

MOBILITEITSPLAN VALKENSWAARD



Foto: Igor Vermeer



GEMEENTE
VALKENSWAARD



Opdrachtgever: Gemeente Valkenswaard

Versienummer: 1.1

Datum: Maart 2023

Contact: Programmamanagement Bereikbaar Valkenswaard
E-mailadres : bereikbaar@valkenswaard.nl
Website: www.bereikbaarvalkenswaard.nl



Inhoud

Voorwoord	4	Recreatief fietsroutenetwerk	24
1. Inleiding	5	Fietsenstallingen	25
2. Visie	7	Wat willen we bereiken	26
2.1 Verplaatsen is een levensbehoefte	8	4.3 (Hoogwaardig) openbaar vervoer	28
2.2 Andere tijden vragen om andere oplossingen	8	Wat willen we bereiken	30
2.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsbeleid van Valkenswaard?	10	4.4 Auto	31
2.4 De 4 pijlers van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid	11	Wat willen we bereiken	33
Pijler 1: Leefbaarheid	11	5. Financiën	34
Pijler 2: Bereikbaarheid	11	6. Uitvoeringsprogramma	37
Pijler 3: Verkeersveiligheid	12		
Pijler 4: Duurzaamheid	12		
3. De rol van de gemeente	14		
3.1 De rol van Valkenswaard in mobiliteit gerelateerde maatregelen	15		
3.2 Communicatie & Participatie	15		
4. Beleidskeuzes	16		
4.1 Verkeersveiligheid	17		
4.2 Fiets	21		
Primaire netwerk (rode lopers)	22		
Secundaire netwerk	23		

Voorwoord

Sinds de vaststelling van het vorige Mobiliteitsplan in 2014 is er veel veranderd op het gebied van Mobiliteit in onze gemeente en regio. Door de komst van de nieuwe N69 zijn de verkeersstromen in en om onze gemeente voorgoed veranderd.

Dat ligt in lijn met het Gebiedsakkoord dat we met 21 gemeenten sloten in 2012. Doorgaand verkeer gaat niet langer dwars door ons centrum heen. Vrachtverkeer wordt geweerd. We hebben de leefbaarheid in ons centrum verbeterd, verschillende wegen daar aangepakt en het centrum een stuk aantrekkelijker gemaakt. Maar net als andere gemeenten in deze Brainportregio hebben we te maken met uitdagingen. Vanuit het besef dat mobiliteitsproblematiek niet enkel is op te lossen door het aanbrengen van meer asfalt, wordt ook prioriteit gegeven aan de fiets en het OV. Deze transitie is in dit Mobiliteitsplan vertaald naar de Valkenswaardse context. Wél beseffen we dat de auto de komende jaren het meest dominante vervoersmiddel blijft. Ondanks de komst van de nieuwe N69, is het wegennet nog niet af. De komende tijd wordt nog hard gewerkt aan de realisatie van de Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid. Aan de andere kant treffen we maatregelen om het doorgaand verkeer in onze gemeente zo goed mogelijk te laten doorstromen. Aan dit Mobiliteitsplan is een uitvoeringsprogramma gekoppeld waarin we op gewogen wijze onze prioriteiten stellen. Ook actualiseren we het parkeerbeleid.

In het Mobiliteitsplan wordt een streefbeeld neergezet voor een fietsnetwerk om het comfort voor de reguliere en recreatieve fietsers in Valkenswaard te vergroten. Voor het OV zetten we in op een Hoogwaardige OV verbinding van en naar Eindhoven Centraal Station. Voor de langere termijn gaan we ons sterk maken om de OV-verbindingen richting Veldhoven en Oost-West te ontwikkelen en te verbeteren.

We sluiten ons aan op het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In plaats van reactief te handelen wanneer ongevallen plaatsvinden, voeren we vooraf analyses uit om verkeersonveilige situaties zoveel mogelijk te voorkomen. Deze risicoanalyse is reeds uitgevoerd binnen onze gemeente; maatregelen zijn meegenomen in dit Mobiliteitsplan.

Voor al onze verkeersprojecten geldt dat we het essentieel vinden om onze inwoners en ondernemers te betrekken en samen tot goede invullingen te komen. Deze participatie pakken we zorgvuldig aan. We blijven met elkaar in gesprek, ook al zijn er soms grenzen aan ruimte, techniek of de mogelijkheden die een gemeente heeft in de inrichting van onze infrastructuur en openbare ruimte. Samen met onze partners en andere gemeenten zetten wij ons elke dag hard in voor duurzame bereikbaarheid, leefbaarheid én veiligheid voor onze inwoners, ondernemers, bedrijven, bezoekers te voet, per fiets, bus of auto.



Bram Bots
Wethouder Verkeer en Mobiliteit

1. Inleiding

Het Valkenswaardse Mobiliteitsplan stamt alweer uit 2014. Toen was het Gebiedsakkkoord Grenscorridor N69 net getekend en was de regio volop bezig met de plannen die daarin waren opgenomen.

De belangrijkste – de Nieuwe N69 (Westparallel) - is eind 2019 in gebruik genomen. Dat heeft ervoor gezorgd dat inmiddels het grootste deel van het doorgaande (vracht-)verkeer inderdaad buiten Valkenswaard omrijdt. Direct daarna werd gestart met de herinrichting van het centrum. De Eindhovenseweg wordt omgetoverd tot echte huiskamer van Valkenswaard. De eerste delen zijn klaar, voor andere delen start binnenkort de uitvoering of liggen de plannen (bijna) klaar. Ondertussen wordt ook gewerkt aan alle belangrijke routes in Dommelen: die ondergaan een metamorfose om ervoor te zorgen dat behalve de Dommelnaren zelf ander verkeer zo min mogelijk van die wegen gebruik maakt. Dat houdt de verkeersdruk er acceptabel. Al deze grote veranderingen sinds 2014 zorgen ervoor dat het (gemotoriseerde) verkeer kiest voor andere routes door en om Valkenswaard. Hier en daar leidt dat weer tot nieuwe knelpunten, die deels in 2014 nog niet voorzien waren. Knelpunten waarvoor in dit Mobiliteitsplan 2023 aanvullende maatregelen worden voorgesteld.

Mobiliteit in de regio

Sinds 2014 zijn in de regio diverse processen gestart om de mobiliteitsontwikkeling in Brainport in goede banen te leiden. Dat is nodig: de regio is in economisch opzicht een van de snelste groeiers in Nederland. Dat vertaalt zich in een groeiende verkeersdruk. Dat vertaalt zich in een groeiende verkeersdruk die zich de komende tijd doorzet. Zeker als de MIRT-verstedelijkingsopgave in het Stedelijk Gebied in uitvoering komt. Hoewel geen onderdeel van het Stedelijk Gebied gaat Valkenswaard de gevolgen van de verstedelijkingsopgave zeker ook voelen. In het Mobiliteitsplan 2023 wordt daarom stilgestaan bij de gevolgen van de groei in de regio voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Valkenswaard.



Mobiliteitstransitie

Ondertussen groeit het besef dat het lastig wordt om de mobiliteitsgroei op te vangen met traditionele oplossingen. Milieuproblemen (stikstof!), ruimtegebrek, etc. maken dat steeds vaker onmogelijk. Daarom wordt in de regio ingezet op een zogenaamde mobiliteitstransitie: mobiliteit moet duurzamer, stiller, schoner en minder ruimtevreterend. Voor de opvang van groei wordt vooral gekeken naar de fiets, het openbaar vervoer, betere verknoping van mobiliteitsnetwerken (co-modaliteit) en betere informatie over beschikbaarheid en gebruik van vervoerswijzen. Pas daarna komt 'extra asfalt' in beeld.

Het is duidelijk dat de mobiliteitstransitie een omvangrijke klus is, die lange tijd in beslag neemt en heel veel geld kost.

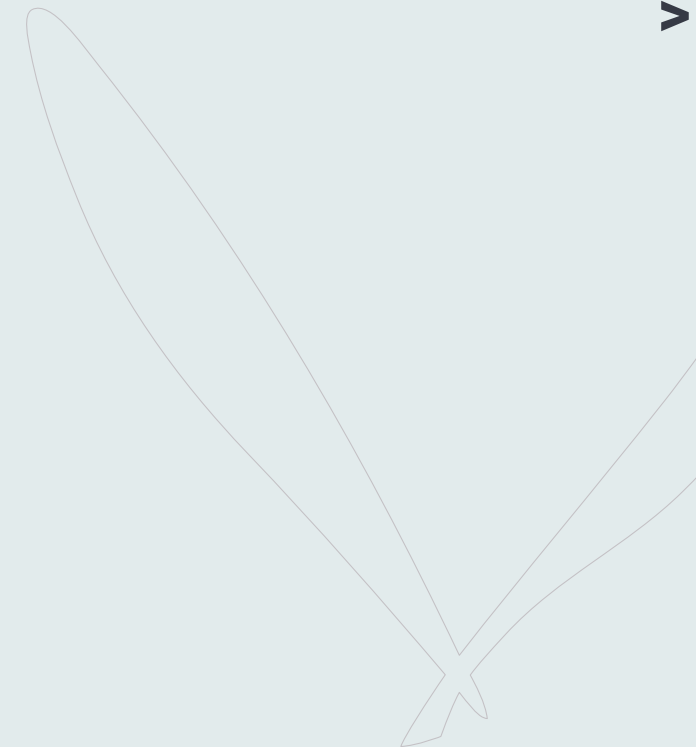
Ook Valkenswaard doet mee aan de mobiliteitstransitie, op een schaal die past bij haar past. Ze realiseert zich daarbij dat alleen in samenwerking met de regio succes kan worden behaald. Dit laatste is aanleiding om over de gemeentegrenzen heen intensiever en structureler met elkaar samen te werken. In dit Mobiliteitsplan 2023 worden de speerpunten van het Valkenswaards mobiliteitsbeleid op een rij gezet, die de gemeente in de regionale samenwerking wil inbrengen.

Er is dus voldoende aanleiding om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid weer eens goed tegen het licht te houden: waar kan het scherper en waar beter? Niet alles hoeft daarvoor opnieuw. De uitgangspunten van het Mobiliteitsplan 2014 blijven overeind. Maar ze worden wel opnieuw geformuleerd aan de hand van de meest actuele stand van zaken.

Valkenswaard in de regionale samenwerking

Sinds 2014 is er veel veranderd in de wijze waarop, lokaal, regionaal en landelijk met mobiliteitsvraagstukken wordt omgaan. De samenwerking tussen de gemeenten is flink geïntensiveerd, omdat de opgaven steeds meer de gemeentegrenzen overstijgen. Valkenswaard participeert daarom sinds 2016 in de *Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant ZOslimbereikbaar.NL*. Deze agenda heeft tot doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio optimaal te houden en wordt ondersteund door alle 21 gemeenten in de Brainportregio. Om de samenwerking zo efficiënt mogelijk te maken is binnen de Bereikbaarheidsagenda de subregio Zuid samengesteld. Daarin stemmen de gemeenten Valkenswaard, Waalre, Cranendonck, Heeze-Leende, Bergeijk, Weert en Nederweert de regionale mobiliteitsplannen zo goed mogelijk op elkaar af. Bovendien helpen ze elkaar om de plannen verwezenlijkt te krijgen. Binnen de subregio Zuid zijn ook de werkzaamheden van het *Platform A2* meegenomen. Daarin wordt gewerkt aan korte en lange termijn maatregelen om de doorstromingsproblemen op de A2 en de effecten daarvan op te lossen.

De regionale samenwerking waarin Valkenswaard deel neemt sluit goed aan bij het beleid van de provincie, vastgelegd in het *Beleidskader Mobiliteit 2030*. In dit beleid is de regionale samenwerking één van de speerpunten. De provincie stemt de besteding van haar financiële middelen meer en meer hierop af (Regionaal Mobiliteitsprogramma of RMP).





2. VISIE



“VERPLAATSINGEN
ZIJN VAN
ALLE TIJDEN EN
VAN IEDEREEN,
OMDAT MENSEN
NU EENMAAL OP
VERSCHILLENDE
LOCATIES WONEN,
WERKEN, WINKELLEN
EN RECREËREN.”

2.1 Verplaatsen is een levensbehoefte

Verplaatsingen zijn van alle tijden en van iedereen, omdat mensen nu eenmaal op verschillende locaties wonen, werken, winkelen en recreëren. De mens verplaatst zich door de eeuwen heen gemiddeld iets meer dan een uur per dag. Dat blijkt door de tijd een min of meer constante waarde, ongeacht het vervoermiddel dat wordt gebruikt. Blijkbaar is het verplaatsen een vast bestandsdeel van het maatschappelijk functioneren. Zowel in economisch als sociaal opzicht is de samenleving afhankelijk van de mogelijkheid om mensen en goederen te verplaatsen. Daarnaast wordt het zich kunnen verplaatsen – *lieft op het tijdstip en met het vervoermiddel van zijn keuze* – ervaren als uiting van persoonlijke vrijheid. Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid ziet erop toe dat een en ander op een verantwoorde wijze kan worden geregeld.

De gemeente Valkenswaard erkent de verplaatsingsbehoefte als een levensbehoefte en ziet als zijn taak die behoefte (mede) mogelijk te maken. De gemeente gaat daarom uit van dagelijkse mobiliteit binnen haar grenzen. Mobiliteit brengt echter ook negatieve effecten met zich mee. De gemeente ziet het als zijn belangrijke verantwoordelijkheid om die negatieve bijeffecten van de mobiliteit te helpen voorkomen of tenminste in zo goed mogelijke banen worden geleid. Op die manier wordt de levenskwaliteit van iedere Valkenswardenaar geborgd.

2.2 Andere tijden vragen om andere oplossingen

Door het intensiever ruimtegebruik en de steeds toenemende behoefte aan verplaatsen blijkt het steeds moeilijker om de negatieve effecten van mobiliteit in de hand te houden. Er zijn signalen dat de grenzen van het huidige mobiliteitssysteem in zicht komen en soms al bereikt zijn. In het publieke debat wordt vaak gewezen op de (te) grote claim die met name automobilititeit legt op de leefbaarheid en duurzaamheid in de steden, dorpen en het buitengebied. Dat moet in de toekomst anders, met andere oplossingen voor de mobiliteitsopgaven.

De basis voor de andere oplossingen wordt gevormd door mobiliteitsbeleid dat aanstuurt op vormen van verplaatsen die meer oog hebben voor het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt aangeduid als '**mobiliteitstransitie**': de eigen auto moet een stapje terug om ruimte te bieden aan vervoerswijzen die beter in kunnen worden gepast in de leefomgeving. Niet langer is het gewenst dat de auto in het **Daily Urban System**¹ domineert. Met minder ruimtevreterende en minder hinderlijke vervoerswijzen kan de leefkwaliteit in Valkenswaard op het gewenste niveau worden gebracht c.q. gehouden.

