



Masterplan Mobiliteit 2040

Cranendonck

Definitief

Inhoudsopgave

1. VOORWOORD	3
2. INLEIDING	4
3. BESTAANDE SITUATIE	6
3.1 Cranendonck, eigen én onderdeel van de regio	7
3.2 Wat maakt de mobiliteitssituatie bijzonder	10
3.3 Hoe is het mobiliteitssysteem opgebouwd	11
3.4 Consequenties voor de verkeerssituatie in Cranendonck	16
4. RICHTINGGEVENDE ONTWIKKELINGEN	18
4.1 Veranderende werkelijkheid	19
4.2 Visie, de aandachtsvelden	20
5. MOBILITEITSKOERS	23
5.1 Fietsen	24
5.2 Openbaar vervoer	28
5.3 Autoverkeer	31
5.4 Parkeren	38
6. UITVOERINGSPROGRAMMA	39
6.1 Rol van de gemeente	40
6.2 De werkwijze	42
6.3 Meerjarig uitvoeringsprogramma	42

1. Voorwoord

Het afgelopen jaar hebben we hard gewerkt aan het Masterplan Mobiliteit. Met de hulp van velen van u uit Cranendonck geeft dit Masterplan een beeld waar we in 2040 willen staan op het gebied van mobiliteit. Een toekomst waarin we gewoon met de auto overal kunnen komen, maar waar we oog hebben voor de leefbaarheid en veiligheid van onze inwoners. Dat krijgen we niet in een paar jaar gerealiseerd, dat beseffen we ons maar al te goed. Belangrijk is namelijk ons gedrag in het verkeer. Veel maatregelen van de laatste jaren waren voorkomen, als we ons hielden aan de regels. Gedragsverandering is een verantwoordelijkheid van ons allemaal.



Waar krijgen we als weggebruikers en openbaar vervoer reizigers dan allemaal mee te maken?

Met de auto door het dorp rijden blijft gewoon mogelijk, maar in dit Masterplan krijgen fietsers en voetgangers meer aandacht en ruimte. We investeren in een beter én veiliger fietspadennetwerk, zodat de fiets pakken nog aantrekkelijker wordt.

route te nemen. In het openbaar vervoer willen we station Maarheeze meer op de kaart zetten met goede routes vanuit de dorpen.

We zetten ons in om minimaal de huidige buslijnen te behouden, maar hopen op een uitbreiding. En voor het vrachtverkeer gaan we voor het verbeteren van bestaande routes buiten

“Een toekomst waarin we gewoon met de auto overal kunnen komen, maar waar we oog hebben voor de leefbaarheid en veiligheid van onze inwoners.”

In de dorpen wordt 30 km/h de norm, maar het invoeren hiervan zal gefaseerd plaatsvinden en het liefst zonder overbodige drempels en wegversmalingen. We willen met logische en geloofwaardige maatregelen, zoals de inrichting van de weg, de snelheid terugdringen en het gedrag beïnvloeden. We willen zorgen dat het voor sluipverkeer vanaf de A2 niet meer aantrekkelijk is om een kortere

de dorpen, zodat er alleen nog vrachtauto's door de dorpen rijden die er ook moeten zijn.

Samen slaan we de weg in naar de toekomst en zorgen we met dit Masterplan als leidraad voor de best mogelijke oplossingen voor de mobiliteit van Cranendonck.

Jordy Drieman

Wethouder Mobiliteit

2. Inleiding



Het doel van het Masterplan Mobiliteit 2040 is een beeld schetsen van het toekomstige mobiliteitssysteem voor alle verplaatsingen in en rond Cranendonck. Aan de basis ligt de groeiambitie uit de strategische visie 'Het Kompas voor Cranendonck'. *'We willen ons blijven verplaatsen, op een manier dat mobiliteit bijdraagt aan een prettig leefbare samenleving. Daarom pakken we bestaande mobiliteitsproblemen binnen de gemeente aan en zorgen we ervoor dat er geen nieuwe problemen bijkomen.'* Het Masterplan gaat uit van de positie van Cranendonck in de regio en geeft richting aan lokale mobiliteitsvraagstukken. Het geeft richting aan de mobiliteitstransitie, op een manier die bij Cranendonck past. De inhoud is opgesteld aan de hand van een interactief proces met betrokkenen en belanghebbenden. Het Masterplan vormt de leidraad voor de uitvoering en bij keuzes in de inrichting.

Cranendonck neemt door haar geografische ligging een bijzondere positie in als het gaat om mobiliteit. De gemeente ligt aan de levensaders voor Zuid Nederland, de A2 en het spoor, beschikt over een vliegveld en maakt onderdeel uit van het economische kloppend hart Brainport (regio Eindhoven). Maar gelijktijdig maakt de ligging tegen een provinciegrens met Limburg en een landsgrens met België (Vlaanderen) dat Cranendonck geconfronteerd wordt met de verkeerskundige consequenties van beleidskeuzes op plekken waar ze zelf niet mee beslist. Cranendonck kent daardoor een aantal langlopende mobiliteitsopgaven. Het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Cranendonck is vastgesteld in 2017 en is aan actualisatie toe. De gemeenteraad heeft om een Masterplan Mobiliteit gevraagd.

Mobiliteitstransitie

Een mobiliteitstransitie passend bij Cranendonck betekent een beleid gericht op een betere positie van de voetganger en de fietser, en op een samenhangend openbaar vervoersysteem met een goede verknoping van deze vervoerswijzen. De gemeente investeert in, en faciliteert fiets-, wandel-, openbaar vervoer- en deelsysteemnetwerken. Dit in combinatie met voorzieningen voor het op- of overstappen tussen huidige en nieuwe mobiliteitsvormen. Cranendonck heeft een landelijk karakter met verspreid liggende dorpen. Daarom blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel: ook in de toekomst geldt dat alle bestemmingen met de auto bereikbaar zijn. Overlast hiervan (uitstoot, geluid, verkeersonveiligheid) wordt zoveel mogelijk vermeden. Belangrijke factor voor het succes van de mobiliteitstransitie is het gedrag van de weggebruiker zelf. Daarom wordt ook daar aandacht aan besteed. Deze mobiliteitstransitie vereist een grote inspanning. Dat kan vandaag starten, maar voor meer ingrijpende maatregelen nemen we meer tijd. Een transitie passend bij Cranendonck, om de leefbaarheid voor alle inwoners te verbeteren.

Mobiliteitstransitie

Het verplaatsen is een onlosmakelijk deel van onze maatschappij. Ieder individu is gericht op werken, leren, zorgen, recreëren, sociale contacten onderhouden of gewoon dagelijkse bezigheden, zoals boodschappen doen. Dat vereist dagelijkse verplaatsingen, waarbij de auto het meest gebruikte vervoersmiddel is.

De auto is weliswaar snel en comfortabel, maar kent ook nadelen zoals uitstoot, geluid, verkeersonveiligheid en ruimte- en energiegebruik. Met het groeien van het autoverkeer over de jaren, zijn die nadelen fors toegenomen. Daarom kan het helpen om ons verplaatsingsgedrag te veranderen, met een goede balans tussen mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving. Oude patronen en gebruiken in ons verplaatsingsgedrag kunnen ingewisseld worden voor nieuwe: het vaker gebruik maken van actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen), en van collectieve vormen in de mobiliteit (openbaar vervoer, bedrijfsvervoer en deelsystemen) en bewuster kiezen voor de auto.

“We willen ons blijven verplaatsen, op een manier dat mobiliteit bijdraagt aan een prettig leefbare samenleving.”



3. Bestaande situatie

3. Bestaande situatie



Het gemotoriseerd verkeer in Nederland is decennialang hard gegroeid. En het eind daarvan is niet in zicht. Regelmatig zijn en worden mobiliteitsnetwerken hierop aangepast. Dat betekent meer wegen, maar ook meer fietspaden en openbaar vervoer voorzieningen. Nog steeds zien we het overal drukker worden. Zo ook in Cranendonck met specifieke aanleidingen die de mobiliteitsopgaven nog groter maken. Dit onderdeel beschrijft de eigen koers van Cranendonck en de unieke positie in de omringende regio. De bijzonderheden en de opbouw van het mobiliteitssysteem geven de uitgangssituatie weer voor Cranendonck.

¹De MIRT-verstedelijkingsopgave geeft invulling aan de regionale behoefte aan woningen en kenniswerkers, met een ambitie van het toevoegen van 100.000 woningen in Eindhoven en omgeving in de komende decennia.



3.1 Cranendonck, eigen én onderdeel van de regio

Cranendonck is een aantrekkelijke, landelijke woongemeente. Tegelijk is Cranendonck onderdeel van de *Brainport-regio*, gevormd door Eindhoven en de omliggende gemeenten in Zuidoost Brabant. In economisch opzicht is dit de snelste groeier in Nederland. En Cranendonck is onderdeel van *Keyport*, de economische samenwerking Midden-Limburg. De bedrijventerreinen van Cranendonck en Weert liggen dicht bij elkaar en genereren veel woon-werkverkeer tussen de gemeenten. Dat brengt uitdagingen met zich mee. De Brainport kent al een grote verkeersdruk. Hier komt een actuele verstedelijkingsopgave¹ bovenop, met meer woningen en inwoners – naar verwachting ook in Cranendonck – met bijbehorend extra verkeer. Ook de bedrijvigheid en de hiermee gepaard gaande logistiek neemt toe. In de regio lopen processen om de mobiliteitsontwikkeling van Brainport te managen. Met een eigen koers en aansluiting bij de regio worden kansen benut en ongewenste gevolgen tijdig geadresseerd, hierna beschreven.

Strategische Visie en Omgevingsvisie

De Strategische visie 'Het Kompas voor Cranendonck' bepaalt de koers voor de gemeente tot 2040.

Het proces om hiertoe te komen is in 2023 gestart en loopt daarmee deels parallel aan het Masterplan. Het Kompas beschrijft het wensbeeld van Cranendonck in 2040 en maakt drie cruciale keuzes: voor vitale gemeenschappen; voor de groei van onze gemeente; voor duidelijke ontwikkelprofielen voor de kernen. Relevant voor de mobiliteitstransitie is de groei van de kernen, met een focus op woningbouw in Maarheeze en een focus op economische ontwikkeling in Budel. In Schoot, Soerendonk, Dorplein en Gastel wordt een organische groei voorgestaan. Op de vitale gemeenschappen wordt in het masterplan aangesloten door de reiziger te betrekken bij de mobiliteitstransitie en de uitwerking. Daarnaast vereist de Omgevingswet (ingevoerd in januari 2024) een omgevingsvisie. Hierin legt de gemeenteraad haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving vast, met een lange termijn horizon. Tijdens het opstellen van het Masterplan is de Omgevingsvisie nog niet voltooid. Deze processen lopen parallel en in afstemming, voor zover relevant voor mobiliteit.

Regionale mobiliteitsvisie

Omdat mobiliteit niet ophoudt bij de gemeentegrens werkt de regio samen aan het borgen van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Hiertoe is de Regionale Mobiliteitsvisie Zuidoost Brabant opgesteld, die inzet

Bereikbaarheidsagenda

Sinds 2016 werkt Cranendonck met de andere 20 gemeenten binnen de Metropool Regio Eindhoven (MRE) samen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Deze agenda heeft tot doel met goed op elkaar afgestemde maatregelen de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio optimaal te houden.

Om de samenwerking zo efficiënt mogelijk te maken is binnen de Bereikbaarheidsagenda de deelregio A2/Zuid samengesteld, uitgebreid met de gemeenten Weert en Nederweert. Samen met Heeze-Leende, Valkenswaard en Waalre is een deelregionale mobiliteitsagenda samengesteld, met de regionaal relevante mobiliteitsprojecten in deze gemeenten. Vanuit deze mobiliteitsagenda worden projecten ingebracht bij de MRE om ze in beeld te brengen voor financiële ondersteuning vanuit de regio, provincie en Rijk. Onderdeel van de deelregio A2/Zuid is het Platform A2, dat zich inspant voor korte en lange(re) termijn maatregelen om doorstromingsproblemen op de A2 en de effecten daarvan op te lossen. Een voorbeeld van de werkzaamheden van het Platform zijn de maatregelen in Cranendonck en Heeze-Leende om sluipverkeer als gevolg van de fileproblemen op de A2 tegen te gaan. Deze manier van samenwerken blijft met de Regionale Mobiliteitsvisie bestaan.



op meer actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. De auto krijgt een minder nadrukkelijke plaats. De regionale mobiliteitsvisie schept een kader om inwoners aan te moedigen de auto vaker te laten staan. Middels acht ontwikkelprincipes richt de visie zich op kwaliteit van leven met één integraal mobiliteitssysteem, die de groei faciliteert. Buiten het stedelijk gebied wordt een mobiliteitstransitie ingezet met het slimmer inzetten van de auto. De regionale mobiliteitsvisie vormt input voor het jaarlijkse

Multi Modaal Mobiliteits Programma (MMMP), waaraan landelijk iedere regio toelevert, zodat het Rijk de verdeling van haar middelen kan afwegen. Dit wordt vertaald naar het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) voor de MRE.

De regionale mobiliteitsvisie is één van de kaders voor het Masterplan Mobiliteit. Gelijktijdig wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de specifieke situatie als landelijke gemeente en de eigen Cranendonckse ambities. Zaken als de verspreide ligging van de dorpen, de goede autoinfrastructuur, de beperkte beschikbaarheid van, én invloed op het openbaar vervoer en de geringe kansen voor deelmobiliteit, maakt dat Cranendonck het gebruik van de auto blijft faciliteren.

