

Mobiliteitsplan Son en Breugel

Uitwerking Mobiliteitsvisie



1. Inleiding

De gemeente Son en Breugel staat voor een fijne, prettige, veilige en gezonde leef- en werkomgeving voor bewoners, bezoekers en werkenden. De komende jaren zet de gemeente de koers uit om te werken aan bestaande en toekomstige uitdagingen op het gebied van verkeer en mobiliteit, de hierbij passende thema's en doelstellingen zijn geformuleerd in de 'Mobiliteitsvisie Son en Breugel' van 2024. Belangrijke thema's in de Mobiliteitsvisie zijn het verbeteren van leefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, milieu, gezondheid, toegankelijkheid en regionale samenwerking.

Doelstelling

Het doel van het voorliggend 'Mobiliteitsplan Son en Breugel' is het inzicht geven in mogelijke maatregelen die bijdragen aan het behalen van de ambities en doelstellingen die zijn geformuleerd in de 'Mobiliteitsvisie Son en Breugel'.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van het voorliggende Mobiliteitsplan Son en Breugel leest u de koers die gemeente Son en Breugel uitzet om de ambities uit de 'Mobiliteitsvisie Son en Breugel' van 2024 te vervullen. In de Mobiliteitsvisie is onder meer vastgelegd dat we het STOMP ontwerpprincipe hanteren bij inrichting van de openbare ruimte. Dit betekent dat eerst gekeken wordt naar maatregelen die actieve vormen van mobiliteit stimuleren zoals lopen (Stappen) en fietsen (Trappen). Vervolgens wordt gekeken hoe het delen van mobiliteit aantrekkelijk gemaakt kan worden en daarmee het gebruik van Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a service) gestimuleerd wordt. Vervolgens wordt gekeken naar de benodigde maatregelen voor het Privé autogebruik. Vanaf hoofdstuk 3 is overeenkomstig het STOMP-principe achtereenvolgens onderscheid gemaakt in maatregelen op het gebied van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en autoverkeer. Bij alle thema's speelt als aanvulling op de inrichting van de infrastructuur gedragsbeïnvloeding een belangrijke rol. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de mogelijkheden voor het beïnvloeden van het verkeersgedrag.

Het Mobiliteitsplan bevat een totaaloverzicht van gewenste maatregelen. In het plan is geen prioritering opgenomen. De volgorde van uitvoering is voornamelijk afhankelijk van de beschikbare financiële middelen, waaronder de mogelijke subsidies van de provincie en het Rijk voor projecten. Daarnaast kunnen maatregelen opgepakt worden als vanuit andere disciplines werkzaamheden nodig zijn, zodat 'werk-met-werk' gemaakt kan worden.

2. Doelstellingen uit Mobiliteitsvisie

De ambitie om een groene en duurzame gemeente te zijn waarin mensen graag wonen, werken en verblijven vraagt een nieuwe aanpak van verkeer en vervoer. Een keuze voor een groene, duurzame, gezonde leefomgeving gaat namelijk gepaard met een keuze tot selectief ruimtegebruik binnen de gemeente, een kritische blik op de wijze waarop vervoersvormen mengen in de openbare ruimte en een visie op een toekomstbestendige mix van vervoersvormen passend bij deze ambities. De gemeente Son en Breugel heeft in de 'Mobiliteitsvisie Son en Breugel' de ambities en doelen geformuleerd voor het verkeer en vervoer passend bij bovenstaande groene en duurzame ambities. De volgende thema's zijn opgenomen in deze mobiliteitsvisie.

Gemeente Son en Breugel streeft naar **geen verkeersslachtoffers** meer in de toekomst. Dit sluit aan bij het streven van NUL verkeersslachtoffers in het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027. In het streven naar geen verkeersslachtoffers, zet Son en Breugel beleidsmatig en infrastructureel stappen om de kans op ongevallen zo klein mogelijk te maken. Hierbij hanteert de gemeente in lijn met landelijke richtlijnen een risico gestuurde aanpak voor verkeersveiligheid.

De gemeente stelt zichzelf als doel dat verkeerdeelnemers op een **gezonde, prettige en veilige manier** kunnen **deelnemen aan het verkeer**. Dit betekent dat de wegen, fietspaden en voetpaden aan de richtlijnen dienen te voldoen qua veiligheid en toegankelijk. Tegelijkertijd kijkt de gemeente ook kritisch naar het gebruik van de infrastructuur en zoekt het naar mogelijkheden om **gewenst verkeersgedrag optimaal te stimuleren**. Hierbij wordt naast het juist inrichten van de infrastructuur ingezet op educatie, positief stimuleren en creëren van bewustwording.

Als doel wordt gesteld om **gezonde en duurzame vervoerswijzen te stimuleren**. Dit wordt gedaan middels sturende beleidskeuzes, een hernieuwde visie op de ontwerpfilosofie bij (her) inrichting van de openbare ruimte en investeringen in de aantrekkelijkheid van duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteitsoplossingen. Er wordt **ingezet op een mobiliteitstransitie** waarbij **actieve mobiliteit (wandelen en fietsen)** en het **delen van mobiliteit (openbaar vervoer en deelmobiliteit)** een belangrijke rol gaan spelen, overeenkomstig het STOMP-principe. Een rit met de fiets is gezond, goed voor het milieu, minder belastend op de leefbaarheid en zorgt voor een verbetering van bereikbaarheid. Er wordt daarom door gemeente Son en Breugel **stevig ingezet op fietsen**. Dit geldt voor de verbetering van zowel de interne fietsinfrastructuur binnen de dorpskernen, de verbinding tussen de dorpskernen als het bieden van hoogwaardige regionale fietsverbindingen.