De overheid faciliteert de mobiliteitstransitie door maatregelen te nemen, die het gebruik van de eigen auto minder aantrekkelijk maakt en die het gebruik van andere modaliteiten aantrekkelijker maakt. De mate waarin ze daarin slaagt hangt in de eerste plaats af van de wijze waarop de gebruiker – *in dit geval de inwoner van de Valkenswaard* – er mee omgaat. Als hij zijn verplaatsingsgedrag niet aanpast, verandert er niks. Valkenswaard behoort tot de '**City of Villages**'², zoals Brainport ook wel wordt aangeduid. Het principe van de City of Villages is een kracht van Brainport – *denk aan de beschikbaarheid van een breed scala aan woonmilieus* – maar heeft ook minder prettige effecten. Brainporters wonen, werken, leren, winkelen en recreëren verhoudingsgewijs verspreid. En dat betekent voor de gemiddelde inwoner een relatief grote dagelijkse verplaatsingsbehoefte.

¹Een Daily Urban System is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon-, werk-, studie, sport, etc.) zich afspelen.

²'City' staat voor de gezamenlijke kracht als hart van Brainport Eindhoven. Deze City is opgebouwd uit tal van bouwstenen: de stadscentra van Eindhoven en Helmond, de wijken, de gemeenschappen en de dorpen, oftewel de 'Villages'. Juist de mix van stedelijkheid en dorpscultuur is dé kracht van de Brainport.

De grote spreiding van voorzieningen en wonen zorgt er bovendien voor dat de verplaatsingen verdeeld zijn over een groot aantal verschillende relaties, vaak kriskras door elkaar. In de loop der jaren heeft dat geleid tot het ontstaan van een wijdvertakt, fijnmazig netwerk van wegen wat Brainport zo karakteriseert. Met dit netwerk kon de auto – *tot de dat van vandaag* – een dominante rol als vervoersmiddel gaan spelen. Zo beschikt een gemiddeld huishouden in Valkenswaard momenteel over minstens één auto en wordt het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen in Valkenswaard afgelegd in de auto.

De positie van het openbaar vervoer in de regio staat in schril contrast met die van de auto. Ook dat wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de typerende grote spreiding van de dagelijkse verplaatsingen. Dat helpt het openbaar vervoer op dit moment in termen van modal splitaandeel³ relatief slechts weinig betekenis heeft. In Valkenswaard is er slechts één vervoersrelatie, die waarneembaar bijdraagt aan de vervoersbehoefte. Het betreft de buslijnen naar Eindhoven CS, die behoren tot de drukst gebruikte in de regio. De overige OV-voorzieningen laten veel te wensen over ten aanzien van kwaliteit, capaciteit, snelheid, frequentie en beschikbaarheid over het etmaal. De bijdragen van deze voorzieningen aan het afhandelen van de dagelijkse vervoersbehoefte is dan ook nagenoeg verwaarloosbaar. Ze zijn primair ingericht op het vervullen van de sociale functie, namelijk inwoners de gelegenheid te bieden om zich te kunnen verplaatsen (denk aan bijvoorbeeld de belbus). De uitgangspositie voor openbaar vervoer in Valkenswaard en de omliggende regio is dus verre van gunstig. Indien de rol van het openbaar vervoer groter moet worden, vraagt dat een grote inspanning van alle betrokken partijen. Voor zichtbaar effect is een schaaflsprong

³ Modal split is jargon uit de transportwereld en is de verdeling van de (personen) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).



nodig. Helaas is momenteel eerder sprake van het tegendeel: bezuinigingen leiden ertoe dat diverse relaties in het openbaar vervoernetwerk zwaar onder druk staan en het kwaliteitsniveau van het systeem verder wegzakt.

Voor de fiets is de situatie in de regio aanzienlijk positiever. De fiets is na de auto de tweede meest gebruikte vervoerswijze in de regio (en in Valkenswaard). Daarmee zorgt de fiets voor een aanzienlijke vervoersprestatie, die de laatste jaren bovendien lijkt te groeien. De fietser kan in de regio gebruik maken van een fijnmazig netwerk van fietspaden, waardoor verplaatsingen 'van deur tot deur' vrijwel altijd mogelijk zijn. De fiets is een potentieel sterk aanbod: voor bijna iedereen beschikbaar, relatief goedkoop, duurzaam, goed voor de gezondheid en ijzersterk in rechtstreekse verplaatsingen over de korte afstand.

Voor het laatste geldt bovendien dat door de opkomst van de e-bike met trapondersteuning de grens van fietsverplaatsingen oploopt van oorspronkelijk zo'n 7 kilometer naar meer dan 15 kilometer. Er liggen voor de fiets daarom nog volop kansen. Er zijn echter ook nadelen: het onvoorspelbare Nederlandse weer en het – *zeker ten opzichte van de auto* – matige comfort zorgt ervoor dat veel potentiële fietsverplaatsingen op dit moment nog met de eigen auto worden uitgevoerd. Het weersaspect zal niet veranderen, maar het comfort voor de fietser kan positief worden beïnvloed door technische innovaties van het vervoermiddel en door verbeteringen aan het fietsnetwerk. De mogelijkheden daartoe zijn talrijk.



2.3 Wat betekent de mobiliteitstransitie voor het mobiliteitsbeleid van Valkenswaard?

De mobiliteitstransitie in de Brainportregio moet om te beginnen naar de Valkenswaardse schaal worden vertaald. Als kern aan de rand van het stedelijk gebied zijn de mogelijkheden immers minder groot dan bijvoorbeeld in het centrum van Eindhoven: externe afstanden zijn groter, vervoersstromen kleiner, congestie minder (en dus ook de urgentie) en sommige voorzieningen zijn niet direct bij de hand. De eerste stap is om in kaart te brengen welke kansen er zijn om in Valkenswaard de verplaatsingsmogelijkheden voor de fietser en OV-reiziger op een hoger plan te krijgen. Belangrijk daarbij is te realiseren dat zelfs als dat lukt de cruciale rol van de auto in het verplaatsingspatroon in Valkenswaard voorlopig blijft. Pas in de loop der jaren zal (bij succesvol, consistent beleid) een verschuiving gaan optreden in de richting van fiets en openbaar vervoer. Dat begint met concrete plannen, die relatief veel kans van slagen hebben. In dit Mobiliteitsplan 2023 wordt een aantal initiatieven benoemd. Sommige daarvan liggen geheel op het eigen gemeentelijke bordje, andere zijn alleen realiseerbaar in nauwe samenwerking met de buurgemeenten of zelfs de hele regio.

Omdat de mobiliteitstransitie een kostbare operatie wordt bij de eerste projecten vooral gefocust op een hoge slagingskans, de verwachte (zichtbare) effectiviteit en de doorzettingskracht van de gemeente:

- Inschatting is dat fietsmaatregelen op de genoemde aspecten het hoogst scoort. Daarom wordt prioriteit gegeven aan fietsmaatregelen en pas in tweede instantie aan het openbaar vervoer. Voor deze verplaatsingswijze zijn immers andere partijen eerder aan zet dan de gemeente.
- Inschatting is dat de 'dikke' vervoersstromen van en naar Valkenswaard de meeste kans bieden op een meetbaar effect in de vervoerswijzekeuze. De dikste stroom is die in de relatie met Eindhoven (weliswaar met verschillende delen van Eindhoven). Dit is reden om voor het openbaar vervoer met name op deze relatie te focussen.

- Om het OV-netwerk voor de lange termijn verder te optimaliseren is de totstandkoming van een oost-westverbinding een optie.
- Voor wat betreft de achterliggende doelen zit Valkenswaard al op het juiste spoor. In 2014 zijn leefbaarheid en duurzaamheid al benoemd als belangrijke uitgangspunten en ijkpunten voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Ondertussen is de urgentie om deze doelen te bereiken nog groter geworden, reden om er nu werk van te maken.

2.4 De 4 pijlers van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid

De basis van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid blijft dezelfde als in het Mobiliteitsplan 2014: vier pijlers waarop het beleid rust, namelijk *leefbaarheid*, *bereikbaarheid*, *duurzaamheid* en *verkeersveiligheid*.





PIJLER 1 LEEFBAARHEID

Kwaliteit van leven staat in het gemeentelijk beleid van Valkenswaard voorop, dus ook in het mobiliteitsbeleid. Binnen leefbaarheid worden twee aspecten onderscheiden:

• Leefbaarheid in de fysieke omgeving

De gemeente draagt zorg voor een inrichting en gebruik van de openbare ruimte die positief bijdraagt aan de verblijfskwaliteit in straten en op pleinen. Omdat de dagelijkse mobiliteit in de openbare ruimte een dominante rol vervult betekent dit dat mobiliteit zich voegt naar de eisen ten aanzien van levenskwaliteit en niet andersom. Negatieve effecten van de mobiliteit worden beperkt of weggenomen. Belangrijk zijn schone en stille mobiliteit, zodat omwonenden en bezoekers geen hinder ondervinden van de verplaatsingen om hen heen. Tevens liggen er aandachtspunten ten aanzien van ruimtegebruik, hittestress en energiegebruik.

• Leefbaarheid in de sociale omgeving

De gemeente stelt zich ten doel elke Valkenswaardenaar – *jong, oud, valide, mindervalide etc.* – in redelijkheid de mogelijkheid te bieden zich te verplaatsen naar eigen behoefte, ongeacht of hij beschikt over eigen vervoersmogelijkheden of afhankelijk is van openbare voorzieningen.

Op basis van de pijler Leefbaarheid worden alle initiatieven, maatregelen en projecten op het gebied van mobiliteit of aangrenzende disciplines expliciet getoetst op de effecten voor de leefkwaliteit van de inwoner van Valkenswaard, waarbij de opgave is bestaande negatieve effecten weg te nemen of te compenseren en verwachte negatieve effecten te voorkomen ofwel zo klein mogelijk te maken.



PIJLER 2 BEREIKBAARHEID

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een gezonde samenleving en is bovendien in sociaal en economisch opzicht een randvoorwaarde bij ontwikkelingen. De normen die aan bereikbaarheid worden gesteld verschillen per schaalniveau:

• **In (inter)nationaal verband gaat de gemeente Valkenswaard voor uitstekende bereikbaarheid voor de modaliteiten auto en openbaar vervoer.** De kwaliteit moet aansluiten bij de schaal van de gemeente. Daarmee is het denkbaar dat de OV-bereikbaarheid verloopt via Eindhoven op voorwaarde dat de connectie tussen Eindhoven en Valkenswaard optimaal is.

• **In regionaal verband wordt ingezet op rechtstreekse bereikbaarheid voor alle modaliteiten.** Daaronder is dus ook de fiets, die door middel van een wijdvertakt netwerk van regionale snel- en doorfietsroutes Valkenswaard zoveel mogelijk rechtstreeks verbinden met de rest van de regio. Daarmee wordt de fiets op de afstanden tot 15 kilometer en soms zelfs tot 25 kilometer een goed alternatief voor autoverplaatsingen. Rechtstreeks wil hier zeggen dat Valkenswaard zonder omwegen bereikbaar is. Voor het openbaar vervoernet zijn verbindingen met Eindhoven CS, Veldhoven (Maxima Medisch Centrum), Lommel/Hasselt en de kernen ten oosten (Leende) en westen (Bergeijk) van belang. Wens is om Valkenswaard onderdeel te laten worden van een openbaar vervoernetwerk dat het Stedelijk Gebied Eindhoven bedient. Daarbij wordt gedacht aan een rechtstreekse aansluiting op de Brainportlijn. Voor de auto zijn robuuste verbindingen nodig met het omliggende hoofdwegennet (Randweg Eindhoven, A67, A2, N73/74 [België] en natuurlijk de N69).

• **Op lokaal niveau geeft Valkenswaard de prioriteit aan de fiets boven de auto.** Dat wil zeggen dat bij het realiseren of aanpassen van de mobiliteitsnetwerken eerst wordt ingezoomd op hetgeen de fiets nodig heeft. Randvoorwaarde is dat de autobereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau blijft gehandhaafd.

Gebiedsakkoord Grenscorridor N69

In 2012 sloten 25 partijen (waaronder gemeenten en de provincie) het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 met als doel de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst op te lossen. Dat moest onder andere gebeuren door de aanleg van een alternatief voor de oude N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven: de Westparallel:

'Met 'Westparallel Plus' is er een integrale oplossing voor de gehele regio. (...) Met het voorkeuralternatief Westparallel Plus gaan verkeersstromen gebruik maken van de routes die daarvoor bedoeld zijn. Het doorgaand verkeer gaat niet meer dwars door de kernen van Valkenswaard en Waalre, maar via de nieuwe verbinding'.

Naast de nieuwe verbinding omvatte het pakket ook nulplusmaatregelen op gemeentelijk niveau, die moesten bijdragen aan een goede afwikkeling van het regionale verkeer. Tevens werd ingezet op gedragsverandering en stimulering van alternatieve vervoerswijzen (fiets en HOV). Het pakket zou voldoende zijn om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op te lossen. Inmiddels is de nieuwe verbinding gereed en in gebruik. Veel nulplusmaatregelen zijn eveneens uitgevoerd, hoewel dat nog niet geldt voor enkele belangrijke maatregelen in Valkenswaard en in Waalre. Met name de herinrichting van de 'oude' doorgaande routes door de kernen is nog niet afgerond. Inmiddels wordt duidelijk dat de in het Gebiedsakkoord afgesproken doelen in de praktijk niet overal gehaald worden. Met name de leefbaarheidsproblemen in Valkenswaard, Dommelen, Waalre-dorp en Aalst lijken nog niet helemaal opgelost. Dat is voor beide gemeenten reden om met elkaar te zoeken naar aanvullende maatregelen.

Binnen de gemeentegrenzen wordt er voor intern verkeer op aangestuurd dat voor de fiets een rechtstreekse bereikbaarheid mogelijk is, dus zonder omrijbewegingen.

Dat houdt in dat bij de inrichting van de verkeersruimte primair de aandacht naar de fiets uitgaat. Voor de auto zijn voor interne verplaatsingen omrijbewegingen eventueel wél aan de orde. Dit zorgt voor een verbeterde concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Doorgaand autoverkeer wordt buiten de bebouwde kom omgeleid, gebruik makend van de regionale gebiedsontsluitingswegen, herkomst- en bestemmingsverkeer wordt zo lang mogelijk via de wegen buitenom geleid. De auto gaat alleen de 'first and last mile' door de bebouwde kom, zodat de negatieve effecten van het autoverkeer op de leefomgeving worden geminimaliseerd. Dit betekent dat voor het herkomst- en bestemmingsautoverkeer voor Valkenswaard een omrijbeweging acceptabel is indien daardoor de kwaliteit van de leefomgeving per saldo verbetert. Binnen de bebouwde kom wordt het interne en herkomst- en bestemmingsverkeer geconcentreerd op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen. De bereikbaarheid van elke locatie in Valkenswaard – en met name natuurlijk het centrum – blijft daarmee geborgd, zonder de leefbaarheid aan te tasten.



PIJLER 3 VERKEERSVEILIGHEID

Door de inspanningen sinds de jaren '70 van de vorige eeuw is het aantal slachtoffers in het Nederlandse verkeer fors gedaald. Het einddoel – nul (0) slachtoffers – is echter nog niet bereikt. Er is de laatste jaren zelfs weer een stijging van het aantal verkeersslachtoffers waarneembaar. Het Rijk besloot daarom een nieuw verkeersveiligheidsinitiatief te starten in de vorm van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Valkenswaard sluit daarop aan. Daarom wordt **verkeersveiligheid als basisvoorwaarde in alle gemeentelijke infrastructurele projecten** meegenomen. De zwakke verkeersdeelnemer – voetganger, fietser, kind en oudere – krijgen de meeste aandacht. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft echter niet alleen beperkt tot het veiliger maken van de infrastructuur. Ook is er aandacht voor een goede, doorlopende verkeerseducatie voor de verkeersdeelnemers en worden verkeersregels structureel gehandhaafd. Dit laatste is cruciaal, maar blijkt in de praktijk lastig te organiseren binnen het werkpakket van de politie. Valkenswaard gaat de uitdaging aan om hiervoor met werkbare oplossingen te komen.



PIJLER 4 DUURZAAMHEID

Duurzaamheid is een constant aandachtspunt in het gemeentelijke beleid. Inmiddels is wel duidelijk dat duurzame oplossingen geen luxe maar pure noodzaak zijn. De gevolgen van de klimaatverandering – *hittestress, water op straat, verdroging etc.* – laten zich steeds duidelijker voelen en vragen om snelle maatregelen. De urgentie is hoog en raakt (uiteindelijk) iedereen. Valkenswaard ziet voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd om de samenleving duurzamer te maken. Die rol bestaat vooral uit het **informereren over en het coördineren en faciliteren van maatregelen die bijdragen aan het verduurzamen** van de samenleving. Zeker op het gebied van mobiliteit is de rol van de gemeente groot. Toekomstige mobiliteitsoplossingen moeten duurzamer. De huidige mobiliteit eist op dat gebied een grote toel: het dagelijkse verkeer is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de CO₂-uitstoot in Nederland, naast de uitstoot van stikstof en fijnstof. Op basis van een lijst landelijk en provinciaal beleid (Klimaatakkoord (2019), Schone Lucht Akkoord (2020)) zet Valkenswaard in op het minder schadelijk maken van mobiliteit



Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is en blijft een cruciaal aandachtspunt. Landelijk blijkt het lastig om het aantal verkeersslachtoffers verder omlaag te brengen. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) introduceert daarom de risico gestuurde aanpak: een verschuiving van het traditionele, reactief beleid op basis van ongevals cijfers naar een proactieve aanpak, waarbij geprobeerd wordt verkeersonveilige locaties aan te pakken voordat die zichtbaar worden in de ongevals cijfers. Valkenswaard doet mee aan de risico gestuurde aanpak. Periodiek wordt een risicoanalyse uitgevoerd voor het eigen wegennet. De potentieel verkeersonveilige situaties die daaruit naar boven komen worden door de gemeente met prioriteit aangepakt. Deze wegvakken en kruisingen kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage via het *Regionale Uitvoeringsprogramma Zuidoost-Brabant* (opvolger van het Regionaal Uitvoeringsprogramma).

voor het milieu, met name in de vorm van de mobiliteitstransitie. Maatregelen die hierin passen zijn bijvoorbeeld het bevorderen van fietsgebruik, van deelgebruik van vervoersmiddelen, van openbaar en groepsvervoer en van thuiswerken. Daarnaast worden technische innovaties aangegrepen. Zo wordt de elektrificatie van het wagenpark ondersteund door te zorgen voor voldoende laadcapaciteit. De verwachte stijging van het aantal elektrische voertuigen maakt dit tot een grote opgave. Ook de toepassing van slim verkeersmanagement krijgt aandacht, hoewel daarvoor geldt dat Valkenswaard dat niet alleen kan realiseren.

Gemeentelijke Toekomstvisie 2040

In de Toekomstvisie 2040 positioneert Valkenswaard zich als een gemeente die graag starters en jonge gezinnen aantrekt. In onze natuurlijke gemeente is het immers fijn opgroeien en recreëren. Tegelijkertijd ligt Valkenswaard dicht bij alle belangrijke hotspots van de Brainport. De gemeente wil haar fraaie natuurlijke omgeving graag inzetten om recreanten uit het stedelijk gebied aan te trekken. Dat kan alleen als de bereikbaarheid van Valkenswaard vanuit het stedelijk gebied goed geregeld is. Dat vraagt om een robuust mobiliteitssysteem. Daarvoor is het nodig dat de bereikbaarheid voor de auto wordt verbeterd, maar vooral ook dat wordt ingezet op de mobiliteitstransitie. Die is in 2040 in volle gang: de fietsinfrastructuur is dan inmiddels sterk verbeterd, Valkenswaard is met volwaardige eigen mobiliteitshubs aangesloten op het OV netwerk van de Brainport en ook de diverse vormen van deelmobiliteit zijn in de gemeente geregeld.

Provinciaal Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030

Het Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 van de provincie behandelt het aspect mobiliteit. Daarin worden ambities en doelen op het gebied van Mobiliteit beschreven. Deze ambities en doelen sluiten aan op de hoofdpogaven zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie van de provincie: De Kwaliteit van Brabant.

De volgende ambities op het gebied van mobiliteit worden omschreven:

- Een samenhangend mobiliteitssysteem;
- Veilige mobiliteit;
- Schone, stille en gezonde mobiliteit;
- Mobiliteit voor iedereen;
- Robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem





3. DE ROL VAN DE GEMEENTE





“REALISATIE VAN
PLANNEN OM
DE OPENBAAR
VERVOERRELATIE
MET EINDHOVEN
OP EEN
HOOGWAARDIGER
NIVEAU TE
BRENGEN.”

3.1 De rol van Valkenswaard in mobiliteit gerelateerde maatregelen

Met het mobiliteitsbeleid wil de gemeente Valkenswaard actief vorm en inhoud geven aan de wijze waarop de dagelijkse verplaatsingen van bewoners, bezoekers en voorbijgangers binnen haar grenzen plaatsvinden. Vaak vervult de gemeente daarin zelf de belangrijkste uitvoerende rol, bijvoorbeeld als facilitator (aanleg, onderhoud etc.) of als regulator. In sommige gevallen heeft de gemeente ook een actieve rol als handhaver, bijvoorbeeld bij parkeren. De gemeentelijke rol is echter niet op alle fronten hetzelfde. Alvorens de beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit te beschrijven is het daarom goed eerst meer duidelijkheid te scheppen over de taken en verantwoordelijkheden die de gemeente op dit vlak draagt.

De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte binnen de eigen gemeentegrenzen, dus ook voor het gemeentelijk weggennet. Hier kan de gemeente zelf maatregelen treffen voor de auto en de fiets om de gewenste verkeerscirculatie te stimuleren, de verkeersveiligheid te vergroten en voorzieningen te treffen zoals bijvoorbeeld fietsenstallingen of parkeerplaatsen. Voor de financiering van maatregelen kan mogelijk gebruik worden gemaakt van subsidie- en/of bijdragenregelingen van de provincie en het Rijk. Om de gewenste verkeerscirculatie echter volledig tot stand te kunnen brengen is er een afhankelijkheid van buurgemeenten, provincie en het Rijk. Zoals reeds geschetst in dit Mobiliteitsplan vindt de afstemming hierover plaats aan regionale overlegtafels.

Voor het openbaar vervoer is de gemeentelijke rol veel bescheidener. Het openbaar vervoer in de regio Zuidoost-Brabant is primair de verantwoordelijkheid van de Provincie, die daarvoor een concessie verleent aan een vervoerder. De gemeente heeft hierin geen directe rol. Wél kan de gemeente haar wensen met betrekking van bijvoorbeeld routing en haltering kenbaar maken en aandringen op verwezenlijking van die wensen. In Valkenswaard ligt de nadruk sterk op het regionaal verbindend openbaar vervoer.

Er is echter ook een behoefte op lokaal niveau. Valkenswaard denkt - *binnen de krappe financiële kaders die er voor gelden* - na over mogelijkheden om het lokale openbaar vervoer te verbeteren, zodanig dat openbaar vervoer voor iedere inwoner in redelijkheid te bereiken is.

3.2 Communicatie & Participatie

De gemiddelde burger wendt zich bij vragen, klachten of wensen in relatie met mobiliteit bijna altijd eerst tot de gemeente. Via de websites bereikbaarvalkenswaard.nl en watgebeurtervoormijndeur.nl is informatie te vinden over gemeentelijke mobiliteitsprojecten en wegwerkzaamheden. Óók als de gemeente in de betreffende kwestie geen of slechts een kleine rol speelt. Vanuit het “één overheid”-principe is het zaak dat de gemeente - *als dichtst bij de burger staande overheid* - hiervoor goed bereikbaar is en de burger begeleidt in zijn zoektocht naar informatie. Veelal worden inwoners in dergelijke gevallen doorverwezen naar de verantwoordelijk wegbeheerder. Mochten er meerdere vergelijkbare meldingen binnen komen, dan kan eventueel namens de gemeente nog een signaal worden afgegeven.

Valkenswaard hecht veel waarde aan burgerparticipatie. Voor eigen (gemeentelijke) projecten worden inwoners waar mogelijk actief betrokken bij de planvorming. Voor elk project wordt vooraf bepaald in welke mate inwoners en overige belanghebbenden kunnen participeren in het project. Denk hierbij onder andere aan (online) enquêtes, inloopavonden, werkgroepen of nieuwsbrieven. In het geval dat een project wordt gestart om de leefbaarheid te verbeteren wordt er vaak voor gekozen om samen met aanwonenden (en eventueel omwonenden) het nieuwe ontwerp voor een weg gezamenlijk op te stellen. Inwoners en andere belanghebbenden kunnen in dat geval actief meedenken. Het voordeel van een dergelijk project is dat het uiteindelijke ontwerp doorgaans breed gedragen wordt. Het nadeel is dat een dergelijk participatietraject meer tijd en geld kost. De besluiten worden uiteindelijk genomen door het college en de gemeenteraad.

4. BELEIDSKEUZES



Foto: Igor Vermeer





4.1 Verkeersveiligheid

In de voorbije decennia is er op alle overheidsniveaus veel gedaan om het wegennet veiliger te maken. Dat was succesvol. Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland is fors gereduceerd. Het gestelde einddoel - *namelijk nul verkeersslachtoffers* - is echter nog ver weg. Sterker nog, in de laatste jaren lijkt het doel weer verder uit beeld te verdwijnen. Daarom is ook in de komende jaren een grote, continue inspanning nodig om het verkeer veiliger te maken.

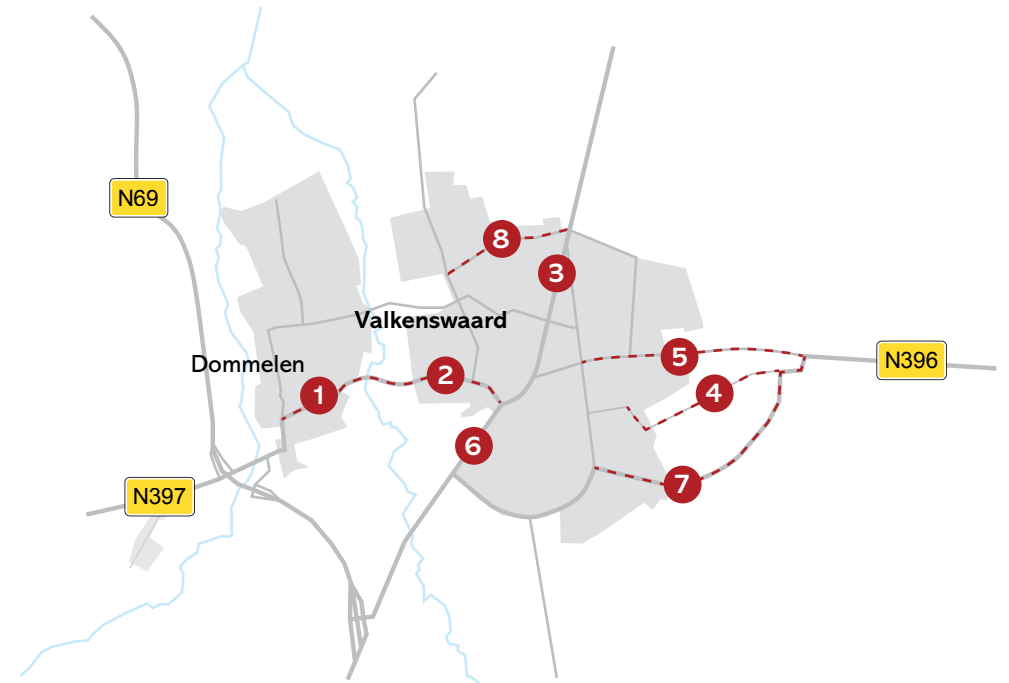
Prioritaire risicothema's voor Valkenswaard

Conform de beleidsaanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is in 2021 een risicoanalyse uitgevoerd. Daarin is geanalyseerd welke thema's in de gemeente Valkenswaard kunnen worden aangemerkt als potentieel risico voor de verkeersveiligheid en daarom extra aandacht behoeven. De volgende thema's kwamen naar voren:

RISICOVOLLE WEGEN EN KRUISINGEN

Diverse wegen en kruisingen scoren op diverse indicatoren laag op het gebied van verkeersveiligheid. Vaak heeft de lage score te maken met de inrichting, waarbij vooral fietsvoorzieningen ontbreken en/of snelheidsremmende maatregelen ontbreken, of in het geval van kruisingen dat er verschillende snelheidsregimes gelden. Tevens is het aantal ongevallen met brom- en snorfietsers een aandachtspunt. De wegen en kruisingen die aandacht behoeven zijn weergegeven op de kaart hiernaast:

- 1 Bergstraat (druk, breed, nauwelijks fietsvoorzieningen, diverse erffuncties)
- 2 Dommelseweg (druk, fietsvoorzieningen van matige kwaliteit, autoparkeren, direct aanliggende woonbebouwing, erffuncties)
- 3 Eindhovenseweg Noord (inrichting als oude Rijksweg met veel ruimte voor de auto, matige fietsvoorzieningen, niet meer passend bij huidige functie)
- 4 John F. Kennedylaan (lange rechtstand, hoge snelheden, slechte fietsvoorzieningen, veel vrachtverkeer)
- 5 Leenderweg (druk, fietsvoorzieningen intensief gebruikt [schoolroute] maar van matige kwaliteit, autoparkeren, direct aanliggende woonbebouwing, erffuncties)
- 6 Luikerweg binnen de bebouwde kom (inrichting als oude Rijksweg met veel ruimte voor de auto, hoge snelheden, matige fietsvoorzieningen, autoparkeren)
- 7 De Vest (veel vrachtverkeer, laden en lossen op de rijbaan, krap profiel in verhouding tot functies, matige fietsvoorzieningen, matige doorstroming)
- 8 Geenhovensedreef (lange rechtstand, hoge snelheden)



Wegen die op het gebied van verkeersveiligheid aandacht behoeven volgens risicoanalyse

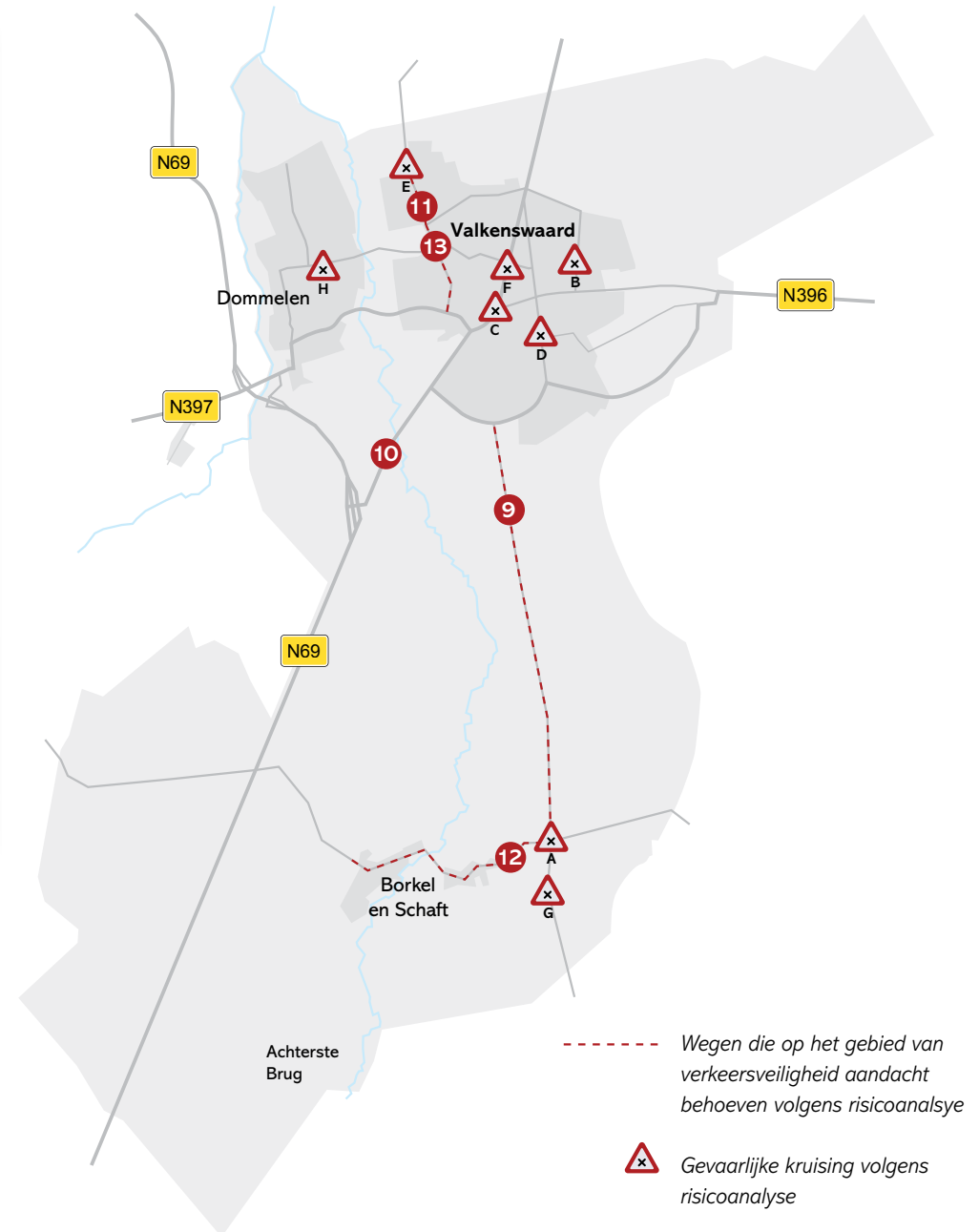
- 9 Maastrichterweg (lange rechtstand, hoge snelheden)
- 10 Kruisung Luikerweg-Venbergseweg (slechte oversteekbaarheid voor fietsers)
- 11 Nieuwe Waalreseweg (snelheid in combinatie met gevaarlijke kruisingen)
- 12 Abdijweg en Dorpsstraat (hoge snelheid en matige fietsvoorzieningen)
- 13 Waalreseweg (hoge snelheid)

Een aantal van deze wegvakken is al aangemerkt als reconstructieproject in het programma *Bereikbaar Valkenswaard*. Voor andere wegvakken geldt dat eerst nog het besluit nog moet worden genomen om ze aan te pakken.

Gevaarlijke **kruisingen** volgens risicoanalyse:

- A Abdijweg, Kluizerdijk, Sint-Benedictusbaan
- B De Smelen, Valkenierstraat
- C Leenderweg, Markt, Eindhovenseweg
- D Bakkerstraat, Europalaan
- E De Hazelaar, De Weegbree, Nieuwe Waalreseweg
- F Carolusdreef, Eindhovenseweg, Valkenierstraat
- G Maastrichterweg, Peedijk
- H Norbertusdreef, Schoolpad, Tienendreef

Een aantal van de hierboven genoemde wegvakken is al aangemerkt als reconstructieproject in het programma *Bereikbaar Valkenswaard*. Voor andere wegvakken geldt dat in het uitvoeringsprogramma van dit Mobiliteitsplan een voorstel is opgenomen voor de verdere aanpak van de bovengenoemde punten.



SNELHEID

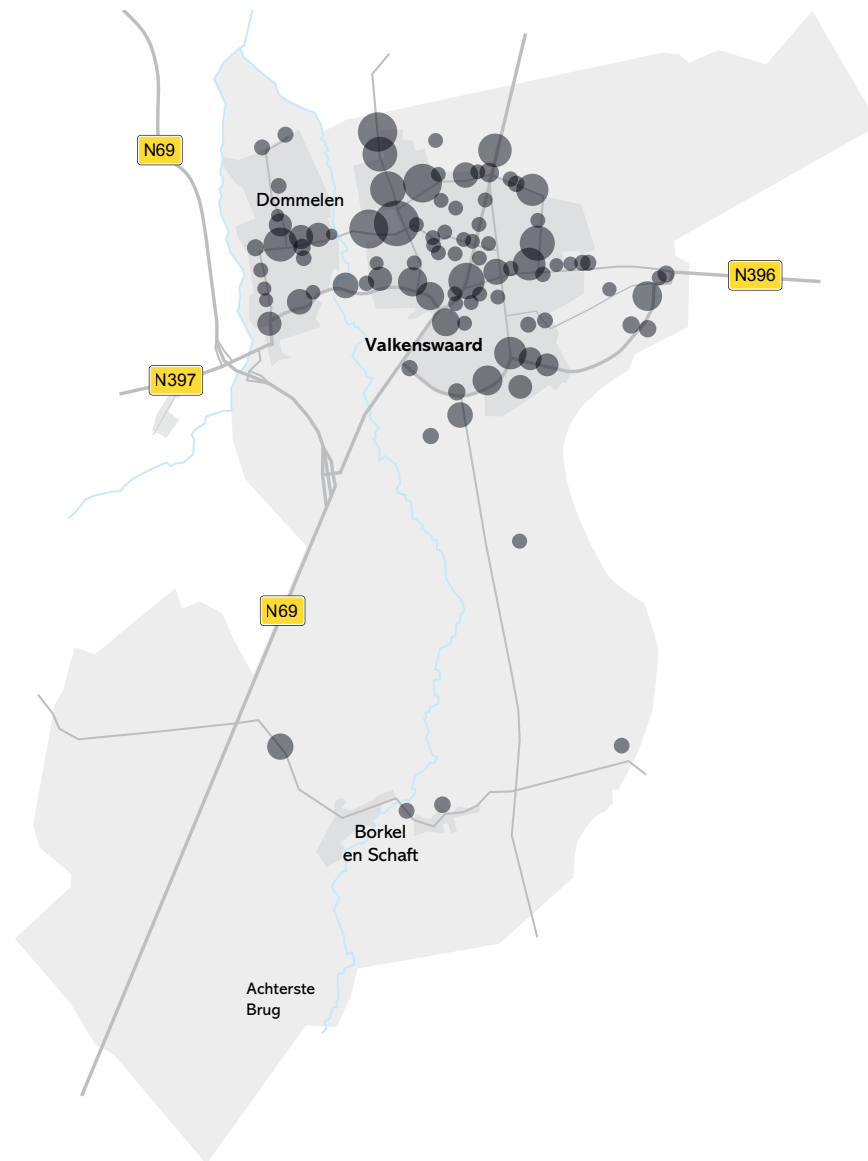
Het behoeft geen uitleg dat te hard rijden de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Naast de reeds genoemde wegen zijn er nog een aantal wegen waar de gemiddeld gereden snelheid te hoog is. Het meest in het oog springend zijn de zogeheten "grijze 30 km/u wegen". Naast de 30 km/u wegen, wordt er het vaakst te hard gereden op 80 km/u wegen. Buiten de Maastrichterweg, is de provincie echter wegbeheerder van deze wegen. Als gemeente vragen we bij de provincie met name aandacht voor de N69-Zuid.

FIETS EN E-BIKE

Fietser en e-bikers zijn kwetsbare groepen in het verkeer. Dat is in Valkenswaard niet anders. Waarschijnlijk verklaart die kwetsbaarheid ook het relatief grote aantal fietsers en e-bikers dat jaarlijks betrokken is bij een verkeersongeval. Zoals hiervoor al is aangegeven bij de risicofactor 50 km/u wegen kent Valkenswaard nog relatief veel 'oude' fietsroutes, die hooguit van matige kwaliteit zijn. Met het drukker - en sneller - worden van het fietsverkeer stijgt ook de verkeersonveiligheid. Iets soortgelijks is ook waarneembaar op de toeristische fietsroutes. Het aandeel recreatiefietsers op leeftijd stijgt jaar na jaar en gelijktijdig daarmee het aantal ongevallen. Voor zowel de utilitaire als de toeristische fietsroutes is dan ook veel werk aan de winkel. Dat geldt voor de wegvakken, maar zeker ook voor de kruisingen met autoverkeer.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2017	Definitief	176	22	0
2018	Afgesloten	178	37	2
2019	Afgesloten	149	36	4
2020	Afgesloten	121	20	2
2021	Afgesloten	121	30	0
Totaal		745	145	8

Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode (VIA 2022)



Locaties ongevallen wegen gemeente Valkenswaard (VIA, 2016-2020)

Scholen

Lokaal is er veel aandacht voor verkeersveiligheid bij scholen. Tijdens de schoolspits kan er sprake zijn van onveilige en onoverzichtelijke situaties. Als gemeente zijn werken we op verschillende manier samen met partners om de verkeersveiligheid bij scholen te verbeteren:

- Randvoorwaarde is een veilige schoolomgeving. In samenspraak met scholen pakken we knelpunten aan en richten we schoolomgeving op uniforme wijze in:
- Op basis- en middelbare scholen stimuleren we aandacht voor verkeersonderwijs. Dat doen we door middel van het voortzetten van het BVL-label. BVL staat voor Brabants Veiligheidslabel en is een provinciaal kwaliteitskeurmerk voor verkeersonderwijs.
- In samenspraak met scholen zetten we acties op om ouders te verleiden om kinderen zo veel mogelijk te voet of met de fiets naar school te brengen.
- Waar nodig handhaven we als gemeente op ongewenst gedrag tijdens de schoolspits.



Wat willen we bereiken?

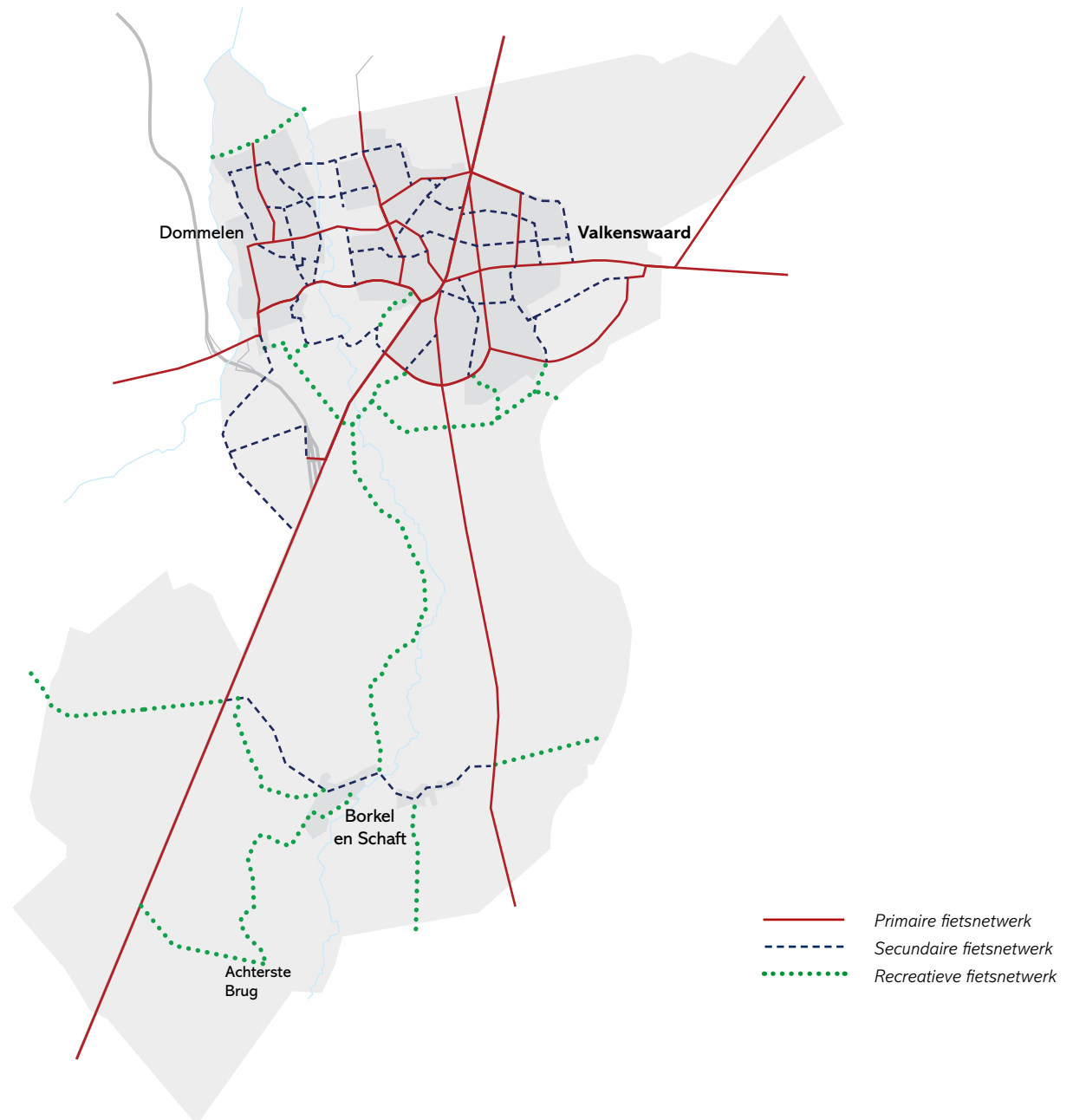
1. Het verbeteren van de verkeersveiligheid
2. Duurzaam Veilig Infrastructuurnetwerk
3. Alle scholen BVL (Brabants Veiligheids Label)
4. Samenwerking VVN Werkplan
5. Consequente aandacht voor handhaving



4.2 Fiets

In het fietsbeleidsplan (2019) wordt het gemeentelijk beleid gestoeld op drie pijlers: *veilig, comfortabel en aantrekkelijk*. Het netwerk wordt onderverdeeld in drie verschillende fietsroutenetwerken, namelijk het **primaire** en **secundaire** netwerk dat is gericht op het utilitaire fietsverkeer en het **recreatieve** fietsroutenetwerk dat is gericht op de recreant. Voor elk van deze netwerken gelden eigen inrichtingseisen. Naar aanleiding van regionale doelstellingen op het gebied van de mobiliteitstransitie uit het Fietsbeleidsplan uit 2019 tegen het licht gehouden en herijkt.

