

Mobiliteitsplan gemeente Someren

Duurzaam vervoer maakt Someren veilig, bereikbaar en verbonden

Klant: Gemeente Someren

Referentie: BI3255TPRP2210251035

Status: Finale versie/01

Datum: 25 oktober 2022



Larixplein 1
5616 VB EINDHOVEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Mobiliteitsplan gemeente Someren

Ondertitel: Duurzaam vervoer maakt Someren veilig, bereikbaar en verbonden
Referentie: BI3255TPRP2210251035
Status: 01/Finale versie
Datum: 25 oktober 2022
Projectnaam: Mobiliteitsplan Someren
Projectnummer: BI3255
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen, Mathijs Schoenmakers

Opgesteld door: Jeroen Winkelmolen

Gecontroleerd door: Mathijs Schoenmakers

Datum/Initialen: 13 oktober 2022/JW

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 13 oktober 2022/JW

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Opbouw mobiliteitsplan	2
2	Huidige situatie	3
2.1	Demografie	3
2.2	Verkeer	3
2.3	Verkeersveiligheid	8
3	Beleidskaders	9
4	Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer	11
4.1	Groene trend	11
4.2	Blauwe trend	11
4.3	Grijze trend	12
4.4	Conclusie trends en ontwikkelingen	13
5	Knelpunten	14
6	Visie	16
6.1	Visie op mobiliteit in Someren in 2035	16
6.2	Doelstellingen om de visie te realiseren	17
7	Wensbeelden verkeer	18
7.1	Wensbeeld fiets	18
7.2	Wensbeeld gemotoriseerd verkeer	19
7.3	Wensbeeld openbaar vervoer	22
7.4	Verkeersveiligheid	24
7.5	Parkeren	25
7.6	Leefbaarheid	25
7.7	Duurzaamheid	26
8	Uitvoeringsprogramma	28
8.1	Infrastructurele maatregelen	30
8.2	Onderzoek en beleid	34
8.3	Structureel jaarlijks budget	35
9	Samenvatting financiering	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het vigerende Verkeersbeleidsplan Someren is ontwikkeld in 2013 en sluit nu ca. 10 jaar later niet meer aan bij de ontwikkelingen, wensen en behoeften op het gebied van mobiliteit in de gemeente Someren. Daarnaast is verkeer en vervoer de afgelopen jaren niet planmatig opgenomen in programma's. Het gevolg is dat er geen structureel budget beschikbaar is en dat interventies op het gebied van verkeer en vervoer altijd volgend zijn op andere disciplines. Tot slot zijn er ook maatschappelijke, technologische en economische ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit en maken dat de gemeente Someren haar beleid wil actualiseren. Het mobiliteitsplan geeft richting aan de door de raad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer en is de thematische uitwerking van het thema verkeer en vervoer in de Omgevingsvisie

1.2 Opbouw mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan is opgebouwd aan de hand van een denkraam om van een visie (toekomstbeeld 2030), via een aanpak (wensbeelden) te komen tot concrete activiteiten en maatregelen (uitvoeringsprogramma). Om te kunnen bepalen of we op koers zitten om onze ambitie waar te maken, stellen we een aantal doelen en monitoren we deze doelen om te kijken of de maatregelen op de juiste manier bijdragen aan deze doelstellingen. Indien dit niet het geval is kunnen de maatregelen worden bijgesteld. Met dit denkraam is het mogelijk om het gehele Mobiliteitsplan in één oogopslag weer te geven.

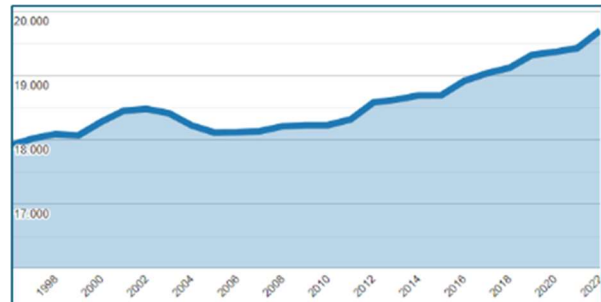


Figuur 1. Opzet mobiliteitsplan

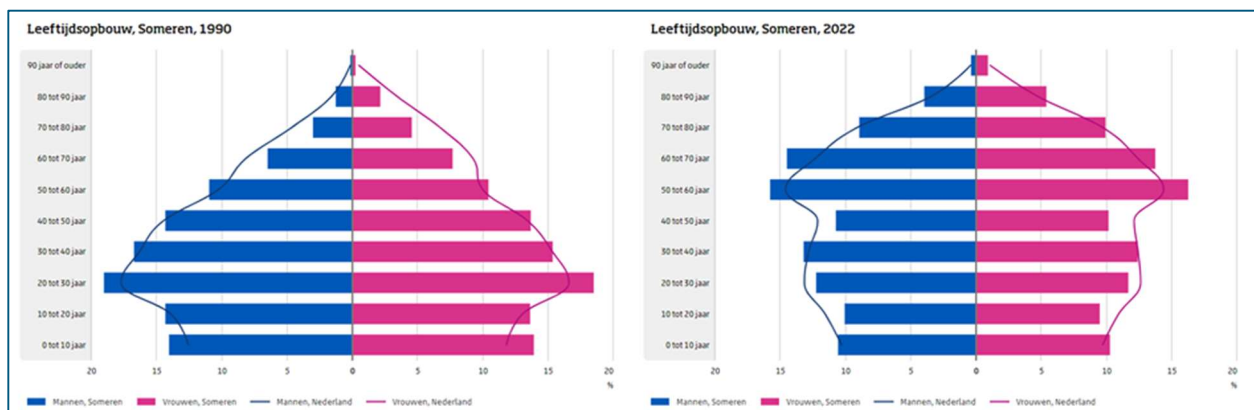
2 Huidige situatie

2.1 Demografie

De gemeente Someren is sinds 2005 elk jaar lichtelijk gegroeid qua inwoneraantal sinds 2016 (zie Figuur 2). Op 1 januari 2022 zijn er volgens de statistieken van het CBS 19.701 inwoners in de gemeente. De gemeente is aan het vergrijzen. Het aantal kinderen (<15jr) daalt al enkele jaren op rij. De oudere inwoners (>70jr) groeien in aantallen al enkele jaren op rij. De overige leeftijdsgroepen zijn redelijk stabiel gebleven. Vergeleken met de leeftijdsopbouw van heel Nederland, zoals weergegeven met de lijn in figuur 3, heeft Someren een relatief oudere bevolking, waarin het aandeel van de oudere inwoners (>65jr) hoog is.



Figuur 2. Inwoners aantallen Gemeente Someren (1998 - 2022) (CBS, 2022)



Figuur 3. Leeftijdopbouw Gemeente Someren 1990 vs 2022 t.o.v. het landelijk gemiddelde

Voor de langere termijn betekent deze ontwikkeling dat de gemeente nog verder zal blijven vergrijzen, aangezien de aanwas vanuit jongere generaties daalt. De oudere inwoners zijn voor de gemeente daarom een belangrijke doelgroep bij het mobiliteitsbeleid.

2.2 Verkeer

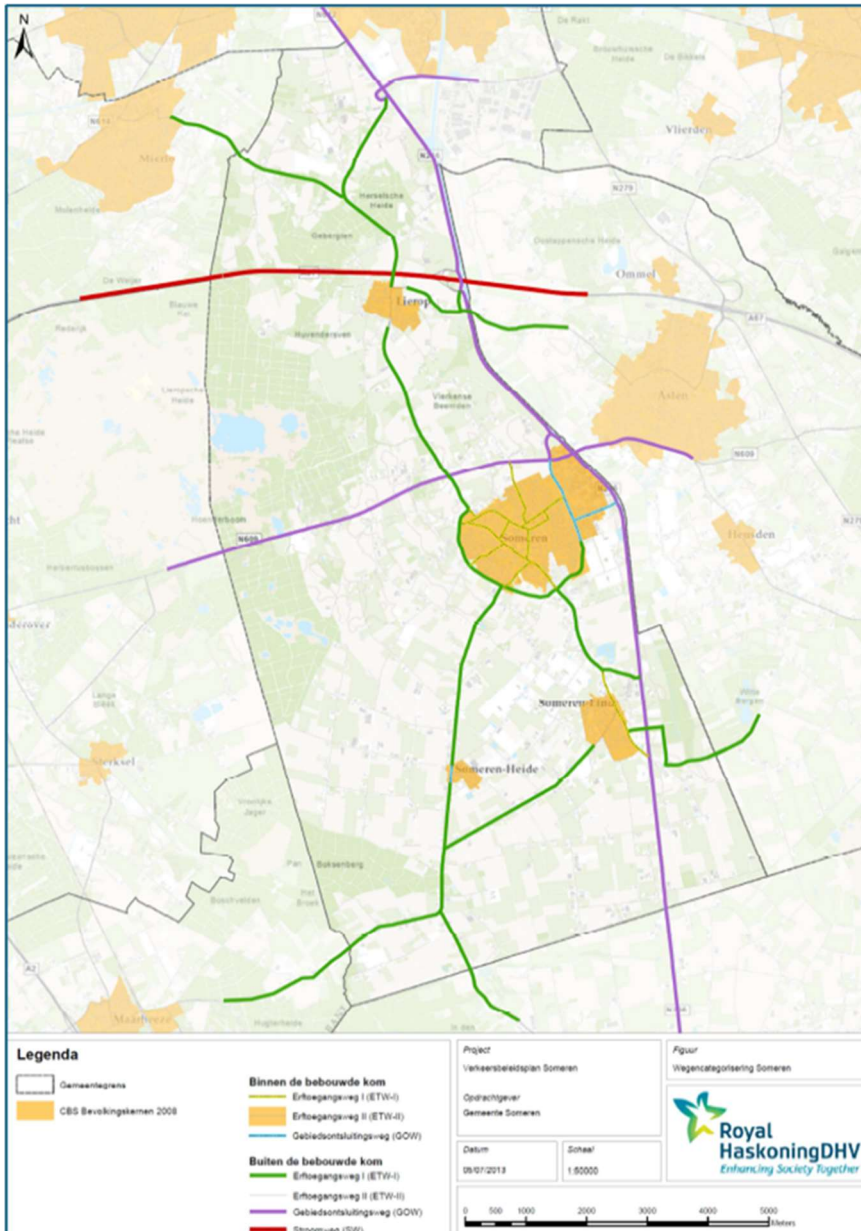
Gemotoriseerd verkeer

In deze paragraaf beschrijven we de huidige wegcategorisering en de doorstroming(sproblematiek).

Wegcategorisering

De wegcategorisering van de gemeente Someren is opgenomen in het, door de gemeenteraad, in 2013 vastgestelde verkeersbeleidsplan. Hierbij zijn de Somerense wegen ingedeeld in type weg (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg type I of II). De wegen buiten de bebouwde kom welke in beheer zijn van de gemeente zijn allen als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur gecategoriseerd. Uitzondering hier op is de Provincialeweg welke is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 80 km/uur. De hoofd(auto)structuur binnen de kom wordt gevormd door enkele gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen type I (eveneens 50 km/uur).

De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen type II (30 km/uur). Op de bedrijventerreinen geldt een maximum snelheid van 50 km/u. De huidige wegcategorisering is weergegeven in de onderstaande figuur.



Figuur 4. wegcategorisering in de gemeente Someren. Bron: Verkeersbeleidsplan Someren 2013.

Doorstroming

In de gemeente Someren spelen er enkele knelpunten ten aanzien van doorstroming. Zo staat er regelmatig file op de A67 en ook op de N612 is de intensiteit dermate hoog dat dit voor langzaam rijdend verkeer zorgt. Op de gemeentelijke wegen is een toenemend doorstromingsprobleem op de rotonde Provincialeweg-Witvrouwenbergweg. Deze rotonde nadert de maximale verwerkingscapaciteit.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit richt zich o.a. op het energieverbruik als gevolg van verkeer en vervoer. In Someren was in 2019 het energieverbruik van verkeer en vervoer (op basis van de hoeveelheid CO₂-uitstoot in de gemeente afgezet tegen de emissiefactor per voertuigbrandstof in de gemeente) 50,38 GigaJoule per inwoner (Klimaatmonitor Rijksoverheid). Dit aantal is al stabiel sinds 2013. Qua energieverbruik per inwoner is de gemeente Someren daarmee de 5^e gemeente van de Metropoolregio Eindhoven¹.

