

Aa

Mobiliteitsvisie Gemert-Bakel 2040

Mobiliteit voor iedereen

BIEDT IEDEREEN IN
GEMERT-BAKEL DE
RUIJTE VOOR
MOBILITEIT



gemeente  **Gemert-Bakel**

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Colofon

Titel: Mobiliteitsvisie Gemert-Bakel 2040
Mobiliteit voor iedereen

Auteur(s): Sanne Sastra, Bram Louwers
Opdrachtgever: Gemeente Gemert-Bakel
Projectnaam: Mobiliteitsvisie Gemert-Bakel
Projectnummer: 24078
Datum: 17 februari 2025

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 5 |
| 1.1 Leeswijzer | 5 |
| 1.2 Aanleiding | 5 |
| 1.3 Proces | 6 |
| 2. Gemert-Bakelse kijk op mobiliteit | 7 |
| 2.1 Omgevingsvisie | 7 |
| 2.2 Toekomstbeeld Gemert-Bakel | 8 |
| 2.3 Kaders voor de mobiliteitsvisie | 10 |
| 3. Wensbeelden per thema | 14 |
| 3.1 Stappen | 14 |
| 3.2 Trappen | 17 |
| 3.3 Openbaar Vervoer | 20 |
| 3.4 Mobility as a Service | 23 |
| 3.5 Privéauto en parkeren | 25 |
| 3.6 Verkeersveiligheid en gedragsverandering | 28 |
| 3.7 Mobiliteitstransitie | 30 |
| 4. Hoe nu verder | 32 |
| Bijlage 1 — Schematische uiteenzetting beleidskeuzes STOMP-principe | 33 |

Aa

Introductie

De Mobiliteitsvisie 2040 voor een bereikbaar, duurzaam en verkeersveilig Gemert- Bakel

Deze visie op mobiliteit richt zich op een toekomst waarin iedereen zich vrij, veilig en met gemak kan verplaatsen, terwijl we tegelijkertijd zorgen voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Het doel is om omstandigheden te scheppen waarin voor inwoner en ondernemer de openbare ruimte toegankelijk is en verbindingen versterkt worden zodat mensen dicht bij elkaar kunnen komen en op een verantwoorde manier omgaan met ruimte en middelen voor de toekomstige generaties.



1. Inleiding

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in het dagelijks leven van inwoners, ondernemers en bezoekers in de gemeente Gemert-Bakel. De afgelopen jaren is de mobiliteitsbehoefte veranderd door trends zoals verstedelijking en de groeiende aandacht voor duurzaamheid en brede welvaart. Tegelijkertijd vragen lokale verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsuitdagingen om een visie op mobiliteit in de gemeente.

De gemeente wil richting 2040 een mobiliteitssysteem realiseren dat voldoende duurzaam, veilig en toekomstbestendig is. Deze mobiliteitsvisie beschrijft de kaders en ambities om dat te bereiken. Hiermee wordt voortgebouwd op bestaand beleid en worden nieuwe prioriteiten gesteld die passen bij de veranderende behoeften van de gemeente.

1.1 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding, doel en het proces van totstandkoming van de mobiliteitsvisie. Het tweede hoofdstuk beschrijft de visie en de beleidskeuzes voor Gemert-Bakel 2040. In hoofdstuk drie worden de visie en beleidskeuzes uiteengezet. Hoofdstuk vier geeft een korte vooruitblik op de vervolgstappen van deze visie.

1.2 Aanleiding

De gemeente Gemert-Bakel is een landelijke gemeente bestaande uit zeven kernen met ca. 31.000 inwoners. In de periode tot 2030 verwacht deze gemeente een schaa sprong door te gaan. Door de bouw van 2.400 woningen verwacht de gemeente dat het aantal inwoners toeneemt tot 35.000¹. Gemert-Bakel staat daarom de komende jaren voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit.

De wens is om een toekomstperspectief te schetsen ten aanzien van mobiliteit voor de gemeente Gemert-Bakel dat antwoord geeft op de vragen hoe voorzieningen en dorpen duurzaam bereikbaar blijven en hoe de leefbaarheid wordt geborgd. Naast dat er in wordt gegaan op de gebruikelijke aspecten van verkeersveiligheid en bereikbaarheid, wordt er ook ingegaan op trends en ontwikkelingen, zoals het stimuleren van positieve gezondheid en brede welvaart.

¹ Woningbouwversnelling Gemert-Bakel



De visie gaat zowel over faciliteiten, als infrastructuur en gedrag en wordt opgebouwd uit diverse bouwstenen die uiteindelijk leiden tot een maatregelenpakket met een globale kostenindicatie voor mobiliteit, bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid rond verkeer voor de periode 2025 – 2040.

1.3 Proces

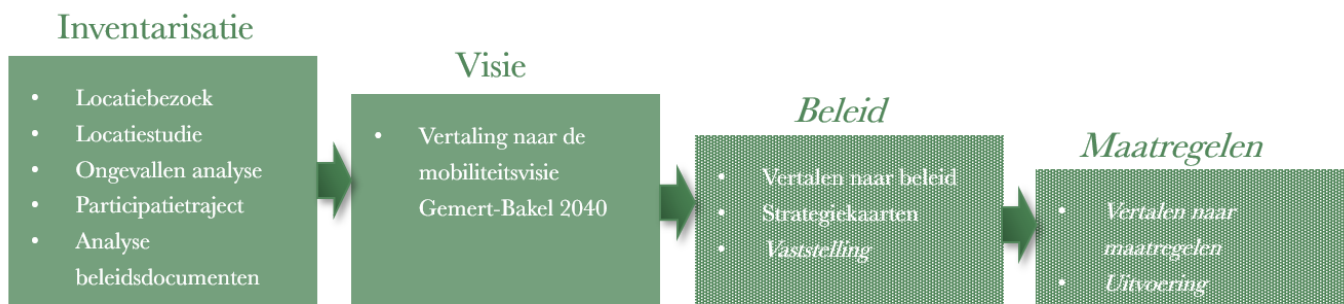
Een breed gedragen mobiliteitsvisie kan alleen tot stand komen door intensieve betrokkenheid van de gemeenschap. Inwoners, ondernemers, en andere belanghebbenden hebben tijdens een participatietraject input geleverd over hun wensen, zorgen en prioriteiten:

- De stakeholders bestaande uit beleidsmedewerkers, experts en buurtgemeenten hebben in verschillende fases informatie en advies gegeven.
- Er is een digitale enquête uitgezet onder de inwoners en ondernemers van Gemert-Bakel. Hierop zijn 668 reacties terugontvangen.

Om draagvlak te krijgen bij bestuur is de mobiliteitsvisie stapsgewijs in onderlinge samenwerking tot stand gekomen:

- De gemeenteraad is in eerste instantie betrokken tijdens een beeldvormende commissie op 13 november 2024.

De volgende fasering is hierbij gevolgd, waarbij de laatste twee fases nog uitgevoerd worden:





2. Gemert-Bakelse kijk op mobiliteit

2.1 Omgevingsvisie

Om tot een goed beleid en uiteindelijke concrete maatregelen te komen, bepalen we eerst de richting voor de mobiliteitsvisie. Hiervoor gaan we uit van de visie op verkeer en vervoer, zoals deze beschreven is in de omgevingsvisie.

Inzet omgevingsvisie

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van Gemert-Bakel. Maar het mobiliteitssysteem moet ook verkeersveilig zijn, duurzaam en met oog voor de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners van onze gemeente. De bereikbaarheid staat momenteel onder druk en dat zal de komende jaren niet minder worden. Maar mobiliteit kan ook overlast geven en een aantasting betekenen voor een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving. Dit vormt de grootste opgave op het gebied van mobiliteit: hoe zorgen we ervoor dat de plekken waar we met zijn allen naar toe willen om te wonen, werken, bezoeken en recreëren goed bereikbaar zijn zonder dat dat ten koste gaat van mens en leefomgeving? Daarvoor moeten we niet alleen bestaande knelpunten in het wegennet oplossen maar ook een mobiliteitssysteem aanbieden dat ingericht is op de toekomstige ruimtelijke opgaven waarbij de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd wordt. Om dit te bereiken is het nodig om anders met mobiliteit om te gaan. Daarbij stellen we de reiziger centraal. Onze ambitie richt zich op het realiseren van een mobiliteitstransitie door een samenhangende aanpak van werkgeversbenadering, structurele gedragsverandering van reizigers, een schaa sprong voor openbaar vervoer en fiets en het ontwikkelen en inzetten van nieuwe vervoersconcepten. We willen bereiken dat de reiziger waar nodig en mogelijk tot andere keuzes komt in het vervoer dan het gebruik van de eigen auto. Dit doen we samen met de MRE-regio.