Hoewel de gemeente inzet op een mobiliteitstransitie **blijft de personenauto** ook in de toekomst **belangrijk**. Om de impact van personenauto's op de leefomgeving te minimaliseren wordt als doel gesteld personenauto's zoveel mogelijk op de hoofdverbindingroutes af te wikkelen. Dit vraagt ook **samenwerking en afstemming in de regio**. Gemeente Son en Breugel is van mening dat knelpunten die in de regio ontstaan ook in de regio dienen te worden opgelost.

Gemeente Son en Breugel stimuleert het **verminderen van het aantal autoritten**, het **spreiden van verkeersbewegingen** zodat de beschikbare wegcapaciteit gelijkmatiger wordt belast en de **verduurzaming van ritten** die worden gemaakt **met de personenauto**.

3. Lopen

De eerste pijler van het STOMP ontwerpprincipe betreft 'Stappen'. De gemeente streeft naar een inclusieve maatschappij waarbij de openbare ruimte toegankelijk is voor alle mensen, onafhankelijk van eventuele beperking en/of leeftijd. Voor mensen met een functiebeperking betekent een toegankelijke openbare ruimte namelijk dat ze langer zelfstandig kunnen functioneren. Concreet betekent dit dat bij inrichting of herinrichting van de openbare ruimte in het ontwerpproces begonnen wordt met maatregelen die de positie en toegankelijkheid voor de voetganger verbeteren. Hierbij wordt inzicht verkregen uit actuele publicaties van kennisinstituut CROW zoals publicatie 743 'Ontwerpwijzer Voetgangers' en het 'ASVV 2021'.

Voor de inrichting van aantrekkelijke looproutes zijn de volgende zaken van belang:

- Voldoende breedte op het voetpad om elkaar ook met een rollator of rolstoel te kunnen passeren.
- Bij de aanleg van nieuwe voetpaden is er aandacht voor korte loopafstanden en de aantrekkelijkheid van looproutes tussen bijvoorbeeld de woning en veelgebruikte functies zoals scholen, supermarkten, sportvereniging enz. Geleiding van voetgangers met natuurlijke elementen zoals openbaar groen kunnen hierbij helpen.
- Het is wenselijk dat het voetpad zo min mogelijk wordt onderbroken door de rijbaan, dit om het aantal oversteekmomenten te minimaliseren. Als de rijbaan overgestoken wordt dan dient er minimaal een verlaagde trottoirband aangelegd te zijn zodat ook met de rollator of rolstoel de oversteek op een veilige manier gemaakt kan worden. Bij voorkeur zijn voor de voetganger zoveel mogelijk hoogteverschillen weggenomen.
- Voor de visuele aantrekkelijkheid, herkenbaarheid en de (sociale) veiligheid van een looproute dient in het ontwerpproces ook aandacht te zijn.

In de praktijk is het niet altijd mogelijk om overal de gewenste breedte van voetpaden te behalen, onder meer vanwege de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van grote bomen. Wij zullen in deze gevallen geen ruimte creëren voor de voetpaden ten koste van de bomen.

4. Fietsen

Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken zet de gemeente Son en Breugel in op het verbeteren van de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van andere, duurzame vervoersmiddelen als alternatief voor de personenauto. Bewoners en ondernemers van Son en Breugel worden hierdoor gestimuleerd om een andere vervoerskeuze te maken. Dit betekent dat geïnvesteerd moet worden in het comfort, de veiligheid, de directheid en toegankelijkheid van alternatieve vervoersmiddelen. Een centrale rol is hierbij weggelegd voor de fiets.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren moet het fietsnetwerk verbeterd worden door routes sneller, makkelijker, aantrekkelijker, comfortabeler en/of veiliger te maken. Deze verbeteringen dragen in de regel bij aan de tevredenheid en veiligheid van de huidige fietsers maar bieden daarnaast een impuls aan het fietsgebruik ter vervanging van korte autoritten door fietsritten. Met de doorontwikkeling van hoogwaardige regionale fietsverbindingen en het groeiende aandeel aan elektrische fietsen, komt de fiets ook vaker in beeld als alternatief voor de auto op de middellange afstanden (15-20 km enkele reis). Het regionale netwerk moet aangevuld worden met veilige en comfortabele fietsverbindingen van en naar de centra van Son en Breugel. Figuur 1 laat het **gewenste**, toekomstige fietsnetwerk zien met de regionale fietsverbindingen (lichtblauwe routes) en lokale fietsverbindingen (donkerblauwe routes). Met stippellijn zijn de wegen en kruispunten aangeduid die door fietsers als onveilig ervaren worden.



Figuur 1 Gewenst fietsnetwerk

4.1 Regionale fietsverbindingen

In het kader van het Korte Termijn Maatregelenpakket A2 investeert de regio in hoogwaardige regionale fietsverbindingen. Drie van deze regionale fietsverbindingen lopen door de gemeente Son en Breugel. Een hoogwaardige regionale fietsverbinding biedt fietsers een vlotte, veilige en comfortabele fietsroute tussen de woon- en werkgebieden. De routes bestaan uit brede fietspaden en fietsstraten, waarbij de fietsers zo veel mogelijk voorrang hebben.

Snelfietsroute F58

De snelfietsroute F58 moet een hoogwaardige fietsverbinding gaan vormen tussen Tilburg en Laarbeek. In de gemeente Son en Breugel loopt deze verbinding parallel aan het Wilhelminakanaal. De gemeente heeft een bestuursovereenkomst gesloten waarin vastgelegd is dat de gemeente de komende jaren de route gaat realiseren tussen gemeentegrens met Best en de hefbrug in het centrum van Son. Aan de westzijde bevindt de route zich aan de zuidzijde van het kanaal. Bij brug Houtens gaat de route verder aan de noordzijde.

Snelfietsroute F50

De snelfietsroute F50 moet Veghel gaan verbinden met Eindhoven. Het voorkeurstracé van deze route loopt via de Rooijseweg-Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat-Eindhovenseweg door de gemeente. Dit is de meest direct route voor fietsers van en naar de oostzijde van Eindhoven. In de Hendrik Veenemanstraat, Nieuwstraat en Kanaalstraat willen we een vrijliggend fietspad realiseren. Vanwege de hoge intensiteiten van het autoverkeer is een gedeeld gebruik van de rijbaan in de vorm van een fietsstraat onvoldoende veilig en comfortabel voor fietsers. De aanleg van fietspaden op de noord-zuidverbinding biedt tevens de kans om de rijbaan voor het autoverkeer anders in te richten. De weg kan aanzienlijk smaller worden en voorzien worden van asverspringingen. Dit zal zorgen voor een lagere snelheid van het autoverkeer.

In de Nieuwstraat moet speciale aandacht besteed worden aan het veilig inpassen van het fietspad. Voorkomen moet worden dat onveilige situaties ontstaan tussen doorgaande fietsers en winkelend publiek. Dit betekent dat door de inrichting ook fietsers aandacht hebben voor de andere weggebruikers. Verder moet aandacht besteed worden aan het veilig kruisen van de ovatonde bij de Rooijseweg. In de huidige situatie gebeuren regelmatig (bijna-) ongevallen met fietsers. Voor de veiligheid van de fietsers is daarom een fietstunnel de optimale oplossing om de Planetenlaan conflictvrij te passeren.

Fietsverbinding Sint-Oedenrode – Ekkersrijt

In de oorspronkelijke plannen was een regionale fietsverbinding voorzien tussen Sint-Oedenrode en Ekkersrijt ten westen van de A50. Het is niet mogelijk om de route in de gemeente Meierijstad te realiseren in de komende jaren, waardoor de route niet verder loopt dan Sonniuswijk. In overleg met provincie Noord-Brabant en de gemeente Meierijstad is daarom gekozen voor een route door de bebouwde kom van Son. Deze route biedt met dit nieuwe tracé ook voor veel inwoners van Son en Breugel een veilige en comfortabele fietsverbinding naar Ekkersrijt en verder door naar Eindhoven. Op Ekkersrijt sluit de fietsverbinding namelijk aan op de Slowlane. De route door Son bestaat deels uit fietspaden en deels uit fietsstraten.

Met de realisatie van deze hoogwaardige fietsverbindingen wordt het gebruik van de fiets in de gemeente een stevige impuls te geven.

4.2 Lokale fietsverbindingen

Het centrum van Son en het centrum van Breugel moeten beide goed en veilig bereikbaar zijn met de fiets. Vanuit alle richtingen zijn veilige en comfortabele fietsroutes gewenst. Daarnaast is het belangrijk om de routes naar de middelbare scholen in Eindhoven zo veilig mogelijk te maken.

Fietsverbinding Breugel-Son

Om het fietsen tussen Breugel en Son te stimuleren is het gewenst om de veiligheid en het comfort van de fietsers te verbeteren op deze route. Bij het huidige gebruik van de Veerstraat is het niet mogelijk om de hoofdroute via deze straat te laten lopen. Een veilige en comfortabele route vanaf Breugel ontstaat door vanaf 'Breugel Bruist' de Van Gentlaan en Doormanlaan in te richten als fietsstraat. Na het solitaire fietspad via de Dommelpas kan de fietser de weg vervolgen via de Leeuweriklaan, Oranjestraat, Wilhelminalaan en de Dommelstraat. Dit vergt aanpassingen aan de Wilhelminalaan (tussen Oranjestraat en Dommelstraat) en een inrichting van de Dommelstraat als fietsstraat.

Zandstraat-Houtens

De route via de Zandstraat en Houtens naar Ekkersrijt wordt op dit moment al intensief gebruikt door fietsers, met veel schoolgaande jeugd. De veiligheid en het comfort voor de fietsers wordt verbeterd door de Zandstraat en Taylorstraat in te richten als fietsstraat. Het gedeelte van de route ten westen van de Larikslaan maakt onderdeel uit van de regionale fietsverbinding Sint-Oedenrode – Ekkersrijt.

Europalaan

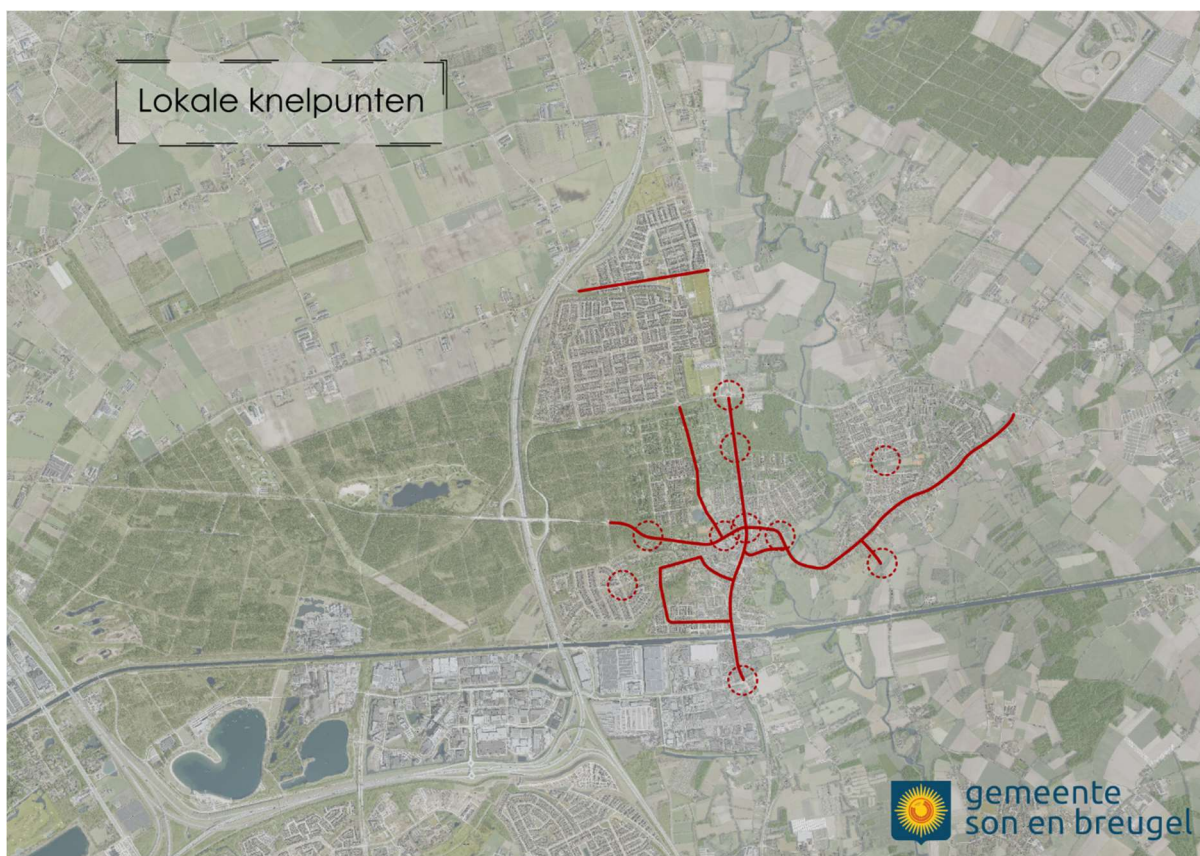
De Europalaan vormt voor veel fietsers vanuit 't Harde Ven, Gentiaan en Sonniuspark de meest directe verbinding met het centrum van Son. Op de Europalaan is de snelheid van het autoverkeer veelal te hoog, waardoor gevaarlijke situaties voor fietsers kunnen ontstaan, zeker gevoelsmatig. De hoge snelheden zijn onder meer het gevolg van de wegbreedte en de asfaltverharding. Bij de inrichting van de weg als woonstraat wordt de snelheid omlaag gebracht. Dit vraagt wel een grootschalige herinrichting met bijbehorende kosten. Met de realisatie van de twee regionale fietsverbindingen van noord naar zuid (F50 en verbinding Sint-Oedenrode – Ekkersrijt) ontstaan veilige en comfortabele fietsroutes in noord-zuidrichting, maar die betekenen voor veel fietsers een omrijdafstand. Daarom is het gewenst om ook op de Europalaan de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Dit vergt een volledige herinrichting van de weg.

De Bontstraat

In de De Bontstraat is de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk hoger dan de maximumsnelheid. Dit leidt tot een gevoel van onveiligheid, zeker voor fietsers. De straat wordt gebruikt door schoolgaande jeugd in de richting van Eindhoven. Om de snelheid van het autoverkeer terug te brengen en de veiligheid van de fietsers te verbeteren, is een herinrichting van de straat nodig. Voor het bepalen welke maatregelen nodig zijn, is een nader onderzoek nodig.

4.3 Aanpak lokale aandachtspunten

Op diverse plaatsen in de gemeente ervaren fietsers verkeersonveilige situaties. Het gaat voornamelijk om de relatief drukke wegen door Son en Breugel. Met de realisatie van de F50 kunnen de ervaren knelpunten op de route Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat weggenomen worden. Voor de oost-westverbinding via de Wilhelminalaan-Veerstraat- Van den Elsenstraat-Eind en de Stakenburgstraat is eveneens een verbetering van de verkeersveiligheid voor met name fietsers gewenst. De intensiteiten op deze wegen maken het niet mogelijk om deze wegen op een geloofwaardige wijze in te richten als fietsstraat. Fietsers zullen zich niet veilig en prettig voelen. In de straten ontbreekt op veel plaatsen de ruimte voor fietspaden, zonder gebruik te moeten maken van voortuinen. Met een herinrichting van deze straten kan wel de veiligheid voor fietsers verbeterd worden. Een herinrichting biedt tevens de mogelijkheid om iets te doen aan de ervaren overlast door het (vracht-)autoverkeer.



Figuur 2 Ervaren lokale knelpunten

Verder zijn er plaatsen waar fietsers onvoldoende veilig een weg over kunnen steken. Het is gewenst om deze locaties indien mogelijk met fysieke maatregelen aan te pakken. Het gaat om de volgende locaties:

- **Ovatonde Rooijseweg:** Op de ovatonde gebeuren regelmatig (bijna-) ongevallen met fietsers. Bij de realisatie van de regionale fietsverbinding F50 bestaat de wens om een fietstunnel aan te leggen onder de Planetenlaan. Hiermee zullen veel conflicten tussen fietsers en auto's worden vermeden. Voor het verbeteren van de veiligheid van de fietsers in de overige richtingen is een aanpassing van de fietsstructuur rondom de rotonde wenselijk.
- **Kruispunt Europalaan-Boslaan:** Het kruispunt Europalaan-Boslaan is gelijkwaardig. Als vanuit meerdere richtingen gelijktijdig verkeer nadert, ontstaat soms onduidelijkheid over de voorrangssituatie: wie mag als eerste gaan? Deze twijfelsituaties kunnen gevaarlijk zijn voor fietsers.

In een verkeersonderzoek moeten de mogelijkheden voor een andere kruispuntvorm nader onderzocht worden.

- Kruispunt Hendrik Veenemanstraat-Wilhelminalaan: Het betreft een voorrangskruispunt, waarbij verkeer in oost-westrichting voorrang heeft. In de spitsperioden kunnen soms lange wachtrijen ontstaan, waarbij fietsers over het hoofd gezien kunnen worden. De fysieke ruimte is te beperkt om op deze locatie een veilige rotonde aan te leggen of het verkeer veilig te regelen met verkeerslichten. Er is nader onderzoek nodig om te bepalen welke voorrangssituatie passend is. Om fietsers op de hoofdroute (noord-zuid) en het openbaar vervoer prioriteit te geven, is het nodig om de voorrang op het kruispunt te wijzigen (en verkeer op de Nieuwstraat en Hendrik Veenemanstraat voorrang te geven).
- Oversteekplaats Stakenburgstraat: Langs een deel van de Stakenburgstraat ligt een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Op het overige gedeelte maken fietsers gebruik van de rijbaan. Bij de overgang van het fietspad naar de rijbaan is geen vrij zicht aanwezig. Voor een beter zicht moet de oversteek anders ingericht worden .
- Oversteekplaats Wilhelminalaan: De oversteek van de Wilhelminalaan in de richting van de Dommelstraat wordt door fietsers en voetgangers als onveilig ervaren, voornamelijk door de hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer. Bij het realiseren van de fietsverbinding tussen Breugel en Son via de Dommelpas moet deze oversteek aangepast worden, zodat de oversteek meer attentie krijgt en de snelheid van het autoverkeer omlaag gaat.
- Oversteek Boslaan-Larikslaan: Het kruispunt is gelijkwaardig, wat betekent dat fietsers van rechts vanuit de richting van de Plesmanlaan ook voorrang hebben. Gezien het ondergeschikte karakter van deze aansluiting krijgen fietsers van rechts niet altijd voorrang. Dit kan tot onveilige situatie leiden en is niet comfortabel voor fietsers. Bij de realisatie van de fietsverbinding Sint-Oedenrode – Ekkersrijt bestaat de kans om deze oversteek aan te pakken.
- Oversteekplaats Hendrik Veenemanstraat-Hoefbladlaan: Bij de oversteekplaats heeft verkeer van rechts voorrang. Dit geldt ook voor fietsers vanuit de Hoefbladlaan en Otterlaan. Door het allureverschil wordt vaak geen voorrang verleend aan fietsers van rechts. Dit kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Bij het ontwerp van de regionale fietsverbinding F50 zal speciale aandacht besteed worden aan het veilig maken van deze aansluiting.

4.4 Stallingsplaatsen

Naast het inrichten van kwalitatieve fietsverbindingen is het bieden van goede en veilige voorzieningen voor het stallen van fietsen van groot belang. Een rit met de fiets wordt namelijk minder aantrekkelijk als de fietsers het gevoel heeft dat de fiets niet veilig staat. Bij alle (openbare) voorzieningen in het centrum waar veel bezoekers komen, moeten voldoende veilige stallingsplaatsen komen. Deze wens is ook meegenomen in de Centrumvisie. Daarnaast zijn voldoende veilige stallingsplaatsen gewenst bij alle opstappunten van het openbaar vervoer. Bij de centrale stallingsplaatsen moet tevens de mogelijkheid bestaan om elektrische fietsen op te laden.

5. Openbaar vervoer

De gemeente Son en Breugel streeft naar een versterking van de openbaar vervoerverbindingen in de regio. De regionale busverbinding die over de Rooijseweg-Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat-Eindhovenseweg rijdt kent veel in- en uitstappers in Son en Breugel. De gemeente heeft de wens deze lijn te intensiveren met een hogere frequentie aan ritten en verruimde dienstregeling tijden. Deze route maakt onderdeel uit van de concessie voor Oost-Brabant. De gemeente beslist niet over het openbaar vervoer maar probeert wel invloed uit te oefenen om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

5.1 Hoogwaardig openbaar vervoer

In het oostelijk deel van Noord-Brabant gaat de komende jaren geïnvesteerd worden in snelle busverbindingen tussen de stedelijke gebieden. Bij de busverbindingen wordt onderscheid gemaakt in een netwerk voor Bus Rapid Transit (BRT) en voor Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De Bus Rapid Transit (BRT) is een snelle busservice met een hoge vervoerscapaciteit en vormt een alternatief voor auto en spoor. De routes van het BRT lopen veelal via snelwegen en de afstand tussen haltes is relatief groot. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) draait om snelle, comfortabele, hoogfrequente en betrouwbare busverbindingen. De routes van het HOV lopen op veel plaatsen door de kernen, zoals in Son. Het netwerk van BRT en HOV is het dragend hoofdnetwerk voor het openbaar vervoer. Dit netwerk moet aan de volgende kwaliteitseisen voldoen:

- Frequentie is minimaal 4x per uur over de hele dag voor BRT en HOV/Direct.
- Het kent een grote halteafstand ('één halte per (kleinere) kern') voor BRT. Voor het HOV bestaat de wens om het aantal haltes te beperken met het oog op rijsnelheid. Er zijn geen specifieke eisen aan de halteafstand.
- Haltepunten BRT zijn tevens mobiliteitshubs; bij HOV/Direct haltes zijn de hoofdhaltens hubs. Hubs zijn overstappunten met aanvullende voorzieningen, zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen.

Voor Son en Breugel zijn de volgende routes en hubs voorzien:

- Een HOV-verbinding via de Rooijseweg-Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat, met op korte termijn (2027-2030) een hub bij de Gentiaanlaan. In het centrum van Son zullen eveneens opstappunten moeten zijn met voldoende fietsenstallingen.
- Een BRT-verbinding via de A50, met op langere termijn (na 2030) een hub bij de afrit Bestseweg. Deze hub zal voornamelijk een regionale functie vervullen en moet leiden tot een afname van het autogebruik in de regio.

5.2 Aanvullend openbaar vervoer

Naast hoogwaardig openbaar vervoer via de Hendrik Veenemanstraat-Nieuwstraat-Kanaalstraat is het van belang dat Ekkersrijt goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, bij voorkeur met hoogfrequente en snelle busverbindingen naar het station van Eindhoven. Voor het personeel op Ekkersrijt is het verder van belang dat de bussen ook buiten de openingstijden van de winkels rijden, aangezien zij soms langer aanwezig moeten zijn.

In de wijken moet een basis aan kleinschalig openbaar vervoer aanwezig blijven. De Buurtbus 260 blijft hierbij een rol vervullen voor verplaatsingen van oost (Geldrop) naar west (Best) en vice versa. In Best sluit de Buurtbus aan op de trein, in Geldrop eindigt de route bij het ziekenhuis. Inwoners die om lichamelijke en/of psychische redenen geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, kunnen in aanmerking komen voor de deeltaxi Son en Breugel. De deeltaxi is een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en het vervoer per taxi.

5.3 Overstappunten

Om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te verbeteren zetten we in op het zo laagdrempelig mogelijk maken van opties tot voor- en natransport, dit zodat het openbaar vervoer van en naar Son en Breugel optimaal benut wordt. Het comfort van de reiziger staat voorop, daarom zetten we in op het verbeteren van (sociale) veiligheid op routes richting bushaltes, het faciliteren van veilige en comfortabele halteplaatsen en het bieden van kwalitatieve fietsstallingsvoorzieningen. Op deze wijze creëert Son en Breugel zogenaamde 'minihubs' binnen de gemeentegrenzen waar reizigers op een prettige manier kunnen wisselen van vervoersmiddel.

6. Deelmobiliteit

Het delen van mobiliteit heeft een positief effect op de leefbaarheid, bereikbaarheid, milieu en gezondheid in Son en Breugel. Bij het delen van mobiliteit kan - naast openbaar vervoer - gedacht worden aan gedeeld vervoer met de auto (bijvoorbeeld in de vorm van het initiatief 'Automaatje'), maar ook aan individueel vervoer in de vorm van deelmobiliteit oplossingen zoals een deelauto of deelfiets. Om de concurrentiepositie van deelmobiliteit te verbeteren, is aandacht voor ketenmobiliteit en het slim kiezen van locaties waar zogenaamde mobiliteitshubs worden aangelegd van groot belang.

Naast het stimuleren van deelauto's kan de gemeente ook het collectief gebruik van lichte elektrische voertuigen (LEV's) faciliteren. Dit zijn bijvoorbeeld elektrische fietsen, scooters en steps. Deze vervoersmiddelen kunnen ingezet worden voor het voor- en natransport bij openbaar vervoer. Initiatieven voor het aanbieden van deelvoertuigen moeten vanuit de markt komen. De voertuigen moeten voldoen aan de wettelijke bepalingen voor deze voertuigen. Daarnaast moet vooraf bepaald worden waar deze voertuigen mogen worden gestald. De gemeente zal nieuw beleid opstellen en zo mogelijk faciliteren als er nieuwe initiatieven vanuit de markt zijn.

7. Autoverkeer

7.1 Wegcategorisering

Op hoofdlijnen zijn drie typen wegen te onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen staat een vlotte en veilige doorstroming van het gemotoriseerd verkeer centraal. Op erftoegangswegen is de doorstroming ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Erftoegangswegen worden verder bijvoorbeeld gekenmerkt door een lagere maximumsnelheid (30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom) en door gelijkwaardige kruispunten.

De A50 is een stroomweg. De Bestseweg, Gentiaanlaan en Planetenlaan zijn aangewezen en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze maximumsnelheid geldt ook op de wegen op Ekkersrijt. Op de meeste andere wegen in de gemeente geldt al een maximumsnelheid van 30 km/uur of 60 km/uur. Nog niet alle wegen zijn ingericht volgens de landelijke richtlijnen. Diverse wegen zijn breed en hebben een asfaltverharding. Dit geldt bijvoorbeeld voor veel wegen in de Gentiaan en in Breugel. Het is wenselijk om deze asfaltwegen anders in te richten. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is een dergelijke aanpassing alleen reëel als een reconstructie nodig is (bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden aan verharding en/of de riolering).



Figuur 3 Gewenste wegcategorisering

Op Ekkersrijt geldt op alle wegen een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het is gewenst om ook daar vanwege de verkeersveiligheid de maximumsnelheid op de meeste wegen terug te brengen naar 30 km/uur. Op een bedrijventerrein is het echter niet mogelijk om met behulp van de inrichting een lage snelheid 'af te dwingen'. De wegen op een bedrijventerrein moeten geschikt zijn de verkeersbewegingen door vrachtwagens.

7.2 Infrastructurele aanpassingen

Op de noord-zuidverbinding en oost-westverbinding in de gemeente is sprake van relatief hoge intensiteiten. De verkeersdruk zorgt voor een negatieve aantasting van de veiligheid en leefbaarheid in het dorp. Een aanzienlijk deel van deze verkeersdruk wordt veroorzaakt door doorgaand verkeer, verkeer dat geen herkomst én bestemming heeft in de gemeente. Dit verkeer maakt gebruik van de route door de gemeente, omdat de alternatieven te veel belemmeringen opleveren. In de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat problemen die lokaal worden ervaren en die worden veroorzaakt door knelpunten die in de regio ontstaan, in samenwerking met de regio moeten worden aangepakt. Dit vraagt een sterke lobby vanuit de gemeente bij alle regionale overleggen.

Het is mogelijk om infrastructurele aanpassingen te doen in de gemeente zelf om de verkeersdruk op sommige wegen te verminderen. Deze aanpassingen hebben echter ook keerzijden, bijvoorbeeld doordat ze verkeers aantrekkelijk zijn. Met het verkeersmodel is doorgerekend wat de gevolgen zijn voor de intensiteiten op wegen in de gemeente. Via een nadere studie kunnen naast de verkeerskundige effecten alle gevolgen in beeld gebracht worden en kan een weloverwogen keuze gemaakt worden of de maatregelen gewenst zijn. In afbeelding 3 zijn de mogelijke aanpassingen aan de infrastructuur weergegeven.



Figuur 4 Mogelijke infrastructurele aanpassingen

Tweede ontsluiting Ekkersrijt

Bedrijventerrein Ekkersrijt vervult een regionale functie en blijft groeien de komende jaren. Diverse knelpunten in de regio zorgen zoals aangegeven voor ongewenst doorgaand verkeer in Son maar ook voor een vermindering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ekkersrijt. In de MRE regio zijn diverse verkeerskundige studies uitgevoerd hoe de bereikbaarheid rondom knooppunt Ekkersweijer verbeterd kan worden. De aanleg van een nieuwe aansluiting op de John F. Kennedylaan met een verbinding naar bedrijventerrein Ekkersrijt en Esp is onderdeel van de zogenaamde 'Bundelroutes Zuidoost-Brabant' en biedt grote voordelen voor de bereikbaarheid van Son en Breugel maar ook de regio. Gemeente Son en Breugel zet in op een zo spoedig mogelijke aanleg van deze tweede aansluiting van Ekkersrijt. De tweede aansluiting biedt de mogelijkheid om de Eindhovenseweg te ontlasten en mogelijk ook af te waarden, wat op zijn beurt weer kansen biedt voor het aanbrengen van ecologische passages en groene verbindingen.

Opwaarderen Gentiaanlaan

In de spitsperiodes is de doorstroming op de Gentiaanlaan niet altijd optimaal. Bij de rotondes op deze weg ontstaan lange wachtrijen. Bij een toename van het autoverkeer in de toekomst zal de doorstroming op de Gentiaanlaan verder verslechteren. Het gevolg is onder meer dat verkeer vanaf de A50 in oostelijke richting geen gebruik maakt van de Gentiaanlaan maar van de Boslaan. De capaciteit van de rotondes kan vergroot worden door een ombouw naar turborotondes of een vervanging door verkeerslichten. In een verkeerskundig onderzoek moet de noodzaak voor het aanpassen nader onderzocht worden. Bij dit onderzoek moet speciale aandacht besteed worden aan een mogelijk verkeersaantrekkende werking van de aanpassingen en naar de gevolgen voor de veilige oversteekbaarheid van de weg voor fietsers en voetgangers.

Verbinding Son-Breugel zuid

Veel doorgaand verkeer door de gemeente maakt gebruik van de route Nieuwstraat-Veerstraat. Een doorrekening met het verkeersmodel laat zien dat door de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen Son en Breugel aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal de verkeersdruk in het centrum van Son met ongeveer een derde af zal nemen. Dit past bij het streven in de Centrumvisie om minder doorgaand verkeer in het centrum te hebben. Een dergelijke verbindingsweg trekt wel extra verkeer aan vanuit de regio, waardoor bijvoorbeeld Ekkersrijt en de Stakenburgstraat aanzienlijk drukker zullen worden. Daarnaast betekent de aanleg van een nieuwe weg door het Dommeldal een aantasting van de natuur. In een vervolgstudie kunnen de voor- en nadelen van een nieuwe verbindingsweg integraal worden afgewogen. De prioriteit ligt niet bij de studie naar deze verbindingsweg, eerst worden de effecten van andere maatregelen onderzocht.

Extra aansluiting A50

De aanleg van een extra aansluiting op de A50 ter hoogte van Sonniuspark biedt een deel van het verkeer in Son en Breugel een kortere route naar de snelweg. Dit geldt tevens voor verkeer uit het gebied ten noorden van Son en voor het verkeer dat gegenereerd wordt door de ontwikkeling van Sonniuswijk. Een extra aansluiting op de A50 zorgt voor een afname van het verkeer in een groot deel van Son en Breugel. Alleen het noordelijke deel van de Rooijseweg zal bij een extra aansluiting drukker worden. Voor het realiseren van een extra aansluiting is de gemeente afhankelijk van de regio en Rijkswaterstaat. De gemeente zal zich in de regio hard maken voor de komst van deze aansluiting.

7.3 Vrachtverkeer

Son en Breugel moet bereikbaar zijn voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld voor het bevoorraden van winkels. Dit vraagt om laad- en losvoorzieningen in de nabijheid van winkels. Vrachtverkeer zorgt echter in diverse woonstraten voor overlast, bijvoorbeeld in de Antoon van de Venstraat. In een deel van de bebouwde kom is een verbod voor vrachtwagens ingesteld met een uitzondering voor bestemmingsverkeer. Niet alle vrachtwagenchauffeurs houden zich aan dit verbod. Het is daarom wenselijk om de bestaande situatie te verbeteren. De keuzepunten voor de chauffeurs kunnen bijvoorbeeld duidelijker aangegeven worden met verkeersborden. Daarnaast moeten de ondernemers in Son en Breugel geïnformeerd worden over de gewenste routes en de verboden. Ten slotte moet een actieplan opgesteld worden waarin vastgelegd wordt op welke wijze handhaving ingezet gaat worden op het toezien van de naleving van de regels. Op Ekkersrijt speelt de problematiek rondom het parkeren van vrachtwagens. Hiervoor zijn op dit moment geen faciliteiten.

7.4 Parkeren

Bij nieuwbouwprojecten moet voorkomen worden dat parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Dit kan enerzijds door het creëren van voldoende parkeerplaatsen in het plangebied maar anderzijds ook door het stimuleren van andere vervoerswijzen. Er bestaat behoefte aan een toetsingskader voor het beoordelen van bouwplannen. Dit toetsingskader bevat onder meer de te hanteren parkeernormen.

8. Aanpak verkeersgedrag

Het verkeersgedrag van de weggebruiker is grotendeels bepalend voor het ontstaan van verkeersonveilige situaties. Hoewel een verkeersdeelnemer een eigen verantwoordelijkheid heeft om op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer, faciliteert en stimuleert gemeente Son en Breugel dit verkeersveilige gedrag actief. De gemeente doet dit door het bieden van een veilige weginrichting maar ook door de inzet van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen.

Verkeersonveilig gedrag kan ontstaan door onervarenheid, onoplettendheid, onwetendheid, onzekerheid maar ook opzettelijk. De oorzaak van verkeersonveilig gedrag is divers, dit vraagt daarmee een brede aanpak bij de inzet van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en in sommige gevallen handhaving. In beginsel hanteert gemeente Son en Breugel een positief stimuleringsbeleid waarbij verkeersdeelnemers worden geïnformeerd, geattendeerd of bewust worden gemaakt van het eigen verkeersgedrag. De gemeente Son en Breugel zet hierbij in op:

- informeren en communiceren (individueel of in een doelgroepenaanpak);
- het bieden van verkeerseducatie, voorlichting en trainingen voor diverse doelgroepen;
- het actief benaderen en betrekken van bewoners en ondernemers;
- inzet van smileys en snelheidsdisplays (die frequent rouleren);
- het aanbrengen van markering en borden;
- de inzet van ludieke acties op themaniveau.

Gemeente Son en Breugel heeft extra aandacht voor kwetsbare groepen in het verkeer zoals ouderen, jongeren en schoolgaande kinderen. De gemeente heeft bijvoorbeeld een Visie Verkeersveilige Schoolomgeving opgesteld waarin scholen en gemeente samen optrekken. Alle scholen krijgen een veilige, herkenbare schoolomgeving. Tevens is deelname aan het Brabants Verkeersveiligheid Label (BVL) opgenomen. De leerlingen krijgen onder andere verkeerslessen en verkeersprojecten met praktische oefeningen.

Ook worden gedragsbeïnvloedingsmaatregelen specifiek ingezet gedurende bepaalde jaargetijden zoals de campagne 'de scholen zijn weer begonnen' of de inzet van attentieverhogende maatregelen wanneer het oogstseizoen is begonnen en er meer tractoren over de wegen rijden.

Veel verkeersbewegingen hebben betrekking op woon-werkverkeer. Via de werkgeversaanpak worden werkgevers actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Het gaat bijvoorbeeld om fietsstimulering, hybride werken, flexibel reizen en elektrisch rijden.

Wanneer veelvuldig op een locatie de verkeersregels worden overtreden wordt eerst gekeken waarom deze overtredingen worden begaan en of infrastructureel ingrijpen mogelijk is om het ongewenste verkeersgedrag tegen te gaan. Er zijn echter ook weggebruikers die bewust de verkeersregels overtreden, voor deze doelgroep wordt ingezet op handhaving. Handhaving is een taak van de politie, waar de gemeente weinig invloed op heeft. De buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) kunnen niet ieder type verkeersovertreding bekeuren.

Handhaving wordt niet alleen ingezet om ongewenst verkeersgedrag te bestraffen. De BOA's die door de gemeente worden ingezet en de politie hebben namelijk ook invloed op ongewenste verkeersgedrag omdat zij mensen direct op straat kunnen aanspreken op dit gedrag.