

Aa

Werkdocument 3 "Integraal beleid"

GWVP Bladel

Gemeente Bladel

Colofon

Titel:	Werkdocument 3 "Integraal beleid"
Auteur(s):	B. Louwers en R. van Dam
Opdrachtgever:	Gemeente Bladel
Projectnaam:	GWP Bladel
Projectnummer:	1153
Datum:	13 januari 2015
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	4
2 Kader- en doelstelling	5
2.1 Uitgangspunten voor beleid	5
2.2 Hoofdlijn van beleid	8
3 Beleid per thema	9
3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid	9
3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	12
3.3 Parkeren	13
3.4 Fiets	14
3.5 Voetgangers en schoolomgevingen	18
3.6 Verkeersveiligheid	20
3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten	22
3.8 Educatie, communicatie en handhaving	23
3.9 Monitoring en evaluatie	25

Bijlagen

Bijlage 1: Keuzenota gemeenteraad 16 mei 2013

Bijlage 2: Inrichtingsrichtlijnen wegcategorysering

Bijlage 3: Kwaliteitskenmerken fietsnetwerk

1 Inleiding

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GWP) komt fasegewijs en via een aantal werkdocumenten tot stand. Deze rapportage betreft werkdocument 3.

Gefaseerde projectaanpak

Het opstellen van het GWP van de gemeente Bladel kent een projectaanpak met vijf fasen:

- Fase 0. Plan van aanpak
- Fase 1. Inventarisatie
- Fase 2. Kaders en doelen
- Fase 3. Nieuw beleid
- Fase 4. Evaluatie en monitoring
- Fase 5. Maatregelenpakket

Fase 0 en 1 zijn eerder afgerond en hebben geleid tot een heldere opdrachtformulering, raadsopdracht en een actueel beeld van de huidige verkeerssituatie in de gemeente. Fase 2 is meer recent afgerond in de vorm van de keuzenota "Kaders stellen GWP", waarover de gemeenteraad op 16 mei 2013 een besluit heeft genomen. Dat besluit stelt het kader en geeft richting aan het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2014-2020. Dit komt in samenvatting terug in dit derde werkdocument van het GWP.

Deze rapportage: fases 3 en 4

Deze rapportage brengt de resultaten van Fase 3 "Nieuw beleid" en Fase 4 "Evaluatie en monitoring" bij elkaar. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de gekozen kaders en formuleert de hoofdlijn van beleid. Het beleid wordt themagewijs ingevuld in het derde hoofdstuk, inclusief evaluatie en monitoring.

2 Kader- en doelstelling

2.1 Uitgangspunten voor beleid

Als afronding van fase 2 gaf de keuzenota 42 voorgestelde keuzes over het brede veld van verkeer en vervoer. De gemeenteraad heeft in mei 2013 de keuzenota beoordeeld en gewogen, inclusief geamendeerde punten. Een helder "ja" of "nee" op die keuzes stelt het kader en geeft richting aan de beleidsmatige invulling van het nieuwe GWP van de gemeente Bladel. Bijlage 1 geeft die 42 keuzes integraal weer, inclusief wijzigingen als gevolg van de amendementen.

De 42 keuzes zijn hierna samengevat en meer thematisch bij elkaar gebracht. Op die manier ontstaat een meer inzichtelijk overzicht als kader voor het nieuwe integrale verkeersbeleid. Dit kader is aangevuld met bestuurlijke keuzes vanuit het 'Raadsprogramma 2014 – 2018'.

Beleidsmatige uitgangspunten

- Uitgangspunt is betrouwbare bereikbaarheid en geen beperking groei mobiliteit, conform landelijk beleid, binnen de mogelijkheden van de gemeente.
- Reductie van doden en ernstig verkeersgewonden door permanente verbetering verkeersveiligheid.
- Infrastructuur inrichten conform Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK), vanuit de principes van Duurzaam Veilig.
- Kritisch benaderen van kosteneffectiviteit van maatregelen.
- Integrale benadering beleid andere gemeentelijke werkvelden en verkeersbeleid buurgemeenten.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Ruimtelijke ontwikkelingen moeten zelf voorzien in parkeervoorzieningen op basis van parkeernormen, waarbij relatie blauwe zone in Bladel aandachtspunt is.
- Aandacht voor verkeersgevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen, op bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid en leefbaarheid

- Huidige wegcategorysering voldoet en is regionaal afgestemd.
- Geen beïnvloeding sluipverkeer door fysieke maatregelen als drempels en versmallingen.
- Wijkraden, dorpsraden, bewoners en ondernemers actief betrekken bij uitwerken verkeersmaatregelen.

Aanvulling vanuit het raadsprogramma is de inzet op de doorstroming van de N284. Er is door het SRE een studiebijdrage gereserveerd voor de gemeente Reusel-De Mierden en Bladel. Hierin zitten drie deelprojecten: de ontsluiting van De Sleutel (en Kleine Hoeven in Reusel), de doorstroming van Reusel naar Hapert en de 'bretellen van de Kempen'. Meest relevant voor Bladel is de bereikbaarheid van de Sleutel, waarbij een tweede ontsluiting nadrukkelijk meerwaarde heeft. De gemeente zet in op een betere ontsluiting en stuurt bij de provincie aan op medewerking.

Autobereikbaarheid en parkeren

- Goede autobereikbaarheid behouden en verbeteren door realisatie randweg kern Bladel.
- Verbetering doorstroming hoofdwegennet.
- Blauwe zone centrum Bladel mogelijk uitbreiden naar parkeerplaats bij Jumbo.
- Handhaven foutief parkeergedrag
- Geen andere locaties voor parkeren grote voertuigen aanwijzen.

Ook hier geeft het raadsprogramma een aanvulling, voor de verkeersafwikkeling van Bladel. De randweg wordt doorgetrokken via het zogenaamde 'verbeterde korte alternatief'.

Verkeersveiligheid

- 45% afname verkeersdoden en 35% afname ziekenhuisgewonden 2020 t.o.v. basisjaar 2002.
- Subjectieve verkeersveiligheid verbeteren.
- Permanente verkeerseducatie met doelgroepenbenadering, behoud Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) scholen.

In de kern Hapert is verbetering van de verkeersveiligheid wenselijk op de belangrijkste en drukste wegen, De Wijer, Oude Provincialeweg, Nieuwstraat en Ganzestraat. Het raadsprogramma geeft aan dat een betere inrichting wenselijk is. Nu is er sprake van menging van verschillende typen verkeerdeelnemers op plekken waar dit leidt tot verkeersonveiligheid. Een integraal onderzoek naar de verkeersveiligheid, met beschrijving van het probleem en verbetervoorstellen moet aan de gemeenteraad gerapporteerd worden. In de overweging moet worden meegenomen of verplaatsing van bedrijven aan de wegen gewenst of noodzakelijk is. Tenslotte dient de aanleg van een fietspad tussen Hapert en Bladel onderdeel uit te maken van het onderzoek.

Fiets

- De fiets is een belangrijk vervoermiddel, te stimuleren met hoofdrouthenetwerk conform provinciaal en regionaal beleid.
- Elektrische fiets stimuleren voor afstanden tot 20 kilometer.
- De fiets krijgt een belangrijke rol op erftoegangswegen en op gebiedsontsluitingswegen gemotoriseerd verkeer.
- Regionaal fietsnetwerk sluitend maken.
- Realiseren en behouden veilige fietsroutes.
- Fietsparkeren aandacht geven bij bestaande en nieuwe voorzieningen.

Voetgangers en schoolomgevingen

- Looproutes in verblijfsgebieden goed faciliteren, inclusief op-/afritjes oversteeklocaties.
- Veilig(er) maken schoolroutes.

Openbaar vervoer, transport gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

- Huidig voorzieningenniveau openbaar vervoer handhaven en zo mogelijk intensiveren (nieuwe vormen, combinaties).
- Geen routes aanwijzen voor transport gevaarlijke stoffen.
- Geen afzonderlijke calamiteitenroutes hulpdiensten in GWVP.

Belangrijk voor het openbaar vervoer is de SRE/provinciale visie 'OV-visie 2015 – 2025'. Het openbaar vervoer moet volgens die visie passen bij de vraag van de reiziger en bij de Brabantse samenleving. Dit betekent vraaggericht, verbindend en verantwoord. Nu en in de toekomst.

De gemeenteraad onderkent in het raadsprogramma dat de verbinding van de buslijnen Tilburg – Reusel en Eindhoven – Reusel nu niet aan de visie voldoet. De buslijnen sluiten niet op elkaar aan. De gemeente Bladel dringt aan op betere afstemming op korte termijn.

Communicatie, educatie en handhaving

- Ondersteuning VVN en andere belangenvertegenwoordigers.
- Projectmatige samenwerking belangenpartijen verkeersveiligheid.

Monitoring en evaluatie

- Opzetten klachtenregistratiesysteem.
- Opstellen telprogramma doorgaande wegen en sluiproutes.
- Jaarlijkse verkeersveiligheidsmonitor.
- Vijfjaarlijkse evaluatie GWVP.

2.2 Hoofdlijn van beleid

Betrouwbare bereikbaarheid

Een betrouwbare bereikbaarheid en geen beperking in de groei van het verkeer en vervoer is de centrale doelstelling van het GVVP. Die landelijke en provinciale hoofdlijn van beleid neemt de gemeente Bladel over in het gemeentelijk plan. Die bereikbaarheid geldt voor alle vervoerswijzen en doelgroepen, waarbij de fiets en auto een centrale rol vervullen.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Die bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente. De doelen voor het jaar 2020 - die landelijk als sinds 2002 worden nagestreefd – blijven voor Bladel gehandhaafd. Dat vraagt aanpassingen in de infrastructuur en zeker ook in het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers. De combinatie van infra en gedrag is natuurlijk de sterkste. Om negatieve effecten op de leefbaarheid te beperken, moeten beleidskeuzes gemaakt worden waar “verkeren” en waar “verblijven” prioriteit heeft. De huidige categorisering van wegen en principes van Duurzaam Veilig bieden daar prima handvatten voor, zonder deze strikt toe te hoeven passen. In de sfeer van maatregelen blijft uniformiteit van belang (Essentiële Herkenbaarheidskenmerken, EHK's) en zal de gemeente verkeersmaatregelen kritisch benaderen op basis van kosteneffectiviteit.

Dat laatste punt vraagt ook om afstemming met andere werkvelden en buurgemeenten.

Het raadsprogramma zet in op een goede aansluiting van de buslijnen naar Tilburg en Eindhoven. Tevens is de N284 belangrijk voor de gemeente Bladel, met name op het gebied van doorstroming en de ontsluiting van De Sleutel. De invloed van de gemeente is op die punten gering. De N284 kan worden gezien als aorta voor het verkeerssysteem van de gemeente. De toekomstvisie van de gemeente verwoordt dit punt ook als essentieel voor de ambitie als Economisch hart van de Kempen. De provincie Noord-Brabant is als wegbeheerder hiervoor verantwoordelijk, maar aandacht vanuit de gemeente hiervoor is van belang, waarbij een samenwerking met ondernemers en buurgemeenten versterkend werkt. De samenwerking bestaat, vooral met gemeente Reusel-De Mierden.

Centrale doelstelling GVVP Bladel

Het GVVP heeft tot doel om een betrouwbare bereikbaarheid te behouden of te realiseren, zonder de mobiliteit te beperken, zonder de leefbaarheid aan te tasten en zonder afbreuk te doen aan de permanente inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3 Beleid per thema

Het derde hoofdstuk geeft invulling aan het beleid per beleidsthema, tegen de achtergrond van het kader en hoofddoel, zoals in voorgaand hoofdstuk uiteengezet.

3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Basisprincipe: verkeer- en verblijfsgebieden

Bereikbaarheid en leefbaarheid gaan vaak prima samen, maar kunnen ook op gespannen voet met elkaar staan. In dat laatste geval biedt één van de principes achter Duurzaam Veilig een prima basis om dat te regelen: onderscheid maken in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. Dat verankeren in het GVVP maakt het mogelijk helder en concreet beleid te voeren, keuzes te maken en maatregelen te ontwikkelen. Duurzaam Veilig is een breed toegepast en geaccepteerd principe in Nederland en in de gemeente Bladel.

Dat principe laat zich vertalen in het indelen van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer in typen wegen, waarbij of de verkeersfunctie of verblijfsfunctie dominant is. Voor de gemeente Bladel zijn dat Gebiedsontsluitingswegen (GOW) respectievelijk Erftoegangswegen (ETW):

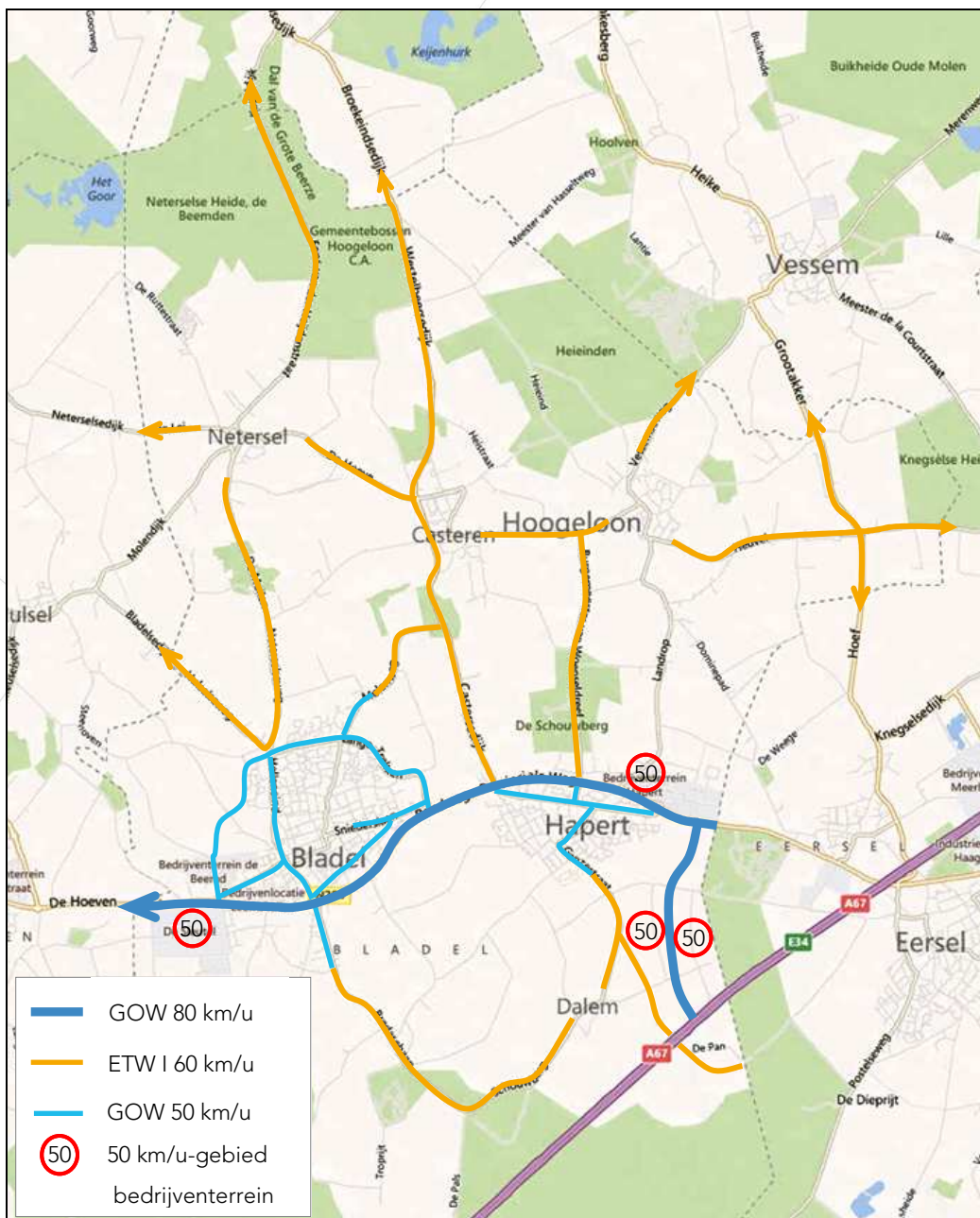
- GOW: binnen de bouwde kom: 50 km/u-wegen, buiten de bebouwde kom: 80 km/u-wegen
- ETW I en ETW II: binnen de bebouwde kom 30 km/u-wegen (type I en II), buiten de bebouwde kom 60 km/u-wegen (type I en II)

Goed netwerk gemotoriseerd verkeer

De gemeente heeft met de bestaande wegen een netwerk voor gemotoriseerd verkeer dat prima voldoet. De autobereikbaarheid is goed en zal met de realisatie van de randweg Bladel verbeteren. Het GVVP moet er op gericht zijn die kwaliteit te behouden.

De huidige typering van de bestaande wegen (figuur 1) functioneert, is regionaal afgestemd en vraagt niet om een actualisatie of bijstelling. In de figuur heeft wel een aanpassing plaatsgevonden door de nieuwe randweg toe te voegen als GOW.

Voor elke onderscheiden type weg gelden inrichtingsrichtlijnen. Deze zijn voor wegvakken en kruispunten in bijlage 2 uitgewerkt.



figuur 1: categorisering van wegen

Bereikbaarheid

Voor wat betreft de bereikbaarheid is het wenselijk dat de doorstroming op het hoofdwegennet (A67, N284 en N269) verbetert. De gemeente heeft daarin een indirecte rol, omdat provincie en rijk, als wegbeheerders, leidend zijn. Dit vraagt in het GVVP niet om prioriteit, maar de ontwikkelingen moeten via de regio gevolgd en bewaakt worden. Het is ook wenselijk om de verkeersdruk van doorgaand verkeer over de lokale wegen niet te laten toenemen. Hiervoor zijn de hoofdwegen belangrijke schakels. Als die goed doorstromen zijn dat vanzelf de geëigende routes voor gemotoriseerd verkeer.

Leefbaarheid

Er zijn erftoegangswegen waar de verblijfsfunctie onder druk staat. Denk daarbij aan de centrale ontsluiting van een wijk of aan de doorgaande wegen door de kleine kernen. Tegen de achtergrond van de centrale doelstelling geldt als vertrekpunt voor die wegen dat de goede bereikbaarheid prevaleert. Dat sluit ook aan bij de breder gedragen wens terughoudend te zijn met het te strikt toepassen van verkeersmaatregelen conform duurzaam veilig. Verkeersremmers kennen ook nadelen die steeds vaker zwaarder worden gewogen door bewoners, openbaar vervoer, hulpdiensten en weggebruikers. Het actief betrekken van (vertegenwoordigers van) bewoners bij de aanpak van een leefbaarheidsknelpunt en de eventuele uitwerking van verkeersmaatregelen helpt daarbij.

