



# Mobiliteitsplan Heeze-Leende 2040

Leefbaar, veilig en bereikbaar

---



gemeente  
**HEEZE-LEENDE**

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



# INHOUD

---

>>>	Voorwoord	3
>>>	Totstandkoming	4
>>>	Situatieschets Heeze-Leende	6
>>>	De 8 hoofdlijnen	8
>>>	Wensbeeld mobiliteit 2040	9
>>>	Aan de slag	20



# VOORWOORD

---

## Waarom een mobiliteitsplan?

Heeze-Leende is een gemeente om prettig te wonen, werken of recreëren in een prachtig landschap. Onze gemeente vormt een grote groene flank in de regio Eindhoven en de bredere regio Zuidoost-Brabant. De kernen Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrip en onze buurtschappen hebben elk hun eigen karakter en er heerst een sterke maatschappelijke verbondenheid. Onze inwoners, onze bedrijven, scholen en natuurvoorzieningen zijn dagelijks in beweging. We verplaatsen ons van onze woning, naar de school van de kinderen, langs de bakker, naar ons werk en op weg terug naar huis nog even langs de supermarkt. Al deze verplaatsingen moeten op een goede manier kunnen plaatsvinden.

De wereld staat niet stil. Met dit mobiliteitsplan bieden we een antwoord op opgaven en ontwikkelingen die op ons af komen. We sorteren voor en maken zelf ons wensbeeld voor 2040: ook Heeze-Leende staat niet stil. Zo houden we onze gemeente ook in de toekomst veilig, leefbaar én bereikbaar.

Dit mobiliteitsplan vormt een kader, waarbinnen verschillende uitwerkingen zich kunnen verankeren. Het fietsplan en de parkeervisie zijn daar voorbeelden van. Zo worden in het fietsplan onder meer aanvullende beleidskaders en fietsambities geschetst en is een groslijst aan mogelijke maatregelen voor de fiets(er) gedefinieerd. Op hoofdlijnen is het fietsplan vervolgens weer verweven in dit mobiliteitsplan. Op deze manier werken we samen vanuit één centraal plan met eenduidig beleid.

## Ons wensbeeld voor mobiliteit

We leggen de lat hoog, rekening houdend met de karakteristieken van onze eigen omgeving en de regio. Veiligheid staat voorop. We streven naar nul verkeersslachtoffers en willen dat we ons overal en altijd veilig voelen wanneer we ons verplaatsen.

In de toekomst is Heeze-Leende beter bereikbaar, niet alleen met de auto, maar ook met de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. Iedereen heeft toegang tot het mobiliteitssysteem. We leveren met de mobiliteitsvisie ook een bijdrage aan de duurzaamheidsopgave door in te zetten op een sterk regionaal fietsnetwerk met een aantal nieuwe routes en deelmobiliteit. Gaan we op pad met de auto, dan doen we dat vaker met een schoon voertuig.

Tot slot werken we aan een meer leefbare gemeente. In de kernen brengen we wegen zo veel mogelijk terug van 50 naar 30 km/u en bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijven. Doorgaand verkeer gaat in ons wensbeeld niet langer door de kernen, maar er omheen.

Het wensbeeld dat we voor ogen hebben, is er niet van vandaag op morgen. Het gaat stap voor stap tussen nu en 2040. We zijn voornemens om de maatregelen in dit plan allemaal in uitvoering te brengen, waarbij we wel voldoende flexibiliteit inbouwen. In de praktijk zal soms blijken we door voortschrijdend inzicht de visie moeten herijken.

## Samen werken aan de uitvoering van het mobiliteitsplan

Bij de uitvoering van het mobiliteitsplan zullen we waar nodig samen optrekken met inwoners en ondernemers in Heeze-Leende om tot gedragen resultaten te komen. Mobiliteit stopt echter niet bij gemeente- of regiogrenzen. Voor onze mobiliteit zijn we mede afhankelijk van (de infrastructuur van) partners zoals de Provincie Noord-Brabant, onze buurgemeenten of de regio. Daarom willen we onze mobiliteitsvraagstukken die onze grens overschrijden in samenwerking oppakken. We zoeken onze partners actief op en zijn aangehaakt bij belangrijke ontwikkelingen in de regio.

Zo gaan werken we samen aan een veilig, leefbaar én bereikbaar Heeze-Leende!





# TOTSTANDKOMING

Het Mobiliteitsplan Heeze-Leende is in samenwerking met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen. Ruim 1.100 inwoners vulden bij het begin van het opstellen van het mobiliteitsplan de mobiliteitsenquête in. Vervolgens is er een brede bijeenkomst georganiseerd voor geïnteresseerde en betrokken inwoners, dorpsraden, ouderenorganisatie en ondernemersvereniging. Een multidisciplinaire ambtelijke projectgroep van de gemeente Heeze-Leende gaf gedurende het hele proces mede vorm aan de inhoud van het mobiliteitsplan. Op die manier werd gezorgd voor een goede borging van de relaties tussen mobiliteit en andere beleidsdomeinen zoals duurzaamheid en wonen. Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeente- of regiogrenzen heeft er ook een verkenning voor samenwerking in de uitwerking van het mobiliteitsplan plaatsgevonden met externe partners zoals de provincie Noord-Brabant en onze buurgemeenten in een regiotafel.

**Enquête door ruim  
1.100 inwoners  
ingevuld**



## Enquête mobiliteit

In totaal hebben 1.175 mensen deze enquête ingevuld. Respondenten werden gevraagd om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en aan te geven hoe belangrijk zij die onderwerpen vinden. Belangrijkste aandachtspunten zijn overlast van verkeer, kwaliteit van fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid. Verder verdienen ook toegankelijkheid en innovatie/duurzaamheid aandacht.



## Brede bijeenkomst(en)

Tijdens de brede bijeenkomst, georganiseerd op 5 en 6 april 2022, hebben circa 50 bewoners meegedacht over het wensbeeld mobiliteit 2040. In vier tafelrondes hebben zij aanvullingen, opmerkingen en ideeën gedeeld over de netwerken voor de voetganger, fietser, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Sommige input krijgt een plek in dit mobiliteitsplan, andere input heeft betrekking op de uitvoering van concrete projecten. Dit is geen onderdeel van het mobiliteitsplan. Dat wil zeggen dat deze input wordt meegenomen bij het uitvoeren van de verschillende maatregelen.



## Regiotafel

Mobiliteitsvraagstukken stoppen niet bij de gemeentegrenzen. Tijdens een regiotafel hebben we onze buurgemeenten meegenomen in de situatieschets, hoofdlijnen, het wensbeeld en de maatregelen waar we mee aan de slag gaan. In deze bijeenkomst is gesproken over gezamenlijke belangen en doelen. Daarnaast is gekeken op welke thema's en maatregelen we de komende jaren samen kunnen gaan optrekken.





Inhoudelijk is het Mobiliteitsplan Heeze-Leende 2040 tot stand gekomen door een werkmethodek vanuit uit twee invalshoeken:

- ruimtelijke-economische structuur en de potentie
- bestaande netwerken en het gebruik

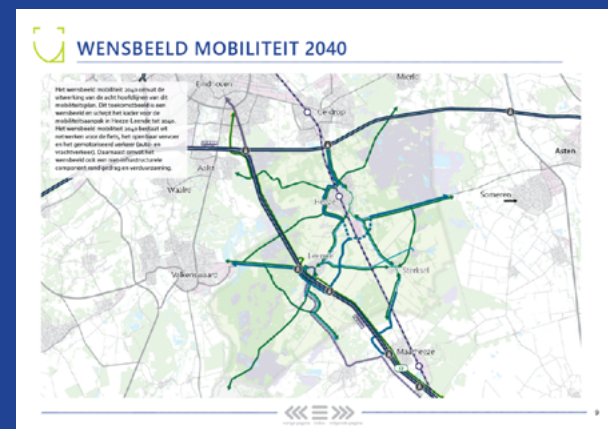
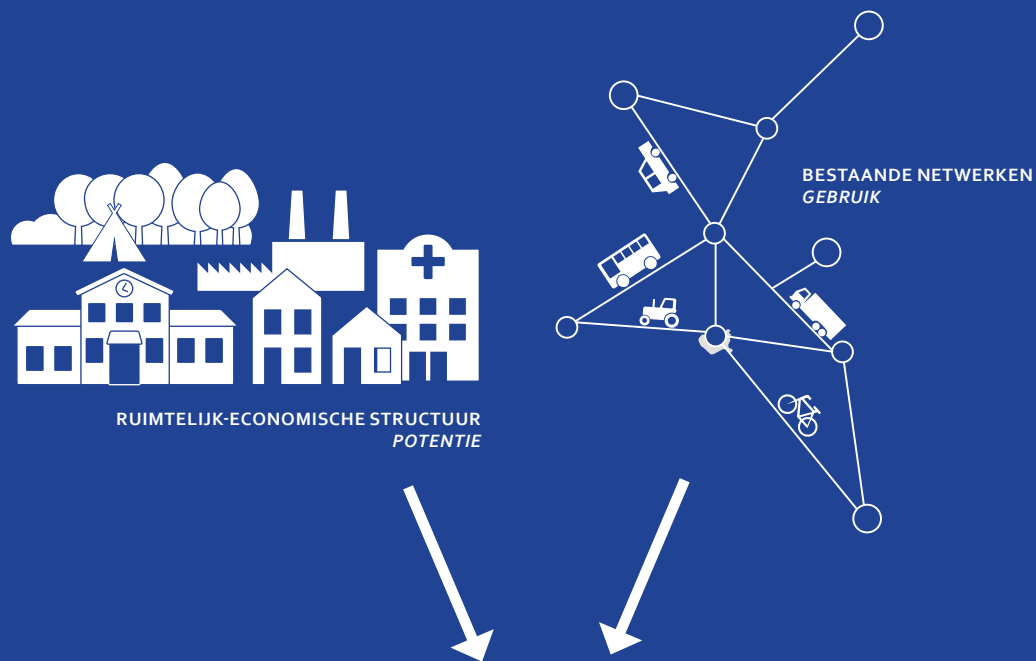
### RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR EN DE POTENTIE

Om objectief het mobiliteitssysteem van Heeze-Leende te kunnen benaderen is als eerste stap binnen de werkmethodek een analyse uitgevoerd naar de ruimtelijk-economische structuur op drie schaalniveaus. De analyse brengt op interregionale (tot 60 km), regionale (tot 15 km) en lokale schaal (binnen Heeze-Leende) potentiële herkomsten en bestemmingen in beeld. Denk daarbij aan bedrijventerreinen, zorgvoorzieningen, middelbare scholen, regionale opleidingscentra (mbo), hogescholen en universiteiten. Op het lokale schaalniveau van de gemeente Heeze-Leende zelf is ook rekening gehouden met (toekomstige) woningbouwontwikkelingen zoals De Bulders en Kloostervelden.

De ruimtelijk-economische kaartbeelden met potentiële herkomsten en bestemmingen vormen de basis voor het bepalen van principes voor de opbouw van netwerken (bijv. het regionale fietsnetwerk verbindt kernen met meer dan 5.000 inwoners) en zijn daarom steeds als onderlegger gebruikt bij het bouwen aan het wensbeeld mobiliteit 2040.

### BESTAANDE NETWERKEN EN HET GEBRUIK

De ruimtelijke-structuur en potentie vertellen echter maar een deel van het verhaal. Ook het huidige gebruik vertelt veel over ons mobiliteitssysteem. We hebben de bestaande netwerken nauwgezet onder de loep genomen. De achtergrondrapportage bevat alle analyses van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer (auto-, vracht- en landbouwverkeer), de fiets, het openbaar vervoer en de spoorwegovergangen. De analyses zorgen, samen met input vanuit de omgeving, voor een scherp beeld van hoe de netwerken momenteel functioneren, waar er problemen liggen en/of waar het netwerk op orde is.





# SITUATIESCHETS

De situatieschets van Heeze-Leende vat de huidige situatie op het gebied van mobiliteit samen. Dit is gebaseerd op de resultaten uit de enquête, vastgesteld beleid en analyses van feiten & cijfers. De achtergrondrapportage geeft uitgebreid toelichtingen op de enquête resultaten en analyses. Het gaat in deze situatieschets niet alleen over aandachtspunten en opgaven, maar ook over kansen.



## Groei in inwoners zorgt voor extra pendel

In de Woonvisie van Heeze-Leende staat dat er naar verwachting tot 2030 ruimt 650 woningen gebouwd worden in de gemeenten. De Bulders in Heeze en de Kloostervelden in Sterksel zijn daarin gedefinieerd als geschikte locaties voor uitbreidingswijken. Overige woningbouw wordt gerealiseerd binnen de verschillende kernen (Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrijp. De verwachting is dat de ruimtelijke ontwikkelingen voor extra pendel gaan zorgen, voornamelijk richting belangrijke werkgelegenheidscluster Eindhoven. 60% van de verplaatsingen vanuit Heeze-Leende gaan tegenwoordig richting het noorden (richting Eindhoven e.v.) Een goede regionale ontsluiting en aantakking om snelwegen is daarom cruciaal.



## Er liggen kansen bij de fiets en e-bike

Het fietsgebruik in de gemeente Heeze-Leende bedraagt ca. 26% van alle verplaatsingen. Hiermee ligt dit aandeel nagenoeg gelijk aan het gemiddelde in Nederland (27%) en de provincie Noord-Brabant (25%). Zo'n 80% van de fietsverplaatsingen vindt binnen de gemeente zelf plaats. Dit betekent dat de fiets op dit moment vooral gebruikt wordt op korte afstanden. Mede door de sterke opkomst van de e-fiets lijken er grote kansen om het fietsgebruik binnen Heeze-Leende en de regio verder te vergroten. De e-bike brengt vele bestemmingen binnen bereik, maar de enquête geeft aan dat de veiligheid en kwaliteit van het netwerk niet altijd op orde is. Ook voor middelbare scholieren liggen er kansen richting Valkenswaard, Eindhoven en Geldrop, waar de meesten naar school gaan.



## Duurzaamheidswinst te behalen op gebied van modal split en elektrificatie

Heeze-Leende wil een duurzame gemeente zijn. Daarom heeft de gemeente een Duurzaamheidsbeleid opgesteld, waarin mobiliteit één van de thema's is. Mobiliteit kan dan ook een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzaam Heeze-Leende. Er blijkt op twee fronten voornamelijk winst te behalen. Enerzijds is dit op het gebied van modal split en vervoerwijzekeuze omdat meer dan de helft van de verplaatsingen (55%) in de gemeente Heeze-Leende gebeurt met de auto (als bestuurder of passagier). Fiets, openbaar vervoer en ketenverplaatsingen kunnen wellicht sommige (korte) autoritten vervangen. Daarnaast worden auto's ook steeds schoner en slimmer. Hierop voorsorteren n mogelijk actief stimuleren zal ook een duurzaamheidswinst opleveren.





### Treinverbinding is goed, OV in de andere kernen en 's avonds en in het weekend is minimaal

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed vanuit Heeze vanwege de treinverbinding richting Eindhoven/Tilburg en Weert. Dit is ook terug te zien in de enquêteresultaten. De bereikbaarheid per trein scoort goed. Vooral Eindhoven als belangrijke bestemming per trein komt naar voren. De helft van de verplaatsingen met het OV vanuit Heeze-Leende hebben Eindhoven als bestemming. Hier is niet alleen veel werkgelegenheid, maar ook circa 35% van de middelbare scholieren uit Heeze-Leende gaat in Eindhoven naar school. Volgens respondenten is er wel nog winst te halen in het vervoer naar het treinstation. Belangrijkste aandachtspunt is dat de bediening in de avonduren en in het weekend minimaal is. In de andere kernen is het openbaar vervoer beperkt. Voor inwoners van Leende is de reguliere busverbinding naar Eindhoven en Maarheeze van belang en voor middelbare scholieren is ook de verbinding naar Valkenswaard waardevol. Bijna de helft (43%) van de middelbare scholieren die wonen in Heeze-Leende, gaan in Valkenswaard naar school.



### Autobereikbaarheid is goed, maar er zijn een aantal knelpunten

Heeze-Leende is gunstig gelegen aan de A2 en de A67. De steden Eindhoven, Weert, Tilburg, Den Bosch, Roermond en Venlo zijn allen binnen 45 minuten te bereiken met de auto. De doorstroming op de A2 vormt echter een belangrijk knelpunt. Ook de routes naar en tussen de A67 en A2 door de kernen Heeze en Leende zijn een knelpunt. Sluipverkeer (zowel doorgaand auto- als vrachtverkeer) zorgt hier voor overlast in de kernen. Het verbreden van de A2, het opwaarderen van de aansluiting Zevenhuizen en het aanleggen van de Centrale As zijn daarom belangrijke projecten voor Heeze-Leende.



### Leefbaarheid en verkeersveiligheid op doorgaande routes in kernen aandachtspunt

In de mobiliteitswereld is er steeds meer aandacht voor leefbaarheid en beleving. Dat blijkt ook uit de resultaten van de enquête. Aandachtspunten zoals overlast van verkeer, verkeersveiligheid en toegankelijkheid komen duidelijk naar voren. De afgelopen jaren zijn er al vele stappen gezet om de leefbaarheid en beleefde verkeersveiligheid te verbeteren, maar er is zeker nog ruimte voor verdere verbetering, met name op de doorgaande routes door de kernen. Ook dit komt helder naar voren uit de ingegeven locaties op de digitale kaart bij de enquête. De doorgaande routes door de kernen Heeze en Leende worden het vaakst ingegeven als specifieke aandachtslocaties.

### Aansluiting tussen recreatiegebieden en de kernen kan beter

Heeze-Leende is een gemeente met een groene uitstraling. Dat is één van haar unieke kwaliteiten. Het is een groene flank in de Metropoolregio Eindhoven en heeft een sterke aantrekkingskracht voor recreanten van buiten de gemeente. Onderzoek toont aan dat de recreanten veel tijd doorbrengen in het mooie buitengebied, maar nauwelijks in de kernen. Het recreatieve fiets- en wandelnetwerk tussen de recreatiegebieden en de connectie met de kernen is daarom een belangrijke opgave. Hierin is het van belang te zoeken naar een goede balans tussen recreatiedruk en de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de dorpskernen en natuurgebieden. Recreatief parkeren (auto én fiets) vormt een onderzoeksvraagstuk. Er liggen kansen om recreanten te stimuleren meer met de fiets of de trein te komen. Komen ze toch met de auto dan parkeren ze niet in het winkelgebied, maar op parkeerplaatsen daar net buiten.



### Fijnmazige oversteekbaarheid door veel spoorwegovergangen

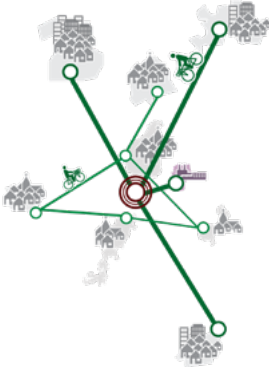
De gemeente Heeze-Leende telt 10 spoorwegovergangen, die allemaal gelijkvloers zijn en één ongelijkvloerse langzaam verkeer verbinding bij het station Heeze. De talrijke spoorwegovergangen zorgen voor een fijnmazige oversteekbaarheid, maar ze hebben ook een keerzijde. Enerzijds zorgt een intensiever gebruik van de spoorlijn voor extra vertraging van het verkeer op de aansluitende wegen. Daarnaast is veiligheid bij gelijkvloerse overwegen een aandachtspunt. De gemeente onderzoekt wat structurele oplossingen zijn en denkt in verschillende richtingen: ongelijkvloerse spoorwegovergangen realiseren, spoorveiligheid verbeteren en mogelijk het opheffen van spoorwegovergangen.



# HOOFDLIJNEN

Uit de situatieschets vloeien de 8 hoofdlijnen voor het mobiliteitsplan. Deze geven de ambitie weer die Heeze-Leende heeft op het gebied van mobiliteit. Ze beschrijven de belangrijkste principes, die de koers bepalen voor de het mobiliteitsplan. De uitwerking van deze hoofdlijnen vormt het wens beeld mobiliteit 2040. Om naar dit wensbeeld toe te werken, definieert het mobiliteitplan 22 maatregelen.

**Regionale verbinding naar Eindhoven en omliggende kernen optimaliseren en een impuls geven aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen tussen en in de kernen**



**Principes**  
Een fietsnetwerk uitwerken in 3 niveaus inclusief kwaliteitseisen

1. Regionaal fietsnetwerk tussen grote kernen (Eindhoven, Helmond, Weert) en 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

**Actief aan de slag met het duurzaamheidsbeleid**



**Principes**

1. Overgang naar duurzame vormen van mobiliteit versnellen (inspelen op ontwikkeling van elektrische (snelle) fietsen)
2. Uitbreiden/uitrollen van laadpalennetwerk
3. Educatie, marketing en gedragscampagnes

**Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen optimaal aansluiten op de netwerken**



**Principes**

1. Zorg dragen voor goede aansluitingen op de Centrale As
2. Zorg dragen voor veilige fietsroutes, aansluitend op het ov-netwerk en bestemmingen

**Aansluitingen en overstapmogelijkheden richting het treinvervoer verbeteren en de aansluitingen en verbindingen naar omliggende kernen optimaliseren/verbeteren**



**Principes**

1. Bereikbaarheid van treinstation vergroten vanuit alle kernen in Heeze-Leende, door middel van de buurtbus en flexibel voor- en natransport met de fiets of vraaggestuurd vervoer
2. Toegankelijk voor iedereen

**Robuust wegennet met goede doorstroming op de hoofdwegen en de Centrale As als alternatief voor het verkeer door de kernen**



**Principes**

1. Verder bouwen aan de Centrale As en Samen naar de A2 om verkeer in de dorpen te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren
2. In woongebieden zijn voetganger en fietser hoofdgebruiker
3. Snel en direct ontsluiten van de bedrijvigheid

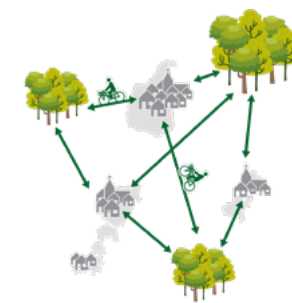
**Overlast beperken, verkeersveiligheid verbeteren voor voetganger en fietser en een prettig verblijfsklimaat creëren in de kernen**



**Principes**

1. Voetganger en fietser staan centraal binnen de kernen
2. Vrachtwagenverbod Heeze uitbreiden. Invoeren vrachtwagenverboden in kernen Leende en Sterksel

**Kwaliteiten van Heeze-Leende als totaalpakket benutten voor bezoekers, waarbij verkeersoverlast wordt voorkomen**



**Principes**

1. Optimaliseren bereikbaarheid tussen kernen en recreatieve gebieden met een focus op de fietser (inclusief deelsystemen)
2. Verbeteren van de verkeersveiligheid op landbouwroutes en wegen buiten de bebouwde kom

**Een goede balans vinden tussen bereikbaarheid en veiligheid bij de spoorwegovergangen**



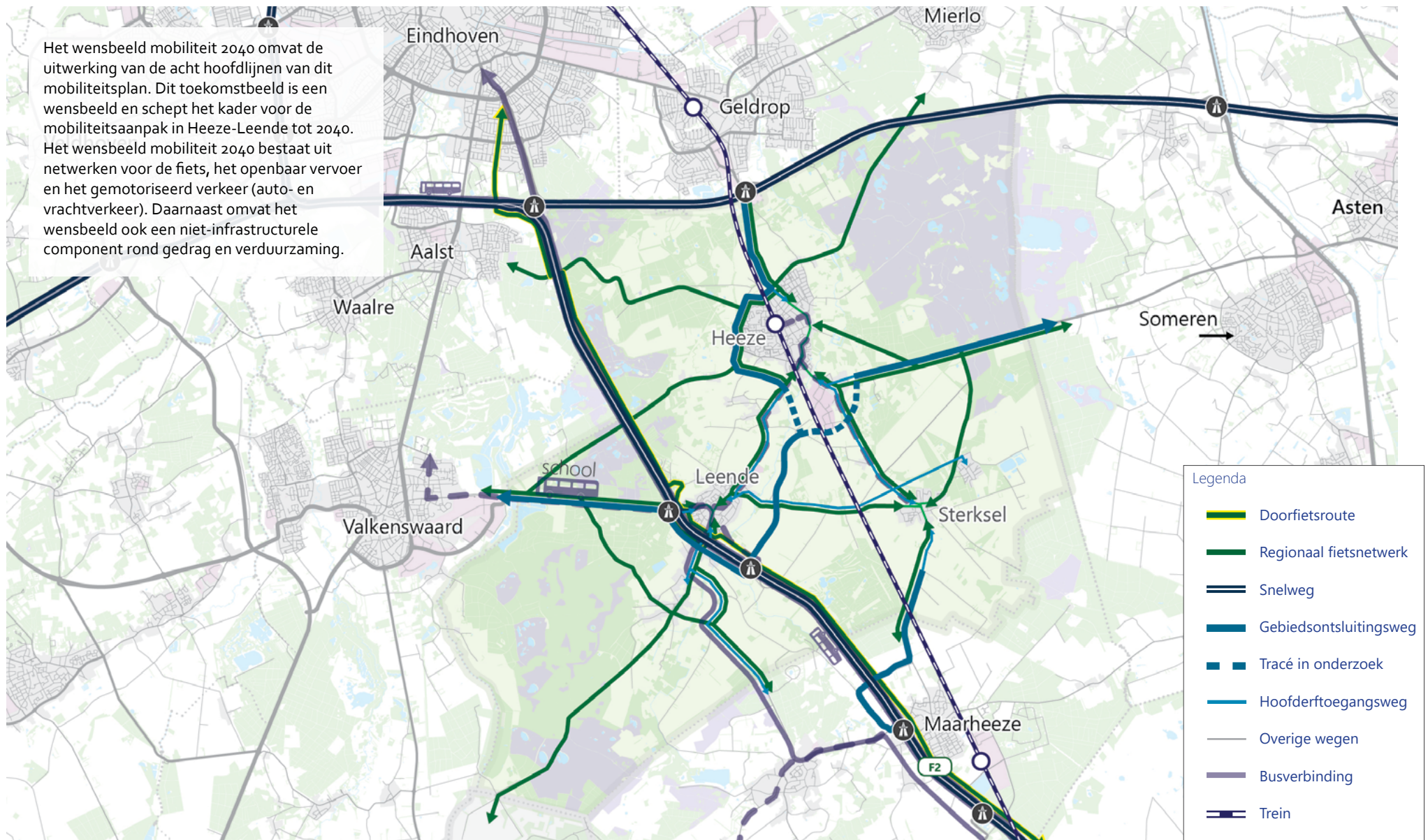
**Principes**

1. Keuzes maken in het al dan niet behouden van de spoorwegovergangen, gebaseerd op balans tussen de rol in het netwerk/bereikbaarheid en verkeersveiligheid/overlast



# WENSBEELD MOBILITEIT 2040

Het wensbeeld mobiliteit 2040 omvat de uitwerking van de acht hoofdlijnen van dit mobiliteitsplan. Dit toekomstbeeld is een wensbeeld en schept het kader voor de mobiliteitsaanpak in Heeze-Leende tot 2040. Het wensbeeld mobiliteit 2040 bestaat uit netwerken voor de fiets, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer (auto- en vrachtverkeer). Daarnaast omvat het wensbeeld ook een niet-infrastructurele component rond gedrag en verduurzaming.





# PROVINCIAAL EN REGIONAAL KADER

Het wensbeeld 2040 voor de gemeente Heeze-Leende sluit aan op de verschillende mobiliteitskaders en -plannen van de hogere overheden en regio.

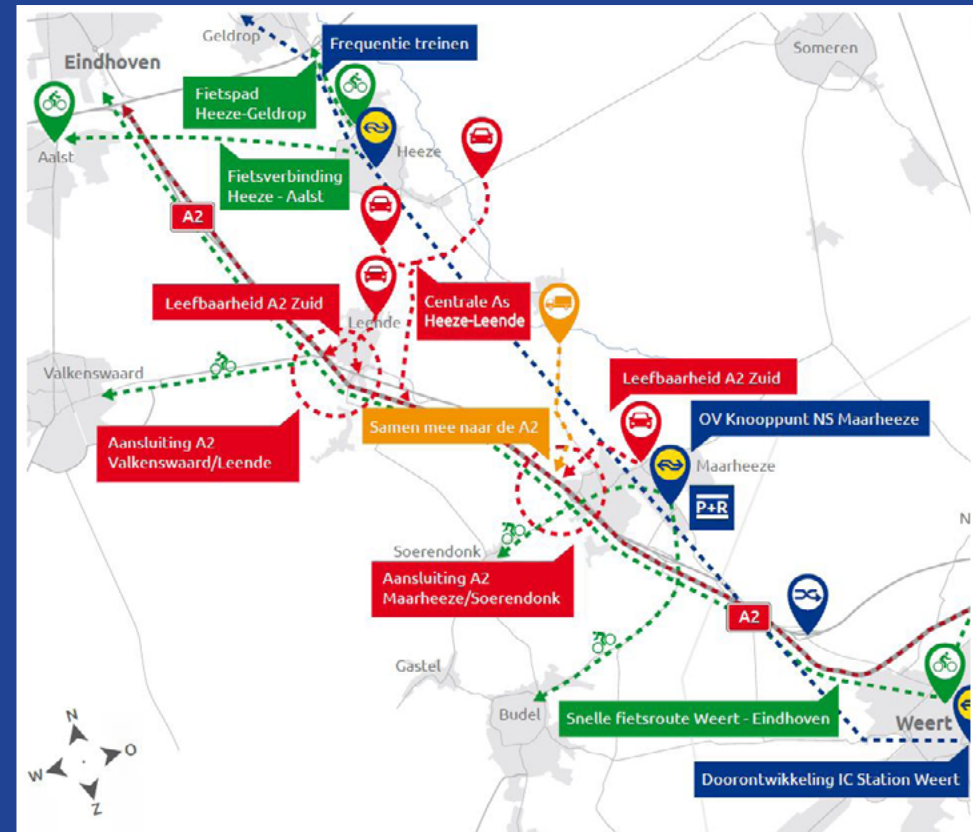
In het **Beleidskader Mobiliteit** maakt de provincie Noord-Brabant keuzes voor de toekomst van het mobiliteitssysteem in de provincie, verankerd in vijf ambities:

- We gaan voor een **samenhangend mobiliteitsysteem**
- We gaan voor **veilige mobiliteit**
- We gaan voor **schone, stille en gezonde mobiliteit**
- We gaan voor **mobiliteit voor iedereen**
- We gaan voor **een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem**

In het **Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024** ligt een andere belangrijke ambitie vastgelegd: Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Het mobiliteitsplan Heeze-Leende commiteert zich aan de gezamenlijke ambities en aanpak uit het verkeersveiligheidsplan.

Op regionaal niveau sluiten het wensbeeld en de maatregelen die daaruit voortkomen aan op de **Bereikbaarheidsagenda van Zuidoost-Brabant** (ZOSlimbereikbaar<sup>1</sup>), **Regionale mobiliteitsagenda MRE** en de **mobiliteitsagenda van de subregio Zuid**<sup>2</sup>.

Een speerpunt binnen deze laatstgenoemde agenda vormt de Corridor A2 Weert - Eindhoven. De corridor is de belangrijkste verbinding tussen Limburg en de rest van het land én is een belangrijke naderingsrichting voor het Stedelijk Gebied Eindhoven. De doorstromingsproblemen die zich dagelijks voordoen op de A2, zorgen voor bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in onze gemeente. Naar aanleiding van het eerder uitgevoerde MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven zijn 3 pakketten met maatregelen samengesteld om de problematiek te verzachten c.q. op te lossen: no regret maatregelen (pakket A), fietsmaatregelen en openbaar vervoer (pakket B) en maatregelen op het onderliggend wegennet (pakket C). De maatregelen die raken aan de gemeente Heeze-Leende vormen een belangrijke regionale onderlegger voor het wensbeeld.



Uitsnede van de maatregelenkaart uit de mobiliteitsagenda subregio Zuid

1 In ZOSlimbereikbaar werken 21 gemeenten en de Provincie Noord-Brabant samen aan een duurzaam bereikbaar Zuidoost-Brabant.

2 De subregio Zuid omvat de Brabantse gemeenten ten zuiden van Eindhoven: Valkenswaard, Waalre, Heeze-Leende, Cranendonck en Bergeijk. In Zuid participeren ook de Limburgse gemeenten Weert en Nederweert.



# VOETGANGER EN WANDELAAR

## Wensbeeld

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. Het is goed voor de gezondheid, duuzzaam en biedt de beste mogelijkheden voor sociaal contact in de openbare ruimte.

In de kernen en dorpscentra staat de voetganger en fietser centraal. Er wordt ruimte gemaakt voor lopen (en fietsen) door het (doorgaand) autoverkeer zoveel mogelijk om de kernen heen te leiden. Hierdoor wordt lopen niet alleen beter mogelijk, maar kunnen we ook zorgen 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: basis en plus.

- **niveau basis** (de basis op orde): overal in de kernen en woongebieden is voor voetgangers de basis op orde.
- **niveau plus** (speciale aandacht op specifieke plekken): op een aantal plekken wordt veel gelopen vanwege de nabijheid van voorzieningen. De kwaliteitseisen voor deze routes liggen hoger dan de basis.

In praktijk zal soms blijken dat een inrichting volledig volgens de kwaliteitseisen niet altijd mogelijk is. Soms is er een gebrek aan ruimte of is meer plaats voor groen wenselijk. Er wordt dan een zo passend mogelijke oplossing gezocht, in de geest van de gestelde eisen in dit plan.

Ook in de recreatieve gebieden is de voetganger, ofwel wandelaar, belangrijk. In samenwerking met natuurorganisaties bieden we hier aantrekkelijke wandelroutes, voorzien van goed beheer en onderhoud. Waar nodig en passend bij het karakter van een route, dragen we zorg voor een goede bewegwijzering, voldoende rustpunten en afvalbakken.

## Heeze-Leende toegankelijk voor iedereen

Heeze-Leende is een gastvrije gemeente en wil toegankelijk zijn voor iedereen. Een inclusieve openbare ruimte is zo ingericht dat iedereen van dezelfde voorzieningen en mogelijkheden gebruik kan maken en niemand wordt buitengesloten. Zo wordt de openbare ruimte van ons allemaal, van spelende kinderen op straat tot iemand in een rolstoel die boodschappen gaat doen.

Voor kwetsbare verkeersdeelnemers is het des te belangrijker dat zij zich te voet kunnen verplaatsen. Soms is lopen de enige manier voor deze personen om zichzelf te verplaatsen in de openbare ruimte en deel uit te maken van de maatschappij. Daarom is het van belang dat iedereen zich zowel in het niveau 'basis', als in het niveau 'plus' te voet kan voortbewegen op een aangename en prettige manier. De gemeente houdt daarom bij verkeersmaatregelen nadrukkelijk rekening met de voorschriften en richtlijnen voor kwetsbare deelnemers. De kwaliteitseisen (zie volgende pagina) van niveau 'basis' en 'plus' zijn op deze voorschriften en richtlijnen gebaseerd.

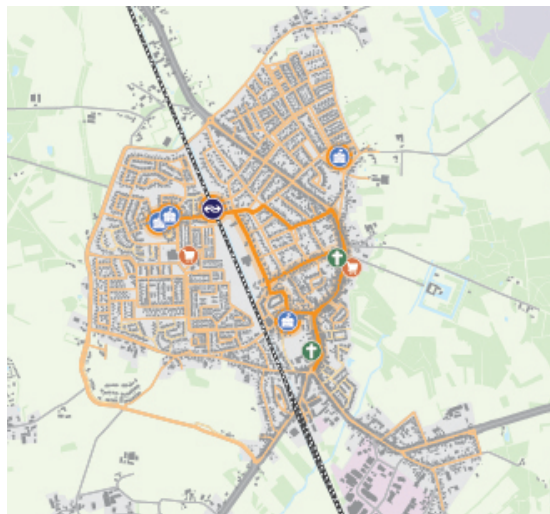


### Voetgangersroutes met niveau 'plus'

De voetganger is overal in onze gemeente belangrijk. Er zijn echter een aantal plekken waar veel bewegingen samenkomen, omdat er bepaalde voorzieningen zijn. Door deze voorzieningen (station, winkels, supermarkten, basisscholen en kerken) in beeld te brengen, ontstaan een aantal gebieden/routes waar de voetganger extra aandacht verdient.

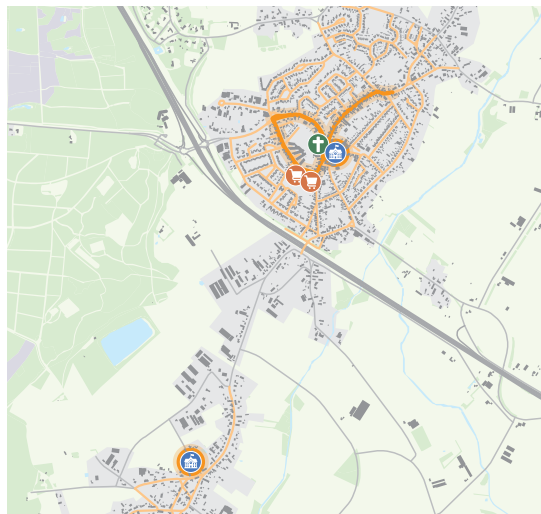
#### Centrum Heeze, Kapelstraat - Jan Deckerstraat

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. Verkeer sturen via de Randweg en Centrale As biedt kans om van deze plek een mooi en prettig verblijfsgebied te maken waar inwoners en bezoekers graag vertoeven.



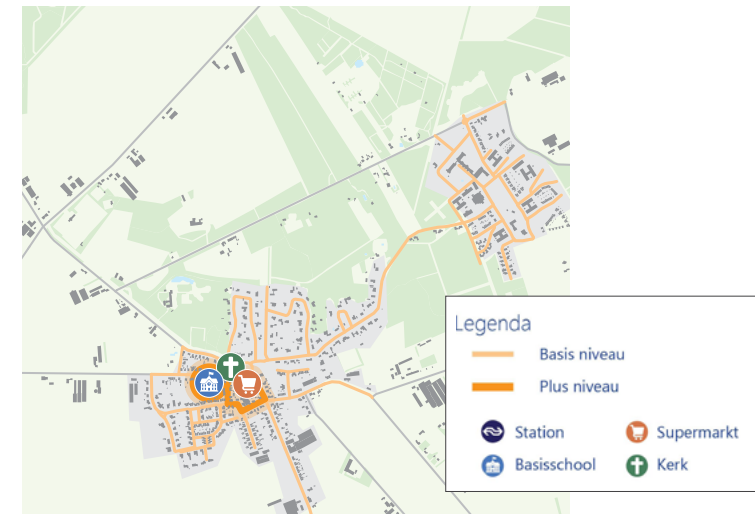
#### Centrum Leende, Dorpstraat

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 de Centrale As enorme kansen voor een lagere verkeersdruk en meer ruimte voor langzaam verkeer in de Dorpsstraat in Leende



#### Centrum Sterksel, Beukenlaan, Pastoor Thijssenlaan, Valentijn en Pompokreef

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



	Niveau 'basis'	Niveau 'plus' <i>Niveau 'basis', aangevuld met extra kwaliteitseisen</i>
<b>Voetpaden en trottoirs</b>	Een gewenste breedte van minimaal 1,5 meter, met een vrije doorloopruimte van minimaal 0,9 meter; De ondergrond is hard, vlak en stroef; Verlichting op de route bij cruciale (oversteek)punten	Gewenste breedte minimaal 1,8 meter, met een vrije doorloopruimte van minimaal 0,9 meter; Verlichting op de volledige route met herkenbare en continue vormgeving van de lichtmasten
<b>Routegeleiding</b>	Logische, overzichtelijke en sociaal veilige routes; Goede kleurcontrasten en gebruik van iconen; Gidslijnen die met de voet of stok voelbaar verschil in oppervlakte hebben (zoals trottoir – grasveld)	Geleidelijnen en attentievlakken die met de voet of stok voelbaar verschil in oppervlakte hebben
<b>Oversteekplaatsen</b>	Bij oversteken is vrij zicht tussen de voetganger en de andere verkeersdeelnemer. Denk hierbij ook aan ooghoogte van mensen in een rolstoel en kinderen; De oversteeklengte wordt zo kort mogelijk gehouden; De oversteek moet voelbaar zijn door middel van een gids- of geleidelijn; Bij verkeerslichten is de bedieningsknop conform landelijke richtlijnen aanwezig en is deze geplaatst op een hoogte tussen 0,9 en 1,2 meter; Er moet een ratteltikker hoorbaar en herkenbaar aanwezig zijn.	Er is een vrije uitzichthoek vanaf de oversteeklocatie, zodat iedereen goed zicht heeft op de hele omgeving; Blinde geleidelijn en attentiemarkering in het verlengde van de oversteek.

\*minimale vrije doorloopruimte: de minimale obstakelvrije breedte van het trottoir (zonder lantaarnpalen, overhangende bossages, fietsen, et cetera)

# FIETSNETWERK

## Wensbeeld

Heeze-Leende wil dat de dorpen en voorzieningen in de gemeente per fiets via een kwalitatief goed fietsnetwerk bereikbaar zijn. Dat wil zeggen dat het fietsnetwerk voldoet aan vijf eisen: samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel. Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt op korte afstanden. Mede door de opkomst van de e-fiets zien we grote kansen om de fietsbereikbaarheid te vergroten en de potentie van de fietser verder te benutten. De fiets kan in het dagelijkse mobiliteitssysteem een alternatief gaan worden voor de auto. Daarnaast draagt de fiets bij aan duurzaamheid, gezondheid en het verbeteren van verkeersdoorstroming op de weg.

We geven invulling aan het wensbeeld door ons fietsnetwerk zoals opgenomen in het Fietsplan (2016, geëvalueerd 2019) te optimaliseren, waarin we drie type utilitaire routes onderscheiden, bovenop ons fijnmazig recreatieve netwerk. Deze worden op de kaart op de volgende pagina weergegeven.

- **Interregionaal fietsnetwerk (de provinciale doorfietsroutes):** hoogwaardige fietsstructuur op Provinciaal niveau
- **Regionaal fietsnetwerk:** het hoofdfietsnetwerk<sup>1</sup> tussen de kernen in de gemeente en naar grotere kernen (> 5.000 inwoners) buiten de gemeente, dat daarnaast zorgt voor een verbinding met de doorfietsroutes en ook regionale bestemmingen (middelare scholen, grote bedrijventerreinen) aanhaakt.
- **Lokaal fietsnetwerk:** de basisstructuur binnen de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Leenderstrijp.

Heeze-Leende maakt zich hard voor de realisatie van de F2, de doorfietsroute van Weert naar Eindhoven. Vanwege de grote pendel richting Eindhoven, biedt de doorfietsroute een duurzaam en gezond alternatief voor de auto. Via Smartwayz.nl is deze maatregel opgepakt. Daarnaast zien we potentie in de verbinding Someren - Heeze - Veldhoven. Deze fietsverbinding kan bij Aalst inrikken op de doorfietsroute Weert - Eindhoven.

1 Dit netwerk komt overeen met het hoofdfietsnetwerk zoals gedefinieerd binnen het fietsplan  
2 CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2017

## Functionele eisen fietsnetwerk

Om de doorfietsroutes en het regionale netwerk zo effectief mogelijk te laten zijn, is de omrijfactor voor deze routes maximaal 20%<sup>2</sup>. Dat betekent dat een fietser richting bijv. Eindhoven, Veldhoven of de middelbare scholen in Valkenswaard en Geldrop maximaal 20% mag omfietsen ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Door de omrijfactor voor de fiets laag te houden, wordt die concurrerend met de auto qua tijd en zijn reizigers sneller geneigd de fiets te nemen.

Vrijwel alle regionale routes voldoen vandaag al aan deze gestelde richtwaarden. Enkele verbindingen (bijv. Sterksel-Helmond en Heeze-Valkenswaard) kennen een iets grotere omrijfactor dan de richtwaarde, welke nog acceptabel te noemen zijn (max. 30% omfietsen). In het algemeen kan er geconcludeerd worden dat de fietsnetwerken zowel fijnmazig als dekkend te noemen zijn. De kwaliteit van de routes is wel een aandachtspunt (zie volgende pagina).

Type fietsroute	Functie	Omrijfactor
(Provinciale) doorfietsroute	Grote fietsstromen op Provinciale schaal op grotere afstand dan 15 km	1,2 (20%)
Regionaal netwerk	Verbindingen vanuit de gemeente Heeze-Leende naar de doorfietsroutes en verbinding tussen grotere kernen (> 5.000 inwoners) tot 15 km. Direct aanhaken van middelbare scholen, grote bedrijventerreinen en (inter) regionale mobiliteitsknopen.	1,2 (20%)
Lokaal netwerk	Fietsontsluiting binnen de kernen zelf	-
Recreatief netwerk	Fijnmazig recreatief fietsen	-



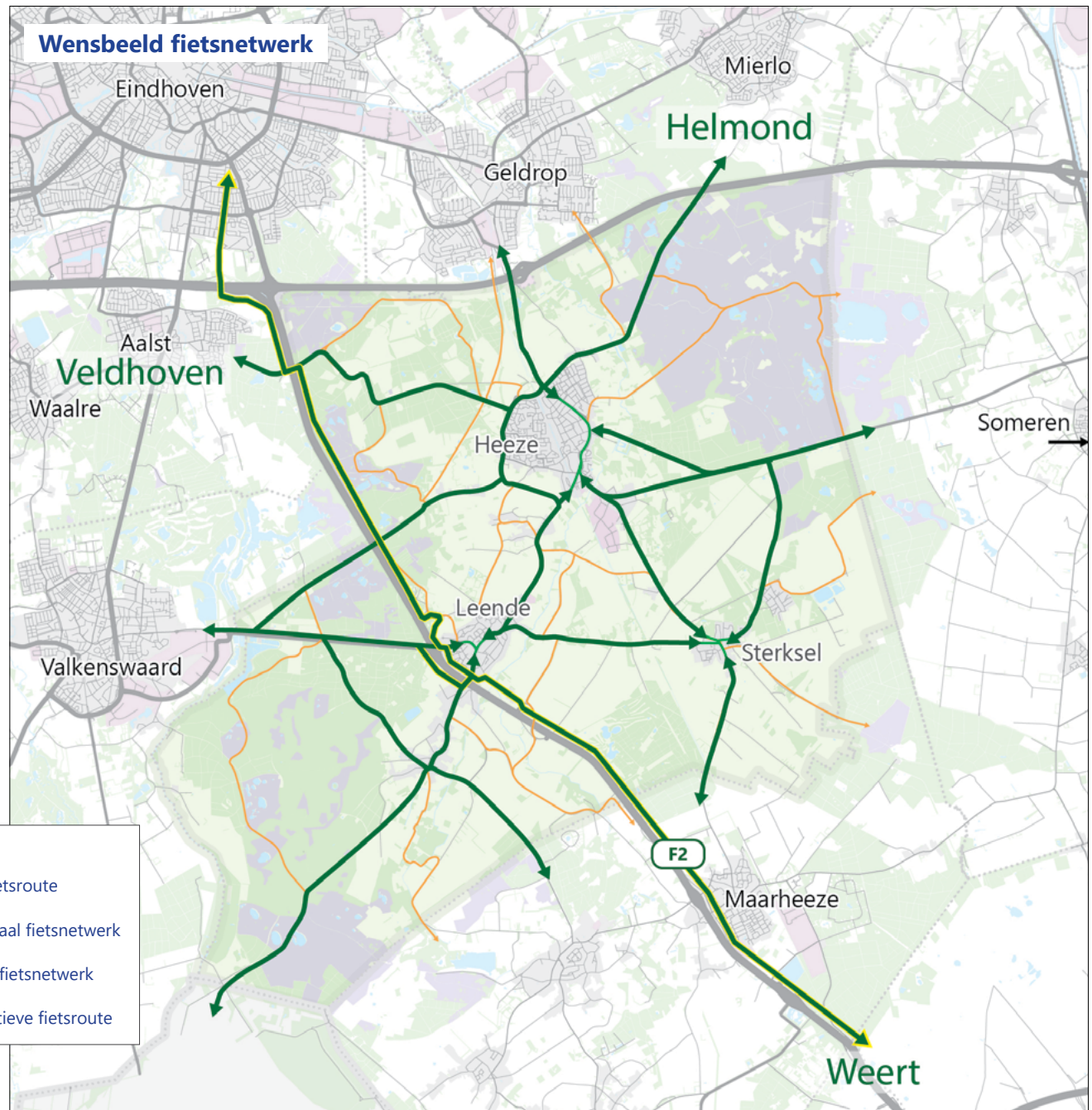
### Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Mogelijk nog belangrijker dan de functionele eisen zijn het stellen van kwalitatieve eisen aan de routes. Volgens de functionele eisen voldoet een groot deel van het huidige fietsnetwerk in Heeze-Leende: de verbindingen liggen er. Maar is het ook fijn fietsen op deze routes? Uit de enquête kwam naar voren dat vooral de kwaliteit van de bestaande fietsverbindingen aandacht vragen. Het inrichten van alle routes volgens de passende kwaliteitseisen is daarom een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan.

Kwalitatieve eisen gaan over o.a. het type verharding, de vormgeving en de aanwezigheid van verlichting. De eisen zijn gebaseerd op het vigerende Fietsplan, aangevuld met landelijke richtlijnen van het CROW<sup>1</sup>.

Specifiek voor het recreatieve netwerk geldt dat we hier speciaal aandacht hebben voor een goede bewegwijzering richting de voorzieningen in de kernen, zorgen we voor voldoende rustpunten, afvalbakken en een goed beheer en onderhoud.

In praktijk zal soms blijken dat een inrichting volledig volgens de kwaliteitseisen niet altijd mogelijk is. Soms is er een gebrek aan ruimte of is het verwerven van nodige gronden niet mogelijk. Er wordt dan een zo passend mogelijke oplossing gezocht, in de geest van de gestelde eisen in dit plan.



Legenda

- Doorfietsroute
- Regionaal fietsnetwerk
- Lokaal fietsnetwerk
- Recreatieve fietsroute

1 CROW publicatie 351, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016

# OPENBAAR VERVOER

## Wensbeeld

Heeze-Leende wil bereikbaar zijn voor iedereen. Daarom is het belangrijk ook aandacht te schenken aan het openbaar vervoer. Een goed openbaar vervoer systeem draagt bij aan de inclusiviteit en leefbaarheid in onze gemeente. Daarnaast biedt het OV, naast lopen en fietsen, ook een duurzaam alternatief voor de auto.

We zien een toekomstig systeem voor ons op twee schaalniveaus:

- **Interregionaal:** direct, snel en frequent naar (de knoop) Eindhoven. Vanuit Eindhoven is het ook mogelijk om makkelijk verder te reizen in alle richtingen.
- **Regionaal en lokaal:** doelgericht (naar school), buurtbussen en vraaggestuurd tussen de kernen in de gemeente en naar de omliggende kernen.

We willen het openbaar vervoer beter laten aansluiten op de volledige reis naar een bepaalde bestemming, bijvoorbeeld door de bereikbaarheid en overstapmogelijkheden van bus/treinstations te vergroten en vervolgvervoer te faciliteren. Daarnaast vergroten we graag de toegankelijkheid van het station voor mindervaliden en mensen die slecht ter been zijn.

## Interregionaal openbaar vervoer vooral op Eindhoven gericht

Station Eindhoven is dé interregionale OV-knoop voor Heeze-Leende. Het interregionale netwerk vanuit de gemeente Heeze-Leende is er dan ook op gericht om de kernen in de gemeente met meer dan 5.000 inwoners (Heeze en Leende) direct, snel en frequent te verbinden met Eindhoven. Dat betekent minimaal 2 keer per uur een verbinding met de trein en de bus, ook 's avonds en in het weekend. Vanuit Heeze geldt de trein als snelste verbinding en vanuit Leende de bus, waarmee deze de twee belangrijkste OV-assen vormen.

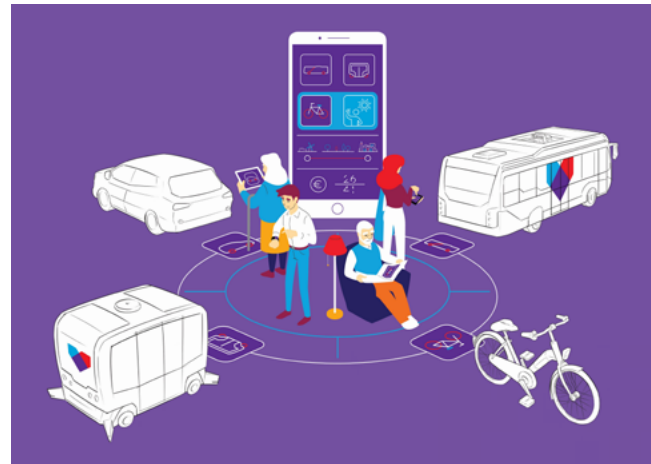
Daarnaast is Heeze-Leende mee voorstander van een bus over de vluchtstrook op de A2 van Weert naar grote werkgevers in Brainport zoals de High Tech Campus, het Maxima Medisch Centrum en ASML in Veldhoven. De bus halteert bij de bushalte langs de snelweg in Leende.

## Regionaal en lokaal openbaar vervoer

Op regionaal niveau, vanuit Heeze-Leende naar de omliggende kernen, zijn de OV-stromen niet groot en voornamelijk gericht op de doelgroep scholieren. Naast de trein en bus naar Eindhoven is met name de verbinding naar Valkenswaard belangrijk en behouden we die graag.

Op lokaal niveau ontsluit het OV de belangrijkste voorzieningen binnen de gemeente en naar de omliggende kernen. Een divers pallet aan aanbod is nodig, vanwege verschillende doelgroepen met elk een eigen vervoersvraag. Er is een systeem dat een vaste dienstregeling vormt (b.v. de huidige buurtbussen), aangevuld met vraagafhankelijk vervoer op afroep waarmee het gemakkelijker en efficiënter wordt om de omliggende kernen te bereiken. Dit sluit ook goed aan bij de visie gedeelde mobiliteit van de Provincie Noord-Brabant. Naar de toekomst toe zou het mogelijk moeten worden om de systemen te integreren en efficiënter te organiseren zodat de verschillende vormen van dit vervoer elkaar kunnen versterken.

Tot slot wil de gemeente samen met de Provincie Noord-Brabant graag onderzoeken of Mobility as a Service (MaaS) en deelmobiliteit (denk aan deelauto's, -fietsen, steps, scooters) potentie hebben. Bij MaaS investeren gebruikers niet in een eigen vervoermiddel, maar kopen ze mobiliteit op het moment dat ze het nodig hebben. Dan gaat het om bijv. huur van een deelauto, -fiets of -scooter. MaaS kan een waardevolle aanvulling zijn op het klassiek OV en kan het een stimulans zijn voor inwoners van de gemeente om hun autobezit te verminderen.





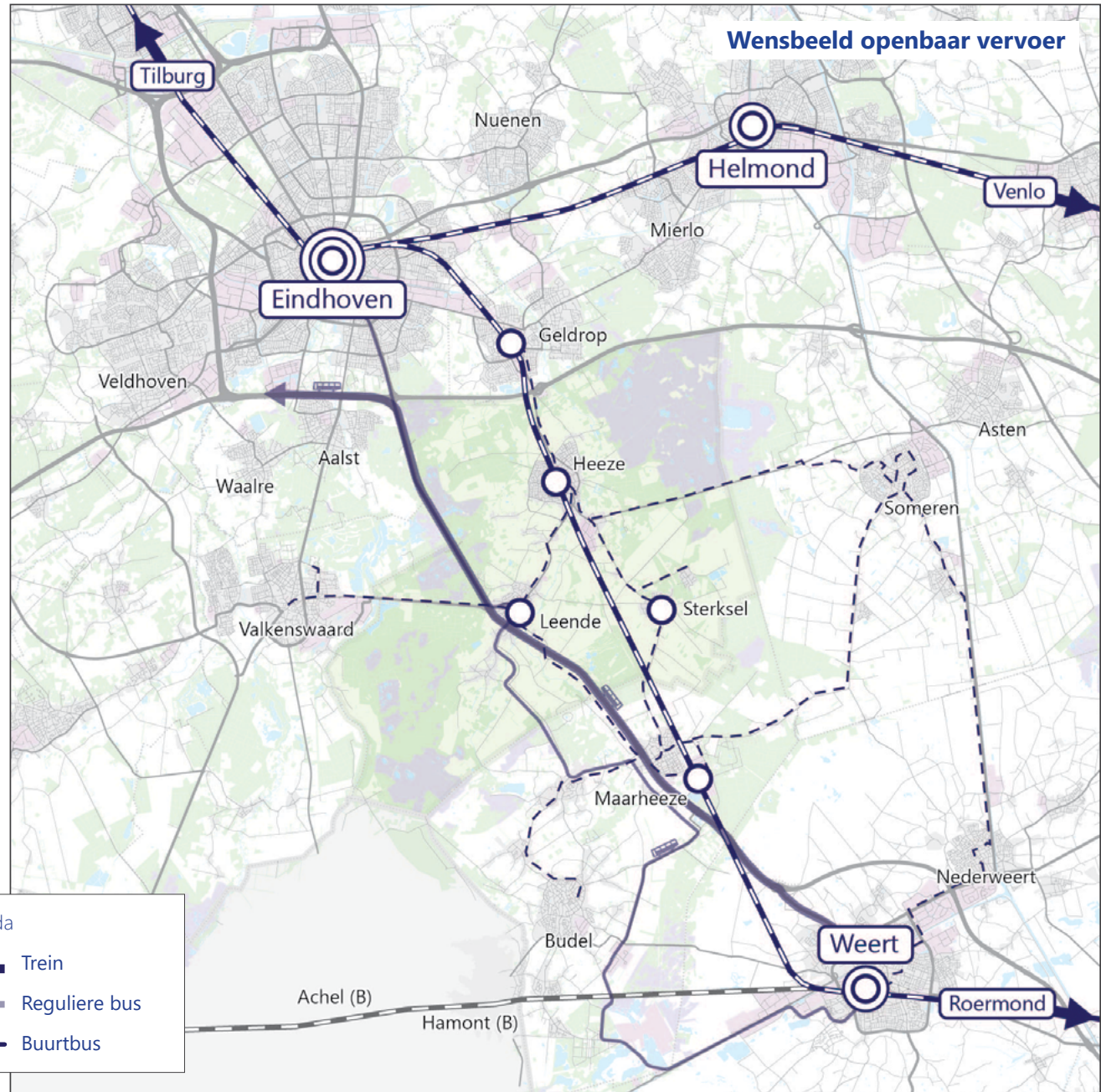
### Mobiliteitsknoten in Heeze Leende

Station Heeze vervult de grootste rol als OV-knoop binnen de gemeente. Het station vervult geen regionale rol, maar is wel een belangrijke opstaptelek voor inwoners Heeze-Leende. Een goede bereikbaarheid van het station voor de inwoners van de gemeente Heeze-Leende heeft de prioriteit. Dit betekent goede fiets- en looproutes naar het station en geen capaciteitsuitbreiding van parkeerplaatsen voor reizigers van buiten de gemeente, maar wel voor eigen bewoners die niet kunnen fietsen (indien de behoefte groeit). Indien behoefte voor meer fietsparkeerplaatsen toeneemt, voor reizigers uit Heeze-Leende of daarbuiten, voorzien we hier graag in.

De bushalte langs de snelweg in Leende is eveneens een belangrijke OV-knoop voor de gemeente. Zeker als de bus over de A2 naar grote werkgevers in Brainport realiteit wordt. Ook hier geldt dat goede fietsroutes naar de knoop cruciaal zijn. De gemeente tracht ook goede looproutes aan te leggen naar de knoop. Hiervoor moet er wel voldoende ruimte zijn in het wegprofiel.

Voor beide knopen geldt dat de ze voorzien zijn van een overdekte en met camera bewaakte fietsenstalling met een wachtvoorzieningen waar (dynamische) reisinformatie beschikbaar is.

In de kleine kernen Sterksel en Leenderstrip is het belangrijk om in passend voor- en natransport te voorzien naar de knopen Heeze en Leende om aan te sluiten op dit netwerk. Ze hebben wel een lokale mobiliteitsknoop waar vraaggestuurd vervoer wordt aangeboden en/of de schoolbus halteert.





# GEMOTORISEERD VERKEER

## Wensbeeld

Heeze-Leende kent een goede bereikbaarheid met de auto. Aandachtspunt is het doorgaande verkeer naar de A2 en A67 door de kernen Heeze en Leende, wat zorgt voor overlast en verkeersonveilige situaties. Daarom wil Heeze-Leende werken aan een goed ingerichte hoofdstructuur volgens een heldere hiërarchie. Doorgaand verkeer gaat niet langer door de kernen, maar er omheen. Daarnaast gaan binnen de kernen wegen zo veel mogelijk afgewaardeerd worden van 50 km/u naar 30 km/u. Dit doen we al op de korte termijn, zodra de mogelijkheid zich voordoet of een weg aan onderhoud toe is. Op die manier is een robuust wegennet met een goede doorstroming op de hoofdstructuur goed in balans met leefbare kernen.

Belangrijke basis voor het wensbeeld zijn de Centrale As en het project 'Samen naar de A2' om het sluipverkeer en vrachtverkeer door de kernen aan te pakken en de bereikbaarheid van en leefbaarheid in de kernen te vergroten.

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. Stroomwegen
2. Gebiedsontsluitingswegen
3. Erftoegangswegen

## Functionele eisen en kwaliteitseisen netwerk gemotoriseerd verkeer

Onderstaande tabel toont per wegcategorie de functionele eisen en belangrijkste kwaliteitseisen die gesteld worden aan de inrichting van de betreffende wegcategorie. Deze eisen zijn gebruikt om het netwerk te definiëren. Dit is uitgebreid beschreven in de achtergrondrapportage. Het is de bedoeling om alle wegen in te richten volgens de kwaliteitseisen. Als dit niet mogelijk is, zoeken we een zo passend mogelijke oplossing, in de geest van het mobiliteitsplan.

De A2, A67 en Centrale As, inclusief de verbinding tussen de Poortmannen en de Somerenseweg, vormen het hoofdwegennet voor auto- en vrachtverkeer. Kernen met meer dan 5.000 inwoners (Heeze en Leende) en grote bedrijventerreinen (de Poortmannen) zijn direct aangesloten op het hoofdwegennet. Voor kernen met minder dan 5.000 inwoners (Sterksel en Leenderstrijp) en overige bestemmingen is een aansluiting via een erftoegangsweg op het hoofdwegennet ook mogelijk.

Type weg	Functie	Snelheid	Voorrang	Oversteekvoorziening	Snelheidsremming
<b>Stroomweg</b>	Snel verwerken van doorgaand verkeer (A2 en A67)	100 km/u (120-130 km/u avond/nacht)	ja	Ongelijkvloers	Nee
<b>Gebiedsontsluitingsweg</b>	Verbinden en rechtstreeks ontsluiten van grote kernen (>5.000 inwoners) met stroomwegen, belangrijke bestemmingen zoals bedrijventerreinen > 10ha, (inter)regionale mobiliteitsknopen	<i>Binnen bebouwde kom:</i> 50/30 km/u; <i>Buiten bebouwde kom:</i> 80/60 km/u	ja	<i>Binnen bebouwde kom:</i> bij kruispunten/via middengeleider; <i>Buiten bebouwde kom:</i> bij kruispunten	<i>Binnen bebouwde kom:</i> eventueel op kruising of bij oversteekvoorziening; <i>Buiten bebouwde kom:</i> nee
<b>Erftoegangsweg</b>	Toegang bieden tot woningen, bedrijven, scholen en winkels in een gebied met de functie 'verblijven' en het verbinden van middelgrote en kleinere kernen (<5.000 inwoners)	<i>Binnen bebouwde kom:</i> 30 km/u <i>Buiten bebouwde kom:</i> 60 km/u	gelijkwaardig	Bij voorkeur niet; uitzonderingen mogelijk	Ja

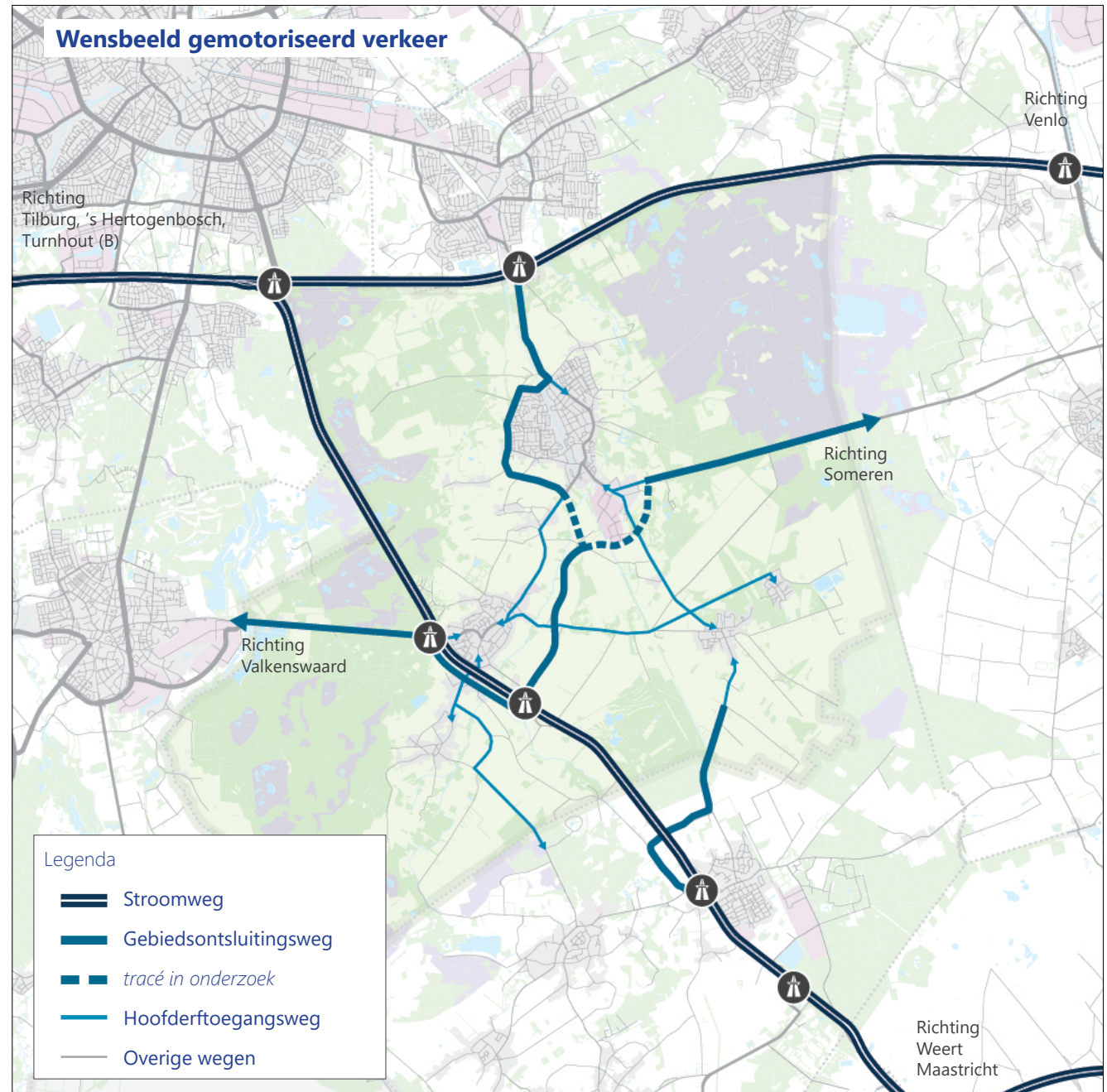
### Vrachtverkeer gebruikt de hoofdstructuur

Vrachtverkeer over de weg is belangrijk voor het functioneren van de bedrijvigheid in onze gemeenten, maar veroorzaakt ook overlast. Bedrijventerrein de Poortmannen in Heeze en bedrijventerrein Poort 43 in Sterksel zijn belangrijke locaties in de bedrijvigheid binnen de gemeente Heeze-Leende. Om vrachtverkeer in goede banen te leiden is een helder voorkeursnetwerk nodig van gebiedsontsluitingswegen die de bedrijventerreinen ontsluiten richting de A2 en A67. Het hoofddoel van deze structuur is het bieden van optimale mogelijkheden voor het vrachtverkeer. Daarnaast vermijden we met goede voorkeursroutes dat grote doorgaande stromen vrachtverkeer door woonkernen rijden. De Randweg in Heeze en de Centrale As hebben in dit voorkeursnetwerk een cruciale rol. Met bijhorende vrachtwagenverboden (zoals vandaag al in Heeze) zorgen we ervoor dat vrachtverkeer ook echt gebruik maakt van het voorkeursnetwerk. We willen echter geen sluipverkeer of doorgaand verkeer aantrekken.

### Leefbaarheid en veiligheid in de kernen

Het verblijfsklimaat in de kernen is in de huidige situatie op bepaalde trajecten een aandachtspunt. Wegen binnen de woonkernen zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Door het doorgaande verkeer om de kernen heen te leiden (Randweg voor Heeze en Centrale As voor Leende), kan de verblijfskwaliteit in deze kernen een impuls krijgen. De focus ligt in de kernen en woongebieden op de voetganger en de fietser. Wegen in de bebouwde kom worden zo veel mogelijk ingericht als 30 km/u-wegen. Door dit goed aan te pakken, zorgt een 30 km/u-inrichting er ook voor dat de wegen om de kernen heen aantrekkelijker zijn voor doorgaand verkeer.

Het project 'Samen mee naar de A2' implementeert specifiek in Sterksel aanvullende maatregelen om het (vracht)verkeer straks extra te stimuleren om over de nieuwe ontsluitingsweg te rijden. De doorgaande route is onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer.



# GEDRAG EN VERDUURZAMING

## Wensbeeld

Heeze-Leende heeft een helder duurzaamheidsbeleid en mobiliteit kan een mooie bijdrage leveren om de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te bereiken.

Dit willen we onder meer doen door het gebruik van 'emissieloze' vervoersmiddelen beter te faciliteren. Een laadvisie met duidelijke stappen voor het aanvragen en plaatsen van laadpalen helpt ons daar bijvoorbeeld bij. Daarnaast willen we sterk inzetten op het stimuleren van het reizen met duurzame vervoersmiddelen. De voorgestelde netwerken en bijhorende infrastructuur dragen daaraan bij. We ontmoedigen het doorgaand verkeer door de kernen en maken meer ruimte voor voetganger en fietser. Maar infrastructuur alleen is niet genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom kiezen we ervoor om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van mensen te kijken en te bepalen hoe we hen kunnen helpen om keuzes te maken die bijdragen aan een leefbaar, veilig en bereikbaar Heeze-Leende.

## Duurzame mobiliteitskeuzes stimuleren

Meer kiezen voor het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer in plaats van de auto, daar willen we naartoe. We willen alle inwoners verleiden tot het maken van een keuze voor meer duurzame en gezonde modaliteiten. Inwoners komen zo veel mogelijk naar het centrum van onze kernen met de fiets of te voet. Daarbij zien we de grootste kansen voor het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze bij de volgende doelgroepen:

**Werkgevers:** werkgevers hebben grote invloed op het woonwerkverkeer van hun werknemers. Er liggen niet alleen kansen om hun regelingen voor woon-werk- en zakelijk verkeer te verslimmen en verduurzamen. Werknemers hebben, in branches waar dit mogelijk is, vanwege de COVID-19-crisis ook steeds meer het thuiswerken ontdekt. We ondersteunen de werkgevers in onze gemeente graag met informatie en advies.

**Kinderen:** dit zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers, maar ook de volwassen weggebruikers van de toekomst. Door middel van voorlichting en educatie willen wij hen vroeg bewust maken van de impact van zowel verkeersveiligheid als gezonde mobiliteitskeuzes en hen zo laten opgroeien met duurzame mobiliteit.

## Gedrag en educatie in relatie tot verkeersveiligheid

Gedrag en educatie vormen cruciale onderdelen bij verkeersveiligheid. Op het gedrag heeft een overheid uiteindelijk het minste invloed, maar met voorlichting en campagnes werken we aan bewustwording, risicomijding en het informeren van alle verkeersdeelnemers. Hierin zoeken we graag de samenwerking met de partners van het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 om de gezamenlijk gestelde ambities rond verkeersveiligheid te kunnen waarmaken.

Met name jongeren en senioren zijn vaker betrokken bij een verkeersongeval. Ouderen blijven vaak langer mobiel, mede door de opkomst van de e-bike. De combinatie van een snellere fiets, een langzamere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren dan ook extra kwetsbaar in het verkeer. Voorlichting over het gebruik van de elektrische fiets kan helpen om mensen bekender en behendiger te maken met het gebruik van een elektrische fiets en er zo voor zorgen dat ongelukken minder vaak plaats vinden. Jongeren zijn zich vaak niet genoeg bewust van de gevaren in het verkeer en zijn snel afgeleid. Voorlichting over de gevaren in het verkeer kan bijdragen aan een betere bewustwording.

## Klaar voor schone voertuigen

Elektrisch rijden wordt steeds populairder en het aantal elektrische auto's neemt ieder jaar toe. Aangezien dit bijdraagt aan de verduurzaming van het vervoer, wil de gemeente inwoners stimuleren om elektrisch te gaan rijden. Dit faciliteren we door het realiseren van voldoende laadplekken, waarmee we zorgen voor een dekkende openbare laadinfrastructuur.



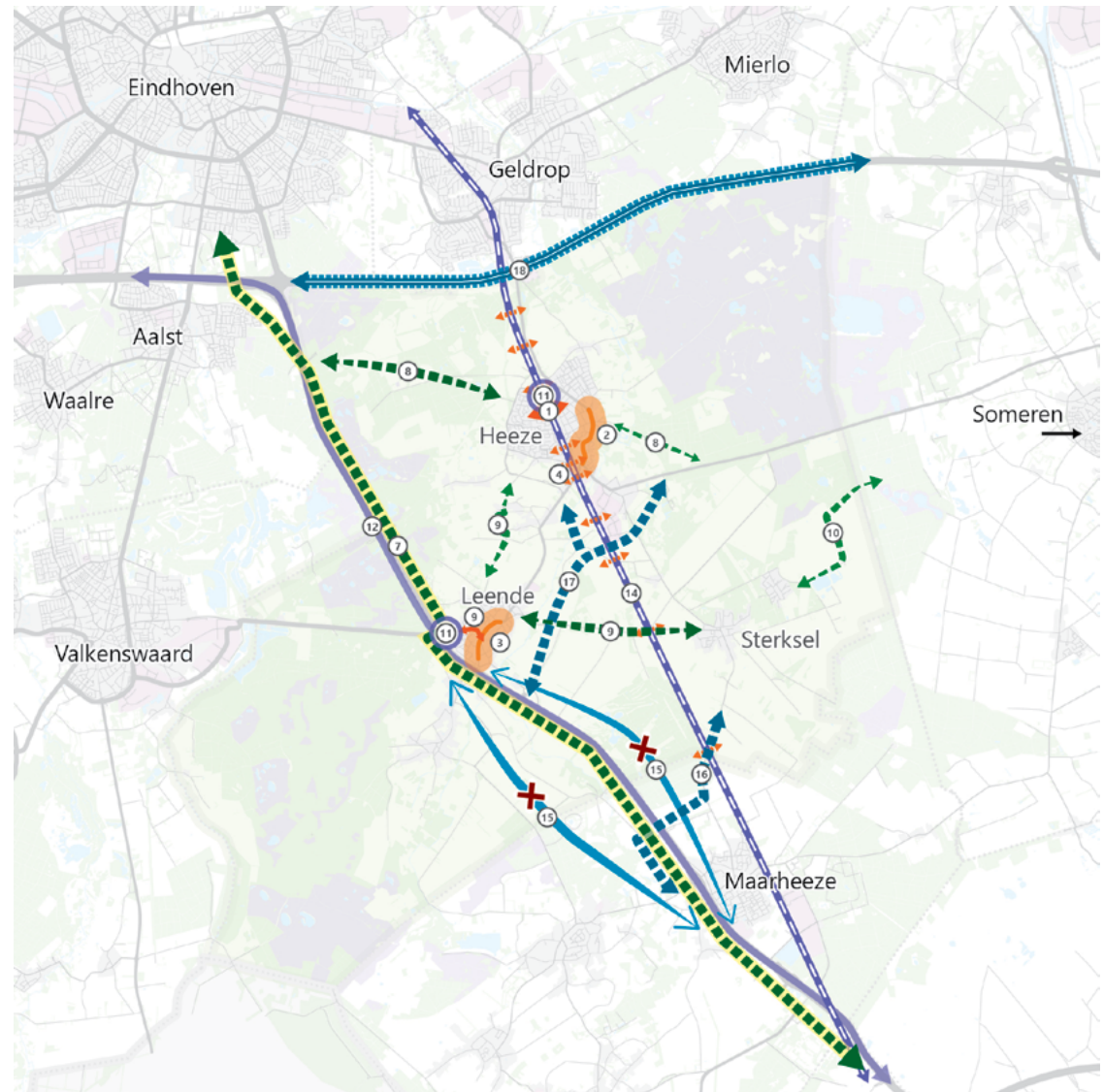




# AAN DE SLAG

Om het wensbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, bevat het mobiliteitsplan een maatregelenplan bestaande uit 22 maatregelen. Deze kaart geeft een overzicht van alle maatregelen, die op de volgende pagina's één voor één verder toegelicht worden. Tot slot bevat het mobiliteitsplan een overzicht van de maatregelen in een uitvoeringsprogramma waarbij ze in de tijd zijn uitgezet en wordt aangegeven welke partners nodig zijn voor uitvoering en op welke manier elk maatregel een uitwerking vormt van de 8 hoofdlijnen.

<b>Multimodaal</b>	
1	Tunnel en toegankelijkheid station Heeze optimaliseren*
2	Integrale aanpak centrum Heeze
3	Integrale aanpak centrum Leende*
4	Keuzes maken in het al dan niet behouden van gelijkvloerse spoor kruisingen en/of het realiseren van ongelijkvloerse spoor kruisingen*
5	In kernen en woongebieden de basis op orde maken voor de voetganger en fietser*
6	Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten tussen de verschillende modaliteiten ontwikkelen en uitvoeren*
<b>Fiets en voetganger</b>	
7	Verkennen en realiseren van de doorfietsroute Weert-Eindhoven*
8	Verkennen en realiseren van de regionale fietsroute Veldhoven-Somerens*
9	Fietsparkeren bij belangrijke voorzieningen (denk aan winkels, ov-haltes, natuurpoorten)*
10	Hoofdnetwerken fiets en voetganger inrichten en/of optimaliseren volgens de bijbehorende kwaliteitseisen*
11	Onderhoud en beheer van de recreatieve wandel- en fietspaden, en het onderzoeken van een recreatieve wandel- en fietsverbinding tussen Someren en Sterksel*
<b>Openbaar vervoer</b>	
12	Voorzieningen bij station Heeze en de bus-knoop Leende (aan de A2)*
13	Aanjagen van de realisatie van de snelbusverbinding A2 Brainport (Weert - Eindhoven High Tech Campus - ASML, met een halte in Leende)*
14	Inzetten op frequentieverhoging van trein en bus naar Eindhoven (vooral in avond- en weekend)*
<b>Auto- en vrachtverkeer</b>	
15	Aanpak sluipverkeer A2
16	Realiseren Samen naar de A2, inclusief flankerende maatregelen in Sterksel
17a	Realiseren Centrale As: van Poortmannen naar A2, met een goede aansluiting op de A2*
17b	Realiseren Centrale As: van Randweg naar Somerenseweg *
18	Mee aanjager zijn van de aanpak aansluiting en verbreding A67
19	Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk auto*
<b>Gedrag en verduurzaming</b>	
20	Vaststellen van de laadvisie en uitrol van de laadinfrastructuur
21	Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes
22	Vraag en potentie deelmobiliteit onderzoeken



\*Maatregelen met een sterretje zijn nog niet of slechts gedeeltelijk opgenomen in de meerjarenbegroting van de gemeente. Bij de uitvoering van deze maatregelen dient de gemeenteraad budget beschikbaar te stellen.



# MAATREGELEN MULTIMODAAL

## 1. Toegankelijkheid station en interwijk functie Heeze optimaliseren

In samenwerking met ProRail willen we de toegankelijkheid van het station in Heeze verbeteren. Dit betreft ook goede vindbaarheid van het station en het verzorgen van fietsroutes van goede kwaliteit er naartoe. Daarnaast wil de gemeente de interwijkfunctie voor langzaam verkeer in Heeze verbeteren.

## 2. Integrale aanpak centrum Heeze

In Heeze spelen er diverse ontwikkelingen, waardoor er ruimte ontstaat om het centrum anders in te richten en nog levendiger te maken. Qua verkeer spelen er verschillende opgaves, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers.

- Voor de Kapelstraat wordt er dan ook een traject gestart om deze te gaan herinrichten, met als doel om er een prettig verblijfsgebied van te maken. Dit wordt gedaan door doorgaand verkeer te ontmoedigen door het centrum te rijden en ruimte te maken voor verblijven. Via een participatietraject worden bewoners, winkeliers en gebruikers betrokken bij het ontwerp.
- Goede parkeervoorzieningen vormen een belangrijke functie in het functioneren van het centrum. In een onderzoek is de parkeerdruk in het centrum onderzocht: hieruit komt geen acuut parkeerprobleem naar voren. Het zal dus voornamelijk geen over ruimtelijke hersituering van plekken.

Dit alles vormt onderdeel van het centrumplan, waarbij naast het ruimtelijke- en verkeerskundige aspect tevens gekeken wordt naar het verder ontwikkelen van een groene entree en meer koppeling tussen het winkellint en het nabijgelegen natuurgebied via meer doorgangen.

## 3. Integrale aanpak centrum Leende

Evenals in het centrum van Heeze, willen we in Leende een traject starten om doorgaand gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen door het centrum te rijden en ruimte te maken voor verblijven. De realisatie van de Centrale As speelt hierbij een grote rol (zie maatregel 17). Op termijn, als deze nieuwe weg is aangelegd, willen we de kern Leende afsluiten voor doorgaand vrachtverkeer.

## 4. Keuzes maken in het al dan niet behouden van gelijkvloerse spoor kruisingen en/of het realiseren van ongelijkvloerse spoor kruisingen

Heeze-Leende kent maar liefst 10 gelijkvloerse spoor kruisingen. In het kader van de Centrale As bestaat er de wens om een ongelijkvloerse kruising aan te leggen tussen de huidige overwegen Industrieweg en Het Heike. Samen met de Provincie en ProRail wordt onderzocht of het haalbaar is om bepaalde overwegen op te heffen, te herinrichten en daarmee verbeteren of misschien af te waarden tot een overweg voor uitsluitend langzaam verkeer.

Dit gebeurt in het kader van het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen (LVO), dat als doel heeft om de veilige en vlotte doorstroming van het wegverkeer en treinen op overwegen te bevorderen zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Uiteraard gaat dit onderzoek en deze keuzes gepaard met participatie van de inwoners en is zowel politiek en maatschappelijk draagvlak hierin belangrijk.

## 5. In kernen en woongebieden de basis op orde maken voor de voetganger en fietser (volgens de bijbehorende kwaliteitseisen)

Wegen binnen de kernen en woongebieden zijn enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer. Als onze netwerken goed functioneren creëren we in de kernen ruimte voor focus op de voetganger en fietser. Voor zover dat nog niet het geval is, richten we wegen in de woongebieden zo veel mogelijk in als 30 km/u gebieden. Dit doen we doorlopend door dit als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen.

## 6. Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten tussen de verschillende modaliteiten ontwikkelen en uitvoeren

We willen sterk inzetten op het voorkomen van verkeersincidenten en gaan dan ook concreet aan de slag met het verbeteren van de verkeersveiligheid in het algemeen. Daarom ontwikkelen we een aanpak om conflicten tussen verschillende weggebruikers (vaak tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer) op te lossen. Dit doen we volgens de koers uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. In het kader van deze maatregel wordt een lijst met conflictpunten opgesteld en voortdurend aangevuld. Er zullen conflictpunten verdwijnen, maar mogelijk ook bijkomen.

# MAATREGELEN FIETS EN VOETGANGER

## 7. Verkennen en realiseren van de doorfietsroute Weert-Eindhoven

Een snelle fietsverbinding van hoge kwaliteit tussen Weert en Eindhoven kan reizigers op deze relatie en tussenliggende relaties een alternatief bieden voor reizen met de auto of het openbaar vervoer en kan dit de druk op de A2 wellicht verminderen. In een haalbaarheidsstudie wordt de potentie en het tracé onderzocht, waarna er richting een realisatie gegaan kan worden.

## 8. Verkennen en realiseren van de regionale fietsroute Veldhoven-Someren

Binnen de haalbaarheidsstudie wordt eveneens gekeken naar een fietsverbinding tussen Heeze en Aalst, met een koppeling op de doorfietsroute (F2) ter hoogte van Hut van Mie Pils. Deze route over de Grootte Heide biedt een grote mogelijkheid om meer woon-werkverkeer van- en naar de High Tech Campus en ASML gebruik te laten maken van de fiets. Deze route koppelen aan een regionale fietsroute over de Boschlaan maakt een regionale fietsroute tussen Veldhoven en Someren compleet.

## 9. Fietsparkeren bij belangrijke voorzieningen (denk aan winkels, ov-haltes, natuurpoorten)

Het kwalitatief en veilig kunnen parkeren van de fiets ontbreekt bij een aantal voorzieningen. Bij voorzieningen als de winkellinten, nieuwe Albert Heijn (in Heeze), belangrijke openbaar vervoerhaltes en de natuurpoorten willen we de kwaliteit van het fietsparkeren verbeteren of een goede, waar mogelijk overdekte, stalling realiseren. Dit draagt bij aan het fietsgebruik in onze gemeente.

## 10. Hoofdnetwerken fiets en voetganger inrichten en/of optimaliseren volgens de bijbehorende kwaliteitseisen.

Het hoofdnetwerk van de fiets is opgebouwd uit een doorfietsroute, regionaal netwerk en lokaal netwerk. Voor de voetganger maken we onderscheid tussen een basis- en plusniveau. De komende jaren gaan we aan de slag met het op orde maken van de fietsvoorzieningen volgens de kwaliteitseisen van het CROW, die bij deze netwerken behoren. Dit doen we doorlopend tot 2040 door de kwaliteitseisen als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen.

Het aanpakken van de volgende trajecten staat hierbij alvast op de planning:

- Geldropseweg (zowel binnen als buiten de bebouwde kom)
- Sandermannen
- Fietsverbinding Sterksel - Leende
- Voetpad Valkenswaardseweg (van Breedvennen naar Dorpsstraat)
- Als alternatieve route tussen Heeze en Leende wordt de haalbaarheid onderzocht om het fietspad tussen Kerkhof en Ven te verbreden.

## 11. Onderhoud en beheer van de recreatieve wandel- en fietspaden, en het onderzoeken van een tweede recreatieve fietsverbinding tussen Someren en Sterksel

Samen met de natuurbeheerpartners werken we doorlopend aan het onderhoud en beheer van de recreatieve wandel- en fietspaden en onderzoeken we de mogelijkheden om waar mogelijk de relaties richting de dorpskernen te versterken. Concreet onderzoeken we de mogelijkheden tot realisatie van een kwalitatieve recreatieve wandel- en fietsverbinding tussen Sterksel en Someren (via de Somerense Heide, aansluitend op Peelven), een huidige 'missing link' in het recreatieve netwerk.



# MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER

## 12. Voorzieningen bij station Heeze en de bus-knoop Leende (aan de A2)

Goede voorzieningen bij de OV-knopen binnen de gemeente zijn belangrijk in het voorzien in een comfortabele op- en overstap. Dit betekent dat we de voorzieningen bij het station Heeze en de bus-knoop in Leende (aan de A2) willen uitbreiden. Qua parkeren bij het station gaat het hierbij enkel om capaciteitsuitbreiding voor eigen bewoners, indien de behoefte hiertoe groeit. Bij het fietsparkeren gaat het wel om het uitbreiden van de capaciteit. Daarnaast is het station voorzien van een overdekte en met camera bewaakte fietsenstalling en een wachtvoorzieningen waar (dynamische) reisinformatie beschikbaar is.

## 13. Aanjagen van de realisatie van de snelbusverbinding A2 Brainport (Weert - Eindhoven High Tech Campus - ASML, met een halte in Leende)

Werknemers uit onze gemeente zijn gebaat bij een snelle directe verbinding naar werklocaties langs de A2 in Eindhoven en Veldhoven. Hierbij maakt de bus gebruik van de vluchtstrook om een vlotte reis te garanderen en krijgt deze bus een haltestop bij de op- en afritten in Leende. De realisatie van deze busverbinding willen wij graag mee aanjagen.

## 14. Inzetten op frequentieverhoging van trein en bus naar Eindhoven (vooral in avond- en weekend)

In de avonden en weekenden kennen de trein en bus een lage frequentie, wat als een gemis wordt ervaren. Om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer op deze belangrijke verbinding te vergroten, willen we bij de vervoerders en hogere overheden inzetten en aandringen op een frequentieverhoging.



# MAATREGELEN GEMOTORISEERD VERKEER

## 15. Aanpak sluipverkeer A2

De bijna dagelijkse file op de A2 Maastricht - Eindhoven zorgt ervoor dat in Heeze-Leende en de buurgemeente Cranendonck veel verkeer de file probeert te omzeilen door een gedeelte van de route binnendoor af te leggen. Met name in Leende en Maarheeze loopt het vaak vast door het sluipverkeer. Om de wegen rondom de A2 te ontlasten en de doorstroming te verbeteren zijn de gemeenten Heeze-Leende en Cranendonck reeds in december 2017 gestart met tijdelijke maatregelen om sluipverkeer te weren, waarna deze in 2019 en 2020 zijn omgevormd in definitieve plannen, bestaande uit een aantal sluipverkeer- en fietsmaatregelen. Deze zijn/worden gerealiseerd en zullen in de komende jaren doorlopend gemonitord worden.

## 16. Realiseren Samen naar de A2, inclusief flankerende maatregelen in Sterksel

Het project 'Samen mee naar de A2' is gestart om invulling te geven aan een verkeersveilige en toekomstvaste oplossing voor het (vracht)verkeer van en naar 't Chijnsgoed in Sterksel. Dit verkeer rijdt nu veelal door de kernen Maarheeze en Sterksel en leidt tot leefbaarheidsproblemen en toenemende verkeersonveiligheid in deze woongebieden. Gestart als burgerinitiatief door de dorpsraden van Sterksel en Maarheeze, is samen met de gemeenten Heeze-Leende en Cranendonck, de provincie Noord-Brabant en de bedrijven Van Asten en Poort 43 een oplossing voor de problematiek uitgewerkt in de vorm van een weg buiten de kernen om richting de A2 en aanvullende maatregelen om het gebruik van deze weg te bevorderen.

In Sterksel zijn er reeds maatregelen getroffen om het (vracht)verkeer straks extra te stimuleren om over de nieuwe ontsluitingsweg te rijden. De doorgaande route is onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer. Op termijn, als de nieuwe weg is aangelegd, willen we ook de kern Sterksel nog afsluiten voor doorgaand vrachtverkeer en de maximum snelheid terugbrengen van 50 naar 30 km/u.

## 17. Centrale As met een goede aansluiting op de A2

De gemeente werkt in fases toe naar de realisatie van de zogenoemde 'Centrale As'. Deze nieuwe wegverbinding tussen de Somerenseweg in Heeze en de A2 bij Leende heeft als doel om de huidige (doorgaande) wegen door de kernen van Heeze en Leende te ontlasten. Dit zorgt voor hogere verkeersveiligheid, een betere leefbaarheid en een beter verblijfsklimaat in de kernen. Daarbij wordt ook het bedrijventerrein De Poortmannen in Heeze, beter ontsloten. Door deze verbinding om Leende heen, met aansluiting op de Randweg Heeze en op de Somerenseweg, ontstaat met de Centrale As een wegverkeerssysteem dat zorgt dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk buiten de kernen wordt afgewikkeld.

## 18. Mee aanjager zijn van de aanpak aansluiting en verbreding A67

De A67 is een belangrijke verkeersader, waar vooral tijdens de spits problemen zijn met de doorstroming. De drukte op deze snelweg zal alleen maar toenemen door de groei van het verkeer en dit zorgt regelmatig voor ongelukken en files. Om hier verandering in te brengen verbetert Rijkswaterstaat de veiligheid en doorstroming op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken, waarbij zij ook ervoor zorgen dat de weg is ingericht voor toekomstige verkeersstromen. Dat doen ze o.a. met het verbreden van de wegen.

Naast de doorstroming op de snelweg zelf, is voor de gemeente Heeze-Leende de doorstroming op het onderliggend wegennet, de Geldropseweg in het bijzonder, en de fietsveiligheid van groot belang. Daarom willen we mee aanjager blijven en zijn van de toekomstige verbreding en de uitwerking daarvan op de aansluiting 34 Geldrop. De aanpak van deze aansluiting heeft gevolgen voor de fietsstructuur langs de Geldropseweg (zie maatregel 10).



## MAATREGELLEN GEDRAG EN VERDUURZAMING

### 19. Op orde maken kwaliteit hoofdnetwerk auto

In verschillende maatregelen (o.a. 16 en 17) gaat worden gewerkt aan de doorstroming op een aantal hoofdwegen. Ook in de rest van het hoofdnetwerk gaan we aan de slag om de wegen aan de kwaliteitseisen te laten voldoen zoals die zijn opgenomen in landelijke normen van het CROW. Dit doen we doorlopend tot 2040 door de kwaliteitseisen als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen. We werken toe naar het inrichten van wegen buiten de bebouwde kom naar 60 km/u. Binnen de bebouwde kom gaan we zoveel mogelijk terug van 50 km/u naar een inrichting passend bij 30 km/u. De volgende hoofdwegen staan reeds op de planning om aangepakt te worden:

- Geldropseweg (30 km/u)
- Leenderweg
- Kloosterlaan verharderen, afwaarderen Beukenlaan en Jagerspad

### 20. Vaststellen van de laadvisie en uitrol van de laadinfrastructuur

Recent heeft de gemeente een laadvisie opgesteld en die gaan we tot uitvoer brengen. Hier wordt in de komende jaren doorlopend aan gewerkt.

### 21. Gedrag beïnvloeden met slimme marketing, educatie en gedragscampagnes

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken op het gebied van mobiliteit. Enerzijds willen we door middel van gedragsmaatregelen gebruikers stimuleren om duurzame keuzes te maken. Anderzijds zien we dat gedrag en educatie een belangrijk onderdeel is van verkeersveiligheid.

Via voorlichting en campagnes werkt de gemeente aan bewustwording van de risico's in het verkeer, om met elkaar te werken aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor iedereen. Denk daarbij aan campagnes gericht op automobilisten tegen te snel rijden of rijden onder invloed en campagnes gericht op fietsers rond het dragen van een helm en gebruik van fietsverlichting.

Aangezien met name ouderen en jongeren een grotere kans op een verkeersongeval, zijn deze doelgroepen extra belangrijk om te bereiken via voorlichting en campagnes. Zo zetten we aan de ene kant in op schoolcampagnes gericht op verkeersveiligheid, maar willen we aan de andere kant ook ouderen leren om veilig om te gaan met nieuwe vervoermiddelen als e-bikes of om op de hoogte te blijven van regels.

Jaarlijks worden er gedragscampagnes (voorlichting) uitgevoerd uitgerold op landelijke en regionale schaal zoals het Brabant Verkeersveiligheidsplan 2020-2024, het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) en TotallyTraffic. De gemeente heeft de ambitie om hier ook op lokaal niveau op aan te haken.

### 22. Vraag en potentie deelmobiliteit onderzoeken

Mobility as a Service (MaaS) en deelmobiliteit zijn sterk in opkomst. Niet alleen in de steden maar ook voor de kernen daaromheen kunnen zij een uitkomst bieden. Ook in relatie tot het treinstation en/of de busknoop aan de snelweg biedt het mogelijkheden. We gaan de vraag en potentie hiervoor in de komende jaren onderzoeken en eventueel aan de hand van pilots testen.



# AAN DE SLAG | uitvoeringsprogramma

Het maatregeloverzicht in dit uitvoeringsprogramma dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering. Daarom kunnen maatregelen niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd en zijn ze globaal in tijd uitgezet. Het uitvoeringsprogramma geeft ook aan hoe elke maatregel een uitwerking vormt van de 8 hoofdlijnen.

## Samen met partners

Bij de uitvoering van de maatregelen zal de gemeente steeds samen optrekken met inwoners en ondernemers van Heeze-Leende om tot gedragen resultaten te komen. Daarnaast zijn er maatregelen die in samenwerking met externe partners zoals de provincie Noord-Brabant worden opgenomen. Deze worden specifiek benoemd in het uitvoeringsprogramma.

## Het mobiliteitsplan is geen blauwdruk

De gemeente Heeze-Leende is voornemens om alle beschreven maatregelen in uitvoering te brengen en netwerken volgens kwaliteitseisen in te richten. Echter zal in de praktijk blijken dat dit niet altijd mogelijk of wenselijk is, bijvoorbeeld vanwege een gebrek aan ruimte, middelen, of andere prioriteiten. Ook kan voortschrijdend inzicht ertoe leiden dat de visie wordt herijkt

	Maatregel	Tijdslijn 2020	2040	Externe partners	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen optimaal aansluiten op de netwerken	Regionale verbinding naar Eindhoven en omliggende kernen optimaliseren en een impuls geven aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen tussen en in de kernen	Actief aan de slag met het duurzaamheidsbeleid	Aansluitingen en overstapmogelijkheden richting het treinvervoer verbeteren en de aansluitingen en verbindingen naar omliggende kernen optimaliseren/verbeteren	Robuust weggennet met goede doorstroming op de hoofdwegen en de Centrale As als alternatief voor het verkeer door de kernen	Overlast beperken, verkeersveiligheid verbeteren voor voetganger en fietser en een prettig verblijfsklimaat creëren in de kernen	Kwaliteiten van Heeze-Leende als totaalpakket benutten voor bezoekers, waarbij verkeersoverlast wordt voorkomen	Een goede balans vinden tussen bereikbaarheid en veiligheid bij de spoorwegovergangen
	<b>Multimodaal</b>											
1	Tunnel en toegankelijkheid station Heeze optimaliseren*	>>>>>		Prorail						X		X
2	Integrale aanpak centrum Heeze	>>>>>			X				X	X	X	
3	Integrale aanpak centrum Leende*	>>>>>							X	X		
4	Keuzes maken in het al dan niet behouden van gelijkvloerse spoor kruisingen en/of het realiseren van ongelijkvloerse spoor kruisingen*	>>>>>>>>>>>>>>>>		Prorail, ministerie van I&W								X
5	In kernen en woongebieden de basis op orde maken voor de voetganger en fietser (volgens bijbehorende kwaliteitseisen)*	>>>>>>> doorlopend	>>>>>>>>>>>>>>>>							X		
6	Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten tussen de verschillende modaliteiten ontwikkelen en uitvoeren*	>>>>>>> doorlopend	>>>>>>>>>>>>>>>>							X		
	<b>Fiets en voetganger</b>											
7	Verkennen en realiseren van de doorfietsroute Weert-Eindhoven*	>>>>>>>		Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant (NB), Gemeente Cranendonck, Gemeente Valkenswaard, Gemeente Waalre, Gemeente Weert, Gemeente Eindhoven, Rijkswaterstaat (RWS), Brabantwater, Brabants Landschap		X						
8	Verkennen en realiseren van de regionale fietsroute Veldhoven-Someren*	>>>>>										
9	Fietsparkeren bij belangrijke voorzieningen (denk aan winkels, ov-haltes, natuurpoorten)*	>>>>>>> doorlopend	>>>>>>>>>>>>>>>>			X					X	
10	Hoofdnetwerken fiets en voetganger inrichten en/of optimaliseren volgens de bijbehorende kwaliteitseisen.*	>>>>>>> doorlopend	>>>>>>>>>>>>>>>>		X	X						
11	Onderhoud en beheer van de recreatieve wandel- en fietspaden, en het onderzoeken van een recreatieve wandel- en fietsverbinding tussen Someren en Sterksel*	>>>>>>> doorlopend	>>>>>>>>>>>>>>>>	Gemeente Someren, Brabants Landschap							X	

