gemeente Gemert-Bakel

Mobiliteitsvisie 2026-2040

vastgesteld door de gemeenteraad op 11 december 2025



ACCENT adviseurs

VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING



projectnaam
Mobiliteitsvisie Gemert-Bakel 2040

datum
16 december 2025

projectnummer
24078

opdrachtgever
Gemeente Gemert-Bakel

Accent adviseurs
Bram Louwers
Sanne Sastra
Rick van Soest
Stijn Engels

Gemeente Gemert-Bakel
Riddersplein 1
5421 CV Gemert
T +492 378 500
E gemeente@gemert-bakel.nl
www.gemert-bakel.nl

Voorwoord



Martien Bankers
Wethouder Economie, Duurzaamheid & Recreatie

Gemert-Bakel staat aan de vooravond van een periode van groei en verandering. De komende jaren nemen het aantal inwoners en de ruimtelijke ontwikkelingen sterk toe. Deze groei brengt nieuwe wensen en uitdagingen met zich mee op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en de leefomgeving. Inwoners, ondernemers en de gemeente willen deze ontwikkelingen in goede banen leiden en samen zorgen voor een toekomstbestendige en aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.

Met de geplande bouw van 2.400 woningen tot 2030, stijgt het aantal inwoners van de gemeente van 31.000 naar circa 35.000. Deze schaalsprong brengt kansen met zich mee, maar vraagt ook om een duidelijke koers, zeker op het gebied van verkeer en mobiliteit. Op dit moment ontbreekt er beleidsmatig houvast bij het maken van keuzes over bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Daarom is deze mobiliteitsvisie opgesteld.

De mobiliteitsvisie geeft richting om mensen, voorzieningen en bedrijvigheid ook in de toekomst goed bereikbaar te houden en mobiliteit op een duurzame manier vorm te geven. Het sluit aan op de ambities uit de omgevingsvisie en zorgt voor samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitseffecten. Zo bouwen we samen aan een veilige en toegankelijke gemeente, met een mobiliteitsvisie die past bij de schaal en ambities van Gemert-Bakel voor de periode 2026–2040.

Namens gemeente Gemert-Bakel,

Martien Bankers

gemeente Gemert-Bakel

Inhoudsopgave

	Inleiding	**6**
	Waarom deze mobiliteitsvisie?	7
	Opbouw	7
	Proces	8
A	**Kaders**	**10**
	Karakteristiek Gemert-Bakel	12
	Kerngedachten	14
	Richtinggevende kaders	15
	Gemert-Bakel in 2025	16
	Knelpunten per kern	22
B	**Visie**	**26**
	Wat zegt de omgevingsvisie	28
	Visie op mobiliteit	29
	Mobiliteitsvisie per kern	30
C	**Uitwerking per thema**	**32**
	Stappen	34
	Trappen	38
	Openbaar vervoer	44
	Mobility as a Service	50
	Gemotoriseerd verkeer en parkeren	54
	Verkeersveiligheid en gedragsverandering	60
	Mobiliteitstransitie	64
D	**Maatregelen**	**66**
	Op gemeentelijk niveau	68
	Bakel	73
	De Mortel	74
	De Rips	74
	Elsendorp	75
	Gemert	76
	Handel	78
	Milheeze	78



Inleiding

Mobiliteit raakt ons allemaal, elke dag opnieuw. Het bepaalt hoe we wonen, werken, naar school gaan, sporten en elkaar ontmoeten. Deze mobiliteitsvisie laat zien hoe we in Gemert-Bakel samen werken aan een toekomstbestendig, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.

Waarom deze mobiliteitsvisie?

Sinds de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is iedere gemeente verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Voor Gemert-Bakel is dat de Omgevingsvisie 2040 'Samen slim de toekomst in!'. Hierin worden de lange termijnambities voor de kwaliteit en inrichting van de fysieke leefomgeving beschreven. De omgevingsvisie is daarmee het overkoepelende document waarin alle relevante thema's en belangen samenkomen en waarin richting wordt gegeven aan de keuzes die we als gemeenschap maken voor de komende decennia. Hier is in dat proces ook uitgebreid over geparticipeerd.

De mobiliteitsvisie is een nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Elke dag verplaatsen inwoners, bezoekers en ondernemers zich in de openbare ruimte: lopend, fietsend, met de auto, het openbaar vervoer of met nieuwe vormen van mobiliteit. Deze dagelijkse verplaatsingen lijken vanzelfsprekend, maar hebben grote invloed op ons dagelijks leven. De manier en het moment waarop we ons verplaatsen bepaalt in belangrijke mate de leefbaarheid van onze dorpen, de gezondheid en veiligheid van onze inwoners én de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid. Mobiliteit is daarmee geen doel op zich, maar een middel om de gemeente Gemert-Bakel vitaal, aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden.

In dit document wordt uitgewerkt welke keuzes we op het gebied van verkeer en mobiliteit maken en hoe deze kunnen bijdragen aan een duurzame, gezonde en goed bereikbare leefomgeving. Daarbij staan vragen centraal zoals:

- Welk streven hebben we per kern vastgelegd in de omgevingsvisie?
- Hoe vertaalt zich dat naar mobiliteit en verkeer?
- Hoe blijft onze gemeente goed bereikbaar voor iedereen, ook in de toekomst?
- Hoe zorgen we dat lopen en fietsen vanzelfsprekende keuzes voor de korte afstand worden?
- Hoe zorgen we dat andere vervoersvormen worden ondersteund?
- Hoe dragen we bij aan klimaatdoelen door slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen?

Door het opstellen van deze mobiliteitsvisie zetten we een belangrijke stap naar een gemeente waarin iedereen zich veilig, gezond en efficiënt kan verplaatsen, nu en in 2040.

Opbouw

De voorliggende mobiliteitsvisie bestaat uit vier samenhangende delen, die ook afzonderlijk gelezen kunnen worden.

Deel A beschrijft de kaders van de visie. Hierin wordt de karakteristiek van Gemert-Bakel geschetst, worden de kerngedachten uit de omgevingsvisie toegelicht en wordt de huidige stand van zaken in mobiliteit weergegeven, gebaseerd op een bureaustudie en de opgehaalde gegevens tijdens het participatietraject.

Deel B gaat in op de visie op mobiliteit zoals geformuleerd in de omgevingsvisie en geeft de vertaling daarvan binnen deze mobiliteitsvisie.

Deel C bevat een algemene uitwerking van de visie op verschillende thema's, waarbij voor elk thema de visie, het beleid en de beleidskeuzes worden toegelicht, ondersteund door netwerkkaarten.

Tot slot beschrijft deel D de maatregelen die nodig zijn om de visie en het beleid daadwerkelijk per gebied te realiseren.

Proces

Voor de mobiliteitsvisie van Gemert-Bakel is een zorgvuldig proces doorlopen, bestaande uit vier fasen: inventarisatie, visieontwikkeling, beleidsvorming en maatregeluitwerking. Dankzij deze stapsgewijze aanpak, in nauwe samenwerking met betrokken partijen, zowel binnen als buiten de gemeentelijke organisatie, is een breed gedragen plan ontstaan dat de koers bepaalt voor de mobiliteit van vandaag en morgen.

Fase 1: Inventarisatie

Het proces startte met een brede inventarisatiefase, waarin zowel objectieve data als subjectieve ervaringen werden meegenomen. Deze fase omvatte:

- een locatiestudie (analyse van infrastructuur, knelpunten en potenties),
- een ongevallenanalyse (inzicht in verkeersveiligheid),
- een beleidsanalyse (afstemming op bestaand beleid op lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk niveau),
- en een participatietraject (input van inwoners, dorpsraden, belangenorganisaties en andere stakeholders).

Door deze combinatie van bronnen is een helder beeld ontstaan van de huidige situatie, met concrete inzichten in zowel de kansen als de knelpunten binnen de gemeente. Ook geeft deze fase inzicht in wat ons de komende jaren te wachten staat en waar dus rekening mee moet worden gehouden.

Fase 2: Visieontwikkeling

Op basis van de inventarisatie is een toekomstgerichte mobiliteitsvisie opgesteld. Deze visie vormt de inhoudelijke basis voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren. Belangrijke thema's zijn duurzame bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en slimme mobiliteit. De visie schetst hoe mobiliteit zich in Gemert-Bakel moet ontwikkelen, met de mens als uitgangspunt en ruimte voor flexibiliteit om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Fase 3: Beleidsvorming

De geformuleerde visie is vertaald vanuit de ambities, vastgelegd in de omgevingsvisie, naar beleidslijnen en strategische keuzes die een gebiedsgerichte uitwerking mogelijk maken als beoogd in de omgevingsvisie. Deze gebiedsgerichte uitwerking is vastgelegd in strategiekaarten die de ruimtelijke doorwerking zichtbaar maken. Hiermee worden keuzes concreet en wordt de samenhang duidelijk tussen verkeersnetwerken, ruimtelijke ontwikkelingen, voorzieningen en verschillende vormen van mobiliteit.

Fase 4: Maatregeluitwerking

De laatste fase van het plan van aanpak voor de mobiliteitsvisie bestond uit het gebiedsgericht uitwerken van concrete maatregelen. Deze maatregelen zijn de invulling van de beleidsdoelstellingen en vormen de basis voor de uitvoeringsagenda. Denk hierbij aan:

- realiseren van infrastructuur als wegen en fietsverbindingen om (regionale) bereikbaarheid te borgen en te verbeteren;
- fysieke ingrepen in bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld om de doorstroming te verbeteren of om verkeersonveiligheid aan te pakken;
- stimuleren van duurzaam vervoer, waarmee de reiziger meer keuzevrijheid krijgt;
- verbeteren van verkeersveiligheid door middel van de risicogestuurde en proactieve verkeersveiligheidsaanpak van het SPV 2030.

Door middel van fasering en prioritering kan uitvoering stapsgewijs en meetbaar plaatsvinden.

Participatietraject

Een breed gedragen mobiliteitsvisie is alleen mogelijk door intensieve betrokkenheid van de gemeenschap. Inwoners, ondernemers en belanghebbenden hebben tijdens een uitgebreid participatietraject hun wensen, zorgen en prioriteiten gedeeld:

- Stakeholders, waaronder beleidsmedewerkers, externe experts, buurgemeenten en regio en provincie, leverden gedurende het proces informatie en advies.
- Een digitale enquête onder inwoners en ondernemers leverde 668 reacties op die waardevolle inzichten gaven in de mobiliteitsbehoeften.

Ook de gemeenteraad werd nauw betrokken. Zo vond op 13 november 2024 een eerste beeldvormende commissievergadering plaats, gevolgd door toelichting op 26 maart 2025 en een werksessie op 3 september 2025. Deze stapsgewijze samenwerking met de raad heeft geleid tot bestuurlijk draagvlak en richting voor de uiteindelijke visie.

Fase 1. Inventarisatie

- Omgevingsvisie, coalitieakkoord en categorisering
- Schaalsprong woningbouw
- Bureaustudie (landelijk, provinciaal en regionaal beleid)
- Raadsavond en beleving bewoners (enquête)
- Resultaat: Feitenrelaas huidige situatie

↓

Fase 2. Mobiliteitsvisie

- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Leefbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Trends en ontwikkelingen

Integraal, infrastructuur en gedrag

Doelen en ambities

↓

Fase 3. Beleid in modules (met netwerken vervoerswijzen)

1. fiets
2. voetganger
3. autoverkeer
4. openbaar vervoer
5. vrachtverkeer
6. landbouwverkeer
7. duurzame mobiliteit
8. slimme mobiliteit

Raakvlakken

1. wonen
2. economie
3. RO/landelijk gebied
4. recreatie en toerisme
5. duurzaamheid
6. gezondheid

↓

Fase 4. Integraal Maatregelenpakket

Fit-Gap = Geprioriteerd (adaptief) meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP)

- Kosten
- Tijdsbesteding
- Prioritering
- Planning (kt - mt - lt)



DEEL A

gemeente Gemert-Bakel



KADERS

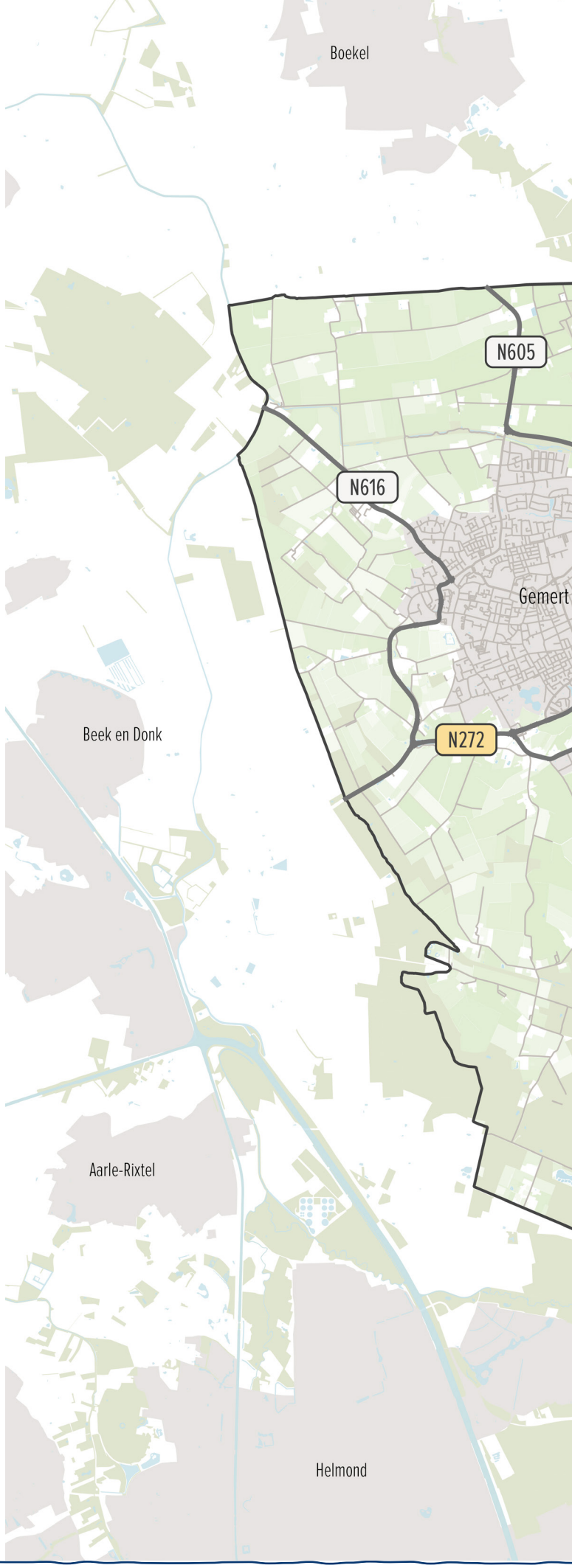
ACCENT adviseurs

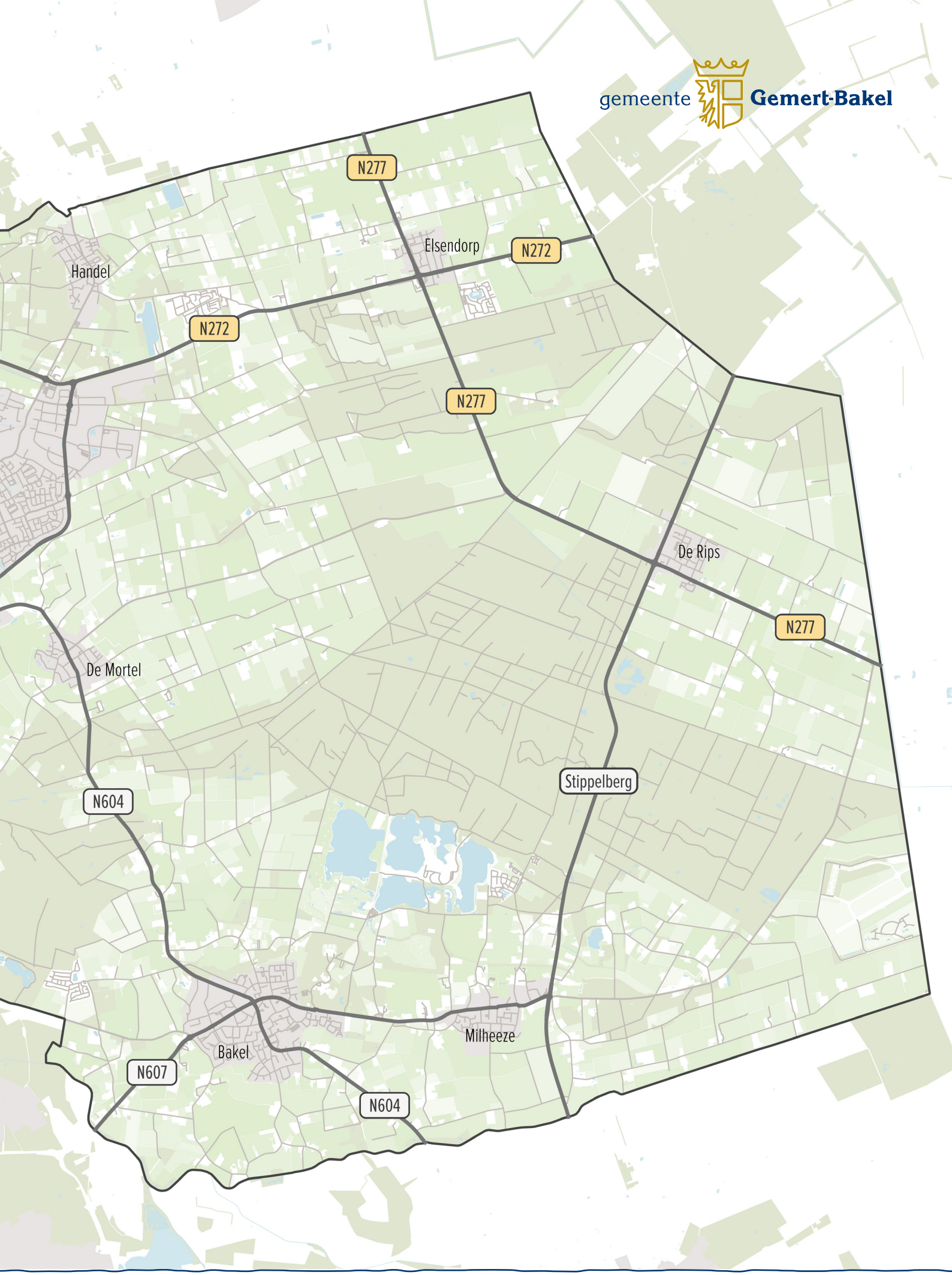
Karakteristiek Gemert-Bakel

Gemert-Bakel is een uitgestrekte, groene gemeente in Zuidoost-Brabant, gelegen in de Peelrand en onderdeel van de Metropoolregio Eindhoven. De gemeente telt zeven dorpen met ieder een eigen identiteit: Gemert, Bakel, Milheeze, Elsendorp, De Rips, Handel en De Mortel. Samen vormen zij een hechte gemeenschap met een uitgesproken dorps en landelijk karakter. Tussen deze kernen liggen landbouwgronden, bossen en natuurgebieden die het landschap open en groen houden. Deze ruimtelijke structuur bepaalt in hoge mate hoe inwoners, ondernemers en bezoekers zich binnen de gemeente én richting bestemmingen in de regio verplaatsen.

De provinciale hoofdwegen N272 en N277 vormen de belangrijkste verbindingen voor lokaal en regionaal verkeer. Samen met de N604, N605, N607, N616 en de Stippelberg behoren deze wegen tot de robuuste randen rond Gemert-Bakel. Deze wegen verbinden de kernen onderling en bieden een ontsluiting richting omliggende gemeenten zoals Meierijstad, Helmond en Deurne. Binnen het netwerk van gemeentelijke wegen komen uiteenlopende vormen van mobiliteit samen: landbouwverkeer, woon-werkverkeer, recreanten en scholieren maken allen gebruik van dezelfde infrastructuur. Dat zorgt voor een veelzijdig en intensief gebruik, maar ook voor spanningen tussen de verschillende gebruikers en hun belangen.

Juist die diversiteit maakt het belangrijk om mobiliteit niet als een losstaand thema te benaderen. Mobiliteit kent veel raakvlakken met de thema's ruimtelijke inrichting, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en veiligheid. Daarom is in deze mobiliteitsvisie gekozen voor een integrale benadering, in nauwe samenhang met de maatschappelijke en ruimtelijke opgaven die in de Omgevingsvisie Gemert-Bakel 2040 zijn benoemd. Zo ontstaat een koers waarin mobiliteit niet alleen het mogelijk maken van verplaatsingen is, maar vooral een middel om de kwaliteit van wonen, werken en leven in onze gemeente te versterken.




gemeente Gemert-Bakel
N277
Elsendorp
N272
Handel
N272
N277
De Rips
N277
De Mortel
Stippelberg
N604
Milheeze
Bakel
N607
N604

Kerngedachten

In de Omgevingsvisie Gemert-Bakel 2040 zijn twee integrale kernopgaven vastgelegd: het vitaal houden van onze kernen en het toekomstbestendig maken van het buitengebied. Samen met het beleid van de hogere overheden vormen deze ambities de basis voor de mobiliteitsvisie.

Mobiliteit gaat immers over meer dan het verplaatsen van A naar B. Het bepaalt hoe we onze leefomgeving ervaren, hoe veilig we ons voelen in het verkeer en hoe toegankelijk onze dorpen en voorzieningen zijn. Dat zijn allemaal aspecten die bijdragen aan vitale, leefbare kernen. Tegelijkertijd vraagt het veranderende gebruik van ons buitengebied om toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen die passen bij de ruimtelijke inrichting van morgen.

In deze visie staat niet alleen de hoeveelheid verkeer, maar ook de wijze van verplaatsen centraal: veilig, duurzaam, comfortabel en in balans met de omgeving. Mobiliteit wordt daarmee niet als losstaand thema gezien, maar als een middel om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken.

Op basis hiervan zijn drie kerngedachten geformuleerd die richting geven aan de keuzes rond gebiedsgerichte uitwerking voor de komende jaren. Deze kerngedachten zijn onlosmakelijk verbonden met de ambities uit de omgevingsvisie en vormen de bouwstenen voor een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan bereikbaarheid en vitaliteit van de dorpskernen en een toekomstbestendig buitengebied.

Goede bereikbaarheid

Bereikbaarheid gaat over de mate waarin mensen hun gewenste bestemmingen vlot en veilig kunnen bereiken. Het is een basisvoorwaarde voor wonen, werken, leren en maatschappelijke deelname. De bereikbaarheid in Gemert-Bakel staat steeds meer onder druk door:

- Ambities voor woningbouw i.c. bevolkingsgroei;
- Een veranderende bevolkingssamenstelling;
- Een veranderende mobiliteitsbehoefte;
- Het schaarse aanbod aan OV in de kleine kernen;
- Een toenemende vervoersbehoefte;
- Beperkingen in de capaciteit van beschikbare infra.

Met de vergrijzing groeit het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat vraagt om een mobiliteitssysteem dat meebeweegt met de behoeften van jong én oud. Bereikbaarheid draait dus niet alleen om snelheid of capaciteit, maar ook om toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid. Het gaat erom dat iedereen zich, nu en in de toekomst, makkelijk kan (blijven) verplaatsen.

Duurzame leefbaarheid

Een belangrijke opgave is het combineren van goede bereikbaarheid met het behoud van ons groene en dorpse karakter. Mobiliteit mag niet ten koste gaan van leefkwaliteit, milieu en gezondheid. Daarom wordt het mobiliteitsnetwerk zo ingericht dat verplaatsingen op een duurzame manier kunnen plaatsvinden. Duurzaam waar nodig, met niet meer verkeersbewegingen dan gewenst om overlast van sluipverkeer te voorkomen. Duurzaam waar mogelijk, met meer ruimte voor fietsen, wandelen en andere duurzame vervoersoplossingen. Zo draagt mobiliteit bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving voor huidige en toekomstige generaties.

Veilig verkeer

Veiligheid is een randvoorwaarde voor ieder mobiliteitssysteem. Iedereen moet zich niet enkel vlot, maar vooral ook veilig, gemakkelijk en comfortabel kunnen verplaatsen. Daarbij wordt speciaal aandacht besteed aan kwetsbare weggebruikers zoals fietsers, kinderen, ouderen en personen met een fysieke beperking. Mede door vergrijzing neemt deze groep toe, waardoor de risico's in het verkeer groter worden. Het is daarom noodzakelijk om met een proactieve verkeersveiligheidsaanpak de risico's in beeld te brengen (en te houden). Bij de inrichting van wegen en fietspaden geven we expliciet aandacht aan de kwetsbare weggebruikers. Het streven is een verkeerssysteem waarin veilig gedrag en veilige inrichting hand in hand gaan en waarin het aantal ongevallen zoveel mogelijk wordt teruggedrongen.

Richtinggevende kaders

De mobiliteitsvisie van Gemert-Bakel staat niet op zichzelf. We sluiten aan bij bestaande beleidslijnen op rijks-, provinciaal en regionaal niveau. Deze bieden kaders voor onze lokale keuzes en zorgen voor samenhang tussen maatregelen in onze gemeente en de bredere maatschappelijke opgaven.

Risicogerichte aanpak

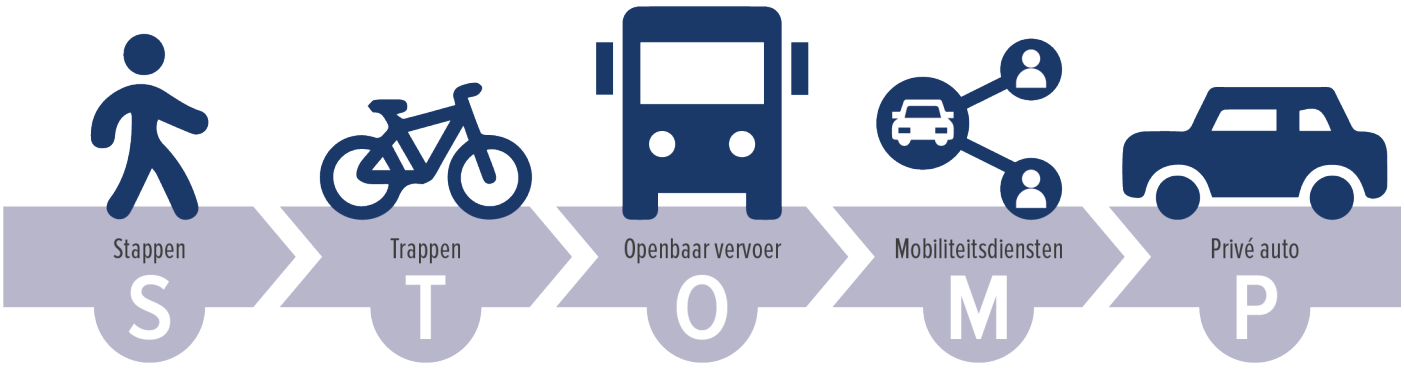
Op nationaal niveau volgen we het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), dat inzet op een risicogestuurde benadering van verkeersveiligheid. We hanteren dit plan als uitgangspunt, omdat het ons helpt om verkeersrisico's terug te dringen, vooral voor kwetsbare groepen zoals jongeren, ouderen en onervaren weggebruikers. Daarnaast werken we volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Wegverkeer, waarbij we wegen zo inrichten dat ze logisch, herkenbaar en veilig zijn voor iedereen. Denk aan het duidelijk scheiden van verkeersstromen, het voorkomen van snelheidsverschillen en het ontwerpen van een verkeersomgeving die gebruikers ondersteunt in hun gedrag.

Inzet op mobiliteitstransitie

Ook het mobiliteitsbeleid van de provincie Noord-Brabant is richtinggevend. De provincie stimuleert een mobiliteitstransitie waarin duurzaamheid, gezondheid en efficiënt ruimtegebruik centraal staan. De auto blijft onderdeel van het systeem, maar wordt in balans gebracht met andere vormen van vervoer. In dit beleid krijgen fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en lopen nadrukkelijk aandacht, zodat inwoners bewust kunnen kiezen uit meerdere vervoersopties. Dit sluit ook aan bij de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040, waarin bereikbaarheid voor iedereen, schone vervoersmiddelen en veilige infrastructuur leidend zijn, ook voor de kleinere kernen in het landelijk gebied.

Binnen de Metropoolregio Eindhoven (MRE) werken 21 gemeenten samen aan een gedeelde langetermijnvisie op mobiliteit: de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040. Ook Gemert-Bakel is onderdeel van dit netwerk. Vanuit deze visie hanteren wij het STOMP-principe als leidraad voor onze keuzes. Zwaar- en landbouwverkeer vallen niet direct onder het STOMP-principe. Binnen onze gemeente hebben we hier wel mee te maken, daarom nemen we deze vervoerswijze binnen het thema gemotoriseerd verkeer en parkeren op.

Dit principe zet actieve en duurzame vormen van vervoer in prioriteit voorop. Wandelen en fietsen moeten vanzelfsprekende keuzes worden in het dagelijks verplaatsingsgedrag (op de korte afstand). Daarnaast stimuleren we collectieve vervoersopties – van openbaar vervoer tot deelmobiliteit, zodat inwoners een volwaardig alternatief hebben voor de privéauto. De auto blijft onderdeel van een multimodaal systeem, maar wordt gebruikt binnen een bredere mix van vervoersmogelijkheden.



Gemert-Bakel in 2025

Om richting te kunnen geven aan de mobiliteit van de toekomst is het belangrijk te weten waar we nu staan. Daarom schetsen we in dit hoofdstuk een beeld van Gemert-Bakel zoals het nu is. Op basis van een analyse van verkeers- en ongevallendata en de resultaten van het participatietraject brengen we in kaart hoe de gemeente wordt ervaren op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Deze combinatie van objectieve data en subjectieve beleving laat zien waar de gemeente sterk staat en waar knelpunten worden ervaren. Zo ontstaat een helder vertrekpunt voor de keuzes die we in de mobiliteitsvisie maken. De analyse wordt gestructureerd aan de hand van de drie kerngedachten die centraal staan in deze visie; goede bereikbaarheid, duurzame leefbaarheid en veilig verkeer.

Goede bereikbaarheid

Vertrekkend vanuit de kerngedachte goede bereikbaarheid belichten we de huidige situatie per vervoersmodaliteit: te voet, per fiets, met het openbaar vervoer, met de auto en met het landbouwverkeer. Zo ontstaat een breed beeld van hoe inwoners, ondernemers en bezoekers zich verplaatsen en welke knelpunten en kansen er zijn.

Gebruik van vervoersmiddelen

Om een goed beeld te krijgen van de mobiliteit in Gemert-Bakel, is het belangrijk om te kijken naar de verdeling van vervoersmiddelen over verschillende reisafstanden. In de figuur hieronder is uitgewerkt hoe inwoners zich verplaatsen: per fiets, met de auto of met het openbaar vervoer, per reisafstand.

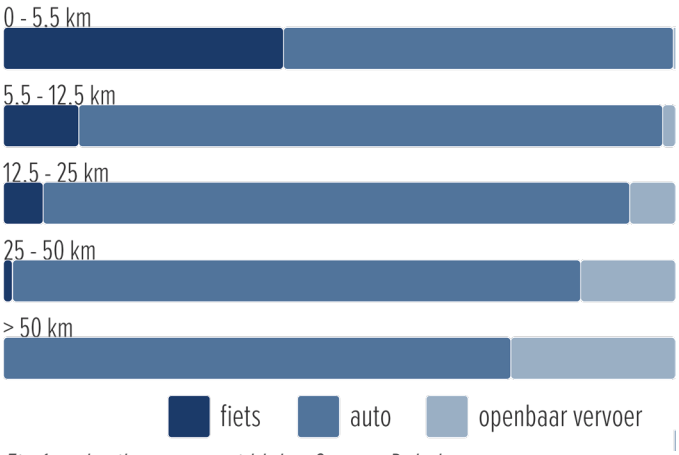


Fig 1: gebruik vervoersmiddelen Gemert-Bakel

Uit de verdeling blijkt dat vanwege het schaarse aanbod van OV, de personenauto het meest gebruikte vervoersmiddel is op met name middellange en lange afstanden. Voor korte afstanden tot 5,5 kilometer wordt nog veel gebruikgemaakt van de fiets. Het gebruik van openbaar vervoer is op korte afstanden beperkt, maar neemt toe bij reizen van 12,5 kilometer en langer. Deze cijfers vormen de kwantitatieve basis voor de verdere analyse per modaliteit en keuzes voor maatregelen die mobiliteit en bereikbaarheid borgen.

Voetganger

Er wordt vooral gekozen voor de mogelijkheid om te lopen wanneer het om kleine afstanden gaat, zoals naar basisscholen, sportparken en lokale voorzieningen. Met een gemiddelde afstand van 0,7 kilometer tot een basisschool en 0,9 kilometer tot een sportterrein liggen deze functies doorgaans op loop- of fietsafstand. Hierdoor is lopen een logische en laagdrempelige manier om deze dagelijkse bestemmingen te bereiken.

Toch blijkt uit de participatie dat er duidelijke verbeterpunten bestaan om het lopen te stimuleren. Op verschillende locaties schieten de voetpaden tekort. Ze zijn slecht onderhouden, ontbreken geheel of bevatten obstakels voor personen met kinderwagens en/of gebruikers van hulpmiddelen als rolstoelen of rollators. Ook het beperkt aantal veilige oversteekplaatsen belemmert de kwetsbare groepen, zoals kinderen, ouderen en personen met een fysieke beperking in hun mobiliteit. Hierdoor is het gebruik van de voetpaden niet altijd even vanzelfsprekend of aantrekkelijk, terwijl juist de korte afstanden binnen de kernen kansen bieden om het lopen meer te stimuleren.

Fiets

De fiets is, na de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor verplaatsingen binnen de dorpen en tussen de dorpen onderling. Inwoners gebruiken de fiets dagelijks voor werk, school, sport en vrijetijdsbesteding. De relatief korte afstanden en de centrale ligging van voorzieningen binnen de kernen maken de fiets voor velen een logische en aantrekkelijke keuze.

Deze logische keuze wordt echter sterk beïnvloed door de kwaliteit van de fietsverbindingen. Tijdens het participatietraject gaven veel inwoners aan dat fietspaden te smal of slecht onderhouden waren. Zij gaven aan dat ze vaker zouden kiezen voor de fiets als de kwaliteit en veiligheid van de fietspaden zou verbeteren.

Binnen de kernen zijn er routes waar fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer, waaronder vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Dit wordt door met name kinderen en ouderen als onveilig ervaren. Vooral buiten de dorpen spelen soortgelijke problemen.

Waar fietspaden liggen, zijn deze vaak te smal en van matige kwaliteit. Bijvoorbeeld op de verbindingen tussen Gemert en De Mortel, tussen Gemert en Boekel en tussen Milheeze en De Rips. Daarnaast sluiten fietsroutes niet altijd logisch op elkaar aan, waardoor niet alleen het comfort, maar ook de continuïteit van het netwerk niet optimaal zijn.

Hoewel de fiets weliswaar een veelgebruikt vervoermiddel is, ligt er dus nog veel potentieel om het gebruik verder te stimuleren, mits de infrastructuur aantrekkelijker en veiliger wordt ingericht.

Met de opkomst van de e-bike (snelheid tot 25 km/uur) en speed pedelecs (snelheid tot 45 km/uur op de rijbaan) is het potentieel van het gebruik van de fiets op de wat langere afstand groot. Zeker als er aandacht komt voor snelle en comfortabele fietsverbindingen naar werklocaties in de regio.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Gemert-Bakel wordt door inwoners momenteel niet als een aantrekkelijk alternatief voor de auto ervaren. De belangrijkste knelpunten hebben te maken met bereikbaarheid, frequentie en toegankelijkheid.

Het aantal bushaltes is beperkt en ligt relatief ver weg: gemiddeld op 0,5 kilometer afstand. In het buitengebied of de kleinere kernen vaak nog verder. Voor minder mobiele reizigers of personen met een fysieke beperking betekent dit dat het OV nauwelijks bereikbaar is. Daarnaast is het aantal verbindingen met grotere steden zoals Eindhoven, Helmond en Nijmegen beperkt en ontbreken verbindingen naar Veghel en 's-Hertogenbosch. Door de lage frequenties, omslachtige routes en het gebruik van dezelfde (door stremmingen geplaagde) wegen als die voor personenauto's zijn de reistijden aanzienlijk langer dan met de eigen auto, waardoor het OV zelden de voorkeur krijgt.

Het gevolg is dat het openbaar vervoer in Gemert-Bakel nu geen volwaardig alternatief vormt voor de auto. Dit betekent dat er juist kansen liggen om het OV aantrekkelijker en betrouwbaarder te maken, bijvoorbeeld door betere verbindingen naar de grotere steden en een hogere gebruiksvriendelijkheid voor kwetsbare groepen.

Auto

De personenauto is het meest gebruikte vervoermiddel in Gemert-Bakel. De afhankelijkheid van de auto is groot, mede door de reisafstand tot regionale voorzieningen en werklocaties, maar ook vanwege de uitgestrekte ligging van de dorpen en de beperkte alternatieven in het openbaar vervoer.

De belangrijkste doorgaande verbindingen zijn de N272 en de N277, die samen met de N604 en diverse lokale wegen de kernen onderling verbinden. De N272 biedt een directe verbinding met Helmond en Eindhoven. Op dit traject is echter sprake van structurele congestie in de spitsuren, wat leidt tot vertragingen en een beperkte betrouwbaarheid van de reistijd. Daardoor geven bestuurders de voorkeur voor routes door het buitengebied en de kernen van Gemert, De Mortel en Bakel.

Door het ontbreken van aantrekkelijke alternatieven is er sprake van hoge verkeersdruk op voormalige hoofdwegen in de kern Gemert zoals de Vondellaan en de Lodderdijk, op wegen als de Doctor de Quayweg, de Lochterweg, de Renseweg en de Sint Antoniusstraat in De Mortel, en de Gemertseweg, de Helmondsestraat en de route Schoolstraat - Auerschootsestraat in Bakel. Een goede doorstroming op de N272 zou deze kernen ontlasten van doorrijdend verkeer. Op de overige lokale en regionale wegen is de doorstroming over het algemeen goed.

Het beperkte aantal provinciale ontsluitingen wordt door inwoners en ondernemers als beperkend ervaren voor de regionale bereikbaarheid. De gemeente heeft geen directe aansluiting op het snelwegennet, waardoor verkeer richting de A50, A67 en A73 altijd is aangewezen op provinciale wegen die vaak onderhevig zijn aan stremmingen. Dit geldt in het bijzonder voor logistiek verkeer van en naar de bedrijventerreinen, waar de druk op de infrastructuur merkbaar is.

Landbouw- en zwaarverkeer

Kenmerkend voor Gemert-Bakel is het uitgestrekte landelijke gebied met een breed scala aan agrarische activiteiten. Dit maakt dat landbouwverkeer een prominent en onmisbaar onderdeel is van de verkeersstromen binnen de gemeente. Voor landbouwvoertuigen zijn weliswaar enkele landbouwwegen aangewezen, maar de inrichting en omvang hiervan zijn beperkt.

In de praktijk maken landbouwvoertuigen en (agrarisch) transport met grote voertuigen veelvuldig gebruik van de lokale verbindingswegen, vaak ook door de kernen heen. Omdat er op diverse plaatsen geen logische of veilige alternatieve routes buiten de dorpen beschikbaar zijn, is er vooral in de kernen De Rips, De Mortel en Milheeze sprake van overlast en ontstaan er spanningen met andere verkeersdeelnemers. Met name de fietsers ervaren grote verkeersonveiligheid door de menging met landbouwverkeer op smalle wegen.

Van traditie in agrarische gebied aanwezig landbouwverkeer en transport voor agrarische doeleinden wordt steeds vaker geconfronteerd met recreatief, veelal fietsverkeer. De smalle wegen, met kwetsbare groene bermen creëren gevoelens van verkeersonveiligheid. Om deze gevoelens te verminderen wordt aandacht gegeven aan het borgen van de overrijdbaarheid van de bermen.

Duurzame leefbaarheid

Over het algemeen ervaren bewoners Gemert-Bakel als een prettige en groene gemeente. Vooral in de kleinere kernen wordt het landelijke karakter sterk gewaardeerd, wat bijdraagt aan het gevoel van ruimte en een hoge woonkwaliteit. Tegelijkertijd leidt het landelijk karakter en deze ruimtelijke structuur tot hoge autoafhankelijkheid. Voorzieningen zoals supermarkten, scholen, medische diensten en culturele voorzieningen zijn in de kleine kernen beperkt aanwezig c.q. bevinden zich op grotere afstand dan waarvoor een fiets wordt gebruikt. Hierdoor maken inwoners vaak gebruik van de auto voor dagelijkse activiteiten. Dit leidt tot een hoog autobezit en vergroot de verkeersdruk in de kernen en op de doorgaande routes.

Een belangrijk aandachtspunt rond leefbaarheid is de geregistreerde en ervaren snelheid van het autoverkeer binnen de bebouwde kom. In veel 30 km-zones wordt structureel te hard gereden, wat leidt tot problemen in oversteekbaarheid van wegen en barrières legt tussen wijken. Dit verhoogt ook het gevoel van onveiligheid en zet de feitelijke verkeersveiligheid onder druk, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, kinderen, ouderen en personen met een fysieke beperking. Daarnaast veroorzaken vrachtverkeer en landbouwvoertuigen die door de kernen rijden geluidsoverlast, trillingen en onveilige verkeerssituaties.

"Ik vind dat lopen, fietsen en groen voorrang moet krijgen, ook als dat ten kosten gaat van de autobereikbaarheid"

Een vergelijkbaar beeld geldt voor de snelheid van het autoverkeer buiten de bebouwde kom. Op veel van de voormalige hoofdwegen ligt de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk hoger dan wat deze wegen nog vlot en veilig kunnen afwikkelen. Naast het feit dat het snelheidsregime op deze wegen een aantrekkelijk alternatief biedt voor sluipverkeer, hebben diverse situaties inmiddels geleidt tot ongevallen met verstrekkende gevolgen voor de bestuurders die van de wegverharding geraken. Het netwerk van 80 km/uur-wegen door het buitengebied van Gemert-Bakel kent in de afgelopen jaren een aanzienlijk aantal ongevallen met dodelijke afloop.

Sluipverkeer heeft ook een negatieve invloed op de leefbaarheid van kleinere buurtschappen. Routes over wegen zoals de Broekstraat, Leemskuilenweg en Milschot–Grotel worden gebruikt om drukte en vertragingen op de N272 te vermijden. Dit leidt tot extra verkeersdruk en vermindert het gevoel van veiligheid en rust in de woonomgeving.
Het participatietraject laat zien dat inwoners waarde hechten aan een balans tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit. De meerderheid is het oneens met de stelling: "Ik vind dat ik met de auto overal moet kunnen komen, ook als dat ten koste gaat van lopen, fietsen en groen." Dit benadrukt het belang van beleid dat leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid centraal stelt. Door slimme inrichting van wegen, het scheiden verkeersstromen waar de functie van een weg hierom vraagt, reductie van sluipverkeer en het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen kan het woon- en leefklimaat in Gemert-Bakel behouden en versterkt worden.



70% van de inwoners geven aan dat zij vaker de fiets willen pakken in plaats van de auto wanneer er goede doorfietsroutes zijn naar omliggende dorpen en steden



65% van de inwoners is voorstander om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom overal aan te passen naar 30 km/uur



54% van de verkeersslachtoffers valt binnen de groep kwetsbare vervoerswijzen

Veilig verkeer

Verkeersveiligheid wordt door de inwoners van Gemert-Bakel gezien als de belangrijkste kerngedachte binnen de mobiliteitsvisie. Landelijk is het doel helder: nul verkeersslachtoffers. Hoewel het aantal verkeersslachtoffers in voorgaande jaren landelijk afnam, is deze dalende trend de laatste jaren komen te stagneren. Deze landelijke ontwikkeling is ook zichtbaar in Gemert-Bakel.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van het Rijk vormt het uitgangspunt voor het verder terugdringen van verkeersonveiligheid. Het plan hanteert een risicogestuurde en proactieve aanpak om het aantal verkeersslachtoffers verder te verlagen en uiteindelijk de beoogde nul verkeersslachtoffers te bereiken. Met de mobiliteitsvisie wil Gemert-Bakel bij deze aanpak aansluiten, met specifieke aandacht voor de kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, personen met een fysieke beperking en onervaren verkeersdeelnemers.

Uit analyses blijkt dat in ruim 90% van de ongevallen menselijk gedrag één van de belangrijkste oorzaken is. Te hard rijden, afleiding, onvoldoende aandacht voor kwetsbare weggebruikers en onvoorzichtig rijgedrag zijn vaak bepalend voor het ontstaan van ongevallen. Hoewel inrichting aanleiding geeft voor gedrag, benadrukt dit dat naast goede infrastructurele maatregelen ook educatie, bewustwording en handhaving essentieel zijn om het aantal ongevallen verder te verminderen en de beoogde nul verkeersslachtoffers te bereiken.

Voetganger

Voor voetgangers blijven vooral risico's rond de oversteekbaarheid van drukkere wegen en de hierdoor veroorzaakte barrièrewerking tussen woonwijken een belangrijk aandachtspunt. Hoewel het afwaarderen van verschillende wegen door bewoners positief wordt ervaren, omdat dit de snelheid van gemotoriseerd verkeer verlaagt en daarmee ook de subjectieve veiligheid verhoogt, ontbreekt het op drukkere en niet heringerichte wegen nog wel vaak aan veilige en herkenbare oversteeklocaties. Voorbeelden hiervan zijn de Gemertseweg in Bakel en diverse locaties nabij basisscholen.

Fiets

De fiets is, na de auto, het meest gebruikt vervoersmiddel in Gemert-Bakel. De fietser is, gezien het aantal letselongevallen ook de meest kwetsbare deelnemer in het verkeer. Uit de ongevallencijfers blijkt dat 35% van de verkeersslachtoffers een fietser is, terwijl fietsers slechts in 13% van de verkeersongevallen zijn betrokken. Dit benadrukt hun kwetsbaarheid.

Fietsers ervaren vooral onveiligheid op routes waar zij de rijbaan delen met zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en landbouwverkeer. De kwaliteit en de breedte van verschillende fietsverbindingen worden ook als aandachtspunt benoemd, zoals de verbinding tussen Gemert en De Mortel en die vanuit Gemert richting Boekel. Daarnaast hebben niet alle fietsverbindingen een logische aansluiting op andere routes.

Overige specifieke knelpunten voor fietsers zijn:

- onveilige oversteekplaatsen over 50 km/uur-wegen,
- drukke routes naar sportparken (zoals sportlocatie Geneneind in Bakel),
- te hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer in de kernen.

Veel bewoners zien kansen in het inrichten van woonstraten als fietsstraten, om fietsers een prominentere en veiligere plek in het verkeer te geven.

Schoolomgevingen en -routes

Een veilige route van en naar school is van groot belang voor zowel voetgangers als fietsers. Leerlingen moeten zelfstandig, veilig en met vertrouwen naar school en sportvoorzieningen kunnen reizen. In de praktijk blijkt dit nog niet altijd vanzelfsprekend. Vooral het oversteken van drukke wegen, zoals de Gemertseweg naar de Kerksedriessen in Bakel, wordt door inwoners vaak genoemd als onveilige situatie. Ook bij andere schoolomgevingen ontbreken duidelijke en eenduidige oversteekvoorzieningen.

Daarnaast zijn er langs schoolroutes knelpunten zoals gebrekkige verlichting, onoverzichtelijke bochten, en onduidelijke voorrangssituaties. Deze factoren maken dat leerlingen en hun ouders zich minder veilig voelen. Verbeteringen in de inrichting van schoolomgevingen en schoolroutes worden breed ondersteund.

Auto

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in Gemert-Bakel en neemt daarmee een centrale plaats in binnen het mobiliteitssysteem. Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat autoverkeer het vaakst betrokken is bij verkeersongevallen; bij 61% van alle geregistreerde ongevallen is een personenauto betrokken. Dit maakt autoverkeer een belangrijke factor voor de verkeersveiligheid binnen de gemeente.

Eén van de meest genoemde risico's is het structureel te hard rijden, zowel binnen als buiten de kernen. Snelheidsovertredingen vergroten niet alleen de kans op ernstige ongevallen, maar beïnvloeden ook sterk de subjectieve verkeersveiligheid. Bewoners ervaren hierdoor meer onrust en onveiligheid in hun leefomgeving.

- Binnen de kernen worden zowel ontsluitende wegen als woonstraten genoemd als plekken waar structureel te hard gereden wordt.
- Buiten de kernen gaat het met name om wegen die de kernen De Mortel, Bakel en Milheeze verbinden en routes waarover verkeer parallel aan de N272 rijdt, zoals de Doctor de Quayweg, en de Renseweg.

In lijn met de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is voor Gemert-Bakel een uitgebreide risicoanalyse uitgevoerd. Hierin zijn naast snelheidsovertredingen ook factoren zoals de weginrichting en de ongevalsdichtheid meegenomen. Op basis daarvan zijn de meest risicovolle wegen en kruispunten in beeld gebracht. Deze locaties zijn opgenomen in de knelpuntenkaart.

Tijdens het participatieproces gaven veel inwoners aan dat zij de verkeersveiligheid willen verbeteren door:

- het afwaarderen van wegen van 80 km/uur naar 60 km/uur buiten de bebouwde kom en van 50 km/uur naar 30 km/uur daarbinnen,
- en het meer prioriteit geven aan de fietser in de inrichting van het straatbeeld.

Beide worden in meer detail toegelicht in het maatregelenpakket.

Landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen maken gebruik van diverse wegen, waaronder ook de traditioneel meer landelijk gelegen routes door het buitengebied die inmiddels ook intensief gebruikt worden door (recreatieve) fietsers. Door de schaalvergroting in de landbouw zijn de voertuigen in de afgelopen jaren steeds groter en breder geworden en nemen verplaatsingsafstanden toe. Dit leidt regelmatig tot frictie tussen de verschillende gebruikers en gevaarlijke situaties, zowel in de kernen als in het buitengebied.

Uit het participatietraject blijkt dat inwoners erkennen dat landbouwverkeer een onmisbaar onderdeel vormt van de lokale economie en bij het landelijk karakter van de gemeente hoort. Tegelijkertijd vinden zij het belangrijk dat de aanwezigheid van deze voertuigen niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid van andere weggebruikers.

De ongevalsdata bevestigen dit beeld: bij incidenten waarbij landbouwverkeer betrokken is, vallen de slachtoffers in de meeste gevallen bij de tegenpartij, vaak fietsers of inzittenden van personenauto's. Dit benadrukt de kwetsbaarheid van deze groepen en het belang van een zorgvuldig ingerichte infrastructuur die landbouwverkeer en recreatief gebruik zoveel mogelijk in goede banen leidt.

Knelpunten per kern

Om een goed beeld te krijgen van de huidige mobiliteitssituatie in Gemert-Bakel is per kern een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Hierin zijn de belangrijkste aandachtspunten uit de inventarisatiefase samengebracht, op basis van de bureaustudie, gesprekken met belanghebbenden en de inbreng van bewoners. We werken de knelpunten eerst uit per dorp en vatten deze vervolgens samen in een gemeentebrede knelpuntenkaart.

Bakel

De kern Bakel kent diverse basisvoorzieningen, waaronder een supermarkt, zorgvoorzieningen en onderwijsinstellingen. Voor aanvullende voorzieningen oriënteert Bakel zich voornamelijk op omliggende kernen zoals Helmond, Deurne en Gemert die bereikbaar zijn via de N604 en N607.

De verkeersdruk in de kern wordt als hoog ervaren. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door doorgaand verkeer dat de kern passeert op weg naar de N279. Daarnaast ervaren fietsers op meerdere locaties knelpunten in de verkeersveiligheid. Belangrijke aandachtspunten zijn de oversteekbaarheid van de Gemertseweg en de Schoolstraat, evenals de verbinding richting sportpark Geneneind.

Bakel beschikt over OV-verbindingen naar Deurne, Boxmeer, Helmond en Gemert. Door de relatief lange reistijd wordt het openbaar vervoer echter niet als een volwaardig alternatief voor de auto beschouwd.

De Mortel

De voorzieningen in de kern De Mortel bestaan voornamelijk uit basisonderwijs en sportfaciliteiten. Voor overige basisvoorzieningen is de kern aangewezen op Gemert. De fietsverbinding tussen Gemert en De Mortel wordt niet als optimaal ervaren. Verplaatsingen richting de grotere steden Eindhoven en Helmond verlopen hoofdzakelijk via de N272.

De voormalig provinciale weg N604 doorkruist de kern. Hoewel deze weg binnen de bebouwde kom is afgewaardeerd naar een maximumsnelheid van 30 km/uur, ervaren bewoners dat er nog steeds hard en intensief verkeer plaatsvindt. Op de Oude Molenweg en de Lochterweg wordt het risico op verkeersongevallen als hoog ingeschat.

Daarnaast signaleren bewoners van de Kastanjelaan een aanzienlijke hoeveelheid sluipverkeer afkomstig van de Doctor de Quayweg.
De kern beschikt enkel over een buurtbusverbinding richting Gemert en Deurne. Voor overige openbaarvervoersverbindingen maken bewoners voornamelijk gebruik van de buslijnen in Gemert.

De Rips

De voorzieningen in de kern De Rips bestaan hoofdzakelijk uit basisonderwijs en sportfaciliteiten. Voor aanvullende basisvoorzieningen oriënteert De Rips zich met name op Gemert en Deurne. Verplaatsingen richting grotere steden verlopen voornamelijk met via de N277 en de Doctor de Quayweg, De Rips is hiermee sterk afhankelijk van de auto.

De kern wordt ontsloten door de N277 en de Ripsestraat. Binnen de overige straten van de kern bestaat het verkeersaanbod voornamelijk uit bestemmingsverkeer. Op de Ripsestraat geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur, maar bewoners ervaren dat hier regelmatig harder wordt gereden. Daarnaast is er sprake van een aanzienlijke hoeveelheid landbouw- en vrachtverkeer, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid beïnvloedt.

De busverbinding vanuit De Rips is beperkt: er rijdt één bus per uur en de route richting Helmond en Boxmeer is relatief lang. Hierdoor wordt het openbaar vervoer niet als een aantrekkelijk alternatief voor de auto gezien.

Elsendorp

De kern Elsendorp beschikt voornamelijk over basisonderwijs en sportvoorzieningen. Voor overige basisvoorzieningen is de kern aangewezen op Gemert. Verplaatsingen richting grotere steden verlopen voornamelijk met de auto via de N272 en de N277.

Elsendorp is ontsloten door de provinciale wegen N272 en N277. Door het intensieve gebruik worden deze trajecten, volgens de ongevallenanalyse, als risicovol aangemerkt. Binnen de kern zelf worden geen grote knelpunten op het gebied van mobiliteit gesignaleerd.

De verbindingen met het openbaar vervoer richting grotere steden zijn beperkt; de reistijd is relatief lang en de frequentie van de verbindingen is laag, waardoor het openbaar vervoer momenteel geen volwaardig alternatief voor de auto vormt.

Gemert

De kern Gemert beschikt over een volledig aanbod aan basisvoorzieningen. Daarnaast voorziet de kern in regionale voorzieningen die ook door omliggende kernen worden gebruikt. Voor bovenregionale voorzieningen richt Gemert zich met name op Eindhoven, Helmond en Veghel.

Gemert is primair ontsloten via de N272, die samen met de Noord-Om een randstructuur rondom de kern vormt. Een randstructuur aan de westzijde ontbreekt echter, waardoor verkeer veelal via de Vondellaan rijdt. Hier wordt de verkeersdrukte als hoog ervaren, wat de verkeersveiligheid, met name voor fietsers, beïnvloedt. De verkeersveiligheidsanalyse wijst daarnaast de Lodderdijk aan als risicovol traject, waarbij enkele kruispunten bijzondere aandacht vragen. De fietsverbinding met Boekel wordt niet als optimaal ervaren.

Gemert vervult een belangrijke functie als overstappunt voor openbaar vervoer voor meerdere kernen in de gemeente. Vanuit Gemert zijn er busverbindingen naar omliggende steden zoals Eindhoven en Helmond. Ondanks deze verbindingen zijn de reistijden relatief lang en ontbreekt een overzichtelijke en gebruiksvriendelijke overstapvoorziening, waardoor het openbaar vervoer nog niet als volwaardig alternatief voor de auto wordt ervaren.

Handel

De kern Handel beschikt voornamelijk over basisonderwijs en sportvoorzieningen. Voor overige basisvoorzieningen is de kern aangewezen op Gemert en Boekel. Verplaatsingen richting grotere steden verlopen voornamelijk via de N272.

Op de doorgaande weg door Handel wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer als hoog ervaren, wat invloed heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern. Handel beschikt slechts over een enkele lijnbusverbinding naar omliggende kernen; voor overige openbaarvervoersverbindingen maken inwoners voornamelijk gebruik van het netwerk in Gemert.

Milheeze

De kern Milheeze beschikt voornamelijk over basisonderwijs en sportvoorzieningen. Voor overige basisvoorzieningen richt de kern zich vooral op Bakel en Deurne. Verplaatsingen richting grotere steden verlopen voornamelijk via de N270.

Op de doorgaande route Kerkeind – Milheesestraat wordt de verkeerssnelheid als hoog ervaren. Daarnaast ontbreken op enkele locaties in de kern voorzieningen voor fietsers en voetgangers, en ervaren bewoners hinder van landbouw- en zwaar verkeer.

Milheeze is met het openbaar vervoer verbonden richting Deurne, Boxmeer, Helmond en Gemert. Vanwege de relatief lange reistijden wordt het openbaar vervoer momenteel niet als volwaardig alternatief voor de auto beschouwd.

Buitengebied

In het buitengebied is er aandacht nodig voor veilige fietsverbindingen die de verschillende kernen met elkaar verbinden. Door de verkeersdrukte op de N279 en N615 (brug in Beek en Donk) kiest veel gemotoriseerd verkeer voor alternatieve routes via Gemert – De Mortel – Bakel om tussen Veghel en Helmond te rijden. Dit leidt niet alleen tot hogere verkeersdrukte in de kernen, maar ook op de verbindingswegen, zoals de N604 en de Stippelberg. Volgens de verkeersveiligheidsanalyse brengen deze wegen een relatief hoog risico op verkeersongevallen met zich mee. Een concreet aandachtspunt is de Doctor de Quayweg, die de verbinding vormt tussen De Rips en Gemert.

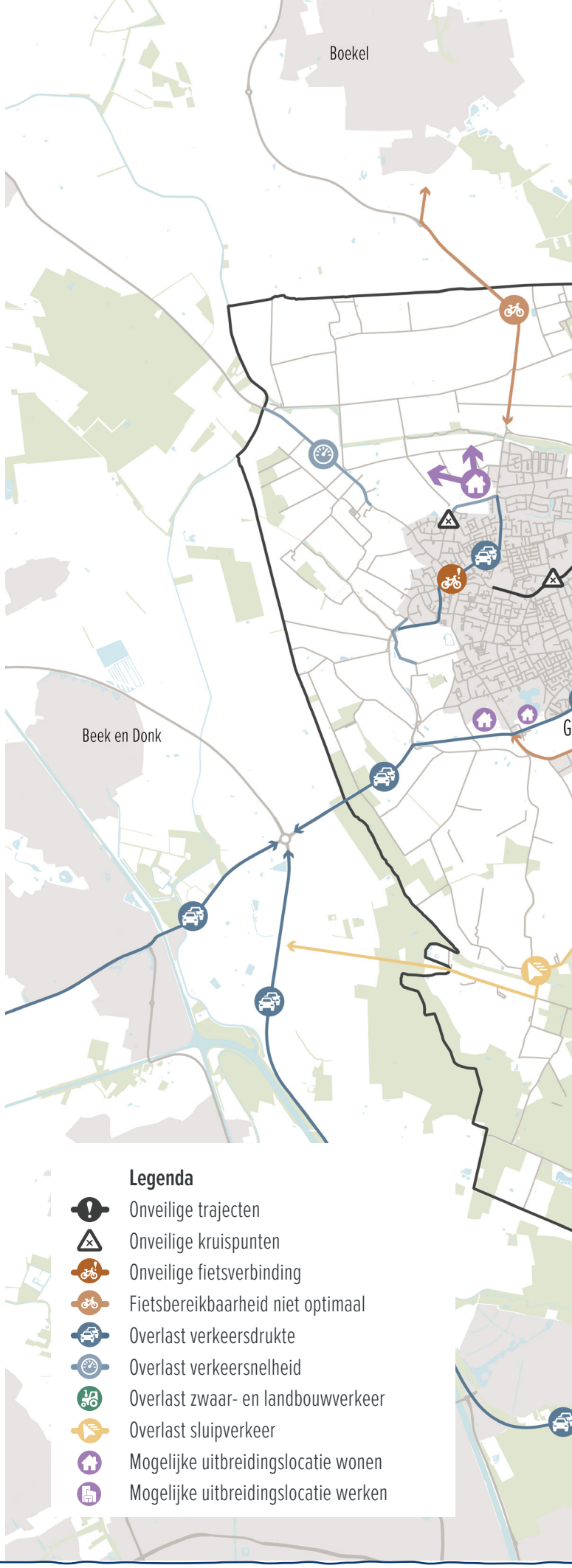
Daarnaast wordt het buitengebied intensief gebruikt door zwaar- en landbouwverkeer. Deze voertuigen maken vaak gebruik van dezelfde wegen als recreatieve fietsers, wat kan leiden tot onveilige situaties.

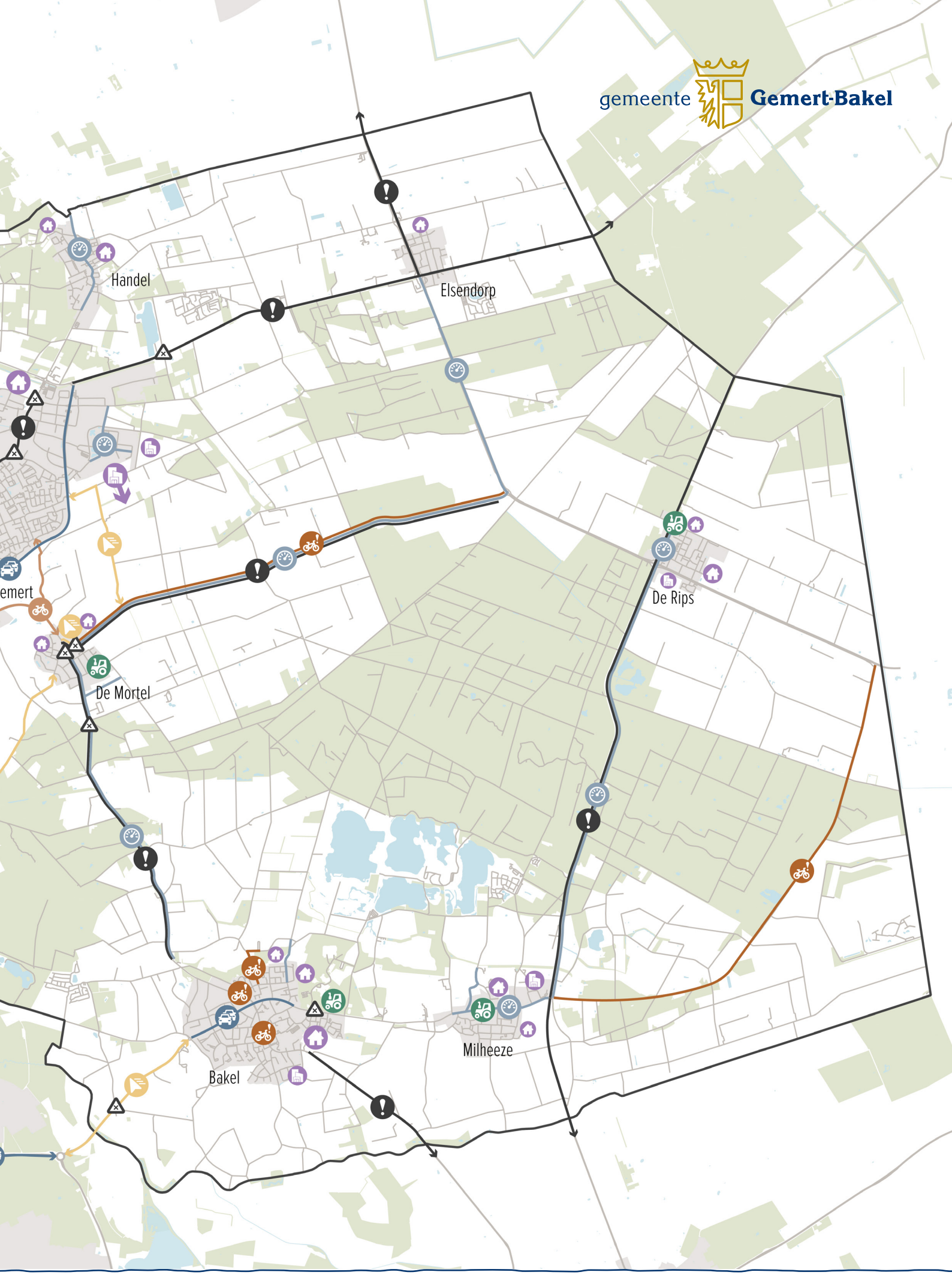
Knelpuntenkaart

Op basis van de inventarisatie, bestaande uit o.a. het participatietraject, beleidsanalyse, ongevallenanalyse en gesprekken met stakeholders, zijn de belangrijkste knelpunten op de kaart weergegeven. Op de kaart zijn de locaties weergegeven waar sprake is van:

- onveilige trajecten en kruispunten,
- ontbrekende of onveilige fietsverbindingen,
- knelpunten in de fietsbereikbaarheid,
- ervaren overlast door verkeersdrukte, snelheid van gemotoriseerd verkeer, zwaar- en landbouwverkeer of sluipverkeer.

Daarnaast zijn ook de uitbreidingslocaties voor wonen en werken uit de Omgevingsvisie opgenomen. Hiermee laat de knelpuntenkaart niet alleen zien waar de huidige uitdagingen liggen, maar ook waar toekomstige ontwikkelingen om extra aandacht vragen. Het vormt daarmee een belangrijk vertrekpunt voor het formuleren van maatregelen en oplossingen.




gemeente Gemert-Bakel
Handel
Elsendorp
De Rips
De Mortel
Bakel
Milheeze



DEEL B

gemeente Gemert-Bakel



VISIE

ACCENT adviseurs



Wat zegt de omgevingsvisie

Om tot een goed beleid en concrete maatregelen te kunnen 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. Deze zegt het volgende over mobiliteit:

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van Gemert-Bakel. Het mobiliteitssysteem moet echter meer zijn dan alleen goed bereikbaar: het moet ook verkeersveilig zijn, duurzaam en bijdragen aan de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners. Daarbij sluiten wij aan bij de bereikbaarheidsagenda van de Metropoolregio Eindhoven (MRE). In deze samenwerking zetten we in op een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem dat niet alleen Gemert-Bakel verbindt met de regio, maar ook bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Gelet de schaarste van het OV-aanbod, de noodzaak voor een gebruik van de personenauto en de beperkingen van aanwezige infra staat de bereikbaarheid van diverse kernen van Gemert-Bakel momenteel onder druk. Mede door ambities rond woningbouwontwikkelingen, neemt die druk de komende jaren verder toe. Tegelijkertijd kan mobiliteit overlast veroorzaken en een aantasting betekenen van een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving. De grootste opgave ligt dan ook in de balans: hoe zorgen we ervoor dat de plekken waar we met zijn allen willen wonen, werken, bezoeken en recreëren goed bereikbaar zijn, zonder dat dit ten koste gaat van mens en leefomgeving?

Dit betekent dat we niet alleen bestaande knelpunten in het wegennet moeten oplossen, maar ook een mobiliteitssysteem moeten inrichten dat voorbereid is op toekomstige ruimtelijke opgaven. Daarbij staat de behoefte van de reiziger centraal en zetten we, waar mogelijk, in op een transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem. Onze ambitie richt zich op een samenhangende aanpak, waarbij gedragsverandering en slimme keuzes voorop staan. Dit doen we onder meer door werkgevers te betrekken bij mobiliteitsoplossingen, structureel in te zetten op gedragsverandering bij reizigers, te investeren in een schaalsprong voor het openbaar vervoer en de fiets, en ruimte te geven aan innovatieve vervoersconcepten.

Het doel is dat inwoners en bezoekers waar mogelijk andere keuzes maken dan de auto, bijvoorbeeld door vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken of te kiezen voor deelmobiliteit. Zo werken we samen met onze regionale partners aan een bereikbaar, veilig en leefbaar Gemert-Bakel.

Visie op mobiliteit

We staan in Gemert-Bakel voor de uitdaging om mobiliteit toekomstbestendig te maken. De groei van het aantal woningen en werkplekken en de daarbij horende mobiliteitsvraag vragen om duidelijke keuzes. Daarbij staat de mobiliteitstransitie centraal, waarin duurzaamheid, veiligheid en gezondheid leidend zijn. Hoewel de auto een belangrijke rol blijft spelen, is het niet mogelijk deze steeds meer ruimte te geven binnen de schaarse openbare ruimte. Dat betekent dat we moeten zoeken naar een nieuw evenwicht waarin bereikbaarheid en leefbaarheid elkaar versterken.

Goede bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van Gemert-Bakel. We willen dat inwoners, werknemers en bezoekers zich vlot en betrouwbaar kunnen verplaatsen binnen en buiten de gemeente. Dat betekent dat we werken aan sterke verbindingen tussen de kernen onderling en met het stedelijk gebied, via een robuust netwerk van auto, fiets en openbaar vervoer. Naast de MRE-regio, hebben we het dan ook over verbindingen naar 's-Hertogenbosch, Venray en Venlo en Nijmegen en Arnhem. Daarbij zetten we in op een mobiliteitssysteem dat slim is georganiseerd en ruimte biedt aan nieuwe vervoersconcepten. Het doel is dat reizigers waar mogelijk alternatieven voor de auto kiezen, zoals de fiets, het openbaar vervoer of deelmobiliteit.

Duurzame leefbaarheid

Mobiliteit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van onze dorpen en het buitengebied. In Gemert-Bakel hechten inwoners sterk aan rust, groen en ruimte. We willen voorkomen dat toenemende verkeersdruk en de groei van het autobezit leiden tot aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit geldt in het bijzonder voor landbouwverkeer en ongewenst doorgaand verkeer door de kernen. We streven naar een balans waarin mobiliteit en leefkwaliteit elkaar versterken: door doorgaand verkeer waar mogelijk om de kernen heen te leiden, door meer ruimte te geven aan lopen en fietsers binnen de kernen en door schone, stille vormen van vervoer te stimuleren. Zo houden we onze dorpen leefbaar en aantrekkelijk, ook met de verwachte groei van het aantal woningen.

Veilig verkeer

Het bieden van verkeersveiligheid vormt de basis voor het faciliteren van elke verplaatsing in Gemert-Bakel. We streven naar nul verkeersslachtoffers en zetten daarbij niet alleen in op infrastructurele maatregelen, maar ook op gedrag en bewustwording van verkeersdeelnemers. Bijzondere aandacht gaat uit naar kwetsbare groepen, zoals voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en personen met een fysieke beperking die dagelijks gebruik maken van routes naar scholen, winkels of andere voorzieningen. Door de openbare ruimte verkeersveilig, overzichtelijk en bruikbaar (lees toegankelijk) in te richten is het gebruik aantrekkelijk. Door deze groepen daarnaast nog te stimuleren om bewust en verantwoordelijk deel te nemen aan het verkeer middels educatie en voorlichting, creëren we een betrouwbaar verkeerssysteem dat iedereen biedt wat nodig is om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen.

Samen stapsgewijs vooruit

Richting 2040 bouwen we stapsgewijs aan een mobiliteitssysteem dat aansluit bij de toekomstige ruimtelijke opgaven van Gemert-Bakel en de regio. Daar waar ontwikkeld wordt zorgen we dat de infrastructuur aansluit op de toekomstige behoeftes. Samen met partners binnen de Metropoolregio Eindhoven en de provincie zorgen we ervoor dat bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid hand in hand gaan. Daarmee werken we aan een mobiliteitssysteem dat niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan een duurzame, gezonde en veilige toekomst voor alle inwoners.

Mobiliteitsvisie per kern

Voor elke kern werken we een eigen mobiliteitsvisie uit die aansluit bij de lokale kenmerken, behoeften en ambities. Zo brengen we per dorp in beeld welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Bakel

In de kern van Bakel zijn de meeste dagelijkse voorzieningen aanwezig. We zorgen ervoor dat inwoners gemakkelijk te voet en per fiets hiernaartoe kunnen verplaatsen. Voor verplaatsingen richting Helmond en Deurne willen we de bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren zodat de auto-afhankelijkheid minder wordt. Echter blijven we in Bakel de auto een belangrijke positie geven.

De Mortel

De Mortel richt zich voor voorzieningen op de kern van Gemert. Gezien de afstand tot het winkelgebied van Gemert richten we ons hier op verplaatsingen met de fiets. Hiermee wordt ook de verbinding met het openbaar vervoer verbeterd. Voor reizen buiten de gemeente zien we dat de auto een belangrijke positie vervult. Echter willen we zorgen dat doorgaand verkeer door De Mortel wordt ontmoedigd.

De Rips

Vanwege de ligging van De Rips heeft de auto een belangrijke positie. De Rips richt zich met name op voorzieningen in Gemert en Deurne. Hoewel de auto op deze afstand voornamelijk gebruikt zal worden is er ook potentie voor de fiets. Het realiseren van veilige en gemakkelijke fietsverbindingen is daarom van belang. Ook zien we kansen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Elsendorp

Elsendorp richt zich met name op de voorzieningen in Gemert. Vanwege de ligging heeft de auto een belangrijke positie in het verkeersnetwerk. Voor verplaatsingen naar omliggende kernen zien we potentie voor de fiets. Daarnaast willen de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verbeteren om een alternatief op de auto te bieden op langere afstanden.

Gemert

In de kern van Gemert zijn de meeste dagelijkse voorzieningen aanwezig. Daarom maken we het voor bewoners aantrekkelijk om gebruik te maken van de fiets en verplaatsingen te voet. Gemert voorziet in een regionale functie voor de omliggende kernen, zowel in winkelvoorzieningen als de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. We zetten ons daarom in om snelle verbindingen met het openbaar vervoer te maken van Gemert naar omliggende grotere steden zoals Eindhoven, Helmond en Veghel en de verbinding naar kleine kernen om ook daar de bereikbaarheid te vergroten. Daarnaast behoudt de auto een belangrijke positie in het verkeersnetwerk.

Handel

Handel richt zich voor voorzieningen met name op Gemert en Boekel. Gezien de afstand tot Gemert en Boekel is er veel potentie voor de fiets. Hoewel de auto belangrijk blijft zien we voor langere afstanden het openbaar vervoer als alternatief. Dit doen we door de verbinding met het openbaarvervoersnetwerk in Gemert zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Milheeze

In Milheeze blijft de auto een belangrijke positie behouden. Echter willen we zorgen dat verplaatsingen richting Bakel en Deurne ook met andere vervoerswijzen aantrekkelijk wordt. We zetten ons daarom in om de bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren en het voor fietsers veilig en gemakkelijk te maken om te fietsen. In de kern zorgen we ervoor dat het voor iedereen aantrekkelijk is om zich te verplaatsen te voet en per fiets.

Buitengebied

In het buitengebied zorgen we ervoor dat gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk richting de provinciale wegen wordt geleid. De gemeentelijke wegen zorgen ervoor dat de kernen onderling goed worden verbonden maar zijn niet aantrekkelijk voor verkeer zonder bestemming in onze gemeente. In het buitengebied geven we ook meer aandacht aan de fiets. We verbeteren de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer. Daar waar (recreatief) fietsverkeer de infrastructuur deelt met landbouwverkeer zorgen we dat dit veilig kan.



DEEL C

gemeente Gemert-Bakel



BELEID

ACCENT


De Stroom
PETRUS
DONDERS

Stappen

Binnen de kernen van Gemert-Bakel vormt lopen een laagdrempelige manier van verplaatsen. De Omgevingsvisie benadrukt het belang van aantrekkelijke, veilige en toegankelijke looproutes zodat inwoners dagelijkse bestemmingen zoals scholen, winkels en sportvoorzieningen eenvoudig te voet kunnen bereiken. Lopen draagt zo bij aan gezondheid, leefbaarheid en sociale ontmoetingen en is daarmee onmisbaar voor vitale dorpen.

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 waarin voldoende ruimte is voor voetgangers om veilig te lopen en over te steken. De voetganger staat centraal in de nabijheid van voorzieningen. De kernen Gemert en Bakel bieden de meeste voorzieningen, zoals winkels en dagelijkse bestemmingen, terwijl De Mortel, De Rips, Elsendorp, Milheeze en Handel deze voorzieningen minder of niet kennen. Wel beschikken deze kernen over basisscholen, eetgelegenheden en sportvoorzieningen die veilig te voet bereikbaar moeten zijn.

We streven naar veilige, goede en duurzaam verlichte en comfortabele wandelroutes die de woongebieden verbinden met de centra en andere voorzieningen. Voor basisscholen, sportvoorzieningen en eetgelegenheden in de kleinere kernen streven we naar directe en veilige looproutes zodat alle 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 bebouwde kommen heeft de voetganger prioriteit. De wens is om de kernen in te richten als toegankelijke, aantrekkelijke en veilige wandelgebieden. Een groene en duurzame openbare ruimte draagt bij aan de leefbaarheid en nodigt uit om te bewegen, spelen en ontmoeten. Wandelen draagt 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.

Beleid

Stappen per gebiedstype

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 voetgangers en fietsers. Fietsenrekken, reclameborden en uitstallingen mogen de vrije loopruimte niet hinderen. Toegankelijkheid bij op- en afritten of gelijkvloerse oversteken voor mindervaliden en kinderwagens optimaliseren we zodat iedereen veilig en comfortabel kan bewegen in deze gebieden.

In de woongebieden van alle kernen zorgen we ervoor dat er op de routes naar de voorzieningen makkelijk en veilig 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 zijn 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 zo veilig mogelijke manier.

Toegankelijkheid OV-haltes

Om het openbaar vervoersnetwerk te versterken zorgen we ervoor dat de bushaltes en de routes hiernaar toe toegankelijk zijn voor iedereen. We besteden speciale aandacht aan gelijkvloerse looproutes en voorzieningen zoals geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.

Oversteeklocaties

De routes richting de winkelgebieden 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.

Met het terugdringen van doorgaand verkeer kan er makkelijker worden overgestoken. Veel gebruikte oversteeklocaties voorzien we van (standaard) voorzieningen zodat deze als oversteeklocaties herkenbaar zijn.

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.

Beleidskeuzes

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 toegankelijke trottoirs gemaakt kunnen worden en voetgangers zich veiliger voelen.
- **Het inrichten van aantrekkelijke looproutes** richting het centrum en andere belangrijke bestemmingen, met herkenbare en veilige oversteeklocaties. Deze worden toegankelijk ingericht.
- **Het realiseren van verkeersveilige(re) looproutes** binnen en naar schoolzones met extra aandacht voor toegankelijke entrees en veilige(re) oversteekbaarheid van wegen.
- **Voldoende vrije doorgang** bieden in winkel- en woongebieden voor iedereen, inclusief gebruikers van rollators, rolstoelen en kinderwagens, waarbij obstakels in de doorgang worden voorkomen.
- **Het realiseren van op- en afritten of gelijkvloerse oversteekplekken** om de toegankelijkheid van looproutes te garanderen.



Trappen

De fiets is in Gemert-Bakel een belangrijk en duurzaam alternatief voor de auto op korte en middellange afstanden. De Omgevingsvisie zet in op een veilig, comfortabel en logisch verbonden fietsnetwerk in en tussen de kernen en richting de regio. Snelfietsroutes naar Helmond en Eindhoven versterken de bereikbaarheid voor scholieren en forenzen. Investeren in kwaliteit en veiligheid van fietspaden stimuleert dagelijks gebruik en draagt bij aan een gezonde en leefbare omgeving.

Visie

In de kernen van Gemert en Bakel krijgt de fiets een prominente plaats in het straatbeeld met veilige, directe verbindingen naar scholen, winkels, sportvoorzieningen en andere dagelijkse bestemmingen. Voor 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 Gemert en Bakel.

Daarnaast besteden we specifieke aandacht aan de ontwikkeling van fietsverbindingen met omliggende gemeenten en werklocaties, zodat ook regionale verplaatsingen comfortabel en veilig kunnen plaatsvinden. De snelle fietsverbindingen naar Helmond, Eindhoven, Veghel en Boekel worden ontwikkeld als belangrijke dragers in het netwerk 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.

Beleid

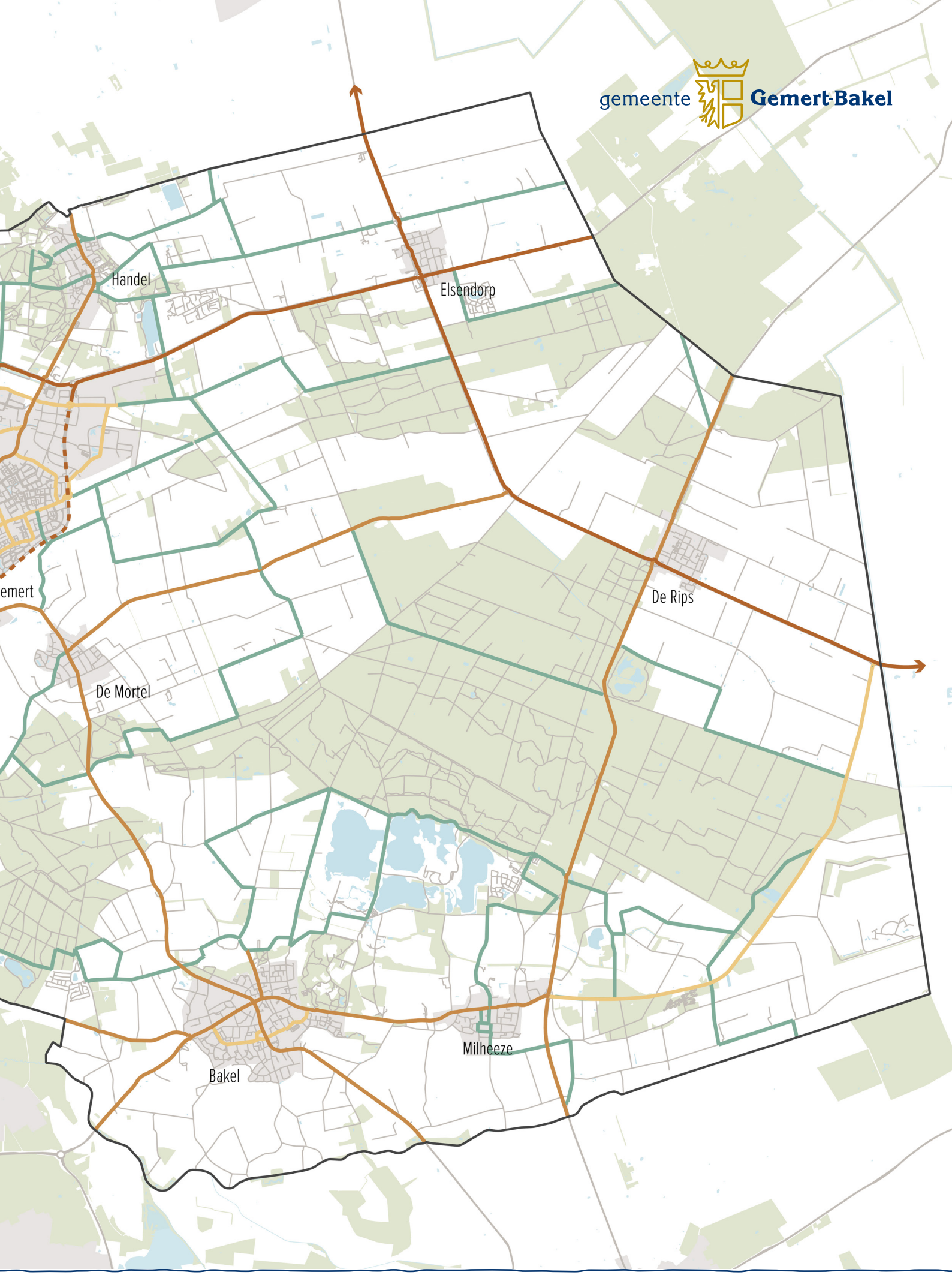
Netwerk fiets

Het fietsnetwerk binnen Gemert-Bakel bestaat uit lokale en regionale verbindingen die zowel de grotere als de kleinere kernen kunnen 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. En ook naar Veghel, 's-Hertogenbosch, noordoost Brabant en Nijmegen.
- 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, vanwege 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 ingerichte fietsroutes, met veilige kruisingen en oversteken.




gemeente Gemert-Bakel
Handel
Elsendorp
emert
De Rips
De Mortel
Milheeze
Bakel

Inrichting fietsnetwerk

De inrichting van het fietsnetwerk koppelen we aan de functie en snelheid van de weg, zie onderstaande tabel.

Voor het fietsnetwerk hanteren we de minimale normen volgens de CROW-richtlijnen voor fietsvoorzieningen. Hiermee zorgen we ervoor dat de verbindingen in het netwerk, functioneel gecategoriseerd in regionale, primaire, secundaire of recreatieve routes, herkenbaar en veilig te gebruiken zijn. Een veilige en eenduidige inrichting van rotondes en kruisingen zijn hierin belangrijk, om het fietsgebruik te stimuleren.

Verlichting

Hoofdfietsroutes dienen ook in de nacht veilig te gebruiken zijn. We zorgen daarom dat regionale, primaire en secundaire fietspaden goed verlicht zijn. Recreatieve fietstochten worden doorgaans overdag gemaakt. Het verlichten van recreatieve fietsroutes is daarom niet noodzakelijk.

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 bestemmingen zoals scholen, winkelgebieden, sportlocaties, hubs en grotere OV-haltes in Gemert en Bakel. Bij voorkeur zijn deze overdekt. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de normen voor fietsparkeerplaatsen volgens de CROW-richtlijnen, zodat fietsen veilig en zonder risico op schade en/of overlast gestald kunnen worden. Ook een werkgeversaanpak, met inzet op goede stallingsvoorzieningen en bijvoorbeeld een omkleedmogelijkheid, maakt onderdeel uit van het beleid en de maatregelen.

Comfort

Om fietsen aantrekkelijker te maken, zetten we daarnaast in op:

- Obstakelvrije en veilige fietspaden, inclusief gladheidbestrijding.
- Ondersteuning bij en initiëren van campagnes en werkgeversinitiatieven om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren.

WEGCATEGORISERING	REGIONAAL NETWERK		PRIMAIR NETWERK		SECUNDAIR NETWERK		RECREATIEF NETWERK	
	type	breedte (m)	type	breedte (m)	type	breedte (m)	type	breedte (m)
GOW-80 (bubeko)	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,30	vrijliggend	2,30
GOW-50 (bibeko)	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,30	vrijliggend	2,30
GOW-30 (bibeko)	aanliggend	2,50	aanliggend	2,50	stroken	2,00	stroken	2,00
ETW1-60 (bubeko)	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,50	vrijliggend	2,00	stroken	2,00
ETW2-60 (bubeko)	stroken	2,00	stroken	2,00	gemengd	n.v.t.	gemengd	n.v.t.
ETW2-30 (bibeko)	stroken	1,75	stroken	1,75	gemengd	n.v.t.	gemengd	n.v.t.

Beleidskeuzes

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 gesloten 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 voorrang voor fietsers op de rotondes.
- **Obstakelvrije en veilige fietspaden**, inclusief gladheidbestrijding.
- **Verlichting** op regionale, primaire en secundaire fietsroutes.
- **Inzet op bewegwijzerde fietsroutes**, zowel lokaal als regionaal, met nadruk op verbindingen naar voorzieningen en omliggende kernen.
- **Voldoende en comfortabele fietsparkeervoorzieningen** bij educatie, winkels en sportlocaties bij voorkeur overdekt.
- **Regionale inzet op hoogwaardige snelfietsroutes** naar omliggende stedelijke gemeenten.
- **Fietsveiligheid in het buitengebied** door extra aandacht voor veilige bermen en uitwijkmogelijkheden op smalle wegen met landbouwverkeer.


268 Elsendorp
KK-301-K

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is essentieel als alternatief voor de auto en om onze dorpen te verbinden met de regio, maar kent nu beperkingen in bereikbaarheid en frequentie. De Omgevingsvisie legt nadruk op het verbeteren van de kwaliteit van busverbindingen, het vergroten van toegankelijkheid en het realiseren van logische overstappunten met voldoende voorzieningen. Zo kan het openbaar vervoer uitgroeien tot een aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor de auto, met meer keuzemogelijkheden voor reizigers.

Visie

Als aanvulling op lopen en fietsen gaat openbaar vervoer op termijn een duurzaam en bereikbaar alternatief zijn 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.

Hierbij is de gemeente afhankelijk van de provincie als concessieverlener en de vervoerder als aanbieder. Om dit voor elkaar te krijgen nemen we daarom deel aan regionale en provinciale overleggen. Als gemeente werken we samen met de provincie aan de concessie van het openbaar vervoer. De provincie is verantwoordelijk voor het inkopen van het openbaar vervoer, zoals welke lijnen er worden gereden en hoe vaak. Als gemeente hebben wij vooral invloed op de lokale voorzieningen, zoals bushaltes en ondersteunende faciliteiten.

We investeren daarom in de toegankelijkheid en kwaliteit van de ondersteunende voorzieningen, zoals toegankelijke overdekte bushaltes en fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast onderzoeken we of er initiatieven gestart kunnen worden om de bereikbaarheid en duurzaamheid van het openbaar vervoer verder te verbeteren. Dit doen we op gemeenteniveau, maar ook in samenwerking met de provincie en het MRE. Hiermee stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer als een aantrekkelijk alternatief voor de personenauto.

Beleid

Openbaar vervoernetwerk

Het openbaar vervoer in Gemert-Bakel richt zich op de regionale en interlokale verbindingen enerzijds en lokale verbindingen anderzijds.

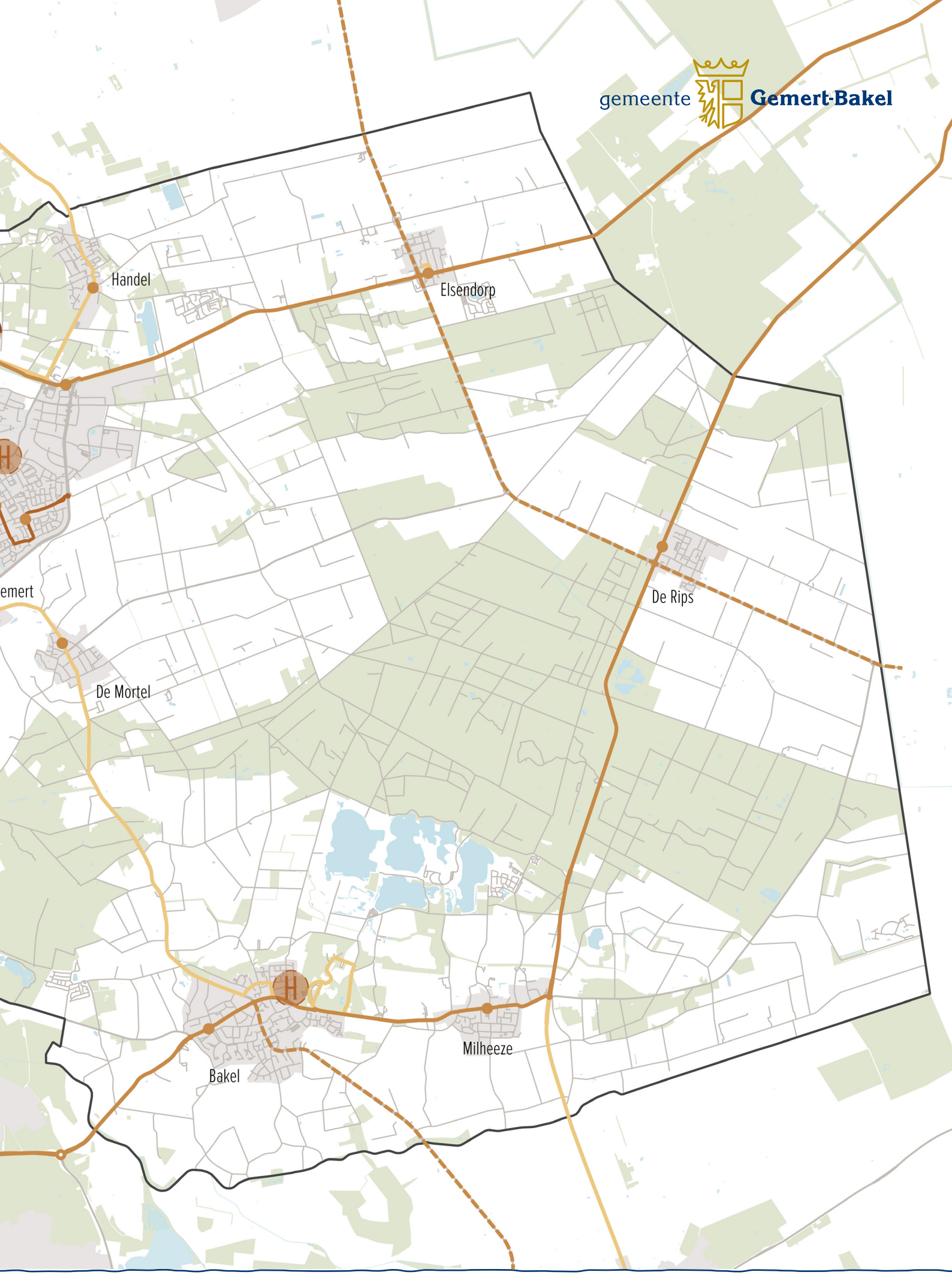
Regionale en interlokale verbindingen

Voor de regionale en interlokale verbindingen ligt de focus op het verbeteren van de buslijnen vanuit Gemert en Bakel richting omliggende steden en kernen zoals Helmond, Eindhoven, Veghel en Deurne. We vragen daarbij ook om aandacht voor verbindingen richting noordoost Brabant en Nijmegen. De verbindingen moeten betrouwbaar, direct en frequent zijn, met een dienstregeling die voldoende vroeg begint en tot laat in de avond doorrijdt. Daarnaast wordt ingezet op goede overstapmogelijkheden op regionale treinstations, zoals in Helmond en Deurne zodat de bereikbaarheid naar de rest van Nederland wordt verbeterd. Ook wordt gewerkt aan snellere verbindingen via een HOV-netwerk, waarbij waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van vrijliggende infrastructuur om de doorstroming te bevorderen en de reistijd te verkorten.

Lokale verbindingen

Voor de lokale verbindingen staat 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 centraal. Hierbij gaat het om het verbinden van scholen, winkels, zorglocaties en sportvoorzieningen. Er wordt ingezet op een vaste en betrouwbare busdienst, aangevuld met flexibele vormen van vraagafhankelijk vervoer zoals buurtbussen, Bravoflex en initiatieven zoals ‘ANWB AutoMaatje’. Ook wordt aandacht besteed aan ondersteunend vervoer voor mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen en personen met een fysieke beperking.




gemeente Gemert-Bakel
Handel
Elsendorp
De Rips
De Mortel
Milheeze
Bakel

Toegankelijke en aantrekkelijke haltes

Om het openbaar vervoer toegankelijk en aantrekkelijk te maken, zorgt de gemeente voor goed ingerichte, veilige en toegankelijke bushaltes die rekening houden met scootmobielen, rollators, rolstoelen en kinderwagens. Waar mogelijk zijn deze haltes voorzien van een overdekte wachtruimte en worden ze ingericht conform de provinciale standaard. Daarnaast is er aandacht voor goede en duurzame verlichting. Bij grotere haltes worden hoogwaardige fietsenstallingen gerealiseerd, bij voorkeur overdekt, om het voor- en natransport te vergemakkelijken.

Bereikbaarheid hubs en knooppunten

Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van mobiliteitshubs in Gemert en Bakel, waar inwoners kunnen op- of overstappen op andere vervoersmiddelen, zoals de (elektrische) fiets of deelmobiliteit. Deze hubs dragen bij aan een betere bereikbaarheid van de kleinere kernen. Daarnaast worden de verbindingen tussen OV-haltes en belangrijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen en zorgvoorzieningen, geoptimaliseerd.

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 de provincie en vervoerder (Bravoflex) en met lokale initiatieven en vervoersaanbieders.

Beleidskeuzes

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.
- Stimuleren van het openbaar vervoer gebruik door **samenwerking bij (regionale) innovaties en het inzetten van gedragscampagnes**.
- Het stimuleren van openbaar vervoer gebruik door **goede voorzieningen** zoals verkeersveilige, toegankelijke en comfortabele haltes met voldoenden zitgelegenheden en bij voorkeur overdekte fietsenstallingen te realiseren.
- **Ontwikkelen van mobiliteitshubs** als overstappunten tussen openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit.
- Ondersteuning van voor- en natransport door **hoogwaardige fietsenstallingen en goed bereikbare OV-haltes** .
- **Stimuleren van gebruik van flexibele OV-oplossingen**, zoals Bravoflex buurtbussen en vraag gestuurd vervoer voor inwoners die minder mobiel zijn.


Deze auto delen
we met onze buurt
Bekijk www.onzeauto.com

Mobility as a Service (MaaS)

De Omgevingsvisie ziet kansen in een mobiliteitssysteem waarin verschillende vervoersvormen elkaar aanvullen. Mobiliteitshubs maken het mogelijk om eenvoudig over te stappen tussen openbaar vervoer, de fiets en de auto. Vanuit de MRE voeren we projecten uit op het gebied van duurzame mobiliteit, waaronder de inzet van deelmobiliteit. Deze inzet vergroot de keuzevrijheid, vermindert de afhankelijkheid van de eigen auto en draagt bij aan een duurzame en flexibele mobiliteit voor alle kernen.

Visie

Mobility as a Service (MaaS) is het gebruik van mobiliteit in plaats van het bezit ervan en biedt daarmee inwoners en bezoekers van Gemert-Bakel een flexibel, duurzaam en slim alternatief voor autobezit. MaaS biedt een mobiliteitssysteem waarin verschillende vervoersopties, zoals (deel)fietsen, openbaar vervoer en (elektrische) deelauto's elkaar aanvullen. Deze zijn eenvoudig te plannen en te betalen via bijvoorbeeld apps. 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 inwoners en bezoekers slimme alternatieven voor korte en lange afstanden.

Beleid

Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is in de basis een fysieke locatie waar gedeeld vervoer en deelmobiliteit samen komen, al dan niet voorzien van parkeergelegenheden. 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 volgens het 'Ontwikkelplan hubs en gedeelde mobiliteit regio Zuidoost Brabant' twee soorten hubs:

- **Wijk- en buurthub**: Een wijk- en buurthub heeft een kleinschalig karakter en werkt als vertrekpunt voor lokaal openbaar vervoer. Op deze locaties is parkeergelegenheid beschikbaar voor (deel) fietsen, zodat reizigers eenvoudig kunnen overstappen van de fiets op het openbaar vervoer. Deze hubs bevinden zich voornamelijk bij bushaltes, kleine parkeerterreinen of pleinen in wijken en buurten. Vanuit deze knooppunten kunnen reizigers gebruikmaken van reguliere lijndiensten of buurtbussen, waardoor de combinatie van openbaar vervoer en fiets optimaal wordt gefaciliteerd.
- **Dorpshub**: De dorpshub heeft een meer centrale functie binnen grotere kernen, zoals in Gemert. Deze hub vormt een kleinschalig lokaal ov-knooppunt, bijvoorbeeld bij een busstation of een andere centrale locatie in het dorp. Dorpshubs bedienen niet alleen de eigen kern, maar ook de omliggende dorpen. Reizigers kunnen hier overstappen op reguliere en hoogwaardige lijndiensten, buurtbussen, flexdiensten, collectief vervoer of samenrijden. Daarnaast is er ruimte voor verschillende vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, -fietsen en -scooters, waardoor de hub een veelzijdige schakel vormt in het mobiliteitsnetwerk.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een aanvulling op het traditionele openbaar vervoer en autogebruik. We zetten in op gedeelde vervoersmiddelen om het aantal auto's in de openbare ruimte te verminderen en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de tweede auto of incidenteel gebruik. Er wordt nadrukkelijk gekozen voor (elektrische) deelfietsen, bakfietsen en e-bikes voor korte afstanden en als voor- en natransport. Voor de langere afstanden zijn in woonwijken en bij de hubs elektrische deelauto's beschikbaar. Daarnaast wordt in de kleine kernen vraaggestuurd deelvervoer aangeboden zoals buurtbussen, Bravoflex en initiatieven zoals 'ANWB Automaatje', de 'haltetaxi' en de vrijwilligerstaxi.

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

Beleidskeuzes

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 wijk- en buurthubs in Gemert en Bakel en twee dorpshubs aan de rand van Gemert. Dit doen we in samenwerking met de MRE.
- **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 deelauto’s en deelfietsen bij de markt ligt.
- **Minimaliseren van overlast** door duidelijke kaders op te stellen voor de inzet en plaatsing van deelmobiliteit.



Gemotoriseerd verkeer en parkeren

De auto blijft voorlopig het meest gebruikte vervoersmiddel in Gemert-Bakel en is belangrijk voor de bereikbaarheid van inwoners en bedrijven. Tegelijkertijd leiden de uitgestrekte ligging van onze dorpen, de druk op regionale verbindingen zoals de N272 en N277 en het ontbreken van directe snelwegaansluitingen tot knelpunten in doorstroming en bereikbaarheid. Ook landbouw- en zwaar verkeer hebben een vanzelfsprekende plaats in de mobiliteitsbehoefte van de gemeente, maar veroorzaken spanningen in de kernen en op drukke routes en de smalle landbouwwegen, met name in relatie tot fietsers en voetgangers. De Omgevingsvisie benadrukt daarom de noodzaak om ruimte te bieden aan gemotoriseerd verkeer en economische activiteiten, maar altijd in balans met leefbaarheid, duurzaamheid en de verkeersveiligheid van kwetsbare weggebruikers.

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 en door woon- en winkelgebieden wordt ontmoedigd. De auto mag soms best wat om moeten rijden om directe en aantrekkelijke loop- en fietsroutes mogelijk te kunnen maken.

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.

Beleid

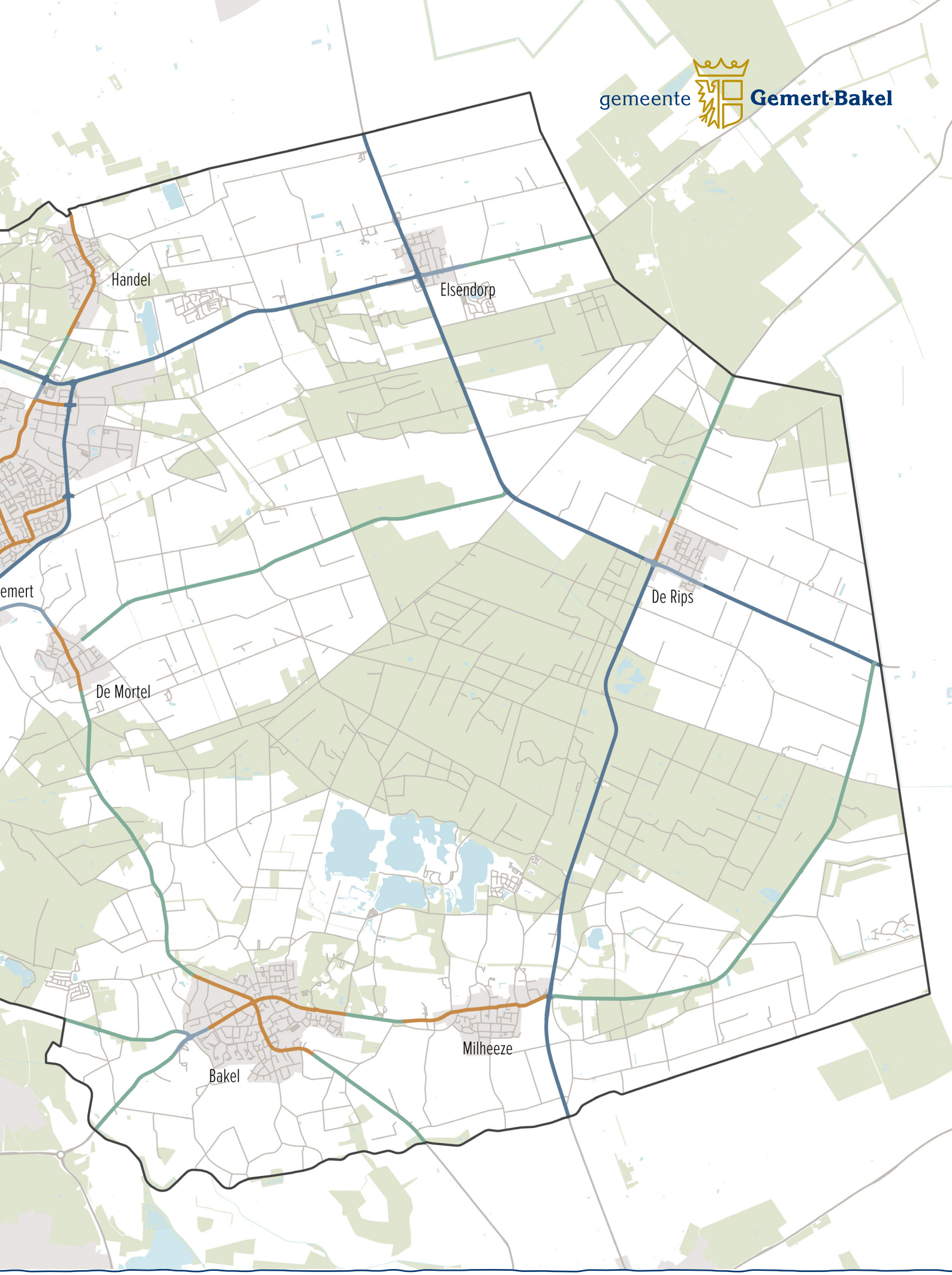
Categorisering van wegen

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 de kom en 50 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 en duurzaam veilig. Dit verkleint de snelheidsverschillen tussen weggebruikers en verhoogt de verkeersveiligheid.




gemeente Gemert-Bakel
Handel
Elsendorp
emert
De Rips
De Mortel
Milheeze
Bakel

Verkeer naar randen

We werken inmiddels al een aantal jaar aan minder verkeer door de kernen. Dit doen we door wegen daar waar dat kan af te waarderen naar 60 km/uur. Daarmee worden het minder aantrekkelijke alternatieven voor de drukker wordende provinciale wegen. Aanvullend zetten we in op robuuste randen rondom de kernen, dit doen we zelf of door hier aandacht voor te vragen bij de provincie.

Binnen de kernen realiseren we ontsluitende wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur waarover woongebieden ontsluiten naar de grenzen van de bebouwde kom. Dit doen we om de weggebruiker duidelijk te maken dat er sprake is van een ontsluitende route, waar ook verblijven belangrijk is. Dit zijn bijvoorbeeld de doorgaande verbindingen door Gemert, Bakel, De Mortel, De Rips, Handel en Milheeze. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk voor verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in deze kernen.

Aanvullend zetten we in op doortrekken van de Noord-Om in westelijke richting. Enerzijds om het aanbod van autoverkeer vanuit de ontwikkelingen ten noorden van Gemert een alternatief te kunnen bieden voor de Boekelseweg die steeds drukker wordt. Anderzijds om een alternatief te kunnen bieden voor het autoverkeer dat, ook na de verbeteringen aan de knooppunten in de N272, medio 2040 opnieuw stremmingen zal gaan ondervinden. Daarnaast borgt deze nieuwe verbinding ook dat niet alleen de kern Gemert minder kwetsbaar wordt voor de stremmingen op de N272, ook biedt deze verbinding een extra ontsluiting voor het openbaar vervoer en de mogelijkheid voor een openbaar vervoer verbinding met Veghel.

De nieuwe verbinding zorgt er ook voor dat verkeer vanaf Boekel en Erp niet langer door de kern van Gemert hoeft te rijden. Kansen hiervoor worden nader onderzocht in samenwerking met de buurgemeenten en de provincie.

Met de nieuwe verbinding ontstaat een robuuste structuur rondom Gemert die de Noord-Om verbindt met de N272 aan de zuidwestkant. Deze ontlast de N272/Oost-Om en spreidt het autoverkeer. Zo wordt het mogelijk om binnen die randstructuur te werken met afgewaardeerde inprikkers naar bijvoorbeeld de bedrijventerreinen en de woonwijken. Het kaartbeeld laat de structuren zien.

Parkeerbeleid

We streven naar een efficiënt parkeerbeleid dat bijdraagt aan de leefbaarheid en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen. Het parkeerbeleid wordt in 2026 geactualiseerd met oog voor de volgende punten:

- **Differentiatie per gebied**. De bandbreedte van parkeernormen wordt afgestemd op de beoogde functie van gebieden, zoals hogere normen voor functies in de kleinere kernen zonder openbaar vervoer voorzieningen en lagere normen in het centrum van Gemert en Bakel. Dit ondersteund met verplichte bijdragen uit ontwikkelingen in alternatieven voor vervoer en/of opstelruimte voor voertuigen.
- **Ruimte voor deelmobiliteit**. De beschikbaarheid van (elektrische) deelauto's en andere vormen van slimme mobiliteit wordt in nieuwe woonwijken en/of bij inbreidingen gestimuleerd, wat de vraag naar parkeerplekken kan verminderen.
- **Slim gebruik van ruimte**. Parkeerplaatsen worden zodanig geplaatst en/of gebouwd dat deze geen obstakel vormen voor groen en speelruimten in verblijfsgebieden. In woonwijken kiezen we waar mogelijk voor het clusteren van parkeerplaatsen om meer ruimte te creëren voor bijvoorbeeld groen, spelen en water. Om ruimte te behouden voor bijvoorbeeld groen, spelen en water, kiezen we in centrumgebieden we voor regulering en/of gebouwde voorzieningen.

Elektrisch laden

Met de toenemende elektrificatie van het wagenpark breidt de gemeente het aantal openbare laadpalen proactief uit. Daarnaast worden slimme laadoplossingen ondersteund, bijvoorbeeld door de aanleg van laadpalen op privaat terrein en samenwerking met bewoners voor openbare laadvoorzieningen in wijken waar dat anders niet haalbaar is. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de criteria zoals beschreven in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Bevoorrading en vrachtverkeer

Vrachtverkeer blijft belangrijk voor de bevoorrading van winkels en bedrijventerreinen, maar de gemeente streeft naar een veilige en efficiënte afwikkeling. (Groot) vrachtverkeer dient via de gebiedsontsluitingswegen naar hun bestemming te komen. Erftoegangswegen zijn enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer. Hiermee zorgen we dat omwonenden zo min mogelijk overlast ervaren van vrachtverkeer dat door de kernen rijdt. Daarnaast wordt ingezet op elektrificatie van logistieke voertuigen, op een manier die geen extra kosten of lasten voor ondernemers met zich meebrengt. In Gemert blijven de venstertijden voor leveranciers met grote voertuigen in het centrumgebied gehandhaafd om hinder voor bezoekers zo veel mogelijk te beperken. Ook wordt er gestreefd naar bevoorrading vanaf de achterzijde van winkels vanaf de parkeervoorzieningen grenzend aan het centrumwinkelgebied.

Landbouwverkeer

De gemeente kent een grote agrarische sector, waardoor landbouwverkeer van groot belang is. Dat brengt ook landbouw gerelateerd vrachtverkeer met zich mee. Er wordt gestreefd naar een veilige afwikkeling van dit verkeer. Landbouwvoertuigen maken in principe gebruik van landbouwwegen en daarvoor geschikte routes, zodat overlast en gevaarlijke situaties in woonkernen zoveel mogelijk worden beperkt.

Het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens vindt op de kortste route tussen opslagplaats en gebiedsontsluitende (provinciale) wegen, om onnodige verkeersdruk in de kernen te voorkomen. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is vrachtverkeer niet wenselijk, omdat deze wegen hier namelijk niet op ontworpen zijn. Waar landbouwverkeer reguliere wegen regelmatig moet kruisen, wordt gezorgd voor veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen, zodat de doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd blijven.

Nood- en hulpdiensten

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

Beleidskeuzes

Voor het thema “gemotoriseerd verkeer en parkeren” wordt ingezet op het volgende:

- **Afwaarderen snelheid 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. Omwille van consistentie in functioneel gebruik van wegen en routevoering van navigatiemiddelen, wordt aansluiting gezocht bij de snelheidsregiems van buurgemeenten. Dit biedt sturing aan het gebruik van de ontsluitende hoofdwegen en voorkomt sluipverkeer.
- **Herinrichten verblijfsgebieden binnen bebouwde kom** waar auto’s te gast zijn en prioriteit ligt bij lopen, fietsen en leefbaarheid.
- **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, inzet van deelmobiliteit en parkeernormen afgestemd op de ambities rond ontwikkelingen voor woningbouw in te onderscheiden gebieden.
- **Veiligheid rondom landbouwverkeer**, landbouwvoertuigen primair gebruik laten maken van landbouwwegen om dorpskernen te ontlasten, terwijl het transport van landbouwopbrengsten met vrachtwagens over de kortst mogelijke route naar provinciale wegen plaatsvindt.



Verkeersveiligheid en gedragsverandering

Een veilige verkeersomgeving is een speerpunt in de Omgevingsvisie. Naast infrastructurele verbeteringen ligt de focus op menselijk gedrag, omdat afleiding, snelheidsovertredingen en onoplettendheid vaak oorzaken zijn van ongevallen. Met een risicogestuurde aanpak, gecombineerd met educatie en bewustwording, werken we aan een cultuur waarin veilig en duurzaam verkeersgedrag vanzelfsprekend is.

Visie

Verkeersveiligheid heeft in onze gemeente een hoge prioriteit. Een verkeersveilige omgeving is nodig om iedereen 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 bewust verkeersveilig 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.

Beleid

Risico gestuurde Aanpak en Gedragsverandering

Gemert-Bakel maakt gebruik van de landelijke risicogestuurde aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Hiermee worden risicovolle locaties en doelgroepen geïdentificeerd, waarbij zowel infrastructurele risico's, zoals locaties met een hoog aantal geregistreerde verkeersongevallen als gedragsmatige risico's, zoals doelgroepen die relatief vaak bij ongevallen betrokken zijn (jongeren, ouderen en hardrijders) worden meegenomen.

We combineren data uit systemen waarin ongevallen en voertuigdata worden geregistreerd met signalen uit de gemeenschap, zoals meldingen en klachten. Iedere drie jaar inventariseren we als verkeersonveilig beleefde 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 aanpassing; wijzigingen in de inrichting, om de kans op ongevallen te verkleinen met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen. De gewenste verlaging van de maximum snelheid binnen de kom is een belangrijk onderdeel hierin. De aanpassingen wordt uitgevoerd door werk met werk te maken om een zo groot mogelijk effect te realiseren en kostenefficiënt te zijn.
- Stimuleren gedragsverandering; bewustwording stimuleren via educatie en campagnes gericht op schoolgaande kinderen, jongeren, ouderen en gebruikers van scootmobielen en elektrische fietsen.
- Handhaving; 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 worden programma's op basisscholen en middelbare scholen aangeboden, terwijl ouderen worden voorgelicht over het veilige gebruik van e-bikes en kunnen deelnemen aan opfriscursussen. In de herfst is er de regionale fietsverlichtingscampagne en voor automobilisten zijn er campagnes gericht op het bevorderen van veilig rijgedrag, bijvoorbeeld met aandacht voor snelheid. Effectieve handhaving versterkt daarnaast de naleving van verkeersregels en richt zich op snelheidsovertredingen, overtredingen door kwetsbare groepen en hardnekkige overtreders.

Hierbij weten we dat handhaving het sluitstuk van verkeersveiligheid is. Politie heeft beperkt capaciteit voor handhaving en moet dit prioriteren binnen het brede takenpakket. De inzet van BOA's is mogelijk. Dit kost echter ook geld en ook de BOA's moeten hun aandacht verdelen over meerdere taken. Daarbij moeten rekening houdend met de bevoegdheden van de BOA's, die minder ver reiken dan die van de politie.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente hebben een directe invloed op de manier waarop mensen zich verplaatsen en op de belasting van het bestaande verkeersnetwerk. Bij elke ontwikkeling wordt daarom gekeken naar de gevolgen op mobiliteit. Bij de beoordeling van plannen wordt gekeken naar de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle vormen van vervoer, waaronder voetgangers, fiets, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en logistiek. Ontwikkelingen kunnen alleen doorgang vinden wanneer het bestaande verkeersnetwerk voldoende capaciteit heeft om de toenemende vraag op te vangen, of wanneer tijdig maatregelen worden getroffen om het netwerk te versterken of aan te passen.

Beleidskeuzes

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 in te richten dat gebruikers gestimuleerd worden om deze op een veilige en voorspelbare manier te gebruiken.
- **Snelheidsverlaging naar 30 km/u-zones in woongebieden** en rondom scholen binnen de bebouwde kommen waar dat nog niet gedaan is.
- **Snelheidsverlaging naar 60 km/u-zones buiten de kom** waar dat nog niet gedaan is.
- **Inzet op structurele daling van het aantal verkeersongevallen**, door aanpak van onveilige locaties en met extra aandacht voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en (elektrische) fietsgebruikers.
- **Risico gestuurde aanpak** door in te zetten op onderzoek en data-analyse aangevuld met signalen uit de gemeenschap om verkeersrisico's te identificeren en aan te pakken.
- **Herinrichting van wegen, minimaal volgens het Duurzaam Veilig-principe**, met nadruk op snelheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van gewenst gebruik.
- **Prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers** door investeringen te richten op bescherming van kinderen, ouderen, fietsers en personen met een fysieke beperking.
- **Educatie op scholen** aan de hand van verkeerseducatieprogramma's zoals BVL, Totally Traffic.
- **Educatie en bewustwording voor alle leeftijdsgroepen** om veilig verkeersgedrag te bevorderen.
- **Educatie en bewustwording voor ouderen en personen met een fysieke beperking** om hun veilige deelname aan het verkeer te borgen. Dit in de vorm van cursussen voor gebruik van scootmobielen, fietscursussen en alertheid op alcohol- en drugsgebruik.
- **Handhaving en monitoring** door intensieve samenwerking met politie en BOA's om structurele naleving van verkeersregels te waarborgen.
- **Verkeersoverleg met stakeholders** bij organisaties als politie, handhavers, hulpdiensten, fietsersbond, VVN etc.
- **Participatie en betrokkenheid van inwoners** door participatietrajecten te organiseren waarbij bewoners actief betrokken worden bij het benoemen en aanpakken van verkeersonveilige situaties.
- **Stimuleren innovaties** – zoals Intelligente Snelheids Assistent (ISA) - om ongewenst verkeersgedrag tegen te gaan.
- Capaciteit verkeersnetwerk **aansluiten op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen**.



Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie is noodzakelijk om de groei van mobiliteit in balans te brengen met leefbaarheid en duurzaamheid. Samenwerking met de regiogemeenten, de MRE en de provincie Noord-Brabant is hierbij onmisbaar. Via gezamenlijke investeringen in infrastructuur, OV en fietsroutes en door afspraken met werkgevers over duurzaam reisgedrag wordt gewerkt aan structurele gedragsverandering.

Visie

Gemert-Bakel streeft met inzet op de mobiliteitstransitie naar een veilig, duurzaam en leefbaar mobiliteitssysteem. Regionale samenwerkingen en een werkgeversaanpak zijn belangrijke pijlers om deze transitie te versnellen. Door de inzet op duurzame vervoerswijzen, innovaties en gedragsverandering dragen we bij aan het verminderen van verkeersdruk, CO2-uitstoot, hinder door verkeer 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 kernen.

Beleid

Regionale Samenwerking

Regionale samenwerkingen zijn belangrijk omdat mobiliteit en verkeersgedrag niet stoppen bij gemeentegrenzen. Door afstemming met omliggende gemeenten, de provincie en landelijke instanties kunnen grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken effectief worden aangepakt. Hierbij wordt onder andere ingezet op het gezamenlijk aanvragen van subsidies, om zo gerichte verkeersveiligheidscampagnes te kunnen ontwikkelen en uitvoeren. Daarnaast richt de samenwerking zich op innovatie in mobiliteit door slimme technologieën en infrastructuur te integreren die passen bij een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Ook handhaving en doorstroming krijgen aandacht, 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 worden duurzame en verkeersveilige mobiliteitsoplossingen gestimuleerd. Zo wordt het gebruik van de fiets, lopen en het openbaar vervoer aangemoedigd, en kunnen initiatieven zoals fietsplannen of openbaar vervoer abonnementen worden gefinancierd. Daarnaast worden campagnes ingezet om alle reiziger 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 gedragseducatie, 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.

Beleidskeuzes

Voor de mobiliteitstransitie zetten we in op:

- **Regionale samenwerking** doormiddel van deelname aan programma's van provincie en regio en deelname aan 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**.



DEEL D

gemeente Gemert-Bakel



MAATREGELEN

In dit deel zetten we de visie en het beleid om in concrete acties. De maatregelen geven richting aan de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en zorgen dat ambities op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid daadwerkelijk worden gerealiseerd. We beschrijven maatregelen zowel op kernniveau voor alle zeven kernen, als op gemeentelijk niveau, om mobiliteit te verbeteren en toekomstbestendig te maken

Op gemeentelijk niveau

Een aantal maatregelen zijn van toepassing op de gehele gemeente. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in de verschillende thema's.

Stappen

1. **Realiseren van verkeersveilige oversteekplaatsen;** We zorgen voor eenduidige, toegankelijke en veilige oversteeklocaties op looproutes naar scholen, winkels en andere voorzieningen, waarbij langzaam verkeer altijd prioriteit krijgt. Hierbij passen we duidelijke markeringen, fysieke inrichting en eventuele snelheidsremmende maatregelen toe om de veiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers te optimaliseren.



2. **Projectmatig realiseren van schoolzones;** In schoolomgevingen zetten we in op de realisatie van zogenaamde schoolzones. Hierbij ligt de focus op verkeersveiligheid voor zelfstandig naar school komende kinderen, duidelijke en geloofwaardige snelheidsbeperkingen, veilige oversteekplaatsen en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen. Aanpassingen worden projectmatig uitgevoerd om een samenhangend en effectief schoolzonebeleid te waarborgen. Een principe hiervan is opgenomen in bijgevoegde figuur.

3. **Toegankelijke centra, met vrije doorgang voor passanten;** Door duidelijk te maken (tot) waar reclameborden en uitstallingen geplaatst kunnen worden zorgen we ervoor dat looproutes in de centra toegankelijk worden en blijven. Naast de op- en afritten die nodig zijn voor het gebruik van hulpmiddelen voor personen met een fysieke beperking, zorgen we ook voor geleidelijnen van winkelgebieden naar openbare gebouwen en locaties waar openbaar vervoer wordt aangeboden.

4. **Verbeteren toegankelijkheid woongebieden;** Binnen woongebieden moet overal veilig gelopen kunnen worden. Bij onderhoud en herinrichting van wegen zorgen we (daar waar het kan) voor voldoende brede en toegankelijke trottoirs. Op kruispunten maken we op- en afritten of zorgen we voor plateaus, zodat ook met mensen met een kinderwagen, rolstoel of rollator gemakkelijk over kunnen steken.

5. **Toegankelijke bushaltes;** Als gemeente zijn we verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte. We zorgen daarom dat we bushaltes en omliggende openbare ruimte toegankelijk inrichten. Onder meer door deze te voorzien van hoge perronbanden, op- en afritten en geleidelijnen.

Trappen

6. **Snelfietsroutes richting Helmond, Eindhoven en Veghel;** Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsverbindingen tussen Gemert-Bakel en de belangrijke stedelijke centra en werkgebieden om woon-werkverkeer en recreatieve fietsroutes te stimuleren. De snelfietsroute richting Eindhoven wordt momenteel uitgewerkt in deelprojecten, zodat de realisatie gefaseerd en beheersbaar kan plaatsvinden. Voor de route richting Helmond wordt het tracé nog nader bepaald in overleg met regionale partners, terwijl richting Veghel nog geen afspraken zijn gemaakt over de exacte uitvoering en samenwerking. Het doel is dat deze snelfietsroutes een veilige, snelle en aantrekkelijke verbinding bieden voor bewoners, forenzen en recreatieve fietsers. Gemeente Gemert-Bakel heeft hier een rol in en participeert in de regionale overleggen. Ook voor de realisatie is de gemeente verantwoordelijk.

7. **Optimaliseren (door)fietsroute Gemert – Boekel – Volkel – Uden;** Er wordt overlegd met de provincie en buurgemeenten om de fietsverbinding tussen deze kernen te verbeteren.

8. **Voorrang voor fietsers op rotondes;** Op rotondes binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang. Daar waar voldoende openbare ruimte beschikbaar is zorgen we voor voldoende brede fietsvoorzieningen.

9. **Obstakelvrije fietspaden;** Fietsen is een belangrijk aspect in de mobiliteitstransitie. We zetten daarom in op verkeersveilige en comfortabele fietsvoorzieningen, bij voorkeur zonder obstakels. We beoordelen daarom of aanwezige paaltjes en dergelijke noodzakelijk zijn. Indien mogelijk, verwijderen we die of borgen we dat de situatie veilig is. Tevens zorgen we met gladheidbestrijding op de fietsnetwerken vanaf minimaal het primaire (gemeentelijke) fietsnetwerk dat de fietspaden ook in de winterperioden berijdbaar blijven.

10. **Bewegwijzering fietsroutes;** Afstemming met Nationale Bewegwijzeringsdienst om regionale fietsroutes en doorfietsroutes te voorzien van bewegwijzering.

11. **Onderzoek fietsstraten;** Voor wegen die qua verkeersintensiteit, profiel en ligging geschikt lijken voor een fietsstraat, wordt onderzocht of deze ontwikkeling haalbaar en wenselijk is. Hierbij wordt gekeken naar het aantal auto- en fietsbewegingen, de verkeersveiligheid, het wegprofiel, de doorstroming en de leefbaarheid in de omgeving. Op basis van de resultaten wordt besloten of de weg kan worden heringericht als fietsstraat, waarbij fietsers prioriteit krijgen en autoverkeer als gast aanwezig is. De haalbaarheid hiervan is mede afhankelijk van de mogelijkheid om het gemotoriseerd verkeer naar de randen van de kernen te brengen.

12. **Aandacht voor fietsverkeer in combinatie met landbouwvoertuigen;** we zorgen voor een veilige inrichting van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waardoor fietsers veilig kunnen passeren zonder dat landbouwverkeer hoeft te stoppen of uit te wijken op de rijbaan. Deze maatregel verbetert zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming voor langzaam verkeer en ondersteunt een comfortabele en veilige verkeersomgeving in het buitengebied.

13. **Goede stallingen;** In centra en bij openbare bestemmingen zoals bij een bibliotheek, het gemeentehuis en sportvoorzieningen, zorgen we voor voldoende ruimte om fietsen te stallen met goede aanbindvoorzieningen. De kencijfers van het CROW zijn een hulpmiddel hierbij. Stallingen zijn bij voorkeur overdekt en aanbindvoorzieningen zijn voorzien van het kenmerk ‘Fietsparkeur’.

Openbaar vervoer

14. **Regionale en provinciale overleggen;** Verantwoording ligt bij de provincie maar we nemen actief deel aan regionale en provinciale overleggen om het openbaar vervoer voor Gemert-Bakel te verbeteren. Deze lobby richt zich op:
    - Behouden en waar mogelijk uitbreiden van het OV-netwerk naar omliggende steden en kernen.
    - Samenwerken met provincie en OV-vervoerder voor verdere optimalisatie met aandacht voor de nieuwe concessies voor Zuidoost en Oost-Brabant.
    - Realiseren van een Noord-Zuid-as HOV-structuur met als voorkeursroute: Uden – Gemert – Laarbeek – Helmond NS-station – regionaal bedrijventerrein Someren – Helmond A67 Hub – Someren/Asten – Weert NS-station.
    - Realiseren van aansluitende verbindingen op nabijgelegen treinstations Helmond en Deurne.
    - Verhogen van de frequentie van de dienstregeling en het uitbreiden van de dienstregeling in de ochtenden, avonden en weekenden.
    - Versterken en opwaarderen van de verbinding Gemert – Gerwen – Eindhoven (huidige lijn 321) door het elimineren van knelpunten.
    - Realiseren en verbeteren van OV-verbindingen naar en tussen kleine kernen binnen en rondom de gemeente, zoals een directe busverbinding tussen Elsendorp en De Rips, en het aanvullen van lokale OV-verbindingen met flexibele vormen van vraagafhankelijk vervoer.

15. **Inrichten van toegankelijke haltes**; Bij onderhoud en herinrichting maken we haltes toegankelijker, zoals beschreven in onderdeel ‘stappen’.

Mobility as a Service

16. **Regionale en provinciale overleggen;** We nemen actief deel aan regionale en provinciale overleggen om ontwikkelingen in MaaS en slimme mobiliteit te volgen en mee te denken aan nieuwe vormen van mobiliteit in onze gemeente. Daar waar mogelijk initiëren we deze en dragen we actief bij aan het mogelijk maken van de realisatie ervan.

17. **Onderzoeken nieuwe mobiliteitsvormen;** We onderzoeken samen met initiatiefnemers de mogelijkheid tot implementatie van nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit en slimme mobiliteitsoplossingen. We staan open voor verzoeken vanuit de commerciële sector. De gemeente faciliteert en initieert deze. Daarnaast stellen we kaders op voor deze nieuwe vormen van mobiliteit. Die werken we als maatregelen vanuit deze visie uit.

18. **Wijk- en buurthub;** We onderzoeken geschikte locaties voor wijk- en buurthubs in de kernen van Gemert en Bakel. De locatie en functionaliteit stemmen we af met de Metropoolregio Eindhoven (MRE).

19. **Dorpshub;** We onderzoeken geschikte locaties voor twee dorpshubs aan de noord- en zuidkant van Gemert. In overleg met de MRE stemmen we de exacte locaties en functionaliteit af.

Privéauto en parkeren

20. **Afwaarderen en herinrichten van wegen buiten de bebouwde kom;** We verlagen de snelheid op gemeentelijke wegen met een ontsluitende en verblijfsfunctie buiten de bebouwde kom van 80 km/uur naar 60 km/uur en herinrichten deze wegen om de snelheid te verminderen. We nemen alle benodigde maatregelen om de weg als 60 km/uur geloofwaardig en veilig(er) te maken. Denk hierbij aan het opheffen van de voorrangssituatie en het realiseren van snelheidsremmende maatregelen. Hiermee zorgen we dat doorgaand verkeer op de daarvoor bestemde provinciale wegen rijdt en de gemeentelijke wegen worden gebruikt voor verkeer van en naar onze kernen. Met deze maatregel vergroten we ook de verkeersveiligheid en verduidelijken we de situatie voor alle weggebruikers in het buitengebied. We sluiten daarbij ook aan op plannen van omliggende gemeenten. Het gaat om de volgende wegen:

Omgeving Gemert
- West-Om
- Koksedijk (voorheen N616)

Omgeving De Mortel
- Doctor de Quayweg
- Bakelseweg (voorheen N604)
- Oldert (voorheen N604)
- Aarle Rixtelseweg

Omgeving Bakel/Milheeze
- Roessel – Hoberg – Schutboomsestraat

Omgeving Milheeze
- Peeldijk – Landmeter van Beurdenweg

Omgeving De Rips
- Oploseweg

Daarnaast gaan we met de Provincie in gesprek om de volgende wegen af te waarderen naar 60 km/uur:

Omgeving Elsendorp
- Elsendorpseweg (N272) ten oosten van Elsendorp

Omgeving Bakel
- Benthem (N607)

21. **Parkeerbeleid;** We voeren een efficiënt parkeerbeleid dat de leefbaarheid versterkt en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen. In 2026 actualiseren we het parkeerbeleid met speciale aandacht voor differentiatie per gebied, zodat parkeernormen aansluiten bij de functie van de locatie. Zo hanteren we hogere normen in kleinere kernen zonder OV-voorzieningen en lagere normen in de centra van Gemert en Bakel als we alternatieven kunnen aanbieden. Tegelijk stimuleren we het gebruik van (elektrische) deelauto's en andere vormen van slimme mobiliteit in nieuwe woonwijken om de vraag naar parkeerplaatsen te beperken. Daarnaast zorgen we voor slim gebruik van de ruimte door parkeervoorzieningen zo in te richten dat ze geen obstakel vormen voor de leefbaarheid in de verblijfsgebieden. Bij ontwikkeling van parkeerplaatsen of een parkeerterrein letten we op een herkenbare en gebruiksvriendelijke inrichting dat voldoet aan de actuele richtlijnen.

22. **Zwaar- en landbouwverkeer netwerk;** We onderzoeken of het wenselijk en haalbaar is om een integraal netwerk voor zwaar- en landbouwverkeer op te stellen, waarin wordt aangegeven welke wegen binnen de gemeente geschikt zijn voor vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Waar nodig treffen we maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Doel van deze netwerkkaart is om de kernen te ontlasten van zwaar- en landbouwverkeer en hiermee de verkeersveiligheid te verbeteren.

23. **Recreatief verkeer op landbouwwegen;** We passen de landbouwwegen aan zodat landbouwvoertuigen gebruik kunnen maken van overrijdbare bermverhardingen. Zo hoeven fietsers niet langer in de berm te wachten wanneer landbouwvoertuigen hun passeren of tegemoet rijden. Maar mocht dit wel gebeuren, dan vinden zij daar een veilig en berijdbaar heenkomen.

24. **Elektrisch laden;** We zijn proactief in het plaatsen van laadvoorzieningen geclusterd op centrale locaties in de openbare ruimte, zoals bij sportverenigingen en in centrumgebieden, om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren en efficiënt ruimtegebruik te bevorderen.

25. **Bevoorrading en vrachtverkeer;** We onderzoeken het vaststellen van vaste aanvoerroutes en venstertijden voor vrachtverkeer in de kernen van Gemert en Bakel, zodat winkels efficiënt kunnen worden bevoorraad met minimale overlast voor omwonenden. Daarbij zetten we in op verduurzaming van de bevoorrading, door inzet van elektrische voertuigen.

Verkeersveiligheid en gedragsverandering

26. **Gebiedsgerichte aanpak Duurzaam Veilig maatregelen;** We voeren een gebiedsgerichte aanpak uit om de verkeersveiligheid in de gemeente Gemert-Bakel te verbeteren door wegen aan te passen aan de Duurzaam Veilig-principes. Op veel locaties voldoet de huidige inrichting van wegen niet aan deze principes, zowel op wegen die objectief als subjectief onveilig worden beschouwd. We onderzoeken het gemeentelijke wegennet op inrichting en benoemen eventuele maatregelen.

27. **Verkeerseducatie en bewustwording;** We reserveren jaarlijks budget voor het (co)financieren van educatieve programma's over veilig verkeersgedrag, gericht op alle doelgroepen. Daarnaast blijven we verkeersveiligheidscampagnes uitvoeren om de bewustwording over veilig verkeer te vergroten.

28. **Participatie met werkgroep verkeer over verkeersonveilige locaties;** We reserveren elke drie jaar budget om de werkgroep verkeer actief te betrekken bij het inventariseren van verkeersonveilige locaties, zodat maatregelen doelgericht kunnen worden uitgevoerd. Benodigde maatregelen werken we uit en programmeren we, samen met input vanuit de SPV aanpak en daaruit voort komende verkeersonveilige locaties. Uiteraard voorzien van budget voor uitvoering.

29. **Handhaving verkeersregels;** We reserveren jaarlijks budget om handhaving van verkeersregels te versterken, met als doel de naleving te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen. Hiervoor kopen we extra BOA capaciteit in.

30. **Regionale afstemming verkeersveiligheidscampagnes;** We stemmen af met omliggende gemeenten en regionale partners om gezamenlijk te investeren in verkeersveiligheidscampagnes. Hiervoor reserveren we uren zodat medewerkers actief kunnen deelnemen aan deze overleggen. Voor uitvoering nemen we budget op in de begroting.

Mobiliteitstransitie

31. **Deelname aan regionale programma's en pilots;** We nemen actief deel aan regionale programma's en pilots die gericht zijn op verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit, om kennis te delen, best practices te ontwikkelen en lokale maatregelen te versterken.

32. **Werkgeversaanpak voor duurzaam woon-werkverkeer;** Woon-werkverkeer vormt een van de belangrijkste verkeersstromen binnen de gemeente, waarbij nog veel fietspotentieel onbenut blijft. Daarom gaan we actief in gesprek met ondernemers(verenigingen) en bedrijven om hen te ondersteunen bij het realiseren van voldoende en kwalitatieve fietsparkeergelegenheid voor hun werknemers. Zo maken we de (elektrische) fiets een aantrekkelijk en logisch alternatief voor de auto, ook voor werknemers op bedrijventerreinen. Met deze aanpak sluiten we nadrukkelijk aan bij de provinciale werkgeversaanpak 'Brainport Bereikbaar'.

Bakel

33. **Inrichting van rotondes conform de CROW-richtlijnen;** Passend bij de gewenste wegcategorie en het bijbehorende snelheidsregime. Dit wordt integraal opgepakt en waarbij mogelijk wordt werk met werk gemaakt. Het gaat om de volgende rotondes:
    - Rotonde Aarle Rixtelseweg – Nuijeneind
    - Rotonde Aarle Rixtelseweg – Helmondsestraat
    - Rotonde Dorpsstraat – Roessel
    - Rotonde Bakel

34. **Auerschootseweg;** Om de verkeersveiligheid en duidelijkheid voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Auerschootseweg te verbeteren maken we de voorrangssituatie duidelijker. Maatregelen bestaan uit kleinere verbeteringen, zoals verduidelijken van de markering en kleinschaliger infrastructurele ingrepen.

35. **Schoolzone Kindcentrum De Bakelaar;** We brengen in de Molenakkers een schoolzone aan en realiseren oversteekplekken voor voetgangers op zowel de Molenakkers als de Schoolstraat. Hiermee verbeteren we de verkeersveiligheid rond Kindcentrum De Bakelaar en maken we de route voor kinderen overzichtelijk en veilig. Daarnaast zorgen we voor een duidelijke oversteek over de Molenstraat langs de Schoolstraat zodat voetgangers zich gemakkelijker richting de supermarkt kunnen bewegen.

36. **Schoolzone OBS De Kleine Kapitein;** We brengen in de Wilhelminastraat, Bernhardstraat en het Clausplein een schoolzone aan en passen hierbij snelheidsremmende maatregelen toe. Hiermee verhogen we de verkeersveiligheid rondom OBS De Kleine Kapitein en zorgen we voor een veiligere omgeving voor kinderen en overige weggebruikers.

37. **Fietsverbinding Bakel – Sportpark Geneneind;** We realiseren een nieuw fietspad tussen Bakel en sportpark Geneneind. Daarbij zorgen we voor goede en duurzame verlichting zodat fietsers veilig en comfortabel gebruik kunnen maken van deze route, ook in de avonduren.

38. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In Bakel gaat het om de haltes: centrum en Helmondsestraat.

39. **Wijk- en buurthub;** Rond de op de kaart aangewezen zoeklocatie zoeken we naar een geschikte locatie voor de wijk- en buurthub in Bakel. We realiseren dit in de buurt van de kerk. Op deze locatie voorzien we in parkeervoorzieningen voor deelauto's en (deel) fietsen.

40. **Afwaarderen en herinrichten van wegen binnen de bebouwde kom;** We verlagen de snelheid op ontsluitende wegen in de kernen van 50 km/uur naar 30 km/uur en herinrichten deze wegen met prioriteit voor langzaam verkeer volgens het STOMP-principe. Daarbij nemen we alle benodigde maatregelen om de weg als 30 km/uur geloofwaardig en veilig te maken. In de kern van Bakel gaat het om de volgende wegen:
    - Gemertseweg
    - Schoolstraat – Auerschootseweg – Overschot

41. **Snelheidsovertredingen in woongebieden reduceren;** Op basis van signalen van bewoners uit de woongebieden worden de situaties beoordeeld, geprioriteerd en indien nodig aangepakt.

De Mortel

42. **Fietssuggestiestroken Oude Molenweg en Sint Antoniusstraat;** We realiseren ontbrekende en verbeteren bestaande fietssuggestiestroken op de Oude Molenweg en de Sint Antoniusstraat in De Mortel om de positie van fietsers te versterken en de verkeersveiligheid te vergroten.

43. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In De Mortel gaat het om de halte: Kerk.

De Rips

44. **Fietsoversteek rotondes De Rips**; In overleg met de provincie herinrichten we de fietsoversteken bij de rotonde in De Rips op een eenduidige en overzichtelijke manier, zodat fietsers veilig en voorspelbaar kunnen oversteken en de verkeerssituatie duidelijk is voor alle weggebruikers.

45. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In De Rips gaat het om de halte: Jeugdhuis.

46. **Afwaarderen en herinrichten van wegen binnen de bebouwde kom**; We verlagen de snelheid op ontsluitende wegen in de kernen van 50 km/uur naar 30 km/uur en herinrichten deze wegen met prioriteit voor langzaam verkeer volgens het STOMP-principe. Daarbij nemen we alle benodigde maatregelen om de weg als 30 km/uur geloofwaardig en veilig te maken. In de kern van De Rips gaat het om de volgende wegen:
    - Ripsestraat

Elsendorp

47. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In Elsendorp gaat het om de halte: Elsendorpseweg.

48. **Herinrichting Zeelandsedijk**; We herinrichten de oostelijke zijde van de Zeelandsedijk tussen de Elsendorpseweg en het kruispunt met de Rector Busscherstraat en realiseren daarbij voldoende parkeerplaatsen om overlast te voorkomen.

Gemert

49. **Rotonde Vondellaan – Kruiseind**; Reconstructie van de Vondellaan is afgerond, de rotonde is daarbij niet aanpast. We onderzoeken of de huidige enkelstrookrotonde nog voldoende toekomstbestendig en verkeersveilig is. Gezien aanwezige bebouwing en bomen rondom de rotonde is ruimte beperkt. De snelheid op aansluitende wegen wordt 30 km/uur.

50. **Rotonde Lodderdijk**; We verbeteren de veiligheid voor fietsers en voetgangers op de rotonde Lodderdijk – Burgemeester de Bekkerlaan door de inrichting aan te passen. We onderzoeken hiervoor welke aanpassingen in deze verkeerssituatie noodzakelijk zijn. De snelheid op aansluitende wegen wordt 30 km/uur.

51. **Broekstraat**; We herinrichten de Broekstraat om de snelheid te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren. De huidige inrichting als erftoegangsweg 50 km/uur met een lange rechte weg en parallelle bomenrijen leidt tot te hoge rijsnelheden. We verlagen de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur en onderzoeken de mogelijkheid om de fietsveiligheid te verbeteren.

52. **Komovergang West-om – Komweg**; We verbeteren de veiligheid bij de komovergang West-om – Komweg door de snelheid van het verkeer te reguleren en de voorrangsituatie te verduidelijken. De huidige uitbuiging bij de komgrens heeft onvoldoende snelheidsremmend effect en de wegversmalling net achter de komgrens past niet bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur, waarbij de doorstroming behouden moet blijven. Daarnaast wordt bij de versmalling vaak geen voorrang verleend, doordat bestuurders nog snel doorrijden of de voorganger volgen. Daarom verwijderen we de wegversmalling en realiseren we een grotere uitbuiging ter hoogte van de komgrens, ondersteund door een 50 km/uur-plateau, waardoor de veiligheid van overstekende fietsers verbetert en de doorstroming behouden blijft.

53. **Wegversmallingen Boekelseweg**; We herinrichten de Boekelseweg om de verkeersveiligheid te verhogen en de functie als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur duidelijk te maken. De huidige wegversmallingen zijn niet conform de richtlijnen, verstoren de doorstroming en hebben een gering snelheidsremmend effect. Daarnaast delen fietsers ter hoogte van het tankstation de rijbaan met gemotoriseerd verkeer, is de markering weggesleten en komt deze niet overeen met het geldende snelheidsregime, waardoor het risico op overschrijding van de maximumsnelheid groot is.

54. **Oudestraat/Binderseind**; We verbeteren de verkeersveiligheid op de Oudestraat en Binderseind door de snelheid te verlagen en de weginrichting duidelijker te maken. De huidige lange rechte weg, brede rijbaan van circa 6 meter en het ontbreken van snelheidsremmers nodigen bestuurders uit om de maximumsnelheid van 30 km/uur te overschrijden. Het merendeel van het verkeer heeft weinig oog voor zijwegen, het plateau op het kruispunt Oudestraat – Churchilllaan remt onvoldoende en de bochtstralen zijn ruim, waardoor hoge bochtsnelheden ontstaan. Bovendien zijn de suggestiestroken weggesleten. We brengen een 30 km/uur-kruispuntplateau aan op de aansluiting Oudestraat – Doorenbosch en verkleinen het kruisingsvlak bij Oudestraat – Churchilllaan door krappere bochtstralen en het toepassen van 30 km/uur-taluds op het kruispuntplateau. Hiermee reduceren we de snelheid, verbeteren we de veiligheid voor alle weggebruikers en maken we het snelheidsregime duidelijk.

55. **Burgemeester de Bekkerlaan**; We verbeteren de verkeersveiligheid en duidelijkheid op de Burgemeester de Bekkerlaan door de wegfunctie aan te passen. De huidige rijbaan oogt niet als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur met doorstroomfunctie, onder andere door diverse erfaansluitingen en het ontbreken van markering. Bovendien ontbreken aparte vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarom waarderen we de Burgemeester de Bekkerlaan af naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, zodat de inrichting en het snelheidsregime beter passen bij de functie van de weg en de veiligheid van alle weggebruikers wordt verbeterd.

56. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes**; We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In Gemert gaat het om de haltes: Heuvel, Ridderplein, Sint Geradusplein, Burgemeester Rietmanstraat, Pastoor Poellplein, Scheiweg en Verreheide.

57. **Wijk- en buurthub**; Rond de op de kaart aangewezen zoeklocaties zoeken we naar een geschikte locaties voor de wijk- en buurthubs in Gemert. We realiseren dit in de buurt van het centrum en het sportterrein Molenbroek. Op deze locaties voorzien we in parkeervoorzieningen voor deelauto's en (deel)fietsen.

58. **Dorpshub**; Aan de noord- en zuidzijde van Gemert realiseren we twee dorpshubs, waar inwoners van de gehele gemeente gemakkelijk de overstap kunnen maken op openbaar vervoer. De hub voorziet daarnaast in ruimte voor het parkeren van (deel) auto's en (deel)fietsen.

59. **Afwaarderen en herinrichten van wegen binnen de bebouwde kom**; We verlagen de snelheid op ontsluitende wegen in de kernen van 50 km/uur naar 30 km/uur en herinrichten deze wegen met prioriteit voor langzaam verkeer volgens het STOMP-principe. Daarbij nemen we alle benodigde maatregelen om de weg als 30 km/uur geloofwaardig en veilig te maken. In de kern van Gemert gaat het om de volgende wegen
    - Oudestraat
    - Heijtsveld – Slenk
    - President Gerartsstraat – Burgemeester de Bekkerlaan
    - Lodderdijk – Sint Annastraat – Willem de Haasstraat
    - Komweg
    - Kruiseind – Pandelaar

Handel

60. **Handelseweg – Onze Lieve Vrouwestraat;** We herinrichten de Handelseweg om de functie als erftoegangsweg duidelijk te maken en het gewenste verkeersgedrag te bevorderen. Buiten de bebouwde kom versmallen we de rijbaan en brengen we markering aan volgens de herkenbaarheidskenmerken voor een erftoegangsweg 60 km/uur. Op het kruispunt Ossenkapelweg – Handelseweg realiseren we een snelheidsmaatregel dat passend is. Binnen de bebouwde kom passen we de inrichting aan volgens de herkenbaarheidskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/uur, inclusief 30 km/uur-plateaus op de kruispunten Mariahofke – Handelseweg en Boskant – Handelseweg. Daarnaast realiseren we een kommaatregel met fysieke snelheidsremmer en verbeteren we de overgang van het (brom)fietspad naar de rijbaan, zodat de weg zowel veilig als duidelijk herkenbaar is voor alle weggebruikers.

61. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In Handel gaat het om de halte: Café van Eldonk.

Milheeze

62. **Weijer – Milheesestraat**; In overleg met de provincie verplaatsen we de fietsoversteekplaatsen over de Weijer en de Hoevensebaan naar een afstand van tien meter van de rotonde. In de huidige situatie liggen de oversteken, met uitzondering van de Heikamp, te dicht op de rotonde, waardoor verwarring ontstaat over de geldende voorrangssituatie omdat fietsers hier uit de voorrang zijn gehaald. Het verplaatsen van de oversteek over de Milheesestraat is niet mogelijk, omdat dit conflicteert met de aansluiting op het benzinestation. Met deze maatregel vergroten we de verkeersveiligheid en verduidelijken we de situatie voor alle weggebruikers.

63. **Stippelberg**; We herinrichten de Stippelberg volgens de CROW richtlijnen naar de gewenste wegcategorie en de daarbij horende snelheidsregime om de verkeersveiligheid te verbeteren en de functie van de weg duidelijk te maken. De huidige obstakelvrije afstand van 6 meter wordt vaak niet gehaald door bomen in de bermen, waardoor het risico op eenzijdige ernstige ongevallen groot is. Bovendien ligt de V85 op de meeste wegdelen (ruim) boven de 80 km/uur, met pieken rond 91 km/uur bij de Ledeboerlaan.

64. **Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes;** We zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bushaltes, waar mogelijk zijn dit overdekte stallingen. Deze plekken zijn toegankelijk voor iedereen en worden daarnaast voorzien van duurzame verlichting en bewegwijzering. In Milheeze gaat het om de halte: Kerk.

65. **Verbreden fietspad Peeldijk**; We waarderen de Peeldijk af naar een 60 km/uur weg om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om een veilige fietsvoorziening te realiseren.

66. **Afwaarderen en herinrichten van wegen binnen de bebouwde kom**; We verlagen de snelheid op ontsluitende wegen in de kernen van 50 km/uur naar 30 km/uur en herinrichten deze wegen met prioriteit voor langzaam verkeer volgens het STOMP-principe. Daarbij nemen we alle benodigde maatregelen om de weg als 30 km/uur geloofwaardig en veilig te maken. In de kern van Milheeze gaat het om de Milheesestraat.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING