

Programma Duurzame Mobiliteit 2045



Programma Duurzame Mobiliteit 2045

Inhoud

Programma Duurzame Mobiliteit 2045.....	2
A. INLEIDING	3
Aanleiding: Mobiliteit is wat ons beweegt	3
Actuele mobiliteitssituatie	3
Een programma is nodig voor mobiliteit.....	4
Mobiliteitsbeleid dat past binnen lokale, regionale en nationale kaders	4
Co-creatie en consultatie.....	4
B. VISIE op mobiliteit	6
Mobiliteit in Sint-Michielsgestel in 2045	6
C. ZO MAKEN WE ONZE VISIE WAAR.....	8
1. Onbezorgd en gezond onderweg.....	8
2. Samen kom je verder.....	15
3. Functioneel schoner verplaatsen	18
D. NAAR UITVOERING	22

A. INLEIDING

Aanleiding: Mobiliteit is wat ons beweegt

Iedere dag bewegen we ons voort, niet alleen om bestemmingen te bereiken, maar ook om elkaar te ontmoeten en voor ons welzijn. Mobiliteit, onze vrijheid van beweging, vormt de kern van ons dagelijks leven. Het is daarom belangrijk dat we mobiliteit goed organiseren.

We zien dat mobiliteit verandert, gedreven door een groeiende focus op het welzijn van mens en milieu. Steeds vaker worden lopen en fietsen niet alleen gezien als functionele transportmiddelen, maar ook als aangename recreatieve, gezonde en milieuvriendelijke activiteiten.

De toekomst van mobiliteit omvat ook de opkomst van licht elektrische voertuigen (LEV) zoals e-bikes. Tegelijkertijd worden traditionele voertuigen geleidelijk duurzamer, met een verschuiving naar elektrische en waterstofaandrijving. Technologische vooruitgang van voertuigen zal ook onze voertuigen slimmer en veiliger maken, waardoor we efficiënter en veiliger kunnen reizen.

Met de technologische vooruitgang zien we ook een verschuiving van bezit naar gebruik, waardoor deelmobiliteitssystemen zoals deelfietsen, -scooters en -auto's steeds populairder worden. Dit opent de deur naar een flexibele reiservaring, waarbij mensen op elk moment de beste manier van reizen kunnen kiezen.

Bij het ontwikkelen van een flexibel mobiliteitssysteem is het belangrijk om oog te hebben voor de diverse behoeften van onze inwoners en bezoekers. Of het nu gaat om gezinnen, scholieren, senioren of mensen met specifieke behoeften, ons mobiliteitssysteem moet toegankelijk zijn voor iedereen. En met dit Programma Duurzame Mobiliteit 2045 gaan we daar zorg voor dragen.

Actuele mobiliteitssituatie

Sint-Michielsgestel is een gemeente in een prachtige groene omgeving, die een diversiteit aan basisvoorzieningen biedt, verspreid over verschillende kernen. De verbinding met 's-Hertogenbosch en belangrijke uitvalswegen zoals de A2, A59 en N279 is voor gemotoriseerd verkeer uitstekend.

In de gemeente zelf zijn relatief weinig ongevallen en vertragingen. Tegelijkertijd neemt het gemotoriseerd verkeer veel ruimte in, wat leidt tot bezorgdheid onder bewoners over bijvoorbeeld hoge snelheden en onoverzichtelijke situaties bij in- en uitritten. Ook zijn er zorgen over concurrentie tussen lokale voorzieningen en voorzieningen in 's-Hertogenbosch, Boxtel en Veghel. De N279, in combinatie met de Zuid-Willemsvaart, vormt een barrière tussen de kernen Sint-Michielsgestel, Gemonde en Den Dungen aan een zijde en Berlicum en Middelrode aan de andere zijde. Hetzelfde geldt, in mindere mate, voor de A2 en buurgemeenten Boxtel en Vught.

Terwijl de wegen voor gemotoriseerd verkeer goed zijn ontwikkeld, blijft de infrastructuur voor voetgangers en fietsers achter. Bewoners zien graag dat vooral de loop- en fietsvoorzieningen verbeterd worden. Voor voetgangers zijn er knelpunten gemeld in de kernen Sint-Michielsgestel, Berlicum en Den Dungen, zoals ontbrekende voetpaden, onvoldoende breedte voor vrije doorgang en slechte bestrating, die met name uitdagend zijn voor mensen met beperkte mobiliteit. Deze situaties doen zich ook voor in Gemonde en Middelrode.

Voor fietsers zijn er diverse onveilige oversteeklocaties en ontbreken er comfortabele, veilige doorgaande routes. Regelmatig wordt de weg gedeeld met gemotoriseerd verkeer zonder adequate fietsvoorzieningen en met een snelheidslimiet van 50 km/u of hoger. Dit zorgt voor een risicovolle omgeving. Dit terwijl inwoners aangeven dat de fiets juist het meest gebruikte vervoersmiddel is.

Hoewel er openbaar vervoer met lijn- en buurtbus beschikbaar is, is dit niet een volwaardig alternatief voor een autorit. De dichtstbijzijnde treinstations, zoals het sprinterstation Boxtel, Vught,

Rosmalen en 's-Hertogenbosch-Oost en het intercitystation 's-Hertogenbosch, liggen op meer dan 15 minuten fietsafstand van de verschillende dorpen in de gemeente. De busverbindingen bieden een dienstverlening aan van en naar 's-Hertogenbosch, Veghel of Eindhoven. De frequentie hiervan is echter laag en er is geen oost-west verbinding in de gemeente. Toegankelijke (routes naar) haltes zijn ook niet altijd aanwezig. Personen die niet kunnen of willen autorijden ondervinden hier beperkingen door.

Meer achtergrondinformatie over de huidige mobiliteitssituatie in gemeente Sint-Michielsgestel is opgenomen in de SWOT-analyse en resultaten van de wensen en knelpuntenkaart in bijlage A1 en A2.

Een programma is nodig voor mobiliteit

Het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) van Sint-Michielsgestel is vastgesteld in 2011, met een looptijd van 9 jaar, en grotendeels uitgevoerd. De gemeente is toe aan nieuw beleid voor mobiliteit dat aansluit bij de huidige ontwikkelingen, trends én ambities uit de omgevingsvisie.

Daarom stellen we dit Programma Duurzame Mobiliteit op. Het programma start met een visie op hoe we ons in de toekomst verplaatsen in de gemeente Sint-Michielsgestel, waarbij we onze Omgevingsvisie als basis gebruiken. Om deze visie de komende jaren te realiseren, hebben we strategische beleidsdoelen en -keuzes opgesteld. Deze worden concreet gemaakt in een maatregelenpakket.

Voor de gemeente is dit programma een belangrijk document waarin keuzes worden gemaakt over de toekomst. Hoe draagt mobiliteit bij aan de visie van een leefbaar Sint-Michielsgestel? De visie in dit programma geeft richting aan het mobiliteitssysteem in 2045 en de maatregelen die nodig zijn om daar te komen. Het tijdspad van het realiseren van de maatregelen is hierbij mede afhankelijk van het bestuurlijk proces en wordt jaarlijks herijkt.

Mobiliteitsbeleid dat past binnen lokale, regionale en nationale kaders

Het Programma Duurzame Mobiliteit 2045 van Sint-Michielsgestel staat niet op zichzelf. Het heeft raakvlakken met andere lokale en regionale visies en plannen en wordt beïnvloed door nationaal beleid. Op regionaal en landelijk niveau is beleid vastgesteld dat kaders stelt aan en mogelijkheden creëert voor de verdere ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in onze gemeente. Deze kaders zijn opgenomen in bijlage A3.

Op lokaal niveau hebben we te maken met de omgevingsvisie. [De omgevingsvisie van Sint-Michielsgestel](#) is gebaseerd op vier kernthema's: Aangenaam Leven, Verbindend Netwerk, Krachtige Economie en Inclusieve Duurzaamheid. De omgevingsvisie legt de basis voor ons mobiliteitsbeleid. We streven naar meer ruimte voor wandelen, fietsen en gedeelde mobiliteit, waarbij veiligheid en het faciliteren van voorzieningen die aansluiten bij de behoeften van onze inwoners centraal staan.

Ook hebben we onze eigen verkeersvisies en plannen, zoals het Verkeersplan Den Dungen (2023), het Verkeersplan Theereheide (2024), het Manifest Veilig Verkeer Gestel (2022), het Ambitiedocument As Berlicum-Middelrode-Buitengebied (2022) en de visie doorgaande wegen Gemonde (2022). Deze documenten hebben geholpen om de huidige situatie te analyseren en de beleidsrichting te bepalen.

Co-creatie en consultatie

Om een Programma Duurzame Mobiliteit te ontwikkelen dat nauw aansluit bij de wensen en behoeften van onze gemeenschap, hebben we een proces doorlopen waarbij verschillende belanghebbenden betrokken zijn. Bewoners, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, medewerkers van diverse beleidsdomeinen en de gemeenteraad van Sint-Michielsgestel hebben allen een waardevolle bijdrage geleverd. De volgende activiteiten hebben plaatsgevonden:

- Bewoners hebben online hun wensen en knelpunten kunnen delen via een interactieve kaart, zie bijlage A2.
- Bewoners van Theereheide en Den Dungen hebben in parallel lopende trajecten informatie gegeven die ook is verwerkt in het Programma Duurzame Mobiliteit 2045.
- Tijdens een tweetal mobiliteitscafés is samen met de gemeenteraad en maatschappelijke organisaties de mobiliteitsvisie gevormd, zie bijlagen B1 en B2.
- In een ambtelijke projectgroep bijeenkomst, waarin diverse disciplines vertegenwoordigd waren, is de visie verder ontwikkeld, zie bijlage B3.
- Gemeenteraad, maatschappelijke organisaties en de ambtelijke projectgroep hebben digitaal hun mening gegeven over strategische mobiliteitsdilemma's, zie bijlage C1.
- Met de ambtelijke projectgroep is het concept Programma Duurzame Mobiliteit 2045 getoetst en gekoppeld aan de ambities en het beleid van andere disciplines.

CONCEPT

B. VISIE op mobiliteit

Om de ambities voor een excellente woongemeente te realiseren is het goed organiseren van mobiliteit belangrijk. Mobiliteit in gemeente Sint-Michielsgestel in 2045 houdt rekening met het klimaat, zorgt ervoor dat iedereen kan meedoen in de samenleving en moedigt gezond leven aan.

Mobiliteit in Sint-Michielsgestel in 2045

In 2045 zijn, door een integrale aanpak, de bestaande groenstructuren versterkt en strekken deze zich, via wegen en straten, uit tot in de woonwijken. Dit zorgt voor verkoeling, meer biodiversiteit, opvang van water en moedigt inwoners aan om meer te bewegen. De infrastructuur voor wandelen en fietsen is verbeterd, terwijl de A2, N617 en de N279 fungeren als ringweg voor het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het in de dorpen rustiger geworden. Deze veranderingen hebben ook geleid tot een verandering in onze cultuur, waarbij we in het verkeer meer geduld hebben voor elkaar. Daarnaast is ervoor gezorgd dat in Sint-Michielsgestel iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke mogelijkheden, behoeften of budget, kan deelnemen aan het verkeer.

Om te laten zien hoe het mobiliteitssysteem eruitziet, vertellen we graag over de reizen van vier mensen die in 2045 in de gemeente Sint-Michielsgestel wonen.

Albert (geboren in 1960) is nu 85 jaar oud en woont al 54 jaar in Gemonde. Het was destijds prettiger om met een gezin vanuit 's-Hertogenbosch naar de groene omgeving te verhuizen, sindsdien is hij niet meer weggegaan. Albert is toen hij alleen kwam te staan wat kleiner gaan wonen in de levensbestendig woningen op [loopafstand van de kerk](#) en [het wandelgebied](#) bij De Hogert en de Dommel. Hij geniet van zowel de rust als de reuring. Inmiddels maakt Albert gebruik van een rollator, vooral handig voor het meenemen van wat bagage en bij het overbruggen van schuine stoepanden. Als het weer goed is, neemt Albert graag een langere [toegankelijke route](#) om fit te blijven en te genieten van de natuur en de mensen die hij onderweg tegenkomt. Hoewel Albert nog steeds een auto heeft, gebruikt hij deze steeds minder, vooral 's avonds voelt hij zich er niet meer zo prettig bij. Gelukkig heeft hij tien jaar geleden geïnvesteerd in een [slimme elektrische auto](#) met [automatische rijhulpsystemen](#). Hierbij voelt hij zich een stuk veiliger achter het stuur. En omdat hij zonnepanelen heeft, kost zijn rit naar familie of supermarkt in Gestel hem niets. Albert maakt zich wel zorgen over hoelang hij nog zelfstandig mobiel kan blijven. Onlangs kon zijn dochter niet met hem mee naar zijn maandelijkse ziekenhuisafspraak, dus probeerde hij de [bus](#), met wat instructies van zijn dochter ging dat verrassend gemakkelijk en werd hij [voor de deur afgezet](#). Tijdens de bridgeclub hoorde hij ook over een [nieuw mobiliteitsinitiatief](#) voor senioren van de gemeente, dus hij gaat dat nog even onderzoeken. Misschien kan hij zelfs bijdragen aan de ontwikkeling ervan.

Eva (geboren in 1990), 55 jaar, woont nu 10 jaar in Berlicum. Ze is hier komen wonen vanuit de drukke stad. Dat 's-Hertogenbosch zo nabij is, was wel belangrijk omdat Eva gebruikt maakt van een aantal specifieke voorzieningen. Eva zit namelijk in een rolstoel. In Berlicum kan ze gemakkelijk zelf in haar dagelijkse behoeften voorzien, met de [supermarkt, apotheek en buurthuis allemaal om de hoek](#). Naast haar werk in de ICT, helpt ze namelijk buurtgenoten één keer in de week met al hun digitale uitdagingen. Ze voelt zich hier goed verbonden met de samenleving. Wat dat betreft was het ook een enorme verbetering dat de gemeente een van de hoofdfietsroutes heeft aangepast. Als onderdeel van wat ze het [LEV-netwerk](#) (Lichte Elektrische Voertuigen) noemen, is er een [slowlane](#) aangelegd in asfalt met veel groen eromheen. Daar direct naast is de [fastlane](#) voor snelle fietsers en kleine elektrisch voertuigen. Op de slowlane voelt Eva zich net wat prettiger. Hoewel ze wel eens heeft gedacht aan een elektrische rolstoel, geniet ze van de fysieke inspanning in haar rolstoel, wat haar ook helpt bij haar rolstoeltennis-training in 's-Hertogenbosch. Voor trainingen en wedstrijden maakt Eva gebruik van [on-demand mobiliteit](#), geregeld in samenwerking met het verenigingsleven van Uniek Sporten. Ze wordt dan opgehaald bij de [mobiliteitshub](#). Vaak vertrekt ze wat eerder zodat

ze nog even een praatje kan maken in de huiskamer van de hub. Soms neemt ze de trein naar jaarlijkse evenementen zoals een Hackathon. Ze vraagt dan **mobiliteitsmaatje** Laura uit Middelrode, om haar naar het station in 's-Hertogenbosch te brengen. Dit vereenvoudigt de gehele reis en is wel zo gezellig.

Sarah (geboren in 2009) is nu 36 en verhuisde vanuit Noord-Amerika naar Nederland. Haar man Steven is geboren en getogen in Den Dungen, en daar wonen ze nu met hun twee dochters Fien (2 jaar) en Flora (4 jaar). Sarah geniet enorm van het leven in Den Dungen, vooral omdat het zo anders is dan hoe ze is opgegroeid. Sarah kon nog niet fietsen toen ze naar Nederland verhuisde. Het enthousiasme en gezondheid van haar schoonouders, die als **zestigers wekelijks recreatieve fietstochten** maken, maakte Sarah nieuwsgierig om zelf te leren fietsen. Via het **mobiliteitsplatform** van de gemeente is ze uiteindelijk in contact gekomen met een initiatief waar ze heeft **leren fietsen**. Nu kan ze Fien en Flora met de fiets naar de kinderopvang en school brengen en blijft ze fit. Over een paar jaar gaan Fien en Flora **zelf op de fiets naar de basisschool**, iets wat Amerikaanse vriendinnen, met wie Sarah nog vaak videobelt, zich niet voor kunnen stellen. Sarah werkt vier dagen in de week bij een internationaal bedrijf, **twee dagen digitaal thuis** en twee dagen in Eindhoven. Dan reist ze **met de bus naar station 's-Hertogenbosch** en neemt ze de trein. Of Steven zet Sarah met de **elektrische auto** af op station Boxtel, de sprinter is net wat rustiger. Naast haar baan heeft Sarah een kleine onderneming in het bakken van taarten, een uit de hand gelopen hobby. Haar taarten zijn zo populair dat al hun vrienden bij haar bestellen voor de verjaardagen van hun kinderen. Voor het bezorgen van de taarten huurt Sarah vaak een **deelauto**. Een keer, toen ze gevraagd werd om een grote bruidstaart te maken was ze blij dat er ook **deelbestelwagens** beschikbaar waren.

Jason (geboren in 2024) is nu 21 jaar oud en heeft een paar jaar geleden zijn opleiding tot creatief vakman aan de vakschool SintLucas afgerond. Sindsdien werkt hij als zelfstandige en dat gaat heel goed. Samen met oud-medestudenten huurt hij een werkruimte in een Atelierspace in Eindhoven. Hoewel hij bij zijn ouders in Sint-Michielsgestel woont, is Jason zelden thuis. Hij brengt veel tijd door in zijn Atelierspace of met vrienden en zijn vriendin Elaisa. **Naar Eindhoven neemt hij meestal de trein**, tijdens zijn studie is hij gewend geraakt om zo tussen Boxtel en Eindhoven te reizen. Jason houdt niet van fietsen, dus pakt hij vaak een **deelscooter** van de **microhub** naar station Boxtel en vervolgens ook vanuit station Eindhoven naar zijn Atelierspace in Eindhoven. Soms rijdt hij ook mee met een vriend die een elektrische auto heeft. Jason heeft zelf overwogen een elektrische auto te kopen, maar spaart nu met Elaisa om een half jaar door Europa te reizen met de trein. Bovendien is het **parkeren bij het laadpark verder dan bij de mobiliteitshub**, dus **reizen via de hub is net zo makkelijk**. 's Ochtends heeft de barista zijn cappuccino met havermelk al klaar staan en 's middags **neemt hij vaak de pakketjes voor het huishouden mee**. Wanneer zijn moeder appt, liggen er bij het supermarkt pick-up point ook een aantal vergeten boodschappen klaar. Bovendien maakt hij vaak gebruik van de tijd in de trein om Spaans te leren en hij hoeft nooit na te denken als zijn vrienden hem uitnodigen voor een speciaal biertje. Jason heeft zijn rijbewijs wel, dat vonden zijn ouders belangrijk. Uiteindelijk is hij er zelf ook blij mee. Voor zijn eerste date met Elaisa huurde hij in de zomer een elektrische cabrio, wat een goede indruk maakte. En wanneer Jason een bestelling voor een klant heeft afgerond, neemt hij vaak een **deelbestelwagen** van de Atelierspace mee om de bestelling bij de klant te bezorgen. Deze service wordt door veel klanten gewaardeerd, vooral omdat steeds meer mensen **geen eigen auto meer** hebben.

C. ZO MAKEN WE ONZE VISIE WAAR

Om onze visie in 2045 te bereiken, zetten we in op drie strategische lijnen. Deze lijnen geven richting aan de wijze waarop we omgaan met opgaves, ontwikkelingen en kansen die de komende jaren verwacht kunnen worden.

- 1) Onbezorgd en gezond op weg
- 2) Samen kom je verder
- 3) Functioneel schoner verplaatsen

1. Onbezorgd en gezond onderweg

We zetten in op een mobiliteitsomgeving waarin iedereen zich onbezorgd kan verplaatsen. Inwoners in alle dorpen voelen zich veilig en de groene, prettig ingerichte omgeving nodigt mensen uit om actief te bewegen. Zo houden we de fysieke en mentale gezondheid hoog. Om deze ambitie te bereiken, richten we ons op de volgende doelen:

- ✓ Voor alle afstanden en type verplaatsingen wordt vaker gelopen of de fiets gepakt.
- ✓ De verkeersomgeving is vergevingsgezind (een menselijke fout leidt niet direct tot een dodelijk ongeval of ernstig letsel).
- ✓ Binnen stedelijk gebied wordt lopen en fietsen geprioriteerd.
- ✓ Inwoners voelen zich voldoende veilig om zich naar elke bestemming in de gemeente te verplaatsen naar eigen duurzame keuze.

1.1 Natuurlijk en divers: dagelijkse mobiliteit op het voetpad

Lopen is voor de meeste mensen de meest natuurlijke vorm van verplaatsen. Het is iets dat we elke dag doen, een essentieel onderdeel van vrijwel elke trip die we maken. Lopen is een alledaagse activiteit. Of het nu gaat om de korte wandeling van de voordeur naar de bushalte of van de (fiets)parkeerplaats naar de winkel. Steeds meer wordt lopen ook gezien als een wijze waarop we de gehele reis afleggen. Het gebruik van voetpaden is bovendien divers. Terwijl de één misschien met boodschappentassen sjouwt, maakt een ander gebruik van een rollator of rolstoel. Voor weer een ander is het voetpad onderdeel van een hardloopronde. Het is daarom belangrijk dat voetpaden in de gemeente aan deze diversiteit kunnen voldoen, zodat onze inwoners van alle leeftijden en met verschillende mobiliteitsbehoeften zonder problemen van het openbare gebied gebruik kunnen maken. Hiervoor werken we aan de volgende onderdelen:

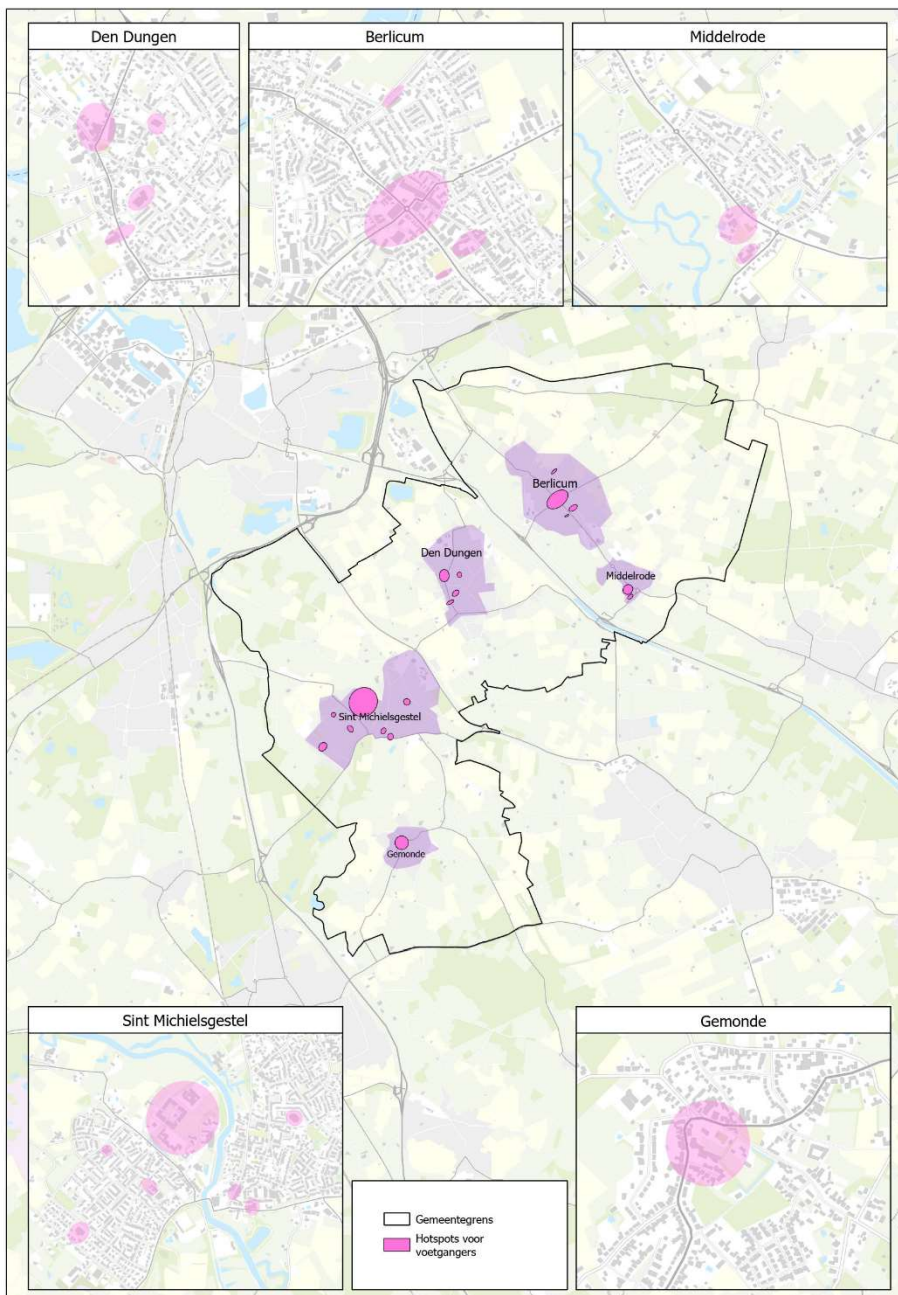
Voetpaden op orde voor divers gebruik

De conditie van een voetpad bepaalt hoe dit gebruikt wordt en hoe toegankelijk het is. We zorgen voor een voldoende brede doorgang waarbij rollator en rolstoel het maatgevend voertuig zijn. Daarnaast is de kwaliteit van voetpaden van een hoog niveau (zoals veelal vlakke bestrating) en hebben onverharde paden zo min mogelijk kuilen. De voetgangersomgeving is vergevingsgezind. Dit betekent dat de omgeving zo is ingericht dat een menselijke fout niet direct leidt tot een dodelijk ongeval of ernstig letsel. Stoepranden zijn bijvoorbeeld overwegend schuin en makkelijk te overbruggen met de rolstoel, rollator of kinderwagen. Ook zorgen we voor goede begeleiding voor blinden en slechtzienden op belangrijke routes richting voorzieningen.

Daarnaast hebben we extra aandacht voor kruispunten en oversteeklocaties, dit zijn de meest risicovolle situaties, zeker wanneer er ook sprake is van veel gemotoriseerd (zwaar) verkeer. Gefaseerd oversteken heeft dan de voorkeur. Belangrijke routes en oversteeklocaties zijn voorzien van heldere straatverlichting en ook op andere voetpaden, zoals in woonwijken, is er voldoende verlichting om verkeers- en sociaal veilig te verplaatsen. Om de natuur te respecteren minimaliseren we verlichting in het buitengebied.

Hotspots en routes

Op sommige locaties binnen de gemeente worden voetpaden en voetgangersgebieden meer gebruikt dan op andere plaatsen. In de dorpen bevinden zich veel voorzieningen en faciliteiten die aantrekkingspunten zijn voor voetgangers zoals schoolomgevingen en winkelstraten. Dit zijn hotspots die we inrichten als voetgangersgebieden (zie figuur 1). We passen bredere voetpaden toe en waar wenselijk of noodzakelijk vanwege schaarse ruimte, beperken we de toegang voor andere vervoersmiddelen. Ook de routes van en naar deze hotspots richten we in voor een diverser publiek en meer drukte dan bijvoorbeeld een voetpad in een woonstraat. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is er ook aandacht voor routes en hotspots. We zetten in op het creëren van gebieden waarbij voorzieningen via goed ingerichte routes met een hoog kwaliteitsniveau van voetpaden bereikbaar zijn. Hiervoor toetsen we de gebiedsplannen aan de richtlijnen voor voetgangers.



Figuur 1: Voetganger-hotspots in verschillende dorpen van gemeente Sint-Michielsgestel

Recreatieve routes

In onze gemeente gebruiken inwoners en bezoekers voetpaden niet alleen voor functionele verplaatsingen; veel mensen genieten ook van een ontspannende wandeling of sportieve ronde. Alleen, met anderen of met hun hond. Dit is goed voor de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners en draagt bij aan de sociale interactie tussen mensen. Prettige recreatieve wandelroutes vinden we belangrijk. We zorgen voor aantrekkelijke, goed ontworpen en beheerde routes, omgeven door groen met een hoge biodiversiteit, die mensen uitnodigen om meer te bewegen.

Stimuleren van lopen

We stimuleren het aantal loopkilometers en het gebruik van onze voetgangersgebieden, voetpaden en recreatieve routes mede door campagnes te voeren. Deze richten zich op de bewustwording van de positieve effecten van buiten bewegen en de mogelijke spontane sociale interacties die ontstaan. Hierbij houden we rekening met de behoeftes en mogelijkheden van verschillende doelgroepen. Waar we bijvoorbeeld voor senioren inzetten op zo lang mogelijk zelfstandig te blijven, zoeken we voor mensen die eenzaam zijn naar mogelijkheden voor wandelmaatjes. Initiatieven waarbij mensen elkaar helpen vaker te lopen en deze goede gewoonten langdurig in stand te houden omarmen en ondersteunen we.

1.2 Een volwaardige benadering van fietsen en licht elektrische voertuigen

Fietsen is een belangrijk onderdeel van hoe we ons verplaatsen. We beginnen al op jonge leeftijd met fietsen, gebruiken de fiets om naar school, sport en vrienden te gaan. Een deel van de mensen in de samenleving zet dit ook voort op latere leeftijd. De fiets is niet alleen handig, maar ook goed voor onze gezondheid. En fietsen heeft een positieve impact op het milieu. Door de fiets als volwaardig vervoersmiddel te beschouwen, wordt fietsgebruik gestimuleerd. Het is dan nodig om de fiets de ruimte en voorzieningen te bieden die écht nodig zijn. Denk bijvoorbeeld aan voldoende brede fietspaden, prettige schaduwrijke omgevingen met groen en veilige stallingen. Daarnaast is aandacht nodig voor de toenemende drukte en een variëteit aan fietsen en licht elektrische voertuigen (LEV's) op het fietspad. Waar nu bepaalde vormen van LEV's nog niet zijn toegestaan, verwachten we in de toekomst meer LEV's die door de autoriteiten worden goedgekeurd voor gebruik. Hierbij zullen we afwegen wanneer het geschikt is dat deze van het fietspad gebruik maken en wanneer van de rijbaan. We werken daarom aan de volgende onderdelen:

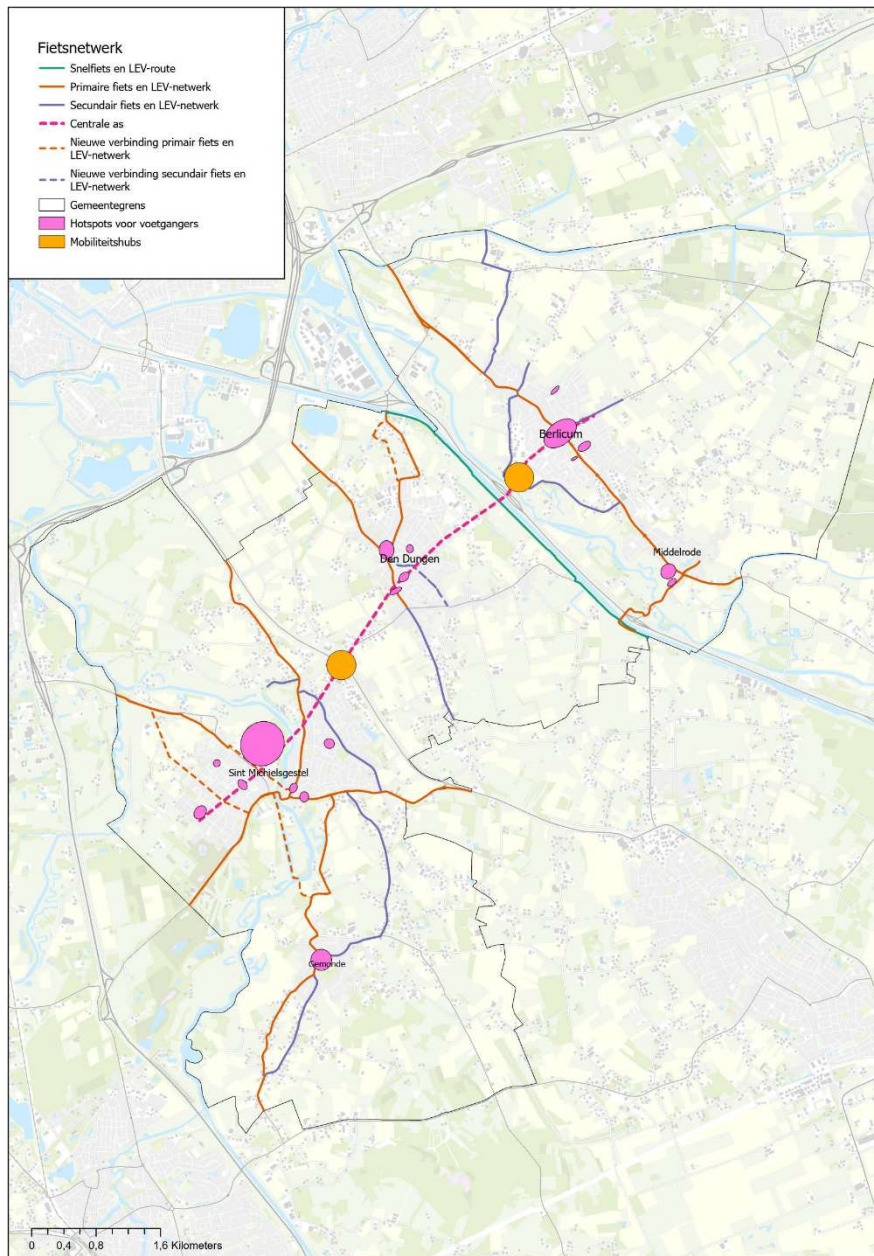
Ontwikkeling fiets- en LEV-netwerk

We creëren een volwaardig netwerk voor fietsers en licht elektrische voertuigen. Dit zorgt voor doorlopende routes. Een volwaardig netwerk voor fietsers en licht elektrische voertuigen is een netwerk dat zorgt voor snelle, veilige en comfortabele verbindingen in en tussen de dorpen in Sint-Michielsgestel, iets dat momenteel ontbreekt. Daarnaast zijn er ook goede verbindingen naar 's-Hertogenbosch, Boxtel, Vught, Rosmalen en Schijndel. Hiermee faciliteren we fiets- en LEV-verplaatsingen binnen de gemeente én daarbuiten. Zo maken we fietsen ook voor langere afstanden (7,5 – 15 km, of zelfs tot 30-40 km) aantrekkelijker. Hiervoor volgen we de landelijke en regionale trends en onderzoeken nauwlettend. Ons toekomstig fiets- en LEV-netwerk is weergegeven in figuur 2, evenals de daarbij aansluitende hubs. In dit netwerk is nu rekening gehouden met de ontwikkelingen in Theereheide en Domein aan de Dommel. Wanneer er naar de toekomst toe nieuwe ruimtelijke plannen ontstaan, bijvoorbeeld voor woningen, economische of recreatieve functies, zorgen we er middels een mobiliteitstoets voor dat er in een vroegtijdig stadium aandacht is voor de ontsluiting via fiets of LEV.

In ons fiets- en LEV-netwerk maken we onderscheid in primaire en secundaire verbindingen. De primaire routes zorgen voor verbindingen tussen de dorpen in Sint-Michielsgestel. Ook verbinden de primaire routes van het fiets en LEV-netwerk de verschillende dorpen met de voorzieningen en

arbeidsplaatsen in omliggende gemeenten. Bij de ontwikkeling van primaire verbindingen zoeken we naar voldoende ruimte om bij drukke verkeersstromen de variatie aan snelheden te scheiden (een 'fast- en slowlane'). Met de secundaire verbindingen faciliteren we de fietsers naar de rest van de populaire fietsbestemmingen in de gemeente. Dit zijn bijvoorbeeld de routes voor scholieren of richting sportclubs en recreatieve bestemmingen. Bij het ontwikkelen van het fiets en LEV-netwerk zorgen we voor voldoende brede voorzieningen, veilige bermen, ruime bochten en goede verlichting. Ook krijgt het fiets- en LEV-netwerk een passende plek in de onderhoudsaanpak Wegen en Groen en de aanpak gladheidsbestrijding. In het netwerk is een aantal (zoekgebieden voor) nieuwe verbindingen ingetekend:

- Centrale as Sint-Michielsgestel: we gaan een oost-west fiets en LEV-verbinding creëren in onze gemeente. Deze loopt van Sint-Michielsgestel (Theereheide) via Den Dungen naar Berlicum en passeert daarbij alle drie de dorpen. De verbinding loopt deels over bestaande wegen maar deels ook over nieuwe routes.
- Fiets- en LEV-route Dungense Brug: de huidige fietsroute tussen Den Dungen en de Dungense Brug loopt over de Hooidonk. De fietser bevindt zich daar op de rijbaan tussen een relatief grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. We gaan de mogelijkheid onderzoeken om de fietser via de Rijndonksestraat en Poeldonksedijk naar de Dungense Brug te leiden.
- Fiets- en LEV-route Theerestraat: de Theerestraat is een belangrijke verbinding richting de dorpskern van Sint-Michielsgestel. Op de weg is geen ruimte voor een vrijliggende LEV-voorziening. We gaan de mogelijkheid onderzoeken om aan de oostkant van de weg een veilige fiets- en LEV-voorziening te creëren.
- Fiets- en LEV-route Theereheide – Vught: We gaan de mogelijkheid onderzoeken om vanuit de wijk Theereheide een vlotte verbinding naar Vught te creëren.
- Fiets- en LEV-route dorpskern Den Dungen – Spurkstraat: We streven ernaar een vlotte verbinding te creëren vanuit de dorpskern Den Dungen richting de Spurkstraat (en zodoende in de richting van de toekomstige doorfietsroute).



Figuur 2: Fiets- en LEV-netwerk gemeente Sint-Michielsgestel

Fiets- en LEV-voorzieningen

Fiets- en LEV-voorzieningen maken fietsen en het gebruik van deze voertuigen gemakkelijker en leuker. We zorgen dat inwoners en bezoekers hun fiets goed en veilig kunnen stallen. Naast meer fietsenrekken plaatsen we ook beveiligde fietsenstallingen bij plekken waar veel mensen komen of waar men kan overstappen op ander vervoer, zoals de bus of deeltaxi. Dergelijke voorzieningen zijn welkom voor gebruikers van traditionele fietsen en essentieel voor het gebruik van de kostbaardere e-bike of LEV. Voor deze locaties verkennen we of het bieden van faciliteiten als een fietspomp, reparatieservice of laadvoorziening gewenst is.

Recreatief fietsen

Het recreatieve fietsnetwerk is aanvullend op het fiets- en LEV-netwerk. Op sommige plaatsen overlappen de routes elkaar, buiten deze punten volgen recreatieve routes een toeristisch traject dat langer is. Voor recreatief fietsen sluiten we aan bij het knooppuntennetwerk. Om recreatief fietsen van deze routes in de gemeente comfortabeler te maken en recreatieve fietsers te verwelkomen, zorgen we ervoor dat de wegen en fietspaden op deze routes goed onderhouden zijn. Daarnaast maken we de routes nog aantrekkelijker door de biodiversiteit te versterken en rustpunten te creëren.

Stimuleren fietsgebruik

Om het gebruik van het fiets- en LEV-netwerk te vergroten zetten we in op fietsstimulering. Wanneer we een goed netwerk ontwikkelen en voorzieningen aanbieden, is het belangrijk dat we dit aankondigen en mensen informeren dat deze faciliteiten te gebruiken zijn. Daarnaast willen we graag inspiratie bieden om de fiets of LEV voor meerdere doeleinden in te zetten. Tevens focussen we ons op het blijvend gebruik van de fiets en LEV's voor schoolverkeer en daarna, ook wanneer men een rijbewijs heeft. Hiervoor zetten we in op campagnes die we samen uitvoeren met o.a. provincie, regio en lokale organisaties (scholen, winkeliers, bedrijven). Hiervoor verkennen we mogelijkheid om (tijdelijk) meer ruimte en prioriteit te creëren voor de fiets, bijvoorbeeld met schoolstraten. Of het veranderen van een parkeerplaats voor een auto naar meerdere fietsparkeerplaatsen (zogenaamde parklets).

1.3 Inzetten op preventie van verkeersonveiligheid

De deur uitstappen en jezelf verplaatsen mag nooit leiden tot onveilige situaties, ongeacht voor welke vervoerswijze je kiest. Verkeersveiligheid vraagt daarom altijd om blijvende aandacht en daarin gaan we proactief aan de slag om ongevallen te voorkomen. In de gemeente Sint-Michielsgestel zetten we daarom in op vergevingsgezinde omgeving waarbij een menselijke fout niet direct leidt tot ernstige of dodelijke gevolgen. Daarnaast zien we mogelijkheden om binnen de gemeente veiliger verkeersgedrag aan te moedigen.

Toepassen principes Duurzaam Veilig

Als gemeente Sint-Michielsgestel staan we achter de landelijke benadering van verkeersveiligheid: "Duurzaam Veilig". We passen de principes toe die binnen [Duurzaam Veilig](#) zijn vastgelegd om een omgeving te creëren waarin mensen zich veilig kunnen verplaatsen en veilig voelen. We leggen de nadruk hierbij op het beschermen van voetgangers, fietsers en gebruikers van licht elektrische voertuigen ten opzichte van grotere gemotoriseerde voertuigen zoals auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Dit komt omdat de gevolgen van incidenten voor deze groepen vaak het ernstigst zijn. Risicovolle gebieden zoals schoolzones, voetgangersgebieden, oversteekplaatsen en kruispunten krijgen hierbij extra aandacht. Bovendien zorgen we ervoor dat bij nieuwe ontwikkelingen vanaf het begin rekening wordt gehouden met de principes van Duurzaam Veilig, waarbij we in het bijzonder aandacht hebben voor een weginrichting die uitstraalt wat het gewenste verkeersgedrag is.

Bijzondere aandacht voor veilige snelheden

Snelheid is bepalend voor de verkeersveiligheid. Bij lagere snelheden is er meer tijd om een incident te voorkomen en zijn de gevolgen bij impact lager. De verkeersdrukte, diversiteit van verkeersdeelnemers en aanwezige infrastructuur bepalen wat een veilige snelheidslimiet is. In veel gemeenten in Nederland, zo ook in Sint-Michielsgestel, zijn gebiedsontsluitingswegen niet volledig ingericht conform de standaarden van Duurzaam Veilig. Binnen de kom zijn er veel 'grijze wegen', wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u zonder vrijliggend fietspad of 30 km/u met de uitstraling van 50 km/u. We zorgen ervoor dat onze snelheden passen bij de infrastructuur en het gebruik van de weg. Dit betekent dat er binnen de kom meer wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen, of

dat er bij een limiet 50 km/u een inrichting met vrijliggend fietspad is. Buiten de kom nemen we voldoende maatregelen om te zorgen dat we de geldende snelheidslimiet van 60 km/u afdwingen. Ook hier zorgen we, waar nodig en inpasbaar, voor separate fiets- en LEV-voorzieningen om de veiligheid te waarborgen.

Klaar voor slimme voertuigen

Onze voertuigen worden steeds slimmer en dankzij rijkhulpsystemen (zoals Intelligente Snelheids-Assistent; ISA of Lane Assist) kan het gedrag van verkeersdeelnemers worden beïnvloed ten gunste van de verkeersveiligheid. Tevens kunnen deze ontwikkelingen helpen om investeringen in weginfrastructuur (zoals klinkers, plateaus en drempels) te besparen. We gaan deze ontwikkelingen faciliteren door onze infrastructuur geschikt te maken (denk aan de juiste bebording).

Effectief investeren in de grootste (lokale) risico's door datagedreven werken

Het gebruik van data wordt een steeds belangrijker onderdeel van de keuzes die we maken om te investeren in verkeersveiligheid. Niet alleen ongevallen zijn leidend, maar ook het risico dat iemand loopt op een ongeval. Dit risico wordt beïnvloed door de inrichting van wegen, de aanwezigheid van (verschillende soorten) verkeersdeelnemers én het gedrag van deze verkeersdeelnemers. We gebruiken data om aan de hand van deze informatie te bepalen hoe onveilig een situatie of doelgroep objectief is en welke maatregelen we moeten treffen. Zo investeren we daar waar dit het meeste effect heeft. Dit doen we volgens het landelijke beleid, het zogenaamde Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Op basis van de grootste objectieve risico's in onze gemeenten besteden we de komende jaren extra aandacht aan:

- De inrichting van 'grijze wegen'
- De veiligheid van fietsers
- Snelheid van gemotoriseerd verkeer en apparaat gebruik (zoals een smartphone)
- De sociale norm in het verkeer

Veilig gedrag

Naast een goed ingerichte omgeving is ook het gedrag van verkeersdeelnemers bepalend voor de veiligheid in verkeerssituaties. Bewust of onbewust gedragen mensen zich soms niet op de wijze zoals beoogd. We verbeteren het gedrag van verkeersdeelnemers door educatieprogramma's, doelgerichte campagnes en handhaving. De educatieprogramma's zetten in op training van het juiste gedrag en het verbeteren van de rijvaardigheid. We richten ons daarbij primair op doelgroepen die een groter risico lopen op betrokkenheid bij een ongeval of een ernstige afloop. Dit zijn fietsende scholieren (basis- en voortgezet onderwijs), ouderen (als automobilist, fietser/LEV'er) en scootmobielgebruikers. Campagnes focussen doelgericht op het voorkomen van ongewenst gedrag. Daarbij zetten we in op het voorkomen van rijden onder invloed, fietsen zonder verlichting in het donker en telefoongebruik in het verkeer. Ook zetten we in op het verbeteren van de algemene sociale norm in het verkeer: we willen dat onze weggebruikers weer rekening houden met elkaar en hun gedrag hiernaar aanpassen. Handhaving zetten we in voor het corrigeren van bewuste overtreders en organiseren we vooral samen met BOA's en ook met de politie.

2. Samen kom je verder

Een duurzaam mobiliteitssysteem voor de toekomst zorgt ervoor dat iedereen kan deelnemen aan het verkeer. Naast een veilige en comfortabele omgeving voor lopen en fietsen zorgen we ervoor dat er in gemeente Sint-Michielsgestel voldoende aanbod is van publieke mobiliteitsdiensten die passen bij onze inwoners. Hieronder verstaan we gedeeld vervoer, waaronder deelmobiliteit en de initiatieven die ontstaan vanuit de gemeenschap, zoals carpoolen. Maar ook openbaar vervoer. 'Mobiliteit als dienst' doet de komende jaren haar intrede. Dit leidt tot ander gedrag, maar dit zal niet overal vanzelf ontstaan. We hebben daarom aandacht voor de ondersteuning die hiervoor nodig is. Samen komen we verder. Voor deze ambitie zetten we in op de volgende doelstellingen:

- ✓ Door samen te reizen en vervoersmiddelen te delen wordt optimaal gebruik gemaakt van ruimte, infrastructuur en vervoersmiddelen.
- ✓ Iedereen in Sint-Michielsgestel kan mobiel zijn.
- ✓ We ondersteunen en helpen elkaar gebruik te maken van mobiliteitsdiensten.

2.1 Deelmobiliteit en mobiliteit als dienst

Gedeelde mobiliteit is een nieuwe manier van reizen waarbij mensen toegang hebben tot voertuigen zoals fietsen, scooters of auto's zonder ze zelf te bezitten. Dit betekent dat mensen niet hoeven te investeren in een eigen fiets, scooter of auto. Ze kunnen deze huren vanuit één of meerdere hubs: plekken waar gedeelde mobiliteit geparkeerd staat en soms ook een verzamelpunt is van andere functies, zoals een pakketpunt. Zo kunnen meerdere verplaatsingen worden samengevoegd. Gedeelde mobiliteit biedt meer keuzevrijheid voor de gewenste manier van reizen. Daarnaast gebruiken we de beperkte ruimte beter met het delen van mobiliteit, vooral omdat er minder stallingen en parkeerplaatsen nodig zijn voor fietsen, scooters en auto's. Wanneer mensen voertuigen delen, zijn er namelijk minder voertuigen nodig en staan ze minder vaak stil. Daarnaast draagt deelmobiliteit bij aan de mobiliteitstransitie. Wanneer er bijvoorbeeld bewust een keuze gemaakt moet worden of het huren van een auto noodzakelijk is, wordt er vaker gekozen om korte afstanden te voet of met de fiets af te leggen. Er zijn verschillende manieren waarop gedeelde mobiliteit kan worden georganiseerd. We kijken naar wat het beste past bij Sint-Michielsgestel en houden ook rekening met het ondersteunen van mensen bij het gebruik van gedeelde vervoersmiddelen. Wel is duidelijk dat er mobiliteitshubs nodig zijn.

Opbouwen van een netwerk gedeelde mobiliteit

We willen een netwerk van gedeelde mobiliteit opzetten dat gemakkelijk toegankelijk is voor iedereen. Momenteel zijn er geen busverbindingen tussen het oosten en westen van Sint-Michielsgestel, dus het is relevant om gedeelde mobiliteit aan te bieden om in deze behoefte te voorzien. Vanuit de omgevingsvisie zijn er twee centrale hubs voorgesteld. Deze sluiten goed aan op het fiets-/LEV-, en autonetwerk en zijn een aanvulling op het bestaande OV-netwerk (zie figuur 2 fiets- en LEV-netwerk en figuur 3 wegcategorisering). We gaan vanuit deze locaties deelmobiliteit in de vorm van fietsen, scooters en auto's aanbieden. Daarnaast reserveren we ook in de kernen (zoals in dorpen en woonwijken) ruimte voor microhubs of parkeermogelijkheden voor gedeelde mobiliteit voor de verplaatsing van en naar de centrale hubs. Deelvervoer kan alleen daar gestald of geparkeerd worden waar wij dat aangeven. Zo voorkomen we overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Verder zien we nieuwe gebiedsontwikkelingen als kans voor de implementatie van deelmobiliteit. In een vroeg stadium gaan we daarom de potentie van deelmobiliteit onderzoeken en dit (bij kansrijkheid) onderdeel maken van de gebiedsontwikkelingsstrategie.

Stapsgewijze implementatie van deelmobiliteit

We bouwen stap voor stap aan onze mobiliteitsdiensten, waarbij we de landelijke trend en regionale ontwikkelingen volgen. Ons eerste doel is het introduceren van mobiliteitsdiensten. Het succes van gedeelde mobiliteit hangt af van de beschikbaarheid van voertuigen, geschikte locaties om te stoppen tijdens een reis en de bijbehorende parkeermogelijkheden. Daarom werken we samen met omliggende gemeenten om gedeelde mobiliteit mogelijk te maken en overlast in de openbare ruimte te beperken. Het is bijvoorbeeld wenselijk om het mogelijk te maken dat deelauto's geparkeerd kunnen worden in een andere gemeente en weer mee teruggenomen op een later tijdstip, zodat een gebruiker alleen betaalt voor de reis en niet voor het bezit op een dag. Nadat door de markt de eerste vervoersmiddelen zijn geïntroduceerd, kan het aanbod worden uitgebreid en kunnen extra services worden toegevoegd om het voor gebruikers makkelijker te maken om hun reis te plannen. Denk hierbij aan het creëren van de mogelijkheid om ook pakketten te bezorgen en op te laten halen bij de mobiliteitshubs.

Passende gebruikerservaring, uitnodiging van gebruik

Hoewel gedeelde mobiliteit financieel voordeliger kan zijn en meer flexibiliteit biedt, verwachten we niet direct een grote verandering in het reisgedrag door de introductie ervan. Sommige mensen zullen enthousiast zijn over, en uitkijken naar het aanbod van gedeelde mobiliteit. Voor veel mensen kan de nieuwheid van deelmobiliteit ook een drempel zijn om er gebruik van te maken. Om het gebruik van gedeelde mobiliteit te vergemakkelijken, richten we ons daarom op het verstrekken van informatie, inspiratie en ondersteuning bij kennismaking met deze nieuwe vorm van mobiliteit. We laten mensen ervaren hoe het werkt en delen positieve ervaringen van inwoners van de gemeente.

2.2 Meer oog voor elkaar door sociale mobiliteit

Mobiliteit is in de basis een middel dat ons verbindt. Paden en wegen brengen ons letterlijk bij elkaar. Er ligt ook een potentie om ons voor en tijdens de reis te verbinden. We kunnen elkaar helpen meer, makkelijker en comfortabeler mobiel te zijn. Samen bewegen en reizen is gezelliger en vergroot voor individuen de mobiliteit in onze gemeente. Zo ontstaat er sociale mobiliteit.

Samen op pad

We stimuleren initiatieven die vanuit sociale verbinding ervoor zorgen dat meer mensen een ommetje maken of fietsen. Zowel recreatief als functioneel. Daarnaast stimuleren we graag initiatieven die het aantal voertuigen reduceren of verkeersbewegingen combineren. Denk hierbij aan initiatieven voor deelauto's in de wijk, carpoolen of de boodschappen doen voor of met iemand die slecht ter been is.

Mobiliteitsinitiatieven voor doelgroepen vervoer

We hebben aandacht voor specifieke doelgroepen waarvoor het openbaar vervoer en deelmobiliteit geen of niet voldoende mogelijkheid biedt om de gewenste bestemming te bereiken. Dit doen we met de inzet van vraaggestuurd openbaar vervoer. Dit is een vorm van openbaar vervoer waarbij de dienstregeling en routes worden aangepast op basis van de vraag van de reiziger. Reizigers kunnen hun ritten van tevoren boeken of op verzoek opgehaald worden op een afgesproken locatie. Dit zorgt voor een persoonlijke en flexibele OV-service binnen onze gemeente. We haken hiervoor aan op provinciale en regionale initiatieven maar verkennen ook met wijken, buurten of zorgcentra of er lokale initiatieven zijn die we als gemeente kunnen faciliteren.

We voorzien in de toekomst een diversiteit aan aanbieders van vraaggestuurd openbaar vervoer. Het is belangrijk dat onze inwoners weten wat de mogelijkheden zijn en hier op een eenvoudige manier gebruik van kunnen maken. Daarom gaan we zorgen voor overzicht en het actief informeren van onze inwoners over o.a. de mogelijkheden en de kosten.

2.3 Passend openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van onze gemeente. Verschillende buslijnen bieden een verbinding voor mensen die milieubewuster en veiliger willen reizen, of voor inwoners en bezoekers die geen gebruik kunnen of willen maken van eigen vervoer. Door betaalbare en toegankelijke transportopties aan te bieden, draagt het openbaar vervoer bij aan de sociale inclusie en gelijke kansen voor alle inwoners. Bovendien verlicht openbaar vervoer de verkeersdruk, maakt het efficiënter gebruik van ruimte en draagt het bij aan een schonere, duurzamere omgeving door het verminderen van individuele autokilometers. Als gemeente zetten we daarom in op het behouden en versterken van het openbaar vervoer. We willen minimaal de huidige dienstverlening behouden, waar mogelijk vergroten en waar dit niet past bieden we alternatieven door doelgroepenvervoer en initiatieven uit de samenleving (zie sociale mobiliteit) en gedeelde vervoersmiddelen (deelmobiliteit en mobiliteit als dienst).

Behouden en versterken van het OV-netwerk

In de gemeente zijn er busverbindingen vanuit de kernen naar o.a. 's-Hertogenbosch, Boxtel, Veghel en Schijndel. De relatief lange reistijden zijn geen aantrekkelijk alternatief voor reizen met de auto en de bus is maar net sneller dan de fiets. Ook is de frequentie van de bussen relatief laag. Vooral de busverbinding naar het station in Boxtel is onaantrekkelijk en het bereik en de frequentie van de bus in Den Dungen, Berlicum, Middelrode en Gemonde is minimaal. Er zijn geen verbindingen van oost naar west tussen de verschillende kernen of naar Vught en Rosmalen. Om hier te komen met het openbaar vervoer reis je via 's-Hertogenbosch.

Zelf hebben we geen regie over de besluiten voor de dienstregeling. Dat ligt bij de provincie en de concessiehouder. We werken met hen samen om het OV-aanbod voor Sint-Michielsgestel af te stemmen op de behoefte in de gemeente. Ons doel is om de frequentie van verbindingen naar 's-Hertogenbosch te vergroten en de verbinding met station Boxtel te verbeteren. We zien hier kansen in het doortrekken van lijn 299 naar de hub Gestelse Poort en in het sneller en/of aangenamer maken van de totale reis door de voorzieningen naar en bij de bushalte te verbeteren. Denk aan goede wacht- en fietsparkeervoorzieningen en prettig looproutes. Voor de mogelijkheden van het behouden en versterken van het OV-netwerk gaan we daarom in gesprek met de provincie en concessiehouder.

Daar waar de bus rijdt creëren we ruimte en prioriteit voor de bus ten opzichte van de auto, bijvoorbeeld door straten alleen toegankelijk te maken met de bus via busluizen. Omdat de kans op een reguliere openbaar vervoersverbinding tussen oost en west in de gemeente vooralsnog klein is, zorgen we dat we deze reisbehoefte voor onze inwoners faciliteren met vraaggestuurd openbaar vervoer en deelvervoer.

Aanvullende faciliteiten

Om het gebruik van de bus te optimaliseren verbeteren we de faciliteiten van en naar de bushalte. We nemen bushaltes op in de netwerken voor voetgangers en fietsers, of andersom, zodat er voldoende directe en aantrekkelijke routes zijn. Daarnaast zorgen we op haltelocaties op basis van de behoefte voor goede fietsenstallingen en bushaltes waar je droog en verlicht kan wachten met duidelijke route-informatie-systemen, zoals bij de hubs.

Toegankelijkheid van gedeeld en openbaar vervoer

Het is belangrijk dat toegang tot vervoer voor iedereen mogelijk is. Er is extra aandacht nodig voor de groep mensen die afhankelijk is van het openbaar, of gedeeld vervoer, omdat ze niet de mogelijkheid hebben om daar zelf in te voorzien. Bijvoorbeeld omdat deze mensen niet (goed) kunnen zien of horen of een rolstoel gebruiken. Als gemeente zorgen we ervoor dat al deze mensen de bushalte zelfstandig kunnen bereiken. De voetpaden naar bushaltes zijn toegankelijk, de informatievoorziening

bij bushaltes is ingericht op slechtzienenden en slechthorenden, er is een zitgelegenheid tijdens het wachten en de haltes maken het mogelijk om gelijkvloers de bus in te stappen of te rijden.

3. Functioneel schoner verplaatsen

Gebruik van een auto, tractor of vrachtwagen blijft in de gemeente Sint-Michielsgestel een belangrijke manier van hoe we onszelf en goederen verplaatsen. Deze voertuigen geven ons comfort, gemak en vrijheid om lange afstanden af te leggen en helpen ons om goederen te verplaatsen of onze werkzaamheden uit te voeren. Maar ze kunnen ook zorgen voor overlast en gevaarlijke situaties. Daarom is het belangrijk om het gemotoriseerd verkeer goed te regelen. Voor deze ambitie zetten we in op de volgende doelstellingen:

- ✓ Het reduceren van CO2 uitstoot door verminderen van het gebruik van gemotoriseerd verkeer met fossiele brandstoffen.
- ✓ Het positioneren van gemotoriseerd verkeer daar waar voldoende ruimte is voor veilige situaties.
- ✓ Het reduceren van overlast door gemotoriseerd verkeer.

3.1 Verwelkomen van slimme schone mobiliteit

Steeds meer voertuigen worden voorzien van slimme technologieën en rijden op elektriciteit of andere duurzame brandstoffen. Dit helpt de gemeente de uitstoot van CO2 te verminderen. Daarnaast doen pakketkluisen, centrale pakketlocaties waardoor bestelbussen minder de wijken in hoeven te rijden, steeds vaker hun intrede en ontstaan er steeds meer initiatieven op bedrijventerreinen of het verduurzamen van bedrijfsvoering door middel van duurzame mobiliteit. We verwelkomen daarom slimme, elektrische voertuigen en duurzame mobiliteitsconcepten.

Slim elektrisch rijden

Hoewel we streven naar meer lopen, fietsen, en het gebruik van deelvervoer en openbaar vervoer blijft de auto ook een belangrijk middel voor onze dagelijkse en wekelijkse verplaatsingen. We willen ervoor zorgen dat het autoverkeer dat overblijft veiliger en schoner is. Dit doen we door ruimte te creëren voor nieuwe energiebronnen, met name laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Om laadinfrastructuur in de gemeente te realiseren, nemen we een regisserende rol. Dit betekent dat we de markt uitnodigen om oplaadinfrastructuur te plaatsen, te beheren en te onderhouden, terwijl we de controle behouden over waar deze oplaadpunten worden geplaatst. Om dit alles goed te organiseren ontwikkelen we laadvoorzieningenbeleid in combinatie met parkeerbeleid. Onderdeel hiervan is o.a. een laadvoorzieningen-plankaart. Daarvoor onderzoeken we bijvoorbeeld wanneer we verwachten dat het aantal elektrische voertuigen groter is dan het aantal traditionele voertuigen. Ook blijven we aangesloten bij de concessie van de provincie Noord-Brabant (de overeenkomst voor de exploitatie van laadpalen met een marktpartij). We houden hierin o.a. rekening met de afstand tot oplaadpunten, de handhaving op correct gebruik en het maken van de afweging tussen ruimte voor laadvoorzieningen-/plaatsen en de beschikbare ruimte voor overige functies.

Duurzame goederen en pakketten ontvangen

Mobiliteit omvat niet alleen het verplaatsen van individuen, maar ook dat van goederen. Inmiddels varieert dit van bevoorrading van de supermarkt en horecagelegenheden tot het pakketje in de brievenbus. Met name de levering van pakketten aan huishoudens is de afgelopen jaren stevig toegenomen en vaak zorgt de toename van bestelbusjes in woonstraten voor overlast. Een goede duurzame organisatie van deze mobiliteit kan zorgen voor een positieve bijdrage aan de leefbaarheid in de gemeente. Denk hierbij aan pakketkluisen in wijken of bij de centrale hubs in de gemeente die goed bereikbaar zijn te voet of met de fiets of LEV. We gaan met bedrijven in gesprek om pakketbezorging op een duurzame wijze te organiseren.

3.2 Gemotoriseerd verkeer op de juiste plek

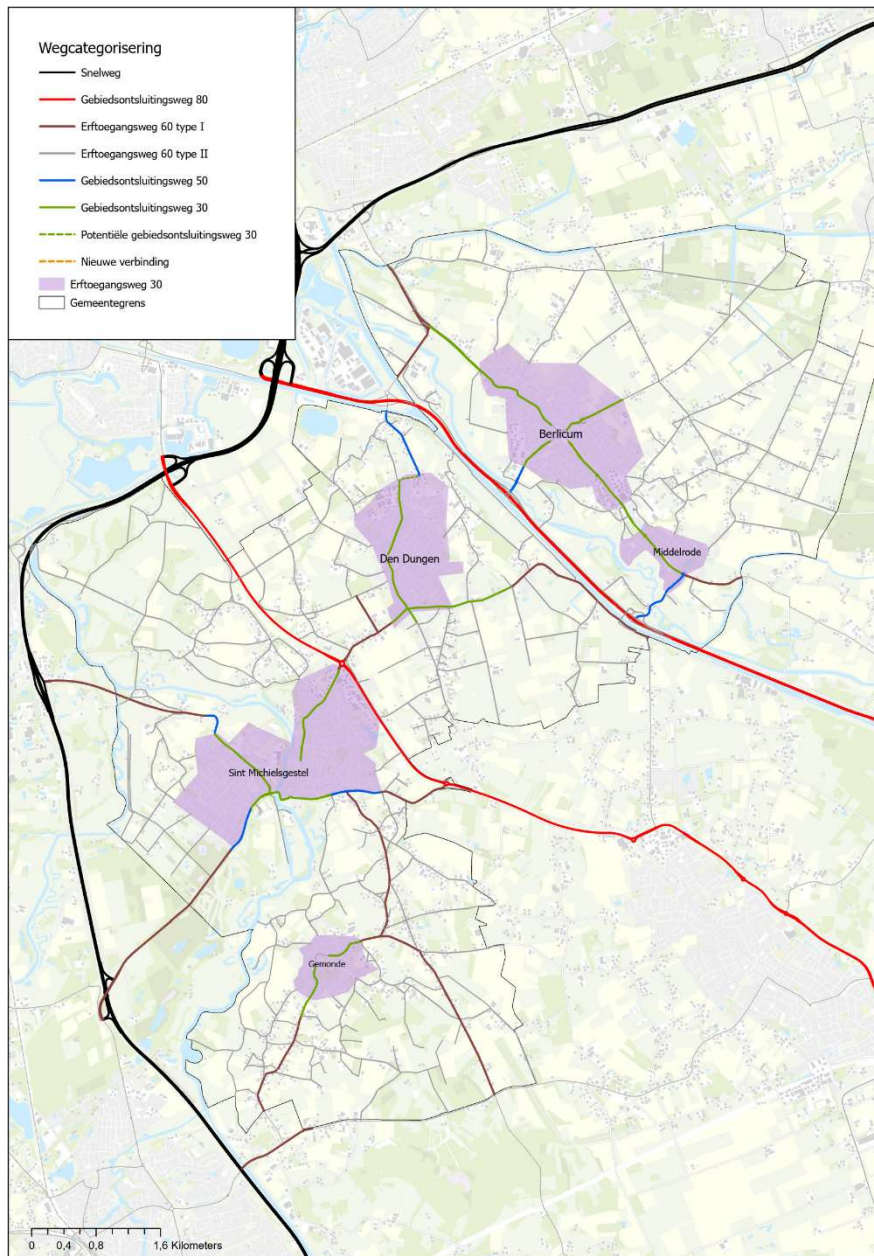
Door op de juiste plek ruimte te creëren voor gemotoriseerd verkeer zorgen we dat de bereikbaarheid behouden blijft terwijl overlast van gemotoriseerd verkeer beperkt wordt. Met een verwachte groei van het aantal inwoners, het aantal verplaatsingen in het algemeen en een verschuiving naar meer verplaatsingen te voet en met de fiets is het belangrijk de beschikbare schaarse ruimte optimaal te gebruiken.

Herijking netwerk gemotoriseerd verkeer

We evalueren ons huidige plan voor de indeling van wegen en passen dit aan naar een nieuw wegencategoriseringsplan dat in lijn is met onze visie op de omgeving en mobiliteit. Momenteel moedigt het bestaande plan (doorgaand) gemotoriseerd verkeer aan om soms met hoge snelheden door onze gemeente te rijden. Met het nieuwe wegencategoriseringsplan willen we de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer behouden, terwijl we doorgaand verkeer ontmoedigen.

We verbreden ons perspectief en beschouwen de A2, N617 en N279 als ringwegen binnen de gemeente. Door deze wegen als de snelste en veiligste routes te markeren voor gemotoriseerd verkeer, wordt het niet meer nodig dat doorgaand verkeer door onze dorpen rijdt. Tevens houden we zo ruimte aan de randen van de bebouwde kom voor duurzame ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. Deze wegen zijn in het beheer van de Rijksoverheid en de provincie. We werken daarom samen met deze overheden om de doorstroming te waarborgen.

Vanaf de A2, N617 en N279 creëren we toegangswegen die bestemmingen binnen de verschillende dorpen ontsluiten. Daarnaast geven we binnen de dorpen straten terug aan de bewoners en bezoekers door op bepaalde plekken de doorgaande functie voor gemotoriseerd verkeer te verminderen. Dat doen we met onze vernieuwde wegencategorisering waarin we de snelheid voor gemotoriseerd verkeer verlagen (van 50 naar 30) en wegen zo inrichten dat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers (in de kernen van Berlicum, Den Dungen, Gemonde en Middelrode) of door met een fysieke belemmering te voorkomen dat verkeer door kan rijden (op de Nieuwstraat in Sint-Michielsgestel). Zo behouden we de bereikbaarheid van woningen, winkels en bedrijven, terwijl we ruimte creëren voor een prettige leefomgeving en duurzame vormen van mobiliteit.



Figuur 3: Wegcategoriseringskaart gemeente Sint-Michielsgestel

Duidelijke omgang met zware voertuigen

Het transport van goederen is nodig voor de bevoorrading van onze winkels, horeca en bedrijven. Daarnaast speelt landbouwverkeer een belangrijke rol in de agrarische sector van onze regio. Beide verkeersstromen dragen bij aan de economie en werkgelegenheid in de gemeente en vaak worden hiervoor grote, zware voertuigen ingezet. Dat kan zorgen voor overlast in de vorm van geluid- of trillinghinder en (een gevoel van) verkeersonveiligheid. Met onze nieuwe wegcategory en eventuele fysieke belemmeringen zorgen we dat het doorgaand zwaar verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de Rijkswegen en provinciale wegen, vergelijkbaar met het reguliere autoverkeer. Deze routes stemmen we, in samenwerking met de provincie, ook af met navigatiediensten. Er is echter ook een deel dat door onze dorpen blijft rijden omdat het bestemmingsverkeer is. We zorgen ervoor dat we de overlast van dit verkeer beperken.

Het logistieke verkeer rijdt naar de dorpen en hubs en kenmerkt zich door bevoorrading op een aantal vaste momenten in de week, maar niet gedurende de hele dag. We maken afspraken met de bedrijven in onze dorpen over de tijden waarop vrachtverkeer welkom is en welke aanrijdroute geschikt is. Daarbij hebben we ook aandacht voor emissievrije bevoorrading. Het landbouwverkeer rijdt voornamelijk in het buitengebied. Met name tijdens het oogstseizoen neemt dit verkeer toe. We willen de interactie tussen voetgangers, wandelaars en recreatieve fietsers met het landbouwverkeer veiliger maken. Dit realiseren we door de infrastructuur op risicovolle locaties, zoals oversteken, te verbeteren. Daarnaast willen we de bewustwording van risicovolle situaties verbeteren zowel voor fietsers (zoals scholieren) als voor agrariërs, met name vlak voor dat het oogstseizoen start. Dat doen we met campagnes en educatieprogramma's gericht op gevaarherkenning en rijgedrag. We maken afspraken met de agrarische sector over o.a. over routes, tijden en rijgedrag.

Aandachtig organiseren van parkeren

Op het moment dat we onze voertuigen niet gebruiken staan deze geparkeerd, vaak in de openbare ruimte. We zorgen ervoor dat er voldoende ruimte in de gemeente is om voertuigen te parkeren, zonder dat dit tot overlast leidt of de openbare ruimte overneemt. We werken aan een aparte nota voor parkeerbeleid. In deze nota worden de volgende aspecten behandeld:

- Fietsparkeren
- Deelmobiliteit-parkeren
- Parkeerregulering met blauwe zones
- Tijdelijk parkeren door middel van laad- en losplekken en Kiss & Ride zones
- Parkeren voor bestemming voor mensen met een mobiliteit beperking
- Strategisch ruimtegebruik door middel van locaties laadinfra en parkeren in combinatie met looproutes
- Parkeren in de bestaande omgeving
- Parkeren in nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden bij de Gestelse poort
- Parkeren bij recreatie
- Omgang met foutparkeren

We streven voor zowel nieuwe als bestaande gebieden naar de optimale mix tussen ruimte voor groen en (speel)voorzieningen en ruimte voor het parkeren van voertuigen. Daarbij proberen we onze inwoners uit te dagen en te ondersteunen om het autobezit te reduceren.

Een gezonde omgeving door reductie van verkeersgeluid en trillingen

Mobiliteit brengt ook ongewenste effecten van lawaai en trillingen met zich mee. Dit wordt veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer, en vooral door zwaar verkeer. Om deze overlast te verminderen, stimuleren we dit verkeer via de A2, N617 en N279 rijden (herijking gemotoriseerd verkeer). Het bestemmingsverkeer zal in onze kernen blijven rijden. Met aandacht voor de inrichting van de weg (zoals materiaalkeuzes) zorgen we dat we de overlast zo veel mogelijk beperken. Vaak ontstaat er echter een dilemma tussen het aanmoedigen van veilig rijgedrag door snelheidsbeperkingen en het verminderen van geluids- en trillinghinder, zoals bij drempels en het gebruik van klinkers op de weg. Er is dan per situatie maatwerk nodig. Bij het aanpassen van de wegen luisteren we daarom naar de behoeften van verschillende belanghebbenden, om zo de beste oplossingen per locatie te vinden.

D. NAAR UITVOERING

In de voorgaande hoofdstukken is beschreven welke richting we als gemeente op willen bewegen omtrent mobiliteit en hoe we daar kunnen komen.

Het realiseren van onze mobiliteitsambities kost veel geld, vooral omdat de benodigde maatregelen ingrijpend zijn voor onze openbare ruimte. De financiële middelen van de gemeente zijn beperkt en mogelijk niet toereikend. Daarom gaan we slim programmeren, werk met werk maken en actief op zoek naar alternatieve, externe (co)financiering.

De uitvoering en de doorlooptijd van het maatregelenpakket is afhankelijk van het bestuurlijk proces en de keuzes die daarbij gemaakt worden over financiering en prioritering.

CONCEPT