitsvisie een bijdrage kan leveren aan de doelen/opgaven vanuit de betreffende organisatie/achtergrond. Hierbij kan gedacht worden aan verschillende thema's zoals auto, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer, leefbaarheid, verkeersveiligheid, etc.

Opgaven Focusgroep 1

- Een algehele rondweg zou een goede oplossing zijn
- Voor alle fietspaden in de gemeente Deurne afwegingen maken:
  - Woon-werk / woon-school / woon-toeristisch
  - Verschillen langzaam-snel / breedte fietspad op orde
  - Kruisend-doorgaand verkeer
  - Intelligent-soepel: op een makkelijke manier van A naar B
- Voor de ondernemers in Deurne is een goede binnen- en buitenring van belang. Maak de buitenring aantrekkelijk om mensen daar gebruik van te laten maken (tunnel is goede aanzet). Stuur het gedrag op de binnenring door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer. Dat komt ten goede aan veiligheid en leefbaarheid in het centrum van Deurne
- Rondweg/buitenring is voor agrariërs makkelijker om van de ene kant naar de andere kant van Deurne te rijden
- Veiligheid buitengebied:
  - onderhoud van wegen
  - verlichting
  - combinatie vracht- en landbouwverkeer
- Wanneer men vrachtverkeer toegankelijk maakt, sluit dan landbouwverkeer niet uit
- Landbouw en vracht gaat goed samen op de rondwegen, maar niet op de N270 (N270 heeft regionaal belang en niet alleen Deurne's belang)
- Langzaam verkeer op bedrijventerreinen: fietsers weren of een separaat fietspad aanleggen (en geen ''rode baan'' op de doorgaande straat van het bedrijventerrein)
- Verkeersveilige situatie met praktische invulling. Alternatieve routes voor vracht- en landbouwverkeer zijn niet altijd logisch. Vracht- en landbouwverkeer moet veiliger. De bereikbaarheid moet dan niet in het beding komen.
- Fiets- en vrachtverkeerroutes moeten voldoende aandacht krijgen.
- Route vrachtverkeer richting industrieterrein over rondweg is een ideaal uitgangspunt
- Fiets industrieterrein is met name schooljeugd (lastig te sturen). Aanleggen fietspaden zou een mogelijkheid zijn
- Nieuwe kruising Vlierdenseweg is verkeersonveilig, zeker als fietsers hard aankomen (e-bikes)
- Gedrag schooljeugd sturen

Opgaven Focusgroep 2

- Vrachtverkeer niet door woonkernen door herinrichting van wegen (Biezendreef richting Neerkant). Komt de verkeersveiligheid ten goede.
- Stimuleren duurzame mobiliteitsvormen vooral op landelijk niveau (in breder verband dan alleen Deurne)
- Verkeersveiligheid: besteed aandacht aan educatie
- Aandacht voor korte afstandsvervoer voor minder vitale ouderen (zie ook SWOT-analyse)
- Centrum moet bereikbaar blijven voor mensen in het centrum
- Besteed aandacht aan maatregelen die een sturende invloed hebben op de gekozen route (vracht- en personenvervoer)
- Koppeling sturende maatregelen en infrastructuur. Observeer en meet goed. Wat niet lukt met sturende maatregelen moet je opvangen met andere beveiligingszaken
- Opgave Liessel: geluiddempende maatregelen
- Onderzoek fietsroutes omliggende dorpen naar scholenvierkant
- Gedrag van leerlingen beïnvloeden zodat ze zich beter gaan gedragen in het verkeer: verkeerseducatie (is nu ondergeschoven kindje)
- Ontwerp schoolomgeving/fysieke infrastructuur moet aansluiten bij gedrag
- Opgave: inrichting/gebruik Sint Jozefstraat Deurne
- Alternatieve wegen voor routes door dorpen onderzoeken. Route door dorpen niet aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer
- Aanpak vrijetijdsverkeer vanwege overlast (wielrenners etc.)
- Bereikbaarheid en doorstroming bij halen en brengen van kinderen (pas je inrichting daarop aan)
- Verkeersgedrag/verkeerseducatie moeten we ook opnemen in de Lokale Educatieve Agenda (LEA)
- Meer aandacht voor goede verkeerseducatie op (basis-)scholen. Huidige bezetting VVN is te beperkt.
- Leefbaarheid Liessel verbetert indien minder niet-bestemmingsverkeer.
  - 2 routes zijn relevant in het kader van deze stelling; het noord-zuidverkeer en de Mgr. Berkvensstraat.
  - Verbeteringen in de zin van minder drukte, denk aan oversteken, lawaai, luchtkwaliteit, en verbetering qua veiligheid, minder auto's in verhouding tot de grote fietsersstroom waarbij ook de gemiddelde snelheid naar een acceptabel niveau wordt teruggebracht



10. Bijlage C: verslag werkatelier

10.1 Inleiding

Via werkateliers kunnen direct betrokken meedenken over de invulling van het GVVP Deurne. Doordat stakeholders zelf actief meedoen ontstaat naar verwachting begrip voor de complexiteit van de opgave en kunnen ze zelf ook meedenken over mogelijke compromissen. Het doel van de werkateliers is het verkrijgen van optimale input en het creëren van draagvlak. Er zijn 2 werkateliers georganiseerd:

- Atelier 1, Visie en netwerken
- Atelier 2, Maatregelen

Donderdag 25 maart 2021 heeft het eerste werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het eerste atelier, visie en netwerken, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Terugkoppeling focusgesprekken en gebiedsfoto
- Werksessie 1: Opgaven
- Werksessie 2: Netwerken

Vanwege het coronavirus en de maatregelen hebben de sessies digitaal via Microsoft Teams plaatsgevonden.

10.2 Opgaven

De hoofdopgaven voor de gemeente Deurne zijn opgenomen in de presentatieslides behorende bij dit verslag. Tijdens het eerste werkatelier zijn onderstaande opmerkingen geplaatst bij de geformuleerd hoofdopgaven:

Bereikbaarheid

- Spoortunnel snel realiseren
- Zoek contact met navigatiesysteemfabrikanten voor juiste routing voor buitenlandse chauffeurs
- Goede binnenring betekend in onze ogen eenrichtingsverkeer.
- Spoortunnel graag snel aanleggen
- Goede verbinding naar Deurne maar doorgaand transitie verkeer moet ontmoedigd worden
- Goede, snelle en veilige verbinding naar alle omliggende dorpen ook over de provinciale grens

Leefbaarheid

- Zorg voor overnachtingsplekken voor buitenlandse chauffeurs
- Geen verkeersopstakels in woonkernen die tot afremmend en optrekkend vrachtverkeer leiden
- Bereikbaarheid van scholen

Veiligheid

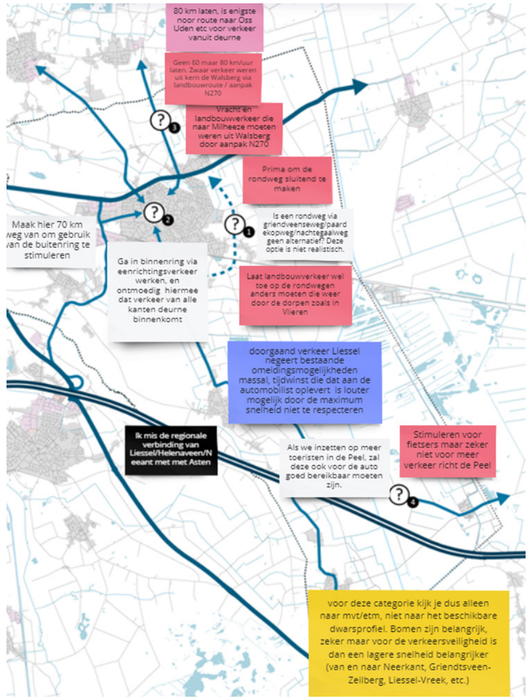
- Wegen buitengebied beter toegankelijk maken voor zwaar (landbouw) verkeer
- Aandacht gedwongen landbouwverkeer door de kernen van de dorpen
- Aansluiting landbouwroute
- N270
- Fiets kruispunten vanuit dorpen naar scholen vierkant VO
- Aandacht voor de fietsroutes van en naar scholen
- Trottoirs waardoor kinderen veilig op school kunnen komen
- Oversteekplaatsen voor schoolgaande kinderen
- Veilige wandelroutes naar de scholen
- Aangeven schoolgebied

10.3 Netwerken

Het studiebureau heeft een voorstel gedaan voor de netwerken auto, fiets en openbaar vervoer. De netwerken (incl. openstaande vraagpunten) en kwaliteitseisen voor de gemeente Deurne zijn gepresenteerd en opgenomen in de presentatieslides behorende bij dit verslag. Tijdens het eerste werkatelier zijn door de stakeholders opmerkingen geplaatst bij de voorgestelde netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer. In de volgende paragrafen zijn deze opmerkingen op kaart en in tekst weergegeven.

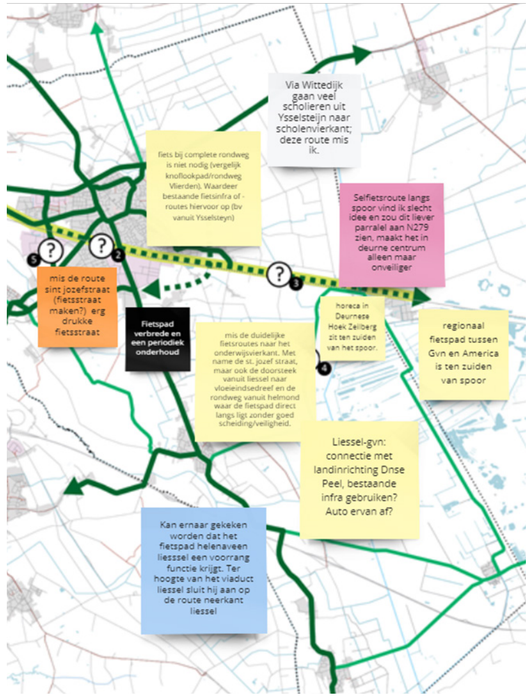
Aanvullende opmerkingen voor auto zijn:

- Mogelijke gebiedsontsluitingsweg naar Milheeze en de wegen naar en vanaf Deurne: Dit is een van de weinige wegen richting noorden, jammer als dit naar 60 km\h gaat. Zo ook de verbindingswegen naar betreffende kerkdorpen.
- De verbindingsweg welke mogelijk aan de westkant komt is een goed voorstel. Daardoor is het mogelijk toch vrachtverkeer te weren voor het centrum. De buitenring zou dan naar 70 km/h moeten, om het verkeer snel te kunnen doorvoeren, maar dan moet de spoorwegtunnel er wel zijn.
- Vracht-, en auto verkeer in de Dorpskern Liessel:
  - Gezien de ligging van de dorpskern van Liessel en de wegen die door Liessel lopen die geen van allen een rol zouden moeten spelen bij het doorgaand verkeer, gezien het bestaan van een adequate omleiding in ieder geval noord-zuid en de route over de Leensel naar Deurne zuid ook als sluiproute betiteld mag worden (vracht) verkeer beter over rondweg Deurne- zuid .zien we bovengenoemde wegen als "Erfontsluitingswegen". (Liessel als erf)
  - Dit betekent dat alle doorgaand verkeer niet bestemmingsverkeer,(vracht-, en auto verkeer), in de dorpskern vermeden moet worden.
  - Snelheid remmende maatregelen, frequente snelheidscontrole (traject-controle?) en maatregelen die de inrichting van "Stroomwegen en Gebiedsontsluitingswegen" om de dorpskern leiden.
  - Navigatie systemen en nieuwe innovatieve systemen kunnen hier in de toekomst aan bijdragen.
- Vracht-, en auto verkeer op de buiten de dorpskern Liessel gelegen ontsluitingswegen.
  - Snelheid beperken (60 km/h)
  - Vrijliggende fietspaden



