Registratienummer: **74936** / 75000

Notitie ter opiniërende bespreking
commissie Ruimtelijke Zaken

Datum vergadering:	15 oktober 2024
Agendapunt:	11
Onderwerp:	Opiniërende bespreking 80%-versie Programma Mobiliteit
Portefeuillehouder:	wethouder Marius Tielemans

Heesch, 10 september 2024

Inleiding
Na de eerdere vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 is na deze periode het nieuwe Programma Mobiliteit opgesteld. In dit programma is de visie geconcretiseerd naar strategische richtlijnen en acties om Bernheze verkeersveiliger te maken en leefbaar te houden.

Parallel aan het traject rondom het opstellen van het Programma Mobiliteit heeft het proces van de Omgevingswet- en visie gelopen. Omdat de Omgevingswet op dat moment nog niet in werking was getreden is gekozen om volgens de "oude" werkwijze de Mobiliteitsvisie vast te laten stellen door de gemeenteraad. Inmiddels is de Omgevingswet in werking getreden en is de keuze gemaakt om het Mobiliteitsplan te hernoemen naar het Programma Mobiliteit.

Het Programma Mobiliteit is een uitwerking van de Omgevingsvisie voor het desbetreffende onderwerp en met die reden mag dit programma vastgesteld worden door het college van B&W. Omdat de gemeenteraad op verschillende manieren is meegenomen in dit proces, in de vorm van het bijwonen van de werkateliers samen met belangenorganisaties, leggen we het programma voor ter opiniërende bespreking. Hierdoor kan de gemeenteraad het concept beoordelen en kan dit meegenomen worden in de definitieve versie van het programma. Vervolgens wordt het Programma Mobiliteit vastgesteld door het college van B&W en een notitie ter informatie gestuurd richting de gemeenteraad.

Uitgangspunten

Uitgangspunt 1:langzaam verkeer prioriteit boven gemotoriseerd verkeer
Voordelen:
Door de fietser en voetganger meer ruimte te geven in het straatbeeld, draagt dit bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen van Bernheze. Bij toekomstige woningbouwontwikkelingen houden we hier dan ook meer rekening mee. Ook is dit een gezonde manier van voorzien in de mobiliteitsbehoefte van bewoners.

Dit betekent niet dat we geen aandacht meer hebben voor de auto. De auto is en blijft een belangrijk vervoersmiddel voor de inwoners van Bernheze. Men is afhankelijk van de auto en het is noodzakelijk om de auto ruimte te blijven geven.

Het is noodzakelijk om in de ambtelijke organisatie deze verandering helder te krijgen. Bij het ontwikkelen van nieuwbouwwijken meer aandacht te geven aan de fietser en voetganger

binnen het straatprofiel. De kortste en meest directe route aanduiden voor de fietser en voetganger.

Nadelen:
In de publieke opinie voelt dit vaak als "autootje pesten". Dat is echter niet de bedoeling. Het gaat erom dat we de voetganger en de fietser als maat nemen voor het ontwerp en de structuur voor de auto volgt daaraan.

Kosten:
De kosten voor deze verandering worden in een later stadium uitgedrukt bij nieuwbouwontwikkelingen.

Het uitvoeringsplan biedt meer inzicht in de kosten en projecten die we de komende jaren willen gaan uitvoeren om de verkeersveiligheid te verbeteren in de kernen waar de prioriteit het hoogst is.

Uitgangspunt 2: Aanduiden fietsroutes en routes voor landbouwverkeer in buitengebied
Voordelen
Door verschillende routes aan te duiden voor verschillende vervoerswijzen kunnen we het verkeer van elkaar scheiden, wat resulteert in een verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied. Nu is namelijk het geval dat langzaam verkeer en landbouwverkeer met elkaar in conflict komen. Dit is met name voor de fietser en voetganger een gevaarlijke situatie, aangezien de fietser en voetganger zeer kwetsbaar zijn in dit soort verkeerssituaties.

Door routes aan te wijzen voor bepaalde vervoerswijzen creëert dit duidelijkheid voor de weggebruiker. Het is daarbij wel noodzakelijk om te kijken naar alternatieve routes voor het landbouwverkeer en overig zwaar verkeer. Hierover zijn we in gesprek met ZLTO, Cumela en lokale transportbedrijven. Deze organisaties hebben actief bijgedragen aan het proces door aanwezig te zijn bij de werkateliers en hebben meegedacht door met elkaar om tafel te gaan en routes aan te duiden in het buitengebied.

Nadelen
Door routes aan te duiden is het mogelijk dat weggebruikers een andere route moeten kiezen. Dit zou kunnen betekenen dat men een langere reistijd kan krijgen. Dit zetten we af tegen de verkeersveiligheid van het buitengebied, maar dit kan als nadeel worden ervaren.

Kosten
Voor het aanduiden van de fietsroutes of landbouwroutes zijn verkennende onderzoeken nodig. Voor een verkennend onderzoek naar mogelijke netwerken wordt aan bedragen rond de €20.000,-.

Vervolgonderzoeken worden later in beeld gebracht, ook qua bedragen.

Uitgangspunt 3: Uitwerking locaties voor mobiliteitshubs
Voordelen
Door actief onderzoek te gaan doen naar mobiliteitshubs en geschikte locaties aan te duiden aan de randen van Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther. Onderzoeken duiden aan welk type deelvervoer passend kan zijn voor Bernheze.

Op deze manier willen we het huidige OV behouden en het waar mogelijk versterken door een alternatieve manier van reizen aan te bieden. We duiden aan welk type mobiliteitshub voor Bernheze passend is, dit halen wij uit de studies die worden gedaan door provincie. Dit wordt aangevuld door de studie naar mogelijke locaties in Bernheze.

Nadelen
We zijn afhankelijk van verschillende partijen met diverse belangen. Het realiseren van mobiliteitshubs kunnen we niet zelfstandig als gemeente oppakken, aangezien verschillende organisaties betrokken moeten worden. Denk aan aanbieders van deelvervoer, de provincie (concessie Oost-Brabant), overige gemeenten en ministerie van IenW.

Doordat we afhankelijk zijn van deze partijen is het noodzakelijk om verschillende onderzoeken te doen naar de potentie en haalbaarheid van deze mobiliteitshubs.

Kosten
Voor de uitwerking van de locaties voor mobiliteitshubs is het noodzakelijk om verkennend onderzoek te doen. Een verkennend onderzoek bedraagt om en nabij de €20.000.

Vervolgonderzoeken worden in een later stadium in beeld gebracht, ook qua bedragen.

Uitgangspunt 4: Doorgaand verkeer door de kernen weren
Voordelen
In het Programma Mobiliteit wordt beschreven dat doorgaand verkeer door de kernen zoveel mogelijk geweerd wordt in de toekomst. Er zitten verschillende kansen en voordelen aan het weren van doorgaand verkeer in de kernen.

We willen de leefbaarheid van onze kernen behouden en een vermindering van doorgaand (vracht)verkeer kan hieraan bijdragen. Op deze manier wordt minder overlast ervaren door de inwoners. Met name op de doorgaande wegen in verschillende kernen van Bernheze wordt deze overlast ervaren.

De Traverse is een mooi voorbeeld van een doorgaande weg die wordt omgezet naar een woonstraat, wat de leefbaarheid ten goede komt. Het is voor vracht- en landbouwverkeer lastiger om door deze straat te rijden. Het is daarin wel zaak om te kijken naar alternatieve routes voor het vracht- en landbouwverkeer. Hiervoor zal aanvullend onderzoek gedaan worden waarbij relevante partijen als ZLTO, Cumela, en lokale transportbedrijven actief worden betrokken.

Om het doorgaand verkeer te weren wordt gedacht aan randwegen rondom de kernen. Dit is ook een alternatief voor doorgaand verkeer en de bereikbaarheid bevorderd voor verkeer wat niet direct in het centrum hoeft te zijn. Het fenomeen randwegen is tijdens de verschillende participatiemomenten meermaals naar voren gekomen, zeker ook vanuit de inwoners.

Het toepassen van eenrichtingsverkeer binnen de kernen en het buitengebied kan in de toekomst zorgen voor minder doorgaand verkeer. Op deze manier kan het verkeer gestuurd worden en wordt de overlast beperkt. Per kern zal een beoordeling plaats moeten vinden welke wegen hiervoor in aanmerking kunnen komen.

Nadelen
In de vorm van het eenrichtingsverkeer instellen kan lokaal verkeer hier overlast van ervaren, vanwege de enkele rijrichting die ingesteld wordt en dit kan leiden tot een verandering in hun

reispatroon binnen de kern. Hier is een gewenningsperiode voor nodig. Op de langere termijn wordt de overlast van doorgaand verkeer in de kern wel verminderd.

Kosten
Om doorgaand verkeer te weren zijn verschillende maatregelen mogelijk en daar horen verschillende kostenplaatjes bij. Zodra de plannen concreter uitgewerkt zijn wordt het duidelijk welke kosten daarmee gemoeid zijn.

Uitgangspunt 5: Verkeersveiligheid
Voordelen
Het onderwerp verkeersveiligheid is het belangrijkste aspect voor het opstellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid. We schrijven dit programma om te zorgen voor een verkeersveilig Bernheze. Dit kan op verschillende manieren bereikt worden en het is daarin belangrijk om dit vanuit de "zachte" kant te benaderen, namelijk vanuit gedrag. Daarvoor zetten we al in op de provinciale mensgerichte maatregelen waar we ieder jaar subsidie voor aanvragen en in het Programma Mobiliteit besteden we ook specifiek aandacht aan gedragsbeïnvloeding in het kader van verkeersveiligheid.

Door in de toekomst straten zodanig in te richten dat de fietser en voetganger de ruimte krijgen, willen we zorgen voor verbetering van de subjectieve verkeersveiligheid. Dat wil zeggen dat we het gevoel van verkeersonveiligheid bij de weggebruiker weg willen nemen. We willen mensen een veilig gevoel geven wanneer zij zich verplaatsen binnen de kernen, maar ook in het buitengebied. We weten door verschillende verkeerstellingen ieder jaar uit te voeren dat op veel wegen binnen de gemeente te hard wordt gereden. Dit is een objectieve constatering die een reden is voor de beleving van verkeersonveiligheid.

Objectieve data laat zien dat binnen Bernheze verschillende knelpunten worden geconstateerd. Dit zijn ongevallen die zijn geregistreerd. Echter zijn er veel meer knelpunten geconstateerd in Bernheze, namelijk uit de enquête die voor de Mobiliteitsvisie online heeft gestaan. Dit heeft met subjectieve verkeersveiligheid te maken. Dit is een extra reden om in te zetten op de subjectieve verkeersveiligheid en dat we daar nog veel stappen in kunnen zetten.

Het uniformeren van wegprofielen zal daaraan bijdragen. Vanuit historie zijn wegen op verschillende manieren gerealiseerd en uitgevoerd. Hierdoor is geen eenduidig straatbeeld terug te zien in Bernheze, wat tot verwarring kan leiden bij de weggebruiker. Door hier in de toekomst op in te spelen wordt de (subjectieve) verkeersveiligheid verhoogd.

Nadelen

Kosten
Het uitvoeringsplan biedt meer inzicht in de kosten en projecten die we de komende jaren willen gaan uitvoeren om de verkeersveiligheid te verbeteren in de kernen waar de prioriteit het hoogst is.

Uitgangspunt 6: Groen voor grijs
Voordelen
In het nieuwe Programma Mobiliteit zetten we in op meer ruimte in het straatbeeld voor fietsers en voetgangers. Dit betekent ook dat zodra we straten zodanig inrichten er ruimte vrijkomt voor andere doeleinden, zoals het tegengaan van hittestress en de leefbaarheid. Meer groen in de straat draagt bij aan beide aspecten.

We weten van verschillende verkeerstellingen die we ieder jaar uitvoeren dat op veel wegen binnen onze gemeente te hard wordt gereden. Dit kunnen we tegengaan door wegversmallingen te realiseren in de vorm van extra groen toevoegen aan het straatprofiel. Voorheen deden we dit met paaltjes en andere maatregelen, we zouden dit in de toekomst met de uitbreiding van groenvakken kunnen bewerkstelligen. Hierdoor creëren we in de toekomst minder grijs bij nieuwe ontwikkelingen of bij herinrichtingen van geprioriteerde wegen.

Onlangs is de nieuwe Nota Parkeerbeleid vastgesteld waar de parkeernorm gemiddeld gezien omlaag is gegaan. Dit is de eerste stap die is gezet om in nieuwbouwontwikkelingen meer ruimte vrij te maken voor andere doeleinden dan parkeren.

Nadelen
Het aanbod voor parkeren bij toekomstige ontwikkelingen wordt minder. Echter voldoet Bernheze aan de landelijke richtlijnen van CROW.

Kosten
De kosten voor herinrichting van wegen kunnen hoog oplopen. Afhankelijk van de maatregelen die worden getroffen voor bepaalde straten, worden kosten op een later moment bepaald.

Uitgangspunt 7: Sociale inclusie
Voordelen
In de mobiliteitsvisie is opgenomen dat de mogelijkheden tot mobiliteit toegankelijk moeten blijven voor alle doelgroepen. Ouderen kunnen steeds langer meedoen met de samenleving en het is daarin belangrijk om te zorgen dat verschillende vervoerswijzen toegankelijk blijven voor zoveel mogelijk mensen.

Maatwerkinitiatieven kunnen bijdragen aan sociale inclusie op het gebied van verkeer en vervoer. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van een buurtauto, waar men gebruik van kan maken en samen kan delen met elkaar. Op die manier kan het autobezit verlaagd worden, maar kan men toch gebruik blijven maken van een "tweede" auto.

Initiatieven als een buurtbus Bernheze kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de verschillende kernen en omliggende stedelijke regio.
Nadelen

Kosten
Voor het onderwerp sociale inclusie kan een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) gemaakt worden. Sociale inclusie gaat met name over het maatschappelijke effect op het mee kunnen blijven doen in de samenleving. Hiervoor zou een analyse uitgevoerd kunnen worden waarbij kosten bepaald worden. Op dit moment is nog niet te bepalen wat de kosten zouden zijn voor het onderwerp sociale inclusie.

Uitgangspunt 8: Leefbaarheid boven snelheid autoverkeer
Voordelen
In het kader van de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie is het thema "leefbare kernen" een belangrijk onderdeel. Bij de leefbaarheid van dorpskernen is de verkeerssituatie een belangrijk aspect. Dit heeft mede te maken met hoeveelheid autoverkeer binnen dorpskernen en binnen de wereld van mobiliteit worden daar oplossing voor gezocht. Met name de bereikbaarheid naar de voorzieningen. Het gaat dan over met hoeveel vervoerswijzen je de locatie/voorziening kan

bereiken. Vaak wordt de autobereikbaarheid als maatstaf genomen en in dit programma willen alternatieve vervoerswijzen stimuleren.

Denk aan nieuwbouwontwikkelingen. Daar is het voornemen langzaam verkeer de kortste route te geven en autoverkeer een ontsluitende route geven richting het hoofdwegennet. Voorheen werd bij nieuwbouwontwikkelingen de prioriteit gegeven aan de auto.

Door faciliteiten te realiseren voor langzaam verkeer wordt dit type verkeer gestimuleerd. Denk aan (overdekte) fietsenstallingen, laadpunten voor elektrische fietsen etc. Per dorpskern het parkeeraanbod beoordelen en onderzoeken hoe dit beter gereguleerd kan worden.

Nadelen

Kosten

In het uitvoeringsplan worden de kosten bepaald, aangezien we projectmatig te werk zullen gaan. In deze projectbundels worden de verschillende werkzaamheden uitgeschreven en worden daar kosten aan gehangen.

Vervolg

De input die we vanuit uw raad krijgen zal waar nodig en mogelijk verwerkt worden in de eindversie van het Programma Mobiliteit.

Bijlage(n): De bijlage(n) zijn digitaal beschikbaar.

- 80 % versie Programma Mobiliteit
- Rapportage mobiliteitsenquête Bernheze

Burgemeester en wethouders,

Peggy Hurkmans
secretaris

Mark de Man
burgemeester