Kerngedachten

Om een goed mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, baseren we ons onder andere op de visie uit de omgevingsvisie. De bereikbaarheid van Gemert-Bakel staat onder druk, terwijl mobiliteit tegelijkertijd impact heeft op de leefomgeving, veiligheid en gezondheid van inwoners. Daarom is het nodig om anders met mobiliteit om te gaan en een toekomstbestendig mobiliteitssysteem te ontwikkelen. Dit vraagt om een aanpak waarin we rekening houden met de behoefte aan verplaatsing, de leefkwaliteit en de veiligheid op de weg. Hieruit volgen drie kerngedachten die richting geven aan onze mobiliteitsvisie.



We gaan uit van de volgende drie kerngedachten:

- **Goede bereikbaarheid.** Het garanderen van verbindingen die toegankelijk zijn voor iedereen, ongeacht leeftijd en fysieke (on)mogelijkheden, zodat wonen, werken en recreëren voor iedereen bereikbaar blijft.
- **Duurzame leefomgeving.** Een belangrijke uitdaging is het combineren van bereikbaarheid met het behoud van een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving. Mobiliteit wordt zo ingericht dat goede bereikbaarheid niet ten koste gaat van de leefkwaliteit, het milieu en de gezondheid van mensen.
- **Veilig verkeer.** Het realiseren van een mobiliteitssysteem waarin iedereen zich veilig en comfortabel kan verplaatsen, met nadruk op kwetsbare weggebruikers.

Vertaling naar mobiliteitsvisie Gemert-Bakel

We staan voor de uitdaging om mobiliteit toekomstbestendig te maken, met een focus op de mobiliteitstransitie waarin duurzaamheid, veiligheid en gezondheid leidend zijn. De groei van het aantal woningen en werkplekken en de daarmee toenemende mobiliteitsvraag en het gebruik van auto's vraagt om een herziening van hoe we onze infrastructuur en vervoerskeuzes inrichten. Hoewel de auto voorlopig een belangrijke rol blijft spelen, kunnen we niet onbeperkt blijven uitbreiden binnen de beperkte openbare ruimte. We willen bereiken dat de reiziger waar nodig en mogelijk tot andere keuzes komt in de manier waarop hij/zij zich verplaatst. Het is hierbij belangrijk om bestaande knelpunten op te lossen en tegelijkertijd mobiliteit zodanig te organiseren dat bereikbaarheid en leefbaarheid hand in hand gaan. Richting 2040 werken we stapsgewijs aan een mobiliteitssysteem dat aansluit op toekomstige ruimtelijke opgaven en bijdraagt aan een duurzame, gezonde leefomgeving. Dit sluit aan bij de ambitie om een evenwicht te vinden tussen toegankelijkheid, groen en kwaliteit van leven in Gemert-Bakel, zoals ook naar voren is gekomen in het participatietraject van deze mobiliteitsvisie.

2.2 Toekomstbeeld Gemert-Bakel

“Wanneer je de voordeur uitstapt wordt je omringd door rust en groen. Geen razende auto's, maar voetgangers en fietsers die zich veilig kunnen bewegen. Alles ligt dichtbij: het centrum, scholen en sportclubs zijn lopend of fietsend gemakkelijk te bereiken. Auto's rijden zo mogelijk en bij voorkeur om de dorpskern heen, terwijl de straten groen en autoluw zijn, met veilig oversteekbare straten en gezellige plekken om elkaar te ontmoeten. De frisse lucht, schone straten en veilige routes maken Gemert-Bakel een plek waar je graag woont en waar iedereen de ruimte heeft om te bewegen en te genieten...”

We maken van Gemert-Bakel een aantrekkelijk, groen en veilig gebied waar bewoners zich snel en comfortabel te voet of met de fiets kunnen verplaatsen. Dit doen we door de aanleg van voetpaden en fietspaden, met een breedte en inrichting die wordt bepaald voor de functie die er aan wordt toegekend. Straten krijgen een



logische, overzichtelijke inrichting met een parkachtige uitstraling waar ruimte is voor voetgangers en fietsers. De snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd naar 30 km/u in woonkernen en waar nodig bij scholen nog lager, waardoor de veiligheid toeneemt en de leefbaarheid verbetert. Rotondes en veilige oversteekplaatsen zorgen voor een soepele en overzichtelijke doorstroming op regionaal ontsluitende wegen, terwijl doorgaand (vracht)verkeer en landbouwverkeer worden omgeleid via goed doorstromende (provinciale) hoofdwegen, zodat dorpskernen waar mogelijk autoluw en rustig blijven.

We parkeren geconcentreerd en waar mogelijk aan de randen van dorpen en wijken, wat ruimte creëert voor meer groen, bredere trottoirs en aantrekkelijke verblijfsruimten. Dit draagt bij aan een gezondere leefomgeving met minder geluidsoverlast, schonere lucht en minder hittestress in de zomer door het terugdringen van verharding en het toevoegen van bomen en planten.

De openbare verlichting wordt waar nodig verbeterd, met aandacht voor duurzaamheid en veiligheid, zoals uiteengezet in het beleidsplan openbare verlichting 2020-2028². Door openbare verlichting aan te passen en te verduurzamen met energiezuinige LED-lampen en dimregimes, wordt de openbare ruimte veiliger zonder dat dit de visie in de weg staat om verlichting zoveel mogelijk terughoudend toe te passen en het energieverbruik te minimaliseren.

Fietsen en lopen worden de logische eerste keus voor korte afstanden, terwijl snelfietsroutes, elektrische fietsen, deelmobiliteit en andere vervoersconcepten het aantrekkelijk maken om langere afstanden af te leggen zonder afhankelijk te zijn van de auto. Voor wie verder moet reizen en het gebruik van eigen vervoer niet mogelijk is, zetten we in op een betere bereikbaarheid met openbaar vervoer en hubs. Dit alles draagt bij aan een toekomst waarin Gemert-Bakel uitnodigt tot gezond bewegen, veiliger verkeer en een leefbare, groene omgeving die klaar is voor de generaties van morgen.

In de kleine kernen is de auto nu de logische keuze. Dat zal de komende jaren zo blijven. Met goede fietsverbindingen, inzet op versterking van het openbaar vervoer en mogelijke nieuwe vervoersconcepten gecombineerd met gedragsverandering zetten we in op meer keuzevrijheid en minder auto-afhankelijkheid.

² Beleidsplan openbare verlichting 2020-2028

2.3 Kaders voor de mobiliteitsvisie

Om de uitgangspunten concreet te maken, werken we in de mobiliteitsvisie van Gemert-Bakel met richtinggevende kaders. Zo geven we invulling aan landelijk en provinciaal beleid en de visie uit de Omgevingsvisie en kunnen we uiteindelijk beleid en uiteindelijk maatregelen opstellen en prioriteren.

Kader 1: Landelijk beleid: Verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) vormt het landelijke kader voor de verbetering van verkeersveiligheid en wordt door de gemeente Gemert-Bakel als richtlijn gehanteerd. Het SPV richt zich op een risico-gestuurde aanpak en is tot stand gekomen in samenwerking met ministeries, provincies, gemeenten en vervoersregio's. Het hoofddoel is om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren en verkeersongevallen met ernstig letsel te reduceren. Het SPV hanteert negen thema's als uitgangspunt:

- **Veilige infrastructuur.** Wegen veilig inrichten en onderhoud uitvoeren.
- **Heterogeniteit in het verkeer.** Verminderen van snelheids- en massaverschillen.
- **Technologische ontwikkelingen.** Innovaties benutten voor veiliger verkeer.
- **Kwetsbare verkeersdeelnemers.** Extra bescherming voor ouderen en jongeren.
- **Onervaren verkeersdeelnemers.** Verkeerseducatie en training verbeteren.
- **Rijden onder invloed.** Terugdringen van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.
- **Snelheid in het verkeer.** Aansluiting van de inrichting op de maximumsnelheid.
- **Afleiding in het verkeer.** Verminderen van het gebruik van afleidende technologie.
- **Verkeersovertreders.** Versterking van handhaving en gedragsbeïnvloeding.

