

Vragen en opmerkingen CDA Sint Anthonis bij het Mobiliteitsplan 2019

1. Er kan minder nadruk worden gelegd op de invloed van de agrarische sector die wel zeer belangrijk is voor Sint Anthonis. De benadering wordt meer bedrijfsmatig. Meer aandacht voor verkeersveiligheid voor onze jonge en kwetsbare doelgroep en een begaanbare openbare ruimte voor de ouderen.
Wat betekent deze veranderende aandachtsverdeling concreet? M.a.w. wat kunnen onze inwoners en (agrarische) ondernemers verwachten aan veranderingen vanuit de gemeente?
2. Het uitbreiden van laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte is een aandachtspunt. Het uitbreiden wordt door de gemeente gefaciliteerd.
Op 31 maart 2019 reden er 53.592 volledig elektrische auto's rond in Nederland, nog geen 1 procent van het complete wagenpark. In Nederland heeft 70 procent van de huizen geen eigen oprit. In maart 2019 zijn van alle nieuwverkochte auto's 10% elektrisch. Er moet dus nogal wat gebeuren om de wettelijke verplichting, dat in 2030 enkel nog elektrische auto's verkocht mogen worden, mogelijk te maken. Als gemeente hebben we beperkte mogelijkheden om dit mogelijk te maken, maar moeten we de mogelijkheden die we wel hebben met beide handen aangrijpen. Het CDA staat achter het faciliteren van laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte. We vragen aandacht om tevens te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor elektrische laadpalen voor de fietsende recreant. Wat de behoefte hier naar is en hoe we hierin kunnen voorzien. Met name de behoefte van recreanten en toeristen dient wat ons betreft hierin meegenomen te worden.
3. Door de uniforme aanpak volgens Duurzaam Veilig worden er herkenbare en verkeersveilig wegen en straten gecreëerd. Deze aanpak is de beleidslijn voor alle dorpen.
Het CDA staat voor uniformering binnen de dorpen. Dit schept helderheid voor alle verkeersdeelnemers. Met uitzondering van de doorgaande wegen (50 km/uur) in onze dorpen zien we graag dat alle wegen als 30 km/uur zone worden ingericht.
4. Jaarlijks meten van verkeersbewegingen met als speerpunt het in beeld brengen van fietsers.
In de reactienota lezen we nogal wat opmerkingen over vracht- en landbouwverkeer. Deze weggebruikers worden vaak als ongewenst ervaren, zeker binnen de bebouwde kom. Door de grootte van de voertuigen worden ze ervaren als overlast. Graag ziet het CDA dat verkeersmetingen ook ingezet worden om objectieve gegevens te koppelen aan de subjectieve beleving (ervaren overlast) van onze inwoners. Op die manier kan de gemeente vaststellen of sprake is van (buiten)proportionele overlast en eventueel maatregelen nemen.
5. Het uitgangspunt is dat buiten de bebouwde kom overal het snelheidsregime van 60 km/uur geldt. Het snelheidsregime van 80 km/uur is alleen mogelijk als er sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen.
Het CDA is geen voorstander van een algehele snelheidsverlaging naar 60 km/uur. Wel kijken we naar situaties waar de verkeersveiligheid verbetering behoeft. Hier worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, verlaging van de snelheid kan één van de mogelijke oplossingen zijn.
6. Bij een netwerk hoort ook een goede verwijzing naar verschillende locaties en voorzieningen.
In het activiteitenoverzicht staat de ontsluiting van bedrijventerrein Molenveld optimaliseren. Is dit niet afgerond ivm renovatie N602, zo nee, wat is het college van plan om hier nog te realiseren?

7. Bij planvorming binnen de bebouwde kom dienen de voetgangersvoorzieningen en -routes veilig bruikbaar te zijn door kinderen, ouderen en personen met een fysieke beperking.

Eens

8. Het aanbieden van (verkeers)veilige fietsroutes binnen en buiten de bebouwde kom is een speerpunt. Binnen de bebouwde kom richt de aandacht zich op het veilig maken van het gemengde verkeersbeleid. Buiten de kom richt de aandacht zich op het (verkeers)veilig gebruik door alle weggebruikers.

Een goede bereikbaarheid gaat hand in hand met goede verkeersveiligheid. Als mensen vrij willen bewegen moet dat wel veilig kunnen. Het CDA is daarom voorvechter van veilige verkeerssituaties bij en naar maatschappelijke locaties zoals scholen en sportclubs. Iedereen moet op een veilige manier op weg kunnen.

In het algemeen is de kwaliteit van de fietspaden volgens de CDA-fractie ver onder de maat.

Wanneer houden we op met praten en gaan we die fietspaden nu eens opknappen?

Is het college bekend met de ruime subsidiemogelijkheden voor fietspaden, met name bij de Euregio?

Welke stappen zijn al gezet in het aanvragen van subsidie bij de euregio?

9. De Noordstraat, de Quayweg, de N272, de (voormalige N602) en de Deurneseweg zijn gebiedsontsluitingswegen, de overige wegen zijn erftoegangswegen. Het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek voor een alternatieve doorgaande route (op lange termijn) langs Sint Anthonis en Wanroij, in samenwerking met de provincie Noord-Brabant.

Voor het CDA heeft een haalbaarheidsonderzoek voor een alternatieve doorgaande route langs Sint Anthonis en Wanroij nu geen prioriteit. Wat ons betreft richt de gemeente zich op doelen die in de komende twee a drie jaar ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Wanneer een dergelijke bypass aan de orde kan komen zou eerst overleg gevoerd moeten worden met de inwoners van onze dorpen.

10. Bij het vormgeven van wegen en straten is de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor hulpdiensten belangrijk. Hierbij wordt er een evenwicht gezocht tussen bereikbaarheid/toegankelijkheid aan de ene kant en kwaliteit/verkeersveiligheid aan de andere kant.

Toegankelijkheid mag niet in het geding zijn voor onze hulpdiensten. Zij staan klaar voor onze inwoners in noodsituaties. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het wegennet en dus verantwoordelijk voor randvoorwaarden. We moeten zorg dragen dat onze hulpdiensten hun werk zo goed mogelijk kunnen doen. Met name voor aanwonenden van onverharde wegen (oa Klotweg) is een goede bereikbaarheid van hulpdiensten nu ver te zoeken.

11. Het wegennet wordt gebruikt door grote en zware motorvoertuigen. Omdat op en langs deze routes ook meer kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig zijn, dient de inrichting gericht te zijn op het voorkomen van conflicten en ongevallen. Hierbij krijgen fietsers en voetgangers speciale aandacht.

Het CDA onderschrijft de wens van de dorpen Oploo, Westerbeek en Stevensbeek om te komen tot een veilige fietsroute tussen deze dorpen. We vragen het college dan ook om in navolging van een veilige fietsroute tussen Wanroij en Landhorst te komen tot een veilige fietsroute tussen deze dorpen met voldoende verlichting. Om deze dorpen met elkaar te verbinden kan ook eventueel gebruik gemaakt worden van subsidie uit de Euregio.

12. Onverharde wegen komen voor maar deze passen minder goed in het netwerk als deze een functie hebben in onze moderne mobiliteitsbehoefte. Er wordt onderzoek gedaan naar de verhardingsbehoefte, waarna op basis van vastgestelde criteria besluitvorming kan plaatsvinden.
Als CDA zijn we benieuwd welke criteria gebruikt worden om te bepalen welke wegen wel/niet verhard gaan worden. Wat ons betreft wordt het haalbaarheidsonderzoek met bijbehorende keuzes voorgelegd aan de gemeenteraad. Tijdens de afgelopen commissievergadering hebben omwonenden van de Klotweg ingesproken, een voortvarende aanpak is hier gewenst. Waarom is niet reeds een haalbaarheidsonderzoek naar de verhardingsbehoefte uitgevoerd?
13. De opgave is hoe we een mobiliteit kunnen maken die zuinig is op onze leefomgeving, lang mee gaat en ook betaalbaar is. De gemeentelijke organisatie geeft hierbij het goede voorbeeld.
Hoe gaan we dit concreet invullen? Wat gaat de gemeentelijke organisatie hier voor doen?
14. Bij de inrichting van straten en wegen wordt rekening gehouden met het thema 'klimaatadaptatie'.
Eens
15. Vanuit het gedachtegoed Duurzaam Veilig is het belangrijk het accent te leggen op de kwetsbare verkeersdeelnemer. Fietzers, voetgangers en ouderen zijn hierbij hoofdrolspelers.
Eens
16. Naast het goed inrichten van wegen en straten zijn verkeerseducatie en handhaving noodzakelijke 'tools' om de verkeersveiligheid te vergroten.
Hoe gaan we dit doen en op welke doelgroepen richt de verkeerseducatie zich?
17. Het inrichten door natuurlijk sturen en/of gezamenlijke ruimte kan worden toegepast op diverse wegen en straten waar zowel de verkeers- als wooncapaciteit dominant aanwezig is.
18. Er wordt niet bezuinigd op het wegenonderhoud. Een goed onderhouden straat met een mooi uiterlijk heeft een positief effect op het rijgedrag van de bestuurder, wat een bijdrage levert aan meer verkeersveiligheid. Hierbij hoort binnen de bebouwde kom het gebruik van duurzame materialen en minder vaak toepassen van obstakels en bebording en buiten de bebouwde kom het beschermen van de bermen.
Wat het CDA mag volop ruimte komen voor bermverharding. Dit bespaart op de langere termijn in bermonderhoud en geeft onze wegen een schone en veilige uitstraling.
19. Een begaanbare gemeente voor iedereen is hierbij het uitgangspunt. Voorzieningen dienen toegankelijk te zijn voor gezonde mensen en die met een lichamelijke beperking.
Zijn alle bushaltes in onze gemeente inmiddels toegankelijk voor al onze inwoners? Zo nee, om hoeveel bushaltes gaat het en wanneer denkt het college alle bushaltes als toegankelijk te hebben ingericht?
20. Bij elke nieuwe ontwikkeling of parkeervraagstuk dient er een mobiliteitstoets plaats te vinden van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersaantrekkende. Hiervoor wordt nieuw beleid gemaakt. In het

nieuwe beleid wordt ook de toepassing van parkeren in het centrum, gehandicapten parkeren, afwijkende woonvormen en elektrische auto meegenomen. Tot dat het beleid is aangepast wordt er getoetst op basis van de meest recente landelijke richtlijn van de CROW.

Wat het CDA betreft is de tijd van beleid opstellen voorbij. Tijd voor uitvoering! In het mobiliteitsplan worden twee knelpunten benoemd, de Merret en nabij Oelbroeck. Pak deze cases aan. Met enkel het opstellen van parkeerbeleid zijn deze knelpunten namelijk nog steeds niet verholpen. Wel willen we in het bijzonder aandacht vragen voor voldoende invalidenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen.

21. Het stimuleren van het fietsen parkeren vergroot de toegankelijkheid.

Dit impliceert dat fietsers hun fiets niet kwijt kunnen in onze gemeente.

Waar doen problemen met fietsparkeren zich voor?

22. Er wordt terughoudend omgesprongen met het plaatsen van obstakels en bebording.

Wat het CDA betreft maken we gebruik van bamboe als duurzaam materiaal voor bebording. Wanneer het college andere ideeën heeft om te komen tot een duurzamere bebording van onze openbare ruimte dan staan we hiervoor open.

23. Het blijft belangrijk om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren en de bereikbaarheid van alle kernen en de toegankelijkheid van alle voorzieningen met openbaar vervoer te bewaken.

Openbaar vervoer draagt bij aan betere bereikbaarheid en stelt mensen in staat om te participeren in de samenleving. Voor diegenen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer dient er dan ook meer aandacht te komen voor betere verbindingen.

Het kan niet zo zijn dat ov-verbindingen onze dorpen links laten liggen; de gemeente dient bij de provincie op te komen voor goede busverbindingen tussen onze dorpen en naar stedelijke gebieden ten westen van ons, zoals Uden, Helmond en Eindhoven. Daar waar reguliere busverbindingen niet rendabel zijn, dienen we in te zetten op innovatieve oplossingen met betrokkenheid van inwoners zelf. Hoe wil het college openbaar vervoer zoveel mogelijk stimuleren?

24. Het bestrijden van gladheid is belangrijk om de wegen en straten begaanbaar te houden voor alle verkeersdeelnemers.

Prioriteiten liggen uiteraard als eerste bij de doorgaande hoofdwegen. Maar als 2^e zou het CDA ook rondom verzorgingshuizen en scholen tijdens gladheid een hogere prioriteit willen stellen.

Aanvullende vragen/opmerkingen:

Vloetweg/Groteweg Oploo: Vanuit het dorp Oploo klinkt de roep om herinrichting van de Vloetweg/Groteweg. Is het college het met de CDA-fractie eens dat deze weg een opknapbeurt verdient. Is het college bereid om in overleg met het dorp, de dorpsraad en de aanwonenden te komen tot een plan voor een gedragen reconstructie van deze weg?

In het mobiliteitsplan wordt 150.000 euro gereserveerd voor onderzoeken. Hoe lang gaan deze onderzoeken duren? Kunnen deze onderzoeken nader worden gespecificeerd en wat gaat de doorlooptijd zijn om deze onderzoeken om te zetten in tastbare resultaten?

Wanneer wordt smart-verlichting in onze openbare ruimte gerealiseerd?

Met welke belangengroepen is gesproken in de totstandkoming van dit mobiliteitsplan? Is ook gesproken met de buurtbusvereniging, zo ja wat vinden zij van de voorgestelde snelheidsverlaging van 80 km/uur naar 60/uur op een groot gedeelte van hun route? Behouden ze ondanks de snelheidsverlaging nog voldoende tijd om hun route te kunnen rijden en zo de leefbaarheid in onze dorpen te behouden? Zo nee, waarom is niet met de buurtbusvereniging gesproken als belangrijke spil in ons openbaar vervoersnetwerk?

Vanuit onze inwoners klinkt de wens om verschillende wegen te voorzien van grasbetontegels. Worden in navolging van de bermverhardingsoperatie in 2017 nog meer bermen verhard? Wat het CDA betreft maken we hier middelen voor vrij om zo onze dorpen veilig en schoon op te laten gaan in een nieuwe gemeente.