

A|a

Werkdocument 1
"Grip op feiten"

GWVP Bladel

Gemeente Bladel

Colofon

Titel:	Werkdocument 1 "Grip op feiten"
Auteur(s):	Arno Jonker, Inge Gommans, Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Bladel
Projectnaam:	GWP Bladel
Projectnummer:	1153
Datum:	24 februari 2014
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 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	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Van VWP naar GWP	5
1.3 Opdracht en resultaat	5
1.4 Fasering	7
1.5 Deze rapportage	7
2 Beleidskader	8
2.1 Nota Mobiliteit en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
2.2 Provincie Noord-Brabant	10
2.3 Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)	11
2.4 Gemeentelijk beleid	12
3 Situatiebeschrijving	14
3.1 Verkeersveiligheid	14
3.2 Wegencategorisering	16
3.3 Parkeren	17
3.4 Schoolomgevingen	19
3.5 Bereikbaarheid en leefbaarheid	20
3.5.1 IDOP's	20
3.6 Fiets	22
3.7 Voetgangers	23
3.8 Openbaar vervoer	23
3.9 Hulpdiensten	24
3.10 Ruimtelijke ontwikkelingen	25
3.11 Autobereikbaarheid	26
3.12 Communicatie, educatie en handhaving	28

Literatuurlijst

Bijlagen

Bijlage 1: Ongevallentabellen gemeente Bladel 2007-2011

Bijlage 2: Resultaten kwaliteitsmetingen Regionaal Fietsnetwerk SRE

Bijlage 3: Regionaal Fietsnetwerk SRE, gedeelte gemeente Bladel

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Bladel heeft een Verkeersveiligheidsplan (VVP), met een looptijd van 2006 t/m 2012. Dit jaar worden de laatste maatregelen uit het plan uitgevoerd, waardoor het tijd is voor een actualisatie.

Daarnaast is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Bladel onderzocht door de rekenkamercommissie van de Kempengemeenten. Uit het onderzoek zijn een aantal aanbevelingen naar voren gekomen. De gemeenteraad heeft aangegeven dat in het nieuw op te stellen VVP de aanbevelingen moeten worden overgenomen. De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Stem als gemeente de verschillende beleidsdisciplines op elkaar af.
- Kies maatregelenpakketten breder dan alleen infrastructureel, mensgerichte maatregelen kunnen de infrastructurele maatregelen aanvullen of versterken.
- Stem uit te voeren maatregelen af op programma's van weg- en rioolbeheer, zodat kosten gedeeld kunnen worden en budgetten slimmer besteed worden.
- Monitor en evalueer de effecten van het uitgevoerde beleid, op basis waarvan in de toekomst de meest kosteneffectieve maatregelen uitgevoerd kunnen worden..

1.2 Van VVP naar GVVP

De gemeenteraad van Bladel heeft in de uitvoeringsperiode van het huidige VVP weinig bemoeienis gehad met de uitgevoerde maatregelen. Het maatregelenpakket was vastgesteld en alleen rondom de uitvoering van de maatregelen is de gemeenteraad geïnformeerd. De gemeenteraad heeft echter besloten dat zij meer betrokken wil worden bij de uitvoering van het beleid en de keuze van de maatregelen.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft de wensen van de gemeenteraad gehoord en neemt de aanbevelingen van de rekenkamercommissie graag over. Het nieuw uit te werken verkeersbeleid wordt daarom breder opgepakt, zowel in het beleid als in de uitvoering. Daarnaast worden instrumenten ontwikkeld om effecten van het beleid en uitgevoerde maatregelen te kunnen monitoren en evalueren. Het VVP evolueert door deze aanvullingen door naar een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, een GVVP.

1.3 Opdracht en resultaat

Voor het uitwerken en opstellen van het GVVP hanteert de gemeente een praktische werkwijze. Er is daarom voor het volgende gekozen:

- Communicatie vindt plaats met relevante partijen, op het moment dat dit zinvol wordt geacht. Dit geldt voor interne en externe communicatie.

- Voordat het plan voor de vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden, wordt het nieuwe beleid besproken met de verkeerscommissie van de dorpsraden en met VVN.
- Uitwerking vindt gefaseerd plaats, waarbij van iedere fase een werkdocument wordt opgesteld. Voor de vaststelling door de gemeenteraad wordt van de werkdocumenten een bestuurssamenvatting opgesteld.

Uitgangspunten

Het GVWP kent de volgende uitgangspunten:

- Concreet geven van aanbevelingen voor de aanpak van verkeer en vervoer in de gemeente, met als primair doel de verkeersveiligheid verder bevorderen.
- Afstemmen van verkeer en vervoerbeleid op andere gemeentelijke disciplines (stedenbouw, ruimtelijke ordening, beheer en onderhoud).
- Ontwikkelen van een integraal maatregelenpakket, naast infrastructurele maatregelen ook gericht op mensgerichte maatregelen.
- Geven van aanbevelingen op het gebied van evaluatie en monitoring, zodat tijdig bijgestuurd kan worden en op basis waarvan de gemeenteraad (periodiek) geïnformeerd kan worden.
- Het uit te werken beleid is afgestemd op de wensen uit de gemeenteraad.
- De doelstellingen die volgen uit het beleid worden SMART geformuleerd.

Effecten die hiermee verder gerealiseerd moeten worden zijn het verkeersveiliger maken van de gemeente, het realiseren van een logische en begrijpelijke verkeerstructuur en negatieve neveneffecten van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken. Wij hebben dan ook de volgende doelstelling voor het GVWP geformuleerd:

Stel nieuw beleid op dat ingaat op alle relevante aspecten van verkeer en vervoer in de gemeente Bladel, uitgaande van een integrale aanpak en uitgewerkt in SMART doelstellingen. Voor de uitvoering van het beleid moet een maatregelenpakket worden opgesteld.

1.4 Fasering

De werkzaamheden zijn als volgt gefaseerd:

- 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
- Rapportage

Door iedere fase duidelijk af te ronden en pas daarna verder te gaan met de volgende fase, wordt voorkomen dat werkzaamheden dubbel worden gedaan.

1.5 Deze rapportage

Deze rapportage geeft de bevindingen uit fase 1 weer, de inventarisatiefase. Hierin zijn de huidige situatie en stand van zaken omtrent verkeer en vervoer voor de gemeente Bladel beschreven. Deze rapportage is input voor de volgende fase: Kaders en doelen.

In hoofdstuk twee is het beleidskader voor het GVP beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk drie een situatiebeschrijving gegeven, op basis van voor de gemeente Bladel relevante thema's op het gebied van verkeer en vervoer.

2 Beleidskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is op alle bestuursniveaus beleid uitgewerkt. Landelijk beleid is beschreven in de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), provinciaal beleid in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en de regio heeft het RVVP met diverse bereikbaarheidsprofielen opgesteld. Daarnaast zijn er binnen de gemeente beleidskaders beschikbaar die invloed uitoefenen op het verkeersbeleid. In dit hoofdstuk zijn de beleidskaders van de verschillende overheden beschreven.

2.1 Nota Mobiliteit en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De landelijke Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen voor het verkeers- en vervoersbeleid. Er zijn (verkeersveiligheids-)doelstellingen tot 2020 in opgenomen. De Nota Mobiliteit is een verkeerskundige uitwerking van de Nota Ruimte. Met de vaststelling van deel IV van de Nota Mobiliteit ("Na Parlementaire behandeling vastgestelde PKB¹ ") in februari 2006 is de formele besluitvorming rond dit plan afgesloten en geldt het plan formeel als bestaand beleid. Inmiddels is dit beleid geactualiseerd in de vorm van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), deze is door de minister vastgesteld per 13 maart 2012.

De Nota Mobiliteit en de SVIR kennen als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur wordt essentieel geacht. Dat betekent concreet dat men de groei van mobiliteit geen beperkingen wil opleggen en de bereikbaarheid wil verbeteren. Dit binnen de wettelijke kaders en in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.

Ingevolge de Planwet verkeer en vervoer werken de zogeheten "essentiële onderdelen van beleid" rechtstreeks door in het te voeren beleid van provincies en vervolgens in regionaal en gemeentelijk beleid. Voor de gemeente Bladel betekent dat enerzijds dat de beleidslijnen van de Nota Mobiliteit en SVIR nadrukkelijk richtinggevend zijn. Anderzijds is het in de praktijk veelal niet mogelijk rechtstreeks het landelijke beleid door te vertalen naar de situatie in de gemeente Bladel. Op de volgende pagina zijn de essentiële onderdelen van het landelijk beleid, daar waar relevant voor de gemeente Bladel, weergegeven.

¹ PKB = Planologische Kernbeslissing

Essentiële onderdelen Nota Mobiliteit en SVIR

Openbaar vervoer

De verschillende decentrale overheden (provincie, regio en gemeente) dragen samen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer.

Fiets

Bij aanleg en aanpassing van infrastructuur draagt de gemeente (mede) verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RWVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

Veiligheid

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020.
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020.
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.
- De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Een belangrijk sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid is verkeershandhaving, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Vervoerders, verladere en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste, en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement

2.2 Provincie Noord-Brabant

De provincie wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Voor een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur is afstemming noodzakelijk tussen de verschillende netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Voorwaarden hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid. Afstemming dient plaats te vinden op de gehele verplaatsing, dus niet alleen op het eigen (gemeentelijke) infrastructuurnetwerk. In Noord-Brabant is dit apart uitgewerkt voor de verschillende gebieden die worden onderscheiden.

Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen in deze gebieden. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn. Deze verbindingen dienen onderdeel uit te maken van het fietsroutenetwerk. Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op natuur en landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie binnen deze gebiedsprofielen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) een aantal essentiële onderdelen opgenomen. Deze onderdelen zijn van belang voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor de gemeenten in de provincie.

Essentiële onderdelen van beleid

Hierna is een opsomming gegeven van de essentiële onderdelen van beleid, voor zover deze relevant zijn voor de gemeente Bladel. Na elk punt is de nummering van het onderdeel weergegeven, zoals in bijlage 2 van het Ontwerp PVVP van april 2006 verwoord:

- 1 Goede verkeerskundige afstemming met de regio (1).
- 2 Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen (3).

- 3 Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen (9). Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.
- 4 Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering (10). Regio's pakken de regionale probleemclusters als eerste op.
- 5 Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer wordt gestimuleerd (13). De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdrouthenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.
- 6 Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd (14).
- 7 De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (16). Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.
- 8 Sociale veiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet (18). De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

2.3 Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)

De regionale uitgangspunten voor verkeer zijn opgesteld door het SRE en staan beschreven in het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan (RVVP). Dit plan beschrijft de visie op het verkeer in het SRE-gebied. De focus van het RVVP ligt met name op de bereikbaarheid van de meer stedelijke gebieden Eindhoven en Helmond. Toch bevat het uitvoeringsprogramma een aantal punten die direct en indirect van belang zijn voor de gemeente Bladel. Het uitvoeringsprogramma RVVP beschrijft dat de regio inzet op de volgende punten:

- ketenmobiliteit en 'van-deur-tot-deur' benadering
- gebruik bereikbaarheidsprofielen (zie hieronder)
- realisatie regionaal fietsnet en studie naar compleetheid van het net
- participeren in projecten die een relatie hebben met aansluitingen HWN
- ondersteunen inzet buurtbussen (SRE ondersteunt, gemeenten kunnen hier hun voordeel mee doen)
- inhoudelijke ondersteuning gemeenten (SRE ondersteunt, gemeenten kunnen hier hun voordeel mee doen)

Bereikbaarheidsprofielen

Het RVVP werkt aan de hand van zogenaamde "Bereikbaarheidsprofielen". In deze profielen wordt onderscheid naar verschillende soorten gebieden gemaakt. Voor Bladel zijn de volgende profielbeschrijvingen van belang:

Kernen in het groen en regionale kernen in en aan corridors

- aansluiting op gebiedsontsluitend netwerk
- aansluiting op HVS-corridor met twee maal per uur een verbinding naar stedelijke centra v/f-waarde < 2 (dat wil zeggen dat een verplaatsing met het openbaar vervoer niet meer dan 1,5 keer langer duurt dan dezelfde verplaatsing met de auto)
- fiets alleen lokaal van belang: aansluiting op het regionaal fietsnet

Kernen in het groen en verspreide regionale kernen

- aansluiting op gebiedsontsluitend netwerk
- aansluiting op ontsluitend openbaar vervoer netwerk
- fiets alleen lokaal van belang: aansluiting op het regionaal fietsnet

Deze beleidsuitgangspunten moeten door de gemeente Bladel verwerkt worden in het GVWP voor zover dit van toepassing is.

Opheffen SRE

De overheid heeft besloten de WGR+ regio's op te heffen. Dit betekent dat de bestuurlijke functie van het SRE komt te vervallen. De functie die het SRE momenteel vervult bij het verdelen van de beschikbare gelden gaat naar de provincie Noord-Brabant. Wel hebben de gemeenten in het SRE gebied te kennen gegeven graag te willen blijven samenwerken. In welke vorm dat mogelijk blijft, is momenteel nog onduidelijk.

2.4 Gemeentelijk beleid

De gemeente Bladel kent beleid op verschillende ruimtelijke vlakken. Deze paragraaf behandelt de essentie van de belangrijkste beleidsdocumenten die de vorming van het VWP beïnvloeden.

Toekomstvisie Leven in de gemeente Bladel 2030

Naast verkeersbeleid kent de gemeente de toekomstvisie "Leven in de gemeente Bladel 2030". Deze visie geeft aan de hand van de thema's "Mens en Maatschappij", "Milieu en Leefomgeving" en "Economie" aan hoe de gemeente Bladel zich zal ontwikkelen in de komende jaren tot 2030. De visie verschilt per kern, maar kenmerkt Bladel in 2030 als volgt:

- een populaire, veilige woonplaats
- een hechte gemeenschap met duurzaam karakter
- hét economisch hart van de Kempen

De visie biedt het kader voor het raadsprogramma en de begroting. De toekomstvisie op het gebied van verkeer en de voor te stellen maatregelen uit dit VWP moeten passend zijn in de toekomstvisie voor Bladel in 2030.

Verkeersveiligheidsplan 2006 - 2012

Hoewel voorliggend document de eerste aanzet is tot een nieuw GWP voor de gemeente Bladel, is het huidige VVP nog steeds van kracht. De meeste punten uit het Meerjaren UitvoeringsProgramma (MUP) zijn inmiddels gerealiseerd. Anno 2012 staan de volgende acties uit het MUP nog open:

- aanpak traject Westelbeersedijk
- aanpak traject Burgemeester Van Woenseldreef
- jaarlijkse evaluatie van ongevalsgegevens

Deze zaken worden opnieuw beoordeeld en krijgen, afhankelijk van de nieuwe beleidslijn, een plek in het nieuwe GWP.

Evaluatie verkeersveiligheid Bladel

In oktober 2011 heeft de Rekenkamercommissie Kempengemeente een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de genomen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente Bladel. Het onderzoek is aangedragen door de gemeenteraad van Bladel. De aanbevelingen van het onderzoek waren divers, maar komen in essentie op het volgende neer:

- pak de verkeersveiligheid integraal aan
- maak het verkeersveiligheidsbeleid toetsbaar
- betrek de mensgerichte aanpak structureel in het verkeersveiligheidsbeleid
- actualiseer regelmatig de beleidsuitvoering
- evalueer meer en leer daarvan
- continueer de samenwerking
- maak koppelingen tussen de verschillende uitvoeringsprogramma's
- selecteer maatregelen op basis van kosteneffectiviteit
- introduceer een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak, gebruik makend van alternatieve, objectieve en subjectieve gegevens
- versterk de burgerparticipatie
- rapporteer jaarlijks de voortgang van het verkeersveiligheidsbeleid aan de gemeenteraad

In reactie op de aanbevelingen van de Rekenkamercommissie is een bestuurlijke reactie opgesteld aan de gemeenteraad. Hierin wordt toegezegd dat de aanbevelingen daar waar mogelijk zullen worden verwerkt in het op te stellen gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2013-2020.

3 Situatiebeschrijving

Voorliggend werkdocument beschrijft de uitgangspositie van de gemeente Bladel op het moment dat de nieuwe beleidslijn nog uitgezet moet worden. In dit hoofdstuk wordt thematisch beschreven hoe de huidige situatie is ten aanzien van het verkeer in Bladel.

3.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid vormt de kern van het huidige plan en zal ook in het nieuwe GWVP een prominente rol innemen.

Landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling

In de Nota Mobiliteit zijn richtlijnen opgesteld voor het terugdringen van het aantal slachtoffers door verkeersongevallen. De (aangescherpte) doelstelling van de Nota Mobiliteit is: het terugdringen van het aantal verkeersdoden met 45% en het aantal ziekenhuisgewonden met 34% in 2020, ten opzichte van het basisjaar 2002 (gemiddelde van 2001-2002-2003).

Indien de doelstelling cijfermatig wordt vertaald naar de gemeente Bladel, betekent dit het volgende: Het terugdringen van het aantal verkeersdoden naar maximaal 3 en het aantal ziekenhuisdoden naar maximaal 11 in 2020. In 2012 zijn bij de ongevallen in de gemeente Bladel 1 doden en 2 ziekenhuisgewonden geregistreerd. Daarmee heeft de gemeente de verkeersveiligheidsdoelstelling reeds behaald. Nu is het zaak deze waarden, met de autonome groei van het verkeer, vast te houden.

Objectieve verkeersveiligheid

Met het programma ViaStat-Online is een ongevallenanalyse uitgevoerd naar de ongevallen over de periode 2007-2011. In deze ongevallenanalyse wordt uitgegaan van het aantal geregistreerde ongevallen, niet het aantal slachtoffers. De registratiegraad van ongevallen wordt lager, naarmate de ernst van het ongeval lager wordt. Zo worden gemiddeld 88-92% van de ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd. Voor ongevallen met ziekenhuisgewonden bedraagt dit 45-55%. Ongevallen met overig letsel of uitsluitend materiële schade worden slechts in 8-12% van de gevallen geregistreerd [bron: via.nl].

De ongevallenanalyse gaat uit van alle ongevallen die op grondgebied van de gemeente hebben plaatsgevonden. De ongevallen op de provinciale wegen en rijkswegen zijn hier ook in opgenomen. Uit de ongevallenanalyse zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het aantal ongevallen is zeer sterk dalend, van 177 in 2008 naar 7 in 2012. Dit komt mede door de teruglopende registratie.

- Bij de ongevallen in 2012 zijn vijf slachtoffers gevallen, waarvan één dode en twee ziekenhuisgewonden.
- De meeste ongevallen gebeuren met 'vaste voorwerpen' (113 ongevallen), dit zijn hoofdzakelijk kleine aanrijdingen met bomen, palen en lichtmasten. Na 'vaste voorwerpen' komt 'flank' het meeste voor, met 87 ongevallen. Dit zijn ook vaak relatief kleine ongevallen waarbij voorrang de oorzaak was.
- Van de in totaal 319 geregistreerde ongevallen in vijf jaar tijd, gebeurden er 136 binnen de bebouwde kom en 170 daarbuiten. Van 13 ongevallen is het niet bekend of deze binnen of buiten de bebouwde kom plaats vonden.
- Andere ongevalskenmerken zijn niet dominant en bieden geen houvast voor maatregelen.

Subjectieve verkeersveiligheid

Om een beeld te krijgen hoe de verkeersveiligheid wordt beleefd, is informatie uit de IDOP's (dorsontwikkelingsplannen) verzameld. Daarnaast geven de resultaten uit de in 2008 uitgevoerde enquête onder alle huishoudens een goed beeld van de beleving van de verkeersveiligheid.

De enquête die in 2008 is uitgevoerd is bedoeld om inzicht te krijgen in de gevoelens van de inwoners met betrekking tot hun leefomgeving en de toekomstige ontwikkeling. Bij het aangeven van prioriteiten spelen handhaving en voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid een belangrijke rol. Bijna alle kernen hebben dit aspect in de top 3 staan. Net zoals in 2003 worden ook in 2008 de Sniederslaan en Europalaan in Bladel het vaakst als verkeersonveilige locaties genoemd.

IDOP Casteren

Uit het IDOP (september 2011) van de kern Casteren komt Gagelvelden, met name de twee kruispunten ter hoogte van de kern, naar voren als onveilig. Dit komt vooral door het vele doorgaande (sluip)verkeer. P.M. vergelijk met ongevalcijfers 2011

IDOP Hoogeloon

In het IDOP Hoogeloon (november 2010) wordt de Akkerstraat als onveilig genoemd. Hier wil men graag snelheidsverlagende maatregelen en veiligheidsmaatregelen voor voetgangers. Daarnaast is de wens om vracht- en sluipverkeer over de Hoofdstraat en Breestraat te weren uit Hoogeloon.

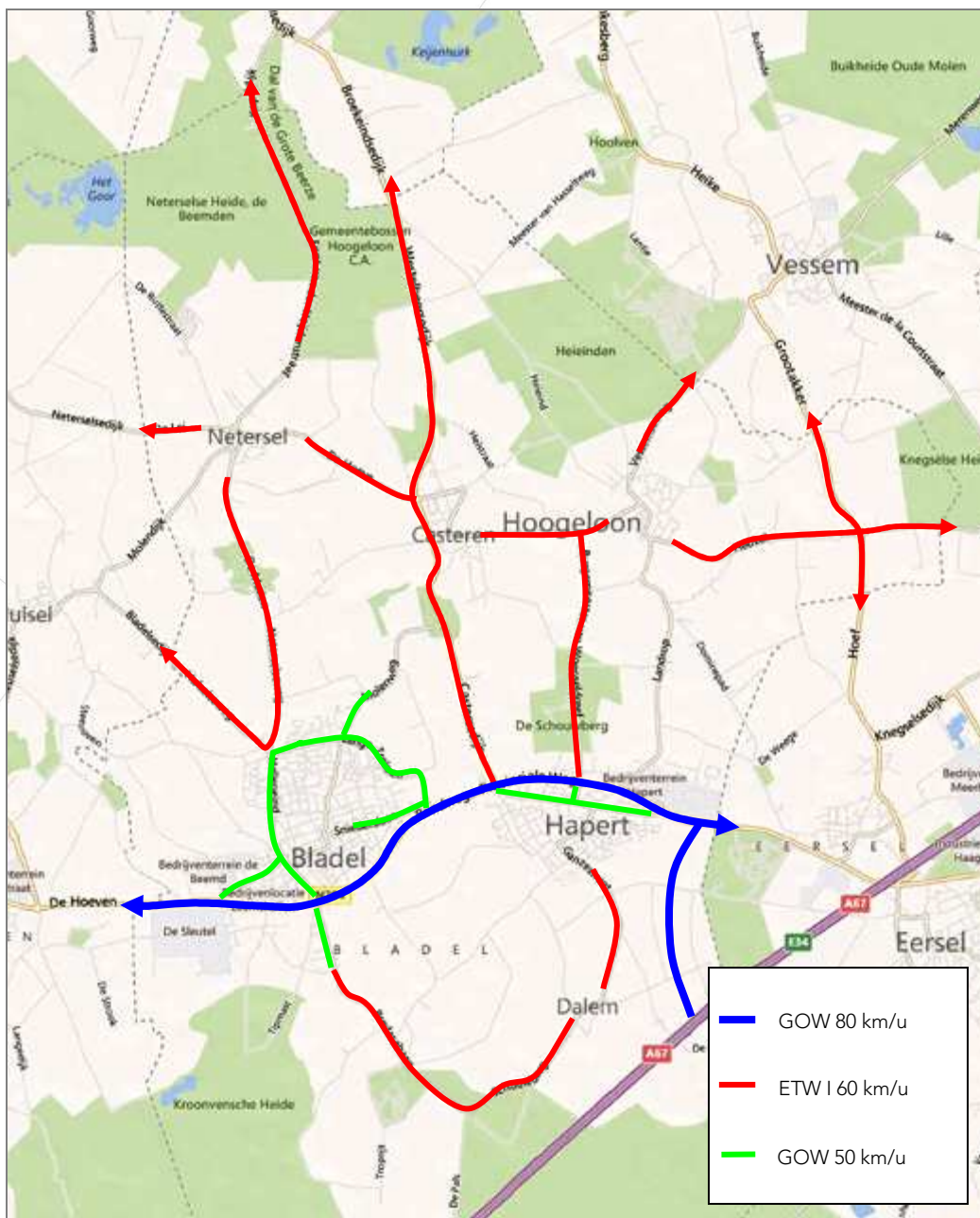
IDOP Netersel

Het IDOP Netersel is in mei 2011 vastgesteld door de dorpsraad als uitwerking op de Toekomstvisie 2030. Eén van de projecten is het verbeteren van de verkeerssituatie in en om Netersel. Het gaat hier met name om het weren van sluipverkeer, veilige oversteekplaatsen en verbetering van de verkeersveiligheid rondom de invalswegen.

In paragraaf 3.5 is verder ingegaan op de inhoud en de wensbeelden uit de IDOP's. Voor de kernen Bladel en Hapert is geen IDOP opgesteld.

3.2 Wegencategorisering

Op basis van het vigerende WVP heeft de wegcategorisering de afgelopen jaren steeds meer vorm gekregen. De keuzes voor de categorisering zijn gemaakt en alle wegen zijn in ieder geval naar de beoogde functie benoemd. De huidige functies van het wegennet zijn weergegeven in figuur 1.



figuur 1: huidige wegcategorisering uit het VVP

De wegcategorisering bepaalt waar verkeer en waar verblijven prioriteit heeft. Voor de verschillende wegfuncties geeft het huidige WP geen specifieke inrichtingsrichtlijnen.

3.3 Parkeren

Dit thema is uit te splitsen naar parkeren voor de auto en voor de fiets. Daarnaast gelden er in Bladel speciale regels voor het parkeren van grote voertuigen.

Blauwe zone centrum

Voor het autoparkeren geldt in het centrum van Bladel een blauwe zone. Deze zone reguleert het parkeren op de Markt en op het winkelgedeelte van de Sniederslaan.



figuur 2: blauwe zone centrum Bladel

In 2010 is het functioneren en een eventuele uitbreiding van de blauwe zone onderzocht op verzoek van diverse ondernemers en omwonenden. De conclusies van het onderzoek gaven geen aanleiding de blauwe zone te wijzigen.

Parkeren grote voertuigen

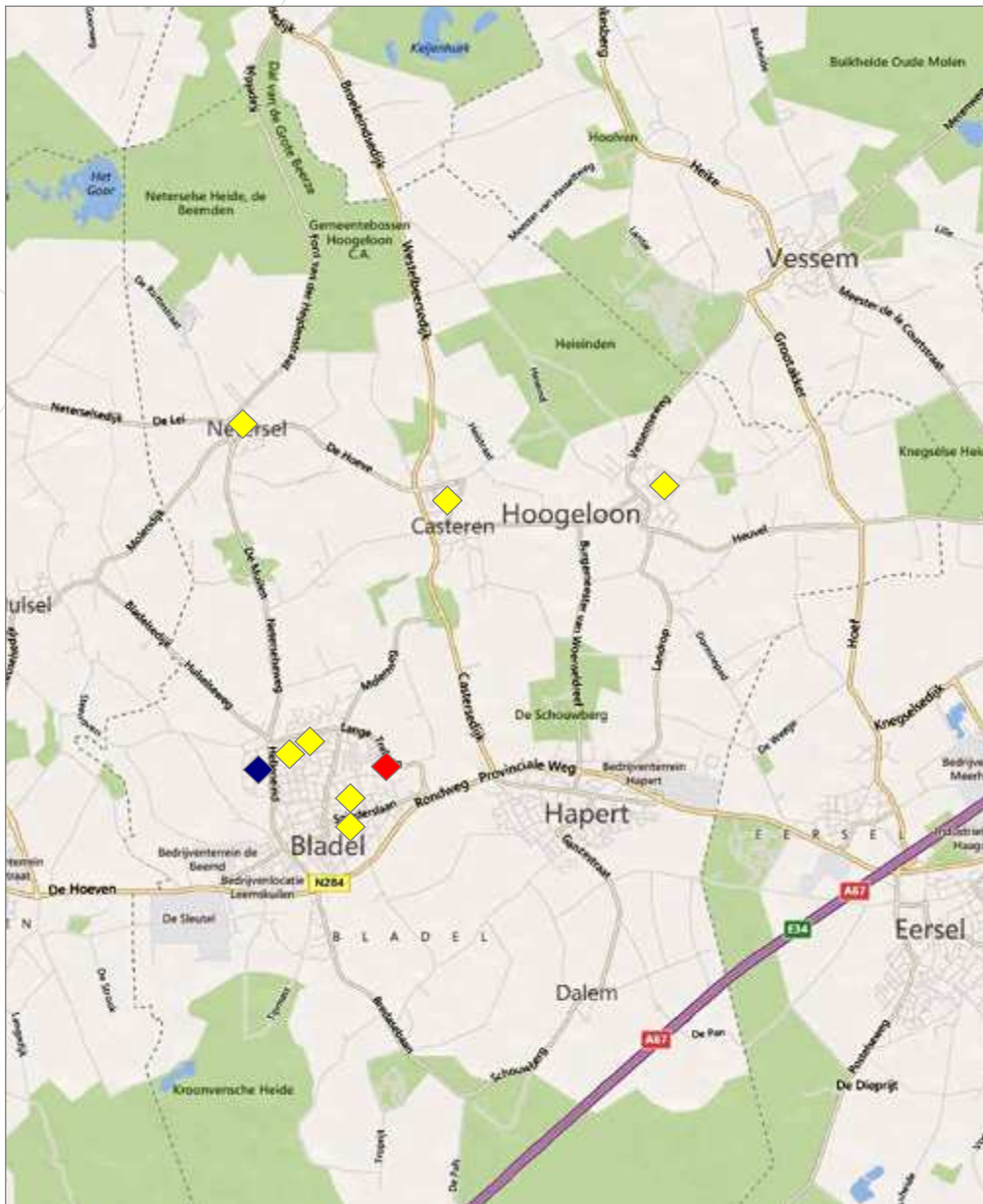
Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het niet toegestaan om grote voertuigen binnen de bebouwde kom te parkeren. Dit verbod geldt niet van maandag tot en met vrijdag van 8:00 tot 18:00 uur. Op bedrijventerrein Hapert en De Sleutel is het parkeerverbod niet van toepassing. Onder grote voertuigen worden voertuigen verstaan die, inclusief de lading, een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte hebben van meer dan 2,4 meter.

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren is binnen de gemeente geen beleid uitgeschreven. Er zijn her en der fietsparkeerplaatsen in de dorpscentra en bij voorzieningen.

3.4 Schoolomgevingen

De schoolomgevingen zijn vaak de locaties waar subjectieve verkeersonveiligheid aandachtspunt is. In Bladel speelt dit bij verschillende scholen een rol. In figuur 3 is te zien waar in Bladel scholen zijn gesitueerd. Naast de scholen zelf, zijn ook de routes naar de scholen toe een punt van aandacht omdat deze veelal door het buitengebied lopen. Alle scholen binnen de gemeente zijn actief op het gebied van verkeerseducatie.



figuur 3: schoollocaties gemeente Bladel

3.5 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Een goede bereikbaarheid kan tot aantasting van de leefbaarheid leiden. De discussie tussen bereikbaarheid en leefbaarheid speelt bijvoorbeeld in de omgeving van de N284. Wensen ten aanzien van de N284 zijn geformuleerd in de "Gebiedsgerichte verkeersvisie N284", zodat deze kenbaar gemaakt kunnen worden bij de provincie Noord-Brabant. De visie op de N284 staat in paragraaf 3.11 "Autobereikbaarheid" beschreven.

Klachten en meldingen

De gemeente hanteert op dit moment nog geen klachtenregistratiesysteem, maar wil dit in de toekomst wel gaan inrichten. In 2010 en 2011 zijn integrale ontwikkelingsplannen voor drie kernen opgesteld. Deze geven onder andere inzicht in de verkeersknelpunten die worden ervaren.

3.5.1 IDOP's

Voor de kernen Casteren, Hoogeloon en Netersel zijn zogenaamde Integrale Dorps Ontwikkelingsplannen (IDOP's) opgesteld. Deze plannen gelden niet als vastgesteld beleid, maar geven wel inzicht in de (beleving van de) huidige situatie en schetsen een toekomstvisie met betrekking tot de diverse ruimtelijke aspecten.

Op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid zijn de volgende wensen in de IDOP's beschreven:

Casteren

Doelen en maatregelen voor de toekomst

- het tegengaan van sluipverkeer in de kern
 - het probleem van sluipverkeer deel uit laten maken van het, nog te actualiseren, Verkeerbeleidsplan Bladel vanaf 2013
 - de beschikbare voorkeursroutes nog aantrekkelijker maken om zo sluipverkeer te vermijden
 - onderliggend wegennet onaantrekkelijker maken voor doorgaand verkeer.
 - onderzoek doen naar verkeersbelasting van de kern
 - overleg tussen partners op welke manier de snelheid het beste beperkt kan worden (flitspalen, drempels, ed)
- het veiliger maken van de twee kruispunten aan de Gagelvelden (maart 20120 is deze wens in uitvoering)
- het realiseren van veilige oversteekplaatsen
 - het in kaart brengen van voetgangers- en fietserstroom
 - onderzoeken op welke locaties een oversteekplaats gewenst is
 - oversteekplaatsen aanleggen

Hoogeloon

Reeds uitgevoerde projecten:

- verkeersremmers Hoofdstraat
- snelheidsverlagende maatregelen dorpsingangen
- verbeteren school-thuisroutes en weg- en parkeergedrag

Doelen en maatregelen voor de toekomst

- verbeteren van de bewegwijzering naar Hoogeloon vanaf de afrit bij A67/E3-strand. De werkwijze om dit mogelijk te maken is beschreven:
 - overleg met bevoegde instanties om de mogelijkheden te bepalen om de bewegwijzering naar Hoogeloon vanaf de afrit bij de A67/E3-strand te verbeteren
 - opstellen van een plan van aanpak voor de gewenste bewegwijzering.
 - uitvoeren van de gewenste aanpassingen.
- verbeteren fietsverbinding tussen dorp en sportpark
 - onderzoeken hoe het fietspad tussen centrum en sportpark zou kunnen komen te liggen, rekening houdend met eigendommen, verkeersmaatregelen, planologische belemmeringen en financiële mogelijkheden
 - procedures volgen voor aanleg fietspad
 - aanleg fietspad

Na verkeerstellingen te hebben uitgevoerd zijn er remmende maatregelen op de rijbaan gerealiseerd (aanleg van fietsvoorzieningen is niet haalbaar gebleken).