Duurzaam Veilig Wegverkeer

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een landelijk kader en staat centraal in de mobiliteitsvisie. Het heeft als doel om de verkeersveiligheid te vergroten door wegen zo in te richten dat ernstige ongevallen worden voorkomen. De verkeersomgeving, technologie en voertuigen ondersteunen de weggebruiker en bieden bescherming, zodat het systeem zelf zo veilig mogelijk functioneert. Een weg moet zó zijn ingericht dat de gebruiker direct begrijpt wat er van hem wordt verwacht. We hanteren hierbij de volgende basisprincipes:

- *Functionaliteit:* wegen worden gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn.
- *Homogeniteit:* het voorkomen van conflicten tussen weggebruikers met verschillen in snelheid, richting of massa.
- *Herkenbaarheid:* verkeerssituaties worden voorspelbaar en uniform gemaakt.
- *Mate van impact:* het voorkomen van ernstig letsel bij ongevallen.

We volgen hierbij de richtlijnen van het CROW met uniforme herkenbaarheidskenmerken.



Kader 2: Provinciaal beleid: Mobiliteitstransitie

De beleidskaders van de provincie Noord-Brabant over mobiliteit en infrastructuur zijn in één integraal en kaderstellend 'Beleidskader Mobiliteit' samengevoegd. Daarnaast geeft ook de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 richtlijnen voor het maken van mobiliteitsbeleid.

In een provincie waarin duurzaamheid en leefbaarheid centraal staan, richt het mobiliteitsbeleid zich steeds meer op het stimuleren van multimodaal vervoer en het verminderen van de afhankelijkheid van de auto. Dit is een belangrijk streven. In een gebied zoals Noord-Brabant, waar het openbaar vervoersaanbod in landelijke regio's beperkt is en de afstand naar voorzieningen groot kan zijn, blijft de eigen auto echter voorlopig een belangrijk vervoermiddel.

Tegelijkertijd moeten we ons bewust zijn van de impact van gemotoriseerd verkeer op ruimtegebruik, verkeersveiligheid en leefomgeving. Waar alternatieven beschikbaar zijn, geven we hier de voorkeur aan zodat we de kwaliteit van onze woon- en leefomgeving kunnen borgen en verbeteren. Daarom zetten we in op een transitie naar een slimmer, duurzamer en meer vraaggericht mobiliteitssysteem, waarin verschillende vervoersmiddelen een logische en doordachte plek krijgen.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst in Noord-Brabant wordt niet langer primair bepaald door de auto, maar biedt een samenspel tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit draagt niet alleen bij aan een schonere en gezondere leefomgeving, maar ook aan een veiligere en socialere openbare ruimte. Door mobiliteit steeds meer data gedreven en vraaggericht te organiseren, creëren we een systeem dat aansluit op de veranderende behoeften van inwoners en bedrijven en dat tegelijkertijd flexibel blijft in de toekomst.

De Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 sluit hierop aan door vijf ambities te formuleren die belangrijk zijn voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Een samenhangend mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat verplaatsingen efficiënt en duurzaam verlopen, zowel binnen als tussen stedelijke en landelijke gebieden. Daarnaast staat veilige mobiliteit centraal, waarbij maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld door snelheidsverlaging in woonwijken en betere infrastructuur voor voetgangers en fietsers. De ambitie van schone, stille en gezonde mobiliteit richt zich op het verminderen van uitstoot en geluidsoverlast door het stimuleren van zero-emissie voertuigen en het herinrichten van de openbare ruimte.

Mobiliteit voor iedereen betekent dat het vervoerssysteem inclusief en betaalbaar moet zijn, zodat ook kwetsbare groepen zoals ouderen en mensen met een beperking toegang hebben tot betrouwbare vervoersopties.



Door meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, wordt lopen en fietsen aantrekkelijker en vanzelfsprekender, zowel binnen steden als in de directe omgeving. Dit draagt bij aan minder verkeersdruk, een verbeterde verkeersveiligheid en een hogere leefkwaliteit. Tegelijkertijd wordt het openbaar vervoer versterkt en aangevuld met innovatieve vormen van deelmobiliteit en slimme mobiliteitsdiensten. Hierdoor wordt het mogelijk om de afhankelijkheid van de auto geleidelijk te verminderen.

Deze visie op mobiliteit vraagt om een brede inzet op duurzame en efficiënte vervoerskeuzes, met oog voor zowel stedelijke als landelijke behoeften. Dit betekent investeren in hoogwaardige OV-verbindingen, mobiliteitshubs en slimme vervoerssystemen, maar ook in gedragsverandering en een beter ingericht openbaar domein.

Kader 3: Regionaal beleid: STOMP-principe

De regio ontwikkelt zich in hoog tempo en hierbij speelt mobiliteit een belangrijke rol in het verbinden van mensen, bedrijven en voorzieningen. De groei van Zuidoost-Brabant brengt een toenemende vraag naar woningen, werkgelegenheid en infrastructuur met zich mee. Dit vraagt om een mobiliteitssysteem dat niet alleen deze groei ondersteunt, maar ook bijdraagt aan een gezonde, leefbare en duurzame omgeving.

De Metropoolregio Eindhoven (MRE) vertaalt het provinciale beleid naar een regionale visie en zet in op een mobiliteitsvisie die de regio verbindt en economische ontwikkelingen mogelijk maakt, zonder de kwaliteit van de leefomgeving uit het oog te verliezen. Daarbij wordt Brede Welvaart als uitgangspunt genomen: mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om zowel economische als maatschappelijke opgaven in balans te brengen.

Om dit te realiseren hanteren we een strategische aanpak die mobiliteit in de hele regio slimmer en duurzamer inricht. Dit doen we door:

- Actieve mobiliteit als basis te nemen, zodat lopen en fietsen de meest logische keuze worden.
- Gedeelde mobiliteit te stimuleren, zodat openbaar vervoer en deelvervoer een volwaardig alternatief vormen.
- De auto als onderdeel van een multimodaal systeem te zien, zonder afhankelijkheid te vergroten.
- Innovatieve oplossingen te benutten om mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken.
- Een gebiedsgerichte aanpak te hanteren, waarin stad en platteland ieder hun eigen mobiliteitsoplossingen krijgen.

In lijn met deze strategie omarmen we het STOMP-principe, dat duurzame en actieve mobiliteit prioriteit geeft boven gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat we lopen en fietsen stimuleren, openbaar vervoer versterken en slimme mobiliteitsdiensten inzetten voordat de privéauto in beeld komt. Hierdoor verbeteren we de bereikbaarheid én de leefbaarheid van de regio.



Prioritering binnen het STOMP-principe:

- **Stappen:** Aantrekkelijke looproutes en voorzieningen op loopafstand.
- **Trappen:** Comfortabele en veilige fietsroutes.
- **Openbaar vervoer:** Goede OV-aansluitingen en slimme knooppunten.
- **Mobility as a Service (MaaS):** Een flexibele mix van mobiliteitsdiensten en hubs.
- **Privéauto:** Waar nodig, maar niet leidend.

Om de mobiliteitsambities concreet te maken, werkt de MRE samen de 21 gemeenten binnen het regionale programma de “Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant”. De Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant is een gezamenlijk initiatief van 21 gemeenten in de regio Zuidoost-Brabant, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Het doel is om slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen te realiseren, met een focus op bereikbaarheid, leefbaarheid en economische groei. Dit omvat investeringen in fiets- en OV-infrastructuur, de ontwikkeling van mobiliteitshubs en het stimuleren van innovatieve mobiliteitsconcepten. Om de bereikbaarheidsagenda uit te werken, kan gebruik worden gemaakt van de middelen en investeringen uit de Beethoven Deal. Project Beethoven is een samenwerking tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de regio, gericht op het versterken van de economische positie van Brainport Eindhoven. Deze deal biedt een financiële basis om mobiliteitsprojecten te versnellen en grootschalige infrastructurele verbeteringen mogelijk te maken.

