Beantwoording verhelderende/technische vragen

Vragen gesteld:
Email d.d.: 09 april 2025

Vragensteller: Bas van Sinten **Partij:** ABL

Portefeuillehouder: R.A.G. van den Berkmortel

Onderwerp: Agendapunt 6 Voorstel tot vaststelling van het mobiliteitsplan

Vraag:

Vraag 1:
Op pagina 7 staat omschreven dat cruciale voorzieningen binnen de kern bereikbaar moeten zijn op loop- en fietsafstand om mobiliteitsbewegingen te beperken. Verwezen wordt naar de kernenvisie wat cruciale voorzieningen zijn maar herkennen we niet direct iets terug over de ambities van voorzieningen die minimaal in de kernen aanwezig moet zijn. Dit wordt wel zo benoemd in de mobiliteitsaanpak. Kan aangegeven worden wat wordt gezien als cruciale voorzieningen wat de mobiliteitsaanpak als uitgangspunt hanteert? En welke voorzieningen moeten dan nog gerealiseerd worden in de kernen om dit te bereiken?

Vraag 2:
Op pagina 15 wordt omschreven dat de buslijn Eindhoven-Gemert momenteel onbetrouwbaar is. Dit omschrijven wij, maar een analyse van de oorzaken van deze onbetrouwbaarheid is niet volledig duidelijk of dit enkel in Laarbeek ligt.

Vraag 3:
Waarom wordt gekozen de fietsroute tussen Helmond en Beek en Donk te verbeteren als 'mogelijk' bestempeld? Uit de visie bleek dat dit een van de drukste verkeerroutes was van Laarbeek en daarmee veel potentie biedt. Het is momenteel al een zeer drukke fietsroute voor schoolgaande jeugd. Waarom is dit nu niet verder uitgezocht?

Aanvullende vragen 13-04-2025

Vraag 4:
Voor de herinrichting van de Peeleindsweg N272 wordt nu € 1.000.000,- gevraagd terwijl dit in 2021 nog € 117.000,- betrof en in de laatste raadsinformatiebrief van eind oktober 2024 € 400.000,-. Waar zijn de stijgingen van deze bedragen op gebaseerd?

Vraag 5:
In het mobiliteitsplan wordt op pagina 35 gesproken over eerder onderzoek voor de inprikker Bakelseweg. Wordt hier de quickscan uit 2017 bedoeld of is er een ander onderzoek? Als dit een ander onderzoek betreft dan zouden we dit graag ontvangen.

Vraag 6:
Op pagina 32 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over een regionaal 'ontwikkelplan hubs'. Dit regionaal plan is ons onbekend of wellicht is het onderdeel van een ander plan. Kan aangegeven worden waar dit in te zien is?

Vraag 7:
De reserve bereikbaarheidsagenda wordt nu volledig leeggetrokken terwijl er vanuit de bereikbaarheidsagenda ook andere projecten uit bekostigd moeten worden. Levert dit nog ergens problemen op? Niet alle projecten uit het bereikbaarheidsakkoord staan nu in het lijstje van het raadsbesluit.

Antwoorden:

Vraag 1:
Op pagina 7 staat omschreven dat cruciale voorzieningen binnen de kern bereikbaar moeten zijn op loop- en fietsafstand om mobiliteitsbewegingen te beperken. Verwezen wordt naar de kernenvisie wat cruciale voorzieningen zijn maar herkennen we niet direct iets terug over de ambities van voorzieningen die minimaal in de kernen aanwezig moet zijn. Dit wordt wel zo benoemd in de mobiliteitsaanpak. Kan aangegeven worden wat wordt gezien als cruciale voorzieningen wat de mobiliteitsaanpak als uitgangspunt hanteert? En welke voorzieningen moeten dan nog gerealiseerd worden in de kernen om dit te bereiken?

Antwoord vraag 1:
Het mobiliteitsplan is niet bedoeld om (ontbrekende) voorzieningen in kaart te brengen. In het mobiliteitsplan zijn cruciale voorzieningen in zijn algemeenheid opgesomd zoals scholen, winkels, buurthuizen en sportverenigingen. In de Omgevingsvisie Kernen worden in het kader van de zogenaamde Woonvriendelijke zones voor ouderen en de seniorenroutes cruciale voorzieningen voor senioren benoemd. In het mobiliteitsplan wordt hier bovendien een koppeling mee gemaakt. Daarnaast loopt een separaat traject in de Metropoolregio Eindhoven voor voorzieningen.

Vraag 2:
Op pagina 15 wordt omschreven dat de buslijn Eindhoven-Gemert momenteel onbetrouwbaar is. Dit omschrijven wij, maar een analyse van de oorzaken van deze onbetrouwbaarheid is niet volledig duidelijk of dit enkel in Laarbeek ligt.

Antwoord vraag 2:
Er liggen momenteel meerdere knelpunten verspreid over de gehele OV-route Eindhoven-Gemert waar er vertraging wordt opgelopen. Knelpunten in Laarbeek zijn de rotonde N272-N279 en de Beekse Brug. Een analyse van de exacte oorzaken en de vervolgaanpak behoren niet tot het overkoepelende mobiliteitsplan, maar tot het project zelf.

Vraag 3:
Waarom wordt gekozen de fietsroute tussen Helmond en Beek en Donk te verbeteren als 'mogelijk' bestempeld? Uit de visie bleek dat dit een van de drukste verkeerroutes was van Laarbeek en daarmee veel potentie biedt. Het is momenteel al een zeer drukke fietsroute voor schoolgaande jeugd. Waarom is dit nu niet verder uitgezocht?

Antwoord vraag 3:
De fietsroute Beek en Donk – Helmond is inderdaad een belangrijke fietsroute. Echter, de focus voor de eerstvolgende jaren ligt op het voorbereiden en realiseren van de snelfietsroutes Gemert-Eindhoven, Gemert-Helmond en vervolgens de snelfietsroute F58. Dit zijn belangrijke projecten voor de fietsbereikbaarheid- en veiligheid van Laarbeek. Het is niet mogelijk om alle fietsprojecten tegelijkertijd uit te voeren, in verband met de beperkte financiële middelen en ambtelijke capaciteit. Dat neemt niet weg dat we de route tussen Beek en Donk en Helmond graag willen verbeteren.

Vraag 4:
Voor de herinrichting van de Peeleindsweg N272 wordt nu € 1.000.000,- gevraagd terwijl dit in 2021 nog € 117.000,- betrof en in de laatste raadsinformatiebrief van eind oktober 2024 € 400.000,-. Waar zijn de stijgingen van deze bedragen op gebaseerd?

Antwoord vraag 4:
In de tabel met maatregelen is een foutje opgetreden en is het bedrag van 1 miljoen euro bedoeld voor de bijdrage aan de maatregel Beekse Brug per ongeluk betiteld voor de Peeleindseweg-N272. Dus dit bedrag is niet voor de kruising Peeleindseweg-N272 bedoeld.

Vijf jaar geleden is inderdaad een krediet beschikbaar gesteld van € 117.000,- voor een bijdrage aan de verkeerslichten op de kruising Peeleindseweg-N272. Dit bedrag was opgenomen in een uitvoeringsovereenkomst van de N279. Echter toen het PIP werd vernietigd door de Raad van State is ook deze uitvoeringsovereenkomst ingetrokken.

In 2024 werd duidelijk dat de gemeente meer moet bijdragen dan alleen 1/3 deel van de kosten van de verkeerslichteninstallatie op de kruising Peeleindseweg-N272. De gemeente zal ook 1/3 deel moeten bijdragen aan de kosten van de verhardingen op de nieuw te maken kruising Peeleindseweg-N272 conform de wegvakkentheorie. In juni 2025 worden de exacte kosten bekend als er een definitief ontwerp met kostenraming klaar is. De huidige verwachting is dat de gemeente circa. € 400.000,- zal moeten bijdragen, in lijn met de eerdere schatting uit de raadsinformatiebrief. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat we een extra bedrag nodig hebben van € 350.000,-, bovenop de al beschikbaar gestelde 117.000,-. Hierin is rekening gehouden met een extra marge indien de definitieve kostenramingen hoger uitvallen in de uitvoeringsovereenkomst.

Vraag 5:
In het mobiliteitsplan wordt op pagina 35 gesproken over eerder onderzoek voor de inprikker Bakelseweg. Wordt hier de quickscan uit 2017 bedoeld of is er een ander onderzoek? Als dit een ander onderzoek betreft dan zouden we dit graag ontvangen.

Antwoord vraag 5:
Op bladzijde 35 wordt gesproken over de inprikker Bakelseweg. Hiermee wordt inderdaad de quickscan uit 2017 bedoeld. Het project is ook te vinden op de website www.zoslimbereikbaar.nl/projecten
Dit project is jaren geleden stilgelegd vanwege onvoldoende bestuurlijke steun. Inmiddels is het project weer onder de aandacht in de planstudie N279 en in het project Beekse Brug.

Vraag 6:
Op pagina 32 van het mobiliteitsplan wordt gesproken over een regionaal 'ontwikkelplan hubs'. Dit regionaal plan is ons onbekend of wellicht is het onderdeel van een ander plan. Kan aangegeven worden waar dit in te zien is?

Antwoord vraag 6:
Het ontwikkelplan hubs is momenteel nog niet vastgesteld. De provincie Noord-Brabant heeft wel al een ambitiedocument Oost-Brabant opgesteld waar verschillende soorten hubs zijn gedefinieerd (ambitiedocument_oost-brabant.pdf). Dit ambitiedocument maakt onderscheid naar diverse typen hubs. In onze gemeenten zijn met name de dorpshubs en wijk/buurthubs relevant.



Vraag 7:
De reserve bereikbaarheidsagenda wordt nu volledig leeggetrokken terwijl er vanuit de bereikbaarheidsagenda ook andere projecten uit bekostigd moeten worden. Levert dit nog ergens problemen op? Niet alle projecten uit het bereikbaarheidsakkoord staan nu in het lijstje van het raadsbesluit.

Antwoord vraag 7:

Voor het project 011g is nooit een bedrag opgenomen in onze Reserve Bereikbaarheidsagenda, zie project 011g op zoslimbereikbaar.nl/projecten. Dit betreft de mogelijke verbinding tussen de N 279 en de Kanaaldijk. Hiervoor is op de projectfiche een totaalbedrag van ca. 18 miljoen euro opgenomen.

Dit project is jaren geleden stilgelegd vanwege onvoldoende bestuurlijke steun. Inmiddels is het project weer onder de aandacht in de planstudie N279 en in het project Beekse Brug.
Omdat de pre-verkenning voor de Beekse brug op dit moment nog niet is afgerond, weten we nu ook nog niet of deze verbinding ooit gerealiseerd gaat worden. Als dit wel het geval zou zijn, komen we te zijner tijd hierop terug bij de gemeenteraad, als ook voor aanvullende middelen.

Voor de volgende projecten uit de Bereikbaarheidsagenda zijn wel middelen gereserveerd:
- *Snelfietsroute Gemert-Eindhoven*
- *Snelfietsroute Gemert-Helmond*
- *Snelfietsroute Wilhelminakanaal*
- *Bijdrage aan knelpunt Beekse brug.*

Voor alle projecten zijn nog niet alle kosten exact bekend. De hoogte van de reserve bereikbaarheidsagenda is gebaseerd op deze projecten en bevat dus geen surplus.

Datum beantwoording: 15 april 2025