

Door de fractie GVB zijn vragen gesteld mbt het GVVP.

Met deze reactie beantwoorden wij deze.

1. Wat is deel A: Mobiliteitsplan? Deze pagina (15) is leeg in het GVVP.

Het Mobiliteitsplan is het gehele plan, wat bestaat uit drie onderdelen. Dit zijn de Mobiliteitsvisie, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP). Pagina 15 is dus een voorblad. En pagina 16 een lege tussenpagina.

Actie 1.1.1 afwaarderen wegen in kern naar 30 km/u

2. Zou de kern 30 km geen uitgangspunt moeten zijn in alle kernen, Venhorst, Huize Padua, Boekel?
Ja, dit klopt voor alle kernen binnen de bebouwde kom. In Venhorst geldt nu 30 km/u op alle wegen behalve de Statenweg, en op pagina 30 is te zien dat ook deze afgewaardeerd wordt naar 30 km/u. Voor Huize Padua geldt ook 30 km/u. Dat is overeenkomstig landelijk beleid, alle wegen binnen de kom naar 30 km/u tenzij vanuit de wegcategoriesering expliciet een andere keuze wordt gemaakt.
3. Hoe ziet de 30 km inrichting eruit, gaan we dit terug zien in de MUP of komt er een apart voorstel voor de herinrichting ook gezien de kosten die hier mee gemoeid zijn.
De prioritering van de maatregel en de uitvoering komt in het MUP.
4. Hoe gaan we om met het omleiden van verkeer uit Huize Padua en Venhorst? Wanneer ontvangen wij een concreet voorstel voor deze wijziging?
Er komt -zoals het voorstel luidt- een nader onderzoek naar de Oost-West verbinding.
5. Biedt het GVVP voldoende concrete antwoorden op de Hoe vraag over de aanpassingen van de 30 km inrichting en de omleiding vanuit Huize Padua en Venhorst?
Het GVVP geeft aan dat er een (onderzoek naar) omleiding moet komen en dat er aanpassingen naar 30 km/u komen. Concrete aanpassingen, de uitvoering dus, komen in het MUP.
6. Wijken zijn nu ook veelal 30 km, gaan we dezelfde inrichting hanteren in 30 km zones met betrekking tot loop- fietspaden/straten of is dit ook mede afhankelijk van het aantal verkeersbewegingen?
In tabel 1 en 2 zijn de ontwerpuitgangspunten te vinden. Voor de fietsers is dit ook afhankelijk van bijvoorbeeld verkeersbewegingen, zoals in tabel 2 te zien is.

Actie 1.1.2 Belangrijke school en thuisroutes

7. Hoe zijn de netwerkkaarten ontstaan? Enkel en alleen op basis van de enquête?
Hiermee doet u te kort aan uw eigen proces. Ruim anderhalf jaar nu zijn we in gesprek met de samenleving en belangenbehartigers. Een uitgebreid interactief proces heeft geleid tot keuzes op hoofdlijnen, nu vertaald naar input voor het MUP. De gehouden enquête is daar een klein onderdeel uit.
8. Wij concluderen dat op basis van de enquête de prioriteiten route ten minste ook uitgebreid zou moeten worden naar de hoofdwegen in de wijken waaronder de bosberg, dooleggen,

vogelenzang etc, waarom zijn deze niet allemaal meegenomen? Tevens lijkt de prioriteitenlooproute naar de randweg ook niet gebaseerd op de enquête.

Wanneer meer looproutes als prioriteit worden aangemerkt, verliest de prioritering zijn waarde. Op basis van de enquête zijn deze looproutes geprioriteerd. Het betekent dat bij toekomstige (her-)inrichtingen, mits ruimtelijke inpasbaar, deze ontwerpuitgangspunten worden toegepast. Daarnaast kiezen we ervoor om het prioritaire voetgangersnetwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige trottoirs en voetpaden.

Prioriteitenloop route naar de randweg is aangegeven vanwege de nieuwbouw Schutboom. Het is nadrukkelijk niet zo dat niet prioritaire routes geen aandacht krijgen. Ook daar gaan we voor voldoende comfort en een goed onderhoudsniveau conform ons wegbeheerplan.

9. Wij zouden verwachten dat er naast de criteria breedte en obstakelvrije ruimte meer criteria vastgesteld zouden worden voor looppaden in het GVVP, denk hierbij aan de bedekking en verlichting, waarom zien wij dit niet terug in het GVVP?

Zulke (detail)aspecten komen in de uitvoering, dus dat komt in het MUP.

10. In de criteria voor prioriteitslooppaden zou ook rekening gehouden moeten worden met rolstoelgebruikers, dit zien wij niet terug in het GVVP. Hoe is dit vastgesteld.

Zie speerpunt 3B van de Mobiliteitsvisie, pagina 19. In de basis moeten al onze voetpaden rolstoeltoegankelijk zijn. Prioritaire voetpaden krijgen echter bij aanpak de voorkeur.

11. Zijn er andere eisen voor looppaden voor verkeersintensieve wegen of hogere snelheidswegen? Dit onderscheidt wordt wel gemaakt voor de fietspaden.

Voor looppaden wordt dit onderscheidt niet gemaakt. In het GVVP is dus niet vastgelegd dat het ontwerp van het looppad afhankelijk is van verkeersintensieve wegen of hogere snelheidswegen.

12. Is een fietsstraat mogelijk bij BUBEKO 60 km/u? Zie ook pagina 28 tabel 2. Wij zouden datt verwachten bij een 30km zone. Is de fiets de hoofdgebruiker van de weg in deze situatie?

Fietsstraten hebben geen juridische status, er zijn alleen richtlijnen. Daarom zou een fietsstraat bij BUBEKO 60 km/u kunnen.

13. Wij zouden ook meer kwaliteitscriteria verwachten voor de verschillende fietspaden/stroken waaronder breedte, bedekking, verlichting etc?

Zulke aspecten komen in de uitvoering, dus dat komt in het MUP.

14. Wordt er ook rekening gehouden met de primaire fietsroutes voor scootmobiel en bakfietsen wat betreft inrichting?

Het wordt steeds drukker op fietspaden, met bijvoorbeeld scootmobiel, bakfietsen of elektrische fietsen. Hier wordt bij de uitvoering rekening gehouden. De snelfietsroutes zijn bijvoorbeeld een oplossing voor problemen zoals snelheidsverschillen op het fietspad door de breedte van de snelfietsroute.

15. Klopt het dat bij de potentiële fietsroutes ook rekening gehouden wordt met een fietsverbinding/brug Leurke zoals eerder is vastgesteld door de raad?

Er ligt geen raadsbesluit mbt een fietsbrug Leurke. Daarom is deze ook niet als prioritaire route opgenomen. Wel is deze route opgenomen als "potentiële nieuwe fietsroute". In het MUP zal helder worden welke prioriteit deze oplossing krijgt.

16. Het aantal fietsongevallen zegt veel over de veilige verbindingen in een gemeente, zouden we die dan ook niet onderdeel moeten maken van de evaluatie van de mobiliteitsvisie?

Ja, bij de input om te komen tot dit GVVP zijn daarom ook de ongevallenmeldingen meegenomen.

Actie 1.1.3 Onderzoek alternatieve routing landbouwverkeer.

17. Hoe komt het landbouwverkeer op deze voorkeursroute, de percelen liggen in de totale gemeente verspreid?

Het netwerk voor landbouwverkeer is opgesteld met de ligging van agrarische percelen als basis, in samenspraak met belangenorganisatie ZLTO Boekel/Venhorst. Vanuit alle percelen in Boekel kan landbouwverkeer aanhaken op deze route. Ze rijden dus op een zo groot mogelijk stuk van hun route op een weg waar landbouw de prioriteit heeft.

18. Wat als de route tevens ook gebruikt wordt als secundaire fietsroute, zie omcirkeling? Zijn er dan aanvullende voorwaarden voor voorkeurswegen voor landbouwverkeer en secundaire fietsroutes?

De wens in het GVVP is om zoveel mogelijk het landbouwverkeer te scheiden van bijvoorbeeld het fietsverkeer. Zo ook op punten waar deze routes overlappen. Precieze uitvoering komt in het MUP.

