MEMO

Aan:	Gemeenteraad
Van:	Harold van den Broek
Datum:	20 januari 2026
Betreft:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

De vraag die mij werd gesteld in de commissievergadering of ik de raad kan helpen met het kunnen behandelen van en hoe om te gaan met wensen en bedenkingen.

Het college is bevoegd om een uitvoeringsprogramma vast te stellen. Hierbij hoeft uw Raad niet geconsulteerd te worden. Het College is echter niet bevoegd om te besluiten over investeringen boven de ton, dit is aan uw Raad.
Ook zonder het beslispunt om al dan niet wensen en bedenkingen in te dienen moet het uitvoeringsprogramma mobiliteit dus aan u voorgelegd worden. Daarmee staat het Raadsvoorstel open voor insprekers om iets van het uitvoeringsprogramma te vinden, en is het aan de raad om hier politieke afweging in te maken.

Daarbij heeft het College tijdens het vaststellen van het mobiliteitsprogramma aangegeven dat de raad meegenomen zou worden in het uitvoeringsprogramma. Op diverse momenten is daar bij stilgestaan en heeft de Raad input meegegeven aan het college en de ambtelijke organisatie.
Deze wensen en bedenkingen zijn een aanvullende mogelijkheid die we de raad hebben aangeboden.

Hoe is het uitvoeringsprogramma tot stand gekomen?
In eerste instantie heeft de vakgroep mobiliteit een groslijst gemaakt met allerlei mogelijke maatregelen. Het gaat daarbij om maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag, onderzoek en beleid. Hierbij heeft de vakgroep de volgende zaken betrokken:

- Welke maatregelen zijn nodig om uitvoering te geven aan het nieuwe beleid
- Wat zijn binnen de vakgroep al bekende opgaven
- Wat zijn de risicolocaties die uit de risico-inventarisatie naar voren zijn gekomen
- De top-3 van fietsknelpunten per kern van Fiets Forum Maashorst
- Wat zijn de nog niet uitgevoerde maatregelen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Deze groslijst is achtereenvolgens voorgelegd aan:

- beleidsadviseurs van andere vakgebieden
- het college
- stakeholders en inwoners (maashorstaanhetwoord.nl en inloopbijeenkomst)
- gemeenteraad

Aan de stakeholders en inwoners hebben we niet alleen gevraagd de groslijst aan te vullen. We hebben ze ook gevraagd welke maatregelen zij prioriteit zouden geven.

Hoe zijn de maatregelen geprioriteerd?
Volgende stap om te komen tot een uitvoeringsprogramma was het prioriteren van de diverse maatregelen. Voor de inframaatregelen is deze prioritering als volgt tot stand gekomen:

1. **Maatregelen combineren met wegbeheer via het Meerjaren Investeringsplan (MIP).**
   Door de groslijst naast het MIP 2026-2029 te leggen hebben we gekeken waar we werk met werk kunnen maken.
   Alle maatregelen die te combineren zijn met onderhoud hebben daarmee de hoogste prioriteit gekregen.
   Er zijn 17 inframaatregelen (mede) op basis van het MIP in het uitvoeringsprogramma terecht gekomen.
2. **Projecten waar we subsidie voor krijgen**
   Voor een aantal maatregelen hebben we subsidie toegezegd gekregen, mits we deze maatregelen voor een bepaalde einddatum uitvoeren. Ook deze maatregelen hebben de hoogste prioriteit gekregen, omdat we anders belangrijke gelden (subsidies) mislopen.
   Er zijn 6 inframaatregelen (mede) op basis van subsidiemogelijkheden in het uitvoeringsprogramma terecht gekomen.
3. **Maatregelen met een breed draagvlak**
   De maatregelen met het meeste draagvlak (en voor zover ze nog geen prioriteit hebben gekregen onder punt 1 of 2) zijn toegevoegd aan de lijst met maatregelen voor 2026-2029.
   Er zijn 11 inframaatregelen (mede) op basis van draagvlak in het uitvoeringsprogramma terecht gekomen.
4. **Verkeerskundige noodzaak**
   Op basis van de risico-scores van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de verkeerskundige noodzaak van maatregelen beoordeeld en bepaald. Deze is meegewogen bij het bepalen van prioriteiten. Hierdoor hebben sommige maatregelen een hogere of lagere prioriteit gekregen.
5. **Beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit**
   De beschikbare financiële middelen en de ambtelijke capaciteit hebben uiteindelijk bepaald, hoeveel maatregelen vanuit de lijst met draagvlak zijn toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma mobiliteit.

Als laatste heeft er nog een controle plaatsgevonden op:

- De verdeling van maatregelen per kern
- In welke mate het uitvoeringsprogramma bijdraagt aan het STOMP-principe (**S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**obility as a service (deelvervoer), **P**ersonenauto)

De prioritering van de maatregelen op het gebied van onderzoek & beleid en gedrag is met name bepaald door de vakgroep mobiliteit.

Hoe hebben we bepaald wat een maatregel kost?
Om te bepalen wat een maatregel kost is het van belang om te weten of we bij het uitvoeren van de maatregel mee kunnen liften met gepland onderhoud.
Wanneer er meegelift wordt op reeds gepland onderhoud dan zijn alleen de kosten van mobiliteitsmaatregelen meegenomen in de raming. Moet een maatregel apart (los van onderhoud) uitgevoerd worden dan worden álle kosten (inclusief bijvoorbeeld de voorbereiding, projectleiding en uitvoeringskosten) in het uitvoeringsprogramma meegenomen.

Tijdens de commissie kwam ter sprake hoe we de maatregelen op de Brand konden financieren met een beperkt bedrag. Hier vindt dus een combinatie met gepland onderhoud plaats. Daardoor zijn de kosten die vanuit mobiliteit betaald moeten worden beperkt.

Hoe kan de raad het uitvoeringsprogramma behandelen en mogelijk ook nog haar wensen en bedenkingen uitspreken?
Uiteraard willen alle betrokken het liefst alle maatregelen morgen uitvoeren. We hebben echter te maken met een beperkte hoeveelheid financiële middelen en ambtelijke capaciteit. Met dit uitvoeringsprogramma hebben we daarom ingezet om beiden zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Voor uw Raad is het belangrijk om te beoordelen of u het eerder vastgestelde beleid nu terug ziet komen in dit uitvoeringsprogramma.

Mocht u van mening zijn dat een of enkele maatregelen een hogere prioriteit moet krijgen dan nu is bepaald in het uitvoeringsprogramma? Dan kunt u dit delen en is het college bereid om hierover na te denken. Een dergelijke afweging en/of keuze heeft wel consequenties voor de uitvoering van andere maatregelen. Het kan zijn dat het schuiven van maatregelen niet altijd uitvoerbaar en/of betaalbaar is.

Om u op weg te helpen wil ik alvast van een aantal maatregelen, die tijdens de commissie REF aan de orde zijn geweest, aangeven waarom zij wel of geen prioriteit hebben gekregen in dit uitvoeringsprogramma:

- **Brand**: Deze maatregelen wordt gecombineerd met reeds gepland onderhoud en staat daarom voor 2027 op de planning. Er is een breed draagvlak voor deze maatregel.
- **Fietspad Oude Maasdijk**: Heeft verkeerskundig niet de hoogste prioriteit. Vanuit de risico-inventarisatie en vanuit de ongevallencijfers krijgen andere maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid in het uitvoeringsprogramma een hogere prioriteit.
- **Kerkstraat-Noord**: Deze maatregel heeft weliswaar breed draagvlak bij de verschillende respondenten. Maar verkeerskundig bezien heeft deze maatregel niet de hoogste prioriteit. Ook hier geldt dat vanuit de risico-inventarisatie en vanuit de ongevallencijfers andere maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid eerder aangepakt moeten worden. Daarnaast staat er voorlopig ook nog geen onderhoud op de planning voor de Kerkstraat-Noord.
- **Bewaakte fietsenstalling centrum Uden**: Heeft een gemiddelde score op draagvlak, geen prioriteit vanuit verkeersveiligheid en kan daarnaast niet gecombineerd worden met onderhoud. Het jaar van uitvoering is bepaald op basis van de beschikbare ambtelijke capaciteit. Eind 2026 wordt nieuw parkeerbeleid vastgesteld, waar ook fietsparkeren een plek in gaat krijgen. De voorbereiding voor het realiseren van een bewaakte fietsenstalling zal in 2027 gestart worden.