Geldrop-Mierlo

Raadsvoorstel

Onderwerp
Regionale Mobiliteitsvisie

Beslispunten
1. Kennis te nemen van de concept Regionale Mobiliteitsvisie;
2. Voor te stellen om geen zienswijze in te dienen op de concept Regionale Mobiliteitsvisie.

Inleiding
In de afgelopen periode is er in regionaal verband gewerkt aan het opstellen van de concept Regionale Mobiliteitsvisie. De ambtelijke reacties van de 21 gemeenten zijn verwerkt in de aangepaste versie. Op 7 februari heeft het regionaal Poho Mobiliteit op 7 februari vervolgens besloten de concept visie aan alle gemeenten voor te leggen voor een reactie. De Regionale Mobiliteitsvisie geeft het gezamenlijke beeld weer van de mobiliteit in 2040. Dankzij dit beeld kunnen we gezamenlijk bepalen waarop de 21 regiogemeenten moeten inzetten om de regio leefbaar en bereikbaar te houden.

Eerdere besluitvorming
In de Samenwerkingsovereenkomst Regionale mobiliteit MRE 2024-2030 (behandeld in de raadscommissie van 22 januari 2024) is opgenomen dat een regionale mobiliteitsvisie ontwikkeld wordt, die vastgesteld moet worden door alle gemeenteraden van de 21 regiogemeenten.

Wat willen we bereiken
Voorliggend voorstel heeft als doel om reacties bij de verschillende gemeenten op te halen op de Regionale Mobiliteitsvisie, zodat voor de zomer van 2024 een besluit genomen kan worden over het vaststellen van het definitieve visiedocument.

Argumenten
1.1 De Regionale Mobiliteitsvisie is van regionaal belang
De regionale visie mobiliteit geeft het gezamenlijke beeld weer van de mobiliteit in 2040. Dankzij dit beeld kunnen we ook gezamenlijk bepalen waarop de regio in moet zetten om de regio leefbaar en bereikbaar te houden. Daarmee vormt de regionale visie mobiliteit voor de regio dus ook de basis voor het maken van afspraken met het Rijk, de provincie, gemeenten en overige partners over het uitvoeren van programma's en projecten ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze regio. Dit wordt uitgewerkt in 2024 in het meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP).

1.2 Mobiliteitstransitie is noodzakelijk
In het stedelijk gebied houden we het niet vol om de auto nog steeds op de 1e plaats te zetten. De grote woningbouwopgave genereert een even grote hoeveelheid verkeersbewegingen. Al het extra verkeer kunnen we in het stedelijk gebied niet allemaal meer van de auto gebruik laten maken. Dat zou extra verkeersruimte vragen en ruimtelijk is dat niet meer inpasbaar.
Daarom is het van belang om met name voor het stedelijk gebied in te zetten op een mobiliteitstransitie, waarbij lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit voorop staan.

Kanttekeningen

1.1 Het openbaar vervoer staat onder druk

Het openbaar busvervoer staat al enkele jaren onder druk. De dienstregeling is vanwege personeelstekort uitgekleed. Het gevolg hiervan is dat buslijnen in de regio zijn komen te vervallen en dat de frequentie op verschillende lijnen is verlaagd. De provincie zal als exploitant van het openbaar vervoer de komende jaren de exploitatiebijdrage aan het openbaar vervoer fors moeten verhogen om de schaalsprong zoals opgenomen in de Regionale Mobiliteitsvisie te kunnen realiseren.
Ook de dienstregeling van de NS staat door personeelstekorten onder druk. De afgelopen jaren is hierdoor onder andere op het traject Weert-Eindhoven de treinfrequentie verlaagd. Ondertussen is het personeelstekort bij NS redelijk ingelopen. Op het traject Weert-Eindhoven is daar echter nog niks van te merken.
Vanuit de regio zou veel meer ingezet moeten worden op lobbywerk bij provincie en rijk (NS) om het openbaar vervoer op het gewenste niveau te krijgen.

1.2 Robuuste randen stoten verkeer af

De optimalisatie van de robuuste randen lopen overal vertraging op. De verbreding van de onder andere de A67, A58 en N279 zijn allemaal uitgesteld wat gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de regio. Zolang deze randen niet robuust gemaakt zijn door vergroting van de capaciteit, zullen deze verkeer blijven afstoten naar het onderliggend wegennet terwijl ze verkeer zouden moeten aantrekken. Het onderliggend wegennet heeft daar last van en ook het openbaar vervoer ondervindt hier hinder van. Een goed openbaar vervoer is dan ook niet mogelijk zonder goed functioneren van de robuuste randen.
De regio zou zich veel sterker moeten inzetten om de gelden voor de robuuste randen veilig te stellen en op de voortgang van deze projecten.

Wat gaan we daarvoor doen

Randvoorwaarden

De Regionale Mobiliteitsvisie wordt doorvertaald in 8 meer concrete leidende mobiliteitsprincipes. De MRE streeft naar Brede Welvaart, een sterke economie en het invulling geven aan de verstedelijkingsopgave. Dat kan mede bereikt worden door een goed functionerend integraal mobiliteitssysteem. Het mobiliteitssysteem moet daarbij anders. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk. Zowel in stedelijke gebieden als buiten de stedelijke gebieden zetten we in op deze transitie. We pakken de mobiliteitstransitie in de regio samen op, als één overheid. In alle gevallen geldt daarbij dat gewerkt wordt vanuit het STOMP-principe. Dit betekent dat eerst uitgegaan wordt van de voetganger (Stappen), vervolgens de fietser (Trappen), dan OV en MaaS. Als laatste wordt pas de Privéauto meegenomen in de inrichting. Omdat de systemen in stedelijk gebied en daarbuiten er anders uitzien, is er extra aandacht nodig voor de verbinding tussen stad en land. Daarbij spelen de hubs een belangrijke rol. Bij ontwikkeling en investeringen wordt zoveel mogelijk vastgehouden aan deze acht principes.

Planning en communicatie

Op 7 februari 2024 is de concept Regionale Mobiliteitsvisie vrijgegeven voor consultatie bij de 21 regiogemeenten. Tijdens de vergadering van de Raadstafel 21 op 28 februari is de mobiliteitsvisie

gepresenteerd aan de raadsleden van de regiogemeenten en is er de gelegenheid geweest om vragen te stellen. Op de website van de MRE is een link geplaatst naar de deze presentatie, zodat raadsleden die deze presentatie gemist hebben deze nog kunnen tergkijken.
Tot 12 april is er de gelegenheid om op de concept Regionale Mobiliteitsvisie een reactie te geven. Vervolgens zal de MRE de ingekomen reacties verwerken en zal de definitieve Regionale Mobiliteitsvisie ter vaststelling aan de gemeenteraden worden vrijgegeven. De verwachting is dat de Regionale Mobiliteitsvisie in de gemeenteraad van juni of juli zal worden vastgesteld.

Wat mag het kosten
De Regionale Mobiliteitsvisie wordt vertaald in een meerjarig multimodaal mobiliteitspakket (MMMP). De programma's en projecten die hierin opgenomen worden, kunnen financiële gevolgen hebben voor de gemeenten. Besluitvorming over de financiële inzet van gemeenten wordt voorgelegd aan de gemeenteraden.

Duurzaamheid
Door als regio gezamenlijk een mobiliteitsvisie op te stellen zal regionaal ook gemakkelijker samengewerkt worden om onder andere de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen. Daardoor kunnen er ook grotere stappen gezet worden in fietsstimulering en verbetering van het openbaar vervoer, waarmee tevens meer inhoud gegeven kan worden aan de concretisering van de gemeentelijke omgevingsvisie.

Bijlagen:
1. Aanbiedingsbrief concept Regionale Mobiliteitsvisie
2. Concept Regionale Mobiliteitsvisie

Geldrop, 12 maart 2024

N.J.H. Scheltens
secretaris

J.C.J. van Bree
burgemeester