



# Mobiliteitsplan Heeze-Leende 2040

Achtergrondrapport

---

# Inhoud

---

## **Inleiding**

### **01. Analyse per thema**

- Fiets
- Openbaar vervoer
- Auto
- Gedrag en verduurzaming
- Leefbaarheid en verkeersveiligheid
- Wonen en werken
- Groen, recreatie en landbouwverkeer
- Parkeren
- Spoorwegovergangen

### **02. Enquêteresultaten**

- Meer dan 1.000 ingevulde enquêtes
- Bijzondere aandacht voor drie thema's
- Concrete locaties op de kaart

### **03. Ruimtelijk-economische structuur**

- Interregionaal
- Regionaal
- Lokaal

**P4**

**P5**

P6

P9

P14

P20

P24

P29

P34

P37

P39

**P41**

P42

P43

P44

**P51**

P52

P53

P54

## **04. Netwerkanalyse**

- Wensbeeld 2040
- Voetganger
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Auto en vracht
- Spoorwegovergangen

**P55**

P56

P57

P61

P65

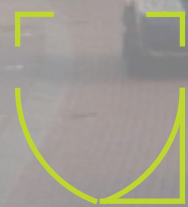
P69

P74

## **BIJLAGE**

- B1. Geraadpleegde beleidsstukken
- B2. Vragenlijst enquête
- B3. Verslagen focusgroepen
- B4. Verslag regiotafel

**P76**



# Inleiding

# Inleiding

---

**Het 'Achtergrondrapport' voor het Mobiliteitsplan Heeze-Leende omvat de uitgebreide inventarisaties, analyses en andere resultaten, die ten grondslag liggen aan het document 'Mobiliteitsplan Heeze-Leende 2040 - Leefbaar, veilig en bereikbaar'. Dit rapport is opgebouwd uit verschillende onderdelen.**

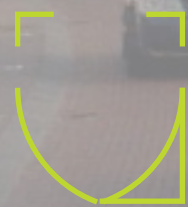
Allereerst komen de analyses per thema aan bod. Hierin staan het gemeentelijk beleid en relevante feiten en cijfers centraal. Bijlage B1 toont welke gemeentelijke beleidsstukken hiervoor zijn geraadpleegd.

Vervolgens gaat het 'Bijlagerapport' in op de resultaten van de enquête, die is uitgezet onder inwoners, werknemers en bezoekers van de gemeente Heeze-Leende. In de resultaten is stilgestaan bij de respondenten en hun achtergrond (bijv. leeftijd en woonplaats), de scores per thema en de locaties die respondenten op de kaart hebben aangegeven als zijnde positief punt, aandachtspunt of oplossing.

In het derde hoofdstuk komt de ruimtelijk economische structuur van Heeze-Leende aan bod. De ruimtelijk economische structuur is op drie schaalniveaus inzichtelijk gemaakt: interregionaal, regionaal en lokaal. Deze ruimtelijk economische structuur ligt aan de basis, samen met het huidige gebruik, van de wensbeelden voor de verschillende modaliteiten.

In het vierde en laatste hoofdstuk de wensbeelden per modaliteit aan bod. De netwerk-wensbeelden voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd- en vrachtverkeer komen achtereenvolgend terug. De wensbeelden voor de modaliteiten zijn opgebouwd uit functionele eisen, kwaliteitseisen ten behoeve van de inrichting, uitgevoerde analyses en het uiteindelijke netwerk met een conclusie. Ten slotte staat dit hoofdstuk stil bij het gebruik van de spoorwegovergangen.

Tot slot is de input uit de brede bijeenkomsten in Heeze en Leende en de input uit de Regiotafel verwerkt in het mobiliteitsplan en dit bijlagerapport. De verslaglegging van deze bijeenkomsten is terug te vinden in bijlage B3 en B4.



# 01 Analyse per thema

## Belang fietsgebruik neemt toe

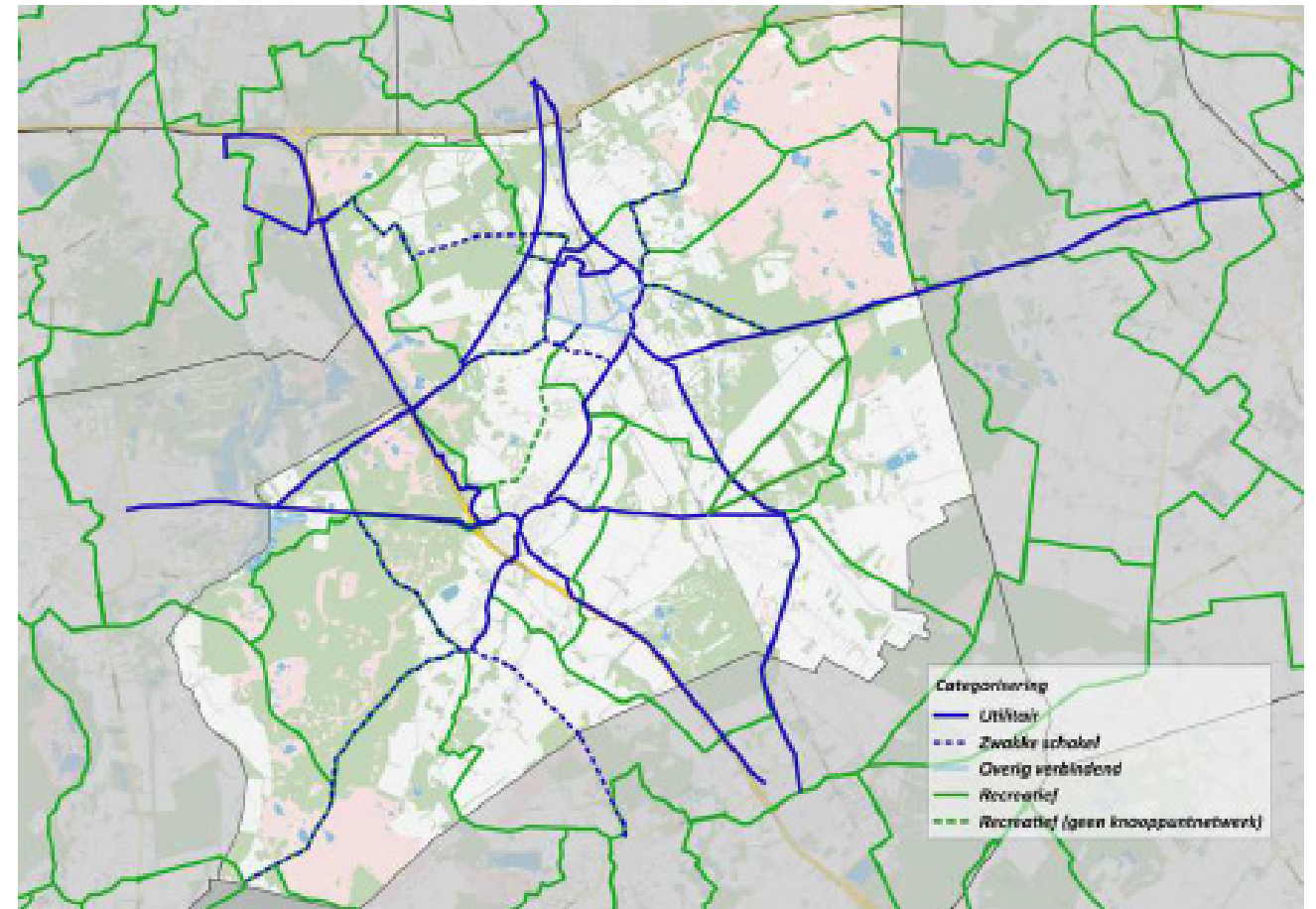
In 2016 heeft de gemeente Heeze-Leende een fietsplan opgesteld om aan het thema “fiets” meer richting te geven. De belangrijkste pijlers hierin zijn:

- Het gebruik van de fiets als **hoofdvervoermiddel** en als schakel in de **ketenverplaatsing** stimuleren. Het voldoen van het fietsnetwerk aan de eisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort is hierin belangrijk evenals de parkeervoorzieningen voor fietsers.

“De gemeente Heeze-Leende wil het **fietsgebruik** passend bij een **landelijke, groene, leefbare, aantrekkelijke, dorpse** en **recreatief** ingestelde gemeente door een mix van infrastructurele maatregelen en niet-infrastructurele maatregelen **faciliteren** en **stimuleren**.”

- Het is belangrijk dat de kernen en verschillende voorzieningen, zowel **utilitair** als **recreatief** in de gemeente Heeze-Leende **bereikbaar** zijn op een **veilige** manier en via een **goed kwalitatief netwerk**.
- De **recreatieve fietser** speelt ook een belangrijke rol in de gemeente Heeze-Leende. Het voor hen aantrekkelijk maken langer te **verblijven** in de gemeente is van belang voor de **economische groei** van de toeristische en recreatieve sector.

In 2019 is het fietsplan geëvalueerd en de algemene conclusie van de evaluatie laat zien dat het belang van de fietser in het dagelijks mobiliteitssysteem belangrijker wordt. De fiets moet een alternatief gaan vormen voor de auto.



Fietsnetwerk in de gemeente Heeze-Leende

Bron: Fietsplan Heeze-Leende, 2016

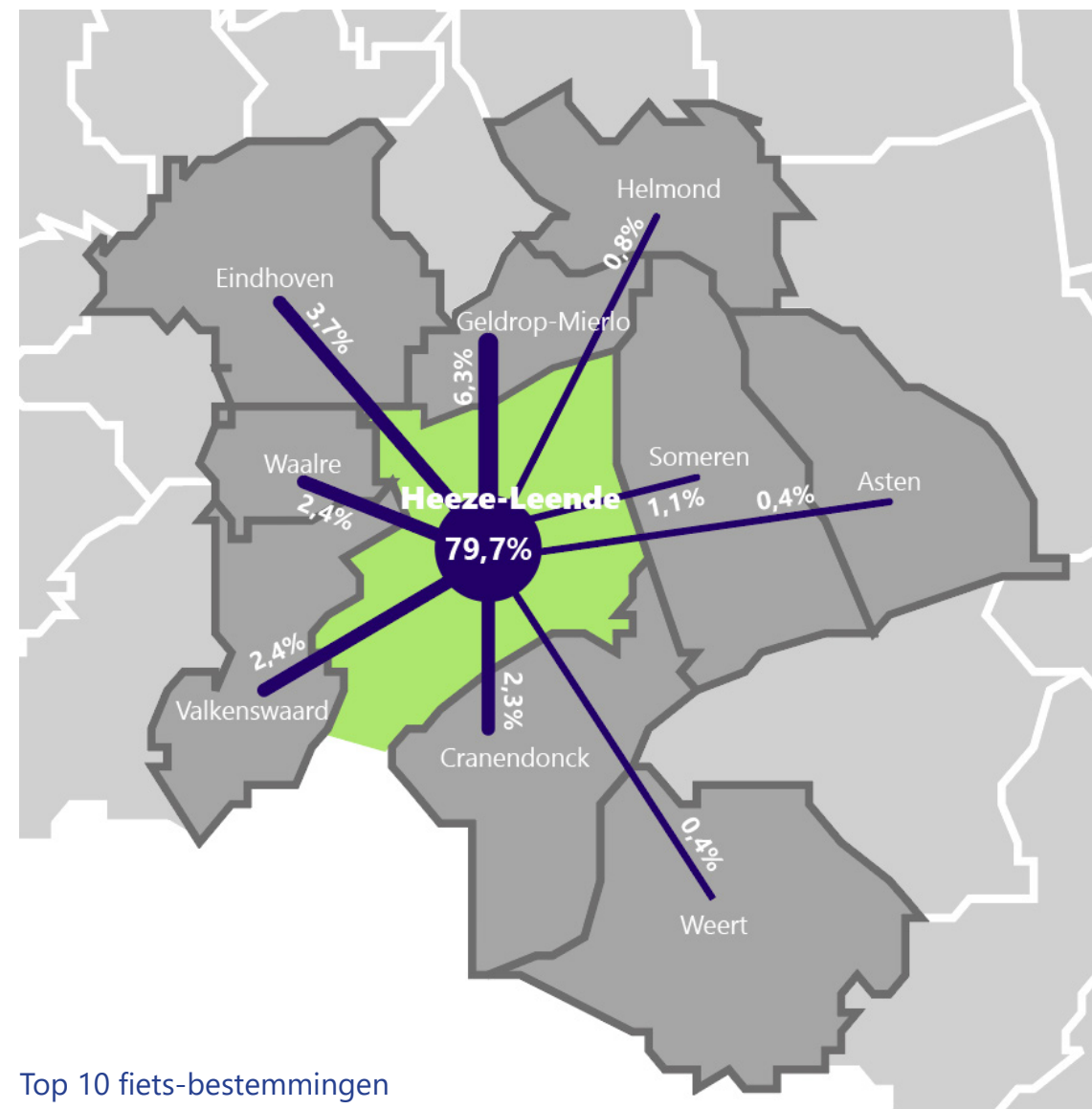
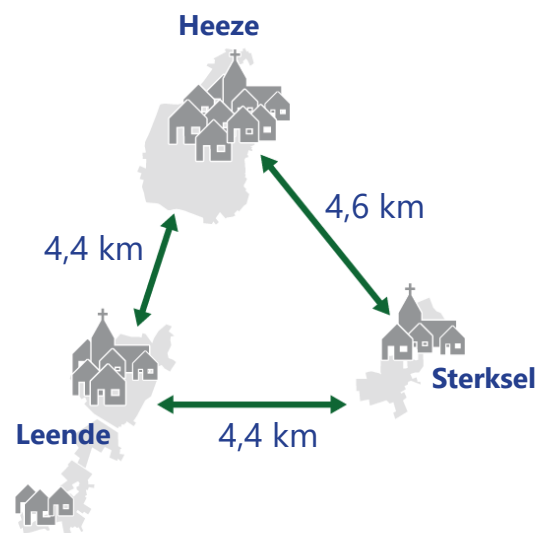
## Fietsen vooral op relatief korte afstand en binnen de gemeente

De figuur rechts toont de topbestemmingen voor de fiets vanuit Heeze-Leende. Circa 80% van de verplaatsingen met herkomst in Heeze-Leende, hebben ook een bestemming binnen de gemeente. Hieruit blijkt dat er voornamelijk binnen de gemeente Heeze-Leende wordt gefietst. Alle kernen in de gemeente Heeze-Leende zijn gelegen binnen 5 kilometer (circa 15 min. fietsen) ten opzichte van elkaar en daardoor dus goed bereikbaar per fiets.

Fietsbestemmingen buiten de gemeente zijn voornamelijk noordoostelijk gericht. Bijna 15% van de verplaatsingen zijn in deze richting (Geldrop-Mierlo, Eindhoven, Valkenswaard, Waalre).

### TOP 10 FIETSBESTEMMINGEN

1.	Heeze-Leende	79,7%
2.	Geldrop-Mierlo	6,3%
3.	Eindhoven	3,7%
4.	Valkenswaard	2,4%
5.	Waalre	2,4%
6.	Cranendonck	2,3%
7.	Someren	1,1%
8.	Helmond	0,8%
9.	Weert	0,4%
10.	Asten	0,4%



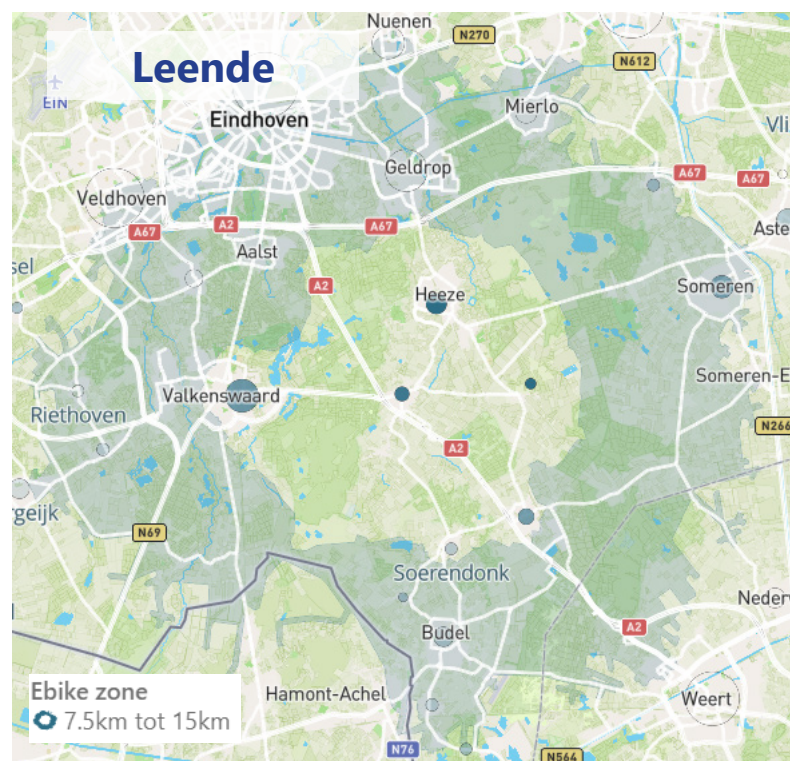
Top 10 fiets-bestemmingen

Bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT & Goudappel

## Potentie (elektrische) fiets

De onderstaande figuren tonen de bereikbaarheid per (elektrische) fiets vanuit de kernen Heeze, Leende en Sterksel. Eindhoven ligt op elektrische fietsafstand van de kernen Heeze en Leende. De vele bestemmingen in (de regio) Eindhoven maken dat de elektrische fiets hier veel potentie heeft.

Daarnaast biedt de elektrische fiets de potentie om naar middelgrote gemeenten in de omgeving te gaan, zoals Geldrop-Mierlo, Maarheeze, Someren en Valkenswaard. Ook binnen de gemeente Heeze-Leende is er potentie voor de (elektrische) fiets, bijvoorbeeld als voortransport naar het treinstation.



Bereikbaarheid (elektrische) fiets vanuit Heeze, Leende en Sterksel

Bron: e-bikeproof.nl, Goudappel



# Openbaar vervoer | Gemeentelijk beleid

## Aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer

Het thema "openbaar vervoer" komt in verschillende beleidsstukken van de gemeente terug. Dit zijn de belangrijkste pijlers gerelateerd aan openbaar vervoer in deze beleidsstukken:

- Duurzaamheidsbeleid: het gebruik van het openbaar vervoer **stimuleren** door het **aantrekkelijker** maken van **duurzaam** vervoer en het gebruik van OV door ambtenaren te verwerken in het **aannamebeleid**.
- Duurzaamheidsbeleid: het openbaar vervoer beter laten **aansluiten** op de **volledige** reis naar een bestemming. Denk hierbij aan het **vergroten** van **overstapmogelijkheden** bij bus- en treinstations.
- Uitvoeringsplan Economie: één van deze focuspunten voor de komende jaren is het **bewaken** van de **bereikbaarheid** met het openbaar vervoer.
- Vanuit de gemeente Heeze-Leende is er **geen** wens om een zogenaamd **opstapstation** te worden. Dit betekent dat het **bestaande station** en de **parkeercapaciteit niet uitgebreid** hoeven te worden.



NS-Station Heeze

Bron: Gemeente Heeze-Leende

# Openbaar vervoer

## Netwerk openbaar vervoer

De kern Heeze heeft een station met een treinverbinding richting Eindhoven en Weert. Ook zijn er vanuit Heeze verbindingen met de buurtbus naar Geldrop, Someren, Leende en Sterksel. Vanuit Leende is een reguliere busverbinding met Eindhoven en Maarheeze. Daarnaast is de kern middels buurtbussen verbonden met Heeze, Valkenswaard en Maarheeze. Sterksel is enkel met buurtbussen verbonden met Heeze en Maarheeze.

### Treinverbinding vanuit Heeze

De treinverbinding in Heeze kent een halfuurfrequentie. Vanaf 20.00 uur 's avonds op week- en zaterdagen en op de gehele zondag gaat de trein naar Eindhoven en Weert één keer per uur. De volgende stations worden achtereenvolgens aangedaan door deze treinverbinding: Tilburg Universiteit – Tilburg – Oisterwijk - Boxtel - Best - Eindhoven Strijp-S - Eindhoven Centraal – Geldrop - Heeze – Maarheeze - Weert, met station in Heeze.

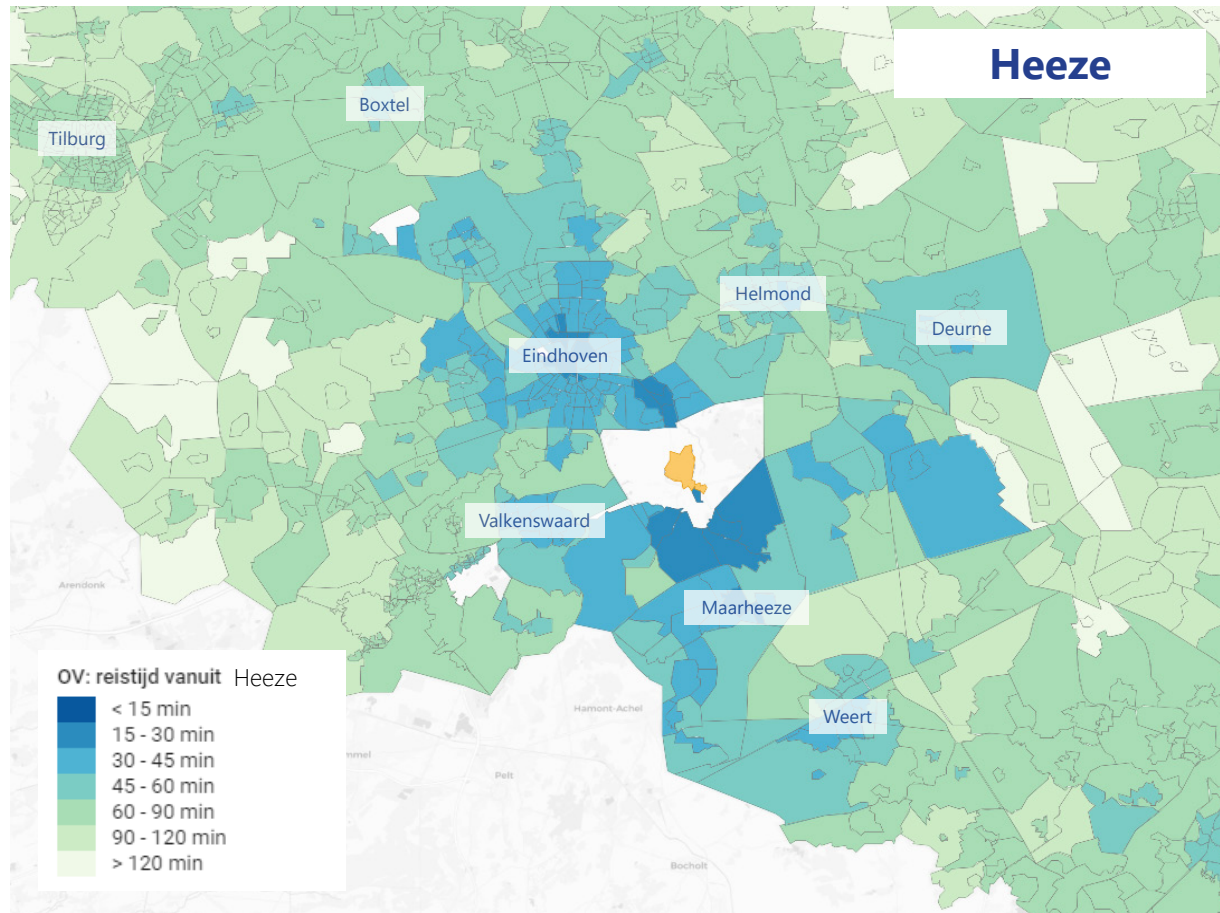
### Busverbindingen vanuit Heeze

- Reguliere buslijn (11): Eindhoven - Leende - Maarheeze
- Buurtbus (657): Sterksel - Heeze - Leende - Valkenswaard
- Buurtbus (258): Someren - Maarheeze - Sterksel - Heeze
- Buurtbus (266): Someren - Heeze
- Buurtbus (257): Geldrop - Heeze - Leende - Valkenswaard
- Buurtbus (256): Valkenswaard - Leende - Maarheeze
- Buurtbus (656): Valkenswaard - Leende - Maarheeze - Soerendonk - Budel



## Bereikbaarheid openbaar vervoer

De steden Eindhoven en Weert zijn door de directe treinverbinding binnen 15 tot 30 minuten te bereiken met het openbaar vervoer vanuit Heeze. De omliggende kernen (Helmond, Deurne, Maarheeze en Valkenswaard) zijn ook goed met het OV bereikbaar vanuit Heeze.

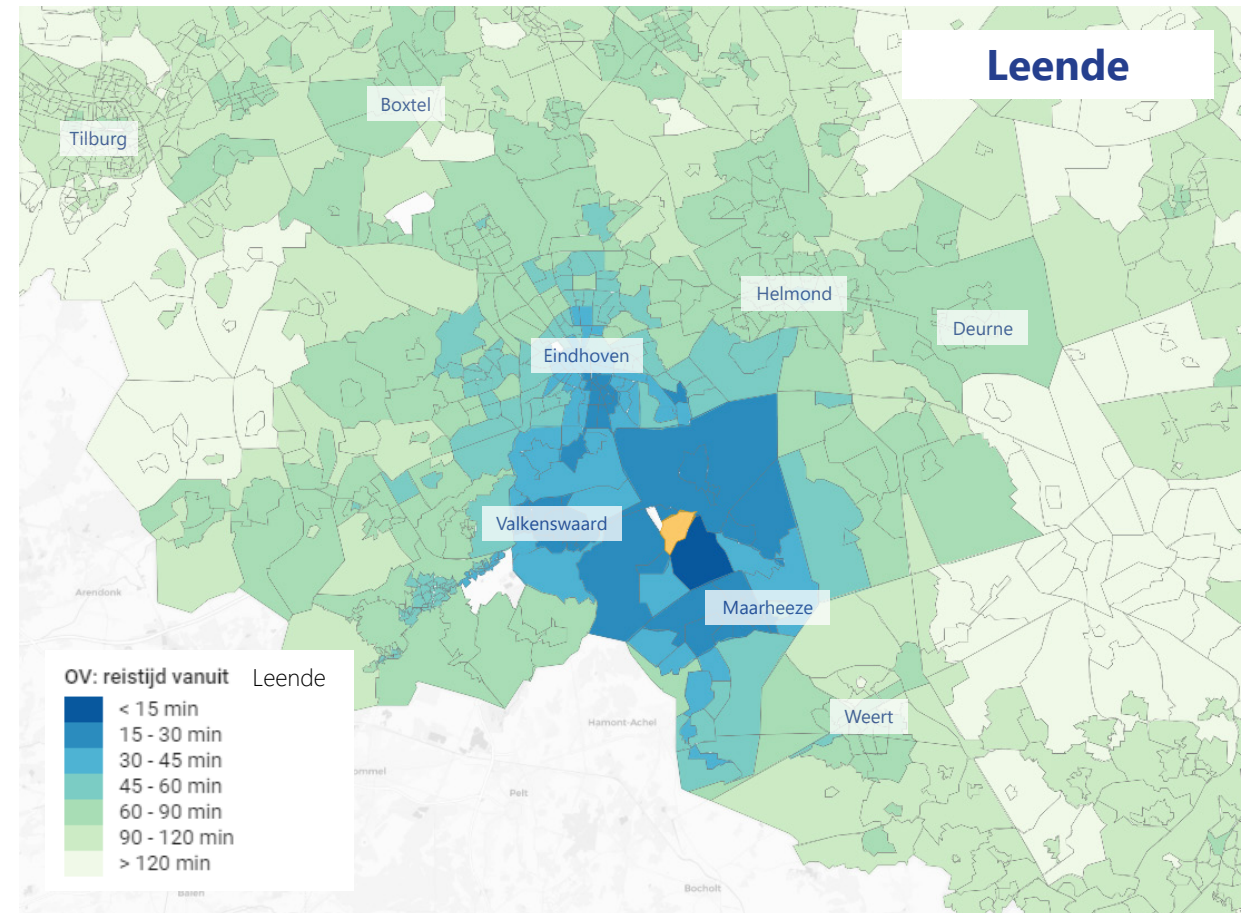


Bereikbaarheid OV vanuit Heeze

Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT & Goudappel

Vanuit Leende is de OV-bereikbaarheid lager. Eindhoven, Valkenswaard, Maarheeze en Weert zijn wel binnen 45 minuten reistijd te bereiken.

Binnen de gemeente Heeze-Leende is de bereikbaarheid met het OV het minst goed vanuit de kern Sterksel en het landelijke gebied rondom de kernen. Hier is altijd een aanzienlijke reistijd voor vortransport nodig, wat de reistijd opdrijft.



Bereikbaarheid OV vanuit Leende

Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT & Goudappel

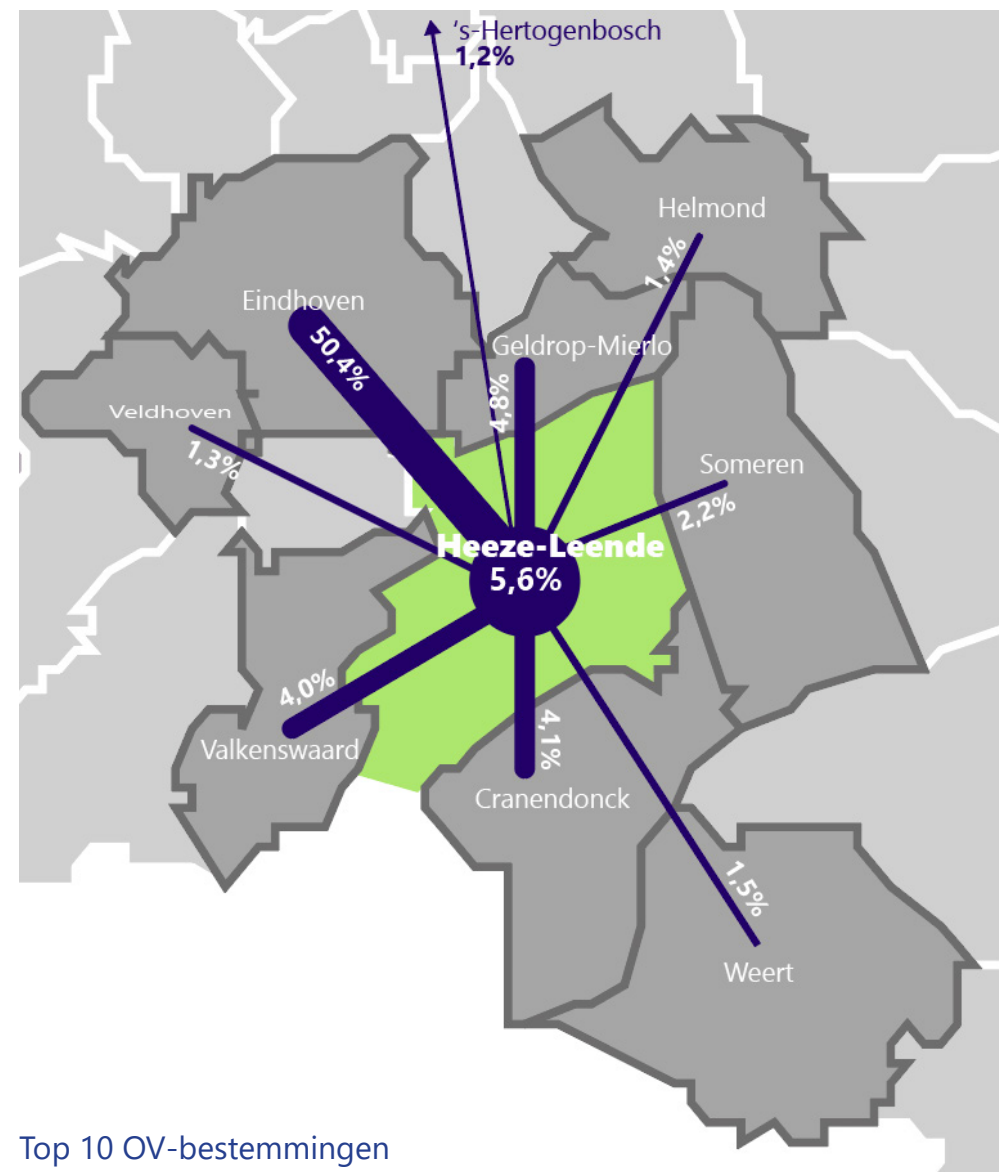
# Openbaar vervoer | Feiten en cijfers

## Helft van OV-verplaatsingen heeft Eindhoven als bestemming

De figuur rechts toont de topbestemmingen voor het openbaar vervoer vanuit Heeze-Leende. Hieruit blijkt dat de helft van de verplaatsingen met het openbaar vervoer richting Eindhoven zijn. Dit is verklaarbaar door de treinverbinding tussen Eindhoven en Heeze en omdat Eindhoven een grote stad is met veel bestemmingen (bijvoorbeeld banen, school en vrije tijd). Ook binnen de gemeente zelf en naar omliggende kernen als Geldrop-Mierlo en Valkenswaard wordt het openbaar vervoer gebruikt. Andere grote steden die in de top 10 staan, zijn Weert, Helmond en 's-Hertogenbosch. Echter is het aandeel van deze steden voor het aantal verplaatsingen relatief klein in vergelijking met Eindhoven.

### TOP 10 OV-BESTEMMINGEN

1.	Eindhoven	50,4%
2.	Heeze-Leende	5,6%
3.	Geldrop-Mierlo	4,8%
4.	Cranendonck	4,1%
5.	Valkenswaard	4,0%
6.	Someren	2,2%
7.	Weert	1,5%
8.	Helmond	1,4%
9.	Veldhoven	1,3%
10.	's-Hertogenbosch	1,2%



Top 10 OV-bestemmingen

Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT & Goudappel

# Openbaar vervoer

## Grootste deel OV-reizigers zijn treinreizigers

Op basis van openbaar beschikbare data (NS jaarverslag 2019) en opgevraagde gegevens (busgebruik Hermes van- en naar Heeze-Leende, aangeleverd door de Provincie Noord-Brabant) is de verhouding bepaald tussen het treingebruik en busgebruik in de gemeente:

- Dagelijks kent station Heeze-Leende circa 1.700 in-/uitstappers per gemiddelde werkdag (2019). Hiervan komt 40% te voet naar het station, 32% met de fiets, 3% per bus en 25% met de auto. (Bron: NS jaarverslag 2019).
- Op basis van opgevraagde busgebruikgegevens bij de Provincie Noord-Brabant, is berekend dat er op een gemiddelde werkdag 85 in-/uitstappers zijn.

Uit de genoemde cijfers blijkt theoretisch dat **95% van de OV-reizigers van de trein** gebruik maken en **5% van de bus**. Hierbij dient wel vermeld te worden dat in werkelijkheid het percentage busreizigers mogelijk net iets hoger, aangezien de bus ook als voor- en natransport gebruikt wordt.

Type OV	In-/uitstappers gemiddelde werkdag	In-/uitstappers per jaar
Trein	1.700	470.000
Bus	85	23.000
<b>Totaal</b>	<b>1.785</b>	<b>493.000</b>

## Busreizigers komen voornamelijk uit Leende

Op basis van de aangeleverde data over het busgebruik, is ook gekeken naar de in- en uitstappers per kern en de belangrijkste bestemmingen. De uitkomsten worden in onderstaande tabel weergegeven.

Type OV	Vanaf (abs. per jaar)	%	Naar (abs. per jaar)	%
Heeze	3.860	17%	4.150	18%
Leende	18.560	80%	18.760	79%
Sterksel	650	3%	710	3%

De cijfers laten zien dat 80% van het busgebruik van- en naar Leende plaatsvindt. Hierbij betreft het voornamelijk gebruikers van buslijn 11 Weert - Eindhoven. Buslijn 11 vertegenwoordigt ruim 75% van al het busgebruik van- en naar de gemeente.

### Top 10 belangrijkste bestemmingen:

1. Eindhoven 73%
2. Heeze 9%
3. Valkenswaard 5%
4. Maarheeze 3%
5. Someren 2%
6. Sterksel 2%
7. Budel 2%
8. Geldrop 2%
9. Leende 1%
10. Overig 1%

## De Centrale As is het vertrekpunt in de gemeente

De **Centrale As** is in de gemeente Heeze-Leende een belangrijk **vertrekpunt** voor het beleid aangaande het gemotoriseerd verkeer. Met de Centrale As wordt het verkeer **om de kernen** in de gemeente (Heeze, Leende en Sterksel) **geleid**. Een deel van de centrale as is reeds gerealiseerd. De belangrijkste speerpunten voor de auto zijn:

- Het **sluipverkeer** door de kernen en de **leefbaarheid** in de kernen is een groot aandachtspunt in de gemeente. De gemeente Heeze-Leende is namelijk gelegen in de **oksel** van de **A2** en **A67**. Ook bij andere A2-gemeenten spelen deze problemen.
- In dit kader zijn de projecten '**Centrale As**' binnen de gemeente Heeze-Leende zelf en '**Samen naar de A2**' met andere A2-gemeenten gestart.
- Vanuit de gemeente is er de wens om de **Centrale As aan te sluiten op de aansluiting Zevenhuizen** (A2). Het **opwaarderen** van de aansluiting Zevenhuizen hangt hier sterk mee samen, evenals het **verbreden** van de **A2**. Wanneer de volledige aansluiting Zevenhuizen niet wordt gerealiseerd, kan het verkeer niet om de kern Leende heen worden geleid (Arcadis, 2021).
- In de Mobiliteitsagenda Zuid zijn de **corridors A67** (Eindhoven/Venlo (Heeze)) en **Weert/Eindhoven** (met daarin A2 Weert-Eindhoven) belangrijke speerpunten. Vanuit de Mobiliteitsagenda zijn verschillende **maatregelpakketen** opgesteld voor deze corridors om de **problematiek** op te lossen danwel te verminderen.



Verkeersvisie Heeze-Leende(2021)

## Drukke routes door kernen Heeze en Leende

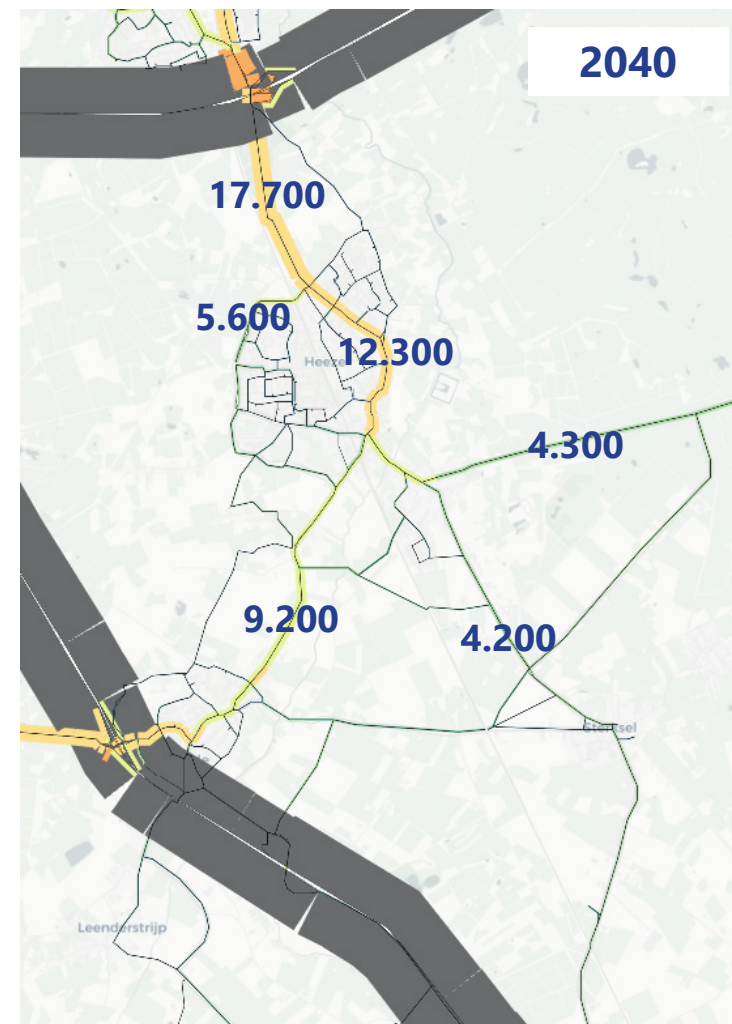
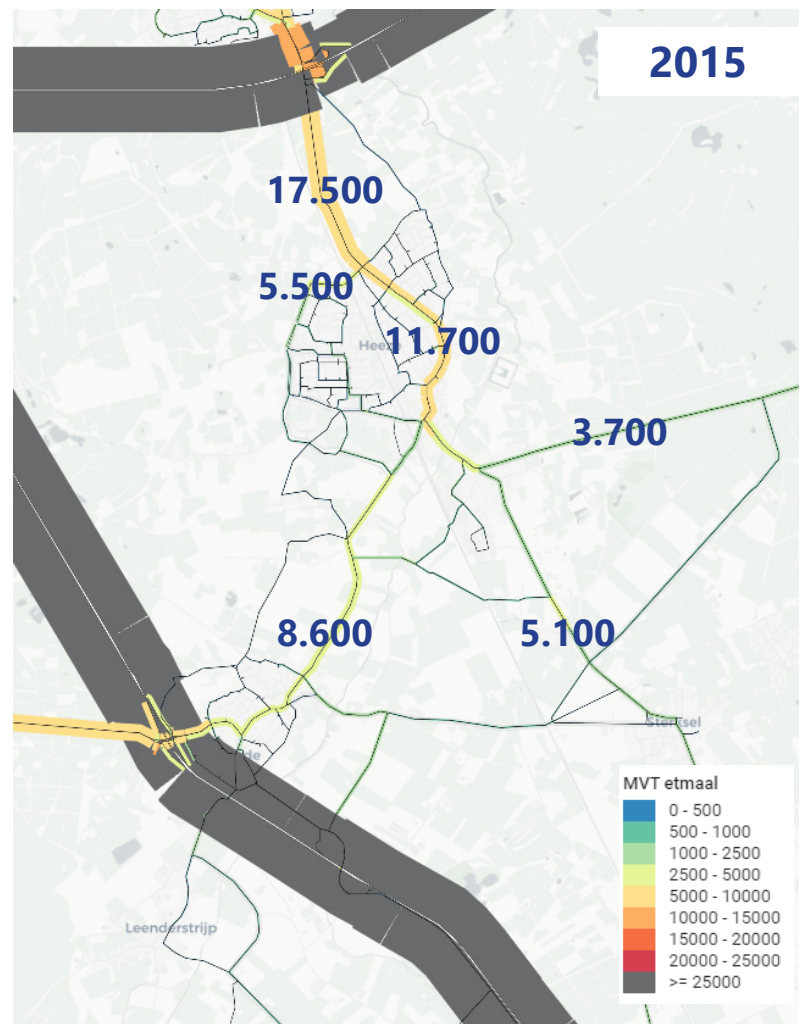
Het aantal motorvoertuigen per etmaal is afgeleid uit het regionale verkeersmodel Zuidoost-Brabant (BBMA2018).

