



02 Verkeer, vervoer en waterstaat

2.1 Verkeer en vervoer

Verkeer

Inleiding Verkeer

De focus in het verkeerssysteem ligt op leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid. Waalre is een groene gemeente waardoor wonen, werken en recreëren erg aantrekkelijk is in onze gemeente. We zetten in op gezonde en duurzame mobiliteit, goede bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen.

Wat willen we bereiken?

Het op een duurzame manier verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de leefomgeving alsmede een mobiliteitstransitie van autogebruik naar openbaar vervoer, lopen en fietsen.

Gezonde en duurzame mobiliteit staat in onze gemeente voorop. Daarom hanteren wij het STOMP-principe, wat staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility As A Service) en Privé-auto). Daarnaast zetten we in op bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor iedereen. Van jong tot oud: iedereen moet zorgeloos de weg op kunnen, waarbij weggebruikers rekening houden met elkaar.

Wat gaan we daarvoor doen?

In het kader van mensgerichte aanpak verkeersveiligheid worden verkeersveiligheids-acties en verkeersonderwijs op basisscholen ondersteund. Hierbij zijn afspraken gemaakt over veilige schoolroutes en schoolomgevingen.

Wij stimuleren alle basisscholen in Waalre om aan te sluiten bij het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL). Met educatieprogramma's zorgen we voor een veilige verkeersdeelname van kinderen in onze gemeente. Dan gaat het bijvoorbeeld om behoudstrainingen en dodehoektrainingen. Daarnaast monitoren we de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen. In het mobiliteitsplan is onze inzet opgenomen om op routes richting basisscholen oversteekvoorzieningen veilig in te richten.

In verband met de kwetsbaarheid van oudere fietsers wordt extra aandacht besteed aan deze specifieke doelgroep middels gerichte communicatie.

Hiertoe nemen we deel aan het programma Doortrappen. Dit is een initiatief van het ministerie om oudere fietsers langer veilig te laten fietsen.

We richten de Heikantstraat opnieuw in.

De Heikantstraat wordt heringericht conform de richtlijnen van het CROW. We leggen plateaus aan en verlagen de snelheidslimiet naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. In het integraal ontwerp voor de reconstructie zijn ook de disciplines groen, wegen, water en openbare verlichting opgenomen.

We richten de Gestelsestraat opnieuw in.

De Gestelsestraat Zuid, tussen de Eindhovenseweg en de Schoonoordstraat, richten we opnieuw in volgens de CROW-richtlijnen voor 30 km/u. Het wordt een eenrichtingsstraat in noordelijke richting. De parkeercapaciteit in de straat wordt vergroot en er wordt een as-verspringing gerealiseerd om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te vertragen. Ook zorgen we voor meer groen. De waterproblematiek in deze straat pakken we aan door de aanleg van een hemelwaterriool en het holle profiel van de weg.

We gaan oriënteren op de wijkaanpak.

In het uitvoeringsprogramma "Met elkaar op weg naar de toekomst" is opgenomen dat we in 2027 aan de slag gaan met integrale wijkinrichting, de zogenaamde wijkaanpak. Met een wijkplan brengen we diverse grotere opgaven in de wijk samen in een integraal plan. Hierbij spelen strategische opgaven op het gebied van onder andere mobiliteit, klimaatadaptatie, energietransitie, sociale cohesie, bewegen in de openbare ruimte en regulier onderhoud een belangrijke rol. Wij zijn in 2025 begonnen met de oriëntatie, door een prioritering van de wijken op te stellen met bijhorend financieringsplan. In 2026 volgt het opstellen van een wijkplan, conform de prioritering van de wijken. De voorbereiding van de wijkaanpak houdt rekening met de start van de uitvoering in 2028. Uiteraard voeren we tot die tijd wel noodzakelijk onderhoud uit, zodat de openbare ruimte schoon, heel en veilig blijft.

We zetten verdere stappen met betrekking tot het vraagstuk van buurtschap het Loon en omgeving.

