

A | a

BA

Verkeersvisie 2035

Gemeente Bladel

Vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2022



Colofon

Titel:	Verkeersvisie 2035
Auteur(s):	Eline Swinkels, Jos Wijnen
Opdrachtgever:	Gemeente Bladel
Projectnaam:	Verkeersvisie gemeente Bladel
Projectnummer:	19062
Datum:	25 april 2022
Status:	definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

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

Vooruit denken en vooruit zien.

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

Accent adviseurs, **voor goed**

© 11 juli 2023 Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opbouw Verkeersvisie	5
2	Mindset	7
2.1	Verkeersveilig en betrouwbaar bereikbaar	7
2.2	Leefbaar en klimaatbestendig	9
2.3	Samen realiseren	10
3	Bouwstenen	13
3.1	Gebiedstypen	13
3.2	Vervoerswijzen	15
4	Verkeersvisie	17
4.1	Netwerkaarten	17
4.2	Visie centrumgebied	27
4.3	Visie woongebied	31
4.4	Visie bedrijventerrein	35
4.5	Visie buitengebied	37
5	Uitvoering	41
5.1	Inleiding	41
5.2	Overkoepelende projecten	42
5.3	Projecten per kern	47
5.4	Kosten	54

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Wens nieuw verkeersbeleid

In 2015 heeft de gemeenteraad van Bladel het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GWP) vastgesteld. Dit plan geeft sindsdien richting aan het verkeersbeleid van de gemeente. Sinds de vaststelling heeft Bladel een groot deel van de maatregelen uitgevoerd. Het GWP richtte zich op de periode tot 2020. Bladel heeft daarom behoefte aan een actualisatie van het verkeersbeleid passend binnen de omgevingsvisie.

Inzet op Verkeersvisie

Verkeer en vervoer, of breder genoemd mobiliteit, speelt een zichtbare rol in de fysieke leefomgeving. Deze omgeving beïnvloeden we door keuzes te maken over hoe om te gaan met mobiliteit. De gemeente Bladel heeft door gewijzigde inzichten over de gevolgen van mobiliteit en door nieuwe wensen en behoeften over dit onderwerp behoefte aan een gedragen, realistische Verkeersvisie. Een verbindende, flexibele Verkeersvisie, die de link legt tussen lokaal, regionaal en landelijk beleid. De Verkeersvisie Bladel scheidt een samenhangend en vastgesteld beleidskader voor beslissingen over toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

Participatie

De Verkeersvisie is opgesteld door en binnen een samenleving, die zich in een hoog tempo op vele gebieden ontwikkelt. Dit ambitiesdocument is tot stand gekomen in afstemming met de verschillende werkvelden binnen de gemeente, college en gemeenteraad. Daarnaast hebben we de Verkeersvisie verder aangescherpt met de opgehaalde input uit participatiesessies met inwoners, ondernemers en belangenverenigingen.

1.2 Opbouw Verkeersvisie

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de mindset van de gemeente Bladel voor mobiliteit. We beschrijven hier de kerngedachten van de gemeente Bladel, deze vormen de ruggengraat van de Verkeersvisie.

We hebben de Verkeersvisie vervolgens in hoofdstuk drie uitgewerkt in bouwstenen: de gebiedstypen en de vervoerswijzen. Overzichtelijke netwerkkaarten vormen daarna het wensbeeld voor een integraal, afgewogen beleidsvisie in hoofdstuk vier. Met de mindset en de bouwstenen als basis beschrijven we daarin de Verkeersvisie van de gemeente Bladel per gebiedstype. Daarbij verwoorden we wat belangrijk is voor de gemeente Bladel en hoe zich dat verhoudt tot de verschillende vervoerswijzen en netwerken. Ten slotte vertalen we in hoofdstuk vijf het beleid naar de uitvoering en geven we een doorkijk naar projecten voor de komende jaren.



2 Mindset

De basis van de Verkeersvisie bestaat uit een mindset, de brede kijk van de gemeente Bladel op mobiliteit en bijhorende aspecten rondom mobiliteit. De mindset bestaat uit drie kerngedachten:

- 1 Verkeersveilig en betrouwbaar bereikbaar
- 2 Leefbaar en klimaatbestendig
- 3 Samen

Binnen deze mindset werken we aan een hoogwaardige en kwalitatieve leefomgeving. Daarbij is het een blijvende uitdaging om de balans te zoeken tussen de genoemde kerngedachten.

2.1 Verkeersveilig en betrouwbaar bereikbaar

Deze kerngedachte richt zich op de objectieve en meetbare kant van mobiliteit. Voor de gemeente Bladel is het bieden van een goede en betrouwbare bereikbaarheid essentieel. Voor elke inwoner en ondernemer werken we aan een uitstekende bereikbaarheid. Een bereikbaarheid die zich niet enkel beperkt tot de auto, maar één die zich ook richt op de bereikbaarheid per openbaar vervoer, per fiets en met aandacht voor de voetganger. Een bereikbaarheid, die zich niet enkel beperkt tot keuze voor één vervoersmiddel, maar multimodaal is ingericht en een keuzevrijheid biedt voor een combinatie van vervoersmiddelen. Bereikbaarheid beperkt zich niet tot een select aantal doelgroepen, maar is inclusief voor iedereen in de samenleving.

Bladel gaat bewust om met de uitdaging van de bereikbaarheid van het leven in de verschillende kernen en het buitengebied. Naast een bestemming voor bedrijventerreinen en recreatieve hotspots is de gemeente Bladel tevens een forensengemeente. Dit vanwege de nabije ligging van het stedelijk gebied en bijbehorende voorzieningen. Dit brede palet aan verplaatsingen vindt plaats binnen een gezonde, verkeersveilige en sociaal veilige leefomgeving.

De gemeente Bladel biedt een veilige omgeving, waarin iedereen kan recreëren en verblijven. De inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig zijn leidend. Deze richtlijnen zorgen voor een duidelijke, eenduidige en veilige weginrichting. Het verbeteren van verkeersveiligheid betekent ook het verbeteren van het gedrag van de weggebruiker. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben daarbij onze prioriteit: fietsers, ouderen en jonge automobilisten (18-24 jaar). Als gemeente Bladel streven we een afname van het aantal (letsel-)ongevallen na en gaan we voor nul verkeersdoden via een zogenaamde risico gestuurde aanpak. Met deze proactieve aanpak kijken we breder dan alleen ongevallenlocaties en sluiten we aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) van het Ministerie.



Het bieden van maximale mobiliteit binnen alle kaders aan inwoners en ondernemers maakt keuzes noodzakelijk. Bij een conflict tussen verblijven en ontsluiten, maken we een duidelijke en afgewogen keuze. Dit voorkomt onduidelijkheid. Verkeer moet rijden, waar het hoort te rijden.

De gemeente Bladel is een economische toplocatie waar een goede bereikbaarheid en verbinding met de stedelijke voorzieningen belangrijk is. We bieden een goed vestigingsklimaat voor ondernemers. Binnen de gemeente is ruimte voor industriële bedrijvigheid, agrariërs, winkelveorzieningen, recreatieve sector en andere vormen van dienstverlening. Dit creëert een brede behoefte aan faciliteiten, infrastructurele voorzieningen en bijbehorende gewenste inrichting van de fysieke ruimte.

De kernen van de gemeente, bestemmingen en voorzieningen zijn goed bereikbaar via de hoofdwegenstructuur. Verkeer rijdt zogezegd 'van buiten naar binnen' en blijft zo lang mogelijk op de hoofdroutes. De hoofdwegenstructuur bestaat uit een netwerk van (boven)regionale wegen en lokale wegen met een belangrijke verkeersfunctie.