Actie 1.1.4 Snelfietsroutes

19. Wie neemt het initiatief voor snelfietsroutes? De kaart laat duidelijk een gat zien tussen Uden – Boekel – Gemert en Boekel – Land van Cuijk. Juist in een regio waar het openbaar vervoer ook al beperkt is zou je snelfietsroutes verwachten om duurzaam rijden te stimuleren.

Snelfietsroutes worden samen met de provincie en regio Noord-Oost Brabant ingevuld. Omdat Gemert niet in de regio Noord-Oost Brabant zit, zal er vanuit de gemeente zelf samengewerkt worden met Gemert om een snelfietsroute te realiseren.

Actie 2.2.1 Stimuleren van duurzame mobiliteit bij ontwikkellocaties

20. Het STOMP principe is in onze gemeente op dit moment niet haalbaar gezien het huidige niveau van openbaar vervoer en de locaties. Wanneer verwacht men dit principe te gaan toepassen?

Op het moment dat deze tool echt nuttig ingezet kan worden doen we dat. Zoals u zelf concludeert is dat nog niet aan de orde.

21. Indien we kiezen voor auto-ontsluiting buitenlangs, verwachten wij veel sluipverkeer op bijvoorbeeld Beatrixlaan – Burgstraat (ontwikkeling Burgt) Wilhelminastraat en schutboom (ontwikkeling Tuinstraat en Lage Raam). Wat zijn de eisen voor de wegen buitenlangs in de bestaande straten?

Bij de plannen van de Burgt en Schutboom wordt rekening gehouden met de ontsluiting van deze wijken. In de basis wil je het verkeer zo snel mogelijk naar de hoofdroute afvoeren. Voor de Burgt speelt ook nog het onderzoek naar de Oost-West verbinding mee. Verkeer laat zich relatief eenvoudig sturen, het kiest als water. Door het toepassen van maatregelen op ongewenste routes is verkeer relatief eenvoudig te sturen. Waar nodig is dat onderdeel van de aanleg van nieuwe wijken.

Actie 3.1.1. Nieuw onderhoudsplan op hoofdroutes

22. Wanneer kunnen wij een concreet voorstel verwachten van de Oost- west verbinding? Biedt het GVVP nu de handvaten voor een betere keuze van het tracé?

Dit GVVP toont aan dat er op de Oost-West route echt een probleem is. Dat willen we aan gaan pakken. Gaat u mee in ons voorstel dan gaan we daar een stevig onderzoek aan wijden. Dat gaat met verkeerstellingen, kentekenregistraties etc. Alternatieven worden dan

gewogen op meerdere aspecten. In feite doe je dan een mini-MER. De doorlooptijd daarvan is circa 9 maanden.

23. Zijn de criteria voor weginrichting gemobiliseerd vervoer overgenomen van de standaard weginrichting voor verkeersintensiviteit/snelheid. Zijn er nog voorwaarden aan de breedte? Uw vraag snappen wij niet helemaal. Er zijn criteria voor weginrichting, maar die hangen af van de situatie, zo ook de breedte van de weg. Specifieke weginrichting of de breedte komt in het uitvoeringsprogramma.
24. Bermblokken kunnen een gevaar zijn voor autos, bedoeld men dit met halfverharde bermen? Met halfverharde bermen wordt niet uitsluitend grasbetonblokken bedoeld. Dit kan ook gewoon halfverharding met puingranulaat zijn.
25. Wordt het onderhoudsplan onderdeel van de MUP? Nee. Het (wegen)onderhoudsplan is een andere planvorm. Daarin worden wel de kaders vanuit het GVVP gebruikt. Ook zullen wegen die in het MUP worden aangepakt qua uitvoering worden afgestemd met het wegenonderhoudsplan en omgekeerd.

Actie 4.1.1 Sterk openbaar vervoer

26. Zou het zinvol zijn om de buurtbus een rondje te laten rijden in plaats van op en neer, zodat deze op meer plaatsen komt? De route duurt dan wel langer voor sommigen. De vereniging Buurtbus heeft uitgebreid nagedacht over de huidige routing en heeft deze afgestemd met Arriva. In de basis heeft de gemeente daar geen rol in. Uw tip brengen wij over.