

Responsnota mobiliteitsvisie

In deze responsnota behandelen we de binnengekomen reacties op de concept mobiliteitsvisie. Ook lichten we voor iedere reactie toe of dit tot aanpassingen aan het concept heeft geleid en waar deze aanpassingen terug te lezen zijn.

Hoe zijn reacties binnengekomen?

In juli 2024 hebben we de conceptversie van de mobiliteitsvisie afgerond, in samenwerking met verkeerskundig adviesbureau Studio Verbinding. Deze conceptversie hebben we gedeeld via onze website en met alle betrokkenen. Naar aanleiding hiervan heeft het Dorpsplatform Aarle-Rixtel een schriftelijke reactie ingediend, die we in deze responsnota behandelen.

Aanvullend daarop vond op maandagavond 2 september een open informatieavond plaats op het gemeentekantoor. Hier deelden we de belangrijkste bevindingen en uitgangspunten met de aanwezigen en gingen we in gesprek over onze ambities. Ook haalden we suggesties en ideeën op voor het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie, die we in de vervolgfase gaan opstellen.

Hoe hebben we de reacties behandeld?

Alle binnengekomen reacties, suggesties en ideeën hebben we gebundeld in onderstaande tabellen. Hierin is de binnengekomen vraag of opmerking in de linker kolom terug te lezen, en onze reactie in de rechter kolom. De tabellen behandelen ieder een apart thema of onderwerp, namelijk:

- Tabel 1: Schriftelijke reactie Dorpsplatform Aarle-Rixtel;
- Tabel 2: Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers);
- Tabel 3: Openbaar vervoer;
- Tabel 4: Gemotoriseerd verkeer.

In de rechterkolom is ook terug te lezen of de reactie heeft geleid tot aanpassingen aan de mobiliteitsvisie, en waar deze aanpassingen in de definitieve versie zijn terug te zien.

Tabel 1: Dorpsplatform Aarle-Rixtel

Vraag/Opmerking	Reactie
2.1 Woonschoolverkeer. De schoolroute, bladzijde 14, naar de Knippenbergcollege gaat over de brug bij Aarle-Rixtel. Dit is ook een punt van aandacht en is niet opgenomen in het verhaal.	Schoolroute Knippenbergcollege toegevoegd in tekst op bladzijde 14.
Landbouwverkeer, bladzijde 14, door de kernen. Door schaalvergroting van de voertuigen is het wenselijk dit goed te faciliteren. Zorg voor goede routes en geef deze aan. Dit is nu niet het geval.	Zowel schaalvergroting als het gebrek aan alternatieven staan genoemd op bladzijde 14.
Pagina 15, Onder doorstroming; Wat te denken van de groei van ASML tot 2030 met 20.000 arbeidsplaatsen wat inhoud circa 43.000 inwoners erbij boven op de natuurlijke groei in de regio.	De groei van bedrijven zoals ASML is inderdaad enorm belangrijk voor onze toekomstige opgave en ambitie. Hoofdstuk 3 behandelt deze regionale ontwikkelingen.
Pagina 17: Sluipverkeer Mariahout Ook richting Zijtaart en St. Oedenrode. En Bosscheweg langs kanaal te Beek en Donk.	Op de kaart op pagina 17 staat het overlast door doorgaand verkeer in de kern van Mariahout én richting Zijtaart en St. Oedenrode al genoemd en ingetekend. Op de Bosscheweg rijdt inderdaad doorgaand verkeer, maar die weg is daar ook geschikter voor.
Hoofdstuk 3, pagina 31: Ik mis op de tekening de A67 dat is de zuidelijke robuuste rand.	Klopt, de A67 ligt verder naar het zuiden en staat niet op de kaart. De weg wordt wel genoemd als robuuste rand. Ook wordt in de visie op pagina 32 benoemd dat een goede werking van deze weg een belangrijke rol speelt in het voorkomen van verkeersoverlast op ons gemeentelijke wegennet.
Pagina 32. Bij knelpunten missen we: Sonseweg en Mariahout.	Beide locaties hebben we toegevoegd op pagina 32.
Bij extra rijstroken voor de bus: Waar en hoe?	De mogelijkheden voor het realiseren van extra rijstroken voor de bus worden bij dit project uit de Bereikbaarheidsagenda onderzocht.
Bij N279 Aarle-Rixtel: Deze oplossing zou ook voor toename van verkeer in de kern Aarle-Rixtel zorgen.	Toegevoegd in tekst op pagina 32.
Pagina 36, tweede alinea: Dit is de blauwe route toch?	We nemen het voorkeurstracé op in het wensbeeld. Dit is gebaseerd op de eerdere variantenstudie van een adviesbureau. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.
Hoofdstuk 4, bij netwerk looproutes: Door toepassing van groen verhoogt dit de beleving en veiligheid om gebruik te maken van voetpaden.	Klopt, goed punt. Toegevoegd in de tekst.
Pagina 42: We missen de koppeling met Kerkstraat richting de Opstal.	Toegevoegd in kaart.
Pagina 44, bij samenhangend fietsnetwerk: Fietsen moet aantrekkelijk zijn en prettig. Dus keuze voor de blauwe route.	We nemen het voorkeurstracé op in het wensbeeld. Dit is gebaseerd op de eerdere variantenstudie van een adviesbureau. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.

Bij de provinciale doorfietsroutes (laatste zin); pak de blauwe route.	We nemen het voorkeurstracé op in het wensbeeld. Dit is gebaseerd op de eerdere variantenstudie van ingenieursbureau TAUW. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.
Bij regionale fietsroutes: Deze sluit je toch aan op de doorfietsroutes?	Klopt, zo staat het ook in de tekst op pagina 44.
Recreatieve routes: Dit kunnen ook deels lokale routes zijn.	Klopt, tekst toegevoegd op pagina 44 om dit te verduidelijken.
Pagina 45, onder de kop veilige fietsverbindingen bij de laatste zin: Of de blauwe route nemen. Een alternatief zou zijn: Een noordelijke randweg om Beek en Donk, die de nieuwe N615 noemen en dan kan je over de Lieshoutseweg een doorfietspad maken.	We nemen het voorkeurstracé op in het wensbeeld. Dit is gebaseerd op de eerdere variantenstudie van een adviesbureau. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.
Is of komt er een soort van fietsstructuurplan?	Het wensbeeld voor de fiets is ook een fietsstructuurplan, bestaande uit een netwerk van fietsroutes op vier verschillende niveaus dat ervoor zorgt dat de fiets voor iedere verplaatsing (binnen én buiten de gemeente) een logische en comfortabele optie wordt.
Pagina 46 en 47: Geef hierin aan de blauwe route als plan namens de dorpsraden.	We nemen het voorkeurstracé op in het wensbeeld. Dit is gebaseerd op de eerdere variantenstudie van een adviesbureau. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.
Pagina 49, bij buurtbusverbindingen: Koppeling met de overige lijndiensten behouden.	Goed punt, toegevoegd in de tekst op pagina 49.
Pagina 50 en 51: Nader onderzoek naar verbinding OV op industrieterreinen is wenselijk.	Staat al benoemd op pagina 49
Pagina 52, bij visie: Autoverkeer tussen Gemert en Eindhoven. Een grote vraag is wat de provincie gaat doen met de N279. De bundelroute mag daarom niet losgekoppeld worden van de keuze N279.	Klopt, en deze relatie (tussen de N279, de bundelroute en het onderliggend wegennet) is uitvoerig behandeld in hoofdstukken 2 en 3.
Pagina 53, bij landbouwverkeer: Noordelijke randweg om Beek en Donk aanleggen en een duidelijke bewegwijzering aanbrengen voor het landbouwverkeer.	Het punt over duidelijke bewegwijzering hebben we toegevoegd aan de tekst op pagina 53. Wat betreft een noordelijke randweg: Zoals ook opgenomen in de visie, signaleren we dat knelpunten op de hoofdwegenstructuur leiden tot problemen op het onderliggende wegennet (met name in de kernen). De mobiliteitsvisie bevat een strategie om de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Daarbij kijken we eerst naar het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur, het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen en het creëren van autoluwe centra. Pas als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, kunnen we ervoor kiezen om de hoofdwegenstructuur uit te breiden.
Bij autoluwe gebieden: Ook het vergroenen van deze straten en wegen meenemen.	Goed punt, toegevoegd in de tekst op pagina 53.

Pagina 54 en 55: Studiegebied aangeven noordelijke randweg om Beek en Donk. En huidige bundelroute N615 in kern Beek en Donk opheffen.	Zoals ook opgenomen in de visie, signaleren we dat knelpunten op de hoofdwegenstructuur leiden tot problemen op het onderliggende wegennet (met name in de kernen). De mobiliteitsvisie bevat een strategie om de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Daarbij kijken we eerst naar het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur, het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen en het creëren van autoluwe centra. Pas als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, kunnen we ervoor kiezen om de hoofdwegenstructuur uit te breiden.
Pagina 56: We missen het opstellen van een soort verkeersstructuurplan. Om dit te realiseren zal er geld vrijgemaakt moeten worden.	Paragraaf 4.4 en bijbehorende kaart beschrijft en toont ons wensbeeld voor de toekomstige verkeersstructuur. Het behandelt waar we verschillende soorten en typen verkeer wel en niet willen faciliteren. Om deze en andere geformuleerde ambities waar te maken, zal er inderdaad budget beschikbaar moeten komen. Het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, gaat dieper in op de verwachte kosten van specifieke maatregelen en het benodigde budget.

Tabel 2: Fietzers en voetgangers

Vraag/Opmerking	Reactie
Besteed meer aandacht voor fietsen in/tussen de kernen.	Dankzij het netwerk van doorfietsroutes, regionale fietsroutes, lokale fietsroutes en recreatieve fietsroutes, is straks voor iedere verplaatsing een logische en comfortabele fietsverbinding beschikbaar. Met name de lokale en recreatieve fietsroutes zorgen ervoor dat ook alle verplaatsingen in en tussen de kernen beter fietsbaar worden.
Maak een fietstunnel bij Commanderie college onder de N615.	Bij het uitwerken van de F615 kijken we naar de mogelijkheden om een ongelijkvloerse oversteek met de N615 te realiseren, om de veiligheid en oversteekbaarheid te bevorderen. Deze ambitie staat ook genoemd in de tekst op pagina 45.
Realiseer een fietsbrug parallel aan de Beekse Brug.	In ons wensbeeld hebben we opgenomen dat we een vrijliggende fietsverbinding ambiëren bij de Beekse Brug, zie de tekst op pagina 45.
Kijk bij de F615 ook naar een noordelijke variant.	Bij het bepalen van de gewenste route voor de F615 is uitvoerig onderzoek gedaan naar de gewenste route door een adviesbureau. Daarbij komt de huidige variant, zoals aangegeven in het wensbeeld, naar voren als voorkeursvariant. Het definitieve tracé is nog niet bekend en wordt nog bestudeerd.
Fietsverbinding Mariahout – Son ontbreekt in netwerk.	In het netwerk hebben we ook een lokale/regionale fietsroute vanuit Mariahout richting Son en Breugel opgenomen, zie de kaart op pagina 46 en 47.
Fietspad Sonseweg noodzakelijk? Geen regionale fietsroute.	Ook voor verplaatsingen van en naar Son en Breugel willen we het fietsgebruik zoveel mogelijk stimuleren, en daarvoor is een goede fietsroute noodzakelijk. Mogelijk dat de nog te realiseren F58 deze functie gaat vervullen, maar vanuit Lieshout en Mariahout is de route via de Sonseweg waarschijnlijk logischer. Deze fietsroute gaat over onze eigen gemeentegrens en is ook van belang voor de gemeente Son en Breugel, en heeft daarmee een regionale functie.
Maak een fietspad tussen Mariahout en Breugel, bijv. via Meervan naar Olen/Breugel.	In het netwerk hebben we ook een lokale/regionale fietsroute vanuit Mariahout richting Son en Breugel opgenomen. Deze loopt via Knapersven en Broek. Zie de kaart op pagina 46 en 47.
Maak een nieuwe fietsbrug bij Havenweg (Lieshout).	Als onderdeel van de F615 Gemert – Eindhoven komt er een nieuwe fietsbrug bij de Havenweg in Lieshout. Meer details zijn op dit moment nog niet bekend.
F615 bij brug over Wilhelminakanaal aansluiten op fietsroutes naar Lieshout/Mariahout en Aarle-Rixtel.	Bij het realiseren van de F615 besteden we (samen met provincie en buurgemeenten) ook aandacht aan het aansluiten van de doorfietsroute op fietsroutes naar omliggende kernen.

Sluit F615 aan op doorfietsroute richting Helmond.	Bij het realiseren van de F615 besteden we (samen met provincie en buurgemeenten) ook aandacht aan het aansluiten van de doorfietsroute op andere doorfietsroutes.
Maak een fietstunnel onder de Beekseweg; deze kan dan ook gebruikt worden voor ambulance.	Bij het uitwerken van de F615 kijken we naar de mogelijkheden om een ongelijkvloerse oversteek met de N615 te realiseren, om de veiligheid en oversteekbaarheid te bevorderen. Deze ambitie staat ook genoemd in de tekst op pagina 45.
Extra schoolfietsroute: via Het Hof (onder Lieshout) naar Stiphout/Brandevoort (Carolus College).	Vermeld in tekst op pagina 14.
Looproutes naar de bushaltes goed onderhouden en vlak maken.	In ons wensbeeld voor de voetganger is een belangrijk uitgangspunt dat alle belangrijke voorzieningen (zoals bushaltes) voor iedereen zelfstandig bereikbaar dienen te zijn, ook voor bijvoorbeeld mensen die minder goed te been zijn. Daarbij is het inderdaad belangrijk dat de looproutes goed toegankelijk en vlak zijn, en dat er voldoende breedte beschikbaar is om met een rollator of rolstoel te passeren. Op pagina 40 van de visie hebben we tekst toegevoegd om dit te benadrukken.

Tabel 3: Openbaar vervoer

Vraag/Opmerking	Reactie
Bedrijfsfietsen / deelfietsen bij bushaltes nabij bedrijventerreinen (hubs).	In de visie hebben we opgenomen dat we kansen zien om mobiliteitshubs en deelfietsen in te zetten als een belangrijk verlengstuk van het reguliere OV. Door bij bestaande bushaltes extra faciliteiten toe te voegen, zoals bijvoorbeeld goede fietsparkeervoorzieningen en (elektrische) deelfietsen, verbeteren we de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en wordt het ook mogelijk om deze met het OV te bereiken.
HOV over Kanaaldijk naar Helmond.	In ons wensbeeld OV staat onze ambitie om de OV-verbinding met Helmond te verbeteren door (1) het toevoegen van een (H)OV-verbinding tussen Helmond en Veghel én (2) het verbeteren van de bestaande verbinding tussen Gemert en Helmond. Zie bijvoorbeeld de teksten op pagina's 48 en 49, en de kaart op pagina's 50 en 51. Beide ambities dragen bij aan een betere OV-bereikbaarheid (via de Kanaaldijk).
Busverbinding Lieshout -> Aarle-Rixtel -> Helmond.	Momenteel rijdt er op deze route een buurtbus. Gezien het geringe aantal reizigers en verplaatsingen op deze route zien we geen kansen om het OV-aanbod verder op te schalen. Wel zien we de noodzaak voor een busverbinding die ook in de avonden tussen Lieshout en Helmond rijdt, zodat het ziekenhuis in Helmond voor inwoners van Lieshout ook in de avonden zelfstandig bereikbaar blijft (zie ook volgende opmerking). We hebben de tekst op pagina 49 en de kaart hierop aangepast.
Verbinding met ziekenhuis Helmond (terug vaak niet mogelijk want 's avonds rijdt geen bus).	Ook dit is een reden om in te zetten op een betere OV-verbinding met Helmond, al stond deze nog niet specifiek genoemd in de visie. Natuurlijk vinden we het belangrijk dat het ziekenhuis in Helmond ook 's avonds bereikbaar is voor onze inwoners. We hebben de tekst op pagina 49 aangepast.

Tabel 4: Gemotoriseerd verkeer

Vraag/Opmerking	Reactie
Meer inzetten op thuiswerken en wisselende aanvangstijden qua werk met als doel om verkeer meer te spreiden.	Het inzetten op thuiswerken en wisselende aanvangstijden van werk (maar ook scholen) kan zeker helpen om de drukte te verlagen en over een langere periode uit te smeren en daarmee de piekdrukke in de spits te verkleinen. Samen met de regio proberen we dit al zoveel mogelijk te stimuleren, en daar blijven we op inzetten.
Realiseer een rotonde bij N615 - Deense Hoek.	Bij de kruising tussen de N615 en de Deense Hoek staat het realiseren van een rotonde al op de planning. In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze visie, werken we verder uit wanneer we deze maatregel verwachten te realiseren en wat dit kost.
Omleiding in Lieshout: Verkeer via Papenhoef en Burgemeester van den Heuvelstraat om ze de Molenstraat te ontlasten en het sluijverkeer te ontmoedigen. En de Heuvel gedeeltelijk afsluiten en eenrichtingsverkeer maken.	Bij het opstellen van het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, kijken we naar de verkeerscirculatie in de verschillende kernen, ook in Lieshout. Een belangrijk doel hierbij is om sluijverkeer te ontmoedigen.
Realiseer een rotonde bij kruising N615 – Commanderij College.	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Sluit huidige afslag Het Laar af (oude route gaan gebruiken).	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Trek Kanaaldijk door (van Bavaria naar de Hommel tot N279); benadering om verkeer in de kern Aarle-Rixtel te weren (3x).	Zoals ook opgenomen in de visie, zien we dat de hoofdwegenstructuur niet voldoende robuust is en dat dit (met name in de kernen) zorgt voor problemen met de leefbaarheid. De visie bevat een strategie om de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Daarbij kijken we eerst naar het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen. Als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, kunnen we ervoor kiezen om de hoofdwegenstructuur uit te breiden.
Realiseer een rondweg voor Beek en Donk: Van rotonde N279/Boscheweg naar Bavaria-rotonde.	Zoals ook opgenomen in de visie, zien we dat de hoofdwegenstructuur niet voldoende robuust is en dat dit (met name in de kernen) zorgt voor problemen met de leefbaarheid. De visie bevat een strategie om de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Daarbij kijken we eerst naar het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen. Als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, kunnen we ervoor kiezen om de hoofdwegenstructuur uit te breiden.
Voorkom dat bruggen (zoals Beekse Brug en Donkse Brug) in de spits openen (2x).	Voor de Beekse Brug is afgesproken dat deze in de spits maximaal één keer per uur opent voor de beroepsvaart.

Sluit bij Beekse Brug linksaf richting Bosscheweg af (of bredere brug met uitvoegstroken).	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Bovendien is de gemeente samen met de Provincie Noord Brabant en het Rijk gestart met een verkennende studie voor infrastructurele maatregelen bij de Beekse brug.
Sluit het industrieterrein Bemmer aan op de N279.	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Maak de N279 2x2 ongelijkvloers.	Zoals ook opgenomen in de visie, zien we dat de hoofdwegenstructuur niet voldoende robuust is en dat dit (met name in de kernen) zorgt voor problemen met de leefbaarheid. De visie bevat een strategie om de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Daarbij kijken we eerst naar het benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieve, duurzame vervoersmiddelen. Als die stappen onvoldoende effect hebben en de nut en noodzaak van een extra verbinding met een aanvullend onderzoek wordt aangetoond, overwegen we om de hoofdwegenstructuur uit te breiden.
Realiseer een rotonde N615/N272.	Het is niet helemaal duidelijk wat met deze opmerking wordt bedoeld. In de huidige situatie is er al een rotonde bij de kruising tussen de N615 en de N272.
Kanaaldijk en Helmondseweg staan altijd dicht. Straks komen bij Klokkengieterij 5 wegen uit.	Door in te zetten op verbeterde fiets- en OV-verbindingen van en naar Helmond, zorgen we ervoor dat het gebruik van fiets en OV zoveel mogelijk gestimuleerd wordt en de beschikbare capaciteit op het wegennet zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt. Dat bevordert de doorstroming, ook op de Kanaaldijk en de Helmondseweg.
Weg naar Stiphout: Maak de auto te gast.	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Sluit de Bakelseweg aan op N279 met extra op-/afritten.	In het mobiliteitsplan, dat volgt op deze mobiliteitsvisie, stellen we een programma op met specifieke verkeersmaatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Voorkom sluipverkeer Broek Mariahout.	Het voorkomen van sluipverkeer is een belangrijk thema in de mobiliteitsvisie. Ook de weg 'Broek' in Mariahout wordt daarbij expliciet genoemd.