

Schriftelijke vragen

(ex. Artikel 36 RvO)

Registratie: 2025.36.005

Datum: 22 januari 2025

Aan de voorzitter van de raad, J. Van Bree

Steller vragen: Simon Wessels namens GroenLinks

Onderwerp: Ontwerp aanleg busbaan Mierloseweg

Het college wordt verzocht de volgende vragen schriftelijk te beantwoorden:

In Middenstandsbelangen van 9 januari 2025 deelde u mee dat u van plan bent om een busbaan te realiseren op de Mierloseweg, tussen de Grote Bosweg en de Dwarsstraat. Dat bericht overviel ons. Hadden we dit kunnen weten? Gelukkig wist de griffie ons nader te informeren en wees ons op RIB 3-3-2021 en op de begrotingbehandeling op 10 november 2020. Dat leerde ons dat indertijd is ingestemd met de busbaan.

in de begroting staat:

Busbaan Mierloseweg (buslijn 24 en 320) We hebben als wegbeheerder een verantwoordelijkheid voor een adequate infrastructuur voor het OV. Daarom zetten we ons in voor het verbeteren van het OV door o.a. een busbaan aan te leggen op de Mierloseweg (wegvak Grote Bosweg tot Spoorstraat). Hiermee nemen we de grootste actuele vertragingen op de buslijnen 24 en 320 weg.

Maar, het is nu vier jaar later, de financiële situatie van de gemeente is veranderd en anders dan in de RIB 3-3-2021 staat, is er geen sprake meer van een verbreding van de A67. En daardoor ook geen sprake van minder verkeer tussen Mierlo en Geldrop.

Daarom hebben nu grote vragen bij uw plan.

1. Wat kost het plan? In de Meerjarenbegroting 2025-2028 wordt de busbaan wel genoemd, maar zien we niet dat of en hoeveel middelen er zijn gereserveerd voor dit plan.
2. Denkt u echt dat een klein stuk busbaan (425 meter) vertragingen wegneemt? Immers, vanaf Mierlo tot aan Geldrop dient de bus dezelfde rijbaan te volgen als het overige verkeer, zo'n 3100 meter. Als alleen het laatste stukje een vrije busbaan krijgt, lost het volgens ons nauwelijks iets op. Immers, vanuit Mierlo rijdt de bus dan nog steeds in de file, tot aan de Grote Bosweg. En na de verkeerslichten moet de bus zich weer in de file wringen, heel Geldrop door.
3. De onderbouwing van het plan zegt daar niets over. Het rapport van Royal HaskoningDHV geeft alleen resultaten van een akoestisch onderzoek, maar zegt niets over verkeersbewegingen. Heeft u een berekening achter de hand die iets zegt over de verwachte tijdswinst?
4. Is er wel ruimte voor de busbaan? De situatieschets op de gemeentelijke website doet vermoeden dat de aanleg ten koste gaat van de groene berm, lantaarnpalen en van 6 mooie bomen. Bovendien zal het digitale informatiebord moeten verdwijnen.



5. Vooralsnog denken wij dat de 425 meter busbaan erg veel geld gaat kosten, ten koste gaat van mooie bomen en een groene berm en geen enkele verbetering van het openbaar vervoer oplevert. Uiteraard is GroenLinks voorstander van goed openbaar vervoer en van voorrang voor de bus.
Maar in dit plan zien wij helaas geen verbetering. Daarom vragen wij u om ons te overtuigen van dat de busbaan daadwerkelijk een verbetering te weeg zal brengen.
Mocht dat niet mogelijk zijn, vragen we u om het plan in te trekken.
6. Wij denken dat het plan erg veel geld gaat kosten. Wij denken dat dat beter besteed kan worden aan andere manieren van vervoer. Aan bijvoorbeeld liftplaatsen, een verbetering van de fietsverbinding tussen Mierlo via Geldrop naar Eindhoven, het stimuleren van het gebruik van elektrische fietsen voor de afstanden (tot bv 15 km) waarvoor nu de auto wordt gebruikt. Wat vindt u daarvan?
7. Stel dat het plan een miljoen kost. In het kader van armoedebeleid zou je dan 1000 huishoudens kunnen helpen met 50% van de aanschaf van een elektrische fiets of kun je 500 huishoudens gratis een ebike kunnen aanbieden. Voor mensen die geen auto of duur OV kunnen betalen, zou dat echt een verbetering kunnen zijn. Vindt u ook niet?

Toelichting:

Hieronder de tekst van de aankondiging.

Voorlopig ontwerp aanleg busbaan Mierloseweg ter inzage

Wij zijn van plan een busbaan te realiseren op de Mierloseweg, tussen de Grote Bosweg en de Spoelstraat. Hiervoor is een voorlopig ontwerp uitgewerkt. De plannen liggen van vrijdag 10 januari tot en met donderdag 20 februari a.s. ter inzage en iedereen kan hierop reageren.

Aanleiding

Door filevorming op de Mierloseweg loopt het openbaar vervoer vertragingen op waardoor een onbetrouwbare dienstregeling wordt gereden. Het regionale en gemeentelijk beleid is er juist op gericht om te komen tot een structurele verbetering van het openbaar vervoer. Door de aanleg van een busbaan vanaf de Grote Bosweg tot het kruispunt met de Dwarsstraat/Spoelstraat kan de bus de wachtrij met aanzienlijk minder tijdverlies passeren. Door een vlotte doorstroming en een meer betrouwbare dienstregeling kan het openbaar vervoer beter concurreren met de auto.

Plannen

De beoogde busbaan op de Mierloseweg, met een lengte van ca 425 m, is voorzien op het wegvak tussen de aansluiting met de Grote Bosweg en het kruispunt met de Dwarsstraat/Spoelstraat, enkel in de rijrichting Geldrop. De aan te leggen busbaan sluit rechtstreeks aan op het voorsorteervak voor rechts afslaand verkeer bij dit kruispunt. De toplaag van de naastgelegen rijstroken voor het autoverkeer wordt in dit project vervangen door een geluidreducerend asfalt.

De verkeersregelinstallatie bij het kruispunt Mierloseweg/ Dwarsstraat/Spoelstraat wordt vernieuwd en aangepast.

Inspraak

Het voorlopig ontwerp ligt van vrijdag 10 januari tot en met donderdag 20 februari ter inzage in de publiekshal in het gemeentehuis, De Meent 2 in Geldrop. Binnen de genoemde termijn kan iedereen schriftelijk of mondeling op de plannen reageren. Schriftelijke reacties stuurt u aan het college van burgemeester en wethouders, Postbus 10101, 5660 GA Geldrop. Voor mondelinge reacties of meer informatie kunt u contact opnemen met Philip Wouters of les van Overbeeke van de afdeling Ruimte. Zij zijn te bereiken via het telefoonnummer (040) 289 38 93. De plannen zijn ook te bekijken op de gemeentelijke website: www.geldrop-mierlo.nl

Planning

Na de inspraakperiode gebruikt het college van burgemeester en wethouders de ingekomen reacties om een definitief plan vast te stellen. De aanleg van de busbaan Mierloseweg zal naar verwachting starten in 2025.



Datum beantwoording:

Antwoord:

1.

In de MJB 2023-2026 is voor de jaarschijf 2024 een investeringsbedrag van € 530.000 opgenomen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat het project in 2025 gereed komt, zodat de kapitaallasten vanaf 2026 gaan tellen.

De kostenraming is recent geactualiseerd en komt uit op € 499.000,-. We verwachten een subsidie van € 85.500 euro vanuit het Regionale Bereikbaarheidsakkoord. De overblijvende netto-investering voor de gemeente bedraagt dan nog € 413.500,- euro.

Zie hieronder de hoogte van jaarlijkse kapitaallasten bij de verschillende investeringsbedragen.

Investering busbaan

Mierloseweg

€	530.000	2025	2026	2027	2028	2029
rente 1,0%		0	5.300	5.088	4.876	4.664
afschrijving 25 jr		0	21.200	21.200	21.200	21.200
totaal		0	26.500	26.288	26.076	25.864

Investering busbaan

Mierloseweg

€	413.500	2025	2026	2027	2028	2029
rente 1,0%		0	4.135	3.970	3.804	3.639
afschrijving 25 jr		0	16.540	16.540	16.540	16.540
totaal		0	20.675	20.510	20.344	20.179

In dit stadium van de projectrealisatie worden financiële risico's ingecalculeerd. Zo is in bovengenoemde investeringsbedragen een post opgenomen voor het verleggen van glasvezelkabels, ter grootte van € 35.800,-. Inmiddels hebben wij van KPN vernomen dat deze niet hoeven te worden verlegd waardoor de investeringskosten lager zullen uitvallen.

2.

De verbreding van de A67 is uitgesteld, niet afgesteld. Als deze op termijn alsnog wordt gerealiseerd zou een langere busbaan daarmee gedeeltelijk overbodig kunnen worden. Om deze reden stemmen we de lengte van de busbaan nu niet af op piekmomenten. Een langere busbaan dan nu wordt voorgesteld is met het huidige verkeersbeeld niet kosteneffectief.

Het actuele beeld v.w.b. de filevorming tussen Mierlo en Geldrop is wisselend en vooral afhankelijk van de weersomstandigheden. Er is zeker geen sprake van structurele filevorming met een terugslag tot aan de kern Mierlo. Er is evenmin structurele filevorming op de busroutes in de kern Geldrop, zoals in de vraagstelling wordt gesuggereerd. In de meeste gevallen volstaat de beoogde busbaan van 425m lengte. Bij slechtere weersomstandigheden of bij calamiteiten op de A67 is de filevorming uiteraard groter, maar de rijtijdwinst blijft ook onder die omstandigheden onveranderd ca 3 minuten. Als de verbreding van de A67 onverhoopt langer op zich laat wachten kan alsnog worden besloten de nu beoogde busbaan te verlengen. In die zin is sprake van een no-regret-maatregel. Wij zijn voornemens om conform de afspraken uit het Regionale Bereikbaarheidsakkoord invulling te geven



aan dit project door de actuele vertragingen voor het belangrijkste deel weg te nemen waarmee een meer betrouwbare dienstregeling kan worden gereden. Het eveneens wegnemen van vertragingen onder incidentele omstandigheden is niet kosteneffectief en kan naar de regio vanuit deze optiek ook niet verantwoord worden. Ons subsidieverzoek voor de beoogde busbaan is inmiddels met een positief advies binnen de MRE in routing gebracht. Busvervoerder Hermes geeft ook aan content te zijn met deze oplossing.

3.

Het akoestisch onderzoek van RHDHV maakt melding van een intensiteit van 14.200 mvt/etmaal in 2025 en 15.300 mvt/etmaal in 2035. Dit geeft op het wegvak tussen de Grote Bosweg en het kruispunt met de Dwarsstraat in de ochtendspits een vertraging van ca 3 minuten t.o.v. een ongehinderde passage.

4.

De busbaan kunnen we geheel op gemeenteground realiseren. Het plan gaat niet ten kosten van lantaarnpalen. Deze (drie) masten worden hergebruikt en krijgen een nieuw plek in de berm tussen de busbaan en het fietspad. Het digitale informatiebord hoeft evenmin te verdwijnen. Deze krijgt binnen het project een nieuwe plek welke evengoed zichtbaar zal zijn.

Door aanleg van de busbaan dienen zes bomen te worden verwijderd. Deze zijn nu nog van een beperkte grootte of staan in de verdrukking van andere bomen. Van een viertal bomen is de verwachting dat deze binnen het project een nieuwe plek kunnen krijgen. Twee bomen dienen te worden gerooid omdat deze te dicht op het verschoven fietspad komen te staan. Het straatbeeld zal daardoor niet noemenswaardig wijzigen. In de kostenraming is een afdracht voor het groencompensatiefonds meegenomen.

5.

Voor nut en noodzaak van de busbaan Mierloseweg, zie ook het antwoord onder 2 en 3.

Als gemeente Geldrop-Mierlo betalen we mee aan een nieuw busstation op Neckerspoel in Eindhoven met een bedrag ter grootte van € 1.669.859,- (RB 9 november 2023, MJB 2024-2027). In die gedachtenlijn past het opwaarderen van de benodigde OV-voorzieningen binnen de eigen gemeentegrens. Een hoogwaardig busstation functioneert immers niet als er geen normale dienstregeling gereden kan worden.

Het niet realiseren van de busbaan Mierloseweg brengt bovendien risico's met zich mee bij de volgende OV-concessie in 2029. Het handhaven van de huidige situatie geeft uiteindelijk een verslechtering van de bereikbaarheid van Geldrop-Mierlo per openbaar vervoer door geleidelijk toenemende vertragingen op het gemeentelijk wegennet. Het niet kunnen rijden van een normale dienstregeling brengt het risico met zich mee dat de reizigersaantallen door de jaren heen gaan afnemen. Een afname van het aantal busreizigers betekent in de praktijk doorgaans dat in de eerst volgende nieuwe dienstregeling een frequentieverlaging wordt doorgevoerd, ten gunste van de lijnen die in de regio wel meer reizigers weten te trekken. We komen hiermee in een neerwaartse spiraal. Vanuit het regionale beleid ten aanzien van openbaar vervoer is het juist van belang dat op belangrijke OV-assen de doorstroming goed op peil blijft zodat reizigersaantallen in elk geval niet afnemen. De provincie heeft inmiddels de voorbereidingen voor de aanbesteding van de nieuwe concessie opgestart.

6.

De Metropoolregio Eindhoven (MRE) groeit veel harder dan verwacht. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in de regio op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. De netwerken voor fiets en openbaar vervoer dienen beide in de basis op orde te zijn. Een verschuiving naar meer



fietsbewegingen is zeker kansrijk, maar is tegelijkertijd onvoldoende om de beoogde mobiliteitstransitie te laten slagen. Binnen de MRE wordt daarom ingezet op een breder scala aan maatregelen die elkaar aanvullen en versterken zodat een multimodaal vervoerssysteem ontstaat. Zo kan de fiets een belangrijk vervoersmiddel zijn om vervolgens de rit met het openbaar vervoer af te maken. Deze vervoerswijzen zijn elk een belangrijk onderdeel van de 'daily urban system', maar kunnen afzonderlijk niet het verschil maken. Het geheel is meer dan de som der delen.

De realisatie van de busbaan Mierloseweg is onderdeel van een regionaal maatregelenpakket en vastgelegd in het Regionale Bereikbaarheidsakkoord. Voorts is de Regionale Mobiliteitsvisie vastgesteld waarin een schaa sprong van het OV vanzelfsprekend een belangrijke rol inneemt. Wij hebben als gemeente dit regionale beleid omarmd vanuit het besef dat de mobiliteitsopgaven per definitie grensoverschrijdend zijn en een regionale samenwerking daarin noodzakelijk is. De betreffende buslijnen 24 en 320 zijn regionale lijnen die vanuit omliggende kernen door Geldrop-Mierlo naar/van Eindhoven rijden. Dit betekent dat elke wegbeheerder een eigen verantwoordelijkheid draagt in het faciliteren van goede OV-voorzieningen waarmee we als regio inzetten op een brede mobiliteitstransitie. Zie ook: <https://zoslimbereikbaar.nl/projecten/015b-ov-doorstroomas-geldrop-helmond-wegvak-mierloseweg-oost-geldrop>

Naast de regionale afspraken over een concreet maatregelenpakket en de bekostiging daarvan heeft een doorvertaling plaatsgevonden van de beoogde mobiliteitstransitie naar de gemeentelijke Lokale Bereikbaarheidsagenda, welke door de raad unaniem werd vastgesteld op 28 oktober 2024. Een van de speerpunten van het lokale beleid in deze betreft het behoud en optimaliseren van het huidige aanbod aan buslijnen, door frequenter rijden van bussen en wegnemen van verliestijden in het OV-netwerk. Dit is precies het doel van de beoogde realisatie van de busbaan Mierloseweg.

Projecten gericht op fietsstimulering kunnen zeker een positieve bijdrage leveren aan de beoogde mobiliteitstransitie, maar mogen niet ten kosten gaan van de beoogde schaa sprong in het OV.

7.

Zie ook de beantwoording onder 6. Wij conformeren ons aan het vastgestelde regionale en lokale mobiliteitsbeleid. Daarin is geen gratis vertrekking van e-bikes of gratis openbaar vervoer opgenomen.