Evaluatie GVVP Asten 2024

Gemeente Asten

GEEF DE RUIMTE AAN EEN EVALUATIE VAN HET GVVP





ACCENT adviseurs

VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	**Evaluatie GVVP Asten 2024** Gemeente Asten
Auteur(s):	Bram Louwers, Rick van Soest
Opdrachtgever:	Gemeente Asten
Projectnaam:	Evaluatie GVVP
Projectnummer:	24076
Datum:	21 oktober 2024
Status:	Bespreekexemplaar

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

© **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

1. Inleiding 7
- 1.1 Aanleiding 7
- 1.2 Plan van aanpak 7
- 1.3 Leeswijzer 8

2. GVVP 2016 – 2025 10

3. Stand van zaken GVVP 14
- 3.1 Wat is er gerealiseerd? 14
- 3.2 Wat loopt er nog? 15
- 3.3 Wat is gepland? 16
- 3.4 Wat is of wordt niet uitgevoerd? 16
- 3.5 Conclusie 16

4. Verkeersveiligheid 18
- 4.1 Ongevallenanalyse 18
- 4.2 Risicoanalyse provincie Noord-Brabant 21

5. Trends en ontwikkelingen 24
- 5.1 Verkeersveiligheid 24
- 5.2 Langzaam verkeer 25
- 5.3 Omgevingsvisie 26
- 5.4 Parkeren 27
- 5.5 Handhaving 28
- 5.6 Laadvoorzieningen elektrische voertuigen 28
- 5.7 Snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u 30
- 5.8 Regionale samenwerking 30
- 5.9 Werkgeversbenadering 31
- 5.10 Mobiliteitstransitie 32
- 5.11 Landbouwverkeer 33
- 5.12 Openbaar vervoer 33

6. Conclusie en advies **36**
6.1 Conclusie 36
6.2 Advies 37

Bijlagen **41**
Bijlage 1 — Maatregelenpakket uit GVVP 41
Bijlage 2 — Ongevallen binnen gemeente Asten 43

Introductie

Evalueer het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Asten

Het vigerende Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Asten is vastgesteld in 2016. Inmiddels vragen het landelijke en provinciale beleid om andere accenten, wordt er regionaal gewerkt aan de mobiliteitstransitie en schaalsprong en heeft de gemeente een Omgevingsvisie opgesteld. Het GVVP is daarmee verouderd en toe aan een vernieuwing, om het weer 'bij de tijd' te maken.

In deze evaluatie wordt onderzocht of het GVVP geactualiseerd dient te worden of dat er een herziening nodig is.



1. Inleiding

Voorliggend rapport is een evaluatie van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (hierna: GVVP) van de gemeente Asten. Met deze evaluatie onderzoeken we of het vigerende GVVP toe is aan een actualisatie of dat een herziening nodig is.

1.1 Aanleiding

In 2016 heeft de gemeente Asten haar verkeersbeleid vastgelegd in het GVVP. Het plan kent een looptijd tot 2025 en daarmee is het plan nu toe aan een vernieuwing. Het plan biedt nog steeds een goede basis voor de uitvoering van het verkeersbeleid. De vraag is of het nog voldoende antwoord geeft op en past bij een aantal hedendaagse vraagstukken. De wens naar ruimte voor meer economische en ruimtelijke ontwikkelingen levert bijvoorbeeld een uitdaging op. De gemeente wil graag een kwalitatief goede leefomgeving bieden, zonder een straatbeeld gedomineerd door auto's. Ook zijn er praktische vragen bij nieuwe trends en ontwikkelingen, zoals hoe om te gaan met de toenemende vraag naar laadvoorzieningen van elektrische voertuigen. Het GVVP dient aan te sluiten bij zowel lokale, regionale en provinciale ontwikkelingen die de komende jaren op de gemeente afkomen.

Voor de gemeente Asten is het daarom tijd voor een evaluatie van het huidige GVVP. De evaluatie moet inzicht geven of het plan geactualiseerd dient te worden of dat een herziening nodig is.

1.2 Plan van aanpak

De evaluatie van het verkeersbeleid bestaat uit het beantwoorden van de vragen: 'Hoever is de gemeente Asten met de uitvoering van het GVVP', 'Worden doelstellingen uit het GVVP behaald?' en 'Sluit het GVVP nog aan op andere doelstellingen en ambities van de gemeente Asten?' Om deze vragen te beantwoorden evalueren we het huidige GVVP.

Het evalueren van het GVVP doen we door de stand van zaken van het uitvoeringsprogramma, trends en ontwikkelingen en regionale ontwikkelingen te inventariseren. Daarnaast maken we de tussenstand op voor verkeersveiligheid in Asten op basis van objectieve analyse en van verkeersonveiligheid op basis van ongevallengegevens.

We werken als projectteam onze bevindingen uit in een rapportage. Deze bespreken we eerst met de interne werkgroep. Na het verwerken van hun opmerkingen, leggen we de rapportage voor aan de verkeerswerkgroep. Dit leidt tot een eerste concept voor het college-advies, dat antwoord geeft op de vraag of actualiseren voldoende is, of dat het plan herzien moet worden?

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee vatten we het huidige GVVP kort samen. In hoofdstuk drie beschrijven we de stand van zaken op van de uitvoering van het GVVP. Hierna volgt in het vierde hoofdstuk de ongevallenanalyse over de afgelopen vijf jaar. Hoofdstuk vijf gaat vervolgens in op de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Het zesde en laatste hoofdstuk beschrijft de conclusie en het advies, actualiseren of herzien?



2. GVVP 2016 – 2025

In dit hoofdstuk pakken we kort terug naar de doelstellingen, inhoud en de opzet van het vigerende GVVP. Het GVVP kent een flexibele en modulaire opbouw. Opgebouwd uit een verkeersvisie en uitwerkingen van beleidsonderdelen, die vervolgens zijn vertaald in een maatregelenpakket. Elke module betreft een losstaand onderdeel. Dit maakt het makkelijker om bestaande modules te actualiseren en nieuwe toe te voegen.

De hoofddoelstelling van het GVVP Asten is:
"De gemeente Asten biedt een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele burger in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de rest van de samenleving. Daarbij wordt waar mogelijk en gewenst samengewerkt met andere overheden en belangengroeperingen om aldus een breed gedragen verkeers- en vervoersbeleid te voeren."

De visie in de kop zet in op duurzame mobiliteit, behoudt van het groene karakter van de gemeente en een duidelijke wegenstructuur.

Het GVVP is opgebouwd uit de volgende thema's met bijbehorende in 2016 toegekende prioriteit.

Modules	**Prioriteit**
Fiets	Hoog
Voetganger en schoolomgevingen	Middel
Ruimtelijke ontwikkelingen	Middel
Gemotoriseerd verkeer	Hoog
Verkeersveiligheid (verkeersveiliger verkeersgedrag)	Hoog
Openbaar vervoer	Laag
Landbouwverkeer	Laag
Parkeren	Hoog
Parkeernormen	Hoog

Tabel 1: thema's vigerende GVVP gemeente Asten

Daarnaast is er een module ‘integraal maatregelenpakket’, dat de acties en maatregelen per module samenpakt en onderling prioriteert. Deze module is da afgelopen jaren gebruikt om uitvoering te geven aan het verkeers- en mobiliteitsbeleid.

Module fiets

De fiets is een belangrijk thema voor Asten. Het thema fiets heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Inzet op de fiets is een van de Astense speerpunten met naast mensgerichte maatregelen een opnieuw gedefinieerd fietsnetwerk met bijbehorende infrastructurele projecten.

Module voetganger en schoolomgevingen

Het thema voetganger en schoolomgevingen heeft in de verkeersvisie van het GVVP een gemiddelde prioriteit gekregen. In een aantal gebieden in de gemeente wordt er relatief meer gelopen, bijvoorbeeld het centrum. De focus ligt op het verbeteren van de kwaliteit van voorzieningen in de centra en bij schoolomgevingen. Het is belangrijk dat hier voldoende loopruimte aanwezig is en dat deze ruimte goed bruikbaar is, ook voor mindervaliden en mensen met een kinderwagen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Het thema ruimtelijke ontwikkelingen heeft in de verkeersvisie van het GVVP een gemiddelde prioriteit gekregen. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen normaal gesproken prima worden afgewikkeld via het bestaande wegennet van de gemeente Asten. Insteek is dat ontwikkelingen niet leiden tot overlast in de omgeving, in de vorm van extra verkeershinder door een onevenredige toename van verkeer en verhoging van de parkeerdruk.

Gemotoriseerd verkeer

Het thema gemotoriseerd verkeer heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. In het GVVP is de wegcategorisering geactualiseerd. Daarin is de hoofdstructuur gelijk gebleven, maar zijn de wegcategorieën anders benoemd om beter aan te sluiten op de landelijke beleidslijn. Voor de feitelijke inrichting op straat zijn hier, buiten de centrumring, weinig consequenties opgenomen.

Verkeersveiligheid (veiliger verkeersgedrag)

Het thema verkeersveiligheid heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Het GVVP voorziet in een grote rol voor de zogenaamde mensgerichte maatregelen; verkeerseducatie en

gedragsbeïnvloeding. Permanente verkeerseducatie is de rode draad voor veiliger verkeersgedrag. Dat betekent dat doelgroepen van alle leeftijden moeten worden benaderd.

Openbaar vervoer

Het thema openbaar vervoer heeft in de verkeersvisie van het GVVP een lage prioriteit gekregen. Uitgangspunt is om de bestaande dienstverlening te handhaven tot einde concessie 2026.

Landbouwverkeer

Het thema landbouwverkeer heeft in de verkeersvisie van het GVVP een lage prioriteit gekregen. De gemeente Asten is een gemeente in het landelijk gebied met een ruim buitengebied met veel land- en tuinbouw. Beleidsmatige prioriteit ligt niet bij landbouwverkeer. Er zijn bestaande landbouwroutes. Deze zijn voorzien van gepaste faciliteiten voor landbouwverkeer en landbouw gerelateerd vrachtverkeer.

Parkeren

Het thema parkeren heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Het beleid voor parkeren is geactualiseerd en uitgebreid. In het parkeerbeleid hebben de blauwe zone, langparkeren buiten de blauwe zone, parkeren van grote voertuigen, handhaving, bewegwijzering, elektrische voertuigen, gehandicaptenparkeerplaatsen een plaats gekregen.

Parkeernormen

Het thema parkeernormen heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. De parkeernormen en bijhorende beleidsregels zijn geactualiseerd in 2016 middels een gewijzigde nota parkeernormen inclusief een mobiliteitsfonds met bijbehorende verordening/parkeerfonds.

Tot slot

Bovenstaande thema's zijn vertaald naar een integraal maatregelenpakket. In de volgende hoofdstukken stellen we een evaluatie op van het integrale maatregelenpakket en kijken we of bovenstaande thema's nog voldoen aan de huidige trends en ontwikkelingen binnen het vakgebied mobiliteit.



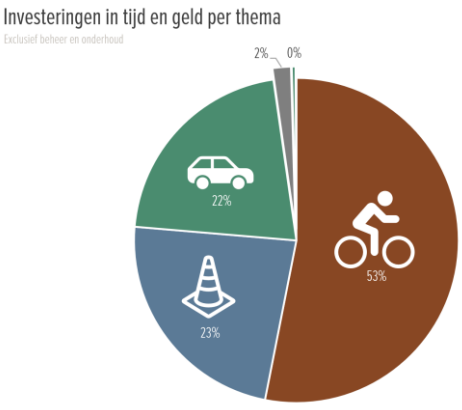
3. Stand van zaken GVVP

In dit hoofdstuk staan we stil bij het uitvoeringsprogramma van het GVVP. We bekijken de stand van zaken en wat eventueel nog voorzien is.

3.1 Wat is er gerealiseerd?

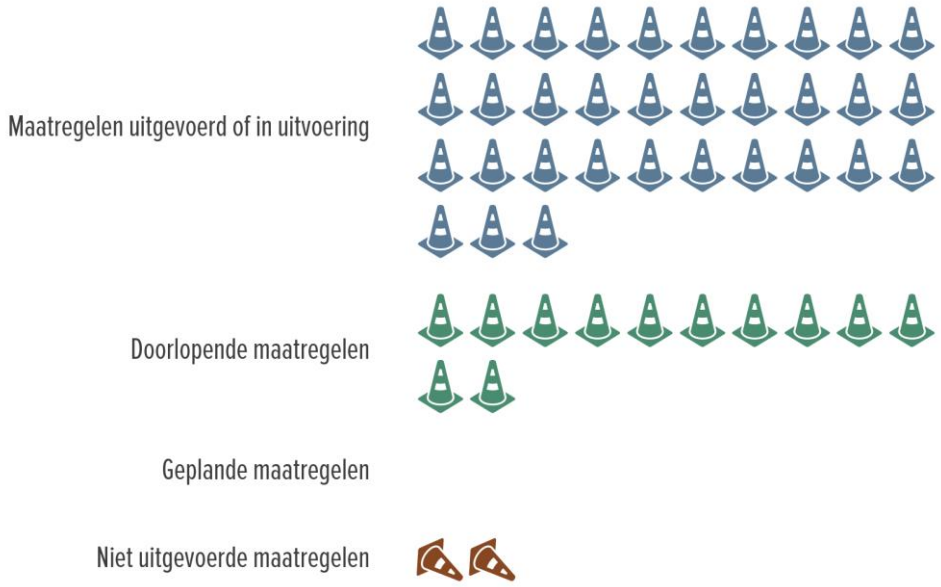
Het vigerende GVVP heeft een looptijd van 2016 tot 2025 en is daarmee aan het eind van zijn doorlooptijd. Als onderdeel van de evaluatie maken we een inventarisatie van wel en niet uitgevoerde maatregelen uit het maatregelenpakket.

Er zijn meerdere manieren om te kijken naar de stand van zaken van het GVVP. We kijken eerst naar de investeringen in tijd en geld. Het huidige GVVP investeert volop in de fiets: 53% van de investeringen zijn ter bevordering van de fiets, 23% van de investeringen gaat naar educatie en gedragsbeïnvloeding ten behoeve van de verkeersveiligheid, 22% van de investeringen is gereserveerd voor het verbeteren van doorstroming en fysieke verkeersveiligheid voor het gemotoriseerd verkeer en 2% van het budget is gericht op het verbeteren van de positie van de voetganger. Voor de overige thema's zijn geen specifieke investeringen opgenomen of is er enkel sprake van een beleidsmaatregel die niet om specifieke inzet of investeringen vraagt. Bij deze investeringen zijn de kosten voor beheer en onderhoud niet opgenomen.



Figuur 1: investeringen in tijd en geld per thema uit het vigerende GVVP

In het uitvoeringsprogramma zien we dat er 47 maatregelen zijn opgenomen. 33 van de maatregelen in het GVVP zijn uitgevoerd of op het moment van schrijven in uitvoering. Twaalf maatregelen vragen om een doorlopende inzet en keren daarom jaarlijks terug op de agenda. Twee maatregelen uit het GVVP worden niet meer uitgevoerd, omdat de noodzaak voor uitvoering is komen te vervallen. Een gedetailleerd overzicht is te vinden in bijlage één.



3.2 Wat loopt er nog?

Er staan twaalf maatregelen in het uitvoeringsprogramma die jaarlijks terugkomen. Dit betreffen doorlopende maatregelen, die voornamelijk mensgericht zijn. Acht van deze maatregelen komen uit de module veilig verkeersgedrag. Deze acht maatregelen vragen ook het merendeel van de begrote inzet en investeringen. De overige doorlopende maatregelen uit andere modules betreffen vooral beleidsmaatregelen en inzet voor regionale afstemming.

De twaalf maatregelen in het uitvoeringsprogramma die jaarlijks terugkomen komen in een actualisatie of herziening van het GVVP hoogstwaarschijnlijk terug, omdat het nog steeds om relevante maatregelen gaat.

3.3 Wat is gepland?

Er zijn geen maatregelen waar geen uitvoering aan is gegeven maar die wel op de planning staan. Voor een actualisatie of herziening van het GVVP is het daarom belangrijk dat nieuwe acties en maatregelen worden benoemd om ook de komende jaren uitvoering te kunnen geven aan het beleid.

3.4 Wat is of wordt niet uitgevoerd?

In het GVVP zijn twee maatregelen opgenomen waar geen uitvoering aan is gegeven. Het gaat daarbij om de maatregelen:

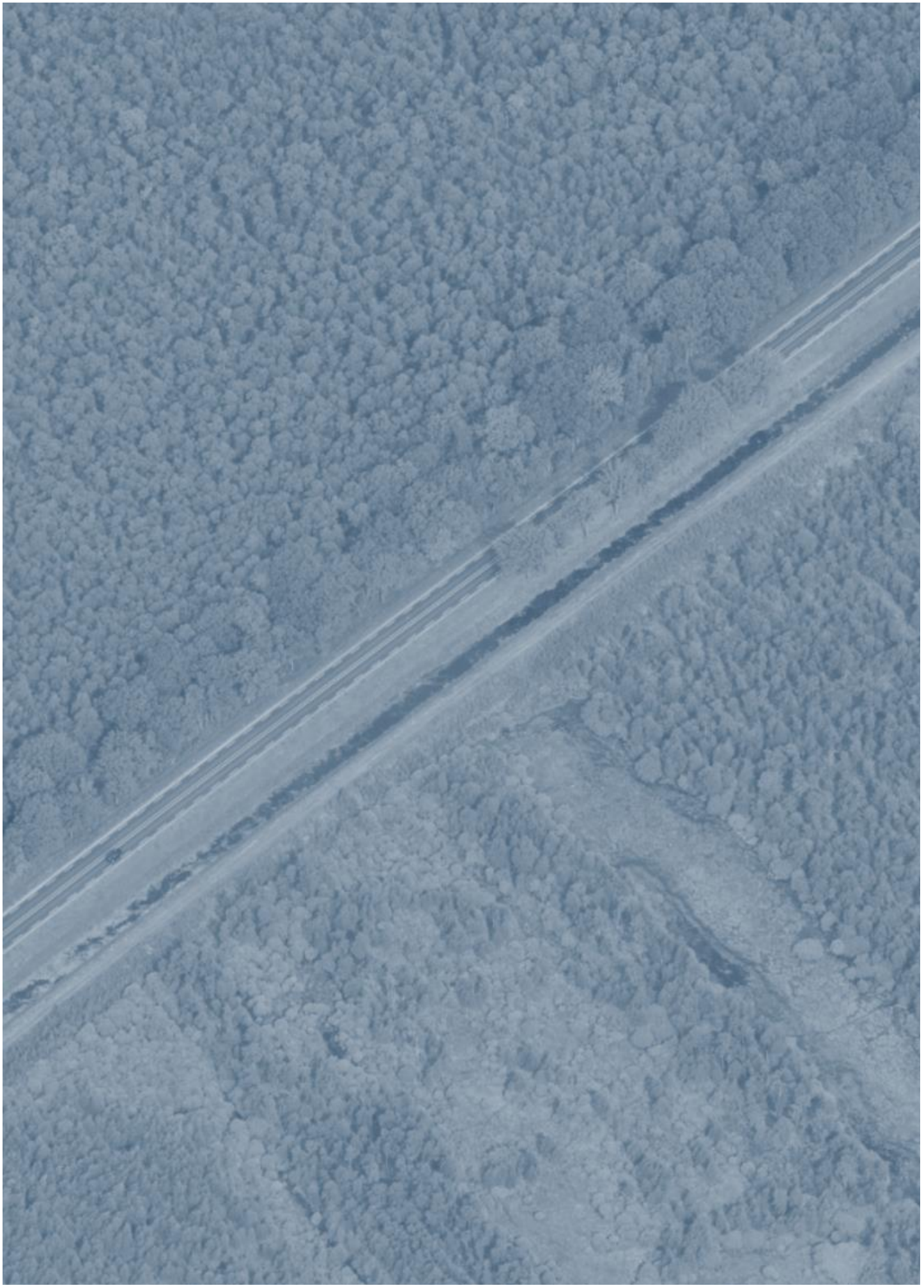
1 Onderzoek naar trend afhaalpunten van internetverkoop
2 Projectmatige aanpak voor de basisschoolomgevingen in Asten

Van de eerste maatregel is beoordeeld dat dit probleem niet langer actueel is. Daarom is deze maatregel niet meer wordt opgepakt. De projectmatige aanpak voor de infrastructurele maatregelen rondom basisschoolomgevingen wordt opgepakt als onderdeel van het accommodatieplan voor scholen, dit is een eenmalige maatregel. Hiermee hebben of krijgen de scholen een verkeersveilig ingerichte omgeving. Verkeersveiligheid in de schoolomgeving kan daarnaast als onderdeel opgenomen worden in het mensgerichte het uitvoeringsprogramma. Dat betekent dan dat het een jaarlijks terugkerende maatregel wordt. Bij de verdere uitwerking zal hier een standpunt over worden ingenomen.

3.5 Conclusie

Op twee na zijn alle maatregelen uit het uitvoeringsprogramma van het GVVP uitgevoerd of in uitvoering. Voor de twee niet uitgevoerde maatregelen is er bewust voor gekozen om deze niet uit te voeren omdat de eerste niet meer relevant is en de tweede opgepakt wordt als onderdeel van het accommodatieplan voor scholen.

De jaarlijks terugkerende maatregelen worden nog steeds uitgevoerd. Hier is men nog tevreden over en de behoefte is om deze maatregelen ook de komende periode uit te blijven voeren. Er is behoefte aan een nieuw uitvoeringsprogramma om de doorlopende jaarlijkse maatregelen in op te nemen en om nieuwe maatregelen te benoemen.



4. Verkeersveiligheid

4.1 Ongevallenanalyse

In deze paragraaf kijken we naar de verkeers(on-)veiligheid door een objectieve ongevallenanalyse op de wegen in beheer van de gemeente Asten. We maken hierbij gebruik van de ongevallengegevens uit de landelijke database met door de politie geregistreerde ongevallen. Dit geeft inzicht in onder andere betrokken doelgroepen en aantallen en locaties van de ongevallen. Daarnaast maken we gebruik van de CROSS-beoordeling van het verkeerskundig bureau Via.

Ongevallen 2019 - 2023

Als we terugkijken naar ongevallen van de afgelopen vijf jaar (2019 – 2023) zijn de volgende conclusies te trekken:



82 fietsers zijn betrokken geweest bij een ongeval op Astense wegen, waarvan 18 met e-bikes



5 personen zijn overleden, alle slachtoffers waren inzittenden van een personenauto



Vanaf 2022 is er een **toename** in het aantal ongevallen per jaar



37 fietsers waren 60 jaar of ouder, waarvan **12** zijn opgenomen in het ziekenhuis



435 ongelukken hebben plaatsgevonden in de gemeente in de afgelopen 5 jaar

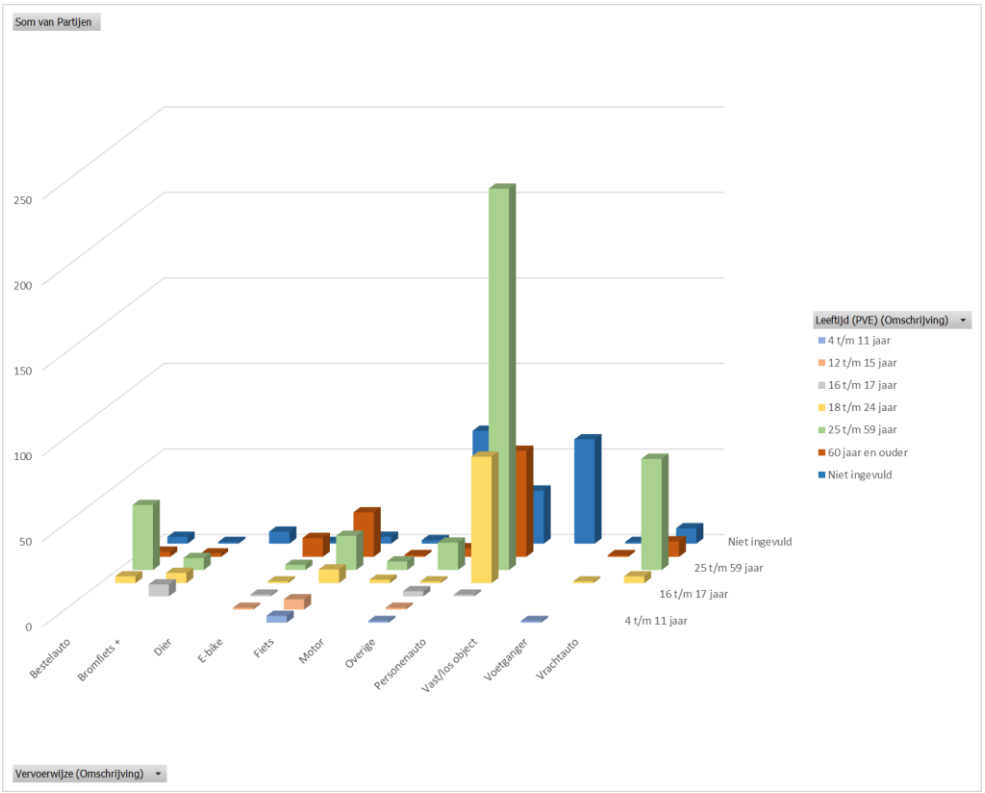
Niet alle ongevallen worden geregistreerd. Ongevallen waar hulpdiensten bij betrokken zijn worden beter geregistreerd dan bijvoorbeeld ongevallen waar alleen sprake is van lichte schade. In werkelijkheid gebeuren er dus meer ongevallen maar is de schade vaak beperkt.

Afloop ongevallen

Het aantal dodelijke ongevallen op wegen in beheer van de gemeente Asten is beperkt. In de afgelopen vijf jaar hebben er vijf dodelijke ongevallen plaatsgevonden, namelijk in 2019, drie in 2020 en een ongeval in 2023. Drie dodelijke ongevallen vonden er plaats op de A67, eentje op de Vlosbergweg (een eenzijdig ongeval met een boom in 2023) en één op de Meijelseweg (eveneens een eenzijdig ongeval met een boom, in 2020).

Doelgroepen

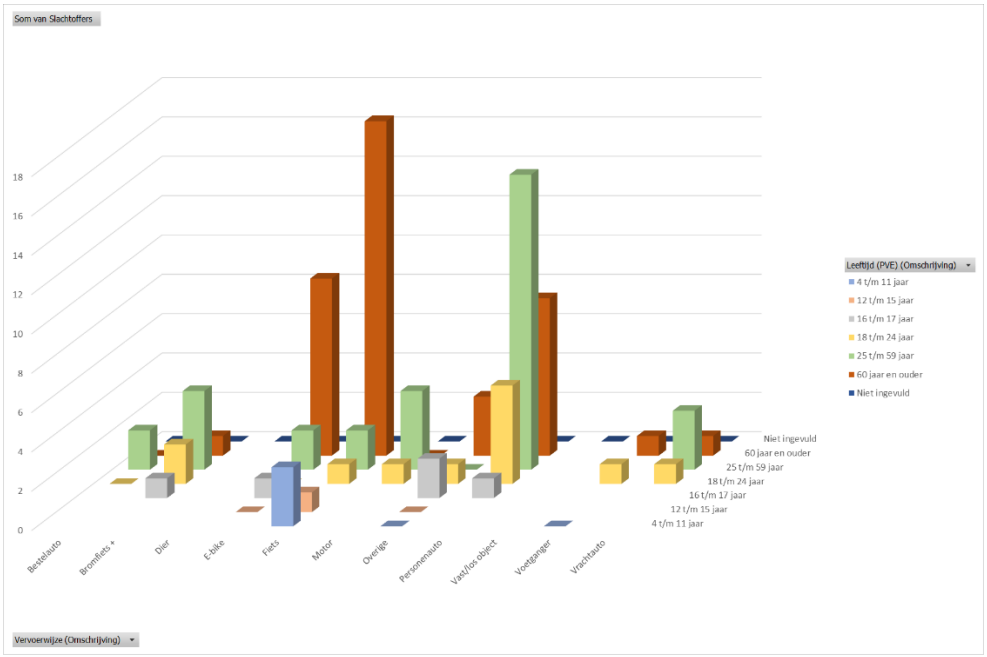
De grafiek in figuur 2 laat de betrokken partijen zien, uitgezet naar leeftijd en vervoerswijze.



figuur 2: betrokken partijen naar leeftijd en vervoerswijzen

Uit de grafiek is af te lezen dat de leeftijdsklasse 25 – 59 jaar het meest is betrokken bij ongevallen. Dat is logisch, want het is een brede klasse volgens de indeling van permanente verkeerseducatie. Als de grafiek gemaakt wordt naar slachtoffers, dan vallen de volgende doelgroepen op, zie figuur 3:

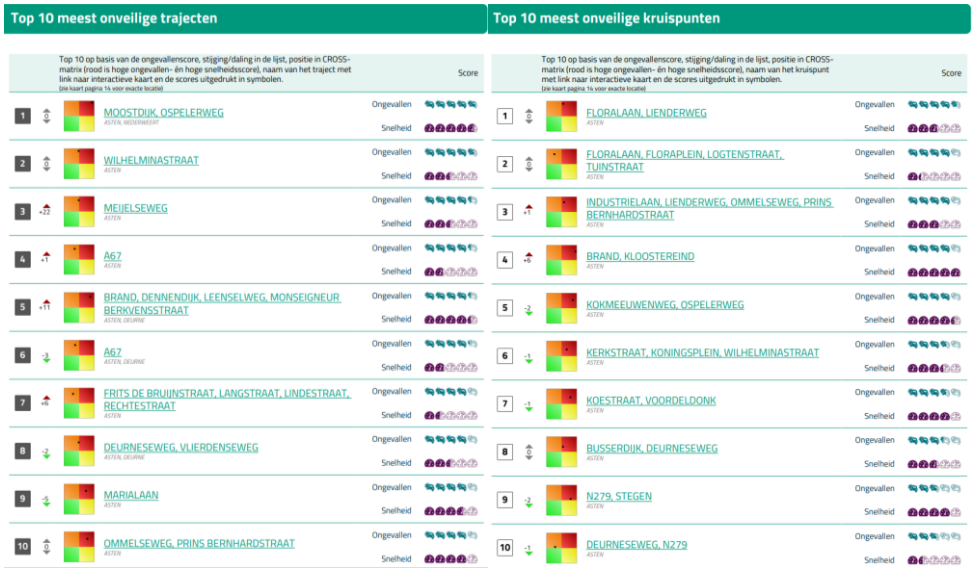
- fietsers, van 4 t/m 11 jaar
- 60 jaar en oudere verkeersdeelnemers op fiets en e-bike
- bromfietsers, van 17 t/m 17 jaar, 18 t/m 24 jaar en 25 t/m 59 jaar
- automobilisten van 18 t/m 24 jaar



figuur 3: slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze

Locaties met ongevallen

Onderstaande figuur geeft de top-10 meest onveilige trajecten en kruispunten in de gemeente Asten weer voor de periode van 2019 tot en met 2023.



Figuur 4: top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten in de gemeente Asten in de periode 2019-2023

Deze top tien is samengesteld uit alle wegen en kruispunten in de gemeente Asten. Hierbinnen vallen ook de wegen die niet in beheer zijn van de gemeente, zoals de N279 en de A67. Op deze wegen en kruispunten gebeuren relatief veel ongevallen én is de rijsnelheid van het autoverkeer te hoog. Een volledig overzicht van alle ongevallenlocaties en de CROSS-beoordeling van de meest gebruikte wegen in de gemeente bijlage is te vinden in de bijlage twee.