Ontwikkelstrategie

De regio Zuidoost-Brabant is een krachtige welvarende regio, de Brainport. Om haar rol als slimme en economische topregio te blijven spelen, moet Brainport ervoor zorgen dat bedrijven voldoende kenniswerkers kunnen aantrekken. Dit vertaalt zich in een groei van de regio en daarmee een verstedelijkingsopgave. De 'Regionale Programmeringsafspraken Werklocaties Zuidoost-Brabant' omvat de afspraken over bedrijven en bedrijventerreinen, met voor Cranendonck de opgaven in ontwikkeling van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. Met het Rijk en de Provincie zijn afspraken gemaakt over hoe de opgave tot 2040 eruit ziet en hoe deze over de regio verdeeld wordt. Het is van belang dat de groei bijdraagt aan brede welvaart voor iedereen. Dat betekent verbeteringen

Brainportdeal

De Regio Deal Brainport Eindhoven uit 2018 omvat een éénmalige financiële impuls om brede welvaart in de regio te versterken op het gebied van leefbaarheid, vestigingsklimaat en economische kracht.

De Regio Deal zet in op drie pijlers: onderscheidend voorzieningenniveau, aantrekken en behouden van talent (op alle onderwijsniveaus) en innovaties met maatschappelijke impact. In totaal investeert het kabinet 130 miljoen euro in vier jaar. Daarbij opgeteld investeert de regio zelf 240 miljoen.

op aspecten zoals gezondheid, onderwijs, gelijkheid, veiligheid, sociale cohesie, milieu, en cultureel erfgoed. Daarnaast is het omgaan met de schaarse ruimte in Zuidoost-Brabant van belang: ook de transitie landelijk gebied, de energietransitie en de klimaataanpassingen zullen om ruimtelijke aanpassingen vragen. Om al deze ambities in goede banen te leiden binnen de regio is er een ontwikkelstrategie voor 2030-2040 opgesteld. Ook Cranendonck krijgt een deel van de verstedelijkingsopgave toebedeeld. Nabij het station Maarheeze worden enkele duizenden nieuwe woningen beoogd naast de 2200 wonin-

Project Beethoven

In 2024 heeft het kabinet Project Beethoven gelanceerd. Dit project bevat een omvangrijk pakket aan maatregelen onder andere voor onderwijs, kennis en ruimtelijke infrastructuur.

Ook versterkt het maatregelenpakket de Nederlandse microchipsector. In totaal gaat het om een investering van € 2,51 miljard. Hiervan wordt 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het regionale mobiliteitssysteem in het MRE gebied. Deze ontwikkeling is relevant voor Cranendonck omdat de gemeente binnen de MRE regio ligt.

gen die Maarheeze momenteel groot is. Gevolg is een groot aantal vervoersbewegingen per dag extra. Omdat we ook bij al deze groei goed bereikbaar willen blijven, is de ontwikkelstrategie betrokken bij het Masterplan Mobiliteit.

3.2 Wat maakt de mobiliteitssituatie bijzonder

Grensligging

Cranendonck ligt op de grens met België. Een unieke kwaliteit voor de inwoners om het beste uit beide landen te combineren (zoals winkelen, voorzieningen benutten en werken of wonen over de grens). De grensligging maakt dat verkeer van en naar België het Cranendonckse wegennet gebruikt. Tegelijk heeft dit veroorzaakt dat het netwerk van wegen en fietspaden niet goed op elkaar aansluit. Openbaar vervoer is er helemaal niet tussen Cranendonck en Hamont-Achel. Dit is ontstaan doordat er van oudsher maar beperkte internationale samenwerking bestaat op deze netwerken. Hoewel lokaal de samenwerking met Belgische partners wordt opgezocht, en dat steeds meer, blijkt de noodzaak door hogere overheden niet (h)erkend te worden, met vaak onvoldoende budget tot gevolg. Er kleven dus negatieve effecten aan de grensligging. Zo zoekt Belgisch zakelijk verkeer door Cranendonck een weg richting de hoofdader A2, wat zorgt voor forse stromen doorgaand- en sluipverkeer door de dorpen. Voor een deel is dit zwaar vrachtverkeer, vergroot door de kilometerheffing in België. Vrachtverkeer rijdt via tolvrije wegen en via het Nederlandse wegennet; een simpele berekening van de kosten is de basis. Positief is de samenwerking in natuurgrenspark 'De Groote Heide' waarin op recreatief gebied grensoverschrijdend met Limburgse en Belgische gemeenten aan onder andere fietsroutes wordt gewerkt.

Limburg/Weert

Direct grenzend aan Cranendonck liggen de buurgemeenten Weert en Nederweert. Hiermee bestaat een sterke relatie, op het gebied van winkelen, werken (met bedrijventerreinen die naar onderlinge gemeentegrenzen zijn georiënteerd), recreëren en het gebruik maken van elkaars voorzieningen, naast alle onderlinge sociale verbindingen. Ook ligt er tussen Weert en Eindhoven een sterke relatie op het gebied van wonen en werken. Evenwel worden Cranendonck en het Limburgse gescheiden door een provinciegrens. Op mobiliteitsgebied is het opvallend dat bij de provincie Brabant de aandacht afneemt voor de mobiliteitssituatie naar de rand van de provincie. Dat valt af te leiden uit lagere prioriteitstelling, minder projecten en minder middelen voor de verbinding naar Limburg. Aan de Limburgse zijde doet zich een soortgelijk fenomeen voor.



Historisch wegennetwerk

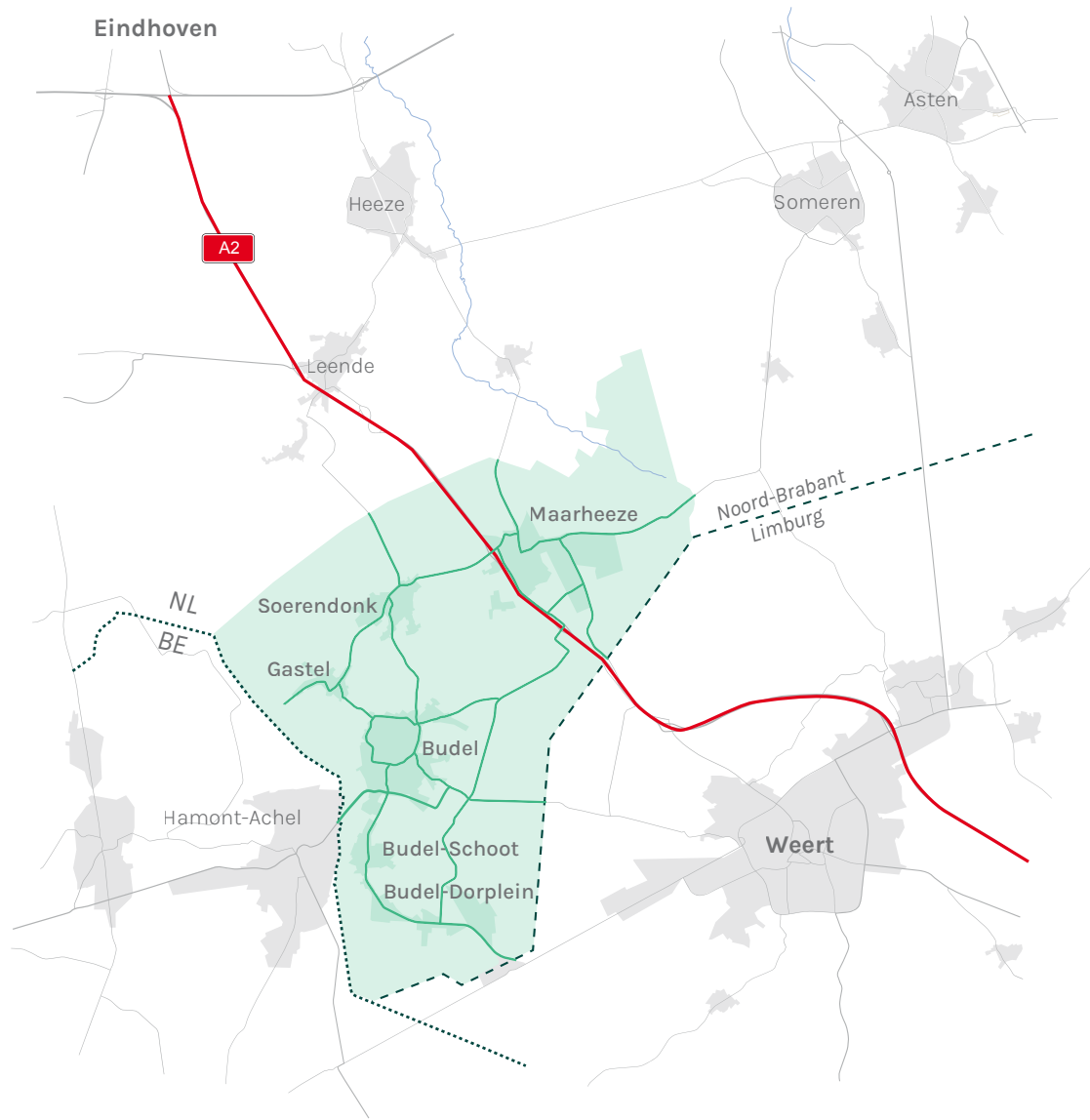
Het wegennetwerk in Cranendonck bestaat veelal uit rechtstreekse verbindingen tussen dorpen en kernen. Door het landelijk karakter van de gemeente kennen deze meestal een lange rechtstand en flinke wegbreedte en zijn uitgevoerd in asfalt. In de loop der jaren zijn vooral vanuit verkeersveiligheid veel van de verbindingen buiten de kommen voorzien van vrijliggende fietspaden. Maar verder zijn er in de afgelopen decennia weinig aanpassingen aan de wegen gedaan; de gestrekte brede asfaltwegen lopen door binnen de bebouwde kom grenzen. Dat levert aantrekkelijke en vlotte routes op voor de auto tussen en door de bebouwde kommen, alsook voor korte ritjes binnen de kom. Maar ook autoverkeer zonder relatie met Cranendonck maakt gebruik van wegen die hier niet voor bedoeld zijn, van en naar de A2.

3.3 Hoe is het mobiliteitssysteem opgebouwd

Binnen de Brainport-regio en ook in Cranendonck, wonen, werken, leren, winkelen en recreëren inwoners zeer verspreid. Er is een grote spreiding van voorzieningen en woningen. Dat zorgt voor een relatief grote verplaatsingsbehoefte, zowel in afstanden als het aantal ritten die inwoners maken.

Autoverkeer

Cranendonck wordt doorkruist door een hoofdader voor auto- en vrachtverkeer in Nederland, de A2, en is met twee aansluitingen bediend: de Randweg-Oost en De Kleine Bruggen. Daarmee is de gemeente met de auto goed verbonden met Brainport en de rest van Nederland. Dat draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Cranendonck als woonlocatie en als vestigingsplek voor bedrijven. De keerzijde is dat de A2 ook vanuit het Belgisch achterland intensief wordt gebruikt wat zorgt voor een stroom doorgaand auto- en vrachtverkeer in Cranendonck. Daarnaast kent de A2 een forse fileproblematiek. Regelmatig stagneert de doorstroming, met sluiproutes door Cranendonck tot gevolg. Deels zijn dat de eigen inwoners, die een andere route zoeken en deels is het verkeer wat actief de A2 ontwijkt en de route via het onderliggend wegennet vervolgt. De historische groei van het wegennetwerk én het onafgemaakte netwerk met België, leiden tot de constatering dat een goede verkeersstructuur voor niet-Cranendonck gebonden verkeer ontbreekt.





Dit verkeer maakt gebruik van wegen door de dorpen, wat op veel plekken schuurt met de leefomgeving. Op deze plekken wordt overlast ervaren of ontstaan gevaarlijke situaties.

Parkeren

Van oudsher is vooral aandacht besteed aan het parkeren van de auto, door het groots(t)e ruimtebeslag. De groei van het autobezit maakt dat de parkeerdruk in veel woonstraten hoog is. Op eigen terrein beschikbare parkeerplek heeft vaak een andere invulling gekregen. Gevolg is dat straten 'van gevel tot gevel' verhard zijn.

Bij nieuwbouw of herontwikkeling speelt steevast de discussie over de ruimteclaim van de woningen, het parkeren en het groen binnen de beschikbare ruimte.



Routekeuze vrachtverkeer

Bij het goederentransport over de weg spelen economische aspecten, de reistijd en reiskosten, een meer dan bovengemiddelde rol in de routekeuze.

Sinds de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer in België in 2016, is een verschuiving van doorgaand vrachtverkeer naar het onderliggende wegennet – de wegen van een lagere orde, vaak door bebouwde kommen – te zien. Het Gewest Vlaanderen heeft deze problematiek in België aangetoond, met gevolgen in de Nederlandse grensgemeenten, waaronder in Cranendonck, hoewel exacte cijfers over de toename door dit vrachtverkeer ontbreken. Daarom is in België het tolgebied in Noordoost Vlaanderen vanaf 1 januari 2024 uitgebreid naar vrijwel alle gewest-wegen. Daarnaast heeft de gerealiseerde N69 Valkenswaard-Veldhoven de reistijd naar de A67 en A2 voor veel transporteurs verkort. Dit heeft een dempend effect op dit extra vrachtverkeer door Cranendonck.

Openbaar vervoer (OV)

De provincie regelt het openbaar vervoer door een concessie voor meerdere jaren te verlenen aan een vervoerder, onder de naam Bravo (Brabant Vervoert Ons). De OV verbindingen zijn gericht op Eindhoven en Weert, wat maakt dat OV verbindingen naar de buurgemeenten Valkenswaard en Someren omslachtig zijn. Een OV-verbinding met het Belgische achterland ontbreekt zelfs geheel. Het aanbod aan OV in Cranendonck is beperkt, met een reguliere buslijn die twee maal per uur rijdt, een scholierenlijn (naar scholengemeenschap Were Di in Valkenswaard) en twee buurtbussen die niet in de weekenden en avonden rijden. De concurrentiepositie voor het openbaar vervoer is minimaal, met een gebruik van minder dan 3% van de dagelijkse verplaatsingen tot gevolg.



