

Inspraaknotitie Lokale Bereikbaarheidsagenda

Voor Van	College en Raad Verkeer
Datum	04-september-2024
Onderwerp	Lokale Bereikbaarheidsagenda

Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio zorgen voor een toenemende vervoersbehoefte, wat een aanzienlijke uitdaging vormt voor de gemeente. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden, is eerder besloten een Lokale Bereikbaarheidsagenda op te stellen. De afgelopen periode is er intensief gewerkt aan de totstandkoming van deze agenda. Omdat de Lokale Bereikbaarheidsagenda een grote invloed heeft op toekomstige beleidskeuzes, is er gekozen voor een participatietraject. In dit traject zijn overheden, wegbeheerders, ondernemers en belangenverenigingen uitgenodigd om kritisch naar de agenda te kijken. Deze notitie bundelt de reacties van diverse overheden, wegbeheerders en belangenverenigingen.

Algemene tendens.

De reacties vanuit het participatietraject zijn overwegend positief. Er zijn enkele opmerkingen gemaakt die als advies dienen richting de gemeente, en deze zullen we meenemen in de verdere uitwerking van de beleidskeuzes die hieruit voortvloeien.

Veel reacties hadden betrekking op de ontwikkelingen rondom Eeneind-West. De zienswijze die de gemeente Geldrop-Mierlo heeft ingediend, vormt het antwoord op de vragen en reacties met betrekking tot dit onderwerp. Aangezien de discussie over Eeneind-West op basis van deze rapportage zal worden gevoerd, wordt er in deze notitie geen verdere aandacht besteed aan Eeneind-West en de bijbehorende kwesties.

Provincie

Op 10 juni jl. heeft u een brief aan het college van GS toegezonden waarin u ons informeert over de Lokale Bereikbaarheidsagenda die onlangs in de raadscommissie Ruimte is besproken. In uw brief beschrijft u kort wat deze agenda inhoudt. Daarnaast heeft u de achtergrondstudie en de samenvatting bijgevoegd. Vervolgens vraagt u aan ons wat wij vinden van de uitkomsten van deze studie.

Wij lezen dat u met het adviesbureau Royal HaskoningDHV een gemeentelijke bereikbaarheidsagenda heeft opgesteld. Hierin staan de bereikbaarheidseffecten voor het prognosejaar 2030 met een doorkijk naar 2040 van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en rond onze gemeente. Het adviesbureau heeft dit gedaan aan de hand van een doorrekening met het pas geactualiseerde provinciale verkeersmodel (BBMA). Uit de studie blijkt een aantal knelpunten die zich concentreren binnen de kern Geldrop. Het gaat om knelpunten die vooral verwacht worden op de route naar en van de A67. De studie stelt daarom voor om breed in te zetten op mobiliteit te voet, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. U denkt daarbij niet aan het aanleggen van meer en grotere wegen, maar denkt meer aan een beter en vriendelijker voetgangersnetwerk te creëren, een beter en vriendelijker fietsnetwerk te creëren, het behoud en het verbeteren van de openbaar vervoersverbindingen, het opstellen van een deelmobiliteitsbeleid en het doen van aanpassingen op kruispunt niveau voor het autoverkeer. U heeft deze invalshoeken verwerkt in de Lokale bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo.

De uitwerking die u volgt volgens het STOMP-principe vinden wij een verstandige keuze. Hierdoor heeft u aspecten als leefbaarheid, verkeersveiligheid en andere onderdelen van Brede welvaart goed geborgd. Dit vereist een transitie dat inhoudt dat u niet alleen inzet op de auto, maar breed wilt inzetten in de mobiliteit te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer en met de deelauto. Terecht trekt u vervolgens de conclusie dat de mobiliteitsdruk toeneemt vanwege de woningbouwopgave. De uitwerking die u per modaliteit doet kunnen volgens onze waarneming in veel gevallen lokaal worden uitgevoerd. Wel zien wij terechte opgaven om bovenregionaal verplaatsingsgedrag te accommoderen. Als voorbeeld hiervan zien wij de door u voorgestelde maatregelen in de domeinen fiets, ov en autoverkeer. Daarover adviseren wij u de verbinding te zoeken met de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten die vanuit de regio onder de regie van de MRE wordt georganiseerd. Daar zijn raakvlakken te vinden bij uitgangspunten die onderdeel uitmaken van onder andere Brede welvaart en woningbouw. De versnelde impuls die daaraan zal worden gegeven zullen zichtbaar worden in de BO-MIRT afspraken later dit jaar. Onder andere als het gaat over de inzet op mobiliteitstransitie. De afspraken die hierover worden gemaakt hebben zijn weerslag op de onderdelen die u zelf volgens het STOMP-principe heeft benoemd. Uw verantwoordelijkheid daarbij is om de opgaven met bijbehorende maatregelen onder de aandacht te brengen en te blijven houden bij de MRE die als regisseur namens de gemeenten optreedt.

Als laatste willen wij u meegeven dat de signalen die uw medewerker aan ons meegaf over het ov als over het functioneren van de rijksweg serieus worden genomen. De problemen op de A67 kunnen moeilijk worden weggenomen vanwege de gepauzeerde status die de rijksoverheid heeft uitgesproken. Dit heeft gevolgen voor het onderliggende wegennet. Op dit moment is het door allerlei omstandigheden volgens de rijksoverheid niet mogelijk om hiervoor een oplossing te vinden. Wij adviseren u hierover de berichtgeving te volgen en waar nodig volgens uw afweging lobbyactiviteiten uit te voeren.

Over de dienstverlening door de trein op de verbinding Weert-Eindhoven volstaat qua capaciteit de huidige sprinterfrequentie van 2x per uur. Eerder was er wel een ambitie om op alle windrichtingen rond Eindhoven de frequentie naar kwartieren te brengen, maar deze wens is uiteindelijk niet

opgenomen in ons Toekomstbeeld OV voor Eindhoven-Weert. Daarom verwachten wij dat de toekomstige OV-bereikbaarheid vooral gezocht moet worden langs de HOV-as. Daarin is onder andere ook de relatie te vinden bij de ov-exploitatie behorende bij de huidige ov-concessie. Daarnaast wordt de nieuwe concessieperiode voor ov voorbereid. Hierbij zal ook het palet van aanvullend aanbod ontwikkeld blijven worden. Daarbinnen zal gezocht worden naar de bediening van de huidige vervoersvraag en die van de toekomstige. In nauw contact met vertegenwoordigers van uw gemeente zal de voorbereiding daarop worden vormgegeven.

Fietzersbond

Geacht team, graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op Lokale bereikbaarheidsagenda achtergrondstudie die de gemeente met het adviesbureau Royal HaskoningDHV heeft opgesteld. Onze reactie betreft

- knelpunten die zich concentreren binnen de kern Geldrop en die vooral verwacht worden op de route tussen het nieuw aan te leggen DC Eeneind-west en de A67.
- Het inzetten op mobiliteit op de fiets.

Knelpunten In het rapport wordt op blz.24 een schatting gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteiten als gevolg van het nieuwe DC volgens de veel gehanteerde CROW-methode en de aanname dat het verkeer van en naar het DC voor 76 % naar het Noorden en 24 % naar het Zuiden wordt afgewikkeld. Dit leidt dan voor Geldrop tot extra verkeer van 1120 personenwagens, 76 lichte en 215 zware trucks. Als we echter kijken naar de tekeningen van de door de gemeente goedgekeurde bouwvergunningen van de nieuwe DC's dan valt het op dat er geen loadingdocks (laadperrons) zijn voor kleine trucks of busjes, alleen docks voor grote trailers of containers, totaal 203 stuks. Verder wordt het DC middelhoog, Het betreft waarschijnlijk een DC voor afhandeling van B2B goederenstromen op palletniveau, geen fulfilment van kleine orders op B2C niveau. Inkomende ladingen van een bepaalde soort goederen worden gelost op pallets, gesorteerd op bestemming en weer geladen in andere trucks tot die vol zijn. Het ligt in de rede om te veronderstellen dat de inkomende goederenstroom afkomstig is van de havens van Antwerpen en Rotterdam, en de uitgaande goederenstroom bestemd is voor onze bureaus in Duitsland, met name de deelstaat NRW maar ook verder gelegen bestemmingen. In de eerste plaats leidt deze aanname tot een heel andere verdeling tussen Noord en Zuid, bijvoorbeeld 80 % Zuid en 20 % Noord. In de tweede plaats wordt het mogelijk om op basis van de magazijn oppervlakte en de hoogte uit te rekenen hoeveel palletplaatsen er beschikbaar komen in het nieuwe DC. Vervolgens kan op basis van een aanname van de verblijftijd van een pallet in het DC uitgerekend worden wat de in- en dus ook uitgaande palletstromen zijn en dan is dat eenvoudig om te rekenen naar truckbewegingen (24 pallets in een volle truck) De berekening leidt tot een 4000 trucks in en uit via het Bogardeind. Dat is alarmerend veel meer dan in het rapport HaskoningDHV. Opgemerkt dient te worden dat in moderne DC's Reactie op lokale bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo 2024 blad 2 heel veel geautomatiseerd is, zodat er waarschijnlijk een fractie van de personenwagens zal bijkomen. De berekening is bijgevoegd in een spreadsheet, ook als bepaalde kantallen veranderd worden (split tussen A67 en A270, langere verblijftijd pallets) komen we tot veel hogere aantallen. Dit kan ook nog via een andere benadering worden geverifieerd: als we uitgaan van 20 trucks per loadingdock per dag (ca 1 per half uur, heel normaal, in de praktijk vaak hoger) komen we al op ruim 4000 trucks in en dus ook uit. Wij raden dan ook aan om onze berekeningen (vanuit de logistieke invalshoek) bij de besluitvorming te betrekken, waarbij de verhouding Noord-Zuid zonder twijfel de allerbelangrijkste variabele is. Verder wordt in het betreffende rapport vermeld dat er meer verkeer op de Urkhovensweg valt te verwachten. We pleiten ervoor om sluisverkeer op deze weg te ontmoedigen dan wel geheel onmogelijk te maken, omdat de Urkhovenseweg en Hulst erg gevaarlijk zijn voor fietsers. Het inzetten op mobiliteit op de fiets. Wij waarderen uw standpunt t.a.v. fietsen: Voor verplaatsingen over een veelal wat langere afstand, is de fiets het belangrijkste verplaatsingsmiddel in Geldrop-Mierlo. Het gaat hier bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer met een gewone fiets en tot 10 á 15 kilometer met een elektrische fiets. In het rapport worden de volgende snelfietsroutes vermeld: 1. Mierlo/ Eindhoven via het Eindhovensch Kanaal 2. Route tussen Geldrop/Mierlo (opwaarderen) 3. Route Mierlo/ station Brandevoort (als extra OV-overstappunt) 4. Geldrop/ High Tech Campus Eindhoven, HTCE Voor route 2 vragen wij ons af welke

route bedoeld wordt: Aardborstweg of Geldropseweg? Voor route 3 geldt dat deze in Mierlo de rotonde Oudvenseweg kruist; deze rotonde is al een knelpunt en dat knelpunt mag door een vijfde aansluiting niet groter worden. Voor route 4 geldt dat de HTCE het beste verbonden kan worden met Geldrop via het fietspad naar de Hut van Mie Pils, overleg met Heeze-Leende is nodig. Uw voornemen om het fietsplan te actualiseren ondersteunen we van harte. Ook de fietsersbond is bezig met het actualiseren van de knelpuntennota waarbij we de hoofd- en wijkontsluitingsroutes voor fietsers in kaart brengen op basis van dezelfde methode als de gemeente en waarbij we letten op de kwaliteit, volledigheid en objectieve en subjectieve veiligheid van de routes. Speciale aandacht krijgen de vele paaltjes in de gemeente. Wij hopen deze nota eind 2024 af te ronden en wellicht kunnen we samenwerken

Metropool Regio Eindhoven

Wij hebben uw verzoek om te reageren op uw Lokale Bereikbaarheidsagenda ontvangen. Door de vakantieperiode lukt het ons niet om een formele bestuurlijke reactie te geven. In overleg met uw medewerker beperken wij ons daarom tot een puntsgewijze ambtelijke reactie, waarbij wij ons laten leiden door onze visie.

De regio is bezig met het actualiseren van de visie op mobiliteit. De opvolgers van de Bereikbaarheidsagenda waar u in de stukken naar verwijst zijn de mobiliteitsvisie (aan uw raad voorgelegd) en het Meerjarig Multimodaal Mobiliteitsplan (MMMP, in ontwikkeling). Sterk vereenvoudigd zijn de belangrijkste verschillen:

Uitgangspunt is een veel sterkere groei van de regio (economische activiteiten en aantal woningen); Bij het faciliteren van de mobiliteitsvraag in de meest verstedelijkte delen van de regio wordt meer een beroep gedaan op modaliteiten als lopen, fietsen en diverse vormen van gedeelde mobiliteit (waaronder OV en mobiliteitsdiensten), waar nodig in combinatie met de auto; Het verbeteren van de Brede Welvaart is een belangrijk doel. We nemen ook mobiliteitsmaatregelen specifiek om bereikbaarheid voor iedereen en verkeersveiligheid te verbeteren. Bij andere maatregelen stellen we randvoorwaarden en kijken we bewust naar mogelijkheden om de leefomgeving, de gezondheid, de veiligheid en de bereikbaarheid voor iedereen te verbeteren.

Ook in Geldrop-Mierlo groeit de mobiliteitsvraag. De grenzen van wat er met de auto mogelijk zijn in meerdere opzichten bereikt. Het (trage) tempo waarin belangrijke projecten van de Bereikbaarheidsagenda worden uitgevoerd, maken de noodzaak van veranderingen van het mobiliteitsbeleid alleen maar groter.

Het is ook in Geldrop-Mierlo de uitdaging de mobiliteitsvraag beter te spreiden over de verschillende modaliteiten, in de tijd en over beschikbare routes. De lokale Bereikbaarheidsagenda concludeert dat terecht.

Daarnaast zijn er ook in Geldrop-Mierlo uitdagingen om Brede Welvaart te verbeteren door, met of juist ondanks mobiliteit. Dit missen we in de Lokale Bereikbaarheidsagenda.

Hoewel de Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo erkent dat de mobiliteitstransitie nodig is en daarmee 'breed inzetten in de mobiliteit te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer en met de deelauto', zien we een sterke focus op de auto infrastructuur. De achtergrondstudie lijkt hier zelfs exclusief op in te gaan.

In de Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo wordt wel de actualisatie van het fietsplan en acties voor OV en deelmobiliteit genoemd, maar dit is nog weinig concreet. Voor de actualisatie van het fietsplan en voor initiatieven op het gebied van gedeelde mobiliteit het regionaal en provinciaal beleid hopen we u in het MMMP spoedig voldoende aangrijpingspunten te bieden.

Fietzersbond

Een goedmorgen medewerkers van verkeer Geldrop-Mierlo, ben net terug van vakantie en dan is dit interessante maar ook taaie kost.

Mijn aandacht gaat uiteraard vooral uit naar het nieuwe DC Eeneind-West.

In het rapport blz. 24 wordt uitgegaan van een verdeling tussen Noord en Zuid van 76 en 24 %, gebaseerd op een niet nader gespecificeerde bron.

Vraag 1: Is deze verdeling wel juist? Het is aannemelijk dat een veel groter gedeelte van het vrachtverkeer afkomstig is van de A67, de Oostwest verbinding tussen de 2 grootste containerhavens van Europa (Rotterdam en Antwerpen) en het Midden-Europese achterland.

Een omkering van de verhouding lijkt realistischer

Vraag 2: In tabel 8 wordt een totaal aan MVT van 5879 gepresenteerd, waarvan 4668 personenauto's en de rest (ca 1200) vrachtwagens. De methodiek is helder, is dit gezien de lay-out van de toekomstige DC's zoals die o.a. te zien zijn op de website van de gemeente Nuenen realistisch?

Ik zie mega laagbouw magazijnen met meer dan 200 laadpoorten. In het algemeen wordt een dergelijke lay-out gebruikt voor dc-activiteiten op palletniveau, dus niet individuele pakjes picken maar pallets verplaatsen (volle vrachtwagen of container met pallets leeghalen, pallets even opslaan of meteen crossdocken, sorteren en weer een andere vrachtwagen in. Dat kan snel gaan, binnen een halfuur is de vrachtwagen weer en route. Dan krijg je met 200 laadpoorten dus veel meer vrachtwagens, misschien wel 2400 per dag of meer, inbound en outbound dus 4800 vrachtwagenbewegingen.

De effecten van een andere Noord-Zuid verdeling en absoluut meer vrachtwagens op het Bogardeind en de rest van de Geldrop zijn dan vele malen groter dan geschetst in het rapport.

Ik probeer nog even terug te bellen vanmiddag zodat jullie tijd hebben om te reageren en kom vanavond nog naar het kasteel, misschien treffen we elkaar daar.

Actiecomité Eeneind- West

Zoals jullie weten hebben wij al eerder onze reactie gegeven op het verkeersonderzoek. Daarnaast hebben wij tijdens de vergadering van de commissie ruimte ingesproken op dit onderwerp. De raadsleden hebben onze inspraakreactie ontvangen via de griffie. Later hebben wij de raadsleden nog een aanvulling gestuurd op onze inspraakreactie. Wat ons betreft hebben wij hiermee onze mening voldoende kunnen ventileren.

Ter info sturen wij hierbij beide stukken aan jullie toe.

Economisch platform

Tijdens het Economisch Platform is de Lokale Bereikbaarheidsagenda toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst kregen de vertegenwoordigers van de ondernemers de gelegenheid om vragen te stellen over de Lokale Bereikbaarheidsagenda. Deze vragen zijn tijdens de sessie beantwoord, waarbij de gemeente erkende dat de doorstroming en bereikbaarheid van bedrijven niet uit het oog mogen worden verloren. Daarnaast hebben de ondernemers het verzoek ingediend om bij infrastructurele maatregelen aan het hoofdwegennet ook het goederenvervoer nadrukkelijk mee te nemen in de overwegingen.

Op woensdag 4 september is door vertegenwoordigers van de gemeente Geldrop Mierlo, tijdens de bijeenkomst van het economisch platform (vertegenwoordigers gemeente en bestuurders ondernemersvereniging GEMINI) de bereikbaarheidsagenda van de gemeente Geldrop-Mierlo toegelicht.

Daarbij waren 2 documenten relevant; een door Royal HaskoningDHV in opdracht van de gemeente Geldrop-Mierlo opgestelde achtergrondstudie (kenmerk BJ1782, d.d. 28 februari 2024 en een managementsamenvatting en maatregelrichtingen kenmerk BJ1782, d.d. 12 maart 2024).

Namens de ondernemers, verenigd in GEMINI, brengen wij onze zienswijze met betrekking tot bovengenoemde documenten naar voren.

Wij verzoeken u onze zienswijze mee te wegen in de behandeling van deze stukken in de gemeenteraad en onze motivatie in de behandeling/besluitvorming op genoemde documenten mee te wegen.

De redenen hiervoor lichten wij hieronder toe.

MOTIVATIE:

Reeds lange tijd zijn wij als ondernemersvereniging met vertegenwoordigers van de gemeente Geldrop-Mierlo in gesprek over mobiliteit, bereikbaarheid en met name de veiligheid van het wegennet in onze gemeente. In het verleden is ook fysiek gekeken naar een aantal knelpunten.

Uiteraard ontstond bij ons de verwachting, als er een notitie met betrekking tot de bereikbaarheidsagenda met ons besproken wordt, dat in de betreffende documenten de eerder gezamenlijk gesignaleerde knelpunten vermeld zouden worden. Uiteraard was er na vorenbedoelde verwachting ook de hoop dat er concrete verbeteringsvoorstellen -naar aanleiding van die gesignaleerde knelpunten- in bovenomschreven notities geadviseerd/aangepakt zouden worden.

Wij begrijpen dat er door het onderzoeksbureau met equivalenten is gewerkt waarbij onder de noemers "auto's" ook het vrachtverkeer is meegenomen. Echter, de (veiligheids)problematiek voor auto's en vrachtverkeer is totaal verschillend. Bij onze ondernemersvereniging zijn diverse bedrijven aangesloten die bredere vrachtwagens/voertuigen gebruiken (daar ook vergunningen voor hebben). Met name bij hen en andere bedrijven -waarbij vrachtauto's worden gebruikt voor aan- en afvoer van goederen/middelen- zijn diverse verkeersknelpunten in de gemeente bekend en geschaard onder de noemer "onveilig".

Als GEMINI begrijpen wij dat een bereikbaarheidsagenda iets van een spagaat in zich kan hebben. Enerzijds wil je zo min mogelijk doorgaand verkeer in je gemeente en aan de andere kant wil je ook dat de winkels bevoorraad worden en dat de toelevering aan bedrijven en de afvoer van producten op een veilige manier gerealiseerd kan worden. Helaas moeten wij constateren dat in de betreffende documenten veelal algemeenheden staan. Het onderwerp vrachtverkeer wordt in de managementsamenvatting kort aangestipt als het gaat over de eventuele komst van distributiecentra te Nuenen. Uiteraard draagt dat bij tot mogelijke congestie/verkeersonveiligheid maar ook zonder de komst van een distributiecentra zouden de bestaande knelpunten in de gemeente ons inziens op korte termijn moeten worden aangepakt. Wij vinden het dan ook teleurstellend dat in genoemde notitie er, on onze ogen, te weinig aandacht is voor onveilige situaties in relatie tot het gebruik van het wegennet door met name (breder) vrachtverkeer.

In de managementsamenvatting worden 5 categorieën onderscheiden (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en de privéauto). Dat komt met name tot uiting in de laatste visual van de managementsamenvatting waarbij er acties zijn benoemd onder de hierboven genoemde categorieën.

Ons inziens is het een gemiste kans dat er niet verder concreet is ingezoomd op zakelijk- en vrachtverkeer. De acties zoals bedoeld omvatten algemeenheden waarbij het er op lijkt dat aanpak vooruit wordt geschoven en er zeker op korte termijn niets of weinig staat te gebeuren.

Als laatste vragen wij nog aandacht voor 2 passages uit de managementsamenvatting:

- 1. "Aanvullend verkeersonderzoek is gewenst naar de mogelijke oplossingsrichting(en) van deze aansluiting op de A67";
- 2. "Doordat beide projecten op de langere baan geschoven zijn heeft dit tot gevolg dat de gemotoriseerde verkeerstromen tot 2030 geen grote wijzigingen zal kennen (voor Geldrop-Mierlo)".

Ad. 1 gaat over de 2 rotondes bij de A67/Bogardeind. Als neutrale lezer van zo'n passage lijkt het er op dat het onderzoeksbureau graag een vervolgoopdracht ontvangt. Uiteraard zijn wij niet op de hoogte van de initiële opdracht aan Royal HaskoningDHV doch de situatie ter plaatse is niet nieuw en is het jammer dat daar (nog) geen advies over is uitgebracht;

Ad. 2 gaat over de verbreding rijksweg A67 en het project regionale bundelroutes. Het lijkt er door deze passage op dat de handdoek wordt gegooid omdat nou eenmaal de hogere overheden dat zo hebben besloten. Ons inziens zou de gemeente Geldrop-Mierlo hier een duidelijke(re) ambitie moeten uitspreken en zich via procesmanagent sterk(er) te ventileren in de daartoe geëigende gremia. Zéker in het bereikbaar houden van Brainport Eindhoven (als coalitiegenoot) liggen hier o.i. wel degelijk kansen om vóór 2030 iets te bereiken.