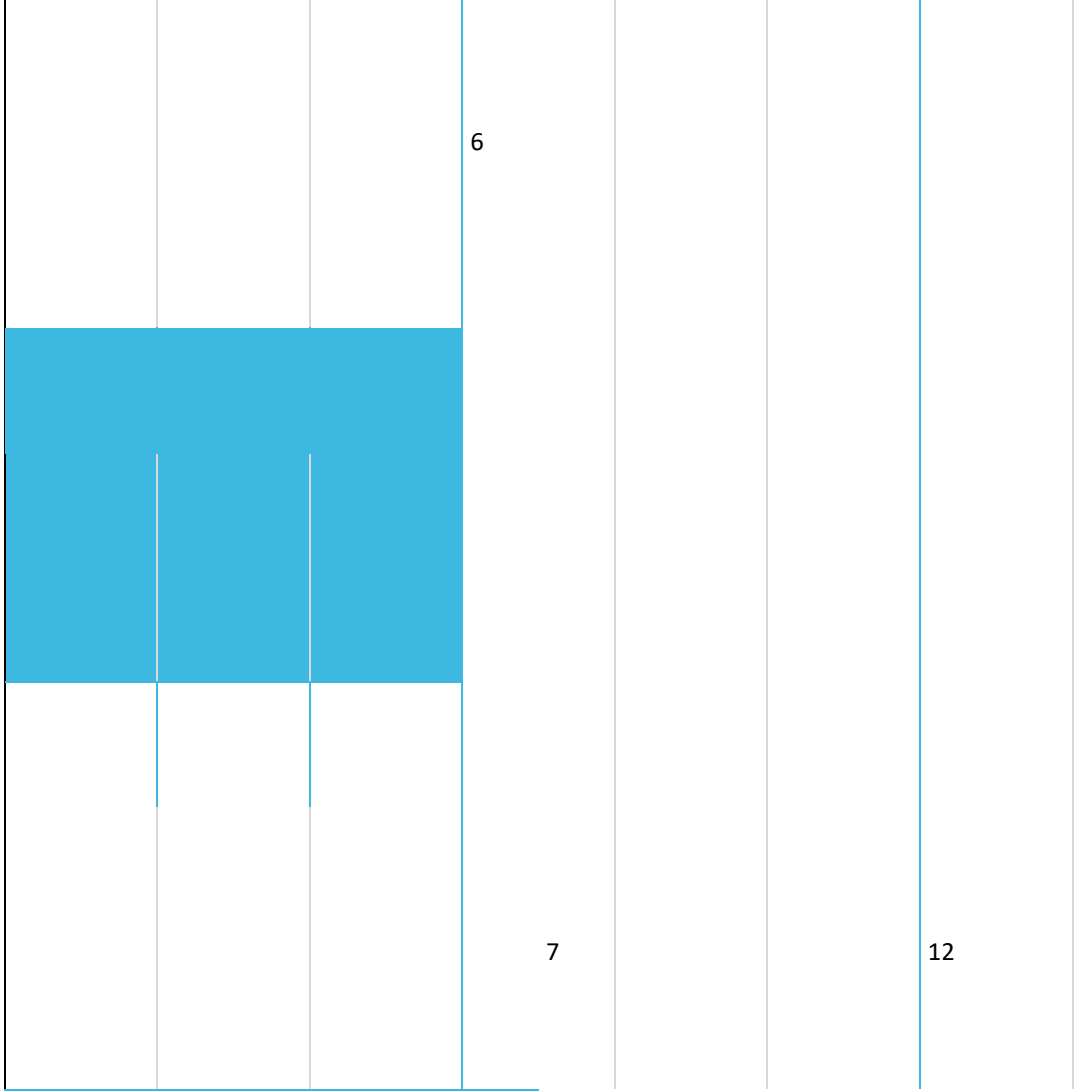


Bijlage C1. Stellingen Mobiliteitsdilemma's

In vervolg van een tweetal mobiliteitscafé's en de raakvlaksessie met de verschillende beleidsdomeinen is de focus verschoven van visievorming naar strategie. Voor de uitwerking van ambities en doelstellingen is een online participatie georganiseerd. Raadsleden, vertegenwoordigers van belangenorganisaties en medewerkers van verschillende beleidsdomeinen binnen de gemeente Sint-Michielsgestel is gevraagd richting te geven aan deze strategische stap. Om mee te denken over hoe de mobiliteitsambities voor Sint Michielsgestel vorm krijgen zijn er verschillende dilemma's voorgelegd. Deze memo beschrijft de resultaten

1 1. Ik vul de stellingen in als ...



Raadslid							
Belangenbehartiger organisatie, namelijk ...							

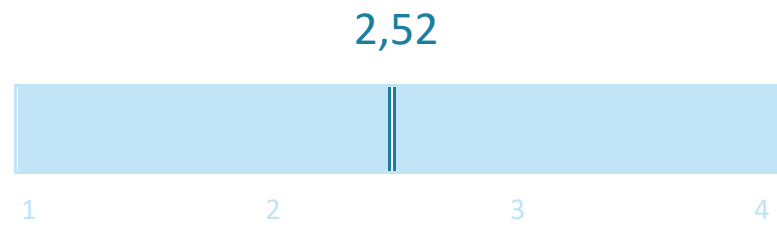
Ambtelijke medewerker Sint Michielsgestel beleidsveld, namelijk ...

0 2 4 6 8 10 12 14

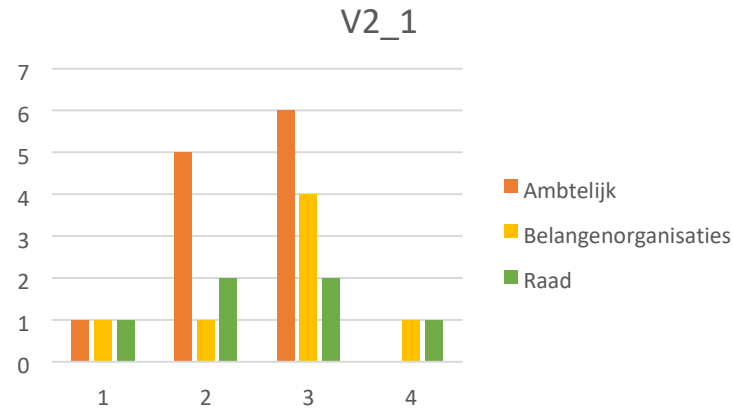
2.1 slide-sub: 2. Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verminderen en daarmee de verkeersveiligheid in kernen te verbeteren kan ervoor worden gekozen om drempels of elementenverharding (klinkers) te plaatsen. Deze kunnen echter trillingen of geluidsoverlast met zich mee brengen wat als vervelend kan worden ervaren door directe omwonenden.

Wat is uw mening over de maatregelen t.b.v. de verkeersveiligheid in de gemeente Sint-Michielsgestel?

Maatregelen t.b.v.
verkeersveiligheid mogen ten koste
de leefbaarheid ten koste gaan
(geluid/trillingen)



Maatregelen t.b.v.
verkeersveiligheid mogen niet gaan van
van de
leefbaarheid (geluid/trillingen)

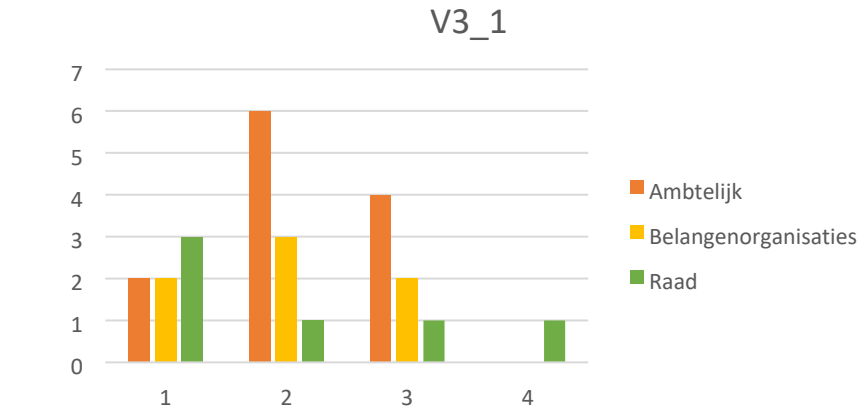


(25 respondents)

3.1 slide-sub: 3. Sluipverkeer is vaak een hekel punt als het gaat om de leefbaarheid van kernen. Onder sluipverkeer verstaan we verkeer dat door de kern rijdt zonder daar een bestemming te hebben, vaak om bijv. een file te ontwijken. Om dit te voorkomen kunnen er wegen worden afgesloten, eenrichtingsverkeer worden toegepast, etc. Dit kan echter ook nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid binnen de kernen.

Wat is uw mening over de maatregelen t.b.v. sluipverkeer in de gemeente Sint-Michielsgestel?

Er moeten wegen afgesloten worden om sluijverkeer

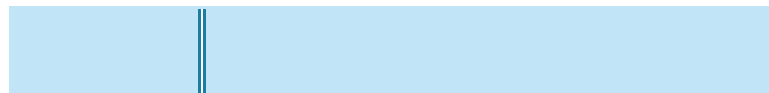


(25 respondents)

4.1 slide-sub: 4. Binnen een straat is vaak maar beperkt ruimte beschikbaar. Hierdoor moeten er keuzes gemaakt worden waar je de ruimte aan toebedeelt. Wil je meer ruimte voor gemotoriseerd verkeer, zodat de auto goed kan doorstromen en iedereen kan parkeren of wil je juist meer ruimte vrij maken voor actieve mobiliteit, zoals de fietser en de voetganger of leefbaarheid, zoals groenvoorzieningen?

Wat is uw mening over het gebruik van de ruimte in de straat in de gemeente Sint-Michielsgestel?

Minder gebruik door



Meer gebruik door gemotoriseerd verkeer, meer

ruimte voor actieve mobiliteit en

groen

1

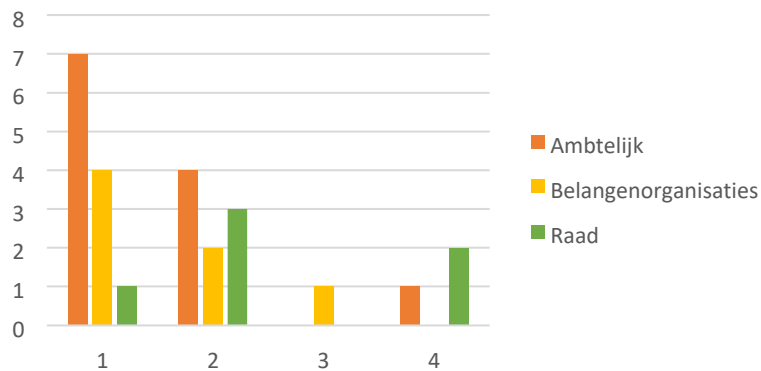
2

3

4

actieve mobiliteit en groen

V4_1

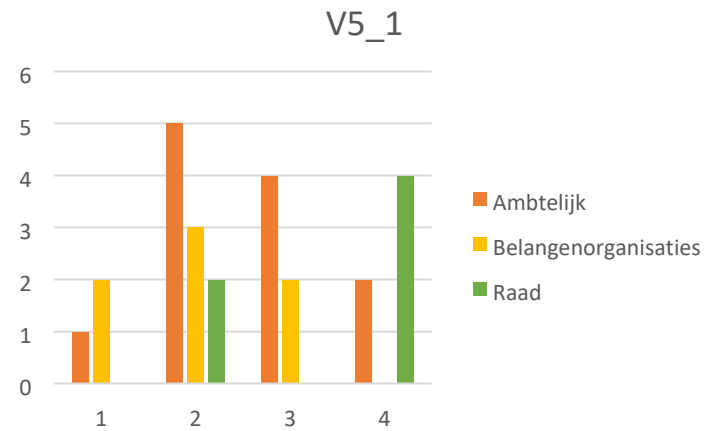


5.1 slide-sub:5. Er zijn veel nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld Intelligent Speed Assistance (ISA). ISA is een automatische snelheidsassistentie die bestuurders ondersteunt bij het niet overschrijden van de maximale snelheid. Als gemeente kan je hierin volgend zijn, of bijvoorbeeld een proeftuin voor dergelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van deze technische ontwikkelingen?

De gemeente moet koploper zijn met de uitrol van technologische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid verbeteren



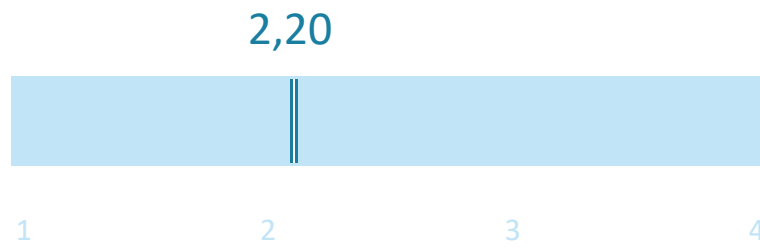


(25 respondents)

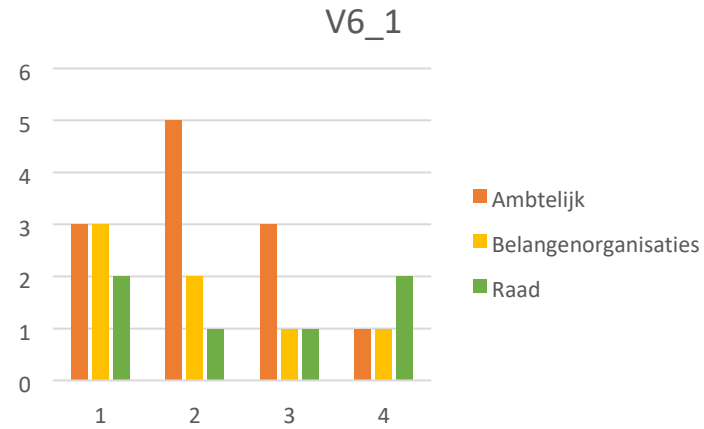
6.1 slide-sub: 6. Om de verkeersveiligheid te verbeteren moet de gemeente investeren in zowel de inrichting van de wegen als in het verbeteren van het gedrag (door educatie en campagnes of handhaving samen met de politie). De mate waarin op een van beide wordt geïnvesteerd kan echter verschillen.

Waar moet de gemeente volgens u in investeren?

De gemeente moet meer inzetten
veilige weginrichting en op



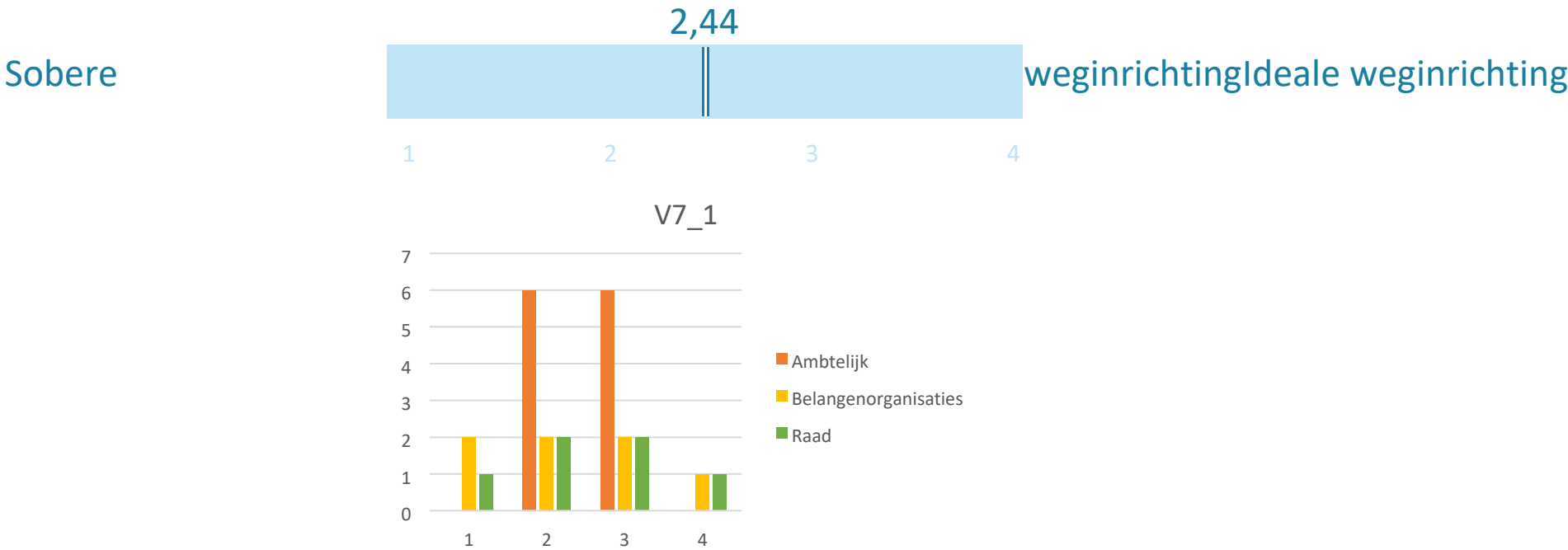
De gemeente moet meer inzetten op
handhaving en voorlichting om
het gedrag te verbeteren



(25 respondents)

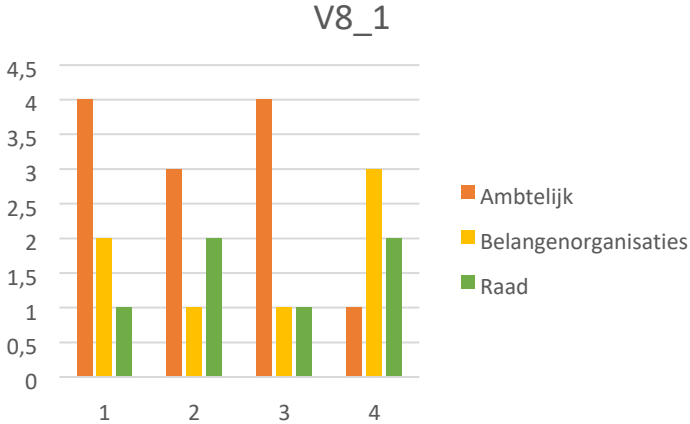
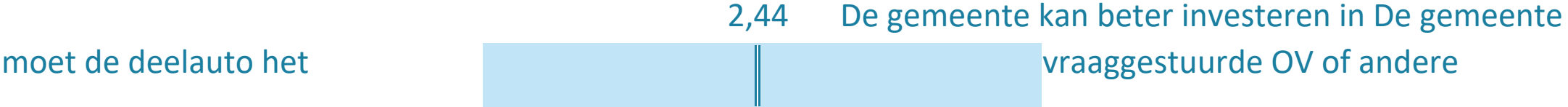
7.1 slide-sub: 7. Wanneer we het hebben over de weginrichting binnen een gemeente zijn er verschillende opties. De gemeente kan de weg sober inrichten, dit betekent dat er het minimale wordt gedaan wat nodig is om een weg veilig in te richten, of een gemeente kan de weg inrichten zoals die is opgenomen in de ideale standaarden voor weginrichting. Dat heeft echter ook gevolgen voor de kosten (hoger) en de benodigde ruimte voor de weg (meer).

Hoe moet de gemeente volgens u de weg inrichten?



8.1 slide-sub: 8. Als er in een bepaalde wijk deelauto's beschikbaar zijn kunnen inwoners van deze wijk mogelijk zonder hun (2e) privé auto. De parkeerruimte die hierdoor vrij komt in de wijk kan gebruikt worden voor andere (publieke) voorzieningen zoals groen of recreatie. De gemeente kan dit faciliteren door specifieke parkeerplaatsen beschikbaar te stellen voor deelauto's. Deze parkeerplaatsen mogen dan niet gebruikt worden door normale auto's.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van de deelauto?



stimuleren en faciliteren. onderwerpen omdat het reguliere

1

2

3

4

OV niet binnen hun invloedssfeer ligt

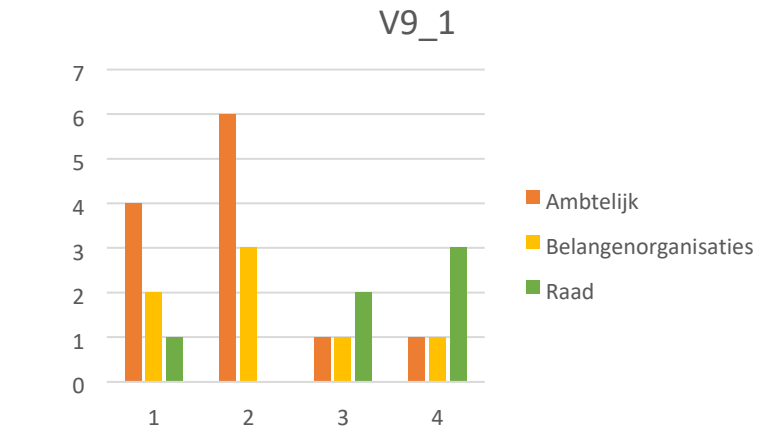
9.1 slide-sub: 9. Deeltweewielers zoals deelfietsen of deelscooters maken het mogelijk om flexibel te reizen. Bewoners of bezoekers van de gemeente kunnen het gebruiken wanneer ze bijvoorbeeld met het openbaar vervoer aankomen of binnen de gemeente moeten reizen maar niet beschikken over een eigen fiets of scooter. Dit systeem is dan ook een aanvulling op de mobiliteitsvraag en vervult een minder belangrijke rol als vervanging van de privé auto.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van de deel tweewielers?

De gemeente moet de De deeltweewieler stimuleren

2,28

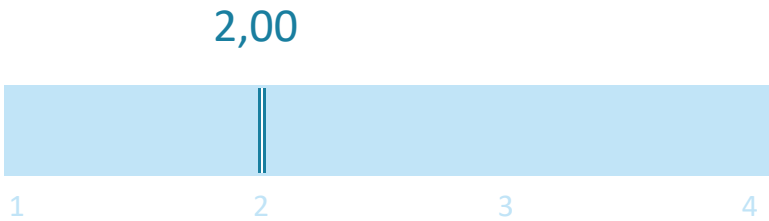
gemeente moet de deeltweewieler niet stimuleren



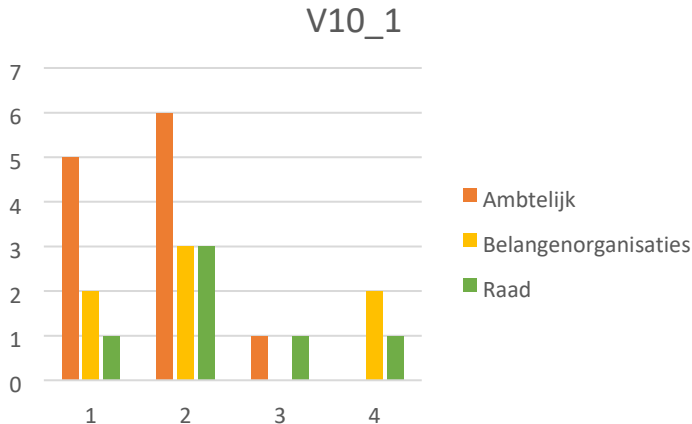
10.1 slide-sub: 10. Gemeenten mogen specifieke gebieden (bijv. centra) aanwijzen waar geen vervuilende bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden. Dit zijn zero-emissiezones. Hiermee wordt de CO2 in deze gebieden teruggedrongen en de leefbaarheid vergroot. Dit kan echter wel betekenen dat bedrijven binnen deze zone eventueel aanpassingen moeten doen in hun werk- en leveringsprocessen.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van zero-emissiezones?