*Huidig (basisjaar verkeersmodel 2015)*

De snelwegen A2 en A67 zijn veruit de drukste verkeersaders in de gemeente Heeze-Leende. Verder zijn de intensiteiten op de route tussen de A67 en de A2 door de kernen van Heeze en Leende (Geldropseweg - Kapelstraat - Leenderweg - Langstraat - Dorpstraat - Valkenswaardseweg) fors. Verkeersanalyses (Verkeersanalyse A2 Weert - Eindhoven en MIRT-onderzoek A2 Weert - Eindhoven) tonen aan dat dit niet enkel verkeer is vanuit de kernen naar de aansluitingen, maar dat het ook gaat om sluisverkeer.

*Toekomstig (prognosejaar 2040)*

In de autonome situatie wordt er een relatief kleine groei verkeersgroei verwacht. De aanleg van de Centrale As zal dit beeld echter doen veranderen. Deze infrastructurele wijziging is echter nog niet in het verkeersmodel meegenomen.



Motorvoertuigen per etmaal in gemeente Heeze-Leende in het basisjaar (2015) en prognosejaar (2040)

Bron: Regionaal verkeersmodel Zuidoost-brabant (BBMA2018)

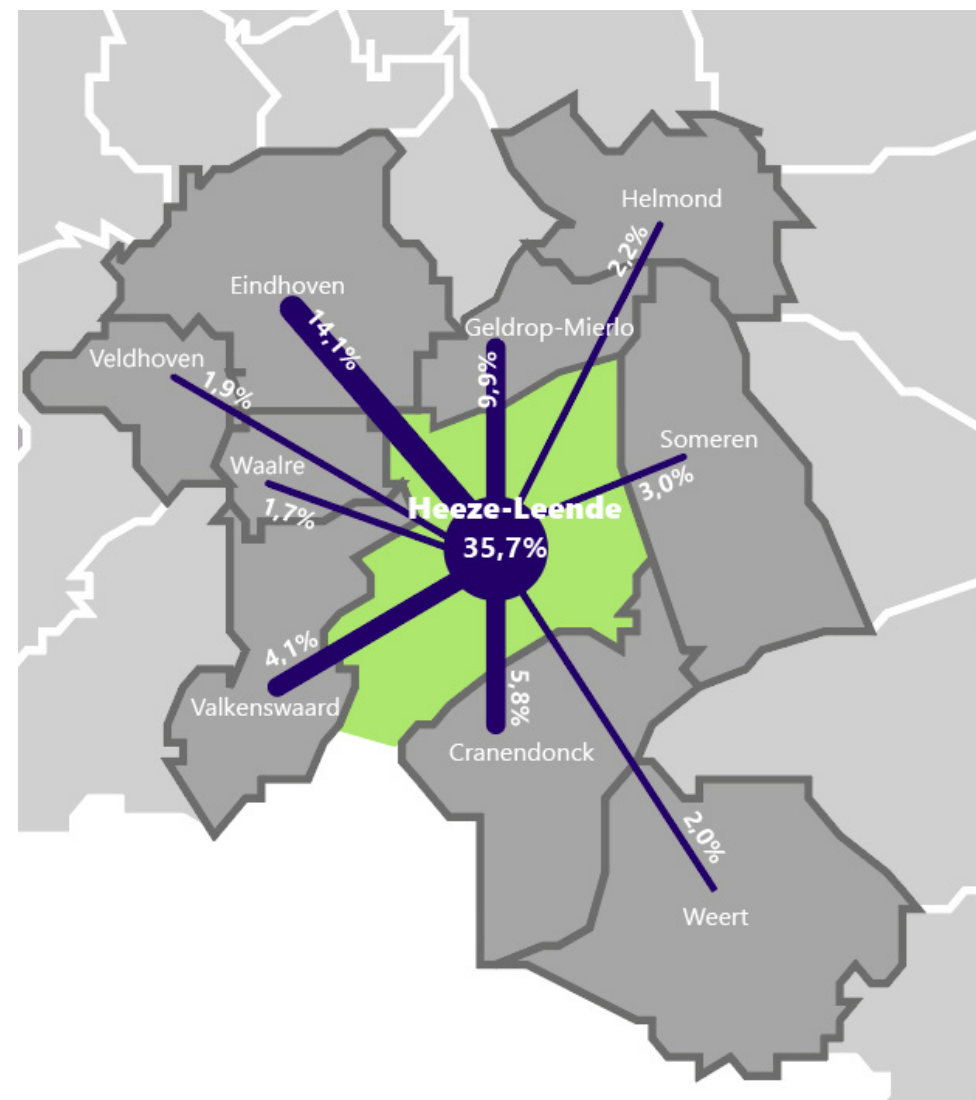
## Meeste autobestemmingen binnen de gemeente

De figuur rechts toont de topbestemmingen- en herkomsten voor de auto. Hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel van de verplaatsingen met de auto binnen de gemeente Heeze-Leende plaatsvindt. Ook Eindhoven en Geldrop zijn belangrijke bestemmingen en herkomsten voor het autoverkeer. Hierin ligt dus zeker potentie voor het gebruik van de (elektrische) fiets om zo het autogebruik binnen en tussen de kernen terug te dringen.

*De in- en uitgaande pendel van de gemeente Heeze-Leende is bij het thema 'Wonen en werken' nader toegelicht.*

### TOP 10 AUTOBESTEMMINGEN

1.	Heeze-Leende	35,7%
2.	Eindhoven	14,1%
3.	Geldrop-Mierlo	9,9%
4.	Cranendonck	5,8%
5.	Valkenswaard	4,1%
6.	Someren	3,0%
7.	Helmond	2,2%
8.	Weert	2,0%
9.	Veldhoven	1,9%
10.	Waalre	1,7%



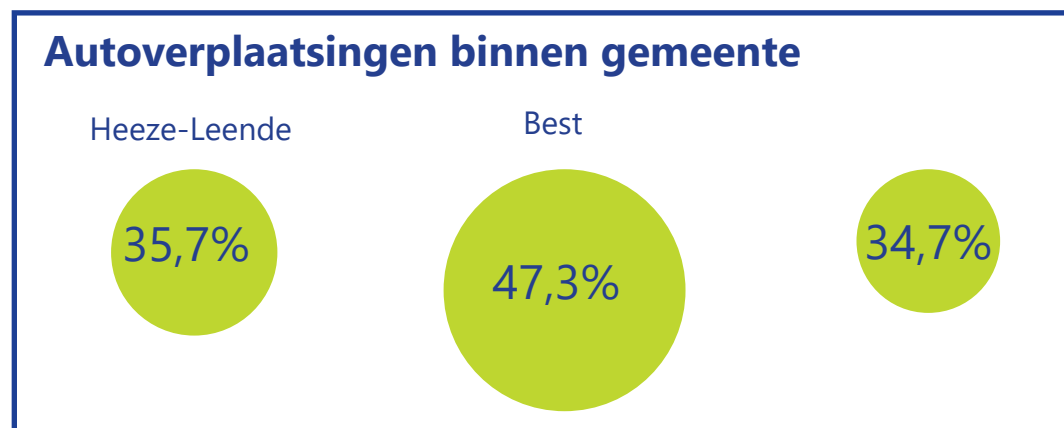
Top 10 auto-bestemmingen gemeente Heeze-Leende  
Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT & Goudappel



## Autogebruik binnen de gemeente niet hoger dan in soortgelijke gemeenten

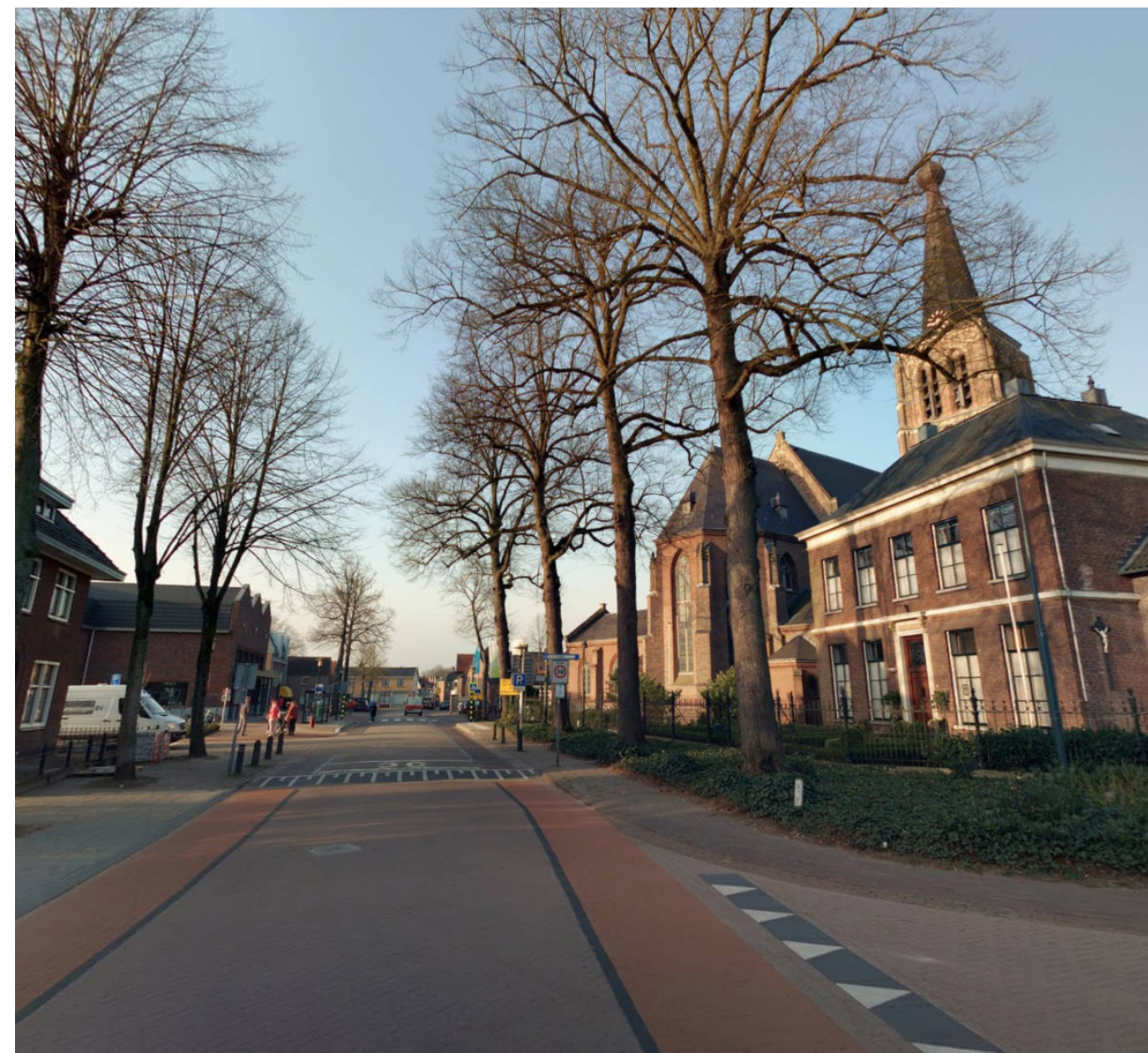
De herkomsten en bestemmingen voor het autoverkeer in de gemeente Heeze-Leende zijn vergeleken met twee soortgelijke gemeenten in Noord-Brabant. De gemeente Best en de gemeente Oisterwijk zijn vanwege de aanwezigheid van een NS-station en ligging nabij snelwegen vergelijkbaar. De analyse toont aan dat het autogebruik voor verplaatsingen binnen de gemeente Heeze-Leende niet hoger is dan in vergelijkbare gemeenten.

Het autogebruik voor verplaatsingen binnen de gemeente is in Oisterwijk (34,7%) nagenoeg vergelijkbaar met de gemeente Heeze-Leende (35,7%). In Best ligt dit aandeel beduidend hoger (47,3%).



Auto-bestemmingen en -herkomsten

Bron: Mobiliteitspectrum 2020, DAT & Goudappel



Dorpstraat, Leende

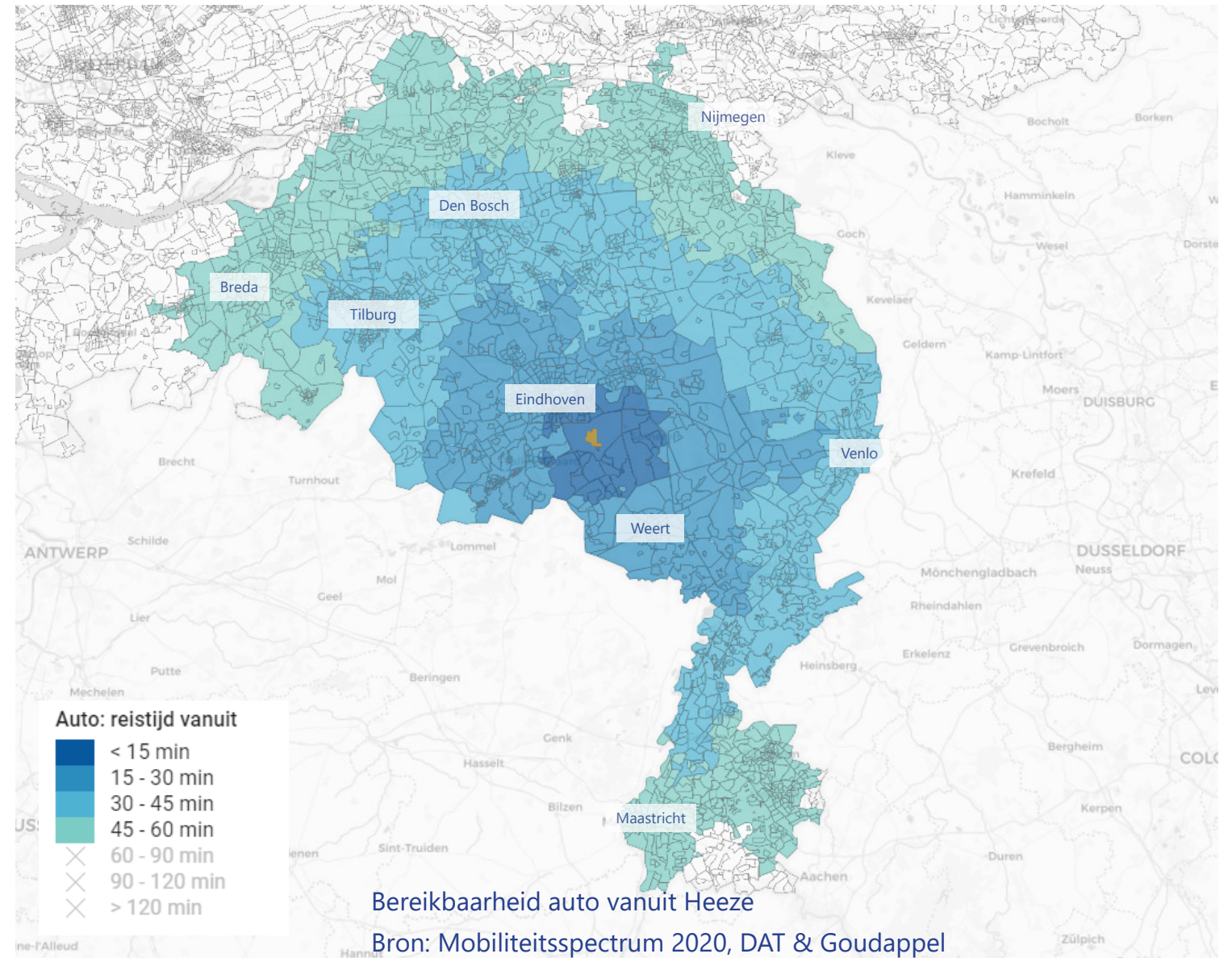
Bron: Cyclomedia, 2021

## Heeze-Leende goed gelegen langs de A2 en A67

Door de ligging van de gemeente Heeze-Leende nabij de A2 en de A67 zijn grote delen van de provincies Noord-Brabant en Limburg binnen 60 minuten te bereiken.

Binnen een half uur zijn grote steden als Eindhoven en Weert te bereiken met de auto. Andere grote steden als Tilburg, 's-Hertogenbosch, Roermond en Venlo zijn binnen 45 minuten te bereiken met de auto.

Alle kernen binnen de gemeente Heeze-Leende liggen binnen 15 minuten reistijd met de auto. Dit geldt ook voor onder andere (grote delen van) de gemeente Geldrop-Mierlo, Valkenswaard, Cranendonck en Someren en Asten.



## Hardrijders vooral op verbindingswegen

In ViaStat zijn op basis van Floating Car Data<sup>1</sup> (FCD) verschillende gegevens ten aanzien van snelheid in kaart gebracht. De Floating Car Data wordt opgehaald uit gps-gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen, bijvoorbeeld door Flitsmeister te gebruiken. ViaStat geeft met behulp van deze data bijvoorbeeld de V85 en maximaal gereden snelheid voor een wegvak weer.

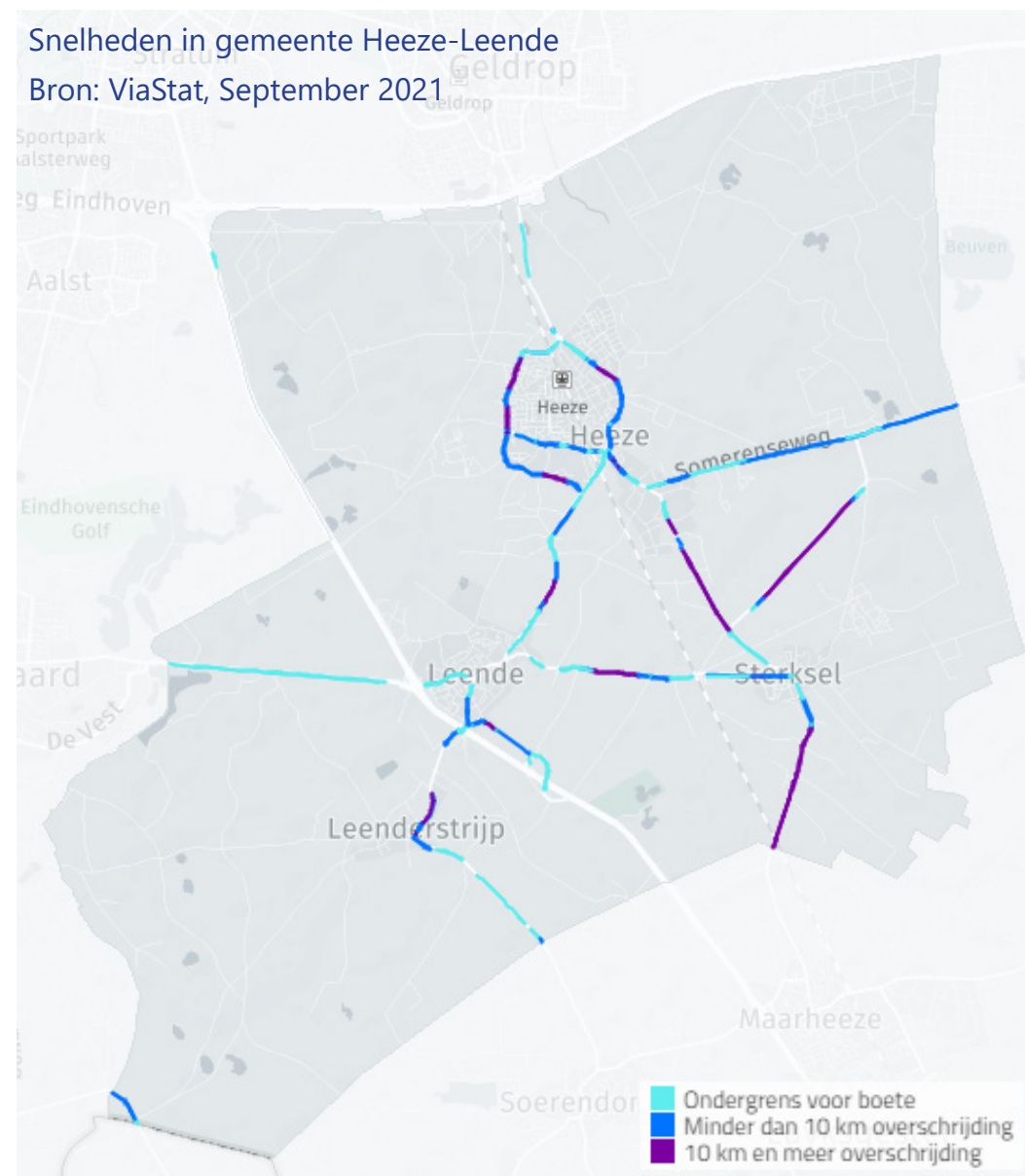
De figuur rechts toont dat met name op de verbindingswegen tussen andere kernen (Someren, Sterksel en Leende) de V85 hoger ligt dan de maximaal toegestane snelheid. Ook op de randweg rondom de kern Heeze en de route tussen de A67 en A2 ligt de V85 hoger dan toegestaan.

### V85 en maximaal gereden snelheid

De V85 is de snelheid die door 85% van het gemotoriseerd verkeer niet wordt overschreden op een bepaald wegvak. Oftewel de maximale snelheid die door 85% van het verkeer wordt gereden. Dit betekent dat 15% van het verkeer deze snelheid wel overschrijdt.

Daarom is ook de maximaal gereden snelheid op het betreffende wegvak zinvol. De maximaal gereden snelheid is de hoogst gemeten snelheid op basis van de Floating Car Data.

<sup>1</sup> De gegevens worden verzameld op basis van Floating Car Data, wat betekent dat de dataset in ViaStat niet compleet is. Immers, van gemotoriseerd verkeer die geen gebruik maakt van een navigatiesysteem of andere trackingsystemen, is geen data bekend.



# Gedrag en verduurzaming | Gemeentelijk beleid

## Stimuleren en faciliteren

De gemeente Heeze-Leende heeft een eigen Duurzaamheidsbeleid opgesteld, waarin mobiliteit één van de thema's is. Ook is de gemeente bezig met een Laadvisie, het plaatsen van laadpalen en het proces daar rondom. De belangrijkste pijlers in het huidige beleid voor duurzaamheid in relatie tot mobiliteit zijn:

- De gemeente heeft als doel om **duurzame mobiliteit** in te bedden als een **verplicht afgewegingskader in alle ruimtelijke ontwikkelingen**, zoals de omgevingsvisie en parkeerbeleid.
- Het **stimuleren** van **emmissiearm personen- en bedrijfsvervoer**, gebruik van **deelvervoer, openbaar vervoer** en de **fiets**. Dit stimuleren kan bijvoorbeeld door het investeren in meer laadpalen, het realiseren van meer P&R-voorzieningen en het realiseren van snelfietspaden.
- Ook **ketenmobiliteit** heeft een plaats in het Duurzaamheidsbeleid, waarbij één van de doelstellingen is om het **openbaar vervoer** beter te laten aansluiten in de **volledige ketenreis**. Dit kan bijvoorbeeld door de overstapmogelijkheden van bus- en treinstations te vergroten.
- **E-commerce** speelt een steeds grotere rol in het dagelijks leven. In het kader van duurzaamheid wordt het **faciliteren** en **ondersteunen** van het **centraliseren** van **pakketdiensten** geïnitieerd.
- In de aanbesteding voor laadpalen volgt de gemeente Heeze-Leende het landelijk beleid. Dit houdt in dat er ten eerste sprake is van **proactive plaatsing** en **uitrol** op basis van plankaarten. Daarnaast geldt het **paal-volgt-auto-principe** en tot slot kunnen **overige** en **strategische laadpalen** worden geplaatst.

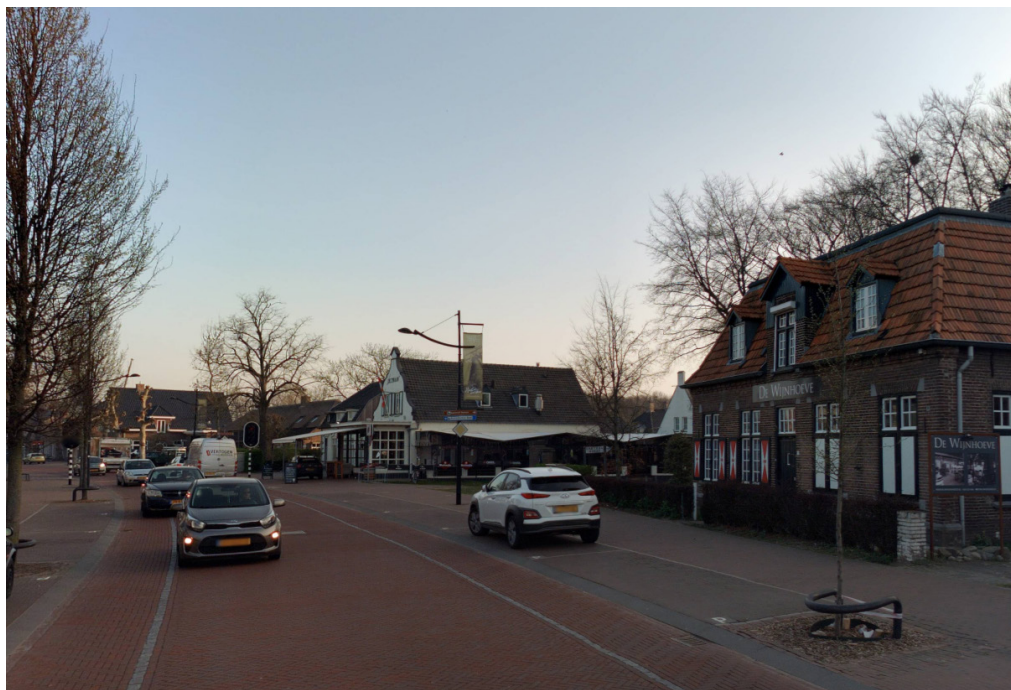


Bron: Duurzaamheidsbeleid, hoofdstuk 'Mobiliteit' (2019)

# Gedrag en verduurzaming | *Feiten en cijfers*

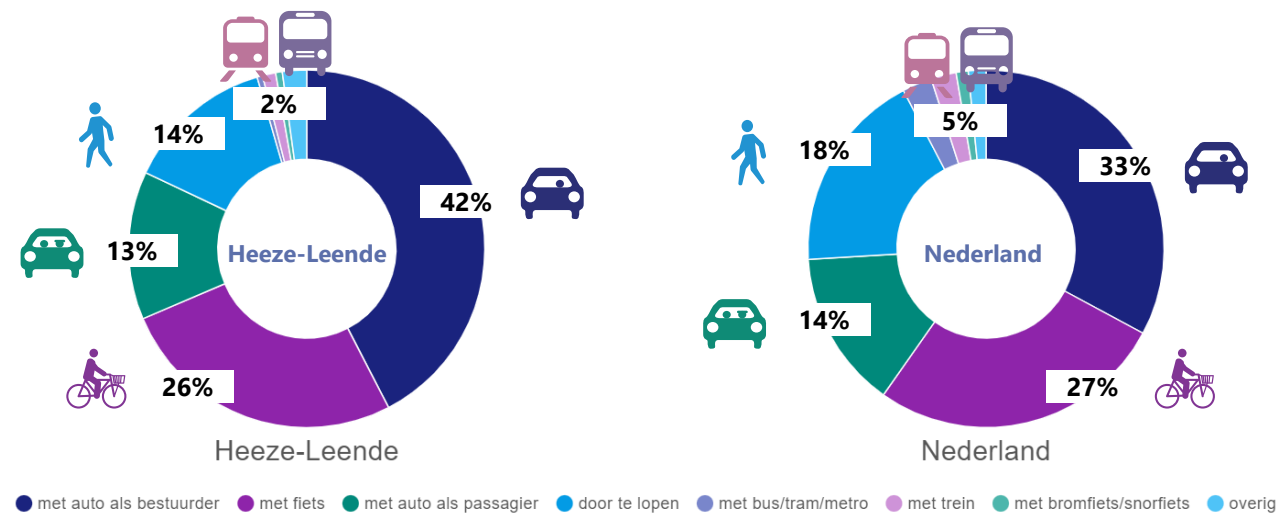
## Modal split: relatief veel autogebruik

Het aantal verplaatsingen met de auto (als bestuurder of passagier) ligt in de gemeente Heeze-Leende beduidend hoger (55%) in vergelijking met Nederlandse gemiddelde (47%). Het aantal verplaatsingen met de fiets is in de gemeente Heeze-Leende nagenoeg vergelijkbaar met het aantal fietsverplaatsingen in Nederland. Ook voor lopen en verplaatsingen per openbaar vervoer of bromfiets ligt het aantal verplaatsingen in Heeze-Leende lager dan het Nederlandse gemiddelde.



Kapelstraat Heeze

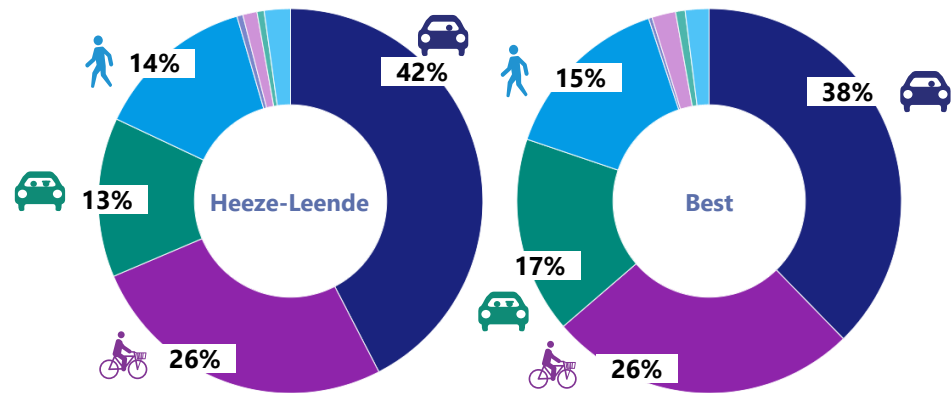
Bron: Cyclomedia, 2021



Aantal verplaatsingen in de gemeente Heeze-Leende en Nederland

Bron: CBS-OViN - bewerking KiM, 2017

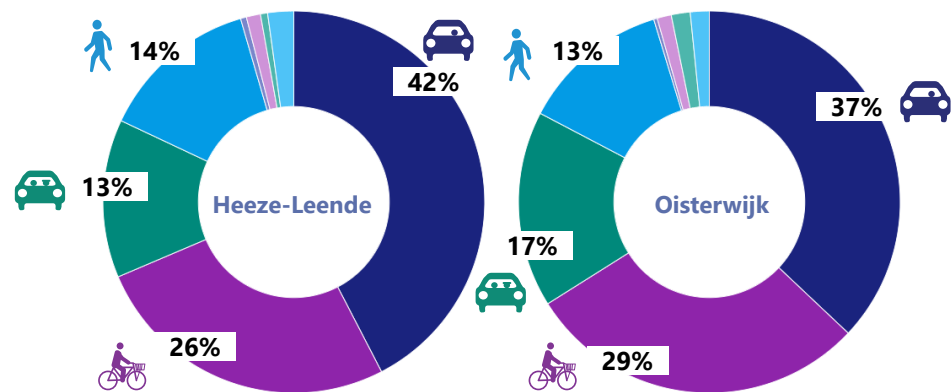
# Gedrag en verduurzaming | *Feiten en cijfers*



Heeze-Leende

Best

Aantal verplaatsingen in de gemeente Heeze-Leende en gemeente Best Bron: CBS-OViN - bewerking KiM, 2017



Heeze-Leende

Oisterwijk

Aantal verplaatsingen in de gemeente Heeze-Leende en gemeente Oisterwijk Bron: CBS-OViN - bewerking KiM, 2017

## Modal split in lijn met soortgelijke gemeenten

De modal split van de gemeente Heeze-Leende is vergeleken met de modal split van twee soortgelijke gemeente, namelijk gemeente Best en gemeente Oisterwijk. Beide gemeenten hebben een sprinterstation (NS) en ligging nabij twee snelwegen.

De modal split in de gemeente Heeze-Leende is in lijn met de modal split van andere soortgelijke gemeenten in Noord-Brabant.

Het aantal verplaatsingen met de auto (als bestuurder en passagier) is in Heeze-Leende nagenoeg vergelijkbaar met de gemeenten Best en Oisterwijk. In de gemeente Oisterwijk is het aantal verplaatsingen met de fiets net iets hoger dan in Heeze-Leende en in de gemeente Best is dit vergelijkbaar. Het aantal verplaatsingen te voet ligt in de gemeente Best juist iets hoger dan in de gemeente Heeze-Leende en in de gemeente Oisterwijk juist net iets lager.

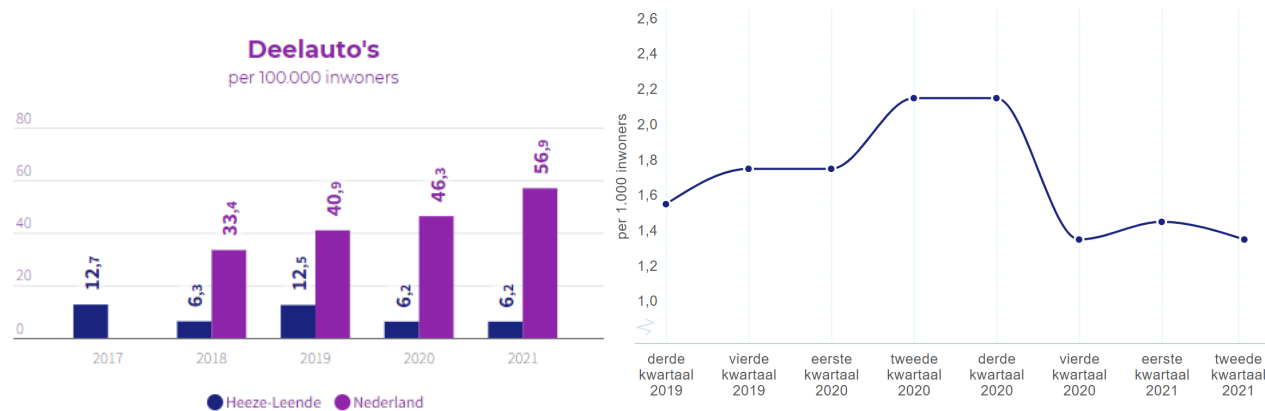
# Gedrag en verduurzaming

## Deelauto's

In de onderstaande figuur (links) is het aantal deelauto's per 100.000 inwoners weergegeven voor de gemeente Heeze-Leende en Nederland. In de gemeente Heeze-Leende is het aantal deelauto's laag. In de periode 2017-2021 schommelt het aantal deelauto's per 100.000 inwoners tussen de 6,2 en 12,7. In Nederland is juist een stijgende lijn van het aantal deelauto's zichtbaar. De potentie voor autodelen is in meer landelijke gebieden lager dan in (hoog)stedelijke gebieden.

## Laadpalen

Ook het aantal (semi)publieke laadpunten per 1.000 inwoners schommelt in de periode 2019-2021 tussen de 1,4 en 2,2. Er bestaat geen volledig overzicht van het aantal private laadpalen, doordat hiervoor geen meldplicht is. Op de website oplaadpalen.nl zijn circa 30 private laadpalen geregistreerd (peildatum 27 december 2021)).

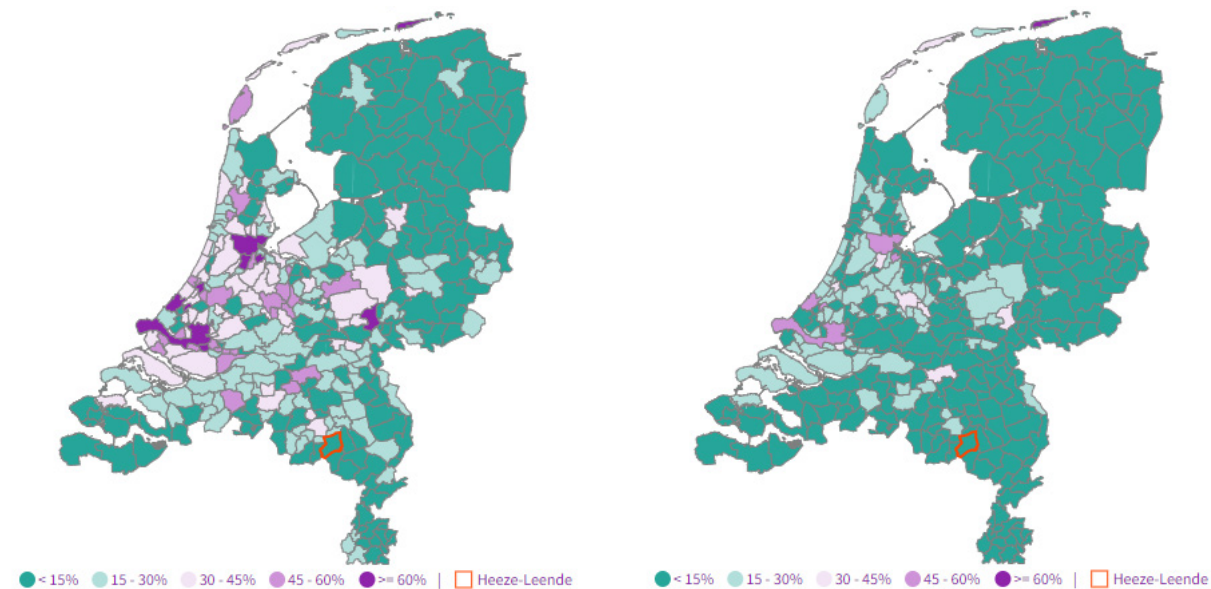


Bron: CROW - KpVV, 2017-2021

Bron: Klimaatmonitor Rijkswaterstaat, 2021

## Laadbehoefte

De figuren hierboven geven de dekking van de laadbehoefte voor 2020 en 2025 weer. De dekking is het aandeel elektrische auto's dat gebruik kan maken van een openbare laadpaal binnen 250 meter. Zowel in 2020 als in 2025 is de dekking van de laadbehoefte relatief laag, namelijk 8,7% in 2020 en 3,9% in 2025.



Dekking laadbehoefte 2020 (links) en 2025 (rechts). Gemeenten in NL, %

Bron: Overmorgen 2021

# Leefbaarheid en verkeersveiligheid | Gemeentelijk beleid

## Verkeersveiligheid en overlast door verkeer

In het voorjaar van 2020 is de **Randweg** rondom de kern Heeze aangelegd. Dit als alternatief voor **doorgaand (vracht)verkeer**, die voorheen de route door het centrum gebruikte. Het uiteindelijke doel is om de **verkeersveiligheid** en **leefbaarheid** in de **kernen** van de gemeente te vergroten.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te vergroten, is een van de maatregelen een **vrachtwagenverbod** in de **kern Heeze**. Andere maatregelen die hieraan bijdragen zijn het instellen van een **30 km-zone** op de Jan Deckersstraat/Kapelstraat en mogelijk de snelheid op de **Gelderopseweg afwaarderen**.

De dorpen langs de **A2** ervaren steeds meer overlast van **sluipverkeer** dat op zoek is naar een **alternatieve route** voor de A2, vanwege de congestievorming aldaar. Het ontmoedigen van dit sluipverkeer **verbetert** de **leefbaarheid** en **verkeersveiligheid** in de kernen. Om het sluipverkeer te ontmoedigen zijn verschillende maatregelen mogelijk, zoals een tijdelijke of permanente fysieke afsluiting, gebruik van doseerlichten, snelheidsverlaging op het onderliggend wegennet en selectieve toegang.

Ook in het **fietsplan** van de gemeente Heeze-Leende krijgt **verkeersveiligheid** aandacht. In het kader van **terugdringen** van aantal **fietsongevallen** is een Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld, gevolgd door een Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Deze richt zich in het bijzonder op twee doelgroepen, namelijk **fietsers** en **ouderen**.



zone vrachtwagenverbod

Locaties bebording

Vrachtwagenverbod kern Heeze

Bron: Gemeente Heeze-Leende



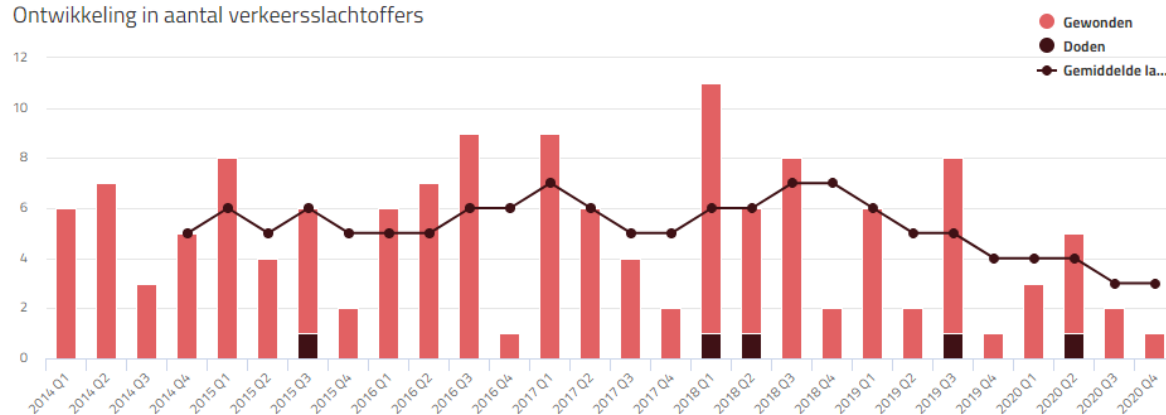
# Leefbaarheid en verkeersveiligheid | *Feiten en cijfers*

## Aantal ongevallen

De linkerfiguur op de volgende pagina het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2014-2021 zichtbaar. De grootte van de bol geeft de hoeveelheid ongevallen aan; hoe groter de bol, hoe meer ongevallen op die locatie. De rechterfiguur op de volgende pagina geeft de ongevallen, waarbij doden of gewonden zijn gevallen weer. In de periode van januari 2014 tot en met december 2020 zijn op de route door de kern van Heeze (Geldropseweg - Kapelstraat - Jan Deckersstraat) de meeste ongevallen geregistreerd, met uitzondering van de A2. Er zijn 15 ongevallen met gewonden geregistreerd in deze periode.

