



Mobiliteitsvisie Gemeente Laarbeek

Duurzaam en veilig bereikbaar voor iedereen

Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Nederland

+31 (0) 24 420 00 65
info@studioverbinding.nl
www.studioverbinding.nl

Kvk nr. 71384243
BTW nr. NL858694906B01
IBAN: NL44 INGB 0652 1725 20

Hoofdstuk 1



§1.1 Waarom deze mobiliteitsvisie?
§1.2 Laarbeek: (Water)poort van de Peel
§1.3 Procesaanpak
§1.4 Positionering
§1.5 Leeswijzer



1 Inleiding

1.1 Waarom deze mobiliteitsvisie?

Met de invoering van de omgevingswet dient iedere gemeente een omgevingsvisie op te stellen. Een omgevingsvisie beschrijft de samenhang tussen de thema's ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed en schept een integraal beeld van de maatschappelijke opgaven van de gemeente. Op 9 december 2021 is onze omgevingsvisie voor het buitengebied – 'Zonder ruimte geen beweging' – vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie voor de kernen moet nog geschreven worden.

In de omgevingsvisies speelt mobiliteit een grote rol. Het verbindt ontwikkelingen in de fysieke ruimte met elkaar én met onze inwoners. Bovendien is het onderwerp continu in beweging dankzij trends en maatschappelijke ontwikkelingen. Ook op het gebied van mobiliteit is er dus behoefte aan een integraal beeld van de maatschappelijke opgaven. Daarom heeft de gemeenteraad opdracht gegeven om een integrale verkeersstudie uit te voeren, waar deze mobiliteitsvisie onderdeel van is.

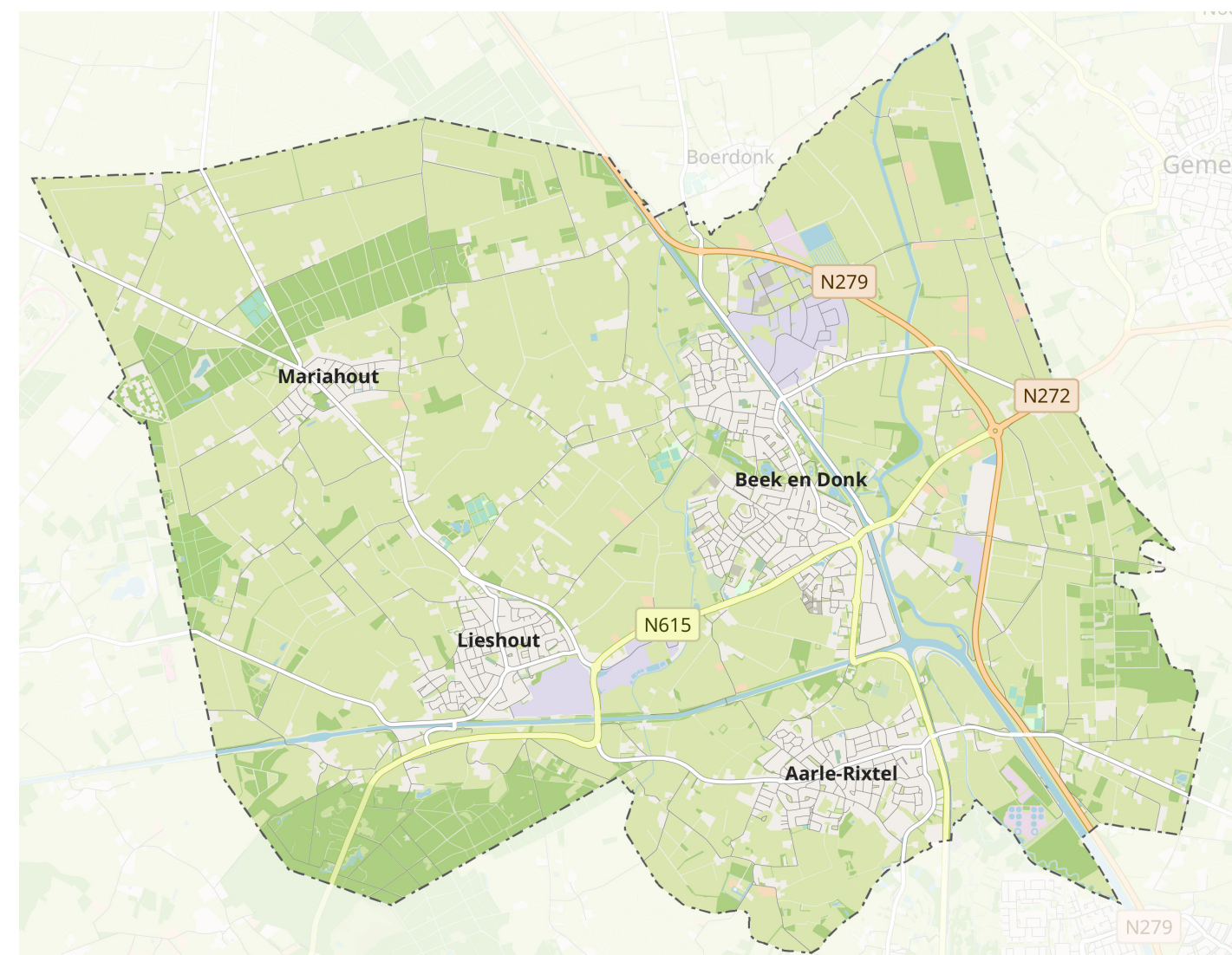
Deze visie biedt inzicht in de knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit en verkeer, zowel binnen de gemeentegrenzen als regiobreed. We hanteren een toekomstgerichte blik op mobiliteit en bouwen verder op drie overkoepelende kernthema's die naar voren komen in het coalitieakkoord, de duurzaamheidsagenda en de omgevingsvisie buitengebied, te weten:

- **Verkeersveiligheid;**
- **Bereikbaarheid;**
- **Leefbaarheid.**

Voor ieder thema stellen we ambities op. Dit doen we door te bekijken waar we nu staan, en waar we heen willen. Ook toekomstige ontwikkelingen, zowel binnen als buiten onze gemeente, spelen daar een rol in. We kijken daarbij naar de periode tot 2040. We maken onze ambitie concreet door specifieke maatregelen op te stellen waarmee we gefaseerd toewerken naar de ambities.

1.2 Laarbeek: (Water)poort van de Peel

Kenmerkend voor onze gemeente is de centrale ligging in het waterrijke buitengebied vlakbij grote kernen als Eindhoven en Helmond. Ook de Zuid-Willemsvaart, het Wilhelminakanaal, de N272, N279 en N615 zijn karakteristiek voor onze gemeente. De ligging ten opzichte van grote kernen en belangrijke (water)wegen maakt dat Laarbeek onlosmakelijk verbonden is met de regio. Tegelijkertijd brengt deze ligging voor ieder van de kernthema's uitdagingen met zich mee.



Figuur 1.1: De gemeente en onze dorpskernen

Verkeersveiligheid

De landelijke verkeersveiligheidscijfers laten een zorgwekkende ontwikkeling zien: In 2022 was het aantal verkeersdoden 27% hoger dan het jaar ervoor, en bereikte daarmee het hoogste aantal sinds 2008¹. De stijging van het aantal verkeersdoden is vooral terug te zien onder fietsers (hoogste aantal sinds het begin van de registratie in 1996) en 75-plussers (stijging van 59% sinds 2021). Het aantal ongevallen en gewonden laat een vergelijkbare ontwikkeling zien.

Op gemeentelijk niveau zien we de landelijke trend (nog) niet zo sterk terug, maar mede dankzij vergrijzing ligt dit risico wel op de loer: Uit onze woonvisie 'Beleidskader Wonen 2023' blijkt namelijk dat het aantal 70-plussers in onze gemeente groeit naar 24% van het totaal aantal inwoners in 2035 (zie [figuur 1.2](#)). Wij vinden het belangrijk dat deze inwoners zo lang mogelijk zelfstandig en op een veilige manier mobiel kunnen blijven.

Daarom zetten we ons in om een dergelijke ontwikkeling in ongevallencijfers te voorkomen én om te keren. Dat vraagt om een adequate aanpak van gevaarlijke knelpunten, optimalisatie van de fietsinfrastructuur en het voorkomen van verkeersconflicten tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en zwaarder verkeer. In deze mobiliteitsvisie werken we daarom uit hoe we ervoor kunnen zorgen dat iedereen zich veilig kan verplaatsen.

Bereikbaarheid

We vinden het belangrijk dat onze kernen en buurtschappen goed bereikbaar zijn voor al onze inwoners, van jong tot oud. Van voetpaden tot OV-voorzieningen en van inclusieve weginrichting tot kruisingen: Reizen binnen en naar Laarbeek moet soepel verlopen, ongeacht het vervoersmiddel. Momenteel zien we echter verkeersknelpunten ontstaan op ons grondgebied, waarvan een aantal het gevolg is van regionale (verkeers)problematiek.

Daarnaast groeit het belang van bereikbare kernen binnen de gemeente voor minder mobiele inwoners. We zagen eerder al dat de vergrijzing in onze gemeente doorzet: de samenstelling van onze inwoners verandert dus, wat betekent dat ook de behoeften veranderen. Het is belangrijk dat ons mobiliteitssysteem zich aanpast aan die veranderende behoeften.

Door deze demografische ontwikkeling komt er nog meer nadruk te liggen op de bereikbaarheid van faciliteiten in de kernen met vervoersmiddelen die voor iedereen toegankelijk zijn. Door de vershraling van het ov-netwerk in en rondom Laarbeek staat de bereikbaarheid onder druk voor doelgroepen die niet over een auto of rijbewijs beschikken.

Leefbaarheid

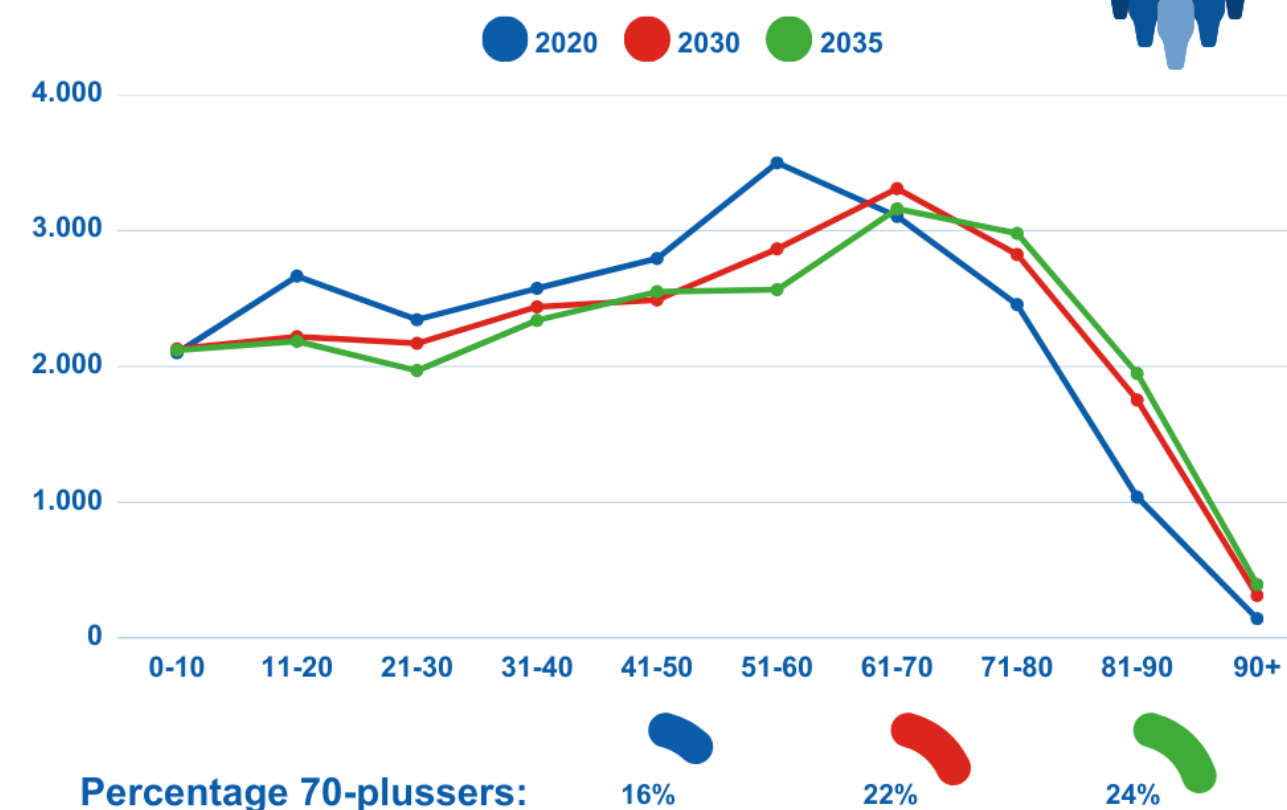
De gemeente Laarbeek biedt een aantrekkelijke woon- en leefomgeving aan onze inwoners, en dat willen we zo houden. We hechten veel waarde aan het veilig en rustig kunnen wonen en verplaatsen. Het beperken van verkeersoverlast in onze kernen is daarom een belangrijke ambitie in ons bestuursakkoord ('Samen aan zet, 2022-2026') en een terugkerend thema in beleidsdocumenten.

De hoofdwegen vervullen een essentiële rol in de verplaatsingen van onze inwoners en regionale forenzen, maar deze wegen lopen tegen hun limieten aan. Overlast als gevolg hiervan vormt een aanzienlijke bron van ergernis binnen de kernen in de gemeente. Bovenregionale samenwerking is noodzakelijk

om deze problematiek aan te pakken en de leefbaarheid in onze kernen te verbeteren. Het verbeteren van de leefbaarheid binnen de gemeente past ook in bredere zin in de ontwikkelingen rond dit onderwerp, waarbij er meer aandacht is voor de negatieve bijkomsten van gemotoriseerd verkeer. Relevante thema's hierbij zijn: het beperken van stank- en geluidsoverlast, het efficiënter benutten van de beschikbare ruimte, het verbeteren van het straatbeeld én het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen. In ons bestuursakkoord hebben we daarom de ambitie opgenomen om bestaande knelpunten op te lossen en overlast door verkeer te voorkomen. Het stimuleren van fietsverkeer speelt daar een belangrijke rol in.

Vergrijzing in beeld

Inwonersaantallen per leeftijdscategorie



Figuur 1.2: Bevolkingsprognoses per leeftijdscategorie. Data uit: Prognose bevolkings- en woningbehoefte Noord-Brabant 2020, eigen bewerking.

¹ Bron: CBS, 2023 (<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/35/verkeersdoden-2022>)

1.3 Procesaanpak

Onze ligging vlakbij economische hotspots leidt ertoe dat we met veranderingen te maken krijgen. Woningbouw, groei van werkgelegenheid en ontwikkelingen op het gebied van technologie, maatschappij en klimaat hebben weerslag op ons dagelijkse leven. Al deze ontwikkelingen in onze kleine maar levendige gemeente vragen om een integrale kijk op mobiliteit binnen de gemeente, maar ook daarbuiten – nu en in de toekomst. Dit bereiken we alléén door betrokkenen vanuit verschillende perspectieven aan het woord te laten.

Dit document is daarom tot stand gekomen door:

- In gesprek te gaan met de **lokale gebruikers**, zoals bijvoorbeeld de dorpsraden, ondernemers en de gemeenteraad; mensen die dagelijks van, naar en binnen de gemeente reizen. Zo krijgen we een goed beeld van de huidige situatie en de knelpunten en kansen die men in het dagelijks leven ervaart.
- Rekening te houden met **maatschappelijke ontwikkelingen, ruimtelijke trends en databronnen** met informatie over de (huidige en toekomstige) verkeerssituatie. Daarmee sluit de visie goed aan bij de behoefte van onze inwoners én is deze toekomstbestendig.
- In gesprek te gaan met onze **buurgemeenten**. Zij bevinden zich in dezelfde, snel ontwikkelende regio en hebben vaak te maken met vergelijkbare uitdagingen en ambities. Daar kunnen we enerzijds van leren, en anderzijds levert dit mogelijk koppelkansen op.
- De **regionale ontwikkelingen** onder de loep te nemen, en vooral te focussen op de gevolgen die deze mogelijk hebben op (mobiliteit in) Laarbeek. Daarbij kijken we niet alleen naar de toekomstige situatie waarbij alles loopt zoals we nu voorspellen, maar houden we ook rekening met mogelijke afwijkingen op die plannen.

1.4 Positionering

Bij de totstandkoming van deze visie is een aantal kaders relevant om te vermelden. Als aantrekkelijke woongemeente in een dynamische regio bevindt Laarbeek zich in een spanningsveld tussen de ambities van haarzelf en de regio. In dit document verenigen we de volgende ambities:

- **Grensoverschrijdende vraagstukken** – De mobiliteit en bereikbaarheid in Laarbeek is niet los te zien van haar ligging in de regio. Door de grensoverschrijdende vraagstukken op het gebied van verkeer en mobiliteit mee te nemen, creëren we kansen om deze knelpunten regiobreed en in samenwerking met omliggende gemeenten effectief aan te pakken. Een concreet voorbeeld hiervan is de N279: een belangrijke noord-zuidroute langs de gemeentegrens van Laarbeek. Het wegbeheer is in handen van de provincie, maar de rol van deze weg heeft veel invloed op de leefbaarheid in de dorpen en buurtschappen binnen onze gemeente. Een soortgelijk vraagstuk zien we bij de N615 die van oost naar west dwars door de gemeente loopt en waarvan het beheer en onderhoud eveneens in handen is van de provincie.
- **Bestaande regionale ambities** – Met de geplande schaa sprong van de Metropoolregio Eindhoven (MRE), de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant, de Regionale Mobiliteitsvisie én de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant is onze regio volop in beweging. Dit zijn stuk voor stuk ontwikkelingen die een grote invloed hebben op toekomstige verkeersstromen binnen én door onze gemeente. We zoeken daarom aansluiting bij deze regionale ambities én houden we rekening met de gevolgen die het (gedeeltelijk) waarmaken van deze ambities mogelijk heeft voor onze eigen opgave.
- **Gemeentelijke vraagstukken** – Vraagstukken waarvan zowel de herkomst als oplossing binnen de gemeentegrenzen ligt, en waarvan alle wegen in ons eigen beheer zijn.

1.5 Leeswijzer

We starten in hoofdstuk 2 met een uiteenzetting van de belangrijkste bevindingen uit onze gesprekken met bewoners, ondernemers en de gemeenteraad, gevolgd door een analyse en duiding van de beschikbare data. In hoofdstuk 3 zoomen we dieper in op bestaande regionale ambities en lopende ontwikkelingen, en de onderlinge relatie tussen deze onderwerpen. Vervolgens verzamelen we de bevindingen tot dan toe in een knelpuntenoverzicht, dat we presenteren in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 werken we vervolgens verder uit hoe we ons als relatief kleine gemeente op een flexibele manier positioneren binnen een ambitieuze en dynamische regio, en presenteren we een strategie om de knelpunten op te lossen.

Hoofdstuk 2



- §2.1 Hoe ervaren gebruikers mobiliteit in Laarbeek?
- §2.2 Welke verplaatsingen zijn belangrijk voor onze inwoners?
- §2.3 Welke vervoersmiddelen gebruiken onze inwoners (en waarom?)
- §2.4 Hoe ontwikkelt de verkeersveiligheid zich?



2 Wat is ons vertrekpunt?

Iedere visie kent een vertrekpunt. Voordat we de route naar ons wensbeeld kunnen bepalen, is het belangrijk om de huidige situatie in beeld te brengen. Daarom starten we deze analyse met de belangrijkste onderwerpen die naar voren kwamen in onze gesprekken met lokale stakeholders en de gemeenteraad.

Vervolgens analyseren we de mobiliteitsbehoeften en -gewoonten van onze inwoners aan de hand van de beschikbare mobiliteitsdata: Welke routes leggen zij af? Welke vervoersmiddelen gebruiken zij hiervoor (en waarom)? En laat de data nog andere aandachtspunten zien voor de kernthema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid?

2.1 Hoe ervaren gebruikers mobiliteit in Laarbeek?

Het identificeren van bestaande knelpunten (verschil tussen huidige situatie en het wensbeeld) is een belangrijke eerste stap in deze analyse. Om deze knelpunten te identificeren, zijn we in gesprek gegaan met lokale stakeholders (dorpsraden, ondernemers en belangenorganisaties) en de gemeenteraad. Hun dagelijkse ervaringen zijn erg waardevol om de huidige situatie in kaart te brengen. In dit hoofdstuk presenteren we de meest genoemde en voornaamste bevindingen.

Verkeersveiligheid

Woon-schoolverkeer



Betrokkenen noemen de verkeersveiligheid in schoolomgevingen als aandachtspunt. Zij constateren hier steeds vaker 'asociaal' rijgedrag, zoals te hard rijden en foutief parkeren, en zien dat basisschoolkinderen steeds vaker met de auto naar school worden gebracht. De haast van de ouders bij het brengen en halen van kinderen leidt tot onveilige situaties, voornamelijk voor kinderen die lopend of met de fiets naar school komen.

Naast een veilige schoolomgeving zijn veilige schoolroutes belangrijk, ook richting de middelbare scholen buiten onze gemeente. Met name de oversteek van de N615 vanuit de wijk de Beekse Akkers, de 'Bavaria-rotonde' (N615 – Provinciale weg – De Stater) en de nabijgelegen brug over het Wilhelminakanaal leveren momenteel voor scholieren een gevaarlijke situatie op.

Landbouwverkeer

De aanwezigheid van landbouwverkeer is onlosmakelijk verbonden met onze gemeente. De laatste jaren zijn landbouwvoertuigen breder en zwaarder geworden, en betrokkenen maken zich mede door deze ontwikkeling zorgen om de veiligheid van (recreatief) fietsverkeer in het buitengebied. Met name op smalle wegen zonder fietsvoorzieningen zijn fietsers kwetsbaar en voelen zij zich onveilig.

Ook geven betrokkenen aan dat landbouwverkeer nu nog te vaak door de dorpskernen rijdt. In de dorpskernen is de ruimte beperkt en is het aandeel fietsers en voetgangers relatief hoog. De aanwezigheid van landbouwverkeer in deze omgeving is onprettig voor deze gebruikers. Daarentegen geven bestuurders van landbouwvoertuigen aan dat zij, mede doordat (provinciale) wegen afgesloten of niet goed ingericht zijn voor landbouwverkeer, niet altijd een (goed) alternatief hebben. In sommige gevallen worden zij dus gedwongen om door de dorpskern te rijden.

Bereikbaarheid

Fietsgebruik



Fietsen leeft in de regio én in onze gemeente. Betrokkenen waarderen de aanwezigheid en de kwaliteit van recreatieve fietsroutes. Bovendien heerst er een breed draagvlak onder de betrokkenen om meer in te zetten op de fietsbereikbaarheid, bijvoorbeeld door het realiseren van nieuwe (door)fietsroutes en het verbeteren van bestaande fietsroutes. Daarbij wordt als aandachtspunt genoemd de doorfietsroutes ook daadwerkelijk als een netwerk te beschouwen en niet als losse routes. De routes dienen barrières zoals verkeerslichten, bruggen en kruisingen zoveel mogelijk te vermijden. De verkeerssituaties bij de bruggen in Beek en Donk en Aarle-Rixtel worden genoemd als belangrijkste knelpunt.

Betrokkenen geven de voorkeur aan fietsverbindingen die niet door de dorpen heen gaan, maar die wel goede aansluitingen kennen van en naar de kernen. Hierbij vraagt men aandacht voor het bieden van een veilige en prettige positie aan de fietser (ook in het buitengebied). Op hoofdroutes krijgt de fiets bij voorkeur voorrang op gemotoriseerd verkeer om fietsgebruik te stimuleren.

Openbaar vervoer

Gebruikers zien het openbaar vervoer in de huidige vorm niet als een 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 frequentie (in sommige gevallen maximaal één keer per uur) maakt gebruik van OV onaantrekkelijk;
- De bus rijdt via dezelfde route als auto's, en komt daarbij dezelfde knelpunten en vertragingen tegen;

- Belangrijke (werk)bestemmingen zoals de bedrijventerreinen zijn niet altijd goed te bereiken met het openbaar vervoer.

Ook de gemeenteraad signaleert bovenstaande problemen met het openbaar vervoer, en ziet een belangrijke rol voor deze modaliteit weggelegd in het verbeteren van de bereikbaarheid van Laarbeek. Er is een breed draagvlak voor het stimuleren van het openbaar vervoer.

Doorstroming hoofdwegenstructuur

Verschillende betrokkenen noemen de bereikbaarheid en doorstroming van de hoofdwegenstructuur (A50, A270, N279, N272 en N615) en de gemeentelijke hoofdwegen als cruciaal aandachtspunt. Laarbeek moet van buitenaf, maar ook tussen de kernen, goed bereikbaar zijn. Die bereikbaarheid staat momenteel onder druk vanwege op bijvoorbeeld de Beekse Brug, de rotonde N272 – N279, kruising Deense Hoek – N615 en de brug bij Aarle-Rixtel. Bovendien verwachten betrokkenen dat deze uitdaging de komende jaren groeit vanwege woningbouwplannen in onze regio. Daarmee neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe.

Een belangrijke uitdaging is dat deze knelpunten niet (volledig) door de gemeente op te lossen zijn. Het is hierdoor extra belangrijk om met goede onderbouwing naar de provincie en het rijk te stappen. Zowel lokale stakeholders als de politiek zien het belang van een intensieve(re) samenwerking met onze buurgemeenten, regio en provincie. Dit kan bijvoorbeeld door gezamenlijk op te trekken met de andere Peelgemeenten, maar ook door mee te liften met mobiliteitsontwikkelingen in de MRE.

Leefbaarheid

Verkeersoverlast



Een veel terugkerend thema in de gesprekken is sluipverkeer (en de bijbehorende negatieve gevolgen voor de leefbaarheid). Onder sluipverkeer verstaan we het doorgaande verkeer dat eigenlijk via de hoofdwegen zou moeten rijden, maar om drukte te ontwijken via de dorpen of andere daartoe niet bedoelde wegen rijdt, zowel in bebouwd gebied als buitengebied. In alle dorpskernen ervaren bewoners overlast van dit verkeer en ook de politiek ziet dit als één van de belangrijkste onderwerpen. Naast autoverkeer gaat het ook om landbouwverkeer.

Een veel genoemde oorzaak is het vastlopen van het verkeer op de hoofdwegen, maar er is ook nog veel onduidelijk over het sluipverkeer dat door de kernen gaat. Er is behoefte aan inzicht waar dit verkeer vandaan komt, waar het naar toe gaat en hoeveel overlast (geluid, uitstoot, trillingen, filevorming, verkeersveiligheidsproblemen) het veroorzaakt.

Over de oplossingsrichtingen zijn de betrokkenen verdeeld: Sommige partijen zijn van mening dat de bestaande wegenstructuur al voldoende alternatieven biedt om de dorpskernen te vermijden. Naast de genoemde rijks- en provinciale wegen gaat het dan om de Sonseweg, Oranjelaan en Kanaaldijk. Het aanpakken van bestaande knelpunten om de doorstroming op deze wegen te verbeteren kan hierbij een goede oplossingsrichting zijn zolang dit niet leidt tot het aantrekken van extra verkeer. 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 zien verschillende bewonersgroepen en politieke partijen een oplossingsrichting in 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.

2.2 Welke verplaatsingen zijn belangrijk voor onze inwoners?

Eén van de doelen van deze visie is dat het toekomstige mobiliteitssysteem aansluit bij de behoeften van onze inwoners. Daarom kijken we naar de verplaatsingen die voor hen belangrijk zijn. **Figuur 2.1** laat de zes belangrijkste verbindingen zien voor onze gemeente op een gemiddelde werkdag (beide richtingen).

Logischerwijs zien we een sterke relatie met nabijgelegen steden en dorpen. Van de in totaal ca. 59.000 dagelijkse verplaatsingen van en naar andere gemeenten gaan er ca. 46.000 naar één van de omliggende gemeenten of de gemeente Eindhoven. Het gaat om de verbindingen:

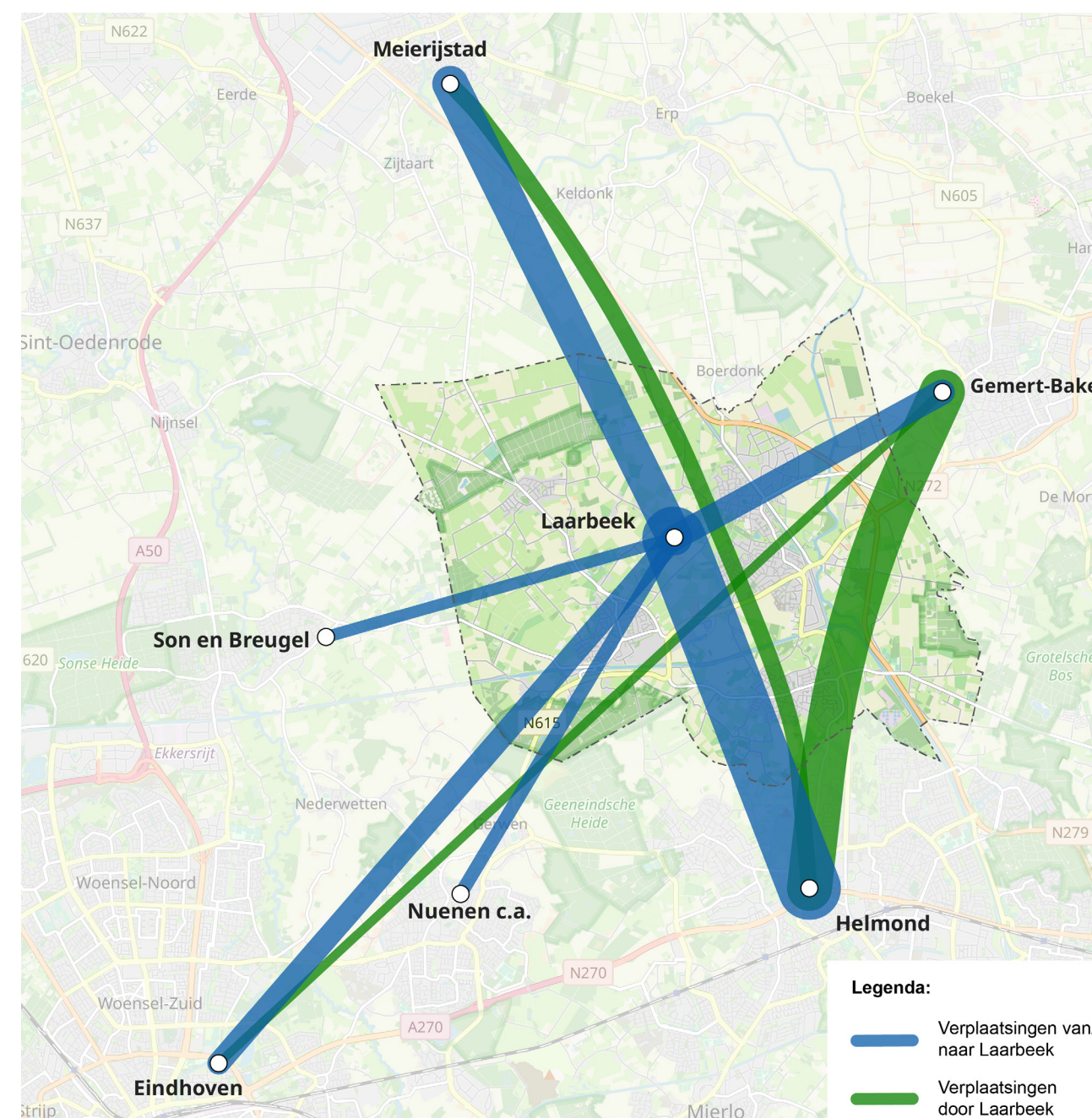
- Laarbeek – Helmond (16.700 dagelijkse verplaatsingen);
- Laarbeek – Meierijstad (9.450 dagelijkse verplaatsingen);
- Laarbeek – Gemert-Bakel (6.800 dagelijkse verplaatsingen);
- Laarbeek – Eindhoven (6.050 dagelijkse verplaatsingen);
- Laarbeek – Nuenen c.a. (3.500 dagelijkse verplaatsingen);
- Laarbeek – Son en Breugel (3.350 dagelijkse verplaatsingen).

Uit de data blijkt dus dat onze inwoners in eerste instantie het meest georiënteerd zijn op Helmond. Ook valt op dat, ondanks de grootte van een kern als Eindhoven, onze inwoners (iets) meer op Meierijstad (met name Veghel) en Gemert-Bakel georiënteerd zijn. De data laat daarnaast zien dat de dagelijkse verplaatsingen binnen onze eigen gemeente, dus binnen en tussen de dorpskernen, misschien nog wel het belangrijkste zijn:

- Laarbeek – Laarbeek (40.600 dagelijkse verplaatsingen).

Vanwege de ligging van de gemeente Laarbeek (ten opzichte van Eindhoven, Gemert en Helmond) is er ook een aantal verplaatsingen dat de gemeente Laarbeek kruist. De drie belangrijkste zijn:

- Gemert – Helmond (12.000 dagelijkse verplaatsingen);
- Meierijstad – Helmond (4.300 dagelijkse verplaatsingen);
- Gemert – Eindhoven (2.450 dagelijkse verplaatsingen).



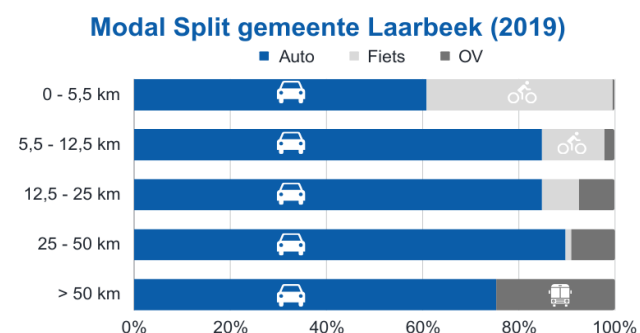
Figuur 2.1: De belangrijkste verplaatsingen op een gemiddelde werkdag van, naar en door de gemeente Laarbeek (bron: eigen ontwikkeling, op basis van data verkeersmodel – BBMA).

2.3 Welke vervoersmiddelen gebruiken onze inwoners (en waarom)?

Figuur 2.2 laat zien welke vervoerswijzen onze inwoners gebruiken om bij hun bestemming te komen (ook wel de 'modal split' genoemd). In de data wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer².

Auto dominant

Uit de data blijkt dat de auto voor alle afstanden het meest gebruikte vervoersmiddel is. Dit is ook zo voor korte afstanden (< 5,5 km); ritten die grotendeels binnen de eigen gemeentegrenzen blijven. Ongeveer 61% van deze verplaatsingen wordt met de auto gedaan. Het is gebruikelijk dat het autogebruik hoger ligt in een landelijke en minder dicht bebouwde gemeente zoals de gemeente Laarbeek. Afstanden naar bestemmingen en voorzieningen zijn meestal groter en het openbaar vervoer biedt niet altijd een goed alternatief. Bovendien ligt onze gemeente tussen belangrijke verkeersaders zoals de N272, N279 en de N615, die een belangrijke rol spelen in verplaatsingen op lokaal en regionaal niveau. Onze gemeente, iedere afzonderlijke kern én alle omliggende kernen zijn dus goed met de auto te bereiken.



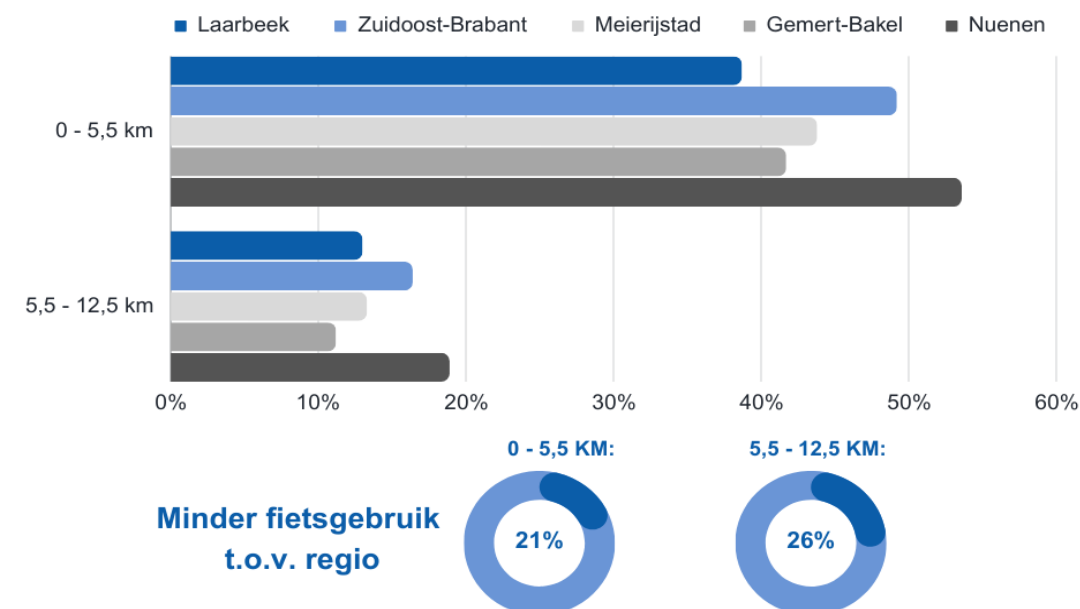
Figuur 2.2: Gebruikte vervoerswijzen inwoners gemeente Laarbeek (boven). Data uit: Staat van Mobiliteit Noord-Brabant, eigen bewerking.

Onbenut fietspotentieel

In vergelijking met omliggende gemeenten en de regio Zuidoost-Brabant is het fietsgebruik op afstanden tot 5,5 km in Laarbeek relatief laag. Op afstanden van 5,5 tot 12,5 km is het fietsgebruik vergelijkbaar met buurgemeente Meierijstad en iets hoger dan in Gemert-Bakel, maar bij deze afstanden is het verschil met de rest van de regio groot; het fietsgebruik ligt 26% lager. In deze vergelijking met de regio Zuidoost-Brabant zijn de gemeenten Eindhoven en Helmond niet meegenomen omdat het fietsgebruik in dit soort stedelijk omgevingen van nature hoger ligt.

Aan het begin van dit hoofdstuk hebben we gezien dat onze inwoners zich vooral binnen onze eigen regio verplaatsen. Figuur 2.4 laat het fietsgebruik voor deze verplaatsingen zien. Als we dit fietsgebruik vergelijken met het gemiddelde fietsgebruik van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad, dan zien we dat het fietsgebruik voor ritten binnen Laarbeek net iets lager is dan het landelijke gemiddelde (= 39,6%)³. Het fietsgebruik naar omliggende gemeenten blijft achter op het landelijke gemiddelde voor vergelijkbare verplaatsingen. Alleen het fietsgebruik tussen Laarbeek en Helmond is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde voor verplaatsingen over deze afstand. Er is dus nog veel fietspotentie, met name voor middellange en lange verplaatsingen (5,5 – 15 km).

Fietsgebruik (2019)



Figuren 2.3 en 2.4: Fietsgebruik vergeleken met omliggende gemeenten en de regio (excl. Eindhoven en Helmond) (boven) en fietsgebruik voor verplaatsingen binnen Laarbeek en van/naar nabijgelegen gemeenten. Bron: Staat van Mobiliteit Noord-Brabant, eigen bewerking

² Onder de categorie 'fietsers' worden ook bromfietsers gerekend. De data bevat geen aparte informatie over voetgangers.

Openbaar vervoer biedt geen aantrekkelijk alternatief

De belangrijkste busverbindingen voor de gemeente Laarbeek zijn de reguliere lijnen 25 (Gemert – Helmond), 321 (Gemert – Eindhoven) en 322 (Uden – Eindhoven). Deze lijnen verbinden de kern van Beek en Donk met de kernen Eindhoven, Helmond en Gemert. Aarle-Rixtel heeft een verbinding met Helmond en Gemert. Lieshout kent een busverbinding (vanaf de rand van het dorp) met Gemert en Eindhoven. Ook rijden er twee buurtbussen (lijn 259 en 261) die de kleinere kernen met elkaar verbinden (zie [figuur 2.5](#)). In het busnetwerk valt op dat een (directe) ov-verbinding van en naar Veghel ontbreekt. Bovendien is er vanuit Aarle-Rixtel geen directe verbinding richting Nuenen en Eindhoven. Lieshout kent geen directe verbinding met Helmond. Mariahout is helemaal niet aangesloten op het reguliere busnetwerk.

Momenteel is de reistijd vanaf het centrum van de kernen van Laarbeek naar belangrijke bestemmingen als (het centrum van) Eindhoven, Helmond, Gemert en Nuenen in alle gevallen minstens twee keer zo lang als met de auto. Uitschieters zijn logischerwijs de verbindingen van en naar Veghel en tussen Aarle-Rixtel en Nuenen (door het ontbreken van een directe verbinding). Deze verhoudingen zijn nog veel meer in het voordeel van de auto wanneer de herkomst of bestemming niet nabij een (bus)station ligt.

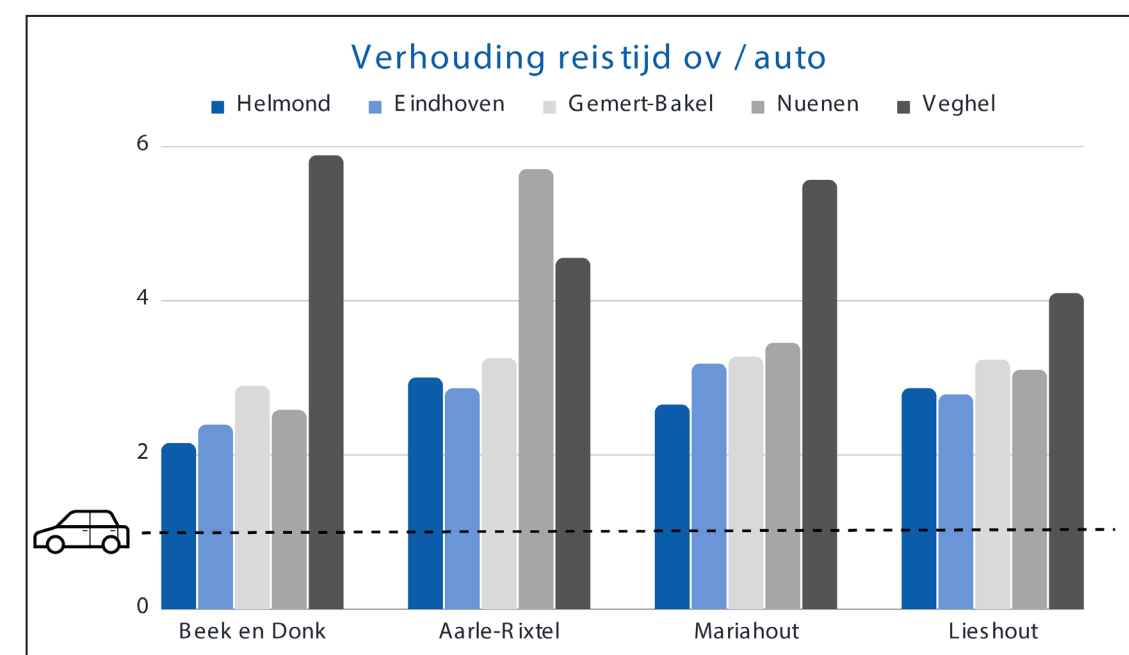
Dit is bijvoorbeeld zo in Lieshout, waar de bushalte voor lijnbussen aan de rand van het dorp ligt. In Beek en Donk ligt het noordelijke deel (bedrijventerrein Bemmer) en westelijke deel van de kern relatief ver van een bushalte.

Dat geldt ook voor het westelijke deel van Aarle-Rixtel, terwijl de bus in het oostenlijke gedeelte binnen één kilometer vier keer halteert. De afweging tussen efficiëntie van busdiensten en nabijheid van haltes lijkt daarmee in geen van de kernen optimaal te zijn en de huidige focus op efficiëntie gaat ten koste van de ov-bereikbaarheid van de kernen

De aantrekkelijkheid van het OV neemt verder af doordat bussen geen aparte voorzieningen of rijbanen hebben en gedurende de spits dus in dezelfde file staan als autoverkeer. Reistijden zijn daardoor lang én onbetrouwbaar. Naast de lange(re) reistijden werken ook de noodzaak tot overstappen tussen lijnen en de frequentie (in sommige gevallen maximaal één keer per uur, zoals tijdens avond- en nachtdienstregelingen) als een barrière. Voor de meeste verplaatsingen zijn de auto en de fiets dus aantrekkelijkere alternatieven. In de data zagen we dit al eerder terug; onze inwoners maken bijna geen gebruik van het OV voor afstanden tot 12,5 km.



Figuur 2.5: Busnetwerk gemeente Laarbeek (eigen ontwikkeling).



Figuur 2.6: Verhouding reistijd ov/auto (uitgaande van 5 minuten voor- en natransport). Data uit: Google Maps (eigen bewerking)

2.4 Hoe ontwikkelt de verkeersveiligheid zich?

Op het gebied van verkeersveiligheid sluiten we aan bij de provinciale doelstelling. Dat houdt in dat we streven naar nul verkeersslachtoffers.

Om dat te bereiken, zetten we in op het oplossen van knelpunten én het voorkomen van ongevallen. Om potentiële ongevallenlocaties en risicothema's te identificeren, kijken we naar:

- Relevante landelijke, provinciale én gemeentelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid;
- Ongevallendata uit het verleden;
- Ervaringen en meldingen van onze inwoners;
- De kwaliteit van de inrichting van onze wegen;
- Het verkeersgedrag op onze wegen.

Zoals eerder genoemd in de inleiding, stijgen de ongevallencijfers binnen onze gemeente niet zo hard als landelijk gezien, maar desondanks is er genoeg reden om in actie te komen en een verdere stijging van verkeersongevallen te voorkomen. [Figuur 2.7](#) laat de ontwikkeling van ongevallen in onze gemeente zien, en daaruit blijkt dat het aantal verkeersongevallen en -gewonden in 2022 respectievelijk 32% en 27% hoger lag dan in 2016.

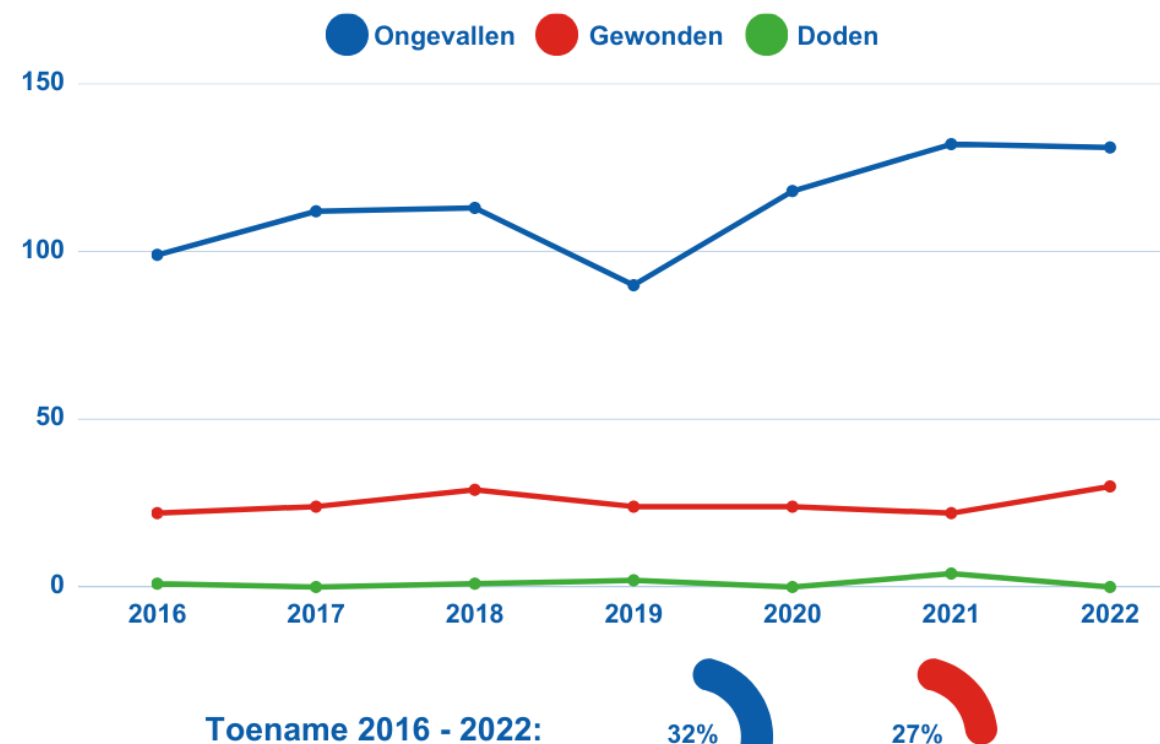
Opvallend in de landelijke tendens is het grote aantal verkeersonveilige situaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers) en kwetsbare doelgroepen (zoals ouderen en kinderen/jongeren). Dit zijn doelgroepen die ook voor onze gemeente van groot belang zijn. We zagen immers eerder dat onze gemeente relatief veel ouderen kent en bovendien groeit deze doelgroep de komende jaren sterk (én fietsen zij doorgaans veel, mede dankzij de opkomst van de e-bike).

Naast verkeers- en ongevallendata geven de ervaringen en meldingen van onze inwoners een goed beeld van problemen die zij ervaren met de verkeersveiligheid. In paragraaf 2.1 kwam al naar voren dat specifieke gebieden zoals schoolomgevingen, schoolroutes en het buitengebied extra aandacht behoeven. Dit komt mede doordat de inrichting hier niet altijd voldoet en weggebruikers dus ongewenst weggedrag vertonen, zoals te hard rijden.

Wanneer we geen extra aandacht geven aan de verkeersveiligheid en ons daarbij ook specifiek richten op de genoemde kwetsbare doelgroepen en gebieden verwachten we dat de landelijke, negatieve tendens zich ook in onze gemeente gaat laten zien. Deze dreigende trend willen we natuurlijk voorkomen (én omkeren).

Verkeersveiligheid in beeld

Ongevallendata gemeente Laarbeek 2016 - 2022



Figuur 2.7: Ontwikkeling verkeersveiligheid in onze gemeente. Data uit: VIA overzicht verkeersongevallen 2023 (eigen bewerking)

Hoofdstuk 3



§3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen
§3.2 Infrastructurele ontwikkelingen



3 Wat speelt er in de regio?

We bevinden ons in een zeer dynamische regio. Dit betekent dat ons grote veranderingen te wachten staan die invloed hebben op de toekomstige verkeersstromen binnen en door onze gemeente. Bestaande regionale ambities en plannen zoals de schaalsprong en de Regionale Mobiliteitsvisie vanuit MRE, de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant en infrastructurele projecten uit de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant bepalen voor een groot deel de omvang van onze toekomstige mobiliteitsopgave. In dit hoofdstuk zoomen we daarom dieper in op de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen die ons te wachten staan.

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Schaalsprong MRE & Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

De MRE groeit snel. Onze regio staat aan de vooravond van een forse schaalsprong, mede dankzij de snelle ontwikkeling van de (hightech)industrie in de Brainportregio. We verwachten hier in 2040 een groei van 70.000 arbeidsplaatsen en daardoor een forse woningbouwopgave van 100.000 extra woningen in Zuidoost-Brabant. Een dergelijke groei heeft een grote invloed op verkeer en mobiliteit in onze regio, die vraagt om een bijpassende strategie.

De Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant is bedoeld om deze groei in goede banen te leiden en onze regio bereikbaar te houden. Daarvoor is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk. Het huidige mobiliteitssysteem nadert immers haar limieten met ongewenste gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving. Het autowegennet zit aan zijn taks, en het verder vergroten van de capaciteit

op deze wegen is geen langdurige oplossing omdat dit leidt tot meer autoverkeer, waardoor opgeloste knelpunten na een aantal jaar opnieuw ontstaan. Bovendien zijn bij sommige knelpunten de ruimtelijke mogelijkheden beperkt. Om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten moeten het openbaar vervoer en de fiets de mobiliteitsdragers voor de regio worden. De regio zet daarom in op ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit zoals OV, deelmobiliteit, fietsen en lopen.

De Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant bouwt verder op de principes en keuzes uit het verstedelijkingsakkoord en het BO-MIRT. Dit betekent dat de verstedelijking zoveel mogelijk plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied en langs bestaande of nieuw te realiseren (H) OV-assen en nabij OV-knooppunten. Door de locaties voor verstedelijking zorgvuldig te bepalen (rond OV-knooppunten), kunnen (nieuwe) bewoners en bezoekers zoveel mogelijk gebruikmaken van de fiets en het OV voor hun dagelijkse verplaatsingen (en daarmee wordt de groei in het aantal autobewegingen beperkt).

In onze gemeente bevinden zich geen OV-knooppunten. Het zwaartepunt van de schaalsprong komt dus niet in Laarbeek te liggen. Toch zullen de gevolgen hiervan wel degelijk merkbaar zijn binnen onze gemeente. Ook wanneer de extra woningen en arbeidsplaatsen strategisch en zorgvuldig worden gepland, genereren zij extra verkeer. Hoeveel hiervan door onze gemeente komt, is afhankelijk van waar deze woningen en werklocaties precies worden gebouwd en welke vervoersmiddelen bewoners gebruiken om hun bestemming te bereiken.

Voor een kleinere en landelijke gemeente zoals Laarbeek zijn de gevolgen van de schaalsprong en de ontwikkelstrategie anders dan in stedelijke gebieden. Woon- en werklocaties buiten stedelijke gebieden, zoals in onze gemeente, zijn en blijven afhankelijk van de autobereikbaarheid. Door in te zetten op de mobiliteitstransitie behouden we ruimte op het wegennet voor verplaatsingen waarbij het OV of de fiets (nog) geen realistische optie zijn.

Het inzetten op de mobiliteitstransitie betekent dat het OV- en fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls moeten krijgen, zodat bestemmingen vanuit onze gemeente makkelijker met de fiets of het OV te bereiken zijn. Daarom breiden we in samenwerking met de regio en buurgemeenten het regionale fietsnetwerk verder uit en realiseren we snelle verbindingen tussen de (grote en kleine) kernen, knooppunten van openbaar vervoer en belangrijke werklocaties. Daarnaast is het belangrijk dat stedelijke én regionale voorzieningen bereikbaar zijn en blijven voor alle inwoners. Ook voor inwoners die geen auto hebben of kunnen besturen. Daarvoor is een goed OV-netwerk, met name in kleinere kernen, van groot belang.

3.2 Infrastructuurontwikkelingen

Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant

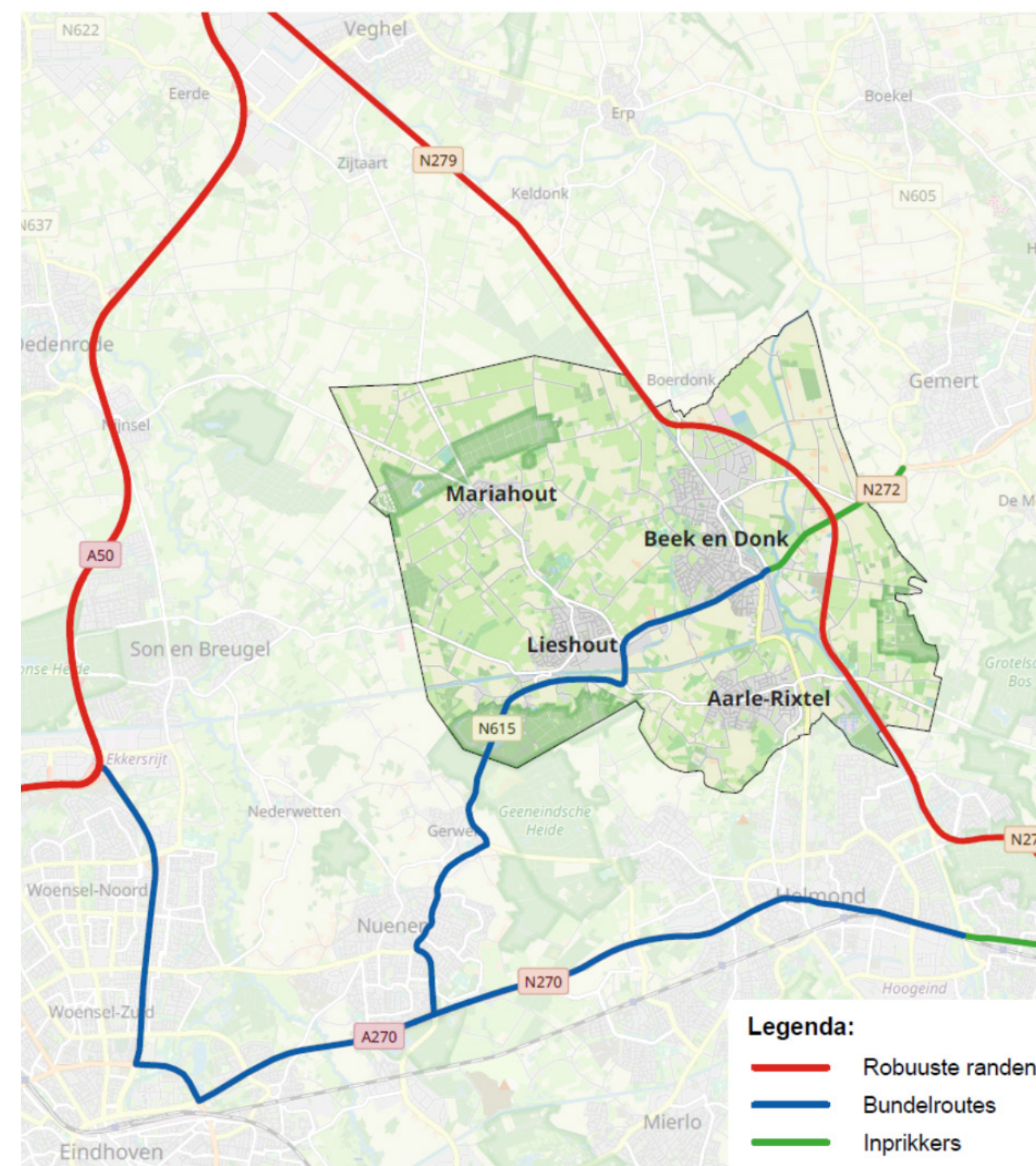
In 2016 hebben we samen met de andere 20 gemeenten uit de regio Zuidoost-Brabant en de overige partijen van de Metropoolregio Eindhoven besloten de bereikbaarheid van de regio gezamenlijk aan te pakken. Deze ambitie is gevangen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant en bevat meer dan honderd projecten die voor 2030 uitgevoerd dienen te zijn. Al deze projecten hebben als doel de bereikbaarheid én leefbaarheid in de regio te verbeteren.

Het belangrijkste uitgangspunt van de Bereikbaarheidsagenda is dat het dagelijkse woon-werk-recreatieverkeer zoveel mogelijk via de driehoek N279, A2, A50, A58 en A67 rijdt; de 'robuuste randen'. Om ook in het tussenliggende gebied de verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen, zijn 'bundelroutes' aangewezen. In de omgeving van onze gemeente zijn dat de A270, N270, N272 en N615. Voor een goede werking van de robuuste randen en bundelroutes vragen ook de 'inprikkers' om extra aandacht. Hiermee bedoelen we die gedeelten van de bundelroutes waar ze de robuuste randen kruisen, waar grote stromen verkeer samenkomen en veel uitwisseling plaatsvindt.

In **figuur 3.1** is de ligging van Laarbeek ten opzichte van deze robuuste randen, bundelroutes en inprikkers afgebeeld.

Het systeem van robuuste randen, bundelroutes en inprikkers vormt het basisuitgangspunt voor regionaal autoverkeer. Een goede werking van deze wegen en kruisingen draagt bij aan een goede doorstroom en voorkomt overlast in de dorpen en steden. Helaas kennen deze wegen een aantal knelpunten en lopen ze tegen hun limieten aan. Hierdoor zien we in onze regio zowel tijdens de ochtend- als avondspits (grote) vertragingen ontstaan bij:

- Ronde N272 – N279 – N615;
- N279 tussen Veghel en Keldonk;
- Kruisingen aan beide zijden van Beekse brug;
- Ronde N279 – Bosscheweg;
- Kruising N615 – Deense Hoek;
- Kruising Kanaaldijk – Albers Pistoriusstraat. (geen bundelroute, maar wordt in de praktijk wel zo gebruikt).



Figuur 3.1: De robuuste randen, bundelroutes en inprikkers in de omgeving van onze gemeente (eigen ontwikkeling).

Gevolgen knelpunten

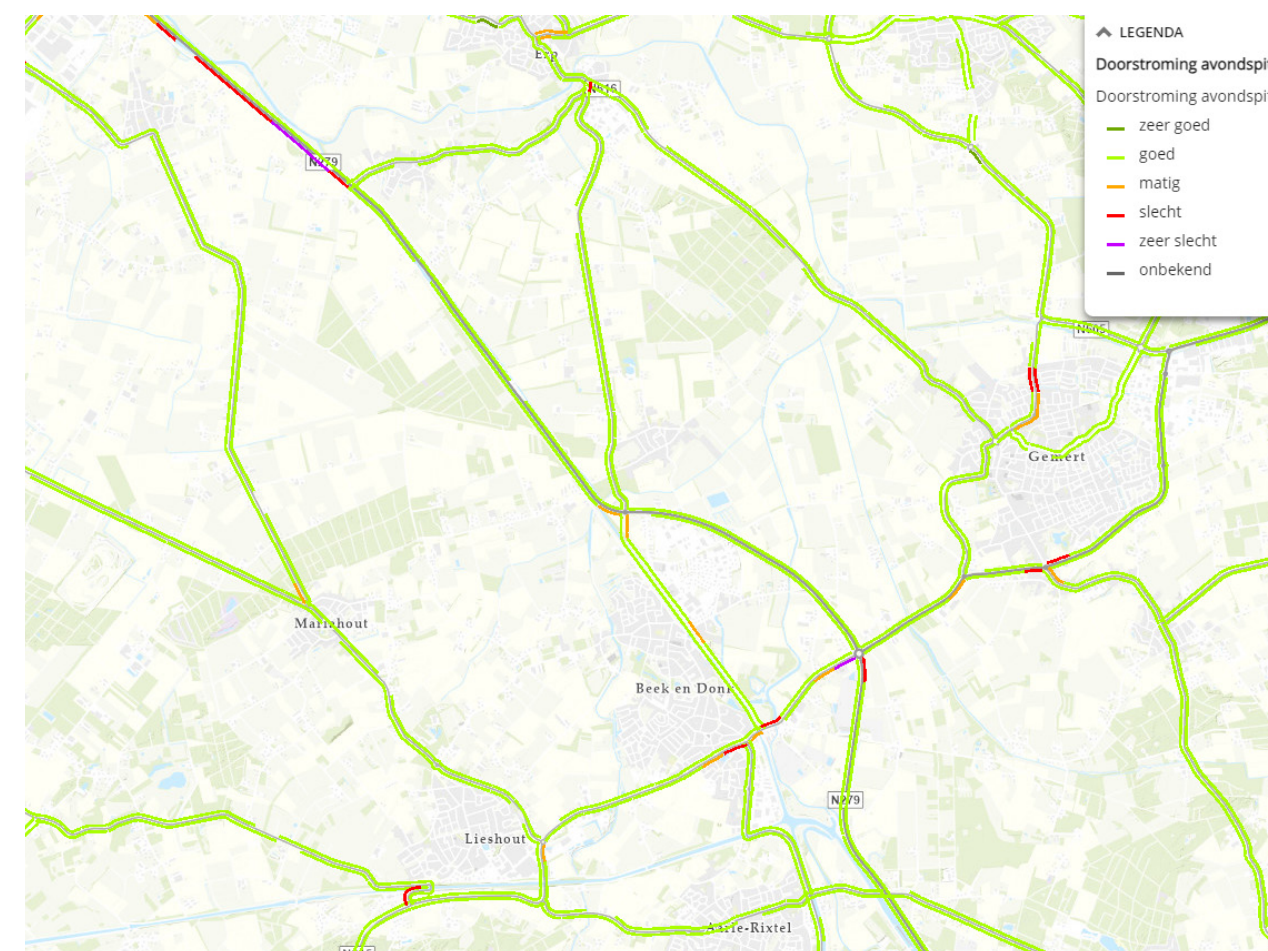
Zodra deze knelpunten of vertragingen ontstaan, bestaat het risico dat verkeer een alternatieve route zoekt en daarbij via wegen of dorpskernen rijdt die hiervoor niet geschikt zijn. Gezien de locatie van de genoemde, dagelijkse, vertragingen bestaat er een groot risico op ongewenst doorgaand verkeer in al onze kernen. Dit zien we bijvoorbeeld terug in:

- Aarle-Rixtel en Beek en Donk, waar verkeer vanuit Helmond door de dorpskernen rijdt richting de aansluiting op de N279 (via Kanaaldijk-Oranjelaan-N615-N279);
- Aarle-Rixtel, waar verkeer vanuit Bakel door de kern richting stedelijk gebied/Eindhoven rijdt;
- Lieshout, waar sluipverkeer via Broek, Knapersven en Broeksteeg rijdt in plaats van via de N615 te rijden.

In de Bereikbaarheidsagenda zijn daarom diverse projecten opgenomen die zich richten op een betere werking van de robuuste randen en daarmee het terugdringen van overlast op het onderliggende (gemeentelijke) wegennet:

- **N615 als bundelroute** – Om een goed functionerende bundelroute te worden, dient op de N615 een aantal knelpunten te worden opgelost. De **verkeerssituatie** bij de **Beekse Brug** kent daarbij de hoogste prioriteit. Ook kijkt dit project naar mogelijkheden om de bus aantrekkelijker te maken op de as Gemert – Gerwen door:
 - Prioriteit in te bouwen voor de bus bij de Beekse Brug;
 - Extra rijstroken voor de bus te realiseren bij de kruisingen met de N279, de Beekse Brug en de Bavaria-rotonde.

- **N279: Aarle-Rixtel / Kanaaldijk** – Voor een betere doorstroming en werking van zowel de N279 als N615 en het verbeteren van de bereikbaarheid tussen Laarbeek en Helmond, is de mogelijkheid voor een extra ‘inprikkers’ onderzocht: een rechtstreekse verbinding tussen de N279 bij Gemert en de Kanaaldijk bij Aarle-Rixtel. Uit de uitgevoerde quick-scan blijkt dat de extra verbinding de verkeersintensiteit op de Beekse Brug (N615) zodanig verlaagt dat er meer ruimte ontstaat voor OV en fiets en de doorstroming op de N615 verbetert. Echter, vanwege natuurontwikkelingen bij Gulden Land en de verwachte verkeersaantrekkende werking van een extra inprikkers is deze oplossingsrichting niet wenselijk.
- **A67: Diverse maatregelen** – Ook een goede werking van de A67 speelt een belangrijke rol in het voorkomen van verkeersoverlast op ons gemeentelijke wegennet. De bereikbaarheidsagenda bevat een aantal projecten dat de werking van de A67 dient te verbeteren:
 - Verbreding wegvak Eindhoven – Zaarderheiken;
 - Onderzoek naar verbetering doorstroming Eersel – De Hogt;
 - Verbeteren ‘inprikkers’ Eindhoven – Geldrop en Geldrop – Heeze (extra voorsorteervakken).



Figuur 3.2: Vertragingen in de avondspits. Bron: Staat van Mobiliteit Noord-Brabant.

Toekomstbestendige N279

Samen met de provincie, de gemeenten Meierijstad, Helmond, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat werken we aan het vlotter, veiliger, slimmer en toekomstbestendig maken van de N279. De N279 is één van de robuuste randen, en dat betekent dat het uitgangspunt is dat verkeer zoveel mogelijk wordt gestimuleerd om van deze weg gebruik te maken. De N279 speelt daarmee een cruciale rol in de afwikkeling van het regionale en lokale verkeer en het verbinden van woon- en werklocaties in de regio, nu en in de toekomst. Daarom is het essentieel dat de N279 ook goed functioneert.

We signaleren dat de gemiddelde snelheid op de N279 afneemt, wachtrijen groeien en vertragingen toenemen. Dit zien we vooral rond kruisingen en op-/afritten, bijvoorbeeld bij de inrikker met de A50 en de rotonde met de N272. Modelanalyses voor 2040 laten zien dat:

- Deze knelpunten (zonder aanpassingen) in omvang alleen maar toenemen;
- De oorzaak van de vertragingen op de genoemde kruisingen liggen, en niet zozeer te maken hebben met de capaciteit van de N279 zelf. Enkel aanpassingen op wegvakniveau van de N279, bijvoorbeeld door deze te verbreden naar 2x2 rijstroken, hebben daardoor geen effect op de doorstroming;
- Een relatief groot deel van het (toekomstige) verkeer bestaat uit korte autoritten. Deze zijn in potentie te vervangen door de fiets en het ov;

- Er een sterke toename van vrachtverkeer op de N279 wordt voorzien. Dit is waarschijnlijk een gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing in 2026. De N279 vormt dan een aantrekkelijk alternatief voor bijvoorbeeld de A50, omdat dit een kortere (en daarmee financieel aantrekkelijkere) verbinding is.

Samen met de provincie en betrokken gemeenten zijn we een brede belangenbenadering gestart om de uitdagingen op en rond de N279 aan te pakken. Hierin zoeken we de balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, waarbij de weg haar (boven)regionale functie behoudt (en dus niet de functie van een rijksweg krijgt). Het vergroten van de capaciteit stimuleert immers het autogebruik. Verbetering van de verkeersafwikkeling mag niet leiden tot het aantrekken van verkeer dat via rijkswegen hoort te rijden. Ook spelen we in op veranderend verplaatsingsgedrag en de mobiliteitstransitie, conform de principes uit de schaa sprong en de ontwikkelstrategie.



Figuur 3.3: De rotonde tussen N272 en de N279 (Bron: Eindhovens Dagblad)

Realisatie provinciale doorfietsroutes

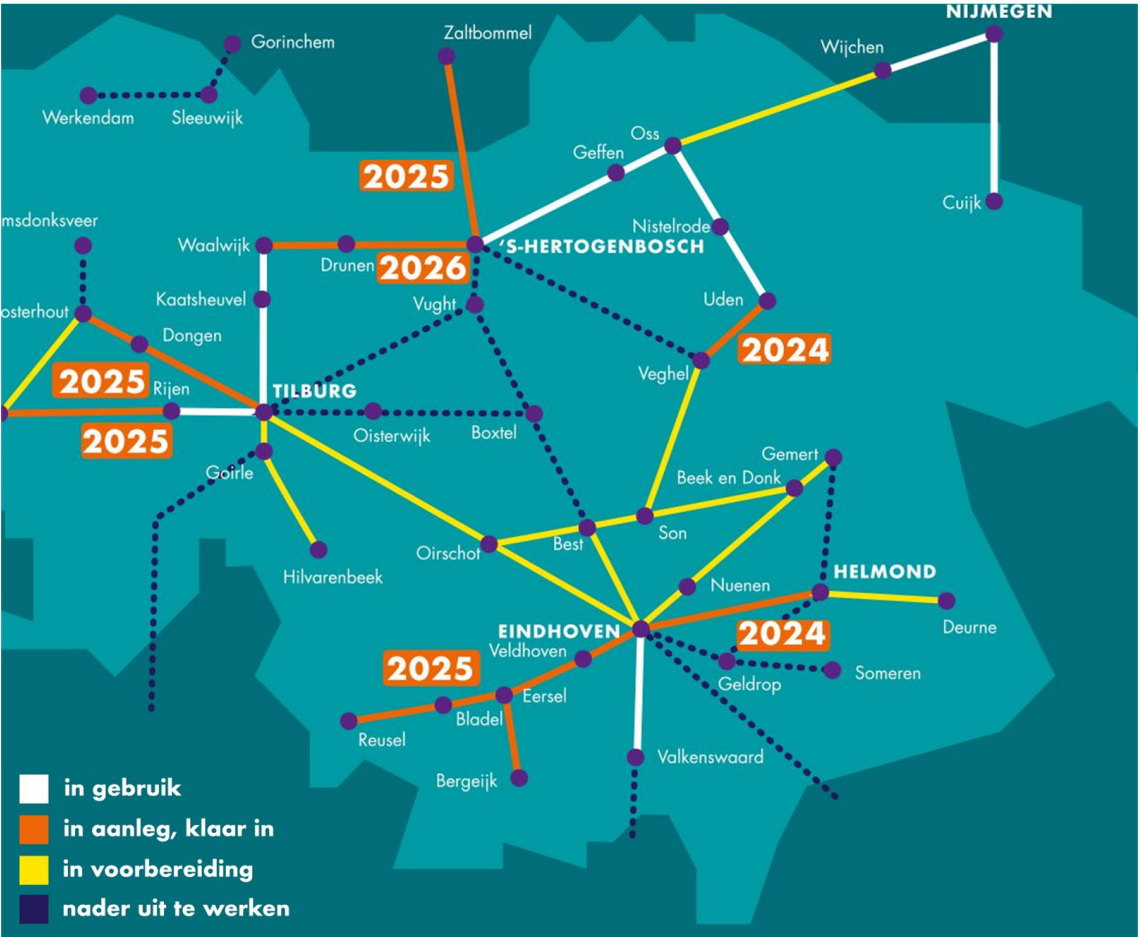
De provincie Noord-Brabant werkt aan een samenhangend netwerk van directe en comfortabele doorfietsroutes tussen dorpen en steden. Deze routes bestaan uit overzichtelijke en brede fietspaden voorzien van rood asfalt en met duidelijke markeringen, zonder obstakels en die geschikt zijn voor alle typen fietsers. Het doel van dit netwerk is om fietsgebruik in de provincie te stimuleren, ook voor middellange en lange afstanden.

Zo'n netwerk kan een belangrijke rol spelen in het benutten van het eerdergenoemde fietspotentieel in onze gemeente en het beperken van de toename van regionaal autoverkeer. We werken daarom nauw samen

met onze buurgemeenten en de provincie Noord-Brabant om deze routes te realiseren.

Voor onze gemeente gaat het om een drietal routes (zie ook [figuur 3.4](#)):

- Eindhoven – Gemert (in voorbereiding);
- F58: Gemert – Oirschot, via Beek en Donk langs het Wilhelminakanaal (in voorbereiding);
- Helmond – Gemert (nader uit te werken).



Figuur 3.4: Doorfietsroutes in onze regio (Bron: Provincie Noord-Brabant)

Hoofdstuk 4

§4.1 Verkeersveiligheid
§4.2 Bereikbaarheid
§4.3 Leefbaarheid



4 Wat is onze opgave?

Voor ieder van de kernthema's identificeren we de grootste (langlopende) mobiliteitsthema's die om een passende en integrale benadering vragen en waar we ons in de verdere uitwerking op richten. Dit doen we door alle bevindingen uit hoofdstukken 2 en 3 te bundelen en af te wegen. Zo komen we tot een overzicht van onderwerpen, locaties en routes waar we ons in de verdere uitwerking op focussen.

4.1 Verkeersveiligheid



Bij alle verplaatsingen van, naar en tussen kernen is de verkeersveiligheid een speerpunt. Uit de verkeerskundige analyse van ons wegennet, de beschikbare verkeersdata, landelijke, provinciale en lokale ontwikkelingen, de meldingen van onze inwoners en de gesprekken met de gemeenteraad en bewonersgroepen komt een aantal verkeersveiligheidsthema's en specifieke knelpunten naar voren.

Woon-schoolverkeer

Allereerst ligt er een belangrijke opgave bij schoolroutes en -omgevingen. Het is belangrijk dat kinderen van jongs af aan veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Door ervaring op te doen in het verkeer zullen zij namelijk hun verkeersgedrag ontwikkelen en uiteindelijk zelfstandig naar school fietsen of lopen. En zelfstandig deel kunnen nemen aan het verkeer is een belangrijke kwaliteit wanneer zij later met de fiets naar het middelbaar onderwijs gaan.

Om dat te bereiken, zijn veilige basisschoolomgevingen een belangrijke voorwaarde. Een onveilige schoolomgeving ontstaat bijvoorbeeld wanneer er veel autoverkeer is in de buurt van de ingang(en) van de school, waar ook kinderen fietsen of lopen. Hiermee ontstaat een negatieve spiraal; de teruglopende verkeersveiligheid van schoolomgevingen leidt ertoe dat ouders er vaker voor kiezen hun kinderen met de auto te brengen, wat weer zorgt voor een minder veilige schoolomgeving, waardoor weer meer kinderen met de auto worden gebracht. Die negatieve spiraal willen we doorbreken.

In ons beleid richten we ons daarom op maatregelen die schoolomgevingen en -routes verbeteren, zodat kinderen altijd veilig met de fiets of te voet bij school kunnen komen. Hierbij richten we ons niet alleen op basisscholen, maar ook op de routes naar middelbare scholen. We werken aan het veiliger maken van de routes naar en omgevingen van scholen en treffen tegelijkertijd maatregelen in schoolomgevingen om autogebruik te ontmoedigen en lopen en fietsen te stimuleren.

Buitengebied

In het buitengebied zien we dat wegvakken en kruisingen van wegen niet altijd optimaal zijn ingericht. In de verkeersrisico-analyse van november 2020 (in opdracht van de Metropoolregio Eindhoven) is een aantal concrete risicolocaties in Laarbeek aangeduid. Het gaat in het buitengebied met name om 60 km/uur wegen die qua inrichting niet of beperkt voldoen aan richtlijnen die bij deze snelheden horen. Dit leidt ertoe dat gemotoriseerd verkeer te hard rijdt, voorrangssituaties niet duidelijk zijn en de fietser geen veilige en/of prettige positie op de weg heeft. Het gaat concreet om de Peeleindseweg, Veghelsedijk, Lekerstraat en de Sonseweg. Met name op de wegen zonder vrijliggend fietspad leidt dit tot gevaarlijke situaties. De verkeersonveiligheid wordt versterkt doordat landbouwvoertuigen steeds groter en zwaarder worden, en ze sinds het invoeren van de kentekenplicht 40 km/u mogen rijden (in plaats van 25 km/u). Deze ontwikkelingen vragen om een visie op landbouwverkeer, met name in relatie tot (recreatief) fietsverkeer.

Verkeerssituaties bruggen

Als laatste ligt er een hele belangrijke opgave rond de bruggen in onze gemeente. Op het gebied van verkeersveiligheid komen voornamelijk fietsers hier in de knel, omdat een logische plaats op de weg en route voor hen ontbreekt. Dit is zowel op de bruggen als op de naastgelegen kruisingen het geval. Het is daarom belangrijk dat we in het vinden van oplossingsrichtingen deze bruggen niet als losse knelpunten zien, maar ook de routes als geheel beschouwen.

Aandachtsgebieden en -locaties verkeersveiligheid



Legenda:

-  = Schoolomgeving
-  = Locatie knelpunt
-  = Aandachtsroute = verkeersveiligheid

Toelichting:

1. Veghelsedijk - Onduidelijke inrichting kruisingen en te hoge gereden snelheid
2. Sonseweg - Veiligheid fietsers, kruising met Broek en te hoge gereden snelheid
3. (School)fietsroute Deense Hoek - Fietsoversteken en aansluiting N615
4. (School)fietsroute N615 - Fietsoversteken bij brug over Wilhelminakanaal en Bavaria-rotonde
5. (School)fietsroute van/naar Beekse Akker - Oversteek N615
6. Donkse Brug - Veiligheid en positie fietsers
7. Beekse Brug - Veiligheid en positie fietsers
8. Brug bij Aarle-Rixtel en Albers Pistoriusstraat - Veiligheid en positie fietsers
9. Peeleindseweg & Lekerstraat - Inrichting kruisingen

4.2 Bereikbaarheid



Het kunnen bereiken van bestemmingen (zoals werk, school, winkels en sociale contacten) is een belangrijke randvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving. Onze opgave ligt dus in het bereikbaar maken en houden van al onze kernen en buurtschappen voor al onze inwoners, van jong tot oud, ook voor minder mobiele inwoners of voor inwoners die geen auto bezitten of kunnen besturen. Deze opgave delen we met ons sociaal domein. In het beleidsplan Sociaal Domein 2023-2026 is de ambitie opgenomen om samen met het fysieke domein te zorgen dat inwoners zelf de regie over hun leven behouden en dat de leefomgeving hieraan bij zal dragen.

Fietsnetwerk

In de regio en in onze gemeente heerst er een breed draagvlak onder alle betrokkenen om meer in te zetten op de fietsbereikbaarheid door het realiseren van nieuwe (door)fietsroutes en het verbeteren van bestaande fietsroutes. Op dit moment is het fietsnetwerk nog niet samenhangend en zijn er nog barrières die een hoger fietsgebruik in de weg staan.

Eenzijds hebben we te maken met natuurlijke barrières (zoals het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart), en anderzijds met infrastructurele barrières (met name de provinciale wegen en bruggen). Er zijn maar een paar locaties waar fietsers deze barrières kunnen passeren. Daardoor zijn routes niet altijd direct. De locaties waar men deze barrières wél kan passeren zijn onprettig voor de fietser omdat verkeersbewegingen zich hier concentreren en de weginrichting niet altijd voldoet. Het fietsgebruik hangt dus ook nauw samen met het thema verkeersveiligheid.

Naast de eerder genoemde doorfietsroutes die al in voorbereiding of ontwikkeling zijn, zien we dat een directe fietsverbinding tussen Helmond en Veghel ontbreekt in het provinciale netwerk. Deze zou heel interessant kunnen zijn voor inwoners van Beek en Donk en Aarle-Rixtel die zich regelmatig naar Helmond of Veghel verplaatsen (en uit de verplaatsingsdata in hoofdstuk 2 bleek dat dit de meest voorkomende verplaatsingen zijn voor onze gemeente).

Voor alle fietsverbindingen geldt dat we moeten kijken naar de fietsbereikbaarheid vanuit onze kernen naar deze verbindingen, met hierbij extra aandacht voor de aantrekkelijkheid van onderliggende fietsroutes op het gemeentelijke wegennet. Veel van deze routes bestaan, maar zijn niet altijd even comfortabel, veilig of prettig. Hierbij dienen we ook aandacht te hebben voor fietsparkeren, onder andere nabij winkels en horeca.

Openbaar vervoer

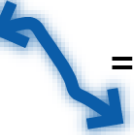
Het openbaar vervoer speelt een enorm belangrijke rol in de verplaatsingsmogelijkheden van inwoners voor wie de auto geen optie is. De laatste jaren is er sprake van een verschraving van het OV-netwerk in en rondom Laarbeek: diverse busroutes door de dorpen zijn verdwenen en worden nu opgepakt door de buurtbus. Hierdoor staat de bereikbaarheid van inwoners zonder auto of rijbewijs onder druk. Vanwege de eerder toegelichte vergrijzing van onze gemeente verwachten we dat er in de toekomst meer inwoners aangewezen zijn op het openbaar vervoer om bij hun bestemming te komen. Als gemeente hebben we daarom de plicht om ons in te zetten voor een OV-netwerk dat kan concurreren met de auto. Zo is het wenselijk om het aantal haltes te optimaliseren in overleg met de provincie en het vervoersbedrijf.

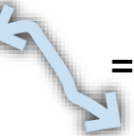
Op dit moment ontbreekt een directe verbinding richting Veghel, tussen Aarle-Rixtel en Nuenen/Eindhoven én tussen Lieshout en Helmond. Verder kent Mariahout alleen een buurtbusverbinding en ligt de belangrijkste bushalte van Lieshout buiten het dorp. Ook komen bussen dezelfde knelpunten en vertragingen tegen als ander gemotoriseerd verkeer. Beek en Donk is de enige kern waarin inwoners vanaf een centrale plaats met een directe busverbinding Eindhoven en Helmond kunnen bereiken.

Aandachtsgebieden en -locaties bereikbaarheid



Legenda:

 Provinciale
= doorfietsroute
(gepland)

 Gewenst
= onderliggend
fietsnetwerk

 = Missing-link
fietsnetwerk

 = Knelpunt
vertraging bus

 = Aandachtsgebied
= fietsparkeren
kernen

 = Knelpunt OV

1. Mariahout - Alleen
bereikbaar met buurtbus

2. Lieshout - Bushalte
lijnbusen ligt buiten de kern

3. Lieshout - Ontbreken directe
verbinding van/naar Helmond

4. Aarle-Rixtel - Ontbreken directe
verbinding van/naar Nuenen &
Eindhoven en locatie haltes

5. Beek en Donk - Bedrijventerrein
Bemmer niet goed bereikbaar met
OV

6. Gemeentebreed - Veghel niet
bereikbaar met OV



4.3 Leefbaarheid



Een mobiliteitsvisie is niet compleet zonder aandacht voor de negatieve gevolgen die gemotoriseerd verkeer heeft op de omgeving. Het terugdringen van verkeersoverlast is een speerpunt van het gemeentelijk beleid en vormt dan ook een belangrijk doel binnen deze visie.

Verkeersoverlast

De overlast van gemotoriseerd verkeer is in al onze kernen een belangrijke opgave. Bewoners ervaren overlast van gemotoriseerd verkeer dat op zoek gaat naar alternatieve routes over gemeentelijke wegen om knelpunten op het hoofdwegenet te ontwijken, maar ook van landbouw- of ander zwaar verkeer dat via de kernen rijdt. We zien deze problematiek ontstaan in:

- Aarle-Rixtel: Dorpsstraat en brug: Helmondseweg, A. Pistoriusstraat, Klokkengieterstraat en Lieshoutseweg richting N615 (Aarle-Rixtel);
- Beek en Donk: Oranjelaan, Koppelstraat en Kapelstraat (Beek en Donk);
- Lieshout: Dorpsstraat, Heuvel, Ribbiusstraat en Molenstraat (Lieshout);
- Mariahout: Mariastraat (Mariahout).

In de dorpskernen streven we naar een prettige omgeving om te wonen, te winkelen en te verblijven. Binnen dat streven past geen ongewenst (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Met ongewenst verkeer bedoelen we verkeer dat geen directe bestemming heeft in of nabij de dorpskern en voldoende alternatieven heeft om de beoogde bestemming te bereiken. Dit betreft bijvoorbeeld sluiptverkeer dat vertragingen op de robuuste randen of bundelroutes ontwijkt en daarbij door de dorpskernen rijdt, maar

ook vracht- en landbouwverkeer dat in de meeste gevallen niets te zoeken heeft in de dorpskernen (maar wel zorgt voor geluidshinder en trillingsoverlast, en de verkeersveiligheid doet afnemen).

Ook in het buitengebied hebben we een opgave op het gebied van ongewenst doorgaand verkeer. Dit komt voornamelijk voor op de routes:

- Provinciale Weg – Ginderdoor – Veghelsedijk – Rooijseweg, die als alternatief dient voor de N279 voor verkeer tussen Veghel en Helmond.
- Peeleindseweg – Broekweg – Coxsebaan, die als alternatief dient voor verkeer tussen de N272/N279 en de N616.
- Broek – Knapersven. Deze route wordt bijvoorbeeld als alternatief gebruikt door verkeer tussen de N615 en Veghel/A50.

Als gemeente blijven we ons inzetten om de overlast in de kernen en op deze routes te voorkomen of te beperken. Het weren van doorgaand verkeer uit onze kernen en het sturen van vracht- en landbouwverkeer betekent dat de gewenste routes in orde moeten zijn zodat (zwaar) verkeer deze kan volgen, maar vraagt ook om passende maatregelen om doorgaand verkeer actiever te sturen en/of te weren uit de autoluwe kernen.

Vastlopen hoofdwegenstructuur

De ervaren verkeersoverlast in zowel het buitengebied als de kernen is een gevolg van het vastlopen van verkeer op de hoofdwegenstructuur. Ook hier ligt dus een belangrijke opgave. Gezien de verwachte groei van onze regio, neemt de noodzaak voor goede en toekomstbestendige oplossingen voor deze knelpunten alleen maar toe, terwijl we voor infrastructurele aanpassingen aan deze knelpunten afhankelijk zijn van andere partijen. We werken daarom nauw samen met deze partijen om deze knelpunten op te lossen.

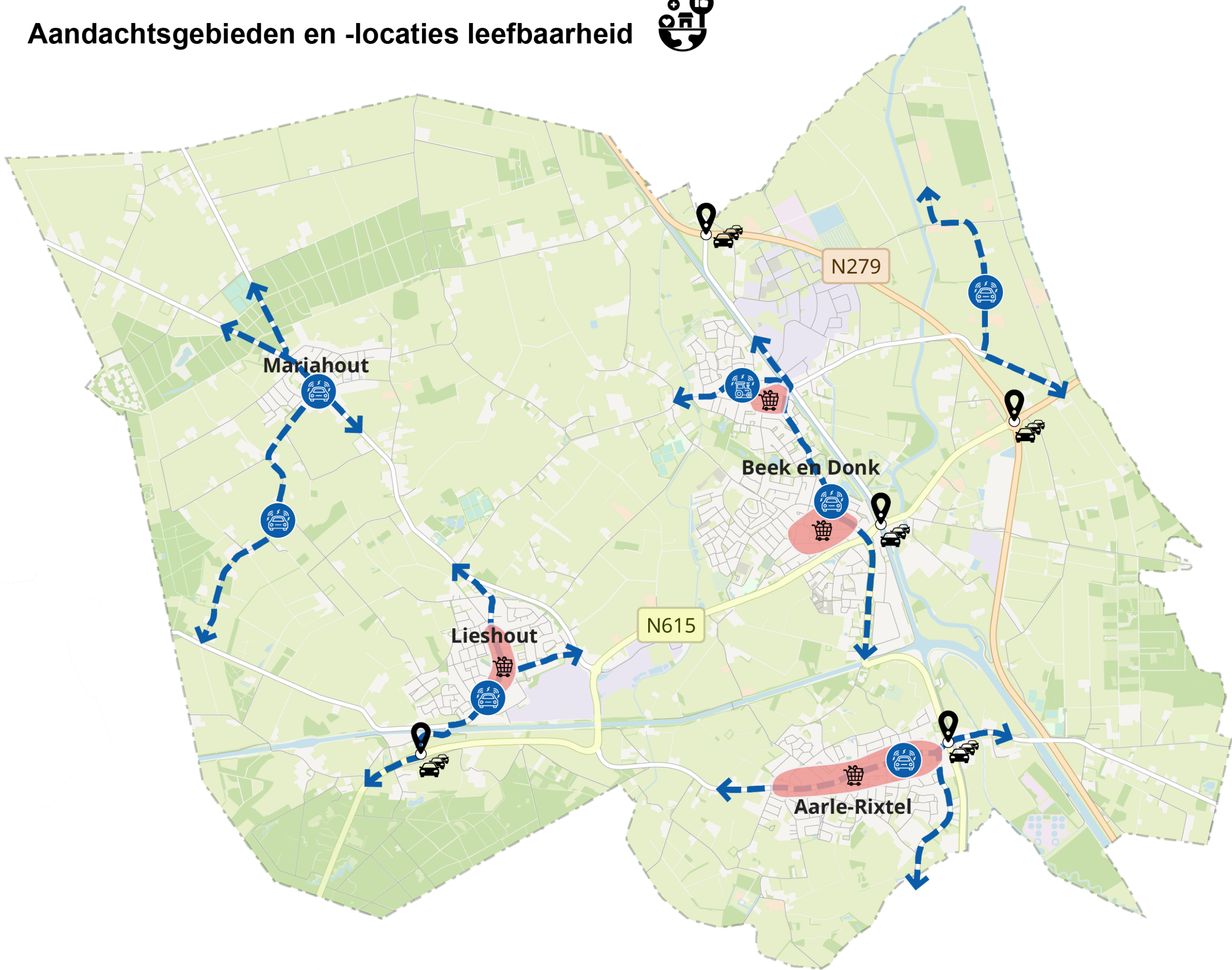
Tegelijkertijd kunnen we de druk bij deze knelpunten zelf verlichten door het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen en het veranderen van mobiliteitsgedrag. Ook met maatregelen op ons gemeentelijke wegennet kunnen we op deze manier een belangrijke rol spelen in een duurzame en toekomstbestendige oplossing voor de knelpunten op het hoofdwegenet.

Samenhang kernthema's

De hiervoor beschreven onderwerpen kennen een onderlinge relatie en kunnen niet los van elkaar worden gezien. Ook tussen de drie kernthema's zijn er belangrijke relaties en raakvlakken. Zo zien we bijvoorbeeld dat de verkeersproblematiek bij de bruggen bij ieder van de kernthema's terugkomt.

Ook zagen we eerder al dat fiets- en busverkeer dezelfde locatie-specifieke knelpunten ervaart als het autoverkeer, maar ook dat een hoger ov- en fietsgebruik kan bijdragen aan het verlichten van de (auto)problematiek bij die knelpunten. Het stimuleren van het OV en de fiets draagt daarmee op meerdere manieren bij aan het oplossen van knelpunten en het verbeteren van de bereikbaarheid, óók voor de auto.

Aandachtsgebieden en -locaties leefbaarheid



Legenda:

- Routes ongewenst = doorgaand verkeer
- Overlast = doorgaand autoverkeer
- = Overlast landbouwverkeer
- = Winkelgebied
- = Knelpunten vastlopen verkeer

Hoofdstuk 5



- §5.1 Met welk scenario houden we rekening?
- §5.2 Wat is ons handelingsperspectief?
- §5.3 Welke strategische uitgangspunten hanteren we?
- §5.4 Hoe ontwikkelt onze opgave zich en hoe handelen we?



5 Hoe komen we tot een oplossing?

Uit de analyse gericht op onze eigen gemeente én uit de omgevingsanalyse blijkt dat we voor een ingewikkelde opgave staan. Allereerst omdat veel lokale knelpunten een regionale oorzaak kennen en oplossingen daarmee om een samenwerking met veel verschillende partijen op verschillende niveaus vraagt. Daarnaast zien we dat de omvang van de problemen die we ervaren afhankelijk is van toekomstige ontwikkelingen, die in onze dynamische regio snel gaan en continu wijzigen.

In dit hoofdstuk positioneren we onszelf binnen dit spanningsveld door het meest realistische scenario te beschrijven, te bepalen hoe we omgaan met onzekerheden, onderscheid te maken in opgaven die we wél en níét in eigen hand hebben én een aantal strategische uitgangspunten te formuleren.

5.1 Met welk scenario houden we rekening?

De uitdagingen waar we voor staan dreigen extra complex te worden doordat de ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen uit hoofdstuk 3 afhankelijk zijn van een aantal onzekere factoren.

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.

Als alles loopt zoals we nu ambiëren en verwachten, dan leveren de genoemde infrastructurele ontwikkelingen een zeer waardevolle bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze gemeente. Tegelijkertijd signaleren we nog veel onzekerheden omtrent de besluitvorming en realisatie van projecten: de aanpak van de A67 is recent bijvoorbeeld uitgesteld en het project N279 lag een tijd stil vanwege het vernietigen van het Provinciaal Inpassingsplan door de Raad van State.

Ook rond de schaa sprong zien we nog onzekerheden. Los van de afwijkingen in prognoses van bijvoorbeeld het aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen, is de uiteindelijke locatie van die nieuwe woningen van grote invloed op de opgaven waar we als gemeente mee te maken krijgen. In de ontwikkelstrategie zijn weliswaar ontwikkelprincipes geformuleerd die de schaa sprong in goede banen moeten leiden, maar het is niet ondenkbaar dat de daadwerkelijke uitvoering daarvan af gaat wijken.

Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat er meer woningen worden gerealiseerd in de gemeenten Gemert-Bakel of Meierijstad dan we nu verwachten, wat leidt tot meer verkeersbewegingen op de N272, N279 en N615 (die nu al aan hun maximale capaciteit zitten). En daarnaast is het denkbaar dat de infrastructurele knelpunten op deze wegen niet, op een andere manier, of later worden opgelost dan nu voorzien in de Bereikbaarheidsagenda.

De ontwikkelingen rond de schaa sprong, de ontwikkelstrategie en de bereikbaarheidsagenda zijn daarmee van grote invloed op de omvang van onze gemeentelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Door regionale ontwikkelingen kunnen bestaande knelpunten verergeren, en mogelijk ontstaan nieuwe knelpunten. Daarom is het belangrijk dat we deze 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?).

We focussen ons bij de formulering van maatregelen daarom op het meest realistische scenario; een scenario waarin infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen verlopen zoals nu voorzien en zoals ze zijn vastgelegd in de eerder besproken beleidsdocumenten. Maar tegelijkertijd kijken we hoe we onze doelstellingen kunnen bereiken wanneer toekomstige (externe) ontwikkelingen onze gemeentelijke opgaven verzwaren. Het kunnen bijstellen van bijbehorende maatregelen speelt daarbij een belangrijke rol. In het geval dat de externe ontwikkelingen onze opgaven

verlichten, hoeven we daarvoor mogelijk geen extra maatregelen te treffen.

Met een set aan maatregelen met verschillende schaalgroottes zijn we voorbereid op wijzigingen in de omvang van onze opgave. Deze hangt immers ten dele af van regionale ontwikkelingen, maar dat geldt niet voor alle individuele knelpunten. Er zijn ook knelpunten die weinig of niet beïnvloed worden door de ontwikkelingen. Zo zal bijvoorbeeld de verkeersproblematiek in een basisschoolomgeving ongeveer gelijk blijven, ongeacht de regionale ontwikkelingen. Voor zulke knelpunten is de oplossingsrichting niet afhankelijk van bredere ontwikkelingen en kunnen we al op korte termijn toewerken richting oplossingen die we verwerken in een uitvoeringsprogramma voor de eerstvolgende jaren.

Aan het einde van dit hoofdstuk gaan we dieper in op de invloed van het meest realistische scenario voor ieder knelpunt.

5.2 Wat is ons handelingsperspectief?

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.

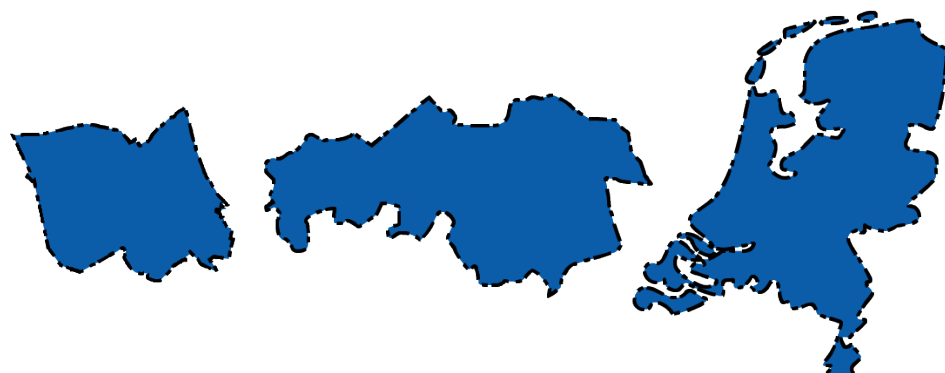
Ons handelingsperspectief verschilt dus per onderwerp, locatie en knelpunt. We onderscheiden drie categorieën:

1. **In eigen hand (lokaal)** – Dit zijn 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). Denk bijvoorbeeld aan knelpunten op het gemeentelijke wegennet, in basisschoolomgevingen, op wegen in het buitengebied of in dorpskernen.
2. **Samen met anderen (regionaal / provinciaal)** – Dit zijn 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). Het realiseren van regionale doorfietsroutes is hiervan een goed voorbeeld.

3. **Door anderen (provinciaal / landelijk)** – Dit zijn 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 onderwerp of besluit, al dan niet in samenwerking met gelijkgestemde buurgemeenten. Denk bijvoorbeeld aan infrastructurele projecten op Rijkswegen.

Aan het einde van dit hoofdstuk gaan we dieper in op ons handelingsperspectief per knelpunt.



5.3 Welke strategische uitgangspunten hanteren we?

In ons beleid hanteren we een aantal 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 eerderbenoemde kernthema's.

Uitgangspunt 1: Verkeer rijdt via robuuste randen (en bundelroutes)

Allereerst volgen we 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.

Zoals eerder vermeld is de grootste uitdaging bij dit uitgangspunt dat wij geen wegbeheerder zijn van de robuuste randen en bundelroutes. Op het oplossen van knelpunten op deze wegen hebben wij slechts een indirecte invloed. Daarom zoeken we op deze wegen de samenwerking met de juiste wegbeheerders en benadrukken we bij hen de noodzaak om deze knelpunten op te lossen. Deze visie en verdere uitwerking dienen als eerste onderbouwing daarvoor.

Tegelijkertijd kunnen wij op gemeentelijke wegen, die nu nog een alternatief vormen voor de robuuste randen en bundelroutes, wél maatregelen nemen om ongewenst verkeer naar de robuuste randen en bundelroutes

te 'duwen'. Dat kan met (een combinatie van) zachte (gedrags)maatregelen en harde (infrastructurele) maatregelen.

De belangrijkste uitdaging bij het sturen van verkeer ligt in het onderscheiden van gewenst bestemmingsverkeer en ongewenst (doorgaand) verkeer. Bij maatregelen is dit onderscheid niet altijd te maken. Het weren van verkeer kan dus ook ongewenste gevolgen hebben voor bestemmingsverkeer. Daarnaast willen we voorkomen dat het weren van doorgaand verkeer om huidige knelpunten op te lossen leidt tot ongewenst verkeer op andere wegen ('waterbedeffect'). Maatregelen moeten er toe leiden dat verkeer naar de robuuste randen en bundelroutes wordt gestuurd, en niet naar nieuwe sluiproutes.

Uitgangspunt 2: We stimuleren het gebruik van fiets (en OV)

De analyses uit de voorgaande hoofdstukken 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. Vooral de fiets oogt kansrijk voor onze gemeente:

- In onze gemeente wordt minder gefietst dan gemiddeld in vergelijkbare gemeenten, terwijl de meeste verplaatsingen van onze inwoners en bezoekers over een goed fietsbare afstand plaatsvinden en de elektrische fiets (en speedpedelec) die fietsbare afstand verder vergroot: Hier ligt dus nog (veel) potentie.
- Op provinciaal en regionaal niveau heeft de fiets de wind in de zeilen. Er is een regionaal netwerk van doorfietsroutes in ontwikkeling waar we als gemeente bij betrokken zijn. Voor ons als gemeente is het hierbij belangrijk dat we ons focussen op de lokale fijnmazigheid van het netwerk en de aansluitingen met de verschillende kernen. Als die goed op orde zijn, dan stimuleren we fietsgebruik pas écht. Ook lokaal is hier veel draagvlak voor.
- Het stimuleren van fietsverkeer gaat niet alleen om verplaatsingen naar andere gemeenten, maar ook om verplaatsingen binnen onze gemeente (van en naar onze kernen). De lokale fietsinfrastructuur moet van dusdanige kwaliteit zijn dat het mensen overtuigt om de auto vaker te laten staan bij korte ritten en in plaats daarvan de fiets te pakken. Daarmee dringen we de overlast van gemotoriseerd verkeer in de kernen terug en bevorderen we de leefbaarheid.

- De fiets speelt ook een sleutelrol in het oplossen van autoknelpunten: het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen (zoals de fiets) is de enige duurzame en toekomstbestendige oplossing in het verlichten van bestaande (auto)knelpunten, omdat het leidt tot structureel minder autoverkeer en geen extra (auto)verkeer aantrekt.
- Voor het stimuleren van fietsgebruik is de fietsveiligheid een belangrijke randvoorwaarde. De landelijke ongevalldata laat zien dat fietsers en ouderen extra aandacht verdienen. De data laat ook zien dat het bij ongevallen waar ouderen bij betrokken zijn meestal een fietsongeval betreft. Met een focus op fietsveiligheid bedienen we dus beide risicogroepen, die sowieso een belangrijk aandachtspunt vormen voor onze gemeente.

Ook een recent voorbeeld in onze regio laat het belang van de mobiliteitstransitie zien. Het snel groeiende ASML veroorzaakte in een relatief korte tijd een enorme hoeveelheid extra verplaatsingen. Door het vervoerssysteem van en naar deze locatie vorm te geven met HOV, regionale hubs en nieuwe fietsverbindingen, blijft de nabijgelegen N2 functioneren.

De transitie naar alternatieve vervoerswijzen dient daarmee een collectief en maatschappelijk belang, ook voor wie niet op deze locatie werkt of 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.

Uitgangspunt 3: In de dorpskernen staat verblijven boven verplaatsen

We vinden het belangrijk om onze inwoners en bezoekers een aantrekkelijke dorpskern te bieden waar het prettig is om te verblijven of om de supermarkt, winkels of horeca te bezoeken. Om dat te bereiken, is het van belang dat we de schaarse ruimte in de dorpskernen goed benutten.

In de dorpskernen komen nu nog veel verplaatsingen samen. Naast de eerder genoemde bezoekers zijn er ook veel verplaatsingen die geen directe bestemming hebben in de dorpskernen. Die verplaatsingen hebben negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de dorpskernen en veroorzaken overlast voor bewoners en bezoekers. Deze verplaatsingen horen niet thuis in een aantrekkelijke dorpskern.

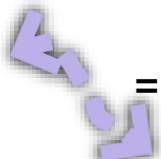
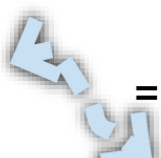
Daarom hanteren we het uitgangspunt om ongewenst verkeer in de dorpskern te weren en kernen autoluw te maken. Autoluw houdt in dat fietsers en voetgangers voorrang en meer ruimte krijgen ten opzichte van auto's en dat we kijken naar mogelijkheden om groen toe te voegen. Daarmee sluiten we ook aan bij de ambities uit onze Duurzaamheidsagenda. De kernen blijven wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

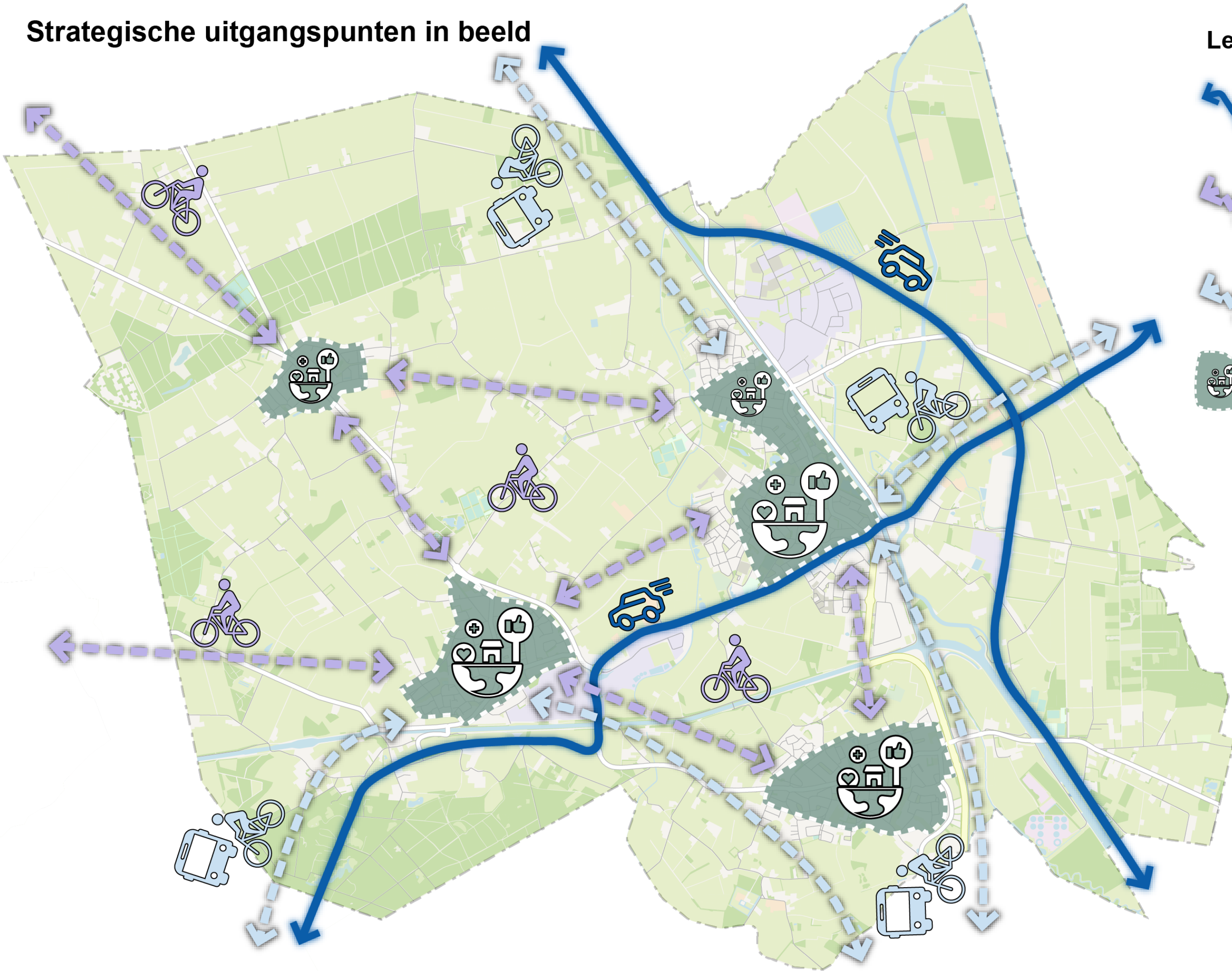
Door te streven naar autoluwe dorpskernen, zorgen we ervoor dat de kernen goed en veilig bereikbaar zijn voor al onze inwoners. Ook voor minder mobiele inwoners en ouderen: groepen die naar verwachting in omvang groeien vanwege de vergrijzing. En voor inwoners en bezoekers die geen auto kunnen, mogen of willen rijden.

Net als bij het eerste uitgangspunt ligt hier een uitdaging in het onderscheiden van gewenst en ongewenst verkeer en moeten we waken voor het ongewenste waterbedeffect. Daarentegen hebben we als gemeente directere invloed op de leefomgeving in dorpskernen omdat de meeste wegen en openbare ruimte in en rond deze gebieden door ons beheerd wordt.

Strategische uitgangspunten in beeld

Legenda:

-  Robuuste randen
= en
bundelroutes
-  Verbinding
= stimuleren
fietsgebruik
-  Verbinding
= stimuleren fiets-
en ov-gebruik
-  = Autoluw gebied



5.4 Hoe ontwikkelt onze opgave zich en hoe handelen we?

In deze paragraaf passen we de strategie uit dit hoofdstuk toe op de opgaven uit hoofdstuk 4. We beschrijven of en hoe de opgaven uit hoofdstuk 4 zich ontwikkelen richting de toekomst, in hoeverre die opgaven onzekerheden kennen, in hoeverre we oplossingsrichtingen voor deze opgaven wel of niet in eigen hand hebben en wat we voor deze onderwerpen willen bereiken.

Verkeersveiligheid

In hoofdstuk 4 hebben we een drietal subthema's geïntroduceerd waar op het gebied van verkeersveiligheid onze belangrijkste opgave ligt:

- Woon-schoolverkeer;
- Buitengebied;
- Verkeerssituaties bruggen.

Woon-schoolverkeer

We verwachten dat de verkeersproblematiek in basisschoolomgevingen in ieder toekomstscenario van eenzelfde aard blijft en niet of nauwelijks wordt beïnvloed door de verschillende scenario's. Het zijn bovendien omgevingen waar de wegen en omliggende openbare ruimte in handen is van de gemeente. Voor knelpunten in basisschoolomgevingen is de oplossingsrichting in ieder scenario dus vergelijkbaar én hebben we de oplossingsrichting in eigen hand.

Dat betekent dat we voor dit onderwerp direct kunnen toewerken richting oplossingen, waarbij we de strategische uitgangspunten toepassen. In een basisschoolomgeving vertalen we de uitgangspunten naar het streven

om schoolomgeving autoluw in te richten en/of autoverkeer te weren met zachte of harde maatregelen, bijvoorbeeld tijdens de haal- en brengtijden. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om ruim baan te maken voor fietsende en lopende kinderen en ouders.

Op de routes naar middelbare scholen zien we drie specifieke knelpunten: de Bavaria-rotonde, de nabijgelegen fietsoversteken bij de brug over het Wilhelminakanaal en de oversteek van de N615 vanuit Beekse Akkers. De problematiek die we hier ervaren is grotendeels onafhankelijk van de verschillende scenario's, al loopt de oversteekbaarheid voor fietsers terug naarmate de N615 drukker wordt. Voor een oplossingsrichting zoeken we de samenwerking met de provincie, omdat zij de N615 beheert en de fietsroute ook onderdeel is van het provinciale doorfietsnetwerk. Gezien het (toekomstige) belang van de route voor zowel scholieren als forenzen ambiëren we voor de knelpunten een oplossing of veilig alternatief die de veiligheid voor fietsers waarborgt en het gebruik van de fiets stimuleert.

Buitengebied

In het buitengebied springen er drie wegen uit waar de inrichting leidt tot problemen met de verkeersveiligheid: de Veghelsedijk, de Sonseweg en de Peeleindseweg/Lekerstraat. Op deze wegen komt de inrichting niet overeen met de richtlijnen, wordt er te hard gereden en/of ontbreekt een veilige fietsroute.

De genoemde problemen kunnen in omvang toenemen naarmate de hoeveelheid (sluip)verkeer in het buitengebied groeit, maar de oorsprong van het probleem blijft in alle gevallen hetzelfde, namelijk dat deze wegen en kruisingen niet goed zijn ingericht. Alle wegen en kruisingen zijn bovendien in gemeentelijk beheer, waardoor we de oplossingsrichting in eigen hand hebben.

De Veghelsedijk, Peeleindseweg en Lekerstraat zijn wegen die (ongewenst) fungeren als alternatief voor de robuuste randen en bundelroutes. Er ligt hier dus een belangrijke koppelkans met het terugdringen van sluipverkeer. We kunnen met verkeersremmende maatregelen immers de verkeersveiligheid op deze routes bevorderen en tegelijkertijd het sluipverkeer terugdringen. Langs de Sonseweg (voornaamste verbinding tussen Lieshout en Son en Breugel) ontbreekt een veilige fietsverbinding.

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. Voor fietsers is het daardoor onduidelijk waar zij moeten fietsen, zijn ze gedwongen om via het trottoir te fietsen (waar zij obstakels van de brug tegenkomen) of fietsen ze tussen het gemotoriseerde verkeer (en moeten ze wachten tussen de voertuigen).

Ook bij deze situaties geldt dat het probleem in omvang kan toenemen naarmate de hoeveelheid verkeer groeit, maar dat de oorsprong van het verkeersveiligheidsprobleem in de inrichting van de (fiets)infrastructuur ligt. De bruggen zijn in beheer van Rijkswaterstaat, dus dat betekent dat we geen directe invloed hebben op aanpassingen aan de infrastructuur. Onze invloed beperkt zich dus tot een sterke lobby voor een oplossingsrichting die de veiligheid van fietsers waarborgt.

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. In onze lobby zoeken we de samenwerking met deze partijen.

Bereikbaarheid

Op het gebied van bereikbaarheid hebben we in hoofdstuk 4 laten zien dat onze opgave ligt in de volgende onderwerpen:

- Samenhangend fietsnetwerk;
- Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer.

Samenhangend fietsnetwerk

Het realiseren van een samenhangend fietsnetwerk en 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 bestemmingen. Hoe meer verkeer er in de toekomst door onze regio en gemeente rijdt, hoe belangrijker het wordt om te investeren in een samenhangend fietsnetwerk. Het stimuleren van fietsgebruik is dan ook een van de uitgangspunten in ons beleid.

Het realiseren van provinciale doorfietsroutes gebeurt in samenwerking met de provincie. We verkennen samen het beste tracé en kijken welke verbeteringen nodig zijn om te komen tot een route die voldoet aan de kwaliteitseisen voor doorfietsroutes. De provincie ondersteunt ons door te coördineren en te financieren.

Bij het aanpakken van missing links bij bruggen werken we samen met de provincie en het Rijk. Voor een samenhangend fietsnetwerk is een goede en veilige oost-westverbinding van belang. Die ontbreekt momenteel nog, en hier zit ook een belangrijke relatie (en koppelkans) met het onderwerp verkeersveiligheid.

Aanpassingen aan het onderliggende fietsnetwerk – routes van, naar en tussen onze kernen én routes tussen de doorfietsroutes en onze kernen – hebben we grotendeels in eigen hand. Dit zijn nu weliswaar fietsbare routes, maar voor het volledig benutten van de fietspotentie hebben zij een kwaliteitsimpuls nodig. Ook het onderwerp fietsparkeren is hier onderdeel van. In iedere kern dient er nabij voorzieningen zoals supermarkten, winkels of horeca goede faciliteiten voor fietsparkeren te zijn om de fietsbereikbaarheid hiervan te garanderen en het autogebruik in deze gebieden terug te dringen.

Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer

De rol van het openbaar vervoer in het toekomstige mobiliteitssysteem is vergelijkbaar met die van de fiets. Ook hier zien we dat het openbaar vervoer in ieder toekomstscenario van groot belang is voor het bereikbaar houden van onze gemeente en de regio, en dat het een deel van de oplossing is voor de bereikbaarheidsproblematiek. En ook bij het openbaar vervoer groeit dat belang naarmate de hoeveelheid verkeer toeneemt.

Het openbaar vervoer is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de provincie. We hebben de oplossingsrichtingen voor deze opgave dus niet zelf in de hand. Onze rol als gemeente is een actieve lobby naar de provincie om onze wensen voor de dienstregeling duidelijk te maken. Hierin trekken we idealiter op met gelijkgestemde gemeenten in de regio om sterker te staan. Tegelijkertijd kunnen we zelf het gebruik van de bus stimuleren door de haltes (en bijbehorende faciliteiten) goed in te richten en de (loop- en fiets)routes ernaartoe goed vorm te geven. Mobiliteitshubs kunnen mogelijk dienen als een verlengstuk van het openbaar vervoer om ook de gebieden te bedienen die wat verder weg liggen van bushaltes. En bij gemeentelijke herinrichtingsprojecten kunnen we ervoor kiezen om de bus prioriteit te geven ten opzichte van de auto.

Leefbaarheid

In hoofdstuk 4 hebben we laten zien dat onze opgave bestaat uit een drietal onderwerpen:

- Vastlopen hoofdwegstructuur;
- Verkeersoverlast kernen (kernen en buitengebied).

Vastlopen hoofdwegstructuur

Gezien de beschreven regionale ontwikkelingen in hoofdstuk 3 verwachten we dat de in hoofdstuk 4 genoemde knelpunten op het hoofdwegennet in omvang gaan toenemen. Hoe sterk die groei gaat zijn, is afhankelijk van de in 5.1 beschreven onzekerheden, en dat maakt het bepalen van een strategie en oplossingsrichting complex. Daarom houden we ook rekening met een worst-case-scenario: Wat als de problematiek zich op een dussdanige manier ontwikkelt dat de leefomgeving van onze inwoners dagelijks wordt aangetast en de verkeersveiligheid in het geding komt? Als gemeente zijn we immers verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van onze weggebruikers.

De complexiteit van dit knelpunt wordt versterkt doordat we voor de oplossingsrichting in deze problemen sterk afhankelijk zijn van de provincie en het Rijk, omdat zij de infrastructuur bij deze knelpunten beheren. In eerste instantie beperkt onze invloed zich bij dit onderwerp dus tot lobbyen voor toekomstbestendige infrastructurele oplossingen, in samenwerking met gelijkgestemde buurgemeenten.

Dat betekent dat we in de verdere uitwerking mogelijke maatregelen verkennen die we in het worst-case-scenario wél zelf kunnen toepassen om de problemen te verlichten. In eerste instantie kunnen we progressie boeken

door in te zetten op een groei van het fiets- en OV-gebruik, maar mogelijk blijken er in de toekomst hardere maatregelen noodzakelijk om de negatieve gevolgen van het vastlopen van de hoofdwegstructuur op te lossen. Een mogelijke oplossingsrichting zou dan bijvoorbeeld kunnen zijn om een nieuwe (veilige) oostwest-verbinding voor fietsers te realiseren, zodat zij de verkeersconflicten bij de huidige bruggen kunnen ontwijken. Ook het weren van autoverkeer op wegen die niet onder de robuuste randen of bundelroutes vallen, hoort dan tot de mogelijkheden.

Verkeersoverlast (kernen en buitengebied)

De mate van verkeersoverlast in kernen en het buitengebied hangt nauw samen met de hoeveelheid extra verkeer die in de toekomst in onze regio rijdt. Naarmate de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet toeneemt, groeit ook de problematiek bij knelpunten en stijgt de kans dat verkeer op zoek gaat naar alternatieven. En hoewel we niet zozeer een stijging van het aantal landbouw- of zware voertuigen verwachten, zullen ook die voertuigen sneller geneigd zijn knelpunten te ontwijken als de vertraging daar toeneemt.

De verkeersoverlast in kernen is een complexe opgave. We hebben gezien dat de oorzaak van het probleem op het hoofdwegennet ligt, en daar hebben we niet direct invloed op. Maar het bestrijden van de symptomen van dit knelpunt hebben we tot op zekere hoogte wél in eigen hand; de wegen en omliggende openbare ruimte waar we deze problemen ervaren zijn immers in gemeentelijk beheer.

Eerder noemden we als strategisch uitgangspunt dat we geen doorgaand verkeer in de kernen wensen, en dat we deze omgevingen autoluw willen maken. 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. Denk aan het prioriteren van fietsers en voetgangers in kernen (ten opzichte van gemotoriseerd verkeer), meer ruimte geven voor groen, het instellen van eenrichtingsverkeer en het afsluiten van straten voor landbouw- of gemotoriseerd verkeer.

De balans tussen zachte en harde maatregelen hangt af van de grootte van de toekomstige problematiek. Hoe groter de problematiek op de robuuste randen en bundelroutes, hoe meer autoverkeer deze wegen gaat ontwijken en hoe harder en doortastender de sturende maatregelen op het gemeentelijke wegennet dienen te zijn om verkeer ook daadwerkelijk terug te duwen naar die wegen en een ongewenst waterbedeffect te voorkomen. Voor het sturen van landbouwverkeer en zwaar verkeer moeten we in eerste instantie bepalen welke routes we dit verkeer wél wensen en ervoor zorgen dat deze routes goed ingericht zijn voor deze voertuigen. Vervolgens kunnen we deze voertuigen in specifieke straten weren door een verbod in te stellen.



Contact



+31 (0) 24 420 00 65



info@studioverbinding.nl



Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen