

Raadsvoorstel: Masterplan Mobiliteit 2040 (portefeuillehouder J. Drieman)

CDA Cranendonck

1. Men wil inzetten op minimaal behoud van de huidige buslijnen. In hoeverre is dit haalbaar? Ook van de leerlingenlijnen (lijn 656 ?) Is het college op de hoogte van hoe men vanuit de provincie de nieuwe concessie voor de OV vervoerders wil invullen?

Daarbij zullen (buurt-)buslijnen van en naar kleinere kernen verdwijnen en wil men aansluiting op een OV opstappunt realiseren d.m.v. lokaal vervoer. Hoe gaat dat binnen onze gemeente lopen?

Wij vinden dat het Openbaar Vervoer al minimaal is voor onze inwoners. Verdere beperking van lijnen is niet wenselijk voor het college. Gelijktijdig zijn wij bekend met de continue druk die op de exploitatie staat, zodat we ervoor gaan om te behouden wat we hebben. Dat is een streven, geen garantie dat dit ook lukt. Ons college is betrokken bij de voorbereiding van de nieuwe concessie en om ons daar sterker op te stellen, doen we dat als Deelregio A2/Zuid gezamenlijk. Wij kunnen u melden dat er naar verwachting voor het zomerreces een gezamenlijke informatiebijeenkomst voor onze deelregio zal worden georganiseerd, over dit onderwerp, waar de provincie haar gedachte invulling zal presenteren en u als raad de gelegenheid krijgt om wensen in te dienen.

2. In de Raadsvergadering van 2-11-2021 is een AM van het CDA aangenomen namelijk "Actualisering beleidsvisie verkeer". Is dit Masterplan nu de uitwerking van dat AM?

Ja, dat is correct. In de motivering in het raadsvoorstel staat dit meteen bij aanvang toegelicht.

3. Op blz. 12 van het plan geeft u aan dat de N69 bij Valkenswaard voor verlichting van het vrachtverkeer bij Cranendonck heeft gezorgd. Kunt u dat onderbouwen? Heeft u daar concrete cijfers van?

Nee daar is geen onderbouwing van beschikbaar. Evenals bij de effecten van de uitbreiding van de tolheffing zijn exacte cijfers bij het Vlaams Gewest niet voorhanden. Het Masterplan spreekt daarom over een dempend effect. Veel vrachtverkeer zoekt zijn weg tussen het Belgische achterland en het Nederlandse hoofdwegennet (A2, A67 en verder). Voorheen werd de N69 route door de kernen van Valkenswaard en Waalre gekenmerkt door een hoge mate van congestie. Deze reistijd is door de gerealiseerde N69 Valkenswaard-Veldhoven aanzienlijk verkort, wat maakt dat meer transporteurs vaker van deze route gebruik maken.

4. Op blz. 29 geeft u aan dat de Gemeente vóór een treinverbinding Antwerpen Hamont Weert is. Is dit ook de mening van de naast wonende inwoners (Budel-Schoot)? Heeft u daar info opgehaald? Er is (onder de inwoners nog steeds) sprake van een evt. station in Budel-Schoot, zodat we naast de lasten ook de lusten kunnen ervaren. Wat is de situatie hierover?

Ons college is positief over de verbinding en heeft zich in het verleden meermaals ingespannen voor het doortrekken van de spoorlijn van Hamont naar Weert. Op het moment ziet het er niet naar uit dat dit op korte termijn actueel wordt vanwege het gebrek aan prioriteit bij de landelijke politiek. Als dit richting uitvoering gaat moet de inpassing van de route over Cranendoncks grondgebied specifiek aandacht krijgen, om overlast te voorkomen. Een station in Budel-Schoot is niet in beeld. Mocht de Belgische trein daar halteren, dan mag hij niet meer doorrijden naar Weert. De Belgische vervoerder mag maar tot het eerste station na de grens rijden.

5. De N611 is van belang voor de doorstroming van met name het vrachtverkeer buiten onze kernen. Inmiddels wordt de pilot van de "tijdelijke randweg zuid" (TRZ) verlengd. Hoe lang moeten de bewoners van de TRZ nog wachten op oplossingen

die al zo lang zijn toegezegd, zoals weren van het vrachtverkeer over de TRZ? Welke concrete maatregelen hebt u in gedachte om dit te realiseren?