De gemeente moet zero-emissie
aanwijzenemissie zones

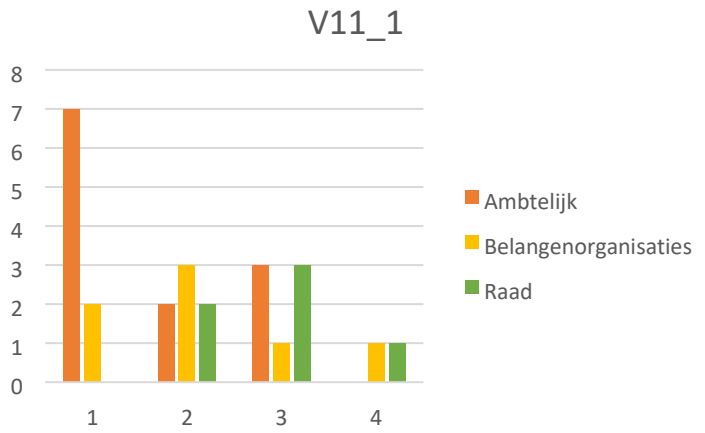
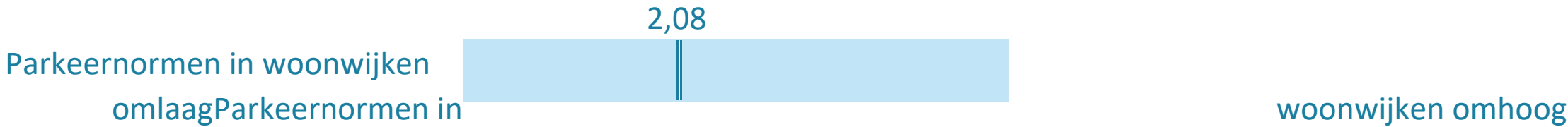


De gemeente moet geen zerozones
aanwijzen



11.1 slide-sub: 11. Parkeernormen zijn de normen die worden gebruikt bij gebiedsontwikkelingsprojecten binnen een gemeente. Een norm schrijft bijvoorbeeld voor hoeveel parkeerplaatsen er per woning gerealiseerd moeten worden. Door parkeernormen te verlagen kan je afdwingen dat inwoners binnen de gemeente meer gebruik maken van duurzame alternatieven zoals bijvoorbeeld fietsen of deelmobiliteit. Door de parkeernormen te verhogen maak je meer ruimte vrij voor auto's bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

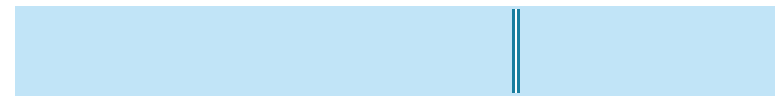
Wat moet de gemeente volgens u doen met de parkeernormen?



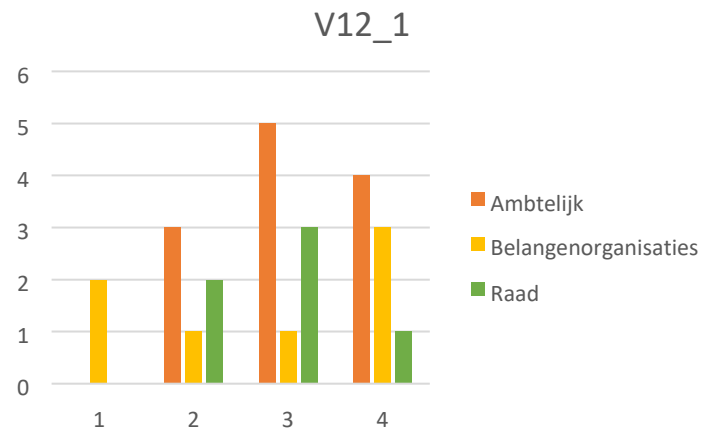
12.1 slide-sub: 12. In gebieden waar parkeerregulering wordt toegepast is er bijvoorbeeld betaald parkeren ingevoerd of mogen auto's maximaal 1 of 2 uur parkeren middels een blauwe schijf. Hiermee kan je sturen waar je wel en geen auto's geparkeerd wil hebben en het is een middel om mensen bijvoorbeeld te stimuleren om vaker de fiets te pakken in plaats van de auto.

Wat moet de gemeente volgens u doen met de parkeerregulering?

Parkeerregulering moet overal
worden opgehevenworden

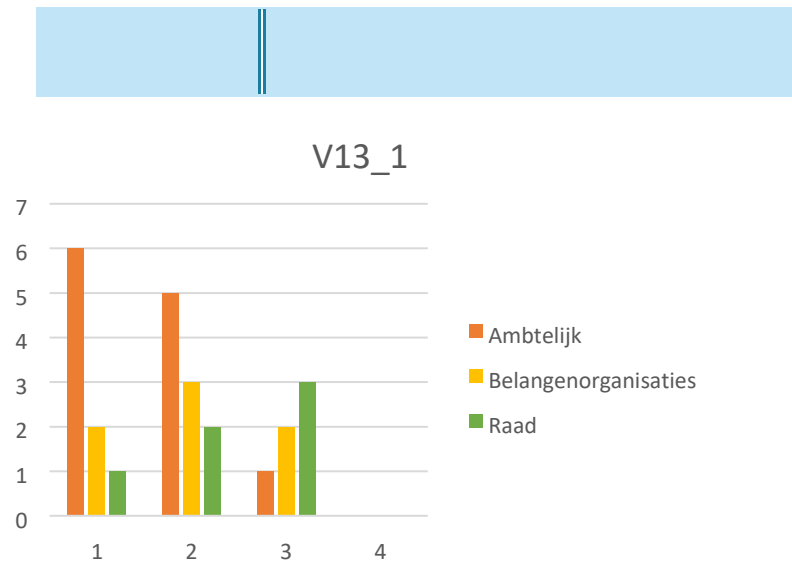


2,92 Er moet meer parkeerregulering
ingevoerd



13.1 slide-sub: 13. Er zijn specifieke gebieden waar veel voetgangers komen, dit is bijvoorbeeld bij winkelgebieden, rondom scholen of rondom seniorenwoningen. In deze gebieden kan je de voetganger de prioriteit geven en ruimte vrij maken voor de voetgangers of juist ook voldoende ruimte bieden aan andere modaliteiten, zoals de auto en de fiets.

Wat is uw mening over de gebieden met veel voetgangers in de gemeente Sint-Michielsgestel?



In gebieden met veel voetgangers, moet al het andere ook ruimte zijn voor ander verkeer

1

2

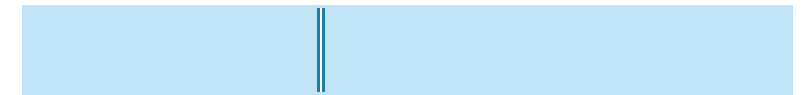
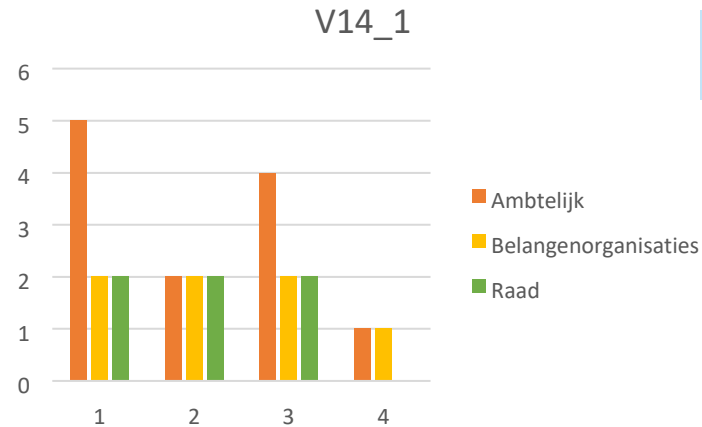
3

4

verkeer

14.1 slide-sub: 14. Voetgangers kunnen in principe overal lopen. Soms lopen ze op de rijbaan, soms door het gras. Het meest comfortabel en veilig is echter een voetpad. Zeker voor mensen die minder goed ter been zijn, zijn voetgangersvoorzieningen wenselijk.

Wat is uw mening over voetpaden in de gemeente Sint-Michielsgestel?

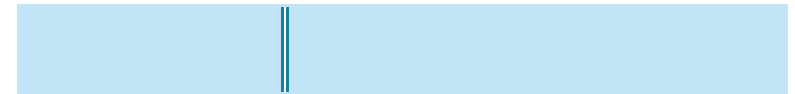
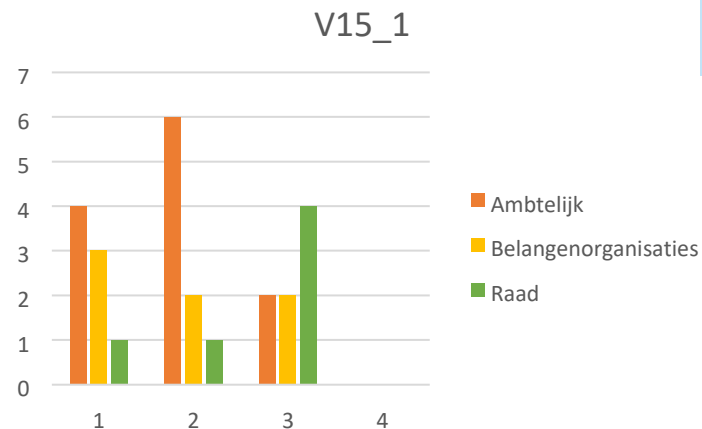


Langs alle wegen binnen de kom ^{2,12} Een voetpad langs alle wegen moet een voetpad liggen binnen de kom is niet nodig

1 2 3 4

15.1 slide-sub:15. Het hoofdfietsnetwerk zijn de belangrijkste routes in het fietsnetwerk waar fietsers van gebruik maken. Dit zijn snelle, directe, comfortabele en veilige verbindingen voor fietsers. De fietsers hebben op deze routes een prominente plek in het netwerk ten opzicht van bijvoorbeeld de auto.

Wat is uw mening over het hoofdfietsnetwerk in de gemeente Sint-Michielsgestel?



2,00

Er ontbreken veel verbindingen in

het hoofdfietsnetwerkHet hoofdfietsnetwerk is compleet

1

2

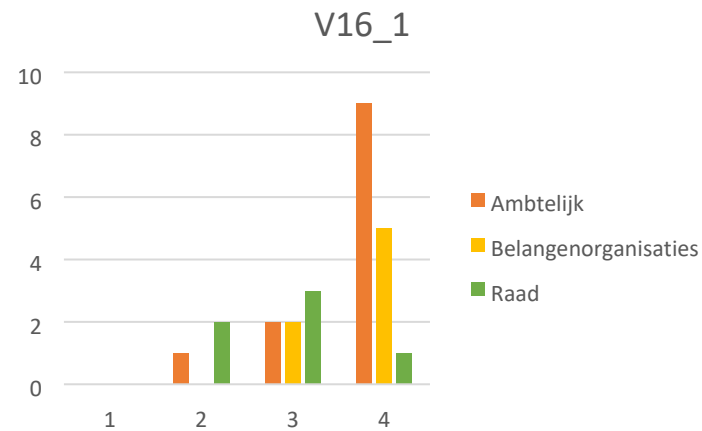
3

4

16.1 slide-sub: 16. Fietsen is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto voor de korte- en middellange afstand. Als gemeente kan je actief inzetten om het fietsgebruik te stimuleren in de gemeente. Dit kan door bijvoorbeeld campagnes of communicatieacties en het veiliger inrichten van fietsroutes.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van fietsstimulering?





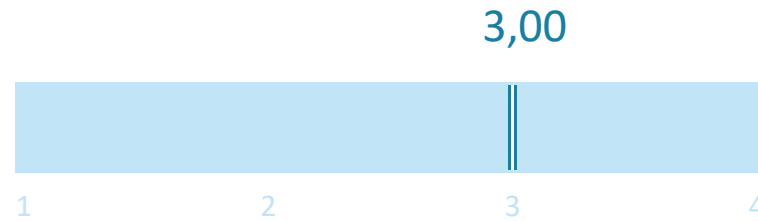
(25 respondents)

17.1 slide-sub: 17. De werkgeversaankpak omvat een breed scala aan verschillende maatregelen die werkgevers in Sint-Michielsgestel kunnen nemen om hun werknemers op een duurzamere manier te laten reizen, zowel voor zakelijk reizen als voor het woon-werkverkeer. De gemeente kan bedrijven in de omgeving met deze aanpak stimuleren om hun personeel vaker te laten fietsen.

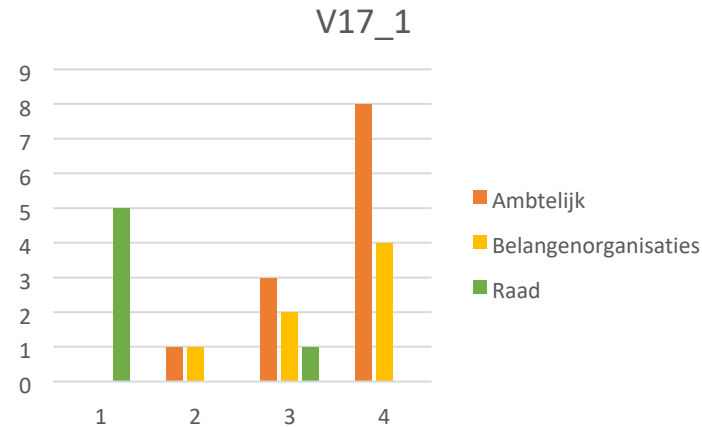
Wat moet de gemeente volgens u doen als het gaat om de inzet van de fiets met de werkgeversaankpak?

(25 respondents)

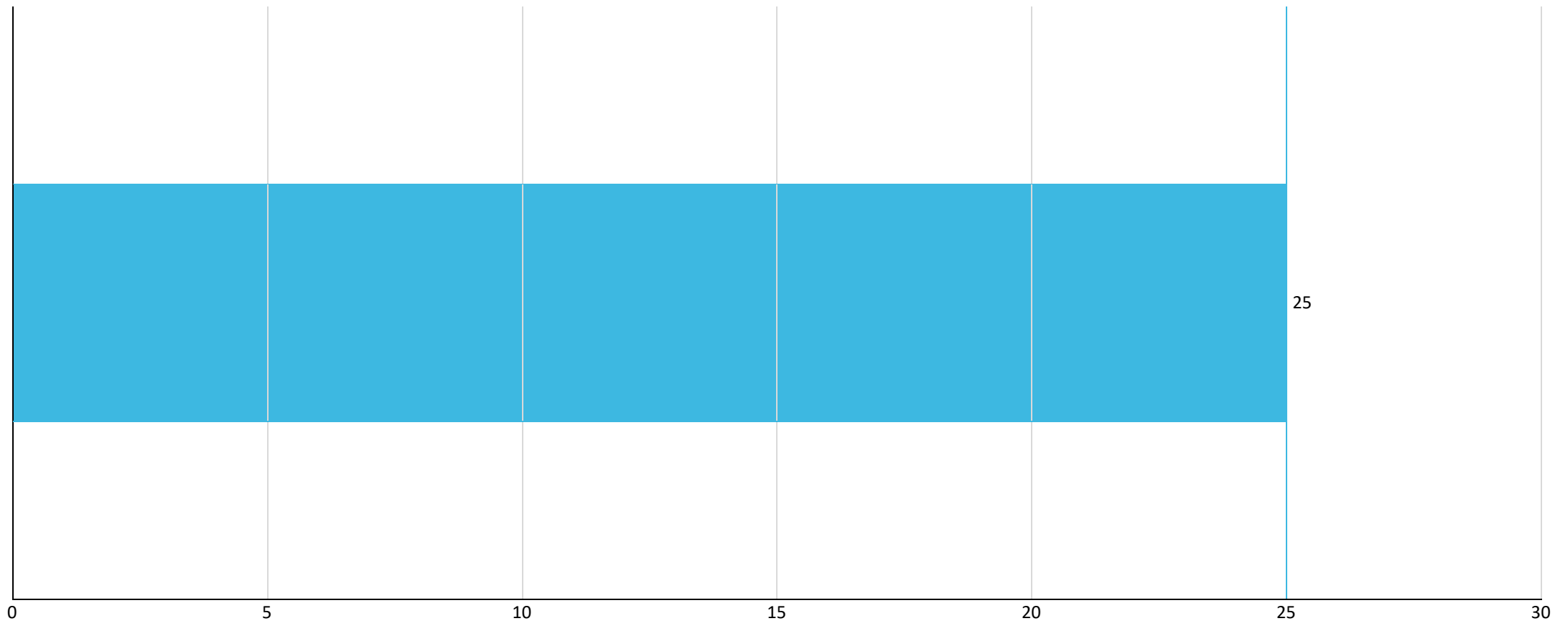
De gemeente moet niet inzetten op met de werkgeversaankpakfiets



De gemeente moet inzetten op fiets met de werkgeversaankpak



18 Openbaar vervoer De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer ligt in eerste instantie bij het Rijk (opdrachtgever voor NS) en de provincies (opdrachtgever voor regionaal openbaar vervoer). Hoewel gemeenten over het algemeen formeel niet verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer, hebben lokale overheden een groot belang bij goed openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Gemeenten zijn wél verantwoordelijk voor veel vormen van doelgroepenvervoer. Denk daarbij aan het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer. We zien steeds vaker dat deze vervoersvoorzieningen in samenhang met het openbaar vervoer worden vormgegeven. Ook zijn gemeenten verantwoordelijk voor de randvoorwaarden van het openbaar vervoer. De gemeente bepaalt in grote mate de ruimtelijke inrichting in de bebouwde kom en daarmee ook de inrichting voor het openbaar vervoer. De lokale openbare wegen, busbanen, verkeerslichten, bushaltes en busstations vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder.

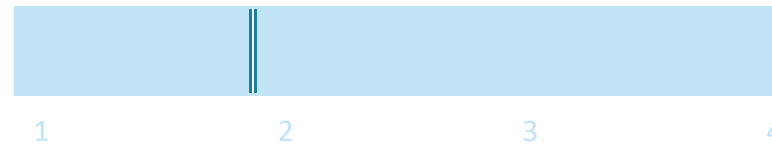


19.1 slide-sub: 18. De verantwoordelijkheid van de gemeente binnen het openbaar vervoer ligt voornamelijk bij het doelgroepenvervoer. Dit is bijvoorbeeld het Wmo-vervoer of het leerlingenvervoer. De Wmo-vervoersvoorziening is bedoeld voor inwoners die hun eigen vervoer niet meer zelfstandig kunnen organiseren. Bijvoorbeeld vanwege een handicap, beperking of psychische aandoening. In de toekomst kan dit mogelijk ook voor meer doelgroepen interessant zijn.

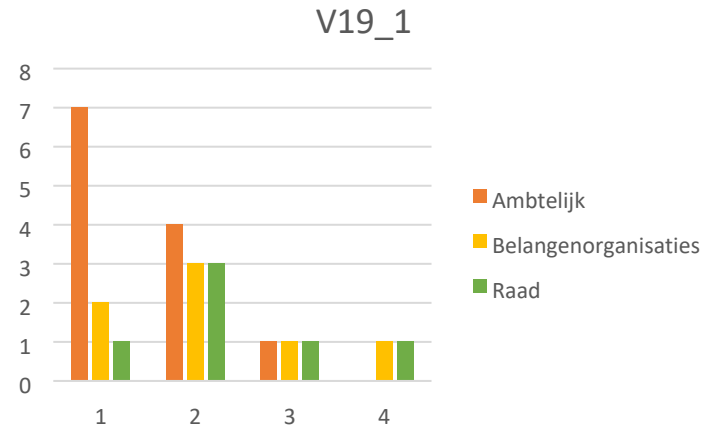
(25 respondents)

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van vraaggestuurd openbaar vervoer?

De gemeente moet actief inzetten op vraaggestuurd OV, en dit verder uitbreiden ter aanvulling op het huidige OV-netwerk



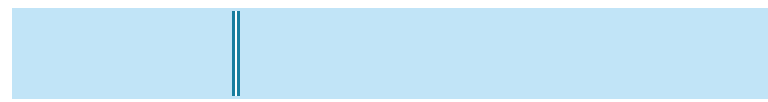
1,88 De gemeente moet niet meer gaan inzetten op vraaggestuurd OV en alleen de verplichte taken uitvoeren



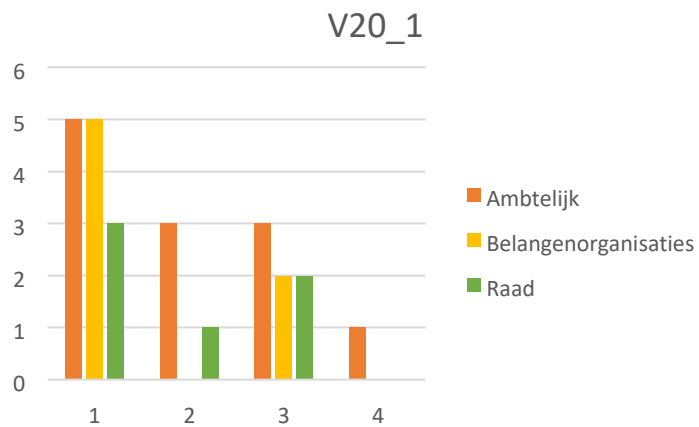
20.1 slide-sub: 19. Gemeenten hebben formeel geen verantwoordelijkheid in het regionale en landelijke openbaar vervoer. De gemeente kan echter wel lobbyen bij de provincie, het rijk of de vervoerders om haar belangen en wensen duidelijk te maken.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van het huidige ov netwerk?

De gemeente moet er alles aan
vraaggestuurde doen om het
onderwerpen behouden 1 2 3 4



De gemeente kan beter
1,84 investeren in het
huidige netwerk te OV of andere
omdat het reguliere OV niet binnen hun invloedssfeer ligt



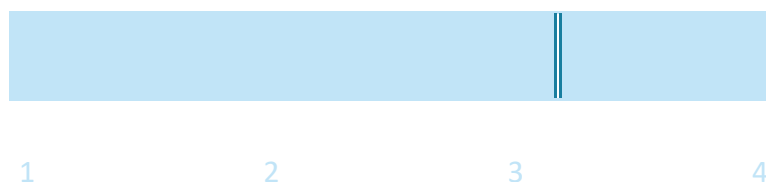
(25 respondents)

(25 respondents)

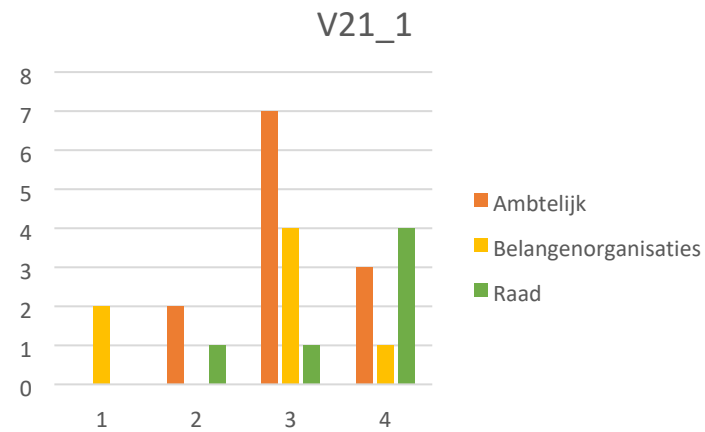
21.1 slide-sub: 20. Het OV-netwerk in Sint-Michielsgestel bestaat uit lijn- en buurtbussen. Elk met hun eigen frequentie, haltes in de gemeente en bestemmingen buiten de gemeente. Door een lobby bij het Rijk, de provincie en de concessiehouder kan de gemeente hier mogelijk wijzigingen in aanbrengen.

Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van lijn- en buurtbussen in Sint-Michielsgestel?

Het huidige netwerk met de huidige frequentie van de bussen is voldoende



3,04 De gemeente moet lobbyen voor een hogere frequentie, meer haltes en/of andere routes buiten de gemeente



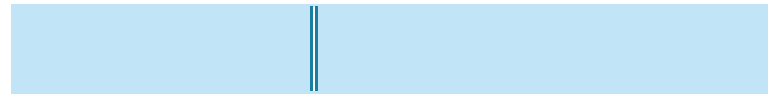
(25 respondents)

22.1 slide-sub: 21. Mobiliteitshubs zijn overstappunten waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. Het zijn bijvoorbeeld plaatsen in wijken waar deelmobiliteit wordt aangeboden of stationslocaties waar een overstap van trein naar auto of deelscooter wordt gefaciliteerd. Mobiliteitshubs zijn herkenbaar voor de reiziger.

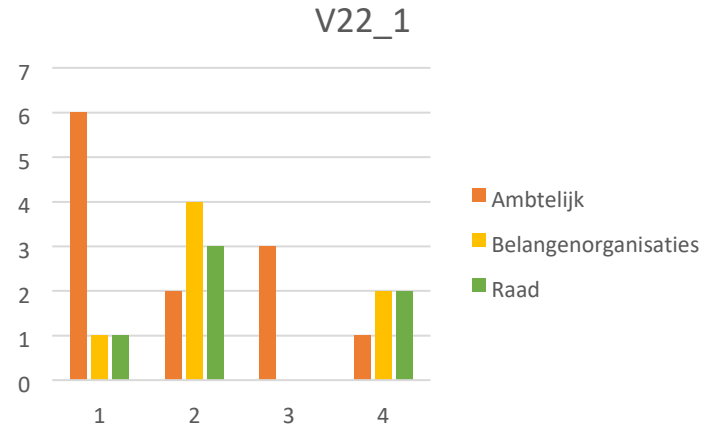
Wat moet de gemeente volgens u doen met betrekking tot openbaarvervoer en deelvervoer?

De gemeente moet actief

mobilitieithubs ontwikkelen om een reis met duurzame vervoerswijzen (zoals markt trein/bus/fiets) aantrekkelijker te



2,20 De gemeente moet geen hubs ontwikkelen. Dit moet vooral aan de burger organiseert zelf zijn reis. maken dan de eigen auto

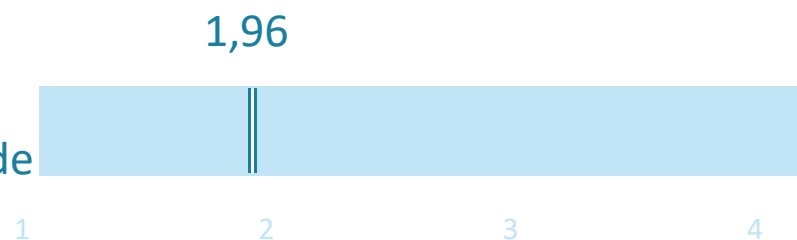


(25 respondents)

23.1 slide-sub: 22. Momenteel geldt 50 km/u of 70 km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom op gebiedsontsluitingswegen. Landelijk wordt er momenteel gesproken om 30 km/uur de norm te maken binnen de bebouwde kom, met een mogelijke uitzondering op doorgaande wegen.

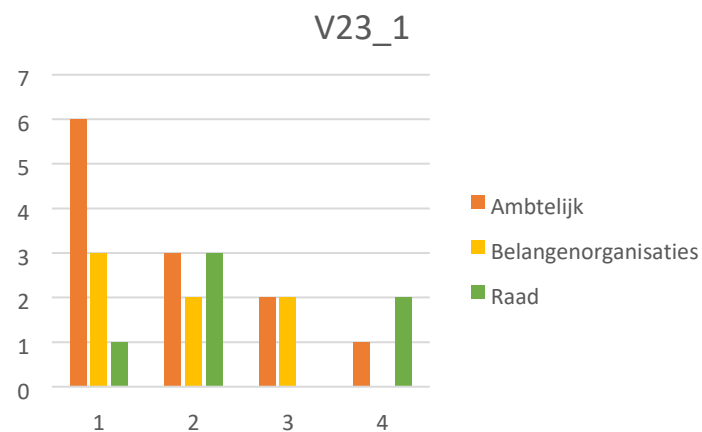
Wat is uw mening over de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom in de gemeente Sint-Michielgestel?

Alle wegen binnen de bebouwde kom moeten 30 km/u zijn binnen de



Hogere snelheden dan 30 km/u

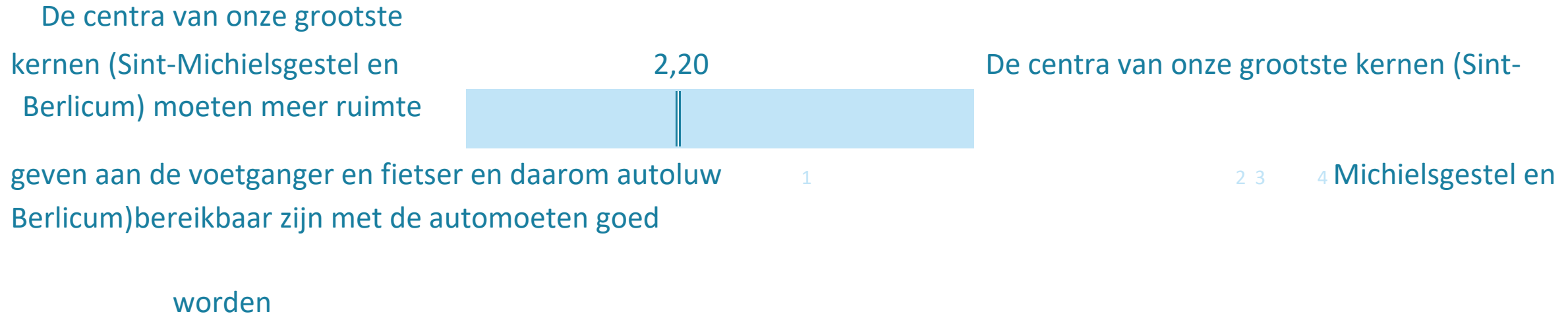
bebouwde kom zijn ook toegestaan



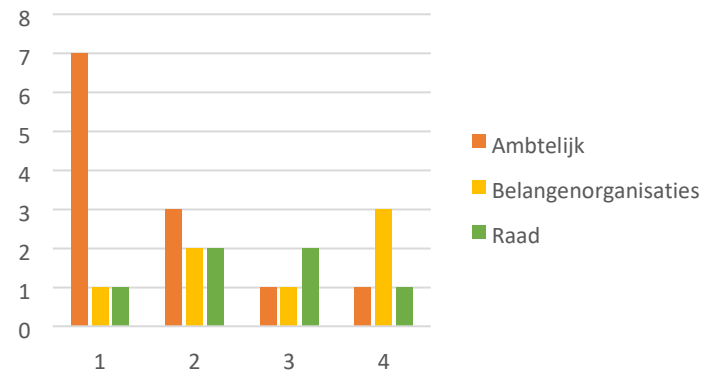
(25 respondents)

24.1 slide-sub: 23. Er is vaak discussie over de auto in het centrum. Sommige mensen zijn er voorstander van om de auto tot ver in het centrum te kunnen laten doorrijden om het voor de winkeliers mogelijk te maken dat hun klanten met de auto (praktisch) voor de deur kunnen staan, anderen zijn voorstander van autoluwe centra waar de auto aan de randen parkeert en juist de winkelende voetganger en fietser meer ruimte krijgt.

Wat is uw mening over de auto in de centra van de kernen van Sint-Michielsgestel?



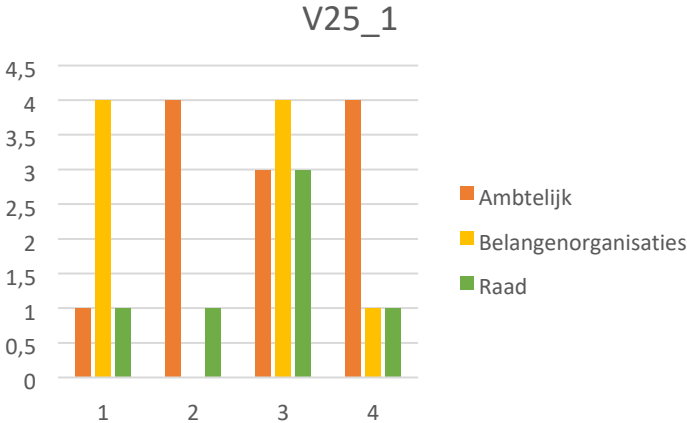
V24_1

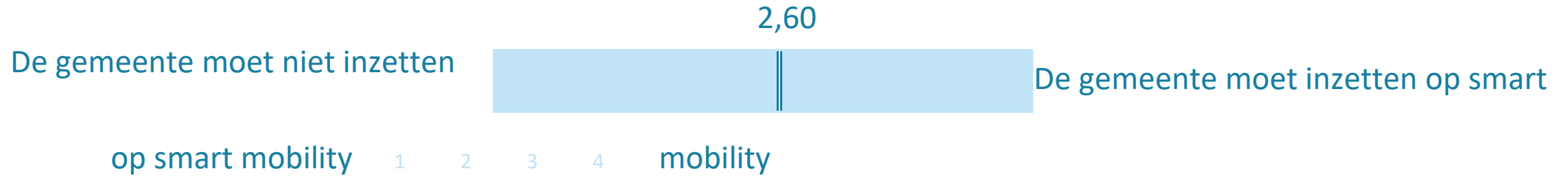


(25 respondents)

25.1 slide-sub: 24. Smart mobility is een verzamelnaam voor verschillende slimme toepassingen op het gebied van mobiliteit. Deze maken het mogelijk om efficiënter met de bestaande infrastructuur om te gaan en het verkeer ‘slimmer’ te regelen. Voorbeelden hiervan zijn slimme verkeerslichten die het verkeer beter afwikkelen op kruispunten of slimme parkeerverwijssystemen die bezoekers van de gemeente naar de juiste parkeerplek sturen.

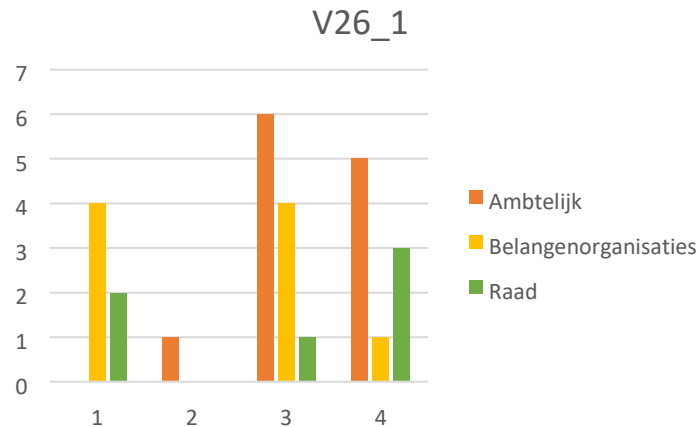
Wat moet de gemeente volgens u doen op het gebied van smart mobility?



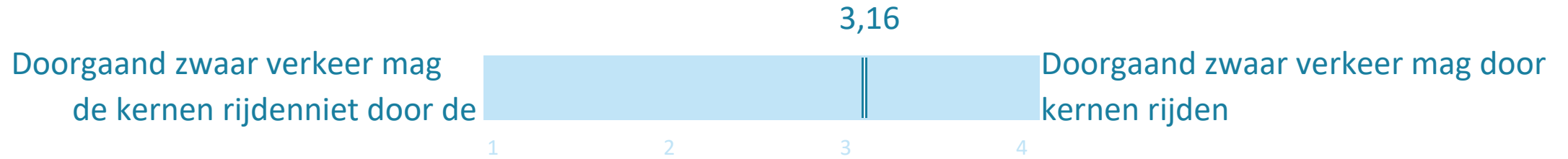


26.1 slide-sub: 25. Met doorgaand zwaar verkeer bedoelen we landbouw- en vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in de kern binnen de gemeente maar toch door die kern rijdt om een bestemming elders te bereiken.

Wat is uw mening over doorgaand zwaar verkeer in de gemeente Sint-Michielsgestel?

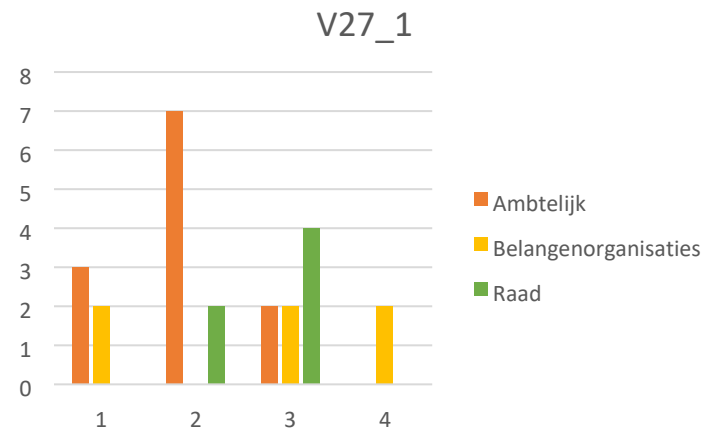


(25 respondents)



27.1 slide-sub: 26. Fietzers en landbouwverkeer hebben grote massa en snelheidsverschillen. Dit kan een risico vormen voor de verkeersveiligheid op wegen waar deze veel samen komen.

Wat is uw mening over fietsers en landbouwverkeer in de gemeente Sint-Michielsgestel?



(25 respondents)

Er moeten speciale voorzieningen
voor fietsers worden getroffen op
landbouwroutes in het op

1

2

3

4

buitengebied



2,28 Fietsers en landbouwverkeer
gaan prima samen op 1 rijbaan
landbouwroutes in het buitengebied

28 27. Heeft u verder nog opmerkingen die u met ons zou willen delen?

