RAPPORT

SWOT-analyse ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer Nistelrode

Klant: Gemeente Bernheze

Referentie: BJ8219-MI-RP-240906-1308

Status: Definitief/2.0

Datum: 6 september 2024

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 42 50
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document:	SWOT-analyse ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer Nistelrode
Sub titel:	
Referentie:	BJ8219-MI-RP-240906-1308
Uw kenmerk	
Status:	Definitief/2.0
Datum:	6 september 2024
Projectnaam:	SWOT analyse RO-Verkeer
Projectnummer:	BJ8219
Auteur(s):	Dorien Koterba
Gecontroleerd door:	Roland Scholten
Datum:	6 september 2024
Goedgekeurd door:	Roland Scholten
Datum:	6 september 2024
Classificatie:	Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Inleiding	1
1.2	Verkeer	1
1.3	Ruimtelijke ontwikkelingen	1
1.4	Aanpak van het onderzoek	2
2	**Aanpak SWOT-analyse**	**3**
2.1	De analyse	3
2.2	De confrontatiematrix	3
3	**SWOT-analyse**	**5**
3.1	Inleiding	5
3.2	Situatieanalyse	5
3.2.1	Borging onderbouwing: interne en externe stakeholders	8
3.3	Confrontatiematrix	9
3.4	Strategiebepaling	10

Bijlagen

1. Kaarten bewonersavond
2. Confrontatiematrix
3. Overzicht van vervolgstappen uit strategielijnen (incl. globale kosten en planning)

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Al geruime tijd ondervindt Nistelrode verkeersproblemen, waarbij er al meerdere oplossingsrichtingen zijn bekeken. Voordat concreet naar maatregelen wordt gekeken, is het van belang om eerst integraal te bekijken of dit een c.q. de beste oplossing is voor de ervaren problemen. Daarbij moet niet alleen naar verkeer gekeken worden, maar ook naar ruimtelijke ontwikkelingen die in Nistelrode gerealiseerd (moeten) worden. Aan Royal HaskoningDHV is daarom gevraagd om een SWOT-analyse (laten) opstellen. Daarin moeten de kansen en risico's geïnventariseerd worden van alle verkeersgerelateerde ontwikkelingen. In dit onderzoek worden de effecten van woningbouw, verkeer en economie meegenomen.

1.2 Verkeer

In de kern Nistelrode is een verkeersprobleem. Het wegennet kan op momenten nu al het verkeer niet voldoende faciliteren. De maximale capaciteit van de wegen is bereikt. Het verkeersaanbod komt door doorgaand verkeer, de klanten van detailhandel en inwoners in het centrum.

Nistelrode beschikt over één noord-zuid verbinding (Laar-Weijen) die intensief wordt gebruikt door doorgaand verkeer, doordat er geen alternatieven zijn voor het gemotoriseerd verkeer. Dit omvat onder andere verkeer dat bij filevorming uitwijkt vanaf rijksweg A50 naar het onderliggende wegennet. Daarnaast is deze route ook vanuit Loosbroek, Vorstenbosch en omliggende gebieden de meest voor de hand liggende optie om naar de A50 in noordelijke richting te rijden.

De verkeersintensiteit op de Weijen – Laar is niet in overeenstemming met de functie en inrichting van de erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Ook het aandeel doorgaand verkeer op deze wegen (25 – 39%) is niet passend met de inrichting en functie van de weg. Een functiewijziging van Laar en Weijen, zoals een opwaardering naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u, is niet wenselijk. Dit zou namelijk kunnen leiden tot overlast voor de omgeving en bovendien is er onvoldoende ruimte om vrij liggende fietspaden aan te leggen, wat een vereiste is voor een veilige gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u.

Daarnaast is zowel de hoeveelheid als de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de snelfietsroute Uden – Oss, die loopt via Kleinwijk, Kerkveld en Hoogstraat een aandachtspunt. Deze route is officieel aangewezen als fietsstraat, waar gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is. Echter, het principe van 'Auto te gast' wordt ondermijnd op een groot gedeelte van het traject, omdat het aantal (brom)fietsen niet overheerst ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer, zoals vereist voor een fietsstraat.

1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Het probleem van de leefbaarheid als gevolg van het verkeersprobleem, wordt in de toekomst alleen maar groter als verschillende ruimtelijke ontwikkelingen daadwerkelijk gerealiseerd worden. Te denken valt daarbij aan:

- Ontwikkeling van diverse woningbouwlocaties (o.a. Weijen West)
- Uitbreiding c.q. intensivering van detailhandel in het centrum

Er bestaat een spanningsveld tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer. Ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw en detailhandel hebben namelijk een direct effect op het verkeersaanbod, waardoor de verkeersproblematiek toeneemt.

1.4 Aanpak van het onderzoek

We voerden onze werkzaamheden uit volgens een stappenplan. De stappen die we onderscheidden zijn:

1. Startoverleg met het projectteam
2. Inventariseren aanwezige informatie
3. SWOT-analyse
4. Confrontatiematrix
5. Rapportage

Na een startoverleg hebben we als eerste de aanwezige informatie geordend. Hierdoor kregen we een goed inzicht in het probleem en mogelijke oplossingsrichtingen.

Op basis van de geïnventariseerde informatie organiseerden we een werksessie (fysieke bijeenkomst van een halve dag) waarin we verschillende SWOT-aspecten inventariseerden. Bij deze werksessie waren medewerkers uit verschillende relevante disciplines aanwezig (o.a. verkeer, economie, wonen).

De geïnventariseerde informatie combineerden we met de uitkomsten van deze werksessie. Dit leverde een uitgebreid overzicht op van kansen, bedreigingen, sterkten en zwakten. Op basis van gemeentelijke ervaring en onze eigen kennis en ervaring hebben we de verschillende SWOT-aspecten inzichtelijk gemaakt. Deze hebben we vervolgens getoetst bij een aantal relevante externe stakeholders
De uitkomsten van de gesprekken met de externe stakeholders hebben we vervolgens verwerkt in het eerdere overzicht van de SWOT-aspecten. Het overzicht was het vertrekpunt voor de volgende stap in het proces: het maken van de confrontatiematrix.

Vervolgens stelden we de concept confrontatiematrix op. Dit is een essentieel onderdeel van de SWOT-analyse. In deze stap worden namelijk (met inachtneming van de in de SWOT-analyse geïnventariseerde sterkten en zwakten) oplossingsrichtingen geformuleerd voor de geïnventariseerde kansen en bedreigingen.

De concept confrontatiematrix hebben we (met een eerste opzet van oplossingsrichtingen) ambtelijk en bestuurlijk aan de gemeente voorgelegd. Dat gaf de gemeente de mogelijkheid om op- en aanmerkingen, suggesties, etc. aan ons door te geven. Waar mogelijk hebben we die verwerkt in de definitieve confrontatiematrix.

De resultaten uit de voorgaande stappen hebben we in voorliggende rapportage verwerkt. Daarbij hebben we ook (op hoofdlijnen) de haalbaarheid getoetst en geven we een indicatie van planning en kosten.

2 Aanpak SWOT-analyse

De aanpak van de analyse voeren we uit met een SWOT-analyse. SWOT is een acroniem en staat voor Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats oftewel sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen.

2.1 De analyse

Een SWOT-analyse bestaat uit een aantal opeenvolgende stappen. De eerste twee stappen zijn een interne analyse en een externe analyse. Bij de interne analyse wordt gefocust op die aspecten waarop de geanalyseerde organisatie (in dit geval de gemeente Bernheze) directe invloed heeft. Het doel van deze analyse is het vaststellen van de sterktes en zwaktes van de gemeente Bernheze, specifiek ten aanzien van aspecten van verkeer en ruimtelijke ontwikkeling.

Het tweede deel van de analyse is de externe analyse. In deze analyse wordt er gekeken naar de omgeving van de gemeente Bernheze (als organisatie). Het doel van deze analyse is het vaststellen van potentiële kansen en bedreigingen.

De interne en externe analyse vormen gezamenlijk de analyse van de huidige situatie. Deze analyse is de input voor de confrontatiematrix (zie volgende paragraaf). Aan de hand van een analyse van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen worden mogelijke toekomstige strategieën gedefinieerd. Hiervoor wordt de matrix, die later in deze paragraaf staat beschreven, gebruikt.

Om een SWOT-analyse werkbaar te houden, wordt een aantal randvoorwaarden aangehouden. Deze randvoorwaarden zijn:

1. In de analyse worden alleen de belangrijkste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen meegenomen.
2. Er worden bij voorkeur 5 sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen meegenomen. Afhankelijk van de geïnventariseerde punten kan dit variëren van 4-6.
3. Er dient voldoende onderbouwing te zijn voor elke sterkte, zwakte, kans en bedreiging. Dit wordt geborgd door diverse mensen van zowel binnen als buiten de organisatie input te laten leveren.

2.2 De confrontatiematrix

Met een confrontatiematrix worden op een overzichtelijke manier de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen met elkaar in verband gebracht. In deze matrix is een scheiding aangebracht tussen de kansen en bedreigingen enerzijds en de sterktes en zwaktes anderzijds. In tabel 2.1 staat een grafische weergave hiervan.

Tabel 2.1 De confrontatiematrix

	Sterkten	Zwaktes
Kansen	SK-strategieën	ZK-strategieën
Bedreigingen	SB-strategieën	ZB-strategieën

Om de confrontatiematrix in te kunnen vullen, werden 4 vragen gesteld die inzicht moeten geven op de effecten die de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen op elkaar hebben.

- *Stelt deze sterkte de organisatie in staat om deze kans te benutten?*
- *Stelt deze sterkte de organisatie in staat om deze bedreiging te weren?*
- *Verhindert deze zwakte de organisatie om deze kans te benutten?*
- *Verhindert deze zwakte de organisatie om deze bedreiging te weren?*

Strategieën worden opgesteld aan de hand van een koppeling tussen sterktes en kansen (SK-strategieën), sterktes en bedreigingen (SB-strategieën), zwaktes en kansen (ZK-strategieën) en zwaktes en bedreigingen (ZB-strategieën)

Hierop aansluitend hebben de verschillende combinaties die leiden tot een strategie (zie tabel 2.1) ieder een eigen algemeen karakter. In tabel 2.2 staat het algemene karakter van de desbetreffende strategie.

Tabel 2.2 De SWOT-combinaties en strategieën

	Sterkten	Zwaktes
Kansen	Groeien	Verbeteren
Bedreigingen	Verdedigen	Terugtrekken of ombuigen

3 SWOT-analyse

3.1 Inleiding

De SWOT-analyse bestaat uit drie delen. Het eerste deel is de situatieanalyse. Hierbij worden de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen beschreven. Het tweede deel is de confrontatiematrix. Aan de hand van de confrontatiematrix worden de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen aan elkaar gekoppeld. In het derde deel (strategiebepaling) worden de resultaten van de confrontatiematrix geïnterpreteerd en in concrete oplossingsrichtingen vertaald.

3.2 Situatieanalyse

De situatieanalyse is een beschrijving van de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. In deze paragraaf zullen deze verschillende onderwerpen aan bod komen.

Sterktes

Beschrijving van de sterkte	***Uitleg***
Herinrichting Weijen-Laar is opgenomen in meerjarenbegroting	*De noord-zuid verbinding in Nistelrode is opgenomen in het financieel budget in de meerjarenbegroting. Dit maakt het mogelijk om de inrichting van de weg aan te pakken omdat financiële middelen al ter beschikking zijn.*
Dorpse karakter van Nistelrode is herkenbaar o.a. door huidig wegontwerp	*De materiaalkeuze van de wegen wordt door de bewoners als een kenmerk van het dorpse karakter gezien. De bijhorende pleinen versterken dit karakter en dit wordt gewaardeerd door de omgeving.*
Gemeente voert regie op de (extra) woningbouwproductie	*De gemeente heeft een woonvisie 2022-2026 opgesteld waarbij het de woonvraag probeert op te vangen. Daarin heeft de gemeente aangegeven dat ze regie voert op de woningbouwproductie. De gemeente stuurt daarmee op aantallen en typen woningen en de locatie waar deze woningen gerealiseerd gaan worden.*
Nistelrode wordt omgeven door waardevolle natuur en open ruimte	*Nistelrode is omgeven door waardevolle natuurgebieden zoals de langgerekte noord-zuidgerichte wijstgronden, Aan de oostzijde is het natuurgebied de Maashorst gelegen. Ten westen en zuiden van loopt de hoofdbreuk en ten oosten de zijbreuken van de Peelrandbreuk. De bewoners waarderen deze open ruimte als een meerwaarde en versterking van de leefbaarheid in Nistelrode.*

Beschrijving van de sterkte	Uitleg
De aanwezige infrastructuur in en rondom Nistelrode (zoals de volledige aansluiting met de A50 en de fietsstraat) biedt mogelijkheden.	*De op- en afrit van de A50 zorgt voor een uitstekende ontsluiting van het dorp en haalt het doorgaand verkeer deels uit het dorp. Dit verbetert de bereikbaarheid aanzienlijk. Daarnaast wordt de snelfietsroute in Nistelrode veelvuldig gebruikt door bewoners en schoolgaande kinderen wat bijdraagt aan een veilige en efficiënte manier van vervoer en versterkt de verbinding tussen Oss en Uden. In deze fietsstraat is de auto te gast, en er is aandacht besteed aan de inrichting om de veiligheid te waarborgen.*

Zwaktes

Beschrijving van de zwakte	Uitleg
Er is voor gemotoriseerd verkeer slechts 1 doorgaande noord-zuid verbinding door Nistelrode	*De route Weijen-Laar is de enige doorgaande noord-zuid verbinding door Nistelrode. Dit heeft als gevolg dat het gemotoriseerd verkeer zich door de kern heen moet bewegen. De hoge verkeersintensiteiten in combinatie met de weginrichting waarbij de huizen dicht op weg staan brengt enerzijds geluidsoverlast en anderzijds onveilige situaties met zich mee.*
De inrichting van wegen nodigt uit om sneller te rijden en verhoogt risico op ongevallen	*Een groot aantal wegen in de kern hebben weinig snelheidsremmers, wat niet passend is bij een maximumsnelheid van 30 km/u. Hierdoor wordt er harder gereden wat resulteert in een verhoogd risico op ongevallen en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij de inwoners.*
Vracht- en landbouwverkeer rijdt door het centrum heen	*Vanwege de centrale ligging van Nistelrode en gebrek aan alternatieve routes wordt Weijen -Laar door vracht- en landbouwverkeer gebruikt dat zowel Nistelrode als de omliggende kernen als bestemming heeft. Doordat het zware verkeer op dezelfde rijbaan zit als het langzaam verkeer zorgt dit voor onveilige situaties in het centrum.*
De locatie van diverse toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is niet (volledig) in zicht.	*Er is geen overall overzicht van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op langere termijn. Ook voor de kortere termijn zijn deze locaties nog niet volledig in beeld (waterberging, energietransitie). Dit bemoeilijkt keuzes voor mobiliteitsoplossingen. Enerzijds omdat onduidelijk is welke locaties ingevuld gaan worden met ontwikkelingen, anderzijds omdat onduidelijk is wat de mobiliteitseffecten van die ontwikkelingen op die locaties zijn.*

Beschrijving van de zwakte	Uitleg
De planning van toekomstige ontwikkelingen houden geen c.q. onvoldoende rekening met de extra verkeerstoename die het met zich meebrengt	*Bij nieuwe ontwikkelingsaanvragen wordt er geen gedetailleerde mobiliteitstoets uitgevoerd om de impact van het verkeer op de omgeving te onderzoeken. Er dient verder gekeken te worden dan enkel kijken naar de parkeerbalans en wat de ontsluiting van het nieuwe projectgebied is.*

Kansen

Beschrijving van de kans	Uitleg
Het dorpse karakter creëert fijnmazigheid dat de trend naar duurzame mobiliteit kan stimuleren	*De opbouw en structuur van Nistelrode bevat een hoeveelheid aan kleine wegen waar fietsers en voetgangers gebruik van kunnen maken. Door hierop in te zetten, kan het niet-gemotoriseerd verkeer gestimuleerd worden. Er wordt op deze manier enerzijds het autoverkeer beperkt en anderzijds ontstaan er veiligere routes voor fietsers en voetgangers.*
Regie voeren op woongebieden biedt mogelijkheden voor dubbelgebruik	*Doordat de gemeente regie uitvoert op nieuwbouw van woongebieden, heeft de gemeente ook directe invloed op de realisatie van collectieve voorzieningen die leiden tot dubbelgebruik van ruimte. Daarbij is onder andere (maar niet uitsluitend) te denken aan collectieve warmte- en energieoplossingen en aan parkeeroplossingen.*
De gemeente voert regie op ontwikkelingen.	*De gemeente kan ontwikkelaars en initiatiefnemers stimuleren om niet alleen te kijken naar woningbouw, maar ook om nadrukkelijk maatregelen te nemen en ontwikkelingen tot stand te brengen die leiden tot een vergroting van de leefbaarheid van Nistelrode.*
Connectie A50 → mogelijkheid tot organiseren mobiliteitshub	*Bij de afrit A50 is er ruimte om een mobiliteitshub te creëren waar enerzijds automobilisten die van de snelweg gebruik maken (carpoolen) als nieuwe, duurzame vormen van mobiliteit beschikbaar te stellen (deelauto's, deelfietsen), gefaciliteerd kunnen worden. Deze mobiliteitshub zorgt ervoor dat het autoverkeer richting het centrum wordt beperkt.*
Er is onder de inwoners draagvlak voor een (gedeeltelijke) rondweg	*Met het realiseren van een rondweg kan het lokaal en doorgaand verkeer gescheiden worden en de verkeersintensiteiten in het centrum worden verminderd. Dit biedt (meekoppel)kansen voor woningbouw en andere ontwikkelingen in Nistelrode.*

Beschrijving van de kans	Uitleg
Alternatieve routes bieden ontlasting van het centrum en zorgen ervoor dat de verkeersstromen gescheiden kunnen worden	*Door het creëren van meerdere noord-zuid routeopties kan het doorgaand- en bestemmingsverkeer gescheiden worden. Dit leidt tot minder drukte op de centrale wegen en biedt kansen om verschillende soorten verkeer, zoals fietsers en automobilisten, een veilige positie op de weg te geven.*

Bedreigingen

Beschrijving van de bedreiging	Uitleg
Gebrek aan lokale commerciële functies zorgt dat bewoners voor hun boodschappen en andere dagelijkse benodigdheden naar omliggende gebieden reizen.	*Op dit moment is er slechts een beperkte verscheidenheid aan lokale commerciële functies aanwezig in Nistelrode. Dit genereert extra verplaatsingen uit Nistelrode naar Uden en Oss.*
Grote commerciële functies genereren extra verkeer	*Wanneer grote commerciële functies gestimuleerd worden in het centrum van Nistelrode, genereert dit meer verkeer. Hierdoor ontstaat de kans dat er een ongecontroleerde toename komt die nog meer overlast en onveilige situaties gaat creëren.*
Er is een spanningsveld tussen de noodzaak om verkeers- en woonproblemen aan te pakken, (waarbij economische belangen een rol spelen) en het behoud van waardevolle natuur en landschappelijke waarden.	*Wanneer er naar oplossingen gezocht wordt, moet er op een integraal niveau breed onderzocht worden wat de impact is van een eventuele oplossing en hoe dit de directe omgeving (met name de open ruimte beïnvloedt)*
Ongecontroleerde groei van verkeersdrukte in het centrum van Nistelrode	*Gebrek aan overzicht en samenhang van ontwikkelingen leidt tot ongecontroleerd groeien van de verkeersintensiteiten. Door een beeld te hebben van huidige en toekomstige ontwikkelingen, kunnen deze op elkaar afgestemd worden. Daarbij wordt de impact op de leefbaarheid van Nistelrode beoordeeld.*

3.2.1 Borging onderbouwing: interne en externe stakeholders

Ter borging van de onderbouwing van de SWOT zijn er verschillende momenten georganiseerd om informatie en standpunten te verzamelen, dit betreft zowel de betrokken partijen binnen de uitvraag als externe stakeholders.

Op 7 mei 2024 is er een workshop met medewerkers van de gemeente Bernheze georganiseerd door RHDHV om de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen binnen Nistelrode in beeld te krijgen. Aan de hand van kaartmateriaal en specifieke vragen is de situatie-analyse gemaakt.
Er zijn in juni 2024 gesprekken gehouden met de ondernemingsvereniging, de dorpsraad en Van Tilburg om het beeld van de situatie-analyse te toetsen wat er bij de gemeente Nistelrode is verkregen.

Op maandag 1 juli 2024 is er in het Cultureel Centrum Nesterlé een laagdrempelige en brede bewonersavond georganiseerd om de inwoners enerzijds te informeren over de SWOT-analyse. Tijdens deze bijeenkomst werd echter ook ruimschoots de mogelijkheid geboden om mee te denken over de ontwikkelingen in Nistelrode en de te versterken en verbeteren zaken aan te halen. Waar mogelijk zijn de opmerkingen meegenomen in de SWOT-analyse.

3.3 Confrontatiematrix

De volgende stap in de analyse is het opstellen van een confrontatiematrix. Daartoe worden de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen aan elkaar gekoppeld om te komen tot mogelijke strategieën. Bijlage 2 geeft een overzicht van de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen en welke algemene strategische optie een mogelijke koppeling kan geven tussen de sterktes en zwaktes enerzijds en de kansen en bedreigingen anderzijds. Aan deze koppeling is een waarde gekoppeld die correspondeert met de vragen die eerder in paragraaf 2.2 zijn aangehaald.

- *Stelt deze sterkte de organisatie in staat om deze kans te benutten?*
- *Stelt deze sterkte de organisatie in staat om deze bedreiging te weren?*
- *Verhindert deze zwakte de organisatie om deze kans te benutten?*
- *Verhindert deze zwakte de organisatie om deze bedreiging te weren?*

waarde	symbool	antwoord op de vragen
-1	•	nee
0	••	geen nee/ja
1	•••	ja
2	••••	sterk ja

Legenda invulling scores en symbologie confrontratiematrix

Uit de confrontatiematrix krijgen we een beeld van de belangrijkste sterktes en zwaktes en de meest te benutten of te weren kansen en bedreigingen. Hieruit kunnen we afleiden waar we het best op kunnen inzetten om het beste resultaat te krijgen om leefbaarheid van Nistelrode te verbeteren.

De sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen met de hoogste scores en hierbij dus de grootste mogelijkheid bieden om een positieve verandering in Nistelrode te kunnen introduceren, worden als kader gebruikt voor de opzet van de strategieën.

Deze strategieën vormen de handvatten voor de gemeente Bernheze om de leefbaarheid in Nistelrode als gevolg van de geïnventariseerde sterktes en zwaktes te verbeteren en stimuleren. Dit zijn geen concrete ontwerpoplossingen, maar bieden richtlijnen welke stappen de gemeente Bernheze verder kan zetten en waar extra onderzoek nodig is.

3.4 Strategiebepaling

In het navolgende zijn de uitkomsten van de confrontatiematrix omgezet naar mogelijke strategieën voor de gemeente Bernheze. Naast de beschrijving van de strategie, zijn de concrete vervolgstappen, een globale planning (binnen bandbreedtes) en een kostenraming binnen bandbreedtes aangegeven.

De kosten zijn aangegeven binnen bandbreedtes.

Strategie 1: Integrale keuzes maken in toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (ZB-strategie: Z4, Z5, B2, B3)
Strategie: Het ontbreken van een integraal overzicht van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen bemoeilijkt keuzes voor mobiliteitsoplossingen. Er is geen overall overzicht van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op langere termijn. Ook voor de kortere termijn zijn deze locaties nog niet volledig in beeld (waterberging, energietransitie). Hierdoor is het enerzijds onduidelijk welke locaties ingevuld gaan worden met ontwikkelingen, anderzijds is onduidelijk wat de mobiliteitseffecten van die ontwikkelingen op die locaties zijn.

Vervolgstappen: Het is zaak om te inventariseren welke ruimtelijke ontwikkelingen op de gemeente afkomen waar ruimte voor gereserveerd moet worden. Deze inventarisatie dient over alle beleidsvelden heen uitgevoerd te worden. Uit de inventarisatie is bijvoorbeeld naar voren gekomen dat waterberging een opgave is waarvoor ruimte gezocht moet worden. Maar ook op het gebied van energietransitie, wonen, verkeer en parkeren, en mogelijk ook binnen het sociale domein (zorg, onderwijs, etc) kunnen ontwikkelingen leiden tot ruimteclaims. Er zal dan ook als tweede stap zo goed mogelijk ingeschat moeten worden wat het ruimtebeslag en de randvoorwaarden zijn voor de geïnventariseerde ruimtelijke ontwikkelingen (oppervlakte, zonering, ontsluiting, etc.). De ontwikkelingen zouden een plaats kunnen krijgen in een gebiedsgericht omgevingsprogramma voor Nistelrode. Hiermee ontstaat een koppeling met Strategie 4.

Termijn
Het opstellen van een gebiedsgericht omgevingsprogramma (inclusief het betrekken van de relevante stakeholders) en het doorlopen van de procedure daarvan wordt geschat op een doorlooptijd van 1 à 2 jaar.

Kosten
Het opstellen van een omgevingsprogramma inclusief procedure zal waarschijnlijk uitbesteed moeten worden. De organisatie heeft naar verwachting onvoldoende kennis, ervaring en capaciteit (uren) om dit zelfstandig op te pakken. Er kan daarbij gerekend worden op een kostenpost van € 50.000 - € 100.000. Onderzocht wordt wel of en hoe deze kosten vervolgens als onderdeel van gebiedsoverstijgende kosten verhaald kan worden bij concrete initiatieven.

Strategie 2: Ontwikkelen van nieuwe woontypologieën (SK-strategie: S2, S3, S4, K2, K5)
Strategie: Er is behoefte aan een nieuwe manier van kijken naar woningen. Daarbij moeten verdichting (om de groei van Nistelrode te realiseren) en het behoud van open ruimte uitgangspunt zijn, Dit is ook in lijn met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Daarnaast moet (ondanks of dankzij de verdichting) het dorpse karakter (dat zo gewaardeerd wordt) in stand worden gehouden. Het boek over Dorpse Architectuur van AR-TUR heeft hier specifiek onderzoek naar gedaan binnen de Vlaamse context, maar heeft bruikbare handvatten voor Nistelrode.

De noodzaak om zuiniger om te springen met (open) ruimte is groot. Het bundelen van woningen is hierbij een belangrijke strategie. Er zijn naast eengezinswoningen en appartementsgebouwen nog een waaier aan mogelijkheden die het compacter schikken en het verhogen van de woondichtheden stimuleren, maar toch het dorps karakter behouden.

Hierbij is de toegankelijkheid en ontsluiting van woningen van belang. De verkeersveiligheid (zowel objectief als subjectief (het gevoel van veiligheid) bepaald) speelt hier een grote factor. De veiligheidscomponent van de ontsluiting zou geïntegreerd moeten worden in ontwerp en locatiekeuze van nieuwe woontypologieën. Daarnaast kunnen nieuwe woontypologieën en inrichting van de toekomstige openbare ruimte ook zorgen dat er meer duurzame, actieve vormen van mobiliteit worden gestimuleerd en het aantal autoverplaatsingen wordt teruggedrongen.

Tegelijkertijd bieden nieuwe woontypologieën ook de mogelijkheid om lokale voorzieningen binnen woonprojecten te realiseren, wat ervoor zorgt dat verplaatsingsverkeer afneemt en er gericht nagedacht wordt over hoe mobiliteit binnen en buiten de projectgrenzen vormgegeven is. Met als uiteindelijk doel het verminderen van gemotoriseerde bewegingen.

Vervolgstappen: Aanbevolen vervolgstappen omvatten het opzetten van een gemeentelijk referentieboek als inspiratiebron voor projectontwikkelaars. Dit boek bevat voorbeeldprojecten die door de gemeente Bernheze zijn opgesteld en een duidelijk beeld geven van de gewenste woningtypes, openbare ruimtes, ontsluitingsmogelijkheden en de uitstraling van ontwikkelingen. Door deze bron beschikbaar te stellen, krijgen projectontwikkelaars handvatten die het gemakkelijker maken om in lijn te bouwen met de visie van Bernheze, in het bijzonder die voor de kern Nistelrode.

Termijn: Deze vervolgstap zou binnen 1 jaar gerealiseerd en geïntegreerd kunnen worden.

Kosten: De kosten voor het onderzoeken van nieuwe woontypologieën en het opstellen van een referentieboek zal waarschijnlijk binnen de interne organisatie moeten gebeuren. Echter moet er extra ingezet worden op het vergroten van de kennis over nieuwe woontypologieën. Er kan daarbij gerekend worden op een kostenpost van minder dan € 20.000,--.

Strategie 3: Mobiliteitstoets (ZB-strategie: Z5, B2, B3)
Strategie: Bij de goedkeuring van (woon)projecten ligt de focus vaak beperkt op de verkeersimpact. Er wordt voornamelijk gekeken naar de toegangswegen van het project en er wordt een parkeerbalans opgemaakt. Er wordt geen integrale beoordeling gedaan van de toename in autoverkeer en de algehele invloed op de nabijgelegen wegen en het centrum van Nistelrode. Ook wordt er niet of onvoldoende bekeken welke mogelijkheden een project heeft om (in dit geval) voor de kern Nistelrode het autogebruik te verminderen en gebruik van andere modaliteiten (fiets, openbaar vervoer, etc.) uit te breiden. Een integrale mobiliteitstoets kan hier verandering in brengen.

Vervolgstappen: Allereerst moeten toekomstige ontwikkelingen in lijn zijn met de mobiliteitsvisie, niet alleen op projectniveau, maar ook op niveau van de kern. Om dit te kunnen toetsen moet het mobiliteitsplan handvatten bieden die voldoende concreet zijn om de toetsing mogelijk te maken. In het mobiliteitsplan dat nu opgesteld wordt, moeten daarom voldoende en concrete toetsingscriteria opgenomen worden.

Termijn: Deze vervolgstap zou binnen het jaar gerealiseerd en geïntegreerd kunnen worden.

Kosten: De kosten voor het integreren binnen het vergunningenbeleid van een mobiliteitstoets voor toekomstige ontwikkelingen is vooral een vorm van concretisering van de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan en de handhaving ervan. Aangezien dit een intern gebeuren is, kan er daarbij gerekend worden op een kostenpost van minder dan € 10.000,--.

Strategie 4: Financiële en vergunbare barrières wegnemen (SB-strategie: S3, B1)
Strategie: Om de leefbaarheid in Nistelrode te vergroten kunnen ook lokale voorzieningen toegevoegd worden. Tijdens de inwonersavond werden voorbeelden van een fietsenmaker, pakketpunt voor alle aanbieders en een inzamelpunt voor afval (miniversie van een milieustraat voor batterijen, printerinkt, klein vlakglas, blikken verf, etc.) genoemd. We hebben niet onderzocht of aan dergelijke initiatieven behoefte is en of dit (door de markt) opgepakt zal worden. De gemeente zou als initiatiefnemers zich concreet melden, samen met de initiatiefnemer(s) kunnen kijken hoe het initiatief gerealiseerd kan worden. Daarbij kan onder andere bekeken worden of barrières in de vergunningverlening opgeheven kunnen worden. Maar er zou ook bekeken kunnen worden hoe dergelijke initiatieven financieel mogelijk gemaakt zouden kunnen worden. Daarbij zouden bijvoorbeeld financiële arrangementen aangeboden kunnen worden om een onrendabele top weg te nemen.

Vervolgstappen: Op korte termijn kan de bedrijfscontactfunctionaris geïnstrueerd worden om een open en meewerkende houding richting initiatieven aan te nemen. Deze cultuur dient ook bij andere betrokken medewerkers (bijvoorbeeld vergunningverleners) te landen.
Om financiële barrières weg te nemen, kan er gedacht worden aan een fonds dat gevuld wordt vanuit diverse ontwikkelingen binnen Nistelrode waar geen of onvoldoende bijdrage geleverd kan worden om de leefbaarheid in Nistelrode buiten de grens van die betreffende ontwikkeling te vergroten.

Termijn:
Het instrueren van de bedrijfscontactfunctionaris en andere betrokken medewerkers kan direct gebeuren. Het instellen van een fonds (feitelijk gaat het om in rekening brengen van gebiedsoverstijgende kosten conform de kostensoortenlijst) zal meer inspanning vragen. Zo zullen de gebiedsoverstijgende kosten in beeld gebracht moeten worden en worden gelinkt aan het programma kostenverhaal en financiële bijdragen. Vervolgens zal de sleutel bepaald moeten worden die gehanteerd wordt bij het verdelen van de kosten over de verschillende initiatieven. Deze zaken kunnen vorm krijgen in een aanpassing van het programma kostenverhaal en financiële bijdragen of in een (financiële paragraaf in een) omgevingsprogramma mobiliteit voor de kern Nistelrode. Het opstellen van een dergelijk programma (inclusief het betrekken van de relevante stakeholders) en het doorlopen van de procedure daarvan wordt geschat op een doorlooptijd van 1 à 2 jaar.

Kosten:
De kosten voor deze strategie laten zich (globaal) als volgt uitsplitsen:

- Instrueren van medewerkers: dit behoort tot de reguliere taak van leidinggevenden. Uiteraard zal dit, zeker in het begin, enige weerstand en onduidelijkheid op kunnen leveren. De kosten worden daarom op maximaal € 10.000 geraamd.
- Het opstellen van een omgevingsprogramma onder de Omgevingswet inclusief procedure zal hogere kosten met zich meebrengen. Ervan uit gaande dat de organisatie onvoldoende kennis en ervaring heeft op dit zelfstandig op te pakken, wordt ervan uitgegaan dat dit wordt uitbesteed. Er kan daarbij gerekend worden op een kostenpost van € 50.000,-- - € 100.000,--. Onderzocht wordt wel of en hoe deze kosten vervolgens als onderdeel van gebiedsoverstijgende kosten verhaald kan worden bij concrete initiatieven.

Strategie 5.a: Optimalisatie bestaande infra (SK-strategie: S1, S5, K1)
Strategie: De weginrichting is op meerdere wegen in Nistelrode niet passend bij de maximale snelheidslimiet. De wegen in de kern zijn veelal 30 km/u, maar niet zo ingericht, waardoor er een hogere snelheid wordt gereden. De fietsstraat die door de kern loopt wordt ook in te hoge mate gebruikt door gemotoriseerd verkeer, waardoor de functie en veiligheid van deze straat onder druk staat. Naast niet passende inrichting zijn er op meerdere plekken verkeersonveilige punten die dienen te worden aangepakt. Door de bestaande infrastructuur te optimaliseren kunnen er relatief eenvoudig en goedkoop de meest noodzakelijke knelpunten worden verholpen.

Vervolgstappen: De reconstructie van de route Weijen-Laar is opgenomen in de gemeentebegroting. Dit opent mogelijkheden om de functie en inrichting van de verbinding te heroverwegen. Daarbij dienen op korte termijn enkel de meest noodzakelijke (verkeersveiligheids) punten te worden aangepakt. Voor de overige wegen dient gekeken te worden of er op korte termijn optimalisaties kunnen plaatsvinden of dat dit gecombineerd wordt met de planning van het groot onderhoud van de wegen.

Termijn:
Het optimaliseren van de bestaande infrastructuur is een relatief korte slag. Die kan binnen enkele jaren worden afgerond, afhankelijk of de knelpunten van de bestaande infra worden aangepakt in combinatie met onderhoudcyclus van de wegen.

Kosten: Omdat er een onderhoudsbudget is opgenomen voor de bestaande infrastructuur, kunnen verkeersveiligheidspunten tegelijkertijd met dit onderhoud worden aangepakt. Voor het oplossen van de meest dringende verkeersveiligheidsknelpunten wordt jaarlijks een budget van 100.000 euro begroot. Hierdoor kan ervoor worden gekozen om bepaalde knelpunten, los van de reguliere onderhoudscyclus, aan te pakken.

Strategie 5.b: Bereikbaarheid (landbouw)verkeer (SK-strategie: S5, K1, K3)
Strategie: Momenteel ervaart Nistelrode een grote hoeveelheid aan verkeer door het centrum wat leidt tot (geluids)overlast en onveilige situaties. Dit betreft Weijen-Laar, de enige noord-zuidverbinding, en andere wegen in Nistelrode. Denk hierbij aan mengen van verkeersvormen (agrarisch verkeer en fietsverkeer) en verkeersstromen (plaatselijk verkeer en doorgaand verkeer)

Vervolgstappen: Een wegcategorisering opstellen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer waarbij de conflictpunten tussen verschillende vormen verkeer worden verholpen. Voor het zwaar (agrarisch) verkeer dient er gekeken te worden hoe de ontbrekende schakel in het (land)bouwnetwerk ingevuld kan worden, waardoor het verkeer niet meer genoodzaakt is om door de kern te rijden. Bij de ontwikkeling van het fietsnetwerk moet worden onderzocht of de hoofdroutes gebruik kunnen maken van vrij liggende fietspaden. Daarnaast moet worden beoordeeld of, in situaties waar fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer, dit veilig is afhankelijk van de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Deze stappen worden meegenomen in het mobiliteitsplan en verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma dat de gemeente gaat opstellen in het aankomend jaar.

Termijn:
Voor het invullen van de ontbrekende schakel voor het landbouwverkeer dient er een onderzoek gedaan te worden naar de landbouwroutes. Vervolgens dient er bepaald te worden of het mogelijk is om een landbouwroute via bestaande infrastructuur in te richten of dat er nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. Dit kan leiden tot een langere periode om deze stap uit te voeren en kan in dat geval mogelijk in samenhang met de hierna genoemde tracéstudie worden uitgevoerd. De andere vervolgstappen worden meegenomen in het mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma, waardoor dit binnen 1 jaar uitgevoerd kan worden.

Kosten:
Voor het in kaart brengen van de ontbrekende schakel en invullen van de nieuwe landbouwroute dient een uitgebreid onderzoek gedaan te worden. De kosten hiervan bedragen 40.000 euro. De kosten van de realisatie van de ontbrekende schakel is afhankelijk hoeveel nieuwe infrastructuur hiervoor dient aangelegd te worden en/of er percelen aangekocht dienen te worden.

Strategie 5.c: Tracéstudie randweg (SK-strategie: S5, K3, K4)
Strategie: Weijen-Laar, de enige noord-zuidverbinding, en andere wegen in Nistelrode.

Vervolgstappen: er dient een onderzoek gestart te worden naar de meest geschikte (noord-zuid) route, voor zowel bestemmingsverkeer als vracht- en doorgaand verkeer. Dat tracé moet rekening houden met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die hier eventueel aan gekoppeld kunnen worden. Het is belangrijk om hier zicht op te hebben voordat de ontwikkeling van de woningbouw verder gaat. Er moet gekeken worden naar wat het minst belastend voor leefbaarheid en natuur is en wat de meeste voordelen zal opleveren. Met de uitkomsten van de tracéstudie kan er verder worden gewerkt aan een tweede Noord-Zuid verbinding. Dit biedt mogelijkheden om de functie van Weijen-Laar te veranderen en enkel voor bestemmingsverkeer in te richten.

Termijn:
Een tracéstudie kan binnen één jaar worden uitgevoerd. Het proces van besluitvorming tot de realisatie van een randweg neemt doorgaans zeven tot tien jaar in beslag. Na de voltooiing van de randweg kan de functie van Weijen-Laar worden aangepast.

Kosten: De kosten voor de tracéstudie bedragen rond de 50.000. Er dienen meerdere varianten onderzocht te worden waarbij de participatie met bewoners essentieel is. Voor het realiseren van de randweg (inclusief benodigde procedures) bedragen de kosten 20-30 miljoen euro. Daarbij zijn de kosten wel afhankelijk van het tracé (opkopen landbouwgrond, woningen).

Bijlage 1

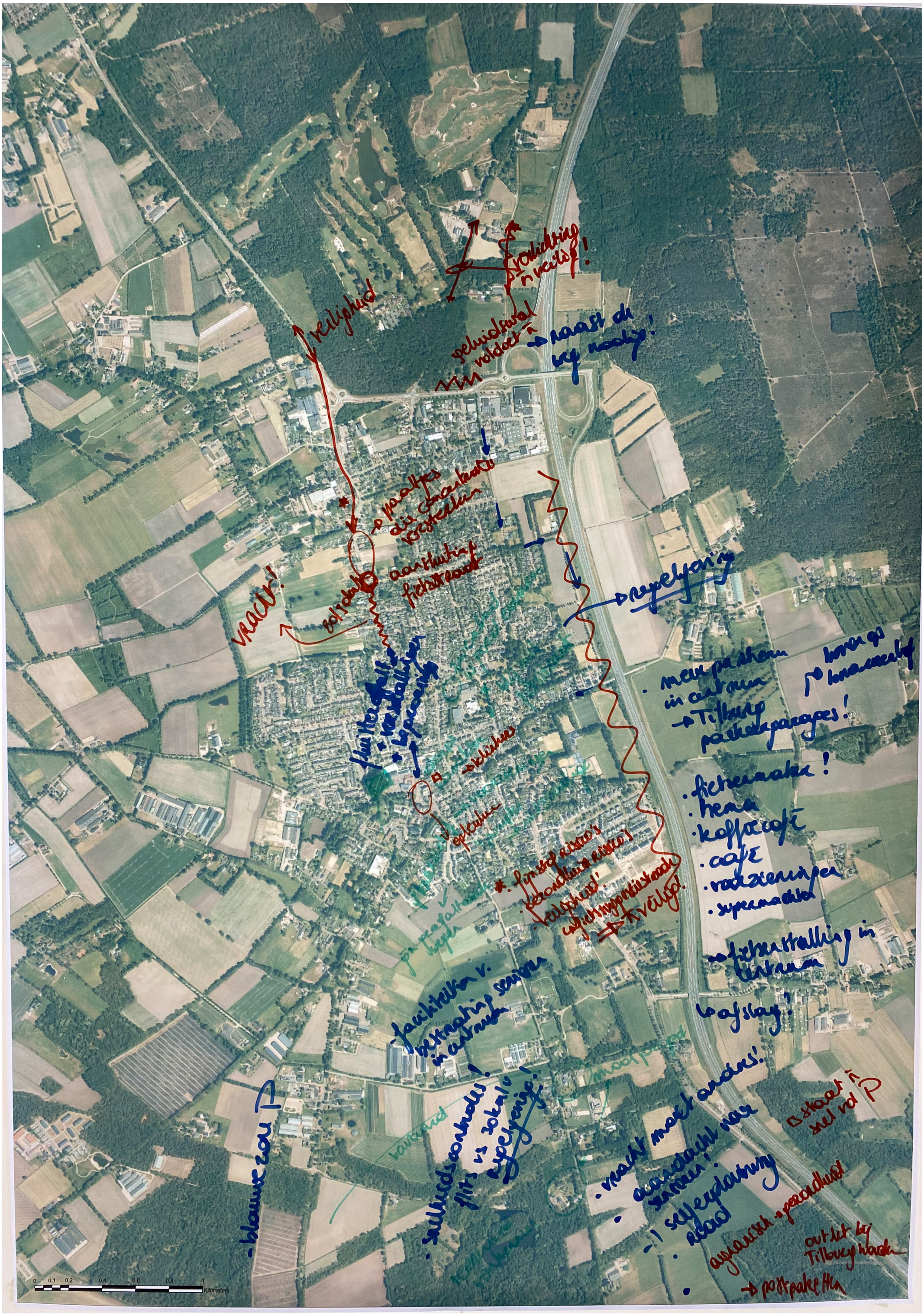
Kaarten bewonersavond

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Kilometers
0 0,1 0,2 0,4 0,6 0,8 1
looproute
versiffel
veiliger
+ is ook
schoolroute (fiets)
ontsluiting
bewaren!
30 km/u
Wijstgronden
behouden
voetgangers
zone
slecht
wegdek
+ stoeps
+ te hard rijden
+ geen eenduidige
inrichting
nieuwe
ontsluiting
gemotoriseerd
op- en
afrit
'spuiten' vervuilt Maashorst + bewoners
verbeteren busverbinding (duur, frequentie)
Wegvernieuwing
koppelen aan
rioolvernieuwing
Gemeenschapszin
behouden door meer
communiceren bij nieuwe woningen.
Verenigingen
Geen vertrouwen in gemeente
Centrum Heeswijk - Dinther is voorbeeld.
Meer soc. huurwoningen

Kilometers
0 0,1 0,2 0,4 0,6 0,8 1
Opnit
Bij Mulstraat?
Hogere gelijdsweg met zonnepanelen
hogere gelijdsweg met zonnepanelen
Rotonde open
op kort termijn stop geen verkeer voor fiets door laten gaan
Navigatie onaantrekkelijker maken
Eerst kijken naar cijfers → achterhalen "probleem" verkeer
Verkeersdrukte: Los niet het gevolg op, maar pak de daadwerkelijke oorzaak aan.
Welke andere oplossingen zijn in andere gemeente toegepast
Beter handhaven verkeersovertredingen (bestemmingsverkeer)
- opties eenrichtingverkeer?
- opties emissie zones?
Donzel authentiek laten! (mooiste straat van Nederland)
WAAR ontsluiting naar Hoosbroek?
Beschermingspeelrand breuk.
garage
parkeer
Warsh - Lage Vaarweel Dommelen
2

potentie woningbouw
Knip
waterberging
verkeersontsluiting afrit
verlenging spoorlijn
parallelbusbaan
gelijkvloerse kruisspoor voor langzaam verkeer en veiligheid
afwatering/groen
Koppeling woningbouw + supermarkt
Rotonades
wildtuin verhoogde veiligheid woningbouw
inprikkers
potentie woningbouw
Natuur
HUB
potentie
HUB
Knip
veiligheid gemotoriseerd verkeer tijdsstraat
fietsstraat /Knip
Natuur


veiligheid
geluidswal voldoet ?
naast de wg nodig!
vrach!
bolsdam
aanhuiling fietsstraat
rapelgoning
. meer parkeren in centrum
→ Tilburg parkeergarages!
. fietsenmaker!
. hema
. koffiecafé
. cafe
. radiozienswijzen
. supermarkt
→ fietsenstalling in centrum
→ afslag?
. vracht moet anders!
. aanstacht naar scholen!
. 1 selfexplotatiewg
. ajuarwsch → parcourthuis
outlet bij Tilburg Hardenberg
→ postpakketten
. blauwe zone P
. sociaal-culturele functies
. fietsstalling
. speelruimte
. fysieke risico's
. sociale risico's
. verkeersveiligheid!
→ veiligheid!
. parkeer aanbod voorzieningen
. aanhuiling fietsstraat
. facilitiën v. bestaanbare senioren in centrum
. sociaal-culturele functies flats vs lokale experience!
. parkeer aanbod
. parkeer aanbod
. parkeer aanbod
0 0.1 0.2 0.4 0.6 0.8 1 Kilometers

Bijlage 2

Confrontatiematrix

Royal HaskoningDHV

	STERKTES						ZWAKTES						
	Nistelrode heeft een volledige aansluiting op de A50	Drops karakter van Nistelrode is herkenbaar	Herinrichting Weijen-Laar is opgenomen in meerjarenbegroting	Fietsstraat wordt positief ervaren	Nistelrode wordt omgeven door zeer waardevolle natuur en open ruimte	Gemeente voert regie, of althans wil dat, op de (extra) woningbouwproductie	Er is voor gemotoriseerd verkeer slechts 1 doorgaande noord-zuid verbinding door Nistelrode heen	Inrichting m.n. 30 km/u-wegen nodigt uit tot sneller rijden.	Onduidelijk over diverse ruimtelijke ontwikkelingen (waterberging, Duke, Hooge Vorssel)	Veel vracht-/ landbouwverkeer rijdt doorheen het centrum	Er wordt een grote geluidsoverlast ervaren door de A50	Ontwikkelingen zijn niet gericht op de extra verkeerstoename die het met zich meebrengt	TOTAAL
Dorps karakter creëert fijnmazigheid --> Trend van verduurzaming mobiliteit (snelfietsroute, OV, utilitair en recreatief gebruik mobiliteitshubs) benutten	●●●●	●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●●●	●●	●●●	●●●	●●	●●●	10
Regie uitvoeren voor woongebieden --> collectieve (warmte)oplossingen	●●	●●	●●	●●	●●	●●●●	●●	●●	●●●●	●●	●●	●●	4
Alternatieve routes bieden ontlasting van het centrum	●●	●●	●●●	●●	●	●●●	●●●	●●	●●	●●●	●●	●●●●	5
Nistelrode heeft de structuur om verkeersstromen te scheiden (knips) --> veiligheid	●●	●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●●	●●	●●	●●	●●	●●●	5
Connectie A50 --> mogelijkheid tot organiseren HUB	●●●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●●	●●	●●	●●●	4
Regie in ontwikkelingen --> stimuleren verder kijken dan woningen (voordelen aanbieden)	●●	●●●	●●	●●	●●	●●●●	●●	●●●	●●●	●●	●●	●●●	6
Gebrek aan lokale commerciële functies --> uitvloeiingsrisico	●●	●●	●●	●●	●●	●●●	●●	●●	●●●●	●●	●●	●●●	4
Snelle oplossingen om verkeersdruk te ontlasten --> inname van waardevolle natuur	●●	●●	●●●	●●	●●●	●●●●	●●●●	●●●	●●	●●●	●●	●●	8
Gebrek aan overzicht ontwikkelingen --> ongecontroleerd groeien van verkeersdrukte	●●	●●	●●	●●	●●	●●●●	●●●	●●	●●●	●●	●●	●●●●	6
Onduidelijkheid over grootschalige waterbergingen --> mismatch met woningbouw	●●	●●	●●	●●	●●●	●●●	●●	●●	●●●●	●●	●●	●●	4
Gebrek aan handhaving --> onveilige situatie	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●●	●●	●●	●●	●●	1
Wegontwerp/ gradatie niet aanpakken --> verlies dorps karakter	●●	●●●	●●●	●●●	●●	●●●●	●●	●●●	●●●	●●	●●	●●●	8
TOTAAL	4	2	5	3	1	15	7	4	11	3	0	10	

waarde	symbool	antwoord op de vragen
-1	●	nee
0	●●	geen nee/ja
1	●●●	ja
2	●●●●	sterk ja

Bijlage 3

Overzicht van vervolgstappen uit strategielijnen (incl. globale kosten en planning)

Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV

		doorlooptijd	kosten
1	**Integrale keuzes maken in toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen**		
	gebiedgericht omgevingsprogramma	1-2 jaar	€ 50,000 - € 100,000
2	**ontwikkelen nieuwe woontypologieën**		
	opzetten gemeentelijk referentieboek woontypologieën	0-1 jaar	€ 10,000 - € 20,000
3	**Uitvoeren mobiliteitstoets**		
	concrete handvatten in mobiliteitsplan	0-1 jaar	< € 10,000
	daadwerkelijk uitveren mobiliteitstoets	0-1 jaar	< € 10,000
4	**Financiële en vergunbare barrières wegnemen**		
	instrueren bedrijfscontactfunctionaris	0-1 jaar	< € 10,000
	instellen fonds	*	*
5	**Infrastructurele maatregelen**		
	a. optimalisatie bestaande infra		€ 100,000 per jaar
	aanpak meest noodzakelijke punten Weijen-Laar	0-1 jaar	
	optimalisatie overige wegen (i.c.m. onderhoudscyclus wegen)	0-5 jaar	
	b. bereikbaarheid (landbouw)verkeer		
	onderzoek ontbrekende schakel landbouwverkeer	1-2 jaar	< € 50,000
	veiligheidstoets delen rijbaan fietsers en gemotoriseerd verkeer	0-1 jaar	**
	c. tracé-onderzoek randweg		
	tracéststudie randweg	0-1 jaar	€ 50.000
	realisatie randweg	7-10 jaar	€ 20 mln - € 30 mln
* niet apart geraamd. Is al onder strategie 1 opgenomen			
** niet apart geraamd. Wordt meegenomen in het mobilteitsplan en uitvoeringsprogramma			