

meewerkend

**boxtel**

2024

# Programma Duurzame Mobiliteit

Mobiliteitsplan 2040

Gemeente Boxtel

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Proces en participatie	3
1.3	Programma Duurzame Mobiliteit	4
<b>2</b>	<b>Boxtel nu</b>	<b>5</b>
2.1	Inleiding	5
2.2	Bereikbaarheid en ontsluiting	5
2.3	Randvoorwaardelijk beleid	5
2.4	Beleving	6
2.5	Ontwikkelingen	6
2.6	Duurzaamheid	7
2.7	Verkeersveiligheid	7
2.8	Trends	7
<b>3</b>	<b>Visie op mobiliteit</b>	<b>8</b>
3.1	Inleiding	8
3.2	Duurzaam, slim en efficiënt	8
3.3	Verkeersveilig en leefbaar	9
3.4	Betrouwbaar bereikbaar	9
3.5	Samengevat 10 ambities	10
3.7	Vertaling naar mobiliteitsbeleid 2040	11
<b>4</b>	<b>Gemeentebreed</b>	<b>12</b>
4.1	Inleiding	12
4.2	Gedragverandering: mobiliteitstransitie en veilig verkeer	12
4.3	Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid	13
4.4	Verbindend fietsnetwerk	14
4.5	Gedeelde mobiliteit	17
4.6	Goede bereikbaarheid	20
4.7	Parkeerbeleid	23
4.8	Klaar voor elektrificatie	24
<b>5</b>	<b>Centrum Boxtel</b>	<b>26</b>
5.1	Inleiding	26
5.2	Hoogwaardig fietsparkeren	26
5.3	Ontwikkeling regionale knoop station Boxtel	28
5.4	Centrumparkeren	29
<b>6</b>	<b>Wijken Boxtel</b>	<b>31</b>
6.1	Inleiding	31
6.2	Duurzaam veilige wijken	31
6.3	Eindhovenseweg en omgeving	32
6.4	Ontwikkeling Boxtel noord-west	33
<b>7</b>	<b>Dorpskernen Esch, Liempde en Lennisheuvel</b>	<b>35</b>
7.1	Inleiding	35
7.2	Leefbare kernen	35
<b>8</b>	<b>Bedrijventerreinen</b>	<b>37</b>
8.1	Inleiding	37
8.2	Veiliger lopen en fietsen Ladonk	37
8.3	Implementatie werkgeversaanpak	38
<b>9</b>	<b>Buitengebied</b>	<b>40</b>
9.1	Inleiding	40
9.2	Aantrekkelijk buitengebied voor lopen en fietsen	40



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

### Actualisatie van beleid

Het huidige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Boxtel dateert uit 2008, dat vraagt om een actualisatie. Ook hogere landelijke, provinciale en regionale overheden actualiseren periodiek hun mobiliteitsbeleid. Boxtel moet daarin mee. Daar komt bij dat we in ons gemeentelijke mobiliteitsbeleid graag andere accenten toevoegen. Ook deze moeten verwerkt worden.

### Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitstransitie

Naast dat ons GVVP toe is aan een actualisatie, moeten we rekening houden met ruimtelijke ontwikkelingen en landelijke trends in mobiliteit.

Komende jaren vindt extra woningbouw plaats in de gemeente en komen er arbeidsplaatsen bij. Dit zorgt voor een toename van het aantal verplaatsingen. Daarnaast neemt treinverkeer toe (goederen en personen) Daarvoor is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) nodig. Vanwege drukte en congestie op het wegennet, kunnen we dat niet enkel blijven invullen met maatregelen op het gebied van automobilititeit. De dominante positie voor de auto in de openbare ruimte beïnvloedt immers de leefbaarheid. Stilstaande auto's moeten ergens geparkeerd worden, ook dat kost ruimte. Ruimte die ten koste gaat van de verblijfsfunctie in de openbare ruimte. En ruimte ten koste van mogelijkheden voor het toepassen van maatregelen op het gebied van klimaat adaptatie en hittestress.

### Brede welvaart

Het is nodig om na te denken over onze toekomst en die van generaties na ons. Hoe blijven we duurzaam bereikbaar, zonder een te grote negatieve impact op de samenleving. We zetten in op leefbaarheid en leefomgeving. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid hebben daar invloed op. Oftewel, hoe passen we verkeer en mobiliteit in binnen een duurzame maatschappij. We denken na over wat landelijk de mobiliteitstransitie wordt genoemd. Als gemeente denken we na over hoe we ons duurzaam verplaatsen en toch

inzetten op woningbouw en verstedelijking. In Boxtel én in de kernen Esch, Lennisheuvel en Liempde.

### Kortom

Er is behoefte aan nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Omdat dit verder gaat dan alleen verplaatsen, spreken we niet meer van een GVVP, maar over een 'Programma Duurzame Mobiliteit'. Voorliggend plan kent een doorkijk naar 2040, waarbij deze aan de hand van de gemeentebrede Omgevingsvisie het mobiliteitsbeleid beschrijft en maatregelen benoemt.

## 1.2 Proces en participatie

Als gemeente Boxtel hebben we veel aandacht besteed aan inventarisatie en participatie om te komen tot een nieuw beleidsplan voor mobiliteit en leefbaarheid.

Vooruitlopend op het schrijven van het beleid brachten we de feitelijke situatie op straat in beeld en beoordeelden we de inrichting van het wegennet. Ook inventariseerden en analyseerden we verkeersstromen en maakten we toekomstige beleidsrichtingen inzichtelijk. Daarbij keken we naar relevant beleid en onderzoeken op alle bestuursniveaus.

Ook de beleving ten aanzien van verkeer en vervoer in Boxtel brachten we in beeld via participatie. Naast een inloopavond voor belanghebbenden, zetten we een online enquête in om de beleving te inventariseren, om aandachtspunten in beeld te krijgen en om richting voor toekomstig beleid op te halen. Ook raadsleden dachten mee tijdens een 'In gesprekavond met de raad'.



### 1.3 Programma Duurzame Mobiliteit

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de huidige stand van zaken in Boxtel anno nu. Het derde hoofdstuk gaat in op de Boxtelse visie op mobiliteit en beschrijft de ambities en doelen die we daarbij onderscheiden. De daaropvolgende hoofdstukken vier tot en met negen lichten het mobiliteitsbeleid voor de verschillende gebiedstypen in Boxtel toe, waarbij we steeds de link leggen naar de eerder geformuleerde ambities en doelen.

CONCEPT



## 2 Boxtel nu

### 2.1 Inleiding

In het kader van beeldvorming maakten we inzichtelijk welke kaders relevant zijn voor het mobiliteitsplan Boxtel. Vooral beleid vanuit de hogere overheden vormt een vertrekpunt voor de uitwerking van ons lokale beleid, zeker in relatie tot de mobiliteitstransitie. Ook geeft dit richting aan de structuur van het Mobiliteitsplan.

Inzicht in Boxtel anno 2024 biedt een kapstok voor de uitwerking en onderbouwing van beleidskeuzes. Uiteraard vormen ook de uitkomsten van een enquête, waaruit de mening en beleving van Boxtel over verkeer- en mobiliteitsvraagstukken blijkt, een belangrijk referentiekader. Rekening houdend met verwachte trends en nieuwe ontwikkelingen voor Boxtel in de toekomst ontstaat daarmee het vertrekpunt voor de uitwerking van mobiliteitsbeleid voor toekomstjaar 2040. Dit hoofdstuk geeft een beeld van Boxtel in 2024, relevant voor het thema verkeer en mobiliteit.

### 2.2 Bereikbaarheid en ontsluiting

Boxtel is een gemeente in de provincie Noord-Brabant, in de regio Noordoost-Brabant. De gemeente Boxtel, bestaande uit kernen Boxtel en Lennisheuvel, werd in 1996 vergroot met de gemeente Liempde en in 2021 met het dorp Esch en de bijbehorende buurtschappen Hal en Schorvert.

Gemeente Boxtel beschikt over twee aansluitingen op de A2. Daarmee ontstaat een goede ontsluiting voor het autoverkeer. Via de A2 kan er gemakkelijk gereisd worden naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Daarnaast kent de gemeente Boxtel diverse regionale verbindingen naar omliggende kernen. Ook via het spoor beschikt Boxtel over verbindingen naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven en de tussenliggende kernen. Ook is er een spoorverbinding naar Oisterwijk en Tilburg.

Voor de gehele gemeente Boxtel geldt een gemiddeld autobezit van 1,1 auto per huishouden (2020), dit ligt net boven het landelijke gemiddelde. Het gemiddelde jaarkilometrage van Boxtelaren in 2021 was volgens het CBS 9.200 kilometer. Dat is vergelijkbaar met omliggende gemeenten als Oisterwijk, Best, Oirschot, Meerijstad, Sint-Michielsgestel en ook Tilburg.

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat men binnen de gemeente veel fietst, van en naar regionale bestemmingen zien we een gemiddeld fietsgebruik.

### 2.3 Randvoorwaardelijk beleid

#### **Beleidsakkoord 2021 – 2026 'Samen aan de slag'**

Boxtel werkt aan vijf thema's tijdens de lopende bestuursperiode namelijk: 'Duurzame Transformatie', 'Sociale kracht', 'Leefbare ruimte', 'Vitaal ondernemen' en 'Meewerkend bestuur'. Samengevat zetten we in op een duurzame samenleving, die gezamenlijk werk maakt van de maatschappelijke opgaven. Dat betekent energie besparen en (zelf) opwekken. Aandacht voor de lange termijn doelen. Kwaliteit in de openbare ruimte, waar rekening gehouden wordt met klimaatadaptatie en zoveel mogelijk beperken van hinder die de leefbaarheid vermindert. Voorzieningen als winkels en scholen in de dorpen zorgen voor binding binnen de kern en een aantrekkelijke leefomgeving. Ontwikkelingen richten zich op vragen en behoeften van alle inwoners, maar ook op die van de onze ondernemers. Als gemeente willen we er zijn voor de inwoners en ondernemers, we vinden participatie belangrijk.

#### **Omgevingsvisie Boxtel**

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 moet Boxtel een Omgevingsvisie hebben. Daarin werken we de uitgangspunten van het beleidsakkoord verder uit. Dit proces loopt en maakt aansluitend op het beleidsakkoord de volgende onderverdeling in thema's: 'Aangenaam leven', 'Verbindend netwerk', 'Krachtige economie' en 'Inclusieve duurzaamheid'. De Omgevingsvisie geeft een integrale richting aan ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving, de uitwerking van beleid in een aantal programma's en in het omgevingsplan. Het mobiliteitsbeleid werken we uit in dit Programma Duurzame Mobiliteit.

Het programma duurzame mobiliteit geeft richting aan het mobiliteitsbeleid voor de komende periode. In de toekomst zullen we, afhankelijk van hoe snel ontwikkelingen gaan, verder differentiëren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verder aansluiten op provinciale en regionale ontwikkelingen en verdergaand maatwerk voor onze inwoners.



## Regionaal beleid

Boxtel hoort bij de regio Noordoost-Brabant, het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP) beschrijft het regionale mobiliteitsbeleid. Binnen het Programma Duurzame Bereikbaarheid werkt de regio met de pijlers 'Robuuste netwerken', 'Slimme en efficiënte mobiliteit' en 'Verkeersveiligheid'.

Het RMP zet in op snel, comfortabel en veilig reizen. Binnen de regio, maar ook de regio in en uit. Om dat te realiseren, zet de regio in op robuuste wegnetten, hoogwaardig openbaar vervoer en een uitgebreid fietsnetwerk. De toenemende verstedelijking en bedrijvigheid in de regio Noordoost-Brabant vraagt om slimme oplossingen. De regio wil daarom gebruikmaken van de nieuwste technologieën en met schone mobiliteitsinnovaties de energietransitie versnellen. Woningbouw vindt daarom plaats in stationsomgevingen, ook in Boxtel streven we dat na.

Daarnaast wil de regio dat voor iedereen de keuze om duurzaam en veilig te kunnen reizen ook de makkelijke keuze is. 'Duurzame bereikbaarheid' ziet de regio als belangrijke drager van economische groei en een fijn woonklimaat van de regio.

## 2.4 Beleving

We vroegen onze inwoners, ondernemers en belanghebbenden naar de beleving van verkeer en mobiliteit in de gemeente. Ruim 400 respondenten vulden onze online-enquête in. Daaruit bleek dat men verkeersveiligheid als meest belangrijke thema ziet voor de komende jaren. Ruim de helft van de respondenten ervaart de verkeersveiligheid als slecht. Ze geven aan dat dit vooral komt door (de snelheid van) gemotoriseerd verkeer. Daarnaast ervaren mensen verminderde oversteekbaarheid, geluid van verkeer en trillingen als oorzaken van hinder.

Boxtelaren gebruiken de auto vaak, maar fietsen ook veel. Voor werk wordt de auto het meest gebruikt. Voor verplaatsingen binnen Boxtel gebruikt men ook vaak de fiets. De fietsroutes, oversteekpunten en hoeveelheid fietsenstallingen zijn vatbaar voor verbetering, om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Ruimte voor lopen en fietsen mag ten koste gaan van ruimte voor de auto, maar tegelijkertijd wil men toch nog graag de auto dicht bij huis parkeren.

