

## **INLEIDING**

### **Aanleiding**

In 2012 heeft de gemeenteraad 'De Toekomstvisie van Son en Breugel' vastgesteld'. In deze visie is op hoofdlijnen aangegeven welke koers de gemeente Son en Breugel in de toekomst (tot 2030) gaat varen. Hiertoe zijn voor verschillende onderwerpen zoals economie en duurzaamheid de lokale en regionale ontwikkelingen verzameld en vertaald in ambities voor de periode 2012-2030. In de visie worden handvatten gegeven op basis waarvan in de komende twee decennia beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. De Toekomstvisie is echter geen strak keurslijf, maar geeft een richting aan voor de toekomst.

Ook op het gebied van mobiliteit zijn ambities geformuleerd. Hetgeen in de Toekomstvisie verwoord is, vormt de basis voor een nieuwe Mobiliteitsvisie voor Son en Breugel. De genoemde ambities moeten hierin verder uitgewerkt worden. De ambities op het gebied van verkeer en vervoer tot 2030 zijn de volgende:

- Son en Breugel een verkeersveilige gemeente.
- Goed openbaar vervoer en veilige en korte fietsverbindingen dragen bij aan het terugdringen van het gebruik van de auto en daarmee aan de duurzaamheid.
- Son en Breugel moet optimaal toegankelijk worden voor mensen met een beperking.
- Son en Breugel behoudt openbaar vervoer.
- Noordoostcorridor; kansen voor verdere aansluitingen.
- Voldoende en ruimtelijk goed ingepaste parkeervoorzieningen.
- Het Wilhelminakanaal kan beter worden benut.

### **Doelstelling**

De Mobiliteitsvisie is de verdere uitwerking van de ambities die vastgelegd zijn in de Toekomstvisie Son en Breugel. Voor zowel de verschillende vervoerswijzen als de verschillende delen van de gemeente wordt aangegeven waar de gemeente in de toekomst wil staan als het gaat om verkeer en vervoer. Het betreft de gewenste ontwikkelingsrichting van Son en Breugel voor de diverse vervoerswijzen in relatie tot verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In de visie wordt specifiek ingegaan op de dilemma's die ontstaan bij het nastreven van de ambities. Door het aangeven van prioriteiten in de visie kan vervolgens een zorgvuldige afweging gemaakt worden.

De Mobiliteitsvisie is een integrale visie die als overkoepelend kader fungeert voor concrete maatregelen die de komende jaren uitgewerkt zullen worden. Het betreft de infrastructurele en mensgerichte maatregelen die nodig om de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, - leefbaarheid en bereikbaarheid daadwerkelijk te behalen. Deze maatregelen worden vastgelegd in een jaarprogramma.

### **Totstandkoming**

De Mobiliteitsvisie komt tot stand aan de hand van het zogenaamde BOB-model, waarin sprake is van een 'beeldvormende fase', 'oordeelvormende fase' en 'besluitvormende fase'.

Op 23 mei 2013 heeft de beeldvorming plaats gevonden in de commissie Grondgebiedzaken. In de commissievergadering is uitgebreid gediscussieerd over verkeer en vervoer, zowel de huidige situatie als de gewenste ontwikkelingen. Deze discussie vond plaats aan de hand van het document 'Beeld- en oordeelsvormende fase mobiliteitsvisie Son en Breugel'.

De input voor de Mobiliteitsvisie bestaat niet alleen uit de Toekomstvisie Son en Breugel en hetgeen besproken is tijdens de commissievergadering. De input is veel breder.

### *Relevante kaders*

De gemeente heeft geen volledige vrijheid bij het bepalen van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer. De gemeente zal zich moeten houden aan de landelijke (en soms Europese) wet- en regelgeving. Daarbij gaat het niet alleen om de verkeerswetgeving, maar bijvoorbeeld ook om wetgeving op het gebied van milieu (zoals geluid en luchtkwaliteit) of de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo).

