Mobiliteitsvisie 2025

GVVP gemeente Asten 2025

GEEF ACTIEVE
MOBILITEIT IN ASTEN
DE RUIMTE





ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	**Mobiliteitsvisie 2025** GVVP gemeente Asten 2025
Auteur(s):	Bram Louwers, Rick van Soest en Stijn Engels
Opdrachtgever:	Gemeente Asten
Projectnaam:	Actualisatie GVVP Asten
Projectnummer:	24076
Datum:	11 september 2025
Status:	Definitief

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.

ACCENT adviseurs
VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Inhoudsopgave

1. Inleiding **5**
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Bevindingen evaluatie huidig GVVP 6
- 1.3 Leeswijzer 7

2. Staat van mobiliteit gemeente Asten **9**
- 2.1 Verkeersveiligheid 10
- 2.2 Leefbaarheid 12
- 2.3 Bereikbaarheid 12

3. Kop gemeentelijk mobiliteitsbeleid **16**
- 3.1 Visie 16
- 3.2 Kaders voor het mobiliteitsplan 17

4. Modules mobiliteitsbeleid **20**
- 4.1 Thema's mobiliteitsbeleid 20
- 4.2 Modules 21
- 4.3 Inhoud modulair mobiliteitsbeleid 21

Bijlagen **24**

Bijlage 1 — Beleid hogere overheden 24

Aa

Introductie

De Mobiliteitsvisie voor een leefbaar, bereikbaar en verkeersveiligere gemeente Asten.

Met de Astense Omgevingsvisie zetten we ons in op een duurzame toekomst en een betrokken samenleving. In de openbare ruimte speelt mobiliteit een belangrijke rol en vraagt daarbij veel van de fysieke ruimte. Inzet op duurzaamheid en een leefbare omgeving betekent een andere kijk op verkeer en mobiliteit.

Voorliggende mobiliteitsvisie geeft uitwerking aan de verkeerskundige aspecten van de Omgevingsvisie. Met deze visie zetten wij als gemeente stappen in het omgaan met (verwachte) ontwikkelingen in het verkeer, vervoer, de openbare ruimte en duurzaamheid.

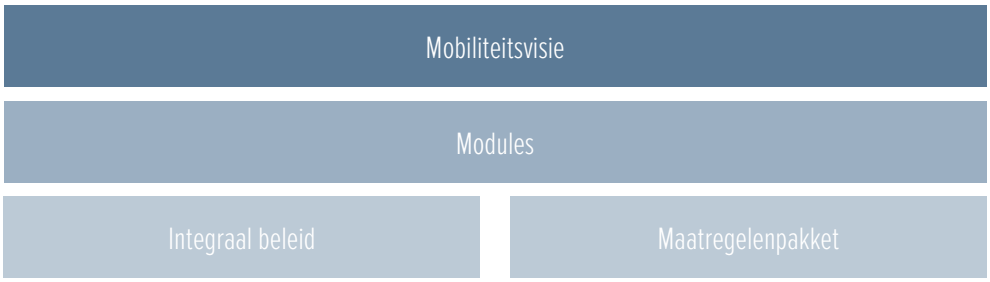
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2016 heeft de gemeenteraad van Asten het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Inmiddels zijn de meeste maatregelen uit dit plan uitgevoerd. Sinds de vaststelling van het GVVP zijn accenten binnen het verkeerskundige werkveld veranderd en zijn nieuwe vraagstukken benoemd die een plek moeten krijgen in het GVVP. Ook heeft de gemeente Asten in de tussentijd haar Omgevingsvisie vastgesteld waarin denk- en ontwikkelrichtingen op het gebied van verkeer en mobiliteit zijn benoemd. Er is daarom behoefte aan een actualisatie van het GVVP.

Modulaire opzet van het GVVP

Het bestaande GVVP heeft een modulaire opzet. Een modulair plan bestaat uit een kop met de mobiliteitsvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.



De kop is beschreven in het voorliggend document. Binnen de kaders van de kop werkt het middendeel het beleid per thema uit. Iedere module is een losstaand leesbaar document, dat zo eenvoudig geactualiseerd kan worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

In de staart komt het beleid van de modules samen met een integrale afweging die wordt samengevoegd in de categorisering van het wegennet en een maatregelenpakket. De maatregelen worden geprioriteerd op basis van het risicoprofiel behorende bij de specifieke onderwerpen en thema's. Wanneer een module wordt geactualiseerd of toegevoegd hoeft alleen het relevante deel van het GVVP aangepast of toegevoegd te worden en worden de maatregelen daarvan in de staart verwerkt.

Gestart met een evaluatie

De actualisatie van het GVVP is voorafgegaan door een evaluatie van het gevoerde beleid. In de volgende paragraaf zijn de aanbevelingen die daar uit zijn voortgekomen samengevat.

1.2 Bevindingen evaluatie huidig GVVP

De eerste fase van de actualisatie van het GVVP van Asten was het evalueren van het gevoerde beleid uit het huidige GVVP, de uitgevoerde maatregelen en het inzichtelijk maken van de actuele stand van zaken. De evaluatie is in een apart document gerapporteerd. Aanbevelingen voor het nieuwe beleid die uit de evaluatie volgen zijn:

- De landelijke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid is om in 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben. Dit betekent dat aandacht voor verkeersveiligheid en betere aansluiting op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) noodzakelijk blijft. Zowel in de benadering van doelgroepen, als in de aanpak van verkeersveilige locaties.
- In het huidige GVVP is niet voorzien in een module ‘regionale samenwerking’ en anno 2025 is er nadrukkelijk behoefte aan beleid en maatregelen op dit onderdeel. De nadruk moet meer komen te liggen op regionale samenwerkingen voor betere kansen op potentiële financiering van infrastructurele projecten voor fiets, openbaar vervoer en auto. Daarnaast moet er plek zijn voor slimme mobiliteit en de werkgeversaanpak om binnen de gemeente de mobiliteitstransitie actief op te pakken.
- Om een duurzame en leefbare omgeving te realiseren, is de landelijke trend om te werken met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto). Met het STOMP-principe krijgen de kwetsbare en actieve deelnemers een prominentere plek in het straatbeeld. Dit komt ten goede aan een aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving wat mensen stimuleert om zich vaker te voet of per fiets te verplaatsen. Het STOMP-principe dient meer aandacht te krijgen binnen het Astense mobiliteitsbeleid.
- Er wordt jaarlijks ingezet op mensgerichte acties en maatregelen. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol, richting betrokken partners, bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland (VVN). Structurele aandacht voor alle doelgroepen is wenselijk. De gemeente kan hier voor zorgen door een meer sturende en faciliterende rol te nemen.
- Op het onderdeel parkeren is er behoefte aan een actualisatie van het beleid en de parkeernormen. Het nieuwe beleid moet aansluiten op de meest actuele CROW-richtlijnen en er moet meer ruimte zijn voor maatwerk om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

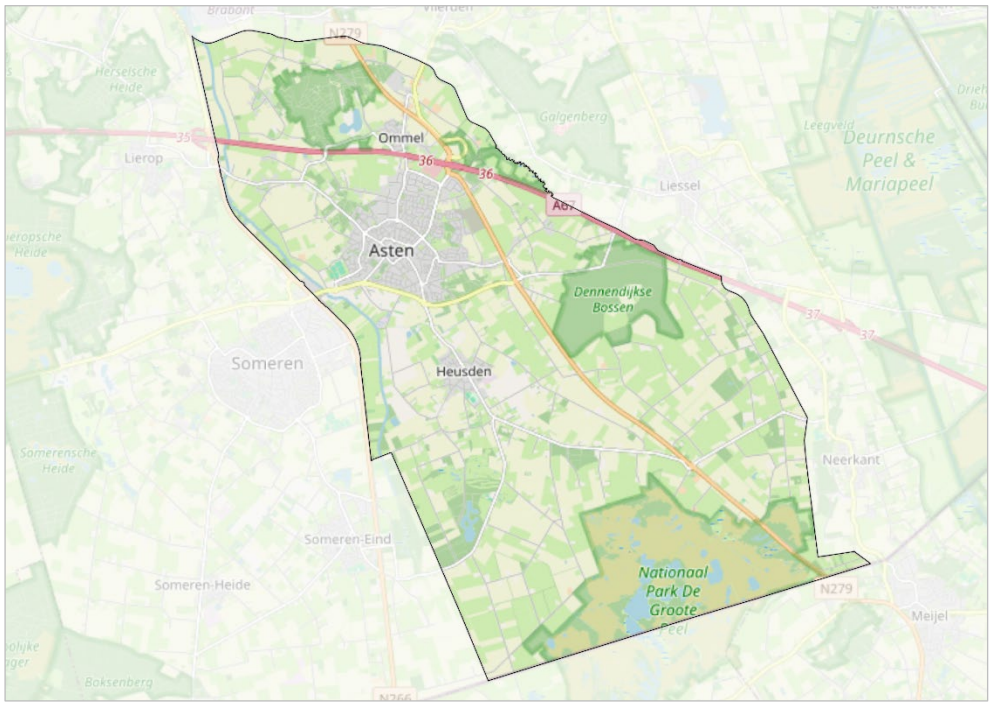
1.3 Leeswijzer

De opbouw van het modulaire GVVP en de input uit de evaluatie zijn in dit eerste hoofdstuk beschreven. Het tweede hoofdstuk beschrijft de huidige staat van mobiliteit in de gemeente Asten, waarna in hoofdstuk drie de kop van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid is beschreven. Tot slot beschrijft hoofdstuk vier de opbouw van de modules.



2. Staat van mobiliteit gemeente Asten

Asten is een landelijke gemeente binnen de regio Zuidoost-Brabant, gelegen tussen de Aa, de Astense Aa en de Groote Peel. Ook is de ligging nabij de grotere kernen; Eindhoven, Weert, Venlo, Helmond en Deurne kenmerkend voor de gemeente. De A67, N279 en de N266 zorgen ervoor dat Asten nauw is verbonden met de regio. De ligging en het schaalniveau van Asten brengen echter ook uitdagingen met zich mee.



Figuur 1: gemeente Asten met haar dorpskernen (eigen bewerking)

De gemeente bestaat uit de dorpskernen Asten, Heusden en Ommel. In de afgelopen twintig jaar is de gemeente Asten gegroeid van ongeveer 16.200 in 2005 naar 17.302 inwoners in 2024. Naast deze algemene groei in inwoners, zien we ook een toename van het aantal zeventigplussers in de gemeente en dienen we rekening te houden met vergrijzing.

Voordat we een wensbeeld kunnen bepalen, is het belangrijk om de huidige situatie in beeld te brengen. Dit doen we aan de hand van de kernthema's: verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

2.1 Verkeersveiligheid

Verkeersdoden

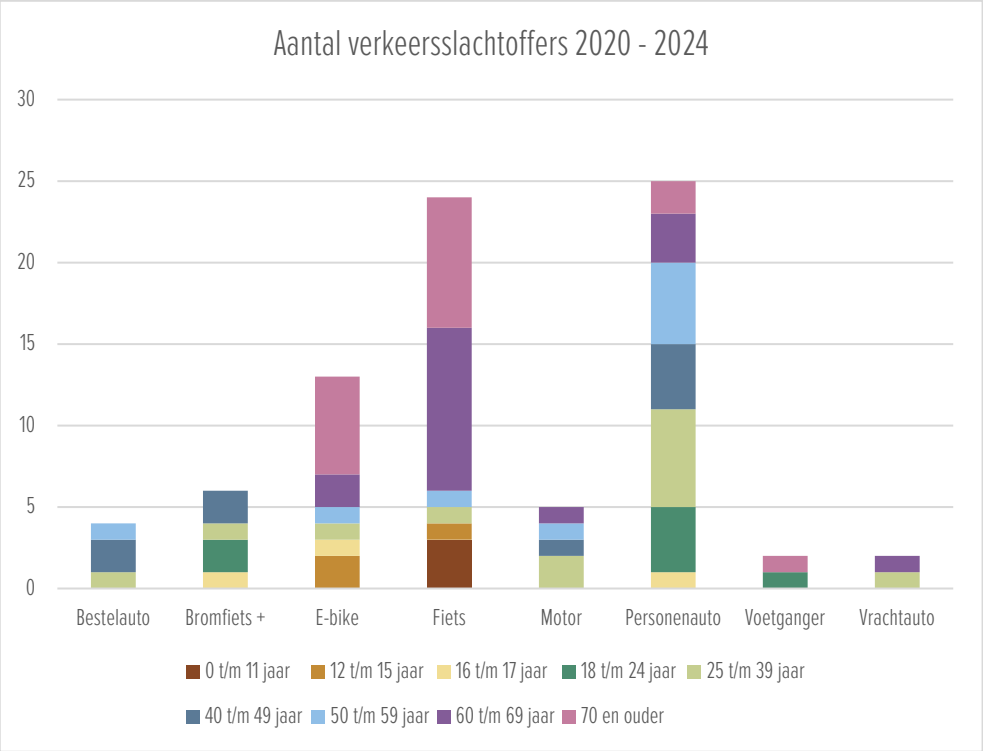
Het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Brabant neemt langzaam af. In 2024 vielen er 114 doden in het Brabantse verkeer. In 2022 kwamen 141 mensen om en in 2023 waren er 120 dodelijke slachtoffers. Hoewel het aantal verkeersdoden afneemt ligt het aantal nog veel te hoog.

