

VVD Fractie

Vrijdag, 21 februari 2025

## Technische vragen Programma Duurzame Mobiliteit 2045

Tijdens de beeldvormingsavond is gesproken over de SWOT-analyse. En werd medegedeeld dat de input voor de SWOT-analyse gekomen is vanuit participatie van bewoners.

In de inleiding wordt ook gesproken over 'verkeersdata'.

- Welke verkeersdata is dat en kan dat gedeeld worden?

*Er worden verschillende data gebruikt.*

*BBMA 2022 en 2024 : Verkeersmodellen met telgegevens en prognoses  
Dit wordt opgesteld door provincie met gegevens van vastgestelde woningbouwplannen (>15 woningen). Deze data is specialistisch en veelal niet geschikt voor openbaar gebruik.*

*BASEC : Verkeersdata van fietser en autoverkeer te vinden op [www.basec.nl](http://www.basec.nl) . Dit wordt vergaard door structurele (per 3 jaar) en incidentele tellingen. Ook deze gegevens worden verwerkt in het bovengenoemde BBMA. Deze data is feitelijk en wel openbaar beschikbaar.*

*VIA: ongevallendata geregistreerd door de politie. Deze data kan via gerichte vraagstelling voor rapportagedoelen gebruikt worden en is niet openbaar beschikbaar.*

In de SWOT-analyse staan stellingen die op het eerste gezicht niets met mobiliteit en bereikbaarheid te maken hebben of waarvan niet duidelijk is op welke analyse deze zijn gebaseerd. Gezien er ook van verkeersdata gebruik is gemaakt.

Sterktes:

- Punt 2: wat is het verband van deze netwerken met mobiliteit?
  - *Een groot verenigings- en vrijwilligersnetwerk draagt bij aan inclusiviteit en betrokkenheid. Dergelijke netwerken kunnen er bijv. voor zorgen dat inwoners ondersteund worden in verplaatsen (meerijden in de auto) of dat inwoners worden bereikt, zoals met verkeersveiligheid campagnes op sportverenigingen*
- Punt 5: (toegezegd dat overzicht gedeeld wordt)

Jaar	Sint-Michielsgestel	Vught
2019	15	13
2020	13	24
2021	6	10
2022	14	18
2023	10	25

*Letselongevallen (dodelijk + 'zwaar' gewond) per jaar op gemeentelijke wegen. Ter indicatie vergelijk met gemeente van vergelijkbaar inwonersaantal.*

- Punt 8: Wat wordt hiermee bedoeld en hoe is dat in kaart gebracht?
  - *In kaart gebracht door input collega's van mobiliteitsdomein. Om o.a. kansen voor mobiliteit goed te benutten moet dit thema integraal mee worden genomen bij andere*

*beleidsdomeinen. Denk aan woningbouw en maatschappelijke voorzieningen: niet eerst locatie plannen maar bedenken: hoe wil je er komen en daarmee verder ontwikkelen?*

Zwakten:

- Punt 1: op welke wijze is dit in kaart gebracht?
  - *In kaart gebracht door input collega's van mobiliteitsdomein*
- Punt 7: zijn hier gegevens voor?
  - *Geen concrete cijfers. Ingeschat op basis van identiteit van het buitengebied en de knelpuntenanalyse*
  - *Dit is een inschatting op risico op ongevallen: analyse van de buitenwegen, veel beperkte breedte en zodoende beperkte ruimte om (fietsers) te passeren*
- Punt 8: Wat wordt hiermee bedoeld?
  - *Gedrag: mobiliteit wordt steeds vaker bepaald door gedrag. Denk aan verkeersveiligheid. Inrichting van wegen en technische hulpmiddelen helpen, maar zorgt niet op alle gebieden voor verandering van gedrag (denk aan telefoongebruik). Inzetten op gedragsverandering (verkeersveiligheid, mobiliteitstransitie, deelmobiliteit) is cruciaal en daar ontbreekt expertise en competentie voor in de organisatie. Het vraagt om een andere invulling dan alleen maatregelen nemen. Dit vraagt om langdurig in gesprek met samenleving blijven en kansen zoeken. Hiervoor zoeken we ook aansluiting bij de regionale/provinciale en/of landelijke aanpak.*
  - *Integraal: zie antwoord bij sterkte, onder punt 8*

Bedreigingen:

- Punt 2: is dit onderzocht?
  - *Het is niet feitelijk onderzocht. Korte analyse naar reistijden en omrijroutes met auto/OV/fiets/lopen laat zien dat auto niet echt gehinderd wordt als keuze. Het ontbreken van een fietsnetwerk draagt niet bij aan het stimuleren van fietsgebruik. Tussen de kernen en door de kernen is nog veel autoverkeer. Autoverkeer is en blijft in Sint-Michielsgestel een optie, maar moet in de transitiegedachte (hinder, veiligheid, luchtkwaliteit en gezondheid) verder teruggebracht worden.*

Andere technische vragen:

1. Kan een opsomming verstrekt worden van de verkeerskundige onderzoeken die zijn uitgevoerd of gebruikt om de actuele mobiliteitssituatie in beeld te brengen en waar zijn deze resultaten gerapporteerd?

*Ambitiedocument As Hoogstraat, Verkeersplan Den Dungen, Verkeersplan Theereheide, de structurele tellingen, Basec en BBMA 2022. Ook het Manifest van DVVG is geraadpleegd.*

2. Onder actuele mobiliteitssituatie wordt gesproken over het gemotoriseerd verkeer dat veel ruimte inneemt. Wat is veel? Kan dit gekwantificeerd worden?

*Hiermee wordt bedoeld dat de auto ten opzicht van fiets en voetganger verhoudingsgewijs in het dwarsprofiel veel ruimtebeslag in neemt. Voorbeelden hiervan zijn de wegen, kruispunten en parkeerterreinen. Hierover zijn geen cijfers beschikbaar.*

3. Onder een programma is nodig (pag. 4) wordt gesproken over 'het manifest Veilig Verkeer Gestel', is dat een eigen verkeersvisie van de gemeente?

*Het manifest is opgesteld door DVVG en aan de gemeente ter beschikking gesteld.*

4. Op welke wijze is er rekening gehouden met de mobiliteitsgroei door de forse woningbouwopgave met een doorkijk naar 2045

*Hiervoor hanteren we verkeersmodellen die onder regie van de provincie worden opgebouwd. Hierin worden vastgestelde plannen voor woningbouw, arbeidsgegevens en verkeerswijzigingen opgenomen en modelmatig doorgerekend. Ook effecten van duurzame maatregelen worden toegevoegd. Het dient als handvat voor het opstellen van onderbouwingen van nieuwe bouw- en verkeersplannen.*

5. Hoeveel deelauto's zijn er in de gemeente Sint-Michielsgestel? En hoe vaak worden die gebruikt?

*Er zijn momenteel vier deelauto's in de gemeente actief: twee in Den Dungen en twee in Sint-Michielsgestel. In Den Dungen zijn er recentelijk actieve autodelers bijgekomen waardoor er door OnzeAuto (beheerder van de deelauto's) waarschijnlijk een derde auto bij wordt geplaatst.*

*In totaal zijn er zo'n 80 gebruikers ingeschreven waaronder de gemeente zelf en worden de deelauto's meer dan honderd keer per maand gebruikt volgens cijfers van OnzeAuto. Dat gaat puur om het aantal reserveringen; hier zitten zowel korte en lange ritten bij.*

6. Onder mobiliteitsinitiatieven (pag. 17) wordt gesproken over een flexibele OV-service. Wordt deze vorm van vervoer momenteel al aangeboden binnen de gemeente? Zijn er ook voorbeelden?

*Met de nieuwe OV-concessie in 2026 wordt ook het zogenaamde Bravo-flex ingevoerd. Regio taxi is ook een voorbeeld van flexibel vervoer als maatwerk OV.*

*Bravoflex is een flexibele vervoerservice op bestelling, die rijdt van halte naar (overstap)halte. Welke haltes? Dat bepaalt de klant*

*Bravoflex rijdt niet op vaste tijden. Er is dus géén dienstregeling. Met Bravoflex boek je vooraf een rit die je brengt van een halte bij jou in de buurt naar een OV-overstaphalte (vice versa). Dit is een grotere bushalte of treinstation, waar je verder reist met lijnbus, buurtbus of trein. Je bestelt Bravoflex gemakkelijk via een app of door even te bellen. Je reserveert een zitplaats en je bepaalt zelf wanneer je bij welke halte wordt opgehaald en naar welke (overstap)halte je reist, of andersom. De reserveringstijden en tarieven kunnen verschillen.*

7. Onder paragraaf gemotoriseerd verkeer (pag. 20) is er inzicht in de hoeveelheid doorgaand verkeer op de gebiedsontsluitende wegen? Kan dat gedeeld worden?

*Er zijn geen exacte cijfers van het aandeel doorgaand verkeer. Een auto-maatregel in de Nieuwstraat kan de hoeveelheid verkeer significant af laten nemen. De intensiteit op de A2 en N617 neemt toe en daarvoor zijn deze wegen ook bedoeld. Dat is een indicator dat er (te) veel doorgaand verkeer zit op de Nieuwstraat (en ook Theerestraat).*

*In het kader van enkele ontwikkelingen in de kern Gestel, Domein en Centrum, wordt een onderzoek ingericht om ongewenst doorgaand verkeer te weren en de hiervoor noodzakelijke keuzes te onderbouwen.*

8. Onder dezelfde paragraaf staat dat we ruimte aan de randen van de bebouwde kom overhouden voor duurzame ruimtelijke ontwikkelingen. Hoe leidt het verplaatsen van verkeer van de ene naar de andere weg tot het overhouden van ruimte?

*Door de hoofdwegenstructuur op de juiste manier te belasten met doorgaand/ongewenst verkeer, ontlasten we het meer lokale wegennet en blijft er ruimte voor inbreiding en mogelijk uitbreiding aan de randen. Hier spelen beheersen hinder, veiligheid en gezondheid een rol.*

9. Klopt het dat het de bedoeling is om de Hasseltsedijk in Berlicum om te bouwen tot GOW30? Zie figuur 3 op pag. 21.

*Ja, dat klopt. De Hasseltsedijk genereert een ongewenste aanvoer van (doorgaand) verkeer over de AS Hoogstraat (Zie ook Ambitiedocument AS Hoogstraat). Met snelheidsverlaging beogen we een reductie en het stimuleren van het gebruik van de N279 als rondweg (zie ook redenering bij antwoord vraag 8)*