In totaal maakten 247 respondenten van de mogelijkheid gebruik om een reactie of suggestie achter te laten voor het mobiliteitsplan. Kort samengevat hadden daarvan de meeste reacties betrekking op:

- Fietsers (in twee richtingen) op de rotondes, dit beschouwen veel respondenten als gevaarlijk.
- Eénrichtingswegen ervaart men als lastig en hinderlijk (éénrichtingsverkeer in de Baroniestraat was tijdens de enquête actueel en werd veel genoemd).
- Verzoek om zorg voor voldoende parkeerplaatsen.
- Men ervaart veel hinder van parkeren op de stoep.
- Verzoek om meer handhaving.
- Verzoek om onderhoud van wegen, fietspaden en trottoirs.
- Men ondervindt overlast van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

## 2.5 Ontwikkelingen

In Boxtel bouwen we de komende jaren extra woningen en geven we ruimte aan extra bedrijvigheid en werkgelegenheid. De woondeal gaat uit van circa 2.300 woningen in de periode tot 2030. We zetten in op toekomstbestendigheid en we richten ons op alle doelgroepen. De ontwikkelstrategie van de provincie geeft daar richting aan. Daar sluiten we op aan. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van de 'Toolbox Mobiliteitstransitie in de stad'. Die toolbox legt een verbinding tussen duurzaam reisgedrag en ruimtelijke kwaliteit. En daarmee een leefbare omgeving. Daar waar mogelijk passen we dat in Boxtel ook toe. Bedrijvigheid concentreert zich vooral op bedrijventerreinen Ladonk en Vorst. Omdat meer woningen en extra bedrijvigheid ook leiden tot extra verkeer, passen we de infrastructuur daarop aan.

De landelijke inzet gaat uit van het realiseren van woningen binnen bestaande kernen en nabij OV-knooppunten. Dit geeft invulling aan de woningbehoefte en aan de mobiliteitstransitie.



Verder spelen in Boxtel een aantal belangrijke vraagstukken, welke om nadere uitwerking vragen. Het gaat daarbij om bestaand beleid PHS wat nog gerealiseerd moet worden, de snelfietsroutes 's-Hertogenbosch – Eindhoven en Boxtel – Tilburg, de Verbinding A2 – N618, de noord-westelijke ontsluitingsstructuur en de ontwikkeling van station Boxtel.

## 2.6 Duurzaamheid

Zoals ook aangegeven bij het beleidsakkoord, werken we in Boxtel aan het thema duurzaamheid en zijn we ons bewust van onze rol om duurzaamheid te promoten. We ontwikkelen duurzaamheidsbeleid. We werken als gemeente aan klimaat en energie, onder andere via projecten en onderwerpen zoals de Energiehulp, klimaatadaptatie, de Regionale Energiestrategie, Aardgasvrij Boxtel en zonneparken. Daarnaast werken we aan duurzaamheid binnen het thema Groen en Biodiversiteit aan het realiseren van 'tiny forests', landschapontwikkeling, biodiversiteit en ruimtelijk beleid. Ook leveren we als Boxtel een bijdrage aan het Schone Lucht Akkoord en werken we samen met partners in Boxtel en in de regio. Voorgaande duurzaamheidsaspecten raken diverse mobiliteitsopgaven zoals elektrificatie, laadpalen en duurzaam vervoer. De landelijk ingezette mobiliteitstransitie geeft invulling aan anders reizen en daarmee meer duurzame mobiliteit. In Boxtel sluiten we daarop aan. Dit werken we in voorliggend plan verder uit.

## 2.7 Verkeersveiligheid

In navolging op landelijk en regionaal beleid streven we uiteraard naar zo min mogelijk verkeersongevallen binnen onze gemeente. Als Boxtel werken we dan ook al jaren aan het voorkomen van verkeersongevallen en het verkleinen van de ernst van ongevallen. We verbeteren de verkeersveiligheid op locaties waar ongevallen plaatsvinden en via een mensgerichte aanpak richten we ons op de betrokken doelgroepen.

Binnen de gemeente Boxtel (inclusief A2) vonden in 2022 in totaal 145 verkeersongevallen plaats, waarbij 22 gewonden en drie dodelijke slachtoffers te betreuren zijn. Eentje vond plaats op gemeentelijk wegennet, één slachtoffer op de N618 en één op de A2. In de periode 2018-2022, zien we dat onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met

24 jaar, 28% van de slachtoffers valt. In de groep kwetsbare vervoerswijzen valt in die periode ongeveer 68% van de verkeersslachtoffers.

## 2.8 Trends

We volgen maatschappelijke trends, zoals de versmelting van de woon- en werksituatie. Thuis werken en digitalisering zorgen ervoor dat werkplekken flexibel zijn en blijven.

Daarnaast blijkt dat we vervoersmiddelen steeds vaker delen en op maat maken voor de reiziger of voor de te maken verplaatsing. Dat leidt tot een lagere auto-afhankelijkheid en biedt keuzemogelijkheden. Daar hebben we als (Boxtelse) maatschappij ook behoefte aan. Als we onze mobiliteit alleen invullen met de auto, dan leidt dat tot drukte en congestie. Keuzevrijheid vinden we daarom erg belangrijk. Als gevolg van ontwikkelingen in digitalisering wordt bezit ook minder noodzakelijk. En dat kan weer leiden tot een efficiencyslag in gebruik van vervoersmiddelen. Daar sluiten we graag op aan, zeker wanneer dat onze inwoners flexibiliteit geeft en hen ondersteunt in hun keuze van vervoer.





## 3 Visie op mobiliteit

### 3.1 Inleiding

Een visie op mobiliteit in Boxtel vormt de leidraad die ons als gemeente in staat stelt om gestructureerd en doelgericht te handelen binnen de mobiliteitstransitie. Deze biedt immers een gemeenschappelijk begrip van de gewenste toekomst. Onze visie op mobiliteit vormt een centrale rol bij het vormgeven en uitwerken van beleid en maatregelen en geldt voor de lange termijn. De Samenwerkingsagenda Noordoost-Brabant en het Regionale MobiliteitsProgramma passen we als onderlegger toe voor dit mobiliteitsplan.

#### Visie en ambities

We willen graag dat mobiliteit bijdraagt aan het behalen van de Boxtelse doelen en ambities op gebied van duurzaamheid, klimaat en energie, leefbare en toegankelijke openbare ruimte, infrastructuur, mobiliteit en parkeren.

Als gemeente anticiperen we op maatschappelijke ontwikkelingen. Dit vraagt om flexibiliteit en meebewegen, soms beïnvloeden en daar waar vanwege bijvoorbeeld minder ruimte aanpassingen nodig zijn, sturen op te maken keuzes. Denk bij meebewegen aan extra capaciteit (bijvoorbeeld op kruispunten), bij beïnvloeden om goede fietsvoorzieningen en bij sturen aan meer dwingende maatregelen als afsluiten of éénrichtingsverkeer.

In lijn met het Regionale MobiliteitsProgramma werkten we een visie op mobiliteit uit aan de hand van drie Boxtelse doelen. Deze doelen vormen de belangrijkste kenmerken van het Boxtelse mobiliteitssysteem in 2040 en geven richting aan de gemeentelijke inspanningen. We onderscheiden de volgende doelen voor het mobiliteitssysteem in 2040:

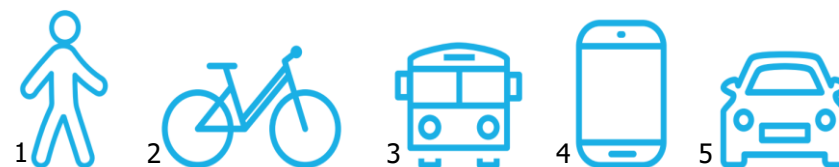
- duurzaam, slim en efficiënt
- verkeersveilig en leefbaar
- betrouwbaar bereikbaar

Rekening houdend met de lokale context in Boxtel, beschrijven we onze visie voor het mobiliteitssysteem van 2040 in Boxtel in de drie volgende paragrafen. Hoofdstuk vier tot en met negen werken deze visie verder uit. Daarbij maken we onderscheid naar opgaven en beleid voor de gehele gemeente en voor een aantal deelgebieden.

### 3.2 Duurzaam, slim en efficiënt

Het mobiliteitssysteem draagt bij aan een duurzame en gezonde leef- en werkomgeving. Oftewel, we gaan voor een gemeente waar het gezond, veilig en prettig wonen, werken en ondernemen is. Vanuit mobiliteit willen we positief bijdragen aan de toekomstbestendigheid van het klimaat. Toegang tot relevante data uit monitoring vormt daarbij een belangrijk vertrekpunt.

Binnen de gemeente willen we aansluiten bij het landelijke inrichtingsprincipe STOMP. Daarbij krijgen actieve en duurzame verplaatsingen zoals lopen en fietsen prioriteit. STOMP staat voor de prioritering Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privé-auto, zie figuur 1.



figuur 1: de volgorde van STOMP

Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV (Openbaar Vervoer) en MaaS. Als laatste nemen we de privé-auto pas mee bij de inrichting. Het STOMP-principe hanteren we als kader om toe te passen bij vraagstukken over de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast stimuleren we het gebruik van duurzame (elektrische) voertuigen voor personen- en goederenvervoer, door te voorzien in voldoende laadmogelijkheden.





In het kader van duurzaamheid streven we ook naar een goede balans tussen het aantal laadvoorzieningen en het groeiende aanbod elektrische voertuigen.

Dit betekent dat we slimme en passende mobiliteit ambiëren voor iedereen, ook vanuit het oogpunt van inclusieve mobiliteit. We werken daarom aan een inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem, waarbij er voor iedereen een mobiliteitsoplossing is, hetzij individueel en/of gedeeld. We streven naar voldoende korte, directe en toegankelijke loop- en fietsroutes, openbaar vervoer, toegankelijke openbare voorzieningen, voldoende fietsvoorzieningen en naar een groter aandeel deelmobiliteit en deelvervoer.

Vanuit 'duurzaam, slim en efficiënt' benoemen we de volgende ambities:

1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat.
2. Inrichten van de openbare ruimte volgens STOMP.
3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen.
4. Inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen.

### 3.3 Verkeersveilig en leefbaar

Het mobiliteitssysteem draagt bij aan een verkeersveilige en aangename openbare ruimte. We vinden het belangrijk dat iedereen met een veilig gevoel aan het verkeer moet kunnen deelnemen, ongeacht de vervoerswijze. De inrichting van de weg bepaalt voor een groot deel de ervaren en objectieve verkeersveiligheid. Voor de inrichting van de openbare ruimte, blijven we de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt hanteren. We streven naar het verkleinen van het aantal verkeersongevallen en een afname van de ernst van de ongevallen.

In navolging op Strategisch Plan Verkeersveiligheid<sup>1</sup> willen we de verkeersveiligheid vergroten door risicogestuurd te gaan werken, daarmee proberen we toekomstige verkeersongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Daarnaast moeten we verkeersonveilig gedrag blijvend aanpakken door in te zetten op verkeerseducatie van doelgroepen.

<sup>1</sup> Het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Veilig van deur tot deur' (SPV) is een initiatief van de Rijksoverheid om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ook willen we dat inwoners minder hinder ondervinden van mobiliteit, dus: minder uitstoot, minder geluid, een lagere intensiteit door de wijken en de kernen en een minder prominente plek van de auto in het straatbeeld. De vrij komende ruimte kunnen we daarna gebruiken voor de ontwikkeling van meer woonruimte en voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Denk daarbij aan meer groen en andere maatregelen, bijvoorbeeld speelgelegenheid of voor klimaatadaptatie.

De ambities voor 'verkeersveilig en leefbaar' zijn:

5. Iedereen kan met een veilig gevoel deelnemen aan het verkeer.
6. Verkeersonveilig gedrag blijvend aanpakken met educatie en handhaving.
7. Inwoners ervaren minder hinder van mobiliteit.

### 3.4 Betrouwbaar bereikbaar

Het mobiliteitssysteem draagt bij aan een betrouwbare bereikbaarheid voor verkeer van, naar en tussen de kernen in onze gemeente.

Als gemeente Boxtel zien we graag dat het aantal autokilometers en de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in onze wijken en kernen afnemen, naast een positieve invloed op verkeersveiligheid en leefbaarheid, vergroot dit ook de betrouwbaarheid van reistijden. Gemotoriseerd verkeer dat voor de betreffende wijk of kern doorgaand is, gaat daarbij om de woongebieden heen.

We streven een robuuste wegenstructuur na, welke uitnodigt tot het verplaatsen van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer naar de randen van Boxtel en de kernen. Daarmee ontlasten we het centrum en verbeteren we de interne en externe bereikbaarheid van de gemeente. Uiteraard kan iedereen bij de woning komen, maar soms vinden we het niet erg als autoverkeer een wat langere route moet nemen en langzaam verkeer de kortste route kan volgen.



Daarnaast willen we een groter aanbod van betrouwbare alternatieven voor de auto met bijhorende dienstregelingen. In lijn met de provinciale en regionale ambities gaan we voor de ontwikkeling van een mobiliteitshub<sup>2</sup> op het station van Boxtel, met verbindingen naar de Boxtelse wijken en kernen. Ten slotte vinden we dat onze trottoirs, fietspaden en wegen goed onderhouden moeten zijn, in navolging op ons beleid voor wegbeheer. Naast toegankelijkheid geldt voor de trottoirs dat deze ook obstakelvrij moeten zijn.

De ambities bij 'betrouwbaar bereikbaar':

8. Realisatie van een robuuste wegenstructuur, met (doorgaand) gemotoriseerd verkeer aan de randen.
9. Ontwikkeling van een mobiliteitshub station Boxtel.
10. Goed onderhouden wegen en fietspaden.

### 3.5 Samengevat 10 ambities

De onder de drie doelstellingen benoemde 10 ambities voor het mobiliteitsbeleid van Boxtel staan hier samengevat. Hier geven de komende jaren invulling aan met het in de volgende hoofdstukken beschreven mobiliteitsbeleid.

Duurzaam, slim en efficiënt:

1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat.
2. Inrichten van de openbare ruimte volgens STOMP.
3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen.
4. Inclusief en toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen.

Verkeersveilig en leefbaar:

5. Iedereen kan met een veilig gevoel deelnemen aan het verkeer.
6. Verkeersonveilig gedrag blijvend aanpakken met educatie.
7. Inwoners ervaren minder hinder van mobiliteit.

Betrouwbaar bereikbaar:

8. Realisatie van een robuuste wegenstructuur, met (doorgaand) gemotoriseerd verkeer aan de randen.
9. Ontwikkeling van een mobiliteitshub station Boxtel.
10. Goed onderhouden wegen en fietspaden.

---

<sup>2</sup> Een mobiliteitshub is een plek waar diverse vervoersvormen samenkomen. Zo geeft een mobiliteitshub op- en overstapmogelijkheden van fiets naar trein en vice versa. Maar ook naar

openbaar vervoer, deelmobiliteit en eventueel deelauto's. Een mobiliteitshub biedt daarmee oplossingen voor het afleggen van de 'first' en last mile'.



### 3.7 Vertaling naar mobiliteitsbeleid 2040

De (ontwerp-) omgevingsvisie beschrijft wat Boxtel wil bereiken in 2040. Dit programma duurzame mobiliteit is daar een deeltuitwerking van. Het beleid uit de omgevingsvisie kan nog wijzigen. Na vaststelling toetsen we dit plan daar nogmaals aan.

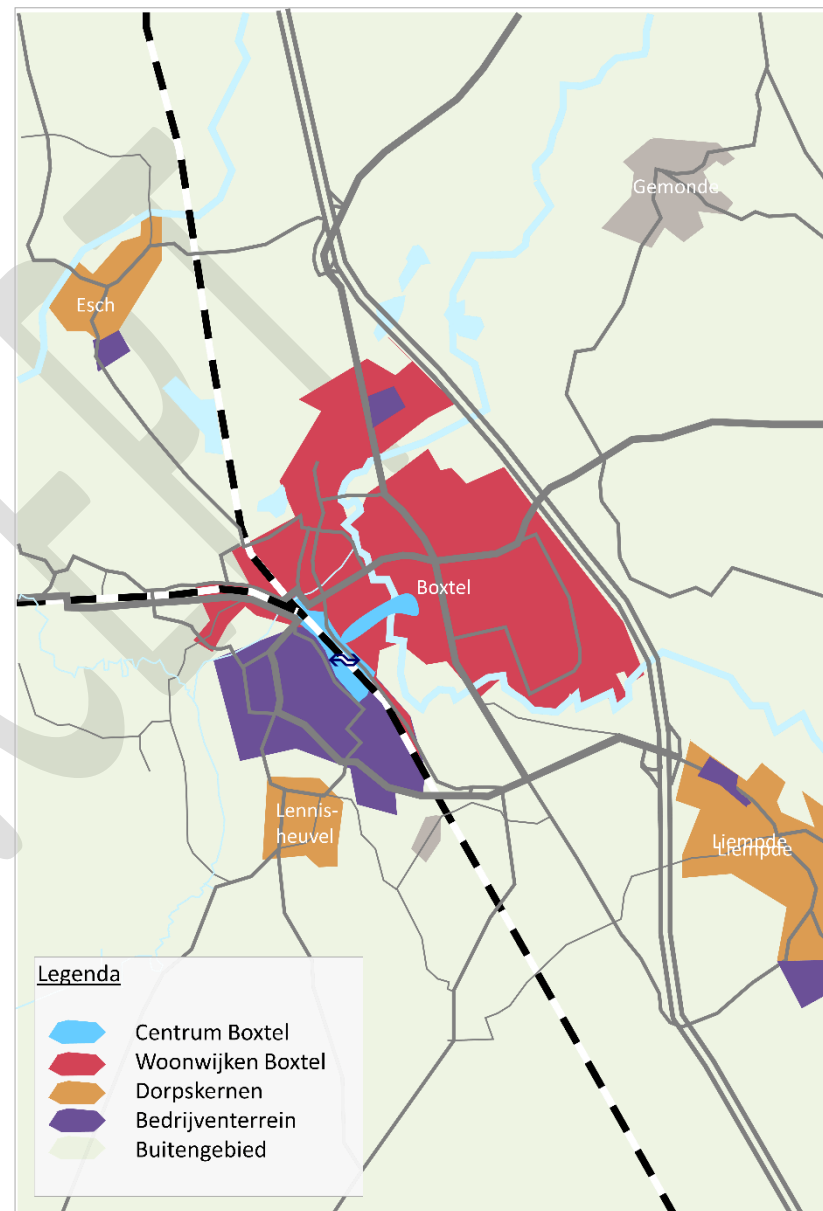
Het verwezenlijken van onze ambities vraagt inspanningen. Deze zijn in de volgende hoofdstukken uitgewerkt. Waar nodig verduidelijken we het beleid met netwerkkaarten. Bij het beschrijven van het beleid per gebied maken we concreet hoe we onze ambities gaan waarmaken.

Sommige mobiliteitsaspecten gaan de gehele gemeente Boxtel aan, deze aspecten werken we dan ook gemeentebreed beleid uit. Dit beschrijven we in hoofdstuk vier.

In aanvulling daarop kennen we nog specifieke aandachtspunten die afhankelijk zijn van het soort gebied. We onderscheiden de volgende gebieden, zie figuur 2:

- het kernwinkelgebied van Boxtel (centrum)
- de woonwijken in de kern Boxtel
- de kernen Esch, Liempde en Lennisheuvel
- de bedrijventerreinen
- het buitengebied

Deze gebieden komen terug in de hoofdstukken vijf tot en met negen.



figuur 2: deelgebieden in Boxtel



## 4 Gemeentebreed

### 4.1 Inleiding

De aanpak van de ambities leidt tot zeven gemeentebrede opgaven, namelijk:

1. gedragsverandering mobiliteits transitie en veilig verkeer
2. risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid
3. verbindend fietsnetwerk
4. gedeelde mobiliteit
5. goede bereikbaarheid
6. parkeerbeleid
7. klaar voor elektrificatie

### 4.2 Gedragsverandering: mobiliteitstransitie en veilig verkeer

#### Wat is onze opgave?

Een duurzame mobiliteitstransitie vormt een belangrijke opgave binnen het mobiliteitsbeleid van Boxtel. We zien het meebewegen en anticiperen op de mobiliteitstransitie dan ook als uitgangspunt. We willen de verkeersdeelnemers met het aanbieden van de juiste voorzieningen verleiden tot het gewenste gedrag. We maken de verschillende keuzes binnen dit beleidsplan dan ook met de ambities voor de mobiliteitstransitie in het achterhoofd.

*"De mobiliteitstransitie gaat om het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere leefomgeving voor iedereen. Inzet op stimuleren van wandelen, fietsen, het openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit verkleint de rol van de auto. En zorgt voor gebruik van alternatieve vervoerswijzen en duurzaam en actief mobiliteitsgedrag. Dit vergroot de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid."*

We willen dat in 2040 mensen zich meer te voet, per fiets of met het openbaar vervoer verplaatsen. Dit spreidt de verkeersvraag over meerdere modaliteiten en draagt zo bij aan de bereikbaarheid en een duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem.

#### Waar zetten we op in?

Om anders te reizen zetten we in op gedragsverandering. Daarbij onderscheiden we gedragsverandering die inzet op duurzamer reisgedrag in het kader van de mobiliteitstransitie en gedragsverandering die inzet op veiliger gedrag in het verkeer. We zetten daarom in op educatie, voorlichting en handhaving. Zowel voor de gewenste gedragsverandering in de mobiliteitstransitie als voor gedragsverandering voor veiliger gedrag in het verkeer. Daarmee stimuleren en verleiden we onze inwoners tot een permanente gedragsverandering.

Uit de enquête blijkt dat lastig is om het gedrag van mensen te beïnvloeden, maar men vindt wel dat de gemeente daar op moet inzetten. We zetten daarom in op het combineren van infrastructurele maatregelen met gedragscampagnes voor een maximaal resultaat. Bij de inzet op het veranderen van gedrag zorgen we ervoor dat we de verschillende soorten reizigers aanspreken met gerichte campagnes. We sluiten daarbij aan op provinciale en regionale campagnes op het gebied van duurzamer reisgedrag en/of veilig gedrag in het verkeer. Handhaving gebruiken we om overlast door mobiliteit te voorkomen en te beperken.

Als gemeente baseren we onze keuzes op actuele data. Dat vraagt om monitoring op meerdere vlakken. We vinden het belangrijk om de voortgang in de mobiliteitstransitie en de beleving van de mobiliteit te monitoren, dat geeft inzicht en biedt aanknopingspunten voor het behoud of wijzigen van koers.

We monitoren de ontwikkeling van lopen, fiets- en auto gebruik, beschikbaarheid van initiatieven en de beleving van verkeer en mobiliteit door onze inwoners.



## Samengevat

Onderstaande tabel 1 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op educatie en voorlichting over gebruik van duurzame alternatieven voor de auto.	X		X				X		X	
We zetten in op educatie, voorlichting en handhaving voor veiliger verkeersgedrag.			X		X	X	X			
We monitoren de effecten van gedragsverandering voor mobiliteitstransitie.	X		X				X		X	
We monitoren de effecten van verkeersgedrag.					X	X	X			

tabel 1: beleidskeuzes gedragsverandering voor mobiliteitstransitie en veilig verkeer

## 4.3 Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid

### Wat is onze opgave?

In Nederland werken we sinds een aantal jaar met een risicogestuurde aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Als Boxtel sluiten we hierop aan. Dit betekent dat we proactief de risico's op wegen en kruispunten gaan verkleinen. Waar mogelijk voorkomen we dat ongevallen zich voordoen.

### Waar zetten we op in?

We zetten daarom in het op eenduidigheid in uitvoering van het wegennet en streven naar nul verkeersgewonden en -doden. Deze inzet sluit aan de opgehaalde wens vanuit Boxtelse inwoners, ondernemers en belanghebbenden. Uit de enquête blijkt dat veel mensen de verkeersveiligheid als slecht ervaren, daarom geven zij ook aan dat dit mobiliteitsthema prioriteit moet krijgen.

We gaan proactief en preventief een risicoanalyse van gemeentelijke wegen en kruispunten uitvoeren. Het daaruit volgende overzicht van verkeersonveilige locaties toetsen we en vullen we aan met lokale kennis. Denk daarbij aan klachten, meldingen, verkeerstellingen en input van belanghebbenden. Ook leggen we de relatie met regionale en provinciale plannen. Indien nodig passen we het overzicht met verkeersonveilige locaties daarop aan en brengen we een prioritering aan richting uitvoering. In ieder geval moet loopruimte in het centrum en bij winkels en voorzieningen in de dorpen vrij zijn van obstakels en toegankelijk zijn ingericht. Dat toetsen we, waarbij we ons realiseren dat de uitdaging in de kernen groot is. Uitgevoerde initiatieven evalueren we, zodat we de opgedane kennis elders weer kunnen toepassen

Voor de prioritering werken we een passende systematiek uit. Daarbij houden we rekening met meekoppelkansen zoals werk-met-werk (onderhoud) en subsidiemogelijkheden.

Ook spoorveiligheid op gelijkvloerse kruisingen met het spoor monitoren we in het kader van een risicogestuurde aanpak. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid met Rijk en ProRail.



## Samengevat

Onderstaande tabel 2 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op verkeersveiligheid door toepassen risicogestuurde aanpak.					X	X	X			
In het centrum en bij winkels en voorzieningen in de dorpen zorgen we voor een obstakelvrije en toegankelijke openbare ruimte.		X		X	X					
We werken een passende systematiek uit voor prioritering.					X	X				
We monitoren de veiligheid op spoorwegovergangen.			X		X	X	X			

tabel 2: beleidskeuzes risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid

## 4.4 Verbindend fietsnetwerk

### Wat is onze opgave?

Fietsen is gezond en duurzaam. We willen dat er meer gefietst wordt. Fietsen in Boxtel krijgt prioriteit. Daarvoor is een beter fietsnetwerk nodig.

### Waar zetten we op in?

We zetten in op een verbindend netwerk voor fietsers, met snelle en directe fietsroutes tussen de wijken en het centrum en met fietsroutes naar de omliggende kernen en buurgemeenten. Daar waar de ruimte beperkt is, geven we prioriteit aan de positie van de fiets. Dat mag ten koste gaan van de ruimte voor de auto. In aansluiting op de mening van Boxtel (enquête) staan we in dat kader bijvoorbeeld open voor het realiseren van een fietsstraat in een schoolomgeving.

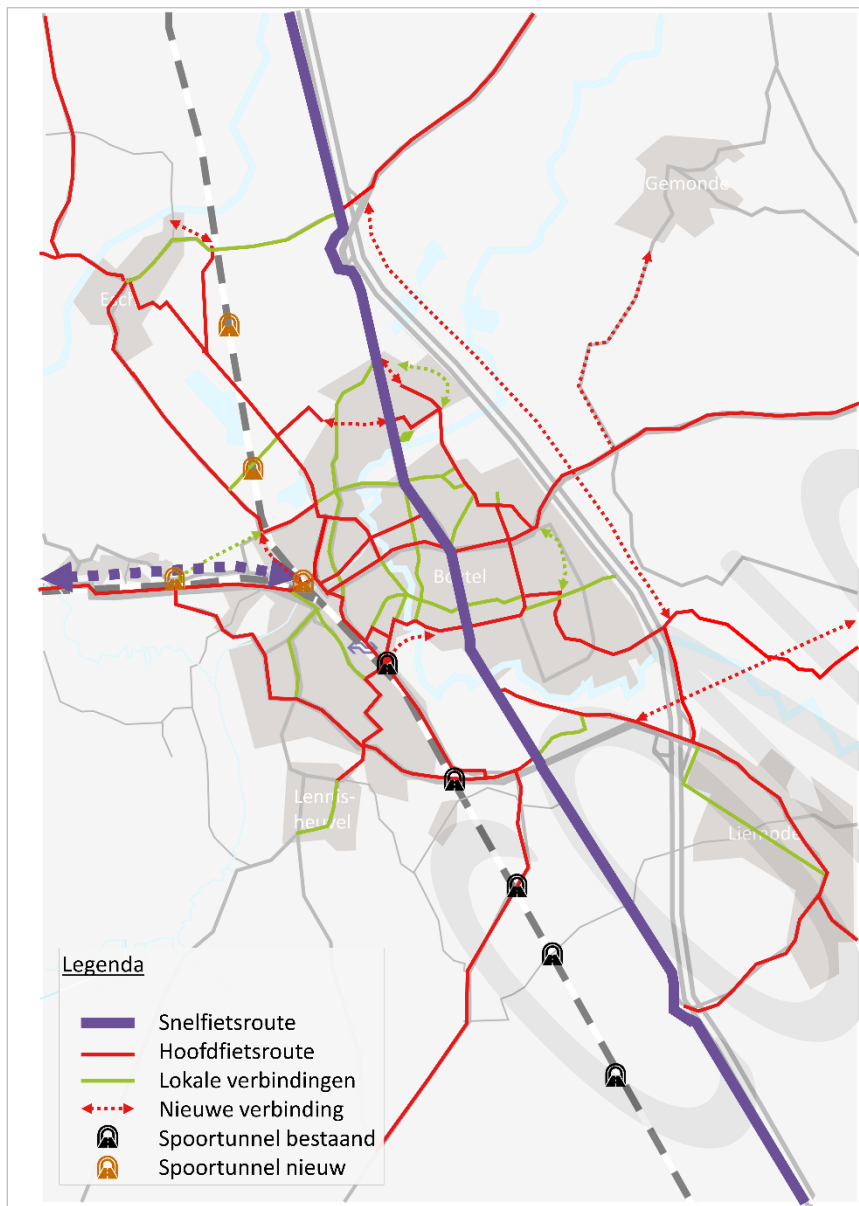
Bij verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen stimuleren we het gebruik van de fiets. Zo willen we dat verplaatsingen tussen de wijken onderling zo veel mogelijk met de fiets gemaakt worden. Dat kan ertoe leiden dat de auto voor diezelfde verplaatsingen best wat om mag rijden. Het milieueffect van meer fietsritten is groter dan een langere afstand voor autoritten.

We stimuleren het gebruik van de elektrische fiets vanwege de potentie als vervangende vervoerswijze voor woon-werkverkeer. Denk hierbij aan goede stallingsvoorzieningen. Dit zorgt voor minder autoverkeer op de weg.

We richten een verbindend netwerk in voor fietsers, daarbinnen onderscheiden we hoofd fietsroutes, lokale verbindingen en snelfietsroutes. Zie figuur 3. Een goede kwaliteit vinden we een randvoorwaarde. Op sommige locaties kan de kwaliteit echter (nog) beter, dit blijkt ook uit de enquête. Bij kruisingen van fietsers met autoverkeer geven we zoveel mogelijk voorrang aan de fietser. Voor de fysieke inrichting van deze fietsvoorzieningen volgen we de richtlijnen van het CROW.







figuur 3: netwerk fiets

*"Argumenten om te kiezen voor een route langs de noord-zuid-as zijn de wens om zo veel mogelijk fietsers vanuit de Boxtelse wijken te faciliteren. Een route langs de A2 maakt ongehinderd doorfietsen mogelijk, maar betekent nog steeds dat een aansluiting gemaakt moet worden vanuit de kern Boxtel op de fietsroute. Dan zijn er twee voorzieningen nodig. Langs de A2 en door Boxtel (behorende bij de noord-zuid-as). In de zone langs de A2 is er sprake van doorsnijding van het landschap en moet met een groter aantal grondeigenaren overeenstemming worden bereikt. Het draagvlak bij de hogere overheden ligt bij een route door Boxtel. De route langs de A2 kan een plus zijn, maar bij voorkeur gaat de snelfietsroute door Boxtel."*

De kernen van Boxtel liggen op allemaal op fietsafstand van elkaar. Verplaatsingen binnen en tussen de kernen onderling lenen zich dan ook uitstekend voor gebruik van de fiets. Voor deze verplaatsingen en die naar omliggende gemeenten zetten we in op gebruik van de hoofd fietsroutes, waarbij we fietsers zo veilig en zoveel mogelijk conflictvrij willen afwikkelen. Tussen de kernen willen we op deze verbindingen daarom (bij voorkeur) vrij liggende en eenduidig ingerichte fietsvoorzieningen. Dergelijke fietsvoorzieningen bevinden zich veelal langs doorgaande wegen.

Binnen de verblijfsgebieden rijdt de fietser op de rijbaan. Dit is prima, het is niet nodig om op elke lokale route fietsvoorzieningen te realiseren. Op enkele verbindingen zien we die noodzaak wel, bijvoorbeeld bij hoge fietsintensiteiten en op relevante school en/of woon-werk fietsroutes. En zeker wanneer deze verbindingen aansluiten op een hoofd fietsroute en/of snelfietsroute. Deze (nieuwe) lokale routes voorzien we van brede fietsstroken of vrij liggende fietspaden.

Als Boxtel werken we graag mee aan de realisatie van snelfietsroutes, een snelle verbindingsweg voor fietsers. Dit speciale type fietspad loopt in het meest ideale geval als een zo recht mogelijke lijn tussen twee economische centra, dat kunnen de steden zijn, maar ook andere belangrijke bestemmingen. We zetten in op het aansluiten van onze hoofd fietsroutes, als inpijlers, op snelfietsroutes. Daarmee bevorderen we het fietsgebruik en bieden we een goede ontsluiting.





De snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, de F2 via Vught – Boxtel – Best, vormt straks een belangrijke drager voor de fietsstructuur door Boxtel. Een route van de F2 via de kern Boxtel geniet daarbij onze voorkeur boven een route parallel aan de A2, zie kader. Dit sluit aan bij de getekende intentieovereenkomst (2021) tussen de betrokken gemeenten en de provincie.

Het onderzoek naar een snelfietsverbinding tussen Oisterwijk en Boxtel (F58) moet opgestart worden, de provincie is daarin leidend. Als Boxtel trekken we graag samen op voor dit vraagstuk, daarvoor maken we capaciteit vrij. In het onderzoek kijken we naar de mogelijkheden om de F58 aan te sluiten op de F2, via de kern Boxtel.

De snelfietsroute raakt daarmee de fietsonderdoorgang ter plaatse van de dubbele overweg, die in het kader van PHS wordt gerealiseerd. We willen daar een derde poot met fietshelling realiseren.

Als gemeente baseren we onze keuzes graag op actuele data. Dat vraagt derhalve ook om monitoring van fietsgebruik. Deze data gebruiken we om te beoordelen welke ontbrekende schakels prioriteit genieten.

De ontwikkeling van licht elektrische voertuigen (lev's) volgen we. Bij de uitwerking van maatregelen houden we daar zo veel als mogelijk rekening mee. De speed pedelec bijvoorbeeld moet al van de rijbaan gebruik maken.

## Samengevat

Onderstaande tabel 3 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
Daar waar de ruimte beperkt is, geven we prioriteit aan de positie van de fiets. Dat mag ten koste gaan van de ruimte voor de auto.		X		X	X	X	X			
We stimuleren het gebruik van de (elektrische) fiets.	X		X							
Voor de fysieke inrichting van onze fietsverbindingen volgen we de richtlijnen van het CROW.		X			X		X			X
We zetten in op hoofd fietsroutes tussen onze kernen, met vrijliggende en eenduidig ingerichte fietsvoorzieningen.					X		X	X		X



	Duurzaam, slim en efficiënt			Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar			
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op het realiseren van lokale fietsroutes met passende fietsvoorzieningen op ontbrekende schakels.		X	X		X		X	X		X
We werken mee aan de realisatie van snelfietsroutes F2 en F58, waarbij we onze hoofd fietsroutes als inprikkers daarop aansluiten.		X	X		X		X	X		X
We zetten in op een route van de F2 via de kern Boxtel.			X		X		X	X		X
We onderzoeken samen met de provincie de route van de F58, daarbij pleiten wij voor een derde poot met fietshelling bij de onderdoorgang van de dubbele overweg.			X	X			X	X	X	
We monitoren fietsgebruik.	X		X				X			

*tabel 3: beleidskeuzes verbindend fietsnetwerk*

## 4.5 Gedeelde mobiliteit

### Wat is onze opgave?

Anders en duurzaam reizen vraagt om andere vervoersmiddelen dan de auto. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid en inclusiviteit, beschikken we als gemeente graag over een passend aanbod van gedeelde mobiliteit voor onze inwoners. Denk hierbij aan openbaar en publiek vervoer (seniorenbus), deelauto's en deelfietsen. Daar dragen we waar mogelijk aan bij, ook stimuleren we het gebruik van gedeelde mobiliteit.

Als onderdeel van deze opgave willen we dat onze inwoners over de juiste informatie beschikken en over centraal gelegen locaties waar gedeelde mobiliteit beschikbaar is.

### Waar zetten we op in?

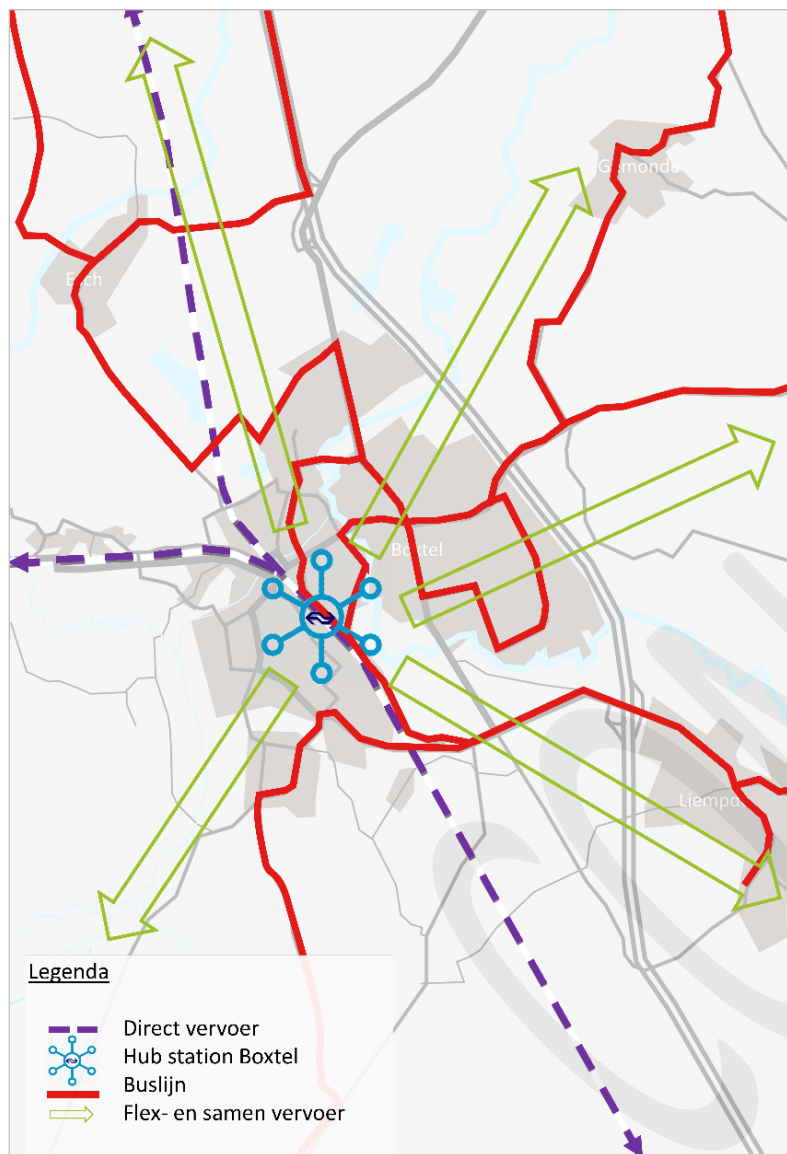
Voor het openbaar vervoer onderscheiden we in Boxtel de volgende mogelijkheden, zie ook figuur 4:

- Trein: station Boxtel ligt op de treinverbindingen tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch en Eindhoven en Tilburg.
- Schoolvervoer (lijn 643): van Schijndel via Boxtel, Esch en de A2 naar 's-Hertogenbosch. De verbinding halteert op een beperkt aantal locaties in Boxtel.
- Kleinschalig openbaar vervoer zoals buurtbus: lokale initiatieven als de seniorenbus of vraagafhankelijk vervoer voor kleine kernen, sluit direct aan op het station van Boxtel.

Uit de enquête blijkt dat mensen meer gebruik van het openbaar vervoer in Boxtel willen maken als er meer bussen en treinen zouden rijden en als er meer haltes zouden zijn. Het openbaar vervoer is bij kou en regen een logische aanvulling op gebruik van de fiets. We zetten daarom in op behoud van de huidige frequentie van treinen, voor alle richtingen. Ook pleiten we voor goede aansluitingen vanuit de kernen naar het station in Boxtel via openbaar en/of gedeeld vervoer, met haltes op de juiste locaties. Denk hierbij ook aan de P+R aan de westzijde en fietsverbinding naar Lennisheuvel. Hiervoor gaan we het gesprek aan met provincie Noord-Brabant als verantwoordelijke voor de concessie en met de vervoerder als uitvoerende partij.

We zetten in op het ontwikkelen van een regionale knoop op het station Boxtel. Zie uitwerking in paragraaf 5.3.





figuur 4: netwerk gedeeld vervoer

In samenwerking met de regio en de provincie Noord-Brabant zetten we in op het ontwikkelen van gedeelde mobiliteit als alternatief voor de auto.

Als Boxtel stimuleren en faciliteren we de volgende vervoersvormen:

- Direct vervoer: Dit betreft lijn gebonden openbaar vervoer, waaronder de reguliere buslijnen en treinverbindingen.
- Flex vervoer: Dit betreft vraagafhankelijk vervoer (Bravo Flex) en bijvoorbeeld bundeling met WMO.
- Samen vervoer: Dit betreft vrijwilligersinitiatieven zoals de buurtbus, het seniorenvervoer in Boxtel, deelmobiliteit en meerijddiensten, waaronder Automaatje, deelfietsen, deelscooters, liften en carpoolen.

We vinden het belangrijk dat deze vormen van vervoer op een toegankelijke en begrijpelijke wijze beschikbaar gemaakt worden voor alle reizigers. Dat betekent dat we openstaan voor ontwikkelingen vanuit de markt voor bijvoorbeeld MaaS systemen. Mobility as a Service gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld deelfiets, -auto, -scooter, trein en bus. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Met de juiste informatie kunnen onze inwoners immers een goede, weloverwogen en betrouwbare keuze maken voor hun verplaatsing (waaronder vervoerswijze en het parkeren). Indien nodig dragen we als gemeente bij aan het leveren van de benodigde data hiervoor.

Daarnaast zetten we in op centraal gelegen lokale hubs in de wijken en kernen. Daar bieden we, afhankelijk van de vraag, een op-/overstappunt voor beschikbare vervoersvormen, welke we afstemmen op de lokale behoefte. Daarnaast leggen we voor deze locaties graag de relatie met duurzame en slimme faciliteiten. Denk daarbij aan een laadpunt voor het opladen van de elektrische auto, het stallen van de (deel)fiets, een aanbod van deel-bakfietsen en/of een pakket oppikpunt.





figuur 5: illustratie van een hub-locatie (bron: CROW)

In woonwijken, kernen en op bedrijventerreinen zien we kansen voor het implementeren van deelauto's. Het realiseren van deelmobiliteit ligt op dit moment nog vaak volledig bij de aanbieders van deelauto's, -fietsen, -scooters en/of de OV-fiets. Wij zoeken daarin graag de samenwerking, zodat we gezamenlijk toewerken naar een toekomstvaste oplossing.

### Samengevat

Onderstaande tabel 4 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Bostel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We werken samen in het ontwikkelen, stimuleren en faciliteren van gedeelde mobiliteit.	X		X	X			X		X	
We gaan een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van MaaS via aanleveren data.			X	X					X	
We zetten in op het ontwikkelen van lokale hubs in wijken en kernen .	X		X	X			X		X	
We stimuleren en geven medewerking aan de implementatie van deelauto's in wijken, kernen en op industrieterreinen.	X		X	X			X		X	

tabel 4: beleidskeuzes gedeelde mobiliteit



## 4.6 Goede bereikbaarheid

Vanuit het STOMP-principe prioriteren we de vervoerswijzen. De auto blijft belangrijk en daarvoor is een goed netwerk nodig.

### Wat is onze opgave?

Er rijdt verkeer door de kern Boxtel, mede door de verbinding naar de N618 en het ontbreken van een ontsluitingsstructuur aan de noord-westzijde van Boxtel. We zien dat hoge intensiteiten en -snelheden leiden tot een verminderde leefbaarheid, waarbij onze inwoners hinder ondervinden zoals verkeerslawaai, trillinghinder en een gevoel van verkeersonveiligheid.

Als Boxtel streven we naar een goede bereikbaarheid en een prettige leefomgeving. Daarom willen we een robuuste ontsluitingsstructuur, waarbij we de kernen ontlasten van gemotoriseerd verkeer en waarbij voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van directe en snelle verbindingen.

### Waar zetten we op in?

We geven de komende jaren invulling aan het optimaliseren van onze verkeersstructuur. Een en ander hangt uiteraard nauw samen met de opgaven voor lopen en een verbindend fietsnetwerk (paragraaf 4.2.4). Een robuuste verkeersstructuur, die bijdraagt aan bereikbaarheid en aan leefbaarheid, realiseren we niet van vandaag op morgen. Dit vraagt om forse investeringen.

We beschouwen het optimaliseren van onze verkeersstructuur als een groeimodel. In dit groeimodel realiseren we sommige onderdelen al snel (korte termijn) en andere onderdelen pas later in de tijd (lange termijn). De visualisatie van dit groeimodel bestaat daarom uit twee kaartbeelden, één voor de periode tot 2030 en één met 2040 als eindbeeld.

#### 2030

In de periode tussen nu en 2030 geven we uitvoering aan de eerste stappen. Zie ook figuur 6. De maatregelen vanuit PHS worden gerealiseerd. De VLK bijvoorbeeld zorgt voor een secundaire ontsluiting van Ladonk die niet door Boxtel loopt.

De eerste stappen leiden nog niet naar de totaaloplossing waarbij gemotoriseerd verkeer verplaatst wordt naar de randen, wel vormt dit de basis waarop we later verder bouwen, om bijvoorbeeld lopen en fietsen meer ruimte te kunnen geven. Primaire voorzieningen zoals winkels en zorg zijn te voet goed bereikbaar. Met name in de kleine kernen levert dit uitdagingen op, omdat er nu bijvoorbeeld geen trottoirs zijn.

Verkeer rijdt zogezegd 'van buiten naar binnen' en blijft zo lang mogelijk op de hoofdroutes. De hoofdwegenstructuur bestaat uit een netwerk van (boven)regionale wegen en lokale wegen met een belangrijke verkeersfunctie.

Vanwege de toename van het aantal treinen vervalt, met de realisatie van het Maatregelenpakket het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer. Daarom zetten we samen met Rijk, ProRail en provincie in op een robuuste wegenstructuur aan de zuidwestelijke kant van Boxtel.

In dat kader bereiden we op dit moment een nieuwe 'Verbinding Ladonk – Kapelweg' voor. Daarmee realiseren we een optimalisatie van de route tussen de A2, via Ladonk, naar de Kapelweg. De inrichting van de route over het bedrijventerrein Ladonk vormt nog een aandachtspunt. Dit gaan we nog uitwerken. De Keulsebaan wordt westelijk van de Eindhoveneweg verbreed en ter plaatse van de dubbele overweg komt een onderdoorgang voor fietsers.

Met het sluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer zien we kansen om de oost-west-as minder druk te maken. Daarnaast kennen we de functie erftoegangsweg toe aan de doorgaande wegen in woonwijken. Daarmee sluiten we beter aan op landelijk beleid en streven we uniformiteit na. Zie ook paragraaf 6.2. Uit de enquête blijkt dat er veel tegenstanders zijn voor het instellen van eenrichtingsverkeer. Desondanks beschouwen we, als onderdeel van de afwaardering van wegen, het invoeren van eenrichtingsverkeer als mogelijke maatregel om verkeer te sturen. Dit sluit aan bij onze ambities ten aanzien van leefbaarheid en klimaatadaptatie.







figuur 6: verkeersstructuur en wegcategory 2030

### 2040

Realisatie van het groei-model voor gemotoriseerd verkeer vindt stapsgewijs plaats. Zie ook figuur 7. De hoeveelheid verkeer neemt richting 2040 verder toe, waardoor er nog meer verkeer over het Boxtelse wegennet rijdt. Zonder maatregelen leidt dit tot afname van de leefbaarheid en geeft beperkingen aan de mogelijkheden en aantrekkelijkheid van de fiets. Daarom zetten we in op nieuwe verbinding tussen de A2 ter hoogte van de Boxtelseweg en de N618 (Schijndelseweg), dat ontlast de Noord-zuidas en andere delen van Boxtel van autoverkeer. Een doortrekking naar de Barriereweg biedt mogelijk meerwaarde voor Liempde en nemen we mee in onderzoek naar meerwaarde en effecten.

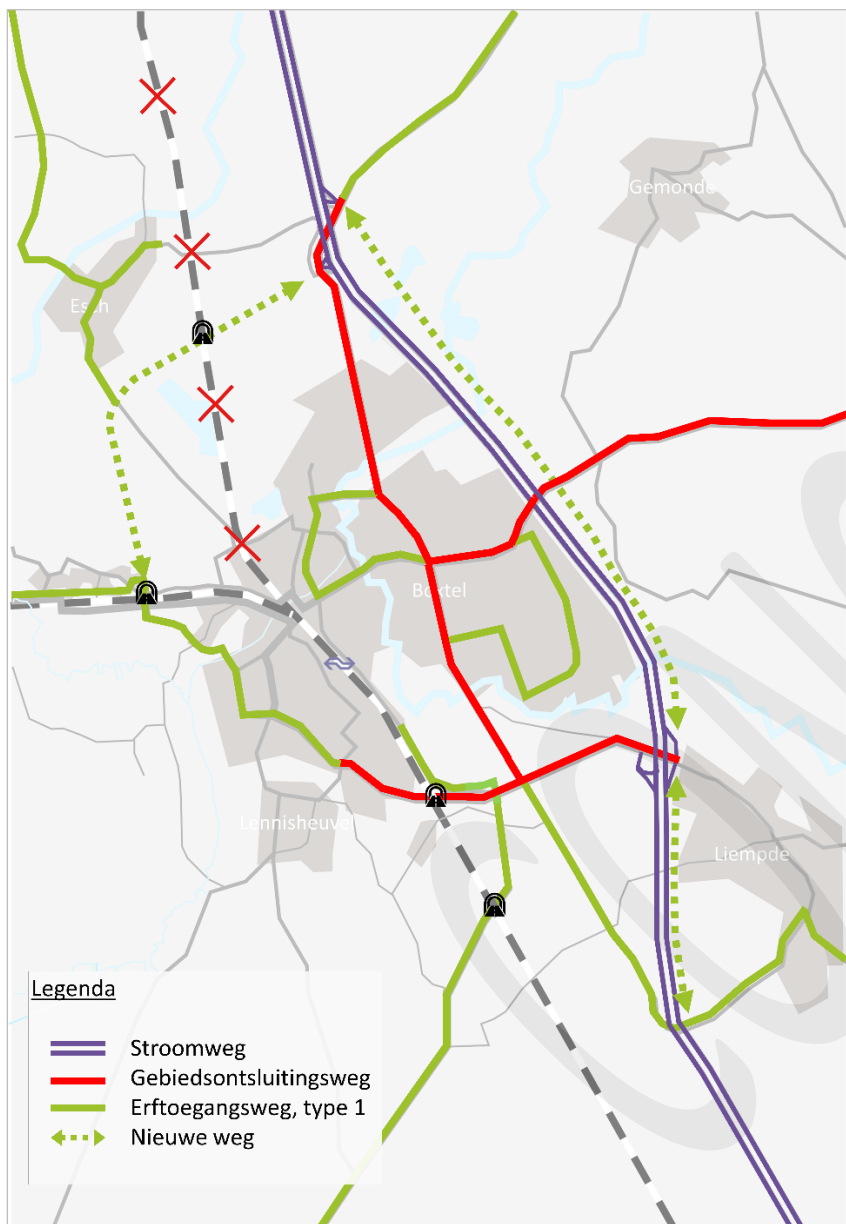
In het gebied noord-west, tussen Ladonk aan de westzijde en de aansluiting Boxtel-Noord op de A2, ontbreekt een sluitende infrastructuur. We zetten daarom als onderdeel van de gebiedsontwikkeling in op het sluiten van de ringstructuur aan de noordwestzijde als onderdeel van onze ambitie om verkeer naar de randen van de kern Boxtel te brengen. Daar hangt de ontsluiting van Esch en verkeer door de kern mee samen. Evenals vracht- en landbouwverkeer naar de agrarische bestemmingen in het gebied en naar Ladonk.

Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen en spoor zijn echter van invloed op welke infrastructuur waar nodig is. Denk daarbij aan de omvang van eventuele woningbouwontwikkelingen en keuzes rondom overwegen.

De keuze voor de locatie van de ringstructuur staat dus nog niet vast. Het kaartbeeld van de lange termijn laat daarom een mogelijke ligging zien. De uiteindelijke ligging hangt samen met de keuze van woningbouw, het al dan niet opheffen van spoorkruisingen en het realiseren van spoortunnels. Ook moet rekening gehouden worden met de locatie van zwemplas de Langspier en Sparrenrijk, als onderdeel van het provinciale natuurnetwerk.

Met de voorgenomen maatregelen uit dit mobiliteitsplan zorgen we ervoor dat de hoeveelheid verkeer op zowel de noord-zuidas als de oost-westas afneemt.





figuur 7: verkeersstructuur en wegategorisering 2040

## Samengevat

Onderstaande tabel 5 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt			Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar			
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We werken de verkeersstructuur en inrichting op industrieterrein Ladonk uit.		X		X	X		X	X		X
Bij ontwikkelingen rondom A2 zetten we in op realisatie van een verbinding tussen de A2 ter hoogte van de Boxtelseweg en de N618.					X		X	X		X
Bij ontwikkelingen rondom bestaande spoor kruisingen zetten we in op een noord-westelijke ontsluitingsstructuur.					X		X	X		X
We waarderen de oost-west-as en noord-zuid-as af.	X	X		X	X		X	X		X

tabel 5: beleidskeuzes goede bereikbaarheid





## 4.7 Parkeerbeleid

### **Wat is onze opgave?**

Het efficiënt benutten van beschikbare (parkeer)ruimte blijft een voortdurende uitdaging, zeker met de komst en doorontwikkelingen van nieuwe technologieën, zoals elektrische voertuigen en deelvervoer. We hebben daarom behoefte aan actueel parkeerbeleid met voldoende ruimte voor maatwerk. De uitwerking daarvan volgt in 2024. Het ontwerpen en implementeren van nieuw parkeerbeleid betreft een complex proces. Dit proces moet een evenwicht vinden tussen de behoeften van verschillende belanghebbenden en het behalen van gemeentelijke doelen. Aan de uitwerking hiervan geven we prioriteit.

### **Waar zetten we op in?**

We zetten in op een vernieuwd parkeerbeleid. Streven is minder ruimte voor de stilstaande auto, zodat er meer ruimte beschikbaar is voor een andere invulling. Verder zetten we in op een betere verdeling tussen de drie regimes 'gratis', 'blauw' en 'betaald'. In lijn met de mobiliteitstransitie draagt ons parkeerbeleid positief bij aan het verminderen van de uitstoot, op het stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen, het bevorderen van carpoolen en autodelen, het verminderen van het aantal voertuigen in het centrum en een toename van het gebruik van de fiets.

We zoeken daarbij naar manieren om gemeentebreed parkeerruimte te optimaliseren. Daarbij kijken we onder andere naar differentiatie in parkeertarieven, parkeren van deelmobiliteit en het implementeren van slimme parkeersystemen.

We maken duurzame en actieve mobiliteit aantrekkelijker door het actualiseren van de parkeernormennota, met voldoende ruimte voor maatwerk, flexibiliteit en inclusief fietsparkeernormen. We reserveren ruimte voor parkeren, maar wegen de ruimtevraag af ten opzichte van een andere inrichting en alternatieven. Uit de enquête blijkt dat veel mensen huiverig zijn voor het verlagen van de parkeernormen. Toch gaan we kijken of en hoe lagere parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het inzetten van andere mobiliteitsoplossingen zoals deelauto's en het veranderen van de openbare ruimte naar een groene, loop- en fietsvriendelijke omgeving. Bijvoorbeeld door parkeren op (korte) afstand.

In relatie met mobiliteitstransitie kan dan de behoefte aan parkeerruimte afnemen. In afwachting daarvan kan het in sommige gevallen nodig zijn (in de nabijheid) ruimte te reserveren voor parkeren. Altijd ruimte reserveren lost niets op. Gemotiveerd afwijken van de norm wordt onderdeel van beleid.

We bepalen kaders voor het aanwijzen en inrichten van wenselijke locaties voor (lang)parkeren, met een afweging voor parkeren van grote voertuigen. We kijken daarbij naar de mogelijkheden om vrachtauto's te parkeren nabij bedrijventerreinen en/of de hoofdinfrastructuur.

We zetten verder in op het regelmatig monitoren en evalueren van de effectiviteit van het parkeerbeleid (parkeerdrukmetingen). Indien nodig passen we ons beleid aan op basis van veranderende behoeften en technologische ontwikkelingen.



## Samengevat

Onderstaande tabel 6 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op nieuwe parkeernormen met de mobiliteitstransitie als vertrekpunt.	X		X				X		X	
Benoemen van locaties voor (lang)parkeren en afweging voor faciliteren van ruimte voor langparkeren van vrachtauto's.							X			
We zetten in op regelmatig monitoren, evalueren en indien nodig actualiseren van ons parkeerbeleid.	X		X				X			

tabel 6: beleidskeuzes actueel parkeerbeleid

## 4.8 Klaar voor elektrificatie

### Wat is de opgave?

Het elektrificeren van voertuigen is een belangrijk aspect van de overgang naar duurzame mobiliteit en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Als gemeente zijn we niet 'in the lead', maar anticiperen we op deze ontwikkeling en zorgen we samen met aanbieders van laadpalen voor voldoende laadinfrastructuur op de juiste locaties. Dit vergt een zorgvuldige afstemming van vraag en aanbod. Daarnaast moeten we rekening houden met de capaciteit van het stroomnet, dat momenteel beperkingen heeft.

### Waar zetten we op in?

We zien dat landelijk, maar ook lokaal in Boxtel, de laatste jaren het bezit en gebruik van elektrische auto's toegenomen is. Het creëren van een uitgebreid en goed toegankelijk netwerk van oplaadpunten zien we daarom als noodzakelijk om de transitie naar elektrische mobiliteit te bevorderen en duurzaam vervoer te ondersteunen.

We zetten in op het stimuleren van het gebruik van de elektrische auto door het realiseren van meer oplaadpalen in de openbare ruimte. We volgen de vraag. Dit sluit aan bij de enquêteresultaten, daarin zien we de wens voor meer oplaadpunten in de openbare ruimte ook terugkomen.

Om een goede balans te behouden, hanteren we onze in 2019 vastgestelde beleidsregels voor het plaatsen van openbare laadpalen voor elektrische voertuigen. We faciliteren de plaatsing van laadpalen in de (semi)openbare ruimte. We plaatsen daarbij laadpalen op strategische locaties en op aanvraag van gebruikers, in de gehele gemeente waar behoefte is aan laadpalen in de openbare ruimte. We zoeken daarbij naar een balans tussen de vraag naar en het aanbod van oplaadinfrastructuur.

Op locaties met een hoge parkeerdruk reserveren we altijd één parkeerplaats voor het opladen van elektrische auto's, om de impact op de parkeerdruk te minimaliseren. We monitoren het gebruik van deze laadpalen en bij frequent gebruik kunnen we een tweede parkeerplaats reserveren. We denken na over de mogelijkheid om de parkeerdruk bij openbare laadplekken te beperken.



In sommige gevallen beschikken gebruikers van een elektrische auto wel over een laadmogelijkheid, maar niet over een eigen parkeerplaats. We zijn geen voorstander van kabelgoten als verlengde huisaansluiting, omdat dit kan leiden tot 'eigenaarschap' van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als elders laden geen reële optie is, staan we onder strikte voorwaarden en het aanvragen van een omgevingsvergunning zogenaamd privaat opladen toe in het plaatsingsbeleid. Dit werken we nader uit.

We gaan de ontwikkelingen van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur goed volgen en monitoren. Dit vanuit de vraag van de gebruiker, de mogelijkheden van de aanbieder en het netwerk en rekening houdend met de verdeling van de parkeercapaciteit. We evalueren ons beleid en actualiseren dit op basis van data, ervaringen en nieuwe technologieën.

## Samengevat

Onderstaande tabel 7 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen, eventueel met maximum parkeerduur om iedereen een kans te bieden.	X	X	X							
We hanteren beleidsregels voor plaatsing van openbare laadpalen.	X		X				X			
We kiezen ervoor om beleid uit te werken voor 'verlengde huisaansluitingen'.	X		X				X			
We evalueren en actualiseren beleid als daar aanleiding voor is.	X									

tabel 7: beleidskeuzes klaar voor elektrificatie



## 5 Centrum Boxtel

### 5.1 Inleiding

Het gebied 'centrum Boxtel' bestaat uit het kernwinkelgebied en de directe omgeving daarvan, inclusief de parkeerterreinen.

Een centrumgebied kenmerkt zich door een hoge concentratie aan winkels, horeca en andere sociaal-maatschappelijke voorzieningen, zoals een bibliotheek et cetera. Binnen de gemeente Boxtel onderscheiden we één centrumgebied, namelijk in de kern Boxtel. Esch, Lennisheuvel en Liempde hebben met hun dorpskernen in beperkte(re) mate een centrumfunctie. Deze is anders dan in Boxtel.

Het centrumgebied heeft zowel een lokale als een regionale zorgfunctie. Het centrum bevindt zich in het gebied rondom Markt, Rechterstraat en Stationsstraat. De loopruimte in het centrum moet obstakelvrij en toegankelijk worden ingericht.

Het centrum heeft via de Stationsstraat en Prins Hendrikstraat uitlopers tot en met het NS-station Boxtel. Dit station biedt treinverbindingen van en naar Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Tilburg. Het station trekt reizigers met diverse vervoerswijzen. Daarom is er rondom het huidige station een blauwe zone van kracht om langparkeerders (treinreizigers) te weren.

Binnen het centrumgebied staat de verblijfskwaliteit voorop. Tegelijkertijd vinden we een goede bereikbaarheid van het centrum ook belangrijk. Dit stelt ons voor de uitdaging van een goede inrichting, met het oog op ruimte voor parkeren van fiets en auto en ruimte voor bevoorrading van winkels.

### 5.2 Hoogwaardig fietsparkeren

#### Wat is onze opgave?

We willen onze inwoners verleiden tot meer fietsen in het kader van de mobiliteitstransitie. Dit vraagt om logisch gesitueerde en hoogwaardig ingerichte fietsenstallingen in het centrum. Nabij het station verleiden we bezoekers en reizigers tot meer gebruik van de fiets en van het openbaar vervoer.

#### Waar zetten we op in?

We geven prioriteit aan de realisatie van extra, veilige en comfortabele fietsenstallingen in het centrum. Nabij het station (toekomstige regionale knoop) is er behoefte aan ruimere openingstijden van de fietsenstalling. Dit sluit aan bij de wens vanuit Boxtel. In de enquête vroeg men aandacht om langere openingstijden van de fietsenstalling bij het station. Ook veilig stallen van de fiets bij centrumbezoek werd genoemd. Extra fietsenstallingen mogen in bepaalde mate ten koste gaan van ruimte voor auto-parkeerplaatsen. Daar profiteert de hele gemeente van, zowel inwoners van het centrum, als inwoners uit Esch, Liempde en Lennisheuvel.

We stimuleren, naast het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in openbaar gebied, ook de realisatie van fietsparkeervoorzieningen op openbaar toegankelijke terreinen van derden, zoals verenigingen of organisaties. De wijze waarop wij ondersteunen, adviseren en mogelijk bijdragen werken we nog verder uit. We nemen in ieder geval fietsparkeernormen op in het parkeerbeleid.

Door het aanbieden van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen versterken we de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer. Het FietsParKeur van CROW stelt diverse basiskwaliteitseisen aan fietsparkeersystemen. Als gemeente Boxtel zetten we in op deze kwaliteitseisen als minimale eis aan openbare fietsparkeervoorzieningen.



Het toepassen van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen biedt de fietser:

- Gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken).
- Gemak bij het betreden en verlaten van de voorziening (maaiveld en drempelloos, dicht bij de hoofdontsluiting).
- Kleine kans op schade aan de fiets (bij voorkeur overdekte stallingen, ondersteunende rekken).
- Kleine kans op diefstal (stevige en veilige rekken en eventueel toezicht).

Goed gesitueerde fietsparkeerplaatsen gaan verrommeling van de openbare ruimte tegen en maken het centrum aantrekkelijker, zeker in combinatie met meer groen. We zetten in op logisch gesitueerde groepen fietsparkeerplaatsen (fietsnietjes) in het centrum. We zoeken plekken rondom de Markt, Rechterstraat en Stationsstraat, o.a. nabij de horeca en aan de ingangen van het voetgangersgebied en winkelgebied.

Ook van fietsparkeren willen we het gebruik meten. We zetten daarom, ook voor de fiets, in op het structureel meten van de fiets parkeerdruk in het centrum. Deze metingen voeren we tegelijkertijd uit met het parkeerdruk en -motievenonderzoek voor autoparkeren in het centrum, zie ook paragraaf 5.4.

## Samengevat

Onderstaande tabel 8 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We geven prioriteit aan de realisatie van extra, veilige en comfortabele fietsenstallingen in het centrum en nabij het station (toekomstige regionale knoop).	X	X					X		X	
Realisatie van fietsenstallingen mag ten koste gaan van ruimte voor auto-parkeerplaatsen.	X	X					X			
We stimuleren de realisatie van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op openbaar toegankelijke terreinen.	X	X								



	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We hanteren de kwaliteitseisen van FietsParKeur van het CROW als minimale eis aan fietsparkeervoorzieningen	X									
We zetten in op logisch gesitueerde groepen fietsparkeerplaatsen (fietsnietjes) in het centrum.		X	X	X			X			
We monitoren structureel de fietsparkeerdruk in het centrum.				X			X			

tabel 8: beleidskeuzes hoogwaardig fietsparkeren

### 5.3 Ontwikkeling regionale knoop station Boxtel

#### Wat is onze opgave?

Het provinciale Beleidskader Mobiliteit benoemt het station van Boxtel in haar netwerk van multimodale knooppunten (toekomstbeeld) als regionale knoop met een regionale transferfunctie. Dit betekent dat het station een verzorgende functie moet hebben voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen en dat er sprake moet zijn van een goede verknoping van trein (of HOV), met fiets en aanvullend openbaar vervoer. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van het station Boxtel als mobiliteitshub.

#### Waar zetten we op in?

We sluiten ons aan bij de provinciale en regionale ambitie om van het station Boxtel een regionale mobiliteitshub van te maken. We willen in samenwerking met provincie en regio meer keuzes bieden aan de reiziger en de auto-afhankelijkheid terugdringen.

In de enquête gaf men aan het station te zien als belangrijke vervoersader. Dat willen we dan ook faciliteren. Als aandachtspunten in de ruimtelijke inpassing zien we het treinvervangend vervoer bij calamiteiten en de functie 'kiss and ride'. Deze aandachtspunten geven we een plek bij de verdere uitwerking.

We willen dat de regionale knoop verbindingen mogelijk maakt vanaf het station naar Esch, Liempde en Lennisheuvel, maar ook naar de buurgemeenten. We zetten er op in om deze verbindingen met gedeelde mobiliteit in te vullen, daarbij werken we naar een passend aanbod van direct-, flex- en samenvervoer. Zie ook paragraaf 4.5. Daar beschrijven we aandacht te geven aan de westzijde van het station (P+R).

Goede loopruimte en voldoende fietsparkeerplaatsen en goede en verkeersveilige fietsroutes van en naar het station zijn belangrijk voor het functioneren van het station, zie ook paragraaf 5.2. Dit stemmen we af met, en maken we bespreekbaar bij de partners ProRail en NS.

Bij het station horen ook parkeerplaatsen voor de auto, voor reizigers die de overstap naar de trein willen maken. We beschouwen het gebruik van de huidige voorziening als onderdeel van het voortransport naar de trein.





## Samengevat

Onderstaande tabel 9 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We werken samen met provincie en regio aan de ontwikkeling van station Boxtel naar een regionale mobiliteitshub.	X	X	X						X	
We zetten in op een passend aanbod van parkeren, loopruimte en -routes, gedeelde mobiliteit en fietsvoorzieningen, zodat de mobiliteitshub verbindingen legt met de kernen van Boxtel en buurgemeenten.	X	X	X						X	

tabel 9: beleidskeuzes ontwikkeling regionale knoop station Boxtel

## 5.4 Centrumparkeren

### Wat is onze opgave?

In het kader van de mobiliteitstransitie zien we graag we dat Boxtelaren vooral met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het centrum reizen. We willen een gezellig, leefbaar en autoluw centrum, waar het prettig verblijven is. Zicht op geparkeerde auto's en hoge intensiteiten van gemotoriseerd verkeer dragen daar niet aan bij.

### Waar zetten we op in?

Als gemeente zorgen ervoor dat het centrum bereikbaar blijft met de auto. Echter, deze routes mogen minder direct zijn dan die voor voetgangers en fietsers. Auto's rijden in 2040 zo veel mogelijk om het centrum en (lang) parkeren vindt plaats aan de randen, direct buiten het centrum. Zo geven we invulling aan het autoluwe karakter van het centrum.

De meningen over parkeren vanuit het Boxtelse lopen uiteen. Respondenten op de enquête geven aan gratis parkeren in het centrum te willen, om zo meer mensen te trekken. Anderen geven het tegenovergestelde aan om parkeerders te weren en zo het centrum aantrekkelijk te maken. Ook vraagt men op handhaving op onjuist parkeren. Een goede mix is daarom nodig.

Om parkeeroverlast te voorkomen, zorgen we voor een goede verdeling van betaald parkeren en de blauwe zones. We beschouwen de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeervoorzieningen. We zorgen voor een passend aanbod van parkeerplaatsen voor centrumbezoekers op basis van actuele parkeernormen, in relatie tot nieuwe voorzieningen en ontwikkelingen in het centrum. We leiden autoverkeer naar de parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum, vanuit alle richtingen. We streven naar het juiste regime op de juiste plaats om de schaarse beschikbaarheid goed te verdelen over de verschillende gebruikersgroepen.

We dimensioneren ons parkeeraanbod niet op piekdagen of evenementen. Op die momenten accepteren we volle parkeerterreinen en de bijhorende tijdelijke overlast. Indien nodig zoeken we bij evenementen naar tijdelijke extra parkeercapaciteit op afstand. De verblijfsduur is daarbij het onderscheidende element.





Meten is weten. We monitoren de parkeerdruk door iedere drie jaar de parkeerdruk en -motieven in het centrum te meten. Daarmee houden we structureel de relatie tussen vraag en aanbod in de gaten.

### Samengevat

Onderstaande tabel 10 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op parkeren aan de randen van het centrum, met een heldere parkeerroute	X	X					X	X		
We behouden de bestaande parkeerregimes voor betaald parkeren en blauwe zone			X	X						
We dimensioneren het parkeeraanbod niet op piekmomenten.	X		X							
We monitoren de parkeerdruk door iedere drie jaar de parkeerdruk en -motieven in het centrum te meten.							X			

tabel 10: beleidskeuzes autoparkeren aan de randen



## 6 Wijken Boxtel

### 6.1 Inleiding

De kern Boxtel kent een grote diversiteit aan woonwijken. Woonwijken onderscheiden zich van elkaar voor wat bijvoorbeeld woningdichtheid, fysieke en ruimtelijke inrichting betreft. Zo is Oost een echte forensenwijk, Selissenwal vooral een wijk met sociale woningbouw en zijn Breukelen en Munsel rustige wijken. Kalksheuvel wordt een rustigere wijk na realisatie van de verbinding tussen Ladonk en de Kapelweg en Selissen is een nieuwe wijk.

Binnen woongebieden ligt de nadruk op wonen én verblijven. Kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening aan huis is toegestaan. Woongebieden kenmerken zich door een goede bereikbaarheid via een omliggende wegenstructuur van wegen met een ontsluitingsfunctie.

Ook scholen komen vaak voor in woonwijken. Elke wijk kent vaak één of meerdere basisscholen. Daarnaast heeft Boxtel ook middelbare scholen, namelijk het Jacob Roelandslyceum en het Baanderherencollege en voortgezet onderwijs Sint Lucas en Yuverta Boxtel.

### 6.2 Duurzaam veilige wijken

#### Wat is onze opgave?

Het inrichten van een 'Duurzaam veilige' wijk houdt in de basis in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat de kans op ernstige ongevallen klein is. En dat als er toch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft.

Bovendien ontstaat door het duurzaam veilig inrichten van woonwijken een leefbare omgeving met ruimte om buiten te zijn en elkaar te ontmoeten. In een duurzaam veilige wijk rijdt gemotoriseerd verkeer met lage snelheid (30 km/uur). Ook zijn er goede toegankelijk ingerichte voetgangersvoorzieningen, kan er prettig gefietst worden en zijn er goede verbindingen met andere woonwijken en kernen.

#### Waar zetten we op in?

Vanuit de enquête vragen inwoners om aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en om korte directe fietsroutes. In de woonwijken van Boxtel geven we daarom de verblijfsfunctie de hoogste prioriteit. Daarom passen we in de woonwijken de maximumsnelheid aan naar 30 km/uur, waar dat nu nog niet het geval is. We richten de wegen in de 30 km zones zodanig in dat het wegbeeld overeenkomt met de functie. Waar mogelijk voeren we dit uit door werk met werk te maken.

Onze herinrichtingsvraagstukken vullen we in via het STOMP-principe. Een verkeersveilige inrichting zien we daarbij als een basisvoorwaarde. We passen de principes van Duurzaam Veilig toe om dit te bereiken. Daarbij hebben we aandacht voor de kwaliteit van openbare ruimte, waaronder groen.

We vinden het belangrijk dat kinderen in woonwijken zelfstandig naar (de basis)school gaan. We zetten daarom in op veilige schoolroutes, te voet en met de fiets.



## Samengevat

Onderstaande tabel 11 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt			Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar			
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We geven de verblijfsfunctie de hoogste prioriteit in woonwijken en passen de maximum snelheid aan naar 30 km/uur.	X	X	X	X	X	X	X			
Onze herinrichtingsvraagstukken vullen we in via het STOMP-principe, daarbij passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en hebben we aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte.	X	X	X	X	X	X	X			
We zetten in op veilige schoolroutes.		X	X	X	X	X	X			X

tabel 11: beleidskeuzes duurzaam veilige wijken

## 6.3 Eindhovenseweg en omgeving

### Wat is onze opgave?

We zien Boxtel-zuid en de omgeving van de Eindhovenseweg als gebied waar ontwikkelingen kunnen gaan plaatsvinden. De Eindhovenseweg is een weg met een belangrijke gebiedsontsluitende functie, voorheen was dit zelfs een rijksweg. Ook voor de toekomst behoudt de Eindhovenseweg een belangrijke verkeersfunctie voor Boxtel.

Daarnaast speelt het inpassingsvraagstuk van de snelfietsroute, met oversteken. De weginrichting van de Eindhovenseweg, met aanliggende fietspaden, volstaat om de huidige en de toekomstige hogere intensiteiten af te wikkelen. Echter, de combinatie van de weginrichting, het ontbreken van vrijliggende fietspaden, de sterke verkeer afwikkende functie en de beperkte afstand tot de aangelegene woningen leidt tot een negatieve beleving van leefbaarheid. Dit zien we graag anders.

Het gaat dus om een breed inpassingsvraagstuk, met aandacht voor verkeersafwikkeling, fietsroute, leefbaarheid (geluid, (beleefde) verkeersonveiligheid) als thema's. De opgave is om invulling te geven aan de vraag hoe de hoofdontsluiting van de kern Boxtel verkeersveilig en leefbaar ingericht kan worden.

### Waar zetten we op in?

Ondanks de soms tegenstrijdige uitgangspunten streven we naar een leefbare en toekomstbestendige omgeving. Ook in de enquête geven respondenten het belang van de Eindhovenseweg aan. Respondenten stellen ook voor te kijken naar oplossingen buiten de kern van Boxtel om.

Om de problematiek rondom de Eindhovenseweg in breed verband te beoordelen zetten we in op een gebiedsgerichte aanpak. Het onderzoek moet aandacht hebben voor de samenhang met diverse ruimtelijke en mobiliteit gerelateerde ontwikkelingen en de afstemming zoeken met belanghebbenden uit de omgeving. Denk hierbij aan ruimtelijke ontwikkelingen en inpassing van de snelfietsroute F2 richting Eindhoven.



Later beoordelen we hoe we uitvoering geven aan de uitkomsten van het gebiedsbrede onderzoek naar de Eindhovenseweg en omgeving, vanuit voorliggend beleid specifiek voor wat mobiliteit en leefbaarheid betreft. Daarbij houden we rekening, afhankelijk van de uitkomst, met daarvoor benodigde ruimtelijke procedures en/of ontwikkelingen.

### Samengevat

Onderstaande tabel 12 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	<i>Duurzaam, slim en efficiënt</i>				<i>Verkeersveilig en leefbaar</i>			<i>Betrouwbaar bereikbaar</i>		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op een gebiedsgerichte aanpak voor de Eindhovenseweg.	X	X	X	X	X	X	X	X		X
We geven uitvoering aan de uitkomsten van het gebiedsbrede onderzoek.	X	X	X	X	X	X	X	X		X

tabel 12: beleidskeuzes aanpak Eindhovenseweg en omgeving

## 6.4 Ontwikkeling Boxtel noord-west

### Wat is onze opgave?

Er zijn wensen en initiatieven voor uitbreiding van Boxtel in het gebied tussen de spoorlijnen Boxtel - 's-Hertogenbosch en Boxtel – Tilburg. De ligging van het gebied tussen de twee spoorlijnen is bijzonder en vraagt ook om aandacht voor de ontsluiting daarvan. Een studie naar mogelijkheden en beperkingen van deze gebiedsontwikkeling vindt momenteel plaats.

### Waar zetten we op in?

Voor de ontsluiting van een ontwikkeling in dit gebied zetten we in op een noordelijke verbinding van overweg D'Ekker richting de Rundsijk nabij Esch. Daarmee ontlasten we de kern van het gebied van extra verkeer. Een dergelijke verbinding heeft ook meerwaarde voor de ontsluiting van Esch en het verminderen van verkeer door dat dorp. Zie ook hoofdstuk 7.

Voor langzaam verkeer zetten we in op directe loop- en fietsroutes naar het centrum van Boxtel en het treinstation. Een derde aansluiting voor de fietsonderdoorgang ter plaatse van de dubbele overweg is hiervoor de meest ideale oplossing. Deze aansluiting vormt tevens een onderdeel van een snelle fietsverbinding richting Oosterwijk/Haaren en Tilburg.



## Samengevat

Onderstaande tabel 13 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	<i>Duurzaam, slim en efficiënt</i>				<i>Verkeersveilig en leefbaar</i>			<i>Betrouwbaar bereikbaar</i>		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
Studie naar mogelijkheden en beperkingen voor gebiedsontwikkeling in Boxtel noord-west uitvoeren met aandacht voor ontsluiting van het gebied.		X			X		X	X		
Aandacht voor directe langzaam verkeer verbindingen vanuit noordwest naar centrum en station via een derde aansluiting op de fietsonderdoorgang.		X	X		X		X	X		
We geven uitvoering aan de uitkomsten van de studie.		X	X		X		X	X		

tabel 13: beleidskeuzes ontwikkeling Boxtel noord-west



## 7 Dorpskernen Esch, Liempde en Lennisheuvel

### 7.1 Inleiding

Esch, Liempde en Lennisheuvel zijn drie kernen van de gemeente Boxtel. De kernen zijn uniek, maar kennen ook overeenkomsten. De drie landelijke en karakteristieke dorpen beschikken ieder over een hechte lokale gemeenschap en diverse publieke voorzieningen, zoals een basisschool en diverse verenigingen.

In dorpen is de auto vaak een belangrijk middel om te voorzien in de mobiliteit. Bewoners vertrouwen op hun eigen voertuigen om zich te verplaatsen, vooral omdat het aanbod openbaar vervoer beperkt is. In Esch, Liempde en Lennisheuvel, zijn daarnaast de actieve vervoerswijzen (fietsen en wandelen) populair voor de korte afstand.

### 7.2 Leefbare kernen

#### Wat is onze opgave?

Leefbaarheid vormt een belangrijk thema in de kernen. Bewoners ervaren overlast van gemotoriseerd verkeer in de kern. Soms veroorzaakt door ongewenst doorgaand (vracht) verkeer. Dit speelt in alle drie de kernen.

Leefbaarheid in Esch, Liempde en Lennisheuvel vinden we belangrijk. Dit hangt nauw samen met verkeersveiligheid en de beleving van verkeer. De maximumsnelheid in de kernen is inmiddels overal 30 km/uur. We zien echter dat de historische en karakteristieke inrichting van deze kernen niet altijd in overeenstemming is met de hoeveelheid verkeer. Andersom is de inrichting van de wegen op veel plaatsen niet aangepast op de verlaagde snelheid van 30 km/uur. We willen graag op belangrijke verbindingen door de kernen het dorpse karakter behouden en een verkeersveilige inrichting van de belangrijkste routes. De beperkte ruimte vormt daarbij een uitdaging.

#### Waar zetten we op in?

We zetten in op een kerngerichte leefbaarheidsaanpak. Daarbij hebben we per kern aandacht voor relevante thema's. Denk daarbij aan het bevorderen van een voetganger- en fietsvriendelijke omgeving, verbetering

van openbaar vervoer en infrastructuur, toegankelijkheid voor mensen met mobiliteitsbeperkingen en het weren van vrachtverkeer/ongewenst doorgaand verkeer. Deze thema's zagen we ook terug in de enquêteresultaten.

Om te komen tot een succesvolle leefbaarheidsaanpak integreren we meerdere thema's, waarbij we rekening houden met de specifieke behoeften en kenmerken van de betreffende kern. Het betrekken van inwoners en ondernemers bij het bepalen van de prioriteiten zien we daarbij als randvoorwaarde.

Per kern onderscheiden we volgende aandachtspunten voor de leefbaarheidsaanpak:

1. In Esch vormt de Dorpsstraat – Rundsijk de verbinding naar de A2. De ontsluiting van het bedrijventerrein van Esch is niet optimaal, omdat door de kern gereden moet worden. Dit betreft een complex aandachtspunt, dat samenhang heeft met bestaande spoor kruisingen en eventuele ontwikkelingen in Boxtel noord-west. Als kansen zich aandienen, zetten we in op een alternatieve ontsluiting buiten de kern om. Dat vraagt om een visie. Hier ligt een relatie met ontwikkelingen in Boxtel noord-west.
2. We zetten in op een ontsluiting van Liempde en het bedrijventerrein aan de zuidzijde van de kern via de Barrierweg – Oude Rijksweg – Eindhovenseweg naar de Keulsebaan en A2. Een alternatief kan een route langs de A2 zijn. Zwaar verkeer door de kern vinden we ongewenst, maar ook ander gemotoriseerd verkeer kan zo vlot en veilig van en naar Liempde rijden. Ook biedt dit kansen om de Boxtelseweg in Liempde beter in te richten als verblijfsgebied.
3. In Lennisheuvel is op dit moment sprake van doorgaand verkeer. We willen daar aandacht voor blijven houden om te voorkomen dat routes richting Oirschot door Lennisheuvel gaan lopen. Prioriteit moet gegeven worden aan lopen en fietsen, ook naar Boxtel.

Uit deze aanpak voortvloeiende herinrichtingsvraagstukken vullen we in via het STOMP-principe. We passen de principes van Duurzaam Veilig toe om dit te bereiken. Daarbij hebben we, net als in de woonwijken van Boxtel, aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder groen.



## Samengevat

De volgende tabel, tabel 14, vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	Duurzaam, slim en efficiënt				Verkeersveilig en leefbaar			Betrouwbaar bereikbaar		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op een kerngerichte integrale aanpak voor zowel Esch, Liempde als Lennisheuvel. Inzet is doorgaand (vracht) verkeer te weren en betere voetgangersvoorzieningen.	X	X		X	X	X	X	X		X
We betrekken inwoners en ondernemers bij de kerngerichte aanpak.		X		X	X	X	X			
Uit de aanpak voortvloeiende herinrichtingsvraagstukken vullen we in via het STOMP-principe, daarbij passen we de principes van Duurzaam Veilig toe en hebben we aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte.	X	X		X	X	X	X			X

tabel 14: beleidskeuzes leefbare kernen





## 8 Bedrijventerreinen

### 8.1 Inleiding

De gemeente Boxtel beschikt met Ladonk over een grootschalig bedrijventerrein. Verder ligt bedrijventerrein Selissen aan de noord-oostelijke zijde van Boxtel. Hier is vooral sprake van detailhandel, zoals bouwmarkten en een tuincentrum. Dat trekt meer particuliere bezoekers dan bijvoorbeeld de bedrijven op Ladonk.

Daarnaast kent de gemeente Boxtel nog enkele kleinere bedrijventerreinen. In de kernen Esch, Liempde en Lennisheuvel zijn vooral lokaal georiënteerde bedrijven gevestigd.

De bedrijventerreinen in Boxtel zijn overwegend goed bereikbaar. De inzet zoals beschreven in paragraaf 0 draagt daar de komende jaren nog verder aan bij. Voor Esch speelt de samenhang met mogelijke ontwikkelingen rondom Boxtel noord-west en eventuele ontwikkelingen rondom het spoor.

### 8.2 Veiliger lopen en fietsen Ladonk

#### **Wat is onze opgave?**

De ontsluiting van de bedrijventerreinen moet goed zijn voor zowel de auto als vrachtverkeer, dat vraagt om de juiste infrastructuur en een passende inrichting, daar zetten we op in via de opgave 'Goede bereikbaarheid' in paragraaf 4.6. Tegelijkertijd ligt er nog een grote uitdaging om veiliger te kunnen lopen en fietsen op de bedrijventerreinen, specifiek op bedrijventerrein Ladonk.

#### **Waar zetten we op in?**

Voor voetgangers en fietsers vinden we het belangrijk dat zij veilig over het bedrijventerrein kunnen verplaatsen. Ook uit de enquête blijkt de behoefte aan veilige loop- en fietsvoorzieningen. Voor fietsen zetten we daarin in op een goede ontsluiting op de fietsinfrastructuur en het realiseren van veilige fietsvoorzieningen.

We zetten ook in op het realiseren van voorzieningen voor voetgangers op Ladonk. Dit komt tegemoet aan de wens van werknemers om tijdens de pauze een wandeling te maken. Ook zorgt dit voor een betere bereikbaarheid voor voetgangers tussen de bedrijven op Ladonk en het station.

Aandachtspunt blijft de doorstroming/verkeerscirculatie voor gemotoriseerd verkeer op het bedrijventerrein. Als onderdeel van de route van en naar de A2 hebben we daar aandacht voor en werken een verkeersplan voor Ladonk uit.



## Samengevat

Onderstaande tabel 15 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	<i>Duurzaam, slim en efficiënt</i>				<i>Verkeersveilig en leefbaar</i>			<i>Betrouwbaar bereikbaar</i>		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op het realiseren van voetgangersvoorzieningen op Ladonk.	X	X	X	X	X	X	X			X
We gaan veilige fietsvoorzieningen realiseren op Ladonk.	X	X	X	X	X	X	X			X
We zorgen voor een goede doorstroming/verkeerscirculatie op Ladonk en naar de A2.					X	X		X		

tabel 15: beleidskeuzes veiliger lopen en fietsen Ladonk

## 8.3 Implementatie werkgeversaankpak

### Wat is onze opgave?

In navolging op onze ambities binnen de mobiliteitstransitie willen we minder auto-afhankelijk worden. Een gecoördineerde werkgeversaankpak voor Boxtel zorgt voor een optimalisatie van de dagelijkse mobiliteit van werknemers en goederenvervoer. Dit willen we realiseren.

### Waar zetten we op in?

We zetten in op een werkgeversaankpak gericht op het betrekken, ondersteunen en stimuleren van werkgevers binnen de gemeente Boxtel om duurzame mobiliteit te bevorderen. De werkgeversaankpak leidt tot afspraken tussen werkgevers en werknemers om de omvang van de automobilititeit zoveel mogelijk te beperken. Daarbij kan gedacht worden aan afspraken over reiskostenvergoeding, stimulering fietsgebruik en gebruik van het openbaar vervoer, het afstemmen van werktijden op dienstregelingen et cetera. Deze inzet sluit aan bij de enquêteresultaten. Het merendeel van de respondenten gaf aan de meerwaarde van werkgeversaankpak te zien.

Als gemeente Boxtel zetten we vanuit twee rollen in op de implementatie van de werkgeversaankpak. De eerste rol betreft die van stimulerende en faciliterende overheidsinstantie richting werkgevers. De tweede rol betreft die van grote werkgever. Daarvoor werken we aan gezamenlijke afspraken voor duurzaam reizen.

## Samengevat

Onderstaande tabel 16 vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.

	<i>Duurzaam, slim en efficiënt</i>				<i>Verkeersveilig en leefbaar</i>			<i>Betrouwbaar bereikbaar</i>		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We zetten in op de implementatie van een Boxtelse werkgeversaanpak.	X		X				X		X	
We stimuleren en faciliteren Boxtelse ondernemers om afspraken te maken over duurzaam reizen.	X		X				X		X	
We werken samen met grote werkgevers afspraken uit voor duurzaam reizen .	X		X				X		X	

*tabel 16: beleidskeuzes implementatie werkgeversaanpak*



## 9 Buitengebied

### 9.1 Inleiding

Het buitengebied beslaat de grootste oppervlakte van de gemeente Boxtel. In het buitengebied van Boxtel wordt veel gewandeld en gefietst, ook komt landbouwverkeer voor.

Het buitengebied bestaat uit een multifunctionele mix van de functies wonen, recreëren, landbouw en natuur. Voor Boxtel geldt dat deze mengvorm juist de aantrekkingskracht vormt van het buitengebied. Elke functie kent een specifieke behoefte voor verplaatsingen binnen dit gebied.

### 9.2 Aantrekkelijk buitengebied voor lopen en fietsen

#### **Wat is onze opgave?**

De gemengde functies in het buitengebied vormen een uitdaging om de bereikbaarheid te borgen binnen een verkeersveilig medegebruik door en voor alle gebruikers en kwetsbare verkeersdeelnemers in het bijzonder. Dat streven we na.

#### **Waar zetten we op in?**

Uit oogpunt van verkeersveiligheid vormt de snelheid van gemotoriseerd verkeer in het buitengebied een aandachtspunt. Ook blijkt uit de enquête dat men op sommige wegen te veel verkeer ervaart in verhouding tot de functie van de weg.

We streven naar veilige wandel- en fietsvoorzieningen met aangegeven oversteeklocaties op drukke verbindingen door het buitengebied. Wandelroutes maken we waar mogelijk vrij van gemotoriseerd verkeer, rekening houdend met het (recreatieve) wandelroutenetwerk. De (recreatieve) fietsverbindingen sluiten we aan op hoofd fietsroutes naar het centrum van Boxtel, naar andere kernen en naar sportvoorzieningen. Ook sluiten we aan op de regionale (snelle) fietsverbindingen. Daarmee ontstaat een dekkend netwerk.

Voor de (toekomstige) toegangspunten van de natuur- en recreatiegebieden streven we naar voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen bij private recreatieve bestemmingen in het buitengebied.

Agrarische ondernemers moeten hun percelen kunnen bereiken. Ook als deze aan de andere kant van een kern liggen. Landbouwverkeer door kernen vinden we niet wenselijk. Samen met de sector zoeken we naar routes om de kernen heen. Daarbij houden we rekening met eventuele (ongelijkvloerse) sporkruisingen. Hieruit voortkomende projecten programmeren we voor uitvoering.

#### **Samengevat**

De volgende tabel, tabel 17, vat het beleid samen in beleidskeuzes en laat zien aan welke ambities we hiermee invulling geven.



	<i>Duurzaam, slim en efficiënt</i>				<i>Verkeersveilig en leefbaar</i>			<i>Betrouwbaar bereikbaar</i>		
	1. Bijdragen aan toekomstbestendig klimaat	2. Inrichten openbare ruimte volgens STOMP	3. Stimuleren duurzame (elektrische) voertuigen	4. Inclusief en toegankelijk	5. Veilig deelnemen aan het verkeer	6. Verkeersonveilig gedrag aanpakken	7. Minder hinder van mobiliteit	8. Robuuste wegenstructuur, verkeer aan de randen	9. Mobiliteitshub station Boxtel	10. Goed onderhouden wegen en fietspaden
<i>Beleidskeuze</i>										
We willen veilige wandel- en fietsvoorzieningen en oversteeklocaties op drukke verbindingen in het buitengebied.	X		X	X	X	X	X			X
Het buitengebied maken we vanuit alle kernen en bestemmingen goed bereikbaar met de fiets (onderling).	X		X	X	X	X	X			X
We zetten in op voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets bij recreatieve bestemmingen in het buitengebied.				X			X			
We zoeken samen met de sector naar landbouwroutes buiten de kernen om.					X	X	X	X		X

*tabel 17: beleidskeuzes aantrekkelijk buitengebied voor lopen en fietsen*



meewerkend

**boxtel**