Op de afbeelding is het wensbeeld van de drie fietsnetwerken weergegeven voor de situatie binnen en buiten de bebouwde kom. Daar waar het netwerk nog niet af is of niet de juiste inrichting heeft ligt er een taak om dit alsnog te realiseren. Deze delen worden als project opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Afhankelijk van meekoppelkansen, beschikbare financiering en/of urgentie - *bijvoorbeeld verkeersveiligheid of de relatie met het regionale fietsnetwerk* - worden deze projecten te zijner tijd geprioriteerd.



PRIMAIRE NETWERK (rode lopers en fietsstraten)

Het primaire netwerk bestaat uit de lokale hoofdverbindingen, die alle delen van de gemeente - ook *natuurlijk het centrum* - voor fietsers met elkaar verbindt én dat in alle windrichtingen aansluit op het omliggende regionale fietsnetwerk. In het gemeentelijk mobiliteitsplan worden ze aangeduid als 'rode lopers', om daarmee direct uitdrukking te geven aan het doel om voor dit netwerk de hoogste inrichtingseisen toe te passen, onder andere geheel vrijliggend van het autoverkeer en duidelijk herkenbaar als kwalitatief hoogwaardige fietsroute. Het primaire netwerk nodigt uit met de fiets of de e-bike grotere afstanden te overbruggen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of om naar school te gaan maar het biedt hetzelfde hoge comfort voor de kleinere afstanden, bijvoorbeeld om boodschappen te doen.

Het wensbeeld is niet altijd realiseerbaar. Gemotiveerd kan worden afgeweken van de op deze pagina vermelde richtlijnen. Enkele wegen in het centrum zijn al ingericht als fietsstraat waardoor de realisatie van een vrijliggend fietspad niet nodig is. Meestal is de beschikbare ruimte de meest beperkende factor. Daardoor zijn er in het verleden - *en recentelijk* - andere keuzes gemaakt. Hierdoor voldoen de onderstaande wegen nog niet aan de inrichtingskenmerken voor het primaire netwerk.

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1 Brouwerijdreef | 6 Waalreseweg |
| 2 Damianusdreef | 7 Leenderweg |
| 3 Tienendreef | 8 Europalaan |
| 4 Nieuw Waalreseweg | 9 Eindhovenseweg-Noord |
| 5 Luikerweg
(binnen en buiten
bebouwde kom) | 10 De Vest |
| | 11 Maastrichterweg
(BUBEKO) |



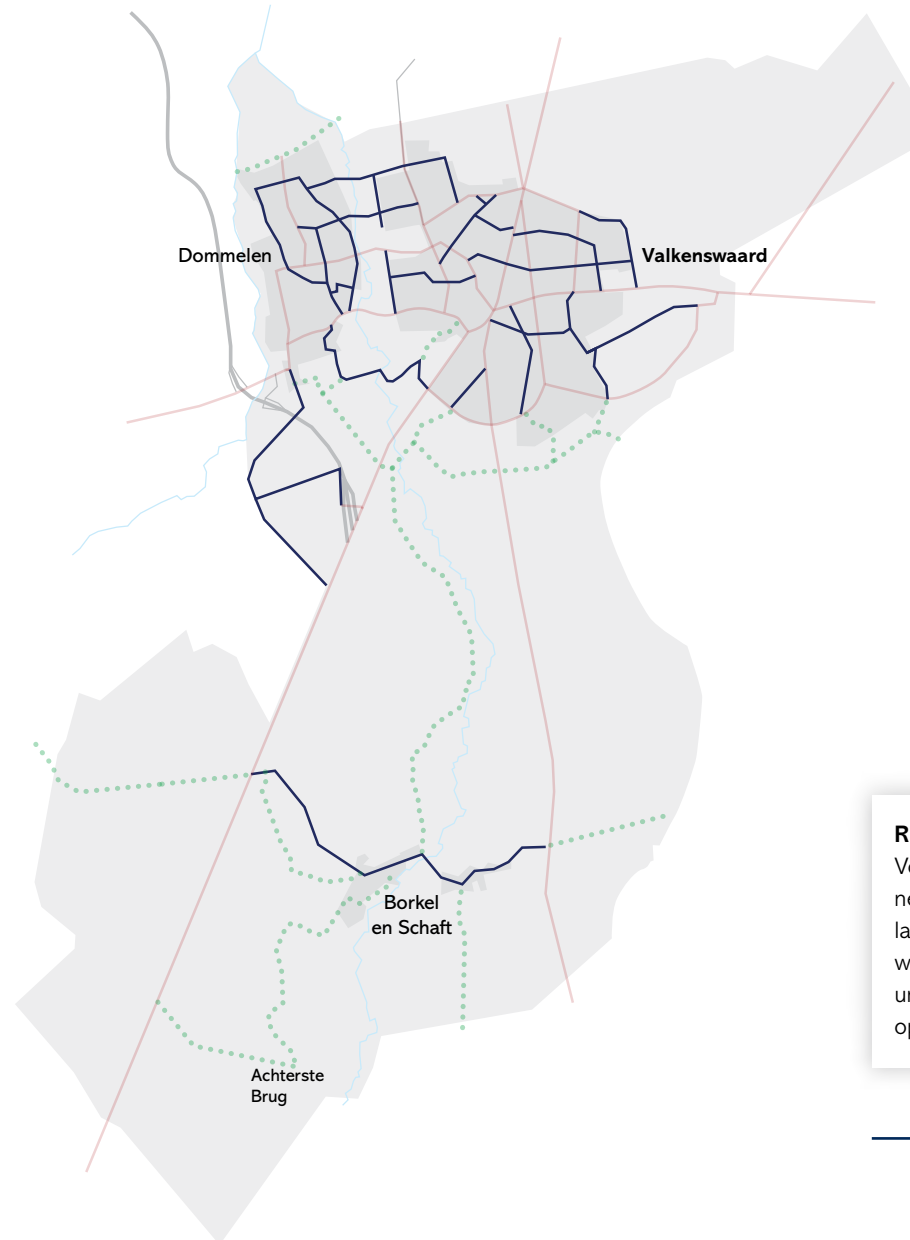
Richtlijnen Primaire fietsnetwerk

- Geheel vrijliggend van ander verkeer
- Rijloper voor twee richtingen
- Uitgevoerd in rood asfalt en voorzien van fietsvriendelijke kantopsluitingen
- Rijloper minimaal 3,5 meter breed
- Afmetingen van tussenbermen (binnen en buiten de bebouwde kom) volgens CROW-richtlijnen
- In principe altijd in de voorrang, in geval van geregelde kruisingen worden fietsers met prioriteit afgewikkeld
- Binnen de bebouwde kom in principe verlicht

— Primaire fietsnetwerk
gemeente Valkenswaard en omstreken

SECUNDAIRE NETWERK

Het secundaire fietsnetwerk fungeert als buurtontsluiting en voedt het Primaire Netwerk. Het secundaire netwerk is fijnmaziger dan het Primaire Netwerk, zodat alle bestemmingen in de gemeente goed en snel per fiets bereikbaar zijn. Het secundaire netwerk faciliteert de fietser op de lokale ritten en dient onder meer voor woon-/werkverkeer, schoolverkeer of om boodschappen te doen. Ook de gemeentelijke sportcomplexen worden via het secundaire netwerk ontsloten.



Richtlijnen Secundaire fietsnetwerk
Voor de inrichting van het secundaire netwerk wordt aangesloten op de landelijke CROW-richtlijnen. Gestreefd wordt naar een hoge mate van uniformiteit, zodat het fietsnetwerk optimaal herkenbaar is.

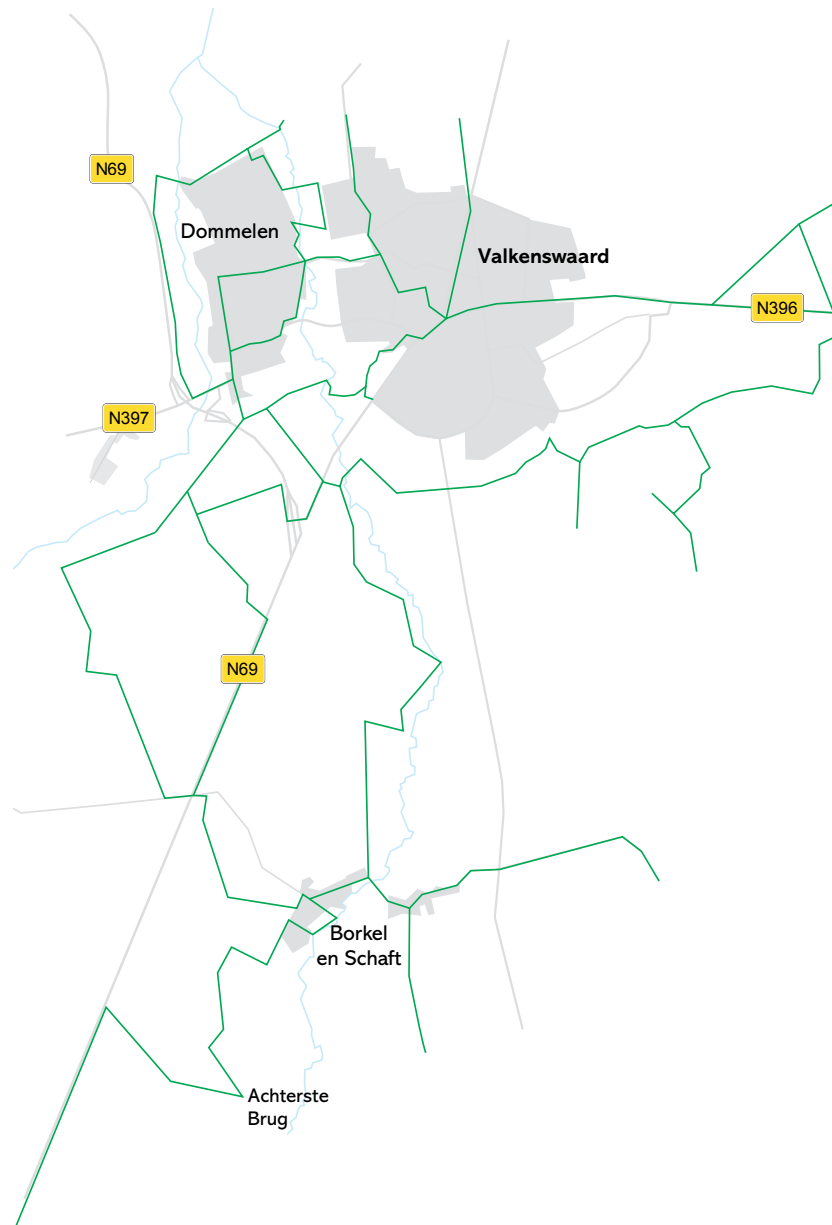
— Secundaire fietsnetwerk
gemeente Valkenswaard

RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

Voor de inrichting van het recreatieve fietsroutenetwerk wordt in de eerste plaats gefocust op beleving en veiligheid. Snelheid en gerichtheid zijn daaraan ondergeschikt. Het recreatieve fietsnetwerk is vooral terug te vinden in het (groene) buitengebied en is vaak gecombineerd met ander verkeer op 60 km/h-wegen. Regelmatig leidt dit tot verkeersveiligheidsproblemen: door de combinatie van (relatief) hoge rijksnelheden van autoverkeer, landbouwverkeer en het ontbreken van vrijliggende fietspaden komt de recreatieve fietser nog al eens in de verdrukking. Streven is in dat soort gevallen een vrijliggend fietspad te realiseren ofwel de verkeersdruk op de weg te verminderen.

Een aandachtspunt in het kader van de verkeersveiligheid betreft de kruisingen met drukke verbindingswegen. Door de ligging buiten de bebouwde kom is de passeersnelheid van autoverkeer vaak hoog en dat leidt helaas regelmatig tot (ernstige) ongevallen. Dit soort oversteeklocaties worden daarom nadrukkelijk meegenomen in de risicoanalyse voor de risico gestuurde aanpak verkeersonveiligheid.


Bijzondere aandacht is er voor de opkomst van de e-bike bij recreatiefietzers. Dat leidt tot soms grote snelheidsverschillen, waardoor het aantal conflicten en ongevallen op het fietspad sterk toeneemt. Ook eenzijdige ongevallen nemen snel in aantal toe. Bredere fietspaden zijn daarom wenselijk, net als het toepassen van fietsvriendelijke bermoplossingen en terughoudendheid met de toepassing van krappe bochten. Sommige fietspaden liggen in kwetsbaar natuurgebied. Deze fietspaden vormen een barrière voor de natuur. In overleg met terreinbeherende organisaties proberen we de schade voor de natuur zo veel mogelijk te beperken/voorkomen. Indien recreatieve routes hetzelfde tracé volgen als utilitaire routes dan zijn de inrichtingseisen voor de utilitaire routes leidend.



Het natuurgrenspark de Grootte Heide is een samenwerkingsverband van 6 gemeenten, waaronder Valkenswaard. De Grootte Heide streeft naar een verbetering van de recreatieve hoofdroute-structuur. Deze is voor het Valkenswaardse gedeelte opgenomen in de afbeeldingen op deze pagina. Voor het gehele netwerk verwijzen we naar de bijlage. Als Valkenswaard onderzoeken we hoe we deze recreatieve hoofdstructuur verder kunnen versterken.