De figuur rechts toont de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente. In de periode 2014-2020 blijft het aantal ongevallen nagenoeg stabiel, met een lichte daling in 2020. Dit kan te maken hebben met de impact van de Corona-maatregelen op het reisgedrag.

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

Bron: ViaStat, periode 2014-2020

## Vervoerwijze ongevallen

De figuur rechts toont welke vervoerwijze bij de ongevallen betrokken zijn. Hierbij is een onderscheid gemaakt in verschillende vervoerwijze-categorieën. Bij het grootste deel van de ongevallen (63%) is een personenauto betrokken. Ook vinden er relatief veel ongevallen plaats met een vast of los object of een bestelauto.

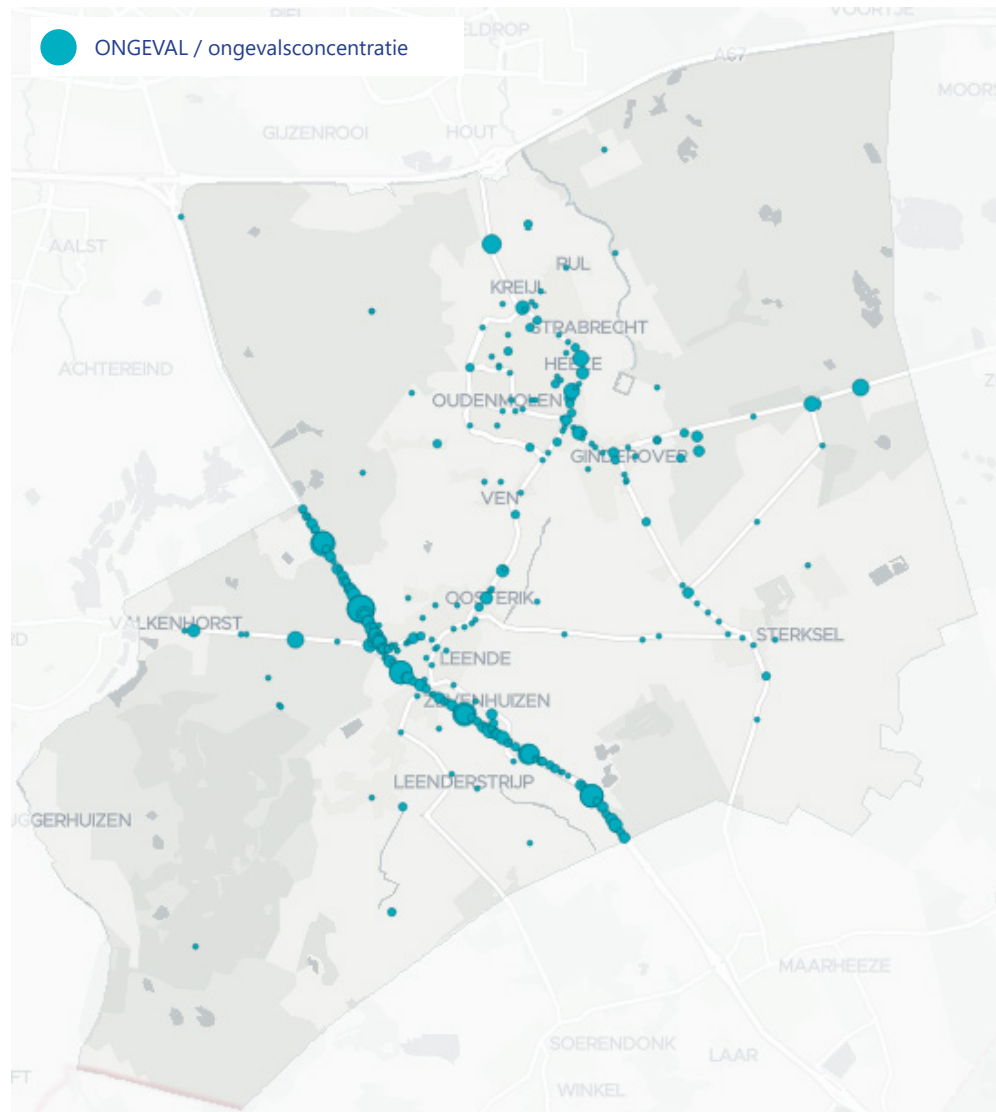
In de periode van januari 2014 tot en met december 2020 zijn 5 dodelijke ongevallen geregistreerd (Kreijl, Leenderweg (2x), Vlaamseweg). Bij 2 ongevallen is een personenauto betrokken en bij de overige 3 ongevallen is een tweewielig voertuig (fietser, brommer en motor) betrokken. Bij het aantal ongevallen waar een fietser bij betrokken is, is het aantal gewonden relatief hoog.

Vervoerwijze	Aantal ongevallen	%	Aantal slachtoffer	Aantal doden
Personenauto	840	63%	50	2
Bestelauto	105	8%	3	0
Vrachtauto	59	4%	0	0
Motor	29	2%	9	1
Bromfiets +	32	2%	13	1
Fiets	57	4%	29	1
E-bike	5	0%	3	0
Voetganger	10	1%	6	0
Vast/los object	129	10%	0	0
Dier	12	1%	0	0
Overige	63	5%	22	0
<b>Totaal</b>	<b>1.341</b>		<b>135</b>	<b>5</b>

Aantal ongevallen naar vervoerwijze

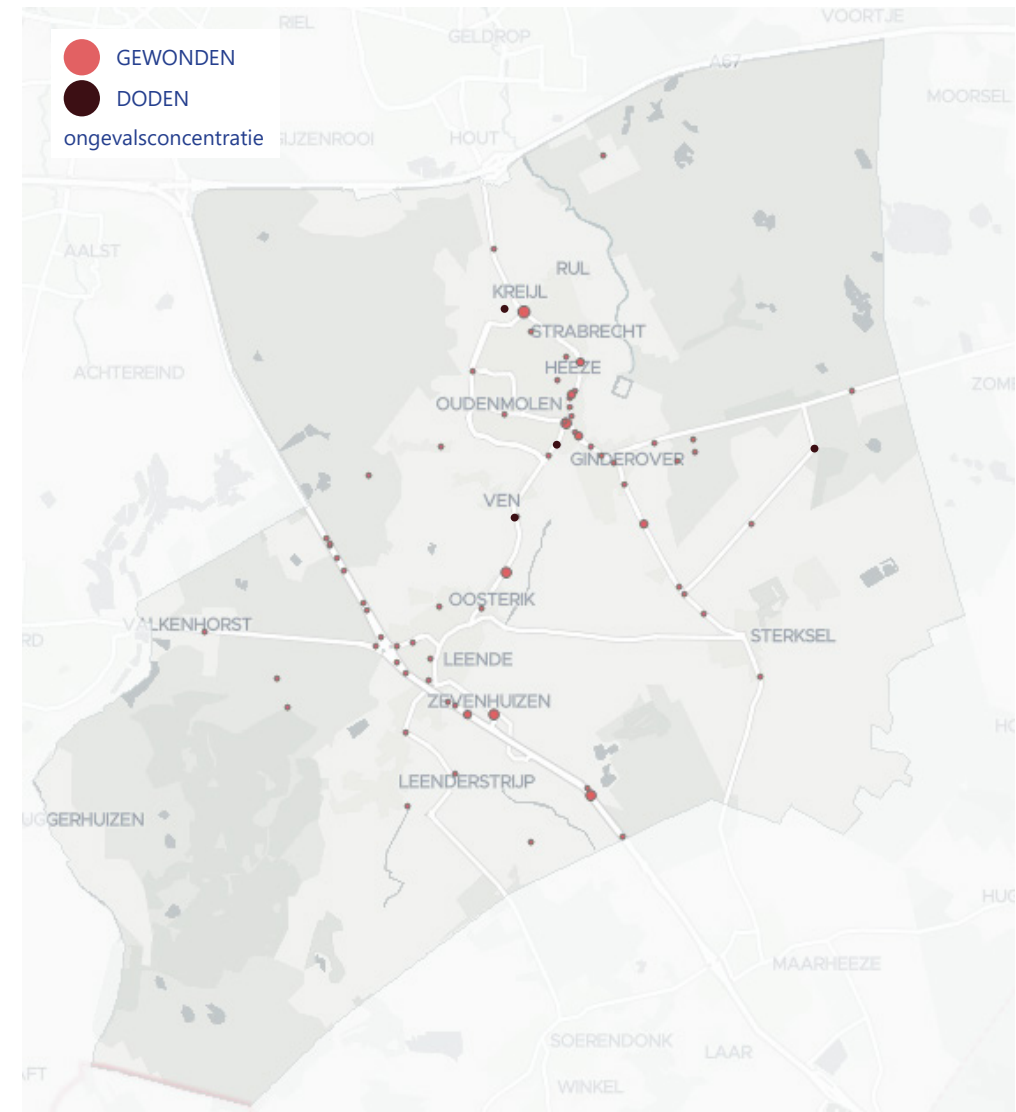
Bron: ViaStat, periode 2014-2020

# Leefbaarheid en verkeersveiligheid



Ongevallen in gemeente Heeze-Leende

Bron: ViaStat, periode 2014-2020



Letsel en dodelijke ongevallen in gemeente Heeze-Leende

Bron: ViaStat, periode 2014-2020

# Leefbaarheid en verkeersveiligheid

## Onveilige kruispunten en trajecten

De top 10 onveilige trajecten en kruispunten is gebaseerd op de ongevallenscore op een landelijke schaal. De kleur op de kaart komt overeen met de CROSS-score\*: een combinatie van de ongevallen- en snelheidsscore.

De Geldropseweg - Jan Deckersstraat - Kapelstraat is op basis van de CROSS-score het meest onveilige traject in de gemeente Heeze-Leende. Het meest onveilige kruispunt volgens de CROSS-score is de Emmerikstraat - Oude Stationsstraat.

### Ongevallenscore

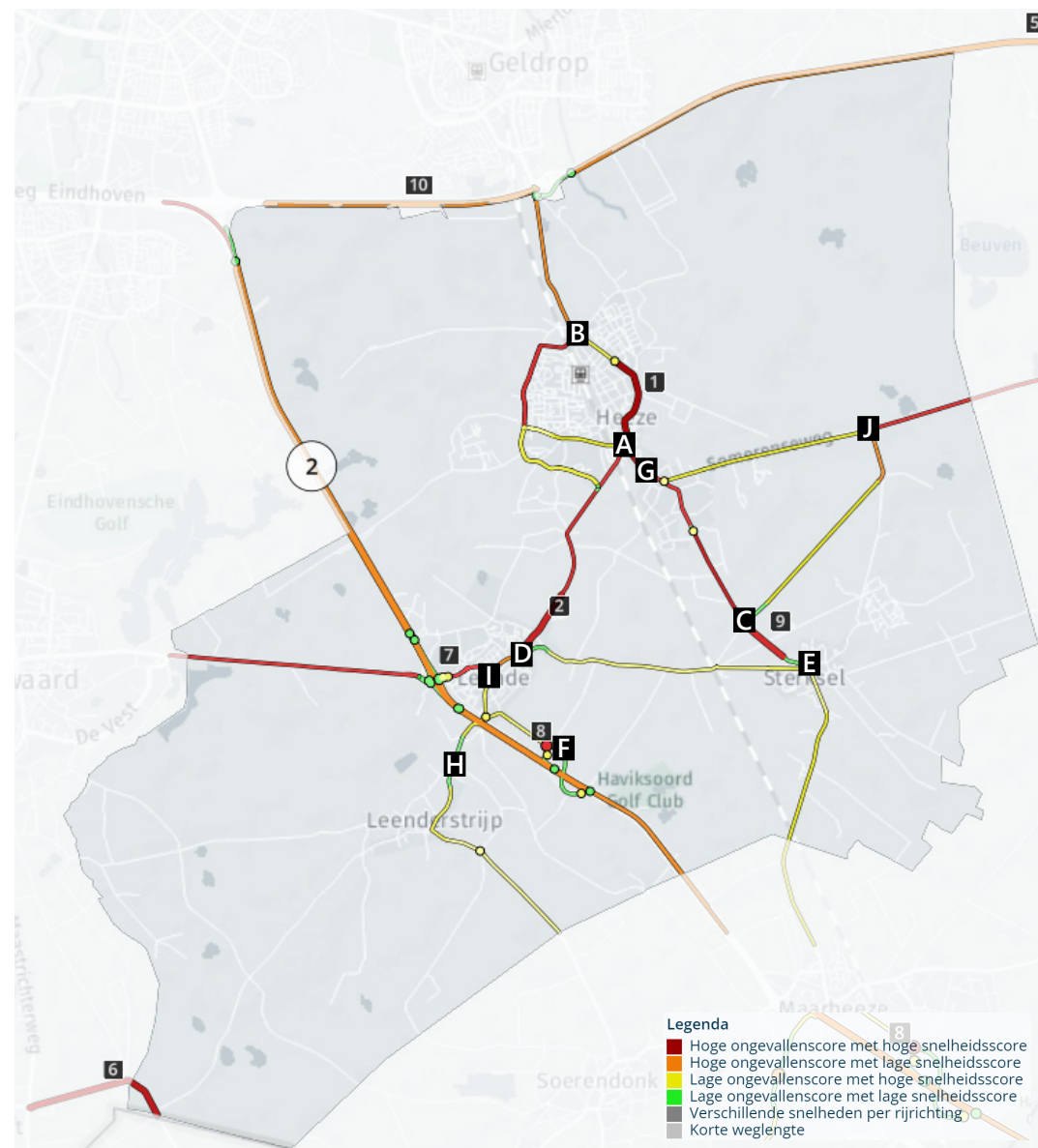
De ongevallenscore is gebaseerd op de indicatoren: alle ongevallen, slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en het risicocijfer. Hierbij is gebruik gemaakt van de STAR ongevallendata van 2015 t/m 2020.

### Snelheidsscore

De snelheidsscore is gebaseerd op de indicatoren: limietoverschrijding, aandeel limietoverschrijders en verkeersvolume. Hierbij is gebruik gemaakt van de HERE-snelhedendata van juli 2020.

### \*CROSS-score

De CROSS-score is een combinatie van de ongevallenscore en de snelheidsscore. De score wordt uitgedrukt door kleur van het traject/kruispunt op de kaart op basis van de positie van de witte stip in de kleurenmatrix.



### Trajecten

1. Geldropseweg, Jan Deckersstraat, Kapelstraat
2. N634 Heeze-Leende
3. A2 Heeze-Leende
4. A2 Heeze-Leende, Valkenswaard, Waalre
5. A67 Geldrop-Mierlo, Heeze-Leende, Someren
6. Abdijweg, Kluiserdijk, Sint-Benedictusbaan
7. A2 Heeze-Leende
8. A2 Heeze-Leende
9. Heezerweg
10. A67 Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Heeze-Leende

### Kruispunten

- A. Emmerikstraat, Oude Stationsstraat
- B. Geldropseweg, Muggenberg, Rulselaan
- C. Heezerweg, Korte Vlaamseweg, Vlaamseweg
- D. Dorpstraat, N634
- E. Albertlaan, Heezerweg, Kloosterlaan
- F. Maarheezerweg Noord, Zevenhuizen
- G. De Groote Aa, Nieuwendijk
- H. Jansborg, Strijperstraat
- I. Breedvennen, Margrietlaan, N634
- J. Somerenseweg, Vlaamseweg

Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten

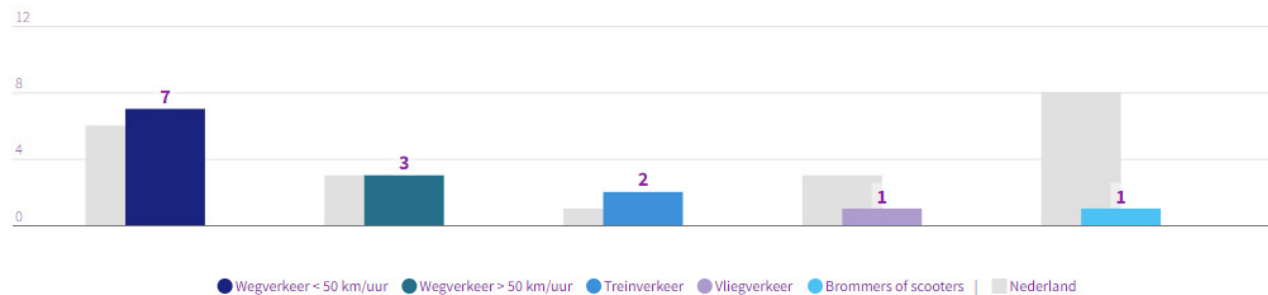
Bron: ViaStat, periode 2014-2020

# Leefbaarheid en verkeersveiligheid

## Geluidshinder in Heeze-Leende vooral veroorzaakt door wegverkeer en treinverkeer

De figuur hieronder geeft het rapportcijfer voor ernstige geluidhinder voor verschillende aspecten in het verkeer weer voor de gemeente Heeze-Leende ten opzichte van het gemiddelde in Nederland.

De score voor ernstige geluidhinder door wegverkeer (een 7 voor <50 km/h en een 3 voor >50 km/h) is nagenoeg gelijk in de gemeente Heeze-Leende aan het landelijke gemiddelde. Het rapportcijfer voor ernstige geluidhinder door treinverkeer ligt met een 2 net iets hoger dan het Nederlandse gemiddelde. De score voor ernstige geluidshinder door vliegverkeer ligt juist net iets lager dan het gemiddelde in Nederland. Het rapportcijfer voor ernstige verkeershinder als gevolg van brommers of scooters ligt met een 1 ver onder het Nederlandse gemiddelde.



Ernstige geluidhinder door verkeer in gemeente Heeze-Leende, %bevolking 19 jaar en ouder

Bron: RIVM, 2016



Valkenswaardseweg in Leende

Bron: Cyclomedia, 2021

# Wonen en werken | Gemeentelijk beleid

## Aantrekkelijk wonen voor iedereen

De Woonvisie van de gemeente Heeze-Leende heeft als uitgangspunt dat het **voor iedereen aantrekkelijk** is en kan zijn om in de gemeente te wonen. Belangrijk is dan ook dat er **voldoende woningen** zijn voor **verschillende doelgroepen**. De volgende doelgroepen staan centraal: starters (jongeren), doorstromers en ouderen (zorg).

Bovendien ambieert de gemeente in haar Woonvisie dat het **woon- en leefkwaliteit** in de gemeente **goed blijft**. De Bulders in Heeze en de Kloostervelden in Sterksel zijn geschikte locaties voor **uitbreidingswijken**. Overige woningbouw wordt gerealiseerd binnen de kernen, ook wel **inbreiding** genoemd. Voorbeelden van inbreiding zijn het benutten van leegstaande bedrijfspanden en/of winkels voor wonen.

## Bedrijven

De gemeente wil dat er vooral voor **lokale ondernemers** voldoende vestigingsmogelijkheden zijn op de bedrijventerreinen. Hiermee blijft de **werkgelegenheid**, nu en in de toekomst, **geborgd**.

Daarnaast is het belangrijk dat de **bereikbaarheid** van de huidige **bedrijventerreinen** wordt vergroot. Specifiek betekent dit het realiseren van een verbinding tussen de Randweg en het bedrijventerrein De Poortmannen, waarbij het uitgangspunt een ongelijkvloerse overgang ten zuiden van het terrein is.



Nieuwbouwwoningen  
Bron: Woonvisie Heeze-Leende



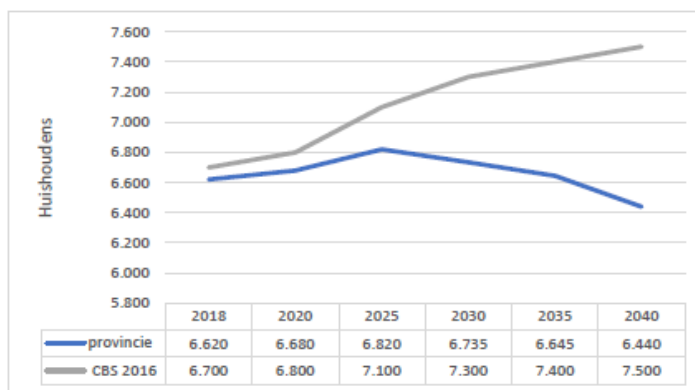
Bedrijventerrein De Poortmannen  
Bron: Cyclomedia (2021)

# Wonen en werken | Feiten en cijfers

Voor de cijfers over het wonen en werken in de gemeente Heeze-Leende zijn verschillende bronnen beschikbaar, zoals het CBS, cijfers van de Provincie en cijfers uit gemeentelijke beleidsstukken. In het kader van het Mobiliteitsplan is het belangrijk om inzicht te hebben in deze verschillende cijfers en welke cijfers als uitgangspunt dienen in het plan.

## Huishoudens en inwoners

Volgens het CBS zijn er in 2021 6.856 huishoudens in de gemeente Heeze-Leende en is in de prognose een groei tot 7.500 huishoudens voorspelt in 2040. Uit de provinciale cijfers (Bevolkingsprognose Brabant, 2020) blijkt dat de indicatie voor het aantal huishoudens in 2021 6.860 huishoudens bedraagt. Deze cijfers laten bovendien een afname van het aantal huishoudens en inwoners zien in de prognose tot 2040. Volgens de cijfers van de Woonvisie Heeze-Leende, die gebaseerd zijn op de cijfers van het CBS, bedraagt het totaal aantal huishoudens in 2019 6.653 huishoudens. Uit de Woonvisie van de gemeente Heeze-Leende blijkt dat zij ook de komende jaren uitgaan van een huishoudensgroei, gebaseerd op de ontwikkelingen uit de afgelopen jaren.



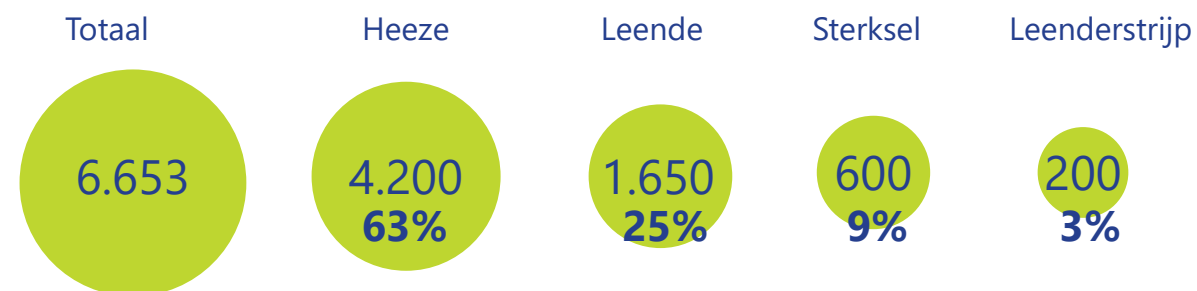
Bron: Provincie Noord-Brabant prognose 2017, CBS prognose 2016

Provinciale prognose  
aantal huishoudens in de  
gemeente Heeze-Leende  
Bron: Provincie Noord-  
Brabant prognose 2017,  
CBS prognose 2016  
(Woonvisie Heeze-leende)

## Meeste huishoudens in Heeze

Van het totaal aantal huishoudens in de gemeente Heeze-Leende woont bijna 65% in de kern Heeze. Circa 25% van de huishoudens zijn woonachtig in de kern Leende. Slechts een klein deel van de huishoudens wonen in de kernen Sterksel en Leenderstrijp.

### Huishoudens in gemeente Heeze-Leende (jan, 2019)



Aantal huishoudens in de gemeente Heeze-Leende

Bron: Woonvisie Heeze-Leende, CBS (2020)

De verwachting in de ontwikkeling van het aantal huishoudens is dat er tot 2030 het aantal eenpersoonshuishoudens toeneemt. Tegelijkertijd is er een afname van samenwonenden, met en zonder kinderen.

## Heeze-Leende vergrijst

In de leeftijdscategorie 75+ jaar zorgt een toename van 6,5% voor de grootste toename tot 2030. Ook in de leeftijdscategorie 65-74 jaar is groei voorzien. In de overige leeftijdscategorieën zijn juist afnames zichtbaar. Dit leidt tot vergrijzing in de gemeente.

# Wonen en werken

---

## Aantal woningen

Uit de cijfers van het CBS blijkt dat er in november 2021 7.940 woningen zijn in de gemeente Heeze-Leende. Volgens de indicatie van de Provincie Noord-Brabant in september 2020 bedraagt het aantal woningen in 2021 naar verwachting 6.900. De gemeentelijke cijfers beschrijven dat er 6.817 woningen zijn in 2018.

De plancapaciteit bedraagt ruim 650 woningen, blijkt uit de Woonvisie. Dit betekent dat er naar verwachting tot 2030 ruim 650 woningen gebouwd worden. Deze woningbouw is naargelang verdeeld over de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrijp.

**Het Mobiliteitsplan gaat uit van de cijfers die gehanteerd zijn in de Woonvisie van de gemeente Heeze-Leende.**



De Bulders, Heeze Bron: Cyclomedia (2021)

# Wonen en werken

## Arbeidsplaatsen

Volgens de cijfers van het CBS zijn er in 2020 5.500 banen en 1.850 bedrijven in de gemeente Heeze-Leende. Uit de databank van de provincie blijkt dat er in 2019 6.280 banen zijn. Het gemeentelijk beleid (Economisch Uitvoeringsplan) beschrijft dat er 1.700 bedrijven en bijna 6.300 banen zijn in de gemeente Heeze-Leende.

## Pendel van en naar Heeze-Leende

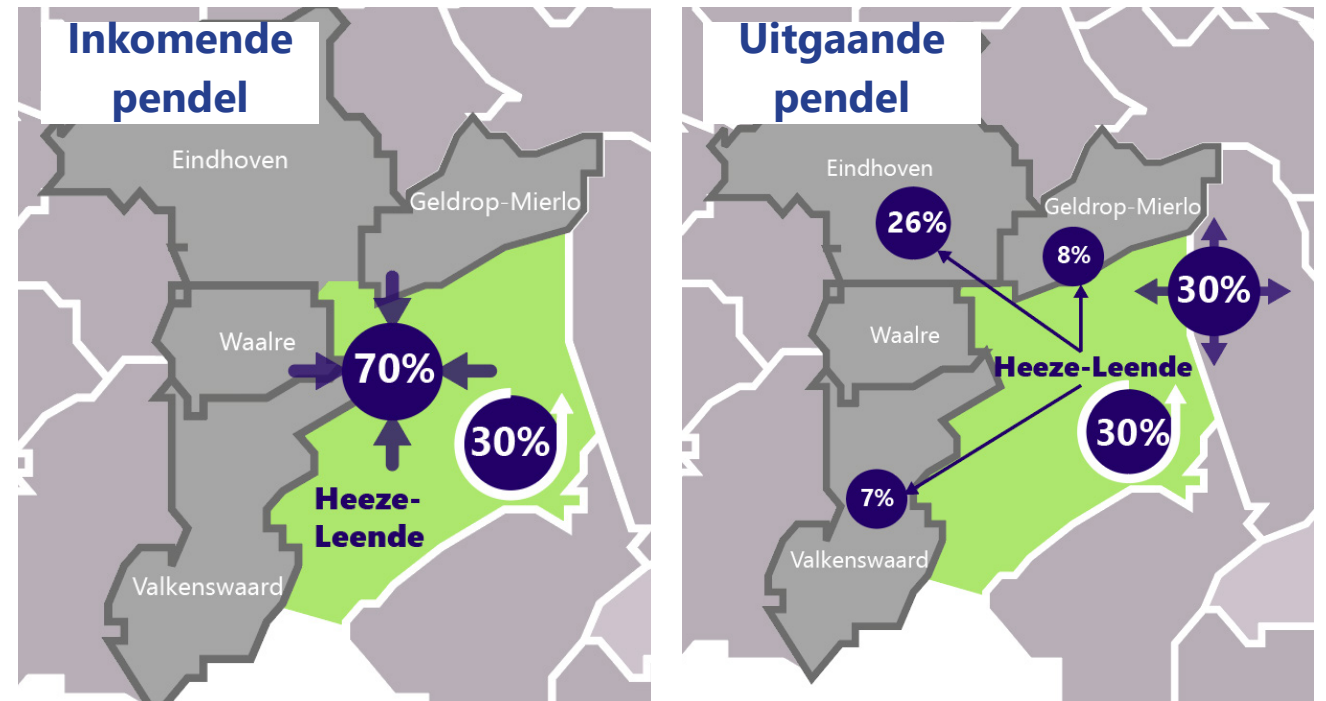
Uit de Omgevingsvisie en Structuurvisie blijkt dat de bedrijventerreinen (Poortmannen, Breedvennen en Langstraat) en de werklocaties (Poort 43 en Kempenhaeghe) zowel lokaal als regionaal belangrijk zijn. Met name Kempenhaeghe en de agrarische sector in het buitengebied zorgen voor een hoog aantal arbeidsplaatsen.

### *Inkomende pendel (mensen die werken in Heeze-Leende)*

Van de mensen die werken in de gemeente Heeze-Leende komt 70% van buiten de gemeente. Dit leidt tot 18.000 verkeersbewegingen per etmaal voor woon-werkverkeer (Structuurvisie Heeze-Leende). Ook is Heeze-Leende een aantrekkelijke locatie om te wonen voor forenzen uit Eindhoven.

### *Uitgaande pendel (mensen die wonen in Heeze-Leende)*

Van de mensen die wonen in Heeze-Leende werkt 30% ook in de gemeente zelf. De overige 70% werkt buiten de gemeente. Daarvan werkt 26% in Eindhoven, 8% in Geldrop Mierlo en 7% in Valkenswaard. In overige gemeenten als Best, Helmond en Nuenen werkt 2 à 3% van de inwoners uit Heeze-Leende (Structuurvisie Heeze-Leende).



Pendel in Heeze-Leende

Bron: Structuurvisie Heeze-Leende (eigen bewerking)



# Wonen en werken

## Middelbare scholieren veelal in Valkenswaard naar school

Met behulp van de onderwijsdata van de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) is het mogelijk om inzichtelijk te maken waar de middelbare scholieren uit Heeze-Leende naar school gaan. In de gemeente Heeze-Leende zelf zijn geen middelbare scholen, waardoor er geen scholieren uit omliggende gemeenten in Heeze-Leende naar school gaan.

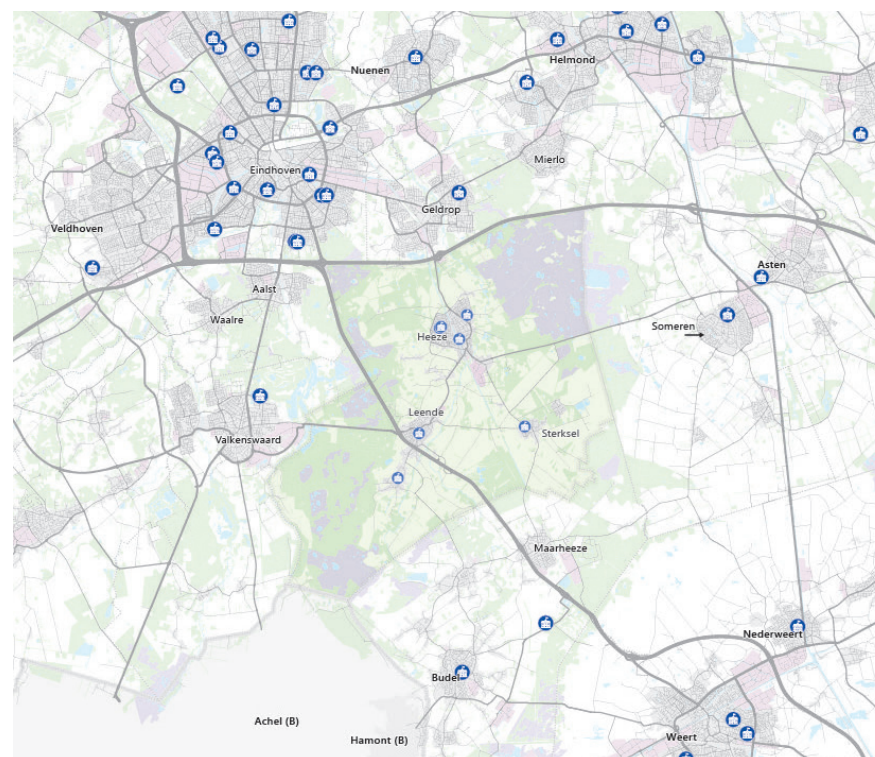
De data laat zien dat bijna de helft, circa 45%, van de leerlingen uit Heeze-Leende naar school gaat in Valkenswaard. Daarnaast gaat circa 35% van de leerlingen naar school in Eindhoven. Van de overige scholieren gaat het merendeel naar school in de gemeenten Geldrop-Mierlo en Someren.

## Meer dan de helft van de basisschool-leerlingen naar school in Heeze

Via de website allecijfers.nl is het mogelijk om inzichtelijk te maken waar de basisschoolscholieren uit Heeze-Leende naar school gaan. De data laat zien dat meer dan de helft, bijna 60%, naar school gaat in Heeze en bijna 30% in Leende. Circa 10% van de scholieren gaat naar school in Sterksel. Deze verhouding is passend bij de verdeling van aantal huishoudens en inwoners over de kerken in de gemeente.

Legenda

-  Middelbare school
-  Basisschool



## Schoollocaties van middelbare scholieren wonende in Heeze-Leende

Bron: DUO, gegevens over schooljaar 2020-2021

Totaal aantal leerlingen vanuit Heeze-Leende naar school in		781	
<b>Valkenswaard</b>	<b>333</b>	<b>42,6%</b>	
<b>Eindhoven</b>	<b>280</b>	<b>35,9%</b>	
<b>Geldrop-Mierlo</b>	<b>133</b>	<b>17,0%</b>	
<b>Someren</b>	<b>13</b>	<b>1,7%</b>	
Asten	6	0,8%	
Weert	4	0,5%	
Cranendonck	3	0,4%	
Nueneen ca	3	0,4%	
Assen	1	0,1%	
Rotterdam	1	0,1%	
Tilburg	1	0,1%	
Best	1	0,1%	
Deurne	1	0,1%	
Leiden	1	0,1%	

## Schoollocaties van basisschool scholieren wonende in Heeze-Leende

Bron: allecijfers.nl, gegevens over schooljaar 2020-2021

Totaal aantal leerlingen vanuit Heeze-Leende naar school in		1.315	
<b>Heeze</b>	<b>767</b>	<b>58,3%</b>	
<b>Leende</b>	<b>357</b>	<b>27,1%</b>	
<b>Sterksel</b>	<b>107</b>	<b>8,1%</b>	
<b>Eindhoven</b>	<b>31</b>	<b>2,4%</b>	
<b>Geldrop</b>	<b>18</b>	<b>1,4%</b>	
Someren	10	0,8%	
Valkenswaard	7	0,5%	
Son en Breugel	3	0,2%	
Deurne	3	0,2%	
Overig	3	0,2%	
Helmond	2	0,2%	
Veldhoven	2	0,2%	
Maarheeze	2	0,2%	
Amersfoort	1	0,1%	
Weert	1	0,1%	
Sint Michielsgestel	1	0,1%	

# Groen, recreatie en landbouwverkeer |

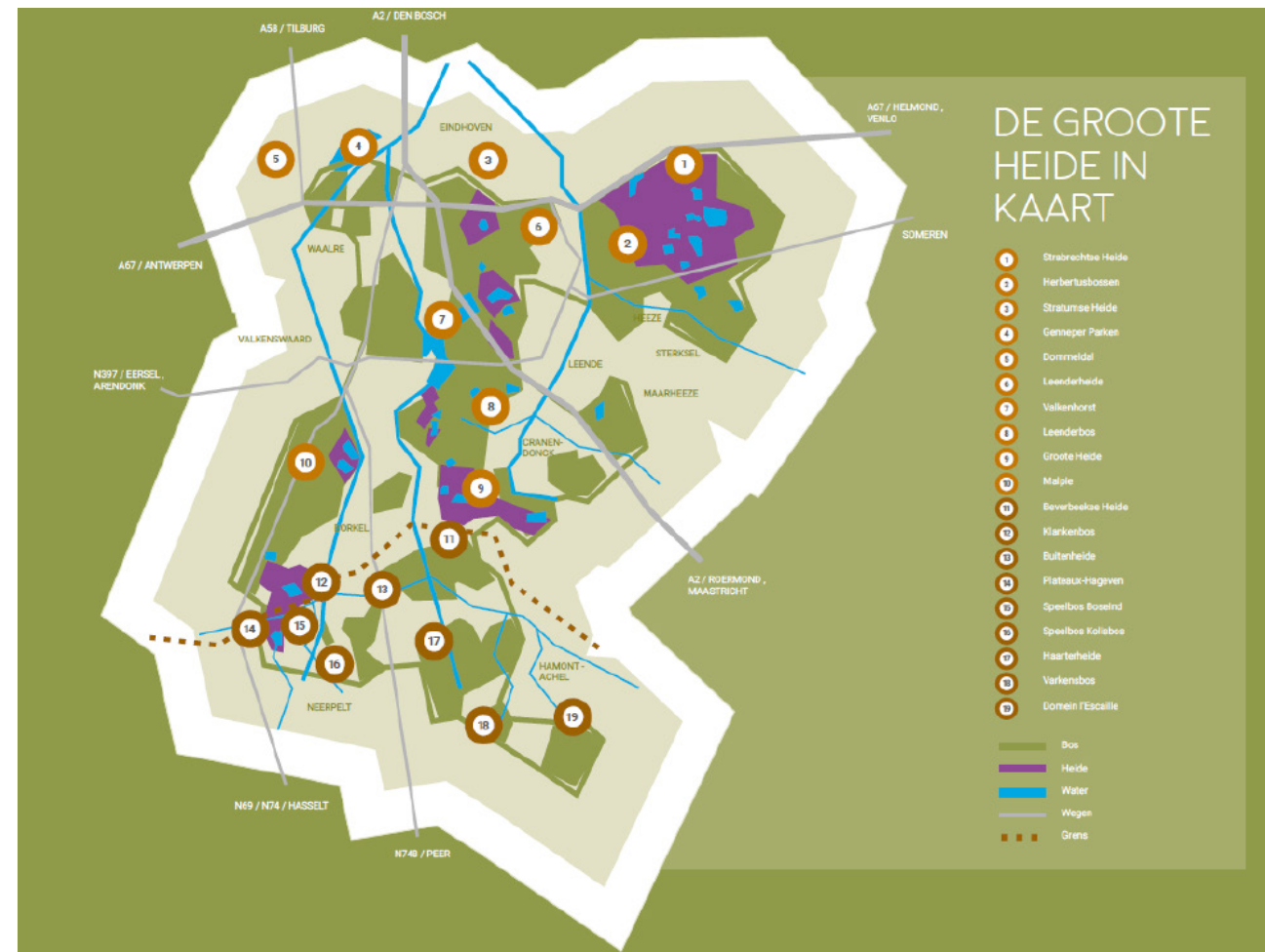
## Gemeentelijk beleid

### Landbouwtransitie

In de landbouwsector vindt een **transitie** plaats naar **duurzamere landbouw** (bijvoorbeeld kringlooplandbouw). Dit heeft invloed op de agrarische bedrijven in de gemeente Heeze-Leende. De gemeente is voornemens om een programma om te stellen in het kader van deze landbouwtransitie. Tegelijkertijd vindt ook een **schaalvergroting** van de **landbouw** plaats en staat de landbouw **onder druk** door **ruimtevrage** voor **wonen** en **bedrijven**. Naast de landbouwtransitie spelen ook de **energietransitie** en **klimaatadaptatie** een belangrijke rol in het buitengebied. Uitgangspunt is dat de **ecologische waarde** van de **natuurgebieden** en de **ruimte** voor de **landbouwsector niet onder druk** mogen komen te staan.

### Koppeling dorpskernen en natuurgebieden

De gemeente Heeze-Leende kenmerkt zich als een **groene flank** in de **Metropoolregio Eindhoven**. Een **groene uitstraling** en het **aantrekkelijker** maken van het **bestaande groen** is dan ook belangrijk voor de gemeente. Ook kan het groen bijdragen aan bijvoorbeeld **ecologie** en **diversiteit** of **klimaatbestendigheid**. De **recreanten** brengen veel tijd door in het **buitengebied**, maar **nauwelijks** in de **kernen**. Een belangrijke opgave is dan ook de **recreatieve koppeling** tussen de **centra** van de kernen en de **natuurgebieden**. Ook de aansluiting van **recreatieve fietsroutes** speelt hierin een rol. De **bereikbaarheid** van zowel de **dorspekernen** en **natuurgebieden** is hierbij een belangrijk thema en dient in **balans** te zijn met de **aantrekkelijkheid** van de dorpskernen en natuurgebieden zelf. De toestroom van recreanten kan tegelijkertijd leiden tot een **recreatiedruk**. De gemeente zet in op het omgaan met deze druk.



De Groote Heide in kaart

Bron: De Groote Heide Natuurgrenspark

# Groen, recreatie en landbouwverkeer |

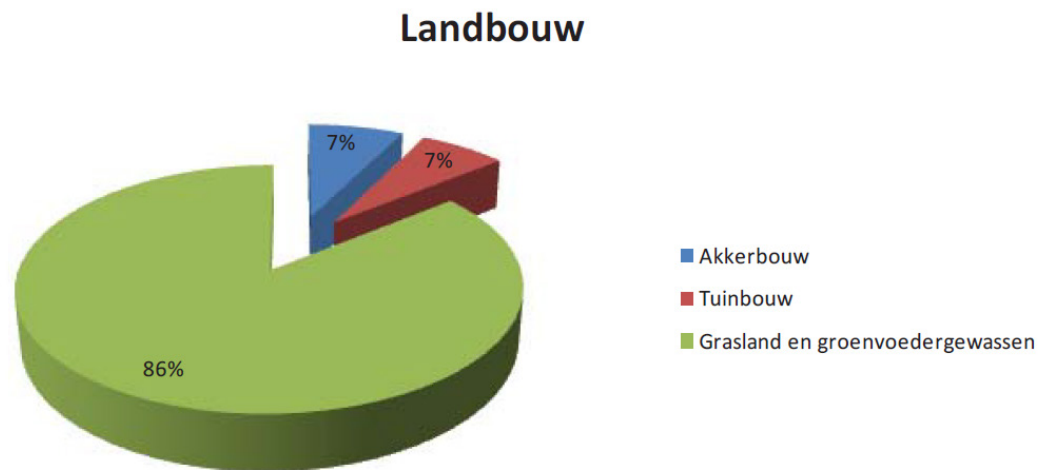
## Feiten en cijfers

### Een groot buitengebied

Het overgrote deel van de gemeente Heeze-Leende (circa 80%) wordt gevormd door het buitengebied. Het buitengebied bestaat vervolgens uit gronden voor agrarisch gebruik, bos- en heidegebieden en recreatief gebruik. Dit betekent dat 20% van de grond in gebruik is voor stedelijke functies, als wonen en verharding.

### Bedrijvigheid door landbouw

Landbouw speelt een grote rol in de gemeente Heeze-Leende. 45% van het totaaloppervlak van de gemeente is in gebruik voor en door landbouw. Hiervan bestaat 86% uit grasland en groenvoeder gewassen, 7% uit akkerbouw en 7% uit tuinbouw.



Verdeling landbouw in gemeente Heeze-Leende

Bron: Landschapsontwikkeling Sgôn Heeze-Leende



Veeteelt in Heeze-Leende

Bron: Landschapsontwikkeling Sgôn Heeze-Leende



Akkerbouw in Heeze-Leende

Bron: Landschapsontwikkeling Sgôn Heeze-Leende

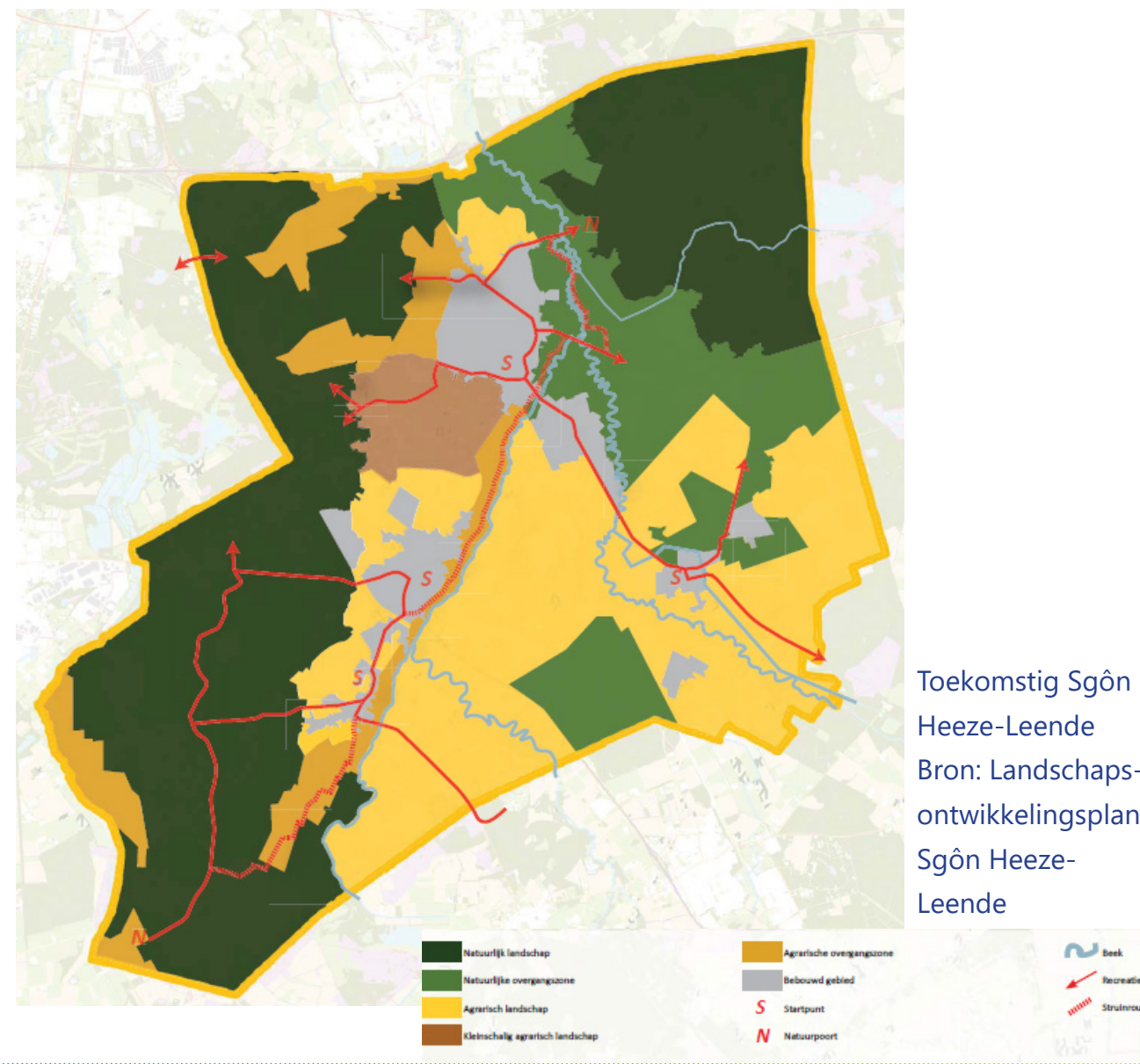
# Groen, recreatie en landbouwverkeer

## Meer toerisme in eigen land

Uit de 'Monitor economische betekenis vrijetijdssector Zuidoost-Brabant' blijkt dat er in de gemeente Heeze-Leende minimaal 134.000 overnachtingen zijn, 2,7 miljoen dagbezoekers komen (voornamelijk buitenrecreatie als wandelen en fietsen) en kent de vrijetijdssector 35 miljoen euro aan bestedingen (voornamelijk in detailhandel en horeca).

Het streven van de gemeente Heeze-Leende is om de komende jaren het aantal verblijfsrecreanten te laten stijgen met 20%. Ook wil de gemeente 30% van de bos- en natuurbezoekers trekken naar de dorpskernen in de Heeze-Leende om hiermee de omzet van horeca en detailhandel te stimuleren. Voor het trekken van meer recreanten is aantrekkelijkheid van buitengebied en dorpskern belangrijk. Het verbeteren van de verbindingen in het fiets- en wandelnetwerk speelt een rol in deze aantrekkelijkheid en verbinding tussen buitengebied en dorpskern.

Het buitengebied van de gemeente Heeze-Leende kent een aantal grote recreatiegebieden, zoals De Groote Heide en de Strabrechtse Heide. Deze twee natuurgebieden zijn aangemerkt als Natura 2000-gebied.



Toekomstig Sgôn  
Heeze-Leende  
Bron: Landschaps-  
ontwikkelingsplan  
Sgôn Heeze-  
Leende

# Parkeren | Gemeentelijk beleid

## Ontwikkelingen beïnvloeden parkeren

Diverse ontwikkelingen in de gemeente Heeze-Leende hebben invloed op de parkeervisie.

Zo staan in het Duurzaamheidsbeleid thema's als **elektrisch autorijden** of **fietsen** en **autodelen** centraal. Dit leidt tot een **andere parkeerbehoefte** met **andere faciliteiten**.

Ook in het landelijk en regionaal beleid staat **mobilitetsmanagement** en reizigers **stimuleren** om **slim** te **reizen** centraal. Voorwaarden hiervoor zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van fietsparkeerplekken bij OV-stations en goede fietsverbindingen daarnaartoe. Bovendien is parkeren een belangrijk thema bij het **bevorderen** van **recreatie** en **toerisme** en een **aantrekkelijk centrum**.

In het **parkeerbeleid** van de gemeente is "anticiperen op de toekomst" belangrijk. Waarin zowel **parkeeraanbod** als **efficiënt gebruik** daarvan centraal staan. Hiermee beoogt de gemeente bij te dragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare, duurzame en veilige gemeente. Concreet betekent dit: "**meervoudig gebruik waar mogelijk, exclusief gebruik waar nodig**".

## Knelpunten voor parkeervoorzieningen

Het **ruimtegebrek** in het **centrum** van **Heeze** is een knelpunt bij het **uitbreiden** van **parkeervoorzieningen**. Er is weinig ruimte beschikbaar op maaiveld, dus bij uitbreiding dient vooral gekeken te worden naar mogelijkheden voor ondergrondse parkeervoorzieningen. Het **evenemententerrein achter het gemeentehuis** is buiten de evenementen om een relatief grote parkeervoorziening. De **onefficiënte inrichting** van het terrein en **tijdens evenementen** leiden tot een **hoge(re) parkeerdruk in de omgeving**.



Fietsenstalling station Heeze

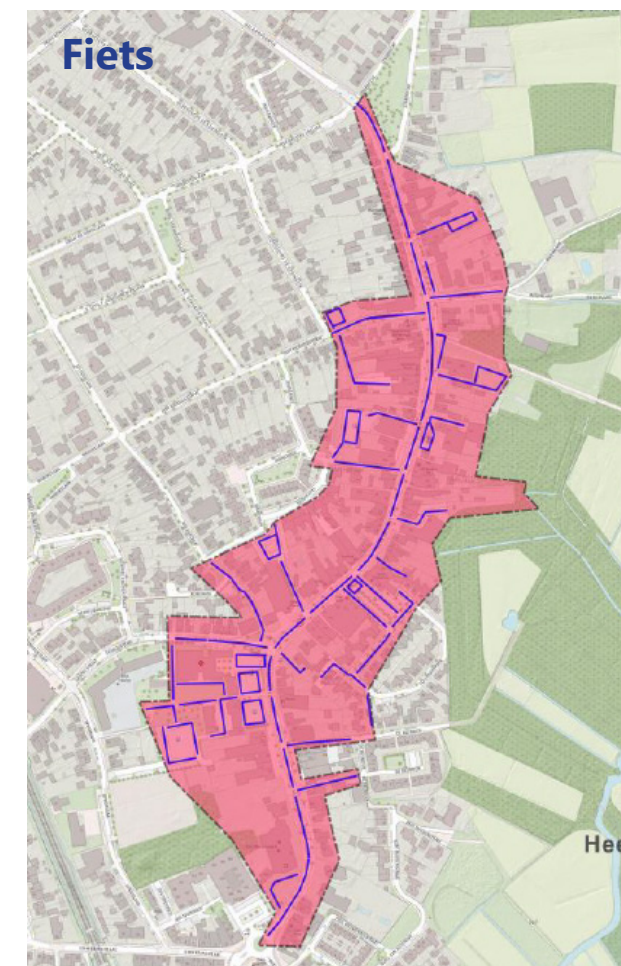
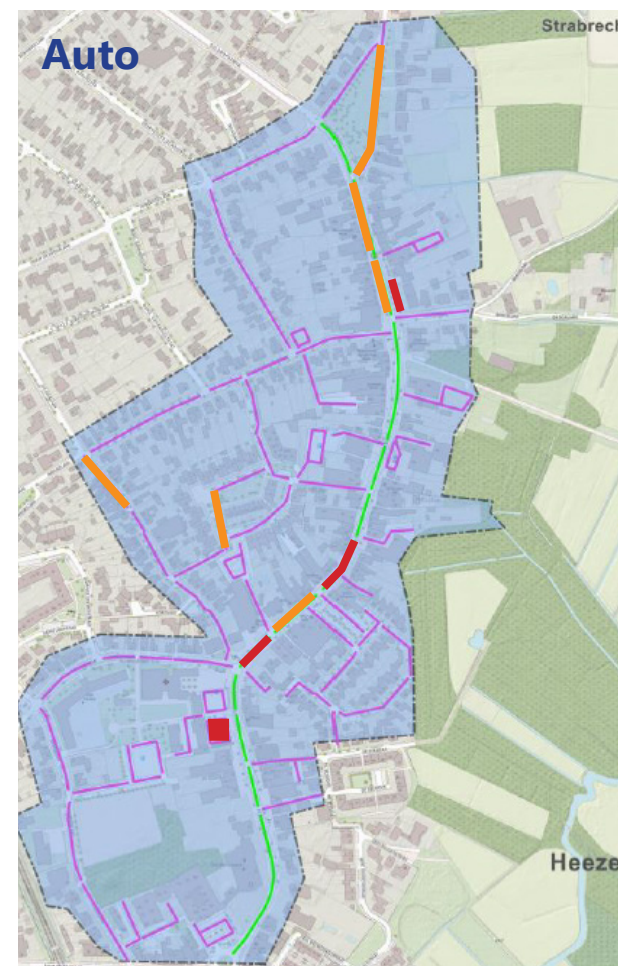
Bron: Cyclomedia (2021)

## Parkeerdruk centrum en schil Heeze

In oktober 2020 heeft een parkeeronderzoek in het centrum en de schil van Heeze plaatsgevonden. Tijdens dit onderzoek waren maatregelen in het kader van het Coronavirus van toepassing.

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeercapaciteit in de centrum en schil 829 parkeerplaatsen bedraagt. Tijdens de nachtmeting bleek dat 34% van de parkeerplaatsen bezet was, dit is de laagste bezettingsgraad. De hoogste bezettingsgraad is waargenomen op een dinsdagmiddag en bedroeg 58%. Daaruit blijkt dat er geen capaciteitsprobleem is, met uitzondering van een aantal secties op de Kapelstraat, Jan Deckersstraat, Binnenhof en Molenstraat. Daar zijn bezettingsgraden van meer dan **85%** gemeten en op een aantal momenten zelfs boven de **100%**.

Uit het fietsparkeeronderzoek blijkt dat in dit gebied 352 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar zijn. Hiervan zijn 284 plaatsen openbaar en 68 plaatsen semi-openbaar. Op de drukste momenten is de bezettingsgraad van de fietsparkeerplaatsen niet hoger dan 35%. Er lijkt geen probleem te zijn met de capaciteit van fietsparkeervoorziening.



Onderzoeksgebied 'Parkeeronderzoek Heeze, Centrum en Schil' voor auto en fiets  
Bron: Parkeeronderzoek centrum en schil Heeze (2020)

# Spoorwegovergangen | Gemeentelijk beleid

## Betekenis spoorwegovergangen

De gemeente Heeze-Leende kent **relatief veel spoorwegovergangen**. Deze overgangen zijn allemaal gelijkvloers. De gelijkvloerse spoorwegovergangen worden gepasseerd door **alle modaliteiten**; trein, fiets, auto, voetganger en ander openbaar vervoer.

Spoorwegovergangen zijn dan ook een belangrijk thema binnen mobiliteit. De belangrijkste pijlers uit verschillende beleidsstukken van de gemeente Heeze-Leende voor de overwegen zijn:

- Naarmte de **spoorlijn intensiever** wordt gebruikt, ontstaat er **extra vertraging** en **opstopping** op de **doorgaande wegen** door de relatief grote hoeveelheid spoorwegovergangen.
- Het **ongelijkvloers** maken van de **spoorwegovergangen** is een **structurele oplossing** voor de aanpak van de problemen die ontstaan als gevolg van de overwegen. Dit vraagt echter om **hoge investeringen**.
- De **aanleg** van een **ongelijkvloerse spoorwegovergang** ten zuiden van **De Poortmannen** bevordert het **gebruik** van de **Randweg** en speelt daarmee een grote rol in de realisatie van 'De Centrale As'. Hierdoor **vermindert** de **verkeersbelasting** op andere, minder gewenste plekken, zoals in de centra van de kernen. Deze ongelijkvloerse overgang vervangt de huidige overwegen nabij De Poortmannen. Voor deze onderdoorgang bij De Poortmannen is reeds een verkenningonderzoek gestart.
- Ook voor **andere spoorwegovergangen**, zoals de overweg Oude Stationsstraat - Leenderweg, wordt gekeken of de overweg **veiliger** kan worden gemaakt en wat het effect is op de **bereikbaarheid** voor **hulpdiensten**.

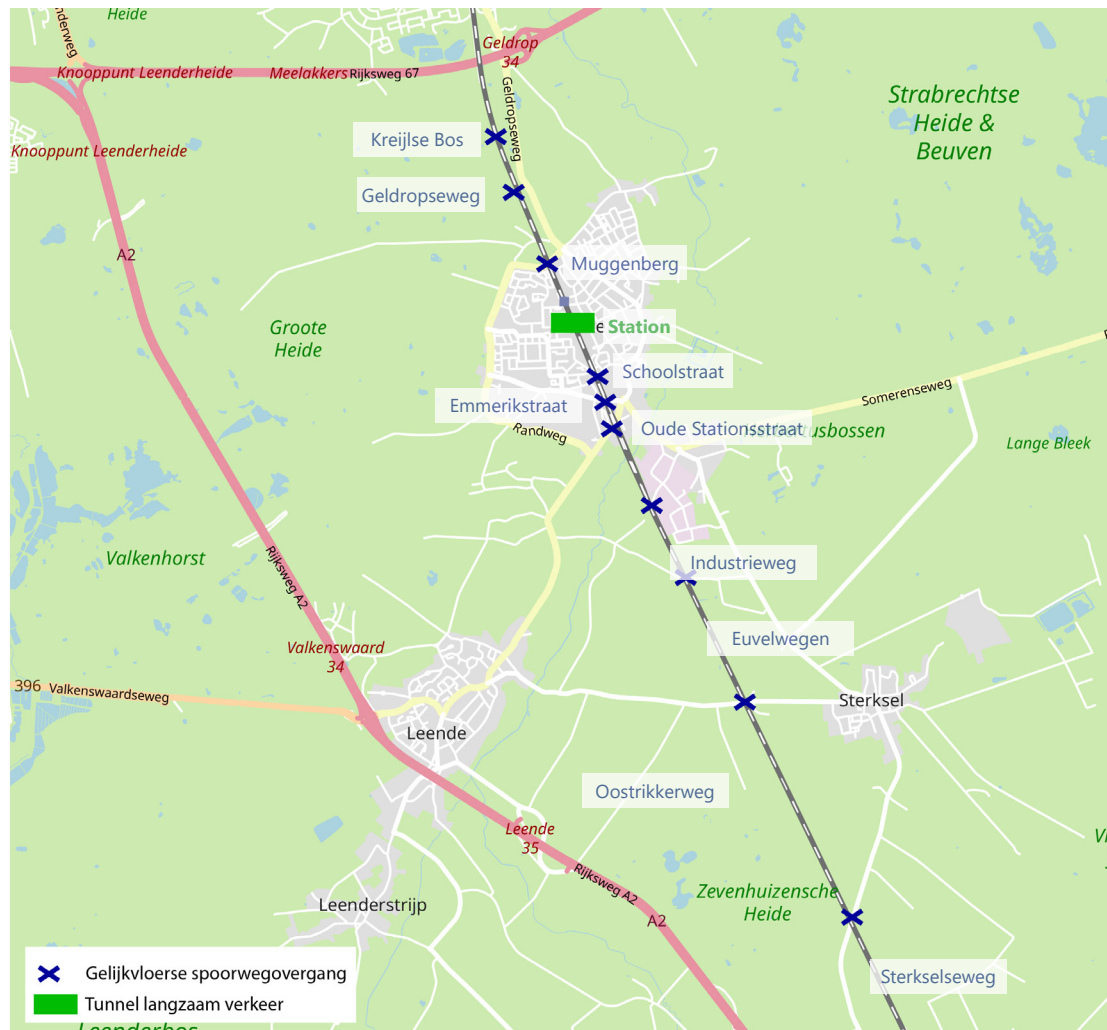
- Verder zijn er een aantal **overwegen** die **mogelijk opgeheven** kunnen worden of omgebouwd kunnen worden tot een **overweg** of **onderdoorgang** voor **langzaam verkeer** door de aanleg van de ongelijkvloerse overgang nabij De Poortmannen.



Spoorwegovergang Muggenberg, Heeze

Bron: Cyclomedia (2021)

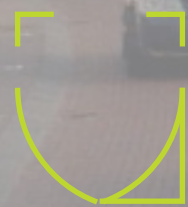
# Spoorwegovergangen | *Feiten en cijfers*



## Gelijkvloerse spoorwegovergangen

De gemeente Heeze-Leende telt op dit moment 10 spoorwegovergangen en één tunnel voor langzaam verkeer nabij het station Heeze. In de huidige situatie zijn al deze spoorwegovergangen gelijkvloers. Dit betekent dat deze veel effect hebben op de doorstroming van het overige verkeer op de omliggende wegen.





## 02 Enquêteresultaten

# Meer dan 1.000 ingevulde enquêtes

## Inwoners van Heeze-Leende laten van zich horen

Van 6 december 2021 tot en met 9 januari 2022 kregen inwoners van de gemeente Heeze-Leende de mogelijkheid om een enquête over mobiliteits- en bereikbaarheidsaspecten digitaal in te vullen. In totaal hebben 1.175\* mensen deze enquête ingevuld. Dat komt overeen met 8% van de bevolking van Heeze-Leende boven de 15 jaar. 90% van de respondenten heeft aangegeven inwoners te zijn van de gemeente Heeze-Leende, 9% is ondernemers, 2% is scholier of bezoeker in de gemeente.

## Mobiliteit in Heeze-Leende: uw mening is belangrijk!



Hoe waardeert u de huidige voorzieningen voor auto, fiets en openbaar vervoer? Hoe wilt u zich in de toekomst binnen Heeze-Leende verplaatsen? Wat kan er verbeterd worden op het gebied van verkeer?

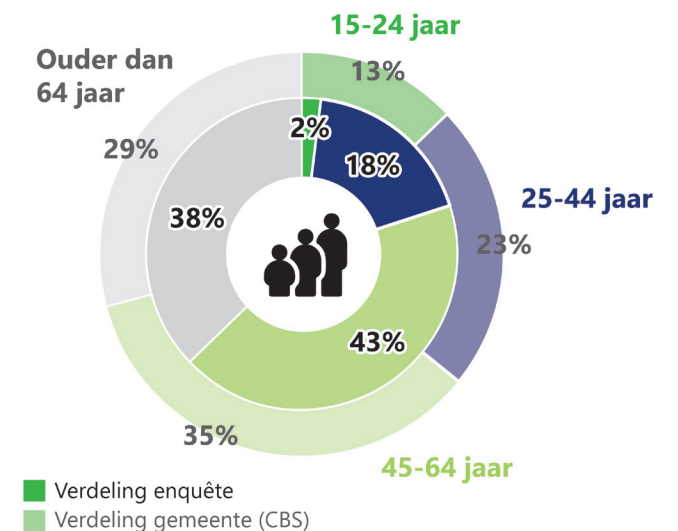
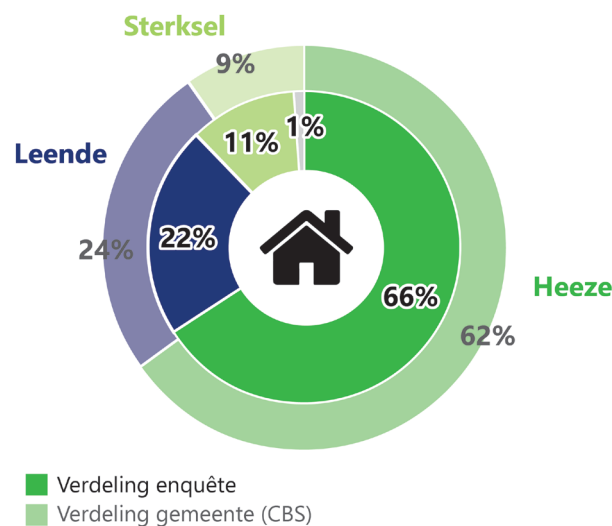
Dit willen we graag weten voor het opstellen van ons mobiliteitsplan.

\*271 mensen hebben geen vragen ingevuld en geen punten ingegeven en er waren 2 respondenten jonger dan 15 jaar. Deze responsen hebben we als 'ongeldig' aangemerkt en niet meegenomen in de analyse.

## Goede verdeling over leeftijden en kernen

De verdeling van de woonplaats van de respondenten is nagenoeg gelijk aan de werkelijke verdeling van inwoners van de gemeente over de kernen. De verschillende kernen zijn dus op een goede manier vertegenwoordigd in de enquêteresultaten.

Ook qua leeftijd komt de verdeling van de respondenten vrij goed overeen met de werkelijke verdeling in de bevolking van Heeze-Leende. Enige aandachtspunt is dat ouderen de enquête naar verhouding meer ingevuld hebben en jongeren minder.



# Bijzondere aandacht voor drie thema's

## Opzet enquête

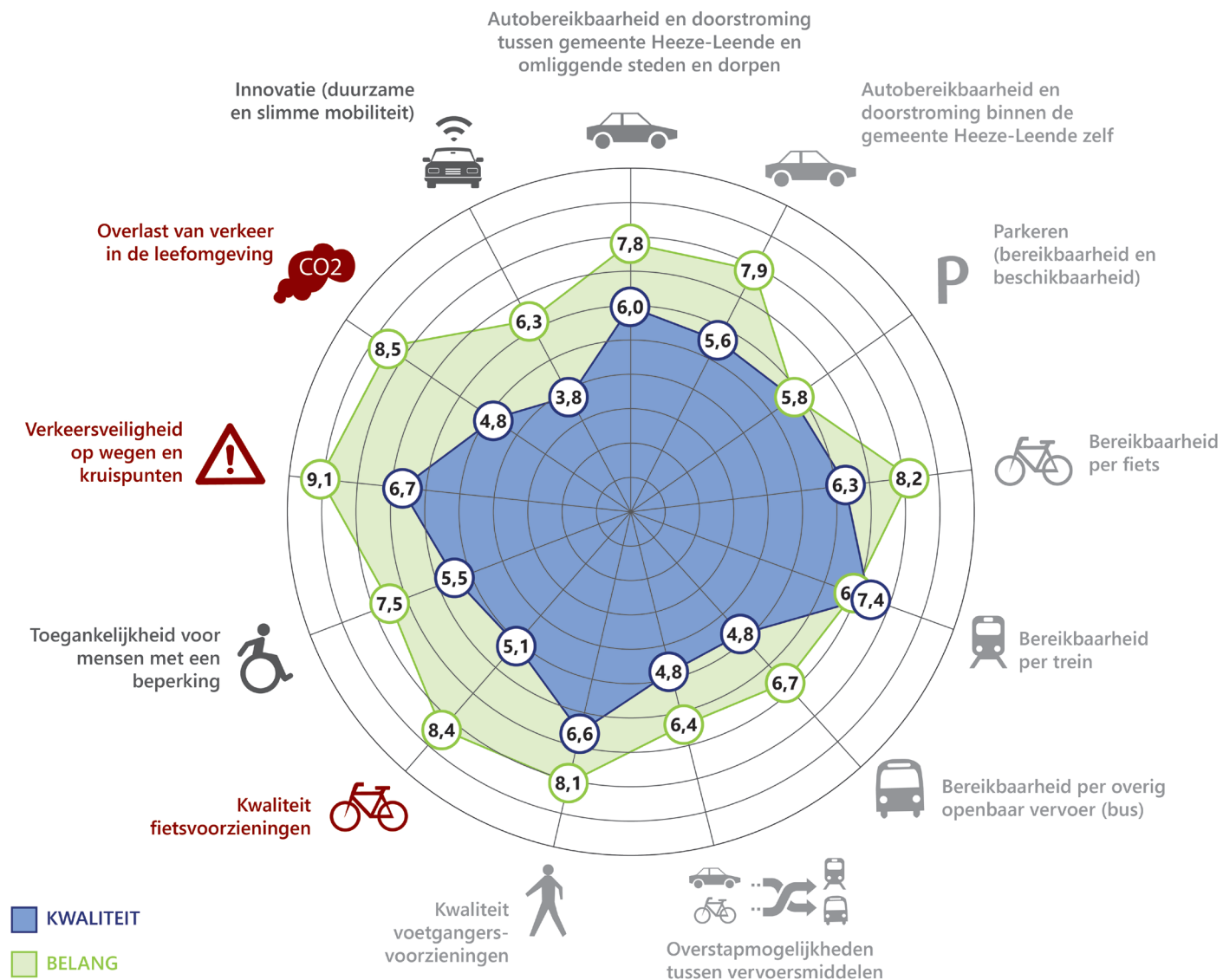
Respondenten werden gevraagd om verschillende aspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en aan te geven hoe belangrijk zij die onderwerpen vinden. De scores die de respondenten geven aan de verschillende aspecten in de huidige situatie zijn in de figuur op de volgende pagina weergegeven met het grijze vlak. Hoe belangrijk respondenten deze aspecten vinden, is weergegeven met het paarse vlak.

## Resultaat

Respondenten geven in de huidige situatie de laagste scores aan de thema's innovatie, overstapmogelijkheden, bereikbaarheid met bus, overlast en voorzieningen fietsers. Al deze thema's hebben een score < 5,5.

Belangrijk vinden respondenten onder andere de onderwerpen verkeersveiligheid, overlast van verkeer, voorzieningen fietsers, bereikbaarheid per fiets en voorzieningen voor voetgangers. Deze onderwerpen scoren allemaal hoog qua belang (score > 8,0) en zijn belangrijk om terug te laten komen in het mobiliteitsplan.







Belangrijkste aandachtspunten zijn **overlast van verkeer**, **kwaliteit van fietsvoorzieningen** en **verkeersveiligheid**. Hier is het verschil tussen kwaliteit en belang het grootst. Verder verdienen ook toegankelijkheid en innovatie / duurzaamheid aandacht.



# Concrete locaties op kaart

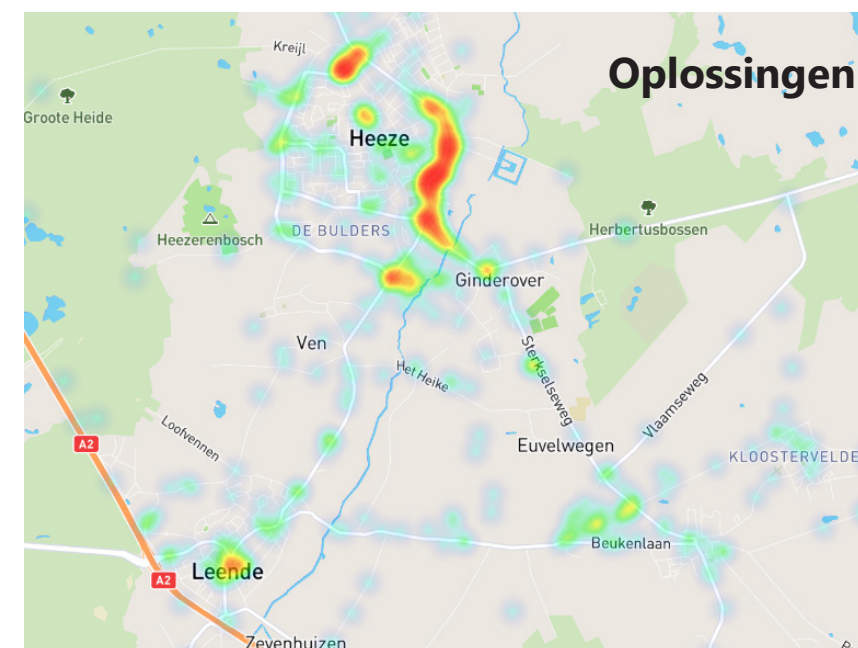
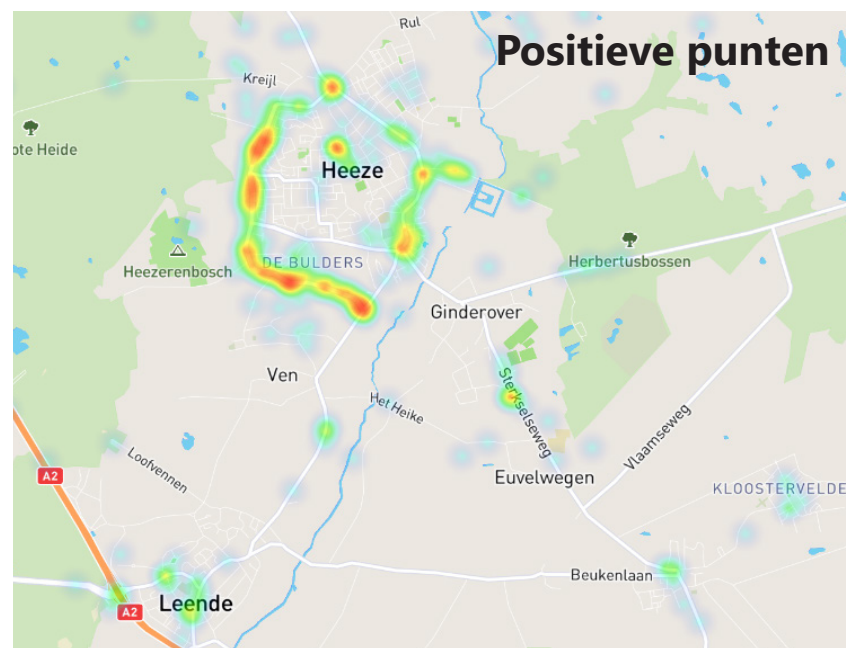
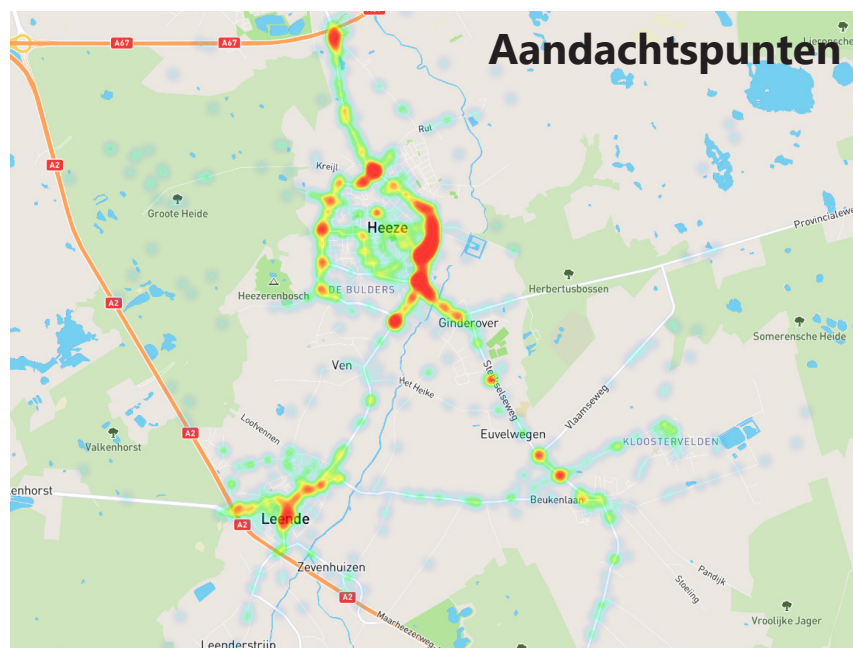
Respondenten kregen ook de mogelijkheid locaties aan te geven op de kaart: wat wordt als positief ervaren en waar liggen aandachtspunten? De doorgaande routes door de kernen Heeze en Leende en de (fiets)verbinding Heeze - Sterksel verdienen de voornaamste aandacht volgens de respondenten. De Randweg in Heeze is door de respondenten als positief beoordeeld, wel zijn er op kruispuntniveau aandachtspunten. Dit is te verklaren doordat de Randweg een drukke verkeersas is, wat bijvoorbeeld de oversteekbaarheid lastiger maakt.

De door respondenten ingeklikte locaties hebben voornamelijk betrekking op de thema's auto, fiets en verkeersveiligheid:

			
Positieve punten 	140	120	80
Aandachtspunten 	600	780	690
Oplossingen 	220	170	140

Meest aangeklikte locaties (totaal):

- Kapelstraat/Jan Deckersstraat, Heeze
- Muggenberg (kruispunten), Heeze
- Dorpsstraat, Leende
- Kruispunt Geldropseweg/Muggenberg + spoorwegovergang, Heeze
- Kruispunt Emmerikstraat/Oude Stationstraat, Heeze
- Randweg - Leenderweg, Heeze
- Aansluiting A67, Heeze





Aantal keer ingevuld



Beoordeling



Belang

Bereikbaarheid per fiets

850x

6,3

8,2

Voorzieningen fietsers

710x

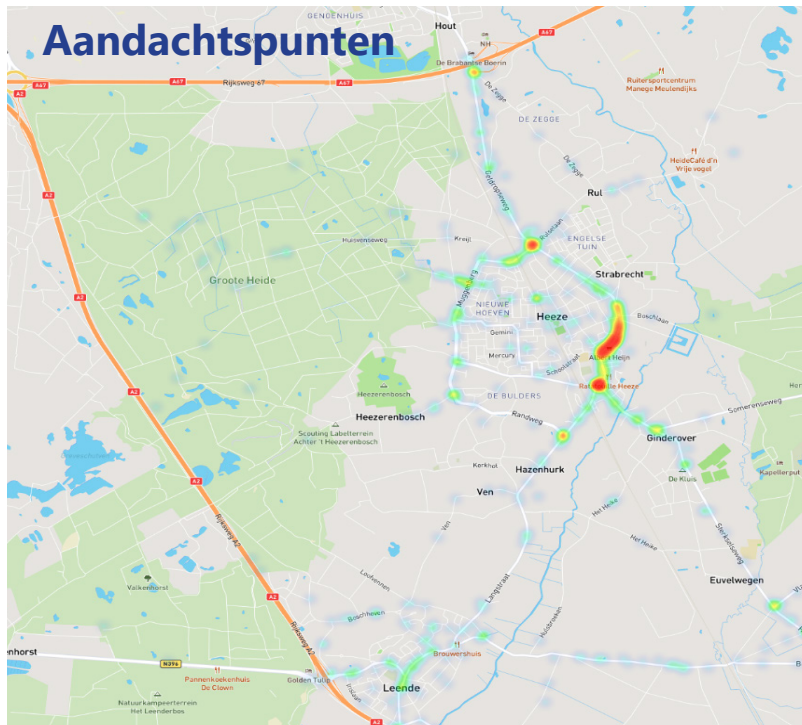
5,1

8,4




## Gevaarlijke situaties op de doorgaande routes door de kernen

Uit de enquête blijkt dat de bereikbaarheid per fiets gemiddeld is beoordeeld. De voorzieningen daarentegen scoren onvoldoende. De respondenten vinden zowel bereikbaarheid (8,2) als voorzieningen (8,4) relatief belangrijk.

De meeste aandachtspunten voor de fiets zijn ingeklikt op de route Kapelstraat - Jan Deckerstraat in Heeze. Gevaarlijke situaties door hardrijdend verkeer en beperkte ruimte worden hier veelvuldig als oorzaken genoemd. Ook de kruispunten op de Muggenberg worden door de respondenten beschouwd als aandachtspunten. Hier ontstaan onoverzichtelijke kruispunten met een verminderde oversteekbaarheid door hardrijdend verkeer in combinatie met slecht zicht. Tegelijkertijd wordt de Randweg zelf als positief beschouwd vanuit het oogpunt van de fietser.



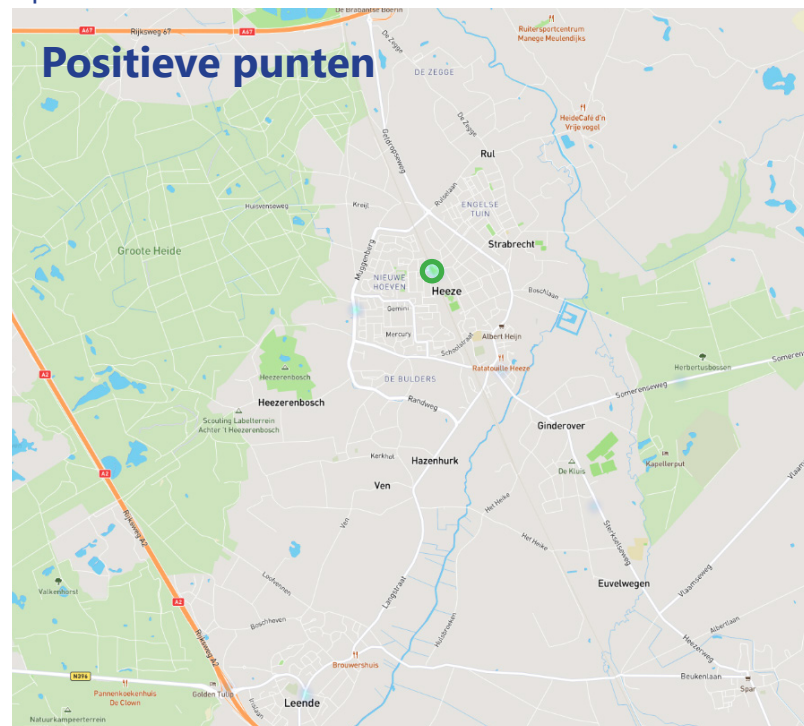
# Openbaar vervoer | Enquête

	 Aantal keer ingevuld	 Beoordeling	 Belang
Bereikbaarheid per trein	780x	7,4	6,9
Bereikbaarheid per overig ov	580x	4,8	6,7
Overstapmogelijkheden tussen vervoersmiddelen	500x	4,8	6,4

## Trein(station) is prettig, maar verbinding daarnaartoe niet

De bereikbaarheid per trein scoort relatief hoog (7,4). Echter scoren de bereikbaarheid met het overig openbaar vervoer (4,8) en de overstapmogelijkheden (4,8) juist laag. De respondenten geven aan het openbaar vervoer gemiddeld belangrijk te vinden (6,4 - 6,9).

De respondenten geven aan dat het prettig is dat Heeze een treinstation heeft. Ook de verbinding naar Eindhoven binnen 30 minuten wordt als positief ervaren. Echter is de verbinding naar het treinstation vanuit de omliggende kernen Sterksel en Leende een aandachtspunt volgens de respondenten. Dit geldt ook voor de frequentie van de trein en het overig openbaar vervoer in de avond en het weekend. Hierdoor geven zij aan dat ze niet of nauwelijks gebruik maken van het openbaar vervoer.



# Auto | Enquête



Aantal keer ingevuld



Beoordeling



Belang

Bereikbaarheid en doorstroming tussen gemeente Heeze-Leende en omliggende steden/dorpen

990x

6,0

7,8

Bereikbaarheid en doorstroming binnen de gemeente Heeze-Leende zelf

930x

5,6

7,9

## Randweg positief ervaren, aandachtspunten voornamelijk op routes door kernen

De bereikbaarheid en doorstroming tussen de gemeente en omliggende kernen en in de gemeente zelf scoort net voldoende (6,0 en 5,6). De respondenten vinden het thema relatief belangrijk (7,8 en 7,9).

De bereikbaarheid en doorstroming is met name in de spits (richting Geldrop/A67) een aandachtspunt. Ook op het traject Kapelstraat - Jan Deckersstraat zijn door de respondenten veel aandachtspunten ingeklikt. Daarnaast zijn de thema's 'sluipverkeer' en 'hard rijden' door de kernen veelvuldig genoemd. Wat vervolgens tot gevaarlijke situaties voor het overige verkeer leidt. De Randweg wordt door de respondenten als positief ervaren, doordat er nu een alternatief is voor het doorgaande verkeer in de kern Heeze.



# Gedrag en verduurzaming | Enquête



Aantal keer ingevuld



Beoordeling



Belang

Innovatie

500x

3,8

6,3

## Gebrek aan laadpalen en nauwelijks deelmobiliteit




Het thema innovatie is door de respondenten het minst vaak ingevuld. Het belang voor dit thema scoort dan ook lager dan bij thema's als fiets en verkeersveiligheid (6,3). De beoordeling van het thema is daarentegen relatief laag (3,8), waarbij voornamelijk het gebrek aan (voldoende) laadpalen en het ontbreken van deelmobiliteit door respondenten worden benoemd.

Daarnaast geven de respondenten aan dat de gemeente Heeze-Leende (meer) moet inspelen of anticiperen op innovatieve ontwikkelingen en zich voor te bereiden op de toekomst.





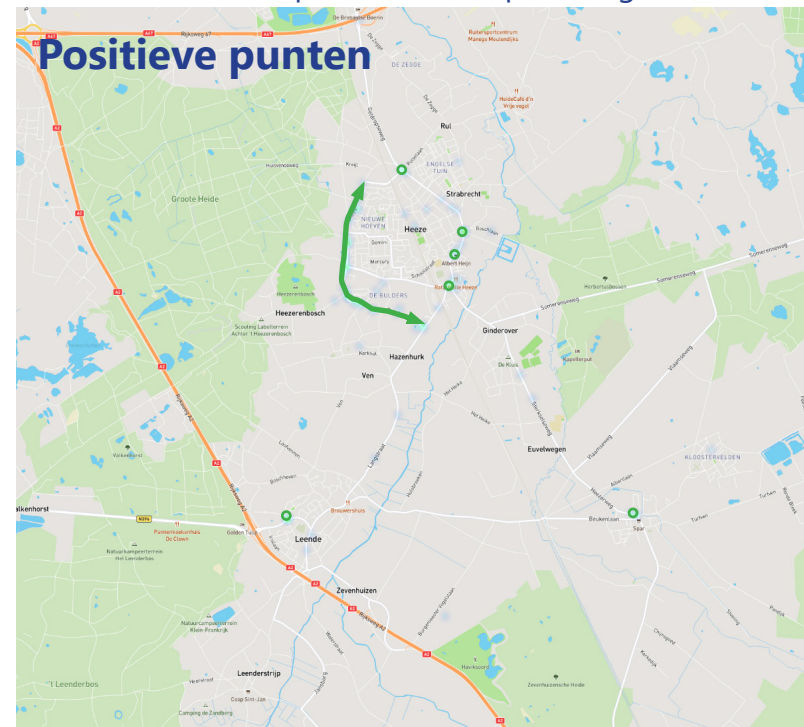
# Leefbaarheid en verkeersveiligheid | Enquête

	 Aantal keer ingevuld	 Beoordeling	 Belang
Verkeersveiligheid	750x	6,7	9,1
Overlast	700x	4,8	8,5
Toegankelijkheid	450x	5,5	7,5
Voorzieningen voetgangers	760x	6,6	8,1

## Doorgaande routes door de kernen verdienen aandacht

De thema's verkeersveiligheid (6,7) en overlast (4,8) scoren relatief laag in de huidige situatie en worden belangrijk gevonden (8,5 - 9,1). Er is een groot verschil tussen de score voor beoordeling en belang. Dit betekent dat deze thema's een belangrijk aandachtspunt zijn. Dit geldt ook voor de toegankelijkheid, als is dit thema minder vaak ingevuld door de respondenten.

De meeste aandachtspunten in het kader van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn ingeklikt op de doorgaande routes in de kernen (Kapelstraat - Jan Deckersstraat en Dorpstraat). Hierbij gaat het voornamelijk om gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers en overlast door sluipt- en vrachtverkeer. De recentelijk aangelegde zebrapaden op de Kapelstraat worden door de respondenten als positief gezien.



# Parkeren | Enquête



Aantal keer ingevuld



Beoordeling



Belang

Parkeren

900x

5,8

5,8

## Parkeren voldoende in gemeente Heeze-Leende

Uit de cijfers blijkt dat de scores voor de beoordeling en belang gelijk aan elkaar zijn. Beiden scoren een 5,8. Het thema is wel relatief veel (900x) ingevuld. Parkeren lijkt geen aandachtspunt te zijn, wel zijn er een aantal aandachtspunten.

Over het algemeen geven respondenten aan dat er in de centra van de kernen voldoende parkeergelegenheid is, met uitzondering van (de Albert Heijn aan) de Kapelstraat in Heeze. Hier blijkt uit de toelichting dat met name foutparkeren en de breedte van parkeervakken of -stroken aandachtspunten zijn. Ook in de woonwijken geven de respondenten aan dat het parkeeraanbod voldoende is. Verder wordt in de kern van Leende het parkeren op de weg door vrachtwagens als aandachtspunt aangegeven.





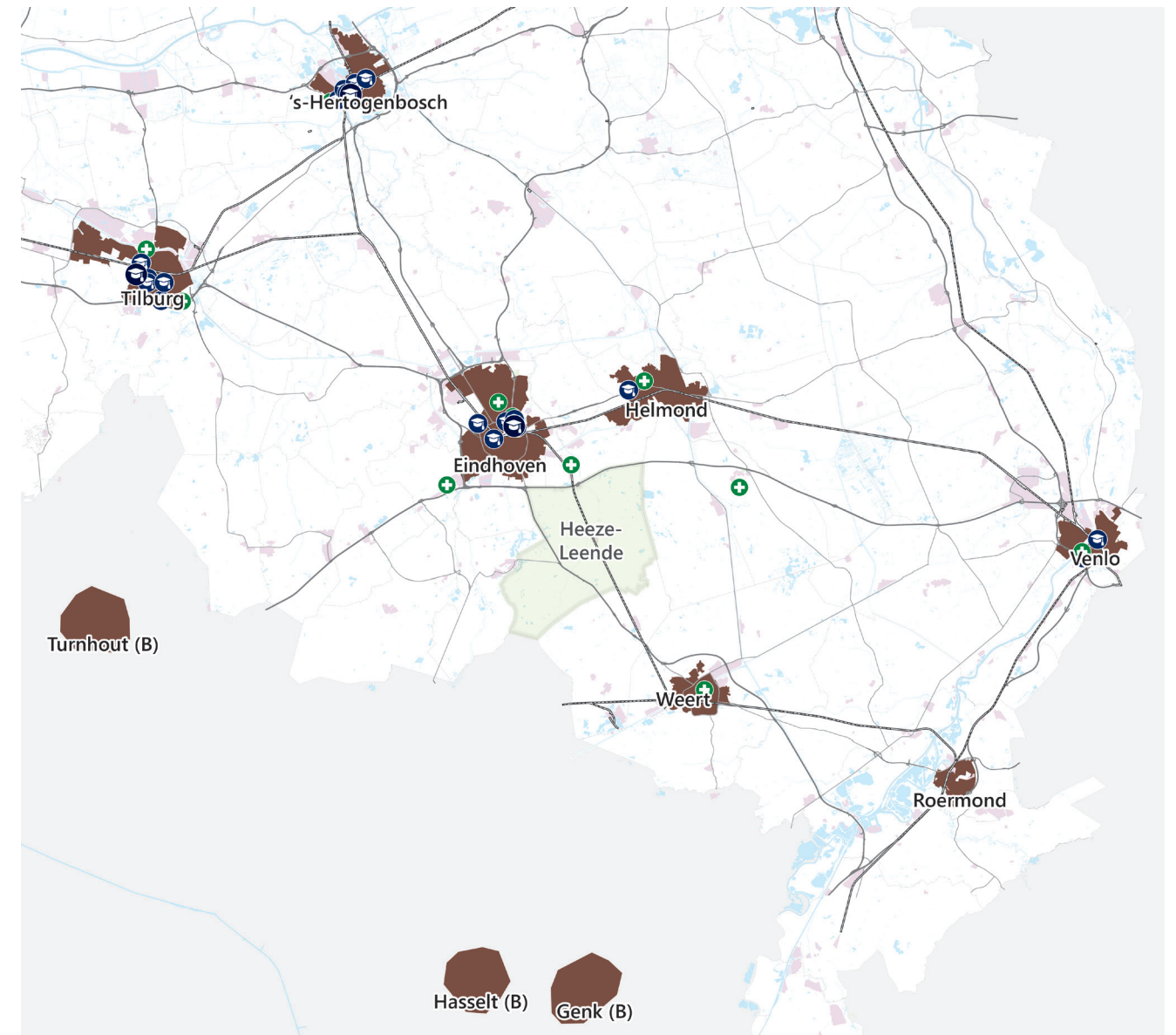
# 03 Ruimtelijk-economische structuur

# Ruimtelijk economische structuur | *interregionaal*

## Centraal gelegen in Zuid-Nederland

Om de interregionale omgeving van Heeze-Leende in kaart te brengen is gekeken naar steden met meer dan 40.000 inwoners, te bereiken binnen maximaal 30-45 minuten met de auto en binnen maximaal 60-90 minuten met het OV. Ofwel, een bereik van circa 60 kilometer. De steden Eindhoven, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond, Venlo, Weert en Roermond liggen alle zeven binnen dat bereik en vormen op dit schaalniveau potentiële interessante bestemmingen vanuit Heeze-Leende. Op dit schaalniveau zijn ook de hoger- en wetenschappelijke onderwijsinstellingen van belang en de ziekenhuizen. De ruimtelijk economische structuurkaart toont zorg- en onderwijsinstellingen in elke grote stad.

Deze kaart gebruiken we als ondergrond om onder andere de potentie te bepalen van bepaalde interregionale verbindingen en vervolgens een interregionaal netwerk vorm te geven.



### Legenda

- Plaats >40.000 inwoners
- Ziekenhuis
- Universiteit
- Hogeschool

# Ruimtelijk economische structuur | *regionaal*


## Relevantie op regionaal schaalniveau

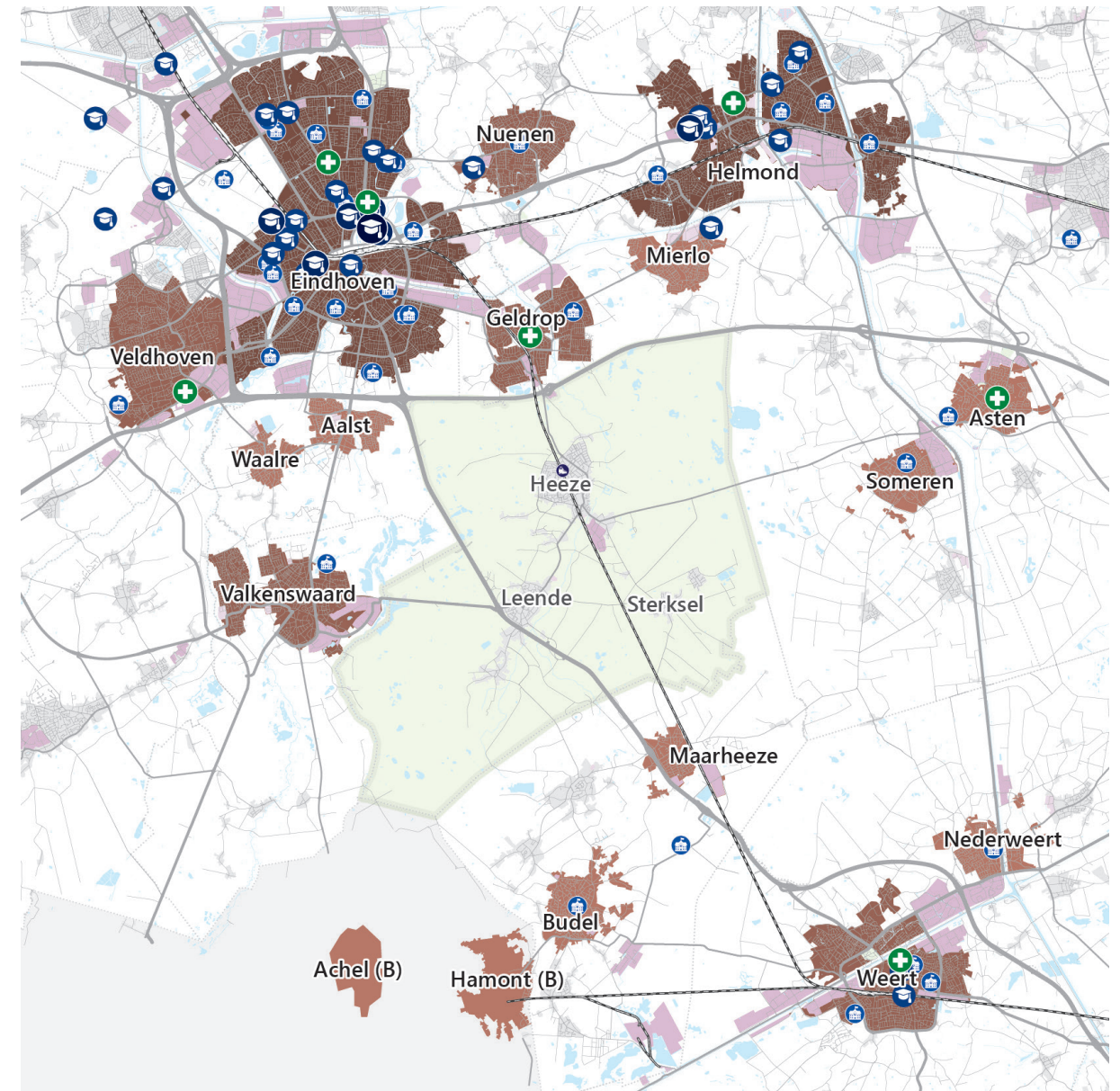
De kernen die relevant zijn voor Heeze-Leende op regionaal schaalniveau zijn kernen met meer dan 5.000 inwoners. De kernen zijn te bereiken binnen maximaal 30-45 minuten met de fiets, maximaal 30-45 minuten met het OV en maximaal 15-30 minuten met de auto. Ofwel, een bereik van circa 15 kilometer (e-bike afstand).

Een groot aantal kernen, voornamelijk in aangrenzende gemeenten, liggen binnen dat bereik en vormen op dit schaalniveau potentiële interessante bestemmingen vanuit Heeze-Leende. Op dit schaalniveau zijn eveneens grote bedrijventerreinen (> 10 ha), middelbare scholen, middelbaar beroepswonderwijs, hogescholen en universiteiten van belang. Ook ziekenhuizen en regionale poli's zijn belangrijk op dit schaalniveau.

Deze kaart gebruiken we als ondergrond om onder andere de potentie te bepalen van bepaalde regionale verbindingen en vervolgens een regionaal netwerk vorm te geven.

### Legenda

-  Kern >40.000 inwoners
-  Kern 20.000-40.000 inwoners
-  Kern 5.000-20.000 inwoners
-  Bedrijventerrein >10ha
-  Ziekenhuis
-  Universiteit
-  Hogeschool
-  MBO
-  Middelbare school



# Ruimtelijk economische structuur | lokaal

## Lokaal afhankelijk

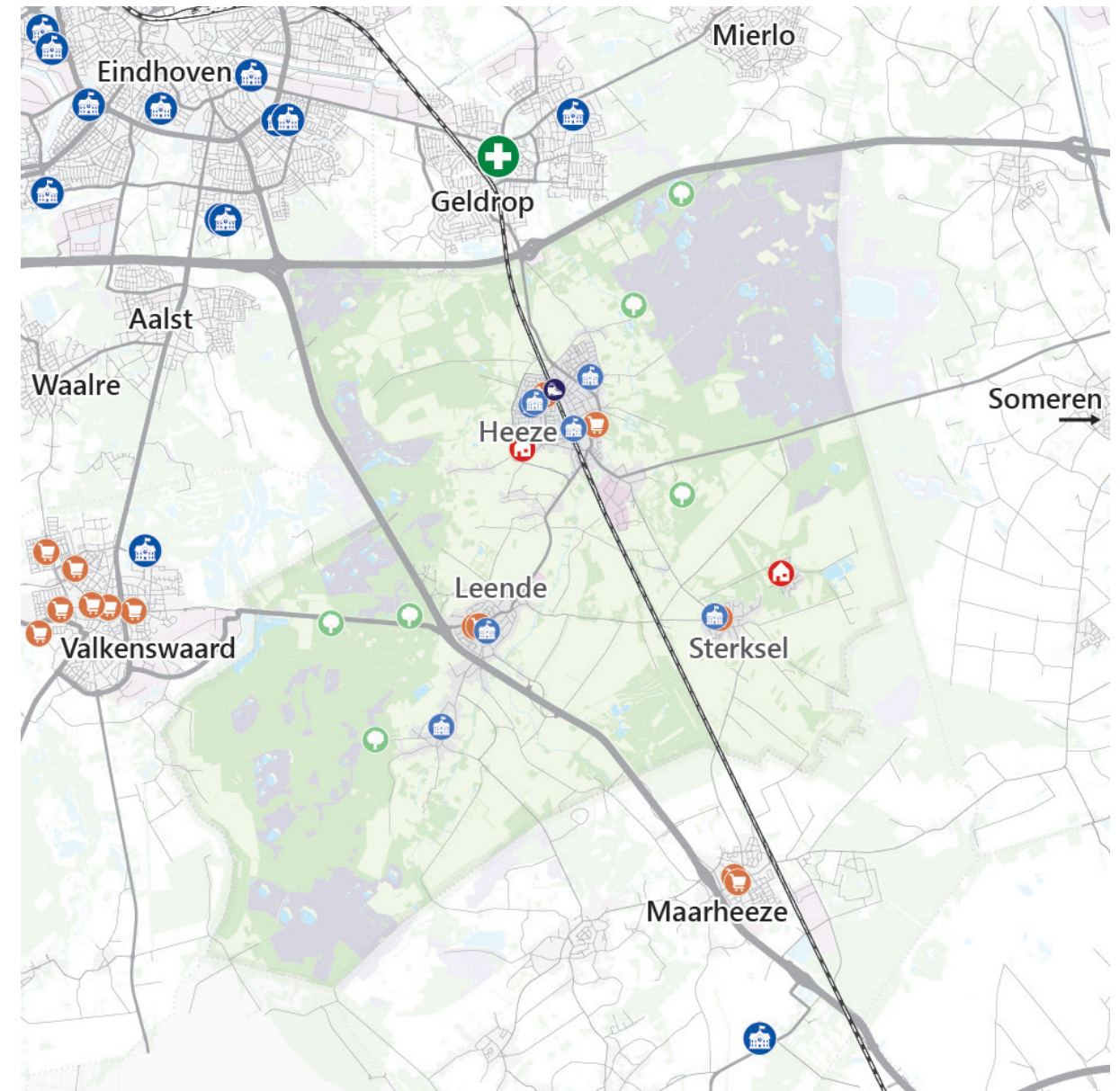
Op het lokale schaalniveau zijn vooral de middelbare scholen, basisscholen en dagdagelijkse winkelvoorzieningen zoals supermarkten van belang. Dit zijn voorzieningen die idealiter goed met de fiets bereikbaar zijn. Het lokale niveau kent dan ook een bereik van ca. 7 km (fiets afstand).

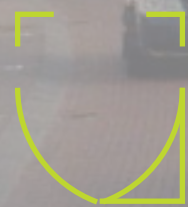
In de gemeente zelf zijn geen middelbare scholen gelegen. Ook voor een ziekenhuis zijn de inwoners van Heeze-Leende op de buurgemeente Helmond en/of Eindhoven aangewezen. Daarmee kent Heeze-Leende een bepaalde lokale afhankelijkheid.

Deze kaart gebruiken we als ondergrond om onder andere de potentie te bepalen van bepaalde lokale verbindingen en vervolgens een lokaal netwerk vorm te geven.

### Legenda

-  Ziekenhuis
-  Middelbare school
-  Basisschool
-  Supermarkt
-  Toegangspoort natuur
-  Woningbouwontwikkeling



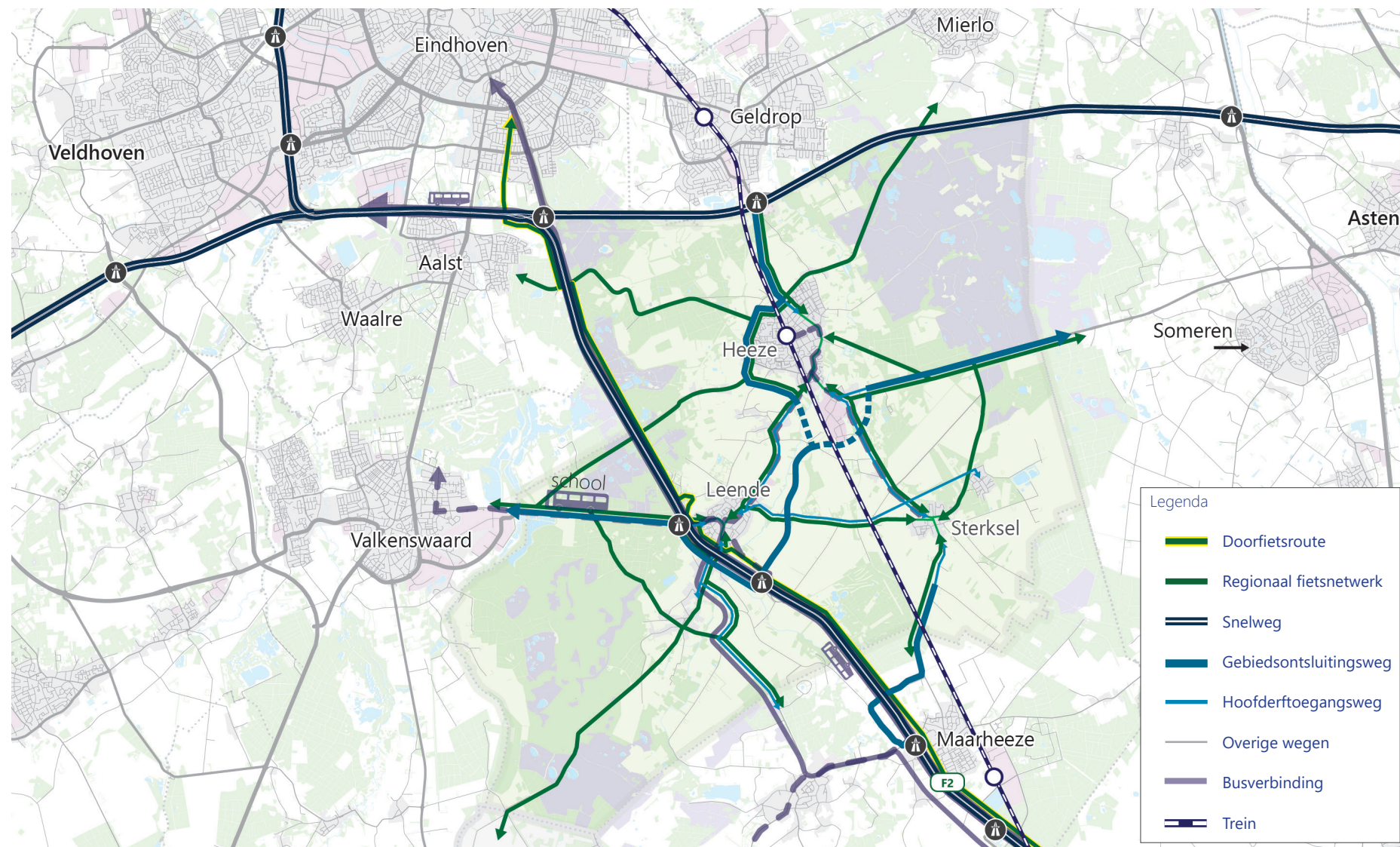


# 04 Netwerkanalyse

# Wensbeeld mobiliteit 2040

Het wensbeeld mobiliteit 2040 omvat een uitwerking van de acht hoofdlijnen van het mobiliteitsplan. Dit wensbeeld is een toekomstbeeld en schept de kaders voor de mobiliteitsaanpak in Heeze-Leende tot 2040. Dit wensbeeld bestaat uit de netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer).

Aan de basis van deze netwerken liggen verschillende analyses per afzonderlijk netwerk (fiets, openbaar vervoer, auto- en vrachtverkeer, spoorwegovergangen en voetganger). Om het definitieve toekomstbeeld voor mobiliteit in 2040 te bouwen, zijn de afzonderlijke netwerken over elkaar heen gelegd. Dit heeft hier en daar nog geleid tot een aantal wijzigingen in netwerkkeuzes.





## Inleiding

Heeze-Leende wil een sociaal inclusieve gemeente zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarom zetten we in op een goede toegankelijkheid en verkeersveiligheid voor de voetganger. Lopen heeft immers vele voordelen. De voordelen uit zich vooral in de verbetering van onder meer de bereikbaarheid en gezondheid voor ieder individu, de maatschappelijke betrokkenheid en sociale cohesie en omgevingsaspecten, zoals meer ruimte voor groen en minder uitlaatgassen, door minder bewegingen met gemotoriseerd verkeer.

In de kernen en dorpscentra staat de voetganger (en fietser) centraal. Er wordt ruim baan gemaakt voor lopen (en fietsen) door het (doorgaand) autoverkeer zoveel mogelijk om de kernen heen te leiden. Hierdoor wordt lopen niet alleen beter mogelijk in de ruimte, maar ontstaat er ook een prettig verblijfsklimaat. Om mensen te laten lopen is het van belang dat de publieke ruimte daarvoor geschikt is en om de toegankelijkheid te waarborgen zijn er plekken waar je nog iets extra's zou willen doen. We maken daarom onderscheid in twee verschillende niveaus voor het netwerk van de voetganger:

- Niveau basis (de basis op orde)
- Niveau plus (speciale aandacht op specifieke plekken), waar de kwaliteitseisen voor deze routes hoger liggen dan de basis.

Ook in de recreatieve gebieden is de voetganger, ofwel wandelaar, belangrijk. We bieden hier aantrekkelijke wandelroutes door onder meer te voorzien in een goede bewegwijzering, horecavoorzieningen, voldoende rustpunten en afvalbakken. Daarbij voorzien wij ons recreatief wandelnetwerk van goed beheer en onderhoud.

## Functionele eisen

Bij de kwaliteitseisen van het voetgangersnetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen niveau 'basis' en 'plus'. Beide niveaus sluiten aan bij de wensen en eisen vanuit de verschillende doelgroepen om zich goed te kunnen verplaatsen in de openbare ruimte.

### Functionele eisen niveau 'plus'

- De plus routes en gebieden verbinden belangrijke voorzieningen voor voetgangers met elkaar. Te denken aan stations, bushaltes, supermarkten, winkels en kerken.

### Functionele eisen niveau 'basis'

- De basisroutes en -gebieden voor voetgangers ontsluiten de woonstraten in Heeze-Leende.
- De basisroutes en -gebieden zijn aangehaakt op de routes en gebieden van het plus niveau voor voetgangers.

### Functionele eisen recreatieve wandelpaden

- De recreatieve wandelpaden welke zijn gelegen in natuurgebieden maken deel uit van het recreatieve wandelpadennetwerk, deze paden hebben geen speciale eisen
- Recreatieve wandelpaden in de kernen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen voor het basis of plusniveau.

Om voetgangersroutes goed te laten functioneren, zijn handvaten nodig voor de inrichting van goede voetgangersroutes. Deze richtlijnen zijn niet bedoeld als harde eis, maar als uitgangspunt.

# Kwaliteitseisen inrichting voetgangersnetwerk

Bij de kwaliteitseisen van het voetgangersnetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen niveau 'basis' en 'plus'. Beide niveaus sluiten aan bij de wensen en eisen vanuit de verschillende doelgroepen om zich goed te kunnen verplaatsen in de openbare ruimte. In niveau basis kunnen mensen hun weg vinden in hun directe woonomgeving en van hun woning naar de lokale bestemmingen op buurtniveau. Op een aantal specifieke plekken zijn er de wensen en eisen vanuit de doelgroepen hoger, zoals in een winkelstraat. Daarom wordt op deze specifieke locaties niveau 'plus' gehanteerd met strengere eisen van de kwaliteitseisen.

	Niveau 'basis'	Niveau 'plus' <i>Niveau 'basis' is van toepassing én onderstaande kwaliteitseisen:</i>
Voetpaden en trottoirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewenste breedte van minimaal 1,5 meter, met een vrije doorloopruimte van 0,9 meter</li> <li>De ondergrond is hard, vlak en stroef</li> <li>Verlichting op de route bij cruciale (oversteek)punten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewenste breedte van minimaal 1,8 meter, met een vrije doorloopruimte van 0,9 meter</li> <li>Verlichting op de volledige route met herkenbare en continue vormgeving van de lichtmasten.</li> <li>Afstand tussen zitgelegenheden minder dan 300 meter</li> </ul>
Routegeleiding	<ul style="list-style-type: none"> <li>Logische, overzichtelijke en sociaal veilige routes</li> <li>Goede kleurcontrasten en gebruik van iconen</li> <li>Gidslijnen die met de voet of stok voelbaar verschil in oppervlakte hebben (zoals trottoir – grasveld)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geleidelijnen en attentievlakken die met de voet of stok voelbaar verschil in oppervlakte hebben</li> </ul>
Hoogteverschillen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trappen (meer dan twee treden) zijn voorzien van een leuning, steunpunt of grijppunt.</li> <li>De traptreden zijn voorzien van markering met contrasterende kleur.</li> <li>Hellingen bevatten geen bochten, zijn voldoende stroef en met één helling wordt maximaal 1 meter overbrugd.</li> <li>Er is valbeveiliging in de vorm van een leuning aanwezig bij hoogteverschillen.</li> </ul>	
Oversteekplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij oversteken is vrij zicht tussen de voetganger en de andere verkeersdeelnemer. Denk hierbij ook aan ooghoogte van mensen in een rolstoel en kinderen.</li> <li>De oversteeklengte wordt zo kort mogelijk gehouden.</li> <li>De oversteek moet voelbaar zijn door middel van een gids- of geleidelijn.</li> <li>Bij verkeerslichten is de bedieningsknop conform landelijke richtlijnen aanwezig en is deze geplaatst op een hoogte tussen 0,9 en 1,2 meter.</li> <li>Er moet een ratteltikker hoorbaar en herkenbaar aanwezig zijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er is een vrije uitzichthoek vanaf de oversteeklocatie, zodat iedereen goed zicht heeft op de hele omgeving.</li> <li>Blinde geleidelijn en attentiemarkering in het verlengde van de oversteek.</li> </ul>
Bushaltes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informatie op rolstoelgebruiker leesbare hoogte.</li> <li>Perronrand markeren met kleurcontrast</li> <li>Instapplaats en route naar instapplaats markeren door met voet en stok voelbaar afwijkende bestrating</li> <li>Verhoogde instapplaats of bus met rijplaten/lift</li> <li>Zitelement is wenselijk</li> </ul>	
Straatmeubilair	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebruiksobjecten uitvoeren in herkenbare kleur en vormgeving</li> <li>Informatievoorzieningen op ooghoogte</li> <li>Afvalcontainers dienen bereikbaar en bruikbaar te zijn voor iedereen</li> <li>Objecten buiten de looproute plaatsen, om de vrije doorloop te waarborgen</li> <li>Gelijkmatige verlichting</li> <li>Elementen die om veiligheidsredenen moeten opvallen, bijvoorbeeld een trap, deur of informatiebord, kunnen door kleurcontrast extra aandacht krijgen.</li> </ul>	

## Niveau basis

In alle straten van de kernen van de gemeente voldoen de voetpaden in de ideale situatie aan de kwaliteitseisen van het basisniveau. De kwaliteitseisen zijn opgedeeld in diverse categorieën en hieronder beschreven. Het betreft een aantal kernelementen die van zeer groot belang zijn, er wordt aanbevolen om deze kwaliteitseisen nader uit te werken en vast te leggen in bijvoorbeeld een handboek 'Toegankelijkheid'.

## Niveau plus

Voor de straten en gebieden die zijn aangeduid als niveau 'plus' stelt de gemeente strengere en hogere eisen aan bepaalde kwaliteitseisen. In het plusniveau zijn alle kwaliteitseisen van het basisniveau van toepassing én de onderstaande kwaliteitseisen voor niveau 'plus'.

## Analyse belangrijke routes voetgangers

Bepaalde voorzieningen trekken veel voetgangers aan, onder meer winkels en basisscholen. Door deze verschillende voorzieningen die interessant en aantrekkelijk zijn voor voetgangers, in beeld te brengen, ontstaan een aantal plusroutes en -gebieden die extra belangrijk zijn voor de voetganger. De volgende voorzieningen zijn in beeld gebracht: station, winkels, supermarkten, basisscholen en kerken. In het figuur hiernaast zijn deze voorzieningen weergegeven, inclusief afstandscircels van 500m (gebied in het grijs) die het loopbereik weergeven. Op basis van deze kaart zijn is bepaald welke routes en gebieden in niveau plus horen.

De volgende routes ontstaan in de dorpskernen van Heeze-Leende:

- **Centrum Heeze, Kapelstraat - Jan Deckersstraat**

De meeste voorzieningen in Heeze zijn langs of nabij deze route gelegen. Dit zijn voornamelijk winkels en de supermarkt. Ook liggen er een tweetal basisscholen nabij deze route. Op dit moment wordt op deze route overlast ervaren door gemotoriseerd verkeer. Het omleiden van dit verkeer biedt kansen om van deze plek een mooi en prettig verblijfsgebied te maken waar inwoners en bezoekers graag vertoeven.

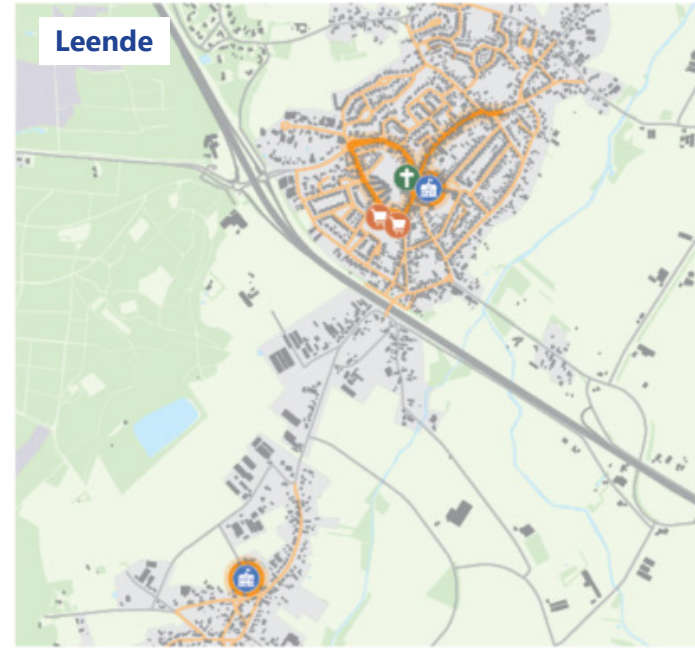
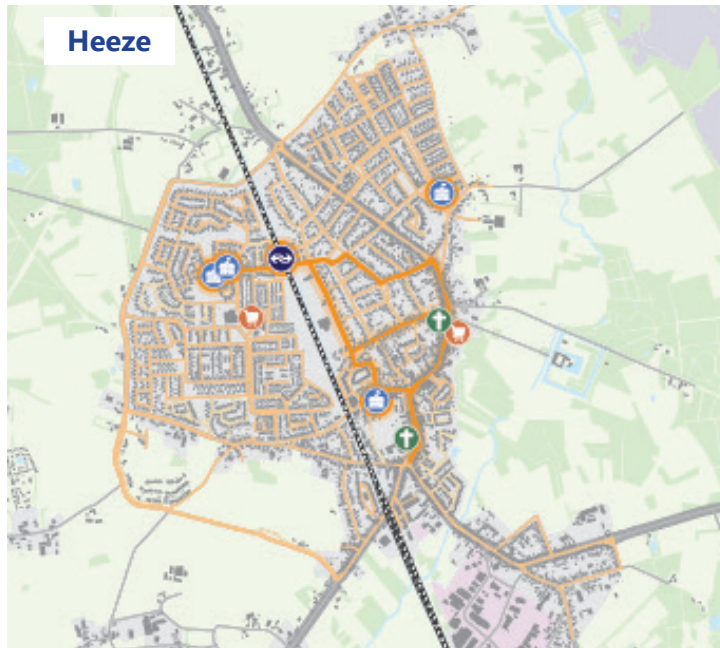
- **Centrum Leende, Dorpstraat**

In Leende zijn vrijwel alle voorzieningen aan of nabij de Dorpstraat gelegen. Dit zijn eveneens voornamelijk winkels en de supermarkt. Er is ook een basisschool en kerk. Ook op deze route zit doorgaand verkeer en biedt het omleiden van verkeer enorme kansen voor de Dorpsstraat in Leende.

- **Centrum Sterksel, Beukenlaan, Pastoor Thijssenlaan, Valentijn en Pompendreef**

De voorzieningen in Sterksel, zoals de supermarkt en het Dorpshuis, zijn geconcentreerd nabij of aan de Beukenlaan, Pastoor Thijssenlaan, Valentijn en Pompendreef, wat van deze route de hoofdroute voor voetgangers maakt.





## Conclusie basis- en plusniveau

Met het basisniveau zijn alle woonstraten en -gebieden in Heeze-Leende ontsloten én aangesloten op de routes en gebieden naar routes van het plusniveau. Idealiter voldoen al deze routes aan de kwaliteitseisen passende bij het basisniveau. Dit is echter niet voor elk wegvak mogelijk. De routes en gebieden met een plusniveau verbinden belangrijke voorzieningen voor voetgangers met elkaar. De plusroutes in Heeze-Leende liggen in de centra van de kernen, waar logischerwijs ook het merendeel van de voorzieningen is gelegen. Alle kwaliteitseisen van het basisniveau zijn ook bij het plusniveau van toepassing, maar voor een aantal elementen zijn hogere kwaliteitseisen van toepassing.

Een specifiek aandachtspunt is de staat van onderhoud van de bestaande trottoirs in de kernen. Ook de toegankelijkheid van de voetpaden, met bijvoorbeeld een rolstoel, rollator of kinderwagen, en oversteekvoorzieningen verdienen aandacht.

## Inleiding

De hoofdvraag bij het opbouwen van het fietsnetwerk voor Heeze-Leende is het optimaliseren van de (regionale) verbinding naar Eindhoven en omliggende kernen en een impuls geven aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen tussen en in de kernen. We onderscheiden drie type routes in Heeze-Leende.

1. Regionaal fietsnetwerk tussen de grote kernen (Eindhoven, Helmond, Weert) en de belangrijkste bestemmingen.
2. Interlokaal fietsnetwerk tussen de kernen in Heeze-Leende en direct aangelegen kernen.
3. Lokaal fietsnetwerk in de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrijp.

De analyses om het netwerk vorm te geven gaan met name over het regionale en interlokale netwerk die de hoofdstructuur voor het utilitaire fietsverkeer binnen Heeze-Leende vormen. Het netwerk komt tot stand door eerst de herkomsten en bestemmingen te bepalen en vervolgens de ideale lijnen tussen deze herkomsten en bestemmingen om te zetten naar kwaliteitsvolle routes. De analyse van het netwerk stopt niet aan de grenzen van de gemeenten, maar speelt op regionaal schaalniveau (tot 15 km, e-fiets afstand).

## Functionele eisen

### Functionele eisen interregionaal netwerk (snelfietsroutes)

- Verbingen tussen grote kernen in de regio (>40.000 inwoners);

### Functionele eisen regionaal netwerk

- Het regionale fietsnetwerk is aangehaakt op het interregionale fietsnetwerk (de snelfietsroutes);
- Verbindingen tussen grotere kernen (>5.000 inwoners);
- Maximale afstand van 15 kilometer binnen en buiten Heeze-Leende vanuit het centrum van een kern;
- De richtwaarde voor de omrijfactor bedraagt 1,2 (CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2017);
- Middelbare scholen, grote bedrijventerreinen en (inter)regionale mobiliteitsknopen zijn aangehaakt op het regionale fietsnetwerk.

### Functionele eisen interlokaal netwerk

- Het aanhaken van de kleinere kernen en natuur- en recreatiegebieden op het regionale fietsnetwerk en het verbinden van kleinere kernen (< 5.000 inwoners);
- Maximale afstand van 15 kilometer binnen en buiten Heeze-Leende vanuit het centrum van een kern;
- De richtwaarde voor de omrijfactor bedraagt 1,4 (CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2017);
- Het interlokale fietsnetwerk haakt aan op het regionale fietsnetwerk.



## Kwaliteitseisen inrichting

Om het utilitaire fietsnetwerk goed te laten functioneren zijn er richtlijnen nodig waar het fietsnetwerk aan moet voldoen. Deze richtlijnen zijn niet bedoeld als harde eis, maar als uitgangspunt. Op basis van maatwerkomstandigheden of ruimtelijke beperkingen kan gemotiveerd worden afgeweken. In het vigerende fietsplan van de gemeente Heeze-Leende zijn een aantal verschijningsvormen van de fietsnetwerken uitgewerkt. In dit fietsplan staat beschreven dat de kwaliteit van de fietsvoorzieningen comfortabel, aantrekkelijk en veilig moeten zijn. Voor verschillende categorieën routes zijn deze specifieke eisen nader uitgewerkt.

Dit vormt de basis voor de hieronder nader uitgewerkte kwaliteitseisen. Deze zijn aangevuld met input uit de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' van het CROW. Volgens deze publicatie bestaat het fietsnetwerk uit de volgende aspecten: samenhang; directheid; veiligheid; comfort; aantrekkelijkheid. Deze 5 aspecten zijn vervolgens vertaald in de richtlijnen voor de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk. De richtlijnen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. Met betrekking tot de eisen kan in de komende jaren een actualisering nodig zijn als gevolg van nieuwe inzichten of landelijke richtlijnen van het CROW.

	Interlokaal		Regionaal (utilitair)	
	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Omrijfactor	1,4	1,4	1,2	1,2
Type voorziening*	<b>ETW:</b> gemengd, fietsstrook of fietspad <b>GOW:</b> fietsstrook of vrijliggend fietspad *fietsers op de rijbaan enkel als andere vormen niet mogelijk zijn	<b>ETW:</b> gemengd, fietspad (evt. fietsstrook) <b>GOW:</b> vrijliggend fietspad *fietsers op de rijbaan enkel als andere vormen niet mogelijk zijn	<b>ETW:</b> gemengd, fietsstraat, fietsstrook of fietspad <b>GOW:</b> bij voorkeur vrijliggend fietspad of anders fietsstrook	<b>ETW (max. 60 km/h):</b> bij voorkeur fietsstrook <b>GOW (80 km/h):</b> vrijliggend fietspad
Voorrangmaatregel op kruispunten**	<b>ETW:</b> geen eis, situatie-afhankelijk <b>GOW:</b> voorrang auto + minimaal middengeleider van > 3,00 m <b>SW:</b> ongelijkvloers	<b>ETW:</b> voorrang auto <b>GOW:</b> voorrang auto + minimaal middengeleider van > 3,50 m <b>SW:</b> ongelijkvloers	<b>ETW:</b> bij voorkeur voorrang fiets <b>GOW:</b> voorrang auto + minimaal middengeleider van > 3,00 m <b>SW:</b> ongelijkvloers	<b>ETW:</b> situatie-afhankelijk <b>GOW:</b> voorrang auto + minimaal middengeleider van > 3,50 m <b>SW:</b> ongelijkvloers
Breedte fietsstrook of – pad***	<b>Fietsstrook:</b> minimaal 1,70 m* <b>Fietspad 1-ri:</b> minimaal 2,00 m* <b>Fietspad 2-ri:</b> minimaal 2,50 m* *Afhankelijk van intensiteit fietsverkeer	<b>Fietsstrook:</b> minimaal 1,70 m* <b>Fietspad 1-ri:</b> minimaal 2,00 m* <b>Fietspad 2-ri:</b> minimaal 2,50 m* *Afhankelijk van intensiteit fietsverkeer	<b>Fietsstrook:</b> minimaal 1,70 m* <b>Fietspad 1-ri:</b> minimaal 2,00 m* <b>Fietspad 2-ri:</b> minimaal 2,50 m* *Afhankelijk van intensiteit fietsverkeer	<b>Fietsstrook:</b> minimaal 1,70 m* <b>Fietspad 1-ri:</b> minimaal 2,00 m* <b>Fietspad 2-ri:</b> minimaal 2,50 m* *Afhankelijk van intensiteit fietsverkeer
Herkenbaarheid (kleur)	Geen eis	Bij voorkeur rood (of rood gelijkend)	Bij voorkeur rood (of rood gelijkend)	Bij voorkeur rood (of rood gelijkend). Indien dit mogelijk is, zwart i.v.m. uniformiteit van het netwerk
Bewegwijzering	Geen eis, alleen recreatief	Geen eis, alleen recreatief	Afgestemd met provincies en omliggende gemeenten	Afgestemd met provincies en omliggende gemeenten
Verharding	<b>ETW:</b> elementverharding <b>GOW:</b> bij voorkeur asfalt/beton	<b>ETW:</b> bij voorkeur asfalt/beton <b>GOW:</b> bij voorkeur asfalt/beton	<b>ETW:</b> asfalt <b>GOW:</b> asfalt	<b>ETW:</b> asfalt <b>GOW:</b> asfalt
Verlichting	Reguliere straatverlichting is in de basis voldoende. Afhankelijk van de situatie is extra belichting van oversteekplaatsen of obstakels en bepaalde plekken met oog op sociale veiligheid wenselijk.		Aanbevolen om altijd te voorzien van verlichting. Het verlichtingsniveau is situatie-afhankelijk. Over het algemeen kan dit met de bestaande rijbaanverlichting. Bij vrijliggende of solitaire fietspaden is (natuurvriendelijke) verlichting gewenst.	

\* Zie tabel 5.2 en 5.3 in hoofdstuk 5 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging van de type voorziening  
\*\* Zie paragraaf 6.3 en bijbehorende sub-paragrafen in hoofdstuk 6 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor het bepalen van de voorrangmaatregel op een kruispunt.  
\*\*\* Zie V16 in "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging van de maatvoering



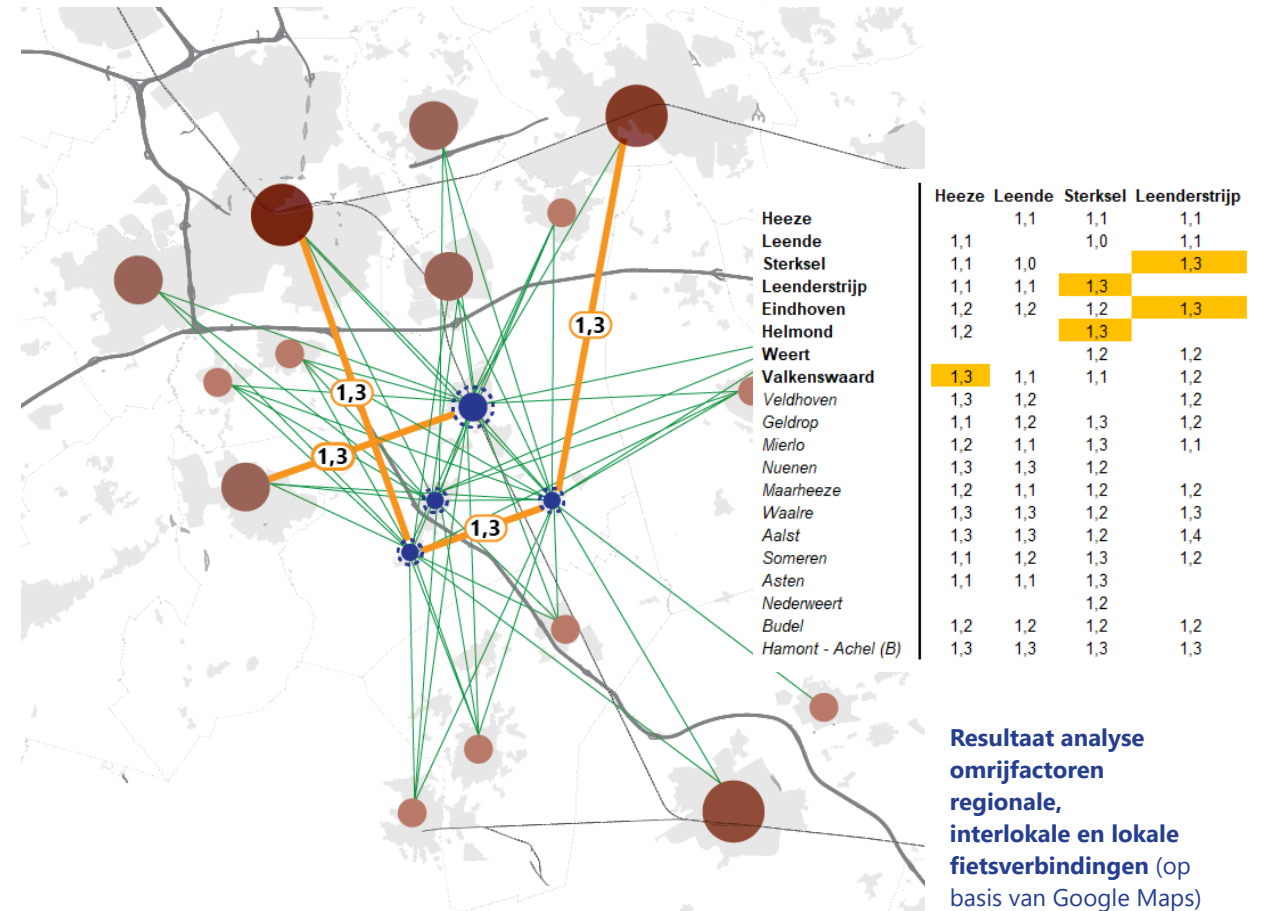
## Analyse verbindingen regionaal en (inter)lokaal netwerk

Het regionale fietsnetwerk zorgt voor verbindingen tussen de grotere kernen (>5.000 inwoners) tot een maximale afstand van 15 kilometer en de kernen in de gemeente. Het interlokale fietsnetwerk zorgt voor verbindingen tussen middelgrote kernen tot een maximale afstand van 15 kilometer. Het lokale fietsnetwerk zorgt voor verbindingen tussen de kernen in Heeze-Leende zelf. Om het regionale en (inter)lokale netwerk te bouwen zijn eerst de wenslijnen tussen deze kernen in beeld gebracht. Dat zijn de hemelsbrede verbindingen tussen deze relaties. Deze wenslijnen zijn vervolgens omgezet naar werkelijke routes over de bestaande wegenstructuur. Tot slot is in de analyse de omrijfactor berekend. Dat is de verhouding tussen de hemelsbrede verbinding en de werkelijke route. Richtwaarde voor deze omrijfactor is voor het regionale en lokale netwerk 1,2 en voor het interlokale netwerk 1,4.

De figuur en tabel hiernaast toont het resultaat van de analyse. In de figuur zijn enkel de verbindingen in het regionale en lokale netwerk opgenomen. De omrijfactor scoort voor alle verbindingen in het interlokale fietsnetwerk immers voldoende.

Elke groene lijn stelt een verbinding op regionaal of lokaal niveau die voldoet aan de richtwaarde van 1,2. Uit de analyse blijkt dat vrijwel alle verbindingen in het regionale en lokale netwerk voldoende scores qua omrijfactor. Uitzonderingen zijn de volgende verbindingen:

- Sterksel - Leenderstrijp;
- Sterksel - Helmond;
- Leende - Eindhoven;
- Heeze - Valkenswaard.



### Fietsnetwerk tussen en naar (omliggende) kernen op orde

Uit deze analyse volgt de conclusie dat het fietsnetwerk tussen de kernen in Heeze-Leende en naar omliggende kernen op orde is. Vrijwel alle verbindingen in het regionale, interlokale en lokale netwerk scoren qua omrijfactor voldoende. Bij de verbindingen waar de omrijfactor hoger is dan de richtwaarde, gaat het om een dusdanig lage afwijking, dat dit acceptabel is.



## Fietsnetwerk

### Conclusie regionaal

Het huidige regionale fietsnetwerk in Heeze-Leende is vrij fijnmazig. Tussen de kernen in de gemeente zijn al directe fietsverbindingen aanwezig, waardoor de fietsafstand relatief kort is. Met name richting de recreatieve gebieden en direct omliggende kernen ontbreken op een aantal routes (goede) verbindingen, bijvoorbeeld naar Waalre en richting België.

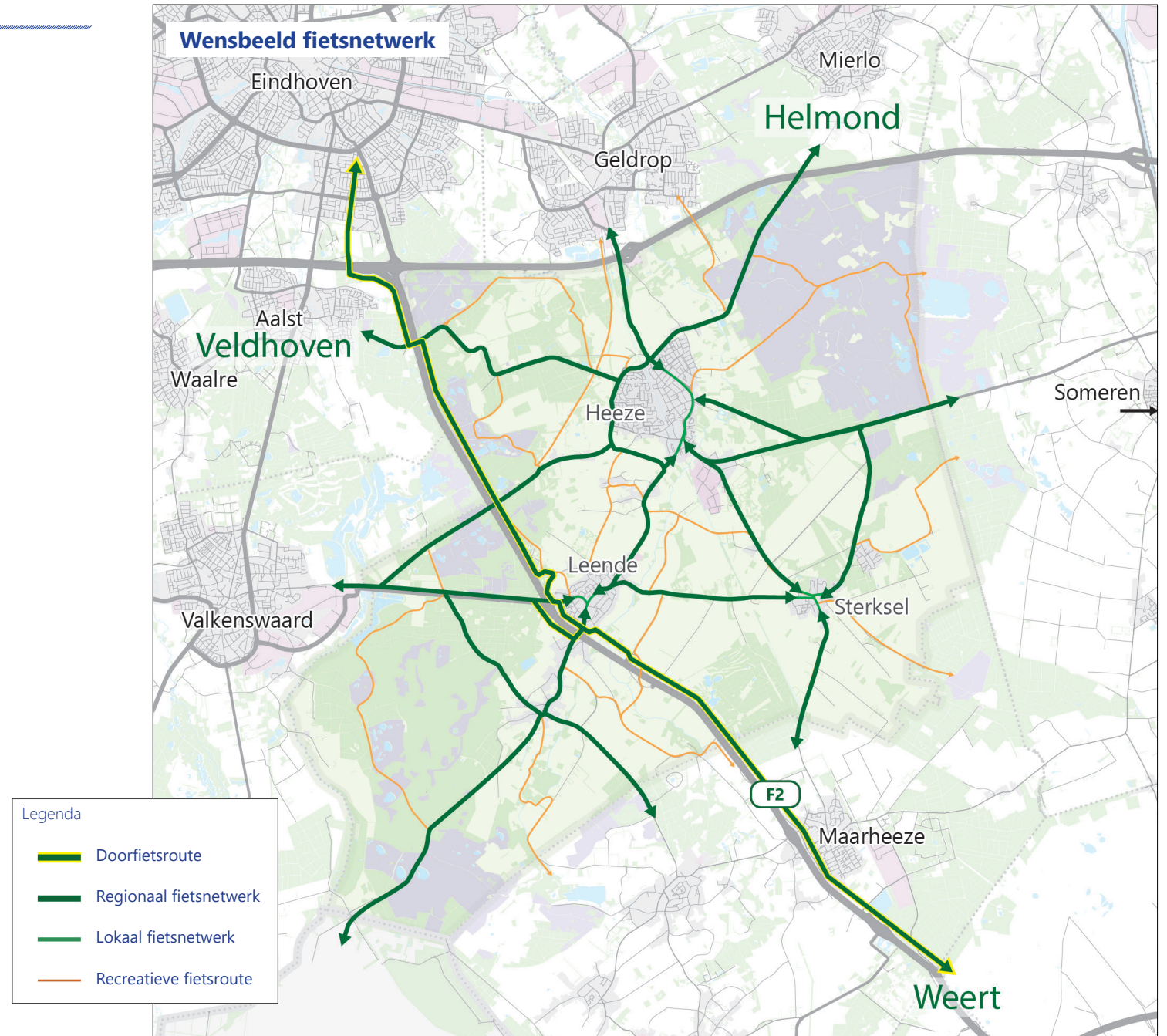
Verder is het de wens om in de toekomst de snelfietsroute F2 te realiseren; voor de gemeente Heeze-Leende is het belangrijk dat er richting deze snelfietsroutes goede fietsverbindingen zijn.

### Conclusie (inter)lokaal en recreatief

Het (inter)lokale netwerk en recreatieve netwerk zijn dekkend in de huidige situatie. Dit is ook gebleken uit de relatief lage omrijfactoren. Met name de kwaliteit van de bestaande verbindingen is een aandachtspunt, zo is gebleken uit de enquête.

### Toetsen kwaliteitseisen

Om de kwaliteit van het regionale en interlokale netwerk te toetsen, biedt het schema op p. 62 handvaten. Door per wegvak te kijken of de inrichting voldoet aan de in het schema gestelde richtlijnen, wordt inzichtelijk in hoeverre op dat betreffende wegvak een impuls nodig is.





# Openbaar vervoer

## Inleiding

Bij het opbouwen van het openbaar vervoernetwerk staat het verbeteren van de aansluitingen en overstapmogelijkheden richting het treinvervoer centraal. Ook de aansluitingen en verbindingen naar omliggende kernen moeten worden geoptimaliseerd.

Bij het vormgeven van het openbaar vervoernetwerk is eerst een analyse gedaan naar het huidige OV-systeem en het gebruik daarvan. Daarbij zijn het huidige OV-netwerk en de reistijden in kaart gebracht.

## Uitgangspunten

### Treinvervoer incl. voor- en natransport

Het treinstation in Heeze is vanuit alle kernen in de gemeente door middel van flexibel voor- en natransport met de fiets en vraaggestuurd vervoer bereikbaar. Dit is belangrijk omdat de overstapmogelijkheden op het landelijke OV-netwerk, bijvoorbeeld richting Eindhoven, Tilburg en Weert, op dit station zijn. Daarnaast dient het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te zijn.





## Analyse openbaar vervoer

### Trein speelt een belangrijke rol in interregionaal vervoer

Door het treinstation in Heeze zijn diverse steden op interregionaal schaalniveau binnen bereik met het openbaar vervoer. Er is een directe treinverbinding vanuit Heeze naar Eindhoven, Weert en Tilburg. Doordeweeks kent deze verbinding een halfuur-frequentie. In de avonden (vanaf 20:00 uur) en op zondag 1x per uur. Daarnaast is er een indirecte verbinding (overstap in Reusel of Tilburg) met Turnhout.

### Reistijden vanuit Heeze-Leende per trein

Om een idee te krijgen bij de kwaliteit van het treinvervoer in Heeze-Leende zijn de reistijden in beeld gebracht vanuit Heeze naar de grotere steden in verschillende windrichtingen. Alle steden op interregionaal schaalniveau, met uitzondering van Turnhout, zijn binnen 60 minuten te bereiken met het openbaar vervoer.

#### Richting Eindhoven

- 10 min. (direct)

#### Richting Helmond

- 25 min. (overstaptijd 6 min. 1x overstappen)

#### Richting Weert

- 13 min. (direct)

#### Richting Tilburg

- 48 min. (direct)

#### Richting 's-Hertogenbosch

- 33 min. (overstaptijd 4 min. 1x overstappen)

#### Richting Venlo

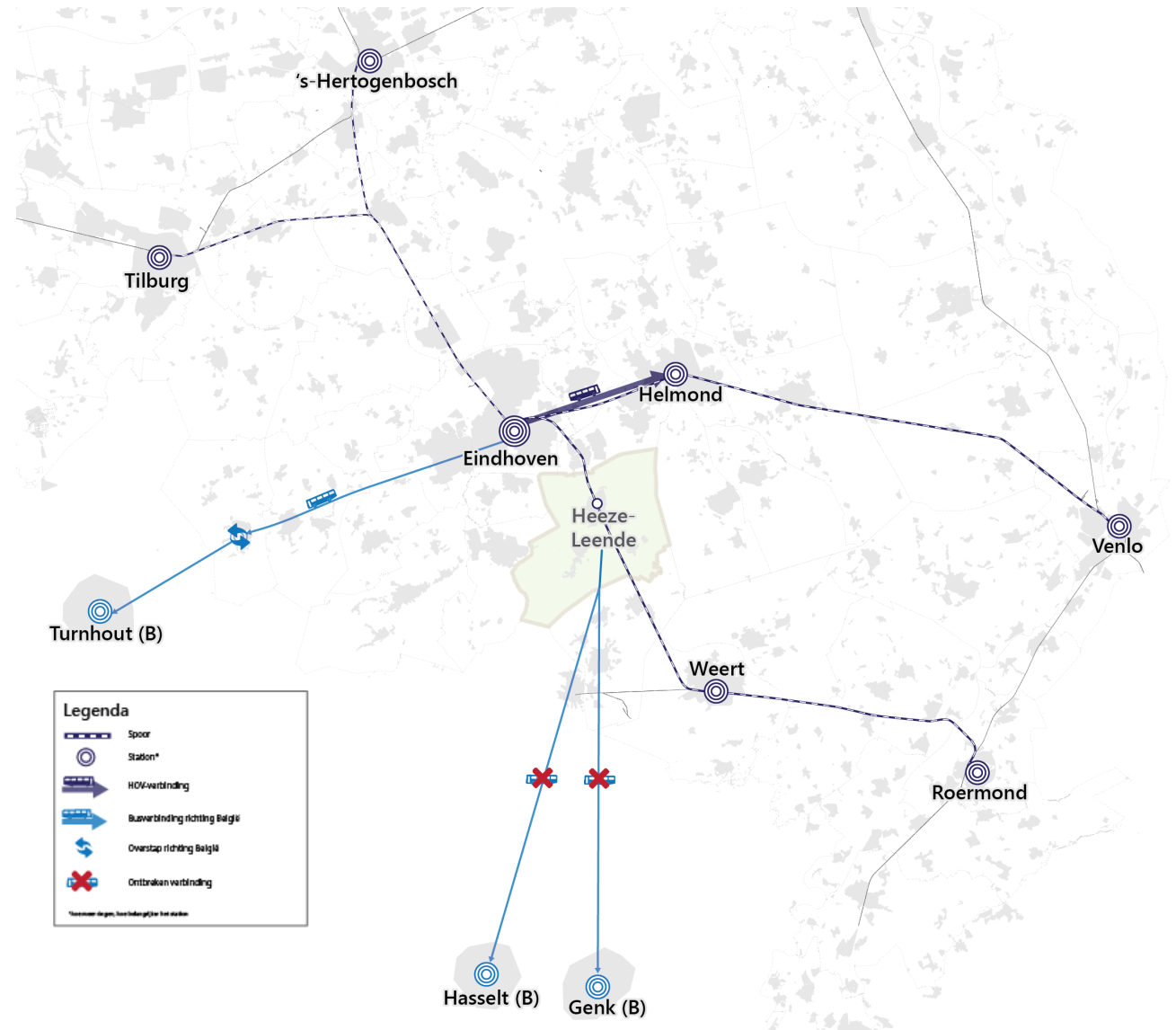
- 54 min. (overstaptijd 6 min. 1x overstappen)
- 61 min. (overstaptijd 11 min. 2x overstappen)

#### Richting Roermond

- 32 min. (overstaptijd 6 min. 1x overstappen)

#### Richting Turnhout (B) *snelste route per bus*

- 2 uur en 12 min. (overstaptijd 33 min. 2x overstappen)



## Directe busverbinding Leende-Eindhoven en diverse buurtbussen

Vanuit Leende is er een directe busverbinding naar Eindhoven en Weert. Om per ov in Veldhoven of Nuenen te komen, is een overstap op Eindhoven Centraal nodig. Daarnaast zijn er diverse laagfrequente buurtbussen (1x/u) in Heeze-Leende en naar omliggende kernen.

### Reistijden vanuit Heeze-Leende per (buurt)bus

Om een idee te krijgen bij de kwaliteit van het bus in Heeze-Leende zijn de reistijden in beeld gebracht vanuit Heeze tussen de kernen in de gemeente en naar een aantal omliggende kernen. Valkenswaard en Maarheeze zijn vanuit alle kernen binnen een half uur te bereiken, met uitzondering van Sterksel - Valkenswaard. Richting Veldhoven zijn de reistijden, met name vanuit Leende en Sterksel, relatief lang. Tussen de kernen in Heeze-Leende is de reistijd per buurtbus relatief lang, waardoor dit het gebruik als voor- en natransport naar het treinstation in Heeze minder aantrekkelijk maakt.

#### Heeze - Leende

- 8 min. (direct buurtbus)

#### Heeze - Sterksel

- 17 min. (direct buurtbus)

#### Leende - Sterksel

- 22 min. (direct buurtbus)

#### Richting Valkenswaard

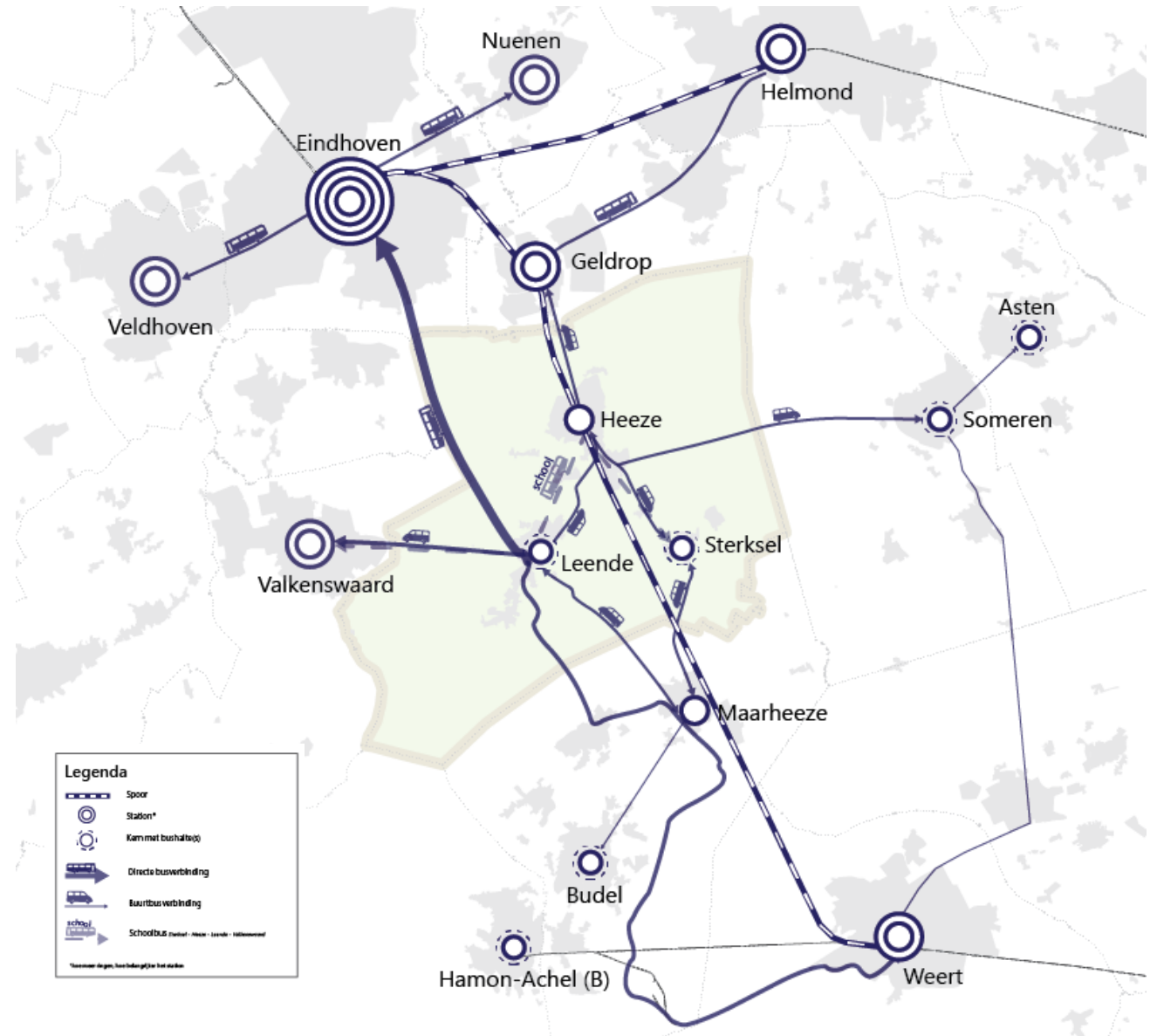
- Vanuit Heeze 21 min. (direct buurtbus)
- Vanuit Leende 13 min. (direct buurtbus)
- Vanuit Sterksel 50 min. (buurtbus, overstaptijd 21 min. 1x overstappen)

#### Richting Maarheeze

- Vanuit Heeze 7 min. (direct trein)
- Vanuit Leende 13 min. (direct bus)
- Vanuit Sterksel 5 min (direct buurtbus)

#### Richting Veldhoven

- Vanuit Heeze 44 min. (overstaptijd 11 min., 1x overstappen)
- Vanuit Leende 73 min. (overstaptijd 19 min., 2x overstappen)
- Vanuit Sterksel 72 min. (overstaptijd 13 min., 2x overstappen)





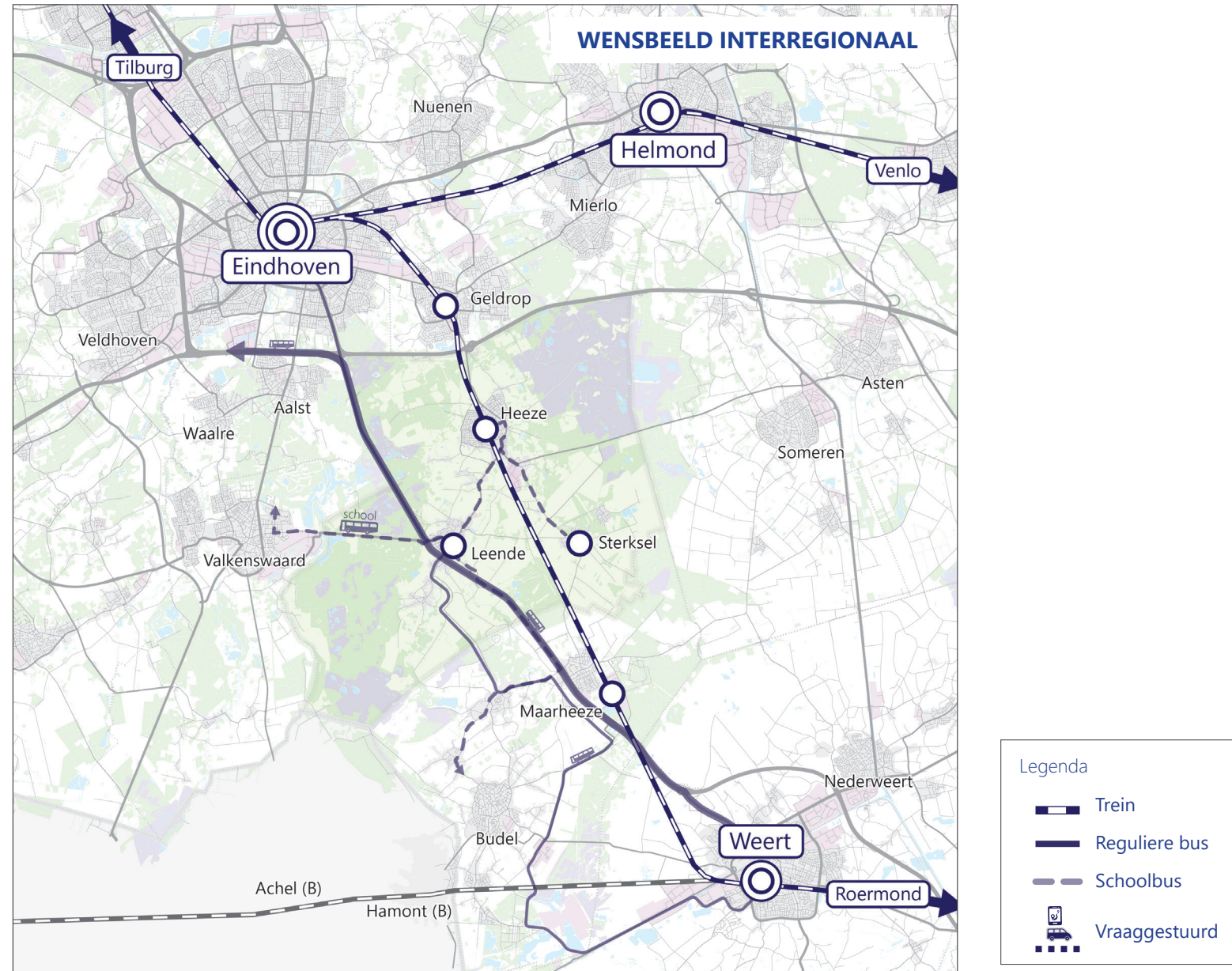
## Netwerk openbaar vervoer

### Interregionaal

De directe treinverbindingen naar Eindhoven, Tilburg en Weert blijven een belangrijke rol voor de gemeente Heeze-Leende spelen. Daarnaast fungeert Eindhoven als internationale knoop voor Heeze-Leende.

### Fiets als voor- en natransport

Vanuit Leende en Sterksel zijn er kwalitatief goede fietsverbindingen naar het station in Heeze en Maarheeze. Dit maakt het gebruik van de trein voor reizigers uit deze kernen aantrekkelijker. Station Maarheeze heeft daarnaast ook een P&R-functie.



# Auto- en vrachtnetwerk

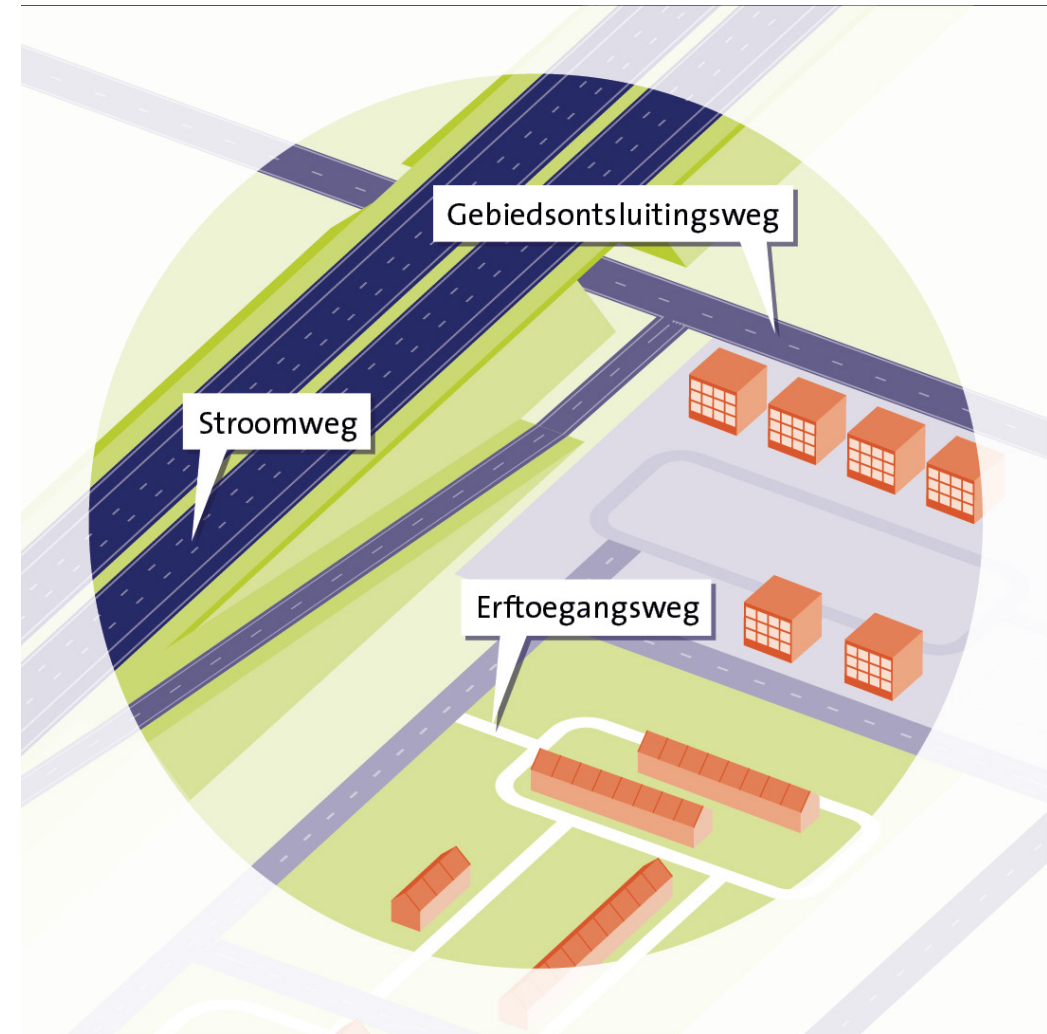
## Inleiding

Bij het uitwerken van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer is onderzocht hoe er goede, veilige verbindingen kunnen worden gerealiseerd en overlast kan worden beperkt. Als eerste stap zijn analyses uitgevoerd van de huidige netwerken. Daarbij is een reistijdanalyse gebruikt om te bepalen welke routes gebruikt worden door autoverkeer. Vervolgens is onderzocht waar dit leidt tot knelpunten: waar maakt het doorgaande verkeer gebruik van lokale wegenstructuren, terwijl dit niet de gewenste structuur daarvoor is.

## Functionele eisen

De hoofdstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is opgebouwd volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie.

1. Stroomweg (A2 en A67): snel verwerken van doorgaande verkeer
2. Gebiedsontsluitingsweg: verbinden van grote kernen (> 5.000 inwoners) met stroomwegen en belangrijke bestemmingen zoals bedrijventerreinen > 10 ha en (inter)regionale mobiliteitsknopen en verbinding tussen grote kernen (>5.000)
3. Erftoegangsweg: toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, ... in een gebied met de functie 'verblijven'. Binnen de bebouwde kom zijn 30 km/u wegen de norm.





## Kwaliteitseisen inrichting

Om het netwerk voor gemotoriseerd verkeer goed te laten functioneren zijn er richtlijnen nodig voor kwaliteitseisen waar het netwerk aan moet voldoen. Deze richtlijnen zijn niet bedoeld als harde eis, maar als uitgangspunt. Op basis van maatwerkomstandigheden of ruimtelijke beperkingen kan gemotiveerd worden afgeweken.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het netwerk binnen en buiten de bebouwde kom. Ook is de wegcategorie van belang bij de inrichting. Met betrekking tot de eisen kan in de komende jaren een actualisering nodig zijn als gevolg van nieuwe inzichten of landelijke richtlijnen van het CROW.

	Buiten de bebouwde kom		Binnen de bebouwde kom	
	<i>Gebiedsontsluitingsweg</i>	<i>Erftoegangsweg</i>	<i>Gebiedsontsluitingsweg</i>	<i>Erftoegangsweg</i>
snelheid	80 km/u	60 km/u	30 km/u	30 km/u
Fysieke zijrichtingscheiding	ja	nee	nee	nee
Fietsers	afhankelijk van type fietsnetwerk, zie tabel pg 62	afhankelijk van type fietsnetwerk, zie tabel pg 62	afhankelijk van type fietsnetwerk, zie tabel pg 62	afhankelijk van type fietsnetwerk, zie tabel pg 62
Bromfietsers op de rijbaan	nee	ja	ja	ja
Snelheidsremmers	nee	ja	eventueel op kruising of bij oversteekvoorziening	ja
Voetgangersoversteek	bij kruispunten	nee	bij kruispunten/via middengeleider	nee
Woning direct ontsloten op de weg	nee	ja	nee	ja
Lengtemarkering	kantmarkering	per situatie beoordelen	trottoirband	nee
Voorrang	ja	gelijkwaardig	ja	gelijkwaardig, bij voorkeur plateau
Parkeren	nee	nee	nee	ja, vakken of langs rijbaan
Verharding	asfalt	asfalt of klinkers	asfalt	bij voorkeur klinkers
Openbaar vervoer	haltekom	halteren op rijbaan	halteren op rijbaan	halteren op rijbaan



## Analyse verbindingen gemotoriseerd verkeer

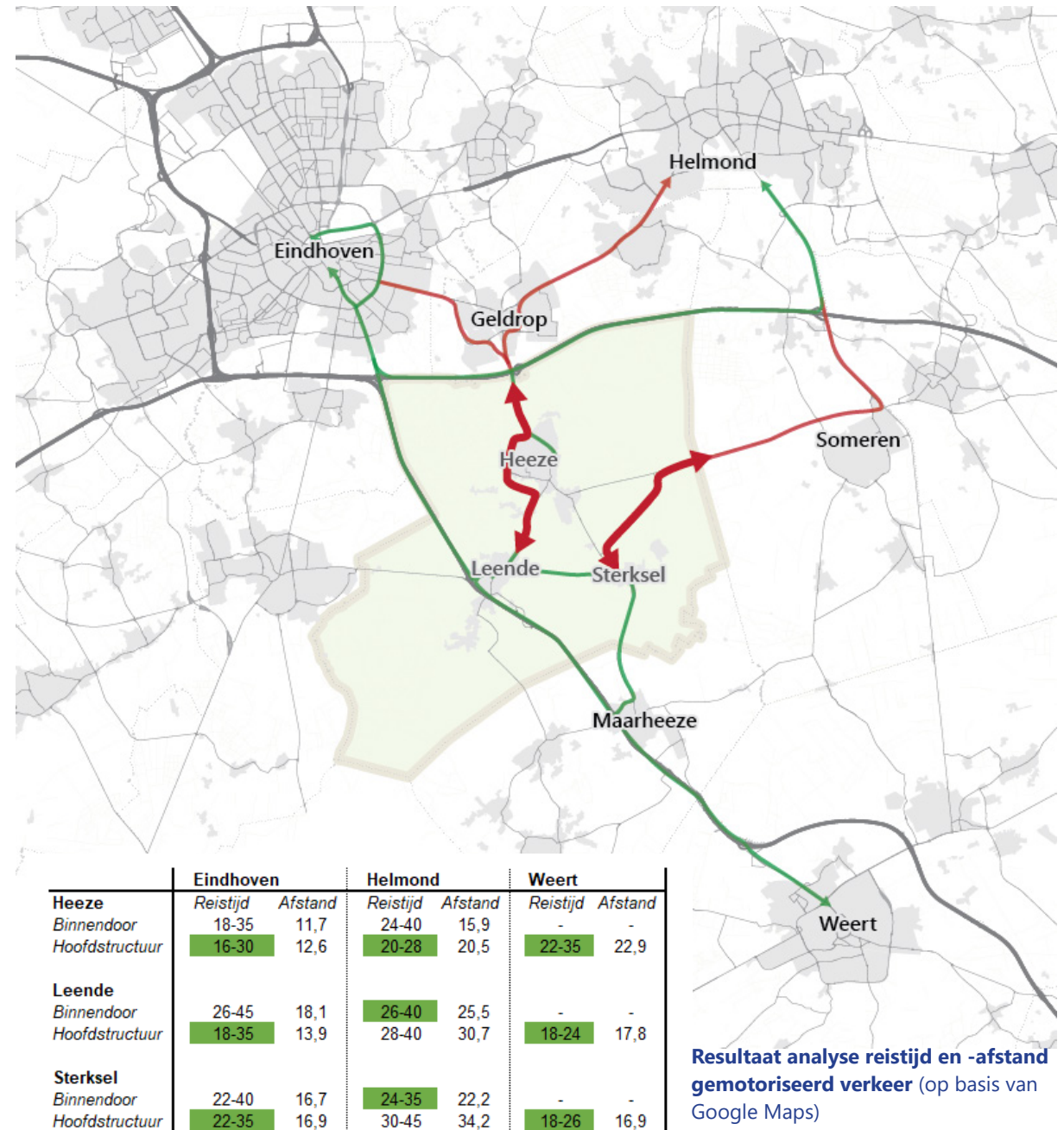
### Gemotoriseerd verkeer

Voor het gemotoriseerd verkeer is een analyse uitgevoerd om het gebruik van de hoofdstructuur in beeld te brengen. Daarbij is een reistijd- en routenanalyse uitgevoerd in Google Maps voor verplaatsingen vanuit de kernen in Heeze-Leende naar grote omliggende kernen (Eindhoven, Helmond en Weert). Voor verplaatsingen naar de grotere kernen is het namelijk wenselijk dat er gebruik wordt gemaakt van de hoofdstructuur.

### Reistijd en -afstand routes naar Eindhoven, Helmond en Weert vanuit Heeze-Leende

De analyse toont aan dat vrijwel alle verplaatsingen via de hoofdstructuur plaatsvinden, met uitzondering richting Helmond. Daar is de route via het lokale netwerk (binnendoor) sneller. Richting Eindhoven is vanuit elke kern in principe de route via het hoofdnetwerk sneller, al hangt dit sterk samen met aan welke kant van het spoor in Eindhoven de eindbestemming is. Bij een bestemming ten noorden van het spoor, vormt de route binnendoor via Geldrop een alternatief. Tot slot is er richting Weert geen alternatief over het lokale netwerk. Wel is de snelste route vanuit Sterksel via de aansluiting bij Maarheeze.

In de gemeente Heeze-Leende zijn er meerdere wegvakken waar mogelijk doorgaand verkeer rijdt. De doorgaande wegvakken in Heeze, Leende en Sterksel zijn getoetst in een sessie met de verkeerskundigen van de gemeente. De Randweg vormt een alternatief voor de route door de kern van Heeze, om sluisverkeer van de A2 en A67 door de kern te weren.

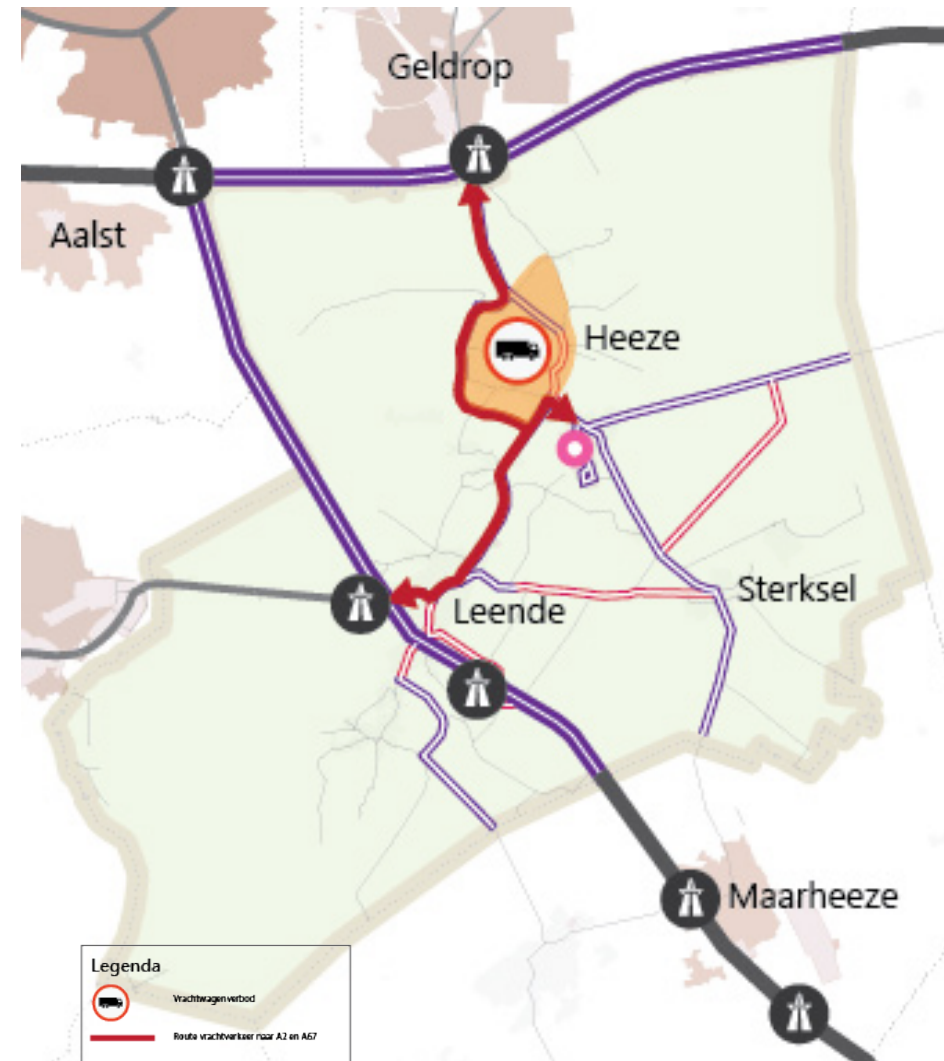


Resultaat analyse reistijd en -afstand gemotoriseerd verkeer (op basis van Google Maps)

### Ontsluiting van het vrachtverkeer in verschillende windrichtingen

De Poortmannen is een belangrijk bedrijventerrein in de gemeente Heeze-Leende. De figuur hiernaast toont de routes vanuit het bedrijventerrein naar de snelwegen A2 en A67.

Richting de A2 rijdt het verkeer via de Leenderweg en Langstraat door de kern van Leende en sluit daar aan op de A2. Richting de A67 geldt een vrachtwagenverbod in de kern van Heeze. Dit betekent dat vrachtverkeer via de Randweg naar de Geldropseweg gaat om zo de A67 te bereiken.







## Hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer

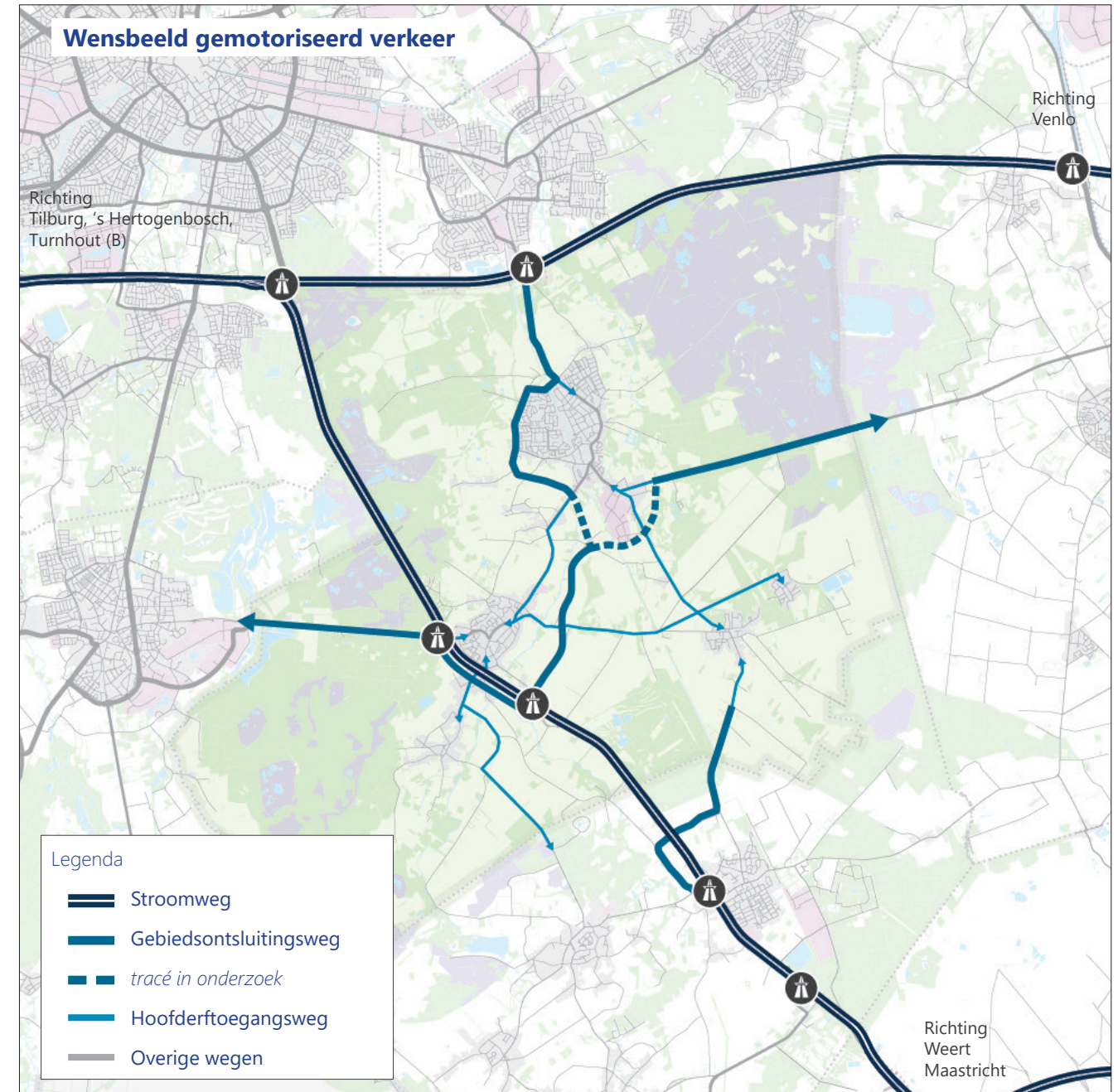
### Doorgaand verkeer door de kernen weren

Met het vrachtwagenverbod in de kern van Heeze en de realisatie van de Randweg om de kern Heeze is een eerste stap gezet in het weren van doorgaand verkeer (onder andere sluipverkeer van de A2 en A67) door de kernen. Om de route via de Randweg te stimuleren, kan het traject door de kern (Kapelstraat - Jan Deckersstraat) worden heringericht en vertraagd.

In Leende loopt de doorgaande route voor (vracht)verkeer nog door het centrum van de kern. Gezien er op dit moment geen alternatieve route is, kan er geen vrachtwagenverbod in de kern Leende worden ingesteld.

### Completeren Centrale As

Richting de A2 is er nog geen alternatief om het vrachtverkeer door de kern Leende te weren. De realisatie van de Centrale As vormt een belangrijke stap in een alternatief voor de bestaande route. Door het completeren van de Centrale As is er voor doorgaand (vracht)verkeer een route buiten de kernen om. Om het gebruik van de Centrale As te stimuleren, worden alle overige wegen in de gemeente Heeze-Leende afgewaardeerd naar erftoegangswegen met een bijpassende inrichting.



# Spoorwegovergangen

## Inleiding

De spoorwegovergangen in Heeze-Leende hangen samen met de netwerken voor gemotoriseerd verkeer en fiets. Op dit moment zijn er 10 gelijkvloerse spoorwegovergangen en nabij het station een tunnel voor langzaam verkeer.

Om een beeld te krijgen van wat de betekenis is van de verschillende spoorwegovergangen in de netwerken is een analyse uitgevoerd op het gebied van potentie. De potentie van de spoorwegovergangen is in beeld gebracht door te kijken naar hoeveel auto- en fietsrelaties potentieel gebruik maken van de verschillende spoorwegovergangen. Daarbij is gekeken naar zowel de kortste reistijd als afstand.





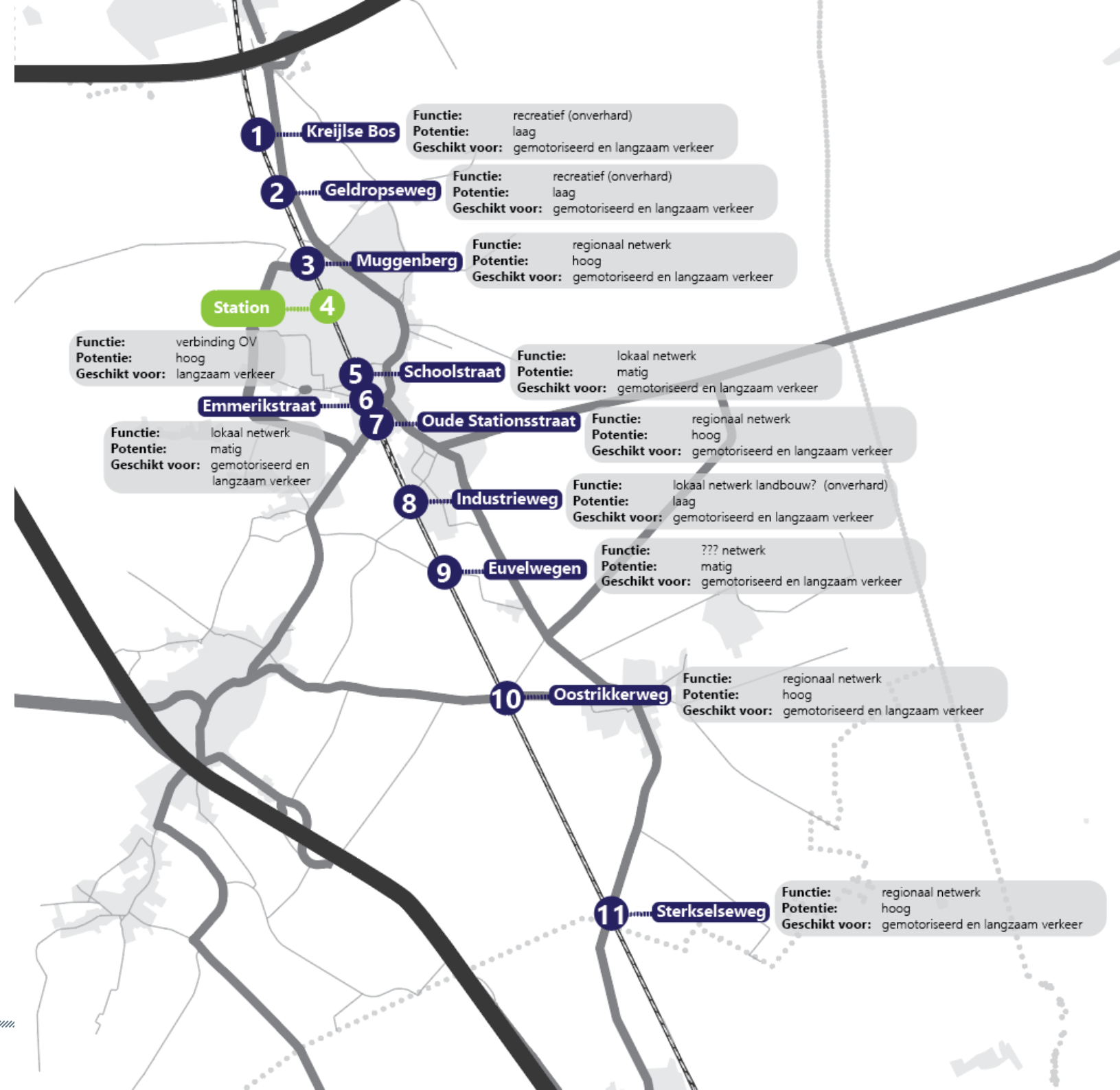
## Analyse gebruik spoorwegovergangen

In totaal zijn er in de gemeente Heeze-Leende 11 spoorwegovergangen. Hiervan zijn 10 overgangen gelijkvloers en is er een tunnel ter hoogte van het station voor fietsers en voetgangers (4). Voor elke spoorwegovergangen is gekeken naar de functie in het netwerk, de potentie en voor welke modaliteiten de overgang geschikt is.

Alle overgangen, op de tunnel nabij het station na, zijn geschikt voor gemotoriseerd en langzaam verkeer. Wel zijn een aantal van de overgangen volledig of gedeeltelijk onverhard voor het te passeren verkeer.

De overgangen met een hoge potentie en een functie in het regionale netwerk, liggen op de belangrijke routes voor fiets en gemotoriseerd verkeer. Dit zijn de overgangen Muggenberg (3), Oude Stationstraat (7), Oostrikkerweg (10) en Sterkselseweg (11). Daarnaast heeft de tunnel voor langzaam verkeer (4) een hoge potentie in de verbinding van en naar station Heeze.

De overige overgangen liggen niet op de hoofdroutes voor fiets en gemotoriseerd verkeer en hebben daarmee een lagere potentie. De overgangen bij het Kreijlse Bos en de Geldropseweg hebben voornamelijk een functie in het recreatieve (fiets)netwerk.





 Bijlage



## Analyse gebruik spoorwegovergangen

Documentnaam	Thema
Coalitieakkoord Heeze-Leende 2018-2021 'in hoofdlijnen'	Algemeen
Structuurvisie Heeze-Leende 2013-2030	Algemeen
Verkeersbesluit vrachtwagen en middelzwaar verkeer geslotenverklaring uitgezonderd aantoonbaar bestemmingsverkeer kern Heeze (advies vrachtwagenverbod kern Heeze)	Bedrijven/vrachtverkeer
Bericht van de portefeuillehouder logistiek centrum 22-07-2021	Bedrijven/vrachtverkeer
Visie bedrijventerreinen A2-gemeenten 21-01-2021	Bedrijven/vrachtverkeer
Rapport verkeersafwikkeling Poortmannen	Bedrijven/vrachtverkeer
Rapport Vervolg vragen De Poortmannen	Bedrijven/vrachtverkeer
Memo Vrachtwagenverbod februari 2021	Bedrijven/vrachtverkeer
Duurzaamheidsbeleid gemeente Heeze-Leende	Duurzaamheid
Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur	Duurzaamheid
Samenvatting aanbesteding laadinfrastructuur	Duurzaamheid
Verzamelverkeersbesluit laadpalen	Duurzaamheid
Laadvisie - werkdocument	Duurzaamheid
Detailhandelsvisie A2	Economie
Koopstromen Heeze-Leende	Economie
Heeze-Leende in vogelvlucht (Rabobank Dommelstreek)	Economie
Regionale detailhandelsvisie MRE	Economie
Uitvoeringsplan Economische zaken 2021	Economie
Fietsplan Heeze-Leende	Fiets
CV Evaluatie fietspadenplan (incl. antwoordbrief en raadsinformatiebrief)	Fiets
Hoofdroutestructuur wandelen en fietsen Natuurgrenspark De Grootte Heide	Fietsen en lopen
Aanbevelingen en functieaccenten Beheerperiode 2015-2025	Groen
Bomenvisie 2017-2030 en Bosnote 2003-2013	Groen
Groenstructuurplan Heeze-Leende	Groen
Landschapsonwikkelingsplan Sgôn Heeze-Leende	Groen
LOP Uitvoeringsprogramma Heeze-Leende	Groen
Uitvoeringsprogramma Infrastructuur Actualisatie 2018-2019	Mobiliteit/infrastructuur
5. Principeprofielen deelgebieden	Mobiliteit/infrastructuur
Concept Planning infra projecten	Mobiliteit/infrastructuur

Documentnaam	Thema
De vervolgstappen van de Centrale As 2021	Mobiliteit/infrastructuur
Rapport Verkenning wegverbinding Valkenswaard-Leende-Someren 2010	Mobiliteit/infrastructuur
Rapportage Mobiliteitsagenda_DEF	Mobiliteit/infrastructuur
Risicoanalyse gemeente Heeze-Leende	Mobiliteit/infrastructuur
Aanvullende maatregelen Sterksel	Mobiliteit/infrastructuur
Verordening ondergrondse infrastructuur	Mobiliteit/infrastructuur
Beleids- en Beheerplan wegen 2022-2026	Mobiliteit/infrastructuur
Beleidsplan Openbare Verlichting 2022-2026	Mobiliteit/infrastructuur
Handboek Kabels en Leidingen 2018	Mobiliteit/infrastructuur
Omgevingsvisie Heeze-Leende	Omgevingsvisie
Deelgebiedenkaart Heeze-Leende	Omgevingsvisie
Kansenkaart deelgebieden samengevoegd	Ontwikkelingen
Kanskaart overzicht	Ontwikkelingen
Ontwikkelingen Heeze-Leende	Ontwikkelingen
Raadsvoorstel locatiekeuze 970490 V2	Ontwikkelingen
Vlekkenplan gemeentehuisplein en -tuin	Ontwikkelingen
Woonvisie Heeze-Leende incl. bijlagen	Ontwikkelingen
Onderzoeksrapport Aurel	Parkeren
Parkeeronderzoek centrum Heeze	Parkeren
Parkeeradvies centrum Heeze 2-3-2021	Parkeren
Parkeervisie Heeze-Leende	Parkeren
Uitwerking no-regret maatregelen sluipverkeer en veilige fietsroutes	Sluipverkeer
Definitief plan no-regret maatregelen A2 "sluipverkeer en veilige fietsroutes"	Sluipverkeer
Snelheidsonderzoek Zevenhuizen	Snelheid
Verkeerstellingen 2018, 2019, 2021	Intensiteiten
MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven (Goudappel)	A2
Onderzoek (shuttle)bus op de vluchtstrook (Goudappel)	A2
Verkeersanalyse A2 Weert-Eindhoven (Goudappel)	A2

## Uw mening over mobiliteit in Heeze-Leende!

Samen met inwoners, bezoekers en bedrijfsleven werkt Gemeente Heeze-Leende aan het **mobiliteitsplan voor 2040**. In deze enquête vragen wij u om uw mening over verkeer en vervoer nu en in de toekomst. Mede op basis van uw mening maken we een visie op mobiliteit en beleid over verkeer en vervoer in de gemeente Heeze-Leende.

Hoe waardeert u de huidige voorzieningen voor auto, fiets en openbaar vervoer? Hoe wilt u zich in de toekomst binnen Heeze-Leende verplaatsen? Welke behoeften heeft u ten aanzien van de bereikbaarheid van Heeze-Leende?

De resultaten worden anoniem verwerkt en door de gemeente Heeze-Leende gebruikt als belangrijke informatie om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen. Aan het eind van de enquête kunt u aangeven of u op de hoogte gehouden wilt worden over het Mobiliteitsplan.

Alvast hartelijk bedankt voor uw deelname!

## Achtergrondgegevens

Onderstaande vragen worden gesteld om inzicht te krijgen in de gedachten rondom mobiliteit onder verschillende doelgroepen. We willen u vragen om bij het beantwoorden van de vragen die volgen, rekening te houden met de doelgroep(en) die op u van toepassing zijn. U mag de vragenlijst invullen vanuit het oogpunt van meerdere doelgroepen (bijv. zowel inwoner als ondernemer).

*Ingevulde gegevens worden anoniem behandeld en worden enkel gebruikt om inzicht te krijgen in hoe verschillende doelgroepen denken over mobiliteit in de gemeente Heeze-Leende.*

### Wat is op u van toepassing? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Inwoner van de gemeente Heeze-Leende
- Werknemer in de gemeente Heeze-Leende
- Ondernemer in de gemeente Heeze-Leende
- Scholier in de gemeente Heeze-Leende
- Scholier buiten de gemeente Heeze-Leende
- Bezoeker van de gemeente Heeze-Leende

### Wat is de postcode (bijv. 1234AB) van uw woonadres?

### Wat is uw leeftijdscategorie?

- Jonger dan 16 jaar
- 16 t/m 25 jaar
- 26 t/m 35 jaar
- 36 t/m 45 jaar
- 46 t/m 55 jaar
- 56 t/m 65 jaar
- 66 t/m 75 jaar
- Ouder dan 75 jaar

## Uw mening over verschillende mobiliteitsonderwerpen

U kunt over verschillende onderwerpen uw mening geven. Onderwerpen die u niet belangrijk vindt kunt u overslaan.

Eerst vragen wij u met een rapportcijfer van 1-10 aan te geven hoe goed of slecht u het onderwerp beoordeelt. Hoe hoger het rapportcijfer, hoe beter u het onderwerp beoordeelt in de huidige situatie.

Vervolgens vragen wij u eveneens met een rapportcijfer van 1-10 aan te geven hoe belangrijk u het onderwerp vindt. Hoe hoger het rapportcijfer, hoe belangrijker u het onderwerp vindt.

Indien gewenst, kunt u na het invullen van de rapportcijfers per onderwerp een toelichting op uw antwoorden geven.

*We vragen u nadrukkelijk om de enquête in te vullen onder "normale" omstandigheden, dus vóór de beperkingen door corona.*

### 1. De bereikbaarheid en doorstroming voor het autoverkeer tussen de gemeente Heeze-Leende en omliggende steden en dorpen (zoals naar Eindhoven, Valkenswaard, Someren, Helmond, Weert, etc.)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 2. De bereikbaarheid en doorstroming voor het autoverkeer binnen de gemeente zelf (bijv. tussen Leende, Heeze en Sterksel en naar de A2/A67)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:



### 3. De bereikbaarheid en beschikbaarheid van de autoparkeerplaatsen in de gemeente Heeze-Leende (bijvoorbeeld op straat, bij uw woning of bij voorzieningen)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 4. De bereikbaarheid met de fiets (denk hierbij aan de aanwezigheid van fietsroutes) in de gemeente Heeze-Leende en naar omliggende dorpen en steden (zoals Geldrop, Someren, Valkenswaard, etc.)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 5. De kwaliteit van treinvervoer tussen de gemeente Heeze-Leende en omliggende dorpen en steden (zoals naar Eindhoven, Weert en verder)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

## 6. De kwaliteit van het overige openbaar vervoer in de gemeente Heeze-Leende. Denk hierbij aan de busverbindingen tussen de kernen en naar Geldrop, Valkenswaard en Someren

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

## 7. De mogelijkheden tot overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel (bijvoorbeeld van de fiets op de bus, van de fiets naar de trein, van de auto naar de bus, etc.)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 8. De kwaliteit van de voorzieningen voor voetgangers (bijvoorbeeld aanwezigheid van voetpaden, de breedte, de staat van het onderhoud, etc.)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 9. De kwaliteit van de voorzieningen voor fietsers (bijvoorbeeld de breedte van het fietspad, de staat van het onderhoud, verlichting, etc.)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 10. De kwaliteit van de voorzieningen voor mensen met een beperking (bijvoorbeeld voorzieningen voor blinden/slechtzienden, verlaging van stoepranden voor rolstoelgebruikers en mensen met rollators, aanpassingen van bushaltes)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 11. De verkeersveiligheid op wegen, fietspaden, kruispunten of rotondes (bijvoorbeeld eventuele gevaarlijke situaties tussen auto's en fietsers, het risico op ongevallen)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 12. De overlast van verkeer in uw leefomgeving (bijvoorbeeld overlast van hardrijders, geluid, luchtkwaliteit, stank en trillingen)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

### 13. De mate waarin nieuwe en innovatieve vormen van mobiliteit gebruikt kunnen worden in de gemeente Heeze-Leende (bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen, elektrische voertuigen en de aanwezigheid van laadpalen)

1 (zeer slecht) | 2 (slecht) | 3 (ruim onvoldoende) | 4 (onvoldoende) | 5 (matig) | 6 (voldoende) | 7 (ruim voldoende) | 8 (goed) | 9 (zeer goed) | 10 (uitstekend)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Geen mening / NVT
Hoe beoordeelt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Toelichting:

## Waar gaat het goed, waar kan het beter, wat zijn de mogelijke oplossingen?

De gemeente Heeze-Leende wil graag een overzicht krijgen van de locaties in de gemeente waar u vindt dat het beter kan of juist van mening bent dat het goed gaat op het gebied van verkeer en vervoer.

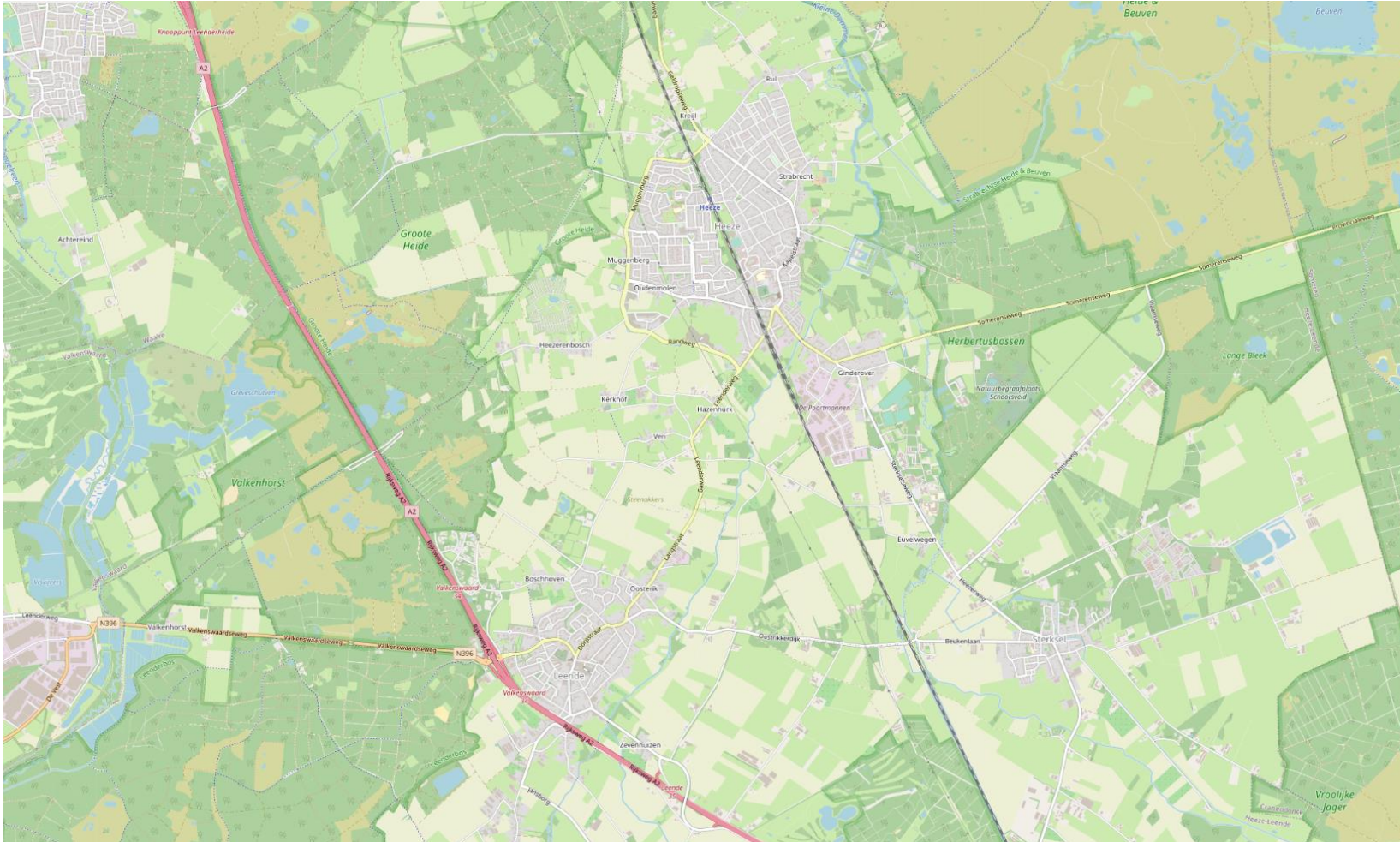
Markeer op de kaart waar volgens u sprake is van een aandachtspunt, een positief punt of waar u een mogelijke oplossing ziet. U kunt meerdere locaties markeren.

De aandachtspunten die u op de kaart aangeeft kunnen we niet van de ene op de andere dag allemaal voor u oplossen. Ze geven ons nu wel een scherp beeld van thema's die vaak terugkomen (op bepaalde plekken) in de gemeente. Zo geeft u ons de goede handvatten om de toekomstvisie mobiliteit te gaan vormgeven. Daarna gaan we aan de slag met het opstellen van een maatregelenplan. De mogelijke oplossingen die u aangeeft, vormen hiervoor belangrijke input.

*We vragen u nadrukkelijk om de enquête in te vullen onder "normale" omstandigheden, dus vóór de beperkingen door corona.*

### 13. Aandachtspunten: hier kan het beter!

Markeer op de kaart waar volgens u sprake is van een aandachtspunt. Noteer hierbij een straatnaam, dorp of herkenbare plek. Indien u meerdere locaties wilt markeren, voorzie deze dan van een nummer.



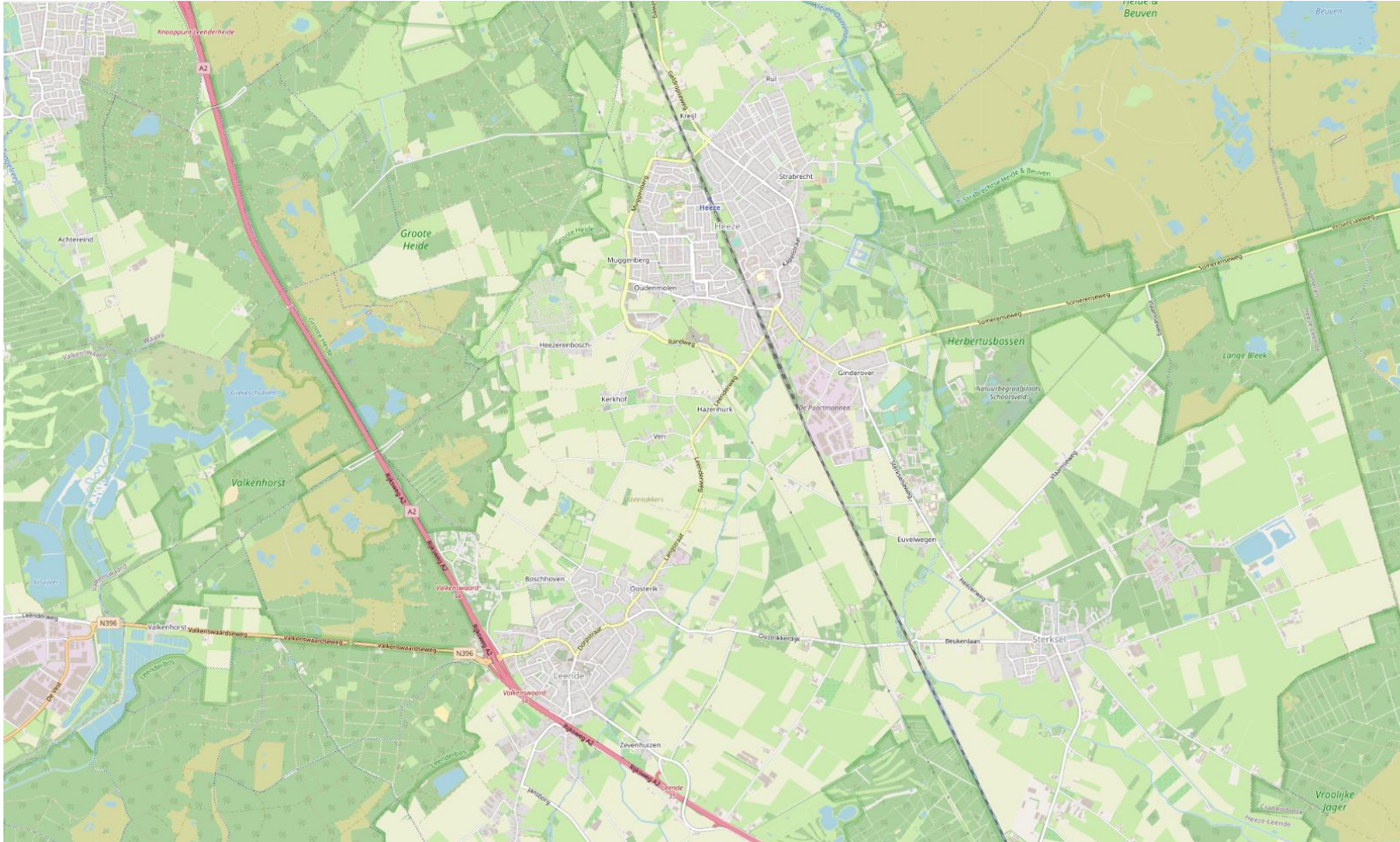
Op de volgende pagina kunt u opschrijven wat er op dat punt aan de hand is

**Wat is er hier aan de hand? (indien u meer plekken heeft gemarkeerd, noteer dan vóór uw opmerking het bijbehorende nummer)**



## 14. Positieve punten: hier gaat het goed!

Markeer op de kaart waar volgens u sprake is van een positief punt. Noteer hierbij een straatnaam, dorp of herkenbare plek. Indien u meerdere locaties wilt markeren, voorzie deze dan van een nummer.

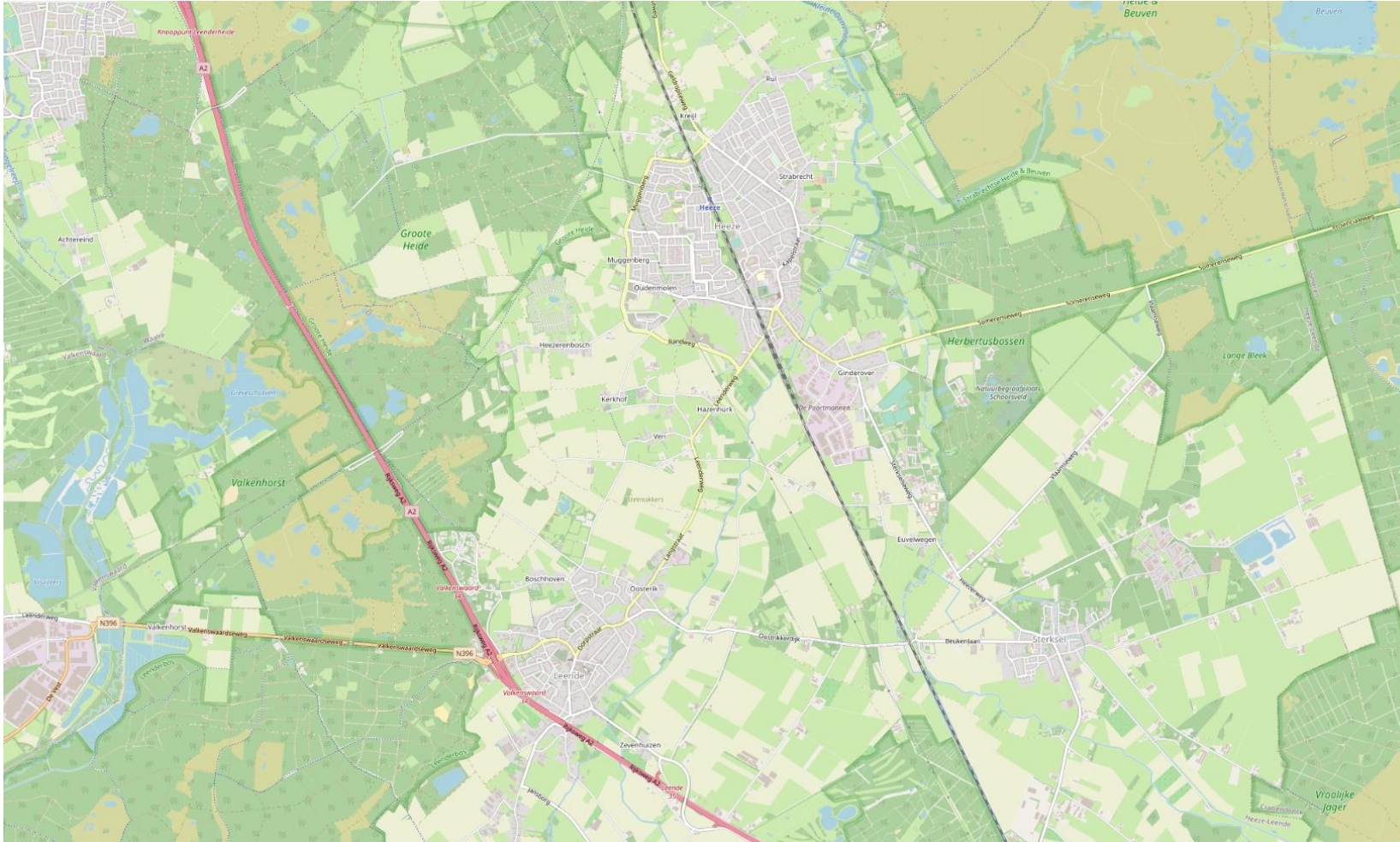


Op de volgende pagina kunt u opschrijven wat er op dat punt aan de hand is

**Wat is er hier aan de hand? (indien u meer plekken heeft gemarkeerd, noteer dan vóór uw opmerking het bijbehorende nummer)**

## 15. Mogelijke oplossingen

Markeer op de kaart de plek waar u een mogelijke oplossing voor heeft. Noteer hierbij een straatnaam, dorp of herkenbare plek. Indien u meerdere locaties wilt markeren, voorzie deze dan van een nummer.



Op de volgende pagina kunt u opschrijven wat uw mogelijke oplossing is.

**Wat is er hier uw mogelijke oplossing? (indien u meer plekken heeft gemarkeerd, noteer dan vóór uw opmerking het bijbehorende nummer)**

## Hartelijk dank voor uw deelname!

Heeft u nog opmerkingen op de vragenlijst?

Wilt u op de hoogte blijven van dit onderzoek? Vul dan hier uw e-mailadres in:

Uw e-mailadres gebruiken we enkel in het kader van communicatie rondom het mobiliteitsplan Heeze-Leende.

Datum 17 mei 2022  
Auteur Danique Gommers, Goudappel  
Onderwerp Verslag Brede Bijeenkomsten 5 en 6 april  
Mobiliteitsplan Heeze-Leende

*Bijlage bij dit verslag: presentatie van de avond*

## Agenda

Welkom	19:30 – 19:40
Toelichting en bespreken wensbeelden	19:40 – 20:10
4 thematische discussietafels	20:15 – 21:45
Plenaire terugkoppeling en vervolg	21:45 – 22:00

## Aanwezigen

Pascale Willems (Goudappel)  
Sander Velmers (Goudappel)  
Danique Gommers (Goudappel)  
Rob Peeters (Gemeente Heeze-Leende)

## Inloop en welkom

Op dinsdag 5 april is door Rob Peeters (projectleider Gemeente Heeze-Leende) de Brede Bijeenkomst geopend in Dorpshuis De Schammert in Leende. Op woensdag 6 april is door wethouder Frank de Win de Brede Bijeenkomst geopend in Dorpshuis 't Perron in Heeze. Pascale Willems (Goudappel) heet alle deelnemers welkom en neemt als dagvoorzitter de deelnemers mee in de agenda voor de avond.

Door de grote belangstelling voor de Brede Bijeenkomst, zijn er twee avonden waarop deze plaatsvinden. Op dinsdag 5 april 2022 in Leende en op woensdag 6 april 2022 in Heeze. De afgelopen periode hebben de deelnemers een enquête over het Mobiliteitsplan ingevuld en hebben per mail een terugkoppeling ontvangen van deze resultaten.

## Korte terugblik

In de afgelopen periode zijn we bezig geweest met een situatieschets van de gemeente Heeze-Leende. Diverse analyses en de resultaten van de enquête hebben hiervoor input geleverd. De conclusies van de situatieschets zijn verteld in 8 hoofdlijnen met bijhorende principes. Met behulp van de hoofdlijnen hebben we een eerste aanzet gemaakt voor het wensbeeld van de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto- en vrachtverkeer. Ook het thema gedrag en verduurzaming komt daarbij aan de orde. In deze bijeenkomst worden de wensbeelden met de deelnemers besproken en aangevuld..

## Jullie suggesties in de wensbeelden

Vanuit de deelnemers komen aan de verschillende thematafels de volgende opmerkingen, vragen, aanvullingen en aandachtspunten naar voren. Wij geven in dit verslag mee in hoeverre een opmerking al dan niet wordt opgenomen in het Mobiliteitsplan.

### 1. Fiets

Het wensbeeld voor de fiets wordt door veel deelnemers herkend. Net als uit de enquête bleek, gaat het qua fiets niet zozeer over de aanwezigheid van verbindingen (die zijn er in voldoende mate), maar veel meer over de kwalitatieve staat van de paden, het onderhoud en de wens om de voorzieningen (zowel paden als fietsenstallingen) op te waarderen. Binnen de dorpskernen geldt dat er meer ruimte voor de fietser en voetganger mag komen, ten koste van de auto. De gemaakte opmerkingen zijn onder te verdelen naar een aantal thema's:

#### ***Kwaliteit bestaande fietsstructuur***

- Aanleggen van fietsstroken langs de Kloosterlaan in Sterksel
- Verbeteren van voet- en fietsvoorzieningen op de Valkenswaardeweg (tussen Breedvennen en kerk)
- Aanleggen van fietsverbinding tussen Kloostervelden en Someren via verlengde Ten Brakenweg
- Verbeteren van de inrichting op de Dorpsstraat t.h.v. Basta
- Rotonde Geldropseweg-Muggenberg:
  - geen 2-richtingen rotonde = onveilig
  - in huidige situatie fietsoversteken te smal
- 2-richtingen fietspad Geldropseweg: wachten tot duidelijk is wat er met de aansluiting A67 gaat gebeuren
- Verbeteren van de kwaliteit van de verbinding Heeze-Leende via de Leenderweg
- Verbeteren van de fietsverbinding tussen Leende en Soerendonk

→ *Voor alle bovenstaande aandachtspunten geldt dat er een project in het Mobiliteitsplan is opgenomen, waarbij de hoofdnetwerken voor de fiets inrichten en/of optimaliseren centraal staan (bovenstaande verbindingen/locaties maken daar onderdeel van uit)*

- Aanleggen/verbeteren van fietsvoorzieningen op Het Heike
  - Verbreden van het fietspad naar de Sandermannen
- *Voor alle bovenstaande aandachtspunten geldt dat er een project in het Mobiliteitsplan is opgenomen over het onderhoud, beheer en verbetering van de recreatieve routes (waar bovenstaande 2 verbindingen onderdeel van uitmaken)*

### **Verkeersveiligheid en gedrag**

Naast de eerder genoemde locaties om de kwaliteit op te waarderen, zijn de volgende locaties voornamelijk aangemerkt waar er verkeersveiligheidsknelpunten spelen:

- Jan Deckersstraat- Kapelstraat blijft ondanks vrachtverbod druk en gevaarlijk voor fietsers  
→ *Hiervoor wordt naar een oplossing gezocht binnen het project 'integrale aanpak centrum Heeze' in aansluiting op het centrumplan*
  - Oostrikkerdijk en aansluiting op de Oostrikkerstraat worden als gevaarlijk ervaren. Gedrag speelt hier een grote rol, maar ook inrichting.
  - Veel fietsers naar Kempenhaege via het Heike → *zie eerder*
  - De oversteek naar het Heezenbosch is onhandig vormgegeven/gesitueerd
  - De fietsoversteek bij het doseerlicht op de Geldropseweg; volgens meerdere deelnemers werkt het licht niet naar behoren.
  - Zicht op kruising Ten Borchwardlaan – Spoetnik
  - Gevaarlijke situaties op de Boschhoven
  - Busjes naar Kempenhaeghe zorgen voor gevaarlijke situaties
- *Waar van toepassing worden de bovenstaande aandachtspunten doorlopend meegenomen in het inrichten en/of optimaliseren van de hoofdnetwerken voor de fiets of worden ze aangemerkt als aandachtlocaties binnen toekomstige projecten rondom gedrag*

### **Wensen en ideeën voor verbindingen en voorzieningen**

- Verbinding Heeze-Eindhoven: een zo rechtstreeks mogelijke fietsverbinding naar Eindhoven wordt als wens benoemd. Verschillende ideeën:
    - Ten westen van Geldrop bij Genoehuis onder de A67 door of via een nieuwe onderdoorgang/brug nog meer naar het westen
    - Via bestaande paden naar brug bij Hut van Mie Pils in aansluiting op snelfietsroute
  - Route voornamelijk richten op High Tech Campus/ASML, dus via Aalst
  - Snelfietsroute langs de A67
- *Dit kan deel uitmaken van de verkenning en realisatie van een aansluiting vanuit Heeze op de snelfietsroute Weert-Eindhoven*
- Recreatieve fietsverbinding tussen Sterksel en Someren  
→ *Deze verbinding toont potentie en wordt mee opgenomen in het wensbeeld als een recreatieve verbinding voor de toekomst*
  - Overdekt fietsparkeren bij nieuwe vestiging Albert Heijn
  - Realiseren van hubs: overstappen van auto op fiets
  - Deelfietsen is een kans
- *Aan bovenstaande punten wordt aandacht besteed in zowel een fietsproject (fietsparkeren verbeteren) als OV-project (voorzieningen bij de OV knopen verbeteren)*
- Snelfietspad via de Randweg Heeze  
→ *Het fietspad langs de Muggenberg/Randweg maakt in het wensbeeld deel uit van de regionale fietsstructuur, waarmee het bedoeld is om grotere fietsstromen te verwerken.*



*Hiermee heeft het eerder een ontsluitende functie, dan een snelfietsfunctie tussen de ene en de andere (grote) kern*

- Het Kerkpad in Leende geschikt maken voor fiets en voetganger om zo de Dorpstraat te ontlasten  
→ *Als dit als een volwaardig alternatief wil dienen, vraagt dit om een 2-richtingenfietspad met een voldoende breed looppad ernaast. De breedte van het Kerkpad voldoet hier niet voor.*
- Het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leende en Heeze via het buitengebied. Ideeën:
  - Haalbaarheid onderzoeken om het huidige fietspad tussen de weilanden te verbreden (route via Kerkhof – bestaand fietspad tussen weilanden – Ven – Hans van Breukelenweg)
  - Route via Heike – Ven (daar staan geen maatregelen tegenover)  
→ *Het voorstel wordt specifiek benoemd in het Mobiliteitsplan.*

#### **Overige/algemene punten**

- Fietspaden klaarmaken voor meer- en snellere fietsers
- Voornamelijk losse fietspaden voorzien
- Verlichting op orde maken en nadenken over slimme verlichting (bijv. in bos op bepaalde tijden)
- Toegankelijkheid van de dorpskernen verbeteren  
→ *Aan bovenstaande punten wordt in algemene zin aandacht besteed bij de gewenste kwaliteit van de fietsvoorzieningen per type route, waarvan ook de verlichting onderdeel van is, evenals bij de projecten rondom de integrale aanpak van de dorpscentra*

## **2. Voetganger, gedrag en verduurzaming**

Het wensbeeld voor de voetganger is voor de meeste deelnemers herkenbaar. De aandachtspunten zijn voornamelijk gericht op de kwaliteit van voetpaden en oversteekvoorzieningen. Hieronder zijn de opmerkingen en aanvullingen per thema opgesomd:

#### **Kwaliteit voetpaden en inrichting**

- De algemene staat van onderhoud van de voetpaden in de dorpskernen is een aandachtspunt. Als voorstel wordt gedaan om lopen van binnen (centraal in de kern) naar buiten een impuls te geven.
- Deelnemers geven verschillende aandachtspunten betreffende de kwaliteit van voetpaden en de inrichting voor voetgangers op de Kapelstraat in Heeze:
  - Smalle stoep op de Kapelstraat ter hoogte van Kruidvat
  - De Kapelstraat is lastig oversteekbaar en de zebrapaden zijn slecht zichtbaar en op een onlogische plek gelegen
  - Groenstructuur aanleggen om voetgangers te geleiden naar zebrapaden
  - Door het laden en lossen op de stoep ter hoogte van de Albert Heijn ontstaat hinder voor voetgangers. De suggestie om venstertijden in te stellen wordt gedaan.

- Wordt als erg druk ervaren en daardoor minder prettig om te lopen.  
→ *In het mobiliteitsplan is een project opgenomen rond een integrale aanpak voor het centrum van Heeze, waar de Kapelstraat onderdeel van uitmaakt.*
  - Er missen goede voetgangersvoorzieningen op de Jan Deckersstraat ter hoogte van de kerk. Het huidige voetpad is te smal.
  - De route naar het station voor voetgangers is in de huidige situatie slecht doordat de voetpaden smal zijn en vernield worden door wortelopdruk.
  - Voetpad bij station moet beter en tunnel voor langzaam verkeer opknappen. Het onderhoud is nu slecht.  
→ *In het mobiliteitsplan is een project opgenomen rond optimaliseren van de tunnel bij station Heeze.*
  - De Randweg zou oranje ingetekend moeten worden, want hier lopen véél mensen (+honden) en joggers. Er is geen apart voetpad, waardoor fietsers en voetgangers in twee richtingen het pad delen. Ook is het fietspad slecht verlicht.  
→ *Het basisnetwerk focust zich op woonstraten, dit is de Randweg in principe niet.*
  - Op De Rul ontbreekt het voetpad en fietspad, terwijl dit dé route naar de Strabrechtse Heide is.  
→ *De Rul is grotendeels een 30 km/u weg, waardoor het verkeer gemengd wordt. Er is geen ruimte om een vrijliggend voet- en fietspad te voorzien*
  - De voetpaden in de wijken Engelse Tuin en Kerkakkers behoeven onderhoud en zijn op dit moment in slechte staat. Dit leidt bijvoorbeeld tot hoog struikelgevaar.
  - Deelnemers geven verschillende aandachtspunten betreffende kwaliteit van de voetpaden en inrichting voor voetgangers op de Valkenswaardseweg en Dorpstraat in Leende:
    - Op de Valkenswaardseweg tussen Breedvennen tot aan de Dorpstraat is het trottoir vanaf de VRI tot aan de kerk onduidelijk.  
→ *In het mobiliteitsplan is een project opgenomen om een voetpad op de Valkenswaardseweg aan te leggen van Breedvennen naar Dorpstraat.*
    - Op de Dorpstraat is het trottoir afwisselend verlaagd of verhoogd en is er hinder door straatmeubilair.
    - De kwaliteit van de voetpaden op de Dorpstraat richting Leenderstrijp is slecht.
    - Ter hoogte van de Huisartsenpraktijk aan de Dorpsstraat in Leende is een gevaarlijk punt voor voetgangers, vanwege wegversmallingen.  
→ *In het mobiliteitsplan is een project opgenomen rond een integrale aanpak voor het centrum van Leende, waar de Valkenswaardseweg en Dorpstraat onderdeel vanuit maken.*
  - Het voetpad op de Leenderweg ontbreekt, waardoor voetgangers op het fietspad lopen. Dit is onveilig en daarnaast wordt er geparkeerd op het fietspad, waar voetgangers en fietsers hinder van ondervinden.
  - De Merellaan in Leende is gevaarlijk om te lopen.
  - In het buitengebied worden de wegen kapot gereden door landbouwverkeer; er is daar sprake van bermverzakking. Dit maakt het niet prettig om te wandelen (bijv. Bosoever, Ven, Hans van Breukelenweg, richting Kloostervelden)
- 
-

→ *Dit is onderdeel van een project in het Mobiliteitsplan rond het op orde brengen van de kwaliteit van wegen.*

- Op de Beukenlaan ontbreken vanaf het Laathof richting Leende voetpaden. Verder geven deelnemers aan dat de Beukenlaan snelheidsremmers en een duidelijke scheiding van het voetpad en rijbaan behoeft. Ook beschadigt het openbaar groen het trottoir.
  - In alle kernen meer ruimte creëren voor de voetganger. In de huidige situatie zijn veel voetpaden zeer smal en een groot hoogteverschil. Zorg dat voetpaden gelijke breedte hebben, bijvoorbeeld bij de Kerk in Heeze. Verder is benoemd dat voetgangers daar meer een plek kunnen krijgen.
  - Olifantenpaadjes aanpakken, door deze bijvoorbeeld te verharderen.
  - De Albertlaan (en Vlaamseweg) is voor voetgangers gevaarlijk, zie ook puntje gedrag.
- *Voor alle bovenstaande punten geldt dat in het mobiliteitsplan een project is opgenomen rond het op orde maken van de basis in kernen en woongebieden voor de voetganger en fietser (volgens bijbehorende kwaliteitseisen).*

### **Toegankelijkheid**

- Op de Pastoor Thijssenlaan in Sterksel parkeren auto's op het trottoir, waardoor voetgangers worden gehinderd.
  - Op de Jan Deckersstraat ter hoogte van de kerk kan een voetganger (met rolstoel, rollator of kinderwagen) makkelijk de weg op schieten. Het is gevaarlijk voor rolstoelgebruikers of mensen met een rollator/kinderwagen.
  - Sint Nicasisusstraat is slecht toegankelijk voor rolstoelgebruikers.
  - Tunnel bij het spoor heeft brede trappen en is daardoor niet rolstoelvriendelijk.
- *Toegankelijkheid, bijv. met kinderwagen, rolstoel of rollator, is een belangrijk onderdeel binnen het thema 'Voetgangers' en wordt opgenomen in het mobiliteitsplan.*

### **Routing**

- Voetgangers lopen niet volgens de route zoals deze nu is ingetekend (via Julianalaan). Ze maken gebruik van de route via de Dominee Kremerstraat, ofwel langs de sportvelden.  
→ *Akkoord. De route in het wensbeeld is aangepast.*
- Heeft de route naar het station meerwaarde?  
→ *Ja, door een route te kiezen en daar op in te zetten, ontstaat meer prioriteit om die route anders in te richten en kan het gebruik ervan gestimuleerd worden.*
- In Sterksel worden voor een ommetje veel binnendoor-routes gebruikt.
- Verbinding nieuwe sporthal > < scholen  
→ *Dit biedt meekoppelkansen voor de route naar het station door de Dominee Kremerstraat.*
- Schoolstraat: schoolgaande kinderen, route Nieuwe Hoven -> centrum
- Sommige bestemmingen zijn auto-minded, daarom is het belangrijk om na te denken over de locatie van deze bestemming.  
→ *Akkoord, dit is onderdeel van de hoofdlijn rond ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit die hand in hand gaan.*

- In Heeze, bijvoorbeeld in de wijk Engelse Tuinen, ontbreken schaduwrijke routes.

### **Oversteekvoorzieningen**

- Aandacht voor de oversteekbaarheid bij voorzieningen of de plek waar de zebrapaden gelegen zijn bij deze voorzieningen.
  - Het zebrapad ter hoogte van de Albert Heijn in Heeze is gevaarlijk en zeer onoverzichtelijk.
  - Zebrapad op de Schoolstraat terug bij Dirk Hezius school.
  - Verschillende deelnemers pleiten voor zebrapaden bij schoolomgevingen.
- Op de Geldropseweg ontbreekt een goede oversteekvoorziening voor kinderen en voetgangers die vanuit de Engelse Tuinen naar de Nieuwe Hoven of het station gaan.  
→ *De herinrichting van de Geldropseweg wordt als een project opgenomen in het mobiliteitsplan*
- Bij het Korein Kinderplein ontbreekt een oversteekvoorziening en de uitrit is slecht zichtbaar voor overig verkeer.
- Oversteek op de Valkenswaardseweg is slecht zichtbaar/lastig. Ook ontbreekt er een voetpad.
- Wat is de nut en noodzaak van het verkeerslicht ter hoogte van De Zwaan?
- Verstralers gebruiken om de zichtbaarheid van zebrapaden te vergroten.
- Bij de spoorwegovergangen ontbreken voetpaden, m.u.v. de Schoolstraat. Al wordt dit niet direct als een probleem ervaren.
- Op de route richting het station wordt misbruik gemaakt van de zebrapaden (fietsers springen van hun fiets en steken met de fiets aan de hand het voetpad over).  
→ *Het omgaan met oversteekvoorzieningen krijgt aandacht in het project rondom het op orde maken van de basis voor fietsers en voetgangers in dorpskernen en woongebieden*

### **Gedrag**

- Campagnes gebruiken om fiets en voetganger te stimuleren en deze ook koppelen aan maatregelen die de gemeente Heeze-Leende heeft uitgevoerd.
- Op de Albertlaan zijn de voetgangers slecht zichtbaar en dat is gevaarlijk. Als oplossing wordt gedacht aan reflecterende wegversmallingen en educatie en verlichting voor en bij de "hangende mensen".
- Voetgangers lopen regelmatig zonder (goede) verlichting. Educatie in het kader hiervan is belangrijk.  
→ *akkoord. Verlichting bij voetgangers in relatie tot campagne/educatie benoemen als voorbeeld bij het desbetreffende project.*

### **Verduurzaming**

- Het spanningsnet raakt overbelast door laadpalen. Hoe gaan we hier in Heeze-Leende mee om?  
→ *De netwerkbeheerder is hiervan op de hoogte en zet zich in om problemen te voorkomen.*

- Belangrijk om ook het buitengebied mee te nemen bij de verduurzaming.  
→ *Akkoord, er staat nergens in het Mobiliteitsplan dat we ons alleen focussen op de kernen.*

#### **Overig**

- Randvoorwaarden stellen bij ontwikkelingen  
→ *akkoord, ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan hand in hand. Dit is beschreven in de desbetreffende hoofdlijn.*

### **3. Gemotoriseerd verkeer**

- Auto te gast in dorpskernen, zodat dorpskernen autoluw worden. Someren en Maarheeze worden als voorbeeld genoemd.  
→ *In Sterksel is de kern reeds opgepakt. Voor Heeze en Leende zijn in het mobiliteitsplan projecten opgenomen voor de centra. Deze gebieden moeten voor de auto echter wel altijd bereikbaar blijven.*
- Verbod op landbouwvoertuigen in de kern.  
→ *Vrachtwagenverboden in de kernen zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan. Dit geldt ook voor doorgaande landbouwvoertuigen.*

#### **Centrale As**

- Vaak is de vraag gesteld hoe reëel de Centrale As is en wanneer deze aangelegd kan worden.  
→ *Dit is nog niet duidelijk. De kosten voor de aanleg zijn fors en de gemeente is afhankelijk van andere instanties. Daarom wordt geprobeerd het tracé in fases aan te leggen. Elke gedeelte moet zijn eigen nut en noodzaak hebben. Voor een klein gedeelte maar ook voor het groter geheel.*
- De Centrale As moet ervoor zorgen dat het doorgaande verkeer uit de kernen gaat, zodat kernen verkeersluw worden. Echter trekt de Centrale As ook meer verkeer aan.  
→ *Dat is een belangrijk negatief effect. Dit kan voorkomen door de Centrale As niet te aantrekkelijk te maken. Bijvoorbeeld 60 km/u of bij opstoppingen op de snelweg werken met VRI's.*
- Er is discussie of de verbinding Sterkselseweg - Somerenseweg wel aangelegd moet worden. Trekt dit niet alleen extra doorgaand verkeer aan?  
→ *Dit is juist niet bedoeling. Een veilige bereikbaarheid van de sportvelden is echter wel gewenst*
- Als alternatief op de Centrale As en de aansluiting op Zevenhuizen is een tracé ingebracht dat loopt via de pompstation Groote Bleek naar het spoor en vervolgens naar De Poortmannen.
- Opmerkingen:
  - De aansluiting bij het pompstation is een halve aansluiting, is een flinke omweg en gaat door Natuurnetwerk Brabant en overstromingsgebied. Dit tracé wordt daarom niet overgenomen in het mobiliteitsplan

- Een alternatief voor de Centrale is er niet. Het is de enige manier om kernen verkeersluw te maken. Kernen (centra) inrichten waarbij de fietser en voetganger de voorkeur heeft.
- Verbinding Randweg - Poortmannen als stippellijn aangeven. Exact tracé is nog niet bekend en roept daarom verwarring op.
- Pakketdepots net buiten de kern, maar ook vrachtdepots zodat vrachtwagens niet meer de kern in hoeven.
- De gemeente moet vasthouden aan dit tracé en niet gaan dwalen. Een visie is belangrijk.
- Het tracé dat in 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad wordt opgenomen in het mobiliteitsplan. Het gebied tussen Leenderweg en Poortmannen wordt als zoekgebied aangegeven aangezien daar momenteel een variantenonderzoek voor wordt uitgevoerd.

#### **Rotonde Geldropseweg**

- Kreijl gebruiken als randweg/aansluiting Muggenberg, inclusief tunnelbak onder het spoor.  
→ *Aan het Kreijl liggen karakteristieke boerderijen. Deze weg is er nu absoluut niet berekend en zal fors aangepakt moeten worden. Volgens andere aanwezigen is dit absoluut ongewenst. Het tracé van de Muggenberg ligt meer voor de hand. De bocht is krap, maar als een bestuurder zich aan de snelheid houdt, moet dit geen probleem zijn.*
- Ronde Geldropseweg nu nog niet aanpakken. Eerst moet bekend zijn hoe de aansluiting op de A67 eruit gaat zien. Wellicht is een tweerichtingen fietspad aan de westzijde dan niet meer nodig. Dit dus nu ook nog niet uitvoeren.
- Deelauto stimuleren. In Geldrop is dit er al. Drive Amber. Wellicht kunnen we dit stimuleren. Laadpaal bij station?  
→ *er wordt een project in het mobiliteitsplan* geformuleerd waarin de potentie voor deelmobiliteit onderzocht wordt
- Kloosterlaan als verbinding opnemen. Beukenlaan weghalen.  
→ *Akkoord. Dit is aangepast op de netwerkkaart.*

#### **4. Openbaar Vervoer**

Algemeen is het wensbeeld voor openbaar vervoer herkenbaar voor de meeste deelnemers. Opmerkingen en aanvullingen zijn te herleiden naar een aantal thema's:

##### **Openbaar vervoer verbindingen**

- Verschillende deelnemers geven aan dat de frequentie van de trein in Heeze en de bus in Leende hoger kan, met name in de avonden en in het weekend.  
→ *Het inzetten op een frequentieverhoging van de trein en bus wordt opgenomen in het mobiliteitsplan*

- Alle grote openbaar vervoer verbindingen gaan via Eindhoven. Die knoop is enorm belangrijk voor Heeze.  
→ *Akkoord. Staat ook zo in het mobiliteitsplan*
- OV-verbinding Asten → Heeze ontbreekt.  
→ *Er is een buurtbusverbinding (bus 266 Deurne - Vlierden - Ommel - Asten - Heusden - Asten - Someren - Heeze – Geldrop) die deze verbinding voorziet. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat de verbinding Heeze-Asten mee mogelijk wordt in het vraaggestuurde openbaar vervoer dat op termijn het systeem van de buurtbus vervangt.*
- Goede ontsluiting van Sterksel naar Heeze en Leende is belangrijk.  
→ *Akkoord dat het belangrijk is om Sterksel via een vorm van openbaar vervoer te verbinden met de andere kernen in de gemeenten. Vanwege de kleine vervoersvraag zal dit via het vraaggestuurde systeem zijn.*
- Aansluitijden in Eindhoven naar Rotterdam en Utrecht zijn niet goed
- Rekening houden met shiften bij dienstregeling openbaar vervoer  
→ *In het mobiliteitsplan is een project opgenomen rond frequentieverhoging van de trein en de bus naar Eindhoven. Daarnaast kan dit thema een onderdeel zijn van een werkgeversaanpak gericht op het stimuleren van andere modaliteiten dat de auto.*
- Buslijn nodig Weert, Budel, Leende, Heeze, Geldrop, Eindhoven  
→ *Deze reguliere busverbinding is niet opgenomen in het mobiliteitsplan. Wat wel in het plan zit is het behouden (en waar mogelijk) versterken van buslijn 11 (Weert, Budel, Leende, Eindhoven). De verbindingen naar Heeze en Geldrop zijn gevat in de trein of in het vraaggestuurde vervoer.*
- Bus vanuit Heeze naar school in Valkenswaard is belangrijk. Die gaat nu alleen in de winter. Verschillende deelnemers geven aan dat ook wel goed te vinden. Fietsen is immers gezonder dan met de bus gaan.  
→ *De schooldienst naar Valkenswaard zien we als belangrijke scholierenverbinding en is dan ook opgenomen in het wensbeeld openbaar vervoer.*

#### **Buurtbus en vraaggestuurd openbaar vervoer**

- Deelnemers zijn over het algemeen positief over het omvormen van het systeem van de buurtbus naar een vraaggestuurd systeem. Daarbij komen onderstaande aandachtspunten nog wel naar voren.
- Op de kaart worden nu omliggende kernen genoemd, maar er zijn een aantal belangrijke bestemmingen in de regio die specifiek genoemd mogen worden, zoals ziekenhuis Sint-Anna in Geldrop en verschillende woonzorgcentra in de omgeving.  
→ *Akkoord. We vermelden deze belangrijke mogelijke bestemmingen in de beschrijving van het project rond vraaggestuurd vervoer.*
- Er zijn in Heeze-Leende aantal organisaties actief die rondrijden met dit soort busjes (vb. WMO-voervoer en busjes van De Berkenschutse). Kunnen we deze busjes ook inzetten voor het vraaggestuurde vervoer  
→ *Akkoord. Dit zijn interessante partners en daar liggen meekoppelkansen. We benoemen dit in de beschrijving van het project.*

- Verschillende deelnemers hebben vragen over betrouwbaarheid van zo'n systeem. Kunnen we erop vertrouwen dat we op tijd op een afspraak komen?  
→ *Je reserveert je reis vooraf. Het is essentieel dat een geboekte reis ook gemaakt kan worden volgens die planning.*

#### **Pendeldienst in vorm van snelbus over de A2**

- Een snelbus over de A2 vanuit een hub in de regio Weert naar HTC, MMC en ASML wordt goed ontvangen door deelnemers.
- Enkele deelnemers stellen zich de vraag of het echt mogelijk is om over de vluchtstrook te gaan rijden. Zijn deze wel breed genoeg? Hoe zit het onder de viaducten? In praktijk zal dit niet zo makkelijk zijn.  
→ *Er hebben een proefritten plaatsgevonden. De resultaten worden gebruikt bij de verdere plannen en besluiten rond de inzet van deze pendeldienst.*
- Aantal deelnemers stelt de vraag of deze bus ook naar de luchthaven zal rijden.  
→ *Dit zit op dit moment niet in de plannen. De bus is ook in eerste instantie bedoeld voor werknemers van het bedrijf ASML. OV verbinding naar de luchthaven gebeurt via Eindhoven*
- Deelnemer vraagt of er vanuit Geldrop een bus rijdt naar HTC en ASML.  
→ *Er rijdt geen pendeldienst tussen Geldrop en HTC en ASML. Verbinding loopt via Eindhoven CS.*
- Deelnemer vraagt of de bus over de A2 ook niet via Heeze kan rijden, daar kan je potentieel veel reizigers vangen.  
→ *Het doel van de sneldienst is om reizigers uit de auto op de A2 te halen. Dat kan alleen als de dienst reizigers vanaf Weert (en reizigers die van verder komen en parkeren in Weert) **snel** naar de werklocaties ten zuiden van Eindhoven te brengen. Omrijden via Heeze zorgt voor te veel tijdverlies. Inwoners van Heeze die gebruik willen maken van de dienst stappen op in Leende en maken gebruik van een vorm van vervoer (vb. fiets).*

#### **Voorzieningen bij mobiliteitsknoopen**

- Het veilig en goed kunnen stallen van fietsen. Daarbij gaat het niet alleen over stallen van fietsen bij het station in Heeze, maar ook bij de bushalte aan de A2 in Leende is het een aandachtspunt. Bij de bushalte aan de A2 lijkt capaciteit ook een probleem en een aantal mensen geeft aan dat hier ook een overdekte stalling wenselijk is. Een deelnemer geeft als tip mee om misschien camerabewaking te voorzien bij het station en belangrijke bushaltes. Dat schrikt fietsdieven af.  
→ *Al deze genoemde elementen zijn belangrijk en vallen onder maatregel in het plan rond voorzieningen bij het station in Heeze en bus-knoop in Leende*
- Deelnemer geeft aan dat het goed is dat er OV-fietsen zijn bij het station in Heeze. Misschien hebben deelfietsen elders in de gemeente ook wel een kans? Ook de mogelijke potentie voor deelauto's in de gemeente wordt door aantal deelnemers aangegeven.  
→ *De gemeente wil beiden onderzoeken in kader van een project opgenomen in het mobiliteitsplan.*



### **Spoorwegovergangen**

- Deelnemers geven aan dat er geluiden zijn dat sommige spoorwegovergangen gesloten zullen worden.  
→ *Hierover zijn nog geen besluiten genomen. In het kader van een project opgenomen in het mobiliteitsplan zal onderzocht worden welke overgangen dicht kunnen en welke ongelijkvloers worden. Er worden alleen overgangen afgesloten indien er een goed alternatief is.*
- Spoorwegovergangen zijn lang dicht als er een trein stilstaat aan het station in Heeze. Kan die slagboom niet minder lang dicht?  
→ *Vanwege veiligheidsredenen is de spoorwegovergang dicht als de trein stilstaat in station Heeze. Ook in het kader van het project rond de spoorwegovergangen krijgt dit een plek.*
- Tunnel aan station is belangrijk, heeft wel upgrade nodig.  
→ *De tunnel zit vervat in het project rond de spoorwegovergangen, maar ook in een project om de interwijkverbindingen tussen de oost- en westkant van het spoor in Heeze te verbeteren.*

### **Toegankelijkheid van het openbaar vervoer**

- Een aantal mensen geeft aan dat de toegankelijkheid van het station in Heeze voor mensen met een beperking een aandachtspunt is.  
→ *Toegankelijkheid van het station is onderdeel van een project rond de voorzieningen bij het station Heeze*
- Aantal deelnemers vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van het vraaggestuurde vervoer. Dit gaat niet alleen over toegankelijkheid voor mensen met een beperking, en toegankelijkheid van het boekingssysteem voor ouderen, maar ook voer de betaalbaarheid van het systeem en de bedieningstijden ervan.  
→ *Akkoord dat dit belangrijk is. Staat mee als aandachtspunt in de beschrijving van het project.*
- Een aantal deelnemers geven aan dat het OV veel te duur is om mensen uit de auto te krijgen. Daarmee samenhangend moet de jeugd kunnen gebruik maken van goedkoper OV om naar school te gaan.  
→ *“De prijs van een reis moet passen bij de vorm van mobiliteit. Direct vervoer van deur tot deur is makkelijk en comfortabel, dan is het mogelijk een hogere prijs te vragen. Daarnaast moet het OV en vraaggestuurde vervoer ook in de toekomst betaalbaar blijven voor groepen die er dagelijks gebruik van maken.” Dit nemen we op in het mobiliteitsplan bij de wensbeelden openbaar vervoer.*

### **Station Heeze**

- Een aantal deelnemers vraagt zich af waarom het station van Heeze ooit verplaatst is en of het niet weer naar de oude locatie terug kan. Die ligt meer centraal in de gemeente en is makkelijker te bereiken.

- *Het verplaatsen van het station is niet aan de orde en maakt geen onderdeel van het mobiliteitsplan*
- De vindbaarheid van het station is een aandachtspunt en de route naar het station is voor vele mensen niet duidelijk.
  - *Akkoord. Dit is onderdeel van het wensbeeld voor de voetganger waar een route voor voetgangers 'plus' naar het station is ingetekend.*
- Het is soms druk aan het station en er is parkeeroverlast. In Maarheeze kan je makkelijker parkeren.
  - *Het is niet de bedoeling om de parkeercapaciteit rond station Heeze uit te breiden. We signaleren uit de parkeerdrukmetingen ook geen problemen. Het is ook niet de bedoeling dan station Heeze een regionale functie krijgt zoals Maarheeze die wel heeft.*
- Het station van Heeze heeft in de avonduren geen veilige indruk. Kan er iets worden gedaan aan de verlichting ofzo?
  - *Dit is onderdeel van een project rond de voorzieningen bij het station Heeze*

## **Afronding en vervolg**

Wij danken jullie hartelijk voor jullie aanwezigheid en constructieve input. De suggesties gaan we verwerken in het Mobiliteitsplan. Daarna gaan we de wensbeelden definitief maken en deze vertalen in een maatregelenplan. Tegen de zomer is het Mobiliteitsplan klaar en komt deze ter inzage. Zodra het Mobiliteitsplan ter inzage ligt, worden deelnemers hiervan per mail op de hoogte gebracht.

Datum 18 mei 2022  
Auteur Goudappel  
Kenmerk [Kenmerk]  
Status Definitief  
Pagina 1/4

## Verslag Regiotafel

### *Voorstellen en kennismaking*

Joost Beenker: beleidsadviseur gemeente Eindhoven  
Richard de Rooter: beleidsmedewerker verkeer gemeente Someren  
Jozes van Asten: beleidsmedewerker verkeer gemeente Cranendonck  
Jan Thomassen: gemeente Waalre  
Rob Peeters: projectleider gemeente Heeze-Leende  
Sander Velmers: adviseur Mobiliteit en Ruimte Goudappel  
Danique Gommers: adviseur Mobiliteit en Ruimte Goudappel

### *Mobiliteitsplan Heeze-Leende – toelichting Goudappel*

#### Situatieschets

Joost Benker: 61% naar het noorden is erg interessant, weten we ook iets over de verdeling naar afstand? Het is een waardevolle toevoeging om die percentages iets meer te nuanceren, zodat duidelijk is waar de potentie ligt.

→ *Dit kunnen we op basis van het BBMA wel herleiden.*

#### Hoofdpijnen

Jozef van Asten: hoe gaan we er mee om dat een deel van de realisatie van de Centrale As nog allerm minst zeker is?

→ *Daar zit een bepaald risico aan. Voor de kern Leende is er geen alternatief dan de Centrale As. Het is geen voorwaarde dat de aansluiting Zevenhuizen volwaardig wordt gemaakt, het kan eventueel ook via een bypass. Een andere optie is om de afslag Zevenhuizen en Valkenswaard te combineren. In het Mobiliteitsplan laten we de aansluiting op de A2 in het midden, maar de Centrale As an sich is wel opgenomen in het wensbeeld.*

Richard de Ruiter/Jozef van Asten: in het verleden is wel eens gesproken op het opheffen van de aansluiting van Maarheeze op de A2, is die nu van tafel?

- *Ja, deze is nu van tafel. De aansluiting wordt ook gebruikt voor de aansluiting van Sterksel op de A2.*

Richard de Ruiter: wat is de status van de onderdoorgang van de Randweg bij het spoor?

- *Hierover is de gemeente in gesprek met ProRail en er lopen onderzoeken naar het ongelijkvloers maken van deze kruising.*

## Wensbeeld fiets

Jozef van Asten: de SFR F2 gaat in Leende naar de andere kant van de snelweg. Was in het verleden niet de wens om de SFR door de trekken aan de andere kant van de snelweg?

- *Klopt, het is nog steeds de wens om de snelfietsroute aan de westzijde (manege) door te trekken en ter hoogte van Leende de snelfietsroute aan de andere kant van de snelweg door te leggen.*

Richard de Ruiter: het doortrekken van de recreatieve verbinding naar Someren wordt opgepakt. De verbinding naar Heeze van Someren via de Boschlaan is nu ingetekend als recreatieve route, maar is voor Someren richting Eindhoven een gerichtere verbinding. Het is nu vanuit perspectief Heeze-Leende bekeken, het kan anders zijn vanuit perspectief Someren.

- *We zullen kijken of we deze kunnen aanpassen.*

Jozef van Asten: in hoeverre is het recreatieve netwerk met onze recreatie- en toerisme collega's afgestemd? De recreatieve route richting Maarheeze komt straks uit op de Samen naar de A2-route.

- *Het wordt voor de zekerheid nagevraagd, maar is nog niet naar voren gekomen. Fietspad over de Strabrechtse Heide wordt nog opgepakt.*

Joost Beenker: het creëren van doorfietsroutes roept vaak weerstand op. Welke kwaliteitseisen hangen vast aan de bepaalde routes? Besteed bewust aandacht aan de verschillende doelgroepen die gebruik maken van de fiets in het gebied. Zoek naar samenwerking met bijvoorbeeld het routebureau.

- *De kwaliteitseisen zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan en bijlagerapport. In de basis begint dit bij het beheer en onderhoud.*

Jan Thomassen: er valt winst te behalen op de verbinding naar het industrieterrein en Waalre staat daar ook achter.

Joost Beenker: tracés van de F2 en F67 staan nog niet vast. Misschien op een andere manier weergegeven op de kaart om verwarring te voorkomen.

→ *Hier zullen we nog naar kijken.*

Richard de Ruiter: hoe is het Toekomstbeeld Fiets meegenomen?

→ *Dit vormt daar weer input voor. Dit afstemmen met Berry de Jong.*

## Wensbeeld ov

Richard: zijn wij zover om toe te kunnen naar een vraaggestuurd systeem? Dit heeft ook effect op de systemen in de omliggende gemeenten.

→ *Dit is een wensbeeld voor 2040. Voorafgaand moet er nog veel onderzoek plaatsvinden hoe het zich kan ontwikkelen. De vraag is of je dit als gemeente moet oppakken of regio- of provinciebreed.*

Joost Beenker: het raakvlak benoemen met het OV Toekomstbeeld. Een van de punten die daarin staat is de tangent Best – Maarheeze en die loopt natuurlijk langs Heeze-Leende. Hoe kun je daar als gemeente Heeze-Leende op aanhaken?

→ *Dit gaan we explicieter toevoegen in de rapportage.*

## Wensbeeld auto

Jozef van Asten: Samen naar de A2 staat nu op kaart als gebiedsontsluitingsweg. Deze categoriseren als hoofderftoegangsweg, want deze wordt overal 60 km/h en ook zo ingericht.

→ *Dit zullen we aanpassen. We zullen nog expliciet naar de benaming kijken. Rob en Jozef spreken samen nog even over de verbinding van Maarheeze naar Sterksel.*

Joost Beenker: geef aan wat de snelheden worden bij deze wegen, om te voorkomen dat er sluijperverkeer ontstaat.

→ *Klopt, het is niet de bedoeling dat het verkeer door de kernen gaat rijden.*

## Maatregelenplan

Cranendonck, Someren en Waalre zijn nog niet actief aan de slag met deelmobiliteit.

Joost Beenker: ook in Eindhoven is men nog aan het leren over deelmobiliteit. We zitten nog aan het begin van een interessante transitie richting deelmobiliteit. De gemeente heeft beleid hiervoor gemaakt. De eerste periode loopt nu af en ze gaan nu starten met een evaluatie van deelmobiliteit in Eindhoven. Er is nu met de BOVENS-gemeenten gesproken hoe deelmobiliteit daar actief kan zijn. De scope van de evaluatie wordt uitgebreid naar deze gemeenten. Belangrijk is om te kijken naar hoe we de schaalbaarheid in de regio goed vorm

kunnen geven. Als er in deze gemeenten ook deelaanbieders actief zijn, dan kunnen de gemeenten zich aansluiten bij de evaluatie. In de evaluatie wordt stilgestaan bij beleid van gemeenten, contracten tussen gemeenten en deelaanbieders. Zoek samenwerking met de regio, zodat je de expertise die daar ligt slim kunt benutten.

## *Vervolg*

Het Mobiliteitsplan wordt afgerond en besproken met de nieuwe raad. Daarna komt het rond de zomer ter inzage te liggen.

Joost Beenker: zit er nog een prioritering/ordening in de maatregelen?

→ *Dit is de laatste stap in het maatregelenplan en kunnen we wellicht koppelen aan de hoofdlijnen.*

Richard de Ruiter: hoe ziet het proces wat betreft het concretiseren van de maatregelen?

→ *De meeste maatregelen zitten al in de begroting. Er wordt niet direct naar nieuw geld gevraagd.*

Jan Thomassen: Waalre is enthousiast om een goede verbinding te maken voor de fiets, ook richting Someren. Het zou mooi zijn als deze hoog scoort in de prioritering.