Het voorliggende Masterplan Mobiliteit draagt in hoge mate bij aan de oplossing van langlopende verkeersproblemen in onze gemeente, waaronder op de TRZ. Het Masterplan stuurt op het weren van doorgaand verkeer waaronder vrachtverkeer in al onze bebouwde kommen. Inmiddels is een intentieverklaring met Nyrstar gesloten om de route 611 af te ronden met een verbinding over hun terrein. Daarmee weren we het doorgaande vrachtverkeer, ook van de TRZ.

6. Op blz. 34 gaat u ervan uit dat vervoerders van gevaarlijke stoffen zich houden aan de regelgeving. Als er geen controle is op dit, hoe kunt u hier dan vanuit gaan? Hoe gaat u die controle inrichten?

Handhaving geschiedt door de Rijksoverheid op deze bedrijven en vervoerders. De gemeente gaat ervan uit dat deze professionele vervoerders de regelgeving naleven. Door de routing te verbeteren met aanwijzing van een stuk van de Havenweg naar Nyrstar, vergroten we de duidelijkheid voor de vervoerders.

De Nederlandse regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staan in Basisnet. Deze wet geldt voor vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor. Dat zijn extra veiligheidsmaatregelen voor Nederland, aanvullend op de Europese regels. Bij elke groep gevaarlijke stoffen horen bepaalde regels. Een bedrijf dat gevaarlijke stoffen wil vervoeren, moet zich houden aan regels voor:

- vervoermiddelen (zoals tankwagens, schepen, reservoirwagens);
- verpakkingen;
- chauffeurs (zij hebben vaak speciale diploma's nodig);
- vervoersdocumenten;
- etikettering gevaarlijke stoffen (gevaarsymbolen)

7. Kunt u ophelderen wat de functie is van een gebiedsontsluiting? Zijn dat dezelfde wegen als de zogenaamde erftoegangswegen?

Binnen de bebouwde kom onderscheiden we de GOW30 en de ETW30 wegen. Op beide dient in de toekomst 30 km/h te worden gerealiseerd. Echter de GOW30 wegen blijven een verkeersfunctie voor de bereikbaarheid van de omliggende woonwijken behouden. Voorkomen moet worden dat verkeer door de woonstraten gaat rijden. Alleen voor bestemmingsverkeer binnen de kom, dus niet meer voor verkeer wat helemaal niet in de kom thuis hoort.

De categorisering is overigens vergelijkbaar met de in het verleden gangbare benaming van ETW type1 en type2. ETW type1 heet in het nieuwe Masterplan GOW30 en ETWtype2 heet in het nieuwe Masterplan ETW30. We hebben binnen de bebouwde kom geen wijzigingen doorgevoerd behoudens de aanpassing in verlaging van de snelheid.

Cranendonck Actief!

1: In het raadsvoorstel staat op pagina 5 dat o.a. Hermes (openbaar Vervoer) positief heeft gereageerd op de gestelde kaders. Doelt u hiermee o.a. alle wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur en bijv. de Nieuwendijk naar 60 km/u i.p.v. 80 km/u?

De Hermes heeft deelgenomen aan een klankbordgroep. In de klankbordgroep is het geheel van het Masterplan toegelicht. Dit is positief ontvangen, inclusief de aanpassingen in snelheid. Separaat heeft de Hermes in een mailbericht nog aangegeven dat men 30 km/h in alle kernen begrijpelijk vindt ivm verkeersveiligheid. Daarbij melden zij dat dit voor het busvervoer niet echt een probleem is, tenzij de 30 km/h wordt afgedwongen met drempels (of versmallingen). Met name drempels zijn voor een groot voertuig als de bus veel hinderlijker dan voor het autoverkeer. Daar houdt het Masterplan rekening mee.

2: Heeft u (of Hermes) inzichtelijk wat dit doet met de reistijd en aansluitingen op de trein voor reizigers die met het OV gaan?

De effecten op de reistijden en aansluitingen zijn nog niet uitgewerkt, maar gezien de reactie van de Hermes gaan we ervan uit dat dit geen problemen oplevert.

3: Wanneer de gehele bebouwde kom 30 km/uur is. Hoe gaat u dan voorkomen dat vooral auto's de kortste route gaan nemen, in plaats van via de stroomwegen?

Het geheel van de uit te voeren aanpassingen – die als uitwerkingen van het Masterplan Mobiliteit moeten worden opgepakt – leiden tot het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijker zijn van routes door de bebouwde kommen, door een toename van de reistijd en een afname van de rijsnelheid. Binnen de bebouwde kommen wordt de gewenste route bereikt door het verschil in inrichting tussen woonstraten en GOW30 wegen. Op deze laatste kunnen wegprofielen worden aangepast – met bijvoorbeeld meer ruimte voor fietsers – maar blijven remmende maatregelen zoals drempels en bloembakken beperkt.

4: Is het mogelijk om als een gemeente een trajectcontrolesysteem in gebruik te nemen?

Handhaving van de gereden snelheden is nagenoeg niet te organiseren, meer dan incidenteel. Wij hebben als gemeente daar ook geen zeggenschap over. Dat geldt niet alleen in de gemeente, maar ook in de rest van de regio en het land. Wij kunnen geen controles zelf uitvoeren, noch een controlesysteem inrichten. Dit wetende, streeft het Masterplan Mobiliteit naar een logische weginrichting, zodanig dat de weggebruiker snapt dat hij/zij zich in een leefomgeving bevindt. Natuurlijk lukt dat niet altijd; de beperkte handhavingscapaciteit kan dan worden ingezet daar waar excessen optreden. Daar zullen wij de politie in dat geval over benaderen.

5: Hoe kijkt u aan tegen dynamische snelheden? Bijv. 30 in gebieden rondom scholen op bepaalde tijdstippen of op bepaalde drukke gedeeltes waar veel (fiets)verkeer bij elkaar komt? Het masterplan gaat uit van eenduidige heldere maatregelen, waarbij we toewerken naar 30 km/h in de kernen. De ervaring leert dat veel verschillende maatregelen en ook het wisselen van maatregelen op 1 traject voor de weggebruiker moeilijk te begrijpen is en dat naleving te wensen overlaat. Wij zouden hier niet voor opteren.

ELAN

1. Mogen wij de resultaten van de eerste pilot van de verlaging van de rijsnelheid Randweg-Zuid en de route 611 in Budel-Dorplein ontvangen?

Wij kunnen de resultaten van de verkeerstellingen van de pilot op beide locaties met u delen. Het zijn veel en forse bestanden, die enige duiding nodig hebben. We zorgen dat u deze voor de raadsvergadering ontvangt.

2. Welke argumenten heeft het college ertoe gebracht om de pilot te verlengen?

De looptijd van de pilot was één jaar tot midden april 2025. Er waren in basis drie opties voor een vervolg: 1. Het verwijderen van de 30 km/h bebording, 2. Het definitief instellen van 30 km/h zone of 3. Het tijdelijk verlengen van de pilot 30 km/h. In de tellingen is gebleken dat er geen oneigenlijke verschuivingen van verkeer hebben plaatsgevonden. Gezien het feit dat het Masterplan opteert voor 30 km/h in de bebouwde kom, maar nog niet door uw raad is behandeld, is gekozen voor optie drie, het tijdelijk verlengen van de pilot. Bij vaststelling van het Masterplan wordt dit vertaald in een definitieve oplossing, zodat de pilot kan vervallen.

3. Met wie en op welke momenten heeft overleg plaatsgevonden over het voornemen om de pilot te verlengen?

Er is ambtelijk overleg geweest met het Collectief Randweg Zuid (18 februari), de verkeerswerkgroep Budel-Dorplein (19 februari) en de stichting belangenbehartiging Burg. Van Houtstraat (10 maart). In deze overleggen zijn de verkeerscijfers besproken en is gevraagd om

ervaringen en aandachtspunten. In de overleggen zijn bovengenoemde drie opties benoemd, inclusief de verwachting dat een tijdelijke verlenging het meest waarschijnlijk zou zijn.

4. Welke kaders stellen we specifiek vast met dit masterplan?

De kaders zijn compleet beschreven in het Masterplan Mobiliteit voor alle modaliteiten en op alle delen van de gemeente. Heel kort samengevat stellen we de kwaliteit van leven van onze inwoners bovenaan. Dat doen we door de route 611 te benoemen als verbinding waarover het verkeer zo lang mogelijk blijft rijden om de bestemming te bereiken, en door de bebouwde kom op termijn allemaal in te richten als 30 km gebied.

5. Kunt u het tijdspad schetsen hoe sinds de motie van 9 november 2020 naar het huidige mobiliteitsplan is toegewerkt?

Deze vraag wordt in verband met afwezigheid van een collega later beantwoord.

6. Hoe wordt in de nieuwe verkeersvisie het belang van de auto als onmisbaar vervoermiddel voor plattelandsbewoners gewogen tegen de ambitie om overlast te minimaliseren? En hoe past de keuze om de fietser in het mobiliteitsbeleid bovenaan te plaatsen hierin?

Uitgangspunt is de regionale mobiliteitsvisie die uw raad in juni 2024 heeft vastgesteld. Het belang van de auto in een landelijke en uitgestrekte omgeving zoals onze gemeente is, wordt duidelijk benoemd in het Masterplan. Sterker nog, de noodzaak om alle bestemming ook in de toekomst te kunnen bereiken blijft overeind. Alleen schetst het Masterplan Mobiliteit een beeld waarin het voor niet-plaatselijk verkeer minder aantrekkelijk wordt om deze routes te kiezen, door een verlaging van de gereden snelheid op het geheel van de route. Dit in combinatie met het verder uitvoeren van fietsmaatregelen, maakt het aantrekkelijk om voor kortere routes de fiets te nemen.

7. Is er onderzoek gedaan naar de aard en omvang van de ervaren overlast door autoverkeer in Cranendonck, en hoe verhoudt zich dit tot de feitelijke verkeersgroei en incidenten sinds 2017?

We weten met zijn allen dat autoverkeer blijft groeien. Zelfs een crisis als Corona heeft daar geen kentering in weten te brengen. Onze wegen en woongebieden zijn daar niet op ingericht, simpelweg omdat we dit niet verwachtten in het verleden. Dat levert de situatie op dat we niet meer alles kunnen becijferen, maar dat we een stip op de horizon willen zetten over hoe onze toekomst er qua verkeer uit moet zien. Het Masterplan Mobiliteit heeft niet alles cijfermatig onderbouwd maar gaat uit van ervaringen in de Cranendonckse samenleving.

8. In het GVVP 2017 werd als kader opgenomen dat snelheidsregimes worden afgestemd op de functie van wegen. De norm in het voorliggende masterplan is dat 30 km/u als norm in alle dorpskernen wordt ingevoerd. Welke omstandigheden in de afgelopen 8 jaar hebben ertoe geleid dat deze kaderwijziging noodzakelijk is?

Er is al jaren een landelijke tendens om straten binnen de bebouwde kom in te richten als 30 km/h gebied. Wij volgen deze ontwikkeling, maar kiezen er echter voor om hierin niet voorop te lopen. Onze keuze is om dit te gebruiken in de sturing van onze verkeersstromen zoals benoemd in het antwoord op vraag 6.

9. Waarom worden inwoners/ondernemers/belanghebbenden niet structureel doorlopend betrokken door burgerparticipatie structureel in te bedden?

De Cranendonckse samenleving is breed betrokken bij de totstandkoming van het Masterplan Mobiliteit. Daarnaast heeft de ambtelijke afdeling regulier overleg met verschillende werkgroepen uit de dorpen in Cranendonck.

10. Kunt u ons inzicht bieden over de verwachte benodigde financiën voor de uitvoering op de korte (<3 jaar) en de middellange termijn (tot 10 jaar)?

De uitvoering van het Masterplan Mobiliteit vereist een forse financiële inspanning. In zijn algemeenheid wordt zoveel mogelijk werk met werk gemaakt; regulier onderhoud wordt namelijk al begroot. Specifieke onderdelen met een benodigde investering worden separaat aan uw raad voorgelegd.

11. Op pagina 38 staat dat kaders omtrent parkeren worden vastgelegd in een separate notitie. Bij de begrotingsbehandeling op 12 november 2024 is een amendement in meerderheid aangenomen dat het initiatief én aanvullende middelen voor nieuw parkeerbeleid schrapt. Waarom wordt ervoor gekozen om alsnog een notitie op te stellen? Wanneer wordt hiermee begonnen, en welke middelen zijn hiervoor beschikbaar? En wie stelt deze notitie vast?

De bestuurlijke wens om het omgaan met parkeren en de actuele kaders in een parkeernotitie vast te leggen blijft bestaan. Uw raad heeft op dit moment gekozen daar nog niet mee aan de slag te gaan. Er zal een moment volgen waarop deze keuze opnieuw aan uw raad wordt voorgelegd.

12. Graag ontvang ik de verslagen met de afspraken die gemaakt zijn met bewoners van de Europalaan-Noord / Zuid, Rubenslaan, Cranendoncklaan en werkgroep verkeer Gastel ?

Deze vraag wordt in verband met afwezigheid van een collega later beantwoord.

13. Graag ontvang ik een verbeelding van een GOW50 binnen de bebouwde kom? (zoals op pag. 37 van het Masterplan Mobiliteit 2040 verdieping: globale inrichtingsvoorschriften voor de verschillende wegtypen GOW30 en ETW30)

In het Masterplan Mobiliteit is niet gekozen voor een dergelijke wegcategorie. Er is geen specifieke verbeelding voorhanden. In zijn algemeenheid geldt dat de weginrichting vergelijkbaar zal zijn, met beperkte maatregelen evt. ter hoogte van kruisingen en oversteekplaatsen. Echter vanuit verkeersveiligheid dient bij het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen gekozen te worden voor het snelheidsregime van 30 km/h op gebiedsontsluitingswegen.

14. Welke 60 en 80 km/h GOW / ETW wegen buiten de bebouwde kom in Cranendonck zijn niet voorzien van een vrijliggend fietspad? (hierbij bedoel ik met name de verbindende wegen tussen de kernen)

Onze gemeente heeft dit de afgelopen jaren voortvarend aangepakt. De verbindingen tussen de kernen zijn vrijwel allemaal voorzien van vrijliggende fietspaden. We inventariseren of er nog ontbrekende schakels zijn en zorgen dat u deze in dat geval voor de raadsvergadering ontvangt.

15. Hebben we als gemeente een richtinggevende rol in de 30 km. zones binnen de bebouwde kom of is dit een wettelijke opgave?

Het instellen van 30 km/h binnen de bebouwde kom is geen wettelijke opgave. Er is al jaren een landelijke tendens om straten binnen de bebouwde kom in te richten als 30 km/h gebied. Wij volgen deze ontwikkeling, maar kiezen er echter voor om hierin niet voorop te lopen.

Pro6

- Welke concrete wijzigingen zijn aangebracht om de nadruk van de auto als dominant vervoersmiddel te verleggen naar fietsers en voetgangers?

Belangrijkste wijziging waar het Masterplan Mobiliteit richting aan geeft is het verleggen van verkeersstromen van doorgaand verkeer naar buiten de bebouwde kommen, idealiter zelfs buiten de gemeente. Alleen de route 611 kent enige mate van doorgaand verkeer. Dit in combinatie met het invoeren van 30 km/h binnen de kernen, leidt tot een situatie waarin de auto overal nog mogelijk is, maar minder overheersend zijn positie opeist. Dit in combinatie met het binnen de kom nader uitwerken van de prioriteit voor fietsers en voetgangers.

- In het Raadsvoorstel en in het mobiliteitsplan wordt meermaals de nadruk gelegd op de N611, maar de uitvoering komt de komende drie jaren niet aan de orde. Zijn er mogelijkheden om dit proces te versnellen? Wat zijn de knelpunten bij het realiseren van de N611?