Richtlijnen recreatief fietsnetwerk

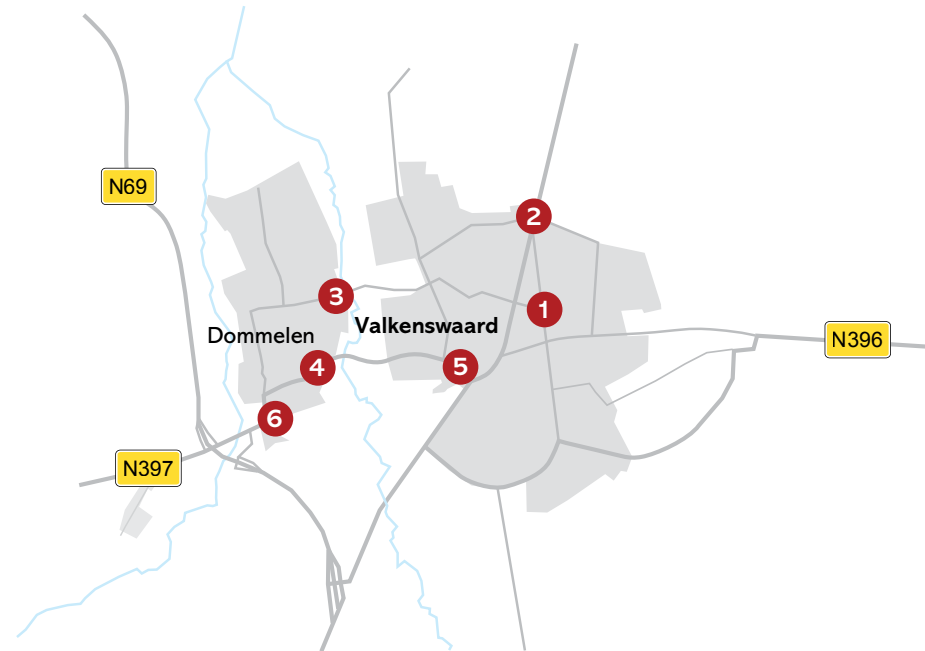
Qua inrichtingseisen worden de CROW-richtlijnen gevolgd maar beleving en inpassing staan voor recreatieve routes voorop als die van de CROW-richtlijnen afwijken. Recreatieve routes door parken en andere groene gebieden worden ter bescherming van de fauna alleen verlicht als ze deel uitmaken van een doorgaande route.

 Recreatieve fietsnetwerk
gemeente Valkenswaard

Fietsparkeren

Om het gebruik van de fiets als meest gewenste verplaatsingsmethode nog beter te faciliteren is het van belang dat de fietser op zijn bestemming zijn fiets op een goede manier kan stallen. Dat draagt bij aan de kwaliteitsbeleving in de openbare ruimte en bij de gebruiker, maar biedt bovendien ook kansen om diefstal en vernieling van fietsen terug te dringen. Zeker het sterk stijgende aandeel van dure e-bikes maakt de urgentie voor veilig stallen snel groter. Voor fietsparkeren zijn de volgende punten van belang:

- Aansluiting op primaire en/of secundaire fietsnetwerk
- In centrumgebied en andere belangrijke attractiepunten
- Voldoende mogelijkheden om de fiets veilig te stallen (bij voorkeur enkele bewaakte stallingen)
- Bij (H)OV haltes en hubs (bij belangrijke hubs eventueel gecombineerd met servicediensten, zoals fietsreparatie en deelfietsen)
- Voldoende verlicht en met voldoende sociale controle
- Voldoende ruim om de vraag naar fietsparkeren te kunnen afdekken
- Een inrichting zodanig dat de voorziening gemakkelijk en met geringe krachtinspanning kan worden gebruikt (aansluitend op de standaard maatvoering van de fiets)



Nu al is bij verschillende openbaar vervoer haltes een capaciteitstekort voor fietsparkeren aan de orde.

- 1 Europalaan (t.h.v. Valkeniersstraat)
- 2 Eindhovenseweg (t.h.v. Merendreef)
- 3 Tienendreef (Ambrosiusdal)
- 4 Bergstraat (t.h.v. Martinusplein)
- 5 Dommelseweg (t.h.v. Florapark)
- 6 Westerhovenseweg (t.h.v. Mgr. Smetsstraat)

Wat willen we bereiken?

1. Een veilig verbindend netwerk dat uitnodigt tot meer gebruik van de fiets; gezond en duurzaam.
2. Aanleg van de nog ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk.
3. Focus op de rode lopers vanaf het centrum aansluitend op het regionale fietsnetwerk.
4. Een snelle en veilige (fiets)verbinding met het snelfietspad tussen Eindhoven en Weert;
5. Een verkeersveilig en comfortabel recreatief fietsnetwerk dat meegroeit met de toeristische ontwikkelingen.
6. Fietsenstallingen op belangrijke knooppunten.
7. Beschikbaarheid van deelfietsen op belangrijke (HOV) knooppunten.
8. Een bewegwijzering die dekkend is op de hoofdfietsroutes (rood netwerk) binnen en buiten de bebouwde kom.
9. Een op de behoefte afgestemde omvang aan parkeervoorzieningen voor fietsen.





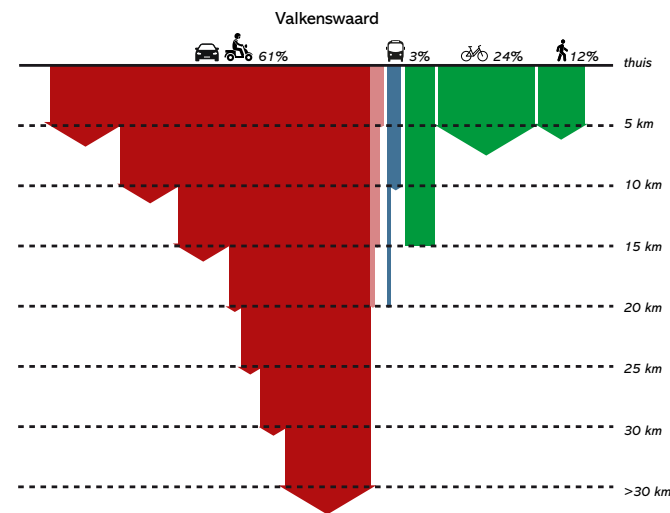
4.3 (Hoogwaardig) openbaar vervoer

De bijdrage die openbaar vervoer levert aan de afwikkeling van de dagelijkse verplaatsingen in Valkenswaard is slechts bescheiden. Op dit moment gebruikt nog geen 3% van de Valkenswaardse bevolking het openbaar vervoer voor verplaatsingen over afstanden tot 10 kilometer en een nog kleiner deel over afstanden tot 20 kilometer. Slechts op één vervoersrelatie in Valkenswaard is sprake van een substantiële reizigersstroom, namelijk die met Eindhoven CS. De doorverbinding van deze route richting Westerhoven en Bergeijk wordt al veel minder gebruikt. Andere relaties worden niet of nauwelijks met het openbaar vervoer bediend – bijvoorbeeld met de belbus. Zo wordt een rechtstreekse busverbinding met het Maxima Medisch Centrum door veel Valkenswaardenaars nodig gemist. Ook is er geen verbinding met België, terwijl de dagelijkse vervoersrelatie over de grens best intensief is, getuige het grote aantal Belgische kentekens.

Hoewel zij slechts een bescheiden rol speelt in de organisatie van het openbaar vervoer wil de gemeente Valkenswaard zich desondanks inzetten voor het in stand houden van een zo goed mogelijk OV-systeem voor haar inwoners. Sowieso is het belangrijk dat ook de Valkenswaardenaars die niet beschikken over eigen vervoer de mogelijkheid krijgen om zich te kunnen verplaatsen. Voor deze gebruikersgroep kan een belbus een oplossing zijn, hoewel de voorkeur uitgaat naar een hoogwaardiger voorziening. In het kader van de mobiliteitstransitie wil Valkenswaard echter ook bijdragen aan het terugdringen van het aantal autoverplaatsingen door deze met het openbaar vervoer af te vangen. De beste mogelijkheden daarvoor liggen op de relatie naar Eindhoven, via de oude N69. Nu al wordt deze relatie intensief met bussen bediend. De gemeente stuurt er op aan om zo snel mogelijk de kwaliteit van deze busverbinding verder te verhogen tot volwaardig Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Ze denkt in dat kader aan onder meer het realiseren van hubs, het verhogen van de frequentie van de dienstregeling (ook in de avond- en nachturen) en het herkenbaarder maken van het rijdend materieel.



Bron: Lijnnetkaart 2023 Bravo



“MET DE HUBS SPEELT DE GEMEENTE IN OP HET FACILITEREN VAN HET VOOR- EN NATRANSPORT.”



Bron: SmartwayZ.nl

In 2012 is in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 al rekening gehouden met de komst van HOV tussen Valkenswaard en Eindhoven CS. Inmiddels 10 jaar verder is het hoog tijd dat daadwerkelijk actie wordt ondernomen. Via de HOV Valkenswaard-Eindhoven CS krijgt de gemeente Valkenswaard een uitstekende verbinding met de diverse voorzieningen in de stad, waaronder ook de aansluiting op het landelijke spoorwegennet. Daarmee draagt hij in ruime mate bij aan een gezonde ontwikkeling van de gemeente.

Sinds 2020 wordt intensief overlegd met de gemeenten Waalre en Eindhoven en de provincie om de HOV Eindhoven-Valkenswaard daadwerkelijk te realiseren. Tal van aandachtspunten op weg naar HOV komen daarbij aan de orde. Er wordt gebruik gemaakt van de kennis die op het gebied van HOV en op het gebied van hubs in de regio voorhanden is, onder meer via SmartwayZ.nl en de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. De provincie heeft toegezegd bij te dragen aan de financiering van het project en doet dat al op het deel door Aalst dat nu in uitvoering is. Omdat de HOV Eindhoven-Valkenswaard een omvangrijk project is met een aanzienlijk

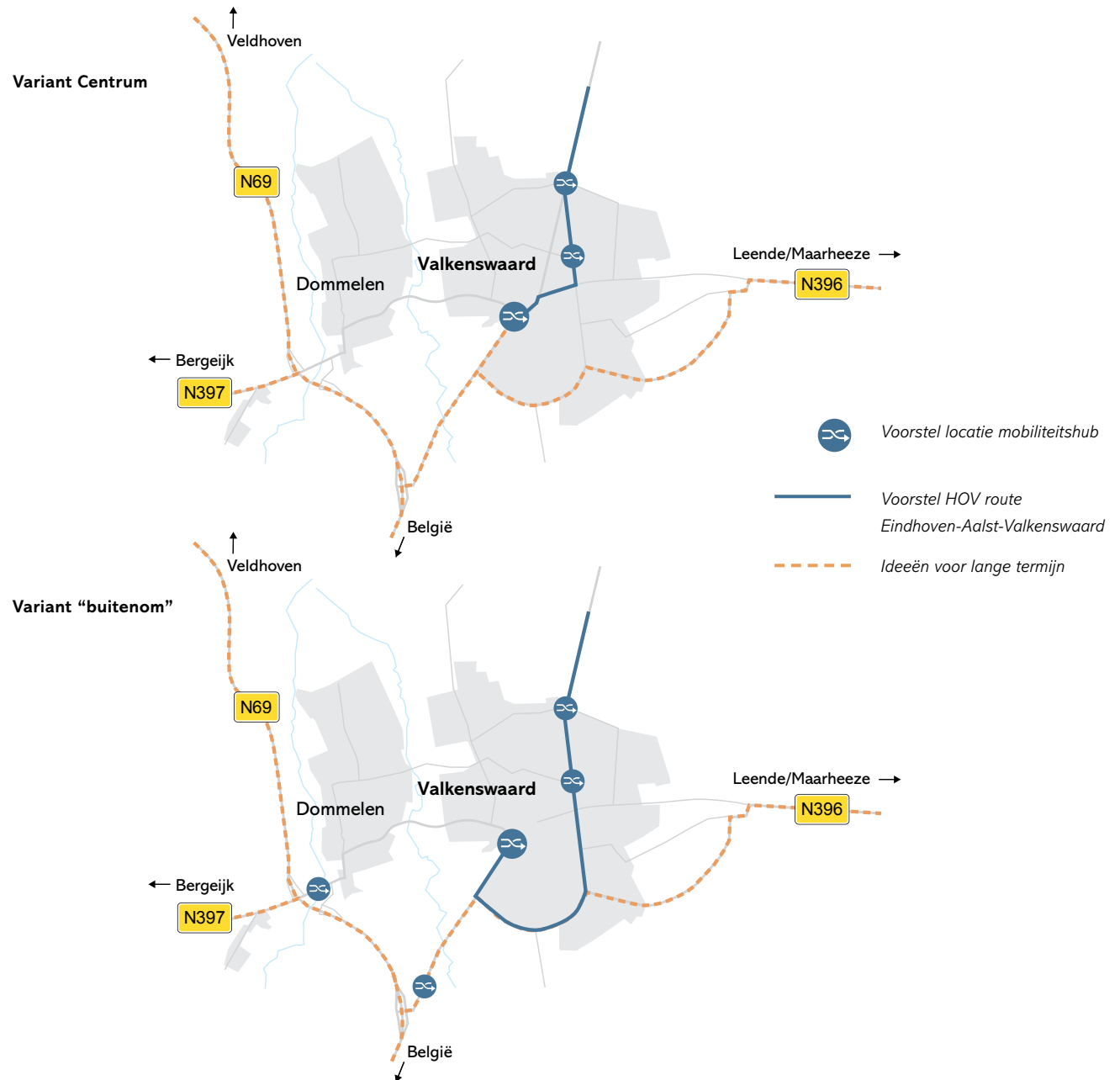
kostenplaatje wordt er voor gekozen het vastgestelde eindbeeld gefaseerd te realiseren. Ook de gemeente Valkenswaard draagt bij aan de financiering. Die bijdrage spitst zich toe op de inrichting van de hubs langs de HOV-lijn. Daarvan wil de gemeente de eerste al op korte termijn in uitvoering nemen.

Met de hubs speelt de gemeente in op het faciliteren van het voor- en natransport. Met name dit voor- en natransport is traditioneel een zwakke schakel in een verplaatsing met het openbaar vervoer. Door het organiseren van een optimale bereikbaarheid van de hubs als voetganger of fietser en in bijzondere gevallen zelfs automobilist kan die zwakte flink worden beperkt. Looproutes naar de hub's moeten logisch, helder en toegankelijk zijn en zodanig van aard dat zij het haltebereik op een natuurlijke manier vergroten. Het primaire en secundaire fietsnetwerk moet goed aansluiten op de hubs en de hubs moeten beschikken over voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplekken. Tevens worden vormen van deelmobiliteit aangeboden, met name deelfietsen. De HOV biedt bovendien mogelijkheden om autoverkeer eerder af te vangen via autohubs.

In Valkenswaard wordt onderzocht of het mogelijk is een grootschalige autohub te realiseren aan de zuidkant, waar de overstap van auto naar openbaar vervoer gemakkelijk kan plaatsvinden. Deze autohub biedt direct ook de mogelijkheid om evenementenparkeren (bijvoorbeeld het bloemencorso in het centrum) te faciliteren.

Door de komst van de HOV is de kans groot dat het voortbestaan van andere OV-lijnen in en om Valkenswaard onder druk komen te staan. De gemeente Valkenswaard is echter van mening dat de kansen voor een druk gebruikte HOV-verbinding nog eens sterk toenemen als ook het lokale, ontsluitende openbaar vervoer goed geregeld wordt. Daarom pleit ze voor een systeem van ontsluitende lijnen door de verschillende woon- en werkdelen van de gemeenten. De lokale buslijnen dienen als voeding voor de HOV-as richting Eindhoven en komen samen bij één van de hubs. In de wijken en woonbuurten worden kleine wijkhubs ingericht waar op kleinere schaal vergelijkbare voorzieningen worden geboden. Bij wijkhub's hoeft niet enkel aan het thema mobiliteit gedacht te worden. Denk bijvoorbeeld ook aan een centrale plek om pakketjes te kunnen afhalen. Dit zijn veelal bestaande haltes die worden opgewaardeerd. De wijkhub's worden gevoed door buslijnen die fijnmaziger zijn en zorgen voor de wijkontsluiting van het openbaar vervoer. De wijkhub's zijn ten minste voorzien van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplekken en bieden comfort voor de reiziger. Dit netwerk kan tevens ondersteunend werken voor contractvervoer, zoals het leerlingenvervoer.