Hubs



Hubs zijn cruciaal om gebruikers van het mobiliteitssysteem reismogelijkheden aan te bieden en daarmee locaties bereikbaar te maken. Een hub is een fysieke locatie, waar verschillende vervoersvoorzieningen bij elkaar zijn gebracht.

Om goed te functioneren moeten hubs gemakkelijk bereikbaar zijn. Grotere hubs combineren andere voorzieningen (winkelen, (fiets)reparatieservice, horeca, ophalen van pakketjes en vergaderen) met de verplaatsing. Hubs zijn meestal bij een bushalte of treinstation te vinden. Er zijn verschillende soorten:

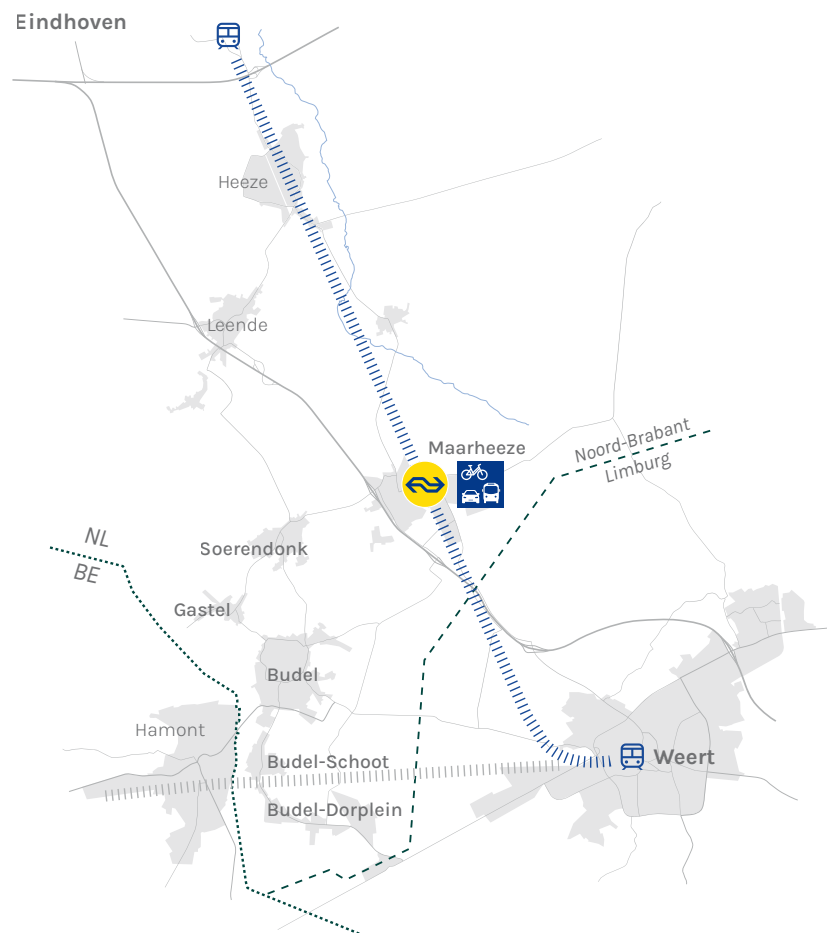
De wijk/dorp-hub is gericht op bewoners in een kern of wijk om comfortabel en veilig te kunnen op- of overstappen. Een vast recept is er niet maar deze hubs bestaan meestal uit een OV halte, fietsenstalling en enkele parkeerplaatsen. Mogelijk wordt deelmobiliteit aangeboden, bijvoorbeeld een deelauto of een (e-)(bak-)fiets. Deze hubs zijn gelegen in vrijwel alle kernen, wijken en bedrijventerreinen in de regio. Aan de rand van natuurgebieden vormen deze recreatieve hubs, als uitvalsbasis voor wandel of fietstocht.

De stedelijke hub is een meer hoogwaardige OV-halte en daarmee groter dan een wijk-hub. De focus ligt bij het aanbieden van slimme first- en lastmile oplossingen, waaronder ook veilige stallingen voor de fiets. Deze hub is gericht op bewoners én op bezoekers. De stedelijke hubs treffen we aan in alle grotere kernen van alle regio gemeenten.

De regionale hub biedt een overstap, te maken van auto op ander vervoer voor de last-mile. De voorname focus is om reizigers (forensen en bezoekers) naar de economische toplocaties in de regio te brengen. De regionale hub ligt op een strategische locatie in de regio, veelal buiten het stedelijk gebied, nabij een autosnelweg of doorgaande weg en een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) station. De grootste (waaronder in Maarheeze) vormen de Brainporthubs.



De trein vanuit Maarheeze is de enige OV-verbinding die een positief beeld laat zien. Zowel richting Eindhoven als richting Weert is dit een directe en concurrerende verbinding voor de auto. De huidige parkeervoorzieningen voor auto en fiets en de bushalte bij het treinstation faciliteren dit gebruik. Hiermee is in Maarheeze een van de eerste beoogde regionale hubs aan het ontstaan. Ook wordt Cranendonck doorkruist door het spoor Antwerpen-Hamont-Weert. Hier vindt geen personenvervoer over plaats.





Fietsen

De fiets is voor bijna iedereen bereikbaar, is schoon, gezond en kent nauwelijks hinder in de omgeving. Ook op schaal van Cranendonck, met een uitgestrekt landelijk karakter is met de fiets bijna alles bereikbaar. Maar ondanks een veelheid aan fietsvoorzieningen worden veel korte verplaatsingen – tussen dorpen, maar zelfs binnen de bebouwde kom – met de auto afgelegd. Om de concurrentiepositie van de fiets te verbeteren werkt Cranendonck aan een gemeentedeekkend fietsnetwerk, inclusief verbindingen naar de omliggende gemeenten. Naast het realiseren van fietspaden, omvat dit ook de aanpak van onveilige situaties en oversteken. Dit alles vereist forse inspanningen door de verspreide ligging van woonkernen en door het toenemend aantal fietsongevallen. De elektrische fiets is voor automobilisten vaak onverwacht snel, maar creëert ook een extra vorm van onveiligheid op het fietspad, namelijk snelheidsverschil met de langzamere fietser. Het aantal oudere fietsers heeft tot gevolg dat ongevallen frequenter en met meer letsel voorkomen.

“De fiets is voor bijna iedereen bereikbaar, is schoon, gezond en kent nauwelijks hinder in de omgeving.”

3.4 Consequenties voor de verkeerssituatie in Cranendonck

De negatieve bijeffecten van mobiliteit zijn goed te zien in het ruimtebeslag in de dagelijkse omgeving. Brede wegen tussen de dorpen en in de dorpen wordt de ruimte tussen woningen veelal volledig gebruikt voor wegen en parkeren. Waar mogelijk (en wenselijk) liggen fietsvoorzieningen. Voor de voetganger is er meestal weinig ruimte, die hij vaak moet delen met straatmeubilair (fietsenrekken, reclameborden, bebording, lantarenpalen en bomen).

In Cranendonck bestaat er in alle dorpen een ruimtelijk spanningsveld tussen 'het wonen', de ruimtevraag van mobiliteit en vergroening. Bij basisscholen leidt de veelheid aan auto's tot verkeersonveiligheid en overlast. De brede asfaltwegen maken volledig herinrichten binnen de dorpen een uitdaging. Met de huidige inrichting, hier en op 60 km wegen in het buitengebied, leidt het gedrag van weggebruikers vaak tot hoge rijksnelheden en gevaarlijke situaties voor de fietser. Kortom, de verkeersveiligheid staat onder druk, wat in heel Cranendonck herkenbaar is.

De Gemeenteraad heeft zich gerealiseerd dat de ondergeschoven positie van de voetganger en de fietser aandacht behoeft, wat de directe aanleiding vormt voor het voorliggende Masterplan Mobiliteit.

Maarheeze kent door de woningbouwopgave van mogelijk tot 4000 woningen uitdagingen in de mobiliteit, ook in relatie met station Maarheeze en de ligging van de A2. Het laatste veroorzaakt sluipverkeer, waartegen genomen maatregelen effect sorteren. Overtredingen vragen om een verkeersveiligheidsaanpak. De kern vraagt aandacht voor de snelheid op de Stationsstraat (tussen de Sterkselseweg en het spoor). Vrachtverkeer door de kom moet beperkt worden door 'Samen mee naar de A2' met een route buitenom richting Poort 43. Er zijn vraagstukken rond centrum-parkeren en landbouwverkeer (geconcentreerd, door oversteekbaarheid A2 en spoor).

De doorgaande route in **Budel-Schoot** is ingericht als 30 km/h. Een aantal landbouwwegen met te hoge verkeersdruk en snelheid bestaan nog. Dit sluipverkeer naar Klein Schoot en Schutshoeve levert een verkeersveiligheidsprobleem op.

In **Gastel** is de doorgaande route met beperkte maatregelen bestemd tot 30 km/h. Een vraagstuk speelt er nog over doorgaand vrachtverkeer naar Soerendonck. Gastel is op een buurtbus na (die rijdt niet in weekenden en op avonden) verstoken van openbaar vervoer.

De locatie van Nyrstar en de haven levert in **Budel-Dorplein** discussie over vrachtverkeer op vergroot door een stroom doorgaand vrachtverkeer. De inrichting van de route door Dorplein is een terugkerende opgave. Ook openbaart zich het sluipen door zwaar verkeer over binnendoorwegen naar België. Verder speelt het parkeren in de bermen door de beperkte parkeergelegenheid bij natuurgebied De Hoort.



In **Budel** is de grensoverschrijdende stroom (doorgaand) verkeer met een hoog aandeel vrachtverkeer te herkennen. Met name op de 'tijdelijke' Randweg Zuid. In Budel-Noord rijdt vrachtverkeer door de kern, wat een bestemming in Soerendonk heeft. Verder zijn er diverse 50 km/h wegen met een brede asfaltverharding gelegen, waar de fietser een ondergeschoven positie kent op een suggestiestrook: 'tijdelijke' Randweg Zuid, Nieuwstraat en de Burgemeester Van Houtstraat, waaraan tevens een basis- en middelbare school gelegen is met extra drukte.



De route door **Soerendonk** van en naar de A2 wordt gebruikt door vrachtverkeer naar Budel en België en door sluipverkeer in de spitsen. Voor een deel vervolgt dit verkeer de route over de Strijperdijk met hoge snelheid, waardoor risico's voor fietsers bestaan. Het centrale deel van de route in de kom kent een onduidelijke inrichting, met verkeersveiligheidsopgaven (de fietser op de stoep, trillinghinder (klinkers en ongefundeerde woningen) en landbouwverkeer door de kom (met onoverzichtelijkheid op kruisingen).



Buiten de dorpen bestaat een spanningsveld om de route 611 over Airpark vorm te geven in relatie met het uitwegen door bedrijven en een retailer. Evenals het ontsluiten van Airpark met andere modaliteiten zoals het openbaar vervoer. Voor het landelijk gebied zijn de gereden snelheden een issue. De positie van de recreatieve fietser speelt hierin mee. Bovendien veroorzaakt groter, zwaarder en sneller landbouwverkeer schade aan wegverhardingen.





4. Richtinggevende ontwikkelingen

4. Richtinggevende ontwikkelingen



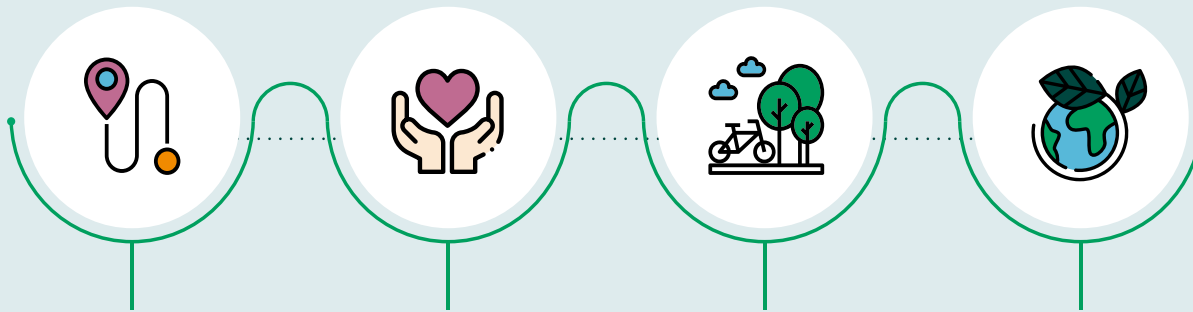
Dat mobiliteit zich in de toekomst 'als vanzelf' gaat ontwikkelen naar een transitie, is niet waarschijnlijk. Ervaringen uit het verleden leren dat ook grote maatschappelijke gebeurtenissen, zoals bijvoorbeeld de Coronacrisis van enkele jaren terug, niet leiden tot een wezenlijk ander gedrag of tot een afvlakking van de groei van de automobiliteit. De gemeente Cranendonck realiseert zich dat een koerswijziging nodig is om de leefbaarheid en het welbevinden van de Cranendonckse inwoners ook in de toekomst te borgen. Een toekomst waarin de auto belangrijk blijft, maar ook ingezet wordt op het gebruik van alternatieven. De gemeente faciliteert de verplaatsingsbehoefte, maar toetst haar inzet en maatregelen doorlopend aan de bijdrage aan het toekomstbeeld.



4.1 Veranderende werkelijkheid

Het onderhouden van sociale contacten is de basis in het bestaan. Verplaatsen is van alle tijden, omdat mensen op verschillende locaties wonen, werken, winkelen, recreëren en elkaar ontmoeten. 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 – op het tijdstip en met het vervoersmiddel van keuze – ervaren als uiting van persoonlijke vrijheid. De grote behoefte aan verplaatsen, gecombineerd met de moderne vervoersmiddelen heeft verplaatsen steeds vanzelfsprekender gemaakt. Door de vormgeving van het wegsysteem kon de auto uitgroeien tot het belangrijkste vervoersmiddel.

Evolutie in verplaatsen



Met de opkomst van de auto na de tweede wereldoorlog is gewerkt aan het **bereikbaar maken van de leefomgeving**. Alle wegen, bijna tot aan de laatste boerderij, werden verhard. En met het vorderen van de techniek nam de snelheid om bestemmingen te bereiken ook toe.

Gevolg was een groeiend aantal verkeersslachtoffers. Vanaf de jaren 70 werd **verkeersveiligheid** belangrijk. Dat gebeurde met regelgeving en inrichting (duidelijke plek voor de dominante auto, fietsers en voetgangers), met autotechniek zoals autogordels, kreukelzones, veiligheidssystemen (bijvoorbeeld het antiblokkeersysteem ABS), en met gedragscampagnes zoals alcohol en verkeer.

Deze verkeersveiligheidsaanpak heeft zijn vruchten afgeworpen. Het aantal slachtoffers is gedaald en de nadruk is de laatste decennia verschoven naar **leefbaarheid**. Er is gewerkt aan fietsroutes en verblijfsgebieden, aan verminderen van uitstoot en aan gewenst verkeersgedrag. In de leefomgeving leidde dit tot steeds meer 'eigen ruimte' voor de vervoersmiddelen en een groeiend ruimtebeslag.

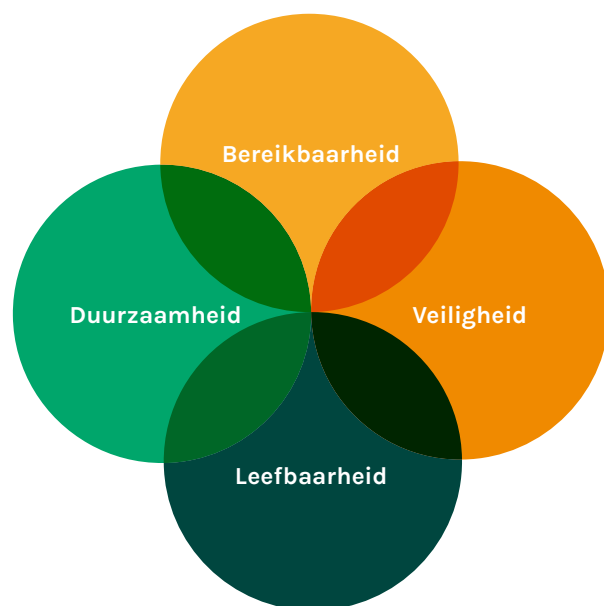
Daar zijn nu grote actuele vraagstukken bijgekomen, zoals **energie, klimaat en brede welvaart**. Het gaat niet meer alleen om inrichting en voertuigtechniek, maar om gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het mobiliteitsstelsel. Door het intensievere ruimtegebruik en de grote behoefte aan verplaatsen, blijkt het steeds moeilijker om de negatieve effecten van mobiliteit in de hand te houden.

Het overgrote deel van de dagelijkse verplaatsingen wordt met de auto gedaan. Het publieke debat refereert aan een (te) grote claim die de auto legt op de leefbaarheid en duurzaamheid in de dorpen en daarbuiten. Het lijkt erop dat de grenzen van het mobiliteitssysteem in zicht komen en soms al zijn bereikt.

4.2 Visie, de aandachtsvelden

De gemeente Cranendonck erkent de verplaatsingsbehoefte als een levensbehoefte en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid ziet erop toe dat dit op een verantwoorde wijze plaatsvindt. De basis ligt in een mobiliteitsbeleid dat aanstuurt op vormen van verplaatsen die bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving en aan een positieve beleving van verplaatsen. De gemeente ziet het als haar verantwoordelijkheid om de negatieve bijeffecten van de mobiliteit te helpen voorkomen of tenminste in zo goed mogelijke banen te leiden. De gemeente faciliteert de mobiliteitstransitie door maatregelen te nemen, die het gebruik van andere modaliteiten dan de auto aantrekkelijker maakt. Of dit succesvol is hangt vooral af van het gedrag van de gebruiker, de inwoner van Cranendonck. Als deze zijn verplaatsingsgedrag niet aanpast, verandert er niets.

Het Masterplan Mobiliteit 2040 is richtinggevend in de keuzes die in mobiliteitsprojecten worden gemaakt. Als projecten zich aandienen, moet beoordeeld worden of deze passen bij het voorliggende Masterplan. De aandachtsvelden **Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Duurzaamheid** vormen tezamen een set van kwalitatieve beoordelingen.



Bereikbaarheid

Elke inwoner moet voor zijn dagelijks functioneren de voorzieningen bereiken die hij nodig heeft voor werken, winkelen, leren, medische verzorging, recreatie en sociale contacten. Deze bevinden zich niet allemaal binnen de gemeente, dus per schaalniveau geldt een andere beoordeling:

Op bovenregionaal (en nationaal) niveau wordt de bereikbaarheid primair geregeld met de auto en de trein. Brainport vormt daarin één regio. De kwaliteit van de bereikbaarheid moet aansluiten bij de positie van Cranendonck als landelijke woongemeente.

Op regionaal niveau is naast de auto en de trein, ook de bus en de fiets van belang. Voor de fiets moet de bereikbaarheid zonder omwegen worden geregeld. Voor de auto is dat niet vanzelfsprekend. De verschillende modaliteiten sluiten aan en vullen elkaar optimaal aan.

Op lokaal niveau ligt de focus op actieve mobiliteit, dus fietsen en lopen. Het OV sluit hier op aan. De bereikbaarheid per auto blijft geborgd, binnen de dorpen via de gebiedsontsluitingswegen.

Alle maatregelen en projecten aan het aandachtsveld Bereikbaarheid getoetst vanuit het principe *“mobiliteitsmaatregelen dragen bij aan het borgen van de bereikbaarheid van de voorzieningen die nodig zijn voor een goed economisch en sociaal functioneren van stad en regio”*.



Veiligheid

De impact van verkeersonveiligheid is groot. Zo beïnvloedt het gevoel van onveiligheid vaak onbewust het dagelijks leven, zoals met de auto naar school brengen van kinderen of ouderen die drukke routes vermijden. Door een intensief verkeersveiligheidsbeleid is het aantal slachtoffers structureel gereduceerd. Echter het aantal verkeersslachtoffers stijgt, vooral door de snellere e-bike en meer ouderen op de fiets. In reactie op de negatieve trend is met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) een offensief ingezet. De focus verschuift van ongevalscliffers (reactief) naar risico gestuurd handelen (proactief) gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemer (voetganger, fietser, kind en oudere). Het SPV bestaat uit drie aspecten:

De infrastructuur veiliger maken, voor alle manieren van verplaatsen en vooral op de plekken waar verschillende netwerken samenkomen;

Het verkeersgedrag beïnvloeden. Goed gedrag vertaalt zich in minder ongevallen en minder overlast. Ingezet wordt op educatie voor alle verkeersdeelnemers en op gedragscampagnes, gericht op meer respect en begrip voor elkaar;

De verkeersregels structureel handhaven. Fout verkeersgedrag wordt bestraft, goed gedrag wordt beloond. De meeste aandacht gaat vaak uit naar het eerste, terwijl het effect van het tweede - een positieve benadering - groter is.

Op mobiliteitsgebied worden alle maatregelen en projecten getoetst aan het aandachtsveld Veiligheid en dienen hier positief aan bij te dragen. Inleveren op het onderdeel Veiligheid is geen optie.



Leefbaarheid

Het belangrijkste doel van de mobiliteitstransitie is het borgen en bevorderen van de kwaliteit van leven voor iedere inwoner. De negatieve effecten die mobiliteit met zich mee kan brengen worden zoveel mogelijk weggenomen of beperkt. Positieve effecten worden gestimuleerd:

Leefbaarheid van ruimtelijke inrichting. De kwaliteit van het verblijven staat voorop bij de inrichting van straten en pleinen. Ook onderwerpen als (sociale) veiligheid en het spelen op straat zijn aan de orde, omdat deze in belangrijke mate bepalen of mensen zich er prettig voelen.

Leefbaarheid in sociale samenhang. Alle inwoners moeten kunnen meedoen; iedereen – jong, oud, valide, mindervalide etc. – heeft de mogelijkheid zich te verplaatsen, hetzij met een eigen vervoermiddel, hetzij met openbaar toegankelijke voorzieningen. ‘Mobiliteitsarmoede’ onder de zwakkeren wordt tegengegaan.

Leefbaarheid in gezondheid. Om inwoners uit te dagen hun verplaatsingsgedrag te laten bijdragen aan een gezond leven hebben actieve verplaatsingsmogelijkheden – te voet en/of met de fiets – de voorkeur. Ook maatregelen die de leefomstandigheden op straat verbeteren (luchtkwaliteit, geluid, hittestress etc.) dragen bij aan betere omstandigheden voor een goede gezondheid.

Op mobiliteitsgebied worden alle maatregelen en projecten getoetst aan het aandachtsveld leefbaarheid met het ontwerpprincipe “*de inrichting van de openbare ruimte draagt maximaal bij aan de leefbaarheid, waarbij mobiliteitsvoorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen en mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan gezonde(re) vormen van verplaatsen*”.



Duurzaamheid

Belangrijk doel van de mobiliteitstransitie is om met ons verplaatsingsgedrag een goede balans tussen mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving te laten ontstaan. Negatieve effecten van mobiliteit zoals lucht- en geluidsoverlast, het grote energieverbruik en het ruimtebeslag, dienen te worden verminderd. Anders omgaan met ruimte schept mogelijkheden om maatregelen te kunnen treffen die overlast en schade van hittestress, water en verdroging beperken. Cranendonck ziet voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd om

de samenleving duurzamer te maken. Die rol bestaat uit het informeren over, en het coördineren en faciliteren van maatregelen die hieraan bijdragen. Het bevorderen van lopen en fietsgebruik, deelmobiliteit en stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer passen hierbij. Ook volgen we als gemeente welke innovaties kansen bieden. Zo wordt de elektrificatie van het wagenpark ondersteund door te zorgen voor laadcapaciteit. De verwachte stijging van het aantal elektrische voertuigen maakt voldoende laadplekken tot een grote opgave. Tot slot ondersteunen we initiatieven, bijvoorbeeld in multifunctioneel ruimtegebruik, zoals parkeervoorzieningen met groene daken of met zonnepanelen overdekte fietspaden.

Op mobiliteitsgebied worden alle maatregelen en projecten getoetst aan het aandachtsveld duurzaamheid en dienen hier positief aan bij te dragen en minimaal geen afbreuk aan te doen.



5. Mobiliteitskoers

5. Mobiliteitskoers



Door de overheid is op alle niveaus de afgelopen decennia veel gedaan om bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid op peil te krijgen en te houden. Er is geïnvesteerd in de infrastructuur voor alle modaliteiten, in voorzieningen om gebruik te faciliteren en in financieringstrajecten om projecten mogelijk te maken. Ook is er aandacht voor de gebruiker met het subsidiëren van gewenste vervoermiddelen (bijvoorbeeld om elektrificatie van het autopark te helpen) en met campagnes om gewenst gedrag te stimuleren (zoals 'rij mono' en 'da's zo gefietst'). Lokaal heeft Cranendonck hier een uitwerking aan gegeven passend bij de schaal en het karakter van Cranendonck, zoals educatie voor kwetsbare groepen met de school-labels BVL (Brabants verkeersveiligheidslabel) en Totaly Traffic. Die lijn houden we naar de toekomst vast bij het inzetten op lopen, fietsen en het gebruik van alternatieven voor de auto.



5.1 Fietsen

De gemeente stelt de fietser bovenaan in het mobiliteitsbeleid. De fiets is de meest kansrijke vervoerwijze om de mobiliteitstransitie te laten slagen. Het is gezond om (meer) in beweging te zijn, de verplaatsingen nemen weinig plek in en overstappen naar andere vervoersmiddelen is mogelijk. Positief is dat de ontwikkeling van de fiets snel gaat. Zowel in kwaliteit (verlichting, remmen en vering), als in innovaties (navigatie, antidiefstal en connected driving²). Niet in de laatste plaats speelt hierin de grote populariteit van de elektrische fiets mee. Daarmee is het comfort hoger en zijn langere afstanden mogelijk. Cranendonck beoogt een beleid waarbij de weggebruiker zich uitgenodigd voelt om vaker de fiets te pakken bij dagelijkse verplaatsingen.

²Connected driving. Het internet verbindt mensen, apparaten en tegenwoordig ook auto's met elkaar. Een tendens die zich doorzet naar de fiets, nu via de smartphone en in de toekomst ook via de fiets zelf.

Daarbij richt de gemeente zich op meerdere sporen:



1

Het bieden van **meer ruimte** voor de fiets, zodat fietsen sneller, comfortabeler en veiliger kan. Ook het toenemend aantal scootmobielen en driewiel fietsen vraagt hierom. Op fietspaden is dit verder noodzakelijk om het toenemend aantal fietsers te faciliteren en de combinatie van langzame en snelle fietsers op één fietspad beter te organiseren. Het bestaande fietsnetwerk biedt volop uitdagingen, door ruimtegebrek, kruisingen met belangrijke autoroutes en/of achterstallig onderhoud. In de dorpen, waar over het algemeen geen aparte fietspaden liggen, bieden weginrichtingen waarin de auto te gast is benodigde ruimte. De fietser is op die plekken een gelijkwaardige verkeersdeelnemer. Op welke plekken dit mogelijk is, is maatwerk.



2

Het geven van **prioriteit aan de fietser**. Daar waar het fietsnetwerk het autonetwerk binnen de bebouwde kom kruist, wordt de prioriteit aangepast. Niet de fietser, maar de auto mag wachten. Argumenten voor auto-gebruik bij korte ritten zijn er volop, zoals de afstand, slecht weer, haast en het gevoel van onveiligheid op de fiets. Daarom wordt ingezet op verhoging van de kwaliteit van fietsvoorzieningen onder meer met goede verlichting op fietspaden tussen de dorpen. Bij de realisatie van de woningbouw in Maarheeze kan met eisen aan de fietsbereikbaarheid en fietsstalling het gebruiksgemak worden vergroot. De recreatieve fietser heeft voldoende veilige en kwalitatief goede fietspaden. Campagnes dragen de positieve eigenschappen van het fietsen uit: goedkoop, gezond, geen files en bijna altijd direct beschikbaar.

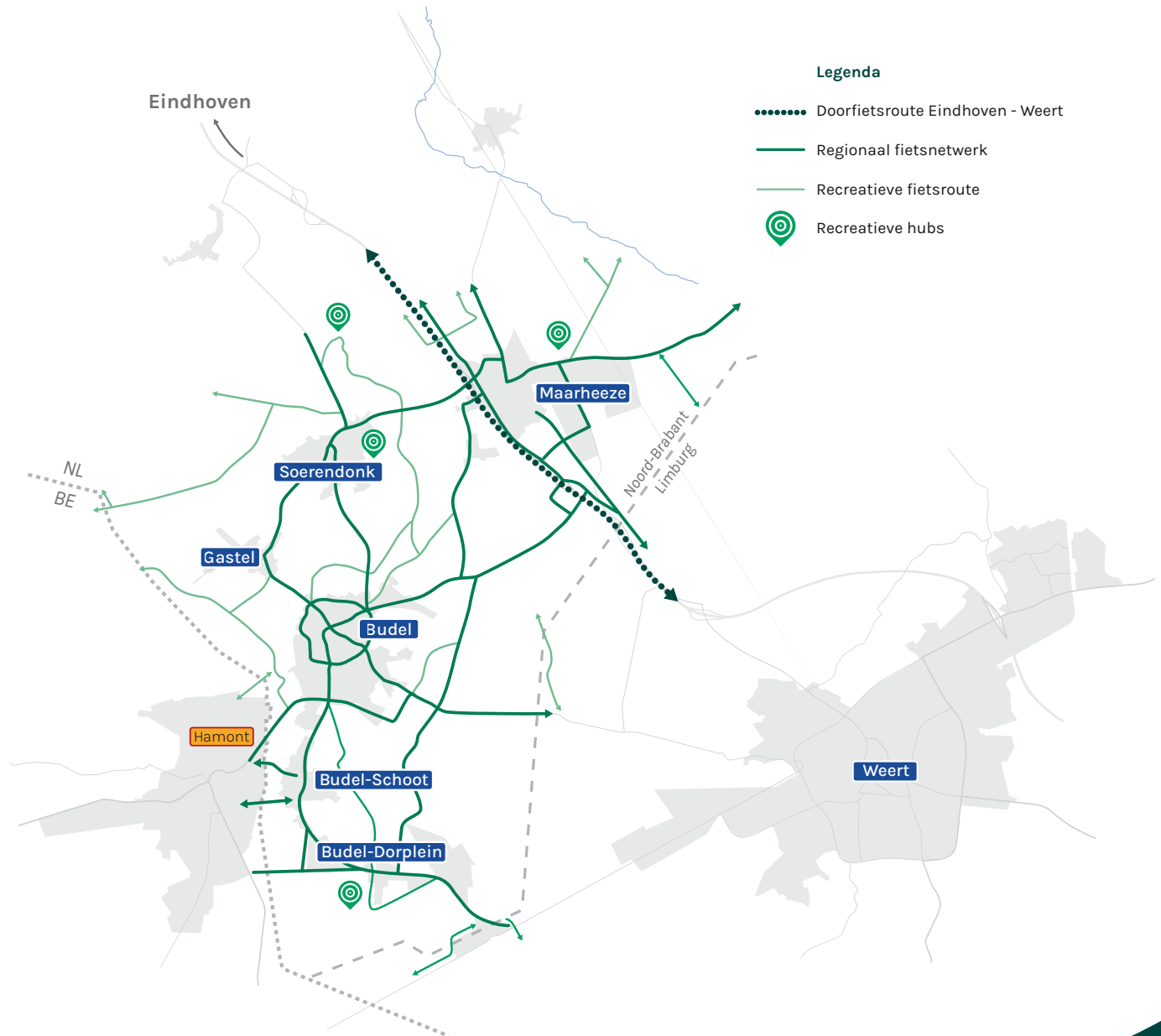


3

Het gebruik van de **fiets in het woon-werk verkeer**. De fiets heeft veel potentie in het verzorgen van de first- en last mile bij OV-verplaatsingen. Met name de Hub Maarheeze wordt daarom optimaal met de fiets bereikbaar en uitgerust met passende stallingsmogelijkheden. Binnen Cranendonck wordt ook de bereikbaarheid van en stalling bij OV haltes met de fiets gestimuleerd. Bovendien kan de fietsontsluiting naar werkgebieden beter en krijgt deze specifieke aandacht.

Fietsroutenetwerk

Op regionaal niveau wordt de aanleg van een doorfietspad Weert-Eindhoven, langs de A2 deels door Cranendonck, van harte ondersteund. Een goede aansluiting van het gemeentelijk utilitaire en recreatieve fietsnetwerk hierop wordt uitgewerkt. De gemeente participeert in dit project. Daarnaast werkt ze aan het realiseren van een fietsrelatie Mol- Hamont-Weert door Cranendonck. Ontbrekende schakel is de verbinding van Budel-Schoot naar de Belgische fietssnelweg F71. Cranendonck kent al veel fietspaden langs (doorgaande) wegen. De komende jaren worden de belangrijkste fietspaden tussen de kernen voorzien van verlichting. Het belang van de fiets in de mobiliteitstransitie vraagt om uitwerking van een set kwalitatieve inrichtingseisen voor fietsvoorzieningen buiten en binnen de kom. Om het netwerk op dat niveau te krijgen wordt allereerst ingezet op hiaten en knelpunten in het fietspadennetwerk buiten de kommen. Vervolgens wordt de rest van het netwerk stapsgewijs naar het gewenste niveau gebracht.



Fietsparkeereisen

- **Aansluiting op fietsnetwerk**, primair en/of secundair;
- **In het centrumgebied** en bij andere belangrijke attractiepunten;
- **Voldoende stallingscapaciteit** om de fiets veilig te stallen;
- **Bij OV haltes en hubs**;
- **Goed verlicht** en met sociale controle;
- **Fietsvriendelijke rekken/beugels**, met maatvoering voor de moderne fiets en e-bike.



Fietsparkeren

In het woon-werk verkeer is langdurig stallen van de fiets of e-bike vaak aan de orde. Het risico op diefstal en vernieling ondermijnt het gebruik. Daarom hecht de gemeente aan goede stallingsvoorzieningen bij op- of overstappunten. Bijkomend voordeel is dat een georganiseerde stalling bijdraagt aan de kwaliteitsbeleving in de openbare ruimte.

Bij ontwikkelingen zoals herinrichtingen, nieuwbouw en de aanleg van hubs, neemt de gemeente het fietsparkeren in de uitgangspunten mee.

Recreatief fietsroutenetwerk

Recreatief fietsen vindt op grote schaal plaats, veelal met het volgen van het 'knooppuntennetwerk'. Dit vraagt extra aandacht in het groene buitengebied van Cranendonck. Waar binnen de dorpen en op de hoofdverbindingen tussen de dorpen mede gebruik gemaakt wordt van beschikbare fietsvoorzieningen, is het recreatieve fietsen daarbuiten vaak gecombineerd met ander verkeer op 60 km/h wegen. Dat leidt tot verkeersveiligheidsproblemen. De passeersnelheid van autoverkeer, landbouwverkeer, het soms ontbreken van vrijliggende fietspaden en het bestaan onduidelijke oversteken, brengt de recreatieve fietser in de verdrukking met risico op ernstige ongevallen.

Om het recreatief fietsgebruik te faciliteren wordt gestreefd naar hubs met een recreatief karakter. Goed bereikbare parkeerplekken, eventueel met oplaadmogelijkheden gecombineerd met bijvoorbeeld horeca. Idealiter ook bediend door het openbaar vervoer. Voor de inrichting van het recreatieve fietsroutenetwerk wordt in de eerste plaats gefocust op beleving en veiligheid. Snelheid en gerichtheid zijn daaraan ondergeschikt. Streven is waar nodig te verwijzen naar (nabijgelegen) routes met een meer passende inrichting of geringer verkeersaanbod. Kruisingen met drukke verbindingswegen krijgen aandacht. De gemeente heeft in 2023 onderzoek gedaan naar de kwaliteit van het fietsroutenetwerk; de volgende jaren staan verbeteringen op de rol, waarbij de forse investeringen en de stikstofnormen uitdagingen zijn. Bijzondere aandacht is er voor de e-bike onder oudere recreatiefietsers; eenzijdige ongevallen nemen toe. Brede schone fietspaden zijn wenselijk, net als fietsvriendelijke bermoplossingen en het vermijden van krappe bochten. Staatsbosbeheer staat geen uitbreiding of verbreding van verharde fietspaden in natuurgebieden toe. In overleg kan wellicht barrièrewerking worden geminimaliseerd, bijvoorbeeld door het niet verlichten.



5.2 Openbaar vervoer (OV)

Het slagen van een mobiliteitstransitie in de regio vereist een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk, om een alternatief te bieden voor de auto. Hoewel de gemeente Cranendonck een meer structurele rol van het openbaar vervoer wil, realiseert zij zich dat haar invloed beperkt is. Niet alleen is het een provinciale verantwoordelijkheid, maar ook de kosten voor het OV zijn torenhoog. Desondanks wil de gemeente zich inzetten voor het in stand houden van een zo goed mogelijk OV-systeem voor haar inwoners. Dat wordt gevormd door de combinatie van het vervoer (de bus en de buurtbus) en de wijk en dorpshubs als op- en overstappunten.

Samenhangend OV netwerk

Bovenaan staat dat de Cranendoncker die niet beschikt over eigen vervoer, de mogelijkheid heeft om zich te verplaatsen en deel te nemen aan het dagelijks leven. Vervoersarmoede en ten gevolge daarvan een sociaal isolement moet worden voorkomen. Voor deze inwonersgroep kan een belbus een oplossing zijn, hoewel de voorkeur uitgaat naar een hoogwaardiger voorziening. Ook streeft Cranendonck naar een goede bereikbaarheid van de regio door het aantal autoverplaatsingen te beperken, middels kwalitatief goed openbaar vervoer. Daar ziet Cranendonck vooral mogelijkheden door het intensiveren in capaciteit en kwaliteit van de regionale hub Maarheeze. Hier liggen kansen voor de eigen inwoners op de relatie Eindhoven-Weert (en verder) en in het verminderen van de fileproblematiek op de A2 en sluiproutes, door het aanbieden van overstapfaciliteiten voor de automobilist. Aandacht zal uitgaan naar de

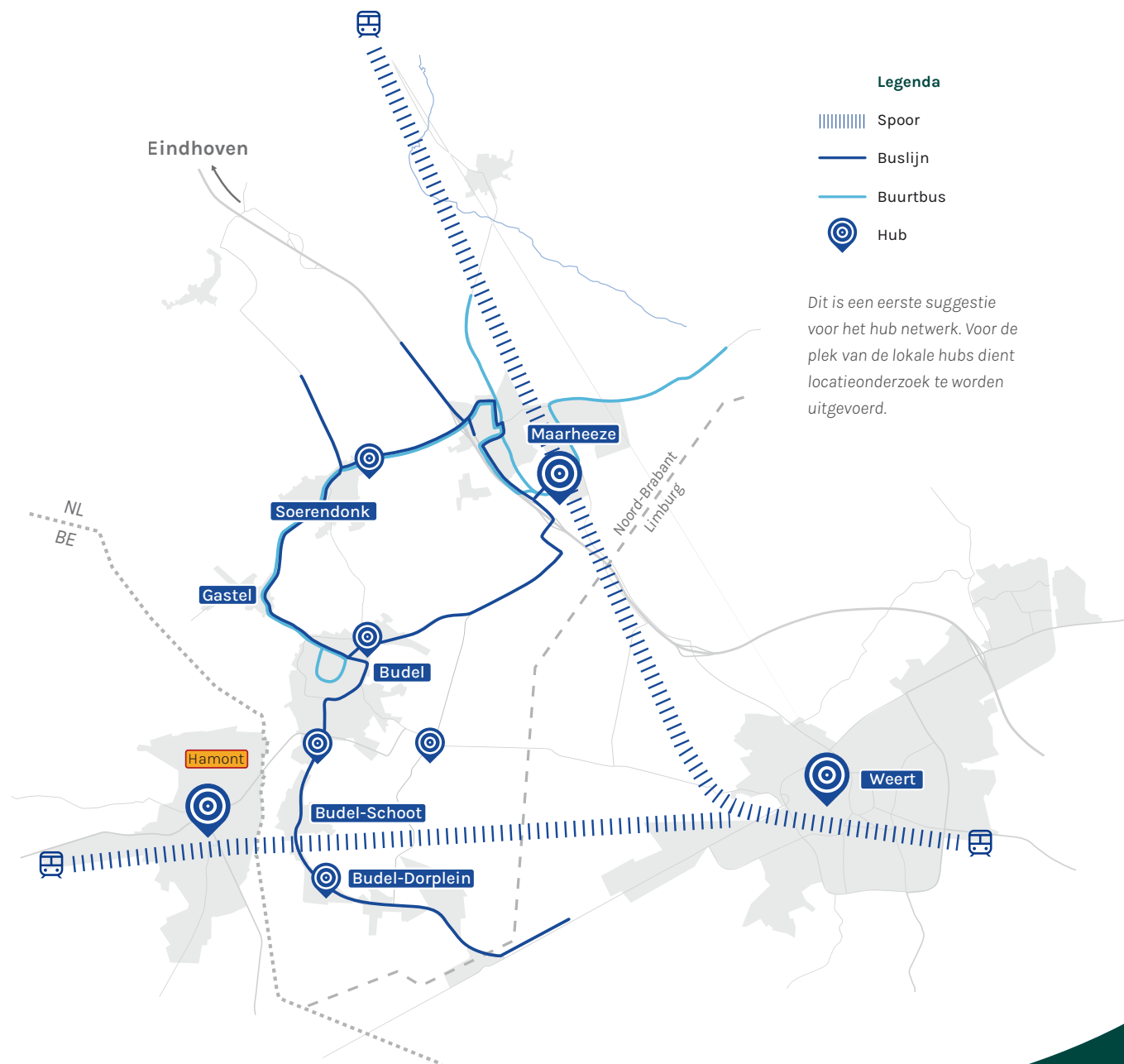
(veiligheids)beleving op en rond deze regionale hub. Een belangrijke factor voor een comfortabel gebruik van de hub is het aantal treinen per uur. Cranendonck lobbyt om de frequentie op het spoor te verhogen, waarbij een methode gevonden moet worden om Maarheeze als bestemming te ontwikkelen zodat er ook retourreizigers getrokken worden. Voor de eigen inwoners werkt Cranendonck aan goede toeleidende OV-verbindingen en een gemeentelijk netwerk van kleinere (ondersteunende) hubs voor het opstappen. Verder ondersteunt de gemeente het initiatief 'bus op de vluchtstrook'. Doel van dit project is om werknemers vanuit omliggende woonomgevingen, langs de A2 zonder filedruk, direct naar de werklocaties van Brainport te vervoeren. Dit in plaats van via het station Eindhoven met de reguliere OV-lijnen. Op het moment dat de A2 hiervoor geschikt gemaakt is, streeft de gemeente naar regulier OV over de vluchtstrook.

