

Raadsinformatiebrief

Onderwerp

Stand van zaken integrale verkeersstudie

Datum

26 september 2023

In lijn met het bestuursakkoord is juni 2023 een start gemaakt met de Integrale Verkeersstudie Laarbeek. Tijdens de thematische raadsbijeenkomst op 27 juni is uw raad gevraagd om uw ambities, wensen, zorgen en knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid kenbaar te maken. Een vergelijkbare bijeenkomst hebben we vervolgens ook gevoerd met de dorpsraden, ondernemersverenigingen en andere lokale belangengroepen. In deze brief koppelen we graag onze eerste bevindingen terug en lichten we de laatste stand van zaken toe. Tot slot blikken we vooruit naar het vervolgtraject.

1. Wat hebben we opgehaald?

Beide bijeenkomsten hebben waardevolle informatie opgeleverd; er zijn nuances geplaatst bij reeds lopende (regionale) ontwikkelingen en knelpunten zijn nader geduid. In de tekstpassage hierna geven we u een beknopt overzicht van de opgehaalde informatie verdeeld over de 3 centrale thema's Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid

Doorstroming hoofdwegenstructuur

De bereikbaarheid en doorstroming van de hoofdwegenstructuur (A50, A67, A270, N279, N272 en N615) en de gemeentelijke hoofdwegen is een cruciaal aandachtspunt. Die bereikbaarheid staat momenteel onder druk vanwege knelpunten als de Beekse Brug, de beperkte capaciteit van de N279, de rotonde N272 – N279, kruising Deense Hoek – N615 en de brug bij Aarle-Rixtel. Vanwege regionale woningbouwambities neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe. Daarbij is de samenwerking met provincie en rijk extra belangrijk. Het aanpakken van deze knelpunten is een hoofddoelstelling in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant, maar ook de rijksoverheid heeft hierin een belangrijke taak (o.a. A67, zie uw motie 208 dd 31-08-'23).

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is in de huidige vorm geen realistisch of aantrekkelijk alternatief voor de auto. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Reistijden zijn bijna altijd (veel) langer dan met de auto;
- Er ontbreekt een OV-verbinding met Veghel;
- Het overstappen tussen lijnen en de lage frequentie (in sommige gevallen maximaal één keer per uur) maakt gebruik onaantrekkelijk;
- De bus rijdt via dezelfde route als auto's, en komt daarbij dezelfde knelpunten tegen;
- Belangrijke (werk)bestemmingen zoals de bedrijventerreinen (uitgezonderd Bavaria) zijn zeer moeizaam te bereiken met het openbaar vervoer.

Ondanks bovengenoemde problemen zien we een belangrijke rol voor openbaar vervoer weggelegd in het verbeteren van de bereikbaarheid van Laarbeek. Er is een breed draagvlak voor het stimuleren van het openbaar vervoer, ook als lijnen financieel onrendabel zijn.

Leefbaarheid

Verkeersoverlast kernen

Sluipverkeer (en de bijbehorende negatieve gevolgen voor de leefbaarheid) is een vaak terugkerend thema. In alle dorpskernen ervaren bewoners overlast van dit verkeer. Er is een duidelijke relatie met het vastlopen van het verkeer op de wegen A50, A270, N279, N272 en N615, maar er is ook nog veel onduidelijk over het sluipverkeer. Er is behoefte aan inzicht waar het verkeer vandaan komt, waar het naar toe gaat en hoeveel overlast het veroorzaakt.

Over mogelijke oplossingsrichtingen zijn betrokkenen verdeeld: Sommigen zijn van mening dat de bestaande wegenstructuur voldoende alternatieven biedt om dorpskernen te vermijden, indien bestaande knelpunten worden opgelost. Naast de genoemde rijks- en provinciale wegen gaat het dan om de Sonseweg, Oranjelaan, Helmondseweg en Kanaaldijk. Anderen zien juist in het realiseren van nieuwe verbindingen en het meegroeien van wegen met de groeiende verkeersstromen een noodzakelijke oplossingsrichting.

Naast het aantrekkelijk maken van de hoofdwegenstructuur is er een breed draagvlak voor het verkeersluw maken van de kernen en het faciliteren van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Daarbij zijn verkeersremmende maatregelen zoals bloembakken en drempels niet altijd voldoende effectief om dit te bewerkstelligen en brengen zij tevens andere nadelen met zich mee.

Fietsgebruik en -netwerk

Fietsen leeft in de regio én in onze gemeente. Dat is terug te zien in het brede draagvlak voor het realiseren van nieuwe (snel)fietsroutes en het verbeteren van bestaande fietsroutes. Het is belangrijk om de fietser een veilige en prettige positie te bieden (ook in het buitengebied), een samenhangend netwerk te realiseren en te zorgen voor goede aansluitingen van en naar de kernen. Op hoofdroutes krijgt de fiets bij voorkeur voorrang op gemotoriseerd verkeer om fietsgebruik te stimuleren.

Uit provinciale data blijkt dat het fietsgebruik in onze gemeente lager ligt dan in omliggende gemeenten en de rest van regio Zuidoost-Brabant, ook op korte afstanden (tot 5,5 km). Het stimuleren van het fietsgebruik bij dit soort ritten draagt bij aan het verlichten van de problematiek bij bestaande (auto)knelpunten. Om dat te bereiken zijn kwalitatief hoogwaardige en samenhangende routes van groot belang.

Verkeersveiligheid

Woon-schoolverkeer

De verkeersveiligheid in zijn algemeen en in het bijzonder in schoolomgevingen is een aandachtspunt. Basisschoolkinderen worden steeds vaker met de auto naar school gebracht. De haast bij het brengen en halen van kinderen leidt tot onveilige situaties, voornamelijk voor kinderen die lopend of met de fiets naar school komen. Dat leidt ook tot een vicieuze cirkel: Een onveilige schoolomgeving leidt ertoe dat meer ouders besluiten om hun kind met de auto naar school te brengen, wat de veiligheid verder doet afnemen.

Naast een veilige schoolomgeving zijn veilige schoolroutes belangrijk, ook richting de middelbare scholen buiten onze gemeente. Met name de oversteekplekken, onder andere bij de 'Bavaria-rotonde', het Wilhelminakanaal en de Beekse Akkers, bestaan momenteel gevaarlijke situaties. Voor de ontwikkeling van kinderen is het erg belangrijk dat zij op een veilige manier ervaring kunnen opdoen in het (zelfstandig) deelnemen aan het verkeer.

Buitengebied

In het buitengebied zien we problemen met wegvakken en kruisingen die niet optimaal zijn ingericht. Dit leidt ertoe dat gemotoriseerd verkeer te hard rijdt, voorrangssituaties niet duidelijk zijn en de fietser geen veilige en/of prettige positie heeft. Tegelijkertijd worden de landbouwvoertuigen die op deze wegen rijden steeds groter en zwaarder, en mogen ze sinds het invoeren van de kentekenplicht 40 km/u rijden (in plaats van 25 km/u). Deze ontwikkelingen vragen om een nieuwe visie op landbouwverkeer, met name in relatie tot (recreatief) fietsverkeer.

Ook is landbouwverkeer nu nog te vaak gedwongen om door dorpskernen te rijden, mede doordat (provinciale) wegen afgesloten of niet goed ingericht zijn voor landbouwverkeer. In sommige gevallen heeft landbouwverkeer dus geen goed alternatief.

2. Waar zijn we op dit moment mee bezig?

Momenteel wordt hard gewerkt aan de verkeerskundige analyse en de omgevingsanalyse. De lokale knelpunten die we in onze gemeente ervaren zijn immers onlosmakelijk verbonden met ontwikkelingen in onze (zeer dynamische) regio. Er staan ons grote veranderingen te wachten die invloed hebben op de toekomstige verkeersstromen binnen en door onze gemeente. Vanwege de Schaalsprong in de MRE verwachten we in 2040 ongeveer 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen en 100.000 nieuwe woningen in de regio. Daarnaast bevatten de Bereikbaarheidsagenda en de Regionale Mobiliteitsagenda infrastructurele projecten die een zeer waardevolle bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze gemeente.

Tegelijkertijd signaleren we nog veel onzekerheden omtrent de besluitvorming en/of realisatie van deze projecten en regionale ontwikkelingen. De aanpak van de A67 is uitgesteld en het project N279 heeft een tijdlang stilgelegen vanwege het vernietigen van het Provinciaal Inpassingsplan door de Raad van State. Ook rond de Schaalsprong zien we nog een hoop onzekerheden. Los van de mogelijke afwijkingen in prognoses van bijvoorbeeld het aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen, is ook de uiteindelijke locatie van die nieuwe woningen van grote invloed op de opgaven waar we als gemeente mee te maken krijgen. Daarbij speelt ook de Regionale Ontwikkelstrategie, inclusief de inzet op mobiliteitstransitie, een belangrijke rol.

Richting de toekomst kan dat ook betekenen dat er meer woningen worden gerealiseerd in bijvoorbeeld de gemeenten Gemert of Meierijstad dan nu voorzien, en dat leidt tot extra verkeersbewegingen op de N272, N279 en N615 (die nu al aan hun maximale capaciteit zitten). En tegelijkertijd is het denkbaar dat de knelpunten op deze wegen niet, op een andere manier, of later worden opgelost dan nu voorzien in de Bereikbaarheidsagenda. Juist over dit onderwerp wordt momenteel in MRE verband gewerkt aan een gezamenlijke visie en nieuwe maatregelenpakketten.

Bepalen opgave

De ontwikkelingen rond de Schaalsprong en de Bereikbaarheidsagenda zijn daarmee van grote invloed op de omvang van onze gemeentelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom houden we in de verdere uitwerking van deze integrale verkeersstudie rekening met een drietal scenario's:

- **0-Scenario: 'Business-as-usual'** – Een scenario waarin de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen verlopen en worden uitgevoerd zoals we die nu voorzien.
- **Scenario 1: Vertraging infrastructurele projecten** – Een scenario waarin de infrastructurele projecten niet of vertraagd uitgevoerd worden. Hoe zien onze opgaven er dan uit?
- **Scenario 2: Groter effect Schaalsprong** – Hoe zien onze opgaven eruit wanneer de groei van het aantal verkeersbewegingen rond de Schaalsprong groter is dan nu voorzien?

Bij ieder scenario verschilt de omvang van onze opgave. Afhankelijk van de regionale ontwikkelingen kunnen bestaande knelpunten verdwijnen of juist verergeren, en mogelijk ontstaan nieuwe knelpunten.

3. Hoe ziet het vervolgtraject eruit?

In de huidige fase van de verkeersstudie willen we dus met name ook regionale dynamiek goed in beeld krijgen, zodat duidelijk wordt wat de bandbreedte van de opgave is; wat kunnen we lokaal oplossen en wat moet regionaal gebeuren (en gebeurt dat ook?). Daarbij willen we voor onze verkeerskundige analyse graag gebruik maken van de nieuwste verkeersanalyses die momenteel in het kader van de N279 en het MRE-overleg over de Bereikbaarheidsagenda worden gemaakt. Afhankelijk van de snelheid waarmee deze gereed komen verwachten wij deze fase dit jaar af te kunnen ronden.

Ambities, visie en maatregelenpakketten

Inzicht in de knelpunten en de bandbreedte van de opgave vormen samen de basis voor een verdere dialoog met de samenleving c.q. stakeholders. Zodra we die (toekomstige) opgave scherp hebben, kunnen we een ambitieniveau bepalen: Wat willen we als gemeente Laarbeek bereiken op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid? Daarmee leggen we dan de basis voor de Laarbeekse mobiliteitsvisie, die we (na een stakeholdersconsultatie) in januari met uw raad willen bespreken.

Na het vaststellen van de visie (en met de input van de samenleving) kunnen we maatregelenpakketten definiëren. Uiteraard maken we daarbij onderscheid tussen zaken die in regionale context moeten worden geagendeerd, en maatregelen, waar gemeente Laarbeek zelf over gaat.

Na doorrekening van de maatregelenpakketten zal een raadsvoorstel voor keuzebepaling worden geformuleerd. Uiteindelijk is het aan de raad om (gegeven de eerder vastgestelde visie) een keuze te maken ten aanzien van de maatregelenpakketten inclusief het bijbehorend budget.

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

- Startbijeenkomsten raad en stakeholders juni '23
- RIB Stand van zaken NU
- Verkeersanalyse t/m dec '23
 - Knelpuntdefinitie
 - Bepalen bandbreedte opgave
- Stakeholdersparticipatie jan '24
- Thematische raadsbijeenkomst jan/feb '24
 - input t.a.v. scope en ambitie
- Uitwerken maatregelenpakketten feb – maart '24
- Participatie april – mei '24
- Keuzebepaling door gemeenteraad juni '24

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,
gemeentesecretaris



J.W.M. van de Ven

burgemeester



F.L.J. van der Meijden