Momenteel wordt er gewerkt aan het opstellen van inrichtingseisen voor hubs. Per locatie wordt gekeken wat mogelijk en wenselijk is.



Wat willen we bereiken?

1. HOV richting Eindhoven CS (incl. goed gefaciliteerde hubs).
2. Een fijnmazig en betrouwbaar netwerk van aanvullend OV
3. Een netwerk van wijkhubs voor een laagdrempelig OV
4. Verbetering van de overstapmogelijkheden van auto en fiets naar bus (hubs)
5. Recreatieve voorzieningen bereikbaar met OV
6. Een aansluiting op de nog te realiseren regionale hub A2 t.h.v. Leende.



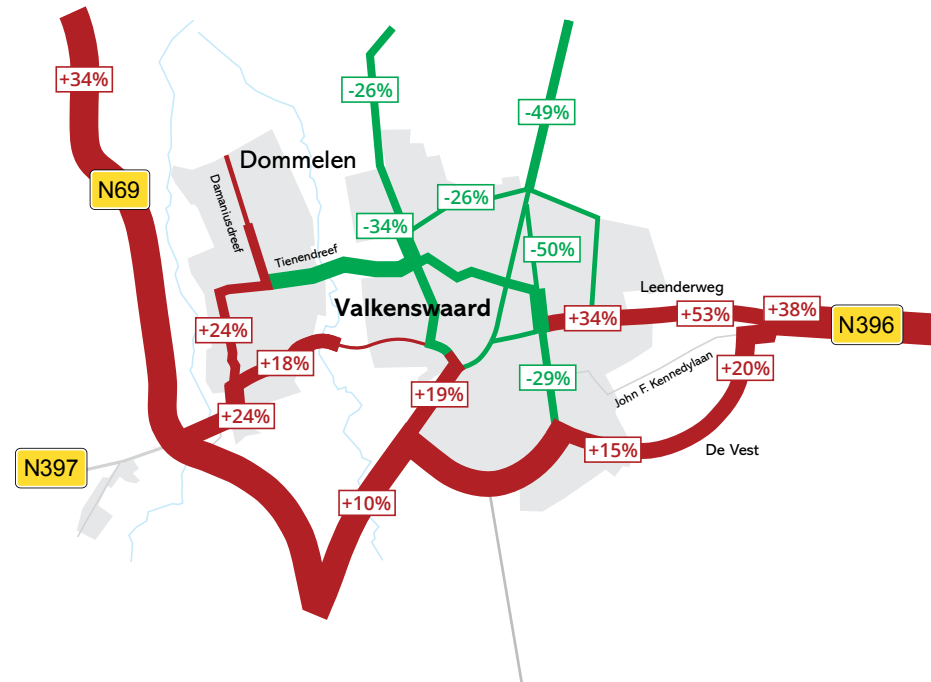
Bron: Teun / OVNL-Wiki



4.4 Auto

Verkeer willen we zoveel mogelijk buiten de kern omleiden. Dit heeft een gunstig effect op de leefbaarheid omdat er dan minder verkeer door de kern rijdt en dat de verkeersdrukke afneemt aan de noordkant van Valkenswaard. Om dit streefbeeld te realiseren is het nodig route buiten de kern om (Luikerweg, Zuidelijke Randweg, De Vest) aantrekkelijker te maken door op die wegen doorstroming te verbeteren. Uit een Mobiliteitsstudie die samen met de gemeente Waalre, provincie en Rijkswaterstaat is verricht, is gebleken dat het niet zonder meer eenvoudig is om dit streefbeeld te bereiken. Daarvoor zijn extra maatregelen nodig ten opzicht van het maatregelenpakket uit het Gebiedsakkoord. Een bijkomend voordeel is dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk over het daarvoor bestemde hoofdwegenet rijdt bestaande uit de N69, A67, de N396 en de A2. Hierbij dient te worden aangetekend dat er nu in de ochtend vaak al sprake is van filevorming op deze wegen, dus de vraag kan gesteld worden in hoeverre er nog meer verkeer via het hoofdwegenet kan worden afgewikkeld. Als Valkenswaard zijn we echter van mening dat de afspraken uit het Gebiedsakkoord om de leefbaarheid te verbeteren leidend zijn en dat het streefbeeld uit dit Mobiliteitsplan daar invulling aan geeft. Bovendien zijn beoogde maatregelen ten behoeve van de doorstroming aan de zuidkant "no-regretmaatregelen" aangezien deze ongeacht de ontwikkelingen op het hoofdwegenet van provincie en Rijk een positief effect hebben op de Valkenswaardse verkeersstromen aangezien het aantrekkelijker wordt gemaakt om buiten de kern om te rijden.

Binnen de kern houden we vast aan de centrumruit. De centrumruit is waar we het verkeer binnen de kern van Valkenswaard willen bundelen waarna men hun weg elders kan vervolgen. Op de centrumruit blijft de maximumsnelheid 50 km/u. op alle overige wegen - met uitzondering van de Leenderweg, Tienendreef en Damianusdreef - is de maximumsnelheid 30 km/u.



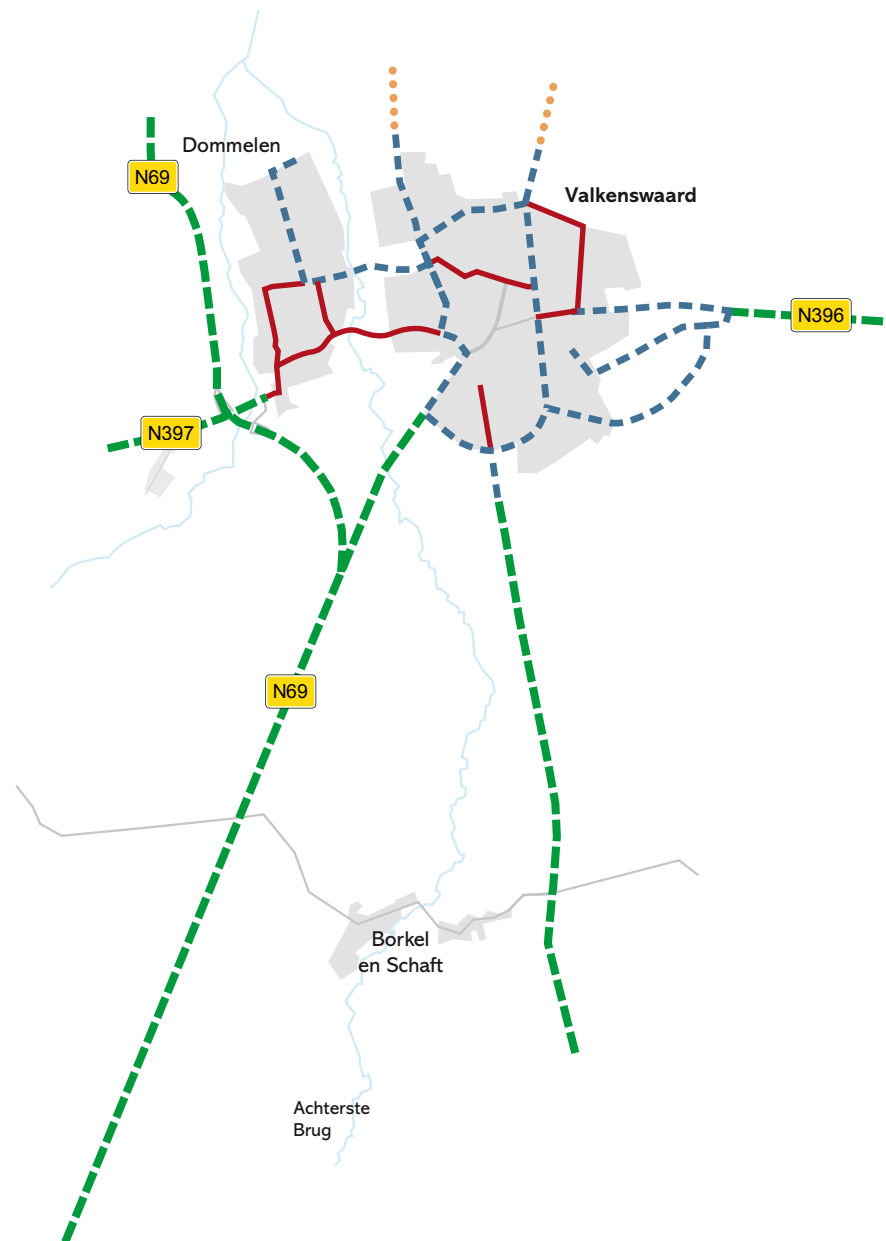
De bovenstaande afbeelding geeft het verschil weer in verkeersintensiteit tussen de momenteel geplande maatregelen (maatregelenpakket Gebiedsakkoord (incl. nulplussmaatregelen gemeente Waalre) en de Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid) en de variant uit de Mobiliteitsstudie (met een extra afwaardering van de Oude N69/Eindhovenseweg en de Heikantstraat). De dikte van de lijn geeft de verkeersintensiteit weer. Hoe dikker de lijn hoe meer verkeer er over de desbetreffende weg rijdt. De kleur toename (rood) of afname (groen). Wanneer dit verschil groter is dan 10% is wordt het verschilpercentage aangegeven. De verkeersintensiteiten in Borkel en Schaft zijn lastig in te schatten met een verkeersmodel. Wél ontvangen we signalen dat sinds de openstelling van de Westparallel de verkeersdrukke in die kernen toegenomen is.



WEGENCATEGORISERING

Symbol

GOW 80	Deze wegen zijn primair ingericht voor een vlotte en betrouwbare afwikkeling van het doorgaand verkeer. Conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid blijft de maximumsnelheid op de Luikerweg gehandhaafd.	
GOW 60	Conform de afspraken uit het Gebiedsakkoord wordt de oude N69 afgewaardeerd en is dit niet langer de gewenste route richting Eindhoven.	
GOW 50	De centrale ontsluitingsroutes binnen de kernen. OP gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op een veilige afwikkeling van dhet verkeer. Fietsers zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer.	
GOW 30	Wegen binnen de bebouwde kom met een beperkte verkeersfunctie, maar waar omwille van de leefbaarheid een maximumsnelheid geldt van 30 km/u. Doorgaand verkeer wordt op deze wegen geweerd.	
ETW 60	Alle overige wegen buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. In de basis maakt alleen bestemmingsverkeer gebruik van deze wegen.	Niet op kaart aangegeven
ETW 30	Alle overige wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Deze wegen maken onderdeel uit van de verblijfsruimte. De auto is hier te gast en langzaam verkeer krijgt hier de prioriteit. Deze wegen zijn herkenbaar door de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen.	Niet op kaart aangegeven



Vrachtverkeer

Doorgaand vrachtverkeer is niet welkom binnen de kernen, met uitzondering van de Zuidelijke Randweg en de Vest. Ter voorkoming van doorgaand vrachtverkeer wordt een fysieke hoogtebeperking gerealiseerd ter hoogte van de Lissevenlaan te Aalst. Mocht blijken dat de route via de Heikantstraat een sluiproute wordt onderzocht of er ook een fysiek vrachtwagenverbod op de Heikantstraat een zinvolle maatregel is. Vrachtverkeer rijdt of via de N69-Luikerweg naar Valkenswaard of via de N396. De route via Dommelen wordt onaantrekkelijk gemaakt door de realisatie van de Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid. Op enkele gerichte plekken worden borden geplaatst om vrachtverkeer (bestemmingsverkeer uitgezonderd) dat het niet welkom is binnen de kern. Daarbij is het de bedoeling dat ook bestemmingsvrachtverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van de centrumruit.

Parkeren

Het parkeren in het centrum wordt uitgewerkt in een separaat traject. Uitgangspunt is dat het centrum bereikbaar moet blijven met de auto. Conform de wens van uw raad worden de mogelijkheden voor afschaffing van het betaald parkeerregime onderzocht.

Daarnaast actualiseren we de Nota Parkeernormen. Met de parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeercapaciteit benodigd is bij ontwikkelingen. Daarmee zijn parkeernormen zijn bij uitstek een goed middel om aan de voorkant te sturen in Mobiliteitsbeleid

De huidige Nota is van 2008 en sterk aan actualisatie toe.



Foto: Ton van Moll

Wat willen we bereiken?

1. Voorrang voor leefbaarheid in de kernen door verkeer zoveel mogelijk buitenom te leiden
2. Extra flankerende maatregelen om Westparallel te laten renderen
3. Het weren van doorgaand vrachtverkeer
4. Met de regio in overleg over een betrouwbare doorstroming op de A2, A67 & N69
5. Toekomstbestendig parkeerbeleid
6. Autoverkeer terugdringen bij scholen

5. FINANCIËN



Met de aanpak uit dit Mobiliteitsplan liggen de plannen op de plank. Mocht er aanleiding zijn voor herprioritering, bijvoorbeeld doordat er een nieuwe subsidie- of bijdragenregeling is, dan proberen we extra financiële middelen te regelen door gebruik te maken van subsidie- en/of bijdragenregelingen van de provincie of het Rijk. Op deze manier staat de gemeente niet alleen aan de lat voor de opgave.

Financiering van de mobiliteitstransitie

Om dit te bewerkstelligen zijn ingrijpende veranderingen nodig. Waar de eerdere gemeentelijke mobiliteitsplannen gericht waren op het oplossen van knelpunten op gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid gaat het Mobiliteitsplan 2023 veel verder: de maatregelen die er in opgenomen zijn moeten een begin maken met de mobiliteitstransitie met als einddoel te kunnen beschikken over een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, dat bijdraagt aan een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en bovendien duurzaam en verkeersveilig is. Het spreekt vanzelf dat zo'n systeemwijziging heel veel maatregelen vereist, uiteenlopend van het op- of uitbouwen van de netwerken voor de vervoerswijzen die de voorkeur hebben en het af- of ombouwen van de netwerken die minder goed passen in het toekomstbeeld van de mobiliteit. Het behoeft nauwelijks uitleg dat dat in de komende jaren een enorme inspanning vergt en veel geld kost.

Omdat nog verre van duidelijk is welke effecten de diverse ontwikkelde maatregelen hebben op het toekomstig vervoersgedrag in de regio en onze gemeente is ook nog niet aan te geven welke investering nodig is. Maar dat het



Foto: Igor Vermeer

gaat om aanzienlijke bedragen is evident. Zo aanzienlijk dat nu al duidelijk is dat Valkenswaard de financiële last die de transitie met zich meebrengt de beschikbare middelen ver te boven gaat: op eigen kracht kan de gemeente Valkenswaard de financiering van alle benodigde maatregelen nooit dragen. Dat geldt overigens voor bijna alle gemeenten. Want bijna alle gemeenten worden geconfronteerd met dezelfde opgave. En in snel groeiende regio's als Brainport is de urgentie voor het nemen van maatregelen hoog. Daarom wordt nu al gezocht naar mogelijkheden om gezamenlijk - *ieder naar eigen draagkracht* - bij te dragen aan de financiering van de transitie. De beschikbaarheid van middelen is daarbij meest bepalend in het uitwerken en prioriteren van maatregelen. Absolute voorwaarde daarbij is dat ook provincie en Rijk substantieel bijdragen in de financiering. In regionaal verband vinden

daarover al tal van gesprekken plaats. De eerste successen zijn reeds gehaald. Er moeten echter nog vele stappen worden gezet.

Financiering Nulplusmaatregelen

Met de ondertekening van het Gebiedsakkoord heeft de gemeente zich, net als de overige partners, gecommitteerd aan het realiseren van de nulplusmaatregelen. Maatregelen om de veranderende verkeersstromen als gevolg van de komst van de N69 te optimaliseren en mogelijke negatieve effecten te mitigeren. Met de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2014 heeft de gemeenteraad krediet beschikbaar gesteld voor alle nulplusmaatregelen. In het toenmalige uitvoeringsprogramma kregen alle nulplusmaatregelen prioriteit 1 omdat de dekking in principe volledig geregeld was. Aangezien het wenselijk was

om de Valkenswaardse Poort - waar de nulplusmaatregelen reconstructie kruising Luikerweg-Zuidelijke Randweg en kruising Luikerweg-Dommelseweg onderdeel vanuit maken - in integraal aan te vliegen, is hier nu geen volledige dekking voor. Vandaar heeft de Valkenswaardse Poort nu prioriteit 2. De overige nulplusmaatregelen hebben allemaal prioriteit 1 gekregen.

Financiering overige mobiliteitsmaatregelen

Met de komst van de Regionale Mobiliteitsagenda (RMA) en het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) heeft de provincie Noord-Brabant de bijdrageregeling voor mobiliteit gerelateerde projecten ingrijpend aangepast. De regio's (in dit geval het MRE) stellen RMP's op. De regio's krijgen van de provincie een bepaald bedrag om te verdelen over de regionale projecten. Gemeenten kunnen projecten indienen bij de regio waarna op regionale schaal - door de 21 wethouders van het MRE - het RMP wordt vastgesteld. Hierna wordt het RMP van de regio beoordeeld door de provincie en definitief gemaakt tijdens de jaarlijkse Omgevingsdag van de provincie. Door deze werkwijze is het belang van regionale samenwerking en het vinden van draagvlak doorslaggevend. Hoewel de regeling nog relatief nieuw is, is wel duidelijk geworden dat er minder subsidiegelden beschikbaar zijn dan in het verleden.

Opgeteld vergt het mobiliteitsbeleid in de komende jaren een financiering die de beschikbare middelen van de gemeente verre overstijgt. Als op basis van een sluitende financiering een uitvoeringsprogramma wordt opgesteld, dan zullen zelfs enkele van de reeds eerder in het Programma Bereikbaar Valkenswaard opgenomen projecten buiten de boot vallen. Voor extra maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie resteren dan logischerwijs helemaal geen middelen.



6. UITVOERINGSPROGRAMMA



Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2023

Projectnr.	Prioriteit*	Project	Planning	Kosten	Reeds gerealiseerde dekking
1	1	Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid Door de komst van de Westparallel en het achterwege blijven van de aansluiting Dommelen-Noord is afgesproken om verkeersremmende maatregelen te treffen. Dit past bij de beleidskeuze om verkeer zoveel mogelijk buiten de kern om te leiden omwille van de leefbaarheid.	Bergstraat (gereed) & Norbertusdreef Q3-Q4 2023 Venbergseweg: 2024 Dommelseweg: 2024	€ 7.057.432 € 2.733.730 € 401.094 € 3.922.608	€ 7.128.031 € 2.907.324 € 440.000 € 3.780.707
2	1	Eindhovenseweg-Noord: Door het vervallen van de verkeersfunctie kan de weg worden afgewaardeerd. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. In dit Mobiliteitsplan is het wegvak aangemerkt als primaire fietsroute. Vandaar is er in het ontwerp nadrukkelijk aandacht besteed aan de fietsvoorzieningen.	Uitvoering: Q1 2024	€ 3.227.221 (VO raming)	€ 3.227.221 € 2.128.691(P) € 1.098.530(O)
3	1	Herinrichting oude N69-noord BUBEKO In het kader van het Gebiedsakkoord is afgesproken de weg af te waarden. De gemeente Waalre is hier reeds mee gestart. Recentelijk is de belijning aangepast. Voor de langere termijn ligt een link met de HOV Eindhoven-Aalst-Valkenswaard en worden de fietsvoorzieningen opgewaarderd gezien het belang van de regionale fietsroute.	Gereed	€ 11.125	€ 60.775
4	1	Waalreseweg-Carolusdreef Conform de beleidskeuzes uit dit Mobiliteitsplan (weg binnen centrumruit) en de wens van uw raad wordt de weg afgewaardeerd, hierbij worden snelheidsremmende maatregelen genomen wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.	2024	€ 150.000	€ 150.000
5	1	Geenhovensedreef Deze weg maakt onderdeel van de centrumruit en heeft een belangrijke lokale stroomfunctie. De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is echter op twee punten onvoldoende. Ter hoogte van de Nachtegaallaan (onderdeel van Eindhovenseweg Noord) en ter hoogte van de Pastoor Heerkensdreef. Deze knelpunten worden aangepakt. Ook wordt de weg in het kader van onderhoud voorzien van nieuw asfalt.	Uitvoering: Q3-Q4 2023	€ 1.100.000	€ 1.100.000 (O)

* Conform de afspraken binnen de gemeente mogen enkel projecten die volledig gedekt zijn prioriteit 1 krijgen. De prioritering uit dit uitvoeringsprogramma betreft dus een financiële prioritering in plaats van een inhoudelijke prioritering.



Vervolg uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2023

Projectnr.	Prioriteit*	Project	Planning	Kosten	Reeds gerealiseerde dekking
6	2	Valkenswaardse Poort De zuidelijke ontsluiting van de gemeente. In het kader van het Gebieds-akkoord is afgesproken dat kruisingen te reconstrueren. Het is wenselijk direct de Luikerweg mee te pakken om zodoende kosten kunnen besparen. De realisatie van de Valkenswaardse Poort zorgt ervoor dat doorgaand verkeer om de kern heen wordt geleid, de centrumruit wordt versterkt en dat het primaire fietsnetwerk wordt versterkt.	Ontwerp: Q4 2023 Uitvoering: 2025	€ 100.000	€ 100.000
6A	2	Kruising Luikerweg-Zuidelijke Randweg Nulplusmaatregel uit het Gebiedsakkoord. De huidige rotonde is niet toegerust op de hoge verkeersintensiteiten. Door de kruising aan te pakken wordt de doorstroming richting de Luikerweg BUBEKO en Zuidelijke Randweg verbeterd. Doorgaand verkeer rijdt buiten de kern om. Tevens worden de fietsvoorzieningen verbeterd conform de inrichtingskenmerken voor het primair fietsnetwerk.	Uitvoering: 2025	€ 2.871.816	€ 518.767
6B	2	Kruising Luikerweg-Dommelseweg Nulplusmaatregel uit het Gebiedsakkoord. Een goede verkeersafwikkeling is voor zowel autoverkeer (centrumruit) als de fiets (primair netwerk) van groot belang. Tevens dient rekening gehouden te worden met een realisatie van de hub halte Florapark.	Uitvoering: 2025	€ 1.089.842	€ 269.500 € 119.500 (P) € 150.000 (O)
6C	2	Luikerweg Binnen bebouwde kom De weg is onderdeel van de centrumruit. Uit de risicoanalyse is gebleken dat dit wegvak onvoldoende scoort op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens dienen de fietsvoorzieningen (primair netwerk) te worden verbeterd.	Uitvoering: 2025	€ 1.375.025	€ 680.000 (O)
6D	2	Kruising Luikerweg-Venbergseweg De verkeersveiligheid op de kruising is ondermaats. De oversteek is onderdeel van een (recreatieve)fietsroute en door de toegenomen verkeersdrukte is de oversteekbaarheid verslechterd. Tevens is de kruising onderdeel van het primaire en recreatieve netwerk.	Uitvoering: 2025	€ 493.264	€ 1.520.000 € 570.000 (P) € 950.000 (S)

* Conform de afspraken binnen de gemeente mogen enkel projecten die volledig gedekt zijn prioriteit 1 krijgen. De prioritering uit dit uitvoeringsprogramma betreft dus een financiële prioritering in plaats van een inhoudelijke prioritering.

Vervolg uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2023

Projectnr.	Prioriteit*	Project	Planning	Kosten	Reeds gerealiseerde dekking
6E	2	Luikerweg-BUBEKO Het wegvak is onderdeel van het primaire fietsnetwerk. Door het fietsnetwerk te versterken wordt de bereikbaarheid van de recreatieve zone verbeterd. In het kader van de Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid is afgesproken dat de maximumsnelheid van 80 km/u gehandhaafd blijft.	Uitvoering 2025	€ 1.500.000	€ 500.000 (O)
7	2	HOV-infra Valkenswaard Nulplusmaatregelen Gebiedsakkoord. Project Bereikbaarheidsagenda. In het kader van de Mobiliteitstransitie wordt de huidige buslijn naar Eindhoven opgewaardeerd tot de HOV lijn Eindhoven-Aalst-Valkenswaard. Een studie moet inzicht opleveren in het gewenste maatregelenpakket voor Valkenswaard. Vooruitlopend wordt gekeken of er bushaltes kunnen worden opgewaardeerd tot volledige hub's.	Q1 2024	€ 100.000	Via P&C-cyclus
8	2	Zuidelijke Randweg Momenteel is de doorstroming niet optimaal. Door de reconstructie wordt de doorstroming verbeterd waardoor meer verkeer buiten de kern om rijdt. Daarnaast is het wegvak onderdeel van het primaire fietsnetwerk. De doorstroming i.r.t. de fietser dient zorgvuldig te worden afgewogen. Verkeersveiligheid staat daarbij voorop.	Uitvoering: 2026	€ 3.715.901 (VO)	€ 740.000 € 475.000 (P) € 265.000 (O)
9	2	Planstudie Leenderweg Momenteel scoort de weg onvoldoende op het gebied van verkeersveiligheid en voldoen de fietsvoorzieningen niet aan de eisen. Een studie moet inzicht opleveren in het gewenste maatregelenpakket.	Ontwerp: 2024 Uitvoering: 2026	€ 50.000	Via P&C-cyclus
10	2	John. F. Kennedylaan De weg wordt in de risicoanalyse aangemerkt als verkeersonveilig. Onderdeel van het maatregelenpakket is het verbeteren van de fietsvoorzieningen (secundair fietsnetwerk).	Uitvoering: 2027	€ 1.901.150	€ 0,- (O)

* Conform de afspraken binnen de gemeente mogen enkel projecten die volledig gedekt zijn prioriteit 1 krijgen. De prioritering uit dit uitvoeringsprogramma betreft dus een financiële prioritering in plaats van een inhoudelijke prioritering.



Vervolg uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2023

Projectnr.	Prioriteit*	Project	Planning	Kosten	Reeds gerealiseerde dekking
11	2	De Vest De Vest is een belangrijke ontsluitingsroute en in het bijzonder voor het bedrijventerrein. Momenteel is de verkeersveiligheid en doorstroming onvoldoende, mede als gevolg van het gegeven dat de delen van de weg door de bedrijven als expeditieruimte wordt gebruikt. Een studie levert inzicht op in het gewenste maatregelenpakket zodat de verkeersveiligheid, doorstroming en fietsvoorzieningen kunnen worden verbeterd.	Uitvoering: 2027	€ 75.000	Via P&C-cyclus
12	2	De Smelen-Merendreef De weg wordt afgewaardeerd omwille van de leefbaarheid en verkeersveiligheid (GOW 30). Tevens worden de fietsvoorzieningen verbeterd.	Uitvoering: 2026	€ 108.971	€ 0,- (O)
13	2	Bewegwijzering Valkenswaard Actualiseren en implementeren van de bewegwijzering voor auto en fiets naar aanleiding van alle verkeerstructuren.	Uitvoering: Q1 2024	€ 300.000	Via P&C-cyclus
14	2	Evaluatie en monitoring gewijzigde verkeerssituatie De realisatie van maatregelen of wegwerkzaamheden zorgen voor een verandering van de verkeerscirculatie. Op dergelijke momenten kan door monitoring en/of evaluatie worden bepaald of de (tijdelijke) maatregelen in het gewenste effect ressorteren en bijdragen aan de vooraf bepaalde projectdoelstellingen of dat bijsturing nodig is.	Uitvoering: na afronding van het Masterplan Centrum (Medio 2024)	€ 50.000	Via P&C-cyclus
15	3	Dorpsstraat Er rijdt in te veel verkeer door de kernen van Borkel en Schaft. Door de Dorpsstraat af te waardenen wordt verkeer buiten de kern om geleid en kunnen de fietsvoorzieningen worden verbeterd. Dit komt de leefbaarheid ten goede.	Werk-met-werk maken	p.m.	Via onderhoudsbudget
16	3	Aanpak 30 km/u wegen Uit de risicoanalyse is gebleken dat het nodig is om de verkeersveiligheid op 30 km/u wegen te verbeteren. Dit wordt opgepakt door werk-met-werk te maken, waardoor 30 km/u-wegen ook als zodanig worden ingericht.	Werk-met-werk maken	p.m.	Via onderhoudsbudget

* Conform de afspraken binnen de gemeente mogen enkel projecten die volledig gedekt zijn prioriteit 1 krijgen.
De prioritering uit dit uitvoeringsprogramma betreft dus een financiële prioritering in plaats van een inhoudelijke prioritering.



Projectnr.	Prioriteit*	Project	Planning	Kosten	Reeds gerealiseerde dekking
17	3	Aanpak wegen buitengebied Conform de afspraken uit het Gebiedsakkoord dienen nog enkele wegen in het buitengebied te worden ingericht als 60km/u weg. Eerder is besloten om deze tegelijk met het benodigde onderhoud op te pakken. Op deze wijze wordt tevens de verkeersveiligheid en de fietsvoorzieningen verbeterd.	Werk-met-werk maken	p.m.	Via onderhoudsbudget
18	3	Recreatieve fietsroutes - Recreatief fietsroutenetwerk - Risicoanalyse verkeersveiligheid Een planstudie moet inzicht geven in hoe het recreatieve fietsnetwerk concreet kan worden verbeterd in termen van verkeerveiligheid en beleefbaarheid.	Uitvoering 2025	€ 50.000	Via Programma Dommeland

* Conform de afspraken binnen de gemeente mogen enkel projecten die volledig gedekt zijn prioriteit 1 krijgen.
De prioritering uit dit uitvoeringsprogramma betreft dus een financiële prioritering in plaats van een inhoudelijke prioritering.

^

RAAD  HUIS
ADVIES


GEMEENTE
VALKENSWAARD