Ook is de gemeente geënthousiasmeerd over de verkenningen rond een treinverbinding Antwerpen-Hamont-Weert over bestaand spoor, waarmee een grensoverschrijdend alternatief voor de auto gerealiseerd wordt, voor inwoners van Cranendonck goed bruikbaar met stations in Weert en Hamont.

Samenhangend netwerk van hubs

Het realiseren van hubs gaat uit van een nieuwe benadering van verplaatsen. Beoogd wordt om een rit niet meer van deur tot deur met één vervoermiddel te maken, maar te zien als keten met meerdere vervoermiddelen. Dat kent push en pull³ elementen. De push zit in een stroperige doorstroming op de weg (files, verkeerslichten, drukte) en parkeerproblematiek (kosten, beperkte beschikbaarheid). De pull zit in het comfort en het gemak van de overstap naar een andere vervoersmodaliteit (OV-halte, deelmobiliteit). Cranendonck kent bij station Maarheeze een van de eerste goed functionerende mobiliteitshubs in de regio. De A2 loopt vrijwel dagelijks vast, in de ochtend richting Eindhoven en in de middag richting Weert. De ligging van station Maarheeze met ruime parkeergelegenheid, biedt de forens de mogelijkheid om vóór de files een overstap te maken. Deze hub kan ook door het omliggende gebied gebruikt worden door de beschikbaarheid van een busverbinding en meerdere fietsroutes.

³Push en Pull geeft positieve en negatieve argumenten voor een keuze aan. Push zijn redenen om een vervoersmiddel te mijden en Pull nodigt het gebruik juist uit. Beide kunnen actief worden beïnvloed.





Met het realiseren van kleinschaligere hubs bij vertrek-omgevingen (aan de randen van de dorpen) kunnen reizigers vanuit de woning een andere keuze maken dan standaard met de auto. Op bedrijven-terreinen is een hub zinvol voor werknemers van buiten de gemeente. Gestart wordt met het faciliteren van een hub op Airpark. Daar lopen al initiatieven vanuit de ondernemers met *Brainport Bereikbaar*⁴. Het systeem wordt geoptimaliseerd met grotere regionale hubs in Weert (deze staat regionaal geprogrammeerd) en in Hamont (welke relevant wordt bij realisatie van het spoor Hamont-Weert). Onderzocht zal worden of het systeem van OV en hubs op schaal van Cranendonck verrijkt kan worden met een innovatieve ‘Cranendonck-lijn’; een bus(je) wat de hubs met een hoge frequentie bedient. Daarnaast worden initiatieven vanuit Bravo gericht op het bereiken van hubs of haltes vanuit blinde vlekken betrokken.

⁴ In de uitvoeringsorganisatie Brainport Bereikbaar werken de provincie en de 21 gemeenten in Zuidoost Brabant samen aan slimme schone gezonde mobiliteitsoplossingen, gericht op gedragsverandering.

Deelmobiliteit

Met deelmobiliteit kan de reiziger zijn verplaatsingen geheel of gedeeltelijk invullen met leenvoertuigen in plaats van met voertuigen die hij zelf bezit.

Deelmobiliteit kan in verschillende vormen worden aangeboden, deel(bak)fietsen al dan niet geëlektrificeerd, deelscooters, deelsteps en deelauto's. De reiziger betaalt alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat hij aflegt, niet voor het bezit. Na gebruik wordt het vervoermiddel geparkeerd, wachtend op de volgende gebruiker. Deelmobiliteit maakt de mogelijkheden voor de OV-reiziger flink groter. Daarbij wordt hij geholpen door de sterk verbeterde informatietechnologie, waarmee het mogelijk is realtime de OV- en deelmobiliteit dienstverlening beter af te stemmen op zijn wensen, *Mobility as a Service (MaaS)*⁵.

De grootste kansen voor deelmobiliteit bestaan in stedelijke omgevingen; gezien het landelijke karakter is de potentie in Cranendonck klein. Zo is er weinig meerwaarde voor een deelfiets bij de hubs in de dorpen, aangezien nagenoeg alle Cranendonckers al over een eigen fiets beschikken. Voor een hub op het bedrijventerrein kan dit anders zijn, voor de last-mile naar de werkplek. Ook voor recreatieve fietstochtjes kan dit bij een specifieke hub anders beoordeeld worden. Voor Cranendonck liggen de grootste kansen bij de deelauto, op het moment dat een sluitend systeem van vervoersaanbod wordt geboden. Dat kán de keuze om de eigen (tweede) auto van de hand te doen vergroten. Of en zo ja, welke deelmobiliteit er wordt aangeboden is maatwerk, bij hubs en eventueel bij ruimtelijke initiatieven. De gemeente neemt op deelmobiliteit niet het voortouw; initiatieven worden aan de markt overgelaten. Eventuele wildgroei wordt voorkomen door in de APV een vergunningplicht op te nemen.

⁵ *Mobility as a Service (MaaS)* omvat het via een app kunnen plannen, boeken en betalen van vervoer. Bijv. de deelfiets, -auto, -scooter, trein, taxi of een combinatie, zodat op maat reizen van-deur-tot-deur mogelijk is.



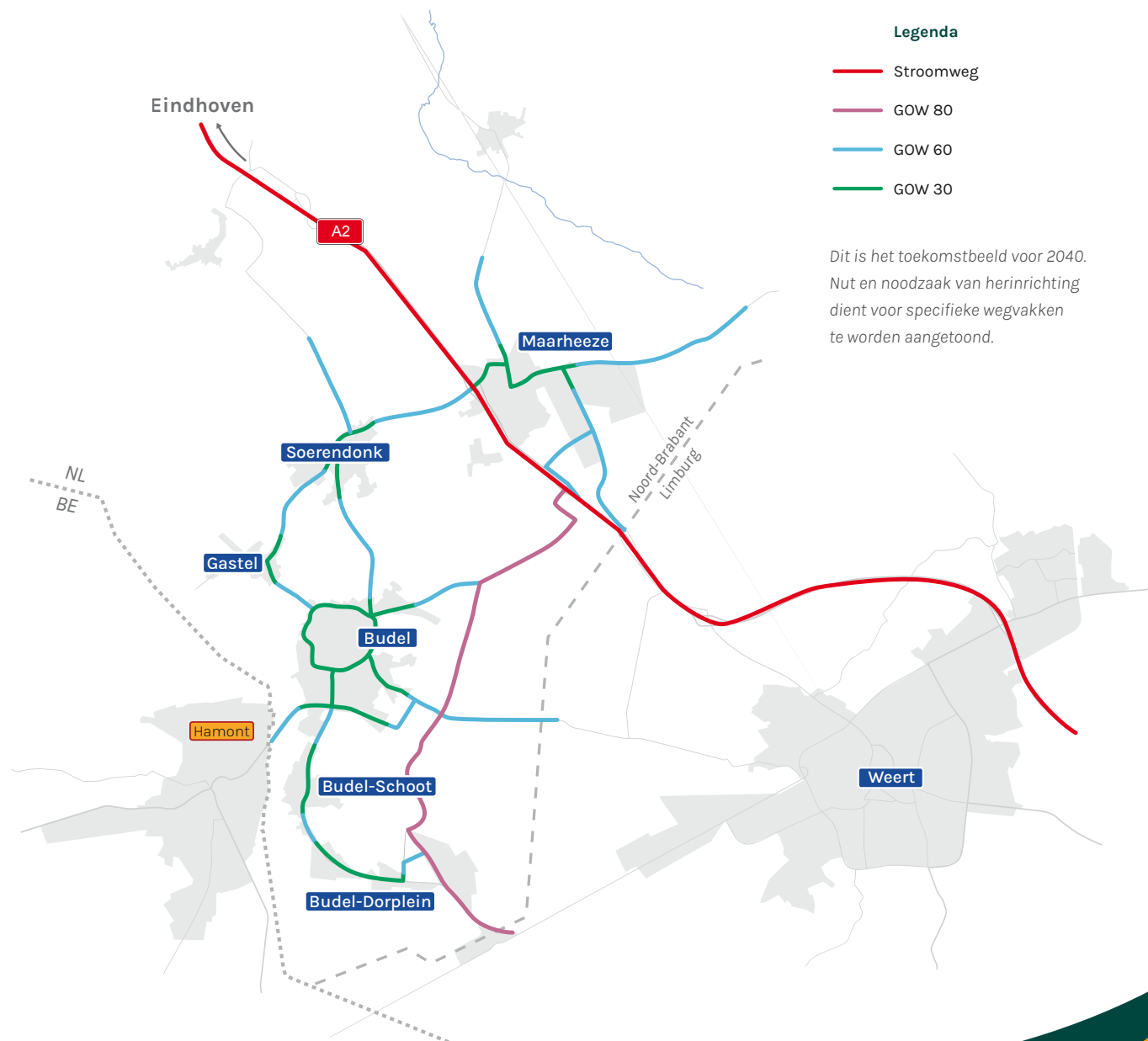
5.3 Autoverkeer

Cranendonck gaat voor een duidelijke verkeersstructuur, waarbij het verkeersgedrag logisch volgt uit de inrichting en het snelheidsregime van de weg. Het nemen van ad hoc maatregelen wordt vermeden. Uitgangspunt is het verkeer zoveel mogelijk buiten de dorpen omleiden. In de dorpen en op de verbindende wegen tussen de dorpen rijdt bestemmingsverkeer. In de dorpen gaat 30 km/h de norm worden. Realisatie vindt, afhankelijk van bestuurlijke urgentie, beleid van hogere overheden en het 'werk met werk' maken, plaats in de periode tot 2040.

Wegencategorisering

Een wegcategorisering geeft invulling aan welke typen wegen waar in de gemeente liggen om de bestemming te bereiken. Voor ieder type weg wordt aangegeven welk verkeer deze beoogt af te handelen en zijn door het CROW⁶ inrichtingseisen opgesteld. Daar waar vorm, functie en gebruik niet met elkaar in overeenstemming zijn, ligt er een opgave om het beoogde netwerk te realiseren. Dat kan de aanpassing van wegvak(ken) zijn, maar het kan ook het toevoegen van een ontbrekende schakel (een nieuwe wegverbinding of bypass) zijn.

⁶De stichting CROW is een kennisinstituut voor mobiliteit. Zij stelt aanbevelingen en richtlijnen op voor o.m. vormgeving en maatvoering van infrastructuur, vervat in CROW-publicaties. De richtlijnen hebben geen wettelijke status. Wel geldt dat een wegbeheerder het afwijken goed moet kunnen motiveren.



Wegencategoriën

Netwerk buiten de bebouwde kom:

- **Stroomweg A2**

De hoofdverkeersader is ingericht op afwikkeling van doorgaand verkeer.

De A2 heeft een aanzuigende werking voor het omliggend gebied.

- **Gebiedsontsluitingsweg met 80 km/h (GOW 80)**

Een vlotte en betrouwbare afwikkeling van het verkeer, inclusief voor Cranendonck doorgaand verkeer. De verbinding heeft een verzamelfunctie voor verkeer uit omliggende dorpen.

Genaamd de Route 611.

- **Gebiedsontsluitingsweg met 60 km/h (GOW 60)**

Verbinding tussen dorpen en gebieden, met accent op bereikbaarheid in plaats van op doorstroming. De verbinding heeft een verzamelfunctie voor het direct omliggend gebied.

Snelheidsremmende maatregelen alleen indien noodzakelijk vanuit verkeersveiligheid.

- **Erftoegangsweg met 60 km/h (ETW 60)**

Alle overige wegen zijn erftoegangswegen. In beginsel maakt alleen bestemmingsverkeer hiervan gebruik.

Netwerk binnen de bebouwde kom:

- **Gebiedsontsluitingsweg met 30 km/h (GOW 30)**

Op gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op afwikkeling van verkeer. Wegvakken zonder remmende voorzieningen. Maatregelen zijn gericht op veiligheid (bij oversteekplaatsen) en snelheid. Eventueel kan een plateau op kruispunten. In beginsel voorzien van fietsvoorzieningen.

- **Erftoegangsweg met 30 km/h (ETW 30)**

Alle overige wegen zijn erftoegangswegen en maken deel uit van de verblijfsruimte.

De auto is hier te gast en langzaam verkeer heeft prioriteit. De inrichting is hierop afgestemd.

Positie van de auto

De gemeente acht het vergroten van de capaciteit van de A2 naar 2x3 rijstroken van cruciaal belang voor het verminderen van de hinder van verkeer door Cranendonck. Het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven naar verbreding van de A2 concludeert dat dit aan de orde is zodra blijkt dat de fiets- en OV-maatregelen onvoldoende soelaas bieden. Een traject van de lange adem dus. In Cranendonck dient het verkeer zo lang mogelijk wegen van hogere orde te gebruiken, alvorens in te prikken naar de bestemming. Minder doorgaand verkeer door de dorpen heeft een gunstig effect op de leefbaarheid. Daarentegen blijft de auto voor het bestemmingsverkeer nadrukkelijk een rol vervullen en dus aanwezig in de woonomgeving. Om de negatieve effecten van autoverkeer verder te beperken gaat de gemeente voor verduurzamen door randvoorwaarden te creëren of te faciliteren (zoals laadpalen). Ook heeft minder doorgaand verkeer tot gevolg dat de hoeveelheid verkeer op verbindingswegen tussen dorpen afneemt, ten gunste van de verkeersveiligheid. Uitgangspunt is dat de auto voor het bereiken van alle bestemmingen mogelijk blijft, bij interne verplaatsingen zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen. Dat gaat zeker niet vanzelf, of met slechts het plaatsen van bebording. Temeer omdat structurele handhaving van verkeersregels niet haalbaar is. Veel van de huidige inrichtingen voldoen al: op de 60 km/h wegen buiten de kommen en 30 km/h wegen binnen de kommen.



Er zijn een aantal locaties waar de beoogde functie en het huidige gebruik flink (zullen gaan) schuren. Voor deze opgaven is een pakket van ingrijpende maatregelen nodig, zowel fysiek, in ondersteuning (bebording) als in gedragscampagnes. De aanpak van de route 611 krijgt prioriteit. En voor de GOW30 wegen die van 50 naar 30 km/h gaan wordt tijd genomen voor de realisatie, op voorwaarde dat nut en noodzaak zijn aangetoond.

Zwaar verkeer

Uiteraard blijven diverse vormen van zwaar verkeer in Cranendonck aanwezig. Denk aan noodzakelijke diensten, zoals de vuilniswag en de brandweer, maar ook vrachtverkeer voor bevoorrading en van leveranciers. Verder gebruikt het Openbaar Vervoer wegen binnen de kom, met bijbehorende inrichtingswensen. Landbouwverkeer met soms extra grote afmetingen moet tot bij de laatste percelen kunnen komen.

Vrachtverkeer

Uitgangspunt is dat het bestemmingsverkeer zo lang mogelijk de route 611 volgt en naar de bestemming insteekt via de kortste verbinding. Daar waar vrachtverkeerstromen door een dorpskern plaatsvinden naar een aanliggende bestemming (bv een bedrijf) wordt maatwerk geboden. Voorbeeld is het project 'Samen naar de A2': een alternatieve vrachtverkeer route buiten de kom van Maarheeze naar bedrijventerrein Poort43 wordt gerealiseerd. Binnen Cranendonck bevordert de gemeente het specifieke functioneren van de Haven in Budel-Dorplein in de overslag naar water, om daarmee het vrachtverkeer te verminderen.



De gemeente realiseert zich dat vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming in Cranendonck, niet uitgebannen kan worden en kiest voor een

drie sporen aanpak:



1

In gesprek met de gemeente Weert

over de routing van vrachtverkeer via de N564 (Kempenweg) via de Randweg West (bestaand of nieuw) naar de A2.

2

Het concentreren van het resterende doorgaande vrachtverkeer binnen de gemeente op de route 611, daarvoor geschikt te maken om Budel-Dorplein en op Airpark.

3

Het beperken van niet wenselijke routes van vrachtverkeer door infrastructureel de reistijd te vergroten en de doorstroomsnelheid te beperken. Alle bestemmingen blijven wel bereikbaar.

Gevaarlijke stoffen

Er zijn geen routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangeduid in Cranendonck. Dat betekent dat doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen niet toegestaan is. De toegestane route tussen de A2 en België is aangeduid via de Randweg West en de N564 (Kempenweg) in Weert. Bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen in Cranendonck dient bij de gemeente ontheffing aan te vragen. Dit is de gangbare manier van werken in Nederland en mag bij de betreffende

transporteurs bekend worden verondersteld. Voor de toekomst wordt dit netwerk van aangeduide wegen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgebreid met de Havenweg, tussen de Kempenweg en de toegang van Nyrstar. Daarmee wordt de kortst mogelijke verbinding naar de bestaande gevaarlijke stoffen route gerealiseerd.

Landbouwverkeer

Cranendonck kent van oudsher landbouwverkeer. De omvang, het gewicht en de rij snelheid van de machines is in de loop der jaren toegenomen, wat de vraag oproept of regulering nodig is. Het landelijke karakter maakt dat de gemeente ervan uitgaat dat landbouwverkeer gebruik kan blijven maken van het volledige lokale wegennet. Ook landbouwverkeer door de dorpen blijft mogelijk, met dien verstande dat deze zoveel mogelijk van de gebiedsontsluitingswegen gebruik maken en met aangepaste snelheid rijden. Daar waar de impact van het landbouwverkeer op de omliggende leefomgeving te hoog wordt geacht, worden maatwerkoplossingen geboden.

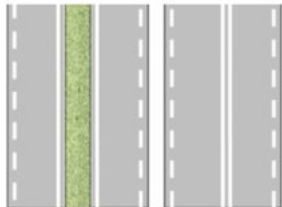
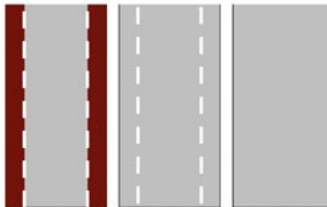


Verkeer door de dorpen

De gemeente Cranendonck richt zich op het proactief aanpakken van verkeersonveiligheid. Maximaal wordt ingezet op het inrichten van de openbare ruimte op een manier die het risico op ongevallen minimaliseert. Daarnaast werkt de gemeente actief aan het minimaliseren van het gevoel van onveiligheid voor de inwoners. Een beperking van de gereden snelheid van het autoverkeer heeft een direct positief effect. Daarom gaat Cranendonck aan de slag met het inrichten van de dorpen als 30 km/h gebieden. In de uitvoering wordt 'werk met werk' gemaakt met beheer- en onderhoudsopgaven. Er zijn een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen (GOW30) waar de verkeersfunctie belangrijk blijft en de auto in het wegbeeld overheerst. In de aanpak hiervan wordt rekening gehouden met het voorkomen van verschuiving van verkeer naar woonstraten en met aanleidingen vanuit bestuurlijke urgentie en/of het beleid van hogere overheden. De inrichting wordt afgestemd op de verkeersfunctie, zodat duidelijk is dat men zich in een woonomgeving bevindt, maar dat de doorstroming door een minimum aan remmende maatregelen geborgd blijft. De bereikbaarheid en het halen van aanrijtijden voor hulpdiensten is een belangrijke factor in de afwegingen. De dorpen met 30 km/u biedt tal van kansen om de leefbaarheid verder te verbeteren. Zo kunnen schoolomgevingen specifiek voor bereikbaarheid te voet of met de fiets worden ingericht. Wellicht kan in samenspraak met de scholen dagelijkse afsluiting van het wegvak voor de schooldeur verkend worden. Verder kan met inrichting van de openbare ruimte gewerkt worden aan meer groen en water en het voorkomen van hittestress. In de maatvoering wordt te allen tijde rekening gehouden met de ruimte voor hulpdiensten en vrachtverkeer zoals leveranciers en vuilnisdiensten.



Verdieping: globale inrichtingsvoorschriften voor de verschillende wegtypen

Buiten bebouwde kom	GOW80	GOW60	ETW60
Vormgeving			
Fietsvoorziening	Altijd fysiek gescheiden fietspad	Fysiek gescheiden fietspad	Met fietsstroken. Evt. fysiek gescheiden of geen voorzieningen (afhankelijk van intensiteit)
Verharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt, klinkers
Kruispunten	Ongelijkvloers. Of gelijkvloers met rotonde/stoplichten	Gelijkvloers, bij voorkeur met voorzieningen	Gelijkvloers
Rijrichting-scheiding	Bij voorkeur fysiek gescheiden; anders dubbele middenstreep	Bij voorkeur dubbele middenstreep	Geen
Remmende maatregelen	Geen, anders alleen horizontaal (uitbuiging, evt. versmalling)	In principe geen, anders horizontaal (uitbuiging of versmalling)	Horizontaal (uitbuiging of versmalling) Evt. kruispunt plateau
Oversteken langzaam verkeer	Beperkt, uitsluitend met voorzieningen	Ja, bij voorzieningen	Overall; indien noodzakelijk met voorzieningen
Parkeren	Niet toegestaan	Ja, in langs-parkeervakken	Ja, in langs-parkeervakken
OV-haltes	Buiten de rijbaan	Buiten de rijbaan	Halteren op rijbaan; niet op fietsstroken

Gebruikte bronnen: Stichting CROW (kennisinstituut op mobiliteit), SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en

'Gereedschapskist GOW30' (Goudappel ingenieursbureau voor mobiliteit).

Uitgangspunt: in uitvoering hanteert Cranendonck altijd maatwerk in de inrichting van wegen.

Verdieping: globale inrichtingsvoorschriften voor de verschillende wegtypen

Binnen bebouwde kom	GOW30	ETW30
Vormgeving		
Fietsvoorziening	Fietsstrook of fietspad. Bij voorkeur in rood	Geen (gemengd)
Verharding	Asfalt of klinkers. Ten minste gedeeltelijk klinkers	Voorkeur klinkers. Eventueel in rood (auto te gast)
Kruispunten	Gelijkvloers	Gelijkvloers
Rijrichting-scheiding	Geen	Geen
Remmende maatregelen	Beperkt. Evt. verticaal (plateau) bij kruispunten en oversteekplaatsen. Niet op wegvakken; anders horizontaal bij oversteekplaatsen	Verticaal (drempel, plateau, verhoogde oversteekplaats) op wegvakken en bij kruispunten. Horizontaal bij kruispunten en op wegvakken.
Oversteken langzaam verkeer	Overall; Bij voorkeur op kruispunten en zebrapaden.	Overall
Parkeren	Ja, naast de rijbaan	Ja, haaks, langs, evt. op rijbaan
OV-haltes	Halteren op rijbaan	Halteren op rijbaan

Gebruikte bronnen: Stichting CROW (kennisinstituut op mobiliteit), SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en 'Gereedschapskist GOW30' (Goudappel ingenieursbureau voor mobiliteit).
 Uitgangspunt: in uitvoering hanteert Cranendonck altijd maatwerk in de inrichting van wegen.



5.4 Parkeren

Voor de mobiliteitstransitie die nagestreefd wordt in de regio, vereist de regio dat er ook in Cranendonck kritisch naar het parkeren wordt gekeken. De gemeente is ervan overtuigd dat autogebruik voor de Cranendonckse samenleving belangrijk blijft, ook bij een succesvolle mobiliteitstransitie. De auto blijft specifiek beslag leggen op de openbare ruimte in de dorpen. Parkeren dient in voldoende mate voorhanden te zijn, om excessen met fout-parkeren te voorkomen. Sturing met (uitbreiding van) parkeerregulering past niet bij de Cranendonckse schaal. Ook de klimaatverandering heeft gevolgen, toenemende warmte levert hittestress op in woonwijken door de vele verharding. En bij hevige regenval is de waterafvoer ontoereikend, doordat water niet kan infiltreren in de bodem. Deze actuele issues leggen een claim op de bestaande openbare ruimte en het parkeren.

Er zijn **drie** manieren om te sturen:

1

Locaties. Het bieden van adequate parkeervoorzieningen borgt de bereikbaarheid van de auto-gebonden dorpen waaruit Cranendonck bestaat, zowel in de dorpscentra als in woonstraten. De focus dient te verschuiven naar meer groen en ruimte voor de voetganger en fietser; parkeren direct voor de woning is geen verworven recht. De uitwerking is maatwerk per straat. Anderzijds vragen hubs om toevoeging van parkeervoorzieningen om het gebruik als overstappunt aan te jagen. Dit geldt zowel voor autoparkeren als (beveiligd) fietsparkeren.

2

Normen. Het straatparkeren in bestaande wijken dient tegen het licht te worden gehouden, ten gunste van lopen, fietsen en groen, waarbij verlaging van de parkeernorm voor de hand ligt. De vraag aan ruimte daalt echter niet; centrale voorzieningen in de nabijheid moeten (bij gebleken noodzaak) beschikbaar zijn. Bij nieuwbouw zorgt een kwalitatieve norm voor fietsparkeren, dat de fiets niet langer uit het schuurtje of de kelderbox gehaald hoeft te worden. Het verlagen van de norm voor autoparkeren bij nieuwbouw ondersteunt het fietsgebruik. Het voorkomen van verschuiving van autoparkeren naar de omgeving (het waterbed effect) is maatwerk.

3

Reguleren. De parkeerschijfzone in Budel blijft bestaan. Hiermee wordt langdurig parkeren bijvoorbeeld door werknemers in het centrum gereguleerd. In Maarheeze kan een parkeerschijfzone overwogen worden, als de regionale bouwopgave leidt tot een vergroting van de samenleving.

De gemeente vindt dat er speciale aandacht moet worden besteed aan het parkeren bij het realiseren van de verstedelijkingsopgave in Maarheeze. Indien deze ontwikkeling samenvalt met het parkeren bij de hub Maarheeze, ontstaat een spanningsveld tussen het vlot en gratis kunnen parkeren (ten gunste van het gebruik van de hub als overstappunt) en het vanaf de bouw anticiperen op een mobiliteitstransitie (met een lage parkeernorm omdat er toch een hub gelegen is).

Deze kaders worden in een seperate parkeernotitie uitgewerkt en geconcretiseerd.



6. Uitvoeringsprogramma

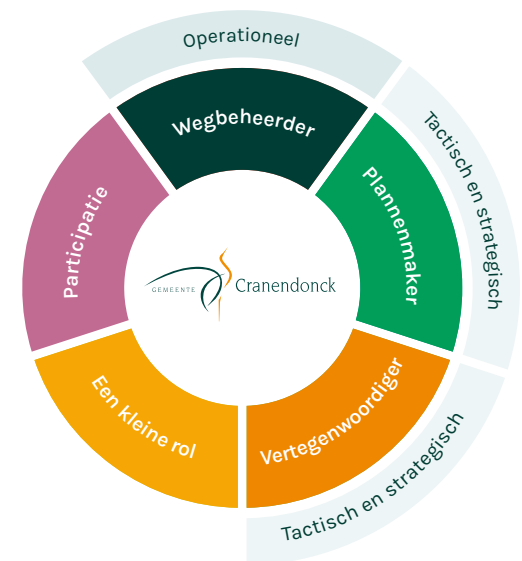
6. Uitvoeringsprogramma



Dit masterplan mobiliteit vormt het kader voor te maken keuzes in de mobiliteit tot 2040. Daarmee liggen de projecten nog niet op de plank. Sterker nog, er dient afgesproken te worden welke zaken op welke termijn worden opgepakt. En dat in een omgeving waarin trajecten al volop lopen, al dan niet georganiseerd of gefaciliteerd door de gemeente zelf. Want de rol die de gemeente op mobiliteitsgebied heeft verschilt, van verantwoordelijk voor, tot een beperkte invloed op. In hoeverre maatregelen en projecten doorgang kunnen vinden wordt steeds getoetst door een in te richten integraal mobiliteitsteam. Het uitvoeringsprogramma vormt een overzicht; een groslijst van de thema's uit het masterplan die tot 2040 worden aangepakt.

6.1 Rol van de gemeente

Het speelveld op mobiliteit is divers en de rollen die de gemeente speelt zijn verschillend. Om krachtige beleidskeuzes te maken, dient helder te zijn hoe de gemeente haar invloed kan uitoefenen.



Wegbeheerder - Operationeel De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte binnen de eigen gemeentegrenzen, waaronder het gemeentelijk wegennet. De gemeente is autonoom in het treffen van maatregelen voor de auto en de fiets, om de gewenste verkeerscirculatie te stimuleren en de verkeersveiligheid te borgen. Vaak vervult de gemeente zelf daarin de uitvoerende rol, bij aanleg en onderhoud. Regelmatig wordt voor de financiering gebruik gemaakt van subsidieregelingen van provincie en Rijk. Daarnaast heeft gemeente ook nog een beperkte rol als handhaver.

Plannenmaker - Tactisch en strategisch In de planontwikkeling maakt de gemeente beleidsmatige keuzes vanuit het algemeen belang. Op mobiliteitsgebied betreft dat welke vervoerswijzen waar prioriteit krijgen. De gemeente is plannenmaker voor de voorzieningen die daarbij horen, bijvoorbeeld de aanleg van fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Ook kan de gemeente ten behoeve van de verkeersafwikkeling ervoor kiezen om aanpassingen aan het infrastructuurnetwerk te doen, zoals aanleg van een rotonde of een bypass om verkeersstromen te faciliteren of juist te weren.

Vertegenwoordiger - Tactisch en strategisch De gemeente is bij doorgaande verkeersstromen afhankelijk van buurgemeenten, provincie(s) en het Rijk. Het is zaak de belangen van Cranendonck beargumenteerd uit te dragen, wat strategische inzet maar ook tactisch handelen vraagt. De gemeente zit op mobiliteitsgebied – door de unieke grensligging – aan een fors aantal overlegtafels: met de buurgemeenten in Brabant en Limburg, deels georganiseerd in de samenwerking 'Deelregio Zuid', als ook met het MRE in reguliere en individuele overleggen, met de provincie Noord-Brabant, en in Vlaanderen met Hamont Achel en het Vlaams gewest.

Een kleine rol De gemeente heeft een bescheiden rol op een aantal specifieke onderwerpen:

- Belangen op verbindingen van nationaal belang, zoals rijkswegen en spoorlijnen, worden door het Rijk behartigd. Hier is de gemeente slechts een kleine speler.
- Het openbaar vervoer in de regio Zuidoost-Brabant is primair de verantwoordelijkheid van de Provincie, die daarvoor een meerjarige concessie verleent aan een vervoerder. De gemeente Cranendonck kan slechts haar wensen in routing en haltering duiden en nastreven.
- Handhaving is een taak van de politie. Een groot werkpakket in combinatie met de vele handhavingsvragen maken dat er maar sporadisch aan gemeentelijke verzoeken tegemoet gekomen kan worden.

Participatie De tijd dat participatie met de inwoners beperkt bleef tot het meedenken over beleidskeuzes ligt achter ons. Al in de voorbereiding van het voorliggende Masterplan, als ook bij de verdere uitwerking vormen de dorpsvisies en dorpsontwikkelingsplannen het kader. Het is belangrijk ons te realiseren dat de gemeente de mobiliteit niet alleen 'regelt'. We zijn in hoge mate afhankelijk van het gedrag van de gebruiker in de openbare ruimte, of die nu loopt, fietst, met de auto onderweg is of anders reist (wil reizen). De gemeente heeft invloed op het gedrag van de weggebruiker, door bedoeld gedrag te stimuleren, mensen te motiveren en aandacht te geven aan een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Een goede samenwerking slaat de brug tussen mooie plannen en de concrete uitvoering op straat. Daarom staat de gemeente aan de lat om mobiliteit samen te regelen met inwoners, bedrijfsleven en maatschappelijke en belangenorganisaties. Met de regio, omdat veel opgaven te groot zijn om op gemeentelijk niveau te organiseren en met provincie en Rijk, omdat zij belang hebben bij een functionerend mobiliteitssysteem en daarin kunnen (mee-)financieren. Daarnaast met partners in de mobiliteitswereld zoals vervoersbedrijven (personen en goederen) en aanbieders van deelmobiliteit.



6.2 De werkwijze

Het masterplan schetst de veranderende opgave op mobiliteitsgebied in de periode tot 2040. De maatregelen voor de fiets, de mogelijke omvorming van de dorpen naar 30 km/h, de automaatregelen om te komen tot een kwalitatief passend netwerk, de mobiliteitsvoorzieningen bij woonuitbreidingen, etc.; allemaal zijn het ingrepen die veel geld kosten. De eigen gemeentelijke middelen zijn niet toereikend, ook niet op langere termijn. Het verbinden van het voorliggende meerjarig uitvoeringsprogramma met andere vakgebieden, het werk met werk maken en het benutten van regionale financieringsmogelijkheden moet de kansrijkheid vergroten. Feit is dat de uitwerking van het Masterplan een grote en blijvende inspanning vereist om daadwerkelijk een verschil te maken. Het organiseren van de samenwerking met collega's van onder meer duurzaamheid, openbare ruimte, ruimtelijke ordening, het sociaal domein en uitvoering is nodig, om maatregelen en projecten te toetsen aan de beoogde mobiliteitstransitie, aan de hand van de aandachtsvelden beschreven in dit Masterplan. Eveneens moet de volgorde van werken worden bewaakt; uitgangspunt is dat het ingrijpen in de bestaande (verkeers)structuur gepaard gaat met het bieden van een alternatief, zodat de bereikbaarheid gewaarborgd is. Met deze integrale benadering ontstaat samenhang tussen afzonderlijke projecten en de bijdrage aan het wensbeeld. Het verdient aanbeveling om hiervoor een periodiek overleg in te richten, vergelijkbaar met de gemeentelijke intaketafels bij vergunning trajecten. Mogelijk is bundeling met deze bestaande integrale overlegstructuur een optie.

6.3 Meerjarig uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma wordt gevormd door een meerjarige groslijst van de onderwerpen die op mobiliteitsgebied aangepakt moeten worden. De onderwerpen bieden het overzicht van hetgeen uit dit Masterplan voortvloeit. De maatregelen zijn veelal nog niet uitgewerkt; er moeten nog inhoudelijke keuzes worden gemaakt en/of bestuurlijke behandeling moet nog plaatsvinden, wat invloed kan hebben op de beoogde uitvoeringstermijn. Het kan ook voorkomen dat de impact en complexiteit dermate groot is dat uitvoering op korte termijn simpelweg niet haalbaar is. Het uitvoeringsprogramma is dynamisch; onderwerpen kunnen prioriteit krijgen, toegevoegd worden of niet meer actueel zijn. Redenen daarvoor zijn divers, bijvoorbeeld financierings(on)mogelijkheid, bestuurlijke aandacht of werk met werk maken. De hierna opgenomen tabel vormt een vertaling van het wensbeeld. Jaarlijks worden de projecten voor het volgende jaar bepaald, gebaseerd op de beschikbare middelen en capaciteit.

Uitvoeringsprogramma	Onderwerp	tot 3 jaar	tot 10 jaar	10 jaar of langer
Fietsen	Gebruiker uitnodigen om vaker de fiets te pakken			
Netwerk	Realisatie doorfietsroute Weert-Eindhoven		✓	
	Uitwerken inprikkers naar doorfietsroute Weert- Eindhoven	✓		
	Verbeteringen recreatieve fietsroutes (n.a.v. kwaliteitsonderzoek)		✓	
	Aanleg ontbrekende schakel fietsroute Weert-Hamont (B-schoot naar F71)		✓	
	Fietsroutes van en naar werkgebieden verbeteren			✓
Voorzieningen	Nieuwbouw Maarheeze: realiseren fietsbereikbaarheid en stallingen		✓	
	Fietspaden tussen dorpskernen voorzien van (dynamische) openbare verlichting	✓		
	Opstellen kwalitatieve inrichtingseisen voor fietsroutes binnen en buiten de kom gericht op mobiliteitstransitie	✓		
	Realiseren recreatieve hubs		✓	
Gedrag	Bewustwording gericht op veiligheid recreatieve fietser in het buitengebied	✓		
	Educatie aan kwetsbare groepen (kinderen, ouderen)	✓		
	Campagnes voor gebruik fiets uitwerken en inzetten	✓		
Openbaar vervoer	In stand houden en innoveren			
Netwerk	Bijdragen aan project 'bus op de vluchtstrook'	✓		
	Lobby voor regulier OV op de vluchtstrook wanneer aanpassingen gedaan zijn		✓	
	Lobby om frequentie op 't spoor te verhogen voor station Maarheeze	✓		
	Inzetten op minimaal instand houden OV lijnen	✓		
	Faciliteren ontwikkeling spoor Antwerpen-Hamont-Weert		✓	
Hubs	Capaciteit, kwaliteit en beleving hub Maarheeze vergroten	✓		
	Onderzoek naar locaties en voorzieningen lokale hubs	✓		
	Realiseren hub op Airpark	✓		
	Onderzoek innovatie met collectief vervoer tussen lokale en regionale hubs			✓
	Deelmobiliteit, vergunningplicht opnemen in APV	✓		

Uitvoeringsprogramma	Onderwerp	tot 3 jaar	tot 10 jaar	10 jaar of langer
Autoverkeer	Duidelijke structuur en passend verkeersgedrag			
Netwerk	Lobby voor verbreding A2 naar 2x3 rijstroken		✓	
	Inrichtingseisen voor wegategorisering per wegtype	✓		
	Maatregelenonderzoek naar benodigd pakket voor 'geen doorgaand verkeer'	✓		
	Knelpuntenonderzoeken waar vorm, functie en gebruik niet in overeenstemming	✓		
	Realisatie nieuwe verbinding in route 611 ter hoogte van B-Dorplein		✓	
	Uitwerken inrichting route 611 Airpark en Fabrieksstraat	✓		
	Uitvoering geven aan project 'Samen naar A2'	✓		
Voorzieningen	Uitwerken inrichting GOW30 wegen	✓		
	Instellen 30 km/h in de dorpen, gefaseerd		✓	
	Onderzoek naar inrichting woonstraten (meer ruimte fietsen en lopen, minder verharding)	✓		
	Aanpak gemotoriseerd verkeer in schoolomgevingen	✓		
	Realiseren laadpalen netwerk			✓
Vrachtverkeer	Effectiviteit uitvoering categoriseringsplan beoordelen, evt plan van aanpak nog bestaande onbedoelde vrachtroutes			✓
	Juridisch regelen van vervoer gevaarlijke stoffen op Havenweg, tussen Kempenweg en Nyrstar	✓		
	Realiseren routing doorgaand vrachtverkeer over Kempenweg naar A2		✓	
Parkeren	Balans in vervoermiddel en verhardingen			
	Opstellen parkeernotitie	✓		

Colofon

Masterplan Mobiliteit 2040 Cranendonck
is een uitgave van de gemeente Cranendonck.

Begeleidingsteam:

Jozef van Asten
Moniek van Lierop
Gerard Okhuijsen

Inhoud en tekst



Fotografie

BC fotografie

Vormgeving

Buro 7

Contact

Adres Capucijnerplein 1, 6021 CA Budel
Postbus 2090, 6020 AB Budel

Telefoon 14 0495 (algemeen)

Internet www.cranendonck.nl

E-mail info@cranendonck.nl

Vastgesteld 20 mei 2025