4.2 Risicoanalyse provincie Noord-Brabant

In 2021 is in opdracht van de provincie Noord-Brabant een analyse uitgevoerd naar ongevallen, volgens de risicogestuurde benadering vanuit het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV benoemt voor Asten de volgende thema's:

- 50, 60 en 80 km/uur wegen
- fietsers
- bromfietsers
- oudere fietsers en jonge bestuurders
- rijden onder invloed
- snelheid op 30, 50 en 60 km/uur wegen

- afleiding in het verkeer
- verkeersovertreders

Naast de doelgroepen kijkt de SPV analyse ook naar locaties. In gemeente Asten zijn de volgende risicolocaties benoemd:

- Wilhelminastraat
- Beatrixlaan
- Ommelseweg
- 60-wegen in het buitengebied
- Mercuriusstraat
- Albert van Cuijkstraat, Hemel

Vergelijking met ongevallenanalyse

De uitgevoerde SPV-analyse is gemaakt in 2021. Als we een vergelijking maken met ongevallenanalyse nu, is zichtbaar dat een aantal aandachtspunten nog steeds actueel is. Dit impliceert dat aandacht voor verkeersveiligheid noodzakelijk blijft. Zowel in de benadering van doelgroepen, als in de aanpak van verkeersonveilige locaties.



5. Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we trends en ontwikkelingen in relatie tot het beleidsterrein mobiliteit. Deze trends en ontwikkelingen zijn besproken met gemeente Asten. Per trend hebben we beoordeeld of het huidige beleid voorziet in het beantwoorden van de trend en/of aanpassing vereist.

5.1 Verkeersveiligheid

De gemeente Asten kende in 2016 een **hoge prioriteit** toe aan de module verkeersveiligheid net als in de evaluatie in 2021. Ook toen was er sprake van een **hoge prioriteit** voor verkeersveiligheid.

De gemeente heeft als prioritaire taak een veilige leefomgeving te bieden, waarin iedereen kan verblijven en recreëren. Voor de weginrichting zijn de inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig leidend. Deze richtlijnen zorgen voor een duidelijke en veilige wegcategorisering. De provincie Noord-Brabant zet in op een afname van het aantal (letsel-)ongevallen en 'nul' verkeersdoden. Hiervoor wordt meer en meer gewerkt met risico gestuurde verkeersveiligheidsanalyses (zoals CROSS) en inzet op mensgerichte maatregelen, zoals campagnes 'Ik rij MONO'.

Het huidige GVVP van de gemeente Asten biedt voldoende kaders om bij te dragen aan de trend voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is bij infrastructurele projecten een vast onderdeel. Handhaving is niet direct benoemd als aandachtspunt, extra prioritering is hierbij niet vereist. Langzaam verkeer is bij alle infrastructurele projecten uitgangspunt, waarbij wordt ingezet op een verkeersveilige inrichting. Hierbij is er specifiek aandacht voor schoolomgevingen.

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat verkeersveiligheid continu aandacht verdient.

Beoordeling trend verkeersveiligheid

Het huidige GVVP Asten **voldoet**. Bij de tussentijdse evaluatie in 2021 is aanbevolen om in de huidige tweejaarlijkse monitoring een risico gestuurde verkeersveiligheidsanalyse op te nemen. De SPV analyse geeft daar richting aan en bevat aanbevelingen voor uitvoering. Daarnaast is aandacht voor de analyse

van doelgroepen gewenst om de verkeersveiligheidscampagnes te prioriteren. De jaarlijkse maatregelen moeten ook de komende periode worden voorgezet.

5.2 Langzaam verkeer

De gemeente Asten kende in 2016 een **hoge prioriteit** aan de fiets en een **gemiddelde prioriteit** aan voetgangers en schoolomgevingen. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **hoge prioriteit** toe aan langzaam verkeer.

De afgelopen periode is er veel aandacht geweest voor langzaam verkeer. Dit is passend vanuit oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid. De trend om ook de komende jaren meer ruimte voor de bewegende burger te reserveren blijft. Dit vertaalt zich ook in 2024 naar de wens voor meer verkeersveilige ruimte voor fietser en voetganger en vraagt als gevolg vaak om een andere prioriteit van vervoerswijzen bij de inrichting van de openbare ruimte.

Er is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het fietsnetwerk. Er zijn nog kleinere verbeterpunten en de fietsverbindingen tussen nieuwe ontwikkelingen en het centrum kunnen op punten nog geoptimaliseerd worden. Verder is bijgedragen aan mensgerichte maatregelen voor campagnes en het stimuleren van fietsgebruik. Alle geplande infrastructurele fietsvoorzieningen zijn gerealiseerd of gestart.

Door verplaatsingen van de basisscholen, is gebleken dat aandacht naar de schoolomgevingen nodig is. Er was al onderkend dat dit een jaarlijks terugkerende actie moet zijn, maar infrastructurele optimalisaties lijken wenselijk.

Beoordeling trend langzaam verkeer

Het huidige GVVP **voldoet**. Er dient blijvend aandacht te zijn voor de langzaam verkeer en met name in de omgevingen van de verplaatste scholen dient er aandacht te zijn voor mogelijke verbeteringen.

5.3 Omgevingsvisie

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering voor de omgevingsvisie. In de Evaluatie van het GVVP kende de gemeente een **gemiddelde prioriteit** toe aan de inzet voor de nieuwe omgevingsvisie.

De gemeente Asten heeft in 2022 haar omgevingsvisie vastgesteld. De omgevingsvisie beschrijft op hoofdlijnen de visie op de fysieke leefomgeving van de gehele gemeente. Mobiliteit speelt hierin een zichtbare rol. Mobiliteit heeft invloed op de leefomgeving. Bereikbaarheid als positief punt, maar ook negatieve effecten kunnen zich voordoen in de vorm van overlast door geluid en trillingen of gevoelens van verkeersonveiligheid.

De visie op mobiliteit (in het GVVP) moet de link leggen tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid en passen binnen de samenleving, die zich in een hoog tempo op veel gebieden ontwikkeld. Enkele thema's op mobiliteit die in de omgevingsvisie worden benoemd zijn;

- Optimaliseren van de fietsinfrastructuur (zoals fietspaden en -straten) binnen en buiten de bebouwde kommen.
- Optimaliseren van de verkeersveiligheid (met name gericht op langzaam verkeer).
- Ontwikkelen van slimme mobiliteitsoplossingen zoals deelvervoer.
- Specifieke aandacht voor de aansluiting op de A67 en provinciale wegen waarbij het verbreden van de A67 voor gemeente Asten gewenst is.
- Stimuleren van betere openbaar vervoerverbindingen met name voor kernen Ommel en Heusden en richting Limburg.
- Optimaliseren van de recreatieve routes in de natuur.

Beoordeling trend omgevingsvisie

Het huidige GVVP Asten **voldoet niet**. De omgevingsvisie is opgesteld na het GVVP en het mobiliteitsbeleid anticipeert onvoldoende op de ambities in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet verwerkt worden in het mobiliteitsbeleid.

5.4 Parkeren

De gemeente Asten kende in 2016 een **hoge prioriteit** toe aan parkeren. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten ook een **hoge prioriteit** toe aan parkeren.

De ruimte in Nederland wordt steeds schaarser. Binnen parkeren is de trend om voor ontwikkelingen niet meer vraagvolgend te voorzien in het aantal benodigde parkeerplaatsen, al dan niet volgend uit een vastgestelde normatieve parkeerbehoefte. De trend om te werken met flexibele parkeernormen om gebiedsgericht en met maatwerk af te kunnen wijken is al in de evaluatie van 2021 benoemd. Die ontwikkeling heeft zich voortgezet.

Binnen de subregionale gemeenten is een terugkerende discussie het leefbaar en aantrekkelijk maken van centrumgebieden door te streven naar een autoluw of autovrij centrum. Voor de Markt in Asten is hier bijvoorbeeld al vaker over gesproken. De gemeenteraad neemt op 5 november 2024 een besluit of de Markt autoluw wordt gemaakt.

Daarnaast is binnen de gemeente Asten is ‘parkeren’ een thema wat binnen enkele gebiedstypen benoemd is. Bijvoorbeeld in het centrumgebied komt de discussie over parkeren en het wel of niet werken met ontheffingen aan bod. Ook in het ’Programma Centrumontwikkeling – Toekomstbeeld 2040’ is parkeren een onderdeel.

Beoordeling trend parkeren

Het huidige GVVP Asten **voldoet niet.** De in 2016 vastgestelde nota parkeernormen is vanwege de ‘leeftijd’ achterhaald. De landelijke kencijfers zijn inmiddels geactualiseerd. Het bieden van maatwerk is daarnaast onvoldoende meegenomen en gebleken is dat de parkeernormering als stringent wordt ervaren. Er is behoefte aan meer mogelijkheden om tot maatwerk binnen vastgestelde kaders te komen en is de wens uitgesproken voor een flexibeler parkeerbeleid wat gebiedsgericht ingezet kan worden. Herijking van het parkeerbeleid is nodig.

5.5 Handhaving

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan handhaving. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **gemiddelde prioriteit** toe aan handhaving.

Binnen de gemeente Asten is handhaving altijd een vraagstuk. Dit geldt niet enkel voor aspecten gericht op verkeer, waarvoor slechts een beperkt gedeelte van de inzet van handhaving beschikbaar is.

De handhavingscapaciteit voor verkeer is beperkt. De prioritering voor de inzet van de BOA ligt bij het college. Er wordt vervolgens ambtelijk een afweging gemaakt voor de gerichte inzet van de BOA. In de praktijk betekent dit vooral handhaving op de naleving van parkeerregels, zowel in het centrum als rondom scholen.

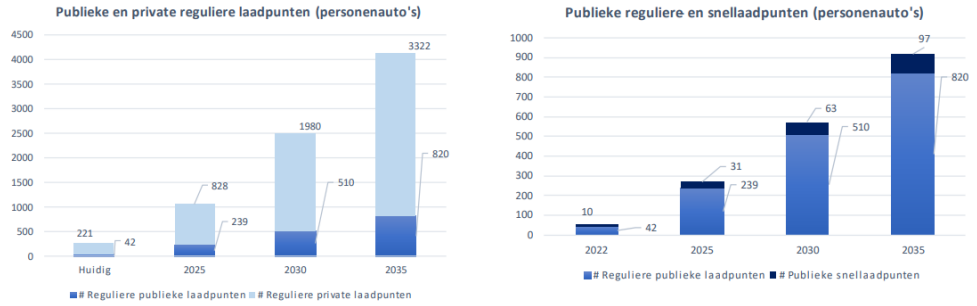
Beoordeling trend handhaving

Het huidige GVVP Asten **voldoet.**

5.6 Laadvoorzieningen elektrische voertuigen

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. In de evaluatie in 2021 is een **hoge prioriteit** aan laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen benoemd.

Om de uitstoot en het energieverbruik van mobiliteit te beperken worden (semi)elektrische voertuigen gestimuleerd. Dit heeft effect en in de afgelopen tien jaar neemt het aantal elektrische voertuigen per jaar steeds sneller toe. Daarmee neemt ook de behoefte aan laadinfrastructuur toe. Figuur 5 geeft een prognose van het aantal benodigde publieke en private reguliere- en snellaadpunten in de gemeente Asten. Het doel is niet om het aantal te verwachten punten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit.



Figuur 5: prognose aantal reguliere en publieke laadpunten in de gemeente Asten (bron: RVO en Klimaatmonitor)

De gemeente Asten heeft in 2023 het "uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur elektrische voertuigen" vastgesteld waarin de visie en het plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur is opgenomen. Het plaatsingsbeleid draagt bij aan een gecontroleerd verloop van de mobiliteitstransitie op het gebied van personenvervoer, doelgroepenvervoer en licht vrachtvervoer. Voor deze gebruikersgroepen is op dit moment op veel plaatsen al een toenemende behoefte aan laadpunten en verwachten we een verdere toename.

De kenmerken en behoefte aan laadinfrastructuur verschilt per gebruikersgroep. In de afgelopen jaren is het gebruik van elektrische personenvoertuigen, OV-busvervoer en bestelbussen snel gestegen. Daarnaast is er ook sprake van een groei in elektrische vrachtwagens waardoor de vraag op het energienetwerk fors zal toenemen. De nationale doelstelling is dat het doelgroepenvervoer voor 2030 emissievrij is. De voertuigen voor doelgroepenvervoer laden 's nachts in de remise en voor een deel worden ze thuis opgeladen. Daarnaast zijn er mogelijkheden om bij te laden bij snelladers wanneer de actieradius niet voldoende is voor geplande ritten.

De gemeente Asten spreekt de ambitie uit om de verduurzaming van mobiliteit – en daarmee de opkomst van elektrische voertuigen – in haar gemeente te stimuleren. De gemeente zorgt ervoor om de regie in handen te nemen en haar inwoners en ondernemers proactief te betrekken in deze mobiliteitstransitie. De gemeente zorgt voor uitgangspunten voor openbare laadpalen en voor laadpunten bij woningbouw en utiliteitsbouw.

Beoordeling trend laadvoorzieningen elektrische voertuigen

Het huidige GVVP Asten **voldoet niet**. Het uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur dient een plek te krijgen in het GVVP.

5.7 Snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan het aanpassen van de wegcategorisering. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **lage prioriteit** toe aan het aanpassen van de wegcategorisering.

Op het gebied van wegcategorisering is de landelijke trend het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom vanwege de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De categorie 'Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, GOW30' is landelijk geïntroduceerd en Asten heeft daar de eerste ervaringen in opgedaan. De wens is in de categorisering een eenduidig standpunt in te nemen en op meer wegen een maximum snelheid van 30 km/uur te laten gelden. Dit wensbeeld heeft voor verschillende wegen mogelijk een herinrichting tot gevolg, om te komen tot een passende inrichting bij de functie en verkeersintensiteit.

Beoordeling trend snelheid bebouwde kom naar 30 km/u

Het huidige GVVP **voldoet gedeeltelijk.** De realisatie van de centrumring is in de zomer 2021 afgerond. Beoordeeld moet worden of er onderscheid is of is te maken tussen verschillende delen van de centrumring. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de bus. Er zijn echter meer wegen binnen de bebouwde kom, welke voor afwaardering in aanmerking komen. Hierbij dient een keuze gemaakt te worden voor de functie erftoegangsweg type 1 of 'GOW30'. Het GVVP dient daar antwoord op te geven.

5.8 Regionale samenwerking

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan regionale samenwerkingen. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **gemiddelde prioriteit** toe aan regionale samenwerkingen.

Asten werkt regionaal samenwerking met buurgemeenten en binnen de Metropoolregio Eindhoven. Het is belangrijk om de bereikbaarheid van de regio op orde te houden en nadelige effecten voor leefbaarheid te voorkomen. De gemeente Asten neemt deel aan de Bereikbaarheidsagenda als onderdeel van het mobiliteitsprogramma Smartwayz.nl. De Bereikbaarheidsagenda voorziet in slimme mobiliteitsoplossingen die de bereikbaarheid van de Metropoolregio Eindhoven in de toekomst moet garanderen. Het toekomstbeeld is een mobiliteitssysteem waarin fiets, openbaar vervoer en de auto

elkaar naadloos aanvullen. Binnen de mobiliteitsprogramma's liggen kansen voor potentiële financiering van infrastructurele projecten voor fiets, openbaar vervoer en auto.

Daarnaast kent de gehele regio een verstedelijkingsopgave. Dit betekent extra woningen, ook in Asten. Sinds de vaststelling van het vigerende GVVP is Asten gegroeid en moet de regionale rol meer ingevuld worden. Er is daarom behoefte aan betere anticipatie hierop.

Beoordeling trend regionale samenwerking

Op dit punt **voldoet** het GVVP **niet.** In het huidige GVVP is niet voorzien in een module 'regionale samenwerking' en anno 2024 is er nadrukkelijk behoefte aan een visie op dat onderdeel. Het is wenselijk om in het nieuwe GVVP hier meer nadruk op te leggen en de prioriteit aan te passen naar **hoog**.

5.9 Werkgeversbenadering

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan een actieve werkgeversbenadering. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **lage prioriteit** toe aan een actieve werkgeversbenadering.

Bedrijvigheid en werkgelegenheid vormen de economie van de samenleving. Het gaat goed met de Nederlandse economie. Dat geeft ook een economische impuls aan gemeente Asten. Deze impuls zorgt ook voor meer mobiliteit, op gebied van woon-werkverkeer en goederenvervoer. De gemeente is primair verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van onder andere de bedrijventerreinen. Binnen de provincie Noord-Brabant wordt actief (regionaal samen-) gewerkt aan een werkgeversbenadering om de mobiliteitstransitie van auto naar duurzame vormen van vervoer te bewerkstelligen.

Binnen de gemeente Asten is een gerichte werkgeversbenadering nog niet actief. Er zijn nog geen bedrijven die onderdeel uitmaken van de community van het Brabant Mobiliteitsnetwerk. Ook zijn er vanuit de gemeente geen initiatieven om werkgevers in de mobiliteit van de medewerkers te sturen.

Beoordeling trend werkgeversbenadering

Op dit punt **voldoet** het GVVP **niet.** Dit onderdeel moet in het GVVP worden opgenomen.

5.10 Mobiliteitstransitie

De gemeente Asten kende bij het opstellen van het GVVP geen prioritering toe aan de mobiliteitstransitie. In de evaluatie in 2021 kende de gemeente Asten een **hoge prioriteit** toe aan de mobiliteitstransitie.

Het vakgebied mobiliteit richt zich steeds actiever op de mobiliteitstransitie. De regionale ontwikkeling vraagt daarom en stuurt daarop. Er wordt anders gekeken naar mobiliteit, waarbij de inzet is op ander, duurzamer reisgedrag. Het is geen vanzelfsprekendheid meer om de auto maximaal te faciliteren. Alternatieven moet de auto-afhankelijkheid verlagen. Doel is om de negatieve effecten van mobiliteit op klimaat en natuur en de gevolgen op klimaatverandering te verminderen.

De gemeente Asten maakt in het huidige GVVP pragmatisch werk van de mobiliteitstransitie. Het GVVP geeft aan dat de gemeente volgend is op ontwikkelingen en geen leidende rol heeft. Er wordt daarom nu beperkt actief op de mobiliteitstransitie ingezet. Afgelopen jaren gebeurde dit door vooral in te zetten op langzaam verkeer, met name door fietsvoorzieningen te verbeteren.

Gemeente Asten wil haar groene karakter behouden en inzetten op duurzame mobiliteit. Dit past binnen het uitgangspunt om anders om te gaan en te kijken naar mobiliteit. De gemeente realiseert zich hierbij dat de auto de komende jaren nog belangrijk blijft. Daarom moet ingezet worden op alternatieven.

Beoordeling trend mobiliteitstransitie

Op dit punt **voldoet** het GVVP **niet.** Het huidige GVVP biedt te weinig aanknopingspunten om de auto-afhankelijkheid te verminderen.

5.11 Landbouwverkeer

De gemeente Asten kende in 2016 een lage prioriteit toe aan landbouwverkeer. In de evaluatie van 2021 kende de gemeente een gemiddelde prioriteit aan landbouwverkeer.

Asten is een landelijk gelegen gemeenten en heeft te maken met landbouwverkeer. Mede als gevolg van de groei van Asten, wordt door inwoners steeds vaker overlast ervaren door landbouwverkeer. Het formaat van de landbouwvoertuigen past niet binnen de kernen en de aanwezigheid van voetgangers en met name fietsers. Daarnaast ontvangt de gemeente klachten over het verkeersgedrag van landbouwverkeer. Belangen als bereikbaarheid van landbouwgronden en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste speerpunten. De gemeente ziet kansen om routes door (nieuwe) woonwijken te verleggen, maar heeft daarbij in een aantal gevallen ook hulp en medewerking nodig van de provincie. Dit moet opgepakt worden.

Beoordeling trend landbouwverkeer

Op dit punt **voldoet** het GVVP **niet**.

5.12 Openbaar vervoer

De gemeente Asten kende in 2016 een lage prioriteit toe aan openbaar vervoer. In de evaluatie kende de gemeente een hoge prioriteit aan openbaar vervoer.

De beperkt beschikbaarheid zorgt voor een relatief kleine rol van openbaar vervoer in de gemeente Asten. Om de auto-afhankelijkheid te kunnen terugdringen, is beschikbaarheid van alternatieven een voorwaarde. Asten werkt aan goede fietsinfrastructuur. Voor de langere afstand kan ook het openbaar vervoer een rol spelen in de mobiliteitsbehoefte. Daarom neemt gemeente Asten deel aan de regionale overleggen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. De huidige concessie loopt formeel in 2026 af. Inmiddels is bekend geworden dat deze verlengd wordt tot de zomer van 2029. De provinciale en regionale beleidsplannen zetten in op een netwerk van openbaar vervoer en regionale mobiliteitshubs om de benodigde schaalsprong mogelijk te maken.

De gemeente Asten wil minimaal de huidige dienstverlening behouden en ziet het liefst uitbreiding van de rol en mogelijkheden van het openbaar vervoer. Dit in combinatie met de ontwikkeling van mobiliteitshubs, waar de gemeente ook een bijdrage aan zal moeten leveren. Asten werkt mee aan onderzoeken, maar neemt nu nog beperkt hierin een actieve rol. De regio heeft hier de regie en taak om de belangen voor beter openbaar vervoer te verdedigen. Asten zal hier in de regionale overleggen nadrukkelijker aandacht voor vragen.

Beoordeling trend openbaar vervoer

Op dit punt **voldoet** het GVVP **gedeeltelijk**. Er dient meer aandacht te zijn voor openbaar vervoer in Asten, om de auto-afhankelijkheid te kunnen verminderen.



6. Conclusie en advies

6.1 Conclusie

De gemeente Asten heeft goed uitvoering gegeven aan het uitvoeringsprogramma van het GVVP. Van de 47 maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn er aan twee maatregelen geen uitvoering gegeven. De overige maatregelen zijn uitgevoerd, in uitvoering of het zijn maatregelen die jaarlijks terugkomen.

Het vigerende GVVP van de gemeente Asten is aan het einde van haar looptijd. Continuïteit is gewenst en vraagt om actualisatie van het beleid. Verkeersveiligheid blijft om (bestuurlijke) aandacht vragen en er is behoefte aan nieuwe acties en maatregelen die uitvoering geven aan het beleid.

Een aantal trends en ontwikkelingen geeft aanleiding om het beleid aan te vullen of aan te passen. De conclusies zijn hieronder samengevat:

- Verkeersveiligheid: voldoet
- Langzaam verkeer: voldoet
- Omgevingsvisie: voldoet niet
- Parkeren: voldoet niet
- Handhaving: voldoet
- Laadvoorzieningen elektrische voertuigen: voldoet niet
- Snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur: voldoet gedeeltelijk
- Regionale samenwerking: voldoet niet
- Werkgeversbenadering: voldoet niet
- Mobiliteitstransitie: voldoet niet
- Landbouwverkeer: voldoet niet
- Openbaar vervoer: voldoet gedeeltelijk

6.2 Advies

AI in 2021 zijn aanbevelingen gegeven voor de actualisatie van het GVVP van de gemeente Asten. Er dient beter aansluiting gevonden te worden bij de regionale samenwerking en met name trends en ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteitstransitie en anders reizen moeten in een actualisatie nadrukkelijker en beter worden uitgewerkt.

Actualisatie GVVP

Wij adviseren een actualisatie van het plan. Met introductie van het landelijke principe van STOMP, wat een prioritering aangeeft van benadering van de inrichting van de openbare ruimte in de volgende volgorde:

1 Stappen – lopen
2 Trappen – fietsen
3 Openbaar vervoer
4 MaaS – Mobility as a Service
5 Privé auto

Door hier uitwerking aan te geven en dit door te voeren in de volgorde van de modules en in de inhoud van de modules, maakt Asten het mogelijk aangehaakt te blijven op de maatschappelijke trends en ontwikkelingen.

Per module

Op basis van de aanbevelingen van de evaluatie in 2021 en voorliggende analyse bevelen we voor de actualisatie het volgende aan:

- Verkeersveiligheid: continuering aandacht jaarlijkse acties en maatregelen door permanente verkeerseducatie en aanpak verkeersonveilige locaties.
- Langzaam verkeer: hierop is veel geïnvesteerd. Door de verplaatsing van de basisscholen is behoefte aan aandacht voor langzaam verkeer. Daarnaast is er behoefte aan kwalitatief goede regionale fietsroutes, zoals bijvoorbeeld naar Deurne.
- Parkeren: Op het onderdeel parkeren is er behoefte aan een actualisatie van de beleid en vooral de parkeernormen. Daarnaast moet meer maatwerk mogelijk worden om ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen realiseren.

- Gemotoriseerd verkeer: De categorisering van het wegennet van Asten vraagt om een update, rekening houdend met de nieuwe functie GOW30 en ambities uit de Omgevingsvisie.
- Landbouwverkeer: Met de groei van Asten komt landbouwverkeer steeds vaker terug in meldingen en aandachtspunten. Er zijn ideeën over hoe hier mee om te gaan, maar daarvoor is de provincie nodig. Het GVVP moet daar richting aan geven.
- Openbaar en regionale samenwerking: Deze twee onderdelen gaan steeds meer hand in hand. Maar ook slimme mobiliteit en bijvoorbeeld de werkgeversaanpak moeten een plek krijgen in het gemeentelijke beleid. De mobiliteitstransitie moet ook in de gemeente Asten (actief) opgepakt worden.

De prioritering van de trends en ontwikkelingen/modules zijn tijdens het opstellen en evalueren van het GVVP benoemd. In 2021 zijn aanvullende trends en ontwikkelingen als relevant naar voren gekomen. Deze dienen op in het nieuwe GVVP te worden aangepast en/of aangevuld. Op basis van deze evaluatie geven we een advies voor de prioritering.

Trends en ontwikkelingen	GVVP 2016	Evaluatie 2021	Advies GVVP 2025
Fiets	Hoog	Hoog	Hoog
Voetganger en schoolomgevingen	Middel	Hoog	Hoog
Ruimtelijke ontwikkelingen	Middel	-	Middel
Gemotoriseerd verkeer	Hoog	-	Middel
Verkeersveiligheid	Hoog	Hoog	Hoog
Openbaar vervoer	Laag	Hoog	Hoog
Landbouwverkeer	Laag	Middel	Middel
Parkeren	Hoog	Hoog	Hoog
Parkeernormen	Hoog	-	Hoog
Omgevingsvisie	-	Middel	Hoog
Handhaving	-	Middel	Laag
Laadvoorzieningen	-	Hoog	Middel
Snelheid binnen bebouwde kom naar 30 km/u	-	Laag	Laag

Regionale samenwerking	-	Middel	Hoog
Werkgeversbenadering	-	Laag	Middel
Mobiliteitstransitie	-	Laag	Hoog

Tabel 2: prioritering trends en ontwikkelingen



Bijlagen

Bijlage 1 — Maatregelenpakket uit GVVP

	Verkeersmaatregelen GVVP Asten				
	Module Veilig Verkeersgedrag	Uitgevoerd/gestart	Jaarlijks	Nog uit te voeren	Niet uitgevoerd
Hoge prioriteit modules	Bestuurlijke prioriteit voor Permanente VerkeersEducatie (PVE)		1		
	Afstemming regio en meeliften met campagnes (jaarlijks)		1		
	Opbouw en onderhoud netwerk uitvoerende verkeersveiligheidspartners (jaarlijks)		1		
	Cofinanciering educatie-activiteiten basisscholen (jaarlijks)		1		
	Cofinanciering educatie-activiteiten andere doelgroepen (jaarlijks)		1		
	Tweejaarlijkse monitoring (per twee jaar)		1		
	Signaalfunctie verkeersonveiligheid andere wegbeheerders (jaarlijks)		1		
	Verkeerswerkgroep handhaven (jaarlijks)		1		
	Module Fiets				
	Vaststellen van het bijgestelde fietsnetwerk met regionale en lokale fietsroutes.	1			
	Overleg met gemeente Helmond en gezamenlijke realisatie fietspad Oostappensedijk.	1			
	Herinrichting Prins Bernhardstraat tussen Lienderweg en Logtenstraat.	1			
	Verbreden fietspad Dijkstraat.	1			
	Herstellen bestrating Voordeldonk, tussen Rinkveld en Leensel.	1			
	Aanbrengen fietssuggestiestrook Emmastraat – Wolfsberg.	1			
	Fietsstroken Wilhelminastraat in rood uitvoeren.	1			
	Aanbrengen fietsstrook Beatrixlaan - Heesakkerweg	1			
	Doortrekken rode stroken over plateaus Lienderweg.	1			
	Fietsstrook Lienderweg tussen Floralaan en Hemelberg	1			
	Rotonde Burgemeester Wijnenstraat – Molenstraat – Schoolstraat - Dijkstraat	1			
	(Fiets-)suggestiestroken Logtenstraat, van Asterstraat tot Tuinstraat.	1			
	Op Julianastraat – Deken Meijerstraat – Kerkstraat aanbrengen van brede fietssuggestiestroken.	1			
	Aanbrengen fiets(suggestie)stroken Langstraat – Frits de Bruijnstraat – Lindestraat – Logtenstraat.	1			
	Stimuleren elektrische fiets, middels promotie (jaarlijks)		1		
	Realisatie fietsparkeerplaatsen, door de buitendienst naar behoefte	1			
	Projectmatige aanpak voor de middelbare schoolomgeving in Asten	1			
	Module Gemotoriseerd Verkeer				
	Doorvoeren van wijziging snelheidsregimes nieuwe wegcategorisering.	1			
	Toetsen van aandachtspunten op erftoegangswegen volgens het opgestelde toetsingskader		1		
	Aanpassen kruispunt Heesakkerweg - Beatrixlaan (rotonde)	1			
	Module Parkeren				
	Geen wijzigingen in de blauwe zone door voeren en maximaal 500 meter als acceptabele loopafstand.	1			
	Functioneren van de blauwe zone als onderdeel van de bereikbaarheid van het centrum te onderzoeken.	1			
	Mogelijkheden ontheffingensysteem voor ondernemers onderzoeken en uitwerken van beleidsregels	1			
	Kiezen voor een positieve grondhouding rond het parkeren van elektrische voertuigen en faciliteren daarvan.	1			
	Bekrachtigen gehanteerde beleidslijn voor parkeren grote voertuigen en gehandicaptenparkeerplaatsen.	1			
	Module Parkeernormen				
	Vaststellen van de Nota Parkeernormen (2016).	1			
	Uitwerken randvoorwaarden mobiliteitsfonds en opstellen mobiliteitsfondsverordening	1			
Prioriteit modules gemiddeld	**Module Ruimtelijke Ontwikkelingen**				
	Geactualiseerde Nota Parkeernormen en CROW publicatie 317 voor beoordelen verkeerseffecten	1			
	De trend van internetverkoop en afhaalpunten faciliteren in het centrum van Asten				1
	Module Voetgangers				
	Bekrachtigen te hanteren minimale maatvoeringen voor looproutes		1		
	Bekrachtigen gebieden looproutes waar minimale maatvoeringen worden nagestreefd	1			
	Binnen handhaving ook aandacht voor foutief parkeren en vrije loopruimte	1			
	Projectmatige aanpak voor de basisschoolomgevingen in Asten				1
	Onderzoek eenduidigheid en herkenbaarheid zebrapaden en doorvoeren wijzigingen	1			
Lage prioriteit modules	**Module Openbaar Vervoer**				
	Blijven bijwonen van regionaal overleg en de belangen van de gemeente bewaken (per jaar)		1		
	Realisatie en onderhoud van toegankelijke bushaltes en fietsvoorzieningen bij bushaltes bij onderhoud	1			
	Module Landbouwverkeer				
	Afspraken over werk-met-werk maken om verbeterkansen te benutten	1			
	Werkafspraken onderhoud bomen voor doorrijhoogte	1			
	Campagnes als onderdeel van veiliger verkeersgedrag: zie module veiliger verkeersgedrag	1			
		33	12	0	2

Bijlage 2 — Ongevallen binnen gemeente Asten


Asten
Heusden

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl