

Vragen die de fracties graag beantwoord willen hebben voor de raadsvergadering van 16 juni.

Vragen Dorpspartij.

1. Kosteninventarisatie:

**Raming van de kosten voor het inrichten van een 30 km/u – zone in de kom van Gemert.
(Met een beetje zand en vulling erbij zijn we er niet!)**

Een raming van de kosten voor een 30 km/uur zone in Gemert is weliswaar te maken, maar komt niet overeen met het voorstel. Wat nu voorligt is een voorstel om, op het tempo van vervangingsprogramma's voor wegen, riolering en ontwikkelingen rond woningbouw, een beperkt aantal wegen af te waarderen naar een 30 km/uur regiem. Binnen de totale projectkosten zijn de relatieve 'meerkosten' van verkeersmaatregelen door het aanbrengen van minder verharding in smallere wegen nagenoeg nihil dan het geval zou zijn als de reconstructies zouden moeten plaatsvinden buiten de vervangingsprogramma's. Alleen daar waar er geen vervanging- of woningbouw plaatsvindt, zoals aan een Sint-Annastraat, zullen expliciet kosten worden gemaakt voor het aanpassen van de (nieuwe) situaties. Gemiddeld, bedragen de kosten van het omvormen van een voorrangssituatie met inritblokken naar een verhoogd kruisingsvlak per locatie ca. € 10.000,00.

2. Knelpunten:

2 a.

Wat doen we met de overige knelpunten* in de andere kernen? Blijven er nog middelen over om die ook aan te pakken of gebeurt er dan de komende 10 tot 15 jaar niets?

Hoewel de overige knelpunten in de andere kernen, maar ook die in Gemert zelf, geen onderdeel zijn van het voorstel dat nu voorligt betekent dat niet dat die niet kunnen worden aangepakt. Het is echter aan u om te bepalen of deze knelpunten worden aangepakt binnen vervangingsprogramma's, gelijktijdig met woningbouwontwikkeling óf versneld. De middelen voor de vervangingsprogramma's zijn onderdeel van de reguliere begrotingsruimte die gereserveerd wordt op grond van de wettelijke verplichtingen van de gemeente voor het vervangen van haar arealen als die versleten zijn. Dat betekent dat die middelen er ook na 15 jaar nog zijn. De financiële middelen vanuit woningbouwontwikkelingen hangen af van de inkomsten uit deze ontwikkelingen.

Wilt u niet wachten op vervangingstermijnen of woningbouwontwikkelingen, dan kunt u ervoor kiezen om extra ruimte te reserveren in de begrotingen van komende jaren. Dat is echter niet het huidige voorstel. Hiervoor zou een nieuw voorstel kunnen worden opgesteld.

2 b.

Zijn deze knelpunten al bekend en is er een raming van de te maken kosten met planning?

***Bijvoorbeeld de knelpunten Gemertseweg – Schoolstraat/Auerschootseweg en de Helmondsestraat in Bakel?**

Vele knelpunten zijn bekend en beschreven in het Verkeersveiligheidsplan. In hoofdstuk 7, het Uitvoeringsprogramma, is benoemd welke maatregelen plaats zouden kunnen worden toegepast. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de meer omvangrijke maatregelen als het aanpassen van rotondes of omvangrijke reconstructies en een meer gebiedsgerichte aanpak voor het inrichten van de woon- en leefomgeving in wijken.

3. Inrichting bestaande 30 km – wegen:

Welke wegen in Gemert-Bakel, die reeds aangeduid zijn als 30 km weg of zone zijn nog niet als zodanig ingericht.

Hierop is geen eenduidig antwoord mogelijk. Omdat verkeersmaatregelen tot voor kort incidenteel werden toegepast bevinden zich nagenoeg elke straat wel een verkeersmaatregel. Het is echter zo dat alleen met een zgn. keten van maatregelen een gewenst effect c.q. rijgedrag wordt bereikt. Om te komen tot een homogene aanpak van de verkeersveiligheid wordt in het Verkeersveiligheidsplan een gebiedsgerichte aanpak geadviseerd.

4. Vracht- en agrarisch verkeer:

Toezegging dat in het plan meegenomen wordt dat vracht- en agrarisch verkeer uit de kom van Gemert wordt geweerd. *(kan/moet volgens mij verwerkt worden in het amendement) Verkeersbord model C7 (Gesloten voor vrachtauto's) Je kunt ook kiezen voor verkeersbord model C7b (Gesloten voor autobussen en vrachtauto's) Verkeersbord model C8 (Gesloten voor motorvoertuigen, die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/u)*

De toezegging dat vracht- en agrarisch verkeer uit de kom wordt geweerd is eerder al gedaan. Het voorstel voorziet al in het minder aantrekkelijk maken van de 50 km/uur wegen voor iedereen die er geen bestemming heeft.

Het toepassen van verkeersborden C07 (gesloten voor vrachtverkeer)



of C07b (gesloten voor vrachtverkeer en autobussen)



vereisen altijd het plaatsen van

onderborden  waarmee bevoorradend verkeer of het openbaar vervoer de toegang tot de wegvakken waarover zij bestemmingen moet bereiken wordt gevrijwaard.

Hoewel in mindere mate, geldt hetzelfde voor het gebruik van C08  (gesloten voor tractoren) omdat in de meer landelijke delen van de kern van Gemert zich nog steeds diverse wegen bevinden met een agrarische bestemming en waarvoor agrarische voertuigen worden ingezet. Wegen als een Boekelseweg, Vondellaan, De Pandelaar, De Heuvel, Lodderdijk, Scheiweg etc.

De 'uitzonderingen' zijn nagenoeg niet te handhaven en krijgt dan ook weinig prioriteit bij de handhavende instanties die erop toe zouden moeten zien. Over het plaatsen van verkeersborden kan dan ook worden opgemerkt dat het beter is de inrichting van een weg zodanig vorm te geven dat iemand die er niet moet zijn er wegblijft als hij een alternatief heeft dan met verkeersborden te proberen iemand daartoe te bewegen.

Met de nieuwe inrichting zouden een Boekelseweg en Vondellaan zodanig onaantrekkelijk moeten zijn dat oneigenlijk gebruik sterk afneemt. Het plaatsen van borden, waarvan het succes afhankelijk is van handhaving, leidt in veel gevallen tot teleurstelling.

5. Sluiproutes:

5 a.

Tijdens en na de herwaardering van de Vondellaan – Komweg (in een later stadium de Burg. de Bekkerlaan-Pres. Gerardsstraat) ontstaan er uiteraard sluiproutes. Wanneer die betreffende wegen later in de (renovatie)planning opgenomen zijn, worden deze knelpunten wel aangepakt of wordt gewacht tot aan de renovatie?

Zolang het tempo gelijk oploopt met vervangingsprogramma's van wegen en riolering en/of ontwikkelingen rond woningbouw, worden de sluiproutes door de kern niet eerder aangepakt dan wanneer er werkzaamheden plaatsvinden aan de wegvakken.

5 b.

Veelvuldig worden nu al "landwegen" zoals de Groenesteeg door met name vrachtverkeer als sluiproute gebruikt. De betreffende wegen zijn verboden voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. bestemmingsverkeer. Zoals bekend wordt dit niet gehandhaafd, omdat het vrijwel niet is vast te stellen of het bestemmingsverkeer is. Onderzoek naar de mogelijkheden om ongewenst vrachtverkeer op die wegen te weren.

Het weren van ongewenst vrachtverkeer vormt onderdeel van de aanpak van deze wegen. Ook hiervoor geldt echter dat die aanpak verloopt met het tempo van de vervangingsprogramma's van wegen en riolering of ontwikkelingen voor woningbouw. Wanneer u een onderzoek wenst, is het goed om vooraf ook te bepalen of u hiervoor de benodigde middelen beschikbaar wilt stellen.

6. Planning en Update:

Is het mogelijk om een planning en jaarlijkse update te krijgen naar de stand van zaken betreffende de afwaardering

Een update kan jaarlijks worden aangeleverd. Het aanleveren van een planning is echter niet mogelijk. De reden daarvoor ligt bij het gegeven dat de vervangingsprogramma's voor wegen en riolering integraal worden geprogrammeerd met andere disciplines. Het is in dit stadium niet mogelijk om aan te geven wanneer een Pandelaar, Heuvel of een Lodderdijk 'aan de beurt zijn'.

Mening Lokale realisten.

De enige toezegging die hier gemaakt hoeft te worden is dat conform bovenstaande het traject zorgvuldiger wordt uitgevoerd dan nu het geval. De vragen die beantwoord moeten worden kan de wethouder met de ambtenaren prima uit de discussie filteren van de commissie van afgelopen woensdag. Natuurlijk is het prima om de vragen van o.a. de DP zoals hieronder door Stan zijn opgegeven, door te sturen aan de wethouder maar volgens mij is dit dan ook deels een herhaling van woensdag. De strekking van de discussie van woensdag was dat het allemaal te snel gaat en dat zorgvuldigheid belangrijk is. Daar kunnen de ambtenaren al prima mee aan de slag lijkt me. Ik ben daarbij van mening dat we niet op de stoel van de ambtenaren moeten gaan zitten. Laten we ons beperken tot waar we als raad voor zijn aangesteld, en laten we de ambtenaren het werk doen waarvoor zij zijn aangesteld.

Aanvullende vraag: Komt er afstemming met de politie over handhaving? Zoals aangegeven in de commissie kunnen we wel willen handhaven maar als er geen capaciteit is wordt dat lastig.

Het is gebruikelijk dat, als er een voornemen bestaat om verkeersmaatregelen toe te passen, er overleg plaatsvindt met de politie. Daarbij wordt onder meer gelet op óf in de beoogde situatie handhaving nodig is en of de situatie handhaafbaar is. Zowel gemeente als politie hanteren echter het uitgangspunt dat de weginrichting moet leiden tot het beoogd gedrag. Een situatie creëren waarin handhaving niet nodig is heeft de voorkeur.

Vragen VVD.

Kosten: Graag een overzicht waar inzichtelijk wordt gemaakt wat de meerkosten zijn voor:

1. Inrichten naar 30 km bij rioolvervangings, plus tijdspad wanneer rioolvervangings plaatsvindt,

De meerkosten voor het inrichten van de 50 km/uur wegen bij rioolvervangings zijn niet nader te specificeren. Als de bovenliggende verharding wordt opgebroken en er minder verharding voor terugkomt, maar de verharding die terugkomt op kruisingsvlakken wat hoger wordt aangelegd, kan er nauwelijks worden gesproken van meerkosten. Qua tijdspad kan alleen worden gesteld dat het tempo van vervangings gelijkloopt aan het vervangingsprogramma van de riolering. Dat loopt gelijk op met het bereiken van de einde levensduur van de onderliggende delen van het riool. Het moment waarop vervangings plaatsvindt wordt bepaald aan de hand van de resultaten van rioolinspecties. Deze schetsen een beeld voor een periode van ca. 5 jaar. Vooralsnog kan alleen worden gesteld dat de wegvakken van de 50 km/uur wegen binnen een termijn van 10 tot 15 jaar een keer aan de beurt zijn.

2. Inrichten van nu 30 km wegen waar enkel een bordje hangt maar de weg zodanig niet is ingericht,

De kosten voor een verkeersbord met paal, inclusie het plaatsen kosten ca. € 250,00.

3. Sluiproutes moeten nauwgezet gevolgd en in kaart worden gebracht en zeker als op deze punten de wegaanpassingen pas later gaan plaats vinden, moet er een plan B zijn om de problemen daar aan te pakken.

De routes waarover het verkeer gaat rijden zijn in beeld. Deze zijn getoond tijdens de bijeenkomst met de commissie van 20 april 2022. Het verloop ervan, hoe dat uitpakt per straat die wordt afgewaardeerd is te berekenen. Dit heeft echter weinig meerwaarde zolang niet vaststaat in welke volgorde wegen worden aangepakt. Het tempo van de aanpak volgt de vervangingsprogramma's van wegen en rioleringen en de ontwikkelingen rond woningbouw. De gevolgen van dit tempo komen pas in beeld als de aanpak van wegen concreet wordt.

Een plan B is pas mogelijk als u besluit om het tempo waarmee de 50 km/uur wegen worden aangepast te versnellen en/of extra geld beschikbaar te stellen voor tijdelijke maatregelen. Tijdelijke maatregelen echter, verhogen de kans dat de kosten voor de definitieve maatregelen hoger uitvallen. Dit wordt dan ook niet geadviseerd.

Besluit voor Gemert kern of Gemert- Bakel.

In Gemert kern zijn wegen waar veel overlast is door onveiligheid en waar te veel en hardrijdend verkeer over rijdt.

1. Graag ontvangen we een overzicht waarbij we per kern probleemwegen kunnen vinden.

Dit overzicht vindt u in het Verkeersveiligheidsplan.

2. Daarnaast graag een inschatting wat het zou kosten om ook deze wegen aan te pakken.

Een inschatting van de kosten om deze wegen aan te pakken vindt u in het Verkeersveiligheidsplan. Let wel, het is een inschatting die géén rekening houdt met het tempo waarin gebruik wordt gemaakt van vervangingsprogramma's voor wegen en riolering óf de ontwikkelingen rond woningbouw. Deze inschatting is gemaakt met als uitgangspunt dat de gemeente alle werkzaamheden uitvoert naast de vervangingsprogramma's.

3. Voorzien van een tijdsplan wanneer dit dan zou kunnen plaatsvinden.

Het Verkeersveiligheidsplan bevat een uitvoeringsprogramma met een tijdsplan. Dit tijdsplan houdt echter geen rekening met vervangingsprogramma's voor wegen en riolering óf ontwikkelingen rond woningbouw. Om dit tijdsplan te kunnen bewandelen is gerekend met inhuur voor het voorbereiden en begeleiden van de werkzaamheden. Dit is namelijk niet mogelijk met de huidige capaciteit van de organisatie.

Hulpdiensten.

1. We ontvangen graag de rekenmodellen waaruit blijkt of de aanrijdtijden van een ambulance, politie en brandweer niet in gedrang komt.

Deze berekening wordt op dit moment voorbereid door de veiligheidsregio.

2. Hulpdiensten moeten vanaf nu aan de voorkant betrokken worden.

Dit is toegezegd.

3. Daarnaast met de plaatselijke hulpverleners in gesprek gaan en hun mening hierover vragen.

Dat zal gebeuren via de lokale organisaties.

Vracht en agrarisch verkeer.

Het weren van vracht en agrarisch verkeer in de kern van Gemert.

1. Graag de mogelijkheden inzichtelijk maken die daarvoor gebruikt kunnen worden.

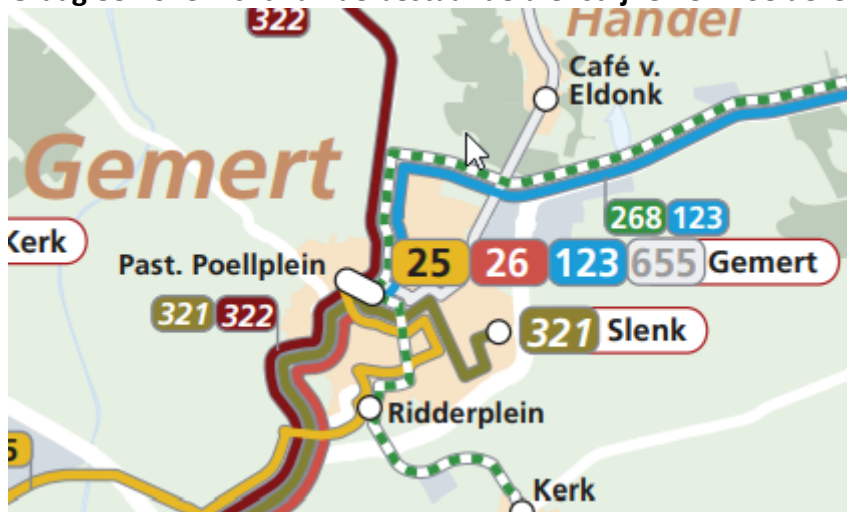
De beste manier om vracht- en agrarisch verkeer te weren bestaat uit het inrichten van wegen op een manier die het gebruik ervan door grote voertuigen onaantrekkelijk maakt. Als dit is gebeurd kan het plaatsen van verkeersborden nog een additionele bijdrage leveren, maar is dan vaak niet meer noodzakelijk. Het plaatsen van verkeersborden zonder aanpassingen aan de wegen is iets waar met name de politie niet aan mee zal werken.

2. Ook hierbij de handhaving meenemen. Kan er gecontroleerd worden en zo ja zijn daar meerkosten aan verbonden. Ook dit meenemen bij het advies vragen politie.

Naast haar reguliere verkeerstaken heeft de politie ook taken rond preventie en het voorkomen van criminaliteit. Als wegen zijn ingericht op een manier waardoor vracht- en agrarisch verkeer worden geweerd, zal het misbruik ervan beperkt blijven. Hoewel handhaving mogelijk is, zal de politie weinig prioriteit geven aan handhaving op toegangsverboden. Van meerkosten voor handhaving is geen sprake. De politie kan niet worden 'ingehuurd'. Een alternatief is het inzetten van daartoe aangestelde BOA's. Gezien de beperkte pakkans, wordt deze inzet echter niet geadviseerd.

Verkeer hub.

1. Graag een overzicht van de bestaande dienstlijnen en hoe deze de kern bedienen.



Een overzicht van alle dienstlijnen (info Hermes en Arriva)

2. **Voor Openbaar vervoer moet duidelijke uitspraak komen dat niet alleen Vondellaan maar overal waar de lijnen lopen en waar we afwaarderen, dit niet ten koste gaat van bereikbaarheid openbaar vervoer voor onze inwoners.**

Dit uitgangspunt is eerder al toegezegd

3. We hebben begrepen dat in een 30 km gebied bij voorkeur geen verkeer hub is. Zeker als een hele kern 30 km is. De voorkeur zou dan liggen dat deze hub aan de rand van de kern wordt geplaatst. Wat houdt dat in voor onze inwoners? En hoe komen mensen die slechter ter been zijn dan bij deze hub?

Een hub is een verzamelpunt van diensten. Bij een hub komen meerdere en verschillende vormen van vervoer bijeen. Bij een hub denk je dan aan voorzieningen die zowel aan de voorkant van het openbaar vervoer worden aangeboden (lijnbus, buurtbus), als aan voorzieningen die een bijdrage leveren aan het natransport (deelfiets, deelscooter, deelauto). De combinatie van deze voorzieningen maakt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk, maar vraagt ook ruimte die er veelal binnen een woonwijk niet is. Daarom worden hubs veelal aan de randen van kernen gerealiseerd. Ook zonder een hub-functie blijft openbaar vervoer echter beschikbaar voor personen met een fysieke beperking. Zolang er een (buurt)bus rijdt, is die toegankelijk. En waar die niet rijdt, zijn alternatieven beschikbaar als een bel-taxi. Dat is niet anders dan ook nu het geval is. Dat betekent echter niet dat de service op deze halte verslechterd.

4. **Als een verkeer hub geplaatst moet worden aan de rand moeten we dan nu kiezen voor een hub op de Vondellaan?**

Met het oog op de ruimtebehoefte voor een hub, de ruimte die nodig is om er alle faciliteiten te kunnen bieden en de aanwezigheid van een supermarkt biedt de omgeving van het Pastoor Poellplein te weinig ruimte voor een hub. Daarbij komt dat de verkeersbewegingen bij een hub ook een negatieve druk zouden uitoefenen op de woon- en leefomgeving van bewoners die aan het Pastoor Poellplein wonen. Dat aspect weegt minder aan de randen van een kom of op een bedrijventerrein.

5. **Is de plaatsing van de verkeer hub aan de Vondellaan passend binnen de locatie de 30 km zone en levert het geen onveilige situaties op?**

Zie toelichting hierboven. De haltevoorziening aan het Pastoor Poellplein is, en wordt geen hub. De middelen die in de begroting zijn gereserveerd voor het Pastoor Poellplein,

zijn gereserveerd voor verbetering van de fietsenstallingen aldaar zodat deze voldoen aan de behoefte van deze tijd.

Voor de hub heeft een reservering plaatsgevonden voor een hub bij het evenemententerrein of het van de Ackerterrein (beiden zoals opgenomen in de centrumvisie), niet op het Pastoor Poellplein. Daaromtrent worden verbetermaatregelen (zoals autoparkeren en aanrijroutes voor de fiets) bestudeerd en eventueel uitgevoerd. Deze maatregelen moeten leiden tot intensiever gebruik van het openbaar vervoer. We voeren het project rond de hub aan de Zuid-Om samen uit met de reconstructie van de Vondellaan (werk met werk maken) en kunnen daarvoor ook 25% subsidie krijgen vanuit de bereikbaarheidsagenda.

Objectieve veiligheid versus subjectieve veiligheid

Zoals uitgelegd in de commissievergadering zal door inrichting van de weg zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid toenemen. Waardoor er een gedragsverandering optreedt in het verkeer. Wij denken dat niet alleen de inrichting van de weg en de aanpassing daaraan bijdragen maar dat er ook een stuk educatie bij komt kijken. De afdeling veilig verkeer van Gemert is hier ook een groot voorstander van. Is hier rekening mee gehouden en zo niet is het mogelijk hier wel in te voorzien? Eventueel in samenwerking met veilig verkeer?

Ja, er is rekening mee gehouden dat de veranderde verkeerssituatie wordt aangekondigd. Dat gebeurt met de gebruikelijk gele borden met de tekst 'verkeerssituatie gewijzigd'. Er is echter nog geen rekening gehouden met een inzet door VVN. De reden hiervoor is dat verkeerseducatie begeleidt door VVN veelal 'instructief' is en zich richt op 'lokale' groepen. Deze groepen worden geïnstrueerd tijdens diverse cursussen als een BROEM-cursus, een scootmobiel-cursus, een dode-hoek-cursus of lessen voorafgaande aan een verkeersexamen. Daarnaast plaatst VVN de campagneposters waarmee aandacht wordt gevraagd voor de gereden snelheid, alcoholgebruik of het gebruik van verlichting. 'Sluipers' kunnen weliswaar met campagneborden worden geïnformeerd, maar van een instructie zal geen sprake zijn. Het is echter te overwegen om na het herinrichten van de Boekelseweg en de Vondellaan enkele campagneborden te plaatsen waar aandacht wordt gevraagd voor snelheid. Desgewenst kunnen posters worden gemaakt met de tekst 'sluipers niet welkom'. E.e.a. i.o.m. VVN.

Vragen van D66

D66 kan zich vinden in de vragen zoals beschreven door de Dorpspartij.

- 1. Er werd toegezegd tijdens de commissievergadering dat de inwoners van betreffende wegen op tijd worden betrokken bij de plannen. Maar ik begrijp dat dat pas is als de wegen aan de beurt zijn en dan vnl. gaan over de inrichting. Wij zien in tabel 2.1 Verkeersintensiteit per scenario dat er een aantal straten behoorlijk drukker gaan worden volgens scenario 4. In de Slenk, Groeskuilen, Heuvel en Ridderplein komen resp. 1000, 500, 600 en 700 meer motorvoertuigen per werkdagemaal. Zijn de inwoners aan deze wegen meegenomen in deze cijfers?**

Nee, de bewoners van de andere wegen in Gemert zijn niet meegenomen in deze cijfers. Iedere herinrichting heeft, in meer of mindere mate, gevolgen voor de hoeveelheid verkeer in een straat. Dat was het geval toen de Sint-Annastraat is aangepakt en zal ook het geval zijn als, in uw opdracht de Burgemeester De Bekkerstraat wordt heringericht. Voorafgaande aan een advies om te komen tot een herinrichting worden de effecten van een maatregel in beeld gebracht en gewogen. Pas als vaststaat dat de gevolgen daarvan geen onevenredige last berokkenen aan andere wegen, wordt een maatregel als het afwaarderen van de 50 km/uur wegen voorgesteld en gecommuniceerd. Dat is onder meer gebeurd tijdens de avonden voor de Vondellaan en de commissie-avond van 20 april 2022.

Het is echter niet gebruikelijk om de bewoners van alle wegen waar verkeer toe- of afneemt te informeren zolang de gevolgen van reconstructies elders niet leiden tot overschrijding van wat als acceptabele normen geldt binnen de richtlijnen voor verkeerslasten. Uit het verkeersmodel is op te maken dat het spreiden van de verkeerslasten leidt tot een evenredige belasting van de wegen in de kern van Gemert. Daarmee zijn de belangen van de inwoners voldoende geborgd zonder dat daarvoor additionele voorlichting of overleg noodzakelijk is.

- 2. Wij willen onze inwoners nu betrekken bij dit plan. Wat vinden onze inwoners van dit plan? Is er voldoende draagvlak?**

U bent vrij om ons op te dragen de inwoners te betrekken bij het plan om de 50 km/uur wegen af te waarderen. Naar wij menen is met de informatie opgehaald bij de inwoners voor het verkeersveiligheidsplan al voldoende aangetoond dat er draagvlak voor bestaat.

- 3. Is de wethouder op de hoogte van de mogelijkheid subsidie aan te vragen voor het verbeteren van verkeersveiligheid via de 'investeringsimpuls verkeersveiligheid'?**

<https://investeringsimpulsspv.nl/>.

Ja, de wethouder is op de hoogte van deze mogelijkheid.

Het Rijk heeft voor de periode 2020-2030 € 500 mln. beschikbaar om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het Rijk draagt hiermee voor maximaal 50% bij aan projecten die de verkeersveiligheid verbeteren op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen. De middelen worden in meerdere tranches besteed. De regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 was de eerste tranche. De regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 is de tweede tranche. Voor de tweede tranche kun je naar verwachting vanaf 1 juli 2022 een aanvraag indienen.

- 1. Komt de gemeente Gemert-Bakel in aanmerking voor deze subsidie?**

Nee, de gemeente Gemert-Bakel komt niet in aanmerking voor deze subsidie.

2. Zo nee, waarom niet?

De gemeente Gemert-Bakel komt niet in aanmerking voor deze subsidie omdat deze subsidie beschikbaar wordt gesteld voor innovatieve maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Daarbij wordt gedacht aan projecten gericht op gedrag en technologie of experimenten vooruitlopend op definitieve inrichtingsmaatregelen. Het afwaarderen van de 50 km/uur wegen past niet binnen deze doelstellingen.

3. Zo ja, is de wethouder bereid deze aanvraag in te dienen?

N.v.t.

Vragen Sociaal Gemert Bakel.

Sociaal Gemert Bakel sluit zich aan bij alle andere vragen en heeft daarnaast nog de volgende vragen:

1. **De St. Annastraat is opnieuw ingericht, maar geeft mensen (fietsers m.n.) geen veiliger gevoel. Kan de wethouder aangeven of uit onderzoek blijkt dat een dergelijke inrichting ook daadwerkelijk veiliger is? Het gaat hier vooral over de bredere fietsstroken die het veiliger moeten maken.**

Het feit dat het veiliger is geworden, is nog niet aangetoond middels een onderzoek. Daarvoor is de periode waarbinnen deze straat in haar huidige vorm in gebruik is nog te kort. Wat tot nu toe bekend is over de verkeersveiligheid van de fietsers, is opgemaakt uit signalen van gebruikers en aanwonenden. De ervaringen die zij hebben opgedaan tijdens het gebruik en bij waarneming van dat gebruik zijn gebruikt om een voorlopige uitspraak te kunnen doen dat de situatie sterk is verbeterd. Daarbij kwam ook naar voren dat de snelheid van de auto's er nog te hoog was.

2. **Is er onderzoek gedaan naar het mogelijk ontstaan van extra sluipverkeer via andere wegen buiten de bebouwde kom zoals de Scheiweg, de Groene Steeg, Rooyhoefsedijk e.d.?**

Nee, er is geen onderzoek gedaan naar de mogelijkheid dat er extra sluipverkeer ontstaat via andere wegen buiten de bebouwde kom. Daarbij kan worden gesteld dat deze landbouwwegen veelal voor het vrachtverkeer al niet aantrekkelijk zijn. Het landbouwverkeer echter, hoort feitelijk op deze landbouwwegen thuis en zou hierin moeten worden gefaciliteerd. Agrarische voertuigen, of voertuigen ingezet voor de agrarische industrie, worden niet aangemerkt als sluipverkeer op landbouwwegen. Daarbij dient echter wel de kanttekening te worden geplaatst dat op de landbouwwegen een snelheidsregiem van 60 km/uur dient te worden afgedwongen willen we sluipverkeer voorkomen. Pas dan zijn alternatieve routes, over randwegen, aantrekkelijk. In Gemert mogen de randwegen worden bereden met landbouwvoertuigen.

3. **Is bekeken of mogelijk verbindingsstraten van wijken naar het centrum bijv. de Rietmanstraat zo ingericht kunnen worden dat het straten worden waar de fietser te allen tijde voorrang heeft en de auto te gast is?**

Deze mogelijkheid is niet bekeken, maar lijkt niet wenselijk. De Burgemeester Rietmanstraat vormt geen onderdeel van een primaire fietsroute binnen de kern van Gemert en ontsluit geen bestemmingen voor grote aantallen fietsers. Indien wordt overwogen om fietsstraten aan te wijzen, dan zouden deze moeten leiden tot een netwerk van primaire fietsverbindingen in de kern van Gemert dat fietsers faciliteert in ontsluiting naar aantrekkelijke bestemmingen binnen- en/of buiten deze kern. Bijvoorbeeld als verbindingen naar hubs van het openbaar vervoer, of sterke verbindingen voor woon-, werkverkeer als alternatief voor het gebruik van de auto op korte afstand. Een fietsstraat inrichten vereist een aanzienlijke wijziging van het wegprofiel, onder meer parkeren buiten de rijbaan in wat nu wellicht groen is. Dergelijke wijzigingen worden dan veelal ook alleen overwogen als deze bijdragen aan een netwerk van aantrekkelijke, snelle fietsverbindingen. Het realiseren van een netwerk draagt ook bij aan het benodigde draagvlak bij de aanwonenden van de fietsstraten die de beperkingen van zo'n straat zullen ondervinden. Het inrichten van één fietsstraat, legt wel beperkingen op aan de aanwonenden, maar levert weinig op voor de fietsers.

Vragen CDA

De CDA-fractie heeft nog een aantal vragen m.b.t. het agendapunt "Afwaarderen 50 kilometer wegen kom Gemert" bij de raadsvergadering van 16 juni a.s.

Vraag 1

Voorliggend voorstel betreft de 50 km/h binnen de kom van Gemert. Bestaat er ook het voornemen om in de toekomst met een soortgelijk voorstel te komen voor andere dorpen? Zo ja, graag een nadere specificatie.

Nee, zo'n voornemen is er vooralsnog niet. Wellicht als dit voorkomt uit de Mobiliteitsvisie die in 2023 wordt opgesteld.

Vraag 2

De vraag is om een nadere toelichting op de raming van de kosten voor herinrichting te geven. Hoe zit deze exact in elkaar en waarmee wordt er rekening gehouden? Is alles gedekt in de begroting of er is extra budget nodig?

Qua raming van de kosten voor een herinrichting kan alleen worden gesteld dat die kosten afhankelijk zijn van de afmetingen van het betreffende wegvak. Bij een herinrichting wordt al rekening gehouden met de kosten voor het vervangen van verhardingen en de nieuwe vorm van een wegvak. Van extra kosten of extra budget voor verkeersmaatregelen is geen sprake omdat de nieuwe weginrichting al rekening moet houden met wat nodig is om de verkeersveiligheid te kunnen bieden. De kosten van een reconstructie of herinrichting zijn gedekt binnen de reguliere ruimte in de begroting die ook al nodig is i.v.m. het vervangen van wegen en/of rioleringen. De kosten voor het aanleggen of wijzigen van een weg door ontwikkelingen vanuit woningbouw worden gedekt uit de resp. exploitaties.

Vraag 3

Wat is de planning de komende 10 tot 15 jaar voor de aanpak en herinrichting van de wegen in Gemert, zowel opknappen als afwaarderen naar 30 km/h?

Er bestaat nog geen concrete planning voor de komende 10 tot 15 jaar voor de aanpak en herinrichting van de wegen in Gemert. De reden hiervoor ligt bij het feit dat reconstructies en vervangingen integraal worden gepland. We weten nu nog niet welke wegvakken wanneer exact aan de beurt zijn omdat verhardingen nog niet versleten zijn en/of riool niet stuk is of groen niet dient te worden gerenoveerd. Het enige dat we weten is dat de 50 km/uur wegen binnen 15 jaar een keer aan de beurt zijn om te worden vervangen. Dat heeft ermee te maken dat, gezien het moment van aanleg en de staat van onderhoud van verhardingen en/of riolering ieder wegvak van deze wegen binnen deze termijn een keer aan de beurt is. De Vondellaan en Boekelseweg zijn hiervan een goed voorbeeld. Ingegeven door de noodzaak om zowel verhardingen als riolering te vervangen ontstond een natuurlijk moment om de wegvakken in deze wegen opnieuw in te richten, en dan meteen conform de huidige verkeersvereisten.

Vraag 4

Wat is de huidige planning voor het opknappen van de overige wegen in de gemeente?

Er bestaat nog geen planning voor het opknappen van de overige wegen in de gemeente. In de huidige situatie gebeurt het opknappen gelijktijdig met het vervangen van de verhardingen en/of de riolering. Het tempo hiervan wordt bepaald aan de hand van het weg- en rioolbeheer c.q. het einde van de levensduur van de wegvakken of rioolstrengen. Indien een wens bestaat om een planning te maken voor het inrichten van de wegen conform Duurzaam Veilig, dan zou die kunnen worden vastgelegd in de Mobiliteitsvisie die in 2023 wordt opgesteld.