Met u zijn wij van mening dat het aanpakken van de route 611 prioriteit moet hebben. In het uitvoeringsprogramma van het Masterplan is aangegeven dat we op onderdelen al met de route 611 aan de gang willen in de komende 3 jaar, namelijk met de inrichting van de route over Airpark en de Fabrieksstraat. De voorbereiding van een nieuwe verbinding over Nyrstar terrein

vereist voorbereidingstijd, zodat die op middellange termijn genoemd staat. Overigens kunnen we melden dat we hiervoor recent een intentieovereenkomst met Nyrstar getekend hebben.

- De laagdrempeligheid van het openbaar vervoer zit enerzijds in de fysieke toegankelijkheid, maar ook zeker in de financiële toegankelijkheid voor onze inwoners. Heeft de gemeente Cranendonck overwogen om een initiatief of pilot op te zetten om inwoners met een laag inkomen te ondersteunen bij hun mobiliteitsvraagstuk, bijvoorbeeld bij het ter beschikking stellen van een kortingskaart voor Cranendonckers met een laag inkomen op een bepaald (lokaal) traject (bijvoorbeeld Eindhoven – Weert)?

Dit is in het kader van het Masterplan Mobiliteit niet overwogen. Hierin is wel opgenomen dat we open staan als gemeente voor kansrijke (innovatieve) initiatieven, al dan niet vanuit de OV aanbieder. We waarderen uw suggestie en zullen deze meegeven aan de ambtelijke vertegenwoordiging in gesprek met de OV autoriteit.

- Pag.25, rechterkolom: Met name de Hub Maarheeze wordt daarom optimaal met de fiets bereikbaar en uitgerust met passende (in de eerdere versie stond: veilige) stallingsmogelijkheden.

TV1: Wat wordt hiermee bedoeld (t.o.v. de huidige situatie op de foto op pag.27)?

De term passende stalling dient nog te worden vertaald, bij de verdere uitwerking van de hub Maarheeze naar het niveau van Brainport hub. Gekozen is voor passend ipv veilig omdat dit breder is dan alleen de veiligheid. Veiligheid gaat om het fysiek onbeschadigd terugvinden van de fiets, terwijl passend betekent dat de gebruiker zich ook comfortabel moet voelen om überhaupt met de fiets te komen en zijn vervoermiddel te stallen.

- Pag.27: TV2: wat is een georganiseerde stalling? (NB: de bijzin “waarin de fietser op zijn bestemming de fiets veilig kan achterlaten” uit de eerdere versie is nu geschrapt.)

Bedoeld is dat er dan stallingsvoorzieningen zijn, ten opzichte van het willekeurig achterlaten van de fiets op de plek van bestemming. Niet geheel te voorkomen, maar een fatsoenlijke stalling met bv voorzieningen voor het aanbinden van de fiets is aantrekkelijker. Overigens de bijzin is weggelaten, precies om die reden: het droeg niets bij.

- Wat is de stand van zaken van het project ‘Samen naar A2’? Waarom is dit project nog niet uitgevoerd?

Dit project is in voorbereiding. Op 19 februari 2025 heeft u een mededeling van de portefeuillehouder ontvangen. Hier is op dit moment verder niets aan te voegen.

VVD Cranendonck

1. Waarom is er een noodzaak om op alle wegen binnen de bebouwde kom de snelheid terug te brengen naar 30 km/h, zelfs op wegen met vrijliggende fietspaden?

Doel van het inrichten van iedere kern is om een eenduidig beeld te creëren voor de weggebruiker: Hier bevind ik me in een woon- en leefomgeving en dien ik mij anders (bescheidener, minder dominant) te gedragen. Als positieve keerzijde, worden weggebruikers niet meer geconfronteerd met steeds wisselende maatregelen (snelheidsregimes) en hoeft bebording niet steeds herhaald te worden. Bovendien is de gedachte dat binnen de kom het aantal fysieke maatregelen op straat, nodig om het verkeersgedrag af te dwingen beperkt kan blijven.

2. Welke inschatting is gemaakt van de totale kosten voor herinrichting van wegen tot 30 km/h, en hoe wordt geborgd dat dit proportioneel blijft ten opzichte van de verkeersveiligheidswinst?

Met het vaststellen van het Masterplan Mobiliteit door uw raad worden de uitwerkingen opgepakt, waaronder ook een inschatting van de kosten. Goed om te constateren dat veel woonstraten al 30 km/h zijn. Aanpak daarvan is niet nodig. Daar waar het wel wenselijk is, is het uitgangspunt fasering – we willen niet alles in een keer aanpakken – en het werk met werk

maken. Door het creëren van 1 wegbeeld (zoals in het vorig antwoord beschreven) is de verwachting dat de infrastructurele maatregelen beperkt kunnen blijven.

3. Wat is het effect van het verlagen van de snelheid naar 30 km/h op de bereikbaarheid en doorstroming, met name in relatie tot de aanrijtijden van de hulpdiensten en dienstregeling voor het openbaar vervoer? Is hierover advies ingewonnen bij hulpdiensten en vervoerders?

De effecten op de aanrijtijden en dienstregeling zijn nog niet uitgewerkt, echter de inschatting is dat extra remmende infrastructurele maatregelen beperkt zullen blijven. Om het Masterplan Mobiliteit te bespreken zijn onder meer de hulpdiensten en het openbaar vervoer bedrijf uitgenodigd voor de klankbordgroep. Van de hulpdiensten is geen input ontvangen, maar de brandweer heeft aangegeven graag geïnformeerd te blijven.

De Hermes heeft deelgenomen aan een klankbordgroep. In de klankbordgroep is het geheel van het Masterplan toegelicht. Dit is positief ontvangen, inclusief de aanpassingen in snelheid. Separaat heeft de Hermes in een mailbericht nog aangegeven dat men 30 km/h in alle kernen begrijpelijk vindt ivm verkeersveiligheid. Daarbij melden zij dat dit voor het busvervoer niet echt een probleem is, tenzij de 30 km/h wordt afgedwongen met drempels (of versmallingen). Met name drempels zijn voor een groot voertuig als de bus veel hinderlijker dan voor het autoverkeer. Daar houdt het Masterplan rekening mee.

4. Op pagina 33 staat dat “voor de GOW30 wegen die van 50 naar 30 km/h gaan wordt tijd genomen voor de realisatie, op voorwaarde dat nut en noodzaak zijn aangetoond. Wil dat zeggen dat wanneer nut en noodzaak niet aangetoond is deze wegen 50km/h blijven?

Het instellen van 30 km/h in de kernen kan niet door alleen het neerzetten van bebording. Er is meer nodig vooral in de weginrichting. Niet overal heel veel, maar wel moet het beoogd snelheidsregime tot uitdrukking komen op kruisingen en bij oversteekplaatsen (bv van een fietsroute). Dat betekent inderdaad dat als we nog niet zover zijn de betreffende kern nog niet naar 30 km/h zou gaan.

5. Over parkeren wordt geschreven dat “een verlaging van de parkeernorm voor de hand ligt” en dat een aparte parkeernotitie zal worden uitgewerkt. Heeft de gemeente de wens om de parkeernorm te verlagen?

Dit is geen vooraf gesteld doel van ons college. In het Masterplan is deze zinssnede onderdeel van de context. Er wordt gesproken over meer ruimte voor lopen, fietsen en groen. In de volgende regel staat dat de vraag echter niet daalt, dus dat centrale voorzieningen dan beschikbaar moeten zijn. De bestuurlijke wens om het omgaan met parkeren en de actuele kaders in een parkeernotitie vast te leggen blijft bestaan. Uw raad heeft op dit moment gekozen daar nog niet mee aan de slag te gaan. Er zal een moment volgen waarop deze keuze opnieuw aan uw raad wordt voorgelegd.

6. Zijn de buurthubs aan de randen van het dorp aanvullend op de bestaande bushaltes of vervangen deze mogelijk in de toekomst de huidige haltes?

Beide is mogelijk. Dit zal in goed overleg met onder meer het OV bedrijf, maar ook met belanghebbenden (OV reizigers, ligging van zorginstellingen) moeten worden uitgewerkt.