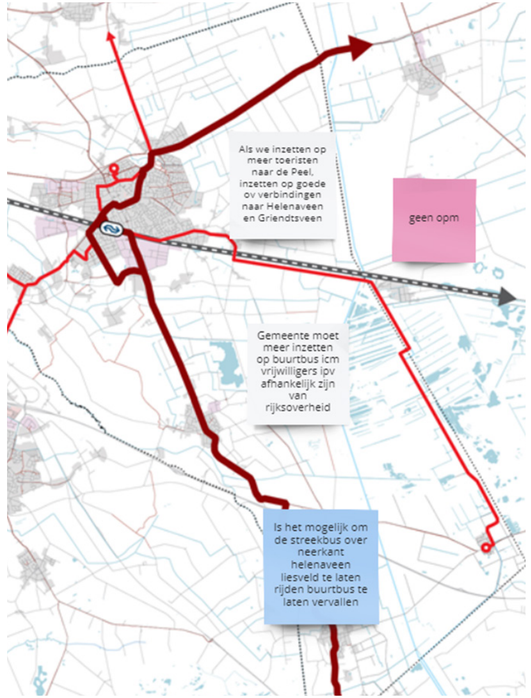
Aanvullende opmerkingen voor fiets zijn:

- Snelfietsroute. De aanleg van een snelfietsroute naar Helmond – en die dan via de bedrijventerreinen gaat lopen is mogelijk erg hinderlijk. We krijgen straks een spoorweg onderdoorgang (tunnel op Binderendreef) en hoe gaat dit dan deze verbinding voorbij.
- Rekening houden met:
  - Vergrijzing in de dorpen.
  - Vrijetijdsbesteding; veel recreatieve fiets-, en wandelpaden.(Hazepaadjes)
  - Fietsverkeer schoolgaande jeugd voortgezet onderwijs.
- Promoten fietsgebruik: fietspaden inrichten voor; Fietsen, E-bike/Pedelec (30/45 km/h)), snor-, bromfietsen.
- Veilige oversteek voetgangers en fietsers, binnen, en buiten bebouwde kom: Aanduiding oversteekplaats/wegmarkeringen en verkeer remmende maatregelen
- Voet-,wandelpaden/trottoirs, binnen en buiten bebouwde kom: Geldt ook voor recreatieve wandelpaden, in buitengebied kunnen smalle (half)verharde paadjes, naast de wegen maar ook juist als doorsteek, een grote toegevoegde waarde hebben voor de wandelaar (overlap preventieakkoord) en natuurbeleving.
- Fietspaden moeten voldoen aan de CROW richtlijnen: “De fietser is de maat voor het ontwerp”.
- Fietspad Loon Liessel:
  - Gebruikers: Schooljeugd/grote groepen, recreanten, E-bikes en Pelelec (Max 45 km).
  - Vrij liggend, 2 richtingen fietspad.
- Onderhoud wegen, fietspaden en bermen:
  - Periodiek onderhoud van fiets en wandelpaden
  - Toezicht op herstel fiets-, en wandelpaden en bermen na (graaf-, en maai werkzaamheden en het vegen van sloten door (onder)aannemers wegenbouw. De trottoirs binnen de bebouwde kom die eens in de zoveel jaar netjes strak gerenoveerd worden zijn helaas in korte tijd aan de groenranden weer losgereden door het feit dat in tegenstelling met de lichte apparatuur van vroeger er al weer ruime tijd voor het groenonderhoud zeer zwaar materieel wordt ingezet waartegen de trottoirconstructie niet opgewassen is. (verspilling geld en moeite).



Aanvullende opmerkingen voor openbaar vervoer zijn:

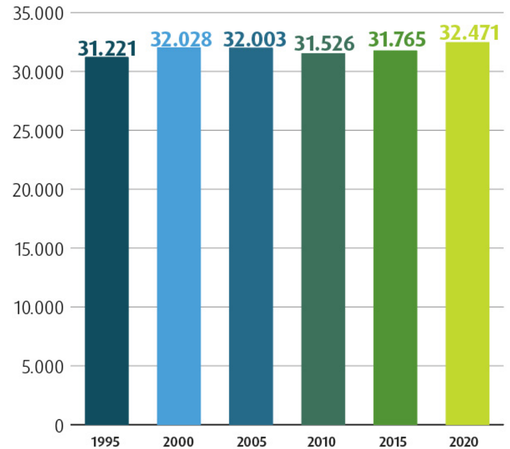
- Openbaar vervoer promoten en uitbreiden



11. Bijlage D: Gebiedsfoto

11.1 Demografie

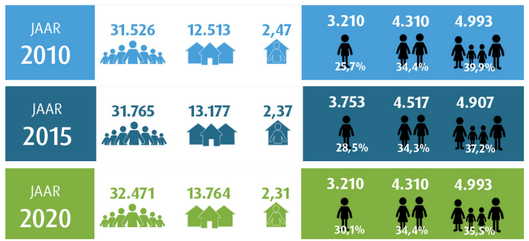
De laatste 15 jaar kent de gemeente Deurne een lichte bevolkingsgroei (figuur 5). Het aantal inwoners van de gemeente Deurne groeit van 31.221 in 1995 naar 32.471 in 2020. In de gemeente Deurne wonen ten opzichte van Nederland relatief veel mensen die ouder zijn dan 45 jaar.



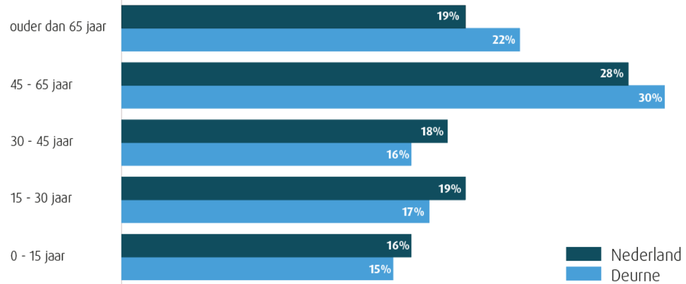
Figuur 5: Bevolkingsontwikkeling gemeente Deurne 1995-2020 (bron: CBS, bewerkt)

Verder vergrijst de bevolking van de gemeente Deurne, net als in de rest van Nederland, en is er met name een afname van 0 tot 15 en 30 tot 45 jarigen (figuur 8).

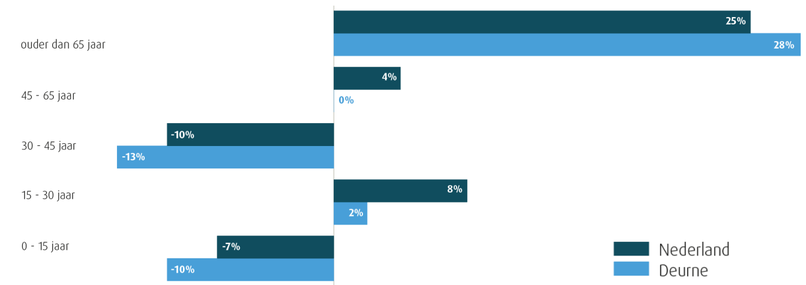
Het aantal huishoudens (figuur 6) in de gemeente Deurne is toegenomen (van 12.513 in 2010 naar 13.746 in 2020). Dit komt met name doordat de gemiddelde huishoudengrootte is afgenomen (van 2,47 in 2010 naar 2,31 in 2020) en er steeds meer eenpersoonshuishoudens zijn (van 25,7% in 2010 naar 30,1% in 2020).



Figuur 6: Huishoudens gemeente Deurne 2010-2020 (bron: CBS, bewerkt)



Figuur 7: Leeftijdsopbouw gemeente Deurne 2020 (bron: CBS, bewerkt)



Figuur 8: Leeftijdsontwikkeling gemeente Deurne 2010-2020 (bron: CBS, bewerkt)

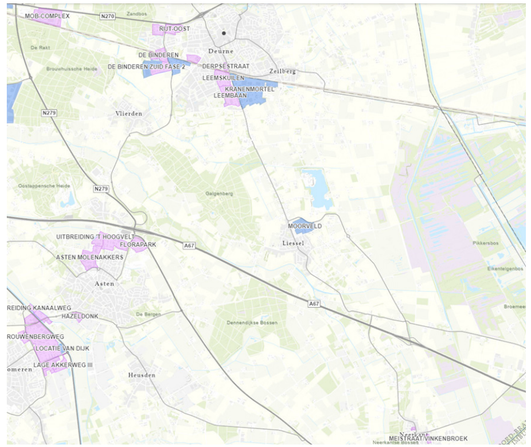
11.2 Economie

Het aantal banen in de gemeente Deurne is tussen 2010 en 2015 redelijk stabiel tussen de 11.000-12.000 (figuur 10). Vanaf 2015 is sprake van een groei van het aantal banen in de gemeente Deurne naar 13.800 banen in 2019. De belangrijkste werklocaties in Deurne zijn weergegeven in figuur 9.

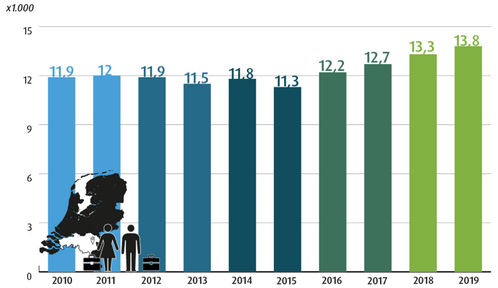
Van alle banen in Deurne wordt de helft ingenomen door inwoners van Deurne. Dat betekent dat er een aanzienlijke inkomende pendel is. Deurne vervult dus binnen de regio een belangrijke werkgelegenheidsfunctie. Tegelijk is de uitgaande pendel nog groter dan de inkomende pendel. Circa 60% van de werkzame beroepsbevolking van Deurne werkt buiten de gemeentegrenzen, met name in Helmond of Eindhoven. Deurne is voor veel personen primair een woongemeente (bron: Verkenning en analyse EAP Deurne, 2017).

11.3 Autobezit

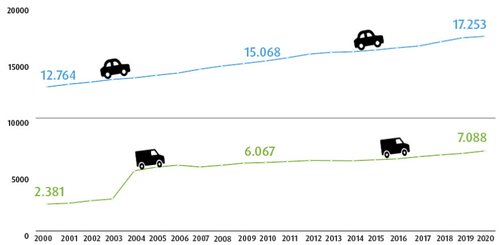
Het aantal auto's in de gemeente Deurne is de afgelopen jaren toegenomen naar 17.253 personenauto's en 7.088 bedrijfsvoertuigen in 2020 (figuur 11). De cijfers kunnen een vertekend beeld geven omdat in de gemeente Deurne alleen geregistreerde auto's zijn meegenomen, en een deel van de leaseauto's niet in de gemeente Deurne zijn geregistreerd maar in de vestigingsplaats van het leasebedrijf.



