

Memo

Onderwerp: Verschillendocument GVVP 2017 – Mobiliteitsplan 2026-2030

Van: Rick van Soest en Stijn Engels, Accent adviseurs

Aan: Gemeenteraad Reusel-De Mierden

Status: Definitief

Datum: 7 januari 2026

Inleiding

Het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2017 kent een doorlooptijd tot 2026. Daarom is dit het uitgelezen moment om het mobiliteitsbeleid te herijken met nadruk op actuele en toekomstige ontwikkelingen in de gemeente en de regio. De gemeente Reusel-De Mierden staat voor verschillende belangrijke opgaven, zoals de woningbouwopgave, vergrijzing, verduurzaming en veranderend mobiliteitsgedrag. Door deze opgaven vragen sommige thema's nu meer aandacht dan in 2017, terwijl andere thema's juist minder aandacht behoeven. Voorliggende memo beschrijft de verschillen tussen het vigerende GVVP 2017 en het nieuwe Mobiliteitsplan 2026 – 2030.

Het vigerende GVVP kent een modulaire opbouw met acht beleidsthema's. Het nieuwe Mobiliteitsplan heeft een integrale opbouw waarbij eerst relevante kaders worden uitgewerkt, vervolgens de visie op mobiliteit wordt beschreven waarna per thema het beleid is uitgewerkt. In het GVVP bestaat iedere module uit een uitgebreide situatiebeschrijving waarna het beleid met bijbehorende beleidskeuzes is beschreven. In het mobiliteitsplan is de huidige situatie kort opgenomen in het hoofdstuk met relevante kaders.

In het nieuwe Mobiliteitsplan staat het STOMP-principe centraal. Dat houdt in dat duurzame vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer een hogere prioriteit in het straatbeeld krijgen. Het kan daarmee voorkomen dat de auto ruimte moet maken voor bijvoorbeeld de fiets. Het thema 'verkeersveiligheid' zien we als een randvoorwaarde binnen het mobiliteitsbeleid, vandaar dat dit als eerste beleidsthema is opgenomen.

Leeswijzer

In voorliggend document zijn de verschillen tussen het vigerende 'GVVP 2017 en het nieuwe 'Mobiliteitsplan 2026 – 2030' per beleidsthema vergeleken. In de tabellen zijn eerst de inhoudelijke verschillen naast elkaar gezet waarbij is weergegeven wat nieuw is toegevoegd. Vervolgens zijn de beleidskeuzes naast elkaar gezet.

Verkeersveiligheid en gedrag

Het beleidsthema ‘verkeersveiligheid en gedrag’ valt onder het vigerende GVVP onder de module verkeersveiligheid. In het mobiliteitsplan is binnen dit thema ook gedragsverandering toegevoegd, omdat gedragsverandering een grote rol speelt in het verhogen van de verkeersveiligheid binnen de gemeente.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Monitoring via ongevallencijfers en meldingen. 2. Verkeerseducatie basisscholen, uitbreiding Permanente verkeerseducatie naar andere doelgroepen en mee met landelijke campagnes. 3. Effectieve handhaving voor naleving verkeersregels. 4. Budget voor wegbeheer en onderhoud.	<u>Inhoudelijk</u> 1. Risicogestuurde aanpak o.b.v. SPV 2030¹ (breder dan alleen ongevallen). 2. Verkeerseducatie gericht op iedere doelgroep. 3. Effectieve handhaving voor naleving verkeersregels. 4. Budget voor wegbeheer en onderhoud. Toegevoegd: • Aandacht voor leefbaarheid door een leefbaarheidskader op te nemen voor beoordeling van de noodzaak voor wel of niet nemen van maatregelen.
<u>Beleidskeuzes</u> • Bestuurlijke prioriteit voor veiliger verkeersgedrag. • Inzetten op uitbreiding permanente verkeerseducatie. • Afstemming met politie over aansluiting handhaving op educatieprogramma's. • Uitvoeren twejaarlijkse monitoring. • Na vijf jaar evalueren en actualiseren GWP.	<u>Beleidskeuzes</u> • GOW30² op doorgaande wegen binnen bebouwde kom (i.p.v. GOW50). • Risicogestuurde aanpak en gedragsverandering o.b.v. SPV 2030. • Herinrichting wegen volgens Duurzaam Veilig. • Prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers. • Educatie en bewustwording voor alle leeftijden. • Handhaving en monitoring door intensieve samenwerking BOA's en politie. • Participatie met inwoners bij aanpak verkeersonveilige situaties.

Voetgangers

¹ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Inzet op een meer risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid waarin ongevallen worden voorkomen door de belangrijkste risico's proactief aan te pakken.

² Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in plaats van 50 kilometer per uur.

Het beleidsthema ‘voetgangers’ krijgt in het nieuwe mobiliteitsplan meer aandacht. Goede voorzieningen voor voetgangers zijn daarmee niet alleen noodzakelijk in dorpscentra en schoolomgevingen maar ook in de rest van de kernen en het buitengebied.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Focus op centra en schoolomgevingen. 2. Minimale maatvoering voetpaden bij nieuwe ontwikkelingen. 3. Projectmatige aanpak schoolomgevingen met faciliterende rol gemeente.	<u>Inhoudelijk</u> 1. Uitgebreide gebiedstypologie: centra, woongebieden, schoolomgevingen, sport-, zorg- en welzijnsinstellingen, bedrijventerreinen, buitengebied. 2. Geen maatvoering opgenomen, aandacht voor voldoende vrije ruimte en comfortabele routes. 3. Veilige inrichting schoolroutes en schoolomgevingen met goede oversteekmogelijkheden. Toegevoegd: • Aandacht voor recreatief wandelen en koppeling met relevant beleid. • Aandacht voor toegankelijkheid OV-haltes en oversteeklocaties. Nieuwe oversteeklocaties inrichting volgens ‘oversteekwijzer’ CROW³. • Duidelijke inrichting in gebieden waar voetgangers en fietsers ruimte delen. • Wensbeeldkaart voetgangersnetwerk opgenomen.
<u>Beleidskeuzes</u> • Hanteren minimale maatvoering in centrum Reusel. • Realiseren op- en afritten bij trottoirs voor mindervaliden. • Projectmatige aanpak schoolomgevingen.	<u>Beleidskeuzes</u> • Verbeteren oversteekbaarheid wegen. • Inrichting van 30 km/u zones. • Aantrekkelijke looproutes richting centra. • Onderhouden voetpaden. • Verkeersveilige looproutes binnen en naar schoolzones. • Toegankelijkheid en voldoende vrije doorgang voor iedereen. • Op- en afritten of gelijkvloerse oversteekplekken.

³ Nationale kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

Fietzers

Ook het beleidsthema 'fietzers' krijgt een hogere prioriteit in het nieuwe mobiliteitsplan. Zowel op korte als middellange afstand zien we de fiets als een voorwaardig alternatief op de auto.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Fietsnetwerk bestaande uit regionale en gemeentelijke verbindingen. 2. Inrichtingseisen CROW en ASV⁴ en aandacht voor goede verlichting. 3. Kaart met huidig gemeentelijk fietsnetwerk. 4. Projectmatige aanpak schoolfietsroutes. 5. Voldoende fietsparkeerplekken in dorpscentra, sport- en recreatievoorzieningen en bushaltes.	<u>Inhoudelijk</u> 1. Fietsnetwerk bestaande uit doorfiets-, primaire en recreatieve routes. 2. Inrichting fietsnetwerk koppelen aan functie en snelheid van de weg, hanteren CROW-ontwerpwijzer en verlichten hoofdfietsroutes en primaire routes. 3. Wensbeeld fietsnetwerkkarta met meer aandacht voor recreatief fietsgebruik. 4. Schoolroutes benoemd onder beleidsthema voetgangers. 5. Voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken bij scholen, dorpscentra, sportvoorzieningen, mobiliteitshubs en bushaltes. Inrichting volgens CROW-richtlijnen. Toegevoegd: • Inrichtingskader voor fietspaden aan de hand van de wegcategorie en type route. • Aandacht voor verlichting, obstakels en bewegwijzering. • Richtlijnen voor realisatie van fietsstraten.
<u>Beleidskeuzes</u> • Focus op utilitaire fietser. • Aandacht voor verlichting van fietsvoorziening. • Recreative fietsroutes worden verbeterd. • Realiseren ontbrekende schakels. • Stimulering elektrisch fietsen. • Aansluiten provinciale en regionale campagnes. • Participeren bij verbeteren woon-werk- en schoolroutes. • Uitbreiden fietsparkeerplaatsen station Reusel. • Monitoren fietsparkeersituatie bij bushaltes. • Stimuleren recreatief fietsen.	<u>Beleidskeuzes</u> • Hoog ambitieniveau voor de fiets. • Een sluitend netwerk van fietsverbindingen door realiseren ontbrekende schakels. • Eenduidige inrichting van rotondes en kruispunten. • Obstakelvrije en veilige fietspaden. • Veilige en duurzame verlichting. • Realiseren bewegwijzerde fietsroutes. • Goede parkeervoorzieningen bij scholen, winkelcentra en sportparken. • Regionale inzet op hoogwaardige fietsroutes. • Fietsveiligheid in het buitengebied.

⁴ De ASV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) is de verzamelplek voor alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer krijgt ook een hogere prioriteit in het nieuwe mobiliteitsplan. We zien kansen om het openbaar vervoer te versterken voor op korte en (middel)lange afstanden. Hiervoor zijn we afhankelijk van de concessie van het openbaar vervoer.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Inzet op opwaarderen van OV-verbinding naar Eindhoven tot OV-doorstroomas. 2. Inzet op verbeteren kwaliteit, frequentie en betrouwbaarheid van OV-verbindingen richting omliggende steden en kernen. 3. Verbeteren voorzieningen bij bushaltes. 4. Volgen van ontwikkelingen rondom slimme mobiliteit.	<u>Inhoudelijk</u> 1. Inzet op doortrekken van de HOV-verbinding vanuit Eindhoven. 2. Inzet op verbeteren kwaliteit, frequentie en betrouwbaarheid van OV-verbindingen richting omliggende steden en kernen. 3. Inrichten toegankelijke en aantrekkelijke bushaltes met voldoende fietsparkeerplekken. 4. Hoofdstuk opgenomen over slimme mobiliteit (zie mobiliteitstransitie). Toegevoegd: • Ontwikkeling van een hub bij busstation Reusel. • Wensbeeld openbaar vervoernetwerk.
<u>Beleidskeuzes</u> • Inzet op N284 als doorstroom-as naar Eindhoven. • Reusel laten fungeren als knooppunt richting Eindhoven, Tilburg en Turnhout. • Vergroten toegankelijkheid bushaltevoorzieningen. • Anticiperen op slimme mobiliteitsoplossingen.	<u>Beleidskeuzes</u> • Actieve regionale samenwerking en lobby voor verbeteren busverbindingen. • Optimaliseren, dan wel realiseren verbindingen tussen kernen. • Veilige, toegankelijke en comfortabele haltes. • Ontwikkelingen dorps-hub bij station Reusel. • Stimuleren gebruik flexibele OV-oplossingen als BravoFlex. • Ondersteuning voor- en natransport.

Mobiliteitstransitie

In het nieuwe mobiliteitsplan is het beleidsthema ‘mobiliteitstransitie’ toegevoegd. We zien kansen in het gebruik van alternatieve vervoerswijzen om de groei van het autoverkeer te beperken. We sluiten hierbij aan op ontwikkelingen op provinciaal en regionaal niveau.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Volgen ontwikkelingen slimme mobiliteit (onder module openbaar vervoer).	<u>Inhoudelijk</u> 1. Deelmobiliteit als aanvulling op gebruik van openbaar vervoer. Toegevoegd: • Realiseren dorpsHub met regionaal karakter op busstation Reusel. • Aansluiten bij regionale projecten voor de inzet van deelauto's en -fietsen in de kernen. • Aanbieden van vraaggestuurd deelvervoer als alternatief op de auto.
<u>Beleidskeuzes</u> • Anticiperen op slimme mobiliteitsoplossingen (onder module openbaar vervoer).	<u>Beleidskeuzes</u> • Ontwikkelen dorpsHub bij busstation Reusel. • Bevorderen deelmobiliteit. • Minimaliseren van overlast door deelmobiliteit. • Innovatie en educatie door investeren slimme mobiliteitsoplossingen en bewustwordingscampagnes.

Gemotoriseerd verkeer

Ondanks de inzet op de mobiliteitstransitie binnen de gemeente blijft gemotoriseerd verkeer, vanwege het landelijke karakter van de gemeente, een belangrijke rol hebben. We zetten daarbij in op minder autoverkeer door de kernen en stimuleren op het gebruik van de gebiedsontsluitingswegen.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> - Wegcategorisering op basis van wegfunctie, onderscheid in: - Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (GOW80) - Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50) - Erftoegangsweg type 1 60 km/u (ETW1-60) - Erftoegangsweg type 1 30 km/u (ETW1-30) - Erftoegangsweg type 2 60 km/u (ETW2-60) - Erftoegangsweg type 2 30 km/u (ETW2-30) - Afwaarderen van de maximumsnelheid op wegen van 80 naar 60 km/u buiten de bebouwde kom en van 50 naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. - Inrichtingskader op basis van wegfunctie. - Toetsingskader leefbaarheid wegen. - Reactieve inzet voor realisatie openbare laadpalen.	<u>Inhoudelijk</u> - Wegcategorisering op basis van wegfunctie, onderscheid in: - Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (GOW80) - Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50) - Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) - Erftoegangsweg type 1 60 km/u (ETW1-60) - Erftoegangsweg type 2 60 km/u (ETW2-60) - Erftoegangsweg type 2 30 km/u (ETW2-30) - Verder afwaarderen van de maximumsnelheid op wegen van 80 naar 60 km/u buiten de bebouwde kom en van 50 naar 30 km/u binnen de bebouwde kom, zoals op de Wilhelminalaan in Reusel. - Actualisatie inrichtingskader op basis van wegfunctie vanwege o.a. toevoeging GOW30. - Toetsingskader leefbaarheid verplaatst naar thema verkeersveiligheid om meer aandacht te geven. - Proactieve inzet voor uitbreiden aantal openbare laadpalen. Toegevoegd: - Inzet op minder autoverkeer door de kernen - Aandachtspunten voor actualisatie van de parkeernormen waarin maatwerk wordt aangeboden
<u>Beleidskeuzes</u> - Meer fysiek inrichten bebouwde komgrenzen. - Geschikt maken routes buiten kernen om voor doorgaand zwaar verkeer. - Hanteren inrichtingsrichtlijnen bij inrichting wegen.	<u>Beleidskeuzes</u> - Afwaarderen snelheid van wegen naar 30 km/uur en 60 km/uur. - Herinrichten verblijfsgebieden binnen bebouwde kom waarbij auto te gast is. - Opstellen parkeerbeleid. - Toegankelijkheid borgen voor nood- en hulpdiensten.

Landbouw- en vrachtverkeer

Het beleidsthema ‘landbouwverkeer’ blijft belangrijk binnen gemeente. Voor vracht- en landbouwverkeer geldt het uitgangspunt dat zij voornamelijk gebruik maken van de wegen buiten de kernen om overlast te beperken.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Vracht en landbouwverkeer weren uit vier dorpskernen door benutten van de daarvoor geschikte regionale hoofdroutes en het maken van nieuwe geschikte routes. 2. Basiskaart voor routes voor het zware en landbouwverkeer buiten kernen om. 3. Afstemming tussen routes voor landbouwverkeer en fietsers en geschikte infrastructuur waar beide elkaar tegenkomen. 4. Deelnemen aan verkeersveiligheidscampagnes.	<u>Inhoudelijk</u> 1. Vracht en landbouwverkeer weren uit vier dorpskernen door gebruik te maken van landbouwwegen en daarvoor geschikte routes. 2. Wensbeeldkaart als basis voor de inrichting van het landbouwwegennet. 3. Afstemming tussen routes voor landbouwverkeer en fietsers en geschikte infrastructuur waar beide elkaar tegenkomen en inzet op overzichtelijke kruispunten waar landbouwverkeer reguliere wegen moet kruisen. 4. Verkeersveiligheidscampagnes niet expliciet benoemd onder beleidsthema landbouw- en vrachtverkeer. Toegevoegd: • Voorzieningen in Reusel zijn bereikbaar voor bevoorrading op vaste routes, overlast wordt zo veel mogelijk voorkomen.
<u>Beleidskeuzes</u> • Weren vracht- en landbouwverkeer uit de kernen. • Bewegwijzering routes voor zwaar verkeer. • Aandacht voor verkeersveiligheid op wegen met landbouw- en fietsverkeer. • Lobby Belgische gemeentes over routes vracht verkeer. • Inzet verkeerscampagnes.	<u>Beleidskeuzes</u> • Aanwijzen landbouwroutes. • Landbouwvoertuigen primair gebruik laten maken van aangewezen routes. • Verhogen verkeersveiligheid op wegen met landbouw- en fietsverkeer. • Verduurzaming logistiek.

Regionale samenwerking

Het beleidsthema ‘regionale samenwerking’ is nieuw opgenomen in het mobiliteitsplan. Gezien de regionale ontwikkelingen en de schaa sprong is er behoefte om meer samen te werken in de regio en met werkgevers en inwoners.

GVVP 2017	Mobiliteitsplan 2026-2030
<u>Inhoudelijk</u> 1. Niet van toepassing	<u>Inhoudelijk</u> Toegevoegd: 1. Regionale samenwerking waarbij wordt ingezet op het gezamenlijk aanvragen van subsidies voor verkeersveiligheidscampagnes. 2. Versterken regionale bereikbaarheid. 3. Actief samenwerken met lokale bedrijven voor stimuleren duurzame en verkeersveilige mobiliteitsoplossingen. 4. Inzet op bewustwordingscampagnes en educatie.
<u>Beleidskeuzes</u> • Niet van toepassing	<u>Beleidskeuzes</u> • Regionale samenwerking door deelname aan programma’s en pilots voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. • Werkgeversbenadering door samenwerkingen met bedrijven.