

## Verkeersvisie 2030 gemeente Eersel

de gemeenteraad van de gemeente Eersel

gelet op het artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

b e s l u i t

vast te stellen de volgende beleidsregel:

Verkeersvisie 2030 gemeente Eersel

### 1 Inleiding

Verkeer en vervoer heeft een rol in vele facetten van de ruimtelijke omgeving. Het is van groot belang dit te ondersteunen met een vernieuwende verkeers- en vervoerskundige visie voor de gemeente Eersel. De kerngedachte en ambities tot 2030 geven we hier duidelijk en helder weer.

#### 1.1 Opbouw van de Verkeersvisie

De gemeente Eersel heeft behoefte aan een stabiele en gedragen visie vanuit de samenleving, welke zich in hoog tempo ontwikkelt. We scheppen een kader om toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen niet in de 'waan van de dag' te beslissen, maar binnen een samenhangend, vastgesteld kader te toetsen.

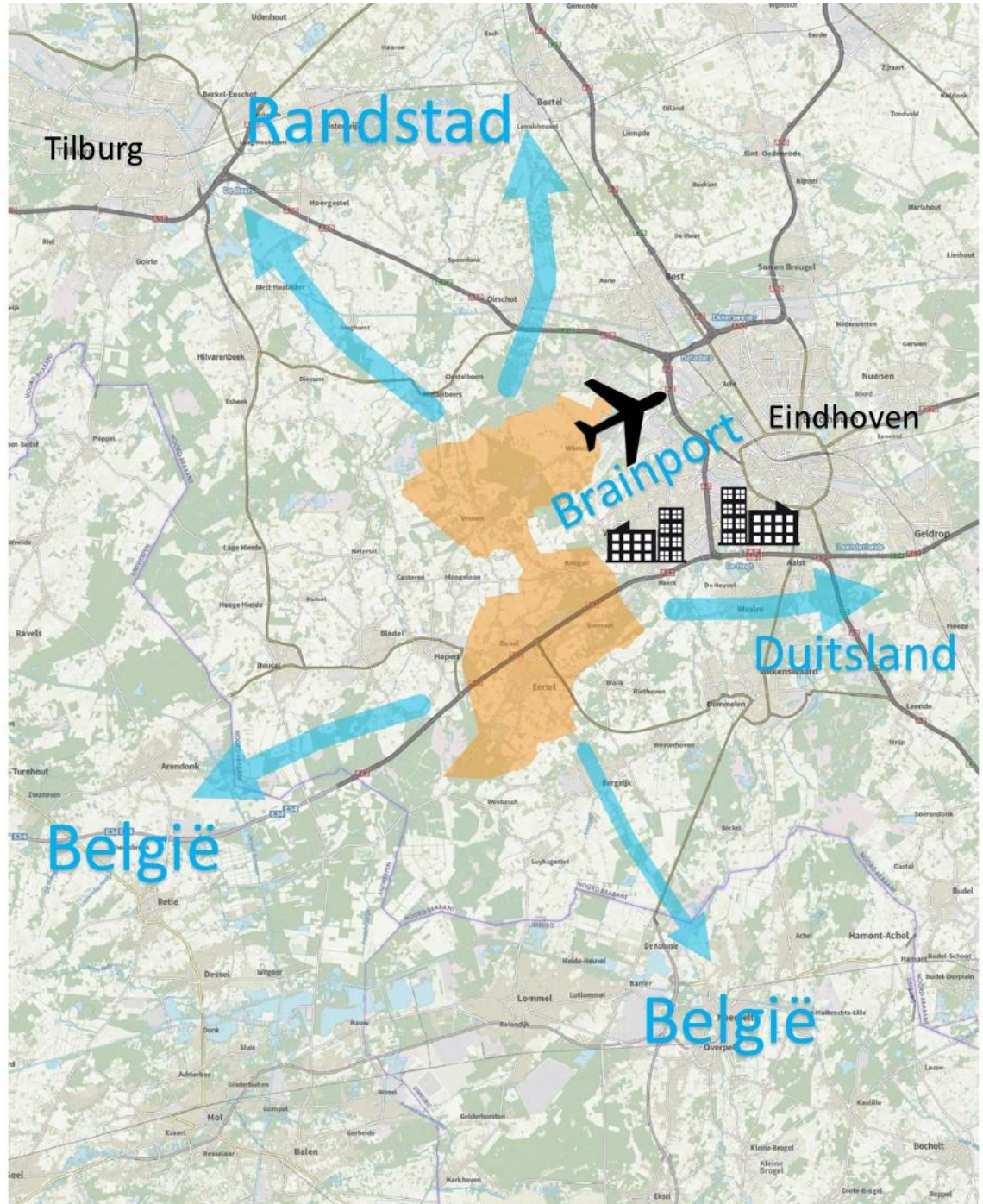
Deze visie vormt de verbinding tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid. Voor een breed draagvlak is een proces gestart om zowel binnen de organisatie van de gemeente Eersel, als in de samenleving met al haar kerkdorpen, alle denkbeelden en ambities op te halen. De inwoners en belangenorganisaties zijn via dorpsraden en een inspraakavond in de gelegenheid gesteld een bijdrage te leveren.

Als eerste beschrijven we de kerngedachten van de gemeente Eersel voor verkeer en vervoer. Dit vormt de ruggengraat van de gehele visie. In totaal onderscheiden we vier kerngedachten:

- Leefbaar, Verkeersveilig en Bereikbaar
- Toeristisch en Gastvrij
- Duurzaam en Innovatie
- Samen met de Omgeving

Met deze kerngedachten hebben we de Verkeersvisie uitgewerkt in drie belangrijke bouwstenen. Dit zijn de gebiedstypen, de vervoerswijzen en de netwerken. Met de kerngedachten als achtergrond hebben we gezamenlijk bepaald wat per gebiedstype belangrijk is én hoe de relatie hiervan is tot de verschillende vervoerswijzen en netwerken. Elk gebiedstype heeft zijn eigen kernkwaliteit wat kansen biedt en consequenties heeft voor bepaalde vervoerswijzen.

Om dit inzichtelijk te maken, stellen we overzichtelijke netwerkkaarten op. Met deze informatie maken we een integrale afweging, die we vertalen in een overkoepelende, beeldende en integrale Verkeersvisie en ambities voor de totale gemeente en per kern.



## 1.2 Profiel van de gemeente Eersel

### Kempisch Wonen in een Wereldregio

De gemeente Eersel is gelegen in het hart van de Brabantse Kempen en bestaat naast de kern Eersel uit de volgende kernen: Duizel, Knegsel, Steensel, Vessem en Wintelre. De totale gemeente heeft een inwoneraantal van ongeveer 19.000 inwoners. De gemeente ligt ten westen van Eindhoven en ten zuidoosten van Tilburg.

De kern Eersel is de centrale plaats in de gemeente. De kern heeft een historisch dorpshart met daarbij naoorlogse planmatige uitbreidingen. De dorpsranden worden gevormd door een groen en landelijk karakter. Dit zorgt voor een afgeschermd ligging ten opzichte van het bedrijventerrein Meerheide, de N397 en de A67. De A67, ook bekend als de E34, vormt een belangrijke vervoersader van Antwerpen naar het Ruhrgebied en verbindt Eersel met de Brainportregio.

De andere kernen binnen de gemeente worden voornamelijk gekenmerkt door historische lintbebouwing aan de doorgaande wegen. Rond deze historische bebouwing zijn de kernen verder naar buiten gebouwd via uit- en inbreidingsprojecten.

Duizel is gelegen aan de westzijde van de gemeente ten noorden van de A67 en grenst aan de westzijde aan het bedrijventerrein Meerheide en aan de oostzijde aan het Kempisch Bedrijvenpark.

Knegsel is één van de drie noordelijke dorpen van de gemeente Eersel, gelegen in een landelijk en bosrijk gebied. De belangrijkste lijn in het dorp is Het Groen, een oost-westgericht lint door het dorp heen. Knegsel is behalve op Eersel ook op Veldhoven georiënteerd.

Steensel is een forensendorp met overwegend een woonfunctie. Gelegen nabij de A67 wordt de stedenbouwkundige structuur bepaald door de Eindhovenseweg.

Vessem ligt tussen de oostelijke bosgebieden en de natte gronden rondom de kleine Beerze. Gelegen in het hart van de Kempen heeft Vessem zich ontwikkeld rondom het kruispunt van Noord-Zuid en Oost-West verbindingen voor de Kempen.

Wintelre is de noordelijkst gelegen kern en grenst aan de gemeente Oirschot, Eindhoven en Veldhoven. Wintelre bevindt zich nabij Eindhoven Airport op korte afstand van de Oirschotse heide in het noorden en bosgebieden in het westen.

Het woon- en leefklimaat in de gemeente Eersel is sterk afhankelijk van de aantrekkelijke omgeving, gevormd door het buitengebied en de recreatiegebieden. De gemeente gaat daarom ook zuinig om met het buitengebied en de aanwezige kwaliteiten verder versterken.

In 2013 is de Toekomstvisie Eersel 2030 vastgesteld. In deze visie staan de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen voor de gemeente Eersel beschreven. Samen met een breed scala aan doelgroepen is de visie voor de ontwikkelingsrichting van de gemeente Eersel opgesteld én daarna bestuurlijk bekrachtigd. De toekomstvisie werkt de ontwikkelingen op het gebied van demografie, politiek, economie, technologie, ecologie uit.

De kaders van de toekomstvisie van de gemeente Eersel zijn bepalend voor de kaders van de Verkeersvisie. We houden rekening met de drie gestelde kernambities:

1. Hoogwaardig Kempisch Wonen  
"In 2030 is de gemeente Eersel een excellente woongemeente die de Kempische identiteit koestert, waarin groen wonen met een evenwichtige opgebouwde bevolking in een groeiende economische omgeving uitgangspunten zijn"  
Van belang voor de Verkeersvisie zijn hierbij de inzet op de onderdelen: een goed wegennet, goede bereikbaarheid en goede verkeersveiligheid voor alle kernen en bevolkingsgroepen. De inzet op leefbaarheid vormt hier het sleutelwoord.
2. Aangesloten op een wereldregio  
"De gemeente Eersel is in 2030 goed aangesloten op de Brainport, Eindhoven en de Kempen. De gemeente Eersel maakt gebruik van de economische kansen die Brainport- en Kempensamenwerking, toerisme en verbeterde continentale mobiliteit opleveren. De gemeente Eersel bouwt voort op kansen die liggen in de sterke maakindustrie en biedt een goed ondernemersklimaat voor MKB-ers"  
Vanwege de ligging aan de rand van de A67 én in de brainportregio is bereikbaarheid essentieel, zowel in de rol van forensengemeente, het bedrijfsleven als voor de vrijetijdseconomie.
3. In een 21e eeuwse cultuur  
"In 2030 weet de gemeente Eersel ruimte te geven aan de netwerksamenleving. Samen met partners stimuleert zij een duurzame, dynamische, en innovatieve cultuur waarin initiatieven uit de kernen in de regio leidend zijn." Hiermee doelt de toekomstvisie op 21e eeuws gemeentelijk organiseren. Dit houdt in dat we werken in een participatiestaat waar initiatieven van onderaf komen met ondersteuning vanuit de gemeente. De omslag naar een ja, mits cultuur. Werken in de geest van de omgevingswet.

## 2 Kerngedachten gemeente Eersel

De vier kerngedachten weerspiegelen de uitgangspunten van de gemeente Eersel in hoe we om willen gaan met verkeer en vervoer in al haar aspecten. Dit vormt de basis voor onze Verkeersvisie.

## 2.1 Leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig

Binnen de gemeente is aandacht voor de groeiende mobiliteitsbehoefte met alle bijkomende positieve en negatieve aspecten. Deze behoefte verschilt per deelnemer, zoals bijvoorbeeld de verschillende belangen van inwoners en bedrijven. Voor alle partijen is het van belang dat we hoogstaande kwaliteit van mobiliteit bieden, waarin de juiste balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid ervaren wordt.

### 2.1.1 Leefbaar

De leefbaarheid wordt beïnvloedt door een groot aantal aspecten van verkeer en vervoer, zoals de inrichting van de omgeving waar men dagelijks verblijft of zich door verplaatst. Voor de kerngedachte leefbaarheid streven we de volgende ambities na:

- Verkeer faciliteren we op wegen, die daarvoor bedoeld en ingericht zijn. Het is belangrijk dat verkeer rijdt, waar het moet rijden.
- We staan voor een kwalitatief goede leefomgeving. Binnen de inrichting van deze omgeving moet voldoende ruimte zijn voor groen. Groen geeft een positieve beleving van de ruimte.
- We streven naar een levendig centrum van de kern Eersel.
- We bieden ruimte voor flexibiliteit en maatwerk bij de inrichting van de fysieke omgeving. Elke omgeving vraagt om zijn eigen inrichting.
- We stimuleren het gebruik van de fiets en e-bike om onnodige autokilometers op de korte (1-10 km) en middellange afstand (10-25 km) te verminderen. Mensen moeten we verleiden om niet meer standaard de auto te pakken. Deze gedragsverandering realiseren we stapsgewijs.
- We hebben aandacht voor toegankelijke mobiliteitsvoorzieningen voor mindervaliden en mensen met een beperking. We houden bij realisatie van ons beleid rekening met de uitgangspunten van het VN-verdrag Handicap.
- De herinrichting van het buitengebied is actueel. Bij nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met de natuur. Wegen met een bloeiende flora zijn het visitekaartje van de gemeente.
- Een te hoge parkeerdruk is niet wenselijk. Maatwerk per situatie samen met de omgeving moet mogelijk zijn, waarbij het bestaande groen zoveel mogelijk moet worden behouden.
- We hebben oog voor de negatieve aspecten van mobiliteit op gezondheid en milieu. We zetten in op het realiseren van een meetnet voor luchtkwaliteit en geluid. Een goede nulmeting van de huidige situatie levert een belangrijke basis voor onderbouwde toekomstige keuzes.

### 2.1.2 Bereikbaar

Regio

De 21 gemeenten van de regio Zuidoost-Brabant, waar wij er één van zijn, hebben in 2016 besloten samen met verschillende betrokken partijen en de Metropoolregio Eindhoven de bereikbaarheid van de regio aan te pakken. Het resultaat van de samenwerking is de regionale Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. De belangrijkste speerpunten van de Bereikbaarheidsagenda zijn: Samen, Slim en Co-modaal. In de Bereikbaarheidsagenda zijn meer dan honderd projecten samengebracht, met het streven om deze voor 2030 in uitvoering te hebben. Eersel werkt mee aan de volgende projecten:

- Werkgeversaanpak
- Fietsverbinding Eersel-Bergeijk
- Fietsverbindingen De Kempen
- Snelle fietsverbinding De Kempen – Veldhoven/Eindhoven
- Leefbaarheid Kempendorpen
- Mobiliteitsstrategie De Kempen
- OV-doorstroom as Eindhoven-De Kempen
- OV knooppunt Veldhoven en/of Eersel
- Inprikkers Steenovens –De Hoef Eersel
- Doorstroming A67-Eersel-De Hogt
- N69 Gebiedsakkoord

Hierbij werken we nauw samen met de andere Kempengemeenten. Alle projecten samen hebben als doel de bereikbaarheid én de leefbaarheid in de regio te behouden en te verbeteren. En dat op een duurzame en slimme manier. Voor een regio waar het prettig wonen, werken, studeren en leven is. De regio kiest voor een nieuwe aanpak, die past bij de complexiteit van deze opdracht. Dus niet alleen projecten bouwen, maar ook sturen op gedragsverandering bij de reiziger. Lokale knelpunten zijn slechts een beperkt onderdeel van de knelpunten in de regio. De regio zet in op het verbeteren van de bereikbaarheid waarin de totale reistijd een graadmeter is.

Lokaal

Wij sluiten ons, met onze Eerselse kijk met lokale speerpunten op verkeer en vervoer, aan bij de regio. We willen het niveau van de huidige bereikbaarheid behouden voor 2030. Op bepaalde piekmomenten constateren we doorstromingsproblemen. Deze problemen accepteren we. Wanneer er sprake is van structurele en ontoelaatbare knelpunten, dan pakken we deze actief aan.

Om de bereikbaarheid voor de gemeente Eersel in de toekomst op peil te houden, zien we de volgende aspecten als leidraad voor beleid:

- We willen de kwaliteit van het huidige wegennet behouden en daar waar mogelijk verbeteren. Bij de vervanging van wegen houden we rekening met de toekomstige verwachte gebruikersintensiteit, zodat het wegprofiel overeenkomt met de verwachte belasting.
- In het kader van wegonderhoud houden we bij de vervanging van de wegen rekening met voldoende breedte in het wegprofiel conform richtlijnen CROW.
- We leiden het verkeer via logische voorkeursroutes. De hoofdwegenstructuur voorziet in een passende wegategorisering, zodat het verkeer niet meer op plaatsen in de kernen hoeft te komen, waar het niet is bedoeld.
- Voor de fietser moet het mogelijk zijn om zich snel en veilig binnen de Kempenregio zelf én naar Eindhoven te verplaatsen.
- De gemeente Eersel blijft goed bereikbaar met de auto en het openbaar vervoer. Dit is één van de basisbehoeften, die we als forensengemeente willen bieden. Naast de verbinding met Eindhoven, kijken we ook naar de verbinding met de andere Kempengemeenten.
- De bereikbaarheid van de kerkdorpen moeten we verbeteren. We zetten niet in op nieuwe infrastructuur zoals randwegen. We zien kansen in innovatie van het openbaar vervoer.
- We breiden de mogelijkheden uit voor multimodaal vervoer. We sluiten aan op de ontwikkelingen van mobiliteitsknooppunten (HUB's) uit de bereikbaarheidsagenda.
- Voor de economische ontwikkeling zien we bereikbaarheid van bedrijventerreinen en recreatieve trekpleisters per auto, fiets en openbaar vervoer als randvoorwaarde.
- Voor het monitoren van de bereikbaarheid zetten we nog meer in op cijfermatige onderbouwing bij de keuzes voor toekomstige ontwikkelingen. We voeren daarom elke twee jaar verkeerstellingen uit op belangrijke wegen binnen onze gemeente.
- We ontmoedigen doorgaand vracht- en landbouwverkeer door kernen, maar hebben geen voorkeur tot het verbieden.

### 2.1.3 Verkeersveilig

Het verbeteren van de verkeersveiligheid had én heeft een prioriteit van de gemeente Eersel. Het streven is nul verkeersdoden. Dit is conform het streven van de provincie Noord Brabant.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid zetten we in op:

- Naast het objectieve kader van geregistreerde ongevallen kijken we naar de subjectieve beleving door klachten en meldingen over onveilige verkeerssituaties serieus in behandeling te nemen. Dit betekent niet dat alle klachten leiden tot het treffen van maatregelen.
- Wanneer conflicten tussen verblijfs- en verkeersfunctie ontstaan, maken we duidelijke keuzes voor de functie. Bijvoorbeeld, in een verblijfsgebied is de auto te gast. Dit voorkomt onduidelijkheid. De inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig zijn leidend. Deze richtlijnen zorgen voor een duidelijke en veilige wegategorisering.
- Naast de inrichting van de fysieke omgeving zien we 'veilig verkeersgedrag' als een prioriteit.
- We gaan door met de sanering van onze verkeersborden. De juiste bebording op de juist plek, zonder overdaad, zorgt voor een meer gestructureerd en veilig straatbeeld.
- De aanleg van snelheidsremmers benaderen we kritisch. We willen geen onnodige aanleg van drempels. Snelheidsremmende verkeersdrempels worden alleen aangelegd op locaties waar uitwisseling van verkeer plaatsvindt (bijv. kruispunten) en waar een te hoge snelheid direct leidt tot verkeersonveilige situaties.
- Indien nodig passen we de wegategorisering aan, wanneer deze niet passend is. Als dit gevolgen heeft voor vastgestelde omleidingsroutes bij calamiteiten op de A67 gaan we andere tracés voorstellen aan Rijkswaterstaat.

### 2.2 Toeristisch en Gastvrij

De gemeente Eersel profileert zichzelf met 'Kempisch wonen in een wereldregio'. Een aantrekkelijke omgeving vormt een uitstekend klimaat om in te wonen en te recreëren. Bewoners en bezoekers kunnen genieten van wat de gemeente te bieden heeft. Om deze aantrekkelijke omgeving te bieden én te behouden, zien we binnen de kerngedachte toeristisch en gastvrij de volgende aspecten van verkeer en vervoer als richtinggevend:

- We bieden ruimte voor én aan recreatieve verplaatsingen. Voor wandelen, fietsen en paardrijden/mennen willen we gescheiden netwerken mogelijk maken.
- Het verkeer naar de recreatieve trekpleisters faciliteren we met passende (parkeer-) voorzieningen.
- We zetten in op een veilige omgeving waarin iedereen kan recreëren en verblijven. In deze omgeving moeten we aandacht besteden aan onze buitenlandse gasten in het wegwijs maken van de Nederlandse verkeersgebruiken.
- Een aantrekkelijk straatbeeld vinden we belangrijk en is bepalend voor de inrichting van de fysieke omgeving. Het Beeldkwaliteitsplan is hierin richtinggevend. Het centrum en de toegangswegen hebben hierin prioriteit vanwege het visitekaartje voor de gemeente Eersel.
- We zetten in op voldoende brede fietspaden, zeker ook op recreatieve fietsroutes.
- De versterking van de vrijetijdseconomie is een regionale aangelegenheid en pakken we gezamenlijk met de vijf Kempengemeenten op. We kijken ook naar de verbinding van en naar Eindhoven en richting België.

### 2.3 Duurzaam en Innovatief

De gemeente Eersel streeft ernaar in 2030 energieneutraal te zijn. Dit heeft als consequentie dat we, naast de vermindering in het gebruik van energie, gebruik willen maken van verantwoord opgewekte energie. Voor een verdere verduurzaming staat klimaatadaptatie op de agenda.

De gemeente Eersel wil een groene en duurzame gemeente zijn. Voor verkeer en vervoer zit de uitdaging in het vinden van een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefmilieu, klimaat en economie. Hierbij streven we de volgende aspecten na:

- De gemeentelijke organisatie heeft een voorbeeldfunctie. Dit betekent dat we gebruikmaken van duurzame middelen van vervoer, waaronder een elektrisch wagenpark en stimulans tot gebruik van de fiets op de korte afstand en e-bike op de middellange afstand.
- Om elektrisch rijden met auto's te stimuleren, voorzien we in een dekkend netwerk van laadmogelijkheden voor bewoners en bezoekers.
- We stimuleren het gebruik van de fiets en de e-bike in al haar facetten. De e-bike vergroot naast het gemak, ook de fietsbare afstand. We willen daarmee het aantal autokilometers terugdringen. Onderdeel hiervan is het verbeteren van het fietsnetwerk en fietsvoorzieningen.
- We zetten in op klimaatadaptatie. Dit houdt in dat groen een duidelijke rol krijgt in de inrichting van onze fysieke omgeving. Dit heeft consequenties voor het ontwerp van de wegen. We moeten ruimte creëren voor extra biodiversiteit van de bermen, paden en parkeerterreinen. Waar mogelijk maken we gebruik van duurzame oplossingen bij de herinrichting, onderhoud en aanleg van wegen.
- We organiseren het verkeer en vervoer beter door inzet van Smart Mobility. We staan open voor nieuwe vormen van mobiliteit. Onze rol is soms volgend, soms faciliterend, soms leidend, maar vooral anticiperend. Innovatieve ontwikkelingen ondersteunen we waar mogelijk. Het is niet mogelijk om de ontwikkelingen van autonoom vervoer en bijvoorbeeld vliegende auto's in concreet beleid te beschrijven.
- We ondersteunen innovatieve initiatieven van particulieren en bedrijven op het gebied van verkeer en vervoer.
- Om alle bewoners van de gemeente goed te kunnen faciliteren, zijn nieuwe en slimme vormen van openbaar vervoer gewenst. Dit houdt ook de overstap op andere vormen van (deel-)vervoer in.
- We onderbouwen onze keuze in beleid en projecten beter door nieuwe vormen van datavoorziening en –rapportage. Dit is een van de speerpunten binnen het nieuwe 21e-eeuws gemeentelijk organiseren.

### 2.4 Samen met de omgeving

De gemeente Eersel is gelegen in de Brainportregio, ook wel de Metropoolregio Eindhoven genoemd. We liggen in de nabijheid van veel grootstedelijke voorzieningen. Buiten het feit dat de gemeente Eersel een forensengemeente is, is de gemeente zelf ook een bestemming om te werken en te recreëren. Een goede positionering in deze omgeving is dus noodzakelijk.

- We streven hierbij goede regionale samenwerking na. Verkeer en vervoer stopt niet bij de gemeentegrens.
- De Bereikbaarheidsagenda voorziet in afspraken en maatregelen welke de bereikbaarheid van de Metropoolregio Eindhoven in de toekomst moet garanderen. Het toekomstbeeld bevat een regio waar de fiets, openbaar vervoer en auto elkaar uitstekend aanvullen. Samenwerking is de enige manier om de bereikbaarheid op orde te houden en de nadelige effecten op de leefbaarheid (zoals sluisverkeer) te voorkomen. De komende jaren werken we mee aan regionale programma's als:

Mobiliteitsplan De Run, de MIRT verkenning Vervolg Randweg A2/N2. Zo creëren we de mogelijkheid om de grotere Eerselse projecten voor openbaar vervoer, fiets en auto uit te kunnen voeren.

- We zetten in op de participerende inwoner. Initiatieven komen vanuit de omgeving en worden waar mogelijk met ondersteuning van de gemeente ten uitvoer gebracht. De omgevingswet vraagt van ons om samen met inwoners beleid te organiseren. Afhankelijk van de schaal én onderwerp van het project worden op basis van een zorgvuldige selectie partners aangesloten in de plannen de besluitvorming. Zo creëren we breed gedragen oplossingen voor projecten over verkeer en vervoer.
- De gemeente zet in op een 'ja mits' cultuur met oog voor een reële omgang met klachten.
- De gemeente Eersel bestaat uit zes kernen. Informatievoorziening en afstemming met alle afzonderlijke kernen is van belang om alle lokale wensen op te kunnen nemen in integraal beleid voor de gemeente Eersel en de gewenste doorvertaling voor regionale oplossingen. Participatie met de kernen staat hoog op de agenda van de gemeente Eersel.



### 3 Bouwstenen

De Verkeersvisie hebben we opgebouwd met de volgende drie bouwstenen:

- Gebiedstypen
- Vervoerswijzen



- Netwerken

In dit hoofdstuk beschrijven we per bouwsteen de visie van de gemeente Eersel.

### 3.1 Gebiedstypen

Binnen de gemeente Eersel onderscheiden we vijf gebiedstypen. Elk type past binnen specifieke kaders van de gemeente als het gaat om beleid, gebruik van infrastructuur en ambitie.

#### Centrumgebied

Het centrumgebied van Eersel bestaat uit een gebied met een historisch karakter waar meerdere functies samenkomen. Eersel heeft een levendig centrum. Dit komt door een hoge concentratie aan winkels en horeca en andere sociaal maatschappelijke voorzieningen, zoals een cultureel centrum, bibliotheek etc. Binnen de kern Eersel loopt het centrumgebied van de Nieuwstraat tot en met de Hint en de Markt.

#### Woongebied

Bij woongebieden ligt de nadruk op wonen én verblijven. Binnen deze woongebieden is kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening aan huis toegestaan. De gebieden kenmerken zich door een goede bereikbaarheid via een omliggende wegenstructuur van doorgaande wegen.

#### Bedrijventerrein

Binnen de gemeente Eersel beschikken we over diverse bedrijventerreinen. Deze zijn verschillend van schaal en opzet. In de kern Eersel zijn de grootschalige, herkenbare bedrijventerreinen Meerheide en Haagdoorn gevestigd. Deze bedrijventerreinen zijn gelegen aan beide zijden van de A67. Naast lokale bedrijven zijn er tevens internationaal georiënteerde (logistieke) multinationals gevestigd.

In de andere kernen bevinden zich meer lokaal georiënteerde bedrijven. Deze zijn verspreid over de kernen of gevestigd op kleinschalige bedrijventerreinen.

#### Buitengebied

Een groot deel van het grondgebied van de gemeente Eersel bestaat uit het buitengebied. De beschrijving 'buitengebied' is zeer algemeen, namelijk alle overige gebieden buiten de bebouwde kom. Voor de Verkeersvisie hebben we dit buitengebied nader uitgewerkt in drie functies:

1. Natuurgebied: hieronder vallen de diverse bos- en heidegebieden die de gemeente Eersel rijk is. In deze gebieden liggen enkele voor de gemeente karakteristieke routestructuren voor de MTB, fietsers, wandelaars, ruiters en menners.
2. Recreatiegebied: hieronder vallen de gebieden waar recreatie plaatsvindt. Binnen de gemeente Eersel liggen diverse recreatieve trekpleisters. De gemeente Eersel staat bekend als aantrekkelijke omgeving met mooie routes om te wandelen en te fietsen. Deze trekpleisters trekken veel verblijfsrecreatie aan op de diverse campings en recreatieparken.
3. Landbouwgebied: landbouw is onlosmakelijk verbonden met het Brabantse land, zo ook in de gemeente Eersel. In deze gebieden houden we rekening met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rondom landbouw(vracht)verkeer.
4. Buurtschap: Buiten de kernen in het buitengebied bevinden zich in diverse kleine karakteristieke bebouwingsconcentraties.

#### Schoolgebied

Naast de diverse basisscholen in de kernen is in de gemeente Eersel een middelbare school, het Rythovius college, gevestigd. Rondom deze scholen treedt gedurende enkele momenten op de dag een vervoerspiek op. Bij het Rythovius college veroorzaken de scholieren deze piek zelf. Bij basisscholen ontstaat de piek door het halen en brengen van leerlingen door de ouders.

De schoolgebieden staan op de gebiedsprofilenkaart bij het netwerk Voetgangerzones.

### 3.2 Vervoerswijzen

Onder een vervoerswijze verstaan we het middel waarmee je je verplaatst. Voor deze Verkeersvisie onderscheiden we de volgende zeven vervoersmiddelen:

#### Voetganger

Een uniforme voetganger bestaat niet. Afhankelijk van welk doel of welke bestemming de voetganger heeft, maken we bijvoorbeeld verschil in recreatieve wandelaars, schoolgaande kinderen of winkelend publiek.

Eveneens houden we bij deze vervoerswijze rekening met mindervaliden, zoals personen met rollators en rolstoelen. Afhankelijk van het gebiedstype gelden andere eisen aan de toegankelijkheid voor mindervaliden. Dit is bijvoorbeeld binnen het centrumgebied belangrijker dan in het buitengebied.

#### Fietsverkeer

Voor fietsers maken we onderscheid in drie doelgroepen: woon-werkverkeer, scholieren en recreatieve fietsers. Voor woon-werkfietsers zijn snelle en directe routes belangrijk. Scholieren verplaatsen zich vaak in grote groepen. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid op schoolroutes.

In de gemeente Eersel is veel ruimte voor recreatie. Dit leidt tot een toename van recreatieve fietsers (met in toenemende mate ouderen met elektrische fietsen), mountainbikers en wielrenners. Daarom is het belangrijk om de toeristische en recreatieve voorzieningen op passende wijze te faciliteren, zodat deze goed én veilig per fiets bereikbaar zijn.

#### Autoverkeer

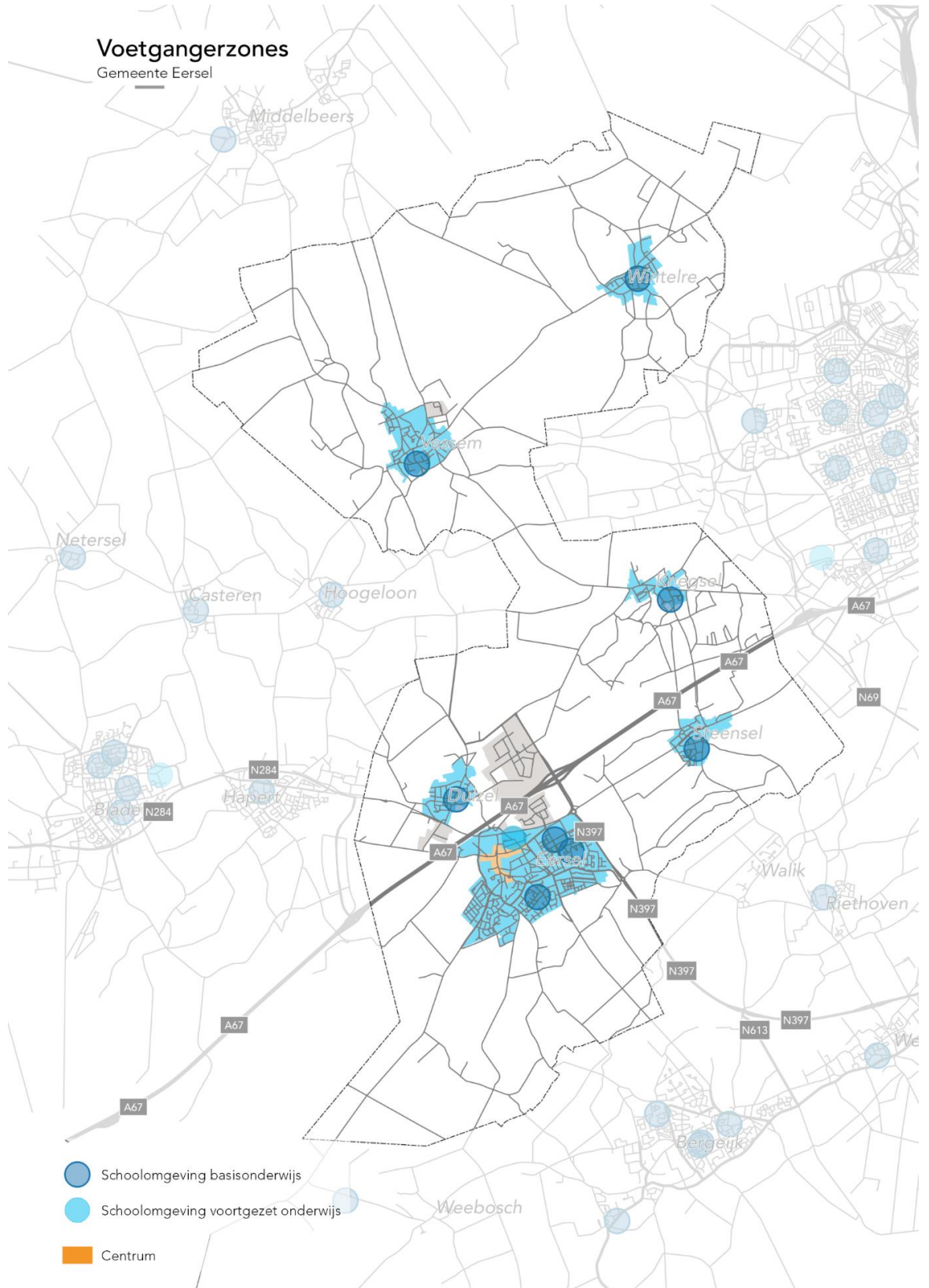
De meeste verplaatsingen worden gemaakt met de auto. Traditioneel is gemotoriseerd verkeer in de vorm van de auto belangrijk en bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor het autoverkeer zijn trends gaande als verschuiving van gebruik naar bezit én een verschuiving van type aandrijving en brandstof. Binnen de gemeente Eersel kennen we voor de auto per gebiedstype de passende prioriteit toe. Dit biedt kansen om meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te bewerkstelligen.

#### Vrachtverkeer

Gelegen aan de transportcorridor A67, is vrachtverkeer een bekend verschijnsel in de gemeente Eersel. Binnen de visie richten we ons voornamelijk op de verbindingen tussen kernen onderling en de bestemmingen van het vrachtverkeer in het bijzonder. Het centrumgebied en de bedrijventerreinen zijn daarbij de voornaamste bestemmingen van het vrachtverkeer.

#### Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer in de gemeente Eersel bestaat voornamelijk uit busdiensten voor het streekvervoer. Het aanbod bestaat uit een drukke lijn, op basis van dienstregeling, op de as Eindhoven naar Reusel. Aanvullend rijdt de buurtbus voor de minder drukke OV-lijnen naar de kleine kernen.



#### Landbouwverkeer

In de gemeente Eersel heeft het landbouwverkeer in het buitengebied een belangrijk aandeel in het gebruik van de wegen. Met hoge intensiteit gedurende bepaalde perioden per jaar maken de vaak grote en brede voertuigen onmiskenbaar deel uit van het verkeersaanbod.

#### Ruiter en mennen

Binnen de gemeente Eersel staat recreatief verkeer hoog in het vaandel. Het aandeel ruit- en menverkeer in het buitengebied is in onze gemeente, ten opzichte van andere regio's, relatief hoog.

### **3.3 Netwerken**

De verschillende vervoerswijzen vormen allen een eigen netwerk. Per vervoerswijze definiëren we het karakter en de omvang van het betreffende netwerk. Dit helpt ons om te komen tot inzicht waar de verplaatsingen zich voornamelijk voordoen en waar de knelpunten optreden. Met dit inzicht kunnen we gericht keuzes maken welk netwerk prioriteit verdient.

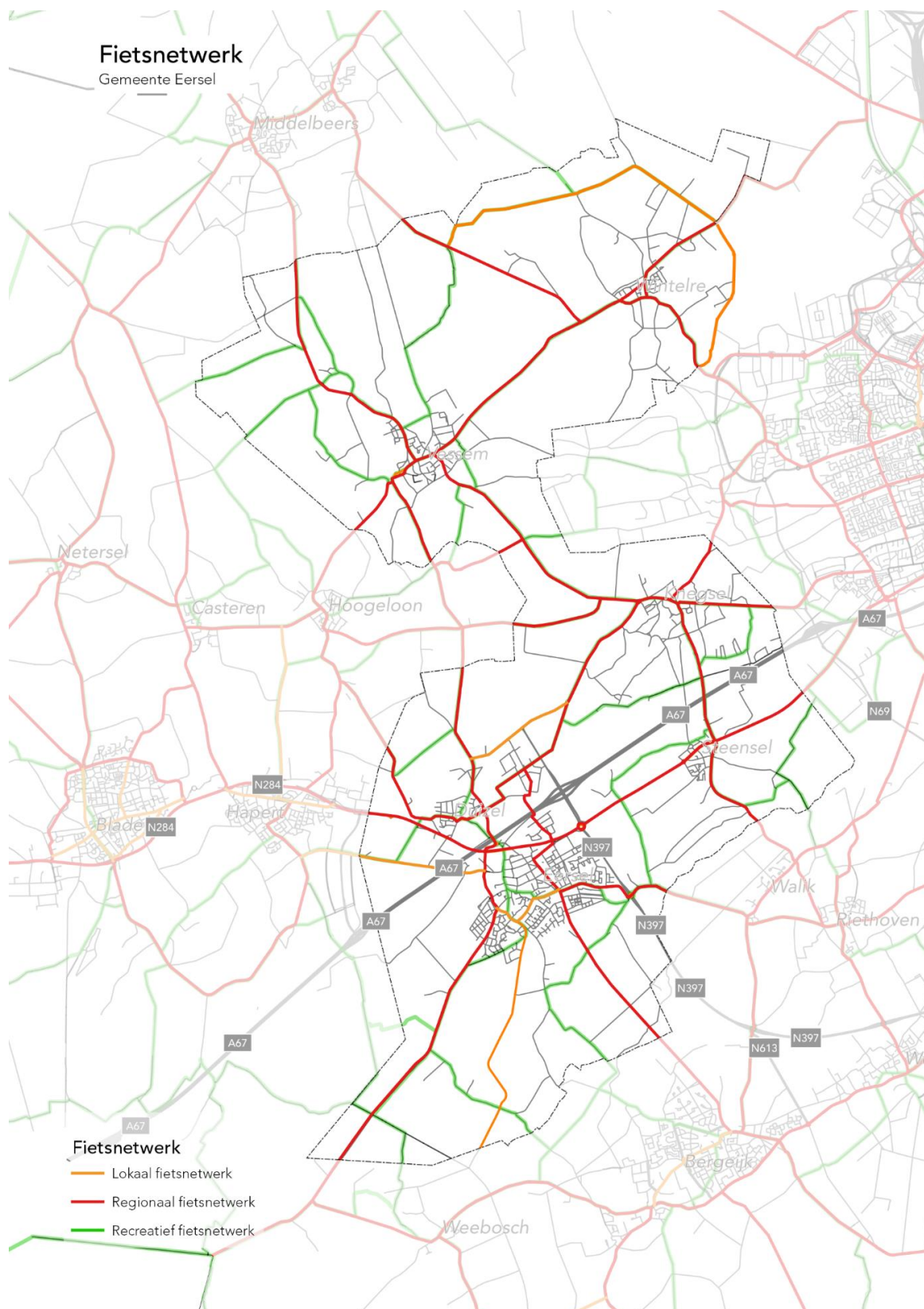
#### **3.3.1 Netwerk Voetganger**

De voetganger heeft binnen enkele gebieden prioriteit. Specifiek voor de gemeente Eersel houdt dit in dat we in het centrum van de kern Eersel een voetgangersvriendelijke omgeving willen bieden. Hierbinnen kan de voetganger zich prettig, gemakkelijk en veilig verplaatsen. De voetganger heeft de prioriteit boven het andere (gemotoriseerde) verkeer. De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen borgen we door structurele controles op de staat van het voetgangersnetwerk.

Deze voorwaarden gelden eveneens voor de schoolgebieden. Op de schoolroutes en de directe omgeving van de scholen (binnen een straal van zo'n 200 m) vinden we veilige, toegankelijke en beloopbare voetpaden belangrijk. We geven speciale aandacht aan veilige oversteken van doorgaande wegen op schoolroutes, zowel op erftoegangswegen type 1 als gebiedsontsluitingswegen.

Naast bovenstaande locaties identificeren we de volgende locaties als belangrijk in het voetgangersnetwerk:

- OV-knooppunten
- Dorpsharten van Duizel, Knegsel, Steensel, Vessem en Wintelre
- Startpunten van wandelroutes



We zetten in op recreatie. In het buitengebied richten we ons op het bieden van een kwalitatief hoogstaand netwerk van wandelpaden met daarbij speciale aandacht voor veiligheid op de punten waar deze netwerken samenkomen met andersoortig verkeer.

Mindervaliden met rolstoelen, scootmobielen of rollators bieden we in het centrum en de woongebieden een toegankelijke openbare ruimte met waar mogelijk vrije en voldoende brede voetpaden. Dit geldt

ook voor valide, oudere inwoners en inwoners met kinderwagens. Openbare voorzieningen, winkelgebieden en openbaar vervoer moeten daarom vrij van obstakels én met voetpaden bereikbaar zijn. Zo kunnen mindervaliden zich zelfstandig blijven verplaatsen. We volgen de richtlijnen voor auditieve en visueel beperkten. In het buitengebied is deze ambitie niet realistisch en bieden we deze voorzieningen niet.

### **3.3.2 Netwerk Fietsverkeer**

De fiets is als vervoersmiddel in opkomst. De opkomst van de e-bike draagt hier in belangrijke mate aan bij. Het toenemende gebruik moeten we op gepaste wijze faciliteren en afstemmen op de juiste doelgroep. Hiervan onderscheiden we er drie:

#### **Woon-werkverkeer**

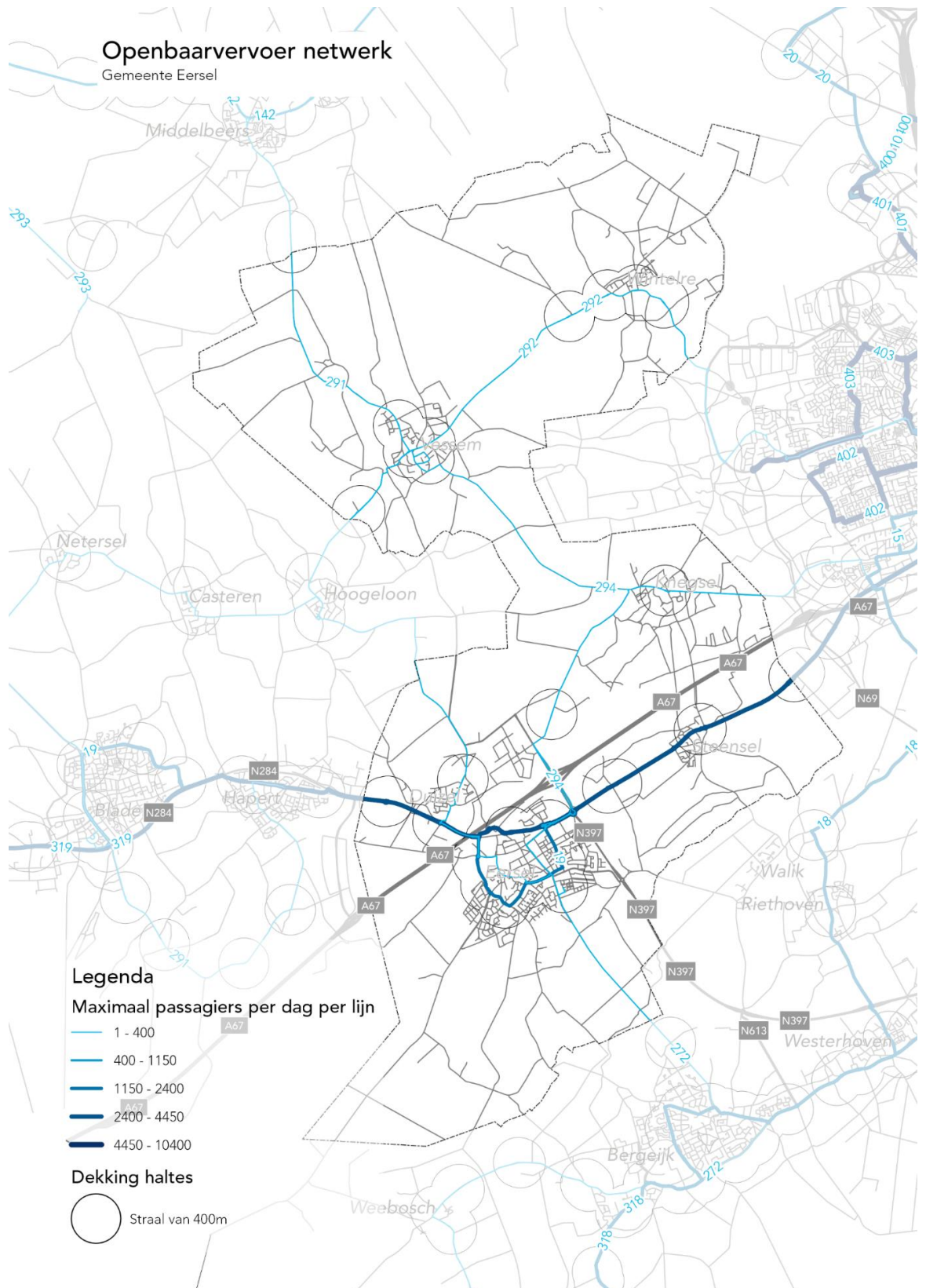
Een snelle en directe route is belangrijk. Met zo min mogelijk tijdverlies moet de fietser van herkomst naar bestemming kunnen fietsen. Dit houdt in dat we ontbrekende schakels binnen de gemeente zowel lokaal als in overleg met buurgemeenten moeten realiseren. We willen een snelle fietsverbinding realiseren tussen de gemeenten Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel en Veldhoven.

#### **Scholieren**

Scholieren moeten zich veilig kunnen verplaatsen. We stimuleren het gebruik van de fiets voor schoolverkeer. De prioriteit ligt hier op verkeersveiligheid. Voor schoolomgevingen van jongere jeugd gelden andere inrichtingskenmerken als voor de oudere jeugd. Ingrepen zoals het realiseren veilige oversteeklocaties, op erftoegangswegen type 1 en gebiedsontsluitingswegen, hebben gevolgen voor de doorstroming voor het overige verkeer op deze doorgaande wegen.

#### **Recreatieve fietsers**

De gemeente Eersel zet in op promotie van recreatie. Dit leidt tot een toename van recreatieve fietsers. De toeristische en recreatieve voorzieningen moeten goed en veilig per fiets bereikbaar zijn. Hierbij moeten we per type recreatieve fietser aandacht schenken hoe we de routestructuur inrichten om gescheiden of gecombineerd gebruik zo veilig mogelijk in te richten. Binnen de regionale agenda zijn een aantal regionaal belangrijke fietsroutes vastgesteld. Deze routes hebben we in de netwerkkaart aangevuld met lokaal belangrijke fietsroutes.



Voor het realiseren van verbeteringen aan de huidige fietsvoorzieningen of het realiseren van nieuwe verbindingen sluiten we aan bij de ambities die wij hebben gesteld in het kader van de Bereikbaarheidsagenda.

### 3.3.3 Netwerk Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer bestaat uit het aanbod van busdiensten voor het streekvervoer. De huidige concessie tot 2026 in Zuidoost Brabant wordt uitgevoerd door BRAVO met Hermes als onderliggende vervoerder. Het aanbod bestaat uit twee buslijnen 19 en 319, op basis van dienstregeling, op de as Eindhoven naar Reusel. Deze wordt aangevuld met aanvullend de inzet van de buurtbussen 272, 291, 292 en 294 voor de minder drukke OV-lijnen naar de kleine kernen.

Het dichtstbijzijnde NS-station Eindhoven Centraal is bereikbaar via de busverbindingen 19 en 319.

Een directe OV-verbinding vanuit Knegsel, Vessem en Wintelre richting de economische hotspots en stationslocatie ontbreekt. Dit geldt ook voor de verbinding naar Valkenswaard via Bergeijk via een directe busverbinding. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen en toeristische trekpleisters per openbaar vervoer voldoet niet.

De gemeente Eersel volgt de ontwikkelingen van de concessie openbaar vervoer en de vernieuwde OV-visie Provincie Noord Brabant. Het openbaar vervoer bestaat in de toekomst naast (buurt-)bussen, ook uit aanvullende diensten als onderdeel van een totaal mobiliteitsaanbod.

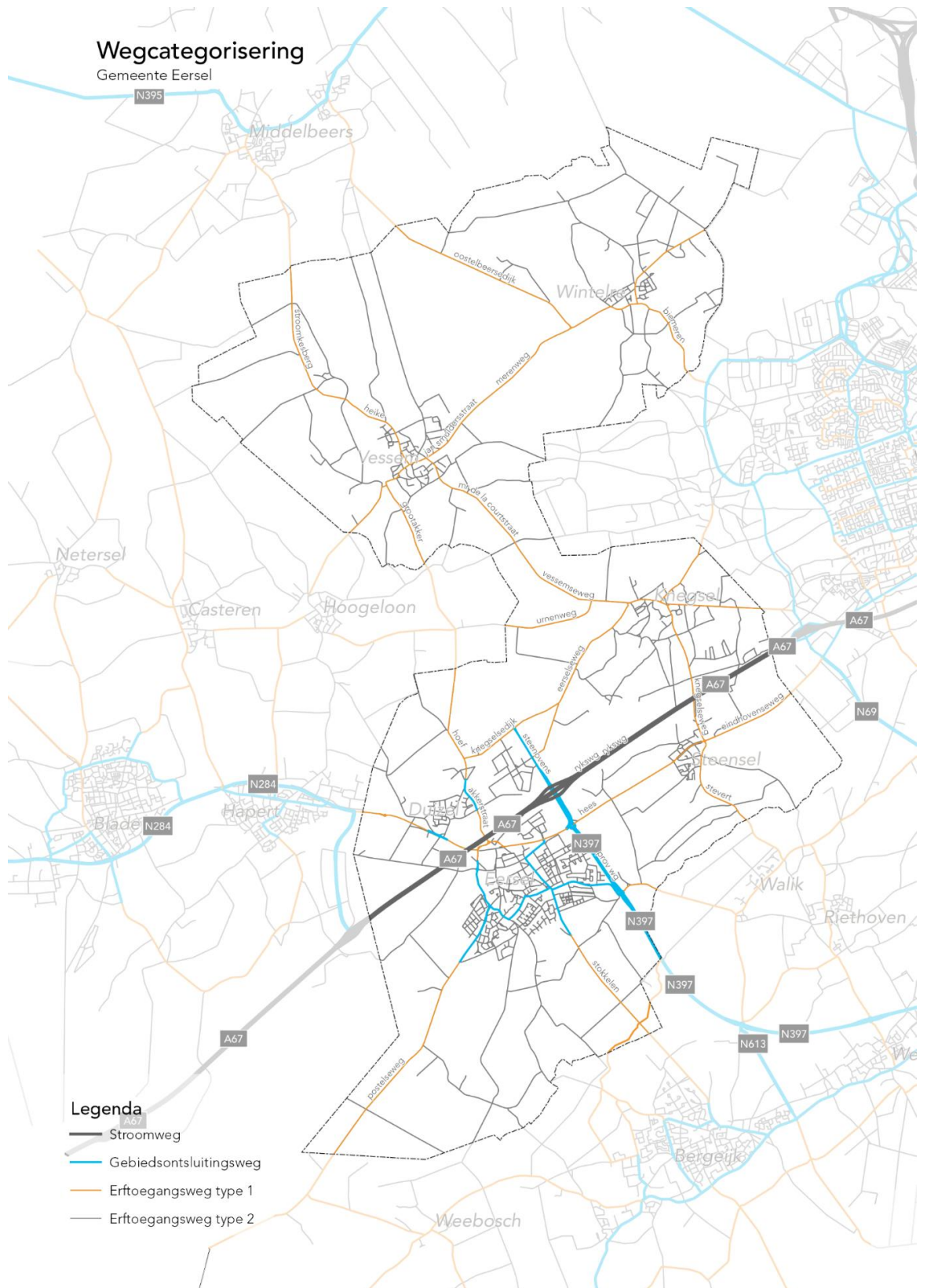
Dit maakt het mogelijk om eenvoudiger, anders en flexibeler te reizen. Er wordt ingezet op gedeelde mobiliteit met maatwerk via drie hoofdpijlers: Direct, Maat en Flex.

In de komende jaren volgen nog meer ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, ontwikkelingen van voertuigen en autonoom vervoer. Systemen zoals MaaS (Mobility as a Service) veranderen het openbaar vervoer. Dit leidt tot een kwaliteitsimpuls van het regionale vervoerssysteem.

Op basis van de huidige stand van de ontwikkelingen is het nog niet mogelijk beleid op te stellen. We staan open voor experimenten met nieuwe vormen van openbaar vervoer ter verbetering de bereikbaarheid. Zo sorteren we tijdig voor op de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer.

De leefbaarheid van de kleine kernen wordt positief beïnvloed door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Binnen de nieuwe visie van de provincie Noord Brabant wil de gemeente starten met innovatieve pilots om de kleine kernen, bedrijventerreinen en recreatieve trekpleisters via mobiliteitsknooppunten aan te sluiten op de sterke openbaar vervoersassen. We zetten in op (nieuwe) vormen van flexibel openbaarvervoer, deelauto's, deelfietsen en particuliere initiatieven.





De gemeente Eersel wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren door meer doelgroepen (inclusie) aan te sluiten op het openbaar vervoer. Toegankelijkheid en mogelijkheid tot gebruik zijn hierbij essentieel. Het stimuleren van de overstap van doelgroepenvervoer naar openbaar vervoer pakken we in regionaal verband op.

### **3.3.4 Netwerk Auto**

De auto is onmiskenbaar aanwezig bij de dagelijkse verplaatsingen. De meeste mensen binnen de gemeente Eersel zijn georiënteerd op de auto. We kennen per gebied de gewenste prioriteit toe aan deze vervoerswijze. Vanwege de beperkte OV-bereikbaarheid van diverse kernen in de gemeente Eersel is de afhankelijkheid van de auto groter dan in stedelijk gebied. De auto moet kunnen worden ingezet voor elke verplaatsing, maar de auto is niet in elk gebied het leidende vervoersmiddel.

Binnen de woongebieden zijn een beperkt aantal wegen aangewezen voor de interne ontsluitingen. Regionaal zijn de A67, N284 en de N397 belangrijk voor de bereikbaarheid. In het gebied ervaren bewoners overlast door sluipverkeer. Dit verplaatst zich in alle windrichtingen door de Kempen.

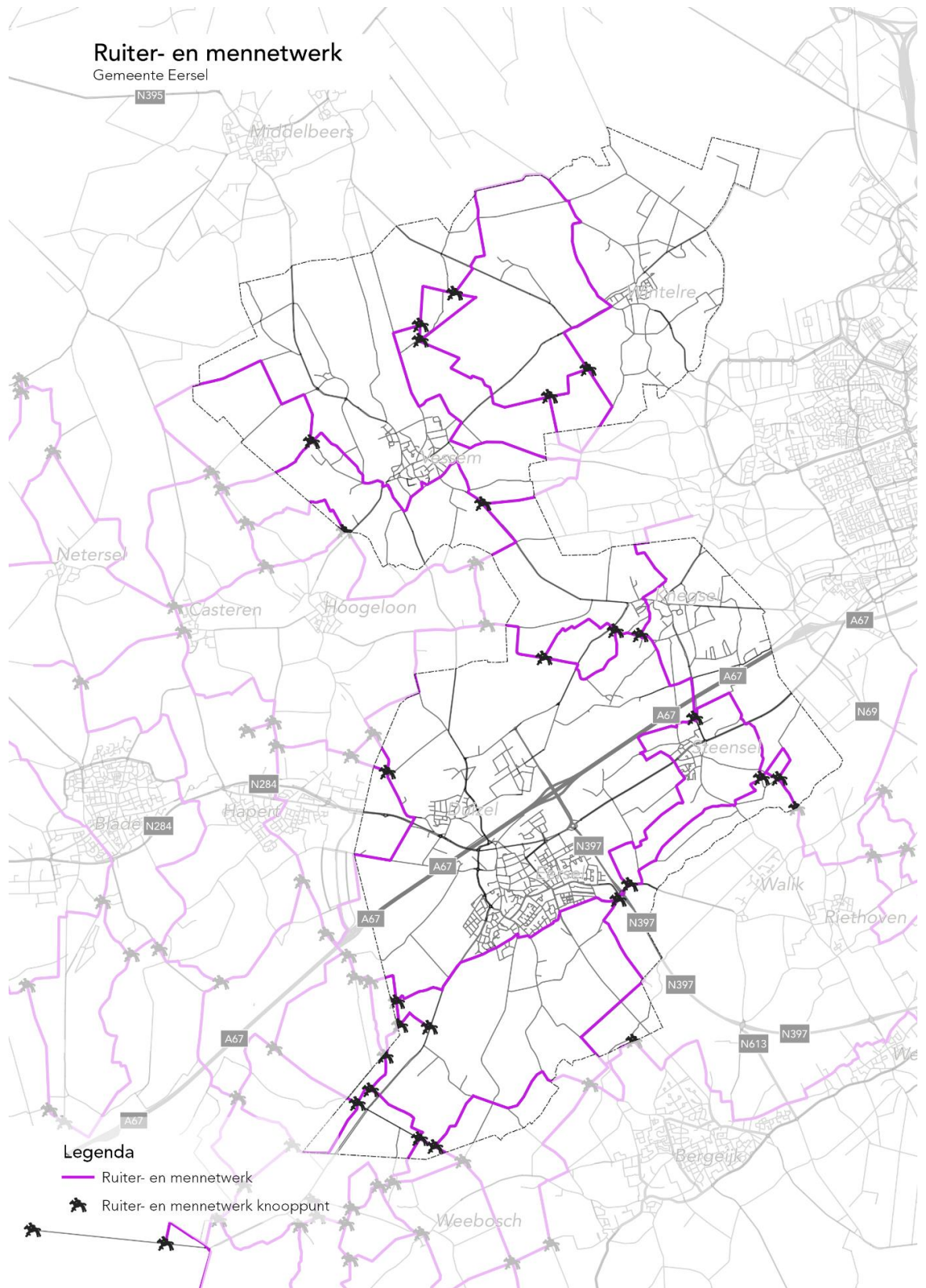
### **3.3.5 Netwerk Vrachtverkeer**

Voor de bedrijventerreinen, gelegen aan de transportcorridor A67, is een goede bereikbaarheid voor het vrachtverkeer noodzakelijk. We maken ons er in regionaal verband sterk voor dat de hoofdwegenstructuur voorzien blijft van een goede doorstroming.

Binnen de kernen van de gemeente vinden we doorgaand vrachtverkeer niet gewenst vanwege de leefbaarheid en de veiligheid. Te nemen maatregelen mogen de bedrijfsvoering van lokale bedrijven niet frustreren.

Voor zwaar en lang vrachtverkeer is een route vanaf de A67 tot aan de toegang aan de noordzijde van Meerheide aangeduid.

Centrumgebieden moeten bereikbaar zijn voor vrachtverkeer om te kunnen voorzien in de bevoorrading. Bevoorrading dient op een verkeersveilige wijze te geschieden. Vrachtverkeer als bestemmingsverkeer staan we toe, doorgaand verkeer willen we ontmoedigen. Vrachtverkeer hoort immers niet thuis in woongebieden, maar is incidenteel wel noodzakelijk.



### 3.3.6 Netwerk Landbouwverkeer

Landbouwverkeer heeft in het buitengebied een belangrijk aandeel in het gebruik van de wegen. Met hoge intensiteit gedurende bepaalde perioden per jaar, maken de vaak grote en brede voertuigen een onmiskenbaar deel uit van het verkeersaanbod. Een goede bereikbaarheid van de agrarische bedrijven is belangrijk, ten opzichte van de akkers en weilanden, maar ook voor de aan- en afvoer van producten.

Buiten enkele natuurgebieden, provinciale wegen en rijkswegen mag én kan landbouwverkeer in principe overal komen. Dit wil niet zeggen dat alle gebiedstypen hiervoor geschikt zijn.

### **3.3.7 Netwerk ruiters en mensen**

De gemeente Eersel maakt onderdeel uit van een regionaal Kempisch knooppuntennetwerk speciaal voor ruiters en mensen, wat verbonden is met de gemeente Valkenswaard en Belgisch Limburg. Het netwerk betreft niet enkel de ruiter te paard, ook de mensport neemt hier een belangrijk aandeel in.

## **4 Verkeersvisie 2030 4.1 Inleiding**

We hebben eerst de kerngedachten geformuleerd, deze zijn leidend voor de Verkeersvisie van de gemeente Eersel. Daarna hebben we de verschillende gebiedstypen vastgesteld, welke het karakter van de gemeente het beste definiëren. Vervolgens hebben we bepaald welke leidende vervoerswijzen we als belangrijk bestempelen en welke uitgangspunten we per vervoerswijze hanteren. De vervoerswijzen zijn geplaatst in netwerkkaarten om visueel aantoonbaar te maken waar deze vervoerswijzen zich voordoen. Niet alle vervoerswijzen zijn even belangrijk in elk gebiedstype.

Binnen bovenstaande kaders vertalen we alles naar een beleidsvisie voor de komende jaren tot 2030. In de uitwerking van de Verkeersvisie houden we rekening met toekomstige ontwikkelingen. De gemeente Eersel gaat groeien, zowel qua inwoners als economisch, met extra woningbouw en extra bedrijvigheid als gevolg. Deze en andere onvoorziene ontwikkelingen vergroten de kans op het ontstaan van nieuwe knelpunten. Hierop anticiperen we zoveel mogelijk.

Voor doorstromingsproblemen op de rijks- en provinciale wegen zijn we afhankelijk van nationale en regionale afspraken, onder andere de Bereikbaarheidsagenda. Toekomstige projecten, zoals de aanpak van de A67, A2 bij Eindhoven en de aansluiting van de N69 bij Veldhoven op de A67, komen de bereikbaarheid in de regio ten goede. Hierover blijven we in overleg met de provincie Noord Brabant. Ter voorkoming van negatieve effecten op de verkeerstromen, zoals doorstromingsproblemen, treden we waar mogelijk anticiperend op.

## **4.2 Centrumgebied**

Voor het centrum van de kern Eersel is een (gedeeltelijke) aanpassing van de fysieke ruimte noodzakelijk om de visie voor dit gebied ten uitvoer te brengen. De positie van de voetganger en fietser is belangrijk en leidend voor de inrichting van de fysieke ruimte.

In het centrumgebied vinden we het belangrijk om vast te houden aan de 'historische' uitstraling. De gestelde regels uit het Beeldkwaliteitsplan zijn richtinggevend, we volgen het uitgangspunt dat dat in centrumgebieden uitstraling boven comfort gaat. De kasseien op de Markt in Eersel vervangen we bijvoorbeeld niet door asfalt. De uitstraling is onlosmakelijk verbonden met het karakter van de kern Eersel en dat moeten we behouden. Zeker ook vanuit het behoud van de recreatieve waarde. Wel dragen we zorg dat de toegankelijkheid van de Markt voor iedereen toegankelijk is volgens de uitgangspunten van Agenda 22.

### **Aandacht voor langzaam verkeer**

In het centrumgebied staat de inrichting van de fysieke ruimte in het teken van voetgangers en fietsers. In dit gebied willen we dat zij zich prettig en veilig verplaatsen met veilige en fraaie verbindingen. Dit houdt in dat we voorzien in breed opgezette voetgangersvoorzieningen met veilige oversteeklocaties. Dit betekent niet dat we overal zebrapaden aanleggen.

De samenleving vergrijst, dit vereist meer aandacht voor de toegankelijkheid van het centrumgebied voor personen die minder mobiel of mindervalide zijn. Zij moeten zich vrij en gemakkelijk kunnen bewegen. We voorzien het centrumgebied van goede basisvoorzieningen met de focus op de winkelvoorzieningen en de openbare gelegenheden. Voor de Markt in Eersel ligt de uitdaging om deze toegankelijkheid met het behoud van het historische karakter voor iedereen in te richten.

Het gebruik van de fiets naar het centrum willen we verder stimuleren. Daarom nemen we de fietser als ook de voetganger mee als leidende en dominante vervoerswijze bij een herinrichting van het centrumgebied. Volgens Duurzaam Veilig zijn geen specifieke voorzieningen noodzakelijk, in 30 km/uur gebieden rijdt de fiets in principe op de rijbaan. Omdat fietsers het centrum als onveilig om te fietsen ervaren, staat een verkeersveilige inrichting.

Binnen het centrumgebied voorzien we in voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets om de overlast te beperken van her en der gestalde fietsen. Het aanbieden van laadvoorzieningen voor de e-bike zien we in eerste instantie als particuliere initiatief, welke we waar mogelijk ondersteunen.

Het centrumgebied heeft een belangrijke positie in het lokale en regionale fietsnetwerk. Door het realiseren van ontbrekende schakels en het verbeteren van huidige knelpunten, kan de fietser zich veiliger en sneller verplaatsen.

Binnen het lokale netwerk van de kern Eersel onderzoeken we de mogelijkheden voor directe routes naar het centrum voor de fietser en voetganger. We verbinden woonwijken en schoolgebieden met het centrum. Voor het inrichten van de langzaam verkeerroutes maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur met waar nodig, aanleg van nieuwe verharding.

#### De auto is te gast in het centrum

De auto is in het centrumgebied ondergeschikt aan de voetganger en de fietser. Vanwege de regionale functie van de centrumgebieden hechten we belang aan een goede bereikbaarheid per auto. De verblijfskwaliteit van het centrum is echter leidend. Het centrum van Eersel willen we inrichten als verblijfsgebied, dit betekent dat de verblijfsfunctie boven de verkeersfunctie gaat met onder andere gelijkwaardige kruisingen. De auto is hier duidelijk te gast. De fysieke inrichting en kenmerken van de wegen zijn gericht op een lage snelheid vanuit het oogpunt van veiligheid. De Markt in Eersel wordt niet autovrij. De (gemotoriseerde) voertuigen kunnen hier blijven rijden.

#### Parkeren

De pleinen aan de Markt in Eersel zijn gedeeltelijk autovrij. Vanwege de regionale functie van het centrumgebied van Eersel handhaven we de bereikbaarheid voor de auto. Het parkeren faciliteren we op gepaste wijze. Parkeren doen we aan de randen van het centrumgebied. De parkeervoorzieningen sluiten we aan op het voetgangersnetwerk. Locaties binnen het centrumgebied moeten veilig en makkelijk te voet te bereiken zijn. Om elektrisch rijden te stimuleren is het belangrijk dat er in het centrumgebied voldoende openbare parkeerplaatsen met laadmogelijkheid zijn. We zijn bereid om hierin te faciliteren. Maar het is aan allereerst aan de markt om een passende mix (privaat, semipubliek, publiek en snelladen) van het aantal laadmogelijkheden te creëren.

De blauwe zone voor parkeren blijft gehandhaafd om langparkeren in het centrum te ontmoedigen. We gaan geen ontheffingen voor bewoners en/of ondernemers verstrekken en blijven inzetten op handhaving.

Binnen het centrumgebied zorgen we voor voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets. Dit houdt de trottoirs vrij van her en der geplaatste fietsen en toegankelijk voor voetgangers en mindervaliden.

#### Regionale bereikbaarheid

De kern Eersel heeft met haar centrumgebied een regiofunctie. Naast een goede bereikbaarheid per auto is ook een goede bereikbaarheid belangrijk met andere vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

Voor de fiets realiseren we 'missing links' op het regionale netwerk. Dit regionale netwerk wordt de komende jaren sterk verbeterd. We sluiten het centrumgebied aan op dit netwerk. Zowel door fysieke verbindingen als een duidelijke weergave in de bewegwijzering. In de regionale verbindingen zijn de recreatieve fietsers een specifieke doelgroep waar we ons op richten.

Voor het centrumgebied van de kern Eersel sluiten we het busstation bij de ovonde en de Bospoort aan op het voetgangersnetwerk

#### Vrachtverkeer

Binnen het centrumgebied van de kern Eersel staan we vrachtverkeer toe voor het laden en lossen. Hierbij leggen we geen venstertijden op. De bevoorrading willen we waar mogelijk via de achterzijde van de panden laten plaatsvinden vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid, zeker bij nieuwe ontwikkelingen.

Doorgaand (zwaar) verkeer en landbouwverkeer weren we zoveel mogelijk uit het centrumgebied, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Dit met het oog op veiligheid en leefbaarheid. We hebben aandacht voor de routes van het vrachtverkeer binnen en in de nabijheid van het centrumgebied. We verminderen overlast door de gekozen routes door vrachtverkeer waar nodig aan te passen.

#### Sluipverkeer door het centrumgebied

De auto is te gast in het centrum. Doorgaand sluipverkeer is niet welkom in het centrum. Sluipverkeer bestempelen we als (niet gebiedseigen) verkeer zonder bestemming in het centrum. Omdat er juridisch

geen harde kaders bestaan tot het controleren op sluipverkeer binnen het centrumgebied, ontmoedigen we de keuze voor deze route door de fysieke inrichting.

Routes voor doorgaand verkeer gaan in de kern Eersel om het centrum heen. Deze routes zijn herkenbaar en worden ondersteund door goede bewegwijzering. Voor het centrumgebied van de kern Eersel doen we een mobiliteitsonderzoek.

#### **4.3 Woongebied**

In de woongebieden heeft de verblijfsfunctie de hoogste prioriteit. Woongenot en leefbaarheid gaan boven de verkeersfunctie in de fysieke ruimte. De voetganger en de fietser zijn belangrijker dan gemotoriseerd verkeer. De openbare ruimte richten we zodanig in, dat in deze gebieden de nadruk minder op de auto ligt. Zo werken we aan een veilige en leefbare omgeving.

##### **Ruimte voor de voetganger**

Binnen de woongebieden geven we ruimte aan de voetganger. We zorgen dat trottoirs en voetpaden voldoende breed en zo toegankelijk mogelijk zijn voor iedereen. We sluiten aan bij de uitgangspunten uit VN-verdrag Handicap. Dit doen we onder andere door extra te handhaven op parkeren op de stoep, nu leidt dat tot ergernis en onveilige situaties. Ook zetten we in op goed onderhoud om overwoekering, etc. tegen te gaan.

Toegankelijkheid bieden we middels voldoende brede trottoirs met aandacht voor te steile hellingen. Zeker bij de realisatie van nieuwe trottoirs en bij onderhoud houden we bij inritten, waar hellingen voorkomen, rekening met voldoende vlakke rest-breedte. Ook zorgen we voor een goede kwalitatieve uitstraling van de trottoirs.

Binnen woongebieden pakken we ontbrekende verbindingen aan door het realiseren van nieuwe trottoirs en/of voetpaden. Bij erftoegangswegen type 1 en andere doorgaande wegen door de kern streven we naar een trottoir of voetpad aan minimaal één zijde van de weg. Voor erftoegangswegen type twee, met een zeer beperkte verkeersintensiteit en smal wegprofiel, is maatwerk mogelijk afhankelijk van de lokale situatie. Dit kan inhouden dat niet overal een trottoir langs een weg nodig is.

Binnen de woongebieden is door de gemeente Eersel een kwaliteitsslag te maken voor voetpaden en trottoirs. Door opstuwung van wortels en achterstallig onderhoud is de kwaliteit op diverse locaties ondermaats. Het is wenselijk om dit structureel op te lossen in plaats van de huidige symptoombestrijding na melding. De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen gaan we borgen door structurele controles op de staat van het voetgangersnetwerk.

##### **Ruimte voor de fietser**

Langzaam verkeer heeft de prioriteit binnen de woongebieden. Meer fietsgebruik draagt bij aan een leefbare omgeving en draagt indirect bij aan de gezondheid van onze inwoners. De (elektrische) fiets neemt een steeds groter aandeel in het woon-werkverkeer in. We vinden het van belang om de woongebieden via korte en makkelijke routes te ontsluiten op het regionale fietsnetwerk. We verbinden de ontbrekende schakels. Zo faciliteren we de bereikbaarheid naar de lokale en regionale bedrijventerreinen alsmede de regionale bereikbaarheid per fiets.

De fietsvoorzieningen en routes richten we verkeers- en sociaal veilig in. We volgen hierin de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Het algemeen uitgangspunt van Duurzaam Veilig is dat op wegvakken met een (gedeeltelijke) stroomfunctie voor het gemotoriseerd verkeer (gebiedsontsluitingswegen) specifieke fietsvoorzieningen zijn vereist. Op wegvakken met een erftoegangsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer zijn, vanwege de lage snelheid van de motorvoertuigen, in principe om redenen van verkeersveiligheid geen fietsvoorzieningen nodig. In dat geval is mengen mogelijk. Bij hoge intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zijn wel fietsvoorzieningen wenselijk.

Om alle doelgroepen goed en veilig te kunnen faciliteren, gaan we per gebiedstype de fietser faciliteren om de verplaatsing zo goed en veilig mogelijk te laten plaatsvinden. In woongebieden verplaatst de fietser zich voornamelijk op de rijbaan. Hiervoor hoeven we geen specifieke voorzieningen aan te brengen, in 30 km/uur gebieden rijdt de fiets in principe op de rijbaan.

##### **Auto ook in het woongebied te gast**

De auto blijft welkom in de woongebieden, maar wel met gereduceerde snelheid. We zetten in op een maximumsnelheid van 30 km/uur in de woongebieden. Ook doen we een appèl op het gedrag van de weggebruiker om samen te komen tot een veilige en leefbare omgeving. In het woongebied ontmoedigen we doorgaand sluipverkeer middels een herkenbare inrichting.

Op locaties waar (structureel) onveilige situaties ontstaan door overtreding van de maximum snelheid realiseren we gepaste snelheidsremmende maatregelen. Dit kan zijn door inzet op handhaving of het aanbrengen van gepaste fysieke maatregelen. Zo willen we verkeersremmende maatregelen bij de entree van kernen op minimaal de erftoegangswegen type 1 en gebiedsontsluitingswegen. In de toekomst bieden wellicht andere innovatieve en/of technologische ontwikkelingen een oplossing. Deze ontwikkelingen houden we in de gaten.

#### Parkeren in woongebieden

Binnen de gemeente Eersel parkeren we als inwoner bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de eigen woning. Waar mogelijk parkeren inwoners op eigen terrein door gebruik van inrit of garage. Vanuit het oogpunt van klimaatadaptatie, duurzaamheid en een aantrekkelijk straatbeeld zijn we geen voorstander van parkeren in de voortuin. Hierbij houden we rekening bij de besluitvorming over aanvragen voor aanleg en/of verbreding van inritten.

Voor het parkeren in de openbare ruimte faciliteren we in voldoende parkeergelegenheid. Het geldende parkeerbeleidsplan is leidend. Bij nieuwbouw- en transformatieprojecten zorgen we voor voldoende parkeerplaatsen. We actualiseren tijdig en met gepaste frequentie de parkeernormen. Nieuwe ontwikkelingen toetsen we aan actuele parkeernormen.

We staan open voor (innovatieve) plannen om op basis van maatwerk nieuwe ontwikkelingen en transformaties mogelijk te maken. Dit kan variëren van centrale parkeervoorzieningen tot deelauto concepten, mits voorzien van een gedegen onderbouwing.

Wanneer een conflict ontstaat tussen de behoefte aan parkeerruimte en de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, geven we de voorkeur aan een leefbare omgeving met als mogelijk gevolg dat niet elke inwoner dicht bij de eigen woning kan parkeren. Meer elektrische voertuigen zorgen voor minder geluidsoverlast en uitstoot en komen zodoende de leefbaarheid ten goede. We stimuleren elektrisch rijden door de realisatie van laadmogelijkheden in de openbare ruimte te ondersteunen. We maken ons sterk voor een samenhangend beleid met aandacht voor tarifiering, locatie laadpalen en verminderen van overlast.

#### Sluipverkeer

Doorgaand verkeer in woongebieden vinden we tot op zekere hoogte niet gewenst. De prioriteit ligt bij verblijven en niet op doorgaand verkeer. Binnen de (kleine) kernen van de gemeente Eersel wordt overlast door sluipverkeer ervaren. Vooral in Steensel, Knegsel, Vessem en Wintelre zorgt dit voor een afname van leefbaarheid en veiligheid in woongebieden. Binnen deze kernen wordt een te hoge intensiteit in combinatie met slecht weggedrag ervaren. We zetten gericht in op het verminderen van deze overlast. Wel willen we de overlast objectiveren. Hiervoor werken we voor de kleine kernen in regionaal verband aan maatwerkoplossingen per kern. We willen het autoverkeer over de daarvoor geschikte routes leiden, zoals de N284, N397, A67, A58 en de Randweg Eindhoven A2/N2. en niet door onze kernen. Daarvoor zijn, naast oplossingen in de kernen zelf, structurele oplossingen noodzakelijk op de gebiedsontsluitende wegen en de stroomwegen.

We monitoren de ontwikkelingen op de (eventuele toename van) verkeersbewegingen bij de realisatie van de N69 met de nieuwe af-/toerit op de A67. Zo sorteren we tijdig voor op mogelijke maatregelen om verwachte overlast te reduceren. We proberen in een vroegtijdig stadium aan te sluiten op het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) onderzoek voor de randweg Eindhoven en andere regionale/provinciale programma's als SmartwayZ.NL.

Binnen de kern Eersel wordt overlast ervaren van sluipverkeerd (zwaar)verkeer door de woongebieden rondom het centrumgebied. We gaan daarom na wat een goede en gewenste verkeerstroom is met een goede mix tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.

#### Vrachtverkeer

Binnen de woongebieden is vrachtverkeer niet gewenst. We willen dan ook het vrachtverkeer zo veel mogelijk ontmoedigen en weren uit de woongebieden, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Parkeren door vrachtwagens staan we niet toe binnen de woongebieden in de bebouwde kom. Dit is al geregeld via de Algemene Plaatselijke Verordening. De woongebieden moeten wel bereikbaar blijven voor vuilniswagens, verhuishwagens, landbouwverkeer, etc. Landbouwverkeer leiden we zoveel mogelijk om de woongebieden heen.

Met de opkomst van de webwinkels is het aantal pakketdienstbezorgers toegenomen. Het rij- en parkeergedrag van deze bezorgers leidt soms tot overlast binnen de woongebieden. We streven ernaar om minder pakketdiensten door de woonwijken te laten rijden. Helaas hebben wij geen invloed op de

logistieke planning. Wel willen we aansluiten op technologische ontwikkelingen wanneer deze zich voordoen. Ook zetten we in op het faciliteren van externe ophaalpunten.

#### **4.4 Bedrijventerrein**

Voor de economische ontwikkeling van de gehele gemeente Eersel is de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen van essentieel belang. Deze bereikbaarheid geldt zowel voor personeel als voor de bereikbaarheid van zwaar verkeer voor de logistiek.

Mede vanwege de ligging van Meerheide en Haagdoorn nabij de transportcorridor A67 en de meerwaarde hiervan voor het vestigingsklimaat, blijven we regionaal en provinciaal in gesprek om een goede doorstroming op de A67 te blijven behouden.

##### **Wegenstructuur**

Op de bedrijventerreinen moet de wegenstructuur zodanig zijn ingericht dat deze goed bereikbaar is en blijft voor zwaar vrachtverkeer. Deze bereikbaarheid geldt zowel voor de aanvoerroute als de route op de bedrijventerreinen zelf. Veiligheid vinden we ook belangrijk, de verschillende verkeerstromen die samenkomen op de bedrijventerreinen moeten veilig naast elkaar kunnen functioneren.

Vanwege de doorstroming vinden we laden en lossen op de openbare weg niet wenselijk.

##### **Parkeren**

Lang parkeren door vrachtverkeer, zonder bestemming op de bedrijventerreinen, willen we ontmoedigen. Door de nabije ligging van de transportcorridor A67 is hiervan in toenemende mate sprake. We zetten daarom de juiste fysieke en juridisch haalbare verboden in. Parkeren door de medewerkers van de op de bedrijventerreinen gevestigde ondernemingen vindt plaats op eigen terrein. Voor nieuwe ontwikkelingen handhaven we deze randvoorwaarde.

We gaan handhaven op parkeeroverlast door overnachtingen van internationaal vrachtverkeer en parkeren op de openbare weg door werknemers. We werken de kaders en randvoorwaarden hiervoor uit, in overleg met Handhaving. Uitgangspunt is dat de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende beleidskaders duidelijk en herkenbaar zijn.

De gemeente Eersel zet in op het aanpakken van parkeerproblemen door het stimuleren van slimme en innovatieve maatregelen. Dit kan zijn door het stimuleren van het plaatsen van elektrische deelauto's als het onderzoeken van parkeren op afstand op een alternatieve parkeerlocatie. De technologische ontwikkelingen bieden kansen op dit aspect de komende jaren. Waar mogelijk ondersteunen we deze ontwikkelingen.

##### **Bereikbaar per fiets**

De bereikbaarheid voor de bedrijventerreinen voor woon-werkverkeer is belangrijk voor de economische ontwikkelingen. Naast een lokale is ook een regionale benadering noodzakelijk.

Op lokale schaal schenken we aandacht aan de bereikbaarheid voor de fietser. De toename van de fiets in het woon-werkverkeer biedt kansen om het aantal auto's te verminderen, wat de doorstroming ten goede komt. We zorgen dat de bedrijventerreinen goed ontsloten worden door extra ontsluitingsmogelijkheden voor fietser. We realiseren de ontbrekende schakels naar en in de regionale fietsnetwerken, zodat de werknemer zich snel binnen de gemeente van thuis naar werk kan verplaatsen. Voor voetgangers treffen we geen aparte voorzieningen, zij kunnen op industrieterreinen gebruik maken van de bestaande wegen en fietsvoorzieningen.

Voor Meerheide betekent dit dat we een verbinding met de kern Eersel over of onder de A67 willen realiseren. De snelweg vormt een barrière voor de bereikbaarheid van Meerheide vanuit de (richting van) kern Eersel. Een fietsviaduct is een nadrukkelijke wens vanuit het bedrijventerrein. Voor het beoordelen van de investering van de fietsviaduct wegen we de reistijdswinst, reisafstand en de potentie van gebruik af. Dit nemen we mee in de prioritering ten opzichte van andere ontbrekende fietsverbindingen. Indien mogelijk zoeken we naar mogelijkheden voor cofinanciering vanuit werkgevers op de aangrenzende bedrijventerreinen, (mogelijk) mobiliteitsknooppunt, Gebiedsakkkoord N69 en de ontwikkelingen op Landgoed Duynenwater.

##### **Openbaar vervoer**

Om de bedrijven in de gemeente Eersel op regionale schaal te voorzien in een goede bereikbaarheid voor klanten, medewerkers en stagiair(e)s vanuit Brainport Eindhoven gaan we de bereikbaarheid vanaf de OV-haltes naar de bedrijventerreinen verbeteren.

Het verlengen van bestaande buslijnen over de bedrijventerreinen past niet in de OV-visie van de provincie Noord Brabant. We zetten in op het realiseren van een sterke en hoogfrequente sterke OV-as



vanuit Eindhoven met daarbij een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen vanaf de haltes op deze as. De focus ligt hierbij op het busstation in de gemeente Eersel. We verbinden de bedrijventerreinen met slimme maatregelen door de (hoofd-) OV-haltes te voorzien van deelfietsen, deelauto's of pendeldiensten.

We onderzoeken de mogelijkheden om bij de kern Eersel een mobiliteitsknooppunt (HUB) te realiseren, passend in landschap en beeldkwaliteit. Vanaf de OV-as richting Eindhoven onderzoeken we een mogelijke overstap (op het openbaar vervoer) richting Eindhoven Airport via Meerheide en de kernen Vessem of Knegsel en Wintelre binnen de gemeente Eersel.

#### Werkgeversaanpak

Bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente Eersel en de werkgevers. Werkgevers spelen een belangrijke rol in het stimuleren en promoten van slim werken en slim reizen van de medewerkers. Samen werken we aan stimulerende maatregelen met als gemeenschappelijk doel de bereikbaarheid te verbeteren.

#### Routes gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen heeft invloed op de veiligheid van bewoners, bezoekers en werknemers. We hebben geen speciale routes ingesteld, uitgangspunt is dat dergelijke transporten zich voornamelijk afwikkelen via het hoofdwegennet (snelwegen en provinciale wegen). Daarna wordt de meest directe route naar de bestemming gereden. Wij zorgen voor een goede regionale afstemming met hulpdiensten en andere veiligheidsorganisaties.

### 4.5 Schoolomgeving

De verkeersveiligheid van de jongere verkeersdeelnemers hebben doorlopend de aandacht. In de schoolomgevingen is dit goed op orde en we willen dat dit zo blijft.

Binnen de gemeente Eersel herkennen we twee typen schoolomgevingen met elk een eigen dynamiek: het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. De focus voor basisonderwijs ligt lokaal. Voor het voortgezet onderwijs zijn ook de schoolroutes tussen de kernen in de regio belangrijk.

De verkeersstromen rondom de scholen voorzien in verkeerspieken op gezette tijden. De overlast die deze verkeerspieken oplevert, erkennen we en faciliteren we op veilige wijze.

Rond de basisscholen staat een veilige omgeving centraal, waar gelopen en gespeeld kan worden. Het realiseren van deze veilige omgeving is een samenspel tussen infrastructuur, educatie van kinderen én ouders. We begrenzen de schoolomgeving niet met een harde straal, maar bekijken per situatie waar we deze begrenzen. Bij de inrichting van de omgeving richten we ons op lage snelheden voor gemotoriseerd verkeer. We zorgen voor brede trottoirs in combinatie met veilige oversteekvoorzieningen. De voetganger en fietser zijn leidend ten opzichte van de auto.

Op de locaties waar lokale schoolroutes doorgaande ontsluitingswegen kruisen, zetten we in op voldoende en overzichtelijke oversteeklocaties, met waar nodig snelheidsremmende maatregelen. Kinderen moeten hier veilig kunnen oversteken. De inrichting willen we in overleg met de scholen, maar ook met de ouders realiseren. Naast de fysieke inrichting willen we in overleg invulling geven aan aanvullende maatregelen zoals 'verkeersbrigadiers', afzetlocaties, ontmoedigen van halen en brengen met de auto. Door het realiseren van deze samenwerkingsverbanden kunnen we gericht sturen op het verkeersgedrag.

We zoeken samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en andere gespecialiseerde organisaties. Door middel van de inzet op het Brabant VerkeersveiligheidsLabel (BVL) wordt een geïntegreerd plan opgesteld, waar ook verkeerseducatie voor de kinderen deel van uitmaakt. Door het verbeteren van verkeersgedrag en wederzijds begrip van automobilist, fietser en voetganger, verhogen we samen de verkeersveiligheid.

Bij de middelbare scholen hebben we naast de lokale oversteeklocaties ook aandacht voor de regionale schoolroutes. We leggen op deze routes de nadruk op overzichtelijke, duidelijke en veilige oversteeklocaties.

Het verkeersgedrag van middelbare scholieren roept vaak ergernis op bij andere weggebruikers. We zetten in op handhaving. Het doel is bewustwording van onacceptabel verkeersgedrag te vergroten.

### 4.6 Buitengebied

De gemeente Eersel bestaat voor een groot deel uit buitengebied. Vanwege de omvang en de diversiteit aan functies hebben we gekozen om het buitengebied op te delen in vier onderdelen:

- Natuurgebied
- Recreatiegebied
- Landbouwgebied
- Buurtschappen

Per deelgebied onderscheiden we bepaalde gebruikersvormen met elk een eigen pakket aan wensen en eisen. Waar deze deelgebruikers samenkomen, ontstaan conflicten. Hier moeten we keuzes maken.

Het traditionele buitengebied is volop in ontwikkeling, wat leidt tot veranderingen in functie in de komende periode. Afname van agrarische bestemmingen door de herinvulling van Vrij komende Agrarische Bebouwing (VAB) zorgt voor een toename van andersoortige bestemmingen, zoals recreatie of zorg. Een wijziging in verkeersintensiteiten kan het gevolg zijn, doordat deze functies veelal een grotere verkeersaantrekkende werking hebben. Ook het type gebruiker van het wegennet in het buitengebied verandert van agrarisch verkeer naar langzaam verkeer, auto- en taxiverkeer. Dit leidt tot meer conflicten tussen verschillende verkeerstromen. Op dit moment vormt de wegbreedte op veel locaties al een knelpunt. De huidige beperkte wegbreedte leidt naar verwachting tot extra conflicten tussen agrarisch verkeer en onder andere fietsers, wandelaars, rollators en scootmobielen.

Op dit moment staat het beleid in het buitengebied geen onevenredige toename van verkeer toe. Ontwikkelingen worden nu per geval individueel beoordeeld. We willen naar een beoordeling in samenhang toe. Bij het opstellen van toekomstig ruimtelijk beleid in het buitengebied moeten we, als gevolg van de herinvulling van Vrij komende Agrarische Bebouwing, rekening houden met een brede toename van verkeer en de gevolgen voor wegonderhoud en verkeersveiligheid.

Op locaties waar aanpassingen aan de infrastructuur en voorzieningen noodzakelijk zijn als gevolg van de functiewisseling van de vrijkomende agrarische bebouwing, zien we deze aanpassingen als gezamenlijke verantwoordelijkheid van ontwikkelaar en gemeente Eersel.

Voor nieuwe ontwikkelingen moeten we bij de herontwikkeling van het buitengebied en het opknappen van bestaande wegen, zorgen we waar mogelijk voor een passende weginrichting met voldoende breedte volgens de richtlijnen van het CROW. De locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat, hebben hierbij prioriteit.

#### **4.6.1 Natuurgebied**

Natuur heeft een sterke relatie met recreatiegebieden. De nadruk ligt hier op behoud van de natuurlijke waarden. We sluiten hierbij aan op de realisatie van een groene verbindingsas, welke loopt van Bladel via de kern Eersel naar Veldhoven.

In de natuurgebieden zetten we in op 60-km zones. Met de toename van de wildstand in de Brabantse natuur realiseren we op een verkeersveilige wijze de onderlinge verbindingen tussen natuurgebieden. Dit kan betekenen dat we lokaal snelheid reducerende maatregelen moeten plaatsen in de vorm van faunapassages.

De fietser moet een zichtbare positie hebben in het buitengebied. Daar waar ontbrekende schakels zijn in het fietsnetwerk geven we de fietser door middel van de weginrichting, een veilige plaats op de rijbaan. Dit kan ook door middel van bijvoorbeeld rode fietsstroken.

Op regionale schaal bekijken we de sluipverkeerroutes. Op de locaties waar deze routes ongewenst natuurgebieden doorkruisen, ontmoedigen we dit waar mogelijk.

#### **4.6.2 Recreatiegebied**

Binnen de gemeente Eersel bevinden zich enkele (grote) toeristische trekpleisters. In de gemeente Eersel is het prettig recreëren vanwege de ligging in een groene omgeving. Om de kwaliteit van deze recreatiegebieden te behouden en verder te verbeteren, is het belangrijk de gebruiker de juiste prioriteit en plaats op de weg te geven. Waar mogelijk scheiden we de netwerken van elkaar. Aandacht hebben we ook voor coördinatie en communicatie om ongepast gebruik van 'elkaars' netwerk tegen te gaan. Ongeoorloofd gebruik, zoals motorcrossers op de wandelpaden, beperken we door inzet op handhaving. Naast veiligheid, staat een welkomstgevoel voor iedereen, hoog op de agenda.

Bij de recreatiegebieden maken we onderscheid in fietsers en wandelaars.

##### **Fietser**

Binnen de gemeente Eersel wordt veel gefietst als recreatieve bezigheid. In het buitengebied faciliteren we daarom de recreatieve fietser door het bieden van een hoog voorzieningenniveau op het fietsnetwerk

in de vorm van, waar mogelijk, vrijliggende en voldoende brede fietspaden. Langs erftoegangswegen type 1 in het buitengebied faciliteren we waar mogelijk en nodig de fietser met specifieke fietsvoorzieningen. Dit vertaalt zich in een fietssuggestiestrook of een vrijliggend fietspad.

Op delen van de recreatieve routes waar we geen vrijliggende fietsvoorzieningen kunnen bieden, ontwikkelen we veilige passeersituaties. We denken daarbij aan passeerhavens of het realiseren van uitwijkmogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld door grasbetontegels. De recreatieve fietsroutes proberen we zoveel mogelijk te scheiden van het landbouwverkeer.

Bij de recreatieve fietsers maken we onderling onderscheid in verschillende netwerken. Hierbij ligt de prioriteit op veilig gebruik van elkaars netwerk. Hierbij gaan we uit van de netwerken:

- MTB
- Recreatief
- Utilitair

Bij gezamenlijke routes faciliteren we in infrastructuur met voldoende capaciteit. Op de locaties waar de routes kruisen, zorgen we dat dit op een veilige manier gebeurt.

Binnen de regionale netwerken onderzoeken we waar ontbrekende schakels bevinden voor recreatieve fietsroutes. Deze schakels realiseren we waar mogelijk. De nadruk ligt hier op regionale samenwerking, onder andere voor de aansluiting op de buurgemeenten.

De buitenlandse fietser ervaart onveiligheid wanneer het deelneemt aan het Nederlandse fietsverkeer. Aan onze buitenlandse gasten moeten we speciale aandacht schenken. Specifieke weginrichting is hierbij niet voor de hand liggend. We zetten op informatieverstrekking.

We willen een duidelijke bewegwijzering voor recreatieve fietsroutes. We sluiten hierbij aan op (provinciale) projecten. In Kempenverband onderzoeken we de mogelijkheid voor een innovatieve fietsroute, voorkomend uit de vrijetijdseconomie.

#### Wandelaar

De gemeente Eersel staat bekend als aantrekkelijke wandelgemeente. Onze ambitie is om dit te handhaven. Een wandelaar kan in het buitengebied op veel plaatsen komen via korte of langere wandeltochten. Deze routes voeren zoveel mogelijk over paden door de natuur. Op de locaties waar deze routes samenkomen met andere routes, verplaatst de voetganger zich over de weg of fietspad. De vertrekpunten van de wandelroutes concentreren we zoveel mogelijk op vaste parkeerlocaties. Parkeren langs de wegen en op bospaden ontmoedigen we waar nodig.

Binnen de gemeente Eersel hebben we oog voor de mindervalide recreant, ook met oog op de toenemende mate van vergrijzing. De gemeente Eersel heeft daarom de ambitie om in het buitengebied enkele rolstoeltoegankelijke wandelpaden te creëren. De gemeente Eersel acht het volledig toegankelijk maken van het buitengebied voor mindervaliden niet realistisch en haalbaar. Waar mogelijk realiseren we dit in gedeelde verantwoordelijkheid met particuliere initiatieven.

#### Trekpleisters: prioriteit voor recreant

De gemeente Eersel is diverse recreatieve trekpleisters rijk in het buitengebied. Deze bestaan naast verblijfsrecreatie in de vorm van campings, ook uit evenemententerreinen, recreatieplassen, landelijk gelegen horecavoorzieningen en zogenaamde (onofficiële) natuurpoorten. Bij deze trekpleisters voorzien we de weginrichting waar nodig van snelheidsremmende maatregelen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. De autoroutes naar de recreatieve bestemmingen leiden we bij voorkeur en indien mogelijk buiten de kernen om.

We faciliteren in voldoende parkeervoorzieningen bij deze trekpleisters, wanneer deze onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. Hierbij kan gedacht worden aan de vertrekpunten van MTB- en wandelroutes.

Binnen de gemeente Eersel zetten we in op een goede bereikbaarheid vanaf OV-haltes naar de recreatieve trekpleisters. Het verlengen van buslijnen is hiervoor niet effectief. Via slimme maatregelen sluiten we de trekpleisters aan op het openbaar vervoer. Dit kan zijn door de verbinding van de OV-haltes te voorzien van deelfietsen, deelauto's of pendeldiensten.

Voor commerciële activiteiten is het faciliteren van de gegenereerde parkeerdruk een eigen verantwoordelijkheid, waarbij parkeren in de natuur niet wordt toegestaan. Bij grootschalige evenementen is de organisatie verantwoordelijk om een verkeersveilige invulling te geven aan de te genereren verkeers-

tromen met voldoende parkeervoorzieningen. Dit gebeurt door de opzet en uitvoer van een mobiliteitsplan. In het kader van veiligheid hebben we aandacht voor de bereikbaarheid van de omliggende kernen voor hulpdiensten. Dit speelt bij grootschalige evenementen op Landgoed Duynenwater voor de kernen Knegsel en Duizel.

#### Ruiters en mannen

Op de locaties waar het netwerk van ruiters en mannen samenkomt met andere netwerken, moeten we deze stromen op een veilige en prettige wijze naast elkaar geleiden.

Op locaties waar de netwerken gebiedsontsluitende en stroomwegen kruisen, bekijken hoe we dit op een verkeersveilige wijze kunnen inrichten.

### 4.6.3 Landbouwgebied

Landbouw is onlosmakelijk verbonden met de gemeente Eersel. Bij de landbouw wordt in toenemende mate groter materieel over langere afstand ingezet. Wanneer agrarische voertuigen in het buitengebied samenkomen met wandel- of fietsverkeer, ongeacht de aard van deze verplaatsingen, ontstaat hinder en een gevoel van onveiligheid. Ervaring leert ons dat deze hinder vooral plaatsvindt gedurende enkele piekmomenten per jaargetijden.

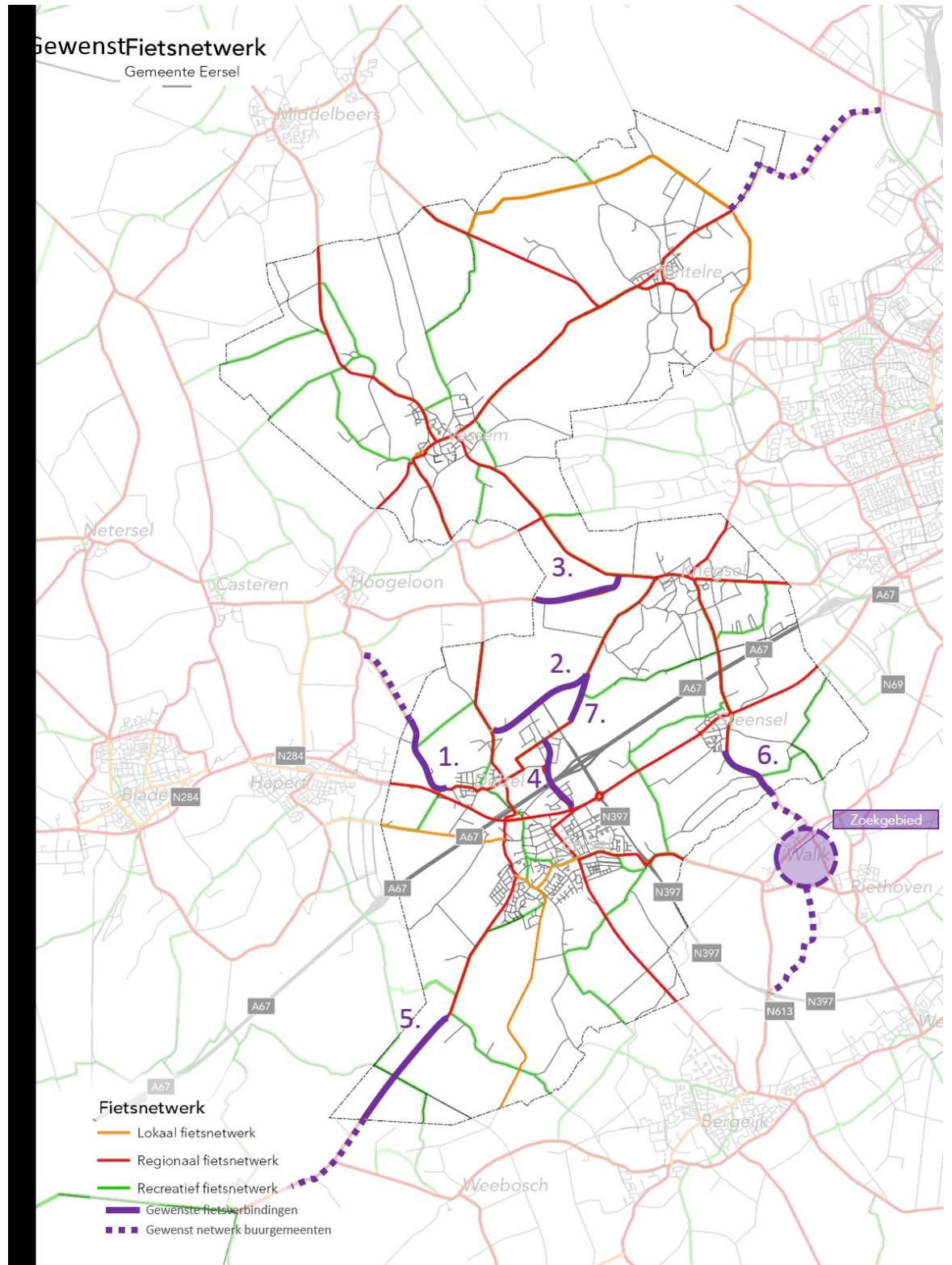
In het buitengebied houden we op de routes voor zwaar verkeer rekening met passende snelheidsremmende maatregelen op de juiste locaties. De maatregelen zijn daarbij afgestemd op het toenemende formaat van landbouwvoertuigen.

We verbreden niet, als gevolg van steeds breder wordende landbouwvoertuigen, alle wegen in het buitengebied. Tot op zekere hoogte accepteren we deze overlast. We zetten vooral in op bewustwording en wederzijds respect voor gezamenlijk gebruik van de buitenwegen. We gaan hiervoor in overleg met ZLTO over hoe we in een gedragscampagne organiseren voor het samen veilig benutten van de infrastructuur. Daarnaast zorgen we als wegbeheerder voor een regelmatige controle en onderhoud op de kwaliteit van de bermen.

In het buitengebied bieden de landbouwroutes kansen voor de groene dooradering van het landschap via de bermen en de wegen. Hiervoor gaan we na welke bermen de meeste potentie hebben voor een ecologisch bermbeheer. Een groot onderdeel van het wegennet in het buitengebied moet in de komende tien tot twintig jaar worden vervangen. Bij deze vervanging nemen we bovenstaand uitgangspunt mee.

### 4.6.4 Buurtschap

Buiten de kernen in het buitengebied bevinden zich in de gemeente Eersel diverse kleine bebouwingsconcentraties. Voorbeelden hiervan zijn de Lantie, de Donk, de Hut, Boksheide en Stokkelen. Deze buurtschappen zijn divers van aard en ligging. Sommige buurtschappen liggen aan een doorgaande weg, andere zijn een eindbestemming van een weg in het buitengebied. Voor de infrastructuur in de buurtschappen nemen we een verkeersveilige situatie als uitgangspunt. Eventuele maatregelen zijn altijd maatwerk.



## 5 Integrale ambitie

In de integrale ambitie vertalen we de Verkeersvisie naar concrete actiepunten, die we in de komende jaren willen realiseren. Acties en maatregelen die voor de hele gemeente gelden, beschrijven we in paragraaf 5.1. In de daarop volgende paragrafen komen de specifieke acties en maatregelen per kern terug.

## 5.1 Gemeentebreed

### Netwerk voetganger

Binnen alle kernen vinden we het belangrijk om de kwaliteit van de trottoirs te verbeteren. Binnen alle kernen wordt onvoldoende kwaliteit ervaren door opstuwing van boomwortels, steil, smal, ongelijke bestrating, beperkte toegankelijkheid en ontbrekende verbindingen. Deze slechte kwaliteit leidt naast overlast tot onveilige situaties. We verbeteren dit door het:

- Realiseren van ontbrekende schakels in het voetgangers netwerk.
- Verbeteren toegankelijkheid van trottoirs door controle op kwaliteit bestrating en beoordeling inrichting op toegankelijkheid voor mindervaliden en kinderwagens.
- Handhaving op foutparkeren en andere obstakels, die ten onrechte de toegankelijkheid blokkeren.
- Veilige oversteeklocaties op logische looproutes over doorgaande wegen door de kern.

### Fietsverkeer

Binnen het fietsnetwerk van de gemeente Eersel ervaren fietsers onveiligheid. In het buitengebied bestaat deze ervaring voornamelijk uit het ontbreken van vrijliggende fietsverbindingen. Binnen de bebouwde kom vormen de positie van de fietser en de inrichting op specifieke locaties de knelpunten. Het verbeteren van de ervaring van verkeersveiligheid is een belangrijke schakel in het realiseren van onze doelstelling om fietsgebruik te stimuleren.

Binnen de kernen is sprake van een niet eenduidige inrichting en/of wegprofiel voor wat de positie van de fietser op de (doorgaande) wegen betreft. Op het bestaande fietsnetwerk verbeteren we de verkeersveiligheid door fietsers een duidelijke plek op de rijweg te geven.

Het (regionale) fietsnetwerk met vrijliggende fietspaden gaat bij de komgrenzen van de kernen over op het lokale fietsnetwerk. Binnen de kom rijden fietsers vaak op de rijbaan. Bij de overgang van fietspad naar fietsen op de rijbaan, zorgen we voor een zo verkeersveilige mogelijke inrichting.

We vullen, waar mogelijk, de ontbrekende fietsverbindingen in het regionale en lokale netwerk voldoende breed en veilig in (zie kaart op pagina 72). Als ontbrekende of te verbeteren schakels in het regionale fietsnetwerk identificeren we:

De fietsverbinding vanuit de kern Duizel naar Hoogeloon langs het Domineespad (verbeteren)

1. De fietsverbinding vanuit Duizel naar Knegsel vanaf de Hoef via de Knegseldijk/Duiselseweg (nieuw)
2. De fietsverbinding vanuit Knegsel naar Hoogeloon via de Urnenweg (nieuw)
3. De fietsverbinding vanuit de kern Eersel naar Meerheide met daarbij de barrière van de A67 (nieuw)
4. De fietsverbinding vanuit Ter Spegelt naar de Belgische grens richting Postel (verbeteren)
5. De fietsverbinding vanuit Steensel richting Bergeijk en Riethoven (nieuw)
6. De fietsverbinding vanuit Knegsel naar Duizel via de Buivensedreef (nieuw)

De kwaliteit van de fietsverbindingen binnen en buiten de gemeentegrens van Eersel moet voldoen aan de kwaliteitseisen van een (regionaal) fietsnetwerk. Fietzers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Dit netwerk komt enkel tot stand met een goede regionale samenwerking. De intergemeentelijke verbindingen, zoals de fietsverbinding vanuit Wintelre richting Eindhoven via de Landsard en de (school-)route richting Veldhoven via de Biemeren geven we dan ook een plaats op de regionale agenda's.

### Sluipverkeer

Het thema sluipverkeer staat hoog op de agenda van de gemeente Eersel. Het is een breed maatschappelijk probleem wat de leefbaarheid in de kernen beïnvloedt, het gaat daarbij met name om Duizel, Vessem, Knegsel, Steensel en Wintelre. Door de intensiteit en ervaren slecht weggedrag komt de verkeersveiligheid van vooral de langzamere verkeersdeelnemer in het gedrang.

De oplossing van het sluipverkeer is niet slechts een lokale infrastructurele oplossing. We pakken dit in regionaal verband op om samen met onze buurgemeenten tot een oplossing te komen. Daarnaast sluiten we aan op regionale, provinciale en landelijke onderzoeken en maatregelenpakketten om de doorstroming op de stroom- en gebiedsontsluitende wegen (A2/N2, A58, A67, N284, N397) te verbeteren. We hebben hierbij ook oog voor toekomstige infrastructurele ontwikkelingen, zoals de aanleg van de N69 en de nieuwe aansluiting op de A67. Zo kunnen we tijdig bijsturen met maatregelen wanneer deze infrastructurele oplossingen negatieve effecten hebben op de verkeerstromen binnen de gemeente Eersel.

We hebben daarbij aandacht voor zowel de verkeersintensiteit als het weggedrag van de verkeersdeelnemers. Tijdelijke noodoplossingen zijn hebben niet de voorkeur. We werken aan structurele oplossingen voor de kernen binnen Eersel.

#### Landbouwverkeer

Binnen de kernen wordt meer en meer overlast ervaren door het toenemende formaat van landbouwvoertuigen. Zwaar (agrarisch) verkeer is niet gewenst in de dorpskernen. Echter, voor het bereiken van de bestemming of aansluiting op hoofdwegen, moeten lokale ondernemers (waaronder loonwerkers) door dorpskernen rijden. Afsluiting door infrastructurele aanpassingen is vanwege (zwaar) bestemmingsverkeer en hulpdiensten niet haalbaar.

De landbouwvoertuigen leveren een gevaarlijke combinatie op met het langzaam verkeer. Naast de schade aan bermen en begroeiing zorgt de snelheid voor conflict situaties binnen en buiten de kern met langzaam verkeer. Het gedragsaspect en wederzijdse bewustwording zien we daarbij als belangrijke componenten. We zetten in eerste instantie in op communicatie om het verkeersgedrag, vooral in de kernen, te verbeteren. Wanneer geen resultaten worden bereikt met bovenstaande lijn, zetten we in op handhaving. Aanpassing van de route is alleen mogelijk als verkeersveilige alternatieven met voldoende draagvlak beschikbaar zijn.

#### Handhaving

Met handhaving dwingen we om naleving van regelgeving af. We zorgen ervoor dat onze gemeentelijke handhaving van wet- en regelgeving op een correcte en rechtvaardige wijze plaatsvindt. Voor ons is handhaving echter geen doel op zich. Specifiek voor deze Verkeersvisie vraagt het begrip handhaving daarom nadere duiding. We willen vooral afname van de overlast door ongewenst gedrag, wat leidt tot verkeersonveilige situaties.

Handhaving, gericht op het naleven van de regels door weggebruikers, is een passende maatregel mits we ook zorgen voor:

- passende infrastructurele inrichting (Duurzaam Veilig)
- voorlichting en educatie
- urgentiebesef bij maatschappelijke partners

De vraag om handhaving is de afgelopen jaren toegenomen. De inzet op handhaving is echter gelijk gebleven. Naast de objectieve pakkans is voor de weggebruiker daardoor ook de subjectieve pakkans gedaald. Dit geldt zowel voor de brede doelgroep die af en toe de verkeersregels overtreedt, als voor de hardnekkige overtreders.

De handhaving van de kwaliteit van de voorzieningen in de openbare ruimte is een taak van de gemeente zelf. Hiervoor houden we periodieke inspecties.

Aandachtspunten voor handhaving zijn:

- Parkeren: blauwe zone, foutparkeren (o.a. stoepparkeren), parkeeroverlast bij Landgoed Duynenwater, (buitenlandse) vrachtwagens op bedrijventerreinen met overnachting,
- Snelheid: in woonwijken, bij scholen, bij verkeersonveilige verkeerssituaties binnen en buiten de bebouwde kom,
- Gedrag: ongewenst verkeersgedrag van fietsers, automobilisten, motorcrossers,
- Klachten/meldingen van overlast: we maken keuzes of we gericht d.m.v. handhaving verbetering kunnen behalen en inzet gewenst is.

Om de pakkans te vergroten is daarnaast overleg noodzakelijk tussen de lokale 'driehoek' om handhaving als prioriteit op de agenda te krijgen.

#### Parkeren

We actualiseren het parkeerbeleidsplan. In het parkeerbeleidsplan hebben we specifiek aandacht voor hoe we omgaan met (innovatieve) plannen om nieuwe ontwikkelingen en transformaties mogelijk te maken. Dit kan variëren van centrale parkeervoorzieningen tot deelauto concepten.

#### Openbaar Vervoer kleine kernen

Goed openbaar vervoer biedt een betere bereikbaarheid zowel van én naar de gemeente Eersel. Om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren, zetten we in op:

- Verbeteren dienstverlening door onderzoek naar mogelijke (slimme) invulling van ontbrekende verbindingen. Vanwege de ligging van de gemeente Eersel tussen het stedelijk gebied met de (economische) hotspots van de Brainport en de andere Kempengemeenten, pakken we dit in re-

gionaal verband op. Voor de invulling van deze verbindingen beperken we ons niet tot de traditionele vormen. Slimme en innovatieve mobiliteitsconcepten horen tot de mogelijkheden.

- De huidige bereikbaarheid van de kleine kernen is beperkt tot een buurtbusverbinding. We willen met het oog op vergrijzing de huidige dienstverlening minimaal behouden en mogelijk verbeteren. We volgen de provinciale ontwikkelingen met nieuwe vormen van (vraagafhankelijk flexibel) openbaar vervoer
- Binnen de gemeente Eersel komen tot een dekkend netwerk van mobiliteitsknooppunten met bijpassende faciliteiten per kern en per bedrijventerrein, met name voor de Haagdoorn en Meerheide. We zetten in op stimulering co-modaal (met meerdere vervoersmiddelen) reizen. Zo vergroten we het verzorgingsgebied van het openbaar vervoer.
- Voor het aansluiten van de recreatieve hotspots bekijken we of seizoensgebonden pendeldiensten tot de mogelijkheden behoren.

Bij herinrichting van doorgaande wegen hebben we aandacht voor het verkleinen van de reistijd per openbaar vervoer. We zetten in op een (H)OV-doorstroom as met slimme infrastructuur.

## 5.2 Duizel

De N284 loopt al jaren niet meer door de kern Duizel. Desondanks is de verkeersintensiteit op de Wolverstraat en de Hapertseweg hoger dan de gestelde wegcategory. Met de weginrichting is hiermee rekening gehouden en dit leidt niet tot problemen.

We beoordelen of voor de volgende verkeers(-onveilige) situaties verbetering mogelijk is:

- De verkeerssituatie rond de rotonde Habraken – Akkerstraat en in het verlengde de onderdoorgang onder de A67. Deze wordt als onveilig en smal ervaren. De voorrangssituatie op de rotonde ervaart men als onduidelijk. Ook het gedrag van de gebruiker speelt hier een grote rol.
- De rotonde Wolverstraat – Ganzestaartsedijk en directe omgeving:
- De route richting Lunet Zorg over de Vlasberg wordt als gevaarlijk ervaren door de speciale doelgroep van gebruikers.
  - De naderingssnelheid over de Hapertseweg en de Wolverstraat is hoog. Dit leidt tot een onveilige ervaring voor het langzaam verkeer.
  - Parkeren in de omgeving vindt plaats op plaatsen waar dit niet is toegestaan. Dit leidt tot onoverzichtelijke verkeerssituaties en moeilijke doorgang voor voetgangers (met kinderwagens) en rolstoelers.
  - De vrijliggende fietspaden bij de rotonde worden onjuist gebruikt. Het fietsen in de verkeerde richting leidt tot overlast en verkeersonveilige situaties.
- Groenstraat en Smitseind, ervaren overlast van snelheid
- In de Tamboerstraat, Gildestraat, Vendeliersstraat, Oude Kerkstraat (zowel bij het Smitseind als de Donk) wordt overlast ervaren door parkeren.
- De fietsverbinding over de Meer naar het sportpark wordt als onveilig ervaren door ongewenst gedrag van gemotoriseerd bestemmingsverkeer.

In Duizel ervaren bewoners overlast door sluipverkeer. Deze overlast is structureel door een te hoge intensiteit en door het gedrag van de weggebruikers. We doen onderzoek naar mogelijke oplossingen om de overlast van dit doorgaand verkeer te verminderen. Zie ook 'sluipverkeer' in paragraaf 5.1.

## 5.3 Eersel

Voor de kern Eersel zijn we bezig met een mobiliteitsonderzoek in het winkelgebied met daarbij het sluipverkeer rondom het centrumgebied. Een volledig autovrij centrum is geen optie als variant in het verkeerscirculatieplan. We kijken hoe we de prominente rol van auto's op de Markt kunnen verminderen, uitgangspunt is hierbij 'auto te gast'.

In de Nieuwstraat ervaren inwoners overlast door een onduidelijke inrichting, onlogische situering van fietsparkeerplaatsen en spookrijders. Door de beperkte fysieke ruimte wordt het kruispunt Nieuwstraat-Hint-Markt door voetgangers en fietsers als knelpunt ervaren.

We onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het realiseren van toegankelijke verbindingen voor langzaam verkeer binnen de kern Eersel. De routes verbinden het centrum met winkels en horeca, de openbare voorzieningen rondom het gemeentehuis en Muzenval, de Kerkebogten (Gezondheidscentrum Dolium) en scholenomgevingen met elkaar.

We beoordelen of voor de volgende verkeers(-onveilige) situaties verbetering mogelijk is:

- Dijk en de mgr. de Haasstraat, met name de overschrijding van de verkeersintensiteit.



- De ovonde Molenweg, met name de oversteekbaarheid voor fietsers vanuit de kern Eersel richting het bedrijventerrein de Haagdoorn wordt als onveilig ervaren.
- Postelseweg, met de oversteek naar de Cartierheide.

Voor de schoolomgeving hebben we aandacht voor de verkeerssituaties rondom Kindcentrum Eersel en 't Busseltje. De situatie bij Kindcentrum Eersel wijkt af van de overige scholen binnen de gemeente Eersel. Op dinsdagen en donderdagen is hier de meeste overlast, ook omdat de gedeelde parkeerplaats vol is vanwege activiteiten in de Kraanvogel.

Op de schoolroutes voor het middelbaar onderwijs pakken we de knelpunten aan om de doorstroming tijdens piektijden te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten.

- Bij de route vanuit Duizel en Vessem gaan we na of de oversteek op de rotonde naar de Akkerstraat, Habraken, en de Molenweg verbeterd kan worden.
- We verbeteren de schoolroute vanuit Bergeijk naar het Rythovius met speciale aandacht voor de oversteekbaarheid van de Willibrorduslaan nabij de kerk en het kruispunt met de Nieuwstraat.

Na de realisatie van de Diepveldeweg meten we de consequenties van deze nieuwe verbinding op het netwerk van de gemeente Eersel, zodat we waar nodig kunnen bijsturen.

Voor het bedrijventerrein Meerheide onderzoeken we de fietsverbinding tussen Meerheide en de kern Eersel. We kijken naar de haalbaarheid in combinatie met de te realiseren snelle fietsverbinding richting de Brainport. Voor het fietsviaduct onderzoeken we de mogelijkheden voor cofinanciering tussen publieke en private partijen.

#### **5.4 Knegsel**

In Knegsel ervaren bewoners overlast door sluipverkeer. Deze overlast is structureel door een te hoge intensiteit en door het gedrag van de weggebruikers. We doen onderzoek naar mogelijke oplossingen om de overlast van dit doorgaand verkeer te verminderen. Zie ook 'sluipverkeer' in paragraaf 5.1.

We beoordelen of voor de volgende verkeers(-onveilige) situaties verbetering mogelijk is:

- Veldhovenseweg, specifiek de inrichting binnen de bebouwde kom voor de oversteekbaarheid van fietsers en zichtbaarheid op en vanaf de zijwegen.
- Kruising Vessemsweg en Eerselseweg (nabij tankstation).

#### **5.5 Steensel**

In Steensel is een groot deel van het wegennet aan vervanging toe. We willen de nieuwe wegen conform de nieuwe gemeentelijke ambities aanleggen. Per gebiedstype houden we rekening met een passende inrichting.

Na de realisatie van de aansluiting van de N69 op de A67 waarderen we de Eindhovenseweg af. Op dit moment rijdt veel verkeer op deze weg richting de Run in Veldhoven. We willen de verkeersintensiteit op deze route verminderen. Bij het afwaarderen van de Eindhovenseweg binnen de kern Steensel hebben we bij de inrichting oog voor het realiseren van veilige oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers. Bij de afwaardering stemmen we regionaal af hoe dit past binnen de (H)OV-ambities van de regio en bereikbaarheid per openbaar vervoer van Steensel.

Als onderdeel uit van de afwaardering gaan we in overleg met Rijkswaterstaat over het aanpassen van de huidige U-routes. Goede bewegwijzering en verwijzingen bij calamiteiten blijven belangrijk.

We willen de verkeersveiligheid op de Riethovenseweg verbeteren. We onderzoeken hoe we de snelheid kunnen verlagen voor automobilisten, de fietser een veilige, zichtbare plek op de rijbaan kunnen bieden en waar binnen de kom extra voetgangersvoorzieningen nodig zijn.

#### **5.6 Vessem**

Vessem ervaart overlast van zoekverkeer bij omleidingsroutes bij evenementen. We gaan kijken of bij evenementen verkeer in een eerder stadium op de route kan worden omgeleid.

We beoordelen of voor de volgende verkeers(-onveilige) situaties verbetering mogelijk is:

- Op de Mr. de la Courstraat wordt een onduidelijke inrichting van het wegvak binnen de bebouwde kom ervaren. Hieronder valt ook de overgang voor fietsers van het vrijliggende fietspad naar de rijbaan.
- De zichtbaarheid voor de fietser op de kruising van de Ellenbroek en de Hoogeloonseweg wordt als beperkt ervaren.
- Bij de Hoefse weg en de directe omgeving bekijken we de mogelijkheid voor het definiëren van een voorkeursroute voor zwaar verkeer met bestemming het bedrijventerrein.
- De ervaren overlast door snelheid van het gemotoriseerd verkeer in buurtschap de Lantie.

### **5.7 Wintelre**

De ligging van de kern Wintelre binnen de gemeente Eersel zorgt voor een sterke relatie met de gemeente Eindhoven en Veldhoven. De ligging aan de rand van de gemeente Eersel heeft invloed op de Verkeersvisie en het daaruit voortvloeiende maatregelenpakket op het gebied van verkeer en vervoer. De uitbreiding aan de westzijde van Eindhoven (Airport) en de oriëntatie op Veldhoven maakt een intergemeentelijke afstemming met de buurgemeenten noodzakelijk. Ontwikkelingen binnen Wintelre zijn gericht op Eindhoven Airport en genereren extra verkeersbewegingen.

We beoordelen of op de Willbrordusstraat, de Koemeersdijk – Slikdijk – Akkerweg en de Kerkstraat voor de volgende verkeers(-onveilige) situaties verbetering mogelijk is:

- Oversteekbaarheid.
- Ervaren overlast van zwaar militair verkeer, voornamelijk lesverkeer.

In Wintelre ervaren bewoners overlast door sluipverkeer. Deze overlast is structureel door een te hoge intensiteit en door het gedrag van de weggebruikers. We doen onderzoek naar mogelijke oplossingen om de overlast van dit doorgaand verkeer te verminderen. Zie ook 'sluipverkeer' in paragraaf 5.1. Hierbij hebben we specifiek aandacht voor de Kloosterstraat, waar doorgaand verkeer zich begeeft tussen schoolgaande kinderen.

### ***Intrekking oude beleidsregel***

De beleidsregel verkeerveiligheidsplan 2012-2016 wordt ingetrokken.

### **Inwerkingtreding en citeertitel**

1. Deze beleidsregel treedt in werking op 30 juni 2020.
2. Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Verkeersvisie 2030 gemeente Eersel.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Eersel van 30 juni 2020  
De raad voornoemd  
griffier, de heer J.W.G. van Bree,

voorzitter, de heer drs. W.A.C.M. Wouters