In de periode 2020 tot en met 2024 zijn er in de gemeente Asten vijf verkeersdeelnemers omgekomen. Zij zaten allemaal in een personenauto. Drie van de vijf verkeersdoden vielen bij ongevallen op de A67. Deze snelweg ligt op het grondgebied van de gemeente, maar wordt niet beheerd door de gemeente. De andere twee dodelijke ongevallen vonden wel plaats op gemeentelijke wegen; de Vlosbergweg en de Meijelseweg.

Verkeersslachtoffers

De landelijke ambitie is dat er in 2050 geen verkeerslachtoffers meer zijn. Toch is het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers in de afgelopen tien jaar landelijk met 19% toegenomen. De meeste slachtoffers zijn gebruikers van kwetsbare vervoerswijzen; voetgangers, (elektrische) fietsers en bromfietsers. Opvallend is dat het merendeel van hen zestig jaar of ouders is (bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV 2024).

In de gemeente Asten bleef het aantal verkeersslachtoffers tussen 2020 en 2024 redelijk stabiel. In 2020 waren er 19 slachtoffers, gevolgd door 10 in 2021. In 2022 steeg het aantal naar 23, waarna het in 2023 daalde naar 17 en in 2024 verder afnam tot 15. Sinds het einde van de coronaperiode is daarmee een geleidelijke daling zichtbaar.



Figuur 2: aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze (bron: BLIQ rapport gemeente Asten)

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de auto (31%), de fiets (30%) en de e-bike (16%) het vaakst zijn betrokken bij verkeersongevallen met slachtoffers. In totaal zijn 55% van de verkeersslachtoffers gebruikers van kwetsbare vervoerswijzen.

We zien dat vooral oudere verkeersdeelnemers slachtoffer zijn bij ongevallen in onze gemeente (42%). In de meeste gevallen maakten zijn gebruik van de fiets of e-bike. Uit de 'Woonvisie 2023-2030' blijkt daarnaast dat het aantal 75-plussers in de gemeente tot 2040 toeneemt, waardoor de risicogroep ouderen toeneemt. Deze doelgroep heeft eerder te maken met lichamelijke of verstandelijke beperkingen. We willen maatregelen treffen om deze doelgroep zo lang mogelijk zelfstandig en mobiel te houden. Om de verkeersveiligheid in Asten te verbeteren zetten we in op infrastructurele maatregelen en op gedragsverandering door onder andere educatie en handhaving op ongewenst verkeersgedrag.

2.2 Leefbaarheid

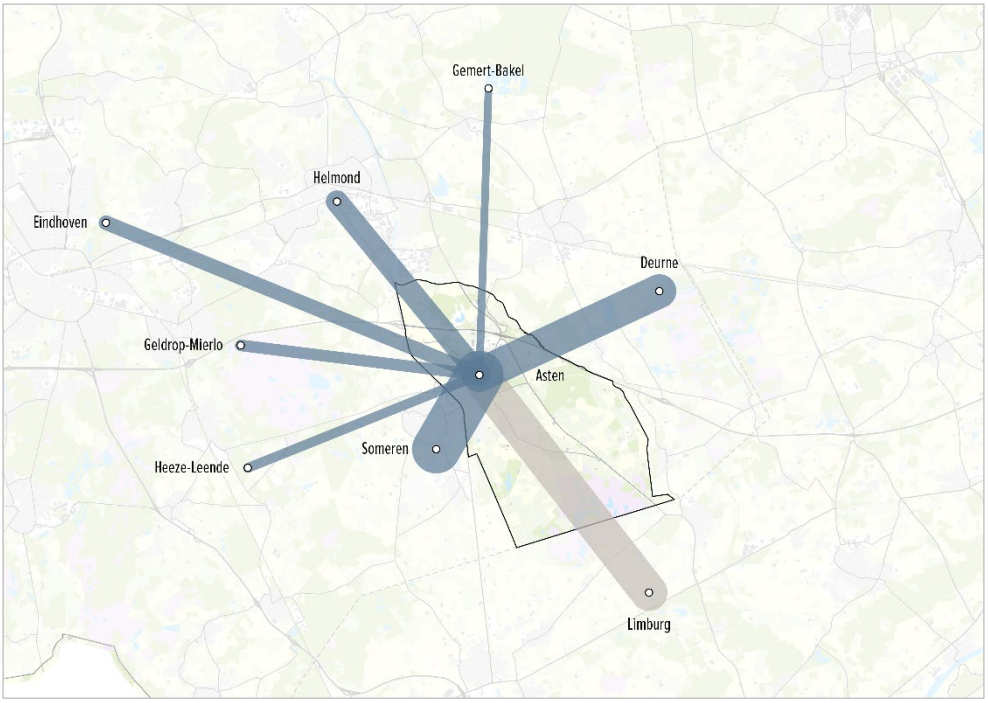
De gemeente Asten is binnen de regio aantrekkelijk om te wonen, verblijven en actief te bewegen. Ook in de toekomst willen we zorgen dat de gemeente een plek met een goed leefklimaat is. Het welbevinden van onze inwoners staat voorop. We werken daarom aan een aantrekkelijke omgeving die uitnodigt om te verblijven en actief te bewegen. Of het nu te voet, met een 'gewone fiets', een elektrische fiets of een ander nieuw vervoersmiddel is: onze inwoners kunnen zich prettig en veilig door de gemeente bewegen. We helpen mensen om veilig en zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Zo blijven ze actief, ontmoeten zij anderen en hebben ze minder zorg nodig. Dit vraagt om een aanpak waarbij het wegennet ingericht wordt op de toekomst en er voldoende ruimte is voor langzaam verkeer.

Tegelijkertijd heeft de gemeente een woningbouwopgave waarin we jaarlijks tot 2030 circa 110 nieuwe woningen realiseren. Het toevoegen van woningen heeft invloed op ons wegennet. We onderzoeken daarom hoe we verkeersoverlast kunnen beperken, maar kunnen dit niet alleen. Bovenregionale samenwerking is noodzakelijk om overlast te voorkomen en de leefbaarheid in onze kernen te verbeteren. We zien kansen voor het versterken van het openbaar vervoer en de inzet van slimme mobiliteitsoplossingen. Verbreding van de A67 en aanpak van de N279 en knooppunt A67 en N279 blijft daarnaast ook belangrijk voor onze bereikbaarheid.

2.3 Bereikbaarheid

Vanwege de ontwikkelingen in de regio én in de gemeente neemt de vraag naar mobiliteit toe. Dit zien we de afgelopen jaren ook terug aan de toenemende drukte op de A67 en provinciale wegen. Hoewel de auto voorlopig een belangrijke rol blijft spelen, is het uitbreiden van infrastructuur voor de auto in de kernen niet wenselijk. In de gemeente Asten kijken we daarom naar alternatieven die op gemeentelijkniveau effectief zijn. Verplaatsingen te voet, met de fiets, openbaar vervoer en deelvervoer krijgen een steeds belangrijkere rol.

Het toekomstige mobiliteitssysteem van de gemeente Asten moet aansluiten bij de behoeften van onze inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarom kijken we naar de verplaatsingen die voor hen belangrijk zijn. Figuur 3 laat de zeven belangrijkste verbindingen zien voor onze gemeente op een gemiddelde werkdag (alle vervoersmiddelen, beide richtingen, data uit verkeersmodel Brabants Brede Model Aanpak (BBMA)).



Figuur 3: belangrijkste verplaatsingen op een gemiddelde werkdag van en naar de gemeente Asten (eigen bewerking op basis van data verkeersmodel - BBMA)

Van de in totaal circa 34.800 verplaatsingen per werkdagetmaal van en naar andere gemeenten, gaan er circa 29.500 naar omliggende Brabantse gemeenten. Het gaat om de volgende verbindingen:

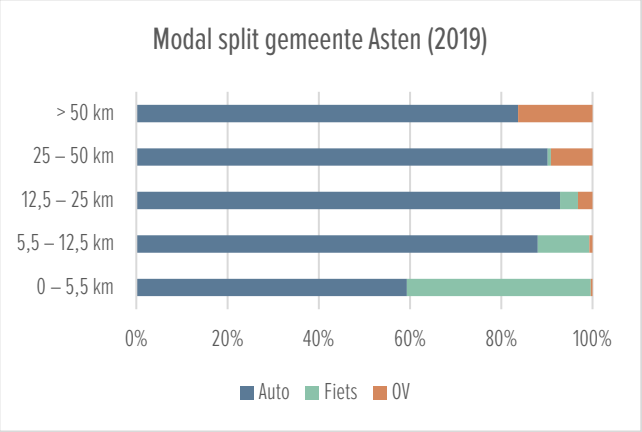
- Asten – Someren 11.250 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Deurne 7.500 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Helmond 4.550 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Eindhoven 2.600 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Geldrop Mierlo 1.700 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Heeze-Leende 1.200 verplaatsingen per werkdag
- Asten – Gemert Bakel 700 verplaatsingen per werkdag

Het BBMA houdt geen rekening met verkeersbewegingen naar andere provincies. Op basis van Floating Car Data zien we dat er circa 9.500 verplaatsingen per werkdag tussen Asten en Limburg plaatsvinden.

Op basis van het BBMA hebben we ook inzicht op de verplaatsingen binnen onze gemeente. Het aantal verplaatsingen binnen onze gemeente bedraagt circa 33.450 per gemiddelde werkdagetmaal.

Modal split

Figuur 4 laat zien welke vervoersmiddelen onze inwoners gebruiken om bij hun bestemming te komen (ook wel de 'modal split' genoemd). De meest recent beschikbare data is van 2019. We maken onderscheid tussen de auto, fiets en het openbaar vervoer. Uit de data blijkt dat we voor alle afstanden het meest gebruikmaken van de auto. Dit is ook voor verplaatsingen op korte afstand (0 – 5,5 km).



Figuur 4: modal split gemeente Asten (bron: BBMA 2019)

In vergelijking met omliggende gemeenten en de regio Zuidoost-Brabant is het fietsgebruik in de gemeente Asten op korte en middellange afstanden (0 – 12,5 km) relatief laag. Deze afstanden kunnen gemakkelijk met de (elektrische) fiets worden afgelegd. Op basis van dit gegeven lijkt er een gezonde potentie voor de fiets. Om de fiets te stimuleren is een goede infrastructuur (zoals fietspaden en stallingsvoorzieningen) van belang. Daarnaast draagt een werkgeversaanpak enorm bij aan het gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer.



3. Kop gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Voordat we overgaan tot uitwerking van beleid met concrete maatregelen, bepalen we eerst de richting voor het mobiliteitsplan. Hiervoor gaan we uit van de visie op verkeer en vervoer, zoals beschreven in de Omgevingsvisie en rekening houdend met het beleid van de hogere overheden, zie bijlage 1.

3.1 Visie

De gemeente Asten benoemd in haar Omgevingsvisie ambities voor onze leefomgeving. In de Omgevingsvisie zijn een drietal kerngedachten op het gebied van mobiliteit beschreven:

- **Zorgeloos bereikbaar.** Het garanderen van verbindingen die toegankelijk zijn voor iedereen, ongeacht leeftijd en fysieke (on)mogelijkheden.
- **Actief en leefbaar.** Het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit voor een goede leefkwaliteit, milieu en de gezondheid van mensen.
- **Veilig verkeer.** Het realiseren van een mobiliteitssysteem waarin iedereen zich veilig en comfortabel kan verplaatsen, met nadruk op kwetsbare weggebruikers.

We staan voor de uitdaging om mobiliteit toekomstbestendig te maken, met focus op de mobiliteitstransitie waarin duurzaamheid, veiligheid en gezondheid leidend zijn. De groei van het aantal woningen en werkplekken zorgt voor een toenemende mobiliteitsvraag. Hoewel de auto voorlopig een belangrijke rol blijft spelen, kunnen we de infrastructuur binnen de beperkte openbare ruimte niet blijven uitbreiden. Dit vraagt om een verandering in ons gedrag en de inrichting van onze infrastructuur. We stimuleren en faciliteren actieve vervoerswijzen, zodat iedereen zich gemakkelijker te voet of met de fiets kan verplaatsen. In lijn met de ‘Lokale Inclusie Agenda Asten’ is de toegankelijkheid en inclusiviteit belangrijk zodat iedereen zich op deze manier kan verplaatsen. Door te stimuleren op actieve vervoerswijzen, behouden we de ruimte om onze groene en recreatieve kwaliteiten te behouden. Tegelijkertijd lossen we bestaande knelpunten zodanig op dat bereikbaarheid en leefbaarheid hand in hand gaan. We willen de goede (auto)bereikbaarheid van het centrum behouden, maar vullen deze aan met een betere bereikbaarheid te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer. Zo werken we stapsgewijs aan een mobiliteitssysteem dat aansluit op de toekomstige ruimtelijke opgaven en bijdraagt aan een duurzame, gezonde leefomgeving voor iedereen waar ook slimme mobiliteit zoals deelmobiliteit een steeds prominentere rol gaat spelen.

3.2 Kaders voor het mobiliteitsplan

We werken met richtinggevende kaders. Zo geven we invulling aan de mobiliteitsvisie en kunnen we beleid en maatregelen opstellen en prioriteren.

3.2.1 Verkeersveiligheid door inzet op 'Duurzaam Veilig Wegverkeer'

Duurzaam Veilig Wegverkeer is een landelijk kader en staat centraal in de mobiliteitsvisie. Het doel is het waarborgen van de verkeersveiligheid door de verkeersomgeving zo veilig mogelijk in te richten en daarmee ernstige ongevallen te voorkomen. De omgeving, technologie en vervoerswijzen ondersteunen de weggebruikers en bieden bescherming, zodat het systeem zo veilig mogelijk functioneert. Een weg moet zo ingericht zijn dat de gebruiker direct begrijpt wat er van hem wordt verwacht. Hiervoor gelden de volgende basisprincipes:

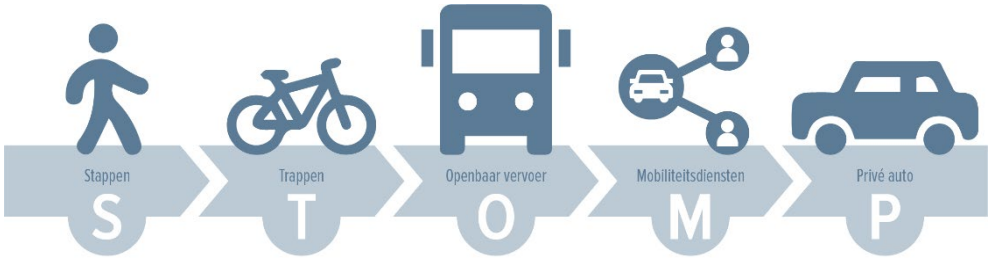
- Functionaliteit: wegen worden gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn.
- Homogeniteit: het voorkomen van conflicten tussen weggebruikers met verschillen in snelheid, richting of massa.
- Herkenbaarheid: verkeerssituaties worden voorspelbaar en uniform gemaakt.
- Mate van impact: het voorkomen van ernstig letsel bij ongevallen.

We sluiten zoveel als mogelijk aan bij de richtlijnen van CROW met uniforme herkenbaarheidskenmerken.

3.2.2 Het STOMP-principe

Bij de (her)inrichting van wegen en de inrichting van nieuwe wijken wordt met toepassing van het STOMP-principe prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen. Traditioneel is mobiliteitsbeleid gericht op de auto, daarna pas op het inpassen van lopen en fietsen. Met het STOMP-principe wordt dit omgedraaid en krijgt de kwetsbare en langzame verkeersdeelnemer een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld. We hanteren dit principe omdat deze vormen van mobiliteit duurzamer en inclusiever zijn, minder ruimte vragen en beter zijn voor de leefbaarheid binnen onze gemeente. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten (mobility as a service) en de Particuliere auto. De mens staat hierin centraal.

Figuur 5 geeft de prioritering binnen STOMP naar vervoerswijze weer.



Figuur 5: STOMP-ontwerpprincipe (eigen bewerking)

Ook in de gemeente Asten is het STOMP-principe van belang. Om een goede bereikbaarheid in de toekomst te blijven garanderen, moeten we ons focussen op verplaatsingen die minder impact hebben op de leefomgeving én die ook op lange termijn passen binnen de verplaatsingsbehoeften in de regio. In Asten geven we op kortere afstanden daarom de voorkeur aan verplaatsingen te voet én met de fiets. Gezien het landelijke karakter van onze gemeente zijn we voor langere afstanden nog steeds afhankelijk van de auto. We willen echter voor (middel)lange afstanden meer inzetten op de fiets (tot 25 kilometer) en het openbaar vervoer, waar mogelijk versterken we dit met de inzet van slimme mobiliteitsdiensten/ mobiliteitshubs.

We zetten ons in voor een goede balans waarin de auto functioneel wordt ingezet zonder de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te verminderen. Doorgaand autoverkeer rijdt zoveel mogelijk op de daarvoor bestemde (hoofd)wegen en bestemmingsverkeer op het onderliggende wegennet. In de kernen bieden we ruimte voor kwalitatief hoogwaardige alternatieven in de vorm van voetpaden, fietsverbindingen, openbaar vervoer en deelmobiliteit waardoor het aantrekkelijker wordt om hiervan gebruik te maken.

We streven op termijn (binnen 10 jaar) naar meer gebruik van de fiets. Voor afstanden tot 5,5 kilometer willen we dat 60% van de verplaatsingen worden gedaan met de fiets, ten opzichte van 40% in 2019. Voor afstanden tussen de 5,5 en 12,5 kilometer willen we dat 25% van de verplaatsingen worden gedaan met de fiets, ten opzichte van 11% in 2019. Overige verplaatsingen vinden plaats met de auto, openbaar vervoer of deelmobiliteit.



4. Modules mobiliteitsbeleid

4.1 Thema's mobiliteitsbeleid

De ligging en samenstelling van de gemeente, de evaluatie en het huidige mobiliteitsbeleid brengen mee dat een aantal thema's een plek dienen te krijgen in het mobiliteitsbeleid. Tabel 1 geeft deze thema's weer. Sommige thema's zijn belangrijker dan andere, waardoor een prioritering is opgesteld. Deze is gemaakt op basis van de SPV risicoanalyse die is opgesteld door de gemeente en omdat hier landelijk veel aandacht naar uitgaat of omdat de samenstelling van de gemeente Asten hier om vraagt.

Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is. Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het handhaven van het bestaande beleid, of dat dit wordt toegevoegd of geactualiseerd.

Thema	Prioriteit	Actualiseren/ toevoegen
Voetgangers en schoolomgeving	Hoog	Actualiseren
Fiets	Hoog	Actualiseren
Openbaar vervoer	Hoog	Actualiseren
Slimme mobiliteit	Middel	Toevoegen
Gemotoriseerd verkeer	Middel	Actualiseren
Parkeren	Middel	Actualiseren
Parkeernormen	Hoog	Actualiseren
Landbouwverkeer	Laag	Actualiseren
Verkeersveiligheid	Hoog	Actualiseren
Handhaving	Laag	Actualiseren
Ruimtelijke ontwikkelingen	Middel	Actualiseren
Laadvoorzieningen	Middel	Toevoegen
Snelheid binnen bebouwde kom naar 30 km/uur	Middel	Toevoegen
Regionale samenwerking	Hoog	Toevoegen
Werkgeversbenadering	Middel	Toevoegen
Mobiliteitstransitie	Hoog	Toevoegen

Tabel 1: thema's in GVVP Asten

4.2 Modules

Bovenstaande thema's zijn verwerkt in een aantal modules. In het GVVP komen de volgende modules aan bod:

- Module 1: Voetgangers en schoolomgevingen
- Module 2: Fiets
- Module 3: Openbaar vervoer
- Module 4: Slimme mobiliteit (waaronder mobiliteitstransitie)
- Module 5: Gemotoriseerd verkeer (waaronder snelheid naar 30 km/u)
- Module 6: Parkeren (waaronder laadvoorzieningen en inrittenbeleid)
- Module 7: Parkeernormen
- Module 8: Landbouwverkeer
- Module 9: Verkeerveiligheid (waaronder handhaving)
- Module 10: Ruimtelijke ontwikkelingen
- Module 11: Flankerend beleid (waaronder werkgeversbenadering en regionale samenwerkingen)
- Module 12: Integraal beleid en maatregelen

4.3 Inhoud modulair mobiliteitsbeleid

Voor iedere module werkt het GVVP onderstaande punten uit:

Situatiebeschrijving
Geeft een korte beschrijving van de feitelijke en actuele situatie, zoals die op het moment van schrijven geldt.

Uit de visie volgt
Beschrijft de hoofdlijn vanuit de visie over het onderwerp van de module.

Beleid
Beschrijft het beleid om uitvoering te geven op de visie per thema.

Beleidskeuzes
Beschrijft de beleidskeuzes die met het beschreven beleid zijn genomen.

Maatregelen

Beschrijft de uitvoeringsmaatregelen per module. De maatregelen kennen een verdeling in prioriteit:

- Hoog: noodzakelijk om uit te voeren om het mobiliteitsbeleid zichtbaar te maken
- Laag: meenemen in andere werkzaamheden, zoals weg- en rioolbeheer
- Wens: uitvoeren indien hier middelen voor te vinden zijn en kansen zich aandienen

De prioritering van de thema's en de maatregelen per module worden gebruikt om het mobiliteitsbeleid in de staart integraal te maken en alle maatregelen onderling te prioriteren. Dit resulteert in een uitvoeringsprogramma.



Bijlagen

Bijlage 1 — Beleid hogere overheden

De gemeente Asten moet bij de uitwerking van het mobiliteitsbeleid rekening houden met het beleid van de hogere overheden. De voor Asten belangrijke kaders zijn in deze bijlage opgenomen, van rijks-, via provinciaal naar regionaal beleid.

Nationaal beleid

Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050

Het Rijk bouwt aan een meer integraal bereikbaarheidsbeleid, zodat opgaven voor een duurzaam mobiliteitssysteem behouden worden. De hoofdlijnennotitie benut en verbindt de deelvisies over mobiliteit en zet een strategische koers uit voor het toekomstige beleid.

De hoofdlijnennotitie beschrijft vier hooflijnen voor 2050:

1. Het nastreven van meer integrale doelen die het publieke belang van bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies borgen in heel Nederland.
2. Het zo benutten, versterken en verbinden van de krachten van de verschillende modaliteiten dat de bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig behaald worden: de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. Daarom zetten we nationaal meer in op het stimuleren en benutten van innovaties.
3. Het mobiliteitssysteem van de toekomst voldoet aan de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.
4. De drie hoofdlijnen hierboven worden gebiedsgericht uitgewerkt, in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners, waarbij ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem betrokken worden. Voor het goederenvervoer is dat een corridorgerichte benadering die aansluit op internationale netwerken.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het Rijk zet in op extra stimulans voor verbetering van de verkeersveiligheid. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) kent een nul-ambitie: elk verkeerslachtoffer is er één te veel. Het SPV beschrijft de gezamenlijke visie op verbetering van de verkeersveiligheid. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid

vergroot. Het SPV beschrijft negen beleidsthema's. Hieronder volgt een opsomming van de essentiële thema's voor de gemeente Asten:

1 Veilige infrastructuur; in 2030 moet de infrastructuur in Nederland significant beter ingericht zijn, om daarmee de kans op een ongeval zo veel mogelijk te beperken. Uiteraard is het terugdringen van de ernst van een ongeval ook een belangrijk doel.
5 Heterogeniteit in het verkeer; de verschillen in vervoersmiddelen (snelheid, massa en omvang) in het verkeer leidt zonder maatregelen tot een verhoogd ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers. Gemeenten moeten de inrichting en maximumsnelheid van wegen, waar mogelijk, afstemmen op de meest kwetsbare verkeersdeelnemer.
6 Kwetsbare verkeersdeelnemers; onbeschermde modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. Bij herinrichting van de omgeving dient rekening te worden gehouden met kwetsbare deelnemers.
7 Onervaren verkeersdeelnemers; het SPV streeft naar vaardige verkeersdeelnemers met een mensgerichte aanpak.
8 Snelheid in het verkeer; toekomstbeeld is minder slachtoffers door te snel rijden. Doel is onder andere dat de maximumsnelheid logisch aansluit bij de inrichting van de weg.
9 Verkeersovertreders; verkeersdeelnemers begaan minder verkeersovertreding vanwege de weginrichting, voertuigtechnologie, campagnes en wetgeving.

Provinciaal beleid

Beleidskader mobiliteit

De beleidskaders van de provincie Noord-Brabant over mobiliteit en infrastructuur zijn in één integraal en kaderstellend 'Beleidskader Mobiliteit koers 2030' samengevoegd. Om aan de toenemende verplaatsingsbehoefte te kunnen voldoen zet de provincie in op een transitie van het mobiliteitssysteem. Onderstaande figuur geeft deze transitie weer.



Figuur 6: transitie van ons mobiliteitssysteem (bron: Beleidskader Mobiliteit, Provincie Noord-Brabant)

Aan deze transitie heeft de provincie een vijftal ambities gelegd;

- Veilige mobiliteit; verkeersveiligheid, sociale veiligheid en externe veiligheid zijn voorwaarden voor een goed functionerend mobiliteitssysteem.
- Samenhangend mobiliteitssysteem; om de groei van mobiliteit op te vangen is een transitie nodig naar flexibel en bewust reizen.
- Robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem; om economisch concurrerend te zijn zorgen we ervoor dat het mobiliteitssysteem robuust en betrouwbaar is en dat de multimodale bereikbaarheid optimaal is.
- Mobiliteit voor iedereen; we willen dat iedereen gebruik kan maken van (gedeelde) mobiliteit.
- Schone, stille en gezonde mobiliteit; schone, stille en gezonde mobiliteit is van groot belang voor reizigers, vervoerders en onze directe leefomgeving.

Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040

De 'Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040' legt de focus op duurzame en slimme oplossingen die toekomstige stedelijke ontwikkelingen moeten ondersteunen. De strategie beschrijft een aantal opgaven die voor de provincie de komende jaren een uitdaging vormen. Hieronder is benoemd welke mobiliteitsopgaven ook voor de gemeente Asten relevant zijn.

Het autosysteem loopt vast

Het huidige autosysteem in Noord-Brabant zit op zijn limiet. Dit wordt veroorzaakt door toenemende congestie en door de hoge afhankelijkheid van de auto als primair vervoersmiddel. Er is dringend behoefte aan alternatieven voor autoverkeer om de bereikbaarheid te waarborgen en de negatieve impact op het milieu en de ruimte te verminderen.

OV: opgave bereikbaarheid en capaciteit

Het OV-netwerk moet worden uitgebreid en verbeterd om te kunnen concurreren met de auto. Er ligt een noodzaak om de frequentie te verhogen, betere verbindingen te realiseren en de integratie van verschillende OV-modaliteiten om een efficiënt en gebruiksvriendelijk systeem te creëren dat een breed publiek kan bedienen.

Mobiliteit voor iedereen

Alle bevolkingsgroepen moeten toegang hebben tot betrouwbare en betaalbare mobiliteit. De focus ligt vooral bij mensen met lagere inkomens, ouderen en mensen met een lichamelijke beperking. Het mobiliteitssysteem dient sociaal rechtvaardig te zijn en bij te dragen aan gelijke kansen voor iedereen.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Verkeersveiligheid heeft blijvende aandacht nodig. Opgave is om de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van maatregelen, zoals het verlagen van snelheid in woonwijken, herinrichting van wegen en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Dit draagt ook bij aan het verhogen van de leefbaarheid.

Slimme mobiliteit benutten en sturen op gedrag

Met behulp van data-analyse voor verkeersmanagement, stimulering van deelmobiliteit en het bevorderen van de gedragsverandering bij inwoners wordt mobiliteit slimmer en duurzamer. Technologie moet worden ingezet om de efficiëntie van het mobiliteitssysteem te verbeteren en om de overgang naar een duurzaam vervoerssysteem te versnellen.

Bovenstaande opgaves leiden tot een ontwikkelprincipe op het gebied van mobiliteit. Het is noodzakelijk om het mobiliteitssysteem te transformeren, waarbij minder afhankelijkheid van de auto is en openbaar vervoer, fiets, lopen en slimme mobiliteit centraal staan. In gemeenten zoals Asten blijft de auto belangrijk, maar er wordt gestreefd naar een betere nabijheid van voorzieningen en het aanbieden van basisbereikbaarheid zonder auto door (snel)fietsroutes en mobiliteitshubs. De mobiliteitstransitie vereist brede maatregelen, zoals herinrichting van de openbare ruimte, versterking van fietsinfrastructuur, gedragsaanpassing, deelmobiliteit en een ander parkeerbeleid.

Enkele afspraken die volgen uit dit ontwikkelprincipe en van belang zijn voor de gemeente Asten zijn:

- Gemeenten en de provincie richten zich op schonere en efficiëntere mobiliteit die aansluit bij stedelijke verdichting en functiemenging. Stadscentra moeten autoluwer worden, mobiliteit moet verduurzamen en de verkeersveiligheid moet worden verhoogd.
- Voor elke stedelijke regio wordt een meerjarig mobiliteitsplan opgesteld om de groei van inwoners en arbeidsplaatsen op te vangen. Dit plan bevat maatregelen voor bereikbaarheid, parkeeraanpak, OV-exploitatie en stadslogistiek. Het Rijk wordt hierbij betrokken, vooral voor maatregelen die nationale infrastructuur of regionale budgetten overstijgen.
- Rijk en regio willen het openbaar vervoer flink uitbreiden, gebaseerd op het Toekomstbeeld OV 2040 en regionale plannen. Daarnaast wordt het gebruik van de fiets bevorderd volgens het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Onderzoek naar de toekomstige vervoersvraag helpt bepalen of extra investeringen in OV, fietsenstallingen en spoor nodig zijn.
- Gemeenten en provincie koppelen stedelijke ontwikkeling aan OV-knooppunten en realiseren een Bus Rapid Transit-systeem (BRT). Ze maken wederkerige afspraken per corridor, waarbij het Rijk aansluit bij gesprekken over mogelijke investeringen in nationale infrastructuur.

Regionaal beleid

Mobiliteitsvisie MRE

De regio Zuidoost-Brabant heeft een enorme groeipotentie. De toename die deze groei in woningen, inwoners en arbeidsplaatsen met zich meebrengt, heeft een grote impact op de mobiliteitsvraag. Daarom heeft de Metropool Regio Eindhoven (MRE) de 'Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040' opgesteld.

De MRE stelt Brede Welvaart centraal als perspectief om economische en ruimtelijke opgaven op een goede manier mogelijk te maken en ten dienste te stellen van de gehele regio. De regionale ontwikkelstrategie bevat richtinggevende keuzes ten aanzien van vijf ontwikkelprincipes:

1 Bodem, water, natuur en landschap als leidend principe.
2 Woningbouw als hefboom voor vitale kernen en dorpen.
3 Subregionale knopen vergroten de netwerkkracht van de regio.
4 Een internationale toppositie voor de Brainportregio vraagt om een kwalitatieve agenda voor werklocaties.
5 (H)OV en fiets als mobiliteitsdragers voor de regio, auto-infrastructuur is aanvullend.

De MRE streeft naar brede welvaart en een sterke economie om invulling te geven aan de verstedelijkingsopgave. Dat kunnen we mede bereiken door een goed functionerend integraal mobiliteitssysteem. Het mobiliteitssysteem moet daarbij écht anders. Er moet gewerkt worden aan een transitie, met maatwerk voor stad en dorp. Zowel in stedelijke gebieden als buiten de stedelijke gebieden. Deze transitie moet als één overheid worden opgepakt. Er wordt in alle gevallen gewerkt vanuit het STOMP-principe. Omdat de systemen in stedelijk gebied en daarbuiten er anders uitzien, is er extra aandacht nodig voor de verbinding tussen stad en land, waarbij hubs een belangrijke rol spelen.

Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant

In het stedelijk gebied groeit het gebruik van openbaar vervoer en fietsen, terwijl het autogebruik afneemt. In de landelijke gebieden is de situatie omgekeerd. Hier blijft de auto dominant door grotere afstanden naar werk en voorzieningen. Het verschil in mobiliteitsgedrag tussen stad en buitengebied neemt dus toe. Daarbij is het huidige mobiliteitssysteem niet in staat de groei in inwoners, activiteiten en arbeidsplaatsen voldoende te faciliteren en draagt het niet genoeg bij aan de brede welvaart.

De strategie benoemt daarom de uitdaging om de mobiliteitstransitie in de steden te ondersteunen en tegelijkertijd de verbindingen tussen steden, suburbane en dorpse gebieden, zoals de kernen in de

gemeente Asten, te verbeteren. Dit vraagt om multimodale oplossingen, zodat onder andere de centra van Eindhoven en Helmond en hun werkgebieden goed bereikbaar blijven voor omliggende dorpen.

De regio wil inzetten op de versterking van het OV, mobiliteitshubs en fietsinfrastructuur om zowel binnen steden als tussen kernen de bereikbaarheid te verbeteren. In de hele regio moet hoogwaardig collectieve mobiliteit beschikbaar zijn. De focus ligt op meer OV- en fietsgebruik voor stedelijke voorzieningen en werklocaties, terwijl buiten de stedelijke gebieden de auto belangrijk blijft. Door alternatieven voor de auto te stimuleren in stedelijke gebieden, blijft er ruimte op het wegennet voor auto-afhankelijke verbindingen. Daarbij wordt er ook ingezet op gedeelde mobiliteit.

Een goed OV-systeem in kleinere kernen is essentieel om mobiliteitsarmoede te voorkomen, en de verdere uitbreiding van het regionale fietsnetwerk biedt snelle verbindingen naar OV-knooppunten en werklocaties. In steden en regionale kernen wordt de openbare ruimte heringericht om lopen en fietsen te bevorderen, wat ook de leefbaarheid ten goede komt.

Dit leidt tot de volgende richtinggevende keuzes:

- Versterken en uitbreiden van bestaande (H)OV-assen als basis voor een duurzaam mobiliteitssysteem.
- De bereikbaarheid vanuit de subregio's wordt verbeterd door de kwaliteit van subregionale knooppunten te versterken. Bij de concessieverlening van het regionaal busvervoer wordt afgewogen welke lijnen direct verbinding maken met Eindhoven en Helmond, en welke naar de subregionale knooppunten gaan.
- Er wordt geïnvesteerd in een uitgebreid fietsnetwerk, vooral tussen kernen. Dit netwerk vormt een belangrijk alternatief voor de auto en draagt bij aan een modal shift in subregionale gebieden.
- De voortgang van de mobiliteitstransitie wordt gemonitord en verdere stappen worden bepaald op basis van de resultaten. Aandacht voor autobereikbaarheid blijft belangrijk, vooral voor kernen die hiervan afhankelijk zijn.
- De focus blijft op het verbeteren van mobiliteitsmaatregelen, met name de verbindingen met het oostelijk deel van Brainport. Dit omvat het creëren van robuuste verbindingen, bundelroutes en inprikkers.

Brainport Duurzaam Slim Verbonden

Een onderdeel van het rapport Brainport Duurzaam Slim Verbonden is de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. In de Bereikbaarheidsagenda zijn maatregelen opgenomen die de bundeling van

autoverkeer in de regio combineren met de robuuste infrastructuur, co-modale knooppunten en met smart mobility maatregelen. De regio vraagt aandacht voor uitwerking van:

- De toekomstbestendige uitvoering van de N279 en de aansluiting daarvan op de A67 bij Asten, inclusief de uitvoering van de regionale aansluitingen op de N279.
- De functie van de A67 tussen de nieuwe aansluiting van de N69 in het westen en Deurne in het oosten voor het daily urban system van de regio.

De Bereikbaarheidsagenda kiest voor een intergemeentelijke, co-modale aanpak van belangrijke regionale mobiliteitsrelaties. Dit is uitgewerkt in maatregelenpakketten waarmee in de komende jaren de belangrijke regionale relaties per fiets, OV en auto en via belangrijke knooppunten kunnen worden verbeterd. Dit leidt tot een schaalsprong voor fiets en OV in het regionale netwerk. En het vergroot de keuzemogelijkheden voor de gebruiker in de dagelijkse mobiliteit. De co-modale samenhang (tussen smart, fiets, OV, knooppunten en auto) is daarbij een duidelijke 'plus' voor de meerjarige aanpak. Hiermee legt de regio de basis voor een intergemeentelijke programma-samenwerking, zowel onderling als ook met de provincie

Economische agenda De Peel

De gemeente Asten maakt onderdeel uit van de Peelgemeenten. Met de 'economische agenda De Peel 2022-2027' wordt de samenwerking in de regio versterkt. De agenda beschrijft een zestal kernopgaven die de komende jaren in De Peel centraal staan:

1 Versterken economische structuur (onderscheidend en divers).
2 Verbeteren aansluiting vraag- en aanbod arbeidsmarkt.
3 Bevorderen totstandkoming duurzame, circulaire en innovatieve economie.
4 Behouden vitaliteit en leefbaarheid landelijk gebied.
5 Optimaliseren leef- en vestigingsklimaat.
6 Bestuurlijk leiderschap en samenwerking.

De economische agenda beschrijft dat De Peel een aantrekkelijke vestigingslocatie, voor bedrijven en bewoners binnen de Brainportregio, moet blijven. Om De Peel aantrekkelijk te houden, is een duurzame schaalsprong noodzakelijk. De autobereikbaarheid staat tegelijkertijd onder druk. Om de regio goed bereikbaar te houden met verschillende vervoersmodaliteiten, moeten bestaande verkeersknelpunten worden aangepakt en dient de infrastructuur door te ontwikkelen. Het verbeteren van de noord-

zuidverbindingen en het oplossen van de congestie op de A67 is hier onderdeel van. Daarnaast is een mobiliteitstransitie nodig, gericht op gedragsverandering, betere OV- en fietsmogelijkheden en nieuwe vervoersconcepten passend binnen de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit te bereiken zijn regionale samenwerkingen van groot belang.

Naast de focus op infrastructurele maatregelen vraagt de transitie meer aandacht van het landelijk gebied. Er wordt gezocht naar nieuwe economische dragers en manieren om de leefbaarheid te vergroten, waarbij agrarische bebouwing, natuurontwikkeling en recreatie een rol spelen. Ook de leefbaarheid en economische vitaliteit van de dorpskernen moeten worden versterkt.

Regionale woondeal Zuidoost-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft afspraken met het Rijk gemaakt om in de periode 2022-2030 in totaal 130.600 woningen te realiseren. De ambitie van de regio Zuidoost-Brabant is om ruim vijfenveertigduizend woningen tot 2030 te realiseren. Voor de gemeente Asten geldt dat er tot 2030 jaarlijks 110 woningen gerealiseerd moeten worden.

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl