

BERgeijkSAFE

Gemeentelijke Visie Mobiliteit

Module Beleidskader

Met het vaststellen van de “Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018” op 24 september 2015 heeft de gemeenteraad ingezet op de landelijke trend naar een meer mensgerichte aanpak op verkeer. Daarnaast heeft de raad ook de wegcategorysering geactualiseerd en de fietsambitie bijgesteld. Tijdens de begrotingsbehandeling van de begroting 2018-2021 heeft de raad de wens uitgesproken meer aandacht te willen voor fietsverbindingen en de kwaliteit van fietspaden. Daarnaast biedt de actualisatie van BORA II naar BORA III extra mogelijkheden om fietsen en de kwaliteit van fietsverbindingen hoger op de agenda's te krijgen. Naast de lokale agenda's staat verkeer en mobiliteit op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. In de Module beleidskader worden de van landelijk tot lokaal niveau de ambities en opgaven benoemd en worden de kaders gesteld voor de modules in de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022.

Landelijk beleidskader

Op landelijk gebied is de trend ingezet om een goede modal shift te realiseren waarbij er voldoende keuze vrijheid in vervoerssystemen is voor burgers om zich te verplaatsen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt deze ambitie onderschreven.



Fiets

Bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur draagt de gemeente (mede) verantwoordelijkheid voor het in stand houden en verbeteren van routes voor fietsverkeer. Onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Parkeervoorzieningen voor fietsers maken daar onderdeel van uit. De Modelaanpak Veilig Fietsen geeft aanbevelingen hoe de situatie voor fietsers moet worden verbeterd.

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is om permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 per jaar in 2020.
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 per jaar in 2020.
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie van de meest verkeersveilige landen.
- De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De decentrale overheden werken deze doelen uit in eigen beleid met maatregelenpakketten. Handhaving maakt daar onderdeel van uit, waarbij regionale plannen en afstemming van belang zijn. Wegbeheerders brengen bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Openbaar vervoer

De verschillende decentrale overheden (provincie, regio en gemeente) dragen samen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheerplannen voor infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet.

Provinciaal beleidskader

De provincie Noord-Brabant wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Dat vraagt om afstemming tussen de netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoersmiddelen. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn en zijn onderdeel van een fietsroutenetwerk. Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op de natuur landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie.

PVVP 2006

De provincie heeft in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP, 2006) een aantal uitgangspunten opgenomen. De volgende zijn relevant voor de gemeente Bergeijk:

- Goede verkeerskundige afstemming met de regio.
- Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.
- Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen. Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk is, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.
- Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering. Regio's pakken de regionale probleemclusters eerst op.
- Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 km wordt gestimuleerd. De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdruitenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.

- Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd.
- De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen. Wegbeheerders worden gestimuleerd tot veiliger verkeersgedrag.
- Sociale onveiligheid mag geen beperking zijn voor verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

Nul verkeersdoden Brabant

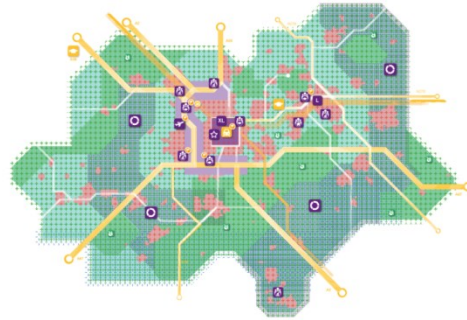
De provincie maakt zich hard voor "Nul verkeersdoden Brabant", de insteek van dit project is door middel van onder meer campagnes en verkeersveiligheidsacties verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen bij alle Brabanders. "Het programma Nul" verkeersdoden Brabant loopt tot en met 2019. Jaarlijks staat één thema centraal waarop wordt ingezet. Doel van het project is te streven naar zo min mogelijk slachtoffers en ernstig gewonden in het verkeer op de Brabantse wegen. In 2018 stond snelheid centraal als thema en voor 2019 gaat het om zichtbaarheid. Vanaf 2020 en verder wordt bezien of het Brabantse Nul Verkeersdoden project aangehaakt kan worden op landelijke projecten in relatie tot het terugbrengen van verkeersslachtoffers en ernstig gewonden.



Ontwikkeldagen Zuidoost Brabant

De provincie wil de afstemming tussen onder meer de thema's ruimte en mobiliteit en innovatie versterken. In dat kader heeft de provincie jaarlijks 2 ontwikkeldagen in het leven geroepen om op bestuurlijk niveau afspraken te maken over projecten die beide thema's overstijgen/verbinden met elkaar. Door de komst van de ontwikkeldagen wordt op regionaal niveau betere afstemming gezocht en meer integraliteit gezocht bij de aanpak van projecten. Naast de ontwikkeldagen, waarin bestuurlijke afstemming tussen gemeenten/regio en provincie plaatsvindt, hebben we nog onze regionale Strategie Ruimte die door alle gemeenteraden in de regio is vastgesteld. Het onderwerp "mobiliteit" is hierin één van de thema's. Ook in deze Strategie Ruimte worden

verschillende thema's integraal bekeken. Zo ontstaat er een regionaal beeld waar we met de regio naar toe willen.



Bereikbaarheid Zuid-Nederland

In 2015 ontstond voor de provincie Noord-Brabant en Limburg de mogelijkheid om gezamenlijk tot een programma te komen ten behoeve van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Gedurende het proces om tot dit programma te komen hebben de provincies Noord-Brabant en Limburg, 31 gemeenten en 29 marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties geparticipeerd.

Smartwayz.NL

In juni 2013 ondertekende minister Schultz van Haegen, samen met haar Duitse en Oostenrijkse collega's een "Memorandum of Understanding" om nieuwe technologie in te zetten op de corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen. Het gaat om intelligente transportsystemen (ITS) die de verkeersveiligheid vergroten en de doorstroming op de snelwegen verbeteren. Om deze ambitie naar de regio Zuid-Nederland te vertalen, heeft de minister, samen met stakeholders uit de regio, in 2015 een bidbook opgesteld. Met dit bidbook verwachtte alle betrokkenen te voldoen aan de oproep van de Tweede Kamer, om te komen tot gedragen plannen die de bereikbaarheid van Zuid-

Nederland verbeteren. In het genoemde bidbook werd een gezamenlijke ambitie uitgesproken om het eerste deel van de "Slimste snelweg van Europa" op de A58/A67 tussen Breda en Venlo te realiseren. Binnen dit bidbook ontstond voor de regio Zuidoost Brabant de opdracht om te komen tot een Bereikbaarheidsakkoord te komen. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt aangaande de besteding van gereserveerde gelden voor de Ruit die bij het vervallen van de WGR+ status in 2015 naar de provincie zijn overgegaan.

Inmiddels is ten behoeve van het bidbook en de realisatie van de "Slimste snelweg van Europa" het communicatiekanaal Smartwayz.NL in het leven geroepen.



Regionaal beleidskader

In februari 2015 is gelijktijdig met de beëindiging van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven de Metropoolregio Eindhoven (MRE) van start gegaan. Dat betekent dat de WGR+ taken op onder andere het terrein van mobiliteit per 1 januari 2015 over zijn gegaan naar de provincie Noord-Brabant. De MRE is nu één van de 4 GGA (Gebiedsgerichte Aanpak) regio's van Noord Brabant. Partners in de MRE blijven samenwerken op de thema's wonen, mobiliteit & innovatie, economische strategie, strategie ruimte, arbeidsmarkt, bedrijven & detailhandel en energietransitie.

In de visie van de MRE is de regio is hoog technologisch, innovatief en duurzaam en genereert blijvend welvaart en welzijn voor zijn inwoners. Dit stelt ook eisen aan de bereikbaarheid van de regio. Om een excellente regio te zijn, is een goede bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer een voorwaarde. De negatieve aspecten van mobiliteit zoals geluid, lucht, ongevallen en files wil men minimaliseren. Bereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door de aanwezigheid van de "harde" infrastructuur (wegen, fietspaden, water, spoor, luchthaven) en anderzijds door het "veilig" mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van onze samenleving.

Bereikbaarheidsagenda, Brainport Duurzaam Slim Verbonden



Na de vaststelling in 2015 van het bidbook, heeft de werkplaats Mobiliteit en Innovatie de opdracht gekregen om tot een bereikbaarheidsakkoord te komen, om zo de regio voor de Ruit had gere-

dracht uit te breiden door voor de gehele regio een Bereikbaarheidsagenda op te stellen, met als onderdeel het Bereikbaarheidsakkoord voor 8 betrokken gemeenten om tot een oplossing te komen voor het vervallen van de Ruit.

Gemeente Bergeijk werkt in het kader van de Bereikbaarheidsagenda intensief samen binnen subregio's, De Kempen en Zuid. De Bereikbaarheidsagenda is op 23 juni 2016 door alle wethouders van de gemeenten van de GGA Brabant Zuidoost ondertekend. Hiermee is draagvlak uitgesproken om gezamenlijk de mobiliteit in onze regio te verbeteren. Accent ligt hierbij op duurzaamheid, slimme technieken (Smart Mobility), verbondenheid (multimodaal) en adaptiviteit (flexibiliteit in projecten en nieuwe ontwikkelingen). Op 22 december 2016 heeft ook de gemeenteraad ingestemd met de principes van de Bereikbaarheidsagenda en heeft de raad de intentie uitgesproken om de Bereikbaarheidsagenda uit te voeren. Voor de Kempengemeenten is ten behoeve van de samenwerking de website: www.mobiliteitindekempen.nl in het leven geroepen. Via deze website wordt de gezamenlijke ambitie en visie uitgedragen en wordt informatie verschaft over alle projecten die in de Kempen spelen.

Op 13 december 2017 is door alle 21 gemeenten van de MRE een intentieovereenkomst getekend waarbij de intentie wordt uitgesproken om binnen de begroting 2019-2028 cofinanciering aan te vragen voor generieke projecten (projecten die voor alle 21 gemeenten van toepassing zijn) en voor de financiering van het programmateam wat de Bereikbaarheidsagenda trekt. Met de ondertekening hebben de colleges de intentie uitgesproken aangaande de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda op basis van Governance, Financiering en Programmering.

In 2018 is de gemeenteraad verzocht om middels een bestemmingsreserve de gelden voor de generieke projecten te reserveren voor de jaren 2019-2028. Ook worden de gelden ter financiering van het programma team in de begroting opgenomen van 2019-2022.

Lokaal beleidskader

Op lokaal niveau worden alle landelijke, provinciale en regionale beleidskader waar nodig nader uitgewerkt en worden beleidskaders ter uitvoering gebracht.

Visie gemeente Bergeijk

De gemeenteraad van Bergeijk heeft op 27 juni 2017 na een intensief proces met inwoners, ondernemers, maatschappelijk middenveld, onderwijs en omliggende gemeenten, de bestuurlijke toekomstvisie vastgesteld. Samenvattend komt naar voren dat Bergeijk zich kenmerkt door een sterke sociale cohesie en bruisend verenigingsleven. Bergeijk is een krachtige gemeenschap die in staat is een bijdrage te leveren aan het realiseren van ambities en opgaven. In de toekomstvisie zijn de ambities, uitdagingen en opgaven opgenomen. Een aantal van deze ambities, uitdagingen en opgaven hebben invloed op het verkeersbeleid:

- Het behoud van de leefbaarheid in de kernen.
- Het zijn van een groene en duurzame gemeente.
- Het zijn van een zelfstandige gemeente.
- Het omgaan met regionale bestuurlijke ontwikkelingen.

Bovengenoemde ambities, uitdagingen en opgaven moeten hun beslag krijgen in het GVM 2019-2022.

Programmabegroting 2018-2021

In de Programmabegroting 2018-2021 spreekt de gemeenteraad ambities uit aangaande verschillende taakvelden. In taakveld 2 spreekt de raad haar ambitie uit over verkeer en vervoer. Het gaat hierbij onder andere over bestaand beleid als projecten in het kader van de N69. Daarnaast is er ook ruimte voor nieuw beleid, wat kan gaan over herinrichting van wegen, fietsen, schoolomgevingen, omvorming naar LED van de openbare verlichting.

Bij de vaststelling van de programmabegroting 2018-2021 heeft de gemeenteraad de wens bekrachtigd om meer prioriteit te geven aan fietspaden en de kwaliteit daar van. In de begroting is opgenomen het GVM en de fietsambitie die daarin is opgenomen wordt geactualiseerd. De ambities en opgaven van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit worden gekoppeld aan BORA. Door de ambitie en de kwaliteit van fietspaden samen te benaderen kunnen keuzes worden gemaakt over prioritering van fietsprojecten, om zo te komen tot een realisatiestrategie voor de komende jaren.
