

Raadsvergadering d.d. 8 mei 2025

Aan de raad,

Onderwerp

Vaststelling Mobiliteitsplan

Portefeuillehouder

De heer R.A.G. van den Berkmortel

Beslispunten

1. Het Mobiliteitsplan gemeente Laarbeek vast te stellen.
2. Akkoord te gaan met de onttrekking uit de reserve bereikbaarheidsagenda van €5.435.530 zoals weergegeven in de financiële toelichting.
3. Akkoord te gaan met de onttrekking uit de algemene reserve van €2.335.500 en deze te storten in de reserve bereikbaarheidsagenda zoals weergegeven in de financiële toelichting.
4. De investeringsbudgetten uit het mobiliteitsplan van in totaal € 879.000 te voteren en de daarbij behorende kapitaallasten ten laste te brengen van structurele begrotingssaldo 2027 en verder en deze te verwerken in de kadernota 2026. Zie financiële toelichting.

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie met een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen. Het is een dynamisch plan waarbij ook slim wordt gekeken naar koppelkansen en het maken van werk met werk. We kunnen niet alle projecten tegelijk uitvoeren. Daarom wordt in het Mobiliteitsplan een prioritering gemaakt, met duidelijke keuzes in planning. Belangrijk uitgangspunt bij het maken van de keuzes is het STOMP-principe: Stappen, Trappen, OV, (deel)Mobiliteitsdiensten, Privéauto.

Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsplan is gelegen in het Bestuursakkoord 2022-2026.

Op 14 november 2024 is door de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze visie biedt richting voor de verbetering van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente, en sluit aan bij regionale ambities zoals de schaalsprong van de Metropoolregio Eindhoven.

Het voorliggende Mobiliteitsplan is de uitwerking van de Mobiliteitsvisie, met een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen.

Beoogd effect en/of resultaat

Het beoogde effect is een Mobiliteitsplan met duidelijke keuzes over diverse te nemen maatregelen voor korte termijn, middellange termijn en de langere termijn. Afhankelijk van

de financiële middelen die beschikbaar zijn kunnen dan concrete planningen voor diverse projecten worden gemaakt.

Ook zal bekeken worden waar “werk met werk” kan worden gemaakt.

Argumenten

1.1. *Om de leefbaarheid in de woonkernen te verbeteren is het van belang om duurzame verplaatsingsmethoden te stimuleren.*

Er is een visie opgesteld voor de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Inmiddels zijn de diverse wensbeelden voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer vanuit de Mobiliteitsvisie vertaald naar diverse maatregelen welke nu zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan.

1.2. *De maatregelen uit het Mobiliteitsplan helpen om de opgaven waar we voor staan, o.a. door verscheidene ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen, op te lossen.*

Samenvattend zien we een drietal onzekerheden die van invloed zijn op onze toekomstige mobiliteitsopgave:

- Het aantal woningen dat wordt gerealiseerd ten behoeve van de schaa sprong, en de precieze locatie van deze woningen (ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Eindhoven en Helmond en potentiële mobiliteitsdragers zoals HOV-knooppunten en doorfietsroutes);
- De regionale ontwikkeling en progressie rond infrastructurele projecten van de provincie en het Rijk (toekomstbestendige N279, verbreding A67 en aanpassingen knelpunten N615);
- De mate en snelheid waarmee de mobiliteitstransitie door huidige en nieuwe bewoners wordt omarmd.

1.3. *In de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zijn de volgende 4 uitgangspunten opgenomen, welke de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de gemeente verbeteren:*

- Autoverkeer rijdt via de robuuste randen (en bundelroutes);
- We stimuleren het gebruik van fiets en openbaar vervoer;
- In de dorpskernen staat verblijven boven verplaatsen;
- Maatregelen prioriteren op basis van het STOMP-principe. Dus eerst voetgangers, dan fietsers, dan openbaar vervoer, daarna deelmobiliteit en als laatste de auto.

1.4. *Een goede afstemming met regionale partners, provincie en rijk is van groot belang om de mobiliteitstransitie in goede banen te leiden.*

Een mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan vanuit de gemeente Laarbeek, die aansluit bij de regionale ambities, geeft hier handvatten voor.

1.5. *Om de komende jaren voortvarend aan de slag te kunnen gaan met de uitvoering van de diverse maatregelen is het van belang om nu al extra middelen te voteren.*

Voor de uitvoering is het van belang nu al ca. 2,3 miljoen euro te onttrekken uit de Algemene Reserve. Ook worden er nu al extra structurele middelen (kapitaallasten investeringen) gevraagd om de maatregelen tot uitvoering te kunnen brengen. Om de problemen van het sluipverkeer in Aarle-Rixtel aan te pakken zijn geen budgetten beschikbaar binnen de reguliere begroting. Ook voor de aanleg van een rotonde of verkeersplein bij de N615/Orchideestraat zijn er geen budgetten beschikbaar binnen de

reguliere begroting. In verband met de woningbouwplannen De Beekse Akkers is het van belang om een aansluiting te maken op de N 615 om te voorkomen dat al het bouwverkeer door de bestaande woonwijk gaat rijden.

2.1. Bevoegdheid onttrekking reserves ligt bij de raad

De raad is bevoegd om onttrekkingen uit de reserve bereikbaarheidsakkoord vast te stellen. Bij het raadsvoorstel Nota Reserves en Voorzieningen wordt voorgesteld om dit te wijzigen en de Reserve Bereikbaarheidsagenda te hernoemen naar Reserve Mobiliteit. Deze onttrekking is benodigd om uitvoering te geven aan het mobiliteitsplan.

2.2. Saldo reserve bereikbaarheidsagenda voldoende

Het saldo van de reserve bereikbaarheidsagenda is voldoende voor deze maatregelen.

3.1. Dekkingen vanuit een reserve mag alleen incidenteel zijn

De genoemde maatregelen zijn allemaal incidenteel. Incidentele bedragen kunnen gedekt worden door een reserve. Hiervoor worden onttrekkingen gedaan uit de algemene reserve.

3.2. Algemene reserve is geen dekkingsreserve

Zoals in de nota reserves en voorzieningen is opgenomen is de algemene reserve geen dekkingsreserve. Vandaar dat je de dekking vanuit de algemene reserve overzet naar een bestemmingsreserve. In dit geval de reserve bereikbaarheidsagenda.

3.3. Bevoegdheid voor het onttrekken uit en/of storten in een reserve is een raadsbevoegdheid

De bevoegdheid voor het onttrekken uit en storten in een reserve is een raadsbevoegdheid, tenzij dit anders is geregeld. Voor de algemene reserve en voor de reserve bereikbaarheidsagenda geldt een raadsbevoegdheid. Bij het raadsvoorstel Nota Reserves en Voorzieningen wordt voorgesteld om dit voor de reserve bereikbaarheidsagenda te wijzigen en deze te hernoemen naar reserve mobiliteit.

4.1. Investeringsbudgetten waarvan de kapitaallasten nog niet gedekt zijn

Er zijn investeringsbudgetten in het mobiliteitsplan waarvan de kapitaallasten nog niet zijn gedekt. Aan de raad wordt gevraagd om deze te voteren en voor de jaren 2027 en verder te verwerken in de kadernota 2026.

Kanttekeningen o.a. financiële, juridische, communicatieve en veiligheidsaspecten

1. *Met het Mobiliteitsplan kunnen we niet waarborgen dat we de problemen volledig oplossen.*

We moeten rekening houden met de beschikbare budgetten voor de komende jaren. Voor een aantal projecten zijn al budgetten gereserveerd zoals de aanleg van de rotonde Deense Hoek. Ook voor de diverse snelfietspaden zijn middelen gereserveerd in onze Reserve Bereikbaarheidsagenda.

2. *We kunnen niet alle verkeersmaatregelen op korte termijn nemen.*

Om alle genoemde maatregelen uit te voeren is er veel geld en ambtelijke capaciteit nodig, welke momenteel niet voldoende beschikbaar zijn. Daarom zijn er keuzes

gemaakt en prioriteiten bepaald, maar daarmee kunnen we op dit moment niet garanderen dat we voor de uitvoering van het volledige plan voldoende capaciteit hebben. Er is een doorrekening gemaakt van de diverse projecten in de tijd en wat de financiële gevolgen zijn.

Het uitvoeren van de maatregelen uit het mobiliteitsplan willen we op basis van termijnen aanpakken: korte termijn, middellange termijn en lange termijn.

Financiële toelichting

In de onderstaande tabellen staan maatregelen die we naar verwachting zelf doen en maatregelen waaraan we een bijdrage betalen.

Bij maatregelen die we zelf doen wordt er een krediet gevraagd aan de raad en vallen de kapitaallasten in het jaar ná gereedkomen van de maatregel. Dit drukt dan structureel op ons begrotingssaldo.

Bij maatregelen waaraan we een bijdrage leveren komt deze bijdrage incidenteel in het jaar waarin we de bijdrage moeten voldoen. Omdat deze maatregelen incidenteel zijn kunnen deze gedekt worden door een reserve.

Maatregelen die gedekt worden door de reserve bereikbaarheidsagenda

Onderstaande maatregelen, in totaal €5.435.530, kunnen worden gedekt door de reserve bereikbaarheidsagenda. Het saldo van deze reserve bedraagt op 01 januari 2025 €4.260.522. Met de al begrote storting van € 1.500.000 en storting van € 20.000 is begrote saldo € 5.780.522. Het restant bedraagt dan nog € 344.992 na aftrek van deze maatregelen. Omdat de begrote bijdrages en de subsidies nog gebaseerd zijn op inschattingen hebben we dit restant mogelijk nodig bij eventuele tegenvallers.

Onderstaand overzicht laat de maatregelen zien die gedekt worden door de reserve bereikbaarheidsagenda								
Thema	Toelichting	Maatregel	Totale kosten verdeeld in jaren					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Shelfietsroute Cemert-Endhoven	5a	155.000			2.176.530		
	Shelfietsroute Cemert-Endhoven aanvullend deel	5b	71.000			1.500.000		
	Shelfietsroute Cemert-Helmond	6	58.000		295.000			
	Shelfietsroute F58 (Lieshout-Son)	12		30.000		100.000		
	Herinrichting Peeleindseweg - N272	25b		50.000		1.000.000		
TOTAAL			284.000	80.000	295.000	4.776.530	0	0

Maatregelen die gedekt worden door de algemene reserve

Omdat het saldo van de reserve bereikbaarheidsagenda niet toereikend is voor alle maatregelen wordt voorgesteld om een deel te dekken uit de algemene reserve. In totaal €2.335.500 (gespreid over de jaren). Omdat we als beleid hebben dat de algemene reserve geen dekkingsreserve is zullen we deze dekking storten in de reserve bereikbaarheidsagenda en daaruit onttrekken wanneer nodig. Hierdoor zijn de bedragen geormerkt en zijn ze ook beter door uw raad te volgen.

Hiermee wordt de Reserve Bereikbaarheidsagenda breder ingezet. Daarom wordt bij het raadsvoorstel Nota Reserves en Voorzieningen voorgesteld om de Reserve Bereikbaarheidsagenda te hernoemen naar Reserve Mobiliteit.

Onderstaand overzicht laat de maatregelen zien die gedekt worden door de Algemene reserve							
Thema	Toelichting	Maatregel	Totale kosten verdeeld in jaren				
			2025	2026	2027	2028	2029
	Aanvullend onderzoek loopnetwerk	1a		26.000			
	Aanpak loopnetwerk opstellen	1b			26.000		
	Fietsparkeren centrumgebieden	7a		22.000			
	Fietsparkeren scholen en sportverenigingen	7b		7.500	5.000	5.000	
	Onderzoek lokale optimalisaties fietsnetwerk	8b		16.000			
	Gedragsaanpak	9		6.000	6.000		
	Onderzoek fietsverbindingen bruggen	10a			37.000		
	HOV-verbinding Weert-Veghel	14a					75.000
	HOV-verbinding Gemert-Eindhoven	14b		13.000			
	Onderzoek mogelijkheden buurtbus	15		1.000			
	Bravoflex en Taxibus	16a		1.000			
	Studie N615 en Dorpsstraat Aarle-Rixtel	18					865.000
	N615: Studie Het Laar - Vrijenborgsedreef	19		22.000	350.000	800.000	
	Opstellen strategie elektrisch rijden	23		40.000			
	Verkennen deelauto's	28				12.000	
TOTAAL			0	154.500	424.000	817.000	940.000

Maatregelen waar het exploitatiebudget/investeringsbudget al door de raad gevoteerd is
Er zijn ook maatregelen die al door uw raad gevoteerd zijn. Dit gaat over zowel exploitatiebudgetten als investeringsbudgetten. Hier hoeft de raad dus geen extra middelen beschikbaar te stellen.

Onderstaand overzicht laat de maatregelen zien waarvan het budget/krediet al door de raad gevoteerd is				
Thema	Toelichting	Maatregel		
	Mensgerichte schoolomgevingen	2	3.000	
	Provinciale aanpak lopen	3	1.000	
	Fietsparkeren werkgevers	7c	12.000	
	Fietsvriendelijke Koppelstraat	8a	1.000	
	N615: Rotonde Deense Hoek	20	801.000	
	Verkeer dorpskern Lieshout: Autoluwe Heuvel	21a	940.000	
	Herinrichting Klokengieterstraat-Helmondseweg	22	500.000	
	Herinrichting Bakelseweg	24a	60.000	
TOTAAL			2.318.000	

Maatregelen waar het investeringsbudget nog niet door de raad is gevoteerd
Bij de onderstaande maatregelen zijn de investeringsbudgetten en de bijbehorende kapitaallasten nog niet door de raad gevoteerd. De structurele kapitaallasten zullen in de kadernota 2026 worden verwerkt.

Onderstaand overzicht laat de maatregelen zien waarvan het budget/krediet nog niet door de raad gevoteerd zijn							
Thema	Toelichting	Maatregel	KREDIET	Kapitaallasten verdeeld in jaren			
				2026	2027	2028	2029
	Fietsvriendelijke Sonseweg	8c	84.000				2.940 Structureel
	Verkeerskundige aanpassingen fietsverbindingen	10b	37.000				833 Structureel
	Fietsroute Beek en Donk - Helmond	13	112.000				2.520 Structureel
	OV-verbinding Gemert-Helmond	14c	56.000				360 Structureel
	Deelfietsen bij bedrijventerreinen	16b	12.000		153	153	920 Structureel
	Optimalisaties (buurt)bushaltes	17a	9.000				690 Structureel
	Onderzoek verkeerscirculatie Beek en Donk	21b	511.500			575	25.575 Structureel
	Herinrichting Rboijseweg	24b	33.500				1.173 Structureel
	Herinrichting Peelindseweg-N272	25a	6.000				210 Structureel
	Herinrichting Kapelstraat	26	18.000			630	630 Structureel
TOTAAL			879.000	0	153	1.358	27.695

Maatregelen waarvan het budget en de kapitaallasten in 2031 of verder vallen
De volgende maatregelen zijn gepland vanaf 2030 en verder. Hiervoor is nog geen financiële dekking maar deze worden betrokken bij de integrale afweging bij de volgende kadernota's.

Onderstaand overzicht laat de mogelijke maatregelen zien waarvan de kapitaallasten of bijdrage buiten de planperiode vallen.						
Thema	Toelichting	Maatregel	KREDIET	Eenmalige Bijdrage	Indicatief jaar	Kapitaallasten 2031 en verder
	Verkennen leefstraten	4		5.000	2035	Incidenteel
	Fietsvriendelijke Sonseweg	8c	650.000		2032	22.750 Structureel
	Fietsvriendelijke Veghelsedijk	8d	68.500		2033	2.398 Structureel
	Fietsvriendelijke Peeleindseweg / Lekerstraat	8e	13.500		2033	675 Structureel
	Verkeerskundige aanpassingen fietsverbindingen	10b	1.500.000		2030	33.750 Structureel
	Shelfietsroute F279 (Helmond-Veghel)	11		4.112.000	2031	Incidenteel
	Fietsroute Beek en Donk - Helmond	13	5.000.000		2030	112.500 Structureel
	Optimalisaties (buurt)bushaltes	17a	50.000		2030	3.833 Structureel
	Dorpsbus Piet van Thielplein	17b	13.000		2033	997 Structureel
	Verkennen buurthubs	17c	13.000		2033	997 Structureel
	Bushalte Oranjelaan	17d	41.000		2033	3.143 Structureel
	Onderzoek bushaltes Aarle-Rixtel	17e	58.000		2033	4.447 Structureel
	Herinrichting Rooijseweg	24b	75.000		2031	2.625 Structureel
	Herinrichting Mariastraat	24d	834.000		2030	29.190 Structureel
	Herinrichting Peeleindseweg-N272	25a	350.000		2030	12.250 Structureel
	Herinrichting Kapelstraat	26	225.000		2030	7.875 Structureel
TOTAAL			8.891.000			237.430

Vervolgstappen

Na vaststelling zal dit bekend worden gemaakt op de website van de gemeente, in de MooiLaarbeek Krant als ook publiceren via het gemeenteblad. En op diverse social media kanalen van de gemeente. Bovendien zal mobiliteitsplan worden gedeeld met de stakeholders die betrokken zijn geweest bij het opstellen van de mobiliteitsvisie. Het uitvoeringsprogramma bevat concrete maatregelen die voortvloeien uit de ambities en wensbeelden van de Mobiliteitsvisie. We gaan over tot de (verdere) uitwerking en realisatie van de diverse projecten.

Bijlagen (meegezonden stuk(ken), ter inzage gelegde stukken)

Mobiliteitsplan

Het college van burgemeester en wethouders,
gemeentesecretaris

burgemeester



J.W.M. van de Ven



L.A.G.P. van der Aa