Toetskader leefbaarheidsknelpunt

Om voorgaande punt meer werkbaar en meetbaar te maken, wordt een toetskader voorgesteld voor erftoegangswegen, binnen de bebouwde kom. Dat gaat uit van snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals tabel 1 laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van leefbaarheidsknelpunten. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging.

Indicator leefbaarheid	Norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> percentage dat harder rijdt dan 30 km/uur op ETW percentage dat harder rijdt dan 50 km/uur op GOW 	< 15% < 30%
Intensiteiten op erftoegangswegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> intensiteit ETW percentage vrachtverkeer 	< 4.000 mvt/etmaal maximaal 7%-9%

tabel 1: toetskader leefbaarheidsknelpunt erftoegangsweg

Stimuleren en faciliteren elektrische voertuigen

De ontwikkeling in het gebruik van elektrisch rijden wordt bepaald door de markt (vraag en aanbod). Een belangrijk onderdeel daarvan is het realiseren van oplaadpunten, zodat de praktische bruikbaarheid van elektrische auto's wordt vergroot. De provincie Noord-Brabant heeft hierin het voortouw genomen en gaat vanaf de zomer van 2014 samen met de gemeenten bekijken hoe de realisatie van oplaadpunten kan worden uitgewerkt. Beleid ten aanzien van de realisatie van oplaadpunten wordt uitgewerkt in het kader van Duurzaamheid. De gemeente bewaakt hierbij dat oplaadpunten leiden tot gereserveerde parkeerplaatsen of tot verhoging van de parkeerdruk op de omgeving. In de uitwerking van het beleid is hier aandacht voor.

Duidelijker overgang tussen verkeer- en verblijfgebied

De kracht van het onderscheiden van GOW's en ETW's wordt sterk vergroot als de weggebruiker duidelijk herkent wanneer deze een verkeersgebied of juist een verblijfsgebied inrijdt. Het is wenselijk dat die overgang letterlijk en figuurlijk duidelijk herkenbaar is. Dat gebeurt het meest overtuigend wanneer gebruik kan worden gemaakt van omgevingselementen en fysieke maatregelen. Een typisch voorbeeld daarvan is een grens van een bebouwde kom. Een klassiek kombord met een maximum snelheid volstaat juridisch. Een robuustere en meer in het oog springende kommaatregel markeert de overgang veel beter.



voorbeeld slecht vormgegeven overgang



voorbeeld goed vormgegeven overgang

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De ontwikkeling is leidend

Ruimtelijke ontwikkelingen, leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeer zijn erg nauw met elkaar verbonden. In die onderlinge afhankelijkheid is het van belang te bepalen welk element het leidend principe vormt. Dat is de ruimtelijke ontwikkeling. Als vertrekpunt geldt dat verkeer volgend is.

Dat zal niet bijten met de centrale doelstelling van het GWP. Zeker omdat het niet om zeer grootschalige ontwikkelingen zal gaan. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling, groot en klein, blijft het nodig de verkeerseffecten te beoordelen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Bouwbesluit maken dat noodzakelijk. Verder is het van belang voor een ruimtelijke ontwikkeling zelf en het draagvlak daarvoor, dat deze geen afbreuk doet aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. Verkeersproblemen als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling moeten in beeld zijn en serieus genomen worden.

Daarom blijft vertrekpunt dat een ruimtelijke ontwikkeling zelf voorziet in voldoende parkeerruimte en dat de verkeereffecten beoordeeld moeten worden. Paragraaf 3.3 geeft daar meer invulling aan. Als die toets laat zien dat er wel problemen ontstaan, dan geldt als vertrekpunt dat de ontwikkeling (of initiatiefnemer) zelf in maatregelen voorziet om die problemen op te heffen of te compenseren.

3.3 Parkeren

Drie onderdelen

Parkeren maakt onlosmakelijk onderdeel uit van een betrouwbare bereikbaarheid. Drie onderdelen zijn relevant in dit GWP: parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen, beoordeling van bestaande situaties en de blauwe zone.

CROW-parkeernormen toepassen

Afgelopen jaren zijn voor de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente de CROW-parkeernormen gehanteerd, zoals in de meeste gemeenten. Met het GWP bestaat de mogelijkheid om dat gehanteerde beleid ook vast te leggen.

De meest actuele normen heeft het CROW bekend gemaakt in publicatie 317 (2012). Deze vermeldt normen voor de meest voorkomende functies. Voor Bladel zijn van toepassing de normen voor de stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk". Verder kent de normering een bandbreedte met minimale en maximale norm. Vertrekpunt voor de toepassing in Bladel is het gemiddelde van de bandbreedte.



Deze CROW-publicatie 317 beschrijft overigens ook hoeveel verkeersbewegingen bepaalde ontwikkelingen tot gevolg hebben en dient daarom ook als vertrekpunt voor het beoordelen van verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals in 3.2 beschreven.

Knelpunten bestaande situaties

Bij parkeerproblemen in bestaande situaties, veelal een gebied of wijk, dient naar een integrale oplossing te worden gezocht. In sommige gevallen kunnen eenvoudig maatregelen worden getroffen, maar soms zijn belangen tegenstrijdig. Uitgaande van een goede afstemming met de omgeving en inbreng van bewoners zelf kan een oplossing gevonden worden die voor alle betrokkenen acceptabel is.

Er moet aandacht zijn voor twee zaken: enerzijds wordt het algemeen belang boven het individuele belang gesteld en het willen betrekken van de burgers zelf.

Zeker voor bedrijventerreinen is overleg met de ondernemersvereniging (parkmanagement) een goed instrument om gezamenlijk tot een passende aanpak en afstemming met de omgeving te komen.

Blauwe zone uitbreiden?

Het functioneren van de blauwe zone als instrument om het parkeren in het centrum te reguleren, geeft geen directe aanleiding daarin wijzigingen voor te stellen. Maar een uitbreiding is ook niet uit te sluiten. Een eerste logische optie om dat wel te doen of dat in ieder geval te overwegen is het parkeerterrein aan de Victor de Bucklaan, bij de Jumbosupermarkt. Uitwerking daarvan is in dit beleidsplan nog niet aan de orde en volgt bij de volgende fase (fase 5) van het GWP.

Geen nieuwe afspraken parkeren grote voertuigen

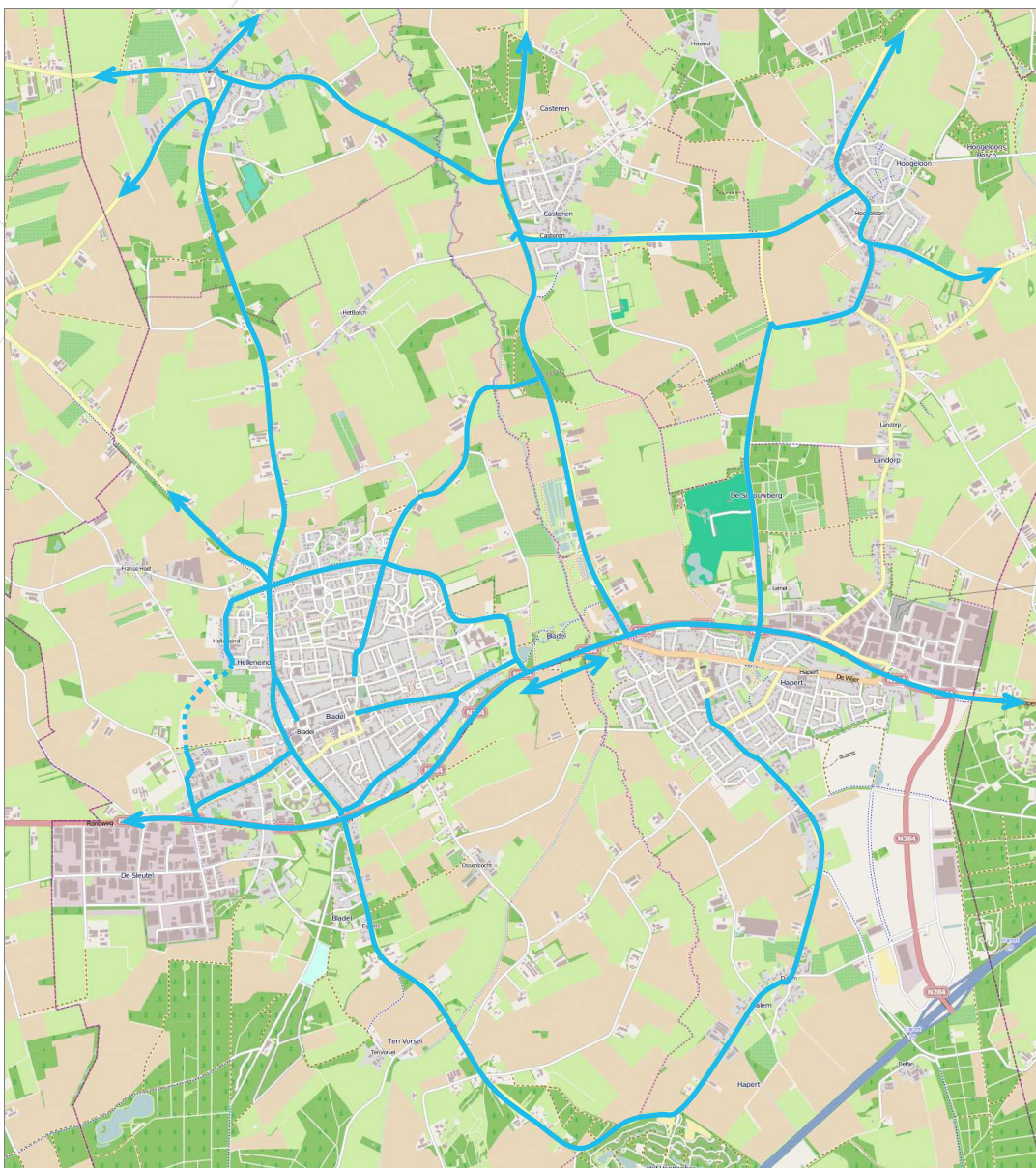
Op dit moment worden grote voertuigen geacht te parkeren op eigen terrein op de bedrijventerreinen Hapert en De Sleutel. Daarnaast is er op het Kempisch Bedrijvenpark een grote ruimte voorzien bij het Kempisch Logistiek Centrum (KLC). Zo is er verschillende manieren aanbod gerealiseerd, zowel betaald als gratis. Het succes lijkt zo groot dat op termijn aanpassing nodig kan worden. De APV voorziet in een verbod om 's avonds binnen de kernen te parkeren.

3.4 Fiets

De positie van de fiets kan en moet verbeterd worden, letterlijk en figuurlijk. Dit geeft invulling aan het beleid om fietsgebruik voor afstanden tot 7,5 kilometer te stimuleren, in lijn met het regionale beleid op dit punt. Belangrijkste voorwaarde daarvoor is het benoemen van een fietsnetwerk in dit GWP en het vervolgens realiseren en/of behouden van veilige fietsroutes. Dit is in lijn met de "Model aanpak Veilig Fietsen" zoals het ministerie die in de zomer van 2013 heeft bekend gemaakt. In de uitwerking hierna is daar ook gebruik van gemaakt, daar waar een meerwaarde is gezien. Niet alle suggesties in de modelaanpak zijn goed bruikbaar, omdat deze te weinig aansluiting vinden in dit GWP.

Gemeentelijk fietsnetwerk

Binnen het gebied van het SRE-regio is eerder een netwerk van fietsroutes vastgesteld, dat alle kernen van de gemeente Bladel met elkaar verbindt. De centra van de kernen Bladel en Hapert takken nog niet rechtstreeks aan op dat routenetwerk. Uitgaande van het willen stimuleren van het gebruik van de fiets en gezien het intensiever gebruik van de voorzieningen van en naar de centra (kosteneffectiviteit) wordt voorgesteld die centrumverbindingen toe te voegen aan het regionale netwerk. Zo ontstaat het gemeentelijke fietsnetwerk. In figuur 2 is dat netwerk in een kaart weergegeven, gebaseerd op het regionale netwerk en uitgebreid met de verbindingen naar bijvoorbeeld de centra van de kernen.



figuur 2: fietsnetwerk gemeente Bladel 2014

Aan het bestaande regionale netwerk zijn enkele zaken toegevoegd: een betere ontsluiting van de centra per fiets en de noord-zuid-route door de kern Bladel via Helleneind-Europalaan. Verder is aanvullend een indicatie voor een gewenste fietsverbinding tussen Bladel en Hapert aangegeven, ten zuiden van de Rondweg. Tot slot is de fietsverbinding tussen Hoogeloon en Hapert iets in westelijke richting verplaatst van de Breesstraat-Landrop naar de Burgemeester van Woenseldreef. Op die manier ontstaat een logischer aansluiting met het centrum van Hapert en wordt een alternatief geboden voor de onveilige illegale fietsoversteek vanuit De Kuil/Loonseweg over de N284. Kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zorgen voor gebruikersvriendelijkheid. Hieraan dient het netwerk zo veel als mogelijk te voldoen.

Kwaliteitseisen

Naast de routevorming is de kwaliteit van de voorzieningen op die routes van belang. Een set van kwaliteitskenmerken biedt niet alleen een basis voor de kwaliteit van de voorzieningen. Het bevordert ook de herkenbaarheid van de routes en benadrukt de positie die de fiets krijgt op die wegvakken.

Bijlage 3 Kwaliteitskenmerken Fietsnetwerk licht toe welke elementen worden gezien als kenmerk van goede kwaliteit. Onderscheid wordt gemaakt in de kenmerken verharding, maatvoering, obstakelvrije zone, verlichting, bewegwijzering, voorrang, verkeerslichten en rotondes.

De kenmerken moeten worden gezien als duidelijke richtlijnen, als wensbeeld. Er is bewust niet voor de term *kwaliteitseisen* gekozen. Het netwerk bestaat voor meer dan 95% uit bestaande routes, dus er moet rekening worden gehouden met de bestaande inrichtingskenmerken en beschikbare ruimte. Op die manier kan met gezond verstand de realisatie van de kwaliteitskenmerken beoordeeld worden, rekeninghoudend met kosteneffectiviteit van maatregelen.

Maatregelenpakket kwaliteitsimpuls fietsnetwerk

Het fietsnetwerk en de kwaliteitskenmerken geven een basis om te komen tot een vergelijk tussen het wensbeeld en de huidige situatie. Dat brengt grote en kleine verbeterpunten met zich mee, die als geheel een maatregelenpakket kunnen vormen (fase 5 GVVP). In deze paragraaf zijn beleidsmatige uitgangspunten voor prioritering binnen dat pakket van belang. Leidend daarin is de kosteneffectiviteit, wat betekent dat maatregelen en hogere prioriteit krijgen als:

- het een ontbrekende schakel is
- veel fietsers er gebruik van maken
- er mogelijkheden voor cofinanciering van hogere overheden bestaat

Fietsparkeren

Daarnaast geldt voor de fiets – net als voor het autoverkeer – dat het kunnen stallen van de fiets onderdeel uitmaakt van een goede bereikbaarheid. Ook voor de fiets zijn parkeernormen beschikbaar. Deze zijn door het CROW verzameld in dezelfde publicatie 317. Voorgesteld wordt die parkeernormen in de gemeente Bladel te hanteren, als richtlijn en niet als norm. Dat geeft een prima en werkbaar vertrekpunt voor fietsparkeervraagstukken bij bestaande of nieuwe locaties. Maar het voorkomt een te strikte toepassing daarvan, wat op dit moment nog te vroeg is. De onderzoeksbasis onder die cijfers is voor de fiets nog niet zo groot als voor het autoverkeer.



Voorbeeld voorziening fietsparkeren

Stimuleren elektrische fiets

Tot slot verdient de elektrische fiets een plaats in deze paragraaf. Met dit vervoermiddel komen ook fietsafstanden verder dan 7,5 kilometer in beeld. De rol van de gemeente is op dit punt echter een secundaire. De gemeente schaft immers geen fietsen aan. Wel omarmt de gemeente het belang van de elektrische fiets en zal binnen haar mogelijkheden het gebruik stimuleren. Een goed fietsnetwerk dat past binnen het regionale netwerk en dat de kernen met elkaar verbindt helpt daarbij. Ook kunnen oplaadpunten een onderdeel zijn waar de gemeente een rol in heeft. In de meer algemene of projectmatige promotie wordt gekozen voor een volgende rol in de regio, geen actieve rol. Aandachtspunt voor de elektrische fiets is het feit dat snelheidsverschillen met gewone fietsen vergroot worden, wat meer verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt, maar verder geen belemmering hoeft te vormen.

3.5 Voetgangers en schoolomgevingen

Voetgangers

Voor de kortere afstanden zijn voetgangers een belangrijke doelgroep. Om die vervoerwijze te stimuleren en hun bereikbaarheid te vergroten ligt de focus op de kwaliteit van voorzieningen op de belangrijkste looproutes. Dat betreft vooral de bereikbaarheid van winkelcentra, openbare, semiopenbare en maatschappelijke voorzieningen. Een gewenste maatvoering daarvoor is:

- Op-/afritten oversteeklocaties, minimaal 1,20 breed
- Vrije doorgang trottoir van minimaal 1,80 meter, bij voorkeur 2,00 meter. Bij incidentele punten als bomen en lantaarnpalen minimaal 0,90 meter.
- Draaipunten voor kinderwagens, rolstoelers en dergelijke minimaal 1,20 x 1,20 meter

De belangrijkste aandachtsgebieden zijn de centra van Bladel en Hapert en de zorgzone in Hoogeloon. De gebieden zijn zijn in figuur 3 weergegeven.



figuur 3: belangrijkste aandachtsgebieden voor voetgangers: centrum Bladel (links) en centrum Hapert (rechts)

Aandacht voor hinder voetgangers door foutparkeerders

Aanvullend geldt er nog een aandachtspunt voor de voetgangers. Dat is de hinder die zij ondervinden door foutgeparkeerde auto's, met name in de centra zoals hiervoor aangegeven. Die hinder geldt overigens ook voor mensen die zich met een rolstoel verplaatsen. Soms leidt dat foutieve parkeergedrag zelfs tot verkeersonveilige situaties. De handhaving op die foutparkeerders verdient prioriteit, ten gunste van de voetgangers en rolstoelers (zie ook 3.8).

In de Sniederslaan in Bladel is er sprake van hinder als gevolg van uitstallingen en reclame-uitingen. De gemeente heeft hier beleid voor opgesteld. Indien er hinder wordt ondervonden, wordt handhavend opgetreden tegen de objecten die de vrije doorgang belemmeren.

Schoolomgevingen

Een special binnen het thema voetgangers vormen de belangrijkste routes van en naar de tien basisscholen in de gemeente. In samenwerking met de scholen en ouders worden de schoolroutes beoordeeld en zo mogelijk verbeterd. Het verdient de voorkeur dit projectmatig aan te pakken. Dat maakt het mogelijk uniformiteit in maatregelen te bewaken (herkenbaarheid) en prioriteiten te stellen uit oogpunt van kosteneffectiviteit. Eventuele problematiek rond met de auto halen en brengen van kinderen moet onderdeel uitmaken van dit project.

Ook maakt een projectmatige aanpak het mogelijk de rol van de gemeente duidelijk als volgt af te bakenen:

- School en ouders hebben het initiatief: doen inventarisatie en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte.
- Gemeente heeft regie, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst als wegbeheerder.
- School en ouders zijn leidend bij uitvoering gedragsmaatregelen en schoolplein, gemeente is leidend bij uitvoering maatregelen in openbare ruimte.
- Maatschappelijke organisaties (zoals VVN) kunnen door scholen en ouders worden gevraagd te ondersteunen, voor de aanpak en inhoud. De gemeente streeft naar samenwerking.



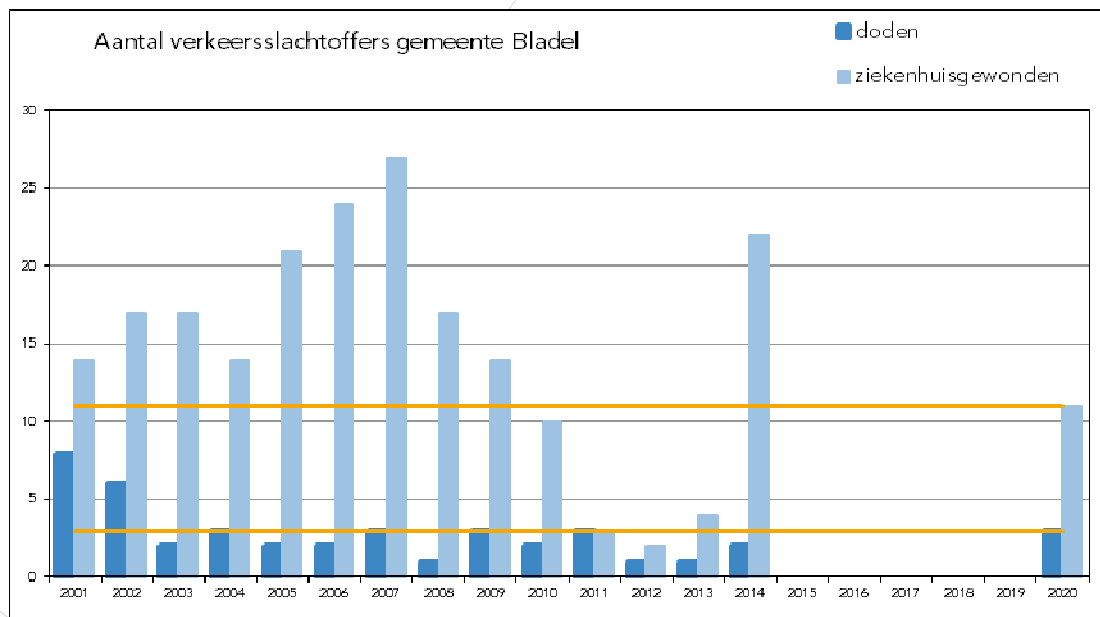
voorbeeld betrokken schoolkinderen bij project schoolroutes

3.6 Verkeersveiligheid

Objectieve onveiligheid: doelstelling binnen bereik

Basis voor het verkeersveiligheidsbeleid is het bijdragen aan de landelijke doelstelling: 45% minder doden in het verkeer en 34% minder ziekenhuisgewonden. De doelstelling geldt voor 2020 en is gemeten ten opzichte van 2002. De gegevens over 2014 komen uit de aanvullende informatie van VIA, en heeft betrekking op 2014. De gegevens zijn over 11 maanden, omdat de aanvullende informatie alleen de gegevens van het laatste jaar laat zien.

Het aantal verkeersdoden blijft al ongeveer 10 jaar onder doelstelling. Het niveau van aantal ziekenhuisgewonden was in de periode 2003-2009 boven doelstelling. Sinds 2010 is dat duidelijk onder doelstelling, zie figuur 4. Echter, met de verbetering van de registratie die sinds 2014 is ingezet is een (administratieve en forse) toename zichtbaar. De gegevens hebben betrekking op 11 maanden van 2014. Of de stijging structureel is moet uit de registratie van de komende jaren duidelijk worden. Blijvende aandacht voor verkeersveiligheid is dus belangrijk.



figuur 4: aantal verkeersslachtoffers in relatie tot doelstelling voor 2020

Conclusie is dat Bladel ten aanzien van het aantal verkeersdoden op schema zit om de doelstelling in 2020 te realiseren. Het aantal ziekenhuisgewonden vraagt extra beleidsmatige aandacht. Van belang is het niveau van de jaren 2011 – 2013 vast te houden en verkeersveiligheid de aandacht te blijven geven die het heeft gehad.

Snelheid als indicator

De sterke daling van het aantal ziekenhuisgewonden afgelopen jaren wordt deels verklaard door een slechter wordende registratiegraad van ongevallen, waarbij ziekenhuisgewonden zijn te betreuen. Dat laten ook de veiligheidscijfers van de regio zien. Dat relateert enerzijds het resultaat. Anderzijds is dat aanleiding om niet alleen naar die ongevals cijfers te kijken. Snelheden van gemotoriseerd verkeer zijn ook een bruikbare indicator om de verkeersveiligheid te volgen en zo mogelijk te sturen, omdat snelheid en verkeersveiligheid sterk met elkaar verbonden zijn. Daarnaast betekent een snelheidsaanpak dat meer rekening wordt gehouden met subjectieve veiligheid en de leefbaarheid. In 3.1 is dat al ingevuld met een toetskader voor leefbaarheidsknelpunten.

Beleidsmatige prioriteit voor gedrag boven infrastructuur

Tegen de achtergrond van het destijds uitgevoerde rekenkameronderzoek, de kosteneffectiviteit van te treffen maatregelen, de hoofddoelstelling van het GVVP en de conclusie dat de veiligheidsdoelstellingen binnen bereik zijn, ligt het voor de hand meer in te zetten op verkeersgedrag dan op infrastructurele maatregelen. Infrastructuur moet wel de aandacht blijven houden, maar behoeft geen prioriteit. Projectmatig aanpakken van knelpunten met alleen verkeersveiligheid als reden is niet de belangrijkste prioriteit. Dat wil zeggen dat infrastructurele maatregelen mee kunnen liften met andere projecten, onderhoudsmaatregelen en maatregelen naar aanleiding van andere beleidsthema's, zoals fiets en leefbaarheid. Meer aandacht kan dan uitgaan naar verkeerseducatie en andere instrumenten om het verkeersgedrag te verbeteren (zie ook 3.8). Dit sluit aan op de landelijke tendens, waarbij een verschuiving van infrastructureel naar mensgericht plaats vindt.

Subjectieve onveiligheid

Relevant spoor náást objectieve verkeersveiligheid is de beleving van mensen, dus subjectieve verkeersveiligheid. Binnen het beleidsthema verkeersveiligheid kan hier evenveel belang aan worden gehecht als aan objectieve veiligheid. Dat vraagt van de gemeente een aantal dingen:

- Het open staan voor signalen over subjectieve verkeersveiligheid en die signalen waarderen naast andere veiligheidsindicatoren
- Het op systematische wijze registreren van die signalen via een klachtenregistratiesysteem.
- Het actief verzamelen van die signalen via dorpsraden, parkmanagement en andere belangenvertegenwoordigers, zonder daar overigens een nieuwe overlegstructuur voor te organiseren.

Dat maakt het mogelijk om die informatie over subjectieve verkeersveiligheid in te zetten, náást informatie over ongevalscijfers en snelheden van gemotoriseerd verkeer. Dat geheel aan informatie vormt dan de basis om ontwikkelingen te monitoren, knelpunten op te sporen die verbetering behoeven of accenten te leggen in het verkeersveiligheidsbeleid.

3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

Drie thema's van het GVVP zijn in deze paragraaf geclusterd.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is van belang, ondanks dat het in omvang een kleine doelgroep betreft. Uitgangspunt is het behouden van het bestaande voorzieningenniveau en verbeteren van de aansluiting van de buslijnen naar Tilburg en naar Eindhoven. Daar waar mogelijk moet intensivering worden gerealiseerd. Ontsluiten van het KBP met openbaar vervoer is een wens die de gemeente bij de regio inbrengt.

De invloed van de gemeente Bladel op het voorzieningenniveau is overigens beperkt. Dat wil zeggen dat de provincie Noord-Brabant opdrachtgever is voor het vervoersysteem. In die rol bepaalt zij het voorzieningenniveau (routes en frequenties) en betaalt de kosten. De gemeente Bladel heeft daar als individuele gemeente beperkte invloed op, maar vraagt aandacht voor het voldoen aan de OV-visie en dus verbetering van de aansluiting van de buslijnen. Wanneer intensivering ook om extra geld vraagt is dat een lastige uitdaging. De invloed van de gemeente moet vooral in regionaal verband worden gezocht, door slimme oplossingen en/of combinaties met andere vervoersvormen te agenderen en te bepleiten.

Routes gevaarlijke stoffen

Het transport van gevaarlijke stoffen gaat vooral over het hoofdwegennet van rijk en provincie. Uitgangspunt voor beleid is dat dit type transport zo min mogelijk over de gemeentelijk wegen plaatsvindt en als dat wel het geval is dient gebruik te worden gemaakt van de gebiedsontsluitingswegen.

Calamiteitenroutes hulpdiensten

De hulpdiensten kennen hoofdroutes en alternatieve routes voor calamiteiten. Dit vraagt in dit GVWP niet om specifieke punten, behalve dat bij het aanpassen van infrastructuur of het nemen van verkeersmaatregelen afstemming met de hulpdiensten plaats moet vinden.

3.8 Educatie, communicatie en handhaving

Een focus op de onderdelen educatie, communicatie en handhaving ligt dicht bij het beleidsthema verkeersveiligheid. Dat sluit overigens niet uit dat maatregelen en acties ook een bijdrage kunnen leveren aan andere beleidsthema's, zoals leefbaarheid.

Educatie en communicatie

Kapstok voor deze "zachte kant" van de verkeerskunde is permanente verkeerseducatie. Dat geldt als belangrijkste doel en verdient prioriteit. Belangrijkste verklarende factor van verkeersongevallen en verkeershinder is het verkeersgedrag van mensen zelf.

Permanente VerkeersEducatie (PVE) betekent dat iedereen op het juiste moment gerichte verkeerseducatie krijgt aangeboden. Zo ligt het accent bij een kind van 8 tot 10 jaar op het veilig fietsen in de gemeente. Een tiener van 16 jaar gaat voor het eerst brommer of scooter rijden, wat om andere vaardigheden en inzichten vraagt. Een laatste voorbeeld zijn ouderen, die van een rollator of scootmobiel gebruik gaan maken. Ook die doelgroep kan op maat ondersteuning worden aangeboden om de verkeersveiligheid en mobiliteit te vergroten.

Zo gaat PVE uit van een educatieprogramma voor iedere leeftijd. Dit kan een cursus zijn, een voorlichtingscampagne of een schoolproject.

Stimulerende en faciliterende rol gemeente

Omdat de basisscholen in de gemeente Bladel allemaal beschikken over het BVL (Brabants VerkeersveiligheidsLabel) is verkeerseducatie voor die doelgroepen geborgd. Ook moet worden aangehaakt op initiatieven en vooral acties die op regionaal niveau worden geregeld, als resultaat van de regionale ambitie “nul verkeersdoden brabant”. Een voorbeeld is de regionale verkeersquiz voor groep 8. Nieuws is TotallyTraffic: een idee en een concreet lespakket voor leerlingen van het voortgezet onderwijs. Een module voor de leerlingen die voor het eerste nieuwe routes gaan fietsen (school-thuisroute) is brabantbreed al aangeboden aan alle scholen.

Aanvulling voor andere doelgroepen kan bestaan uit het zo mogelijk aansluiten op en actief deelnemen aan landelijke campagnes of regionale acties. Aansluitend op het meer betrekken van (vertegenwoordigers van) inwoners kan de gemeente ook inzetten op het stimuleren van initiatieven en projecten uit de lokale samenleving. Samenwerking met partijen als dorpsraden en VVN afdeling Bladel liggen dan voor de hand. Een stimulerende en wellicht faciliterende rol van de gemeente is de meest passende rol. Het beschikbaar stellen van instrumenten (mobiele lasergun, gegevens verkeerstellers) is daar een voorbeeld van.

Verder laten de ervaringen in verschillende regio's in Nederland zien dat regionale samenwerking op dit punt effectief en efficiënt kan werken. Zo kan een jaarprogramma met activiteiten op elkaar worden afgestemd om het rendement te vergroten, hoeft niet iedere gemeente zelf het wiel uit te vinden en kunnen succesfactoren met elkaar worden gedeeld. BVL en TotallyTraffic zoals hiervoor beschreven zijn daarvan sprekende voorbeelden.

Handhaving

Regionale samenwerking zal ook een goede bijdrage leveren aan de prioritering en afstemming met de politie, in het bijzonder met het handhavingsteam van de politie. Overleg en het maken van keuzes in regionaal verband helpt alle partijen en zal effectiever zijn.

Op meer lokaal niveau blijft afstemming met de politie via reguliere overlegstructuren het eerste middel om de handhaving te organiseren. Logische prioritering van de gemeente Bladel vanuit dit GWVP is de aanpak van snelheden van gemotoriseerd verkeer. Helder is ook dat de politie met een gegeven capaciteit en veel prioriteiten niet altijd voorrang kan geven aan verkeerszaken.

Aanvullend kan de inzet van de Bijzonder Opsporingsambtenaar (BOA) een bijdrage leveren. Deze heeft de bevoegdheid op te treden bij “lichte” verkeersovertredingen, zogeheten Mulderfeiten (wet Mulder-overtredingen, zoals foutief parkeergedrag). Dat geldt dus ook voor foutparkeerders in het centrum die voetgangers of rolstoelgebruikers hinderen. In welke mate deze BOA een bijdrage kan leveren ligt ook hier aan de prioriteitstelling voor het onderdeel verkeer ten opzichte van andere thema's binnen de eigen gemeente, zoals milieu. Dit betreft dus enkel gemeentelijke prioriteitstellingen en is dus per definitie een eigen keuze van de gemeente Bladel.

In beginsel is het ook mogelijk externen als BOA in te huren en in te zetten, wanneer die externe partij ook aan de voorwaarden voldoet waaraan een BOA moet voldoen.

3.9 Monitoring en evaluatie

Belang

Een afzonderlijk thema van beleid is monitoring en evaluatie. Dat is het op regelmatige basis meten, analyseren, rapporteren en evalueren van het beleid van het GWP. Dat maakt een aantal dingen mogelijk:

- “kort op de bal” volgen van beleid
- beoordelen en zo nodig bijsturen op voortgang van beleidsuitvoering
- borgen van het blijven meewegen van kosteneffectiviteit in de uitvoering
- delen van goede resultaten met elkaar
- delen van slechte resultaten met elkaar en daarvan leren
- ervaringen van (vertegenwoordigers van) burgers meenemen
- op basis van nieuwe inzichten bijstellen van (onderdelen) van beleid

Duidelijk moet zijn dat dit om een afzonderlijke (extra) ambtelijke inspanning vraagt en meer bestuurlijke aandacht zal vragen.

Invulling

De monitoring en evaluatie krijgen op een aantal manieren invulling.

Klachtenregistratiesysteem

In een klachtenregistratiesysteem wordt voorzien door het KlantContactCentrum (KCC), ook voor het thema verkeersklachten/-verzoeken. Dat is operationeel vanaf 1 januari 2014.

Tel- en meetprogramma

Verkeersgegevens worden alleen op project- en incidentele basis gemeten en gebruikt. De aanschaf of lange-termijn-huur van een verkeersteller maakt het mogelijk dit op structurele basis te doen. Zo kan jaarlijks een meetprogramma worden opgesteld met 40 tot 45 weekmetingen per jaar, aangevuld met extra incidentele metingen. Per meting worden gegevens verzameld over verkeersintensiteit, snelheid, voertuigcategorieën en onder voorwaarden ook het aantal fietsers. Aanvulling daarop is het aanleggen van tellussen in de weg, bij reconstructies of onderhoud van asfaltwegen. Dat is in 2013 reeds uitgevoerd en maakt het meten op die locaties makkelijker.

Daarnaast is de beschikking over een lasergun die in de hand kan worden gehouden wenselijk. Dat maakt het mogelijk op incidentele basis en steekproefsgewijs de snelheden van gemotoriseerd verkeer te meten. Daarnaast kan het apparaat naar behoefte worden uitgeleend aan derden, zoals een dorpsraad, school of VWN afdeling Bladel.

Beide instrumenten leveren goede input voor het thema leefbaarheid en aanpak van snelheden.



voorbeeld lasergun



voorbeeld verkeersteller

Smart maatregelenpakket

De uitvoering van het beleid wordt ingevuld met een maatregelenpakket, fase 5 van het GWP-project. Het zo smart als mogelijk invullen van dat maatregelenpakket betekent dat er duidelijke prestaties zijn gedefinieerd. Die prestaties kunnen actief gevolgd, gemeten en geëvalueerd worden.

Bestuurlijke informatie

Zoals uit het rekenkameronderzoek duidelijk is geworden, heeft de raad behoefte aan informatie over voortgang en stand van zaken van uitvoering van het GWP. Hiervoor is het tel- en meetprogramma samengesteld. De bevindingen hieruit, samen met een ongevalanalyse worden ter kennisgeving naar de raad gebracht.

Integrale GWP-evaluatie

Daarnaast wordt een 5-jaarlijkse evaluatie uitgevoerd van het GWP. De evaluatie kijkt terug, beschrijft en analyseert de gerealiseerde acties, zoekt naar leer- en verbeterpunten en doet een voorstel voor actualisatie van het GWP-beleid, voor zover nodig en wenselijk zal blijken. Het college biedt de GWP-evaluatie ter besluitvorming aan aan de gemeenteraad.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Keuzenota gemeenteraad 16 mei 2013

Bijlage 2: Inrichtingsrichtlijnen wegcategorysering

Bijlage 3: Kwaliteitskenmerken fietsnetwerk

Bijlage 1

Keuzenota gemeenteraad 16 mei 2013

Bijlage 1: Keuzenota gemeenteraad (16 mei 2013)

Integrale tabel

Hierna is de integrale tabel opgenomen met de voorgelegde keuzes. In de tweede kolom is nu niet het advies opgenomen, maar het besluit van de gemeenteraad van 16 mei 2013. Wijzigingen als gevolg van amendementen zijn ook verwerkt.

Keuze	Besluit	Toelichting
<i>Beleidskader landelijk</i>		
1. Landelijk beleid gaat uit van een betrouwbare bereikbaarheid en geen beperking in de groei van mobiliteit. Dit geldt ook voor Bladel.	Ja	Binnen de mogelijkheden die er zijn voor de gemeente Bladel. Ingezet wordt op verbeteren en in stand houden van de fietsroutes en de bereikbaarheid voor het autoverkeer te waarborgen. Openbaar vervoer is vooral provinciale taak.
2. Permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden.	Ja	Gemeente Bladel draagt bij aan landelijke doelstelling voor het verlagen van de verkeersslachtoffers conform deze landelijke doelstelling.
3. Routes aanwijzen voor transport gevaarlijke stoffen.	Nee	Het transport van gevaarlijke stoffen gaat vooral over het hoofdwegennet (HWN) van rijk en provincie en zo min mogelijk over gemeentelijke wegen. Bestemmingsverkeer kan gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente.
<i>Beleidskader provinciaal, regionaal</i>		
4. Goede verkeerskundige en ruimtelijke afstemming met de regio.	Ja	De gemeente blijft participeren in regionale overlegorganen, ter verbetering van de regionale samenwerking op gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
5. Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 km wordt provinciaal en regionaal gestimuleerd, door in te zetten op realisatie van hoofdrouthenetwerk.	Ja	De fiets is een belangrijk vervoermiddel, ook binnen de gemeente Bladel, van kern naar kern en naar de centra.
6. Fietsgebruik (elektrische fiets) op afstanden tot 20 km stimuleren.	Ja	De ontwikkelingen rondom gebruik van de elektrische fiets als woonwerk-vervoermiddel volgen en zo nodig op aanhaken.

7. Weggebruikers worden gestimuleerd tot veilig verkeersgedrag door het inrichten van de wegen conform de Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK).	Ja	Voor zover de infrastructuur binnen de gemeente nog niet voldoet aan de richtlijnen, wordt dit de komende jaren verder opgepakt.
<i>Beleidskader gemeentelijk</i>		
8. Het verkeersbeleid wordt vijfjaarlijks geëvalueerd om voortgang en ontwikkelingen inzichtelijk te maken.	Ja	Dit is een van de aanbevelingen van de Rekenkamercommissie.
9. Integrale benadering van (vastgesteld) gemeentelijke beleid van andere werkvelden (intern).	Ja	Gemeentelijke beleidsplannen moeten elkaar aanvullen en niet tegenwerken. (zoals de toekomstvisie 2030 en de evaluatie van de rekenkamercommissie)
10. Integrale benadering van (vastgesteld) gemeentelijke beleid van buurgemeenten (extern).	Ja	Gemeentelijke beleidsplannen moeten elkaar aanvullen en niet tegenwerken.
<i>Thema verkeersveiligheid</i>		
11. Landelijke doelstelling: 45% afname verkeersdoden en 34% afname ziekenhuisgewonden in 2020 t.o.v. basisjaar 2002.	Ja	Landelijk doel wordt overgenomen, niet aangescherpt. Aanpak van de meest onveilige locaties (periodiek opnieuw bepalen) moet bijdragen aan de doelstelling.
12. Subjectieve verkeersveiligheid verbeteren.	Ja	Het is belangrijk de beleving van bewoners en belanghebbenden op het gebied van verkeer en vervoer goed te monitoren. Bijvoorbeeld via de dorpsraden. De gemeente is reeds gestart met het opzetten van een klachtenregistratiesysteem. Dit systeem kan de toe- of afname van klachten monitoren.
13. Permanente verkeerseducatie, nulverkeersdodenbrabant.nl!	Ja	Door het gedrag van de weggebruiker in beeld te brengen en vooral aandacht te besteden aan doelgroepen die er negatief uitsteken, kan veel verbetering worden bereikt. Onveiligheid vindt steeds minder op één locatie plaats, maar wordt vaker veroorzaakt door menselijk handelen.

14. Wegencategorisering aanpassen met heroverweging van verdeling 30/50- en 60/80-wegen.	Nee	Huidige wegcategorisering voldoet en is regionaal afgestemd. Eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kunnen op detailniveau tot aanpassingen in de categorisering leiden.
15. Bij de inrichting van de wegen worden altijd de richtlijnen van Duurzaam Veilig letterlijk opgevolgd.	Nee	Bij de herinrichting van wegen wordt altijd kritisch gekeken naar de kosteneffectiviteit van een maatregel en de 'drempelmoeheid' die heerst bij de weggebruikers. De maatregel moet passen bij de weg.
16. Jaarlijks wordt een verkeersveiligheidsmonitor opgesteld, waarin de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.	Ja	De monitor geeft inzicht in ongevallen, klachten, verkeerstellingen en snelheidsmetingen. Dat zijn indicatoren voor de effecten van uitgevoerde maatregelen en zijn nuttig in het kader van de aanbeveling van de Rekenkamercommissie om te monitoren en evalueren.
Thema Parkeren		
17. Blauwe zone in centrum Bladel uitbreiden.	Ja	Geamendeerd. In beginsel "Ja", nadere uitwerking met gevolgen en beoordeling is wel nodig.
17a. Foutief parkeergedrag wordt met (handhavings)maatregelen krachtig bestreden.	Ja	Geamendeerd. Aandachtspunt is gevolgen voor handhavingsinspanning.
18. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten op het gebied van parkeren goed worden gefaciliteerd.	Ja	Dit kan betekenen dat in de toekomst de blauwe zone heroverwogen wordt.
19. Locaties voor het parkeren van grote voertuigen aanwijzen.	Nee	Binnen de kernen is een parkeerverbod voor grote voertuigen van kracht (tussen 08.00 en 18.00 uur, conform de APV). Dit met uitzondering van bedrijventerreinen Hapert en De Sleutel. Er is geen aanleiding deze maatregel aan te passen en meer gebieden aan te wijzen.
20. Niet alleen autoparkeren, maar ook het parkeren van de fiets moet een rol krijgen bij bestaande en nieuwe voorzieningen.	Ja	Aan de hand van CROW-richtlijnen wordt de fietsparkeerbehoefte beter inzichtelijk. In centra en bij (nieuwe) voorzieningen dienen deze richtlijnen te worden toegepast, ter stimulatie van het fietsgebruik.
Thema Schoolomgevingen		

21. Alle basisscholen en het voortgezet onderwijs zijn in bezit van het Brabantsverkeersveiligheidslabel. De gemeente ondersteunt de acties om het label te behouden.	Ja	In het kader van de Permanente Verkeerseducatie en veilige schoolomgevingen is het belangrijk deze labels te behouden.
22. Veilig(er) maken van de schoolroutes.	Ja	Zowel objectief (afname ongevallen, herkenbare routes, fysieke maatregelen) als subjectief (gedrag en beleving) dienen de schoolroutes veilig te zijn. Dit is een taak van de gemeente, in samenwerking met de school en de ouders. Voorafgaand worden de schoolroutes geïventariseerd.
<i>Thema Bereikbaarheid en Leefbaarheid</i>		
23. Beperk het sluipverkeer door de kernen door het nemen van fysieke maatregelen in de kernen (drempels, versmallingen en dergelijke).	Nee	Het nemen van fysieke maatregelen is kostbaar met vaak een beperkt effect. Veel verkeer maakt de keuze op basis van afstand of reistijd en in mindere mate op basis van de obstakels op de route. Burgers raken 'drempelmoe' waardoor voor deze maatregelen weinig draagvlak is.
24. Verbeteren doorstroming op hoofdwegennet.	Ja	Omdat dit een primaire taak is van het Rijk en de provincie, is het voor de gemeente (i.s.m. de regio) vooral een lobbytraject dat gevolgd moet worden.
25. Opzetten klachtenregistratiesysteem.	Ja	Dit systeem geeft inzicht in de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast is het een monitoringsysteem voor de verbetering (of verslechtering).
26. Opstellen telprogramma op belangrijke doorgaande wegen of ongewenste sluiproutes. (snelheid, type en aantal voertuigen in beeld brengen).	Ja	Een telprogramma geeft over langere termijn goed inzicht in het aantal voertuigen en de gereden snelheid op een wegvak. Hiermee kan goed worden gemonitord of maatregelen effect hebben of dat juist maatregelen nodig zijn.
27. Betrek dorp- en wijkraden maar ook de bewoners zelf, actief bij het uitwerken van verkeersmaatregelen.	Ja	Bewoners kennen de knelpunten beter dan wie ook. Door gezamenlijk het probleem aan te pakken, worden ze ook gezamenlijk eigenaar. Hierbij wordt vooral gedacht aan gedragsmaatregelen en mensgerichte maatregelen.
<i>Thema Fiets</i>		

28. Het langzaam verkeer krijgt een belangrijke rol op ertfoegangswegen, op gebiedsontslutingswegen heeft het gemotoriseerd de hoofdrol.	Ja	Keuzes mogen niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. Evaluatie (en monitoring) geeft inzicht in de kosteneffectiviteit van maatregelen.
29. Regionaal fietsnetwerk sluitend maken.	Ja	Ontbrekende schakels aanleggen en de kwaliteit van het netwerk op het regionale minimale kwaliteitsniveau brengen of behouden.
30. Realiseren en behouden van veilige fietsroutes.	Ja	Belangrijk is rekening houden met het (toenemend) gebruik door de bromfiets en elektrische fiets van dezelfde fietsvoorzieningen. Dit kan tot overlast of gevaarlijke situaties leiden.
<i>Thema Voetganger</i>		
31. Het goed faciliteren van looproutes in verblijfsgebieden van en naar voorzieningen.	Ja	In het kader van de toegankelijkheid is het belangrijk dat voorzieningen ook voor voetgangers en mindervaliden goed bereikbaar zijn.
32. Toegankelijkheid verbeteren door aanleg op/afritjes op oversteeklocaties.	Ja	Aanleg van ontbrekende op/afritjes bij scholen, in de centra en bij onderhoud- en herinrichtingswerkzaamheden.
<i>Thema Openbaar Vervoer</i>		
33. Inzetten op intensivering van het openbaar vervoer.	Ja	Het huidige niveau van het openbaar vervoer dient gehandhaafd te blijven en intensivering is wenselijk, bijvoorbeeld door nieuwe vormen of combinaties.
<i>Thema Hulpdiensten</i>		
34. De huidige calamiteitenroutes van de hulpdiensten worden gerespecteerd en overgenomen in het GWP.	Nee	De aanrijroutes zijn op kaart erg fijnmazig weergegeven. In praktijk worden deze wellicht minder gebruikt. Bij de reconstructie van wegen wordt in overleg getreden met de hulpdiensten. Hierbij blijft aandacht voor de aanrijtijden gewaarborgd.
<i>Thema Ruimtelijke ontwikkeling</i>		
35. Ruimtelijke ontwikkelingen voorzien binnen de ontwikkeling zelf in hun parkeerbehoefte.	Ja	De landelijke parkeerkencijfers van het CROW worden hiervoor toegepast, de gemeente stelt geen eigen parkeerkencijfers op.
36. Binnen de ruimtelijke ontwikkelingen is aandacht voor de bereikbaarheid van deze ontwikkelingen.	Ja	Verkeer is volgend en niet sturend, maar bij de realisatie van ontwikkelingen moet de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd blijven.

37. Binnen de ruimtelijke ontwikkelingen en het invloedsgebied ervan, dient de verkeersveiligheid te worden gewaarborgd.	Ja	Verkeer is volgend en niet sturend, maar bij de realisatie van ontwikkelingen moet de toekomstige verkeersveiligheid gewaarborgd blijven.
<i>Thema Autobereikbaarheid</i>		
38. Autobereikbaarheid van de gemeente Bladel handhaven.	Ja	Het wegennet is nu zodanig dat de bereikbaarheid van alle kernen als goed kan worden aangewezen, zeker nadat de vastgestelde infrastructurele ontwikkelingen zijn uitgevoerd.
39. Voltooiing randweg kern Bladel.	Ja	De voltooiing van de randweg leidt tot een verbetering van de leefbaarheid in de kern, door een afname van het aantal voertuigen in de kern en een meer evenredige verdeling van het verkeer.
<i>Thema Communicatie educatie en handhaving</i>		
40. Structureel aandacht voor verkeersveiligheid door ondersteuning van VVN.	Ja	Samenwerking met VVN wordt voortgezet (BROEM-ritten, verkeersexamen basisscholen, dode-hoek-project)
41. Structureel overleg met belangenpartijen in het kader van verkeersveiligheid.	Nee	Indien nodig, worden de belangenpartijen betrokken bij verkeersprojecten of knelpunten. Een structureel overleg biedt voor de gemeente geen meerwaarde en hiermee wordt voorkomen te 'overleggen om te overleggen'.

Bijlage 2

Inrichtingsrichtlijnen wegcategorisering

Inrichtingsaspect Wegvakken	Gebiedsontsluitingswegen		Erftoegangswegen		
	Buiten bebouwde kom	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom		Binnen bebouwde kom
			Type I	Type II	
Wettelijke snelheid	80 km/uur	50 km/uur	60 km/uur	60 km/uur	30 km/uur
Markering in lengterichting	gedeeltelijk	gedeeltelijk	geen	geen	geen
Rijbaanindeling	2 x 1 (of meer)	2 x 1 (of meer)	1 x 2	geen	geen
Rijbaanscheiding	moeilijk overrijdbaar	overrijdbaar	geen/overrijdbaar	geen	geen
Verharding	gesloten	gesloten	gesloten	open	open
Erfaansluitingen	nee	nee/beperkt	ja	ja	ja
Oversteken op wegvakken	ongelijkvloers/op kruisp.	ongelijkvloers/op kruisp.	gelijkvloers	gelijkvloers	gelijkvloers
Parkeren	nee	in vakken	in vakken	in vakken	in vakken/ op rijbaan
Openbaar vervoer haltes	in havens	in havens	in havens	op rijbaan	op rijbaan
Pechvoorzieningen	in berm/ havens	in berm/ havens	geen	geen	geen
Voetgangers	gescheiden	trottoir	situatieafhankelijk (bij voorkeur op trottoir)	situatieafhankelijk	situatieafhankelijk (bij voorkeur op trottoir)
Fietsers	gescheiden	gescheiden	situatieafhankelijk	op rijbaan	op rijbaan
Bromfietsers	gescheiden	gescheiden/ op rijbaan	op fietspad	op rijbaan	op rijbaan
Langzaam gemotoriseerd verkeer	gescheiden	op rijbaan	op rijbaan	op rijbaan	op rijbaan
Snelheidsbeperkende maatregelen	situatieafhankelijk	ja	ja	ja	ja
Theoretische maximum intensiteit	25.000 mvt/etm	20.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm	4.500 mvt/etm	4.000 mvt/etm

Inrichtingsaspect kruispunten		Gebiedsontsluitingswegen		Erftoegangswegen	
		Buiten bebouwde kom	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Binnen bebouwde kom
Gebiedsontsluitingsweg	Buiten bebouwde kom	gelijkvloers, voorrangmaatregel, snelheidsbeperkende maatregel	komgrensmaatregel	gelijkvloers, voorrangmaatregel, snelheidsbeperkende maatregel	komgrensmaatregel
	Binnen bebouwde kom	--	gelijkvloers, voorrangmaatregel, snelheidsbeperkende maatregel	komgrensmaatregel	gelijkvloers, voorrangmaatregel, snelheidsbeperkende maatregel
Erftoegangsweg	Buiten bebouwde kom			gelijkwaardig (in principe)	komgrensmaatregel
	Binnen bebouwde kom				gelijkwaardig

Bijlage 3

Kwaliteitskenmerken fietsnetwerk

Bijlage 3: Kwaliteitskenmerken fietsnetwerk

Onderdeel	Kwaliteitskenmerk
Verharding	Asfalt, bij voorkeur rood
Maatvoering	<i>ETW binnen bebouwde kom (30 km/uur)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • fiets(suggestie)strook > 1,50 m • fietsstraat kan goede oplossing zijn
	<i>ETW Type I, buiten bebouwde kom (60 km/uur)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • fiets(suggestie)strook > 2,00 m
	<i>GOW binnen bebouwde kom (50 km/uur)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • vrijliggend fietspad, éénrichting > 2,50 m • vrijliggend fietspad, tweerichtingen > 3,00 m
	<i>GOW buiten bebouwde kom (80 km/uur)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • vrijliggend fietspad, éénrichting > 2,50 m • vrijliggend fietspad, tweerichtingen > 3,50 m
	<i>Solitair fietspad</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • twee richtingen: minimaal 3,50 m
Obstakelvrije zone	minimaal 0,60 m, incidenteel minimaal 0,30 m
Verlichting	bij solitaire fietspaden
	bij belangrijke oversteeklocaties
Bewegwijzering	op kruispunten in hoofdwegennet
Verkeerslichten	fietsers conflictvrij (geen deelconflicten) voorkeur voor wachttijdvoorspeller maximale wachttijd 60 seconden
Rotondes	maatwerk; afhankelijk van intensiteit, omgeving en omvang rotonde buiten bebouwde kom: fiets uit de voorrang