Netersel

Doelen en maatregelen voor de toekomst

- het vergroten van veilige oversteekplaatsen
- het tegengaan van sluipverkeer in de kern
 - overleg met dorpsraad over probleemgebieden
 - het probleem van sluipverkeer deel uit laten maken van het, nog te actualiseren, Verkeerbeleidsplan Bladel vanaf 2013
 - de beschikbare voorkeursroutes nog aantrekkelijker maken om zo sluipverkeer te vermijden
 - onderzoek doen naar verkeersbelasting van de kern
 - het in kaart brengen van voetgangers- en fietsstromen
 - onderzoeken op welke locaties een oversteekplaats gewenst is
 - oversteekplaatsen aanleggen
 - veranderen van de classificatie van de wegen
 - verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de invalswegen

3.6 Fiets

De voorzieningen voor de fiets bestaan in Bladel voornamelijk uit het uitgebreide netwerk van (vrijliggende) fietspaden. De fietspaden worden intensief gebruikt voor zowel utilitaire doeleinden, als voor recreatief gebruik. Vanuit het vigerende VVP zijn geen nieuwe verbindingen voor de fietser toegevoegd in de afgelopen jaren. Het fietsnetwerk is daarom ongewijzigd gebleven. In figuur 4 zijn de aanwezige fietsverbindingen in Bladel weergegeven.



figuur 4: aanwezige fietsvoorzieningen

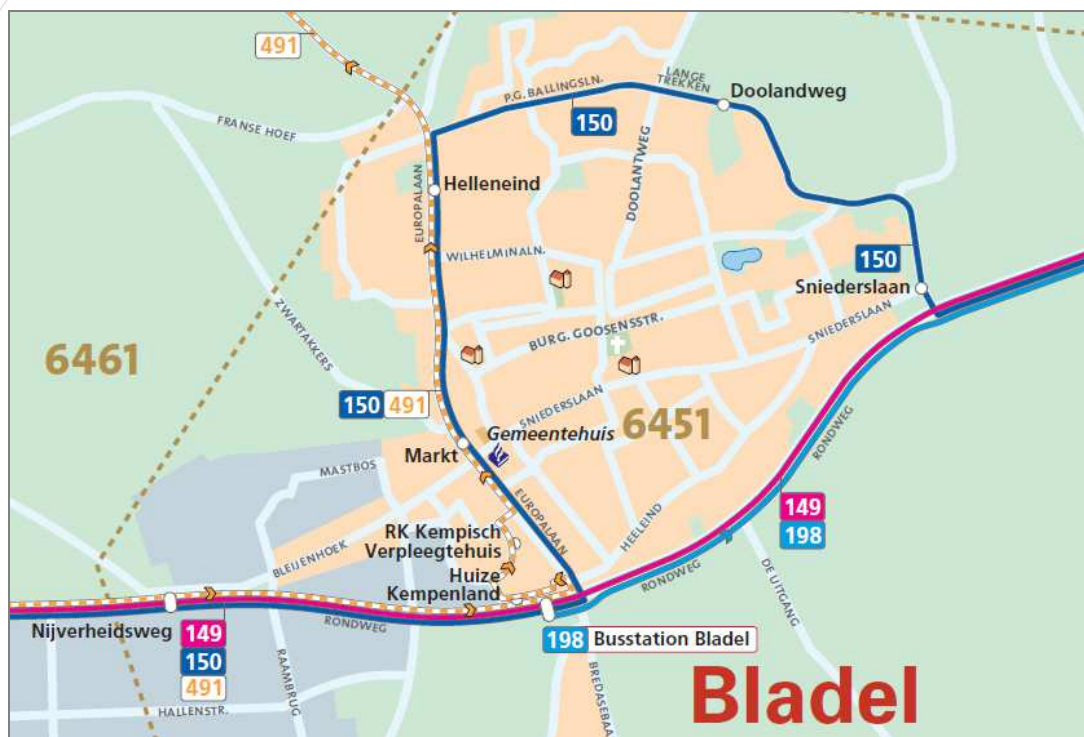
In 2010 heeft het SRE een onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van het fietsnetwerk binnen de regio. Dit onderzoek maakt het mogelijk de gemeenten met elkaar te vergelijken, bijvoorbeeld de (procentuele) verdeling van type en verharding van de fietspaden. De resultaten van de fietsvoorzieningen in de gemeente Bladel, zijn in bijlage 2 weergegeven. De routes van het regionaal netwerk die binnen de gemeente Bladel liggen, zijn in bijlage 3 weergegeven.

3.7 Voetgangers

Voor voetgangers in Bladel zijn geen speciale voorzieningen getroffen anders dan de normale trottoirs. Er is binnen de gemeente ooit overwogen om de Sniederslaan (winkelstraat) autoluw/autovrij te maken, maar hier is in het kader van de aanwezige parkeerbehoefte in de Sniederslaan (vooralnog) geen uitvoering aan gegeven.

3.8 Openbaar vervoer

De OV routes in Bladel bestaan voornamelijk uit de Hermes-buslijnen 149, 150, 198 en 491. In Hoogeloon komt hier nog de lijn 492 bij en in Vessem lijn 494. In figuur 5 en figuur 6 zijn de buslijnen weergegeven op de lijnennetkaarten van de Hermes.



figuur 5: lijnennetkaart Hermes kern Bladel [bron: www.hermes.nl]



figuur 6: lijnnetkaart Hermes gemeente Bladel e.o. [bron: www.hermes.nl]

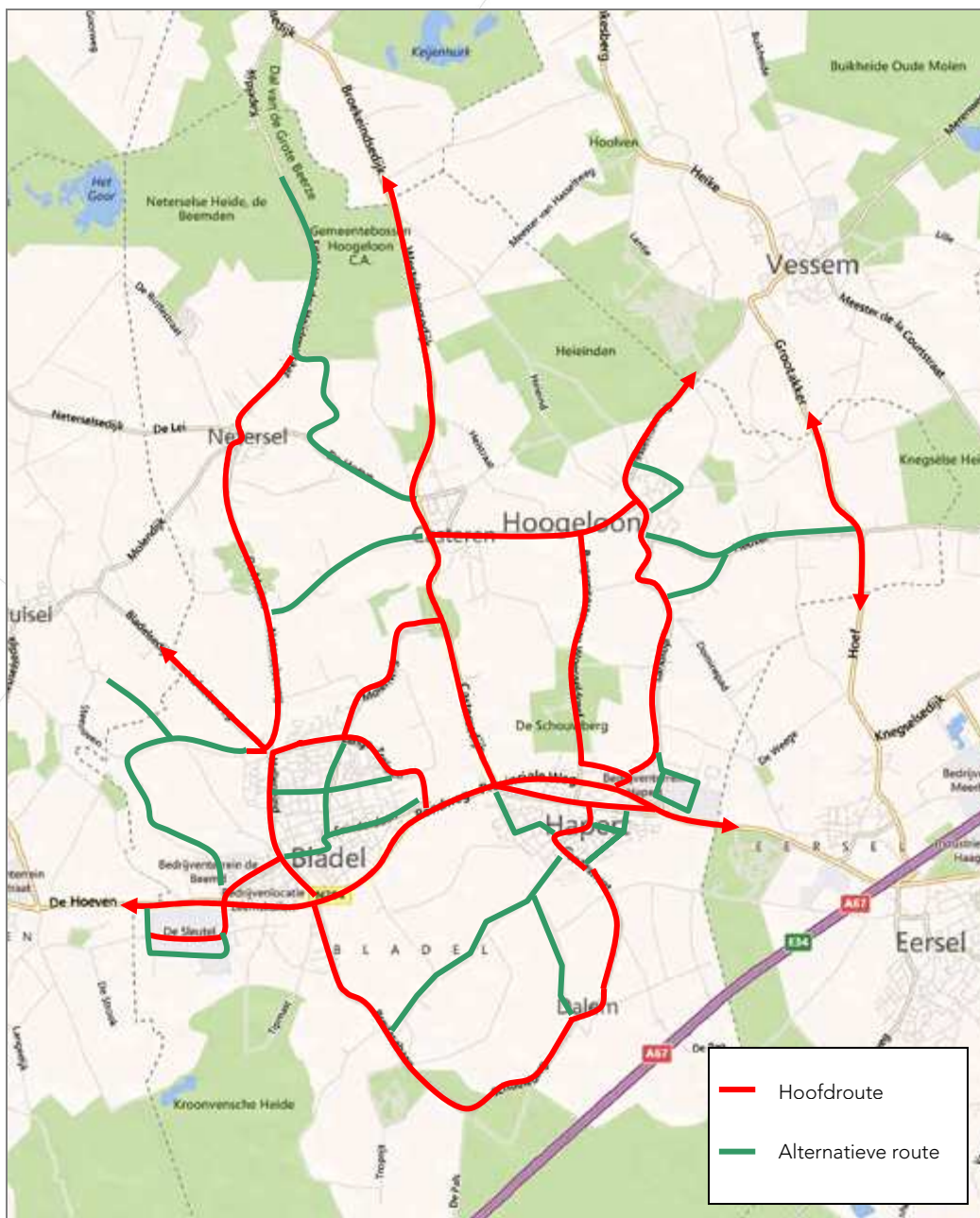
Haltetoegankelijkheid

In het kader van de wet maatschappelijke ondersteuning dienen halteplaatsen bij reconstructie toegankelijk te worden gemaakt. In de gemeente Bladel zijn inmiddels alle haltes toegankelijk gemaakt.

3.9 Hulpdiensten

Bladel kent een routenetwerk voor calamiteiten. Deze routes worden voornamelijk gebruikt door de brandweer, die haar kazerne heeft in Hapert. Deze brandweerroutes kennen een hoofdroute en een alternatieve route. Deze routes moeten in het VVP gerespecteerd worden om er zorg voor te dragen dat de zogenaamde aanrijtijden gehaald kunnen worden.

Het netwerk van hoofd- en alternatieve routes is weergegeven in figuur 7.



figuur 7: routenetwerk voor calamiteiten

3.10 Ruimtelijke ontwikkelingen

In het VVP was de aandacht voor ontwikkelingen hoofdzakelijk gericht op bedrijventerreinen. Het Kempisch Bedrijvenpark is voor de gemeente Bladel belangrijk en krijgt een prominente plek. Er spelen echter meerdere ontwikkelingen, bijvoorbeeld woningbouw. Ook die ontwikkelingen krijgen in het GVP een plaats. In deze paragraaf zijn de ontwikkelingen voor het prognosejaar 2020 uit het verkeersmodel benoemd.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Kern Bladel

woningbouw Kempenland:	275 woningen
woningbouw Molenweg:	7 woningen
woningbouw Markstaete:	59 appartementen
woningbouw De Smis:	72 appartementen
woningbouw Toermalijn:	7 woningen
woningbouw De Blaalse Hoeve:	11 woningen
woningbouw De Biezen II:	70 woningen
ontwikkeling Egyptische poort	

Kern Hapert

ontwikkeling Kempisch Bedrijvenpark	
woningbouw De Wijer-De Kuil:	113 woningen
woningbouw De Hoeven Oost:	80 woningen
woningbouw Oude Provinciale Weg:	12 woningen
woningbouw Woonbos Hapert:	15 woningen

kern Casteren

woningbouw Kerkeneind:	44 woningen
woningbouw Tuerlings:	7 woningen, brede school
woningbouw Castelijns – Coolbergen:	35 woningen
woningbouw Westzijde de Bucht:	8 woningen

Kern Netersel

woningbouw Latestraat II – Latestraat – De Mulen: 27 woningen

Belangrijke infrastructurele ontwikkelingen

- nieuwe A67 – aansluiting ter hoogte van Hapert
- omlegging N284 en afwaardering N284 ter hoogte van Eersel
- voltooiing van de Randweg Bladel
- langzaam verkeerstunnel Egyptische poort

[bron: Randweg Bladel, verkeerseffecten voltooiing randweg, DHV 2011]

3.11 Autobereikbaarheid

De gemeente Bladel is via het hoofdwegennet te bereiken via de A67. Aanvullend zorgt de N284 voor een goede bereikbaarheid van de kernen van gemeente Bladel. Vanuit het noorden is de gemeente bereikbaar via de A2 en de N269 en N395.

Randweg Bladel

In 2011 heeft de gemeente de effecten laten onderzoeken van de vervolmaking van de randweg Bladel. Met behulp van een modelstudie is inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersstromen, en daarmee de leefbaarheid, wijzigen onder invloed van de voltooiing van de randweg. De belangrijkste conclusie van het onderzoek was dat afronding van de randweg een evenwichtiger verdeling van het verkeer met zich mee brengt. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid. Het onderzoek sluit af met de aanbeveling de randweg te voltooien.

De voltooiing van de Randweg is niet bestuurlijk vastgesteld, de onderzoeksresultaten krijgen een plaats in het GWP. Eventuele voltooiing van de Randweg kan één van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma GWP zijn.

Gebiedsgerichte verkeersvisie N284

In 2007 heeft de gemeente Bladel in samenwerking met het SRE en de gemeenten Eersel en Reusel De Mierden een verkeersvisie opgesteld voor de N284. Deze visie beschrijft hoe de bereikbaarheid van deze gemeenten gewaarborgd kan blijven door middel van diverse korte en lange termijn maatregelen op de N284. Hoewel de visie bestuurlijk niet is vastgesteld, zijn verschillende maatregelen in het kader van andere projecten wel uitgevoerd. Daarnaast staan nog wel verschillende lange termijn maatregelen open. De resterende werkzaamheden worden daar waar mogelijk geïntegreerd in het nieuwe GWP.

Concreet zijn op het moment van schrijven (maart 2012) de volgende korte termijn maatregelen al uitgevoerd:

- aanleg nieuwe verbindingsweg richting A67
- kruising N284 - verbindingsweg A67 vormgeven als doorgaande verbinding
- netwerkregeling VRI's "De Wijer" tot aan verbindingsweg A67
- verbetering kruispunt Raambrug
- markeringswerkzaamheden op wegvakken
- fietstunnel Kapelweg bij KBP
- OV ontsluiting KBP (in uitvoering)
- herinrichting N284 Hapert - Eersel (in uitvoering)

Regionaal verkeersmodel

Uit gegevens van het regionale verkeersmodel blijkt dat de gemeente Bladel een aantal relatief drukke wegen en straten kent. De intensiteiten zijn echter dusdanig dat van verkeersproblemen niet gesproken kan worden. Zoals uit het onderzoek naar de randweg is gebleken, is het wel mogelijk de leefbaarheid te verbeteren door een meer evenredige verdeling van het verkeer te realiseren.

3.12 Communicatie, educatie en handhaving

Naast infrastructurele maatregelen spelen ook maatregelen op het gebied van communicatie, educatie en handhaving een belangrijke rol. De zogenoemde mensgerichte maatregelen.

In het huidige VVP is als maatregel opgenomen om betrokkenen via artikelen of folders te informeren over nieuwe verkeersmaatregelen.

Structureel aandacht voor verkeersveiligheid

De lokale afdeling van VVN wordt geleid door vrijwilligers. De gemeente Bladel ondersteunt VVN financieel bij activiteiten ter verbetering van de verkeersveiligheid. De afgelopen jaren zijn de volgende projecten georganiseerd:

- verkeersexamen basisscholen
- BROEM
- veiligheidsdag bij PIUS X, met dodehoek-project

De gemeente is tevreden over hoe VVN deze acties oppakt en uitvoert.

Educatie

Alle negen basisscholen en de school voor speciaal onderwijs houden zich bezig met verkeersveiligheid en verkeerseducatie. Zij zijn inmiddels allen in het bezit van het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Ook het Pius X (middelbaar onderwijs) is actief op het gebied van verkeerseducatie en in het bezit van BVL-label.

Overlegstructuren

De gemeente heeft geen structureel overleg met belangenpartijen over de verkeersveiligheid in de gemeente. Indien wenselijk, vinden overleggen plaats met:

- politie
- dorpsraden
- buurtpreventie
- VVN
- gehandicaptenplatform

Literatuurlijst

- IDOP Casteren, Uitvoeringsprogramma Toekomstvisie – SRE, 29 april 2011
- IDOP Netersel, Uitvoeringsprogramma Toekomstvisie – SRE, 30 mei 2011
- Oplegger IDOP Hoogeloon – SRE, november 2010
- Ongevallenanalysesoftware ViaStat
- Nota Mobiliteit, 30 september 2004
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 13 maart 2012
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, november 2006
- RVVP 2006-2015 – SRE, 15 februari 2007
- Toekomstvisie 'Leven in de gemeente Bladel 2030' – gemeente Bladel, 17 december 2009
- Gebiedsgerichte verkeersvisie N284 – gemeente Reusel-De Mierden, Eersel, Bladel, provincie Noord-Brabant, Arane, september 2007
- Randweg Bladel, verkeerseffecten voltooiing randweg – DHV, augustus 2011
- Verkeersveiligheidsplan 2006-2012 – gemeente Bladel, 7 november 2005
- Leven in Bladel is samen toekomst maken, resultaten enquête 2008 – SRE Milieudienst, april 2009
- Evaluatie Verkeersveiligheid Bladel – Rekenkamercommissie Kempengemeenten, 21 oktober 2011
- De verkeersveiligheidsituatie in een notendop – SRE en Via.nl
- Verkeersveiligheidsrapport 2011 'Verkeersongevallen & snelheid'- SRE, 31 januari 2012
- Website busvervoerder Hermes (www.hermes.nl)

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Ongevallentabellen gemeente Bladel 2007-2011

Bijlage 2: Resultaten kwaliteitsmetingen Regionaal Fietsnetwerk SRE

Bijlage 3: Regionaal Fietsnetwerk SRE, gedeelte gemeente Bladel

Bijlage 1

Ongevallentabellen gemeente Bladel 2008-2012

Omstandigheden / Jaar

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2008	177	30	17	1	16	13	147
2009	102	28	16	3	13	12	74
2010	22	13	9	2	7	4	9
2011	11	7	6	3	3	1	4
2012	7	5	3	1	2	2	2
Totaal	319	83	51	10	41	32	236

Omstandigheden / Jaar

omschrijving	totaal ongevallen	ernstige ongevallen	totaal voorwerpen	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2008	177	17	91	287	36	18	1	17	18
2009	102	16	48	170	34	17	3	14	17
2010	22	9	9	36	20	12	2	10	8
2011	11	6	5	16	9	6	3	3	3
2012	7	3	3	11	5	3	1	2	2
Totaal	319	51	156	520	104	56	10	46	48

Omstandigheden / Aard

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Onbekend	1	1	0	0	0	1	0
Voetganger	8	8	5	2	3	3	0
Geparkeerd voertuig	4	4	1	0	1	3	0
Dier	9	1	0	0	0	1	8
Vast voorwerp	113	17	15	3	12	2	96
Los voorwerp	0	0	0	0	0	0	0
Frontaal	34	11	7	0	7	4	23
Flank	87	28	11	2	9	17	59
Kop/staart	42	6	5	1	4	1	36
Eenzijdig	21	7	7	2	5	0	14
Totaal	319	83	51	10	41	32	236

Omstandigheden / Bebouwde kom

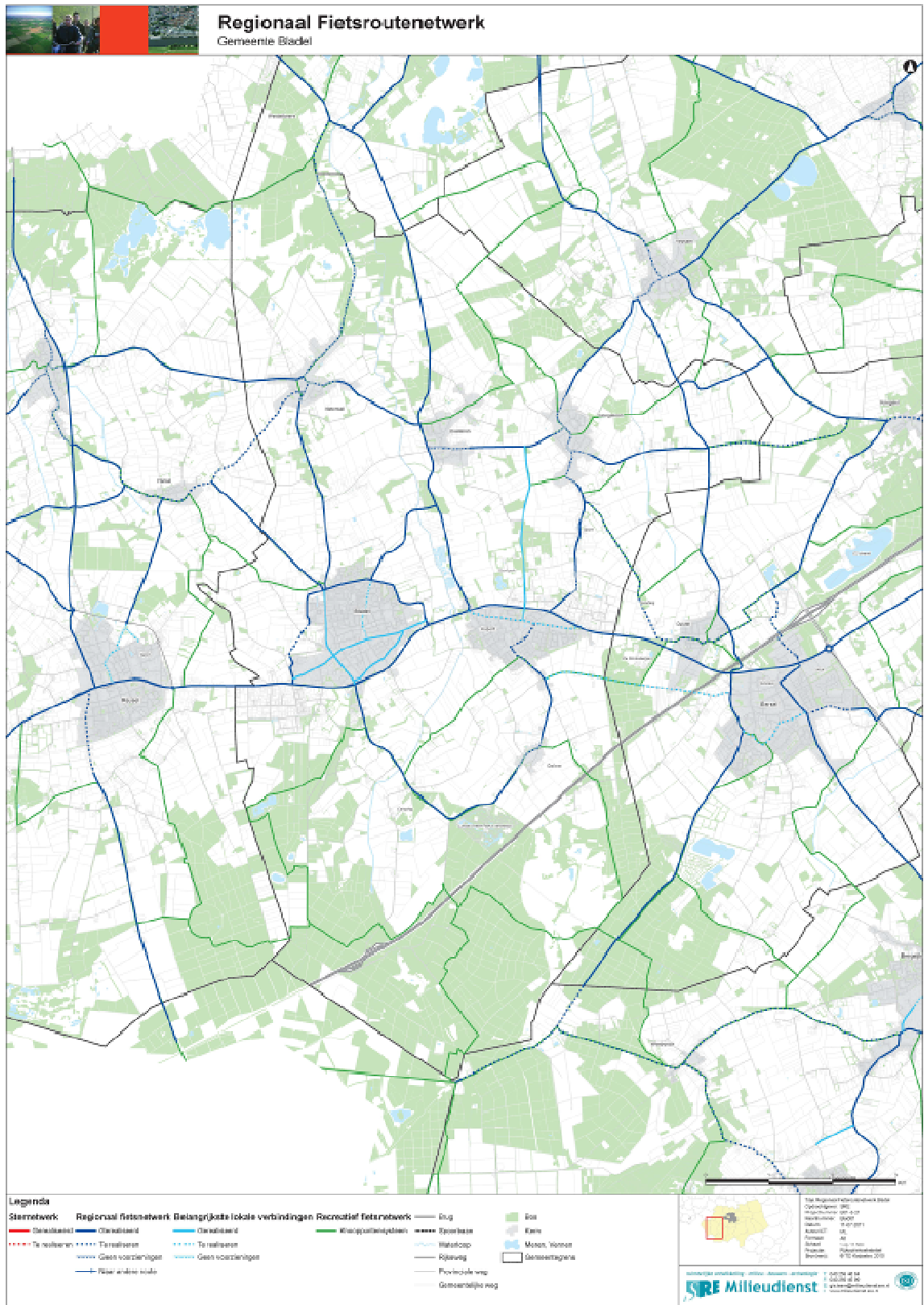
omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Niet ingevuld	13	6	4	1	3	2	7
Binnen	136	30	10	1	9	20	106
Buiten	170	47	37	8	29	10	123
Totaal	319	83	51	10	41	32	236

Bijlage 2

Resultaten kwaliteitsmetingen Regionaal Fietsnetwerk SRE

Bijlage 3

Regionaal Fietsnetwerk SRE, gedeelte gemeente Bladel



Keuzenota Onderwerp: Kaders stellen GVVP		Versie:	Datum:	Voor akkoord:
Naam gedelegeerd bestuurlijk opdrachtgever:	Wethouder Van de Voort			
Naam gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever:	Roland Mallens			
Naam opsteller:	Roland Mallens			
Codering (Corsa):	Zaaknr:	Doc. Nr:		

1. Voorwoord / Inleiding / Aanleiding

Het huidige verkeersbeleidsplan is in 2006 vastgesteld en kent een doorlooptijd tot en met 2012. Het beleidsplan is toe aan een actualisatie. Naast het feit dat het plan geactualiseerd moet worden, is er een onderzoek van de Rekenkamer uitgevoerd naar het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente in de afgelopen jaren. Deze heeft geconcludeerd dat het beleid versterkt kan worden door het meer integraal op te pakken. Het nieuwe beleidsplan wordt breder en verkeersveiligheid vormt één van de peilers.

Het nieuwe GVVP wordt vastgesteld door het volgen van de gemeentelijke Beleidsklok. Fase 1 en 2 zijn inmiddels afgerond en voor u ligt de keuzenota, behorende bij fase 3.

2. Onderwerp, Situatieschets, aannames en achtergrond

De meeste maatregelen uit het huidige plan zijn inmiddels uitgevoerd. Voor het nieuwe beleidsplan wordt gekeken welke maatregelen waar nodig zijn. Aspecten die integraal worden meegenomen vanuit aanbevelingen van de Rekenkamercommissie in het GVVP, zijn:

- geactualiseerd beleid hogere overheden en buurgemeenten
- verschillende modaliteiten (auto, fiets, lopen, openbaar vervoer, landbouwverkeer etc)
- leefbaarheid
- beleving verkeer en vervoer

Het nieuwe beleid kent een planhorizon tot 2020 en vragen, meldingen en klachten worden hieraan getoetst. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen worden getoetst aan het GVVP. Voor zover mogelijk worden werkzaamheden afgestemd met weg- en rioolwerkzaamheden. Dit om te voorkomen dat wegen in korte tijd twee keer worden opengeboken met de bijbehorende overlast voor aanwonenden en het verkeer en de extra kosten hiervoor.

3. Probleemstelling / uitgangssituatie

Om het beleid van het nieuwe GVVP op te kunnen zetten, is het noodzakelijk dat de raad keuzes maakt over de kaders waarbinnen dit beleid kan plaatsvinden. Afhankelijk van de keuzes van de raad, wordt in de volgende fase het verkeers- en vervoersbeleid opgesteld.

4. Doelstelling

Het doel van de keuzenota is om duidelijke richtingen vanuit de raad te krijgen over de ontwikkeling van het verkeers- en vervoersbeleid voor de gemeente Bladel. Het primaire doel van het GVVP is het verder bevorderen van de verkeersveiligheid.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor het opstellen van het nieuwe beleidsplan zijn de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld:

- het reeds vastgestelde VVP 2006-2012
- de vastgestelde rapportage van de Rekenkamer met de daarin opgenomen aanbevelingen
- het uit te werken beleid is afgestemd op de wensen uit de gemeenteraad (vandaar deze keuzenota)
- de doelstellingen van het beleid worden SMART geformuleerd
- de Toekomstvisie dient als basis

6. Keuzes

In deze keuzenota wordt ingegaan op de thema's uit het GVVP voor het verkeers en vervoersbeleid in Bladel. Voor elke aanbeveling worden een aantal keuzes voorgelegd en toegelicht. Deze keuzes worden voorzien van een advies en een korte toelichting. De aanbevelingen van de rekenkamercommissie over de verkeersveiligheid zijn als input gebruikt voor de keuzes. In de bijlage is het overzicht van de keuzes naar thema opgenomen.

7. Procedure / aanpak/ activiteiten				
Het opstellen van het GVVP doorloopt de volgende fasen: Planfase 0: Plan van aanpak Planfase 1: Inventarisatie Planfase 2: Kaders en doelen Planfase 3: Nieuw beleid Planfase 4: Evaluatie en monitoring Planfase 5; Maatregelenpakket Rapportage (t.b.v. bestuurlijke vaststelling)				
Fase	Activiteiten	Belangrijkste tussenresultaten en eindresultaat	Planning	Kosten
Fase 1:	Deze fase is afgerond (planfase 0 en 1)	Raadsopdracht	Feb/mrt	€ 2.156,-
Fase 2:	Deze fase is afgerond (planfase 1 en deels 2)	Probleem analyse	Mrt-mei	€ 9.042,-
Fase 3:	Deze fase wordt nu afgerond (planfase 2, wordt uitgewerkt in planfase 3)	Keuzenota	Sept-dec raad dec	€ 6.242,-
Fase 4:	Op basis van de door de raad gemaakte keuzes het beleidsplan / eindvoorstel schrijven. (planfase 4 en 5)	Beleidsplan	2013	€ 12.272,-
Totale kosten				€ 29.712,-

8. Communicatie
Het Beleidsplan (fase 4, na afronding planfase 5) wordt door de Raad vastgesteld. Voor de vaststelling door de Raad, wordt het plan besproken in twee informatieavonden met de verkeerscommissies van de wijkraden en VVN.

9. Bijlagen
Overzicht keuzes met advies en toelichting.

Bijlage

Keuze	Advies	Toelichting
Beleidskader landelijk		
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.
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.
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.
Beleidskader provinciaal, regionaal		
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.
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.
Fietsgebruik (elektrische fiets) op afstanden tot en verder dan 20 km stimuleren.	Ja	De ontwikkelingen rondom gebruik van de elektrische fiets als woonwerkvervoermiddel volgen en zo nodig op aanhaken.
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.
Beleidskader gemeentelijk		
Het verkeersbeleid wordt vijfjaarlijks geëvalueerd om voortgang en ontwikkelingen inzichtelijk te maken.	Ja	Dit is een van de aanbevelingen van de Rekenkamercommissie.
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)
Integrale benadering van (vastgesteld) gemeentelijke beleid van buurgemeenten (extern).	Ja	Gemeentelijke beleidsplannen moeten elkaar aanvullen en niet tegenwerken.
Thema verkeersveiligheid		
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.

Keuze	Advies	Toelichting
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.
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.
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.
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.
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		
Blauwe zone in centrum Bladel uitbreiden.	Nee	Uit de evaluatie blijkt dat de blauwe zone in de huidige vorm voldoet. Er is geen aanleiding deze uit te breiden of aan te passen.
Ruimtelijke ontwikkelingen moeten op het gebied van parkeren goed worden gefaciliteerd.	Ja	Dit kan betekenen dat in de toekomst de blauwe zone heroverwogen wordt.
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.
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		
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.

Keuze	Advies	Toelichting
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 geïnventariseerd.
Thema Bereikbaarheid en Leefbaarheid		
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.
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.
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).
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.
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.
Thema Fiets		
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.
Regionaal fietsnetwerk sluitend maken.	Ja	Ontbrekende schakels aanleggen en de kwaliteit van het netwerk op het regionale minimale kwaliteitsniveau brengen of behouden.
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.
Thema Voetganger		
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.
Toegankelijkheid verbeteren door aanleg op/afritjes op oversteeklocaties.	Ja	Aanleg van ontbrekende op/afritjes bij scholen, in de centra en bij onderhoud- en herinrichtingswerkzaamheden.

Keuze	Advies	Toelichting
Thema Openbaar Vervoer		
Inzetten op intensivering van het openbaar vervoer.	Nee	Het huidige niveau van het openbaar vervoer dient gehandhaafd te blijven. Vooral nog is er geen behoefte aan netwerk-verfijning of frequentieverhoging.
Thema Hulpdiensten		
De huidige calamiteitenroutes van de hulpdiensten worden gerespecteerd en overgenomen in het GVVP.	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.
Thema Ruimtelijke ontwikkeling		
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.
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.
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.
Thema Autobereikbaarheid		
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.
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.
Thema Communicatie educatie en handhaving		
Structureel aandacht voor verkeersveiligheid door ondersteuning van VVN.	Ja	Samenwerking met VVN wordt voortgezet (BROEM-ritten, verkeersexamen basisscholen, dode-hoek-project)
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'.

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 GVP 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 sluisverkeer 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):

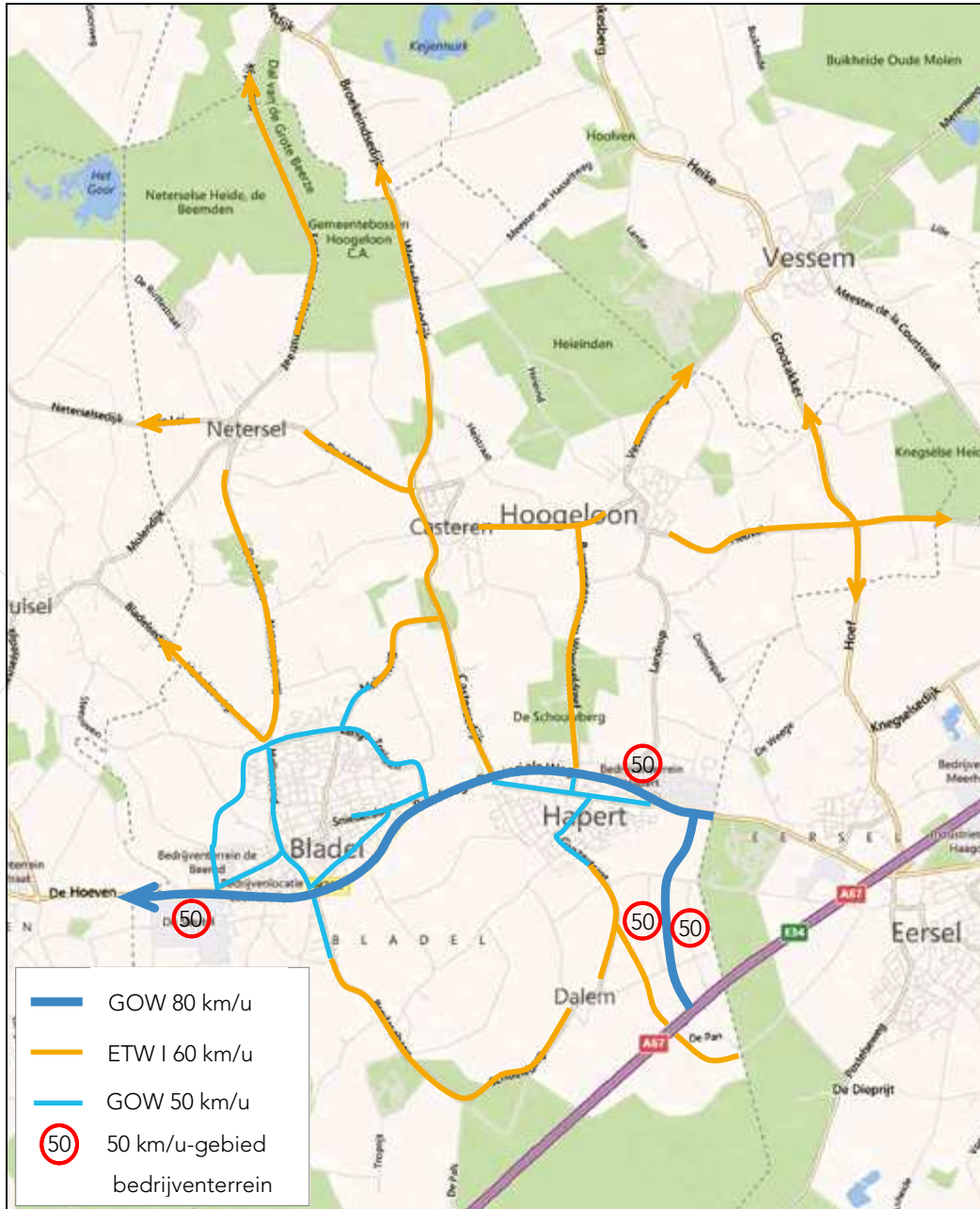
- GOW: binnen de bouwde kom: 50 km/u-wegen, buiten de bebouwde kom: 80 km/u-wegen
- ETW I en ETW II: binnen de bebouwde kom 30 km/u-wegen (type I en II), buiten de bebouwde kom 60 km/u-wegen (type I en II)

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.

Blaauwe 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.



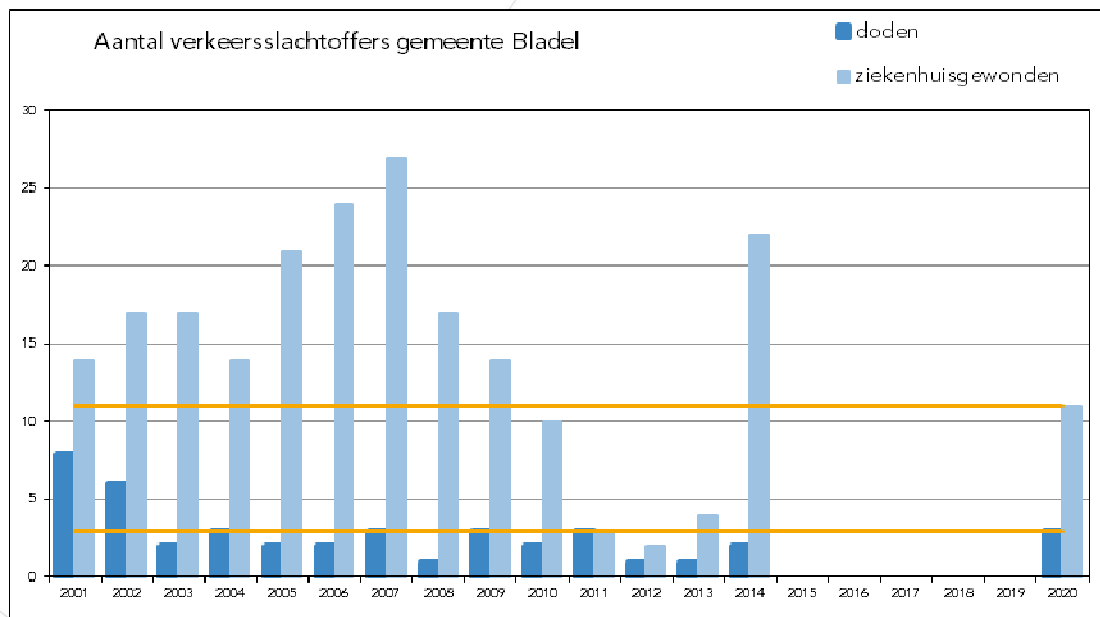
voorbeeld betrokken schoolkinderen bij project schoolroutes

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 ongevals cijfers 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 WVN 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

Aa

Werkdocument 4 "Actieprogramma "

GWVP Bladel

Gemeente Bladel

Colofon

Titel:	Werkdocument 4 "Actieprogramma"
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 Integraal beleid	5
2.1 Beleid	5
3 Acties per thema	8
3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid	8
3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	10
3.3 Parkeren	10
3.4 Fiets	12
3.5 Voetgangers en schoolomgevingen	14
3.6 Verkeersveiligheid	15
3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten	16
3.8 Educatie, communicatie en handhaving	17
3.9 Monitoring en evaluatie	19
4 Actieprogramma samengevat	22

1 Inleiding

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) komt fasegewijs en via een aantal werkdocumenten tot stand. Deze rapportage betreft werkdocument 4 met de resultaten van de afrondende fase 5.

Gefaseerde projectaanpak

Het opstellen van het GVVP 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 in het voorjaar van 2013 afgerond in de vorm van de keuzenota "Kaders stellen GVVP", 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. Dat beleid heeft invulling gekregen in een afzonderlijke notitie, "Integraal beleid, GVVP Bladel". Deze notitie sluit fase 3 en 4 gezamenlijk af. Het integrale beleid komt in samenvatting terug in dit vierde werkdocument van het GVVP.

Deze rapportage

Deze rapportage vertaalt de het beleid van het GVVP naar concrete acties en maatregelen. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het beleid. De acties worden themagewijs ingevuld in het derde hoofdstuk. Afsluitend vat hoofdstuk 4 de acties en maatregelen samen in één overzicht.

2 Integraal beleid

2.1 Beleid

Als uitwerking van de kaderstellende keuzes uit fase 2 is invulling gegeven aan het beleid, in de notitie "Integraal beleid", GWP Bladel. Deze paragraaf vat de belangrijkste onderdelen van beleid samen.

Centrale doelstelling

De centrale doelstelling van het GWP luidt:

Het GWP 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.

Accent van beleid per thema

De notitie "Integraal beleid" werkt het beleid themagewijs uit. Hierna zijn de accenten per thema samengevat. Op die manier wordt het actieprogramma in dit document in een beleidskader geplaatst, waarbij duidelijk moet zijn dat het beleid hier niet integraal is weergegeven, maar kort en bondig is teruggebracht tot de belangrijkste punten.

Bereikbaarheid en leefbaarheid

- Basisprincipe van het verkeersbeleid is onderscheid maken tussen verkeers- en verblijfsgebieden, wat zich vertaalt in twee type wegen: Gebiedsontsluitingswegen (GOW) en Erftoegangswegen (ETW).
- De bestaande categorisering van het wegennetwerk volgens dit principe voldoet, met toevoeging van de nieuwe randweg en is geconcretiseerd met inrichtingsrichtlijnen per type weg.
- Verblijfsfunctie op ETW's staat onder druk. Snelheid en intensiteit zijn een belangrijke indicator daarvoor, waarvoor een toetskader is gesteld. In overleg met bewoners wordt gezocht naar waar verbetering nodig is.
- Het accent ligt bij verbetering van overgangen van snelheidsregimes (vaak komgrens).
- De doorstroming van de N284 tussen Reusel en Hapert verdient aandacht, waarbij voor Bladel een directe link gelegd kan worden met de ontsluiting van bedrijventerrein De Sleutel.
- Realisatie van de randweg Bladel is uitgangspunt voor dit GWP.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Ruimtelijke ontwikkeling is leidend, verkeer is volgend. Een ontwikkeling moet wel voorzien in voldoende parkeerruimte en de verkeerseffecten moeten serieus worden beoordeeld.

Parkeren

- CROW-normen voor parkeervoorzieningen worden gehanteerd (CROW-publicatie 317).
- Parkeerproblemen bij bestaande situaties, bijvoorbeeld een buurt of wijk, worden in overleg met de bewoners beoordeeld en zo mogelijk opgelost.
- Er is geen directe aanleiding om wijzigingen voor de blauwe zone in Bladel voor te stellen, maar uitbreiding naar het parkeerterrein Victor de Bucklaan (nabij Jumbo) is niet uit te sluiten.
- Er wordt handhavend opgetreden bij parkeersituaties waar de doorgang op het trottoir wordt belemmerd.

Fiets

- Een gemeentelijk fietsnetwerk met kwaliteitseisen borgt de positie van de fiets.
- Het fietsnetwerk sluit aan op regionale netwerken en verbindt kernen en centra met elkaar.
- Kosteneffectiviteit is leidend in de prioritering van maatregelen voor de fiets.
- Gebruik elektrische fiets stimuleren door goed netwerk en oplaadpunten.

Voetgangers en schoolomgevingen

- Kwaliteit van voetgangersvoorzieningen vergroten in twee aandachtsgebieden (centra Bladel en Hapert).
- Verbeteren van schoolroutes via projectmatige aanpak: belangrijke en actieve rol voor ouders, kinderen en scholen. De gemeente heeft een regierol.

Verkeersveiligheid

- Snelheid van autoverkeer als indicator gebruiken, naast subjectieve verkeersveiligheid (signalen, klachten, beleving).
- Verbetering van gedrag is belangrijker dan verbetering van infrastructuur.

Openbaar vervoer, transport gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

- Openbaar vervoer: Behouden huidige voorzieningenniveau en intensivering nastreven, met name de ontsluiting van het KBP. De provincie wordt aangesproken op de realisatie van de OV-visie, wat voor Bladel betekent dat de buslijnen naar Tilburg en Eindhoven beter op elkaar dienen aan te sluiten.
- Gevaarlijke stoffen: maximaal via hoofdwegennet rijk en provincie laten verlopen.
- Hulpdiensten: op projectmatige basis afstemming met hulpdiensten.

Communicatie, educatie en handhaving

- Permanente verkeerseducatie: educatieprogramma voor iedere leeftijd, met stimulerende en faciliterende rol gemeente.
- Handhaving: blijvende afstemming op regionaal en lokaal niveau over prioritering van de politie is de meest effectieve optie en aanvulling via een BOA heeft een meerwaarde.

Monitoring en evaluatie

- Op regelmatig basis monitoren heeft een duidelijke meerwaarde voor het GWVP.
- Monitoring maakt het mogelijk "kort op de bal te spelen", voortgang en effectiviteit uitvoering te bewaken, goede en slechte resultaten te delen en het beleid zonodig bij te stellen.

3 Acties per thema

Het derde hoofdstuk geeft invulling aan het actieprogramma per thema, tegen de achtergrond van het geformuleerde beleid, zoals in voorgaand hoofdstuk samengevat.

De acties zijn ook voorzien van een doorkijk van de kosten. Die doorkijk is overal exclusief BTW en voor civieltechnische werken zijn deze inclusief 15% kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten). Daar waar de voorgestelde acties vragen om extra ambtelijke inspanning, dus buiten de reguliere werkzaamheden, is deze weergegeven in uren en niet vertaald naar geld.

3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Borging doorstroming N284

Randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van de lokale wegenstructuur en indeling in verkeers- en verblijfsgebieden, is een goede doorstroming van de provinciale weg N284. Deze kan worden gezien als aorta voor het verkeerssysteem. De provincie Noord-Brabant is als wegbeheerder hiervoor verantwoordelijk. Gezien het belang van de vlotte en veilige verkeersafwikkeling op de N284 is het wenselijk dat de gemeente Bladel hiervoor aandacht heeft en ook een actieve lobby voert op dit punt richting de provincie. In die lobby is er aandacht voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Sleutel.

Uniforme inrichtingskenmerken

Kapstok voor het thema bereikbaarheid en leefbaarheid is de categorisering van wegen. Deze indeling moet op straat zo zichtbaar en herkenbaar mogelijk zijn. De weggebruiker weet dan welke verkeersgedrag van hem of haar verwacht wordt.

Inrichtingskenmerken per type weg zijn vastgelegd voor de gemeente Bladel (bijlage 2 van Integraal beleid, GWP Bladel). Deze kenmerken sluiten aan op landelijke richtlijnen zoals die in de regio en daarbuiten toegepast worden. Op die manier wordt bijgedragen aan landelijke uniformiteit en versterkt de werking van de categorieën, de werking van het onderscheid tussen verkeers- en verblijfsgebieden. Dit geeft invulling aan de gemeentelijke voorkeur om Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) binnen de bebouwde kom in asfalt uit te voeren.

Maatregelen: komgrenzen/overgang snelheidsregime

De overgangen bij de komgrenzen zijn over het algemeen goed uitgevoerd. Geconstateerd moet worden dat niet bij elke komgrens praktisch de ruimte bestaat om een nog betere uitvoering te realiseren. In de gemeente Bladel is nog enige winst te behalen bij het beter benadrukken van de overgang van verkeers- en verblijfgebieden bij de aansluitingen met de N284. Dit kan bijvoorbeeld door het nadrukkelijker uitvoeren van komportalen.

Maatregelen: markeringen

Tot slot is een aanpassing van de markering op enkele wegen in de kern Bladel nodig om de herkenbaarheid van verkeersgebieden te versterken. Dit betreft de routes Lange Trekken – P.G. Ballingstraat – Helleneind – Europalaan en Bleijenhoek en Sniederslaan.

Andere werkzaamheden

Naast voorgaande maatregelen kunnen wegwerkzaamheden plaatsvinden om reden van wegonderhoud of riolering. Wanneer dat leidt tot aanpassingen van de weg zelf, dan moeten de inrichtingskenmerken randvoorwaardelijk zijn. Zo worden via werk-met-werk-maken ook die kansen benut om eventuele verbeteringen door te voeren.

Overzicht maatregelen

In tabel 1 zijn de maatregelen voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Maatregel	Kosten/uren
1	Actieve lobby naar provincie borging doorstroming N284 en aandacht vragen voor bereikbaarheid De Sleutel (2015-2020)	20 uur
2	Overgang snelheidsregime (2015-2016)	€ 30.000,-
3	Aanpassing markering (2016)	€ 12.500,-
4	Inrichtingskenmerken randvoorwaardelijk bij onderhoud of rioleringswerkzaamheden (2015)	- -
Totaal		€ 42.500,-

tabel 1: overzicht maatregelen thema bereikbaarheid en leefbaarheid

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Geen maatregelen

Het beleid rondom ruimtelijke ontwikkelingen is feitelijk geborgd in regelgeving zoals de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Bouwbesluit. De uitvoering daarvan vraagt niet om aanvullende maatregelen, behalve dan dat dit beleid door vaststelling van het GVVP door de gemeenteraad wordt bekrachtigd. Met deze bekrachtiging worden ontwikkelingen getoetst op verkeersveiligheids- en mobiliteitseffecten. Indien nodig worden vanuit de ontwikkeling maatregelen getroffen.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Geen, behalve bekrachtiging beleid door vaststelling GVVP (2015)	- -
Totaal		€ 0,-

tabel 2: overzicht acties thema ruimtelijke ontwikkelingen

3.3 Parkeren

CROW-parkeernormering toepassen

Het beleid om de CROW-normering voor parkeren toe te passen vraagt niet om een specifieke maatregel, behalve het bekrachtigen van dit beleid door vaststelling van het GVVP. Daarmee is het gebruik van de CROW-publicatie 317 geborgd en dus ook de toepassing van de parkeernormen. De publicatie vermeldt ook achterliggende definities en rekenregels. Dat vormt het toepassingskader voor de parkeerbalans, als rekenmethodiek om te beoordelen of vraag en aanbod naar parkeervoorzieningen in balans zijn. Zo geeft de publicatie bijvoorbeeld cijfers voor het zogeheten dubbelgebruik door verschillende doelgroepen (winkelbezoeker overdag en bewoners 's avonds) en geeft uitsluitsel voor het geval er discussie bestaat over wat nu wel of niet als parkeerplaats wordt meegeteld bij voorzieningen op eigen terrein.

Aanpak bestaande situaties

Voor parkeerproblemen in bestaande situaties is een interactieve aanpak uitgangspunt. Hierin wordt in overleg met belanghebbenden tot oplossingen gekomen. Die aanpak zal extra ambtelijke inspanning vragen, van zo'n 15 tot 25 uren per keer. Er van uitgaande dat een dergelijke aanpak 1 tot 2 keer per jaar zal worden toegepast, bedraagt de extra ambtelijke inspanning grofweg 40 uur per jaar. Mogelijke kosten van maatregelen die daaruit volgen moet worden gedekt uit de reguliere budgetten.

Blaauwe 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. Dat laat het parkeeronderzoek van februari 2010 zien. Dat is wel het geval voor het parkeerterrein aan de Victor de Bucklaan, bij de Jumbosupermarkt (hierna Jumboterrein). Voor dat terrein is nader beoordeeld wat de meerwaarde is om ook daar een blauwe zone in te voeren.

Daarvoor is gebruik gemaakt van de gedetailleerde onderzoeksgegevens van februari 2010. Die gegevens laten zien dat:

- Het terrein een capaciteit heeft van 70 plaatsen.
- Er op maandag tot en met donderdag géén behoefte is te reguleren, omdat er ruim voldoende plaatsen vrij zijn op het terrein (20-25 plaatsen).
- Er op vrijdag en zaterdag wel een behoefte is te reguleren; het terrein is vol en er wordt foutgeparkeerd.
- Er overdag gemiddeld 5 en op vrijdag-zaterdag 5-10 auto's van bewoners geparkeerd staan.
- Er gemiddeld 15-20 auto's geparkeerd staan van mensen die in het centrum werken. Een blauwe zone zou die 15-20 plaatsen extra ruimte maken.
- Langparkeerders in eerste instantie een alternatief zullen zoeken in de directe omgeving (50-75 meter,). Daar zijn 41 parkeerplaatsen. Van die plaatsen zijn er op maandag tot en met donderdag 15 beschikbaar en op vrijdag en zaterdag geen.
- Invoering van een blauwe zone op het Jumboterrein directe gevolgen heeft voor bewoners die op het Jumboterrein parkeren. Invoering heeft indirect gevolgen voor bewoners in de directe omgeving, omdat werkenden naar die parkeerplaatsen zullen willen uitwijken. Dat noodzaakt een combinatie van blauwe zone met een aanvullend systeem van ontheffingen voor bewoners, geeft extra regellast voor bewoners en hun bezoekers, vraagt om een structurele handhavinginspanning en geeft extra regellast voor de gemeente.

Voorgaande bevestigt enerzijds de logische aanleiding om maatregelen te nemen, op basis van het beeld op vrijdag en zaterdag. Anderzijds zijn er ook duidelijke nadelige effecten voor de bewoners die op het terrein parkeren of in de directe omgeving. Dat maakt een aanvullend systeem van ontheffingen of vergunningen noodzakelijk. Dat vraagt weer om extra regellast voor die bewoners en een handhavinginspanning. In die bredere achtergrond wordt onvoldoende aanleiding gezien om nu over te gaan tot invoering van een blauwe zone. Het ligt voor de hand om dit opnieuw te overwegen bij wijzigingen of ontwikkelingen, bijvoorbeeld in het kader van de nieuwe Centrumvisie.

Handhaving

Bij hinderlijk parkeren (op het trottoir) wordt er handhavend opgetreden. Dit geldt zowel in de woonwijken als in de Sniederslaan in Bladel. In de Sneiderslaan is het beleid ten aanzien van reclame-uitingen en uitstallingen instrument voor handhaving. De handhaving wordt gestuurd op basis van klachten en meldingen en vindt in beginsel plaats binnen de regulieren ingekochte uren en door de BOA. De handhaving leidt zodoende niet tot extra kosten en/of uren.

Overzicht maatregelen

In tabel 3 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Toepassing interactieve aanpak problemen (2015-2020)	€ 5.000,-/40 uur
2	Bekrachtiging beleid door vaststelling GVVP (2015)	--
3	Handhaven op hinderlijk parkeren	--
Totaal		€ 5.000,-/40 uur

tabel 3: overzicht acties thema parkeren

3.4 Fiets

Gemeentelijk fietsnetwerk als kapstok

Het beleidsmatig aanwijzen van een gemeentelijk fietsnetwerk, inclusief kwaliteitseisen en richtlijnen voor het fietsparkeren, vormt de kapstok voor het thema fiets. Zo is het beleid om de positie van de fiets te verbeteren en het gebruik te stimuleren ingevuld en betekent dit aansluiting op het regionale netwerk. Dat vraagt om een bestuurlijke verankering door vaststelling van het beleid. Maar dat geeft nog geen resultaat op straat, daar heeft de fietser nog niet direct profijt van.

Kwaliteitsimpuls fietsnetwerk

Het fietsnetwerk en uitgewerkte kwaliteitseisen geven een beeld van de wenssituatie. Nog niet overal op straat voldoen de routes aan die wens. Zo kan het zijn dat het auto- en fietsroute gescheiden moeten worden, is de markering niet correct, zouden fietsstroken moeten worden gerealiseerd en is uitbreiding of verplaatsing van fietsklemmen beter. De uitwerking daarvan op routeniveau voert in het kader van dit GVVP te ver. Daarom wordt hier volstaan met het aangeven van een maatregel dit verder te onderzoeken. Basis voor de aanpak is de landelijke modelaanpak 'Veilig Fietsen'. Voor uitvoering van noodzakelijke maatregelen is een budget van € 40.000,- per jaar gereserveerd, voor de jaren 2016 – 2020.

Voorgesteld wordt het onderzoek naar noodzakelijke maatregelen extern te laten uitvoeren met de volgende onderdelen in de onderzoeksopdracht:

- vergelijking wenssituatie met huidige situatie (soll-ist-vergelijking)
- voorkeursroute nieuwe verbinding Hapert-Bladel en toets haalbaarheid
- uitwerken maatregelenpakket, inclusief fietsparkeren
- opstellen kostenbegroting voor alle maatregelen
- prioriteringsvoorstel en subsidiemogelijkheden

Dit onderzoek vraagt extra ambtelijke inspanning voor de begeleiding van de studie (30 uur) en een budget van € 15.000,-.

Stimuleren elektrische fiets

De gemeente heeft op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Zij schaft immers geen fietsen aan. Maar om het belang van die ontwikkeling te ondersteunen kan de gemeente Bladel een aantal maatregelen nemen, in aanvulling op het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk

Oplaadpunten gemeentelijke gebouwen

Het zelf realiseren van openbare oplaadpunten voor de elektrische fiets ligt minder voor de hand. Dat kent enerzijds praktische bezwaren rond vandalisme, beheer, oneigenlijk gebruik en zou een beperkte doelgroep bedienen. Meer principieel is de vraag aan de orde of de overheid daarin moet voorzien terwijl de markt dat ook kan en zou moeten doen. Dat laat onverlet dat de gemeente dit ook zou kunnen realiseren als eigenaar van de gemeentelijk gebouwen. Denk daarbij aan het gemeentehuis en gemeenschapshuizen. Op die manier vult zij ook haar voorbeeldfunctie in.

De kosten hiervoor zijn lastig in te schatten. Maar met een budget vanuit het verkeers- en vervoersbeleid van maximaal € 7.500,- zou een substantiële bijdrage leveren.

Promotie

Twee manieren van promotie worden voorgesteld:

- 1 Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen.
- 2 Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rond regeling stimulering oplaadpunten en het verlenen van medewerking wanneer anderen daar om vragen

Deze promotie vraagt niet om extra middelen of extra ambtelijke inspanning.

Overzicht acties

In tabel 4 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Beleidsmatige vaststelling van fietsnetwerk en kwaliteitseisen, via vaststelling van het GVWP (2014)	--
2	Onderzoeksopdracht voor kwaliteitsimpuls fietsnetwerk (2015)	€ 15.000,-/30 uur
3	Maatregelen kwaliteitsimpuls fietsnetwerk (2016-2020)	€ 200.000,-
4	Kwaliteitseisen fiets randvoorwaardelijk bij onderhoud of rioleringswerkzaamheden (2015)	--
5	Bijdragen realiseren oplaadpunten gemeentelijke gebouwen (2015-2016)	€ 7.500,-/20 uur
6	Bijdrage leveren of meewerken aan promotie en communicatie (2015-2017)	40 uur/jaar
Totaal (exclusief maatregelen kwaliteitsimpuls fietsnetwerk)		€ 222.500,-/90 uur

tabel 4: overzicht acties thema fiets

3.5 Voetgangers en schoolomgevingen

Voetgangers

Er zijn drie aandachtsgebieden voor voetgangers gedefinieerd, in de centra van de kernen Bladel en Hapert en rondom de woonzorgzone in Hoogeloon. Voorgesteld wordt om samen met een groep van belangenvertegenwoordigers (maximaal 4 personen) tot een lijst van verbeterpunten te komen, per aandachtsgebied. Punten die een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen in die gebieden zijn bijvoorbeeld op-/afritten, voldoende ruime vrije doorgang en draaipunten voor kinderwagens en rolstoelers. De verbeterpuntenlijst wordt opgesteld door op straat gezamenlijk de gebieden te bekijken en knelpunten te beoordelen. De rapportage 'Hobbels en Bobbels' van het Gehandicaptenplatform geeft al een prima basis. Vervolgens werkt de gemeente de verbeterpunten uit, stelt zonodig prioriteiten en draagt zorg voor de uitvoering.

Deze aanpak vraagt om een extra ambtelijke inspanning van 40 uur. Voor de uitwerking en uitvoering van de maatregelen wordt een reservering voorgesteld van € 35.000,-, voldoende voor 30 tot 40 kleine verbeteringen.

Project Verbetering Schoolomgevingen

Voor de verbetering van de omgeving van de 10 scholen voor basisonderwijs wordt een projectmatige aanpak voorgesteld, met een nadrukkelijke rol van de scholen en ouders zelf. Bij hen ligt het initiatief.

Kernpunten voor de aanpak zijn:

- School en ouders hebben het initiatief: doen inventarisatie en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte, zonodig met ondersteuning van VVN Afdeling Bladel.
- Gemeente heeft regie, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst als wegbeheerder.
- School en ouders zijn leidend bij uitvoering van gedragsmaatregelen en op het schoolplein, gemeente is leidend bij uitvoering van maatregelen in openbare ruimte.
- De projectperiode is drie jaren, 2014-2016

Het project Verbetering Schoolomgevingen vraagt om een extra ambtelijke inspanning van 90 uur (30 uur per jaar). Voor de uitvoering van de maatregelen wordt een budgetreservering voorgesteld van € 30.000,-, gebaseerd op € 3.000,- per school.

Overzicht acties

In tabel 5 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Realiseren verbeterpunten aandachtsgebieden voetgangers Bladel en Hapert (2015-2016)	€ 35.000,-/40 uur
2	Project Verbetering Schoolomgevingen (2015-2016)	€ 30.000,-/90 uur
Totaal		€ 65.000,-/130 uur

tabel 5: overzicht acties thema voetgangers en schoolomgevingen

3.6 Verkeersveiligheid

Doelstelling reductie verkeersongevallen en nieuwe accenten

Gemeente Bladel handhaaft de doelstellingen om het aantal verkeersongevallen te verkleinen. Die doelstelling geldt voor het jaar 2020 en daar wordt al zo'n 10 jaar aan gewerkt. Resultaat tot dusver is dat de gemeente Bladel op dit moment de doelstelling ten aanzien van het aantal verkeersdoden heeft gehaald. Uit de verbeterde registratie blijkt dat het aantal ziekenhuisgewonden in Bladel hoger is dan de doelstelling voor 2020. Blijvende aandacht is nodig.

Beleidsmatige kernpunten voor het thema verkeersveiligheid zijn:

- 1 gebruik naast ongevallen ook snelheid gemotoriseerd verkeer als indicator
- 2 aanpak verkeersgedrag boven infrastructuur
- 3 subjectieve onveiligheid/beleving is van belang en indicator

Deze beleidsmatige keuzes vragen niet specifiek om maatregelen of acties. Het zet accenten voor de reguliere werkzaamheden van de gemeente en bestuurlijke aandacht. Het vraagt soms om een andere benadering vanuit de gemeente in de samenwerking met belanghebbenden en weggebruikers. Dat vraagt soms om een intensiever contact of overleg. Er mag van worden uitgegaan dat die accenten meer ambtelijke inspanning zullen vragen voor de (verkeerskundig) ambtenaar, op structurele basis. Inschatting is ongeveer 80 uur per jaar, uitgaande van gemiddeld 8 uur per maand, gedurende 10 effectieve maanden.

Op onderdelen geeft educatie en communicatie invulling aan dit beleid, zoals in paragraaf 3.8 verder uitgewerkt.

Overzicht acties

In tabel 6 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Bekrachtiging doelstelling reductie verkeersongevallen in 2020 door vaststelling GWVP (2015)	- -
2	Bekrachtiging accenten in aanpak verkeersveiligheid door vaststelling GWVP (2015)	- -
3	Intensivering verkeerskundig werk door accenten in aanpak en beleid (2015-2020)	80 uur/jaar
Totaal		€ 0,-/80 uur/jaar

tabel 6: overzicht acties thema verkeersveiligheid

3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

Openbaar vervoer

De invloed van de gemeente Bladel op het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer is beperkt. Deze invloed moet met name worden ingezet in het ambtelijke en bestuurlijk overleg met de opdrachtgever van het openbaar vervoer. Dat is sinds 1 januari 2015 de provincie Noord-Brabant. Focus van deze lobby is verbeteren van de aansluiting van de bussen naar Tilburg en Eindhoven, minimaal behoud van het bestaande voorzieningenniveau, innovatie/slimme oplossingen en mogelijke combinaties van vervoerconcepten. Aandachtspunt is de mate waarin het Kempisch Bedrijven Park OV-voorzieningen zal krijgen.

Aanvullend kunnen experimenten en initiatieven ontstaan in de eigen gemeente, vanuit de eigen gemeenschap, die moeten leiden tot slimme oplossingen. Deze kunnen door de gemeente ondersteunt worden en daar kan zonnig medewerking aan verleend worden.

Gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

De routevorming van gevaarlijke stoffen en afstemming met hulpdiensten vraagt niet om specifieke acties of maatregelen.

Nr.	Acties	Kosten
1	Lobby openbaar vervoer, ambtelijke en bestuurlijk, in regio (2015-2020)	--
2	Geen andere maatregelen, behalve bekrachtiging van het beleid door vaststelling GVVP (2015)	--
Totaal		€ 0,-

tabel 7: overzicht acties thema's openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

3.8 Educatie, communicatie en handhaving

Permanente VerkeersEducatie (PVE) en communicatie

Kapstok voor acties voor educatie en communicatie is Permanente Verkeerseducatie (PVE). Binnen de gemeente Bladel zijn daar al stevige bouwstenen voor aanwezig, met name bij de scholen. De basisscholen hebben de borging van aandacht voor verkeersveiligheid geborgd via het BVL.

Het blijvend aanbieden van educatie en voorlichting bij opeenvolgende leeftijdsgroepen is een krachtig instrument, dat door de gemeente Bladel gestimuleerd en gefaciliteerd wordt. Inzet van de gemeente voor komende jaren is het behouden en vergroten van de resultaten binnen alle scholen in haar gemeente, inclusief het middelbaar onderwijs, én het bereiken van meer doelgroepen. Nu hieraan beleidsmatig steeds meer belang aan wordt gehecht, is het van belang juist nu van belang om als gemeente daar extra aandacht aan te geven. Zo kan bijvoorbeeld eventuele verslapping of teruggang van commitment van scholen worden voorkomen, welk risico reëel is. En zo mogelijk kan met stimulering vanuit de gemeente een stap vooruit worden gezet.

De rol voor de gemeente is een stimulerende en faciliterende, waarbij de uitvoerende rol bij partijen in de gemeenschap ligt. Samenwerking is hierbij essentieel en randvoorwaardelijk. Partijen om mee samen te werken zijn "traditioneel" de scholen en VVN Afdeling Bladel. Maar dat kunnen ook anderen zijn, zoals verenigingen of belangenvertegenwoordigers. Daarnaast is het juist aan de gemeente om de afstemming in regionaal verband en het aansluiten op regionale, provinciale en landelijke campagnes te bewaken.

Om PVE uit te bouwen en de geschetste rol van de gemeente in te vullen is gedurende drie jaren een extra ambtelijke inspanning nodig (30 uur per jaar). Ook is het wenselijk om over middelen te beschikken om het huidige niveau van alle uitvoerende partijen vast te houden en uit te breiden. Uitgaande van ervaringscijfers van andere gemeenten wordt een structureel bedrag van € 20.000,- per jaar voorgesteld, beschikbaar voor niet-infrastructurele maatregelen. Voor aansturing en begeleiding wordt uitgegaan van 40 uur per jaar.

Handhaving

Kernpunt voor handhaving is het voortzetten van het overleg en de afstemming met politie, in regionaal en lokaal verband. Focus ligt op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Aanvullend levert de inzet van de BOA voor parkeerovertradingen een positieve bijdrage aan de doelstellingen. Dit kan door herprioritering binnen de bestaande capaciteit of door inzet van extra personeel met BOA-bevoegdheden. Herprioritering heeft daarbij de voorkeur. Wanneer herprioritering geen oplossing biedt, is extra inzet van externe BOA's een mogelijkheid. Dit kan bij voorkeur in samenwerking met de Kempengemeenten worden gerealiseerd, al dan niet met extern ingehuurd personeel.

Overzicht acties

In tabel 8 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Acties	Kosten/uren
1	Beleidsmatige borging Permanente Verkeerseducatie door vaststellen GWVP (2015)	--
2	Stimuleren en faciliteren acties Permanente VerkeersEducatie (2015-2020)	€ 20.000,-/40 uur/jaar
3	Behoud en uitbouw Permanente VerkeersEducatie (2015-2016)	90 uren
4	Voortzetting overleg en afstemming met politie over handhaving, met focus op snelheid gemotoriseerd verkeer (2015-2020)	--
5	Herprioritering inzet BOA op parkeerhandhaving (2015)	--
Totaal		€ 20.000,-/jaar 130 uren

tabel 8: overzicht acties thema educatie, communicatie en handhaving

3.9 Monitoring en evaluatie

De uitvoering van het ingezette beleid voor monitoring en evaluatie vraagt om een aantal specifieke maatregelen.

Tel- en meetprogramma

Voorwaarde voor het gebruiken van verkeersgegevens is het systematisch meten en tellen van het verkeer. Uitgangspunt is dat er wektellingen worden uitgevoerd, met telsingangen (zie illustratie, rechts). Daarmee wordt de verkeersdrukte, snelheid en voertuigklassen gemeten, per richting. Het meetprogramma wordt jaarlijks opgesteld (locaties en tijden) en bestaat uit 40 tot 50 metingen per jaar. De kosten voor het meetprogramma bedragen € 10.000,- tot € 15.000,- per jaar, afhankelijk van het gebundeld of verspreid over het jaar laten uitvoeren van de tellingen. Vooralsnog wordt in dit actieprogramma van het laatste uitgegaan. Het meetprogramma vraagt dan om een extra ambtelijke inspanning van 20 uur per jaar.

Daarnaast is het wenselijk om bij reconstructie van wegen vaste telpunten te realiseren. Dat is een eenvoudige aanvullende voorwaarde in bestekken die beperkte meerkosten kent, maar wel goede invulling geeft aan de wensen meer te kunnen meten en monitoren. Dit is overigens reeds uitgevoerd bij de Oranjelaan.

Monitoring effecten grotere uitvoeringsprojecten

Bij de aanpassingen van wegen of kruispunten kan overwogen worden om vooraf een 0- en na realisatie een 1-meting te doen. Op die manier kunnen effecten van grotere projecten in beeld worden gebracht, gemonitord en gerapporteerd. De inhoud en omvang van de metingen zijn afhankelijk van het project en zal naar verwachting 1 tot 2 keer per jaar plaatsvinden. Inschatting van de extra kosten en ambtelijke inspanning zijn € 10.000,- respectievelijk 20 uur per jaar.

Aanschaf mobiele snelheidsmeter

Een mobiele snelheidsmeter kost bijna € 1.000,- per stuk. Deze werkt op batterijen en is relatief eenvoudig te gebruiken (zie illustratie, links). Het apparaat meet nauwkeurig de snelheid van het autoverkeer. Deze kan door de gemeente zelf gebruikt worden, maar ook worden uitgeleend aan scholen, VVN Afdeling Bladel, wijkbewoners of anderen die snelheidsgerelateerde projecten willen uitvoeren. Het beheer van het apparaat vraagt om een beperkte extra ambtelijke inspanning (20 uur per jaar).



voorbeeld mobiele snelheidsmeter



voorbeeld verkeersteller

Bestuurlijke informatie

Bevindingen uit het tel- en meetprogramma en de jaarlijkse ongevalrapportage wordt door het college van burgemeester en wethouders periodiek ter kennisgeving aan de gemeenteraad aangeboden.

Deze actie vraagt om een jaarlijkse extra ambtelijke inspanning van 20 uur.

Evaluatie GVP

Uiterlijk in december 2018 vindt er een brede evaluatie van het GVP plaats. Deze evaluatie kijkt terug op het GVP, inhoudelijk en procesmatig. Zo worden de uitgevoerde acties geïventariseerd en de resultaten beoordeeld. De evaluatie biedt ook ruimte aan externe partijen die in de periode 2015-2018 actief zijn betrokken bij de uitvoering van het GVP, zoals scholen, handhavers, belangenvertegenwoordigers en WVN Afdeling Bladel. Dit moet ook resultaten in verbeterpunten en eventueel in het actualiseren van het GVP en/of het actieprogramma. Het college van burgemeester en wethouders biedt de evaluatie ter bespreking en besluitvorming aan de gemeenteraad aan. Omdat deze evaluatie bij voorkeur extern wordt uitgevoerd blijft de ambtelijke inspanning beperkt tot 40 uur en worden externe kosten begroot ter grootte van € 12.500,-.

Overzicht acties

In tabel 9 zijn de acties voor dit beleidsthema samengevoegd en voorzien van een doorkijk van de kosten.

Nr.	Maatregel	Kosten
1	Uitvoering jaarlijkse tel- en meetprogramma (2015-2020)	€ 15.000,-/jaar 20 uren/jaar
2	Realiseren permanente telpunten bij reconstructies (2015-2020)	- -
3	0- en 1-meting bij grotere uitvoeringsprojecten (2015-2020)	€ 10.000,-/jaar 20 uren/jaar
4	Aanschaf mobiele snelheidsmeter (2015)	€ 1.000,- 20 uren/jaar
5	Bestuurlijke informatie aan de gemeenteraad (2015-2020)	20 uur/jaar
6	Evaluatie GVVP (2018)	€ 12.500,-/40 uren
Totaal		€ 38.500,-/120 uren

tabel 9: overzicht acties thema monitoring en evaluatie

4 Actieprogramma samengevat

Het actieprogramma

Hoofdstuk vat in elke paragraaf de acties en maatregelen per beleidsthema in een tabel op een rij, Hierna zijn deze acties in één overzichtelijke tabel samengevat. Ook zijn de jaren per actie expliciet vermeld.

Nr.	Actie	Kosten/uren	Jaar/jaren
1	Bekrachtiging van beleid, fietsnetwerk, richtlijnen, normen, et cetera uit het GWP door vaststelling van het GWP	--	2015
2	Actieve lobby provincie borging doorstroming N284 en aandacht vragen voor bereikbaarheid De Sleutel	20 uur	Jaarlijks
3	Verbetering overgang snelheidsregime	€ 30.000,-	2015-2016
4	Aanpassing markering	€ 12.500,-	2016
5	Inrichtingskenmerken wegen en kwaliteitseisen fiets randvoorwaardelijk bij onderhoud of rioleringswerkzaamheden	--	2015
6	Toepassing interactieve aanpak parkeerproblemen	€ 5.000,-/40 uur	Jaarlijks
7	Onderzoeksopdracht kwaliteitsimpuls fietsnetwerk	€ 15.000,-/30 uur	2015
8	Maatregelen kwaliteitsimpuls fietsnetwerk	€ 200.000,-	2016-2020
9	Bijdrage realiseren oplaadpunten gemeentelijke gebouwen	€ 10.000,-/20 uur	2015-2015
10	Bijdrage leveren of meewerken aan promotie en communicatie	40 uur/jaar	2015-2017
11	Realiseren verbeterpunten aandachtsgebieden voetgangers Bladel en Hapert	€ 35.000,-/40 uur	2015-2016
12	Project Verbetering Schoolomgevingen	€ 30.000,-/90 uur	2015-2016
13	Intensivering verkeerskundig werk door accenten in aanpak en beleid verkeersveiligheid	80 uur/jaar	Jaarlijks
14	Lobby openbaar vervoer, ambtelijke en bestuurlijk, in regio	20 uur/jaar	Jaarlijks
15	Stimuleren en faciliteren acties Permanente VerkeersEducatie (per jaar)	€ 20.000,-/40 uur	Jaarlijks
16	Behoud en uitbouw Permanente VerkeersEducatie	90 uren	2015-2016

Nr.	Actie	Kosten/uren	Jaar/jaren
17	Voortzetting overleg en afstemming met politie over handhaving, met focus op snelheid gemotoriseerd verkeer	- -	Jaarlijks
18	Herprioritering inzet BOA op parkeerhandhaving	- -	2015
19	Uitvoering jaarlijkse tel- en meetprogramma	€ 15.000,-/20 uren	Jaarlijks
20	Realiseren permanente telpunten bij reconstructies	- -	2015-2020
21	0- en 1-meting bij grotere uitvoeringsprojecten	€ 10.000,-/20 uur	Jaarlijks
22	Aanschaf mobiele snelheidsmeter	€ 1.000,-/20 uren	2015/Jaarlijks
23	Bestuurlijke informatie aan de gemeenteraad (2015-2020)	20 uur	Jaarlijks
24	Evaluatie GVVP	€ 12.500,-/40 uren	2018

tabel 10: samenvattend overzicht actieprogramma GVVP Bladel

Investerings samengevat

De investeringen van het actieprogramma bestaan uit financiële middelen en uren ambtelijke inzet, voor de periode 2015 tot en met 2020. Dat betekent dat dit *extra* benodigde middelen en *extra* benodigde ambtelijke uren betreft. De uren zijn uitgedrukt in een bijdrage, uitgaande van een uurtarief van € 75,-.

De investering in acties, maatregelen en onderzoek bedraagt in totaal € 612.500,-, exclusief BTW, maar inclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten). De uren tellen op tot 2.160 extra uren, dus buiten de reguliere werkzaamheden. De kosten daarvoor zijn bij een uurtarief van € 75,- in totaal € 162.000,-. De totale kosten voor dit GVVP komen over de periode 2015 – 2020 dan uit op € 774.500,- (excl. BTW).

De vraag naar geld en uren verschilt per jaar, zoals tabel 11 weergeeft.

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Maatregelen en acties	€ 100.000	€ 140.000	€ 90.000	€ 102.500	€ 90.000	€ 90.000	€ 612.500
Extra uren	440	400	320	360	320	320	2.160
Uurkosten	€ 33.000	€ 30.000	€ 24.000	€ 27.000	€ 24.000	€ 24.000	€ 162.000
Totaal investering	€ 133.000	€ 170.000	€ 114.000	€ 129.500	€ 114.000	€ 114.000	€ 774.500

tabel 11: overzicht investeringen in euro's en extra ambtelijke uren (exclusief kwaliteitsimpuls fietsnetwerk)

Werk-met-werk-maken

Het actieprogramma kent haar aanleiding in de verkeerskundige thema's en bestaat voor een deel uit infrastructurele maatregelen. Daarnaast kent de gemeente aanpassingen in de infrastructuur die volgen uit wegonderhoud en rioleringswerkzaamheden. De maatregelen uit die drie programma's worden op elkaar afgestemd, inhoudelijk en qua planning. Dit resulteert per jaar in een Projectenkaart waarin alle werkzaamheden zijn gebundeld.

Subsidiekansen

Voor een deel van de acties is subsidie vanuit het SRE beschikbaar. Hier is in de kostenramingen nog geen rekening mee gehouden, omdat de gemeenten geacht worden zelf een bijdrage te leveren. Mensgerichte maatregelen maken meer kans op subsidie dan infrastructurele maatregelen.

Tot slot

De aard van de acties in het actieprogramma is heel breed. Er is een groep van acties die bestaat uit "klassieke" civieltechnische maatregelen. Bijvoorbeeld verbetering van de komgrenzen. Er is ook een aantal acties dat zich laat typeren als uitvoeringsprojecten, waar de gemeente niet per sé een leidende rol heeft. De gemeente heeft soms zelfs een beperkte rol en betreft nadrukkelijk belanghebbenden bij de invulling en uitvoering van de acties, zoals het project Verbetering Schoolomgevingen. Tot slot kan een laatste groep acties worden onderscheiden. Dat zijn procesgerichte acties zoals lobby en monitoring.

Deze diversiteit illustreert dat het actieprogramma van dit GVVP divers is en zich nadrukkelijk niet beperkt tot infrastructurele maatregelen. Het sluit aan op de veranderde rolverdeling tussen belangenvertegenwoordigers en de gemeente. Het sluit ook aan op de roep van burgers en gemeentebestuur voor meer betrokkenheid van de burger. Participatie van burgers, organisaties en marktpartijen heeft nadrukkelijk een rol gekregen. En de rol van de gemeente wijzigt daardoor ook. In het verlengde daarvan is er naast inhoud en verkeerskundige oplossingen ook ruimte voor de wijze waarop beleid wordt gerealiseerd. Die veranderingen hebben gevolgen voor de inzet van het ambtelijk apparaat bij de uitvoering van het GVVP. Daarom is een inschatting van die extra ambtelijke inspanning ook in beeld gebracht.

A|a

GVVP Bladel

Bestuurssamenvatting

Gemeente Bladel

Colofon

Titel:	GWP Bladel, Bestuursamenvatting
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	5
1.1 Behoeftte aan actualisatie VWP	5
1.2 Opdrachtformulering en fasering	5
1.3 Resultaten	6
1.4 Deze bestuursamenvatting	6
2 Procesbeschrijving	7
2.1 Interne communicatie	7
2.2 Externe communicatie	7
3 Beleid verkeer en vervoer	9
3.1 Beleidskader	9
3.2 Hoofdlijn van beleid	9
3.3 Beleid per thema	10
3.3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid	10
3.3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	11
3.3.3 Parkeren	11
3.3.4 Fiets	11
3.3.5 Voetgangers en schoolomgevingen	12
3.3.6 Verkeersveiligheid	12
3.3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten	13
3.3.8 Educatie, communicatie en handhaving	13
3.3.9 Monitoring en evaluatie	14
3.4 Categorisering Duurzaam Veilig wegennet	14
4 Actieprogramma	16
4.1 Samengevat Actieprogramma	16
4.2 Investerings samengevat	18
4.2.1 Tot slot	19
Inspraakreactie externe communicatie Eerste avond Hapert en Bladel	28
Tweede avond, Netersel, Casteren en Hoogeloon	30
Conclusie inspraak	30

Bijlagen

Bijlage 1: Keuzenota gemeenteraad 16 mei 2013

Bijlage 2: Inspraakreactie externe communicatie

Werkdocumenten 1 t/m 4:

- 1 Inventarisatie
- 2 Keuzenota
- 3 Integraal beleid
- 4 Actieprogramma

1 Inleiding

1.1 Behoeftte aan actualisatie VVP

De gemeente Bladel heeft een Verkeersveiligheidsplan (VVP) dat een looptijd kent van 2006 tot en met 2012. In het plan zijn projecten benoemd waarmee de gemeente de verkeersveiligheid verbetert. De meeste projecten uit het VVP 2006 – 2012 zijn uitgevoerd. Daarnaast hebben er in de omgeving van de gemeente diverse ontwikkelingen plaats gevonden. Voorbeelden zijn de nieuwe aansluiting op de A67 en het Kempisch Bedrijvenpark. Gemeente Bladel vindt het belangrijk dat er een beleidsvisie is op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente. Het VVP is daarom aan een actualisatie toe.

Het VVP van de gemeente Bladel en de uitgevoerde maatregelen zijn door de Rekenkamercommissie van de Kempengemeenten onderzocht. Dat heeft geleid tot een aantal aanbevelingen, welke de gemeenteraad graag verwerkt ziet in het nieuwe beleid. Het nieuwe plan moet meer integraal van opzet worden. Daarnaast moet het nieuwe plan als toetskader dienen voor ontwikkelingen en herinrichting van nieuwe wegen. Ook dienen monitoring, evaluatie en kosteneffectiviteit een plaats te krijgen in het nieuwe plan.

1.2 Opdrachtformulering en fasering

Voor het opstellen van het geactualiseerde verkeersbeleid, het Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) is de volgende doelstelling geformuleerd:

Opdracht

Stel nieuw beleid op dat ingaat op alle relevante aspecten van verkeer en vervoer in de gemeente Bladel, uitgaande van een integrale aanpak en uitgewerkt in SMART doelstellingen. Voor de uitvoering van het beleid moet een maatregelenpakket worden opgesteld.

Gefaseerde projectaanpak

Het GVVP is via een projectmatige aanpak met vijf fase tot stand gekomen:

- 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

1.3 Resultaten

Fase 0 en 1 hebben geleid tot een heldere opdrachtformulering, raadsopdracht en een actueel beeld van de huidige verkeerssituatie.

Daarna is fase 2 afgerond in de vorm van de keuzenota "Kaders stellen GWP", waarover de gemeenteraad op 16 mei 2013 een besluit heeft genomen. Dat besluit geldt als kader en richting voor het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2015-2020.

De invulling van het nieuwe beleid (fase 3) heeft geleid tot een afzonderlijke nota "GWVP, Integraal beleid". Deze beschrijft de hoofdlijn van beleid en vult dat verder in voor negen thema's. Dat is inclusief het onderdeel Monitoring en evaluatie (fase 4). Belangrijkste punten daarvan komen in deze bestuursamenvatting terug.

De afrondende fase 5 geeft handen en voeten aan de uitvoering van het beleid en heeft geleid tot een integraal Actieprogramma. Dat is ook in een afzonderlijke nota uitgewerkt en toegelicht: "GWVP, Actieprogramma" en komt in samengevatte vorm terug in deze bestuursamenvatting.

De afzonderlijke nota's vormen bijlagen bij deze bestuursamenvatting.

1.4 Deze bestuursamenvatting

In het tweede hoofdstuk is het doorlopen proces toegelicht. Hierna wordt in hoofdstuk drie ingegaan op het opgestelde beleid. De rapportage sluit in hoofdstuk vier af met een toelichting op het actieprogramma.

2 Procesbeschrijving

2.1 Interne communicatie

Bestuurlijk

Het GWP is opgesteld volgens de gemeentelijke beleidsklok. In fase 0 van het proces is de bestuursopdracht geformuleerd en vastgesteld. Hierin is de verdere fasering van de werkzaamheden toegelicht.

De beleidsklok is door de gemeenteraad in mei 2013 behandeld en het beleidsplan wordt aan de gemeenteraad aangeboden in de vorm van deze bestuurssamenvatting. De nota's uit de eerdere fase vormen een bijlagen bij deze samenvatting.

Ambtelijk

Intern heeft een brede inventarisatie van relevante informatie plaatsgevonden. Dit is gebeurd in fase 1 van het project. Collega's zijn gedurende de looptijd betrokken bij het uitwerken en opstellen van het beleid. Dit heeft vooral ad hoc plaatsgevonden, op het moment dat dit wenselijk of noodzakelijk was.

2.2 Externe communicatie

Inventarisatiefase

In de inventarisatiefase is veel informatie vanuit de gemeentelijke organisatie verzameld. De input van externen is in een groot scala van rapportages en projecten beschreven. Voorbeelden zijn de iDOP's, de periodieke gemeentelijke burgerenquête en de Toekomstivie van Bladel. Hierin zijn veel wensen en behoeften verwoordt, die prima als input hebben gediend voor de situatiebeschrijving.

Uitwerking GWP

In de uitwerking in fasen 2 t/m 4 is de externe communicatie beperkt geweest. De concepten van het integrale beleid, met monitoring en evaluatie, en het actieprogramma zijn in twee avonden ter inspraak voorgelegd. De eerste avond vond plaats op 20 november 2013. Tijdens de avond waren de volgende partijen aanwezig:

- VVN afdeling Bladel
- Georganiseerd Burger Overleg Hapert (GBOH)
- Ondernemers Bedrijventerrein Gemeente Bladel (OBGB)
- Lokale vakdeskundige

De tweede avond vond plaats op 26 november 2013. Toen waren aanwezig:

- Dorpsraad Netersel
- Dorpsraad Casteren
- Dorpsraad Hoogeloon

Uit de inspraak zijn diverse reacties ontvangen die voor bevestiging van het opgestelde beleid zijn. De inspraaknota is opgenomen in bijlage 2. Een aantal zaken is input voor de latere uitvoering, waarin de uitgenodigde partijen graag betrokken willen worden. Geconstateerd is dat communicatie belangrijk is. Dit geldt twee richtingen op, vanuit de gemeente, maar ook naar de gemeente toe. De ontvangen inspraakreacties leiden niet tot bijstelling of aanpassing van het GWP. De inspraaknota is onder de aanwezigen verspreid. Hierop zijn geen reacties terugontvangen.

3 Beleid verkeer en vervoer

3.1 Beleidskader

Fase 2 heeft geresulteerd in een keuzenota, met 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 GVP van de gemeente Bladel. Bijlage 1 geeft die 42 keuzes integraal weer, inclusief wijzigingen als gevolg van de amendementen.

Deze beleidskeuzes zijn uitgewerkt in een centrale doelstelling met een hoofdlijn van beleid en vervolgens in beleid per thema.

3.2 Hoofdlijn van beleid

Centrale doelstelling GVP Bladel

Het GVP 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.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De beoogde betrouwbare 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 om aanpassingen van de infrastructuur en zeker ook om het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers. De combinatie van infrastructuur 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.

Vlotte doorstroming N284 van belang

De N284 neemt daar nog wel een bijzondere positie in. Een vlotte doorstroming van het verkeer op de provinciale weg N284 is randvoorwaardelijk voor het goed functioneren van het verkeerssysteem van de gemeente Bladel. Deze kan worden gezien als aorta voor het verkeerssysteem. 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. Specifiek voor de gemeente Bladel zijn de doorstroming tussen Reusel en Hapert en de ontsluiting van bedrijventerrein De Sleutel relevant.

3.3 Beleid per thema

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Bladel is uitgewerkt aan de hand van een thematische indeling. Per thema is het beleid op hoofdlijnen beschreven.

3.3.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Bereikbaarheid is goed

Onderscheid tussen verkeers- en verblijfsgebieden is de basis voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. De categorisering van wegen regelt dat en geconstateerd wordt dat de bestaande wegen en netwerken prima voldoen. Randvoorwaardelijk is een vlotte doorstroming van het hoofdwegennet.

Toetskader voor verblijfsfunctie die onder druk staat

De verblijfsfunctie van erftoegangswegen staat onder druk. Als er fysieke maatregelen nodig zijn om dat te corrigeren moet terughoudend worden omgegaan met verkeersremmers en worden bewoners bij de aanpak betrokken. Een toetskader biedt houvast bij welke waarden indicatoren voor de leefbaarheid overschreden worden: dit is het percentage auto's dat te hard rijdt, de verkeersdrukke en percentage vrachtverkeer.

Elektrische voertuigen en oplaadpunten

De gemeente heeft van de provincie de vraag gekregen om medewerking te verlenen aan de uitwerking van beleid en realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Dit wordt vanaf de zomer van 2014 opgepakt in het kader van Duurzaamheid. Vanuit verkeersbeleid wordt bewaakt dat oplaadplekken niet leiden tot gereserveerde parkeerplaatsen en/of verhoging van de parkeerdruk voor de omgeving.

3.3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Vertrekpunt is en blijft dat een ruimtelijke ontwikkeling zelf voorziet in voldoende parkeerruimte en dat de verkeerseffecten beoordeeld moeten worden. Als een toets van parkeernormen laat zien dat er problemen ontstaan, dan geldt als vertrekpunt dat de ontwikkeling (of initiatiefnemer) zelf in maatregelen voorziet om die problemen op te heffen of te compenseren. Ook moeten de overige verkeerseffecten serieus beoordeeld worden.

3.3.3 Parkeren

Parkeren is onlosmakelijk verbonden met een betrouwbare bereikbaarheid. Het beleid kent drie onderdelen:

- 1 De meeste actuele parkeernormen van het CROW zijn van toepassing (publicatie 317), waarbij het gemiddelde van de vermelde bandbreedten vertrekpunt vormen. Maatwerk blijft mogelijk, gebruik makend van de bandbreedte van de CROW-normen.
- 2 Knelpunten in bestaande situaties, vaak een gebied of wijk, worden besproken met de direct betrokkenen en mensen denken zelf mee over oplossingen. De gemeente stelt daarbij de kaders (inhoudelijke en financieel). Het betrekken van de burger en laten meedenken in oplossingen zorgt ervoor dat het algemeen belang altijd boven het individueel belang blijft gaan. Op foutief en hinderlijk parkeren wordt handhavend opgetreden.
- 3 Het functioneren van de blauwe zone geeft geen directe aanleiding voor wijzigingen. Maar uitbreiding is niet uit te sluiten, bijvoorbeeld bij Victor de Bucklaan. Het gebruik van het parkeerterrein wordt gemonitord, zodat tijdig op veranderingen geanticipeerd kan worden.



3.3.4 Fiets

Gemeentelijk fietsnetwerk

De positie van de fiets moet verbeterd worden. Belangrijkste voorwaarde is het benoemen van een fietsnetwerk en het vervolgens realiseren van veilige fietsroutes. Het fietsnetwerk in het SRE-gebied geeft een mooie basis daarvoor. Dit netwerk is uitgebreid en beperkt aangepast, zodat een gemeentelijk fietsnetwerk ontstaat, dat alle kernen met elkaar verbindt en de centra goed bereikbaar maakt per fiets. Dat is ook een basis voor de stimulering van het gebruik van de elektrische fiets, naast het realiseren van oplaadpunten.

Kwaliteit van voorzieningen

Naast de routevorming is de kwaliteit van de infrastructuur op fietsroutes van belang. Een set van kwaliteitskenmerken is opgesteld en opgenomen in bijlage 3 van werkdocument 3 (Integraal beleid), zoals minimale maatvoering, verlichting, verharding en mogelijkheden de fiets te stallen. Dit 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.

3.3.5 Voetgangers en schoolomgevingen

Kwaliteit voetgangersvoorzieningen

Voor de bereikbaarheid te voet is de kwaliteit van de voorzieningen op belangrijke looproutes relevant. Daarom is ook daarvoor een gewenste maatvoering opgesteld (opgenomen in paragraaf 3.5 van werkdocument 3, Integraal beleid), voor breedtes van het trottoir en op- en afritten bij oversteekplaatsen en voor draaipunten met bijvoorbeeld rolstoel of kinderwagen.

De centra van de kernen Bladel en Hapert zijn twee belangrijke voetgangersgebieden. Daarnaast is in Hoogeloon sprake van een woonzorggebied waar goede voetgangersvoorzieningen belangrijk zijn. Aanvullend is de hinder door foutgeparkeerde auto's in de centra aandachtspunt, handhaving hierop verdient prioriteit.

Verbetering schoolroutes door scholen en ouders

De routes van en naar de basisscholen krijgen apart aandacht. In samenwerking met de scholen en ouders kunnen verbeterpunten opgespoord worden. Samenwerking en planmatige aanpak daarbij is van belang, waarbij het initiatief bij de school en ouders zelf ligt. De gemeente heeft regie, stelt kaders en toetst.

3.3.6 Verkeersveiligheid

Objectief veiliger, focus op snelheid als indicator en subjectieve onveiligheid

Gemeente Bladel loopt de afgelopen jaren vooruit op de (landelijke) doelstelling voor minder verkeersslachtoffers in 2020 voor wat betreft het aantal verkeersdoden. Ten aanzien van het aantal ziekenhuisgewonden blijkt uit de verbeterde registratie dan blijvende aandacht nodig is.

De slechtere registratiegraad in afgelopen jaren geeft een extra reden om niet alleen naar ongevalsstatistieken te kijken, maar ook naar de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Vooral snelheid is een bruikbare indicator. Een snelheidsaanpak sluit ook beter aan bij het verbeteren van subjectieve verkeersonveiligheid en leefbaarheid (zie ook 3.3.1). Dat vraagt van de gemeente een open houding voor signalen, het systematisch registreren daarvan en het daarover spreken met belangenvertegenwoordigers.

Gedragsverbetering gaat boven infrastructuur

Tegen de achtergrond van kosteneffectiviteit, de hoofddoelstelling van het GWP en de conclusie dat de veiligheidsdoelstellingen binnen bereik zijn, ligt het voor de hand meer in te zetten op verkeersgedrag dan op infrastructurele maatregelen. Meer aandacht kan dan uitgaan naar verkeerseducatie en andere instrumenten om het verkeersgedrag te verbeteren (zie ook 3.3.8.).

3.3.7 Openbaar vervoer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten

Openbaar vervoer

Uitgangspunt is een betere overstapmogelijkheid tussen de buslijnen naar Tilburg en Eindhoven. Hier moet aandacht voor worden gevraagd bij de provincie. Daarnaast is het minimaal behouden van het bestaande voorzieningenniveau belangrijk. De invloed van de gemeente moet in regionaal verband worden gezocht, door slimme oplossingen en/of combinaties met andere vervoersvormen te agenderen en te bepleiten.

Gevaarlijke stoffen

Uitgangspunt voor beleid is dat vervoer van gevaarlijke stoffen zo min mogelijk over de gemeentelijk wegen plaatsvindt en zich vooral over het hoofdwegennet van rijk en provincie afwikkelt.

Calamiteitenroutes hulpdiensten

De hulpdiensten kennen hoofdroutes en alternatieve routes voor calamiteiten. Dit vraagt beleidsmatig niet om specifieke aandacht.

3.3.8 Educatie, communicatie en handhaving

Permanente verkeerseducatie als kapstok

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. Dit betekent een educatieprogramma voor iedere leeftijd, in de vorm van een cursus, voorlichting of schoolproject.

Stimulerende en faciliterende rol gemeente

De basisscholen in de gemeente Bladel beschikken allemaal over het BVL (Brabants VerkeersveiligheidsLabel). Daarmee is verkeerseducatie voor die doelgroepen geborgd. Verder zijn er veel acties en regionale initiatieven waar gebruik van kan worden gemaakt. Regionale samenwerking zal de effecten versterken. 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. Een stimulerende en faciliterende rol van de gemeente is de meest passende rol.

Handhaving

Regionale samenwerking en afstemming met het handhavingsteam van de politie levert een goede bijdrage aan de doelen van het GVVP. Bij afstemming op lokaal niveau ligt de prioriteit vanuit dit GVVP op de aanpak van snelheden van gemotoriseerd verkeer. Aanvullend kan de inzet van de Bijzonder Opsporingsambtenaar (BOA) een bijdrage leveren, bij "lichte" verkeersovertredingen (wet Mulder-overtredingen), bijvoorbeeld op het gebied van parkeren.

3.3.9 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 GVVP. 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

Invulling

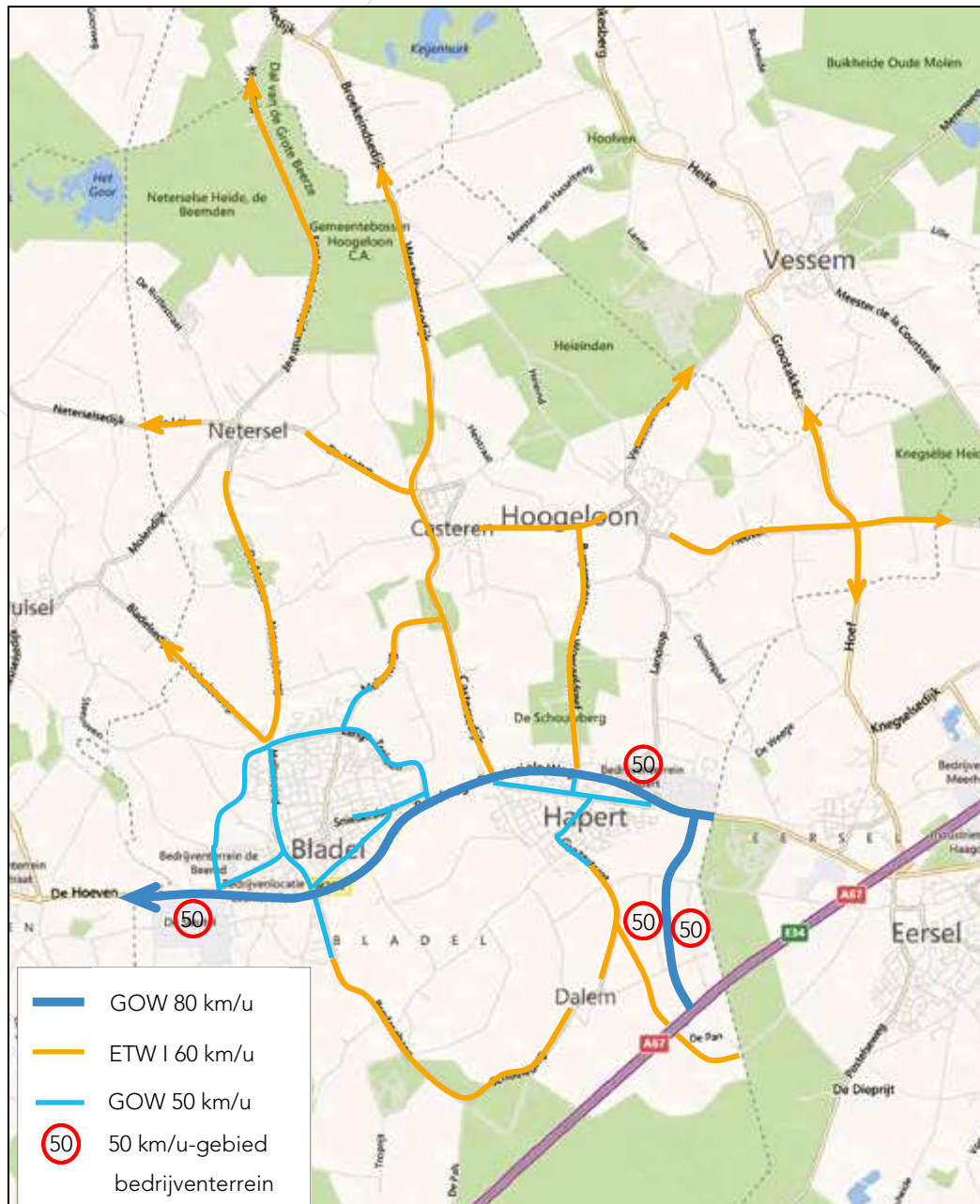
De monitoring en evaluatie krijgen op een aantal manieren invulling (zie ook Actieprogramma):

- klachtenregistratiesysteem
- tel- en meetprogramma (verkeerstellers, permanente tellussen in de weg, lasergun voor mobiele snelheidsmetingen)
- SMART maatregelenpakket
- bestuurlijke informatie over bevindingen uit het tel- en meetprogramma en uit ongevallenrapportages
- integrale GVVP-evaluatie na 5 jaar

3.4 Categorisering Duurzaam Veilig wegennet

Het verkeersbeleid is doorvertaald naar een weergave van verkeersaders en verblijfsgebieden in de gemeente, de categorisering volgens Duurzaam Veilig. Deze is weergegeven in figuur 1. De categorisering is op hoofdlijnen vergelijkbaar met die uit het huidige VVP. Alleen op details is de categorisering aangepast.

Per wegfunctie zijn in het integrale beleid in werkdocument 3 inrichtingsrichtlijnen opgesteld (bijlage 2). Deze vormen het toetskader en zijn uitgangspunt voor aanpassingen en reconstructies van gemeentelijke wegen.



figuur 1: categorisering van wegen

4 Actieprogramma

4.1 Samengevat Actieprogramma

Voor de invulling en uitvoering van het geactualiseerde beleid is een Actieprogramma opgesteld. In een afzonderlijke nota "GWVP, Actieprogramma" zijn per thema en per beleidsdoel de voorgestelde acties opgesomd en toegelicht. Dat resulteert in een opsomming van acties per thema. Die acties zijn bij elkaar gebracht in één Actieprogramma, dat is samengevat in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Nr.	Actie	Kosten/uren	Jaar/jaren
1	Bekrachtiging van beleid, fietsnetwerk, richtlijnen, normen, et cetera uit het GWVP door vaststelling van het GWVP	--	2015
2	Actieve lobby provincie borging doorstroming N284 en aandacht vragen voor bereikbaarheid De Sleutel	20 uur	Jaarlijks
3	Verbetering overgang snelheidsregime	€ 30.000,-	2015-2016
4	Aanpassing markering	€ 12.500,-	2016
5	Inrichtingskenmerken wegen en kwaliteitseisen fiets randvoorwaardelijk bij onderhoud of rioleringswerkzaamheden	--	2015
6	Toepassing interactieve aanpak parkeerproblemen	€ 5.000,-/40 uur	Jaarlijks
7	Onderzoeksopdracht kwaliteitsimpuls fietsnetwerk	€ 15.000,-/30 uur	2015
8	Maatregelen kwaliteitsimpuls fietsnetwerk	€ 200.000,-	2016-2020
9	Bijdrage realiseren oplaadpunten gemeentelijke gebouwen	€ 10.000,-/20 uur	2015-2015
10	Bijdrage leveren of meewerken aan promotie en communicatie	40 uur/jaar	2015-2017
11	Realiseren verbeterpunten aandachtsgebieden voetgangers Bladel en Hapert	€ 35.000,-/40 uur	2015-2016
12	Project Verbetering Schoolomgevingen	€ 30.000,-/90 uur	2015-2016
13	Intensivering verkeerskundig werk door accenten in aanpak en beleid verkeersveiligheid	80 uur/jaar	Jaarlijks
14	Lobby openbaar vervoer, ambtelijke en bestuurlijk, in regio	20 uur/jaar	Jaarlijks
15	Stimuleren en faciliteren acties Permanente VerkeersEducatie (per jaar)	€ 20.000,-/40 uur	Jaarlijks

16	Behoud en uitbouw Permanente VerkeersEducatie	90 uren	2015-2016
----	---	---------	-----------

Nr.	Actie	Kosten/uren	Jaar/jaren
17	Voortzetting overleg en afstemming met politie over handhaving, met focus op snelheid gemotoriseerd verkeer	--	Jaarlijks
18	Herprioritering inzet BOA op parkeerhandhaving	--	2015
19	Uitvoering jaarlijkse tel- en meetprogramma	€ 15.000,-/20 uren	Jaarlijks
20	Realiseren permanente telpunten bij reconstructies	--	2015-2020
21	0- en 1-meting bij grotere uitvoeringsprojecten	€ 10.000,-/20 uur	Jaarlijks
22	Aanschaf mobiele snelheidsmeter	€ 1.000,-/20 uren	2015/Jaarlijks
23	Bestuurlijke informatie aan de gemeenteraad (2015-2020)	20 uur	Jaarlijks
24	Evaluatie GVVP	€ 12.500,-/40 uren	2018

tabel 1: samenvattend overzicht actieprogramma GVVP Bladel

In verband met capaciteit en ambtelijk inzet, zijn de te besteden uren vertaald in een budgetvraag. Het verrekentariaf hiervoor is € 75,00 per uur.

4.2 Investeringen samengevat

De investeringen van het actieprogramma bestaan uit financiële middelen en uren ambtelijke inzet, voor de periode 2014 tot en met 2020. Dat betekent dat dit *extra* benodigde middelen en *extra* benodigde ambtelijke uren betreft. De investering is in totaal € 774.500,-, exclusief BTW, maar inclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten). De uren tellen op tot 2.160 extra uren (gemiddeld 360 uur per jaar), dus buiten de reguliere werkzaamheden.

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Maatregelen en acties	€ 100.000	€ 140.000	€ 90.000	€ 102.500	€ 90.000	€ 90.000	€ 612.500
Extra uren	440	400	320	360	320	320	2.160
Uurkosten	€ 33.000	€ 30.000	€ 24.000	€ 27.000	€ 24.000	€ 24.000	€ 162.000
Totaal investering	€ 133.000	€ 170.000	€ 114.000	€ 129.500	€ 114.000	€ 114.000	€ 774.500

tabel 2: overzicht investeringen in euro's en extra ambtelijke uren (exclusief kwaliteitsimpuls fietsnetwerk)

4.2.1 Tot slot

De aard van de acties in het actieprogramma is heel breed. Er is een groep van acties die bestaat uit "klassieke" civieltechnische maatregelen. Bijvoorbeeld verbetering van de komgrenzen.

Er is ook een aantal acties dat zich laat typeren als uitvoeringsprojecten, waar de gemeente niet per sé een leidende rol heeft. De gemeente heeft soms zelfs een beperkte rol en betreft nadrukkelijk belanghebbenden bij de invulling en uitvoering van de acties, zoals het project Verbetering Schoolomgevingen. Tot slot kan een laatste groep acties worden onderscheiden. Dat zijn procesgerichte acties zoals lobby en monitoring.

Deze diversiteit illustreert dat het actieprogramma van dit GWP divers is en zich nadrukkelijk niet beperkt tot infrastructurele maatregelen. Het sluit aan op de veranderde rolverdeling tussen belangenvertegenwoordigers en de gemeente. Het sluit ook aan op de roep van burgers en gemeentebestuur voor meer betrokkenheid van de burger. Participatie van burgers, organisaties en marktpartijen heeft nadrukkelijk een rol gekregen. En de rol van de gemeente wijzigt daardoor ook. In het verlengde daarvan is er naast inhoud en verkeerskundige oplossingen ook ruimte voor de wijze waarop beleid wordt gerealiseerd. Die veranderingen hebben gevolgen voor de inzet van het ambtelijk apparaat bij de uitvoering van het GWP. Daarom is een inschatting van die extra ambtelijke inspanning ook in beeld gebracht.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Keuzenota gemeenteraad 16 mei 2013

Bijlage 2: Inspraakreactie externe communicatie

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.
Beleidskader gemeentelijk		
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.
Thema verkeersveiligheid		
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.

<i>Thema Schoolomgevingen</i>		
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 geïnventariseerd.
<i>Thema Bereikbaarheid en Leefbaarheid</i>		
23. Beperk het sluisverkeer 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 monitoringssysteem voor de verbetering (of verslechtering).
26. Opstellen telprogramma op belangrijke doorgaande wegen of ongewenste sluisroutes. (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.

Thema Fiets		
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.
Thema Voetganger		
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.
Thema Openbaar Vervoer		
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.
Thema Hulpdiensten		
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.
Thema Ruimtelijke ontwikkeling		
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 voorgezet (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

Inspraakreactie externe communicatie

Eerste avond Hapert en Bladel

Ingekomen reactie	Ambtelijk standpunt	Aanpassing GWP?
OBGB: Is mensgericht het stimuleren van fiets en openbaar vervoer? Het bedrijfsleven wil graag het openbaar vervoer stimuleren, in de vorm van het Kempisch Ondernemers Platform. Als lobby, samen met Eersel en Reusel-De Mierden.	De gemeente is blij met deze input. Dit kan de lobby richting concessieverlener versterken. In het plan wordt dit niet aangepast, omdat het vooral uitvoering betreft. De gemeente zet in op samenwerking met het middenkader.	Nee
OBGB: Inzet op verbetering van de doorstroming, is die inzet ook regionaal?	Voor de N284 is de provincie bepalend. Gemeente kan en wil wel input leveren. Bij kansen grijpt de gemeente dit met twee handen aan.	Nee
OBGB: Aansluiting van De Sleutel via kruising Raamburg blijft een knelpunt, omdat het de enige goede (volledige) ontsluiting is. Een tweede is wenselijk.	Voor calamiteiten kunnen ook andere wegen gebruikt worden. Hier ligt een relatie met de N284.	Nee
GBOH: Oversteek De Wijer en Oude Provinciale weg zijn aandachtspunt, voor langzaam verkeer.	Dit moet worden gezien in relatie tot de gehele Oude Provincialeweg. Is uitvoering. Er gebeurt vrij weinig, maar het leeft wel.	Nee
GBOH: De oversteekbaarheid voor minder validen is een probleem door in de uitvoering aangebrachte verhogingen.	Is uitvoering. Afstemming buiten GWP om.	Nee
GBOH: Handhaving binnen 30-zones is wenselijk	Het openbaar ministerie benoemd handhavingslocaties. Gemeente kan om handhaving vragen, maar dit is moeilijk in 30-zones. Is als actie opgenomen.	Nee

Tweede avond, Netersel, Casteren en Hoogeloon

Ingekomen reactie	Ambtelijk standpunt	Aanpassing GWP?
Dorpsraad Hoogeloon: Er staat in het plan niets opgenomen specifiek voor de kleine kernen.	Locaties worden aangepakt door werk-met-werk te maken. Uitwerking volgt maar de burger is 'drempelmoe'. Daarom terughoudendheid.	Nee
Dorpsraad Netersel: Sluipend (vracht-)verkeer vormt een probleem. Dit is beleving. Komt mede door navigatiesystemen.	Dit is inderdaad deels beleving. Aan de ene kant levert dit verkeer, samen met landbouwverkeer, overlast op. Aan de andere kant hoort het bij de kernen en het buitengebied. Er is voor terughoudendheid met maatregelen gekozen.	Nee
Zijn i.r.t. het voorgaande punt passeerhavens mogelijk?	In relatie tot doorgaand, ongewenst verkeer wellicht juist niet. In overleg maatregelen te detailleren.	Nee
Dorpsraad Casteren: Hoe kan een doorvertaling naar de kernen gemaakt worden?	In de uitvoering is er altijd afstemming met belanghebbenden en de dorpsraden. Dan worden de dorpsraden (weer) betrokken.	Nee
Dorpsraad Casteren: De fietspaden zijn vaak glad door bladeren. Onderhoud is nodig en wenselijk. Ook t.a.v. markering.	Het verkeerbeleidsplan gaat hier niet over. Slechte markering melden bij Klant Contact Centrum. Wordt dan snel opgepakt.	Nee
	De fietsverlichtingsactie met controles is een goed voorbeeld van lokale acties. Input voor GWP!	Nee

Conclusie inspraak

De ingekomen reacties geven vooral bevestiging en input voor de latere uitvoering. Dan dienen de gesproken partijen tijdens beide avonden weer te worden betrokken. Samen met direct belanghebbenden. Belangrijk is dat geconstateerd is dat een goede communicatie meerwaarde heeft. Het GWP hoeft niet bijgesteld te worden naar aanleiding van de ontvangen input.