Figuur 9: Spreiding werklocaties gemeente Deurne (ontvangen van gemeente Deurne op 3-5-2023)



Figuur 10: Werkgelegenheid gemeente Deurne (bron: CBS, bewerkt)



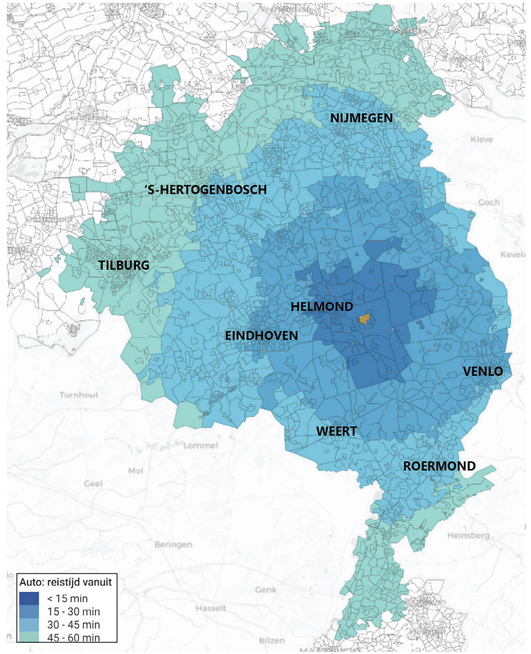
Figuur 11: Aantal auto's en bedrijfsvoertuigen (bron: CBS, bewerkt)

11.4 Bereikbaarheid met de auto en het openbaar vervoer

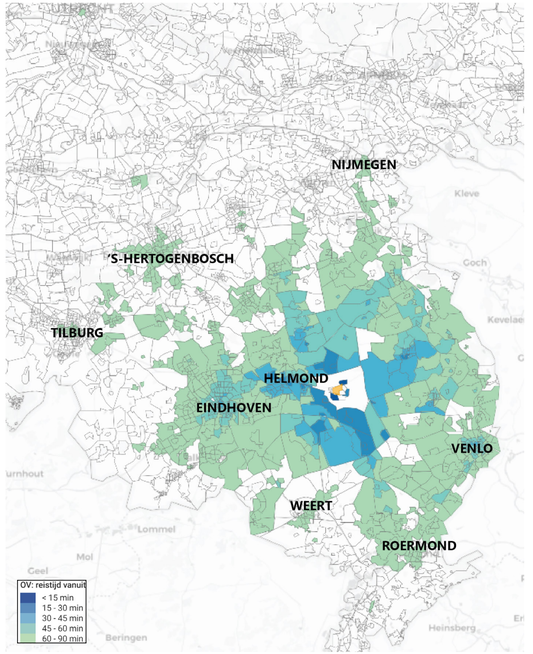
Deurne is via de zuidzijde ontsloten via de A67. De N270 verbindt Deurne via de noordzijde met Venray, Helmond en Eindhoven. Uit de bereikbaarheidskaarten voor de auto kan geconcludeerd worden dat de autobereikbaarheid vanuit de gemeente Deurne op orde is. Afhankelijk van de vertreklocatie in de gemeente Deurne zijn Helmond en de omliggende dorpen zoals Asten, Bakel en Ysselsteyn binnen 15 minuten met de auto te bereiken. De steden Eindhoven en Venlo zijn vanuit bijna elke plek in de gemeente binnen 30 minuten te bereiken met de auto. Voor Roermond geldt een reistijd van maximaal 45 minuten vanuit bijna elke plek in de gemeente. De steden Den Bosch, Nijmegen en Tilburg zijn bereikbaar binnen 45 minuten tot maximaal een uur reistijd met de auto vanuit de gemeente Deurne (figuur 12).

Deurne heeft sinds 1864 een spoorwegstation. Hier rijden intercity's tussen Schiphol en Venlo en een Sprinter tussen Den Bosch en Deurne. Openbaar vervoer per bus is er via lijn 28, 80, 262 en 266. Uit de bereikbaarheidskaarten voor het openbaar vervoer blijkt dat de OV bereikbaarheid vanuit de kern Deurne op orde is (figuur 13). Vanuit de kern Deurne zijn Helmond en Venray binnen 30 minuten bereikbaar. De steden Eindhoven en Venlo zijn binnen 45 minuten met het openbaar vervoer te bereiken (NB: reistijd IC station Deurne-Eindhoven bedraagt 15 minuten en reistijd IC station Deurne-Venlo bedraagt 22 minuten). De reistijd met het openbaar vervoer naar andere steden zoals Tilburg, Den Bosch, Nijmegen, Roermond en Weert bedraagt meer dan 60 minuten. De bereikbaarheid met het OV vanuit de dorpen in de gemeente Deurne is meer beperkt (figuur 14).

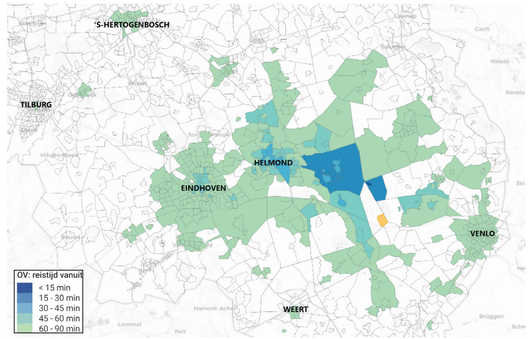
Kanttekening: België en Duitsland niet meegenomen in de analyse.



Figuur 12: Bereikbaarheid auto vanuit de kern Deurne (bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



Figuur 13: Bereikbaarheid OV vanuit de kern Deurne (bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



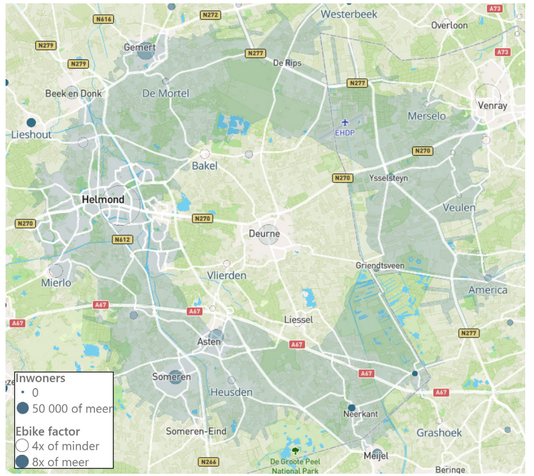
Figuur 14: Bereikbaarheid OV vanuit Helenaveen (bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)

11.5 Bereikbaarheid en potentie voor de (elektrische) fiets

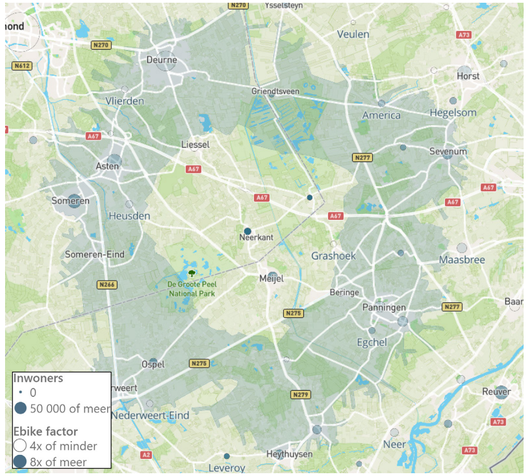
In figuur 15 is de bereikbaarheid met de fiets vanuit de kern Deurne weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de conventionele fiets en de elektrische fiets. Voor Deurne is weergegeven welk gebied je per fiets kunt bereiken en hoeveel mensen daar wonen. Bij de gewone fiets is uitgegaan van 7,5 kilometer fietsen en bij de e-bike van 15 kilometer. De verhouding daartussen bepaalt de e-bikefactor en daarmee de potentie voor de elektrische fiets. De e-bikefactor toont hoeveel meer mensen je kan bereiken met een elektrische fiets t.o.v. gewone fiets. De e-bikefactors voor de verschillende dorpen in de gemeente Deurne zijn als volgt:

- kern Deurne: 4,4
- Vlierden: 3,0
- Liessel: 3,1
- Neerkant: 8,4 (figuur 16)
- Helenaveen: 8,9

De e-bikefactors voor de verschillende dorpen in de gemeente Deurne zijn relatief hoog. Vooral de e-bikefactors voor Neerkant en Helenaveen zijn hoog. Het is waardevol om te weten waar (nu en straks) veel e-bikes te verwachten zijn. Investeren in goede fietsvoorzieningen naar die locaties is zinvol.



Figuur 15: Bereikbaarheid fiets vanuit de kern Deurne (bron: e-bikeproof.nl)



Figuur 16: Bereikbaarheid fiets vanuit de Neerkant (bron: e-bikeproof.nl)

11.6 Duurzaamheid

De duurzaamheidsscore geeft een indicatie van de duurzaamheid van de mobiliteit in gemeenten. De duurzaamheidsscore is gebaseerd op landsdekkende cijfers uit objectieve bronnen. CROW ontwikkelde deze tool om gemeenten, regio's en provincies een beeld te geven hoe duurzaam de mobiliteit in hun gebied is. De duurzaamheidsscore is gebaseerd op 10 indicatoren: 5 indicatoren hebben betrekking op het bereiken van duurzame doelen: klimaat, lucht, verkeersveiligheid, geluidbelasting en bereikbaarheid. 5 indicatoren hebben betrekking op een duurzaam mobiliteitssysteem: laadpalen, P+R/carpool- terreinen, schone bussen, deelauto's en vervoerwijze. Iedere indicator is gerelateerd aan een variabele waarmee gemeenten kunnen worden vergeleken. Bijvoorbeeld door te delen door het aantal inwoners, voertuigen of woningen. Aan deze indicator zijn rapportcijfers toegekend. De bepaling van deze rapportcijfers is gedaan door het CROW. De totale score is het gemiddelde van de rapportcijfers van de onderliggende indicatoren. Figuur 17 geeft de rapportcijfers weer voor de 10 indicatoren. Figuur 18 toont de duurzaamheidsscores voor alle gemeenten in Brabant. Uit de figuur blijkt dat de algemene duurzaamheidsscore voor de hele gemeente Deurne een onvoldoende krijgt. Meer informatie over de duurzaamheidsscore is te raadplegen op: www.duurzaamheidsscore.nl.

Laadpunten en deelauto's scoren slecht

In figuur 25 is het aantal (semi)publieke laadpalen per 1.000 inwoners van medio 2018 en eind 2020 weergegeven voor de gemeente Deurne. Het aantal (semi)publieke laadpalen in de gemeente Deurne ligt op 1,7 per 1.000 inwoners in Deurne ten opzichte van 3,7 laadpalen per 1.000 inwoners in Nederland. In het laadpalenbeleid van de gemeente Deurne is opgenomen dat er circa 22 publieke laadpunten in gemeente Deurne aanwezig zijn. Daarnaast zijn er nog 22 in de plaatsingsprocedure via de concessie met Vattenfall. Om in 2030 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voldoen zijn er in totaal 160 openbare laadpalen nodig.

In figuur 21 is het aantal deelauto's per 100.000 inwoners weergegeven voor de gemeente Deurne en Nederland. In de gemeente Deurne groeit het aantal deelauto's tussen 2016 en 2020 van 0,0 naar 6,3 per 100.000 inwoners. In Nederland is een stijgende lijn van het aantal deelauto's te zien van 22,2 in 2016 tot 48,2 per 100.000 inwoners in 2020. Landelijke gebieden hebben een minder grote potentie voor autodelen. Het is vaak niet lonend voor commerciële aanbieders om deelauto's in kernen in een landelijk gebied neer te zetten.

Vervoerswijze, klimaat en verkeersveiligheid scoren onvoldoende

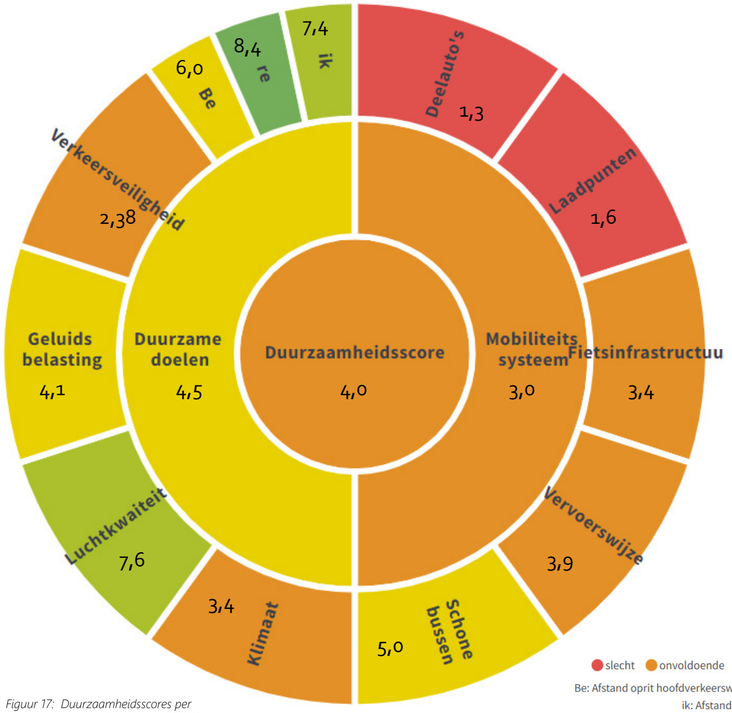
De modal split (vervoerswijze) voor de gemeente Deurne is weergegeven in figuur 22. Het autogebruik in de gemeente Deurne is met 35,6% hoog. Op het aspect verkeersveiligheid wordt later ingegaan.

