

---

# Verkenningnotitie leefbaarheid Moergestel, Herijking 2024

Verkeersknelpunten en -  
maatregelen

**Titel van het rapport:** Verkenningnotitie leefbaarheid Moergestel, Herijking 2024, Verkeersknelpunten en -maatregelen

**Auteur(s):** Roel Koenraad, Tom Huijmans

**Organisatie:** Exante Groep B.V.

**Contactgegevens:** Oranje Nassaulaan 3  
5211 AR 's-Hertogenbosch

**Tel:** (085) 484 68 00

**E-mail:** info@exante.nl

**Website:** exante.nl

**Datum van uitgave:** 29 augustus 2024

**Opdrachtgever:** Gemeente Oisterwijk, Mark Mallens

**Referentienummer:** 1200019.013-R05

**Auteursrecht:** © 2024 Exante Groep B.V. Alle rechten voorbehouden.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Aanpak onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten onderzoek</b>	<b>7</b>
3.1	De basis voor de Verkenningnotitie leefbaarheid Moergestel	7
3.2	Onderzoek randweg	7
3.3	Actualisatie op basis van expertsessies	8
3.4	Beleidsuitgangspunten	8
<b>4</b>	<b>Probleemanalyse</b>	<b>12</b>
4.1	Inleiding	12
4.2	Samenvatting	12
4.3	Verkeersstromen	14
<b>5</b>	<b>Hoofdoelen</b>	<b>17</b>
5.1	Doelen van het verkeersplan	17
<b>6</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>18</b>
6.1	Overzicht maatregelen	18
6.2	Toelichting maatregelen	19
6.3	Voorwaarden voor uitvoering	27
6.4	Vergelijking maatregelen Verkenningnotitie 2019	27
<b>7</b>	<b>Bijlage: overzicht problemen</b>	<b>29</b>

# 1 Inleiding

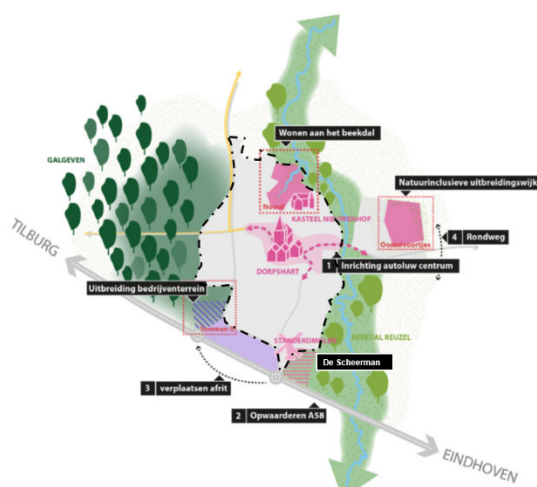
## 1.1 Aanleiding

Inwoners van Moergestel ondervinden al geruime tijd overlast van landbouw- en vrachtverkeer in combinatie met de hoeveelheid autoverkeer. Verkeer heeft op verschillende locaties impact op het dagelijks leven. Verkeersonveiligheid, geluid, trillingen en barrière werking zijn veel benoemde problemen. In 2019 heeft *Verkenningnotitie leefbaarheid* inzicht gegeven in de problematiek en samenhang met voorstellen om de verkeerservaring te verbeteren. In 2024 heeft gemeente Oisterwijk aan Exante gevraagd een herijking uit te voeren op het verkeersplan. Met de kennis van nieuwe ontwikkelingen is de vraag gesteld welke maatregelen in Moergestel kunnen worden genomen om de leefbaarheid te verbeteren. Dit rapport is het resultaat van de herijking.

## 1.2 Aanpak onderzoek

Moergestel kent sinds de *Verkenningnotitie leefbaarheid* in 2019 een aantal nieuwe ontwikkelingen. Voor dit verkeersplan zijn de verkenningnotitie en de ontwikkelingen het vertrek- en uitgangspunt. De belangrijkste ontwikkelingen zijn de planvorming van drie woningbouwlocaties, een eventuele uitbreiding van bedrijventerrein De Sonman, het niet verplaatsen van afrit 9 en het on hold zetten van de opwaardering van de A58. In de volgende afbeelding ziet u waar de ontwikkelingen zich afspelen.

Voor de uitvoering van het onderzoek heeft gemeente Oisterwijk expliciet de volgende vragen gesteld.



Figuur 1: visiekaart Moergestel Koersdocument Oostflank (Strategie, 2024)

- Wat zijn de effecten van alle (nieuwe) bekende ontwikkelingen voor de kern van Moergestel en het buitengebied?
- Wat kan Moergestel doen om de verkeersoverlast in het centrum te verminderen? Met speciale aandacht voor de oost-west verbinding (Oirschotseweg – Tilburgseweg).
- Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de overlast van (zwaar) verkeer in het centrum en het buitengebied te doen verminderen? Met speciale aandacht voor de oostzijde van Moergestel.
- Zijn de genoemde maatregelen uit 2019 nog steeds een verbetering voor de leefbaarheid?
- Zijn er nieuwe maatregelen wenselijk om de verkeerskundige situatie te verbeteren?
- Wat zijn realistische mogelijkheden om de leefbaarheid te vergroten door anders met mobiliteit om te gaan?

*Verkenningnotitie Leefbaarheid Moergestel 2024* is tot stand gekomen in verschillende stappen. De *verkenningnotitie Leefbaarheid Moergestel 2019* is de basis van de herijking. In deze notitie zijn verkeerssituaties bekeken met behulp van kentekenonderzoek, verkeersstellingen en ervaringen van bewoners.

Sinds de notitie uit 2019 zijn er nieuwe ontwikkelingen die de verkeerssituaties beïnvloeden. Onderwerpen zijn de realisatie van nieuwe woningen en een eventuele uitbreiding van het bedrijventerrein. Bij het opstellen van de nieuwe notitie houden we rekening met het *Koersdocument*, sportpark Stokeind, samenstelling van de bewoners in Moergestel en de beslissing om de verbreding

van de A58 on hold te zetten. Omdat eerdere onderzoeken voldoende inzicht geven in de mening van bewoners voeren we in dit stadium geen nieuwe inspraakrondes uit. Via de wijkregisseurs van de gemeente Oisterwijk is er doorlopend contact met de Werkgroep Moergestel en de Dorpsraad.

Op basis van de hiervoor benoemde informatie kijken we naar de problemen in Moergestel. Voor de problemen kijken we naar oplossingsrichtingen. Alle bevindingen en maatregelen zijn samengevat in deze notitie, met als doel de leefbaarheid en veiligheid in Moergestel te verbeteren.

### 1.3 Leeswijzer

Het vervolg van dit rapport bestaat uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten inclusief eerdere notities en recente ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 beschrijft problemen die spelen en de verkeersstromen in Moergestel. Hoofdstuk 4 gaat in op doelen waar de maatregelen aan bij dragen. Hoofdstuk 5 biedt concrete maatregelen voor verkeersverbetering.

## 2 Samenvatting

De belangrijkste veranderingen betreffen nieuwe ontwikkelingen zoals de mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein De Sonman en woningbouwprojecten, en de beslissing om de voorlopig A58 niet te verbreden. Dit zorgt ervoor dat de verkeersdruk op de kern van Moergestel onverminderd hoog blijft.

### Verschillen tussen 2019 en 2024

Waar in 2019 nog werd uitgegaan van een mogelijke verlichting door de verbreding van de A58, is dit scenario nu vervallen. Dit betekent dat eerdere verwachtingen over afnemende verkeersdruk niet uitkomen, en dat er nieuwe, meer ingrijpende maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te verbeteren.

### Effectiviteit van de voorgestelde maatregelen

Hoewel de voorgestelde maatregelen uit deze notitie enige verlichting bieden op specifieke locaties in en rondom het centrum van Moergestel, lossen ze het probleem van het gemotoriseerde verkeer niet op. De intensiteit van dit verkeer kan met de voorstelde maatregelen niet significant worden verminderd. Dit blijft een knelpunt, tenzij er gekozen wordt voor rigoureuze oplossingen, zoals een randweg of het afsluiten van de kern voor doorgaand (zwaar)verkeer.

### Uitgevoerde en nieuwe maatregelen

Sinds 2019 zijn er enkele maatregelen uitgevoerd, zoals de aanpassing van het kruispunt Akkerweg – Industrieweg en wegversmallingen in de Schoolstraat. Nieuwe maatregelen in 2024 richten zich onder andere op het verbeteren van fiets- en voetgangersvoorzieningen, het instellen van een gewichtsbepanking op de Tilburgseweg, en educatieve programma's zoals een scootmobielcursus. Daarnaast worden rigoureuze maatregelen geïntroduceerd die de prioriteit geven aan voetgangers en fietsers. Dit gaat echter wel ten koste van de bereikbaarheid voor auto's en vrachtverkeer.

### Conclusie

Uit de herijking blijkt dat zonder drastische maatregelen de verkeersproblematiek in Moergestel niet fundamenteel kan worden opgelost. De huidige maatregelen bieden slechts beperkte verlichting en benadrukken de noodzaak voor een langetermijnvisie waarin rigoureuze keuzes onvermijdelijk zijn.

## 3 Uitgangspunten onderzoek

In dit hoofdstuk leest u de uitgangspunten en kaders die de basis vormen voor de herijking notitie 2024.

### 3.1 De basis voor de Verkenningnotitie leefbaarheid Moergestel

In 2019 werd door gemeente Oisterwijk de *Verkenningnotitie leefbaarheid 2019* vastgesteld. Deze notitie vormde de afgelopen jaren de basis voor verkeersmaatregelen. Het document biedt inzicht in (toekomstige) verkeersknelpunten in Moergestel, met betrekking tot de aanpak van de A58 en maatregelen ter verbetering van verkeersknelpunten.

De verkenningnotitie uit 2019 is opgesteld volgens de volgende stappen:

#### Schets van de verkeerssituatie in Moergestel

Waarin de verkeersstructuur en inrichting van Moergestel in kaart is gebracht. Met behulp van kentekenonderzoek en verkeerstellingen zijn de verkeersintensiteiten en -stromen geanalyseerd. Ook hebben bewoners hun ervaringen over het verkeer gedeeld.

#### Schets van de (toekomstige) verkeersknelpunten

Op basis van gemeentelijk beleid en verkeerskundige richtlijnen zijn de (toekomstige) knelpunten bepaald die de leefbaarheid beïnvloeden.

#### Maatregel-schets

Hierin is gekeken welke maatregelen kunnen bijdragen aan de aanpak van de verkeersknelpunten. De plannen houden rekening met de verbreding van de A58 en de daarbij behorende planning.

#### Uitgevoerde maatregelen

Na het vaststellen van de verkeersnotitie in 2019 heeft de gemeente Oisterwijk verschillende maatregelen voorbereid en uitgevoerd. Tijdens deze periode zijn er ook diverse ervaringen opgedaan. Een van die ervaringen is dat sommige maatregelen extra onderzoek vereisen voordat ze kunnen worden uitgevoerd. Hieronder volgt een opsomming van de (veelal korte termijn) maatregelen die in voorbereiding zijn of al zijn uitgevoerd.

1	Voetgangersvoorziening Kloosterlaan	In voorbereiding
2	Verbreding Waterhoefstraat	In voorbereiding
3	Verbetering fietsverbinding Waterhoefstraat – Stokeind	In voorbereiding
4	Onderzoek naar significante geluidsreductie verkeer Akkerweg/ Oisterwijksebaan	In uitvoering
5	Aanpassing kruispunt Akkerweg – Industrieweg	Uitgevoerd
6	Wegversmallingen Schoolstraat	Uitgevoerd
7	Omleidingsroute oostkant Moergestel	Onderzoek in uitvoering

Tabel 1: uitgevoerde of geplande verkeersmaatregelen Moergestel

In de notitie uit 2019 is het afsluiten van de Schoolstraat voor doorgaand verkeer opgenomen. Uit de notitie uit 2019 blijkt dat deze maatregel niet bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid in Moergestel. Deze maatregel komt daarom niet terug in de actualisatie.

### 3.2 Onderzoek randweg

Om de leefbaarheid in Moergestel te waarborgen heeft gemeente Oisterwijk gevraagd een herijking van het verkeersplan op te stellen. Parallel in deze periode loopt een onderzoek naar een randweg in Moergestel. In het rapport *Koersdocument Oostflank (Strategie, 2024)* staat de randweg met een stippenlijn ingetekend. De verwachting is dat de randweg een grote bijdrage levert aan de verkeersproblematiek. Gezien de landschappelijke impact met een lange doorlooptijd, wordt in deze herijking geen rekening met de randweg gehouden. Voor het onderzoek van de randweg en de herijking zijn dezelfde verkeerscijfers gebruikt.

### 3.3 Actualisatie op basis van expertsessies

De *Verkenningnotitie Leefbaarheid Moergestel* uit 2019 vormt de basis van dit onderzoek. Deze herijking is tot stand gekomen op basis van diverse ambtelijke expertsessies met de gemeente Oisterwijk.

### 3.4 Beleidsuitgangspunten

Bij het opstellen van de herijking is rekening gehouden met uitgangspunten van provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid en ontwikkelingen.

#### 3.4.1 A58

De beslissing om de A58 voorlopig niet te verbreden heeft impact op *Verkenningnotitie Moergestel 2019*. Hieronder leest u op welke punten dit impact heeft.

##### Doorgaand verkeer

In de oorspronkelijke verkenningnotitie wordt aangenomen dat de verbreding van de A58 het doorgaande verkeer door Moergestel aanzienlijk zal verminderen. Zonder deze verbreding blijft een deel van het doorgaande verkeer via Moergestel rijden. Dit zorgt ervoor dat de verkeersdrukke en leefbaarheidsproblemen in de kern van Moergestel blijven bestaan.

##### Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten op wegen zoals de Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg zullen hoog blijven of mogelijk zelfs toenemen. Hierdoor blijft de noodzaak voor aanvullende maatregelen zoals een reconstructie, verkeersdrempels, parkeerverboden en verbeterde fietspaden.

##### Knelpunten

Zonder de verbreding van de A58 blijven deze intensiteiten hoog en knelpunten bestaan. Strengere en meer ingrijpende maatregelen zijn mogelijk vereist om de leefbaarheid te waarborgen.

##### Zwaar verkeer

Zonder de verbreding van de A58 blijft vrachtverkeer mogelijk kiezen voor routes door Moergestel. Dit kan leiden tot meer verkeersonveiligheid en overlast in woonstraten zoals de Schoolstraat en de Rootven.

##### Lange termijn oplossingen

Het voorlopig niet uitvoeren van de verbreding van de A58 betekent dat er meer aandacht moet komen voor structurele aanpassingen binnen Moergestel. Dit kan onder andere inhouden dat er nieuwe infrastructuurprojecten overwogen moeten worden. Bijvoorbeeld de aanleg van omleidingsroutes of aanvullende fietsinfrastructuur.

#### 3.4.2 Mobiliteitsplan

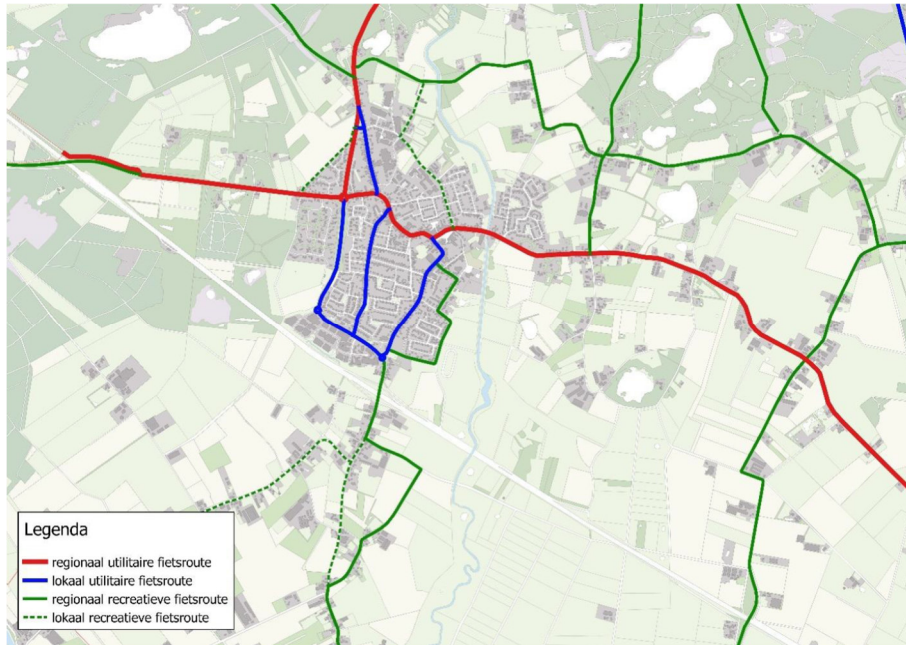
##### Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk geeft aan welke belangrijke fietsroutes er binnen de gemeente aanwezig zijn. Het fietsnetwerk geeft de prioriteitsvolgorde weer van de meest gebruikte fietsroutes. Op deze wegen is extra aandacht voor de kwaliteit van het fietsnetwerk. Gemeente Oisterwijk streeft naar een fijnmazig en veilig fietsnetwerk waarin fietsers zelf een route kunnen kiezen die op dat moment voor hen het best uitkomt.

De route Oirschotseweg-Raadhuisstraat-Rootven-Tilburgseweg en de Oisterwijkseweg vormen voor Moergestel de utilitaire fietsroutes. De Schoolstraat, Oisterwijkseweg, Akkerweg en Krijtstraat vormen binnen Moergestel de verbinding naar deze utilitaire fietsroutes. Met name op deze routes vraagt gemeente meer aandacht voor fietsverkeer.

Het fietsnetwerk is aangevuld met regionale en lokale recreatieve fietsroutes, voornamelijk gelegen buiten de bebouwde kom.

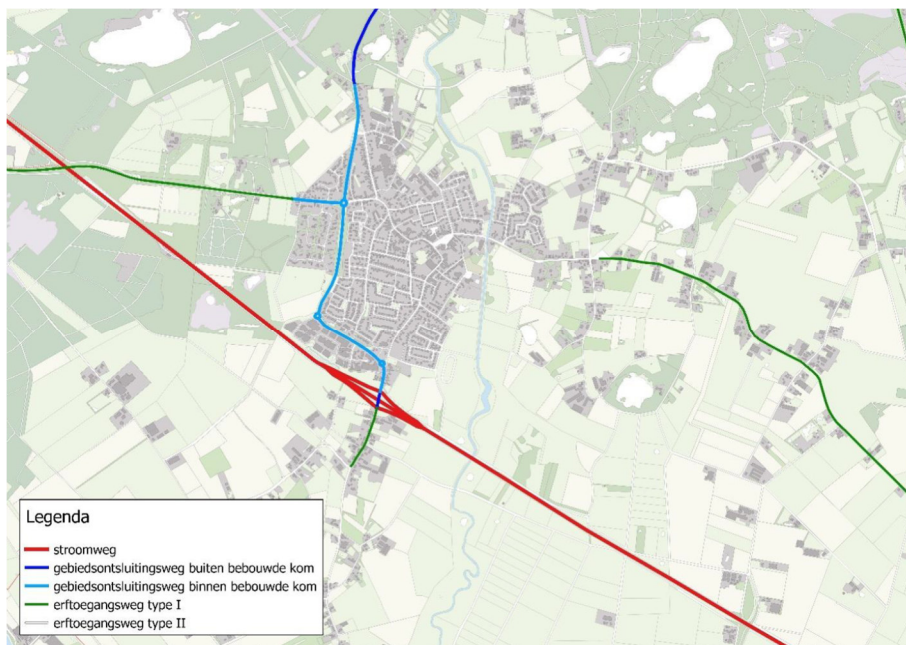




Figuur 2: fietsnetwerk

### Wegcategorisering

De wegcategory van het gemeentelijke verkeer en vervoerplan van gemeente Oisterwijk is de basis. Uitgangspunten zijn dat wegen een duidelijke inrichting hebben waarbij het principe Duurzaam Veilig van toepassing is. Regionaal verbinden de ontsluitingswegen Akkerweg en Oisterwijkseweg de A58 met Oisterwijk. Richting het oosten ontsluit de erftoegangsweg bubeko Oirschotseweg/Spoordonkseweg Moergestel naar Spoordonk. In de kern van Moergestel vormen de Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat de belangrijkste ontsluitende wegen.



Figuur 3: wegcategory

### 3.4.3 Koersdocument

Het *Koersdocument Oostflank* beschrijft de toekomstvisie voor de ontwikkeling van de dorpen Berkel-Enschot, Biezenmortel, Haaren, Heukelom, Moergestel, Oisterwijk en Udenhout en het landelijke gebied hiertussen. In dit gebied (de Oostflank genoemd) willen gemeente Oisterwijk en Tilburg in de periode tot 2040 het landschap, de natuur en lokale economie versterken, de bereikbaarheid verbeteren en ongeveer 5.000, grotendeels, betaalbare woningen bouwen. Het *Koersdocument* vormt de basis voor plannen, projecten en samenwerkingen die al deze ambities in de komende jaren gaan uitwerken. Waaronder op de *Verkenningnotitie Leefbaarheid Moergestel*. Het *Koersdocument Oostflank* heeft een sterke focus op duurzame mobiliteit, verbetering van OV-bereikbaarheid, verkeersveiligheid, prioriteit voor langzaam verkeer en de leefbaarheid van de dorpen.

De volgende onderwerpen geven de belangrijkste punten weer die van toepassing zijn op Moergestel:

#### Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming:

Het *Koersdocument* stelt voor om de verkeersveiligheid en doorstroming op belangrijke wegen zoals de N65 en A58 te verbeteren. Ook een nieuwe oostelijke randweg zou een bijdrage kunnen leveren. Dit zijn maatregelen die buiten de scope van het *Verkeersplan Moergestel* vallen.

#### Autoluwe dorpskern:

Om de leefbaarheid van de dorpen te verbeteren wordt er ingezet op het autoluwer maken van dorpskernen. Het *Koersdocument* geeft geen omschrijving van de term 'autoluw'. Het autoluwer maken van de dorpskern betekent dat het verkeersplan moet voorzien in maatregelen die het autoverkeer door de dorpskernen heen rijden ontmoedigen en alternatieven vervoerswijzen zoals OV en fietsen stimuleren.

#### Duurzame mobiliteit en langzaam verkeer:

Er wordt sterk ingezet op duurzame mobiliteit door het versterken van wandel- en fietsnetwerken. Dit betekent dat het verkeersplan moet worden aangepast om prioriteit te geven aan langzaam verkeer en het stimuleren van deelmobiliteit.

#### Integrale aanpak van infrastructuur:

Het *Koersdocument* pleit voor een integrale aanpak van infrastructuur. Dit moet zorgen voor samenhang in de ontwikkeling van wegen, spoorlijnen en energie- en waterwegen. Dit vraagt een integrale benadering bij de herijking van het *Verkeersplan Moergestel*. Echter is de vraag in welke mate de maatregelen binnen de scope van het *Verkeersplan* passen.

#### Versterking van het openbaar vervoer (OV):

Het *Koersdocument* benadrukt de verbetering van de OV-bereikbaarheid in de Oostflank. Dit is inclusief de realisatie van een nieuw NS-station in Udenhout. Dit zal de mobiliteit en bereikbaarheid van de dorpen in de regio aanzienlijk verbeteren. Dit vraagt wel om aanpassingen in het verkeersplan om deze verbeteringen te accommoderen.

### 3.4.4 Dubbele vergrijzing

Het aantal ouderen groeit daarnaast blijven steeds meer ouderen in Moergestel wonen. Dit noemen we dubbele vergrijzing. Door vergrijzing en de noodzaak langer zelfstandig te wonen zijn mensen meer dan voorheen aangewezen op de sociale contacten in de buurt. De gemeente zal daarom oog moeten hebben voor specifieke nieuwe woonwensen van ouderen, alleenstaanden of andere kwetsbare doelgroepen.

Door de vergrijzing is de bereikbaarheid van voorzieningen belangrijker geworden. De combinatie van een verzorgingshuis en bushalte maakte het in het verleden gemakkelijker om voorzieningen ook voor ouderen goed bereikbaar te maken. Daarvoor moeten nu andere oplossingen worden gezocht. Het bestellen via internet van met name de dagelijkse boodschappen kan hier veel in betekenen. Het is echter een ontwikkeling die niet voor alle ouderen een reëel alternatief vormt. Bovendien voorziet dit

ook niet in de behoefte van mensen om elkaar te ontmoeten en daarmee de sociale cohesie te behouden. De vergrijzing zal ook invloed hebben op de groep voetgangers. Verwacht mag worden dat in de toekomst een groter deel van de voetgangers zich voortbeweegt met behulp van hulpmiddelen. Denk hierbij aan een rollator, een rolstoel of een scootmobiel.

De vergrijzende bevolking zorgt helaas ook voor een toenemend aantal verkeersongevallen op de fiets. Vaak zijn dit eenzijdige ongevallen. Oorzaken zijn het rijden tegen paaltjes, stoepranden en dergelijke. De ongevallen hebben vaak wel forse gevolgen voor de fietser zelf. Ook nemen steeds meer ouderen op een andere wijze deel aan het verkeer.

### 3.4.5 Woningbouwplannen

De woningbouwplannen Moergestel Noord, Oostelvoortjes II/ Heiligeboom en flexwoningen ten zuiden van Moergestel hebben verschillende gevolgen voor de herijking van het verkeersplan.

#### Moergestel noord

Deze ontwikkellocatie grenst aan het beekdal van de Reusel en kasteel Nieuwenhof. Het plan omvat woningbouw in een landschappelijke setting en natuurontwikkeling rond een zijtak van de Reusel. De wijkontsluiting moet zorgvuldig worden gepland om de openheid van het landschap te behouden en verkeersdruk in het dorp te minimaliseren.

De Industrieweg kan veiliger en efficiënter worden ingericht door aan één zijde een voetpad aan te leggen. Er zijn enkele uitdagingen, zoals het oneigenlijk grondgebruik.

#### Oostelvoortjes II/ Heiligeboom

Dit plan ligt aan de oostzijde van Moergestel en grenst aan de bestaande woonwijk Oostelvoortjes. De ontsluiting van de wijk gebeurt via de straat Heiligenboom wat direct invloed heeft op de verkeersstromen in dat gebied.

#### Flexwoningen

Gemeente Oisterwijk heeft te maken met een woningtekort. Dit is een trend die in Nederland actueel is. Het bouwen van flexibele woningen is een manier om de grootste nood op de woningmarkt op te lossen. De ontwikkellocatie van 50 flexwoningen grenst aan De Scheerman ten zuiden van Moergestel.

### 3.4.6 Uitbreiding bedrijventerrein

Moergestel kent twee bedrijventerreinen: Stokeind en De Sonman. Bedrijventerrein De Sonman vindt de oorsprong nabij het knooppunt Akkerweg-Schoolstraat-A58. Wellicht wordt het bedrijventerrein uitgebreid aan de noordkant met project Sonman II.

### 3.4.7 Knip gemotoriseerd verkeer Sportpark Stokeind

Door de ontwikkeling aan het sportpark komt er een knip in de Molenstraat voor gemotoriseerd verkeer. De ingang, en daarmee het gemotoriseerd verkeer, verplaatst naar de Waterhoefstraat. Hier komt het parkeerterrein voor het sportpark.

### 3.4.8 Gewichtsbeperking A58

Het kunstwerk over de A58 op de Tilburgseweg vertoont slijtage. Mogelijk wordt de brug vervangen. Wanneer dit precies gebeurt is nog niet duidelijk. Als voorlopige maatregel heeft de gemeente Oisterwijk het voornemen een gewichtsbeperking of eenrichtingsverkeer in te stellen om de levensduur van de brug te verlengen.

## 4 Probleemanalyse

### 4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 zijn de kaders en uitgangspunten besproken. Met dit als basis behandelen we in dit hoofdstuk de problemen die zorgen voor een leefbaarheidsprobleem.

### 4.2 Samenvatting

De problemen met de leefbaarheid in Moergestel ontstaan door een combinatie van meerdere factoren.

Allereerst is er de grote hoeveelheid verkeer op de doorgaande wegen door het dorpscentrum. Dit verkeer bestaat niet alleen uit personenauto's, maar ook uit vracht- en landbouwverkeer. Deze mix maakt het verkeer gevaarlijk, vooral voor fietsers die de smalle rijbaan moeten delen met grotere voertuigen.

Verder zijn de parkeervakken langs de weg vaak te smal. Hierdoor blijft er minder ruimte over op de rijbaan, wat de verkeerssituatie verder verslechtert.

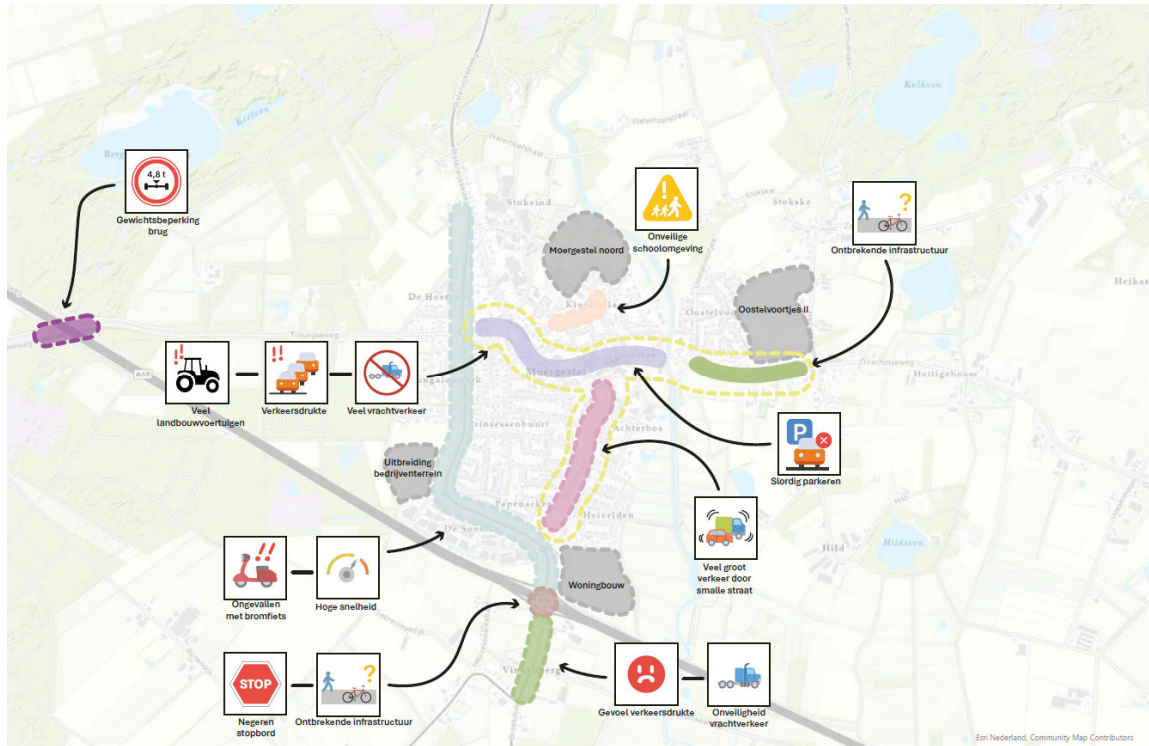
Een ander belangrijk punt is dat aan deze doorgaande wegen de centrumfuncties zijn gevestigd. Bezoekers van het centrum moeten vaak de drukke rijbaan oversteken, wat een barrière vormt voor voetgangers en de veiligheid negatief beïnvloedt.

Tot slot hebben de inwoners van Moergestel geen andere keuze dan deze wegen te gebruiken, omdat alle centrumfuncties zich langs deze wegen bevinden. Dit zorgt ervoor dat ze dagelijks geconfronteerd worden met de drukte en de onveilige situaties.

Kortom, de problemen met de leefbaarheid worden niet veroorzaakt door één enkele factor, maar door de combinatie van al deze aspecten die elkaar versterken en samen de situatie verergeren

Op de volgende afbeelding is weergegeven tot welke problemen dit concreet leidt. Na de afbeeldingen worden de problemen verder toegelicht.

Op de volgende afbeelding ziet u welke specifieke problemen er ontstaan (deze afbeelding is in een groter formaat ook opgenomen als bijlage 1). In de tekst na de afbeelding wordt elk probleem verder toegelicht.



Figuur 4: overzicht verkeersproblemen in Moergestel

#### 4.2.1 Tilburgseweg – Rootven-Raadhuisstraat-Schoolstraat

Onder voetgangers en fietsers heerst een gevoel van verkeersonveiligheid in woon- en centrumgebieden. Dit wordt veroorzaakt door een opstapeling aan factoren. Onderdelen zijn de hoeveelheid en grootte van het verkeer en de compacte infrastructuur waar alle functies samenkomen. Hieronder lichten we het verder toe.

Voetgangers ervaren vooral te smalle voetpaden. Deze zijn soms slechts 1,5 meter breed. Straatmeubilair, fietsenrekken en reclameborden belemmeren de doorgang. Geparkeerde auto's zorgen voor extra hinder door vaak deels op het trottoir te staan. Dit komt door angst voor autoschade.

De wegen zijn druk en worden gebruikt door grote voertuigen, van openbaar vervoer tot landbouwverkeer. Fietsers voelen zich onveilig door de hoeveelheid groot verkeer en het ontbreken van goede fietsvoorzieningen. Vaak zijn er alleen fietssuggestiestroken van ongeveer 1,3 meter breed. Dit zorgt ervoor dat fietsers naar een klein deel van de weg worden gedwongen. Geparkeerde auto's op de rijbaan verergeren de situatie waardoor fietsers midden op straat moeten fietsen. In combinatie met groot verkeer ervaren fietsers onveiligheid.

##### Schoolstraat

In de Schoolstraat wordt met name fietsonveiligheid ervaren. Fietsers delen de weg in een gemengd profiel met veel en groot verkeer. Doordat fietsers onveiligheid ervaren maken zij de keuze om het trottoir als fietspad te gebruiken. Dit gaat ten koste van de veiligheid van de voetgangers. Deze problemen zijn afkomstig door de verdrukking van (groot) verkeer.

##### Raadhuisstraat – Rootven – Tilburgseweg

In specifieke gebieden zoals de Raadhuisstraat, Rootven en Tilburgseweg is er weinig ruimte voor toegankelijkheid op trottoirs. Dit komt door geparkeerde auto's, smalle wegen en een hoge verkeersintensiteit. Voetgangers ervaren hinder door te smalle voetpaden en obstakels zoals straatmeubilair, fietsenrekken en reclameborden.

Zowel auto's als fietsers hebben last van te weinig ruimte, vooral in bochten. Smalle rijbanen en parkeren op de rijbaan verergeren dit probleem. Postdiensten hebben geen ruimte om te parkeren. Daardoor kiest men er soms voor om te laden en lossen op de rijbaan. Dat leidt tot een verminderde doorstroming en verkeersonveiligheid. Daarnaast zijn de langspaarvakken 1,8 meter breed. Dit is smal vergeleken met de gewenste 2,0 meter volgens CROW-ontwerprichtlijnen van de openbare ruimte. Auto's worden vaak deels op het trottoir geparkeerd en de toegankelijkheid verder belemmeren.

#### Oirschotseweg

Fietsers voelen zich onveilig op de Oirschotseweg. De oorzaak hiervan is het ontbreken van vrijliggende fietspaden. In plaats daarvan zijn er fietssuggestiestroken. Hierdoor moeten fietsers de weg delen met auto's. Het smalle wegprofiel zorgt voor extra gevaar. De hoeveelheid verkeer en de hoge snelheden dragen ook bij aan het onveiligheidsgevoel.

### 4.2.2 Kloosterlaan

In de Kloosterlaan is basisschool de Vonder gehuisvest. De straat wordt daarom in de ochtend en middag gebruikt als school-looproute. Kinderen vinden het onveilig om in de straat te lopen en fietsen. Meer specifiek tussen Rootven en 't Vunderke. De combinatie van een ontbrekend fiets- of voetpad met de hoeveelheid verkeer maakt dat hier verkeersonveiligheid wordt ervaren.

### 4.2.3 Vinkenberg

Fietser en voetgangers ervaren onveiligheid op de Vinkenberg. Dit komt door het ontbreken van voetgangersvoorzieningen. Fietsers hebben vrijliggende fietspaden. Echter is de tussenberm ongeveer 50 centimeter in de vorm van een verhoogde band. Volgens ontwerprichtlijnen heeft een tussenberm in de ideale situatie een breedte van 2,5 meter. Tot slot geldt op de vinkenberg een snelheidslimiet van 60km/ h. Deze snelheid in combinatie met een ontbrekend robuuste rijbaanscheiding zorgt voor onveiligheid.

### 4.2.4 Viaduct Vinkenberg over A58

Op het kunstwerk over de A58 ten zuiden van Moergestel ervaren voetgangers en fietsers onveiligheid. Op de brug zijn geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Zij maken gebruik van de fietspaden. Fietsers rijden over smalle fietspaden zonder scheiding met gemotoriseerd verkeer. De smalle fietsstroken zijn aantiggend en verhoogd. Er is geen markering aanwezig. De fietsstroken zijn te smal om naast elkaar te fietsen.

### 4.2.5 Akkerweg

Op de Akkerweg is verkeersonveiligheid voor gemotoriseerd verkeer. Op wegvakken rijdt gemotoriseerd verkeer hoge snelheden. Daarnaast haalt het gemotoriseerd verkeer elkaar in. Tot slot zijn bij de rotondes met de Schoolstraat, De Sonman en Tilburgseweg in de laatste vijf jaar vier letselongevallen met (brom)fietsers geregistreerd.

### 4.2.6 Groot verkeer

Op de route Schoolstraat-Raadhuisstraat-Oirschotseweg rijdt relatief veel vrachtverkeer. Een groot deel van dit vrachtverkeer is lokaal doorgaand verkeer. Dit verkeer heeft in Moergestel of direct ten oosten van Moergestel een bestemming. Een deel daarvan is afkomstig van aannemingsbedrijf Van der Zanden.

## 4.3 Verkeersstromen

In de vorige paragrafen las u dat de wegen Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg niet zijn ingericht voor de hoeveelheid verkeer, wat leidt tot leefbaarheidsproblemen in Moergestel. Daarom bekijken we in deze paragraaf hoe en hoeveel verkeer in en rond Moergestel rijdt. Dit helpt ons

oplossingen en maatregelen te vinden. Zodra duidelijkheid is waar het (sluip)verkeer zich bevindt, kunnen we gericht zoeken naar maatregelen om dit probleem op te lossen.

Uit het onderzoek naar verkeersstromen blijkt dat het doorgaand verkeer door de kern van Moergestel vooral in oost-westelijke (Oirschot-Tilburg) en oost-zuidelijke (Oirschot-A58) richting rijdt. Daarnaast is er beperkt doorgaand verkeer in oost-noordelijke (Oirschot – Oisterwijk) richting. Verkeer vanaf de A58 naar Oisterwijk maakt geen gebruik van de route via de Schoolstraat en Rootven.

De verdeling van het verkeer is hieronder verder uitgesplitst:

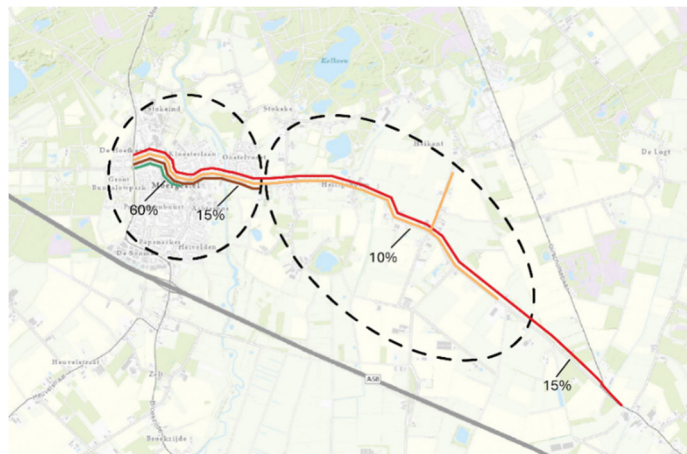
In zowel de Schoolstraat als het Rootven heeft ongeveer de helft van het verkeer een bestemming in de straat zelf. Daarnaast heeft in straten ongeveer de helft van het verkeer een bestemming in de kern, terwijl het overige kwart doorgaand verkeer is.

Het grootste deel van dit doorgaande verkeer verlaat de bebouwde kom in oostelijke richting. Het doorgaande verkeer vanuit de Schoolstraat en Rootven komt samen op de Oirschotseweg. Op deze weg is ongeveer driekwart van het verkeer doorgaand. Het overige kwart heeft een bestemming in de kern.

Tot slot leest u per hoofdweg over hoeveel verkeer het gaat per rijrichting.

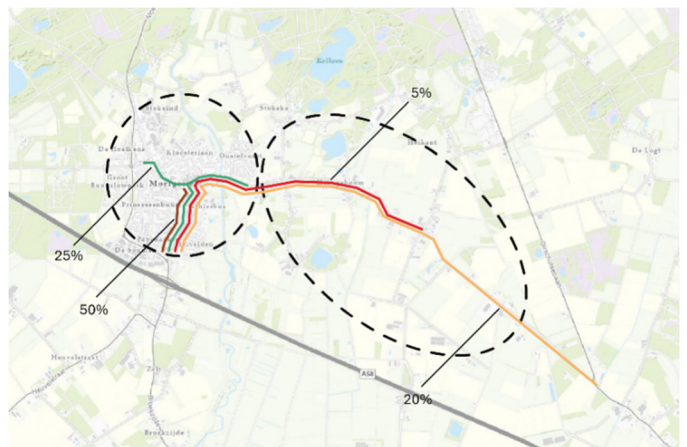
#### Tilburgseweg:

Op de Tilburgseweg, tussen Akkerweg en Rootven passeren dagelijks ongeveer 6.500 voertuigen. Hiervan heeft 60 procent, wat neerkomt op ongeveer 4.000 voertuigen per dag, een herkomst of bestemming in het centrumgebied. 40 procent van het verkeer in de Tilburgseweg heeft een bestemming buiten de straat of rijdt door richting Heikant. Van het doorgaande verkeer komen ongeveer 1.500 voertuigen uit Tilburg.



#### Schoolstraat:

Op de Schoolstraat passeren dagelijks ongeveer 7.500 voertuigen. Hiervan heeft 50 procent, wat neerkomt op ongeveer 3.750 voertuigen per dag, een herkomst of bestemming in de Schoolstraat en aanliggende wegen. De overige 50 procent heeft geen bestemming in de Schoolstraat. Van deze voertuigen heeft 25 procent een bestemming in de kern van Moergestel. De overige 25 procent heeft geen bestemming in Moergestel. 5 procent hiervan rijdt door naar Heikant terwijl de overige 20 procent verder reist dan Heikant.



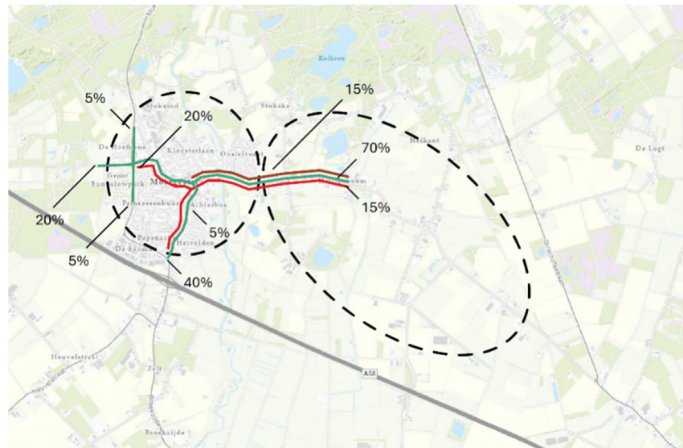
**Oirschotseweg:**

Op de Oirschotseweg passeren dagelijks ongeveer 4.500 voertuigen. Hiervan heeft 15 procent, ongeveer 650 voertuigen, een bestemming in Oirschotseweg en Raadhuisstraat.

Nog eens 15% (650 mvt) van het verkeer heeft een bestemming in de kern van Moergestel.

Dit wil zeggen dat 70% (3.150 mvt) van het verkeer wat op dit punt de bebouwde kom inrijdt via de Tilburgseweg (30%, 1.350 mvt) en Schoolstraat (40%, 1.800 mvt) de kern verlaat zonder hier een bestemming te hebben.

De verdeling is bepaald aan de hand van modelcijfers en floating car data over de periode juni 2023 tot en met mei 2024.





## 5 Hoofdoelen

In dit hoofdstuk staan de hoofddoelen voor een gerichte aanpak van de verkeersproblematiek in Moergestel. Deze doelen geven richting aan de te nemen maatregelen, helpen bij het stellen van prioriteiten en zorgen voor een samenhangende aanpak.

### 5.1 Doelen van het verkeersplan

De maatregelen in het volgende hoofdstuk dragen bij aan één of meerdere van de volgende drie doelen.



#### Tegengaan van overlast van verkeer

Dit doel richt zich op het verminderen van de verkeersoverlast in Moergestel, vooral in de kern van het dorp. De maatregelen die hiervoor worden voorgesteld zijn onder andere het beperken van sluipverkeer, het reduceren van zwaar verkeer zoals landbouw- en vrachtverkeer, en het autoluwer maken van de dorpskern. Autoluwer is ook wel minder verkeer laten rijden. Bijvoorbeeld, het 'knippen' van de Schoolstraat zal het doorgaand verkeer verminderen en daarmee de overlast van verkeer beperken.



#### Inzetten op duurzame mobiliteit

Dit doel focust op het bevorderen van duurzame vervoersmiddelen en het verbeteren van de infrastructuur voor langzaam verkeer zoals voetgangers en fietsers. Dit omvat maatregelen zoals het verbeteren van fietsvoorzieningen, het creëren van veilige oversteekplaatsen, en het versterken van openbaar vervoer. Deze maatregelen dragen bij aan een duurzame mobiliteit, die niet alleen milieuvriendelijker is maar ook de leefbaarheid van het dorp vergroot.



#### Mobiliteit draagt eraan bij dat iedereen deel kan blijven nemen aan de samenleving

Dit doel is gericht op het waarborgen van de toegankelijkheid en mobiliteit voor alle inwoners, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen zoals ouderen. Maatregelen binnen dit doel omvatten onder andere het verbeteren van de infrastructuur rond scholen en het verhogen van de toegankelijkheid van voorzieningen voor ouderen. De inzet van deelmobiliteit en educatieve programma's zoals scootmobielcursussen helpen hierbij om de zelfstandigheid en veiligheid van deze groepen in het verkeer te bevorderen.

## 6 Maatregelen

In dit hoofdstuk leest u welke maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in Moergestel.

De maatregelen die in dit hoofdstuk worden beschreven zijn niet dé oplossing voor de verkeersproblematiek in de kern Moergestel. Vooral de intensiteit van gemotoriseerd verkeer kan met deze maatregelen niet significant worden verminderd. Wel bieden deze maatregelen verlichting op een aantal locaties in en rondom het centrum.

### 6.1 Overzicht maatregelen

Hieronder volgt een kort overzicht van de maatregelen. Deze worden in de volgende paragraaf verder toegelicht. Voor elke maatregel wordt vermeld of deze afkomstig is uit de notitie van 2019 of de huidige actualisatie en of deze direct uitvoerbaar is of nader onderzoek behoeft.

Nr.	Jaar	Maatregel	Direct uitvoerbaar
1	2019	Reconstructie Rootven-Raadhuisstraat	Nee
2	2019	Verminderen sluipverkeer oost-west door verlagen snelheid Tilburgseweg (bubeko)	Ja
3	2019	Verminderen sluipverkeer oost-west door afsluiten Tilburgseweg (bubeko) voor doorgaand (zwaar)verkeer	Nee
4	2019	Verbod vrachtverkeer Schoolstraat & bewegwijzering	Nee
5	2019	Convenant lokale bedrijven verkeersgedrag vracht-/landbouwverkeer	Ja
6	2019	Uitbreiden en handhaven parkeerverbodszone, laad & losplaatsen	Ja
7	2019	Fietsvoorzieningen Oirschotseweg	Nee
8	2019	Aanpak verkeersgedrag schoolomgeving en voetgangersvoorzieningen Kloosterlaan	Nee
9	2019	Verkeersmaatregelen Schoolstraat	Ja
10	2019	Eénrichtingscircuit Moergestel	Nee
11	2024	Verbod voor vracht- en landbouwverkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat	Nee
12	2024	Verbod voor al het doorgaande verkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat	Nee
13	2024	Verbeteren fiets- en voetgangers voorzieningen Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg door opheffen van parkeerplaatsen	Nee
14	2024	Zebropaden aanleggen op Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg	Ja
15	2024	Aangepaste OV-diensten voor ouderen	Nee
16	2024	Verbeteren overstapmogelijkheden openbaar vervoer en andere vervoersvormen	Nee
17	2024	Realiseren van hoogwaardig en betaalbaar aanbod van deelmobiliteit	Nee

18	2024	Educatie en communicatie	Ja
19	2024	Scootmobiel cursus	Ja
20	2024	Instellen van gewichtsbepijking of eenrichtingsverkeer op het kunstwerk op de Tilburgseweg	Ja

In de volgende paragrafen worden de maatregelen verder toegelicht. De nummering uit de tabel komt overeen met de nummering van de paragrafen.

## 6.2 Toelichting maatregelen

### 6.2.1 Reconstructie Rootven-Raadhuisstraat

#### Omschrijving

De reconstructie is gericht op het creëren van een centrumgebied. Hierbij is het doel om meer ruimte te geven aan voetgangers fietsers en waarbij het (doorgaande)verkeer ondergeschikt is.

Een reconstructie houdt in dat kruispunten worden uitgevoerd als kruispuntplateaus, de parkeervakken voldoende breed zijn. Hierdoor blijft er meer ruimte over op de rijbaan en de trottoirs waardoor fietsers en voetgangers comfortabel en veilig gebruik kunnen maken van deze wegen. Middengeleiders horen niet thuis in dit straatbeeld, omdat dit de uitstraling van de verkeersfunctie versterkt.

Het verbeteren van de wegeninfrastructuur vermindert de kans op ongevallen en bevordert de leefbaarheid in het centrum. Hiermee kan een stap worden gezet richting een autoluwe dorpskern. Zoals in het *Koersdocument* Oostflank staat omschreven.

#### Termijn

Deze aanpassingen zijn echter niet mogelijk met de hoeveelheid verkeer en de aanwezigheid van het zwaar verkeer. Een reconstructie van Rootveen en Raadhuisstraat zorgt ook niet voor de afname. Hierdoor zijn andere maatregelen nodig.

Een reconstructie heeft echter alleen nut als er substantieel minder verkeer door de kern rijdt en de hoeveelheid zwaar verkeer afneemt. In de praktijk zal blijken dat de wens voor een reconstructie al afneemt omdat de leefbaarheid toeneemt met minder (zwaar)verkeer.

### 6.2.2 Verminderen sluipverkeer oost-west door verlagen snelheid Tilburgseweg

#### Omschrijving

Deze maatregel is gericht op het verminderen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Tilburgseweg en gaat over het deel buiten de bebouwde kom. Door het doorgaande verkeer, en met name vrachtverkeer, te ontmoedigen, wordt de weg minder aantrekkelijk als sluiproute. Dit draagt bij aan een veiliger en rustiger verkeerssituatie, zowel op de Tilburgseweg als in de bebouwde kom van Moergestel. Het verkeer dat normaal (de file op) de A58 wil omzeilen, zal hierdoor minder geneigd zijn om via deze weg te rijden.

De Tilburgseweg is nu ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/u. Door de belijning aan te passen, visuele versmallingen aan te brengen en het aanpassen van de voorrangsituatie op de kruispunten, krijgt de weg een meer erftoegangskarakter. Hierdoor sluit de weg beter aan bij de vormgeving van de wegen in de gemeente Tilburg. Omdat de weg ook een route voor het openbaar vervoer is, zijn verticale snelheidsremmers minder geschikt.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.2.3 Verminderen sluipverkeer oost-west door afsluiten Tilburgseweg voor doorgaand (zwaar)verkeer

#### Omschrijving

Aanvullend op het verlagen van de snelheid op de Tilburgseweg is het mogelijk om op het deel tussen Tilburg en Moergestel maatregelen te treffen om de weg af te sluiten voor doorgaand (zwaar)verkeer. Dit kan met een fysieke maatregel of alleen met bebording. Hoewel de maatregel buiten de bebouwde kom ligt, zorgt de maatregel ook in de kern voor een afname van het doorgaand verkeer.

Een deel van het verkeer op de Tilburgseweg heeft een herkomst of bestemming in de kern Moergestel of het aanliggende buitengebied. Dit verkeer blijft in Moergestel rijden maar maakt gebruik van een andere route. Bijvoorbeeld via de A58.

#### Termijn

Er is vervolgonderzoek nodig voordat deze maatregel uitgevoerd kan worden. Dit heeft te maken met verkeersbesluit wat voor deze maatregel nodig is. De maatregel heeft namelijk effect op de bereikbaarheid van het (zwaar)verkeer met een bestemming op de Tilburgseweg. Het belang van dit verkeer moet in het verkeersbesluit zorgvuldig afgewogen worden. Hiervoor is vervolgonderzoek nodig.

### 6.2.4 Verbod vrachtverkeer Schoolstraat & bewegwijzering

#### Omschrijving

Veel vrachtverkeer kiest de Schoolstraat als route, omdat het de kortste verbinding is tussen de A58 en het gebied ten oosten van Moergestel. De straat is echter op sommige plekken te smal voor dit zware verkeer. Hierdoor komt de veiligheid van fietsers in gevaar en neemt het wooncomfort af.

Een verbod op vrachtverkeer zorgt voor andere routes van het vrachtverkeer. Zonder aanvullende maatregelen ligt een route via Rootven het meest voor de hand. Hoewel daar voor de leefbaarheid onder druk staat heeft dit alternatief de voorkeur boven de Schoolstraat.

Aanvullend kan de bewegwijzering van de ANWB richting het centrum wordt aangepast, kan dit ook het autoverkeer door de Schoolstraat verminderen.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden. Het verbod kan gecombineerd worden met andere maatregelen voor het vrachtverkeer, maar daar is het niet van afhankelijk.

### 6.2.5 Convenant lokale bedrijven verkeersgedrag vracht-/landbouwverkeer

#### Omschrijving

Het lokale vrachtverkeer met een bestemming in of nabij Moergestel heeft beperkt andere keuze dan door Moergestel te rijden. Ook landbouwbedrijven zijn aangewezen op bestaande routes.

Er kunnen echter afspraken worden gemaakt over het gebruik van specifieke routes, het respecteren van rijtijden, en het aanpassen van verkeersgedrag, zoals het vermijden van telefoongebruik en het verlagen van de snelheid. Deze afspraken kunnen worden vastgelegd in een convenant en gekoppeld aan bijvoorbeeld een lokale certificering.

De gemeente en betrokken bedrijven kunnen deze afspraken op een ludieke manier terugkoppelen naar de inwoners van Moergestel. Idealiter wordt hierbij gestreefd naar een social return deal, waarbij alle partijen voordeel behalen.

Daarnaast kunnen bedrijven met bedrijfswagens ook betrokken worden om bijvoorbeeld te voorkomen dat er op de rijbaan van de Rootven wordt geladen en gelost.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct worden opgestart.

## 6.2.6 Uitbreiden en handhaven parkeerverbodszone, laad & losplaatsen

### Omschrijving

Deze maatregel is bedoeld om verkeersopstoppingen en gevaarlijke situaties door onjuist parkeren te voorkomen. Vooral bij laad- en losplaatsen of door het ontbreken ervan. Dit zorgt ervoor dat verkeer parkeert op de rijbaan. Hierdoor ontstaan vooral voor fietsers onveilige situaties. Het handhaven van parkeerverboden helpt om verkeershinder te verminderen en de toegankelijkheid en veiligheid te verbeteren. Met name voor fietsverkeer heeft dit positieve effecten. Een uitbreiding van parkeerverbod zone is nodig tussen de Kerkstraat en Kloosterlaan.

Het toevoegen van laad- en losplaatsen zal waarschijnlijk het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderen. Een mogelijke oplossing is om deze plekken dubbel te benutten. Tijdens winkeltijden kunnen ze dan gebruikt worden voor laden en lossen, terwijl buiten winkeltijden bezoekers en bewoners er weer kunnen parkeren.

### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

## 6.2.7 Fietsvoorzieningen Oirschotseweg

### Omschrijving

De snelheid van het verkeer op de Oirschotseweg, tussen De Stappert en de Heiligenboom, is te hoog. Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, moet de snelheid omlaag. Extra wegversmallingen zijn geen optie, omdat dit de doorstroming, met name voor bussen, belemmert. Drempels kunnen helpen de snelheid te verlagen, maar passen niet bij de huidige situatie. Bovendien zijn alleen plateaus mogelijk vanwege de busroute, maar deze verminderen de snelheid onvoldoende en veroorzaken overlast voor omwonenden door vrachtverkeer.

Daarom is het beter om fietsers en voetgangers meer veiligheid te bieden door ze een eigen, vrijliggende voorziening te geven. Hiervoor zijn twee opties:

1. **Aanliggende fietsstroken met een overrijdbare tussenberm:** De huidige rijbaan blijft behouden, maar fietsers krijgen een semi-gescheiden ruimte. De overrijdbare tussenberm biedt vrachtverkeer de mogelijkheid om indien nodig uit te wijken. Nadeel is dat hiervoor alle bestaande bomen, waarvoor een kapvergunning nodig is, moeten worden verwijderd.
2. **Doortrekken van het tweerichtingenfietspad vanaf de Heiligenboom tot aan De Stappert:** Fietsers kunnen dan zonder onderbreking doorfietsen, waarbij ze via een uitbuiging en middengeleider kunnen oversteken naar de fietsstrook richting Moergestel. Dit alternatief spaart de bomen, maar vereist de aankoop van een strook van 6 meter aan de zuidkant van de Oirschotseweg. Een knelpunt is de gracht rondom villa Hoogenhuizen, die 6 meter zuidwaarts moet worden verplaatst. Ter hoogte van het monumentale hek zou het fietspad tijdelijk aanliggend moeten worden, en zou de rijbaan deels moeten worden aangepast.

### Termijn

Deze maatregel kan niet direct uitgevoerd worden. Vervolgonderzoek moet uitwijzen welke optie de voorkeur heeft. Daarna volgt voorbereidings- en uitvoeringstijd.

## 6.2.8 Aanpak verkeersgedrag schoolomgeving en voetgangersvoorzieningen Kloosterlaan

### Omschrijving

De schoolomgeving aan de Kloosterlaan biedt een goede basis voor veilig verkeersgedrag. Samen met de school kan worden gekeken naar mogelijkheden voor handhaving, communicatie en educatie om het juiste gebruik van de infrastructuur te bevorderen.

Echter, tussen 't Vunderke en de Rootven ontbreekt een duidelijke voetgangersvoorziening op de route van school naar huis. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit probleem op te lossen:

1. Instellen van een parkeerverbod op de rabatstrook. De strook wordt nu gebruikt als parkeerplaats. Het instellen van een parkeerverbod op deze strook zou deze ruimte vrijmaken voor voetgangers.
2. Aan de overkant van de weg zou de berm, waar mogelijk, verhard kunnen worden om als alternatieve parkeergelegenheid te dienen.
3. Een andere optie is de aanleg van een trottoir, al is het nog onduidelijk of dat haalbaar is. Mogelijk zijn er zelfs grondaankopen nodig.
4. Instellen van éénrichtingsverkeer of een knip. Hierdoor is geen apart voetpad nodig en kunnen voetgangers en fietsers veilig op de weg lopen en fietsen.

### Termijn

Er is vervolgonderzoek nodig voordat deze maatregel uitgevoerd kan worden. Onderzocht moet worden welke oplossing de voorkeur heeft.

## 6.2.9 Verkeersmaatregelen Schoolstraat

### Omschrijving

De Schoolstraat is een relatief rechte straat waar de snelheid wordt beperkt door kruispuntplateaus, een versmalling en gelijkwaardige kruispunten. Hierdoor is de straat ingericht als een 30 km/uur zone. Ondanks deze maatregelen, nodigt het rechte karakter van de straat, in combinatie met het drukke verkeer, uit tot informeel voorrangsgedrag. De gereden snelheden zijn gemiddeld ook wat hoger dan op de bochtige Rootven-Raadhuisstraat.

Om het verblijfskarakter van de Schoolstraat te vergroten, is het belangrijk de hoeveelheid (vracht)verkeer te verminderen, zoals is beschreven bij een andere maatregel. Extra snelheidsremmende maatregelen hebben echter weinig toegevoegde waarde, omdat er al voldoende remmende elementen op regelmatige afstand aanwezig zijn. Wel kan extra snelheidsremming worden bereikt door:

- Het visueel versmallen van de rijbaan met fietssuggestiestroken.
- Informeel voorrangsgedrag beperken door de intensiteit van zijwegen te vergroten en de visuele rechtstand te verminderen.
- Het onderbreken van fietssuggestiestroken bij kruispunten. Dit maakt beter duidelijk dat het kruispunt gelijkwaardig is.
- Het aanbrengen van uitstulpingen op kruispunten, voorzien van een verticaal element zoals een boom of ander groen. Hierdoor worden de kruispunten gelijkwaardiger en de zichtlijnen onderbroken, terwijl fietsers achter de uitstulpingen langs kunnen rijden.

Om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren kunnen oversteekplaatsen gemaakt worden.

Tot slot kan een snelheidsverlaging enigszins bijdragen aan het verminderen van het doorgaande verkeer op de Schoolstraat.

### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.2.10 Eénrichtingscircuit Moergestel

#### Omschrijving

In de notitie uit 2019 werd een éénrichtingscircuit in Moergestel als onhaalbaar beschouwd. Dit komt doordat er binnen Moergestel geen geschikte alternatieven zijn voor het Rootven. Het voorgestelde circuit zou alleen kunnen worden ingesteld op de routes Rootven-Schoolstraat, waarbij de Akkerweg als verbindingsweg tussen de twee éénrichtingsstraten dient. Dit zou echter de bereikbaarheid van winkels en bedrijven in Moergestel verslechteren. Daarnaast zou er meer verkeer door woonstraten gaan rijden en de snelheid van het verkeer zou toenemen, tenzij de infrastructuur wordt aangepast. Hoewel er meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer, is in 2019 geconcludeerd dat de maatregel niet haalbaar is.

Echter, als er veel waarde aan wordt gehecht dat langzaam verkeer met ruimte krijgt, kan met een aanvullend onderzoek de mogelijkheid van deze maatregel verder onderzocht worden. Waarbij de een route via de Waterhoefstraat en Stokske ook voor verlichting kan zorgen.

#### Termijn

Vervolgonderzoek nodig voordat deze maatregel uitgevoerd kan worden. Onderzocht moet worden of éénrichtingsverkeer bijdraagt aan het verbeteren aan de leefbaarheid en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.

### 6.2.11 Verbod voor vracht- en landbouwverkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat

#### Omschrijving

Op de doorgaande wegen in de kern van Moergestel leidt de aanwezigheid van zwaar verkeer tot overlast en onveilige situaties. Door het instellen van een geslotenverklaring moet zwaar verkeer gebruik maken van alternatieve routes. Op dit moment is alleen de route Waterhoefstraat – Stokske beschikbaar.

Een verbod beïnvloedt de toegankelijkheid van de bedrijven buiten de bebouwde kom van Moergestel. Maatwerkoplossingen zijn mogelijk door bijvoorbeeld:

- Vruchtverkeer in één richting toe te staan;
- Instellen van venstertijden;
- Verstrekken van ontheffingen;
- Combinatie van verschillende maatwerkoplossingen.

Uit ervaring dat het handhaven van een dergelijk verbod aanzienlijke inspanning vergt.

#### Termijn

Er is vervolgonderzoek nodig voordat deze maatregel uitgevoerd kan worden. Dit heeft te maken met verkeersbesluit wat voor deze maatregel nodig is. De maatregel heeft namelijk effect op de bereikbaarheid van het zwaar met een bestemming buiten de bebouwde kom. Het belang van dit verkeer moet in het verkeersbesluit zorgvuldig afgewogen worden. Hiervoor is vervolgonderzoek nodig.

### 6.2.12 Verbod voor al het doorgaande verkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat

#### Omschrijving

In kern van Moergestel heeft de aanwezigheid doorgaand verkeer grote invloed op de leefbaarheid. Door het instellen van een geslotenverklaring moet doorgaand verkeer gebruik maken van alternatieve routes. De leefbaarheid- en veiligheidsproblemen zijn hiermee opgelost. Fietsers en voetgangers kunnen weer veilig gebruik maken van de wegen in het dorp.

Op dit moment is alleen de route Waterhoefstraat – Stokske beschikbaar. Deze weg moet verbreed worden om de toename van het verkeer veilig te kunnen verwerken. Uit ervaring dat het handhaven van een dergelijk verbod aanzienlijke inspanning vergt.

#### Termijn

Er is vervolgonderzoek nodig voordat deze maatregel uitgevoerd kan worden. Dit heeft te maken met verkeersbesluit wat voor deze maatregel nodig is. De maatregel heeft namelijk effect op de bereikbaarheid van de weggebruikers en de verkeersveiligheid op de alternatieve routes. Het belang van dit verkeer moet in het verkeersbesluit zorgvuldig afgewogen worden. Daarnaast moet onderzocht worden hoe de veiligheid op de alternatieve routes gewaarborgd blijft. Hiervoor is vervolgonderzoek nodig.

### 6.2.13 Verbeteren fiets- en voetgangers voorzieningen Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg door opheffen van parkeerplaatsen

#### Omschrijving

Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte in de straat. De huidige inrichting is vooral gericht op gemotoriseerd verkeer en parkeergelegenheden. De voetpaden zijn smal, en er is geen plek voor goede fietsvoorzieningen.

Door aan één kant van de weg parkeerplaatsen te verwijderen, ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Zo kunnen er bredere trottoirs en fietsvoorzieningen worden aangelegd, wat de veiligheid en het comfort van de zwakkere verkeersdeelnemers aanzienlijk verbetert.

#### Termijn

Voor de uitvoering van deze maatregel is vervolgonderzoek nodig.

### 6.2.14 Zebrapaden aanleggen op Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg

#### Omschrijving

Voetgangers moeten het gemotoriseerd verkeer en fietsers voorrang geven bij het oversteken. Hierdoor zijn deze wegen een barrière in het dorp. Zebrapaden zorgen ervoor dat het makkelijk wordt om over te steken. Vooral kinderen en ouderen steken met een zebrapad makkelijker over. Met deze maatregel komt het belang van overstekende voetgangers boven het doorstromen van het verkeer.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.2.15 Aangepaste OV-diensten voor ouderen

#### Omschrijving

Verbeteringen in het openbaar vervoer voor ouderen zorgen voor betere toegankelijkheid en mobiliteit van deze doelgroep. Hierbij hebben we het over een aanvulling op het bestaande OV-aanbod. Dit vergroot de mobiliteit en zelfstandigheid van ouderen wat bijdraagt aan hun welzijn en deelname aan de samenleving.

#### Termijn

Om deze verbeteringen te realiseren, moet de gemeente maatregelen nemen. Hiervoor is echter samenwerking nodig met de provincie Noord-Brabant, die verantwoordelijk is voor de OV-concessies, en de concessienemer.



## 6.2.16 Verbeteren overstapmogelijkheden openbaar vervoer en andere vervoersvormen

### Omschrijving

Het verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen openbaar vervoer en andere vervoersvormen bevordert de bereikbaarheid en mobiliteit. Dit kan door het introduceren van andere vervoersmiddelen ter hoogte van bushaltes. Dit maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en kan de verkeersdruk verminderen door het gebruik van privévoertuigen te beperken.

De verantwoordelijkheid voor het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer ligt bij drie partijen. De provincie Noord-Brabant fungeert als concessieverlener, de concessienemer zorgt voor het vervoer en de dienstverlening, en de gemeente draagt zorg voor de infrastructuur en voorzieningen zoals bushaltes enabri's. Een goede samenwerking tussen deze partijen is essentieel om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

### Termijn

Het realiseren van zo'n maatregel vergt echter tijd en inspanning. Ervaringen laten zien dat de gemeente een cruciale rol speelt door als aanjager op te treden om de gewenste veranderingen in gang te zetten. Mogelijk kunnen pilots worden opgezet en kan financiële ondersteuning vanuit de gemeente de transitie versnellen.

## 6.2.17 Realiseren van hoogwaardig en betaalbaar aanbod van deelmobiliteit

### Omschrijving

Het realiseren van deelmobiliteit biedt bewoners alternatieven voor eigen autogebruik wat kan helpen de verkeersdruk te verminderen. Dit bevordert duurzamer vervoer en vermindert de noodzaak voor eigen auto's. Dit kan bijdragen aan een betere leefbaarheid en milieuvriendelijkheid.

Het introduceren van deelvervoer bij nieuwbouwprojecten en in het bestaand gebied kan helpen de afhankelijkheid van privéauto's te verminderen. Dit ondersteunt duurzame mobiliteit en kan de parkeerdruk en verkeersdruk in nieuwe woongebieden verminderen.

Dit beleid kan de gemeente direct instellen. Hiervoor is een partij nodig die het aanbod van deelmobiliteit verzorgt. De interesse van deze partijen hangt sterk af van de haalbaarheid van de businesscase. Een financiële bijdrage van de gemeente kan de businesscase aantrekkelijker maken voor aanbieders.

### Termijn

Deze maatregel kan niet direct worden uitgevoerd. Hiervoor is een partij nodig die het aanbod van deelmobiliteit verzorgt. De interesse van deze partijen hangt sterk af van de haalbaarheid van de businesscase. Een financiële bijdrage van de gemeente kan de businesscase aantrekkelijker maken voor aanbieders.

## 6.2.18 Educatie en communicatie

### Omschrijving

Educatie en communicatie zijn essentieel voor het bevorderen van veilig en verantwoord verkeersgedrag. Financiering is nodig om deze maatregelen uit te voeren. Verhoogde bewustwording en educatie leiden tot veiliger verkeersgedrag en vergroten de zelfstandigheid van zwakkere verkeersdeelnemers.

### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.2.19 Scootmobiel cursus

#### Omschrijving

Scootmobiel cursus helpt gebruikers veilig en zelfverzekerd te navigeren in het verkeer. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en zelfstandigheid van scootmobielgebruikers, waaronder een deel van de ouderen. Dit zorgt voor een verbetering in verkeersveiligheid en biedt extra handvatten om langer mee te blijven doen in het verkeer.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.2.20 Instellen van gewichtsbepierking of eenrichtingsverkeer op het kunstwerk op de Tilburgseweg

#### Omschrijving

Het instellen van een gewichtsbepierking of eenrichtingsverkeer op het kunstwerk over de A58 is bedoeld om de belasting op de structuur te verminderen. Dit is nodig omdat het kunstwerk onderhoudt nodig heeft. Daarnaast is de exacte tijdlijn voor dit onderhoud nog niet bekend.

#### Termijn

Deze maatregel kan direct uitgevoerd worden.

### 6.3 Voorwaarden voor uitvoering

Uit de *Verkenningnotitie Leefbaarheid Moergestel 2019* blijkt dat inwoners van Moergestel behoefte hebben aan inspraak op maatregelen. Het samen bedenken en creëren is een breed gedragen wens. Daarnaast blijkt uit de beleidsuitgangspunten dat een integrale aanpak de voorkeur heeft voor planvorming en uitvoering van maatregelen. De voorwaarden voor uitvoering staan hieronder verder uitgesplitst.



#### Samen met stakeholders

Plan de uitvoering van maatregelen samen met de bewoners uit Moergestel. Uiteraard niet met iedere inwoner individueel, maar wel met een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de samenleving. Betrek daarnaast ondernemers en belangenorganisaties.

De volgende voorwaarde kan gezien worden als wens. Een integrale benadering biedt veel kansen. Maar kan ook lange processen met zich meebrengen.



#### Integraal

De verkenningnotitie reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige problemen in de gemeente. Met dit plan willen we een bijdrage leveren aan andere beleidsdomeinen. Bijvoorbeeld op gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn etc. In bijeenkomsten kunnen dwarsverbanden met de beleidsdomeinen opgezocht worden.

### 6.4 Vergelijking maatregelen Verkenningnotitie 2019

Ten opzichte van de verkenningnotitie uit 2019 zijn er enkele maatregelen gewijzigd. Een aantal maatregelen is komen te vervallen, terwijl er ook nieuwe zijn toegevoegd. De volgende maatregelen zijn vervallen:

- Verbreding A58 afwachten en intensiteit op Vinkenbergring monitoren. Verbreding A58 is on hold gezet.
- Gerichtte handhaving en verbeteren fietsoversteek Akkerweg. Deze maatregel is al uitgevoerd.
- Wegversmallingen Schoolstraat. Deze maatregel is uitgevoerd.
- Verbreding Waterhoefstraat. Deze maatregel is in voorbereiding.
- Verbreding fietsverbinding - Stokeind Waterhoefstraat. Deze maatregel is in voorbereiding
- Voetgangersvoorziening Kloosterlaan. Deze maatregel is in voorbereiding.

De volgende maatregelen zijn nieuw ten opzichte van de verkenningnotitie uit 2019.

- Verbod voor vracht- en landbouwverkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat
- Verbod voor al het doorgaande verkeer op Tilburgseweg, Rootven, Raadhuisstraat en Schoolstraat
- Verbeteren fiets- en voetgangers voorzieningen Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg door opheffen van parkeerplaatsen
- Zebrapaden aanleggen op Rootven, Raadhuisstraat en Oirschotseweg
- Aangepaste OV-diensten voor ouderen

- Verbeteren overstapmogelijkheden openbaar vervoer en andere vervoersvormen
- Realiseren van hoogwaardig en betaalbaar aanbod van deelmobiliteit
- Educatie en communicatie
- Scootmobiel cursus
- Instellen van gewichtsbepanking of eenrichtingsverkeer op het kunstwerk op de Tilburgseweg

## 7 Bijlage: overzicht problemen