Het vraagstuk in buurtschap Loon pakken we verder op, in relatie tot sluipverkeer en stof- en wateroverlast. Samen met alle betrokkenen zoals bewoners, ondernemers en agrariërs zetten we in op een breed gedragen ontwerp en oplossing.

We werken regionaal samen op het gebied van mobiliteit.

Op regionaal niveau is mobiliteit een belangrijk onderwerp, met name in relatie tot de schaa sprong. Als gemeente zetten wij in op de regionale vertegenwoordiging inzake de mobiliteit. Hiervoor participeren we in de volgende overlegstructuren:

- Deelname aan de deelregionale overlegstructuur A2;
- Deelname aan de regionale overlegstructuur TOVER;
- We hebben blijvend aandacht voor de regionale mobiliteitsagenda en Brainport Bereikbaar, in relatie tot onder andere de regionale werkgeversaanpak;

- Ambtelijk en bestuurlijk wordt in de (deel)regio ingezet op het permanent goed functioneren van de hoofdinfrastructuur (A2, A67, nieuwe N69 en zuidelijke route Valkenswaard);
- Wij nemen proactief deel aan het opzetten van het MMMP en KTM2 proces. De fietsroute F2 Weert-Eindhoven (als onderdeel van KTM 2) oriënteren we in deelregionaal verband;
- Signalen van onze inwoners met betrekking tot Eindhoven Airport verzamelen we en brengen we in tijdens het vooroverleg voor het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO), waarin wij vertegenwoordigd zijn door de gemeente Eersel.

Wegen

Inleiding Wegen

Een goed functionerend wegennet (voor automobilisten, fietsers, wandelaars etc.) is noodzakelijk voor de bereikbaarheid en voor de veiligheid van iedereen die deelneemt aan het verkeer. We streven er naar dat de tevredenheid van inwoners over kwaliteit van wegen en trottoirs groeit.

Wat willen we bereiken?

Het in stand houden, verbeteren en waar nodig vernieuwen van de infrastructuur om de kwaliteit van de openbare ruimte een impuls te geven.

De leidraad voor een kwalitatief goede staat van ons wegennet is ons Wegenbeheerplan 2019-2028, dat is vastgesteld door de gemeenteraad. In dit beheerplan is vastgelegd dat gemeente Waalre het niveau B (CROW publicatie 288) hanteert, wat neerkomt op een basisniveau van verantwoord beheer.

Om de kwaliteit van onze wegen, stoepen, fietspaden etc. te beoordelen voeren we eenmaal in de twee jaar een globale visuele inspectie uit van alle verhardingen in onze gemeente. De inspectie laat ons aan de hand van schadebeelden zien waar onderhoud noodzakelijk is of waar dit op termijn te verwachten valt. Aan de hand van de inspectieresultaten stellen we een onderhoudsplan op, waarmee we budget en beheerniveaus op elkaar afstemmen en noodzakelijk onderhoud plannen.

Bij het opstellen van de planning houden we rekening met andere te realiseren ambities, zoals omschreven in het mobiliteitsplan, klimaatafspraken, toegankelijkheid i.v.m. vergrijzing, de wijkaanpak etc.

Wat gaan we daarvoor doen?

We voeren onderhoud uit aan bruggen op basis van het meerjarig onderhoudsplan.

In 2026 voeren we klein onderhoud uit aan de volgende bruggen:

- Fiets/voetgangersbrug Christoffelpad (KW4)
- Verkeersbrug Wilheminalaan (KW5)

- Verkeersbrug Onze Lieve Vrouwedijk (KW8)
- Verkeersbrug Dommelseweg (KW12)
- Brug Diepenvoorde (KW18).

Groot onderhoud voeren we uit aan de volgende brug:

- Verkeersbrug Brabantiaalaan (KW2).

We voeren onderhoudsmaatregelen uit op basis van het geactualiseerde onderhoudsplan.

De onderhoudsmaatregelen bestaan uit asfalt- en elementenonderhoud en betreffen zowel klein als groot onderhoud.

- Elementenonderhoud in de wijken Ekenrooi noord en zuid en Waalre dorp.
- Asfaltonderhoud aan de Kransen, Bolderiklaan, Azalealaan en Ekenrooi zuid.

Openbare verlichting

Inleiding Openbare verlichting

Goede verlichting van het Waalrese wegennet zorgt voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid voor de weggebruikers. Verduurzaming van de verlichting draagt daarnaast bij aan een beter leefmilieu en kostenreductie.

Wat willen we bereiken?

Zorgen voor kwalitatief hoogwaardige en duurzame openbare verlichting om de (sociale) veiligheid te verhogen en lichtvervuiling en lichthinder tot een minimum te beperken.

Wij streven er naar om energie te besparen en de energielasten van de openbare verlichting te verlagen. Dat doen we door het toepassen van energiezuinige verlichting en slimme dimregimes. Het streven is dat in 2030 minimaal 60% van de openbare verlichting in Waalre is verduurzaamd door het toepassen van LED-verlichting. Op dit moment is zo'n 55% van de openbare verlichting voorzien van LED-lampen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Voor het verder verduurzamen van de openbare verlichting stellen we een uitvoeringsplan op.

Het verduurzamen van de openbare verlichtingsinstallatie doen we door het vervangen van armaturen met conventionele lichtbronnen door armaturen met LED-verlichting. Oude stalen masten met roestvorming vervangen we door nieuwe masten, om valgevaar te voorkomen. Hierbij passen we meteen slimme dimregimes toe, waarmee we besparen op energie- en exploitatielasten.

Met de wijkaanpak stellen we een integraal plan op. Zo wordt het toepassen van LED-verlichting in wijken over de gehele gemeente uitgerold. Ook bij overige grote projecten wordt de openbare verlichting meteen van LED-armaturen voorzien, om werk met werk te maken.

Kabels en leidingen

Inleiding Kabels en leidingen

We willen de overlast bij het aanleggen of vervangen van kabels en leidingen zoveel mogelijk beperken. Dat doen we door de werkzaamheden goed te coördineren en goed samen te werken met betrokken stakeholders. Daarbij geven we ruimte aan de netbeheerders en combineren we werkzaamheden waar nodig. Het doel is immers dat de netbeheerders een zo goed mogelijk netwerk van openbare nutsvoorzieningen aan kunnen bieden.

Wat willen we bereiken?

De overlast voor inwoners bij de aanleg en het onderhoud zo laag mogelijk houden door regie te voeren op de uitvoering van de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen).

De gemeente voert periodiek overleg met netbeheerders over netuitbreidingen en onderhoudswerkzaamheden in relatie tot infrawerken. Dit doen we door samen met de grote netbeheerders (Brabant Water en Enexis) eenmaal per kwartaal de projecten waar mogelijk af te stemmen.

Daarnaast voeren wij op projectniveau aanvullend coördinatieoverleg. In dit overleg kan bijvoorbeeld de verzwaring van het elektriciteitsnet worden afgestemd op reeds geplande werkzaamheden, zoals reconstructies.

Door het faciliteren van onderhoud door nutsbedrijven beperken we samen het aantal storingen. Door een goede en snelle afhandeling bij vergunningen, meldingen en klachten houden we de kosten zo beperkt mogelijk.

Wat gaan we daarvoor doen?

Vergunningen verlenen en toezicht houden op het gebied van kabels en leidingen

Wij coördineren de projecten van de nutsbedrijven en houden toezicht op een correcte uitvoering, die voldoet aan de verleende vergunningen en instemmingsbesluiten. Dit gebeurt in intensieve samenwerking met betrokken nutsbedrijven, aannemers en ontwikkelaars.

Strategische planning van de energietransitie stemmen we, waar mogelijk, af met de wijkaanpak.

De Verordening Ondergrondse Infrastructuur 2018 (VOI) wordt in regionaal verband geactualiseerd en geïmplementeerd.

In regionaal verband is een werkgroep opgericht om de Verordening Ondergrondse Infrastructuur uit 2018 te actualiseren. De gemeente Deurne is namens de regio regievoerder. Naar verwachting kan de nieuwe VOI in 2026 ter vaststelling bij de raad aangeboden worden.

2.5 Openbaar vervoer

Inleiding openbaar vervoer

Wij streven naar een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk, dat aansluit op behoeften en wensen van onze inwoners. Ook willen wij het gebruikersgemak vergroten, zodat meer inwoners gebruik maken van deze voorzieningen.

Wat willen we bereiken?

Het openbaar vervoer als efficiënt alternatief voor de auto voor verplaatsingen over grotere afstanden en voor mensen die minder mobiel zijn.

Het openbaar vervoer is voor veel mensen belangrijk. Denk bijvoorbeeld aan schoolgaande jeugd, mensen die minder mobiel zijn of als alternatief voor de auto. Richting de provincie zetten we in op de verdere optimalisatie van het openbaar vervoer.

Wat gaan we daarvoor doen?

We onderzoeken of en hoe we het Openbaar vervoer tussen dorpen en wijken naar overstapplekken (hubs) kunnen handhaven en verbeteren. Uitgangspunt daarbij is een duurzaam en flexibel openbaar vervoerssysteem.

Naast de reguliere busdiensten zetten we in op vraaggestuurd OV. Reizigers kunnen hun ritten van tevoren boeken of op verzoek worden opgehaald op een afgesproken locatie.

Wat mag het kosten? (bedragen x € 1.000)

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2024	Begroting 2025 per 01-07-2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten						
2.1 Verkeer en vervoer	2.451	2.853	2.950	3.126	3.179	3.337
2.5 Openbaar vervoer	13	13	0	0	0	0
Totaal Lasten	2.464	2.866	2.950	3.126	3.179	3.337
Baten						
2.1 Verkeer en vervoer	124	42	102	83	83	83
2.5 Openbaar vervoer	13	13	0	0	0	0
Totaal Baten	137	55	102	83	83	83
Gerealiseerd resultaat	2.327	2.811	2.848	3.043	3.096	3.254

Toelichting

Vergelijking van de bijgestelde begroting 2025 met 2026 en meerjarig levert de volgende verschillen op:

Toelichting verschillen lasten:

2.1 Verkeer en vervoer (nadeel € 97.000)

- € 33.000 nadeel
 - Door een aangepaste verdeling van taken binnen team openbare ruimte en indexering ontstaat hier een nadeel op de salariskosten.
- € 42.000 nadeel
 - Stijging kapitaallasten door nieuwe investeringen en toerekening rente.
- € 59.000 voordeel
 - Door verlaging van incidenteel budget op beheer en onderhoud aan wegen en verhardingen.
- € 33.000 nadeel
 - De bijdrage aan de brainportdeal voor korte termijn verkeersmaatregelen is verhoogd.
- € 18.000 nadeel
 - Stijging incidentele kosten inhuur voor het uitvoeren van werkzaamheden aan het MS tracé.
- € 38.000 nadeel
 - Verhoging budget om schade aan straatwerk te herstellen.
- € 17.000 voordeel
 - Lagere lasten voor energie door nieuwe contractafspraken.
- € 10.000 nadeel

- Door aanpassing van het budget voor schadeloosstelling.
- € 1.000 voordeel
 - Overige kleine verschillen.

Toelichting verschillen meerjarenramingen:

- Jaarlijkse stijging kapitaallasten (incl. toerekening rente) als gevolg van investeringen o.b.v. het wegenbeheersplan.
- De bijdrage voor de A2 randweg is volgens planning van de Brainportregio per 2029 structureel verhoogd met € 108.000

2.5 Openbaar vervoer (voordeel € 13.000)

- € 13.000 voordeel
 - Het project OV ambassadeurs is afgerond.

Toelichting verschillen Baten:

2.1 Verkeer en vervoer (voordeel € 60.000)

- € 55.000 voordeel
 - Verhoging structurele bijdragen om schade en herstel aan straatwerk uit te voeren.
- € 5.000 voordeel
 - Verhoging bijdrage provincie voor verkeerseducatie.

2.5 Openbaar vervoer (nadeel € 13.000)

- € 13.000 nadeel
 - De bijdrage voor het project OV ambassadeurs is gestopt omdat het project is afgerond.

Toelichting verschillen meerjarenramingen:

- Geen verschillen