Door de Beethovendeal in te zetten, kunnen belangrijke initiatieven uit de bereikbaarheidsagenda, zoals de aanleg van snelfietsroutes, de ontwikkeling van mobiliteitshubs en de verbetering van OV-verbindingen, concreet worden gerealiseerd.

3. Wensbeelden per thema

In dit hoofdstuk beschrijven we het toekomstbeeld per thema in een wensbeeld voor 2040 op basis van de kaders die gegeven zijn in hoofdstuk 2.3. Allereerst wordt het STOMP-principe uiteen gezet en wordt er per thema een visie en beleid beschreven. In bijlage 1 staan de beleidskeuzes die voortkomen uit het STOMP-principe schematisch uiteen gezet. Vervolgens doen we dit ook voor de thema's verkeersveiligheid en gedragsverandering en de mobiliteitstransitie.

3.1 Stappen

Visie

In Gemert-Bakel moeten voetgangers zich binnen alle kernen veilig en comfortabel kunnen verplaatsen, met extra aandacht voor personen met een fysieke beperking. Dat vraagt om een toegankelijke inrichting van de openbare ruimte. De kernen Gemert en Bakel bieden de meeste voorzieningen, zoals winkels en dagelijkse bestemmingen, terwijl de andere kernen – De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel – deze voorzieningen minder of niet kennen. Wel beschikken deze kernen over basisscholen, eetgelegenheden en in een aantal gevallen sportvoorzieningen die veilig te voet bereikbaar moeten zijn.

We streven naar veilige, goed en duurzaam verlichte en comfortabele wandelroutes die de woongebieden in Gemert en Bakel verbinden met de centra en andere voorzieningen. Voor basisscholen, sportvoorzieningen en eetgelegenheden in de kleinere kernen streven we naar directe en veilige looproutes, zodat inwoners, jong en oud, met vertrouwen te voet op pad kunnen. Doorgaande wegen en drukke kruispunten, die als barrières worden ervaren, vormen kansen om goed oversteekbare en veilige verbindingen te realiseren.

Binnen de centra van Gemert en Bakel en woongebieden heeft de voetganger prioriteit. We wens is om deze gebieden in te richten als toegankelijke, aantrekkelijke en veilige wandelgebieden. Een groenere en duurzame openbare ruimte draagt bij aan de leefbaarheid en nodigt uit tot bewegen, spelen en ontmoeten.

Wandelen draagt bewezen bij aan een betere gezondheid. Het bevordert fysieke en mentale fitheid, verlaagt het risico op chronische ziekten en verhoogt de levensverwachting. Door te investeren in voetgangersvriendelijke infrastructuur maken we deze gezonde en actieve keuze mogelijk voor iedereen.



Beleidskeuzes

Stappen per gebiedstype voor Gemert-Bakel

In de winkelgebieden van Gemert en Bakel staat de verblijfsfunctie centraal voor alle voetgangers, inclusief personen met een fysieke beperking. Er komen hier indien mogelijk geen andere vervoerswijzen dan lopen en fietsen. Fietsenrekken, reclameborden en uitstallingen mogen de vrije loopruimte niet hinderen.

Toegankelijkheid bij op- en afritten of gelijkvloerse oversteken voor mindervaliden optimaliseren we zodat iedereen veilig en comfortabel kan bewegen in deze gebieden.

In de woongebieden van alle kernen, inclusief De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel, zorgen we ervoor dat er op de routes naar de voorzieningen makkelijk en verkeersveilig gelopen kan worden. We richten deze woonomgevingen overzichtelijk in als 30 km/u zones, zodat voetgangers zich veilig en prettig kunnen verplaatsen.

Het zelfstandig naar school lopen en fietsen krijgt prioriteit. We creëren veilige schoolomgevingen met goede oversteekmogelijkheden, voldoende ruimte voor voetgangers en veilige in- en uitstaplocaties voor kinderen die met de auto gebracht worden. Hiermee bevorderen we dat jonge kinderen eerder zelfstandig te voet naar school gaan.

Rond sport-, zorg- en welzijnsinstellingen, waar relatief veel voetgangers zich verplaatsen, realiseren we toegankelijke en comfortabele looproutes. Er komt voldoende vrije ruimte op de trottoirs, die ook geschikt is voor rollators, rolstoelen en kinderwagens.

Op bedrijventerreinen houden we rekening met wandelende medewerkers tijdens pauzes. Bij beperkte ruimte combineren we voetgangers- en fietsvoorzieningen op een veilige manier.

Toegankelijkheid OV-haltes

Hoewel het openbaar vervoeraanbod in Gemert-Bakel beperkt is, zorgen we ervoor dat de looproutes naar bushaltes en de haltes zelf veilig en toegankelijk zijn. We besteden speciale aandacht aan gelijkvloerse looproutes en voorzieningen zoals geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.



Oversteeklocaties

De routes richting het centrum van Gemert en Bakel, scholen, sport- en zorgvoorzieningen en recreatieve gebieden worden veiliger, toegankelijker en prettiger om te belopen. Drukke doorgaande wegen vormen nu barrières en maken oversteken gevaarlijk. We verminderen doorgaand verkeer door de kernen en verbeteren de oversteekbaarheid van de wegen zodat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen tussen en in woongebieden en belangrijke bestemmingen.

Overig

In gebieden waar voetgangers en fietsers dezelfde ruimte delen, zorgen we voor een goede balans. Door een duidelijke inrichting, communicatie en indien nodig fysieke scheiding tussen de loopruimte en het fietspad, verminderen we de negatieve beleving van deze menging.

Samenvatting thema “stappen”

Om lopen binnen Gemert-Bakel aantrekkelijk en veilig te maken, zetten we in op:

- Het **verbeteren van oversteekbaarheid van wegen**, vooral op drukke doorgaande wegen en routes naar scholen, winkels en voorzieningen.
- Het **inrichten van 30 km/u zones** bij herinrichting van wegen binnen de bebouwde kom, waardoor voetgangers zich veiliger voelen.
- **Aantrekkelijke looproutes** richting het centrum en andere belangrijke bestemmingen, met herkenbare en veilige oversteeklocaties.
- **Verkeersveilige looproutes binnen en richting schoolzones** met extra aandacht voor toegankelijke entrees en veilige oversteekbaarheid van wegen.
- **Voldoende vrije doorgang** in winkel- en woongebieden voor iedereen, inclusief gebruikers van rollators, rolstoelen en kinderwagens, waarbij obstakels in de loopruimte zo veel mogelijk worden beperkt.



3.2 Trappen

Visie

De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan een betere leefbaarheid binnen Gemert-Bakel. In de kernen van Gemert en Bakel krijgt de fiets daarom een prominente plaats in het straatbeeld, met veilige, directe verbindingen naar scholen, winkels, sportvoorzieningen en andere dagelijkse bestemmingen. Voor de kleinere kernen zoals De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel ligt de focus op het creëren van goede verbindingen naar de voorzieningen in de kern en naar de grotere kernen Gemert en Bakel.

Daarnaast besteden we specifieke aandacht aan de ontwikkeling van fietsverbindingen met omliggende gemeenten, zodat ook regionale verplaatsingen comfortabel en veilig kunnen plaatsvinden. De snelfietsroutes naar Helmond, Eindhoven, Veghel en Boekel worden ontwikkeld als belangrijke pijlers, die een snelle, veilige en directe verbinding bieden voor zowel woon-werkverkeer als recreatieve fietsers.

Sommige keuzes voor de fiets vragen om een herverdeling van ruimte en daarmee extra reistijd voor de automobilist, maar dit maakt fietsen aantrekkelijker, veiliger en draagt bij aan onze ambitie om actieve mobiliteit in de gemeente te stimuleren. Met deze aanpak wordt de fiets een vanzelfsprekende keuze voor korte en middellange afstanden, zowel binnen als buiten de gemeente.