Naast de wet- en regelgeving vormen andere beleidsplannen vaak kaders waarbinnen het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid vormgegeven dient te worden. Het gaat daarbij enerzijds om het beleid van de 'hogere' overheden (zoals de provincie Noord-Brabant en het Rijk). De gemeente dient het beleid van deze overheden door te vertalen in haar eigen beleid. Anderzijds gaat het om het beleid op andere beleidsvelden, zoals ruimtelijke ordening of duurzaamheid.

Ten slotte dient de gemeente de landelijke richtlijnen van het CROW te volgen, ook al betreft het geen wetgeving. De gemeente kan alleen in speciale situaties met een goede onderbouwing afwijken. Het volgen van de richtlijnen is noodzakelijk om zodoende uniformiteit en daardoor herkenbaarheid te krijgen bij de weggebruikers. In 1997 heeft de VNG namens alle gemeenten in Nederland een convenant gesloten om alle wegen op een Duurzaam Veilige wijze in te richten en hierbij de vijf Duurzaam Veilig-principes te hanteren.

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functionaliteit</i> van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
<i>Homogeniteit</i> van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
<i>Herkenbaarheid</i> van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
<i>Vergevingsgezindheid</i> van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
<i>Statusonderkenning</i> door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

### *Inzicht in huidige situatie*

Om te kunnen bepalen wat gedaan moet worden om de gemeente in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar te laten zijn, moet inzicht bestaan in de huidige stand van zaken. Dit inzicht is verkregen door objectieve verkeersgegevens te verzamelen en te analyseren. Dit zijn onder meer verkeerstellingen en geregistreerde gegevens over ongevallen. Naast deze objectieve gegevens zijn ook subjectieve gegevens onmisbaar: hoe wordt de verkeerssituatie door de weggebruikers ervaren? Deze informatie was grotendeels al bekend bij de gemeente, bijvoorbeeld door de binnengekomen klachten en verzoeken of door ervaringen in

eerdere projecten. Aanvullend zijn in januari 2014 twee themabijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van allerlei organisaties binnen de gemeente (zoals scholen, sportverenigingen, senioren en ondernemers). In deze bijeenkomsten is uitgebreid stil gestaan bij de huidige stand van zaken, maar ook bij de vraag hoe de gemeente in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar kan zijn.

### *Ontwikkelingen*

Toekomstige ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeerssituatie in Son en Breugel. De ontwikkelingen die binnen de gemeentegrenzen plaats gaan vinden, komen terug in de Toekomstvisie Son en Breugel, de Structuurvisie en de Woonvisie. In deze visies is onder meer vastgelegd waar en hoeveel nieuwe woningen naar verwachting gerealiseerd gaan worden.

De toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Nederland zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland.

Ook demografische ontwikkelingen zullen gevolgen hebben voor het verkeer. De komende decennia zal de samenstelling van de Nederlandse bevolking sterk veranderen. Door de “vergrijzing” zal het patroon van verplaatsingen wijzigen. Ouderen blijven langer mobiel en zelfstandig wonen. De vergrijzing zal ook andere eisen gaan stellen aan de verschillende vervoerswijzen. Daarnaast zal het aandeel mobiliteit als gevolg van recreatieve en sociale tijdsbesteding stijgen ten opzichte van mobiliteit door woon-werkverkeer.

Ten slotte zullen allerlei technologische ontwikkelingen grote invloed hebben op het verkeer zoals we dat nu kennen. Door allerlei nieuwe technieken wordt bijvoorbeeld de automobilist vóór, tijdens en na de verplaatsing steeds beter geïnformeerd over bijvoorbeeld de route, reisduur of parkeerlocaties. Hierdoor zal de betrouwbaarheid van de reisduur groter zijn. In-car-systemen tonen de bestuurder in de auto actuele file-informatie en de mogelijkheden voor alternatieve routes. Naast nieuwe informatietechnieken zullen voor de verplaatsing zelf ook nieuwe alternatieven ontstaan. De ontwikkeling van diverse soorten elektrische voertuigen is daar een voorbeeld van.

### **Vervolg**

De Mobiliteitsvisie vormt het kader voor de gewenste ontwikkelingsrichtingen voor alle vervoerswijzen. In de visie zijn geen concrete maatregelen benoemd. Om het jaar wordt daarom een tweejarig programma opgesteld met de maatregelen die in de betreffende jaren genomen gaan worden op het gebied van verkeer en vervoer. Aan de maatregelen worden tevens de financiële consequenties gekoppeld alsmede de wijze van financieren (vanuit welk budget kunnen maatregelen gerealiseerd worden). Het overzicht met de benodigde financiële middelen voor de gewenste maatregelen, vormt tevens de basis voor de nieuwe meerjarenbegroting.

Bij het bepalen van de maatregelen wordt onderscheid gemaakt in:

- Fysieke maatregelen: zowel kleinschalige aanpassingen als reconstructies van wegen;
- Educatie: op welke wijze worden initiatieven gefaciliteerd en gestimuleerd;
- Handhaving: gewenste inzet van handhaving, gericht op de speerpunten van het beleid;
- Verdere uitwerking van kaders en uitgangspunten.

## DE VISIE

### Algemeen

In een ideale situatie is de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid voor iedereen overal optimaal. In de praktijk is dit echter niet te realiseren. Zo zal het verbeteren van de bereikbaarheid voor de ene vervoerswijze vaak gevolgen hebben voor de bereikbaarheid voor andere vervoerswijzen. Ook kan het verbeteren van de bereikbaarheid gevolgen hebben voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit zorgt er voor dat keuzes gemaakt moeten worden en prioriteiten gesteld moeten worden. Uiteraard mogen de keuzes die gemaakt moeten worden, niet leiden tot een onacceptabele situatie: de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid moeten overal en altijd aan een minimaal niveau voldoen.

### **Op het gebied van verkeer en vervoer streeft de gemeente Son en Breugel naar een optimale balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.**

In de Toekomstvisie Son en Breugel is al een aanzet gegeven waar de prioriteiten liggen bij het bepalen van deze optimale balans. De focus moet volgens de Toekomstvisie voornamelijk liggen bij:

- Verkeersveiligheid
- Goed openbaar vervoer en veilige en korte fietsverbindingen
- Toegankelijkheid voor iedereen
- Waarborgen van de autobereikbaarheid
- Multimodaal transport

### Thema's

De doelstelling gaat uit van drie thema's: veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Per thema wordt onderstaand beschreven op welke wijze de gemeente invulling wil geven aan de centrale doelstelling. Vervolgens worden de drie thema's specifiek gemaakt voor de verschillende vervoerswijzen in de gemeente en voor de verschillende delen van de gemeente.

#### *Veiligheid*

In navolging van het beleid van de provincie Noord-Brabant streeft de gemeente Son en Breugel naar nul verkeersslachtoffers. De provincie koos in 2012 samen met haar verkeersveiligheidspartners voor een nieuwe aanpak. Daartoe initieerde de provincie de publiekscampagne 'Help Brabant mee op weg naar nul verkeersdoden'. Die moet het bewustzijn van de Brabantse verkeersdeelnemer vergroten en stimuleren om zelf in actie te komen: meer innovatieve ideeën, meer samenwerking met de vier O's (ondernemers, onderwijs, overheden en omgeving) én een gedeelde verantwoordelijkheid.

Om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te reduceren, richt het beleid zich op de kwetsbare risicogroepen. Dat zijn de fietsers, jonge bestuurders en ouderen. Want zij vormen 75% van de verkeersslachtoffers. Elk jaar richten alle partners Brabantbreed zich op een kwetsbare doelgroep, waarvoor zij gezamenlijk dezelfde actielijnen uitvoeren. In 2013 was dit de groep 'fietsers'. Komende twee jaar ligt de focus op de jonge bestuurders (2014) en de ou-

deren (2015). De koppeling aan een bepaald jaartal wil overigens niet zeggen dat in de andere jaren de betreffende doelgroepen geen aandacht krijgen. Bij de concrete aanpak van de verkeersveiligheid zal de gemeente aansluiting zoeken bij de initiatieven die in het betreffende jaar in de provincie opgezet worden. Hierdoor kan enerzijds geprofiteerd worden van de communicatie-acties via de diverse media en anderzijds wordt de kans op het verkrijgen van subsidies aanzienlijk vergroot.

### *Bereikbaarheid*

De bereikbaarheid van Son en Breugel is over het algemeen voor alle vervoerswijzen goed. Desondanks is het noodzakelijk om verder te investeren in de bereikbaarheid.

Een belangrijk aspect van de bereikbaarheid is de toegankelijkheid. De infrastructuur die aanwezig is, moet door iedereen gebruikt kunnen worden. Ook mensen met een beperking moeten zich zo veel mogelijk zelfstandig door de openbare ruimte kunnen verplaatsen. Bij een beperking gaat het overigens niet alleen om een permanente fysieke beperking; iedereen kan op een bepaald moment tijdelijk 'beperkt' zijn, bijvoorbeeld met een kinderwagen. Een goede toegankelijkheid is dus voor iedereen van groot belang. Dit uitgangspunt is bekend als het 'inclusief beleid', beleid dat rekening houdt met de verschillende mogelijkheden en beperkingen van mensen.

De gemeente streeft naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met een andere vervoerswijze dan de (vracht)auto. Bij personen dient die verschuiving plaats te vinden naar de fiets en/of het openbaar vervoer. Zo moeten binnen de gemeentegrenzen de korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Voor verplaatsingen naar bestemmingen buiten de gemeente dient bij voorkeur gebruik gemaakt te worden van het openbaar vervoer of de fiets. Uitgangspunt hierbij is niet het ontmoedigen van de automobilist. De verschuiving moet juist bereikt worden door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig en comfortabel zijn. En heel belangrijk, men moet snel op de plaats van bestemming kunnen komen. Voor het vervoer van goederen moet het vervoer over water een groter aandeel gaan vormen. Hiervoor is het van belang dat de juiste infrastructuur aanwezig is.

Bij de autobereikbaarheid wordt de nadruk gelegd op de wegen met een verkeersfunctie. Dit zijn de stroomwegen (de A50 en de A58) en de gebiedsontsluitingswegen (zoals de Planetenlaan en Gentiaanlaan). Op deze wegen staat een vlotte en veilige doorstroming van het autoverkeer centraal. De verkeersafwikkeling op deze wegen moet goed zijn om te voorkomen dat verkeer een andere route kiest door bijvoorbeeld woonstraten. Op wegen met een verblijfsfunctie (wegen in een 30 km/h-zone en 60 km/h-zone) is de doorstroming van ondergeschikt belang. Op deze wegen hebben veiligheid en leefbaarheid een hogere prioriteit.

Voor een goede autobereikbaarheid is de gemeente grotendeels afhankelijk van andere overheden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gewenste verbetering van de bereikbaarheid van Ekkersrijt-oost. De aanleg van de Noordoostcorridor (NOC) zal bijvoorbeeld zorgen voor een verbetering van deze bereikbaarheid. De gemeente heeft echter nagenoeg geen invloed op de besluitvorming rondom deze weg. Gezien de onduidelijkheid over de komst van de

Noordoostcorridor zal de gemeente een alternatief scenario moeten ontwikkelen om ook zonder de corridor goed bereikbaar te zijn en te blijven.

#### *Leefbaarheid*

Verkeersbewegingen hebben invloed op de omgeving. Dit kan soms leiden tot hinder en overlast voor mens en dier. Om te zorgen dat Son en Breugel een prettige en gezonde gemeente is om in te wonen en te werken is het van belang dat de negatieve effecten van het verkeer zo veel mogelijk tot een minimum beperkt worden. Voor een aantal aspecten zijn landelijk normen opgesteld. Dit geldt bijvoorbeeld voor geluid en luchtkwaliteit. De gemeente zal zich inspannen om aan deze normen te voldoen. Een groot deel van de overlast wordt echter veroorzaakt door infrastructuur en vervoerswijzen waar de gemeente geen zeggenschap over heeft (de A50 en het vliegverkeer).

Een mindere leefbaarheid wordt onder meer ervaren langs enkele wegen in de gemeente waar relatief veel verkeer rijdt, maar waar ook aan gewoond wordt. Deze wegen zijn de verbindingswegen tussen de verschillende delen van de gemeente. Het betreft de oost-westverbinding (Eind-Van den Elsenstraat-Veerstraat-Wilhelminalaan-Boslaan) en de noord-zuidverbinding (Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat). Bij deze wegen wordt gestreefd naar een betere balans tussen de functie die de wegen hebben als woonstraat en voor het verkeer.

Voor veel bewoners is de parkeersituatie rondom hun woning een belangrijk aspect. Dit geldt vaak ook voor bedrijven. Enerzijds moet voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving beschikbaar zijn en anderzijds mogen geparkeerde voertuigen niet voor hinder zorgen. Het is daarom belangrijk om voldoende parkeergelegenheid aan te bieden op een zodanige manier dat de kwaliteit van de openbare ruimte niet onder druk komt te staan. Dit betekent dat kritisch bekeken moet worden of daadwerkelijk extra parkeergelegenheid noodzakelijk is. Hiertoe zijn heldere en eenduidige uitgangspunten noodzakelijk.

De gemeente zet in op veilige en korte fietsverbindingen om zodoende het gebruik van de fiets te stimuleren. Bij veiligheid gaat het echter niet alleen om verkeersveiligheid. Ook sociale veiligheid is belangrijk.

Wegen kunnen een fysieke barrière vormen. Een goede oversteekbaarheid kan de barrièrewerking verkleinen. Bij wegen met een verkeersfunctie (gebiedsontsluitingswegen) moeten op strategische plaatsen veilige oversteekplaatsen aanwezig zijn, bijvoorbeeld ter hoogte van een rotonde of kruispunt. Om de doorstroming op deze wegen niet teveel te frustreren zal een grotere afstand tussen de oversteekplaatsen geaccepteerd moeten worden. Dit komt ook ten goede aan de verkeersveiligheid. Op wegen in 30 km/h-zones moet een weg in principe overal veilig overgestoken kunnen worden. De oversteekbaarheid op deze wegen kan verbeterd worden door het aanleggen van zebrapaden, echter wel alleen op plaatsen waar zeer frequent voetgangers oversteken. Is dat niet het geval, dan zullen automobilisten zich minder bewust zijn van overstekende voetgangers en kan schijnveiligheid ontstaan.

## **Vervoerswijzen**

Bij de drie thema's is al aandacht besteed aan de verschillende vervoerswijzen. Onderstaand wordt per vervoerswijze beknopt aangegeven wat de gewenste ontwikkelingen zijn.

### *Fiets*

In de gemeente is reeds een uitgebreid fietsnetwerk aanwezig. Dit netwerk bestaat zowel uit vrijliggende fietspaden als uit fiets(suggestie)stroken. Om de positie van de fietser te verbeteren is het noodzakelijk dit netwerk enerzijds verder uit te breiden en anderzijds de kwaliteit ervan te verbeteren. De relevante aspecten hierbij zijn:

- het realiseren van directe en samenhangende routes;
- het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.
- het realiseren van voldoende kwalitatief goede en aantrekkelijke fietsenstallingen;
- het verbeteren van de sociale veiligheid van fietsers;
- de aanpak van fietsendiefstal;
- het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

### *Openbaar vervoer*

Het gebruik van openbaar vervoer moet bevorderd worden om zodoende het gebruik van de auto te verminderen. Om de concurrentie aan te kunnen gaan met de auto is het belangrijk dat het openbaar vervoer veilig, comfortabel en snel is. De huidige buslijnen kunnen grotendeels aan deze vraag voldoen. De ontwikkeling van het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) kan hier eveneens invulling aan geven. Hiervoor is het wel van belang dat het voor- en natransport niet te lang duurt.

Sommige inwoners hebben geen alternatief en zijn afhankelijk van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen. Voor hen mag de afstand naar een bushalte vaak niet te lang zijn. In de individuele woonwijken van het dorp is niet overal direct aanbod van openbaar vervoer. Enkel met acceptatie van lange reistijden naar Eindhoven zou een OV-systeem ontwikkeld kunnen worden waarbij woonwijken individueel aan worden gedaan. Voor woon-werk en woon-school verplaatsingen is een dergelijk relatief traag OV-systeem minder geschikt. De omvang aan OV-verplaatsingen die vervolgens resteert (veelal sociale verplaatsingen waarbij tijd minder relevant is) is te klein om uit te kunnen gaan van een reguliere OV-lijn met een grote bus.

### *Personenauto*

Het autoverkeer dient zo veel mogelijk gebruik te maken van de wegen met een verkeersfunctie (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Op deze wegen wordt gestreefd naar een vlotte en veilige doorstroming. Als de verkeerafwikkeling slecht wordt, is het noodzakelijk om in te grijpen. Een slechte autobereikbaarheid kan nadelig zijn voor de aantrekkingskracht van winkels en bedrijven. Daarnaast neemt de kans ongewenst sluipverkeer via andere wegen toe.

Ook in 30 km/h- en 60 km/h-zones moeten de auto's een plek krijgen, alleen mag dit niet ten koste gaan van de veiligheid en leefbaarheid. Gezorgd moet worden dat de automobilist zich



in deze zones aanpast aan zijn of haar omgeving: de automobilist moet zich 'te gast' voelen. Voor het parkeren van auto's moet voldoende ruimte beschikbaar zijn. Dit wil echter niet zeggen dat iedereen altijd 'voor de deur' kan parkeren. Men zal moeten accepteren dat soms iets verder gelopen moet worden, of men zal bijvoorbeeld de mogelijkheden op eigen terrein beter moeten gaan benutten.

#### *Voetgangers*

Voor voetgangers geldt dat alle routes veilig en toegankelijk moeten zijn. In sommige gevallen is het niet mogelijk om aan twee zijden van een weg een volledig toegankelijke looproute aan te bieden. In dat geval is het van belang dat de route aan minimaal één zijde goed toegankelijk is.

#### *Vrachtverkeer*

Vrachtverkeer in 30 km/h-zones is in principe ongewenst. Door de omvang en massa van de voertuigen kan hinder en (een gevoel van) onveiligheid ontstaan. Het is echter niet mogelijk om al het vrachtverkeer te weren uit de woongebieden: sommige vrachtwagens hebben hun herkomst of bestemming in het gebied.

#### *Agrarisch verkeer*

Net als vrachtverkeer is ook agrarisch verkeer in principe ongewenst in 30 km/h -zones. Door de omvang en massa van sommige landbouwvoertuigen kan eveneens hinder en (een gevoel van) onveiligheid ontstaan. Het is niet mogelijk om al het agrarisch verkeer te weren uit de woongebieden. Voor sommige landbouwvoertuigen is de route door een woongebied de enige mogelijkheid of is de omrijdafstand onacceptabel groot.

#### *Vervoer over water*

Momenteel wordt het Wilhelminakanaal weinig benut voor het vervoer van goederen over water. Ook de pleziervaart maakt maar beperkt gebruik van het kanaal. In de regio wordt momenteel veel geïnvesteerd in het vervoer van goederen over water. In de gemeente zijn er plannen voor het bouwen van een regionaal overslag centrum (haven) op Ekkersrijt bij Baetsen/Jansen die het gebruik van het kanaal zal stimuleren. Dit bespaart vele vrachtwagenbewegingen over de weg per jaar.

### **Gebieden**

De woongebieden in Son en Breugel en het bedrijventerrein Ekkersrijt vragen een verschillende benadering als het gaat om diverse aspecten op het gebied van verkeer en vervoer. Binnen de woongebieden kunnen de woongebieden kunnen vervolgens weer specifieke locaties benoemd worden die speciale aandacht verdienen.

#### *Woongebieden*

In de woongebieden (de 30 km/h-zones) staan de veiligheid en leefbaarheid centraal. Op het gebied van bereikbaarheid heeft het langzaam verkeer prioriteit. Dit geldt ook voor het centrum van Son en het centrumgebied van Breugel. Dit wil overigens niet zeggen dat auto's niet welkom zijn. Integendeel, de centra van Son en Breugel moeten bereikbaar zijn voor auto's. De automobilisten moeten zich echter wel aanpassen aan de omgeving. Daarnaast is vertraging op wegen binnen 30 km/h-zones geen reden voor het nemen van maatregelen.

Sterker nog, deze vertraging kan er voor zorgen dat doorgaand verkeer gestimuleerd wordt de gewenste route via gebiedsontsluitingswegen te nemen. Tezamen met een goede doorstroming op deze gebiedsontsluitingswegen moet op deze wijze een optimale verdeling van het verkeer ontstaan: doorgaand verkeer om de kernen heen en alleen bestemmingsverkeer in de kernen.

### *S-locaties*

De focus bij het verbeteren van de verkeersveiligheid ligt bij de kwetsbare verkeersdeelnemers. Veel van deze verkeersdeelnemers komen samen bij de zogenaamde 'S-locaties'. De S-locaties zijn de scholen, sportlocaties, zorginstellingen en winkelgebieden in de gemeente. Op deze locaties komt een groot aantal verplaatsingen samen, zowel van gemotoriseerd verkeer als van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Een optimale verkeersveiligheid rondom de S-locaties is niet alleen te bereiken door aanpassingen aan de openbare ruimte. De ruimte moet zodanig ingericht zijn dat alle verkeersdeelnemers zich veilig kunnen gedragen en daartoe ook gestimuleerd worden. Naast de inrichting verdienen echter ook educatie en handhaving nadrukkelijk de aandacht. Aangezien bij de S-locaties specifieke groepen samenkomen (zoals leerlingen en leden van een sportvereniging) kan de educatie ook doelgericht op deze groepen ingezet worden. Bij de scholen is dit reeds het geval in het kader van het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL). Scholen met dit label nemen verkeerseducatie structureel en gestructureerd op in het lesprogramma. De gemeente zal initiatieven van de partijen op de S-locaties zoveel mogelijk stimuleren en faciliteren. Dit kan onder meer gebeuren door het geven van subsidie of het verlenen van medewerking aan activiteiten.

### *Ekkersrijt*

De goede autobereikbaarheid van Ekkersrijt is van groot belang voor een gunstig vestigingsklimaat. Dit geldt zowel voor de externe als de interne bereikbaarheid. Op dit moment heeft Ekkersrijt slechts één directe aansluiting op het hoofdwegennet. Een tweede aansluiting ter hoogte van Ekkersrijt-oost wordt noodzakelijk geacht, zowel om een verdere groei van het verkeer op te kunnen vangen als om ongewenst (vracht)verkeer door andere delen van de gemeente te voorkomen.

Naast een goede autobereikbaarheid wordt op Ekkersrijt ook ingezet op een verbetering van andere vervoerswijzen. Bij het transport van goederen moet het vervoer over water een groter aandeel gaan innemen; bij het personenverkeer de fiets en het openbaar vervoer.

Op Ekkersrijt 4000 verdienen veiligheid en leefbaarheid speciale aandacht. Aan deze weg zijn bedrijven gevestigd die veel bezoekers trekken. Deze bedrijven moeten uiteraard goed bereikbaar zijn per auto, maar ter plaatse is het wel van belang dat de automobilisten zich aanpassen aan de omgeving. Dit betekent een lagere snelheid en een hogere alertheid.

De gemeente Eindhoven heeft in haar visie op mobiliteit 'Eindhoven op Weg' opgenomen dat in de toekomst meer wordt ingezet op parkeren op afstand. Vanuit alle naderingsrichtingen moet er voor automobilisten een aantrekkelijk alternatief zijn om over te stappen op het openbaar vervoer voor het vervolg van hun rit. Dit overstappen vindt plaats op P+R-locaties ('park & ride'). Eén van de locaties betreft Meubelplein Ekkersrijt, waar een aansluiting moet

komen op het HOV Noordoost-Brabant. Voor een juiste invulling van deze initiatieven is een goede samenwerking met de gemeente Eindhoven noodzakelijk.

## **Aanpak**

Bij het verbeteren van de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid staat een gezamenlijke aanpak centraal. De gemeente kan niet alleen voor de optimale balans tussen deze aspecten zorgen. Een nauwe samenwerking met alle betrokkenen (burgers, bedrijven en belangenorganisaties) is daarvoor noodzakelijk. Door samen de knelpunten aan te pakken ontstaat meer draagvlak voor de maatregelen en begrip voor ieders belang. Het moet ook voor iedereen duidelijk zijn dat de gemeente niet alle problemen op kan lossen. De gemeente moet dan ook duidelijk zijn over wat van de gemeente verwacht kan worden. Andersom moeten de andere betrokkenen aangeven wat ze zelf kunnen doen om de problemen aan te pakken.

Het gewenste verkeersgedrag is bijna nooit volledig af te dwingen met fysieke maatregelen. Sommige verkeersdeelnemers zullen altijd op zoek gaan naar mogelijkheden om zich te kunnen gedragen zoals ze zelf willen. Het fysiek afdwingen van gewenst gedrag is vaak ook niet wenselijk. De maatregelen die daarvoor genomen moeten worden, kunnen leiden tot allerlei ongewenste neveneffecten voor andere weggebruikers en de omgeving.

Het gewenste gedrag moet bereikt worden door fysieke maatregelen, educatie en handhaving te combineren. De gemeente moet zorgen dat de weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen. Dit betekent bijvoorbeeld dat wegen voldoen aan de landelijke richtlijnen en dat het onderhoud op orde is. Daarnaast moet voor de weggebruiker duidelijk zijn wat van hem of haar verwacht wordt. De situatie mag niet onduidelijk zijn. Ook moeten de verkeersregels voor iedereen duidelijk zijn. Voorkomen moet worden dat mensen onbewust verkeersregels overtreden. Bewustwording kan gecreëerd worden door de inzet van educatie en voorlichting. Ten slotte moet handhaving ingezet worden om toe te kunnen zien op de naleving van de verkeersregels. Het is echter niet mogelijk om overal permanent toezicht te hebben. De capaciteit van de politie en de BOA's moet verdeeld worden over veel aandachtsvelden, verkeer is er daar maar een van. Om de inzet van handhaving efficiënt in te zetten, moet de aandacht met name gericht worden op de prioriteiten.

## TOT SLOT

### **Samenvattend**

De gemeente Son en Breugel streeft naar een optimale balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Bij dit streven zijn de volgende uitgangspunten leidend:

#### *Algemeen*

- Het beleid en de richtlijnen van hogere overheden vormen de kaders. Alleen in bijzondere omstandigheden kan - goed onderbouwd - afgeweken worden.

#### *Veiligheid*

- De gemeente streeft naar nul verkeersslachtoffers, waarbij de focus ligt bij de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, jongeren en ouderen).
- De 'S-Locaties' hebben bij het verbeteren van de verkeersveiligheid de hoogste prioriteit, aangezien op deze locaties de kwetsbare verkeersdeelnemers samen komen.

#### *Bereikbaarheid*

- De gemeente moet goed toegankelijk zijn voor iedereen (inclusief beleid).
- Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moet zo veel mogelijk bevorderd worden.
- De autobereikbaarheid moet minimaal op hetzelfde niveau gehouden worden.
- Doorgaand verkeer door woongebieden ontmoedigen en geleiden via de gebiedsontsluitingswegen.
- Multimodaal vervoer van goederen wordt gestimuleerd.

#### *Leefbaarheid*

- De gemeente spant zich in om aan de landelijke normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit te voldoen.
- In de 30 km/h- en 60 km/h-zones is de doorstroming ondergeschikt aan de veiligheid en leefbaarheid.

#### *Aanpak*

- De aanpak bestaat uit een combinatie tussen inrichting, educatie en handhaving.
- Het verbeteren van de verkeerssituatie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente, bedrijven, organisaties en burgers.