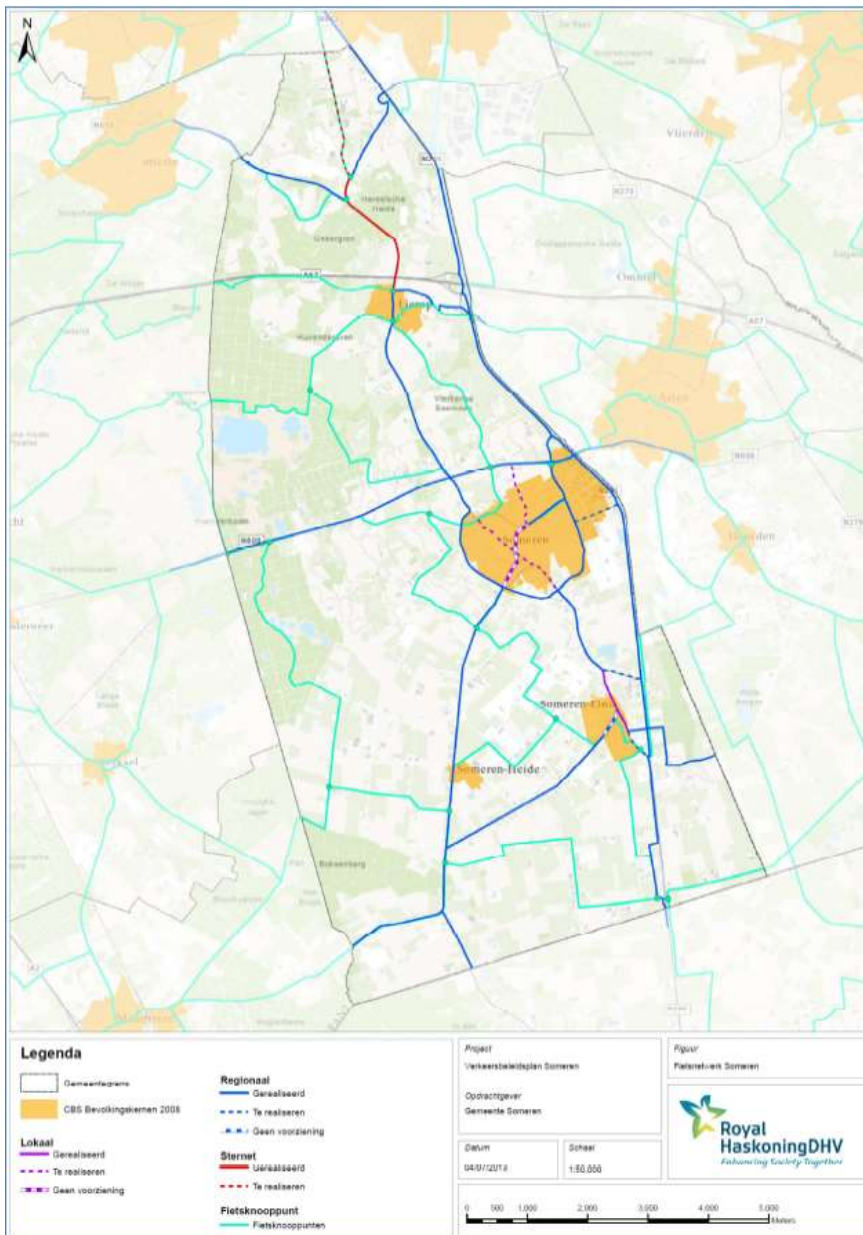
Een aspect van duurzame mobiliteit is het steeds meer toenemende gebruik van elektrische auto's. In 2021 zijn er op 12 locaties openbare oplaadpunten beschikbaar binnen de gemeente Someren (bron: oplaadpalen.nl). Van deze oplaadpunten bevindt één zich in Lierop, twee in Someren-Eind, één bij het vakantiepark De Heihorsten en de rest in de kern Someren.

Langzaam verkeer

De hoofdstructuur fiets binnen de gemeente Someren komt voor een belangrijk deel overeen met de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen type I. Fietsbewegingen zijn gericht op het centrum van de kern Someren en op de verbinding tussen Someren en de overige kernen. Uitgangspunt is dat op alle wegen die onderdeel uitmaken van de hoofd fietsstructuur de fietsers een eigen, veilige plek op de weg hebben (bijv. een vrijliggend fietspad of een fietsstrook). Dit is nog niet op al deze wegen het geval. Op rotondes binnen de bebouwde kom zitten de fietsers in de voorrang.

Voor voetgangers is geen specifiek netwerk vastgesteld. Dit omdat er in de openbare ruimte altijd wordt gestreefd naar een goede toegankelijkheid voor voetgangers.

¹ Kanttekening hierbij is dat ook het verbruik op snelwegen op gemeentelijk grondgebied zijn meegenomen in de berekening. Someren heeft van de top 5 gemeenten de minste snelwegkilometers waardoor op gemeentelijk niveau Someren wellicht nog stijgt op de ranglijst.



Figuur 5. Fietsnetwerk in de gemeente Someren. Bron: Verkeersbeleidsplan Someren 2013

Openbaar vervoer

De belangrijkste bestaande openbaar vervoer schakel binnen de gemeente is de lijnbus (320) tussen Helmond en Eindhoven, via Someren. Aanvullend op de lijnbus zijn er nog een tweetal buurtbussen (266 en 258). 266 rijdt van Deurne naar Geldrop via Someren, 258 rijdt van Weert naar Heeze via Someren, Someren-Eind en Someren-Heide.

Met de huidige routing van de bus liggen met name de wijken De Grootte Hoeven en Waterdael op een relatief grote loopafstand van de dichtsbijzijnde halte (>500m).

Figuur 6. Buslijnenkaart Someren. Bron: Hermes



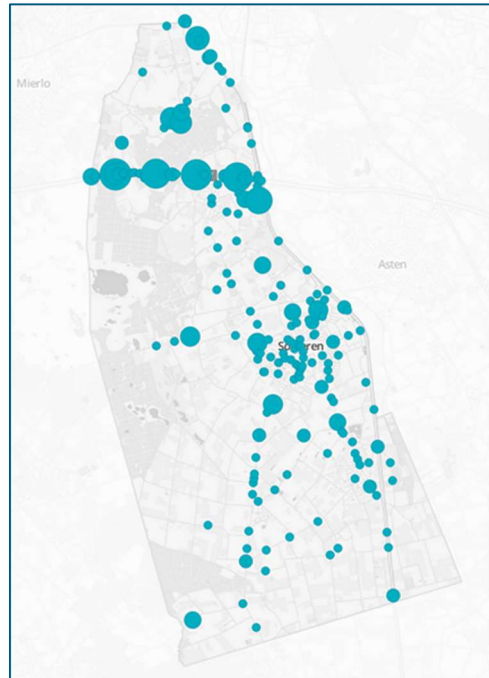
2.3 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In de periode 2017 t/m 2021 zijn er in totaal 543 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Someren. Van die ongevallen vonden er 316 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Someren (en dus 227 op rijkswegen en provinciale wegen). De locaties van de ongevallen zijn weergegeven in de figuur hiernaast.

Bij 92 ongevallen waren fietsers (fiets, e-bike en brom- en snorfietsers) betrokken. Bij 420 ongevallen waren personenauto's en bestelbussen betrokken.

Alle 543 verkeersongevallen betreffen ongevallen die de politie heeft geregistreerd. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt tegenwoordig geen politie meer ter plaatse waardoor hiervan geen of slechts beperkte registratie van is. Een analyse van de letselongevallen heeft meer waarde. In deze periode zijn er 115 letselongevallen geweest, waarvan 9 dodelijk. 57 van deze slachtoffers betroffen een categorie fietsers. Specifiek kijkend naar gemeentelijke wegen waren er 91 letselongevallen waarvan 7 dodelijk. 52 van deze slachtoffers betroffen een categorie fietsers.



Figuur 7. Ongevallen analyse 2017 – 2021
Bron: Viastat

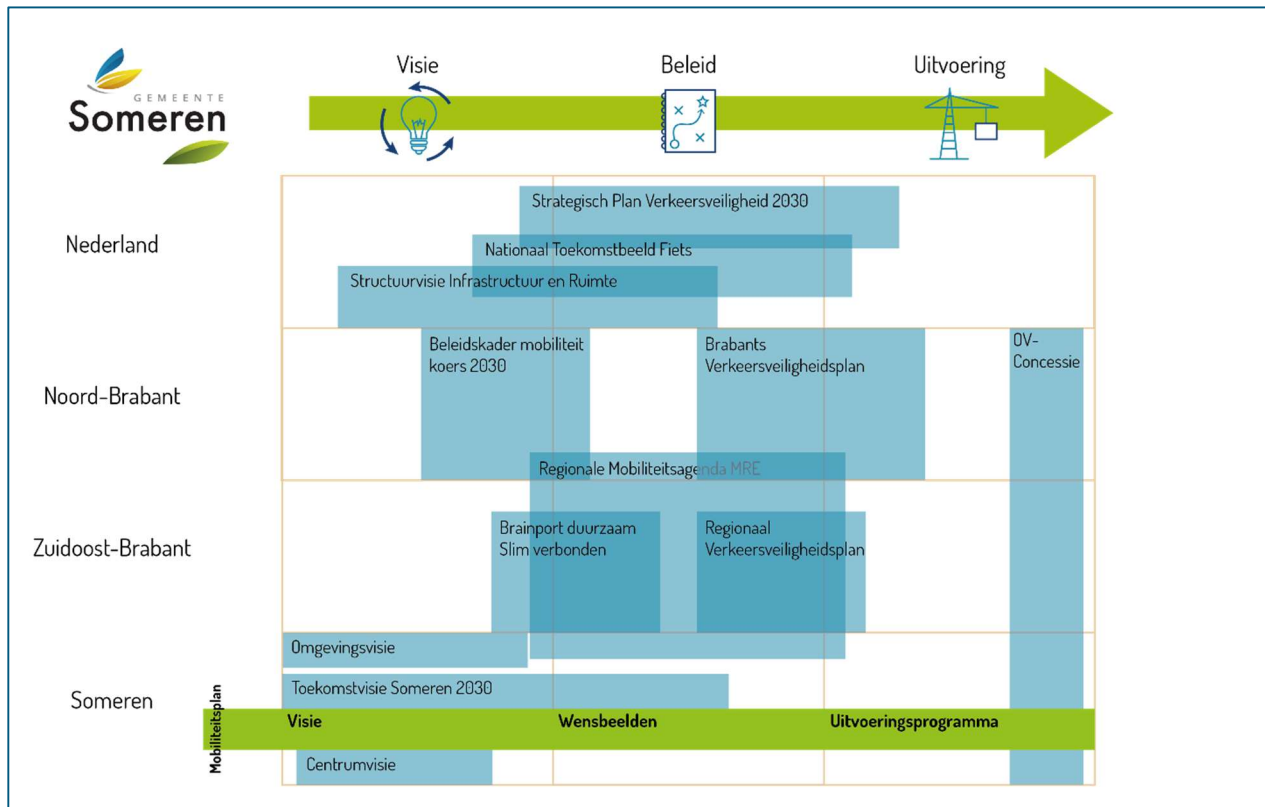
De risico's in het verkeerssysteem van Someren

Elk ongeval is er één te veel, maar de aanwezigheid van ongevallen bepaald niet per definitie het risico op verkeersongevallen in de gemeente. Voor ongevallen geldt immers ook: hoe meer verkeer, hoe meer ongevallen er plaatsvinden. Dat verklaart ook het grote aantal ongevallen op het relatief kleine wegaandeel Rijks- en provinciale wegen. Om de risico's in het verkeerssysteem van de gemeente te bepalen is een risicoanalyse uitgevoerd conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De grootste risico's in de gemeente Someren zijn:

- **Veilige infrastructuur:** op alle wegen met verschillende snelheidslimieten is in Someren ruimte voor verbetering. Zo ontbreken snelheidsremmende maatregelen op veel 30 en 60 km/u wegen en ontbreken fietsvoorzieningen op een deel van de 50 km/u wegen. Ook ontbreken diverse veilige oversteeklocaties voor langzaam verkeer.
- **Risicogroepen:** met name de fietser (fiets, e-bike, brom- en snorfiets) behoeft aandacht in de gemeente. Deze kwetsbare doelgroepen lopen een hoog risico door o.a. het gebrek aan goede faciliteiten, maar ook in combinatie met de vaak te hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Focus ligt daarbij ook op de onervaren verkeersdeelnemer zoals de 16/17 jarige op de brom-/snorfiets welke, ten opzichte van het aandeel in de bevolkingsopbouw, relatief vaak betrokken is bij letselongevallen. De komende jaren wordt tevens een toename verwacht van het aantal fietsers en e-bikers waardoor deze risicogroepen meer bloot worden gesteld aan de risico's.
- **Snelheid in het verkeer:** op veel wegen in de gemeente Someren wordt structureel te hard gereden, met name op de 30 en 60 km/u wegen.
- **Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.** Exacte cijfers van de mate van deze verkeersovertredingen in Someren zijn er niet maar landelijke trends tonen dat er o.a. een duidelijke toename zichtbaar is van het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen). Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Deze gedragingen hebben zonder meer hun impact op het verkeersveiligheidsrisico in Someren.

3 Beleidskaders

De mobiliteit in Someren is nauw verbonden met verschillende andere opgaven op regionaal, provinciaal en landelijk niveau. Daarom bestudeerden we beleidsdocumenten en programma's die belangrijk zijn voor dit mobiliteitsplan. Zie daarvoor onderstaande figuur. De belangrijkste speerpunten uit deze beleidskaders, welke directe invloed hebben op de aanpak van mobiliteit in de gemeente Someren, staan hieronder opgesomd.



Figuur 8. Krachtenveld nationale, regionale en lokale beleidsstukken

- In 2050 zijn er NUL verkeersslachtoffers door risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid;
- Het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals fietsen of wandelen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen;
- Inzet op ketenverplaatsingen om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en hiermee de mobiliteitstransitie te faciliteren.
- In lijn met de energietransitie wordt de elektrificatie van voertuigen versterkt en gefaciliteerd;
- Mobiliteit is voor iedereen (sociale inclusiviteit) en kan dienen als stimulans voor economische groei;
- Het organiseren van doelgroepenvervoer door dit beter te integreren met het openbaar vervoer (OV) en door mensen met een mobiliteitsbeperking te stimuleren het OV te gebruiken;
- Het investeren in aantrekkelijke leefomgeving. Dat betekent een sociale, aangename, veilige, duurzame en gezonde leefomgeving voor iedereen;
- Aandacht voor de kwaliteit van de infrastructuur in het landelijk gebied;
- Afstemming en samenwerking met de buurgemeenten en de regio is noodzakelijk;
- Mobiliteit als integraal onderdeel van omgevingsbeleid, afstemming met disciplines als economie, energietransitie, ruimtelijke ontwikkeling, toerisme en beheer en onderhoud.

- Realiseren van een sfeervol, levendig en vitaal dorpshart, met een sterke focus op verkeersveiligheid, en veel aandacht voor het langzaam verkeer.

We zien het landelijke, provinciale en regionale beleid als richtinggevend voor Someren. Dit geldt voor de essentiële onderdelen van het beleid van het rijk en de provincie en meer specifiek voor de regionale vraagstukken. We stemmen af met de regiogemeenten, maar blijven autonoom en zelf verantwoordelijk voor het gemeentelijke beleid. Keuzes binnen Someren wegen we af ten opzichte van de regionale vraagstukken en afspraken.

4 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Someren. Het Mobiliteitsplan biedt een visie op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en Grijs trend.

4.1 Groene trend

De groene trend is de duurzame trend. Een onderdeel hiervan is de energietransitie die momenteel in volle gang is. Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische voertuigen stijgt, ook in de gemeente Someren, en daarmee is het wenselijk dat het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte ook toeneemt. De verwachting is dat deze trend doorzet en de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen de komende jaren steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken, ook in Someren. De druk om het milieu neemt toe en mensen worden zich steeds bewuster van de gevolgen van klimaatverandering. Dit uit zich bijvoorbeeld in de keuze om minder te vliegen of geen auto meer te kopen maar gebruik te maken van een deelauto (van bezit naar gebruik). Dit zien we ook terug in het autobezit in Nederland. Men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt daarbij ondergeschikt. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze. Dit wordt met Mobility as a Service-oplossingen (mobiliteitsdiensten) mogelijk gemaakt. In de gemeente Someren is dit nog niet het geval en zien we nog steeds een toename in het aantal personenauto's. De verwachting is echter dat wanneer ook in Someren mobiliteitsdiensten hun intrede nemen Someren, inwoners van de gemeente ook mee zullen gaan met de landelijke trend.

Daarnaast neemt in algemene zin het gebruik van duurzame vervoerswijze toe. De fiets als vervoerswijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bijvoorbeeld bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer gemeenten ervoor om centrumgebieden, in het kader van de huidige discussie rondom het klimaat, groener te maken, onaantrekkelijker te maken voor gemotoriseerd verkeer en aantrekkelijker te maken voor het langzaam verkeer. Ook in Someren biedt dit kansen om de leefomgeving in de gemeente te verduurzamen.



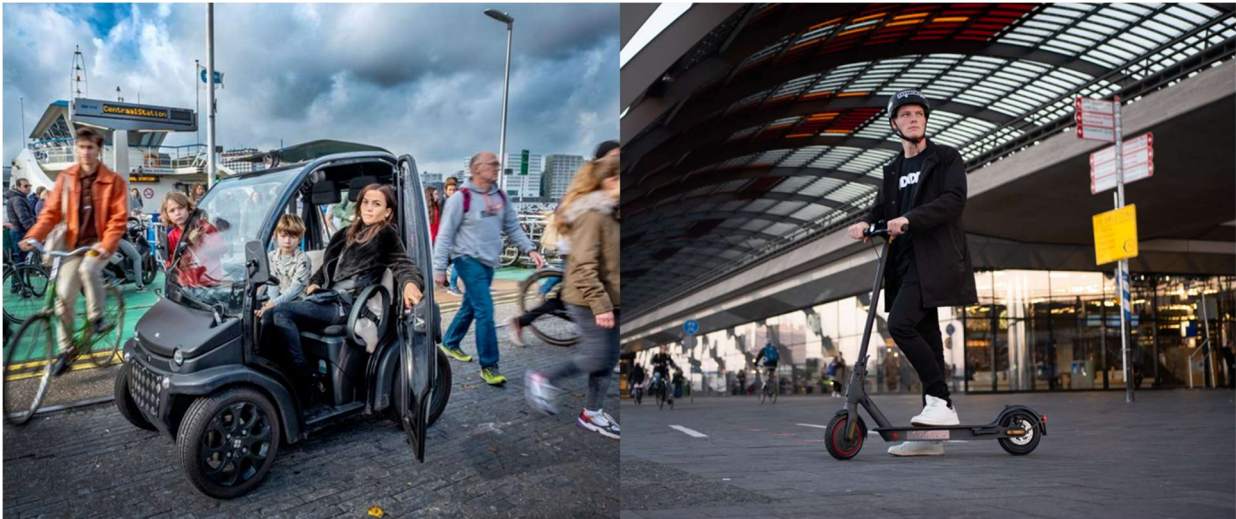
Figuur 9. Fietskoerier

De fiets wordt, ook in de gemeente Someren, een steeds belangrijker vervoerswijze. Dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Om de verkeersveiligheid te borgen is het wenselijk voldoende ruimte te maken voor de fietsers.

4.2 Blauwe trend

De blauwe trend is de innovatieve trend. Hierbij kan je denken aan bijvoorbeeld de ontwikkeling van nieuwe type voertuigen. Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe, waardoor de veiligheid afneemt. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt (denk aan de elektrische step of overdekte elektrische driewieler).

Ook binnen de gemeente Someren zijn deze verschillende voertuigen aanwezig en zullen meer gebruikt gaan worden. De weg- en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden in het mobiliteitssysteem.



Figuur 10. Nieuwe voertuigen

Een andere belangrijke ontwikkeling is het verzamelen van data en toepassingsgericht hiervan gebruik te maken. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg. Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Door betere technologie in voertuigen en meer data kan men met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen.



Figuur 11. Digitalisering weginformatie

Ook neemt de technologie in auto's toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Voor de wegen in de gemeente Someren is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijning op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

4.3 Grijze trend

Ook zijn er momenteel veel maatschappelijk-sociale ontwikkelingen gaande. Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergjazing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Voor de gemeente Someren betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd,

beter zichtbaar of afgeschermd worden. Daarnaast kan er specifiek worden ingezet op educatie voor ouderen, wat nu bijvoorbeeld gedaan wordt in het project Doortrappen.

Daarnaast zien we ook burgers steeds meer invloed toebedeeld krijgen in het proces om te komen tot besluitvorming. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder). Bij veel projecten in de gemeente Someren is er al een vorm van participatie van bewoners aanwezig.

Als laatste is het belangrijk om te realiseren dat een mobiliteitsvisie voor een langere termijn wordt opgesteld. Dit betekent ook dat gedurende de planhorizon van het document ook culturele verschuivingen kunnen plaatsvinden. Bepaalde opinies, die in de huidige situatie vanzelfsprekend zijn, kunnen in de toekomst totaal ongelooftwaardig zijn.

4.4 Conclusie trends en ontwikkelingen

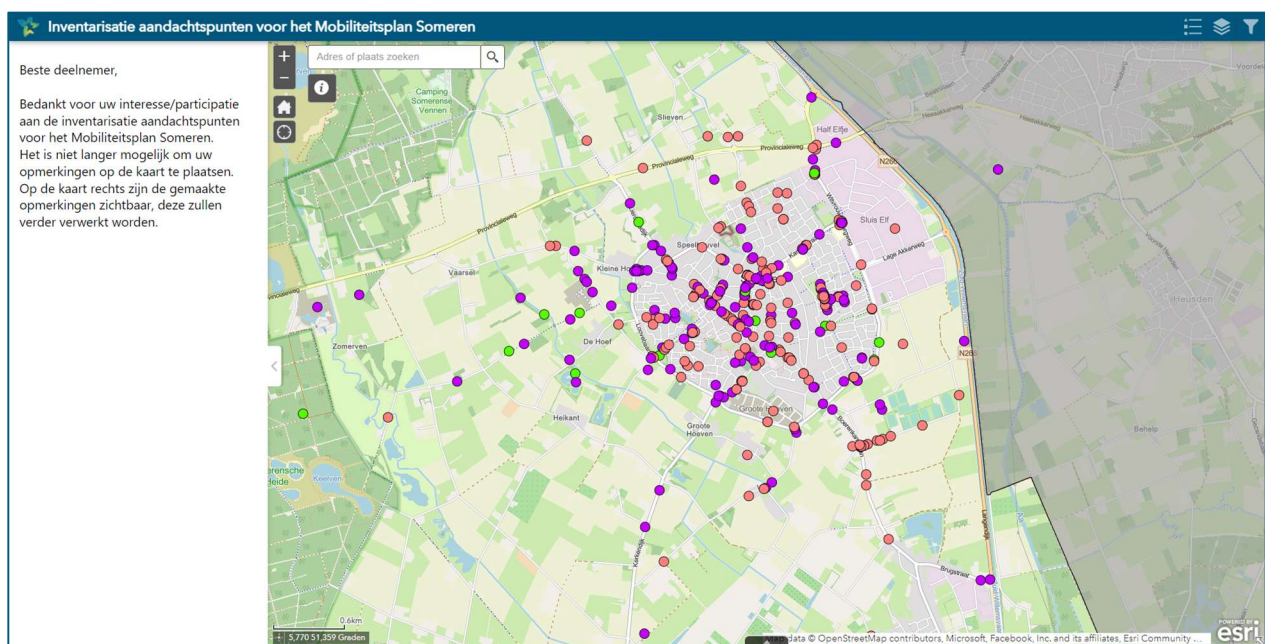
De blauwe trend is een op zichzelf staande ontwikkeling waar de gemeente Someren op moet kunnen anticiperen. De belangrijkste ontwikkelingen waar de gemeente Someren op in kan spelen zijn de groene en grijze trend:

- De vergrijzing van de bevolking vraagt dat er bij de inrichting van de wegen hierop ingespeeld kan worden door voldoende ruimte te maken voor de verschillende type gebruikers.
- De energietransitie zet door en het duurzaamheidsdenken neemt toe, elektrische voertuigen en nieuwe voertuigen (veelal gerelateerd aan de fiets) worden steeds belangrijker en zullen een plaats moeten krijgen. Er zijn momenteel diverse knelpunten op het gebied van fiets, waardoor dit thema zeer relevant is.
- Nieuwe mobiliteitsdiensten bieden vervoer op maat, deze diensten zullen zich ontwikkelen en impact hebben op vervoersgedrag, waarbij de gemeente in samenspraak met o.a. vervoerders, mobiliteitsaanbieders en hogere overheden hier op aan kan haken.

In de latere hoofdstukken zullen hiervoor beleid en zo mogelijk maatregelen worden uitgewerkt.

5 Knelpunten

Inwoners van de gemeente Someren hebben in januari 2022 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart. Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen doorgegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de burgers van Someren. In totaal zijn er 556 reacties binnengekomen. De knelpunten zijn ingedeeld in diverse categorieën, zoals fietsverkeer of voetgangers. De meeste knelpunten die zijn binnengekomen hebben een sterke link met verkeersveiligheid. In de volgende paragrafen zijn de meest genoemde knelpunten uit de verschillende categorieën op hoofdlijnen beschreven. Verkeersveiligheidsknelpunten zitten in deze categorieën verweven. De volgorde van de paragrafen is daarbij gebaseerd op de (aflopende) hoeveelheid knelpunten per categorie.



Figuur 12. Knelpuntenkaart gemeente Someren

Fietsverkeer

De meeste reacties zijn binnengekomen over knelpunten in relatie tot fietsverkeer. Bij de opmerkingen valt op dat er vaak wordt genoemd dat fietsers op de drukke wegen worden weggedrukt door gemotoriseerd verkeer, dat fietspaden te smal zijn, dat gemotoriseerd verkeer te hard rijdt wanneer men de fietser passeert en dat vaak geen voorrang wordt verleend. Er zijn veel gevaarlijke kruisingen genoemd waar goede oversteekvoorzieningen ontbreken en er is een behoefte aan meer vrijliggende fietspaden langs drukke en/of 50 km/u wegen. Ook ontbreekt het op sommige plekken aan een goede verlichting of bewegwijzering, zijn er gevaarlijke bermen en ontbreken er schakels in het fietsnetwerk.

Voetgangers

Veel knelpunten met betrekking tot voetgangers zijn terug te vinden in het centrum waar men aangeeft dat door het vele gemotoriseerd verkeer het wandelen onaangenaam is. Ook is op diverse locaties in de gemeente de slechte kwaliteit van voetpaden (en daarmee o.a. rolstoeltoegankelijkheid) benoemd. Men geeft aan dat op enkele locaties oversteken gevaarlijk is en dat er ontbrekende schakels in het netwerk zijn doordat soms stukken trottoir ontbreken.

Parkeren

Nagenoeg alle knelpunten die zijn benoemd omtrent parkeren zijn in de kern Someren. Bij enkele scholen zoals basisschool de Ranonkel en basisschool LeerRijk wordt parkeerhinder ervaren tijdens schooldagen. Ook wordt genoemd dat men vaak asociaal parkeergedrag ervaart zoals parkeren op kruispunten of op trottoirs.

Bereikbaarheid

De meest genoemde knelpunten t.a.v. bereikbaarheid zijn sluipverkeer in Lierop en onduidelijke kruisingen (t.a.v. de voorrang) in Someren, met name op de drukke doorgaande wegen.

Leefbaarheid

In Lierop ervaart men geluidsoverlast van de A67 en heeft men hinder van doorgaand (sluip)verkeer in de kern. In Someren-Heide en Someren-Eind ervaart men hinder van doorgaand vrachtverkeer. Niet alleen vanwege geluid en trillingen, maar ook vanwege snelheid. Er wordt meermaals een duidelijke wens uitgesproken voor meer snelheidsremmende maatregelen en de optie voor autoluwe straten wordt geopperd.

OV en deelmobiliteit

Enkele keren is de beperkte beschikbaarheid van het openbaar vervoer benoemd. Dit is echter wel alleen genoemd in de kern Someren. De beperkte beschikbaarheid uit zich in de frequentie maar ook in het gegeven dat enkele wijken langs de rondweg niet zijn aangesloten op het busnetwerk. Ook wordt benoemd dat het openbaar vervoer vanaf de kleinere kernen (Someren-Heide en Someren-Eind) niet concurrerend is met de auto.

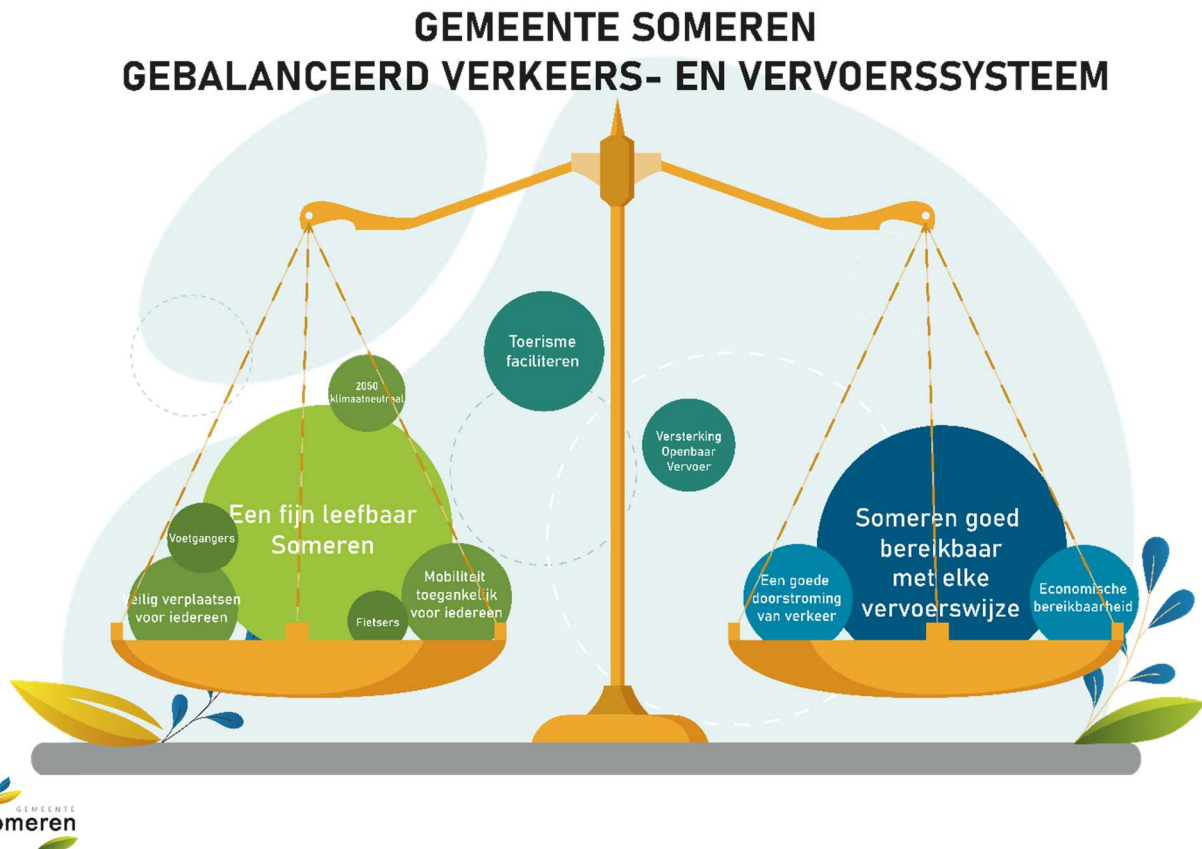
Zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer)

Van zwaar verkeer wordt met name hinder ervaren. Deze hinder betreft geluidsoverlast en trillingen, vooral ook van doorgaand vrachtverkeer en heeft dus een sterke link met leefbaarheid. Deze knelpunten worden het vaakst genoemd in Lierop en de route Floreffestraat-Kerkstraat in Someren. Ook wordt aangegeven dat onvoldoende wordt gehandhaafd op inrijverboden voor bijv. doorgaand vrachtverkeer.

6 Visie

6.1 Visie op mobiliteit in Someren in 2035

“Een gebalanceerd verkeer- en vervoerssysteem is essentieel voor de mobiliteit”



Figuur 13. Gebalanceerd verkeer- en vervoerssysteem

Een goede balans in het mobiliteitssysteem is cruciaal voor een goed functionerende samenleving. Balans tussen de individuele wensen van eindgebruikers en de collectieve ambities voor leefbaarheid en klimaat van de gemeente. Tussen de kosten voor de gemeente, marktpartijen en gebruikers. En tussen een inspirerende ambitie voor de lange termijn en praktische oplossingen voor de vraagstukken van vandaag en morgen.

Het afgelopen decennium heeft de wereld van mobiliteit niet stilgestaan. Nieuwe 'vormen van mobiliteit hebben hun intrede gedaan, denk aan bijvoorbeeld de speedpedelec, de e-bike of bijvoorbeeld de deelauto, maar ook zijn er trends en ontwikkelingen die hun impact hebben op de manier waarop we met mobiliteit omgaan. Denk aan het belang van de energietransitie, de opkomst van mobiliteitshubs, verschuiving van bezit naar gebruik en autonome voertuigen. Relevante thema's voor mobiliteit zijn naast het traditionele parkeren, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer nu ook gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Al deze thema's, trends en ontwikkelingen hangen met elkaar samen en veranderen de manier waarop we met mobiliteit omgaan en daarom is het belangrijk hier het evenwicht in te vinden. Zo staan

leefbaarheid en bereikbaarheid op gespannen voet met elkaar, zorgt de energietransitie en het bijbehorende elektrisch rijden voor behoefte aan laadpalen bij parkeerplaatsen en staat toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers soms haaks op de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer.

De gemeente Someren heeft in de afgelopen jaren hard gewerkt aan mobiliteit. De investeringen hebben een positief effect gehad op het verbeteren van o.a. de verkeersveiligheid. Deze investeringen waren echter wel onderdeel van een reactief beleid op mobiliteit. De gemeente is bezig geweest met alle thema's, trends én ontwikkelingen, maar de activiteiten en inzet rondom mobiliteit hebben niet gestructureerd plaatsgevonden. Het gevolg is dat o.a. het ene thema meer aandacht heeft gekregen dan het ander en bijvoorbeeld enkele nieuwe ontwikkelingen geen (duidelijke) plek hebben gekregen in het Somerense verkeer- en vervoerssysteem: de balans is enigszins verstoord. Dit biedt kansen om met een gestructureerde aanpak van mobiliteit de *balans in het Somerense verkeer- en vervoerssysteem* te herijken. Er is de afgelopen jaren veel aandacht geweest voor de auto, wat ertoe heeft geleid dat de positie van de auto in Someren erg goed is. Met een herijking van de balans kan nu ook de positie van o.a. de fietser en de voetganger verder worden verbeterd. Trends als nieuwe voertuigen of elektrisch rijden zijn zeer actueel en hebben al aandacht in de gemeente, maar kunnen met een herijking van de balans beter ingebed worden in het verkeer- en vervoerssysteem van Someren.

Op basis van de huidige stand van zaken van het verkeer- en vervoerssysteem van Someren is er dus behoefte aan structuur rondom mobiliteit en een duidelijke richting voor de wijze waarop de gemeente Someren zich gaat ontwikkelen rondom alle relevante mobiliteitsthema's, trends en ontwikkelingen. Dit vergt geen radicale veranderingen, veel gaat ook goed, maar een herijking van de balans in het verkeer- en vervoerssysteem. Het streven is om alles wat speelt rondom mobiliteit, aangepast op de Somerense schaal, de aandacht te geven die nodig is om te zorgen voor een veilig, comfortabel, gezond en goed bereikbaar mobiliteitssysteem voor alle inwoners van de gemeente. Met als doel om de volgende ambitie te realiseren:

“Een gebalanceerd verkeer- en vervoerssysteem in de gemeente Someren in 2035”

6.2 Doelstellingen om de visie te realiseren

Het hoofddoel van dit mobiliteitsplan is om te komen tot een veilig en gebalanceerd verkeer- en vervoerssysteem. Een systeem waar bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid in balans met elkaar zijn. Per thema wordt daar een aantal doelstellingen aan gekoppeld. Zowel de volgorde van de thema's als de volgorde van de doelstellingen is willekeurig (dus niet op volgorde van prioriteit).

Bereikbaarheid: Behoud van de autobereikbaarheid van de gemeente en een verandering in de modaal-split van gemotoriseerde mobiliteit naar actieve mobiliteit in 2035 t.o.v. 2022.

Duurzaamheid: Een vermindering van het energieverbruik voor verkeer en vervoer binnen de gemeente Someren in 2035 t.o.v. 2022.

Leefbaarheid: Een verbetering van de luchtkwaliteit in 2035 t.o.v. 2022 als gevolg van verkeer en mobiliteit² en een verbetering van de subjectieve leefbaarheidsbeoordeling onder inwoners in 2035 t.o.v. 2023.

Verkeersveiligheid: Een vermindering van het aantal letselslachtoffers in het verkeer in 2035 t.o.v. 2022

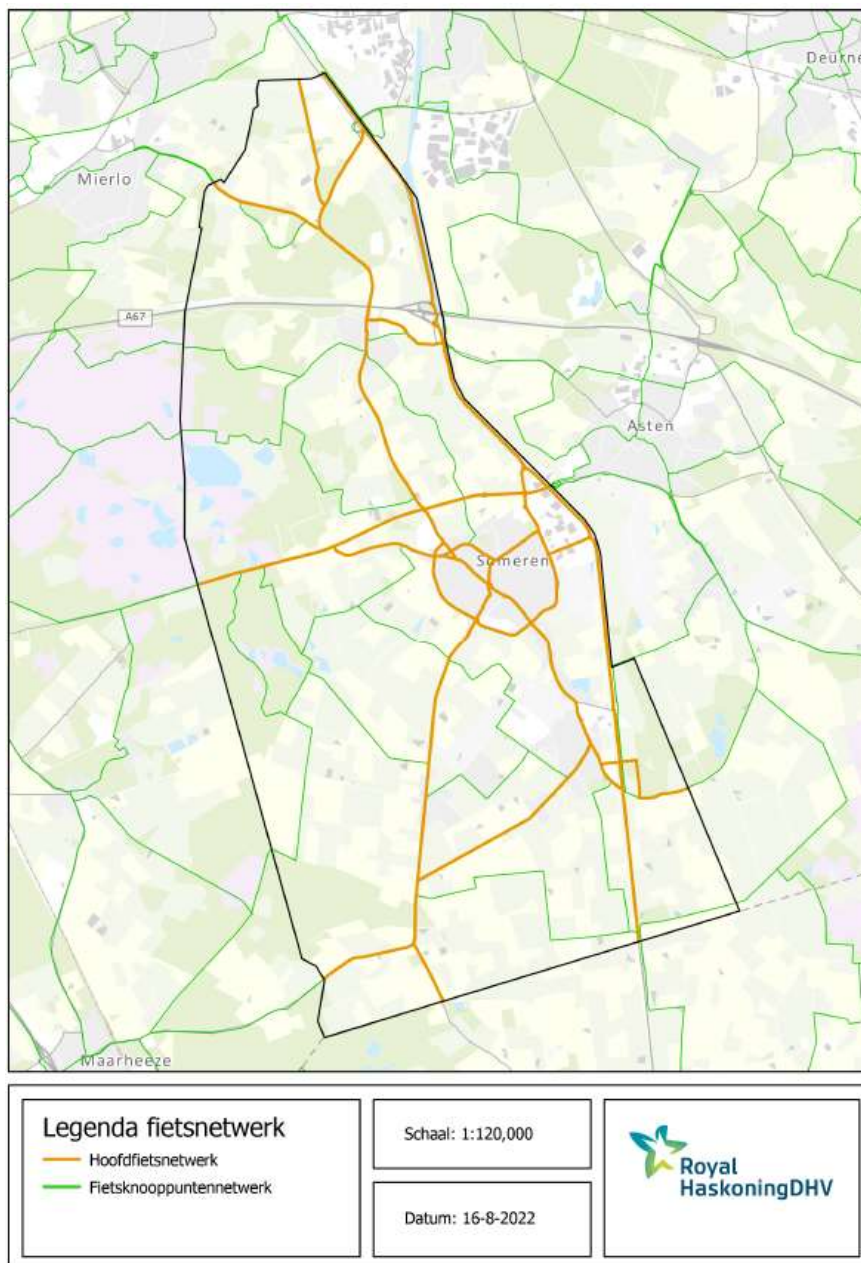
² Gemeten op microniveau, met 0-meting in 2023

7 Wensbeelden verkeer

Op basis van de ambities doelstellingen, de huidige netwerken en de ervaren knelpunten, zijn de toekomstige wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen én flankerende beleidsthema's in Someren opgesteld. Flankerend beleid betreft onderwerpen die meerdere vervoerswijzen overlappen. De wensbeelden omvatten per vervoerswijze de ideale routes met de gewenste uitgangspunten voor een optimale verplaatsing en per flankerend beleidsthema een beschrijving van de wenselijke situatie.

7.1 Wensbeeld fiets

In onderstaand figuur is het fietsnetwerk weergegeven. Het netwerk bestaat uit het hoofd fietsnetwerk en het recreatief fietsnetwerk.



Figuur 14. Wensbeeld fietsnetwerk Someren

Hoofdfietsnetwerk

De kaart toont dat het toekomstig gewenste hoofdfietsnetwerk. In dit netwerk dient ten opzichte van de huidige situatie nog één nieuwe schakel gerealiseerd te worden. Daarnaast dient ook één schakel nog verbeterd te worden om de (grote) stroom fietsers goed en veilig te faciliteren:

- Route Hersel-Helmond: De route van Someren naar Helmond, via Lierop, is een belangrijke fietsverbinding voor de gemeente. Fietsers maken vanuit Someren tot aan Hersel gebruik van een vrijliggend fietspad. Vanaf Hersel gaat de grootste stroom fietsers via Eindje/Lungendonk richting Helmond. Op dit deel van de route ontbreken veilige fietsvoorzieningen. We willen hier een veilige plek voor de fietsers op de weg realiseren.
- Lage Akkerweg: De Lage Akkerweg is een gebiedsontsluitingsweg over een bedrijventerrein. In de huidige situatie rijden de fietsers op de rijbaan. Dat terwijl er relatief hoge verkeersintensiteiten, waaronder ook veel vrachtverkeer, over de weg rijden met een hoge snelheid. Om de fietser veilig te faciliteren willen we hier een vrijliggend fietspad realiseren.

Op de routes van het hoofdfietsnetwerk zorgen we dat de fietser te allen tijde een veilige en comfortabele plek heeft om te fietsen. We streven ernaar om de weg zoveel mogelijk in te richten volgens de richtlijnen van het CROW. Mocht dit niet passen binnen de beschikbare ruimte doen we op deze wegen geen concessie aan de kwaliteit van het fietsnetwerk.

School-thuis routes

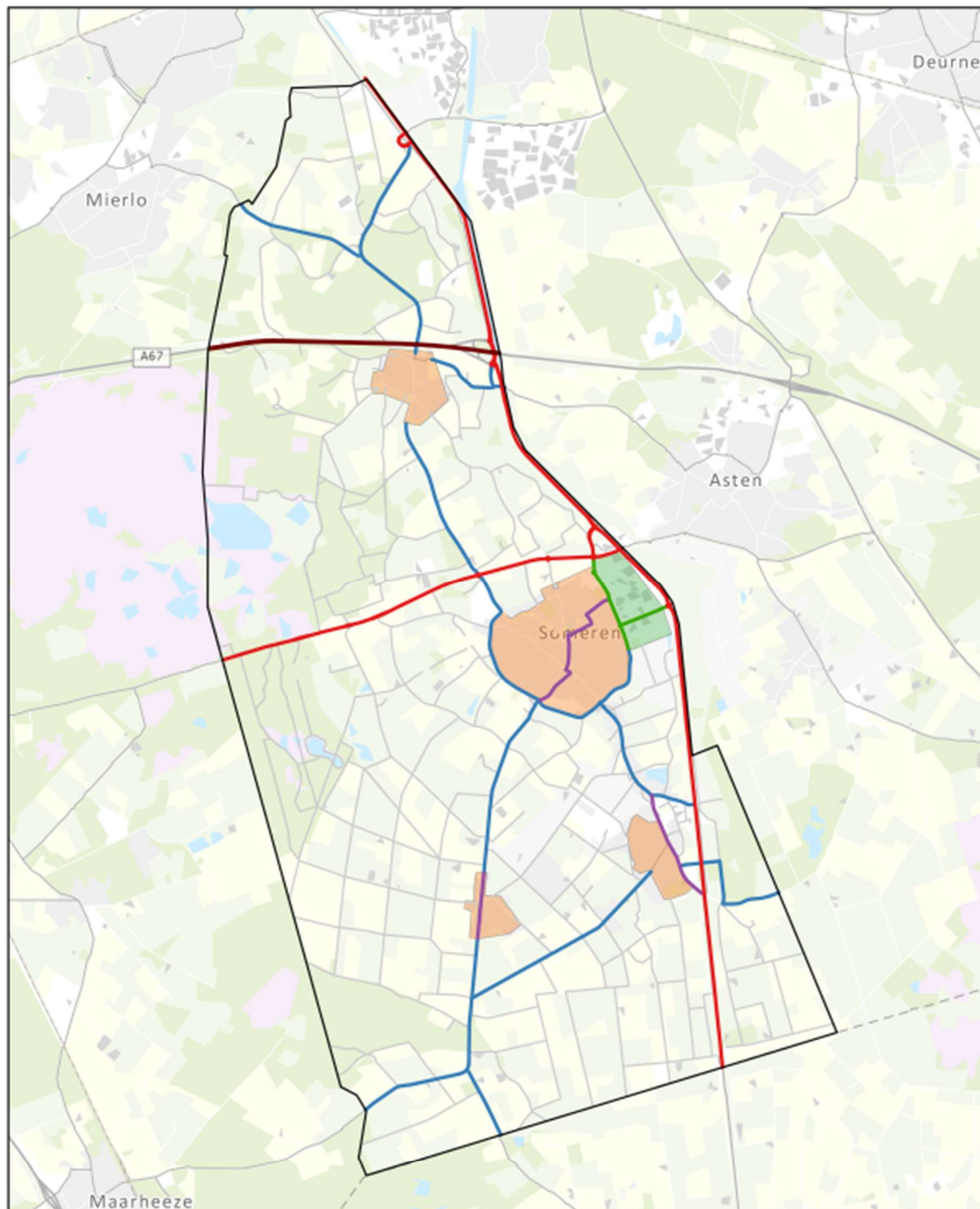
Er zijn een aantal routes waar veel scholieren naar het voortgezet onderwijs of het basisonderwijs fietsen of wandelen. Bij deze routes heeft de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers altijd de hoogste prioriteit, ook wanneer dit ten koste gaat van de doorstroming of economische bereikbaarheid.


Recreatief fietsnetwerk

Het recreatief fietsnetwerk betreft het knooppuntennetwerk. Dit zijn de routes in onze gemeente die het meest worden gebruikt door recreatieve fietsers. Op deze wegen worden in de huidige situatie weinig knelpunten ervaren, mede ook doordat de intensiteit laag is. Het uitgangspunt is niet om op alle wegen in het recreatief fietsnetwerk fietsvoorzieningen te realiseren, maar als op deze wegen groot onderhoud wordt uitgevoerd is dat wel het moment om te kijken naar nut en noodzaak. Het is belangrijk dat langs deze routes voldoende rustpunten zijn en eventuele ontbrekende schakels worden toegevoegd.

7.2 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer

Binnen Duurzaam Veilig zijn er drie verschillende wegcategorieën mogelijk: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom hoort hier een snelheidsregime bij. Met onze gemeente sluiten we aan op deze systematiek. In onderstaande figuur is de wegcategoryingskaart voor gemotoriseerd verkeer weergegeven.



<p>Legenda wegcategorisering</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stroomweg — Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u — Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u — Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u — Erftoegangsweg I 60 km/u — Erftoegangsweg II 60 km/u Erftoegangsweg 30 km/u 	<p>Schaal: 1:120,000</p>	
<p>Datum: 16-8-2022</p>		

Figuur 15. Wensbeeld wegcategorisering Someren

Een van de belangrijkste wijzigingen is dat we als Someren (bijna) volledig gaan voor een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Hiermee proberen we het sluisverkeer zoveel mogelijk te beperken en daarmee de overlast hiervan te verminderen. Om dat te realiseren wijkt de netwerkkaart op enkele wegen af van de huidige situatie. Zo is in de kern Someren het enige deel wat nog 50 km/u blijft de Lage Akkerweg, de Witvrouwenbergweg en Burgemeester Roelslaan tussen de komgrenzen op beide wegen en de wegen op bedrijventerreinen. De rest van de bebouwde kom wordt 30 km/u. Daarbij wordt een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd: GOW30. Dit staat voor gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Het betreft een type weg die nog steeds een ontsluitende functie heeft (en daarmee een wat hogere intensiteit) en dit faciliteert, maar waar de inrichting niet uitnodigt om harder te rijden dan 30 km/u. Langzaam verkeer heeft ondanks de hogere intensiteit toch een veilige plek op de weg.

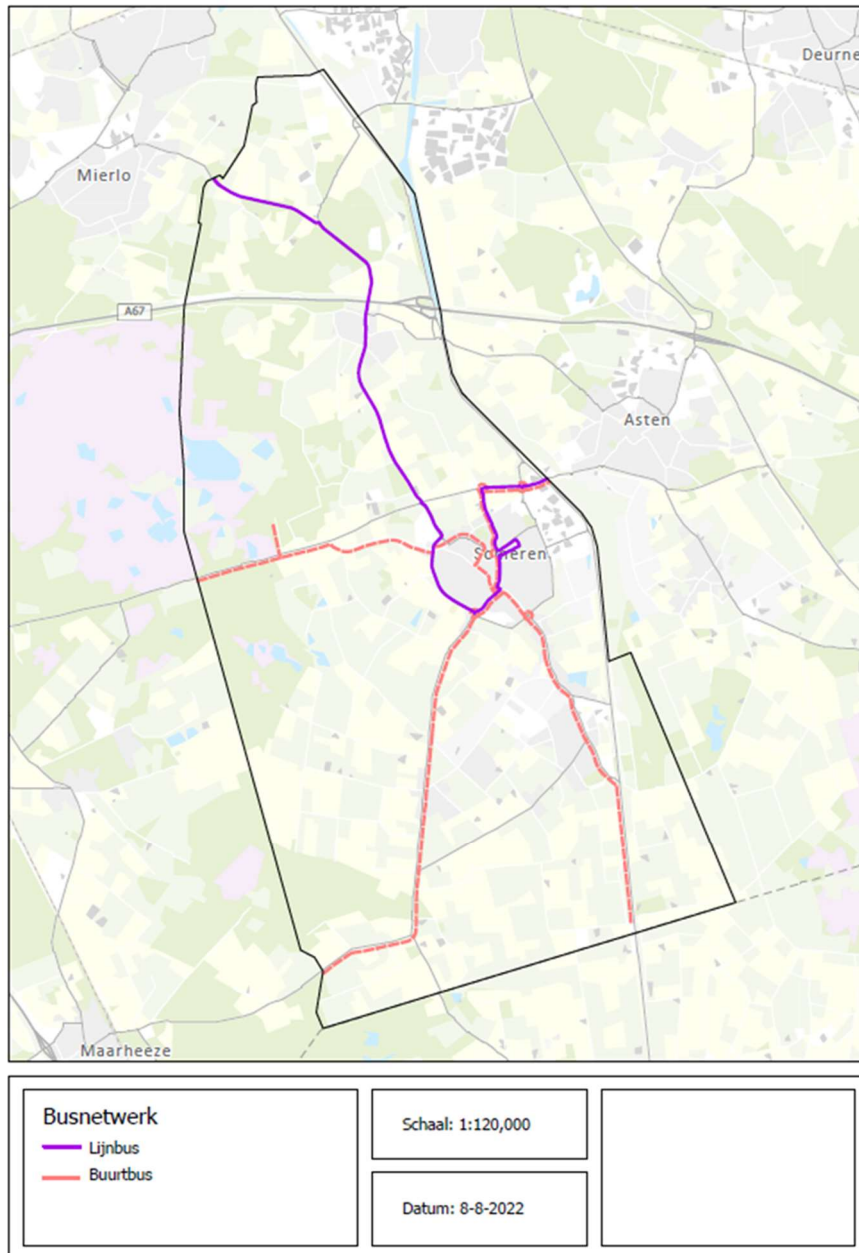
In Someren is de Route Kanaalstraat-Dorpsweg-Laan ten Roode-Kerkstraat-Loovebaan gecategoriseerd als GOW30. In Someren-Heide en Someren-Eind is de doorgaande route (Kerkendijk en Boerenkamplaan/Sluisstraat) gecategoriseerd als GOW30.

Buiten de bebouwde kom behouden we een maximumsnelheid van 60 km/u op de (erftoegangs-)wegen (ETW60). Binnen deze wegcategorie houden we vast aan de huidige situatie waarin onderscheid wordt gemaakt tussen ETW60-type I en ETW60-type II. De type I wegen behouden hun verkeersfunctie als verbinding tussen de verschillende kernen binnen onze eigen gemeente en naar buurgemeenten. De type II wegen behouden hun functie als verblijfsgebied waar gemengd verkeer het uitgangspunt is.

De N266 en N612 blijven onze belangrijkste ontsluitingswegen richting Helmond, Weert en richting de A67 (Eindhoven-Venlo). Behoud van een goede doorstroming is daar essentieel. We blijven in gesprek met de provincie en in regionaal verband met het Rijk om, ook bij de verwachte toekomstige groei van het gemotoriseerd verkeer, deze wegen bereikbaar te houden. Een verbreding van de A67 is daarbij een van de wensen vanuit de regio. Op de gemeentelijke rotonde Provincialeweg-Witvrouwenbergweg blijven we de komende jaren de situatie monitoren en wanneer de intensiteit daar structureel de beschikbare capaciteit overschrijd nemen we passende maatregelen zoals de opwaardering naar een turborotonde.

7.3 Wensbeeld openbaar vervoer

De gemeente kan jaarlijks in het kader van het exploitatieplan aangeven welke aanpassingen in de dienstregeling (routing) wenselijk zijn. Uiteindelijk bepalen vervoerder en de concessieverlener (provincie) welke aanpassingen worden doorgevoerd. In het wenselijke openbaar vervoer netwerk zijn enkele verschuivingen ten opzichte van het huidige netwerk zichtbaar.



Figuur 16. Wensbeeld openbaar vervoersnetwerk Someren

Busnetwerk

We zetten in op het in standhouden van de huidige buslijnen en hun frequentie. Zo willen we niet alleen in de kern Someren maar ook in Lierop, Someren-Eind en Someren-Heide het openbaar vervoer beschikbaar houden voor onze inwoners en blijft de busverbinding met Eindhoven en Helmond een interessant alternatief voor de auto.

In de kern van Someren willen we de routing van de lijnbus iets wijzigen om de bereikbaarheid voor onze inwoners te vergroten en de overlast als gevolg van de aanwezigheid van de bus in de Floreffestraat te verminderen. De voorgestelde beoogde busroute loopt daarom niet meer via de Kerkstraat en de Floreffestraat maar gaat vanaf de Laan ten Roode over de Kerkstraat naar de Loovebaan, om vervolgens de Loovebaan te volgen richting de Lieropsedijk. Deze routewijziging vraagt ook om het verplaatsen en realiseren van nieuwe bushaltes:

- Verplaatsen bushalte Kerkstraat: de nieuwe route loopt niet meer over het deel van de Kerkstraat ten westen van de Laan ten Roode, waar op de Kerkstraat de huidige halte ligt. Om toch een halte nabij het centrum te behouden is het wenselijk om de bushalte een stukje te verplaatsen.
- Aanleg nieuwe bushalte(s) Loovebaan: om ook zowel de nieuwbouwwijk De Groote Hoeven als de bestaande wijk De Loove goed bereikbaar te houden voor het openbaar vervoer is het wenselijk om 1 of 2 nieuwe bushaltes te realiseren aan de Loovebaan. Onderzoek dient te worden uitgevoerd naar de potentiële locaties, met als uitgangspunt een acceptabele loopafstand voor de inwoners van deze wijken.

De nieuwe route heeft als positief effect dat inwoners van de wijk De Groote Hoeven dichterbij een bushalte komen te wonen. Een ander positief effect is dat de lijnbusroute niet meer via de Floreffestraat loopt. Dit geeft mogelijkheden om snelheidsremmende maatregelen te treffen om het verkeer te remmen, de weg veiliger te maken voor fietsers en overlast voor omwonenden te verminderen.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid van onze busvoorzieningen is belangrijk. We streven er daarom naar dat onze inwoners binnen een straal van 500 meter gebruik kunnen maken van de belangrijkste buslijnen. Richting de bushaltes zijn er goede fiets- en loopvoorzieningen. Daarnaast is het ook belangrijk om de overstapmogelijkheden goed te faciliteren. We zorgen daarom dat bij alle bushaltes voldoende fietsenstallingsvoorzieningen zijn.

Vraaggestuurd openbaar vervoer

In het buitengebied en in Someren-Eind en Someren-Heide is de behoefte voor het gebruik van openbaar vervoer lager dan in Someren en Lierop. Toch willen we ook hier onze inwoners de mogelijkheid bieden om van het openbaar vervoer gebruik te blijven maken. We zien, naast behoud van de buurtbuslijn, voor deze gebieden ook de toekomst van het OV in vraaggestuurd vervoer. Dit vraaggestuurd vervoer dient optimaal te worden aangesloten op elkaar en bestaand openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Vraaggestuurd vervoer vereist mede daarom veel samenwerking: bewoners, ondernemers en vrijwilligers bepalen samen de beste mobiliteitsoplossing. De gemeente beoordeelt (particuliere) initiatieven op haalbaarheid en kan vervolgens eventueel ondersteunen met haar netwerk en/of een eventuele financiële bijdrage om dergelijke initiatieven van collectief vervoer succesvol te maken.

Deelmobiliteit als aanvulling op het openbaar vervoer

Deelmobiliteit kan, conform het toekomstbeeld OV van de Provincie Noord-Brabant, een van de mobiliteitsdiensten zijn welke een aanvulling kan zijn op het OV. Deelmobiliteit wordt in deze vorm nog niet gebruikt in de gemeente Someren. De focus op mobiliteitsdiensten als volwaardig onderdeel van de mobiliteitsketen sluit aan bij de regionale ontwikkeling van mobiliteitshubs in de regio. Een regionale mobiliteitshub is een herkenbare, aangename en opvallende overstaplocatie aan de rand van het stedelijk gebied. Er wordt gewerkt aan een regionaal voorstel voor regionale mobiliteitshubs. Hoe de gemeente omgaat met dit onderwerp wordt buiten dit mobiliteitsplan behandeld.

7.4 Verkeersveiligheid

Veilige inrichting van wegen en fietspaden

We streven ernaar om onze wegen en fietspaden zo veel mogelijk in te richten conform de vigerende Duurzaam Veilig richtlijnen van het CROW. Daarmee creëren we in de basis veilige wegen en fietspaden voor onze weggebruikers om zich over te verplaatsen.

Schoolzones

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor iedereen duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt. Nieuwe schoollocaties kunnen alleen langs 30 km/u wegen worden ontwikkeld.

Jongeren

Door het ondersteunen van educatieve- en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Someren kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichting. In onze gemeente organiseert Veilig Verkeer Nederland afdeling Someren campagnes en maatregelen voor deze doelgroep. VVN blijft onze belangrijkste partner voor het organiseren van de educatieve- en voorlichtingsactiviteiten. In de toekomst kan dit mogelijk ook in samenwerking met de Metropoolregio Eindhoven en de provincie Noord-Brabant (met o.a. het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL), gericht op het basisonderwijs en Totally Traffic, gericht op het voortgezet onderwijs)

Ouderen

Someren kent een toenemend aantal ouderen. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Ook voor campagnes en trainingen voor ouderen is VVN afdeling Someren onze belangrijkste partner. In de toekomst kan dit mogelijk worden uitgebreid met een samenwerking met de regio of provincie.

Campagnes gericht op foutief gedrag

We haken aan bij landelijke campagnes gericht op foutief gedrag. Denk daarbij aan de BOB-campagne gericht op het rijden onder invloed en de MONO campagne gericht op afleiding in het verkeer. Ook sluiten we aan op de NUL-campagne van de provincie Noord-Brabant.

Technologische ontwikkelingen

De komende jaren zullen voertuigen steeds meer taken van bestuurders kunnen overnemen en ondersteunen dankzij de aanwezigheid van geautomatiseerde systemen en diensten. Rijtaakondersteunende techniek kan onze ouderen langer mobiel houden en ook kunnen innovaties het verkeer veiliger maken door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag onmogelijk te maken, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken.

Als Someren volgen we de ontwikkelingen en liften we mee op succesvolle pilots welke o.a. in de regio door de gemeente Eindhoven en Helmond worden gestart. Denk hierbij aan de introductie van ISA (Intelligente Snelheids Assistentie), wat er in de toekomst voor kan zorgen dat gemotoriseerd verkeer automatisch wordt begrensd op de geldende maximum snelheid van de weg waarover zij zich verplaatsen.

7.5 Parkeren

In het wensbeeld parkeren speelt de discussie waar de schaarse ruimte aan besteed wordt: wordt er gekozen voor leefbaarheid (meer ruimte voor langzaam verkeer en groen) of toegankelijkheid met de auto (inclusief parkeren)? Doordat openbaar vervoer binnen Someren geen concurrerend alternatief is voor de auto, is de autoafhankelijkheid binnen de gemeente hoog.

Parkeernormen

Het parkeerbeleid van de gemeente Someren heeft als doel om bij te dragen aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast. De gemeente wil dit bereiken door de parkeernormen actueel te houden, hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente en daar waar mogelijk parkeerproblemen in de woonwijken op te lossen.

Wanneer parkeerproblematiek wordt ervaren voeren we incidenteel onderzoek uit om te bepalen of het treffen van maatregelen noodzakelijk is.

In huidige Nota Parkeernormen zijn een aantal zaken multi-interpretabel/niet helder. Een voorbeeld hiervan is het parkeren op eigen terrein. Onduidelijk is wanneer we als gemeente vinden wanneer er genoeg ruimte is om op eigen terrein te parkeren. Het is daarom wenselijk de Nota Parkeernormen te actualiseren.

Centrumparkeren

In de kern Someren geldt een blauwe zone (een beperkte tijdsduur om te parkeren) in het centrum. In de centrumvisie streven we naar het sterk verbeteren van de verblijfskwaliteit en duurzaamheid. Dat heeft gevolgen voor de positie van de auto en het parkeren: Waar is deze nog toegestaan en waar moet worden geparkeerd? De huidige blauwe zone wordt meegenomen als een van de mogelijke toepassingen in de centrumvisie.

Fietsparkeren

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. We realiseren stallingen op loopafstand bij bushaltes en bij belangrijke bestemmingen zoals de (dorps)centra, winkels en andere maatschappelijke locaties (zoals culturele/sociale instellingen). Door voldoende fietsparkeergelegenheid te bieden gaan we ook verrommeling tegen en dragen we bij aan de inclusiviteit van onze gemeente doordat trottoirs vrij blijven en mindervaliden minder hinder ervaren van geparkeerde fietsen. We realiseren geen laadpunten bij de fietsenstallingen. De afstand die fietsers afleggen naar de bushaltes en centra is vaak beperkt en praktijkervaring wijst uit dat het voor fietsers niet wenselijk is om op te laden in de openbare ruimte.

7.6 Leefbaarheid

Inrichting openbare ruimte

De afgelopen jaren hebben we veel aandacht gehad voor de auto, wat ertoe heeft geleid dat de positie van de auto in Someren erg goed is. Met de herijking van de balans kan nu ook de positie van o.a. de fietser en de voetganger verder worden verbeterd. Daarom krijgt bij toekomstige inrichtingsopgaven langzaam verkeer een belangrijke plek in de afwegingen die we maken. Zo draagt de inrichting voor verkeer en vervoer bij aan een meer leefbare openbare ruimte.

Luchtkwaliteit en trillingen

Om de luchtkwaliteit en de overlast van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken voor de inwoners van Someren streven we ernaar om het vrachtverkeer zoveel mogelijk de erftoegangswegen 30 km/uur en de erftoegangsweg type II 60 km/uur te laten vermijden.

Doorgaand vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk ontmoedigd en wordt geleid over de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen type I 60 km/uur. Landbouwverkeer houden we zo veel mogelijk buiten de kom. Dit verkeer mag wel gebruik maken van de erftoegangswegen type II. Sluipverkeer zorgt op enkele locaties in onze gemeente voor trillingshinder doordat het vaak met een hoge snelheid door woongebieden rijdt. Dit verkeer is met name afkomstig van de A67, N266 en N612. We blijven in gesprek met het Rijk (in regionaal verband) en de provincie om aandacht te houden voor een goede doorstroming van deze wegen. Zo minimaliseren we het aantal gemotoriseerde voertuigen in onze woongebieden ten goede van de luchtkwaliteit en is er minder trillingshinder door een minimaal aandeel vracht- en landbouwverkeer.

7.7 Duurzaamheid

Laadpalen

In de beschrijving van de trends is benoemd dat het aantal elektrische auto's toeneemt. Dit heeft tot gevolg dat de vraag naar het aantal benodigde laadvoorzieningen eveneens toeneemt. In de huidige situatie wordt dankzij een regionale overeenkomst al meer dan een gemiddeld aantal laadplaatsen gerealiseerd. Dit wordt vraagafhankelijk afgehandeld, maar aanbieders kunnen op basis van de verwachte vraag of huidig gebruik ook, met toestemming van de gemeente, zelf laadpalen plaatsen.

Doordat het aantal elektrische voertuigen zal toenemen, is het gewenst om een heldere strategie voor laadpalen te hebben. We ontwikkelen daarom een laadpalenbeleid waarin wordt beschreven wat er nodig is en hoe wordt omgegaan met aanvragen voor laadpalen in specifieke situaties. Uiteindelijk streven we als gemeente naar een combinatie tussen vraag- en aanbodgestuurd: we plaatsen laadpalen weloverwogen op basis van verzoek en plaatsen laadpalen waar we zien dat er behoefte is of zal komen.

Mobiliteitsmanagement

In de blauwe trend is beschreven dat er allerlei verschillende ontwikkelingen zijn in de toekomst welke leiden tot verbetering van alternatieven voor de auto. Met name vanuit de digitale ontwikkelingen is de verwachting dat nieuwe producten zoals Mobility as a Service (MaaS) multimodale reizen (bijvoorbeeld park&bike, fiets/auto) makkelijker maakt. Het is van belang dat de gemeente deze ontwikkelingen volgt en deze tijdig oppikt indien deze voor de situatie in Someren nuttig kunnen zijn.

Daarnaast zijn er kansen om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Dit door afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden.

Deelmobiliteit

De opkomst van deelmobiliteit kan veel voordelen met zich meebrengen. Denk bijvoorbeeld aan het verminderen van het autobezit en daarmee het beschikbaar maken van openbare ruimte voor bijvoorbeeld groen of waterberging, deelmobiliteit biedt een duurzaam alternatief voor de (tweede) privéauto en het grootste voordeel: het versterken van de ketenreis. Deelmobiliteit maakt het voor inwoners of bezoekers van de gemeente Someren mogelijk om van- of naar een (hoogwaardig) OV-punt te reizen. Zeker in de landelijke gebieden in Someren kan dit een uitkomst bieden ter versterking van het openbaar vervoer. Echter kunnen er ook nadelen aan deelmobiliteit kleven, denk aan de verrommeling van de openbare ruimte, het foutief parkeren van voertuigen of het verminderen van het aantal fiets- of wandelbewegingen in de gemeente. Om deze nadelen te voorkomen en de voordelen uit te putten is het belangrijk dat

deelmobiliteit op de juiste manier wordt uitgerold in de gemeente. Door middel van geofencing kan deelmobiliteit beschikbaar worden gesteld bij OV-punten in de gemeente als aanvulling op het openbaar vervoer. Verder kunnen er specifieke locaties in de gemeente aangewezen worden welke deelmobiliteit in een dekkend netwerk over de gemeente beschikbaar stellen.

We zijn als gemeente bereid om aan de slag te gaan met initiatieven voor deelmobiliteit maar doen dit enkel naargelang er behoefte ontstaat binnen de gemeente.

8 Uitvoeringsprogramma

Dit hoofdstuk beschrijft de uitvoeringsmaatregelen voor realisatie van de wensbeelden zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. De maatregelen zijn bepaald door de wensbeelden van de verschillende modaliteiten te confronteren met de huidige verkeerssituatie. Is hier een grote discrepantie dan resulteert dit een maatregel. De eerdere hoofdstukken uit dit mobiliteitsplan vormen dan ook de basis van het uitvoeringsprogramma.

De maatregelen zijn onderverdeeld in 3 categorieën:

- Infrastructurele maatregelen: dit betreft fysieke maatregelen die we gaan treffen aan onze infrastructuur
- Onderzoek en beleid: dit betreft maatregelen gericht op het uitvoeren van onderzoek (bijv. om infrastructurale maatregelen te treffen) of het opstellen van beleid. Dit beleid geeft ons handvaten om in de toekomst beslissingen ten aanzien van mobiliteitsgerelateerde onderwerpen te maken
- Structureel jaarlijks budget: dit betreft budget voor het treffen van kleinschalige maatregelen voor verkeer en vervoer en voor jaarlijks terugkerende activiteiten. Denk hierbij aan kleine infrastructurale maatregelen, kleinschalige onderzoeken of educatie of campagneactiviteiten.

De verschillende maatregelen zijn weergegeven in onderstaande tabellen. De tabellen zijn opgebouwd uit de volgende kolommen:

- Thema: de maatregelen zijn gekoppeld aan een van de relevante mobiliteitsthema's uit dit mobiliteitsplan: verkeersveiligheid, fiets, bereikbaarheid en doorstroming, parkeren, duurzaamheid, openbaar vervoer, leefbaarheid.
- Prioriteit (1-5): de prioriteit is bepaald door de mate waarin knelpunten op dit moment objectief én subjectief aanwezig zijn en noodzakelijkheid om in te spelen op (nieuwe) ontwikkelingen. Prioriteit 1 is hoog en 5 is laag.
- Maatregel: de naam van de maatregel.
- Toelichting: een toelichting op de maatregel.
- Kosten: de kosten voor het programma verkeer. Deze bedragen zijn al gereduceerd met de nu al bekende bijdrage vanuit andere programma's (bijv. onderhoud). De kosten voor de korte termijn zijn nauwkeuriger dan de kosten voor de lange termijn. Dit zijn meer zijn ramingen, o.a. vanwege wijzigende prijspeilen.
- Periode: de periode waarin het wenselijk is om de maatregelen uit te voeren. De periodes zijn onderverdeeld naar drie categorieën: korte termijn (KT) 0-4 jaar, middellange termijn (MT) 5-7 jaar en lange termijn (LT) 8-10 jaar. Voor maatregelen zoals educatie of campagnes is geen periode opgenomen omdat deze periodiek (bijv. jaarlijks) terugkeren.

Uitvoering van de maatregelen

De daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen is afhankelijk van het beschikbaar budget én de beschikbare verkeerskundige capaciteit. Op dit moment staat de beschikbare verkeerskundige capaciteit al onder druk. Er dient voldoende capaciteit aanwezig te zijn om het uitvoeringsprogramma volledig uit te voeren.

Koppelkansen voor verkeer in beheer- en onderhoudsprojecten

De financiële dekking van de infrastructurale maatregelen (opgenomen in de onderstaande tabel) wordt geregeld via het integraal kostendekkingsplan Openbare Ruimte, vastgesteld door de raad. De geel aangeduide bedragen uit de onderstaande tabel vormen hierop een uitzondering, omdat over deze projecten momenteel nog onvoldoende zekerheid is en nader onderzoek dient plaats te vinden. De financiële dekking van deze maatregelen dient bij de mogelijk verdere uitwerking van de betreffende projecten te worden geregeld.

Bij de infrastructurele maatregelen die in bestaande onderhoudsprojecten kunnen worden meegenomen zijn enkel de meerkosten voor verkeer in de onderstaande tabel opgenomen.

In het verleden was er vaak geen budget beschikbaar om bij beheer- en onderhoudsprojecten extra maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid te organiseren (denk aan het realiseren van een extra snelheidsremmer of het aanpassen van de breedte van de weg). Daarom wordt er voor de periode 2023-2032 jaarlijks ook €100.000 euro gereserveerd in het kostendekkingsplan om extra verkeersmaatregelen mee te nemen in beheer- en onderhoudsprojecten.

8.1 Infrastructurele maatregelen

De komende jaren zetten we in op de volgende infrastructurale maatregelen.

Thema	Prioriteit	Maatregel	Toelichting	Periode
Fiets	1	Verbeteren fietsvoorzieningen Lungendonk/Eindje ten noorden van Lierop	Deze route is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Door het realiseren van fietsstroken krijgt de fietser een veiligere plek op de weg.	KT
Fiets	1	Fietspad bij kruisingen rotondes rondweg Someren (uitzondering Acaciaweg-Schoolstraat-Witvrouwenbergweg) geschikt maken voor tweerichtingsverkeer	Het fietspad aan binnenzijde van de rondweg is bij oversteekplaatsen met rotondes niet goed vormgegeven. Daarom wordt het fietspad verbreed en zo geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer.	KT
Verkeersveiligheid	1	Oversteeklocatie rotonde Witvrouwenbergweg-Acaciaweg-Schoolstraat (bibeko)	Deze oversteeklocatie wordt intensief gebruikt, o.a. door scholieren vanuit het noorden. Fietsverkeer wordt daar regelmatig niet gezien door gemotoriseerd verkeer. Met waarschuwingselementen en een snelheidsremmer wordt de locatie veiliger gemaakt.	KT
Verkeersveiligheid	1	Verbeteren veiligheid Spielheuvelstraat bibeko en oversteekbaarheid voetgangers Van Spielheuvelstraat/Doctor Eijnattenlaan/Tuinstraat	De Spielheuvelstraat heeft onduidelijke voorrangssituaties op de kruisingen en fietsers hebben er geen veilige plek. Daarom worden plateaus gerealiseerd op de kruisingen en worden rode fietsstroken aangebracht.	KT
Bereikbaarheid en doorstroming	1	Aanleg rotonde Kanaalstraat - Witvrouwenbergweg	De Kanaalstraat is een belangrijke ontsluiting van Someren centrum. Vanwege de verkeersveiligheid en om de doorstroming in de toekomst te borgen bij de aansluiting met de Witvrouwenbergweg is het wenselijk een rotonde te realiseren. Er is nog nader onderzoek naar de oplossing nodig.	MT

Fiets	2	Hogeweg (buiten bebouwde kom) verkeersveiliger maken voor fietsers	De Hogeweg wordt veel gebruikt door fietsers en tijdens spitsuren door sluipverkeer. De weg is smal en door lange rechtstanden is de snelheid hoog. Het profiel van de Hogeweg vanaf Lierop wordt doorgezet en drempels/plateaus worden aangebracht om de snelheid te remmen.	KT
Voetgangers	2	Aanleggen voetgangersvoorziening Vaarselstraat in Someren	Er ontbreekt een voetgangersvoorziening bij een stuk van de Vaarselstraat binnen de bebouwde kom in Someren. Deze wordt gerealiseerd tijdens de rehabilitatie van de Vaarselstraat/Speelheuvelstraat.	KT
Voetgangers	2	Verbeteren oversteekbaarheid kruising Van Dongenstraat - Hogeweg - Laan ten Boomen - Steemertseweg.	Deze locatie is moeilijk oversteekbaar bij hoge verkeersintensiteiten. Daarom wordt een zebepad aangebracht.	KT
Voetgangers	2	Inrichten Schoolomgeving bij OBS De Ranonkel / De Dommel	De oversteekbaarheid voor schoolgaande kinderen wordt verbeterd door een kruising her in te richten.	MT
Fiets	3	Verbeteren fietsvoorziening Lage Akkerweg in Someren	Dit is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Aan één zijde wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad gerealiseerd.	KT
Fiets	3	Verbeteren fietsvoorziening Bennenbroekstraat (gedeelte binnen bebouwde kom) in Someren-Eind.	Dit is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Om de fietser een veiligere plek te geven worden rode fietsstroken aangebracht.	KT
Fiets	3	Fietsenstallingsvoorzieningen Bushalte Kerkendijk Someren-Heide	Om de overstap te faciliteren naar de bus worden stallingsvoorzieningen geplaatst.	KT
Verkeersveiligheid	3	Verbeteren inrichting Laan ten Boomen	De fiets heeft geen veilige positie op deze weg. Daarom worden rode fietsstroken aangebracht.	KT
Fiets	3	Fietspad Witvrouwenbergweg, tussen Kanaalstraat en Acaciaweg, verbreden en asfalteren	Dit tweerichtingen fietspad is een van de meest intensief gebruikte fietspaden in Someren. De beperkte breedte zorgt voor gevaarlijke situaties en de tegelverharding	KT

			biedt geen comfort. Daarom wordt het fietspad verbreed en geasfalteerd.	
Verkeersveiligheid	3	Herinrichting Van Gijzelstraat ter hoogte van basisschool Leerrijk (bibeko)	Deze locatie is moeilijk oversteekbaar bij hoge verkeersintensiteiten en er wordt hard gereden. Dit is risicovol in combinatie met de school. De weg wordt afgewaardeerd naar 30 km/u incl. met o.a. drempels/plateaus, klinkerverharding en veilige oversteekplaatsen.	MT
Verkeersveiligheid	3	Verbeteren inrichting Somerenseweg (gedeelte tussen kerkplein en Groeneweg)	De fiets heeft geen veilige positie op deze weg. Daarom worden rode fietsstroken aangebracht.	MT
Verkeersveiligheid	3	Verbeteren inrichting Van Dongenstraat	De fiets heeft geen veilige positie op deze weg. Daarom worden rode fietsstroken aangebracht.	MT
Verkeersveiligheid	3	Verbeteren Boerenkamplaan bubeko	De weg heeft niet de uitstraling van een 60 km/u weg. Daardoor wordt er te hard gereden. Door het aanbrengen van kantmarkering en om het kruispunt een plateau wordt een geloofwaardige 60 km/u uitstraling gerealiseerd.	LT
Verkeersveiligheid	4	Afwaarderen GOW50 naar GOW30 op de route Kanaalstraat (vanaf Witvrouwenbergweg)-Dorpsstraat-Wilhelminaplein-Laan ten Roode-Kerkstraat-Loovebaan (tot rotonde Hooghoefweg)	De wegen hebben nu geen geloofwaardige 30 km/u uitstraling. Daarom worden ze heringericht conform de GOW30 richtlijnen ^{Fout!} Bladwijzer niet gedefinieerd.	LT
Verkeersveiligheid	4	Afwaarderen GOW50 naar GOW30 op de Kerkendijk	De Kerkendijk heeft nu geen geloofwaardige 30 km/u uitstraling. Daarom wordt de weg heringericht conform de GOW30 richtlijnen ^{Fout!} Bladwijzer niet gedefinieerd.	LT
Verkeersveiligheid	4	Lieropsedijk (gedeelte tussen Loovebaan en Vaarselstraat	Op de weg geldt een snelheidslimiet van 50 km/u maar de fietser heeft een onvoldoende veilige plek op de weg. Daarom worden rode fietssuggestiestroken aangebracht.	KT

Verkeersveiligheid en fiets	4	Bocht Nederweertseweg-Booldersdijk verkeersveiliger maken	Deze bocht is onoverzichtelijk en krap vormgegeven. De bocht wordt verruimd het fietspad langs de Nederweertseweg wordt doorgetrokken tot aan de Dooleggersbaan.	MT
Fiets	5	Fietspad Loovebaan, verbreden en asfalteren	Het tweerichtingen fietspad langs de Loovebaan, buiten de bebouwde kom, wordt intensief gebruikt door fietsers, maar ook door voetgangers. De beperkte breedte zorgt voor gevaarlijke situaties. Daarom wordt het fietspad verbreed.	MT
Verkeersveiligheid	5	Kwart voor Twaalf	Door de smalle fietsstroken heeft de fiets geen voldoende veilige positie op de weg. De fietssuggestiestroken worden verbreed naar fietsstroken.	LT
			Jaarlijkse onderzoekskosten in de initiatieffase, uitgaande van 6 projecten per jaar.	
			Jaarlijkse advieskosten en verkeerskundig ontwerp tijdens voorbereidingsfase door projectleider, uitgangspunt 2 projecten per jaar.	

Naast bovenstaande infrastructurele maatregelen zijn er ook nog een drietal projecten waar we mogelijk een investering voorzien binnen de looptijd van dit mobiliteitsplan. Dit heeft te maken met een toenemende problematiek of nog onzekere ontwikkelingen. De komende jaren monitoren we deze problematiek en ontwikkelingen om te bepalen wanneer uitvoering noodzakelijk is. Deze projecten zijn daarom opgenomen als reserve budget.

Thema	Prioriteit	Maatregel	Toelichting	Periode
Bereikbaarheid en doorstroming	NVT	Rotonde Provincialeweg-Witvrouwenbergweg aanpassen tot turborotonde	Huidige rotonde nadert maximale capaciteit. Jaarlijks monitoren intensiteiten. Wanneer deze niet meer acceptabel zijn, optie voor aanpassing naar turborotonde overwegen.	NTB
Verkeersveiligheid	NVT	Potakkerweg	Probleem in weekend met geparkeerde auto's aan beide zijden van deze fietsstraat bij voetbalwedstrijden, waardoor doorgang erg smal wordt en hulpverleningsdiensten er niet goed door kunnen. Wanneer de problematiek groeit wordt de parkeergelegenheid bij SV Someren vergroot.	NTB
Openbaar vervoer	NVT	Opheffen bestaande en realiseren nieuwe bushaltes	Indien de busroute door de kern Someren wordt verlegd dienen enkele bushaltes opgeheven te worden en enkele nieuwe bushaltes te worden gerealiseerd.	NTB

8.2 Onderzoek en beleid

Voor onderzoek en beleid reserveren we een jaarlijks budget van € 10.000 en één keer per vier jaar in verband met grote onderzoeken een bedrag van € 30.000. We voorzien in ieder geval de volgende onderzoeken:

Thema	Maatregel	Toelichting
Verkeersveiligheid	Onderzoek afwaardering GOW50-GOW30	De doorgaande ontsluitingsroutes in de kernen worden afgewaardeerd van 50 naar 30 km/u. Met dit onderzoek wordt inzichtelijk gemaakt welke fysieke maatregelen nodig zijn om een geloofwaardige inrichting te realiseren.
Fiets	Onderzoeken verbeteringsmogelijkheden fietsverbinding Someren-Helmond	Er spelen veel ontwikkelingen die invloed hebben op fietsverbinding Someren - Helmond. Het gewenste totaalbeeld van deze fietsverbinding ontbreekt en ook op welke wijze te verbeteren gedeelten in diverse projecten kunnen worden meegenomen.
Duurzaamheid	Opstellen laadpalenbeleid laadinfrastructuur	Onderzoek t.b.v. opstellen laadpalenbeleid (wat is er nodig, hoe gaan we om met aanvragen voor laadpalen in bepaalde situaties).

Parkeren	Nota parkeernormen gemeente actualiseren	In huidige Nota Parkeernormen zijn een aantal zaken multi-interpretabel/niet helder, onder andere in relatie tot het parkeren op eigen terrein (wanneer is er genoeg ruimte op eigen terrein?).
Fiets	Onderzoek sociale veiligheid hoofdfietsroute netwerk	Onderzoek naar de verlichting op de fietsverbindingen van het hoofdfietsroutenetwerk om de sociale veiligheid van fietsers te verbeteren.
Fiets	Onderzoek en realisatie herkenbare en aantrekkelijke fietsroutes/wayfinding	Om fietsers een duidelijke en eenduidige route te laten rijden is het belangrijk dat ze op de goede manier hun weg kunnen vinden. Daarom is het belangrijk om hier een bebordingsplan voor op te stellen.
Leefbaarheid	Onderzoek subjectieve leefbaarheidsbeoordeling i.r.t. verkeer	Onderzoek om inzicht te krijgen in de subjectieve leefbaarheidsbeoordeling van de inwoners van de gemeente als gevolg van de aanwezigheid van verkeer in hun woonomgeving.
Openbaar vervoer	Onderzoek haalbaarheid verleggen busroute	Om de hele kern Someren goed te bedienen is het nodig de busroute te wijzigen. Dit heeft gevolgen voor de ligging van haltes. Het is wenselijk de haalbaarheid van deze wijziging, incl. bijkomende kosten voor bijv. het verplaatsen en realiseren van nieuwe van bushaltes, inzichtelijk te maken.
Algemeen	Stelpost onderzoek verkeer	Voor diverse type verkeersonderzoeken.

8.3 Structureel jaarlijks budget

De komende jaren reserveren we jaarlijks € 30.000 á € 50.000 voor educatie- en voorlichtingsactiviteiten en een budget van € 40.000 voor de uitvoering van kleine infrastructurele maatregelen. In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de activiteiten die we uit dit budget financieren.

Thema	Maatregel	Toelichting
Parkeren	Trap Step Stap Challenge basisscholen	Er wordt parkeerproblematiek bij OBS De Ranonkel en BS Leerrijk ervaren. Om ouders te stimuleren om niet met de auto naar school te komen is de Trap Step Stap Challenge een geschikte maatregel. Dit ook uitrollen bij de andere basisscholen.

Verkeersveiligheid	Educatieprogramma's basisscholieren	Jongeren en scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun verkeersgedrag of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.
Verkeersveiligheid	Educatieprogramma's middelbare scholieren	Jongeren en scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun verkeersgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.
Verkeersveiligheid	Educatie senioren op de e-bike	Voertuigbeheersing is soms lastiger voor ouderen. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen. Daarnaast zijn ouderen zich niet altijd meer bewust van de huidige verkeersregels en hun verkeersgedrag. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.
Verkeersveiligheid	Fietsverlichtingscampagne	Een slechte zichtbaarheid vergroot het risico op ongevallen voor fietsers.
Verkeersveiligheid	Aansluiten op BOB	Rijden onder invloed zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop.
Verkeersveiligheid	Aansluiten op MONO	Afleiding in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop door langere reactietijd.
Verkeersveiligheid	Educatieprogramma veilig omgaan met landbouwverkeer	Fietsers zijn zich niet altijd bewust van de gevaren en beperkingen van landbouwvoertuigen, of van het risico van hun verkeersgedrag rondom deze grote voertuigen. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en risico op ongevallen.
Fiets	Fietsstimuleringscampagne inwoners Someren	Een campagne om inwoners bewust te maken van hun mobiliteitsgedrag en waarom fietsen bijdraagt aan een gezonde levensstijl.
Duurzaamheid	"Campagne veilige, gezonde en duurzame mobiliteit"	Stimuleren van de bewoners en ondernemers om duurzamer te verplaatsen.
Verkeersveiligheid	Snelheidsremmende maatregelen treffen	Een hoge snelheid zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen. Met de aanleg drempels en plateaus kan het verkeer worden geremd.
Parkeren	Gericht onderzoek parkeerdruk wijken en kernen	Daar waar veel klachten zijn over hoge parkeerdruk, gericht onderzoek uitvoeren.
Parkeren	Plaatsen verkeersborden en campagne t.b.v. foutparkeerders	Borden/posters om foutparkeerders te attenderen op hun gedrag, op locatie of gemeentebreed.

Parkeren	Verbeteren parkeergelegenheid in wijken	Verbeteren en aanleg extra parkeervoorzieningen conform actuele richtlijnen.
Fiets	Aanpak kleinschalige fietsknelpunten	Veiligheid, comfort, obstakels (Link met verbeterplan kwaliteit fietsvoorzieningen).
Voetgangers	Verbeteren toegankelijkheid troittoirs	Het verbeteren van de toegankelijkheid van troittoirs door de gehele gemeente.
Landbouwverkeer	Landbouvvriendelijke snelheidsremmers	Op hoofdroutes voor landbouwverkeer.
Algemeen	Kleine verkeersactiviteiten	Stelpost voor kleinere zaken.

9 Samenvatting financiering

De kosten voor het uitvoeren van het uitvoeringsprogramma bestaan uit eenmalige en jaarlijks terugkerende maatregelen. Een deel van de maatregelen zal worden gedekt in het kostendekkingsplan. Daarnaast is er een deel wat zal worden gedekt in de begroting en een deel wat na vaststelling van dit plan via separate besluitvorming wordt gedekt. Dit resulteert in het volgende samenvattend kostenoverzicht.

Post	Gedekt in kostendekkingsplan	Gedekt in begroting	Separaat besluit
Infrastructurele maatregelen	€ 1.412.000	-	€ 4.110.000
Infrastructurele maatregelen – onderzoek en advies	€ 13.000	-	-
Infrastructurele maatregelen - reserve	-	-	€ 2.540.000
Kleine infrastructurele maatregelen meenemen in onderhoudsprojecten	€ 100.000 per jaar	-	-
Structureel budget onderzoek en beleid	-	€ 10.000 per jaar / € 30.000 per 4 jaar	-
Structureel jaarlijks budget verkeer	-	€ 70.000 - € 90.000 per jaar	-