Beleidskeuzes

Netwerk fiets

Het fietsnetwerk binnen Gemert-Bakel bestaat uit lokale en regionale verbindingen die zowel de grotere kernen als de kleinere dorpen bedienen. Het verbeteren van het fietsnetwerk omvat het volgende:

- Optimaliseren van bereikbaarheid van scholen met aandacht voor veilige fietsroutes voor basisschool- en middelbare scholieren.
- Aansluiten van sportparken, zorginstellingen en bedrijventerreinen op de bestaande fietsroutes.
- Verbinden van de kleinere kernen met de voorzieningen in Gemert en Bakel, waardoor deze voorzieningen ook voor de inwoners uit De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel bereikbaar zijn.
- Het realiseren van en aansluiten op snelfietsroutes naar omliggende gemeenten zoals Helmond en Eindhoven.
- Verbeteren van recreatieve fietsverbindingen in het buitengebied, zodat bijvoorbeeld de natuurgebieden, zoals Stippelberg en Nederheide, toegankelijker worden voor fietsers.



- In het buitengebied krijgt de veiligheid van fietsers extra aandacht, gezien de combinatie van smalle wegen en groot, zwaar landbouwverkeer. Met het toenemende recreatieve fietsverkeer groeit de druk op deze wegen, waardoor veilige uitwijkmogelijkheden en goed ingerichte bermen aandacht nodig hebben om fietsveiligheid te garanderen.

We sluiten het lokale netwerk van Gemert-Bakel aan op de regionale snelfietsverbindingen en streven naar breed en comfortabel uitgevoerde fietsroutes, met veilige kruisingen en oversteken.

Inrichting fietsnetwerk

De inrichting van het fietsnetwerk koppelen we aan de functie en snelheid van de weg:

- Op wegen met 50 km/u: vrij liggende fietspaden.
- Op wegen met 30 km/u en veel autoverkeer: brede fietssuggestiestroken of vrij liggende fietspaden.
- In verblijfsgebieden: gemengd verkeer of fietsstraten, waar de auto te gast is en fietsers prioriteit hebben.

Voor het fietsnetwerk hanteren we de normen volgens de CROW-richtlijnen voor fietsvoorzieningen zodat de verbindingen in het netwerk, functioneel gecategoriseerd in primaire, secundaire of recreatieve routes, herkenbaar en functioneel veilig en comfortabel bruikbaar zijn.

Veilige, eenduidige inrichting van rotondes en kruisingen is hierin belangrijk, om het fietsgebruik te stimuleren.

Bewegwijzering

Fietsroutes en belangrijke bestemmingen moeten makkelijk te vinden zijn. We zorgen voor herkenbare en consequente inrichting van wegen en voor duidelijke bewegwijzering, met nadruk op routes richting de voorzieningen in Gemert en Bakel en verbindingen met omliggende gemeenten.

Stallingen

Goede fietsparkeerplaatsen zijn essentieel bij scholen, winkelgebieden, sportlocaties, hubs en grotere OV-haltes in Gemert en Bakel. Bij voorkeur zijn deze overdekt. Ook bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de normen voor fietsparkeerplaatsen volgens CROW-richtlijnen, zodat fietsen veilig en zonder risico op schade en/of overlast gestald kunnen worden.

Comfort

Om fietsen aantrekkelijker te maken, zetten we in op:

- Obstakelvrije en veilige fietspaden, inclusief gladheidsbestrijding.
- Toepassen van innovatieve oplossingen zoals intelligente verkeerslichten (i-VRI's), die wachttijden voor fietsers verkorten.



- Verbeteren van de sociale veiligheid met goede en duurzame verlichting langs fietsroutes, vooral richting sportparken en tussen de kernen.
- Ondersteuning van campagnes en werkgeversinitiatieven om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren.

Samenvatting thema “trappen”

Om het fietsen binnen Gemert-Bakel te stimuleren, zetten we in op:

- **Een hoog ambitieniveau voor de fiets** met veilige, brede en comfortabele fietspaden, bij voorkeur met rode verharding.
- **Een sluitend netwerk van fietsverbindingen** door het realiseren van ontbrekende schakels en het verbeteren van bestaande (regionale) routes.
- **Eenduidige inrichting** van rotondes en kruisingen, met prioriteit voor fietsers.
- Obstakelvrije en veilige fietspaden, inclusief gladheidbestrijding.
- **Bewegwijzerde fietsroutes**, zowel lokaal als regionaal, met nadruk op verbindingen naar voorzieningen en omliggende kernen.
- **Goede fietsparkeervoorzieningen** bij scholen, winkelcentra en sportparken, met voldoende capaciteit en bij voorkeur overdekt.
- **Veilige en duurzame verlichting** langs belangrijke fietsroutes, vooral in het buitengebied en in de kleinere kernen.
- **Regionale inzet** voor hoogwaardige snelfietsroutes naar omliggende stedelijke gemeenten.
- **Fietsveiligheid in het buitengebied** door extra aandacht voor veilige berm en uitwijkmogelijkheden op smalle wegen met landbouwverkeer.



3.3 Openbaar Vervoer

Visie

Als aanvulling op lopen en fietsen zou openbaar vervoer op termijn een duurzaam en bereikbaar alternatief moeten gaan bieden voor het gebruik van de eigen auto, met name tussen de kernen onderling en richting omliggende steden en voorzieningen. We streven naar een betrouwbaar, frequent en gebruiksvriendelijk netwerk dat inwoners in staat stelt om gemakkelijk te reizen binnen en buiten de gemeente.

Om dit voor elkaar te krijgen participeren we in regionale en provinciale overleggen. Wij werken als gemeente samen met de provincie en de vervoerder. Provincie en gemeenten werken samen aan de concessie waarmee het openbaar vervoer wordt ingekocht, terwijl provincie en vervoerder contractpartners zijn bij de uitvoering daarvan. Onze invloed als gemeente op het openbaar vervoer is het grootst als het gaat om lokale voorzieningen, zoals halteplaatsen en ondersteunende faciliteiten.

Daarom investeren we in de toegankelijkheid en kwaliteit van deze ondersteunende voorzieningen, zoalsabri's en fietsparkeervoorzieningen. Door deze verbeteringen stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer als een aantrekkelijk alternatief voor de personenauto. Daarnaast onderzoeken we waar op gemeenteniveau initiatieven gestart kunnen worden om de bereikbaarheid en duurzaamheid van het openbaar vervoer verder te verbeteren.

Beleidskeuzes

Openbaar vervoernetwerk

Het openbaar vervoer in Gemert-Bakel richt zich op de volgende verbindingen:

Regionale en interlokale verbindingen

- Verbeteren van de busverbindingen vanuit Gemert en Bakel richting omliggende steden en kernen zoals Helmond, Eindhoven, Veghel en Deurne. Deze verbindingen moeten betrouwbaar, direct en frequent zijn. Daarnaast moet de dienstregeling voldoende vroeg starten en tot voldoende laat in de avond doorrijden.
- Creëren van goede overstapmogelijkheden op regionale treinstations zoals Helmond en Deurne om de bereikbaarheid naar de rest van Nederland te verbeteren.
- Realiseren van snellere verbindingen via HOV-busassen, met vrijliggende infrastructuur waar mogelijk, om de doorstroming te bevorderen en reistijd te verkorten.



Lokale verbindingen

- Het realiseren en verbeteren van de verbindingen tussen de kernen De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel met de voorzieningen in Gemert en Bakel, zoals scholen, winkels, zorglocaties en sportvoorzieningen. Hierbij zetten we in op een vaste en betrouwbare busdienst, aangevuld met flexibele vormen van vraagafhankelijk vervoer zoals buurtbussen en initiatieven als "AutoMaatje".
- Ondersteunend vervoer voor mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen en personen met een fysieke beperking.

Toegankelijke en aantrekkelijke haltes

Om het openbaar vervoer toegankelijk en aantrekkelijk te maken, zorgen we voor:

- Goed ingerichte, veilige en toegankelijke bushaltes met aandacht voor, scootmobielen, rollators, rolstoelen en kinderwagens. Bij voorkeur voorzien van overdekte wachtruimte. Deze worden ingericht conform het beleid dat is opgesteld door de gemeente.
- Goede en duurzame verlichting en duidelijke bewegwijzering bij alle OV-haltes.
- Hoogwaardige fietsenstallingen bij grotere OV-haltes, met overdekte stallingsmogelijkheden, om het voor- en natransport te faciliteren.

Bereikbaarheid hubs en knooppunten

- Ontwikkelen van mobiliteitshubs in Gemert en Bakel waar inwoners kunnen overstappen op andere vervoersmiddelen, zoals de (elektrische) fiets of deelmobiliteit. Dit versterkt de bereikbaarheid van de kleinere kernen.
- Optimaliseren van verbindingen tussen OV-haltes en bedrijventerreinen, scholen en zorglocaties.

Vraaggericht openbaar vervoer

Naast reguliere busdiensten zetten we in op flexibele OV-oplossingen zoals buurtbussen en vraagafhankelijk vervoer om ook inwoners van de kleinere kernen in staat te stellen zich te verplaatsen zonder afhankelijk te zijn van een eigen vervoermiddel. Hierbij werken we samen met lokale initiatieven en vervoersaanbieders.

Samenvatting thema "Openbaar Vervoer"

Voor het versterken van het openbaar vervoer zetten we in op:

- **Actieve regionale samenwerking** en lobby voor verbetering en intensivering van busverbindingen naar omliggende steden, met hogere frequentie, ook in de avonden en weekenden.
- **Optimaliseren, dan wel realiseren, van verbindingen** tussen de kernen De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel en de voorzieningen in Gemert en Bakel door middel van vaste busdiensten en vraagafhankelijk vervoer.

Aa

- **Veilige, toegankelijke en comfortabele haltes** met goede verlichting en stallingsmogelijkheden voor fietsen conform het beleid dat hierover is vastgesteld.
- **Ontwikkelen van mobiliteitshubs** als overstappunten tussen openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit, met extra aandacht voor de kernen Gemert en Bakel.
- **Stimuleren van gebruik** van flexibele OV-oplossingen, zoals buurtbussen en vraag gestuurd vervoer voor inwoners die minder mobiel zijn.
- **Ondersteuning van voor- en natransport** door hoogwaardige fietsenstallingen en goed bereikbare hubs en OV-haltes.



3.4 Mobility as a Service

Visie

Mobility as a Service (MaaS) biedt inwoners van Gemert-Bakel een flexibel, duurzaam en slim alternatief voor autobezit. MaaS maakt het mogelijk om verschillende vervoersopties, zoals openbaar vervoer, (elektrische) deelauto's en deelfietsen. Deze zijn eenvoudig te plannen, te boeken en te betalen via apps. Deze diensten kunnen voor een vermindering zorgen van het gebruik van een eigen auto en dragen bij aan een schonere, bereikbare en leefbare gemeente. Mobiliteitshubs vormen hierbij een belangrijke schakel door verschillende vervoersvormen samen te brengen en de overstap te vergemakkelijken. In 2040 zijn hubs verspreid over de gemeente en bieden ze slimme alternatieven voor korte en lange afstanden.

Beleidskeuzes

Mobiliteitshubs

Hubs zijn knooppunten waar verschillende vervoersvormen samenkomen, zoals openbaar vervoer, (deel)auto's, (deel)fietsen en laadmogelijkheden. In Gemert-Bakel richten we mobiliteitshubs in op maat om keuzemogelijkheden te bieden en om de bereikbaarheid van de kernen De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel met de voorzieningen in Gemert en Bakel te verbeteren en de afhankelijkheid van de auto te verkleinen.

We onderscheiden drie soorten hubs:

- **Regionale hubs.** Bij belangrijke overstappunten, zoals de randen van Gemert en Bakel, waar reizigers kunnen overstappen van auto naar openbaar vervoer, (deel)fietsen of deelauto's. Deze hubs bieden parkeervoorzieningen, laadpalen, fiets- en autodeelconcepten en pakketdiensten.
- **Lokale hubs.** In of nabij woonwijken en belangrijke bestemmingen, zoals sportparken, scholen en zorgvoorzieningen, waar (deel)fietsen, deelauto's en pakketkluisjes beschikbaar zijn.
- **Fietshubs.** Bij bushaltes en belangrijke overstaplocaties om de combinatie van openbaar vervoer en fietsen te faciliteren met voldoende overdekte stallingen en laadpunten voor e-bikes.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een aanvulling op het traditionele openbaar vervoer en autogebruik. We zetten in op gedeelde vervoersmiddelen om het aantal voertuigen in de openbare ruimte te verminderen en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de tweede auto of incidenteel gebruik. We kiezen hierbij nadrukkelijk voor:

- **(elektrische) Deelfietsen**, bakfietsen en e-bikes voor korte afstanden en als voor- en natransport.
- **Elektrische deelauto's**, die beschikbaar zijn bij hubs en binnen woonwijken.
- **Vraaggestuurd deelvervoer**, zoals buurtbussen, flexibel vervoer en initiatieven zoals "AutoMaatje".



We zien deelmobiliteit als een kans om de mobiliteit in de kleinere kernen te vergroten en de parkeerdruk in Gemert en Bakel te verminderen. Regionale afstemming is daarbij belangrijk om de effectiviteit te vergroten.

Samenvatting thema “Mobility as a Service”

Voor het thema “Mobility as a Service” wordt ingezet op het volgende:

- **Ondersteunen en stimuleren van MaaS-initiatieven** in samenwerking met marktpartijen en regionale partners.
- **Ontwikkelen van een dekkend hub-netwerk** met lokaal en regionaal afgestemde hubs die aansluiten op openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen. De gemeente is hierin faciliterend aan marktinitiatieven.
- **Bevorderen van deelmobiliteit** met focus op elektrische deelauto’s en deelfietsen, als duurzame aanvulling op het openbaar vervoer. Ook hier geldt dat het daadwerkelijk plaatsen van auto’s bij de markt ligt.
- **Minimaliseren van overlast** door duidelijke kaders op te stellen voor de inzet en plaatsing van deelmobiliteit.



3.5 Privéauto en parkeren

Visie

De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel voor inwoners van Gemert-Bakel, maar krijgt niet langer de hoogste prioriteit in de inrichting van onze wegen en openbare ruimte. We zetten in op een balans waarin auto's functioneel worden ingezet zonder de leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze kernen te verminderen. Het STOMP-principe en een duurzaam veilig mobiliteitsbeleid staan hierbij centraal. Dit betekent dat autoverkeer in woongebieden en centra wordt ontmoedigd.

Daarnaast houden we rekening met de doorstroming en de ontsluiting van landbouwverkeer en vrachtverkeer. Waar mogelijk worden routes geoptimaliseerd om onnodig verkeer door dorpskernen te voorkomen en de impact op de leefomgeving te beperken. We streven naar een verkeersstructuur waarin verschillende vervoersstromen elkaar zo min mogelijk hinderen en veilig kunnen functioneren binnen de openbare ruimte.

Richting 2040 streven we naar een leefbare, veilige omgeving waarin autogebruik wordt aangevuld met alternatieve vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Beleidskeuzes

Categorisering van wegen

Om een duurzaam en veilig wegennet te realiseren, categoriseren we de wegen in Gemert-Bakel op basis van hun wegfunctie. Dit helpt duidelijk te maken waar autoverkeer prioriteit heeft en waar de nadruk ligt op verblijven, zoals in woon- en centrumgebieden. Dit zijn de hoofdcategorieën:

- **Gebiedsontsluitende wegen (GOW).** Wegen met een maximumsnelheid van 80 km/u buiten, 50 km/u en 30 km/u binnen de kom, die verkeer verbinden met hoofdwegen of kernen. Deze wegen bieden een snelle en veilige doorstroom.
De landelijke richtlijnen onderscheiden sinds kort ook gebiedsontsluitingswegen van 30 km/uur, waar naast verkeer ook verbleven wordt.
- **Ontsluitende erftoegangswegen (ETW1).** Wegen met een gemengde functie (60 km/u buiten en 30 km/u binnen de kom) die woonwijken verbinden met ontsluitingswegen en waar verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans worden gebracht. Er is sprake van verblijven en een beperkte verkeersfunctie.
- **Verblijfswegen (ETW2).** Wegen binnen woongebieden met een maximumsnelheid van 30 km/u. Verblijfsgebieden zijn ingericht voor langzaam rijdend verkeer en combineren gemotoriseerd verkeer met voetgangers en fietsers.



We werken toe naar een aanzienlijke uitbreiding van wegen met een maximumsnelheid van 60 en 30 km/u, passend bij landelijke richtlijnen. Dit verkleint snelheidsverschillen tussen weggebruikers en verhoogt de verkeersveiligheid.

Parkeerbeleid

We streven naar een efficiënt parkeerbeleid dat bijdraagt aan de leefbaarheid en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen. Het parkeerbeleid wordt in 2025 geactualiseerd met oog voor de volgende punten:

- **Differentiatie per gebied.** Parkeernormen worden afgestemd op de functie van het gebied, zoals hogere normen voor functies in de kleinere kernen zonder OV-voorzieningen en lagere normen in het centrum van Gemert en Bakel.
- **Ruimte voor deelmobiliteit.** De beschikbaarheid van (elektrische) deelauto's en andere vormen van slimme mobiliteit wordt in nieuwe woonwijken gestimuleerd, wat de vraag naar parkeerplekken kan verminderen.
- **Slim gebruik van ruimte.** Parkeerplaatsen worden zodanig geplaatst dat ze geen obstakel vormen in verblijfsgebieden. In woonwijken kiezen we waar mogelijk voor het clusteren van parkeerplaatsen om meer ruimte te creëren voor groen en water.

Elektrisch laden

Met de toenemende elektrificatie van het wagenpark breiden we het aantal openbare laadpalen proactief uit:

- **Clusteren van laadvoorzieningen.** Om het gebruik van laadpalen te stimuleren, werken we waar mogelijk met laadpleinen in plaats van individuele laadpalen.
- **Slimme laadoplossingen.** We ondersteunen de aanleg van laadpalen op privaat terrein en werken samen met bewoners aan openbare laadoplossingen in wijken waar dit niet haalbaar is.

Bevoorrading en vrachtverkeer

Vrachtverkeer blijft belangrijk voor de bevoorrading van winkels en bedrijventerreinen, maar we streven naar een veilige en efficiënte afwikkeling:

- **Vaste bevoorradingsroutes.** Voorzieningen in de kernen worden bereikbaar via vaste routes met zo min mogelijk overlast voor omwonenden.
- **Elektrische logistiek.** Elektrificatie van logistieke voertuigen wordt gereguleerd, zonder dat dit voor ondernemers extra kosten of lasten oplevert.
- **Venstertijden in centra.** In Gemert houden we de venstertijden voor leveranciers met grote voertuigen in het centrumgebied.

Landbouwverkeer

De gemeente kent een grote agrarische sector en landbouwverkeer blijft van groot belang voor deze sector, we streven naar een veilige afwikkeling van dit verkeer.



- **Landbouwverkeer op landbouwwegen.** Landbouwvoertuigen maken in principe gebruik van landbouwwegen en daarvoor geschikte routes, zodat overlast en gevaarlijke situaties in woonkernen worden beperkt.
- **Efficiënte transportstromen.** Het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens vanuit opslagplaatsen vindt plaats via de kortste route naar de gebiedsontsluitende provinciale wegen, om onnodige verkeersdruk in kernen te voorkomen.
- **Veilige kruispunten en oversteekplaatsen.** Waar landbouwverkeer reguliere wegen moet kruisen, zorgen we voor veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen om de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen.

Nood- en hulpdiensten

Bij herinrichtingen houden we rekening met de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. Verkeersremmende maatregelen hebben onvermijdelijk invloed op de aanrijtijd. Deze invloed wordt meegenomen in de overwegingen, waarbij bij de locatiekeuze van hulpdiensten, zoals brandweer en ambulance, altijd wordt gewaarborgd dat aanrijtijden en bereikbaarheid niet in het gedrang komen.

Samenvatting thema “privé auto en parkeren”

Voor het thema “privé auto en parkeren” wordt ingezet op het volgende:

- **Afwaarderen van wegen** binnen de bebouwde kom naar 30 km/u en 60 km/u buiten de bebouwde kom, tenzij de ontsluitende functie van de weg dit niet toelaat.
- **Herinrichten verblijfsgebieden binnen bebouwde kom** waar auto's te gast zijn en prioriteit ligt bij lopen, fietsen en leefbaarheid.
- Voldoende (geclusterde) openbare laadvoorzieningen met focus op efficiëntie en ruimtebesparing.
- **Verduurzaming logistiek** door vaste en veilige bevoorradingsroutes en stimulering van elektrisch vrachtverkeer.
- **Toegankelijkheid waarborgen** voor nood- en hulpdiensten, ook na afwaardering van wegen.
- **Actualisatie van het parkeerbeleid**, met aandacht voor flexibiliteit, deelmobiliteit en lagere parkeernormen in dichtbebouwde gebieden.
- **Veiligheid rondom landbouwverkeer**, betekent dat landbouwvoertuigen primair gebruik maken van landbouwwegen om dorpskernen te ontlasten, terwijl het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens via de kortste route naar provinciale wegen plaatsvindt.



3.6 Verkeersveiligheid en gedragsverandering

Visie

Verkeersveiligheid heeft prioriteit in Gemert-Bakel. Een verkeersveilige omgeving is nodig om alle inwoners veilig deel te laten nemen aan het verkeer. Onze aanpak richt zich op zowel de fysieke inrichting van wegen als op gedragsverandering bij weggebruikers. Het bevorderen van verkeersbewust gedrag speelt een belangrijke rol bij het verminderen van verkeersongevallen en het vergroten van de leefbaarheid. Door educatie, handhaving en communicatie willen we het gedrag van weggebruikers positief beïnvloeden. In lijn met landelijke en regionale doelstellingen streven we naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers en verkeersongevallen.

De netwerken voor auto en fiets moeten helder en voorspelbaar zijn ingericht, zodat weggebruikers intuïtief begrijpen wat er van hen wordt verwacht. Dit wordt ondersteund door verkeersveilige (her)inrichting van wegen en aanvullende maatregelen om risicogedrag te beperken. Samen met onze inwoners, regionale partners en werkgevers werken we aan een verkeersbewuste en veilige leefomgeving.

Beleidskeuzes

Risico gestuurde Aanpak en Gedragsverandering

Gemert-Bakel maakt gebruik van de landelijke risico gestuurde aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Hiermee identificeren we risicovolle locaties en doelgroepen, gebaseerd op:

- **Infrastructurele risico's:** locaties met een hoog aantal geregistreerde verkeersongevallen.
- **Gedragsmatige risico's:** doelgroepen die relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen, zoals jongeren, ouderen en hardrijders.

We combineren data uit systemen waarin ongevallen en voertuigdata worden geregistreerd met signalen uit de gemeenschap, zoals meldingen en klachten. Jaarlijks inventariseren we verkeersonveilige situaties via participatie met inwoners. Prioriteiten worden gesteld op basis van ernst en haalbaarheid van maatregelen.

Aanpak verkeersonveilige situaties

Voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties hanteren we een integrale aanpak:

- **Infrastructurele aanpassingen** van de inrichting, om de kans op ongevallen te verkleinen, zoals snelheidsremmende maatregelen, waarbij een keten-gerichte aanpak wordt nagestreefd om een zo groot mogelijk effect te realiseren.
- **Gedragsverandering** door bewustwording te stimuleren via educatie en campagnes gericht op schoolgaande kinderen, ouderen, gebruikers van hulpmiddelen als scootmobielen, elektrische fietsgebruikers en jongeren.



- **Handhaving** door nauwe samenwerking met politie en BOA's om naleving van verkeersregels te verbeteren, zoals snelheidshandhaving bij scholen en in woonwijken.

Gedragseducatie en Handhaving

Verkeerseducatie richt zich op alle generaties weggebruikers.

- Voor kinderen: programma's op basisscholen en middelbare scholen.
- Voor ouderen: voorlichting over veilig gebruik van e-bikes en opfriscursussen.
- Voor automobilisten: campagnes over snelheid.

Effectieve handhaving versterkt de naleving van verkeersregels. Dit richt zich op snelheidsovertredingen, overtredingen door kwetsbare groepen en hardnekkige overtreeders.

Samenvatting thema “verkeersveiligheid en gedragsverandering”

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van gedragsverandering zetten we in op:

- **Veilige en duurzame infrastructuur** door netwerken van auto- en fietsinfra zodanig inrichten dat gebruikers gestimuleerd worden om deze op een veilige en verwachte manier te gebruiken.
- **Snelheidsverlaging** van 15-30 km/u-zones in woongebieden en rondom scholen.
- Structurele **daling van het aantal verkeersongevallen**, met extra aandacht voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en (elektrische) fietsgebruikers.
- **Risico gestuurde aanpak** door in te zetten op data-analyse en signalen uit de gemeenschap om verkeersrisico's te identificeren en aan te pakken.
- **Herinrichting van wegen** volgens het Duurzaam Veilig-principe, met nadruk op snelheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid.
- **Prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers** door investeringen te richten op bescherming van kinderen, ouderen en fietsers.
- **Educatie en bewustwording** voor alle leeftijden om veilig verkeersgedrag te bevorderen.
- **Handhaving en monitoring** door intensieve samenwerking met politie en BOA's om structurele naleving van verkeersregels te waarborgen.
- **Participatie en betrokkenheid van inwoners** door participatietrajecten te organiseren waarbij bewoners actief betrokken worden bij het benoemen en aanpakken van verkeersonveilige situaties.



3.7 Mobiliteitstransitie

Visie

De mobiliteitstransitie in Gemert-Bakel streeft naar een veilig, duurzaam en leefbaar mobiliteitssysteem. Regionale samenwerking en werkgeversaanpak zijn belangrijke pijlers om deze transitie te versnellen. Door de inzet van duurzame vervoerswijzen, innovaties en gedragsverandering dragen we bij aan het verminderen van verkeersdruk, CO₂-uitstoot en overlast in woongebieden. Dit is echter de stip op de horizon. De auto vervult tot die tijd een belangrijke rol in de bereikbaarheid van onze landelijke kernen.

Beleidskeuzes

Regionale Samenwerking en Werkgeversaanpak

Regionale samenwerking is belangrijk, omdat mobiliteit en verkeersgedrag niet ophouden bij gemeentegrenzen. Door afstemming met omliggende gemeenten, de provincie en landelijke instanties kunnen grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken effectief worden aangepakt.

Belangrijke samenwerkingsgebieden zijn:

Subsidies en ondersteuning. Het gezamenlijk aanvragen van subsidies maakt het mogelijk om gerichte verkeersveiligheids campagnes te ontwikkelen en uit te voeren.

Innovatie in mobiliteit door slimme technologieën en infrastructuur te integreren die passen bij een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Handhaving en doorstroming met nadruk op het versterken van de regionale bereikbaarheid via investeringen in hubs, fietsnetwerken en openbaar vervoer. Dit biedt een indirect kader voor het verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid op regionaal niveau.

Deze samenwerking sluit direct aan bij de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie MRE 2040 en de Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant.

Werkgeversaanpak

Werkgevers spelen een sleutelrol in de mobiliteitstransitie. Door samenwerking met bedrijven stimuleren we duurzame en verkeersveilige mobiliteitsoplossingen:

- Aanmoedigen van het gebruik van de fiets, lopen of gebruik van openbaar vervoer.
- Co-financiering van initiatieven, zoals fietsplannen of openbaar vervoer-abonnementen.
- Campagnes om werknemers bewust te maken van verkeersveiligheid en duurzaamheid.



Wat betekent dit voor Gemert-Bakel in 2040?

In 2040 zijn verkeersveiligheid en duurzaamheid verankerd in de mobiliteit van Gemert-Bakel. Door een combinatie van gedragsonderwijs, handhaving, regionale samenwerking en werkgeversaanpak hebben inwoners en bedrijven toegang tot veilige, duurzame en aantrekkelijke mobiliteitsopties. Samen dragen we bij aan een toekomstbestendige, leefbare gemeente.

Samenvatting thema “mobiliteitstransitie”

Voor de mobiliteitstransitie zetten we in op:

- **Regionale samenwerking** doormiddel van deelname aan programma's en pilots voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
- **Werkgeversbenadering** door het intensiveren van samenwerking met bedrijven voor het stimuleren van duurzame mobiliteit.
- **Innovatie en educatie** door te investeren in slimme mobiliteitsoplossingen en bewustwordingscampagnes.
- **Budget reserveren** door middelen beschikbaar te stellen voor campagnes en regionale projecten.



4. Hoe nu verder

Met de mobiliteitsvisie als basis, richten we ons op de volgende stap, namelijk de vertaling van de visie en de beleidskeuzes naar concreet beleid en uitvoerbare maatregelen.

Wanneer de visie is vastgesteld, volgt de uitwerking van de beleidskeuzes naar concreet beleid. Dit omvat het formuleren van richtlijnen en kaders voor de verschillende mobiliteitsthema's. Om dit beleid te ondersteunen, worden kaarten ontwikkeld die de gewenste netwerken voor auto, fiets, voetgangers en het openbaar vervoer inzichtelijk maken.

Op basis van het beleid worden concrete maatregelen gedefinieerd. Deze maatregelen omvatten de infrastructurele aanpassingen tot mobiliteitsprogramma's gericht op gedragsverandering en verduurzaming.

Tot slot wordt een uitvoeringsagenda opgesteld met een tijdsplan, financieringsmogelijkheden en meetbare doelen. Door middel van monitoring en evaluatie blijft het beleid flexibel en wordt het aangepast aan nieuwe trends en ontwikkelingen.

Bijlage 1 — Schematische uiteenzetting beleidskeuzes op basis van het STOMP-principe

| | S(tappen) | T(rappen) | O(penbaar vervoer) | M(aaS) | P(rivéauto) | Draagt bij aan |
|----------------------|--|---|---|---|--|---|
| Beleidskeuzes | * Inrichten 30 km/u en 15km/u zones. | * Een sluitend netwerk van fietsverbindingen inrichten. | * Optimaliseren en realiseren van OV-verbindingen tussen de kleinere kernen en de voorzieningen in Gemert en Bakel door middel van vaste busdiensten en vraagafhankelijk vervoer. | * Duidelijke kaders opstellen voor de inzet en plaatsing van deelmobiliteit. | * Afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u en 60 km/u buiten de bebouwde kom. | Een betere bereikbaarheid, zonder daarbij afhankelijk te zijn van de privéauto. |
| | * Aantrekkelijke en verkeersveilige looproutes, met voldoende loopruimte en veilige oversteeklocaties. | * Bewegwijzerde, (obstakelvrije) veilige en duurzame verlichte fietsroutes. * Goede fietsparkeer-voorzieningen. * Een eenduidige inrichting van rotondes en kruisingen, met prioriteit voor fietsers. | * Ondersteuning van voor- en natransport door hoogwaardige fietsenstallingen en goed bereikbare OV-haltes. * Stimuleren van gebruik van flexibele OV-oplossingen, zoals buurtbussen en vraag gestuurd vervoer. | * Bevorderen van deelmobiliteit met focus op (elektrische) deelauto's en deelfietsen. | * Herinrichten verblijfsgebieden binnen bebouwde kom waar auto's te gast zijn. * Actualisatie parkeerbeleid met aandacht voor deelmobiliteit en lagere parkeernormen. * Realiseren van voldoende openbare laadvoorzieningen. | Een goed en duurzaam mobiliteitssysteem en een veilige infrastructuur voor alternatieve vervoerwijzen dan de privéauto. |
| | | * Regionale inzet voor hoogwaardige snelfietsroutes. | * Actieve regionale samenwerking en lobby voor verbetering en intensivering van busverbindingen naar omliggende steden. * Mobiliteitshubs als overstappunten tussen openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit. | * Ondersteunen en stimuleren van MaaS-initiatieven in samenwerking met marktpartijen en regionale partners. * Een dekkend hub-netwerk met lokaal en regionaal afgestemde hubs. | * Toegankelijkheid waarborgen voor nood- en hulpdiensten, ook na afwaardering van wegen. | Een betere verbinding met de regio. Samenwerking met de regio, provincie en andere belangrijke partners. |

Aa

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl