

Raadsinformatiebrief

Onderwerp

Raadsinformatiebrief voor de integrale verkeersstudie maart 2024

Datum

21 februari 2024

Toelichting

Het visiedeel van de integrale verkeersstudie is in concept gereed en deze versie is met u (bijgevoegd) en de betrokken belanghebbenden gedeeld. Tijdens de raadsbijeenkomst van 26 maart bespreken we met u de belangrijkste resultaten, bestaande uit de grootste opgaven (per thema) op het gebied van mobiliteit, het gemeentelijke handelingsperspectief voor deze opgaven en de strategische uitgangspunten. De bijeenkomst is bedoeld om afstemming te bereiken over de uitgangspunten en knelpunten, zodat we de gepresenteerde strategie in de volgende fase kunnen vertalen naar concrete maatregelen die we vangen in een uitvoeringsprogramma. De concept-mobiliteitsvisie wordt waar nodig aangepast met opmerkingen uit de raadsbijeenkomst en de input van stakeholders. In september zal het totaalpakket aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

In deze brief lichten we de visie verder toe en vertellen we wat u kunt verwachten tijdens de raadsbijeenkomst. Aan het einde van de brief blikken we vooruit op het vervolgtraject.

1. Onderwerpen

a. De mobiliteitsopgaven (per thema)

Tijdens de raadsbijeenkomst presenteren we de opgaven uit de visie per thema (verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid). Het gaat hierbij om de grootste (langlopende) opgaven die om een passende en integrale benadering vragen en waar we ons in de verdere uitwerking op richten. Dit overzicht is het resultaat van alle voorgaande stappen en analyses (waaronder de eerdere sessies met de gemeenteraad, belanghebbenden en ambtelijk betrokken medewerkers) en bevat de belangrijkste problemen die men nu ervaart. Tijdens de raadsbijeenkomst willen we met u overeenstemming bereiken over deze opgaven en bieden we ruimte voor eventuele aanvullingen.

b. Ontwikkelingen Schaa sprong en Bereikbaarheidsagenda

Zoals u in de visie kunt lezen, dreigen de opgaven waar we voor staan extra complex te worden door verscheidene ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen. Samenvattend zien we een drietal onzekerheden die van invloed zijn op onze toekomstige mobiliteitsopgave:

- Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd ten behoeve van de schaa sprong, en de precieze locatie van deze woningen (ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Eindhoven en Helmond en potentiële mobiliteitsdragers zoals HOV-knooppunten en doorfietsroutes);
- De regionale ontwikkeling en progressie rond infrastructurele projecten van de provincie en het Rijk (toekomstbestendige N279, verbreding A67 en aanpassingen knelpunten N615);
- De mate en snelheid waarmee de mobiliteitstransitie door huidige en nieuwe bewoners wordt omarmd.

De strategie die we voorstellen richt zich op het meest realistische scenario; een scenario waarin infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen verlopen zoals nu voorzien en vastgelegd in beleidsdocumenten. Maar tegelijkertijd kijken we hoe we onze doelstellingen kunnen bereiken

wanneer toekomstige (externe) ontwikkelingen onze gemeentelijke opgaven verzwaren. Dat betekent ook dat we maatregelen passend bijstellen. Daarentegen zien we ook thema's die niet of nauwelijks afhankelijk zijn van onzekerheden, en daarvoor kunnen we dus meteen handelen.

c. Het gemeentelijke handelingsperspectief (waar hebben we wel/niet direct invloed op?)

Bij het oplossen van knelpunten hebben we als gemeente niet altijd volledige controle. Bij problemen op gemeentelijke wegen kunnen we zelf initiatief nemen, maar dat ligt anders zodra wij niet de (enige) wegbeheerder zijn en we bijvoorbeeld afhankelijk zijn van de regio, de provincie of het Rijk.

Ons handelingsperspectief verschilt dus per onderwerp, locatie en knelpunt. We onderscheiden drie categorieën:

- **In eigen hand (lokaal)** – Onderwerpen die we volledig in eigen hand hebben, waar we directe invloed op kunnen uitoefenen, waar we zelf besluiten over kunnen nemen en die we ook zelf dienen te financieren (eventueel met ondersteunende subsidies).
- **Samen met anderen (regionaal / provinciaal)** – Gemeentegrensoverschrijdende onderwerpen waarin we gezamenlijk werken met buurgemeenten, provincie, waterschap, rijksoverheid of andere partijen. Deze onderwerpen hebben we niet volledig in eigen hand. Onze invloed hierop is indirect, maar we dragen wel actief bij aan het bedenken van oplossingen en het uitvoeren van maatregelen (en dragen daar ook financieel aan bij).
- **Door anderen (provinciaal / landelijk)** – Onderwerpen en/of externe ontwikkelingen die zich op provinciaal of landelijk niveau afspelen en die verder volledig onder de verantwoordelijkheid en taken van bijvoorbeeld de provincie of het Rijk vallen. Onze invloed op deze onderwerpen beperkt zich tot lobbyen voor of tegen een bepaald belang of besluit, al dan niet in samenwerking met gelijkgestemde buurgemeenten.

Als gemeente zetten we ons momenteel al in, zowel ambtelijk als bestuurlijk, om de problemen die we op ons grondgebied ervaren, maar die een regionale oorsprong kennen, op de politieke agenda van de regio, de provincie of het rijk te krijgen. De mobiliteitsvisie dient als ondersteuning en houvast om ons verhaal en belang in de regio extra kracht bij te zetten.

d. De strategische uitgangspunten

In de visie presenteren we drie strategische uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn belangrijk omdat ze, ongeacht het uiteindelijke scenario, altijd cruciaal zijn in het bereiken van een verkeersveilige, bereikbare en leefbare gemeente. Ze leveren dus altijd een hele belangrijke bijdrage aan de eerdergenoemde kernthema's, ongeacht het scenario waar we mee te maken krijgen. Tijdens de raadsbijeenkomst willen we met u overeenstemming bereiken over de strategische uitgangspunten zoals ze in de visie zijn gepresenteerd:

- **Uitgangspunt 1: Verkeer rijdt via robuuste randen (en bundelroutes)** – We volgen het provinciale uitgangspunt van de robuuste randen zoals opgenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Dat betekent dat we ons gemeentelijke wegennet zo inrichten dat verkeer gestimuleerd wordt om de N272, N279 en de N615 te gebruiken.
- **Uitgangspunt 2: We stimuleren het gebruik van fiets (en OV)** – De analyses uit de eerste hoofdstukken van de visie laten zien dat de mobiliteitstransitie een sleutelrol speelt in de uitdagingen waar we als gemeente voor staan. Een focus op de fiets en het OV past volledig binnen de doelstellingen van de gemeente en is voor ieder van de kernthema's (verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid) van groot belang. De transitie naar alternatieve vervoerswijzen dient een collectief en maatschappelijk belang, ook voor wie geen gebruik maakt van fiets of OV. Juist door kwalitatief hoogwaardige alternatieven aan te bieden voor reizigers die daar gebruik van kunnen en willen maken, blijft er ruimte voor autoverkeer op bestaande netwerken voor mensen die fiets of OV niet kunnen of willen gebruiken.

- **Uitgangspunt 3: In de dorpskernen staat verblijven boven verplaatsen** – In de dorpskernen komen nu nog veel verplaatsingen samen. Veel van deze verplaatsingen hebben geen directe bestemming in de dorpskernen en zorgen voor negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de dorpskernen. Bewoners en bezoekers ervaren hier overlast van. Deze verplaatsingen horen niet thuis in een aantrekkelijke dorpskern. Daarom hanteren we het uitgangspunt om ongewenst verkeer in de dorpskernen te weren en kernen autoluw te maken. Autoluw houdt in dat fietsers en voetgangers voorrang en meer ruimte krijgen ten opzichte van auto's en dat we kijken naar mogelijkheden om groen toe te voegen. Daarmee sluiten we ook aan bij de ambities uit onze Duurzaamheidsagenda. De kernen blijven wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

e. Hoe handelen we?

Vervolgens laten we voor ieder van de thema's zien hoe de gepresenteerde strategie zich vertaalt naar concrete maatregelen. Wat kunnen we, gegeven alle eerdergenoemde zaken, doen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in onze gemeente te verbeteren? En wat moeten we hiervoor nog onderzoeken? Voor ieder van de opgaven gaan we met u in gesprek met de vraag of dit een passende koers is voor het bereiken van onze ambities.

- **Woon-schoolverkeer** – Schoolomgevingen maken we autoluw, in ieder geval tijdens de haal- en brengtijden. Dat doen we onder meer door autoverkeer in deze omgevingen te weren met zachte of harde maatregelen. Zo maken we ruim baan voor kinderen en ouders die met de fiets of te voet komen. Ook richten we ons op een aantal specifieke knelpunten op schoolroutes, waarvoor we een oplossing of veilig alternatief ambiëren. Hier zijn we al mee gestart in het regionale project F615; de doorfietsroute langs het Wilhelminakanaal en de N615.
- **Buitengebied** – In het buitengebied richten we ons op de verkeersveiligheidsproblemen op de Veghelsedijk, de Sonseweg en de Peeleindseweg/Lekerstraat. Op deze wegen gaan we de inrichting van de weg en kruisingen aanpassen zodat deze overeenkomt met de richtlijnen. Langs de Sonseweg (voornaamste verbinding tussen Lieshout en Son en Breugel) ontbreekt een veilige fietsverbinding. Bij de Veghelsedijk en Peeleindseweg zien we ook koppelkansen met het onderwerp sluipverkeer: Deze fungeren namelijk als (ongewenst) alternatief voor de robuuste randen en bundelroutes. Met verkeersremmende maatregelen kunnen we de verkeersveiligheid op deze routes bevorderen én tegelijkertijd het sluipverkeer ontmoedigen.
- **Verkeerssituaties bruggen** – De verkeersproblematiek bij de bruggen in onze gemeente kent zowel een verkeersveiligheid-, bereikbaarheids- als een leefbaarheidscomponent, en komt dus bij ieder kernthema naar voren. Op het gebied van verkeersveiligheid ontstaat de problematiek doordat de infrastructuur voor fietsers ontbreekt of niet voldoet. Onze invloed op het oplossen van deze problematiek beperkt zich in eerste instantie tot een sterke lobby richting de verantwoordelijke partijen. Tegelijkertijd zien we dat ook de provincie en het Rijk een belang hebben bij een veilige verkeerssituatie bij de bruggen. Dat geldt voornamelijk voor de Beekse Brug, die onderdeel is van een bundelroute en de provinciale doorfietsroute Eindhoven – Gemert.
- **Samenhangend fietsnetwerk** – Het stimuleren van fietsgebruik is in ieder scenario van belang en kan zelfs een belangrijk deel van de oplossing zijn in het bereikbaar houden van onze gemeente. Hoe meer verkeer er in de toekomst door onze gemeente rijdt, hoe belangrijker het wordt om te investeren in een samenhangend fietsnetwerk. Dit doen we onder meer door het realiseren van een doorfietsroutenetwerk (in samenwerking met buurgemeenten en provincie), het aanpakken van de verkeerssituaties bij de bruggen (waar een belangrijke relatie én koppelkans ligt met het onderwerp verkeersveiligheid), een kwaliteitsimpuls te geven aan het onderliggende gemeentelijke fietsnetwerk én het realiseren van goede fietsparkeergelegenheden in iedere kern. We stellen voor om deze uitdagingen te prioriteren in een gemeentelijke fietsagenda om zo stapsgewijs een samenhangend fietsnetwerk te bereiken.

- **Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer** – Net als de fiets geldt ook voor het openbaar vervoer dat deze in ieder toekomstscenario van groot belang is in het bereikbaar houden van onze gemeente (en de regio). Ook bij het openbaar vervoer groeit dat belang naarmate de hoeveelheid verkeer toeneemt. De oplossingsrichting voor deze opgave hebben we niet direct in eigen hand, omdat het openbaar vervoer in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van de provincie. Onze rol ligt in een actie lobby naar de provincie om onze wensen voor de dienstregeling duidelijk te maken. Daarbij kunnen we optrekken met gelijkgestemde (buur)gemeenten zodat we sterker staan. Tegelijkertijd kunnen we op gemeentelijk niveau het gebruik van de bus stimuleren door:
 - Haltes (en bijbehorende faciliteiten) goed in te richten en de loop- en fietsroutes ernaartoe goed vorm te geven;
 - Mogelijk interessante locaties voor mobiliteitshubs te verkennen, die kunnen dienen als verlengstuk van het openbaar vervoer;
 - Bij gemeentelijke herinrichtingsprojecten de bus prioriteit te geven ten opzichte van de auto
- **Vastlopen hoofdwegenstructuur** – Oplossingen voor deze problematiek zijn in eerste instantie de verantwoordelijkheid van het Rijk en de provincie, omdat zij de infrastructuur bij deze knelpunten beheren. Tegelijkertijd zijn we als gemeente natuurlijk verantwoordelijk voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor onze eigen wegen en omliggende openbare ruimte. Daarom richten we ons in de verdere uitwerking op het verkennen van mogelijke maatregelen die we wél zelf kunnen oppakken. Allereerst kunnen we progressie boeken door in te zetten op een groei van het fiets- en het OV-gebruik, maar mogelijk blijken er in de toekomst hardere maatregelen noodzakelijk. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn bijvoorbeeld het realiseren van een nieuwe (veilige) oost-westverbinding voor fietsers of het weren van autoverkeer op wegen die niet bij de robuuste randen of bundelroutes horen.
- **Verkeersoverlast (kernen en buitengebied)** – In de kernen staan prettig wonen, winkelen en verblijven voorop. Om dat te bereiken kunnen we doorgaand verkeer sturen met een combinatie van zachte (gedrags)maatregelen en harde (infrastructurele) maatregelen. In kernen geven we prioriteit aan fietsers en voetgangers (ten opzichte van gemotoriseerd verkeer) en geven we meer ruimte aan groen. Ook moet per kern gekeken worden of aanpassingen aan het verkeerscirculatieplan gewenst zijn, zoals bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van straten voor landbouw- of gemotoriseerd verkeer. Voor het sturen van landbouw- en zwaar verkeer moeten we in eerste instantie bepalen welke routes we dit verkeer wél wensen en ervoor zorgen dat die alternatieven goed ingericht zijn voor zware voertuigen. Pas daarna kunnen we zware voertuigen in specifieke straten weren door een verbod in te stellen.

2. Hoe ziet het vervolgtraject eruit?

Na afloop van de raadsbijeenkomst verwerken we de reacties van de raad en belanghebbenden. Daarmee ronden we de mobiliteitsvisie af en stellen we de opgaven en bijbehorende strategie (op hoofdlijnen) vast.

Vervolgens vertalen we de strategie uit de visie naar een uitvoeringsprogramma. Dit uitvoeringsprogramma bestaat uit concrete maatregelen voor de opgaven, een kosteninschatting van die maatregelen en een voorstel voor prioritering. Uiteraard maken we daarbij onderscheid tussen zaken die in regionale context moeten worden geagendeerd, en maatregelen, waar de gemeente Laarbeek zelf over gaat.

Het uitvoeringsprogramma bespreken we met de belanghebbenden die eerder in het proces betrokken waren én met alle andere geïnteresseerden tijdens een open inloopavond. De bevindingen uit die gesprekken gebruiken we om het uitvoeringsprogramma verder vorm te geven. Uiteindelijk is

het aan de raad om (gegeven de eerder vastgestelde visie) een keuze te maken ten aanzien van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma inclusief het bijbehorend budget en prioritering.

Schematisch ziet e.e.a. er als volgt uit:

- | | |
|--|------------------|
| • RIB Stand van zaken | NU |
| • Raadsbijeenkomst | mrt '24 |
| • Opstellen uitvoeringsprogramma | april – juli '24 |
| • Participatie met belanghebbenden en open inloopavond | mei/juni '24 |
| • Keuzebepaling door gemeenteraad | september '24 |

Bijlagen

Concept mobiliteitsvisie.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,
gemeentesecretaris van Laarbeek,

de burgemeester van Laarbeek,



J.W.M. van de Ven



Y.C.M.G. de Boer