

Aan de leden van de raad

Kenmerk: 2024-473785
Onderwerp: Artikel 41 vragen VVD Bereikbaarheid hulpdiensten
Behandeld door: T. Vermue/ Douwe Eijsbouts
Bijlage: -
Datum: 20 maart 2024

Geachte heer van Hout,

Het college ontving van u artikel 41 vragen met betrekking tot de bereikbaarheid van hulpdiensten. De beantwoording van de gestelde vragen treft u onderstaand. Excuses voor de late beantwoording e.e.a. heeft te maken gehad met het gesprek met de RAV dat eerst heeft plaatsgevonden voorafgaand aan de beantwoording.

1. Is er ambtelijk of bestuurlijk afstemming geweest met de RAV over het onlangs vastgestelde mobiliteitsplan? Indien er afstemming is geweest, hoe komt het dat deze signalen niet betrokken zijn bij het mobiliteitsplan of uitvoeringsprogramma?

A. Er heeft geen specifieke afstemming plaatsgevonden met de RAV voorafgaand aan vaststelling van het Mobiliteitsplan. Inmiddels heeft dat contact wel plaatsgevonden en zijn afspraken gemaakt over hoe de RAV betrokken wordt bij volgende ontwikkelingen die voor hun en de veiligheidsregio van belang zijn.

Verder heeft er wel in het kader van de klankbordgroep afstemming plaatsgevonden met de Veiligheidsregio Brabant. Vanuit de klankbordgroep zijn er geen bezwaren gekomen tegen wijzigingen.

B. Het Mobiliteitsplan bevat beleidsmatig overigens maar twee beperkte wijzigingen, namelijk de afwaardering van de Leenderweg (tussen ovonde en Europalaan) en de Smelen naar een GOW 30 km/h. Bij het daadwerkelijk afwaarderen van de wegen worden ook altijd de hulpdiensten betrokken.

Verder betreft het een herijking van het nulpluspakket uit het Gebiedsakkoord uit 2012 en het Mobiliteitsplan 2014. Deze plannen waren dus ook bij de hulpdiensten reeds bekend.

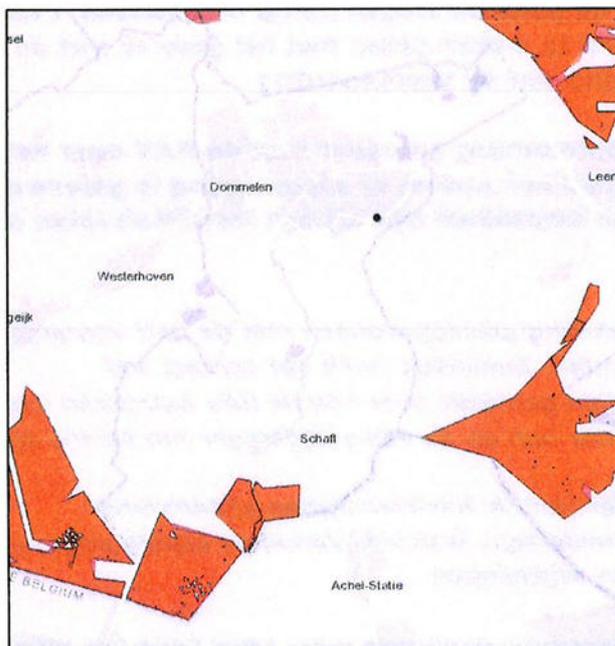
2. Is bij het vaststellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de aanrijdtijden van hulpdiensten en op welke wijze deze beïnvloed zouden worden door de voorgenoemen maatregelen? Op welke manier is dit verwerkt in het mobiliteitsplan of uitvoeringsprogramma?

Er is niet specifiek rekening gehouden met de eventuele invloed op de aanrijdtijden van de hulpdiensten. Hulpdiensten hoeven zich bij spoed immers niet te houden aan de reguliere verkeersregels. Anderzijds is het lastig om de precieze impact van een mogelijke maatregel te simuleren omdat dit ook weer afhankelijk is van de verkeersintensiteiten en het tijdstip gedurende de dag. Met de RAV is wel afgesproken om dit vaker te monitoren na uitvoering van maatregelen. Daarbij worden de aanrijdtijden van voor reconstructie vergeleken met de aanrijdtijden na reconstructie.

3. Heeft het college zicht op de actuele aanrijdtijden voor de verschillende delen van onze gemeente?

Uit de gegevens die zijn opgevraagd bij de RAV blijkt dat 93,8% van de A1-ritten (max. aanrijtijd 15 min.) binnen de gestelde norm vallen. Voor A2 ritten is dat 98,7% (max. aanrijtijd 30 min.). Uit de jaarstukken 2022 van de GGD blijkt dat het percentage voor de regio 93,5% is. De gemiddelde aanrijtijd betrof ongeveer 10 minuten.

Specifiek voor de gemeente is de laatste bron een kaart is afkomstig van de Kennisbank Strategisch Plan Verkeersveiligheid uit 2017:



Bron: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/Meetinstrumenten/5-Hoogwaardige-traumazorg/Aanrijtijkenkaart-Ambulances>

Uit deze kaart blijkt dat met name de aanrijdtijden naar de Plateaux de grens van 15 minuten overschrijden. Bovenstaande afbeelding is wel nog op basis van een ambulance voorziening aan de Vest. Deze is op 10 maart 2020 verplaatst naar het Biesven in Leende (ter hoogte van de kluirotone bij de A2). Dat is een extra afstand van 5 kilometer ten

opzichte van de oude locatie. Deze verplaatsing heeft plaatsgevonden terwijl (op twee wegen na zoals benoemd onder punt 1B) het gemeentelijk beleid al bekend was (uit het Mobiliteitsplan 2014). Beide wegen hebben geen effect op de moeilijk te bereiken gebieden zoals uit het bovenstaande plaatje blijkt.

4. Acht het college deze aanrijdtijden op dit moment voldoende? En is zij van mening dat dit na de voorgenomen maatregelen nog steeds het geval is?

Het college streeft er net als de GGD en andere gemeenten naar dat alle ritten binnen gestelde normen plaats kunnen vinden. Het percentage van 93,8% is onder de wettelijke norm van 95%.

Daarbij verwijzen we naar de beantwoording onder 3. Daarnaast zijn de voorgenomen maatregelen niet dusdanig uitgewerkt dat een eventuele invloed daarvan op de aanrijdtijden is te simuleren.

5. Hoe weegt het college het belang van bereikbaarheid voor de hulpdiensten jegens het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid? Is deze afweging gemaakt en op welke wijze?

De vraag suggereert een bepaalde tegenstelling die het college niet deelt. De belangen worden niet op die manier tegen elkaar af gewogen. Het mobiliteitsplan is zoals reeds aangegeven met de veiligheidsregio gedeeld waarin dus die belangen wel meegenomen zijn.

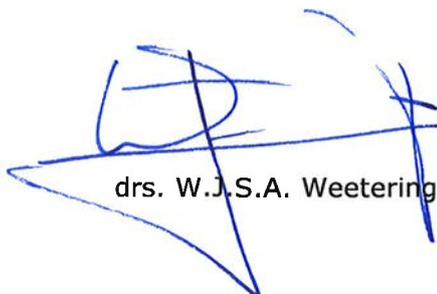
6. Is het college bereid om alsnog met de RAV en andere hulpdiensten in gesprek te treden over het mobiliteitsplan, het uitvoeringsprogramma en de consequenties hiervan voor de aanrijdtijden van hulpdiensten?

Zoals ook onder 1 al aangegeven is naar aanleiding van de raadvragen contact geweest met de RAV. Daarbij zijn concrete afspraken gemaakt over de tijdige afstemming en het betrekken in klankbordgroepen bij planvorming.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Valkenswaard,
secretaris,

burgemeester,



drs. W.J.S.A. Weeterings MBA



drs. A.B.A.M. Ederveen