Schone bussen en geluidsbelasting scoren voldoende

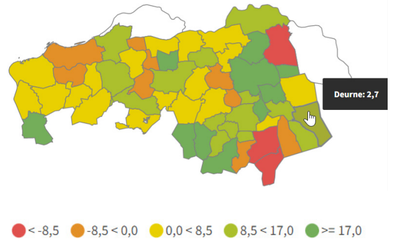
In figuur 23 is het rapportcijfer voor ernstige geluidshinder voor verschillende aspecten in het verkeer weergegeven voor de gemeente Deurne ten opzichte van het gemiddelde in Nederland. De score voor ernstige geluidshinder door treinverkeer is met een 4 voor de gemeente Deurne aanzienlijk hoger dan het gemiddelde in Nederland. Het rapportcijfer voor ernstige geluidshinder als gevolg van brommers of scooters ligt met een 1 ver onder het gemiddelde van Nederland. Ook het rapportcijfer voor vliegverkeer ligt beduidend lager dan het gemiddelde rapportcijfer in Nederland. Het rapportcijfer voor overlast door wegverkeer ligt ongeveer op het gemiddelde van Nederland.

Luchtkwaliteit scoort goed

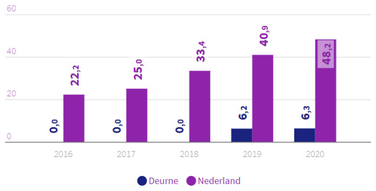
Figuur 24 laat zien dat de blootstelling aan stikstofdioxide in Deurne met 18,2 net iets lager ligt dan het gemiddelde in Nederland. De blootstelling aan fijnstof is met 19,9 in Deurne net iets hoger dan het gemiddelde van Nederland.



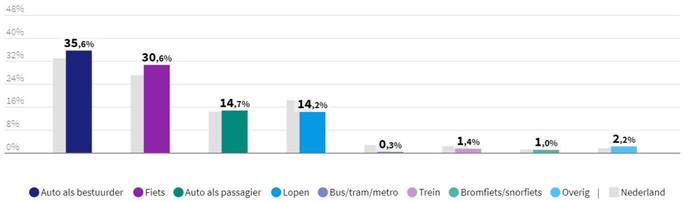
Figuur 17: Duurzaamheidsscores per thema, rapportcijfers (bron: CROW)



Figuur 18: Ontwikkeling duurzaamheidsscores Brabant, % groei t.o.v. 2017 (bron: CROW)



Figuur 21: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)



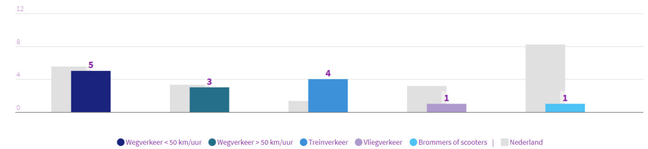
Figuur 22: Verplaatsingen Deurne, % (bron: CBS-OViN - bewerking KiM, 2017)

3,4 km **5,0 km**
Deurne **NL**

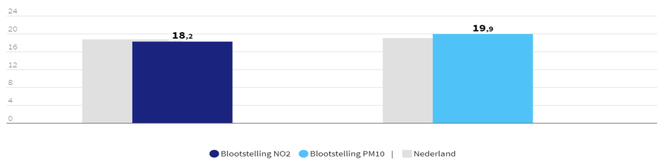
Figuur 19: Afstand tot treinstation (bron: CBS, 2019)

2,0 km **1,8 km**
Deurne **NL**

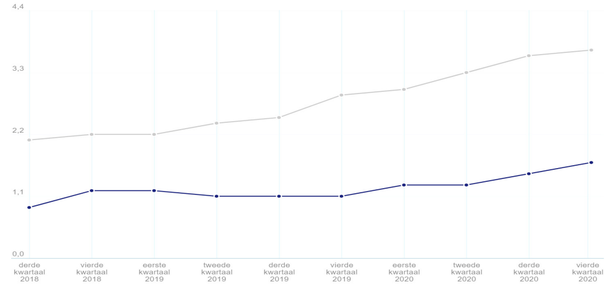
Figuur 20: Afstand tot hoofdverkeersader (bron: CBS, 2019)



Figuur 23: Ernstige geluidshinder door verkeer in Deurne t.o.v. Nederland, % bevolking 19 jaar en ouder (bron: RIVM, 2016)



Figuur 24: Luchtkwaliteit, µg/m3 (bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), 2018)



Figuur 25: Aantal (semi)publieke e-laadpunten in Deurne t.o.v. Nederland per 1.000 inwoners (bron: Klimaatmonitor - Rijkswaterstaat)

11.7 Verkeersveiligheid

Uit de duurzaamheidsscores blijkt dat de verkeersveiligheid in de gemeente Deurne een onvoldoende scoort. In deze paragraaf is ingegaan op de verkeersveiligheid in de gemeente Deurne.

Aantal ongevallen

In figuur 26 zijn de geregistreerde ongevallen tussen januari 2014 en december 2019 in de gemeente Deurne op de kaart weergegeven. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen er op die specifieke locatie hebben plaatsgevonden. De afloop (dodelijk, gewonden, letsel) is eveneens weergegeven op de kaart.

Onveilige trajecten en kruispunten

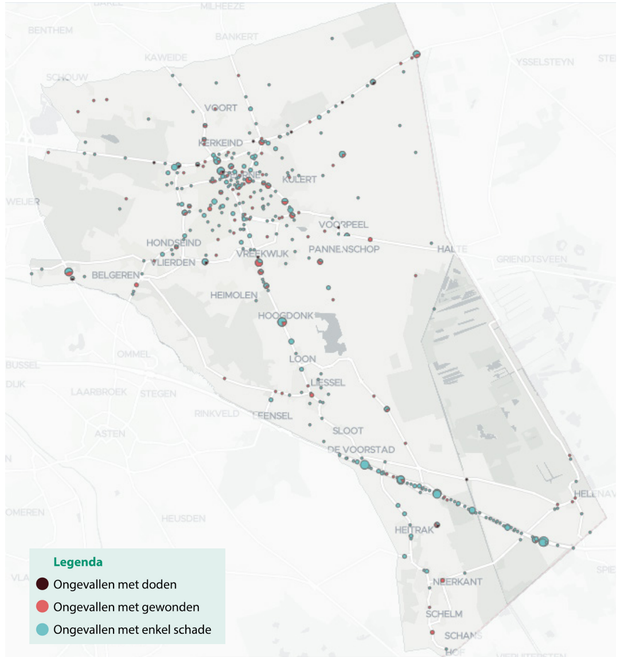
De top 10 onveilige trajecten en kruispunten zijn weergegeven in figuur 27. De top 10 is gebaseerd op de ongevallenscore, apart voor trajecten en kruispunten, op een landelijke schaal. De kleur op de kaart komt overeen met de CROSS-score: een combinatie van de ongevallen- en snelheidsscore. De ongevallenscore is gebaseerd op de indicatoren: alle ongevallen, slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en het risicocijfer. Hierbij is gebruik gemaakt van de STAR ongevallendata van 2015 t/m 2020. De snelheidsscore is gebaseerd op de indicatoren: limietoverschrijding, aandeel limietoverschrijders en verkeersvolume. Hierbij is gebruik gemaakt van de HERE-snelhedendata van juli 2020. De Liesselseweg-Loon is op basis van de CROSS-score het meest onveilige traject. De Europastraat-Hogeweg-Molenstraat is volgens de CROSS-score het meest onveilige kruispunt.

Kenmerken ongevallen

In figuur 28 zijn enkele kenmerken van de ongevallen in diagrammen weergegeven. Het gaat om de lichtgesteldheid, de periode op de dag, het aantal betrokkenen en het aard van het ongeval. Hierbij is onderscheid gemaakt in de ongevallen op de rijksweg (A67) en het onderliggend wegennet / N270 / N279. Op de A67 is bij 45% van de ongevallen de lichtgesteldheid onbekend. Daarna heeft het merendeel van de ongevallen bij daglicht plaatsgevonden. Op het onderliggend wegennet/N270/N279 zijn de meeste ongevallen bij daglicht geweest, namelijk 58%. Zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet hebben de meeste ongevallen in de avondspits plaatsgevonden, respectievelijk 15% en 17%. Personenauto's zijn veruit het vaakst betrokken bij de ongevallen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Dit is op het hoofdwegennet in 79 van de ongevallen het geval en op het onderliggend wegennet bij 219 van de ongevallen. Op beide wegennetten is vaak de oorzaak van een ongeval onbekend. Daarnaast komen op het onderliggend wegennet ongevallen met de flank het meest voor.

Vergelijking met Nederlands gemiddelde

Figuur 29 laat het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners in gemeente Deurne en Nederland zien in de periode 2015-2019. Uit het figuur kan geconcludeerd worden dat aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners in Deurne lager ligt dan het Nederlands gemiddelde: 4,6 per 1.000 inwoners in Deurne t.o.v. 7,8 per 1.000 inwoners in Nederland. Figuur 30 laat het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in gemeente Deurne ten opzichte van het Nederlands gemiddelde zien. Uit deze grafiek kan geconcludeerd worden dat het aantal verkeersdoden in Deurne (37,8 per 100.000 inwoners) hoger ligt dan het Nederlands gemiddelde (16,10 per 100.000 inwoners). Het merendeel van slachtoffers in de gemeente zijn verongelukt op de N270.



Figuur 26: Ongevallen Deurne (bron: ViaStat, 1 jan 2014 - 31 dec 2019)



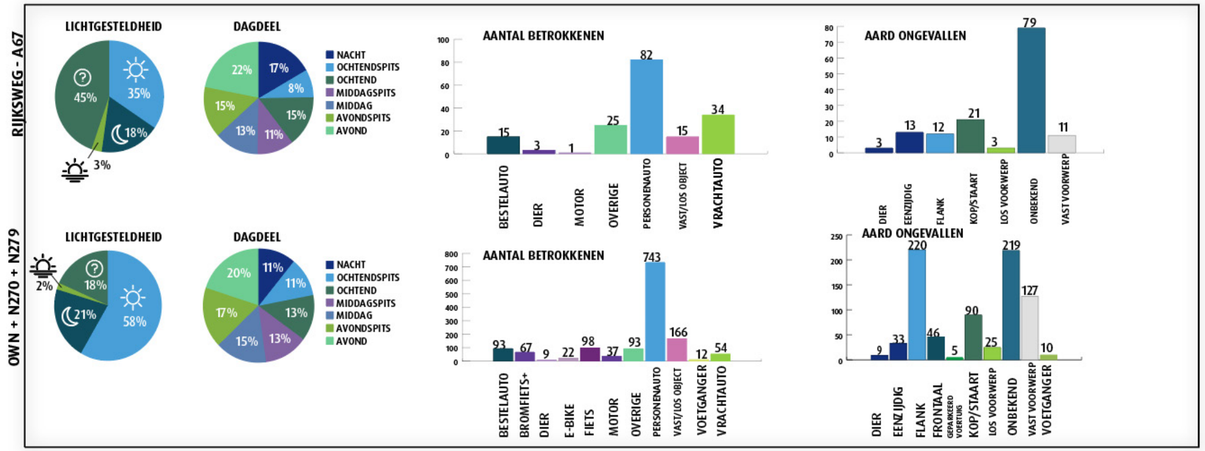
Top 10 meest onveilige trajecten:

1. Liesselseweg, Loon
2. N270
3. N279
4. Zeilbergsestraat
5. A67
6. Bakelseweg, Bruggenseweg, N604
7. Hogeweg, Lagekerk
8. Griendtveenseweg, Snoertsebaan
9. Brand, Dennendijk, Leenselweg, Monseigneur Berkvenstraat
10. Hoofdstraat

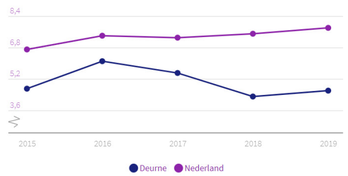
Top 10 meest onveilige kruispunten:

1. Europastraat, Hogeweg, Molenstraat
2. Breemortelweg, Liesselseweg
3. Haageind
4. Hoofdstraat, Zandstraat
5. Fabrieksstraat, Vlierdenseweg
6. Houtenhoekweg, Zandbosweg
7. Blasiusstraat, Hagelkruisweg, Zeilbergsestraat
8. Beethovenlaan, Helmondseweg, Sint Willibrordusplantsoen
9. Molenstraat, Veldstraat, Zeilbergsestraat
10. Beukenstraat, Knoflookpad

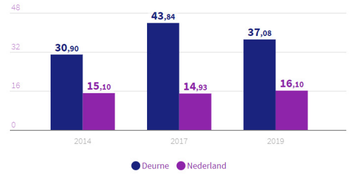
Figuur 27: Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten in Deurne (bron: ViaStat, ongevallen 2015-2020 én snelheidsscore januari 2020)



Figuur 28: Ongevallen Deurne (bron: ViaStat (bewerkt), 1 jan 2014 - 31 dec 2019)



Figuur 29: Verkeersongevallen per 1.000 inwoners (bron: BRON 2015-2019)



Figuur 30: Verkeersdoden (5-jaars cumulatief) per 100.000 inwoners (bron: BRON 2014-2019)

11.8 Verkeersafwikkeling

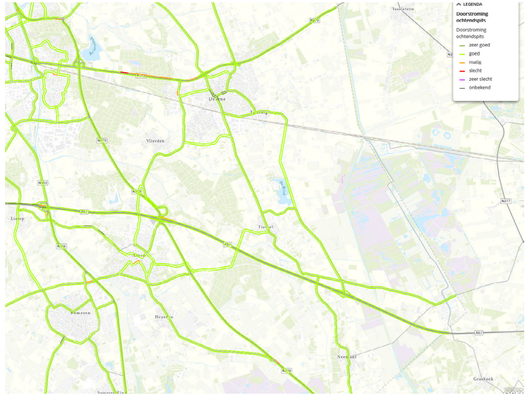
De huidige verkeersafwikkeling is in beeld gebracht op basis van Floating Car Data voor januari 2023. Floating Car Data geeft een beeld van de werkelijke doorstroming en de knelpunten in de ochtendspits en de avondspits. De verkeersafwikkeling is gebaseerd op de doorstromingsfactor. De doorstromingsfactor is de verhouding tussen de gemiddelde snelheid overdag (10.00-15.00) en de gemiddelde snelheid tijdens de ochtendspits (7.00-9.00) en avondspits (16.00-18.00) op een wegvak.

Verkeersafwikkeling ochtendspits

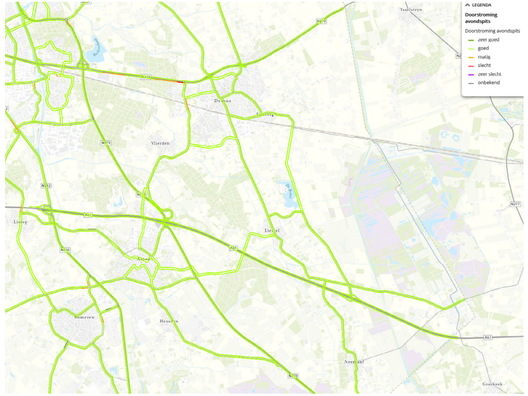
Figuur 31 geeft de verkeersafwikkeling in de ochtendspits weer. Over het algemeen is de doorstroming in de gemeente Deurne op orde. In de ochtendspits (7.00-9.00) concentreert de vertraging zich voornamelijk op het westelijke gedeelte van de N270 en op de Binderendreef ter hoogte van de Helmondseweg.

Verkeersafwikkeling avondspits

Figuur 32 geeft de verkeersafwikkeling in de avondspits weer. Over het algemeen is de doorstroming in de gemeente Deurne op orde. In de avondspits (16.00-18.00) concentreert de vertraging zich voornamelijk op het westelijke gedeelte van de N270 en op de Binderendreef ter hoogte van de spoorwegovergang.



Figuur 31: Doorstroming ochtendspits gemeente Deurne, januari 2023 (bron: Floating Car Data)



Figuur 32: Doorstroming avondspits gemeente Deurne, januari 2023 (bron: Floating Car Data)

11.9 Subjectieve knelpunten

In de periode van half juni tot eind augustus 2020 hebben respondenten input gegeven voor het GVVP Deurne door middel van een online en papieren enquête. Het doel van de enquête is informatie bij een breed publiek ophalen voor het GVVP Deurne. In totaal is data van 725 respondenten bruikbaar voor de data-analyse. Op basis van de resultaten van de digitale enquête ontstaat een beeld wat goed gaat en wat beter kan op het gebied van verschillende mobiliteitsaspecten binnen de gemeente Deurne. De digitale enquête is ingevuld door de bewoners en gebruikers van het gebied. Daarnaast is de enquête ingevuld door de raadsleden en deelnemers van de focusgesprekken en ateliers. De enquête is door de gemeente Deurne via verschillende platformen (o.a. social media en op de website) verspreid. De digitale enquête bestaat op hoofdlijnen uit twee onderdelen: de spidergraph en een heatmap kaart (concentraties van knelpunten en positieve punten).

Aandachtspunten (verschil tussen kwaliteit en belang)

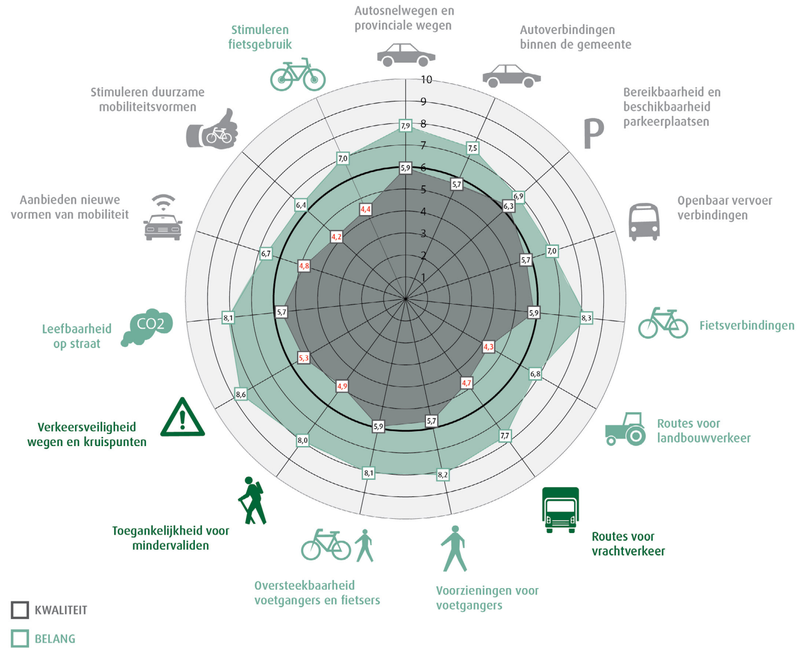
Een specifieke vragenlijst vraagt respondenten om voor 15 deelaspecten van mobiliteit zowel hun waardering voor de huidige situatie als het belang wat zij aan het aspect hechten een rapportcijfer te geven. Op basis van deze resultaten is per deelaspect een gemiddelde score voor de kwaliteit (grijze vlak) en het belang (groene vlak) berekend voor het totaalbeeld van alle respondenten. In de zogenoemde spidergraph zijn deze scores visueel weergegeven in figuur 33. Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat de bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer (auto, parkeren en ov) op orde lijkt. Nieuwe vormen van mobiliteit en stimuleren duurzame mobiliteitsvormen lijken niet op orde, maar er lijkt ook minder behoefte aan. De verkeersveiligheid, routes voor vrachtverkeer en toegankelijkheid behoeven echt aandacht. Op deze aspecten is het gat tussen de huidige kwaliteit en het belang het grootst. Deze aspecten zijn donkergroen gekleurd in de spidergraph. Het verschil in rapportcijfer tussen de kwaliteit en het belang is groter dan 3. Ook (stimuleren) fiets, landbouwroutes, voetpaden, oversteekbaarheid en leefbaarheid behoeven aandacht.

Verschil tussen doelgroepen en leeftijden (verschil tussen kwaliteit en belang)

Op basis van de antwoorden zijn spidergraphs voor verschillende doelgroepen gemaakt, te weten de inwoners, de werknemers/ondernemers, de bezoekers, verschillende leeftijdscategorieën (16-35 jaar, 36-65 jaar en ouder dan 65 jaar) en specifiek voor de Raad. Voor de inwoners en de leeftijdscategorie 36-65 jaar komen de resultaten en conclusies sterk overeen met het totaalbeeld in figuur 33. Voor de overige categorieën gelden de volgende conclusies:

- **Werknemers/ondernemers:** De score voor kwaliteit ov verbindingen is 0,8 hoger ten opzichte van het totaalbeeld. De score voor het belang ligt overal iets lager dan in het totaalbeeld, behalve bij autoverbindingen (+0,4 en +0,2) en routes voor vrachtverkeer (+0,1).
- **Bezoekers:** De scores voor kwaliteit fietsverbindingen en leefbaarheid liggen respectievelijk 0,8 en 1,4 hoger voor autosnelwegen/provinciale wegen en verkeersveiligheid ten opzichte van het totaalbeeld. De score voor het belang van openbaar vervoer verbindingen ligt circa 1,1 hoger ten opzichte van het totaalbeeld
- **16-35 jaar:** De score voor kwaliteit ov verbindingen, toegankelijkheid en leefbaarheid ligt circa 0,6 hoger ten opzichte van het totaalbeeld. De score voor het belang ligt voor toegankelijkheid, aanbieden nieuwe vormen mobiliteit, stimuleren duurzame mobiliteitsvormen en fietsgebruik 0,8 lager ten opzichte van het totaalbeeld. Aanbieden nieuwe vormen mobiliteit, stimuleren duurzame mobiliteitsvormen en fietsgebruik zijn minder belangrijke thema's volgens 16-35 jarigen.
- **Ouder dan 65 jaar:** De scores voor kwaliteit liggen over het algemeen lager en voor belang hoger ten opzichte van het totaalbeeld. Deze doelgroep vindt de leefbaarheidsaspecten erg belangrijk: verkeersveiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, oversteekbaarheid (maar ook fietsverbindingen en voorzieningen voor voetgangers)

De kenmerken van de respondenten en de knelpunten op locatieniveau zijn opgenomen in bijlage A.

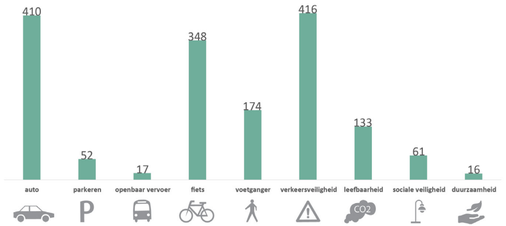


Figuur 33: Enqueteresultaten: scores kwaliteit en belang op mobiliteitsaspecten

Knelpunten op locatieniveau

In de enquête is aan de respondenten de mogelijkheid gegeven om op locatieniveau aan te geven waar knelpunten zich bevinden. In de vraagstelling is duidelijk gemaakt wat de scope van de mobiliteitsvisie is. Het GVVP Deurne gaat niet over concrete knelpunten in straten (het gaat bijvoorbeeld niet over een drempel in een bepaalde straat). Het gaat dus om vaker voorkomende problemen in straten, wijken of gebieden. In totaal zijn 963 knelpunten opgehaald. De meeste knelpunten zijn opgehaald voor de thema's verkeersveiligheid (figuur 34), gevolgd door auto, fiets en voetganger. De voornaamste knelpunten zijn hieronder opgesomd:

- **Rotonde Binderendreef-Helmondseweg**: Verkeersdrukte, veel vrachtverkeer en gevaarlijke oversteeklocaties
- **Heuvelstraat-Lagekerk-Hogeweg:** Verkeersdrukte, overlast van vrachtverkeer, gevaarlijke kruispunten, smal profiel en veel hardrijdend gemotoriseerd verkeer
- **Spoorwegovergangen:** Lange wachttijden en drukte
- **Vlierdenseweg – Sint Jozefstraat**: Onoverzichtelijk kruispunt
- **N270 - Binderendreef:** Filevorming
- **Vlierden**: Sluipverkeer, slechte kwaliteit voetpaden, combinatie fiets en vrachtverkeer, gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties (mede door hardrijdend verkeer)
- **Neerkant**: veel doorgaand vrachtverkeer, overlast vracht- en landbouwverkeer, onoverzichtelijke/gevaarlijke situaties en hardrijdend verkeer
- **Liessel**: Overlast door vracht- en landbouwverkeer, combinatie fiets en vrachtverkeer, hardrijdend verkeer, gevaarlijke oversteken, klachten m.b.t. weginrichting (zuidwest Liessel): drempels, zigzag-bewegingen en lage paaltjes op vluchtheuvels, bus 1x per uur is te weinig
- **Griendtsveenseweg**: Hardrijdend verkeer en vrij liggend fietspad ontbreekt
- **Helmondsingel**: Gevaarlijke oversteeklocaties

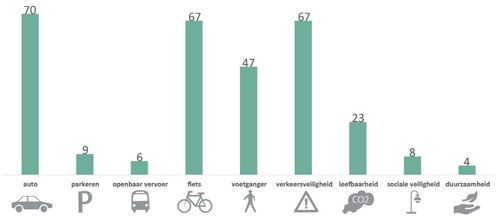


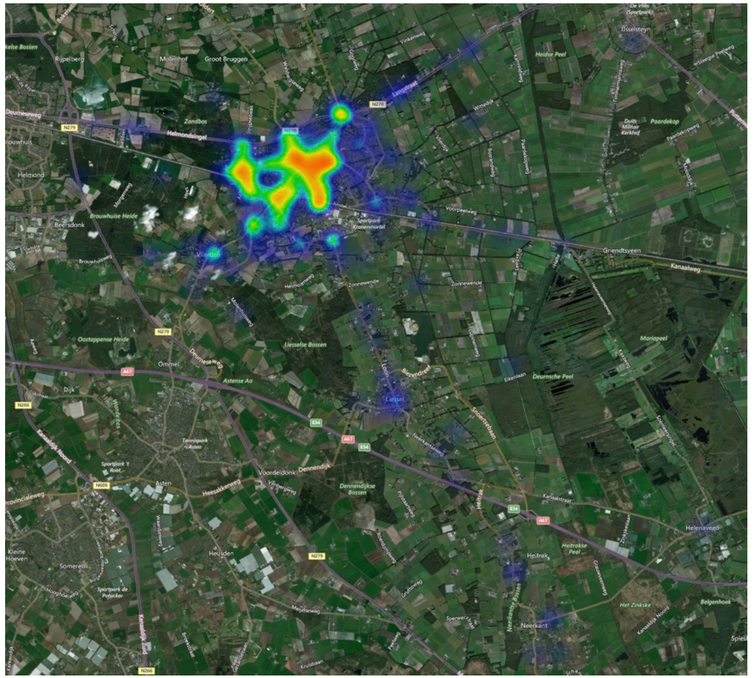
Positieve punten

Uit de enquêteresultaten blijkt ook dat er al veel goed gaat in Deurne. In totaal zijn 153 positieve punten opgehaald. De meeste positieve punten zijn opgehaald voor de thema's auto, verkeersveiligheid, fiets en voetganger. De voornaamste positieve punten zijn hieronder opgesomd:

- Stationsstraat: Fijne nieuwe weg
- Knoflookpad: positief voor de doorstroming
- Goede treinverbindingen
- Parkeren zuidzijde centrum is goed geregeld
- Rondweg om Vlierden en Liessel zijn positief

Alle resultaten van de concentraties van knelpunten en positieve punten op locatieniveau zijn terug te vinden in **bijlage A**.





Figuur 34: Enqueteresultaten: verkeersveiligheidknelpunten op locatieniveau

12. Bijlage E: Toekomstige situatie & verkeersmodel

12.1 Verkeersmodel

Om een inschatting te maken van de toekomstige verkeerssituatie tot 2040 is een doorrekening gedaan met het verkeersmodel. Hiervoor is het regionale verkeersmodel BBMA2018 gebruikt. Bij de start van het GVVP Deurne was dit het meest recente verkeersmodel. Sinds begin 2023 is het nieuwe regionale verkeersmodel BBMA2022 beschikbaar gesteld. De meest recente berekeningen voor het GVVP zijn desondanks ook nog uitgevoerd met het BBMA2018-verkeersmodel. Dat heeft meerdere redenen:

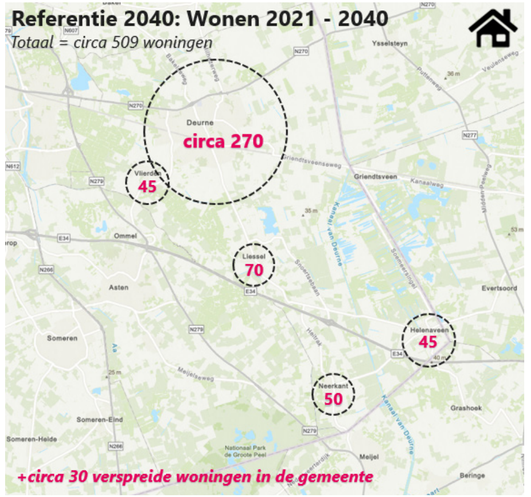
- Er is veel geïnvesteerd om het BBMA2018-verkeersmodel voor Deurne te verbeteren. Zo zijn er recente tellingen voor de Binderendreef toegevoegd en zijn alle ruimtelijke projecten tot 2030 zeer gedetailleerd in het verkeersmodel opgenomen. Dit maakt dat het BBMA2018-verkeersmodel voor specifiek de gemeente Deurne, ten tijde van de berekeningen in het voorjaar / zomer van 2023, meer actueel is dan het nieuwe provinciale verkeersmodel BBMA2022.
- In het provinciale verkeersmodel BBMA2022 is nog geen rekening gehouden met de meest recente ontwikkelingen rondom de Knooppuntontwikkeling Deurne (en andere omliggende gemeentes). Om die reden is de BBMA2022 in de huidige vorm nog onvoldoende geschikt om berekeningen mee uit te voeren in het kader van het GVVP Deurne.

Rekenen met een nieuw verkeersmodel heeft als gevolg dat de absolute verkeersintensiteiten op de wegen in en rondom de gemeente Deurne wijzigingen. Dat komt onder andere door gewijzigde uitgangspunten ten aanzien van bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen en een andere modeltechnieken. Voor de resultaten van het GVVP geldt echter dat de conclusies naar alle waarschijnlijkheid niet wijzigingen door het gebruik van een nieuwer verkeersmodel. De absolute waardes op wegen zullen anders zijn maar de geconstateerde knelpunten en voorgestelde oplossingsrichtingen zullen op hoofdlijnen ongewijzigd blijven. Daarmee zal een nieuwe berekening met een meer actueel verkeersmodel ook niet een wijziging van de voorliggende visie en koers leiden. Daarnaast is het wenselijk om het nog op te stellen uitvoeringsprogramma adaptief te maken. Wanneer er vanuit nieuwe inzichten aanleiding is voor aanpassing van het uitvoeringsprogramma of de gekozen koers, biedt deze werkwijze hiervoor de ruimte.

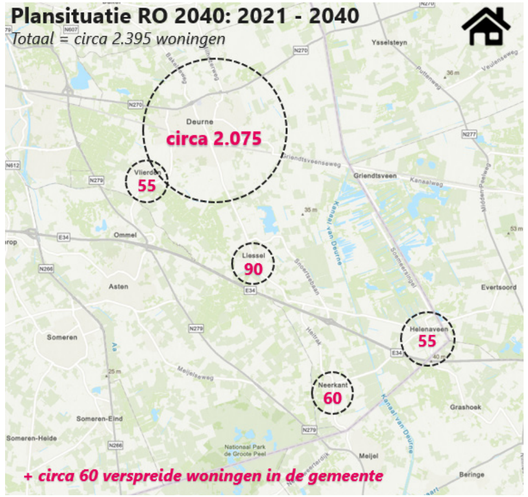
12.2 Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2040

De gemeente Deurne is voornemens om woningen en arbeidsplaatsen te realiseren. Het verkeersmodel gaat uit van het basisjaar 2015 en het toekomstjaar 2040. Tussen 2015-2021 zijn in totaal 806 woningen gerealiseerd in de gemeente Deurne. De ruimtelijke ontwikkelingen (wonen en banen) zijn in onderstaande figuren opgenomen. Vanaf 2021 tot 2040 zijn circa 509 woningen opgenomen in de vastgestelde plannen (figuur 35).

Daarnaast heeft Deurne de ambitie om meer woningen te realiseren. In de totale verstedelijkingsopgave is rekening gehouden met +2.395 woningen (figuur 36).



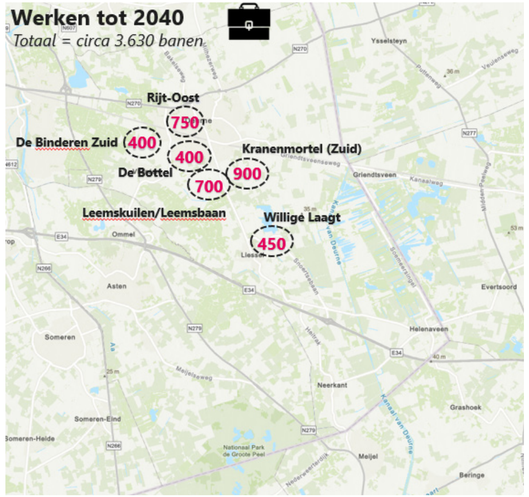
Figuur 35: Enqueteresultaten: verkeersveiligheidknelpunten op locatieniveau



Figuur 36: Enqueteresultaten: verkeersveiligheidknelpunten op locatieniveau

De groei van het aantal banen per locatie is bepaald op basis van huidig beleid. In totaal groeit het aantal banen tot 2040 met circa 3.630 (figuur 37).

Behalve de ruimtelijke plannen en ontwikkelingen zijn er ook (grootschalige) infrastructuurprojecten die al vaststaan. Deze infrastructurele ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel.



Figuur 37: Enqueteresultaten: verkeersveiligheidknelpunten op locatieniveau

12.3 Impact ruimtelijke ontwikkelingen op verkeer

Om een inschatting te maken van de verkeerssituatie tot 2040 is een doorrekening met het verkeersmodel uitgevoerd. Hiervoor is het **regionale verkeersmodel BBMA2018** gebruikt. Het regionale verkeersmodel BBMA2018 heeft als basisjaar 2015. Dat betekent dat voor 2015 aantal inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen en andere variabelen als huishoudgrootte, autobezit/gebruik, tarieven auto/fiets/OV zijn ingevoerd en zijn 'gekalibreerd' op tellingen uit dezelfde periode).

Het verkeersmodel BBMA2018 is op drie locaties op de Binderendreef bijgesteld op basis van telcijfers van eind 2020. Het **projectmodel Binderendreef** dat ontstaan is, heeft geen aanpassingen in aantal woningen terwijl tussen 2015 en 2020 in totaal 806 woningen zijn opgeleverd in de gemeente Deurne (waarvan 100 in de Rijtse Vennen). Het effect van deze woningbouw is indirect wel meegenomen voor het specifieke wegvak Binderendreef via de telling uit 2020 (omdat een deel van het verkeer wat deze nieuwe woningen genereert ook via de tellocaties op de Binderendreef reed).

Het **projectmodel GVVP Deurne** heeft als basis het projectmodel Binderendreef, inclusief toevoeging aantal woningen tussen 2015 en 2020, namelijk +806 woningen. In de **referentie 2040** zijn de vastgestelde woningbouwplannen van +509 woningen toegevoegd in het verkeersmodel voor de periode 2021-2040. In de **plansituatie RO 2040** is rekening gehouden met de totale verstedelijkingsopgave voor de gemeente Deurne. In de plansituatie RO 2040 zijn +2.395 woningen toegevoegd aan het verkeersmodel voor de periode 2021-2040. Voor de bedrijvigheid is rekening gehouden met een groei van +3.630 arbeidsplaatsen.



Effect op verkeersverschuivingen

Als gevolg van de verstedelijkingsopgave wordt het drukker in Deurne. Op de meeste wegen in Deurne neemt de intensiteit toe (figuur 38). Vooral aan de westkant van Deurne neemt het verkeer toe. De grootste toenames tussen de plansituatie RO 2040 en referentiesituatie 2040 zijn waarneembaar op de Stationsstraat (+1.300 mvt/etm), Houtenhoekweg (+1.100 mvt/etm) en Toon Kortoomslaan (+1.000 mvt/etm).

Effect op verkeersintensiteiten

De plansituatie betreft de situatie in 2040 waarbij alle plannen in Deurne tot 2040 zijn meegenomen. Voor de relevante wegvakken is een toets uitgevoerd of de intensiteit voldoet aan de indicatieve grenswaarde van de weg op basis van de functie van de weg (figuur 39). In eerdere verkeersstudies in Deurne is de grenswaarde bepaald op onderstaande wegen op basis van de huidige inrichting en functie van de weg:

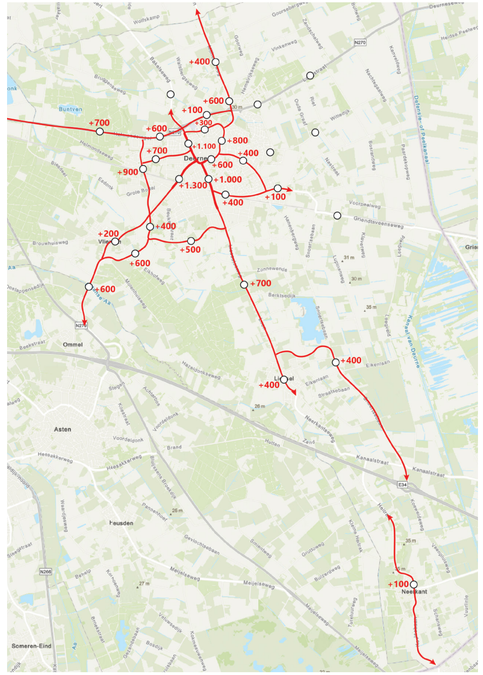
- Binderendreef: 18.000 mvt/etm (15.900 in plansituatie RO 2040)
- Houtenhoekweg: 16.000 mvt/etm (13.800 in plansituatie RO 2040)
- Heuvelstraat: 3.500 mvt/etm (12.600 in plansituatie RO 2040)

Op een twee getoetste locaties nadert de intensiteit de grenswaarde:

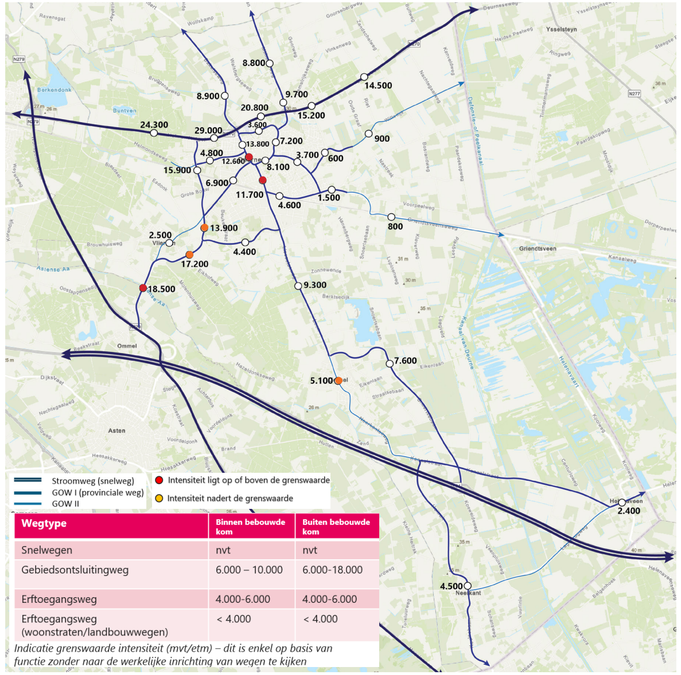
- Vlierdensedreef: 17.200 mvt/etm (grenswaarde = 18.000 mvt/etm)
- Hoofdstraat, Liessel: 5.100 mvt/etm (grenswaarde = 6.000 mvt/etm)

Op een drie getoetste locaties ligt de intensiteit boven de grenswaarde:

- Heuvelstraat: 12.600 mvt/etm (grenswaarde = 3.500 mvt/etm)
- Toon Kortoomslaan: 11.700 mvt/etm (grenswaarde = 10.000 mvt/etm)
- Deurneseweg: 18.500 mvt/etm (grenswaarde = 18.000 mvt/etm)



Figuur 38: Absolute toenames aantal mvt/etm plansituatie RO 2040 t.o.v. referentiesituatie 2040



Wegtype	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Snelwegen	nvt	nvt
Gebiedsontsluitingweg	6.000 – 10.000	6.000-18.000
Erftoegangsweg	4.000-6.000	4.000-6.000
Erftoegangsweg (woonstraten/landbouwwegen)	< 4.000	< 4.000

Indicatie grenswaarde intensiteit (mvt/etm) – dit is enkel op basis van functie zonder naar de werkelijke inrichting van wegen te kijken

Figuur 39: Aantal motorvoertuigen per etmaal in de plansituatie RO 2040

13. Bijlage F: Beleidsscenario

13.1 Inleiding

Om de huidige knelpunten op te lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn maatregelen op regionaal en lokaal niveau voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) nodig. Deze maatregelen zijn gebundeld in een beleidsscenario. In dit hoofdstuk is eerst ingegaan op het doel en de uitgangspunten van het beleidsscenario. De verkeersmodelresultaten zijn gepresenteerd in paragraaf 13.3 gevolgd door de voorkeursvariant in paragraaf 13.4.

13.2 Uitgangspunten beleidsscenario

We stellen een beleidsscenario op met als doel om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën. De mobiliteitsvisie is multimodaal in die zin dat maatregelen zijn opgenomen voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. De uitgangspunten voor het beleidsscenario zijn weergegeven op de volgende pagina.

Gemotoriseerd verkeer

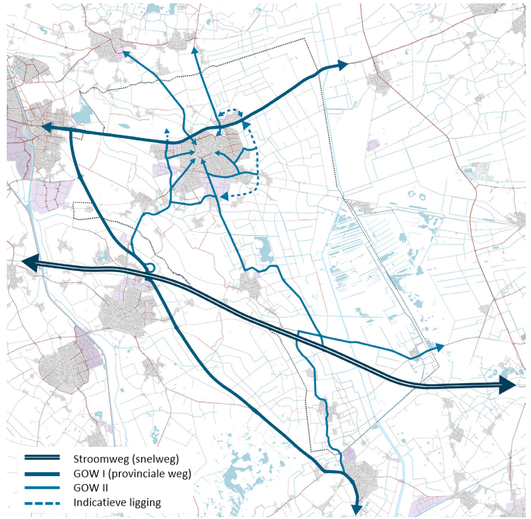
- N270 als 2x1 80 km/h
  - 2x2 tussen Binderendreef en Bakelseweg
  - 2x2 tussen aansluiting N270-N279 en Raktseweg
- Indicatieve ligging oostelijke randweg Deurne 2x1 70 km/h
  - Aangesloten op Liesselseweg, Griendtveenseweg, Wittedijk en N270
  - Ongelijkvloerse spoorwegovergang bij Zeilbergsestraat gekoppeld aan realisatie oostelijke randweg
- Centrumring Deurne afwaarderen
  - Snelheid van 50 km/u naar 30 km/u (ontwerpsnelheid 35 km/h)
- Omleiding Walsberg 2x1 50 km/h
  - Aangesloten op Milhezerweg en N270 ter hoogte van de oostelijke randweg
- Vierde tak Binderendreef (niet doorgerekend met het verkeersmodel)

Fiets

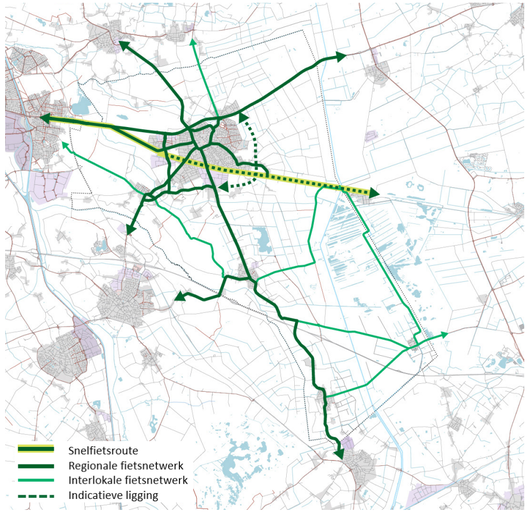
- Snelfietsroute Venlo-Deurne aansluiten op snelfietsroute Eindhoven-Deurne
  - Modelmatige snelheid: 20 km/u
- Indicatieve ligging fietsverbinding oostelijke randweg
  - Modelmatige snelheid: 15 km/u
- Alle regionale fietsverbindingen
  - Huidige modelmatige snelheid +3 km/u vanwege kwaliteitssprong fiets
- Alle interlokale fietsverbindingen
  - Huidige modelmatige snelheid +2km/u vanwege kwaliteitssprong fiets

Openbaar vervoer

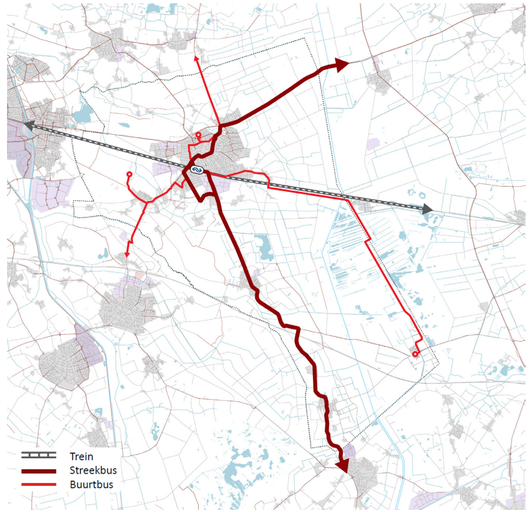
- Geen wijzigingen voor openbaar vervoer in het beleidsscenario
- Tenminste behoud van huidige IC-station: Uitbouwen potentie van het IC-station om Deurne als regionale hub op de kaart te zetten
- Inzetten op behoud lijnvoering/frequentie busvervoer: Voeden IC-station vanuit omliggende kernen (Asten, Someren, Gemert-Bakel, etc.)



Figuur 40: Netwerk gemotoriseerd verkeer beleidsscenario



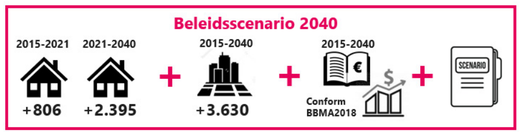
Figuur 41: Netwerk fiets beleidsscenario



Figuur 42: Netwerk openbaar vervoer beleidsscenario

13.3 Impact beleidsscenario op verkeer

De uitgangspunten van het beleidsscenario zijn opgenomen in het verkeersmodel. De doorrekening met het verkeersmodel is bedoeld om van te leren. Het resultaat van de doorrekening toont het probleemoplossend vermogen en brengt mogelijke nieuwe knelpunten aan het licht. Als een maatregel kansrijk lijkt, betekent dat niet direct ook uitvoeren. Soms is nader onderzoek nodig of moeten (planologisch-juridische) procedures worden doorlopen. Er is gekeken naar indicatoren zoals de verkeersintensiteiten, verkeersverschuivingen en de modal split. Na de analyses op deze aspecten is separaat het effect van een omleiding Walsberg, het beleidsscenario zonder oostelijke randweg en een analyse naar het doorgaand verkeer op de centrumring van Deurne in beeld gebracht in het kader.



Effect op verkeersintensiteiten

Het beleidsscenario betreft de situatie in 2040 waarbij de uitgangspunten van het beleidsscenario zijn meegenomen. Voor de relevante wegvakken is een toets uitgevoerd of de intensiteit voldoet aan de indicatieve grenswaarde van de weg op basis van de functie van de weg (figuur 43). In eerdere verkeersstudies in Deurne is de grenswaarde bepaald op onderstaande wegen op basis van de huidige inrichting en functie van de weg:

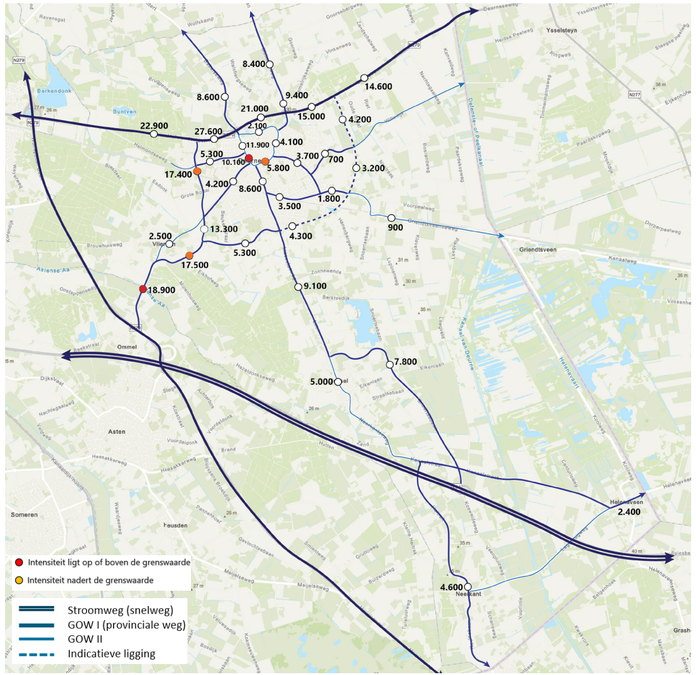
- Binderendreef: Grenswaarde is 18.000 mvt/etm (prognose is 15.900 in plansituatie RO 2040)
- Houtenhoekweg: Grenswaarde is 16.000 mvt/etm (prognose is 13.800 in plansituatie RO 2040)
- Heuvelstraat: Grenswaarde is 3.500 mvt/etm (prognose is 12.600 in plansituatie RO 2040)

Op drie getoetste locaties nadert de intensiteit de grenswaarde:

- Hogeweg: 5.800 mvt/etm (grenswaarde = 6.000 mvt/etm op basis van functie van de weg)
- Binderendreef: 17.400 mvt/etm (grenswaarde = 18.000 mvt/etm op basis van functie, vormgeving en gebruik)
- Vlierdensedreef: 17.500 mvt/etm (grenswaarde = 18.000 mvt/etm)

Op een twee getoetste locaties ligt de intensiteit boven de grenswaarde:

- Heuvelstraat: 10.100 mvt/etm (grenswaarde = 3.500 mvt/etm op basis van functie, vormgeving en gebruik)
- Deurneseweg: 18.900 mvt/etm (grenswaarde = 18.000 mvt/etm)



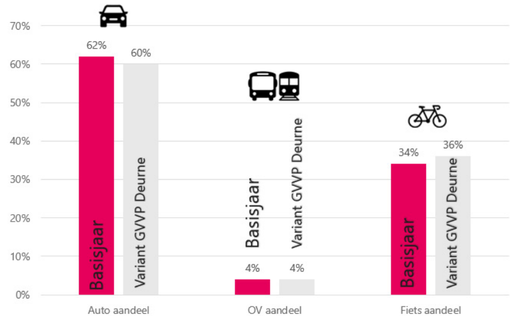
Figuur 43: Aantal motorvoertuigen per etmaal in het beleidsscenario 2040

Wegtype	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Snelwegen	nvt	nvt
Gebiedsontsluitingweg	6.000 – 10.000	6.000-18.000
Erftoegangsweg	4.000-6.000	4.000-6.000
Erftoegangsweg (woonstraten/landbouwwegen)	< 4.000	< 4.000

Indicatie grenswaarde intensiteit (mvt/etm) – dit is enkel op basis van functie zonder naar de werkelijke inrichting van wegen te kijken

Effect op modal split

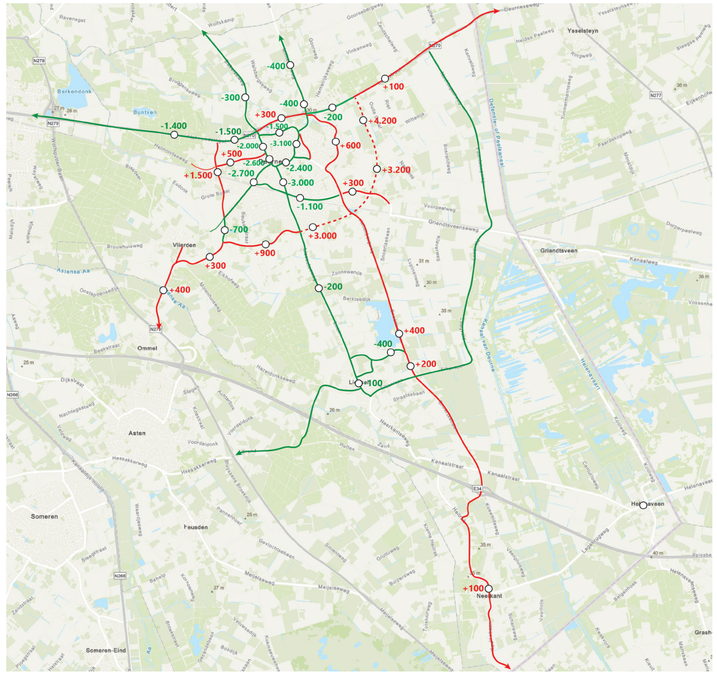
Als gevolg van de fietsinvesteringen in het beleidsscenario neemt het aandeel fietsverplaatsingen met 2% toe ten koste van het aandeel autoverplaatsingen (figuur 44). Een modal shift van 2% is fors. Voor de gemeente Deurne betekent dat circa 5.600 ritten die vandaag met de auto worden gemaakt in de toekomstige per fiets worden gemaakt. Investeren in goede fietsverbindingen levert dus een hoger fietsgebruik op, de voorgestelde maatregelen lijken zeer kansrijk.



Figuur 44: Modal split in basisjaar en beleidsscenario 2040

Effect op verkeersverschuivingen

Als gevolg van de maatregelen in het beleidsscenario verschuift het verkeer voornamelijk van de centrumring naar de oostelijke randweg en Binderendreef. Op het drukste gedeelte van de Binderendreef neemt het verkeer met 1.500 mvt/etm toe. De oostelijke randweg trekt 3.000 tot 4.200 mvt/etm aan. Het verkeer op de centrumring neemt met 1.500 tot 3.100 mvt/etm af.



Figuur 45: Absolute toe- en afnames aantal mvt/etm beleidsscenario t.o.v. plansituatie RO 2040

Effect van omleiding Walsberg via oostzijde

Een omleiding Walsberg via de oostzijde zorgt voor toenames op sluiproutes en binnen de kom van Deurne:

- Verwijderen van huidige aansluiting Walsberg-N270 zorgt voor sluiproute via Walsbergseweg – Kerkeindseweg (circa 2.300 mvt/etm)
- Dunantweg – Haageind, toenames van resp. 3.700 en 1.200 mvt/etm

Op een aantal wegen in de gemeente neemt het verkeer af:

- De omleiding bij Walsberg zorgt voor een afname van 1.400 tot 2.700 mvt/etm door Walsberg zelf
- N270 kent forse afname van 7.300 op traject tussen Houtenhoekweg en Walsberg. Dit verplaatst zich naar onderliggend wegennet

De omleiding Walsberg zorgt niet voor beter functioneren van de oostelijke Randweg. Verder zorgt de omleiding Walsberg voor ongewenste toename van verkeer in het buitengebied en op de route Dunantweg – Haageind. De oriëntatie ligt met name van/naar Helmond waardoor de omrijdafstand naar de 'rondweg' verder is dan de afslag op de N270 bij de Houtenhoekweg - Bakelseweg.

Effect van omleiding Walsberg via westzijde

De omleiding van Walsberg via de westzijde voorkomt sluiproute in het buitengebied op de Walsbergseweg en Kerkeindseweg, deze route faciliteer je met een westelijke omleidingsroute. Ook een westelijke omleiding blijft voor een ongewenste toename van verkeer op de Dunantweg - Haageind zorgen, dit is namelijk het verkeer vanuit Heiakker en gebied ten noorden daarvan, wat vandaag de dag gebruik maakt van de op/afrit N270 Langstraat.

NB: omleiding Walsberg mogelijk wel kansrijk in combinatie met 4e tak Binderendreef/noordelijke ontsluitingsweg Deurne



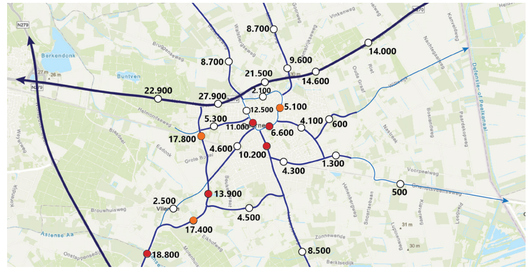
Figuur 46: Verkeersverschuivingen als gevolg van omleiding Walsberg

Conclusie:
De omleiding Walsberg als maatregel is doorgerekend met het verkeersmodel. Het gevolg van de omleiding Walsberg zijn ongewenste toenames van verkeer in het buitengebied en op de route Dunantweg – Haageind. Om die reden is de omleiding Walsberg achterwege gelaten in het beleidsscenario.

Effect beleidsscenario zonder oostelijke randweg

De hoge kosten voor de aanleg van een oostelijke randweg wegen niet op tegen de baten. De oostelijke randweg trekt namelijk maar zo'n 3.000 tot 4.200 mvt/etm aan. Om die reden is aanvullend het beleidsscenario met het verkeersmodel doorgerekend voor de situatie zonder oostelijke randweg. In figuur 47 is het effect op de verkeersintensiteiten weergegeven. Uit de verkeersmodelresultaten blijkt dat in het scenario zonder oostelijke randweg het nog drukker wordt op de Binderendreef en de centrumring van Deurne. Bestaande knelpunten worden groter en er komen nieuwe knelpunten (Toon Kortoomslaan en Hogeweg) bij.

Conclusie: In het beleidsscenario zonder oostelijke randweg neemt de verkeersdruk op de Binderendreef en de centrumring verder toe.



Figuur 47: Aantal motorvoertuigen per etmaal in het beleidsscenario 2040, excl. oostelijke randweg

Aandeel doorgaand verkeer centrumring

Met het verkeersmodel is het aandeel doorgaand verkeer op de centrumring voor het blauw gearceerde gebied in beeld gebracht voor de plansituatie RO 2040 (links) en het beleidsscenario 2040 (rechts). Het aandeel doorgaand verkeer (vracht en auto) op de centrumring is maximaal 12% ten opzichte van de totale intensiteit in de plansituatie RO 2040. Het aandeel doorgaand verkeer (vracht en auto) op de centrumring is maximaal 9% ten opzichte van de totale intensiteit in het beleidsscenario 2040. Vooral aan de oostkant van de centrumring neemt het doorgaand verkeer af, als gevolg van de oostelijke randweg (figuur 48).

Conclusie: Met de maatregelen uit het beleidsscenario neemt het aandeel doorgaand verkeer op de centrum af maar blijft circa 8-9% op het drukste gedeelte van de centrumring. Om het aandeel doorgaand verkeer te verminderen zal het verkeer vanuit uit het zuiden richting de oostelijke randweg / Binderendreef worden geleid (zie strategie)



Figuur 48: Aandeel doorgaand verkeer centrumring (links: plansituatie RO 2040, rechts beleidsscenario 2040