2.2 Leefbaar en klimaatbestendig

Deze kerngedachte richt zich op beleving, de subjectieve kant van mobiliteit. De toenemende mobiliteitsbehoefte leidt tot zowel positieve als negatieve effecten voor de leefbaarheid in de gemeente Bladel. Per inwoner, recreant of ondernemer verschilt de behoefte aan mobiliteit. Voor alle partijen is het echter van belang dat mobiliteit plaatsvindt binnen een leefomgeving met hoge kwaliteit. Om dat mogelijk te maken, hanteren we een flexibele instelling. Dit betekent dat we in sommige gevallen, rekening houdend met onze ambities, met de juiste onderbouwing afwijken van kaders. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het toepassen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

Binnen de fysieke omgeving waarin onze inwoners dagelijks verblijven, vinden verplaatsingen plaats. Deze hebben effect op de ervaring van leefbaarheid. Leefbaarheid en woongenot wordt negatief beïnvloed door ervaringen van drukte, uitstoot, trillingen en gevoel van verkeersonveiligheid, veroorzaakt door ongewenst gedrag in het verkeer. De kleine kernen ervaren overlast van ongewenst doorgaand verkeer, in de volksmond genaamd sluipverkeer. De gemeente Bladel wil een fysieke leefomgeving bieden, waarbij we de negatieve effecten van verkeer en vervoer beperken voor zoveel mogelijk doelgroepen. De rol van handhaving is daarbij slechts een beperkt middel om overlast door mobiliteit te voorkomen en beperken. Het effect van communicatie en educatie is groter en biedt de gemeente de kans op gerichte gedragsbeïnvloeding.

In samenhang met leefbaarheid kent de gemeente Bladel op het gebied van energie en klimaat meerdere uitdagingen voor de komende jaren. We zetten daarom in op een integrale en gemengde aanpak van faciliterende, stimulerende en dwingende maatregelen. Door anders om te gaan met en anders te kijken naar mobiliteit, dragen we bij aan een mobiliteitstransitie met als doel een ander of duurzamer reisgedrag. Het is voor ons geen vanzelfsprekendheid meer om de auto maximaal te faciliteren. Zo voorkomen, reduceren en vertragen we de negatieve effecten van mobiliteit op klimaat en natuur en de gevolgen van de klimaatverandering.

Een aantrekkelijk straatbeeld is ook een onderdeel van leefbaarheid. Het bepaalt immers voor een groot gedeelte de fysieke leefomgeving én is het visitekaartje van de gehele gemeente Bladel.

2.3 Samen realiseren

Deze kerngedachte beschrijft de proceskant van mobiliteit, de Bladelse kijk op 'samen'. Daarmee doelen we op samenwerking, zowel lokaal als regionaal. Mobiliteit stopt immers niet bij de gemeentegrens, verantwoordelijkheden delen we daarom.

Regionaal

Regionale samenwerking met de Kempengemeenten, maar ook binnen de Metropoolregio Eindhoven, zien wij als essentieel om de bereikbaarheid op orde te houden en nadelige effecten voor leefbaarheid te voorkomen. De gemeente Bladel maakt gebruik van de nabijheid van de grootstedelijke voorzieningen en maakt onderdeel uit van de Brainportregio. Daarom nemen we onze verantwoordelijkheid als onderdeel van de regio, passend binnen de Kempenstrategie. We zorgen daarom voor een goede, integrale samenwerking met onze buurgemeenten op ambtelijk en bestuurlijk niveau.

De gemeente Bladel neemt deel aan het mobiliteitsprogramma 'de Bereikbaarheidsagenda'. Deze 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. De gemeente Bladel neemt daarnaast als Kempengemeente deel aan de regionale programma's zoals Smartwayz, Bereikbaarheidsagenda, ZO Slim Bereikbaar, Randweg A2/N2, groot onderhoud N284, Brainport Bereikbaar, etc. Dit maakt het voor de gemeente Bladel mogelijk om grotere projecten voor fiets, openbaar vervoer en auto uit te voeren.

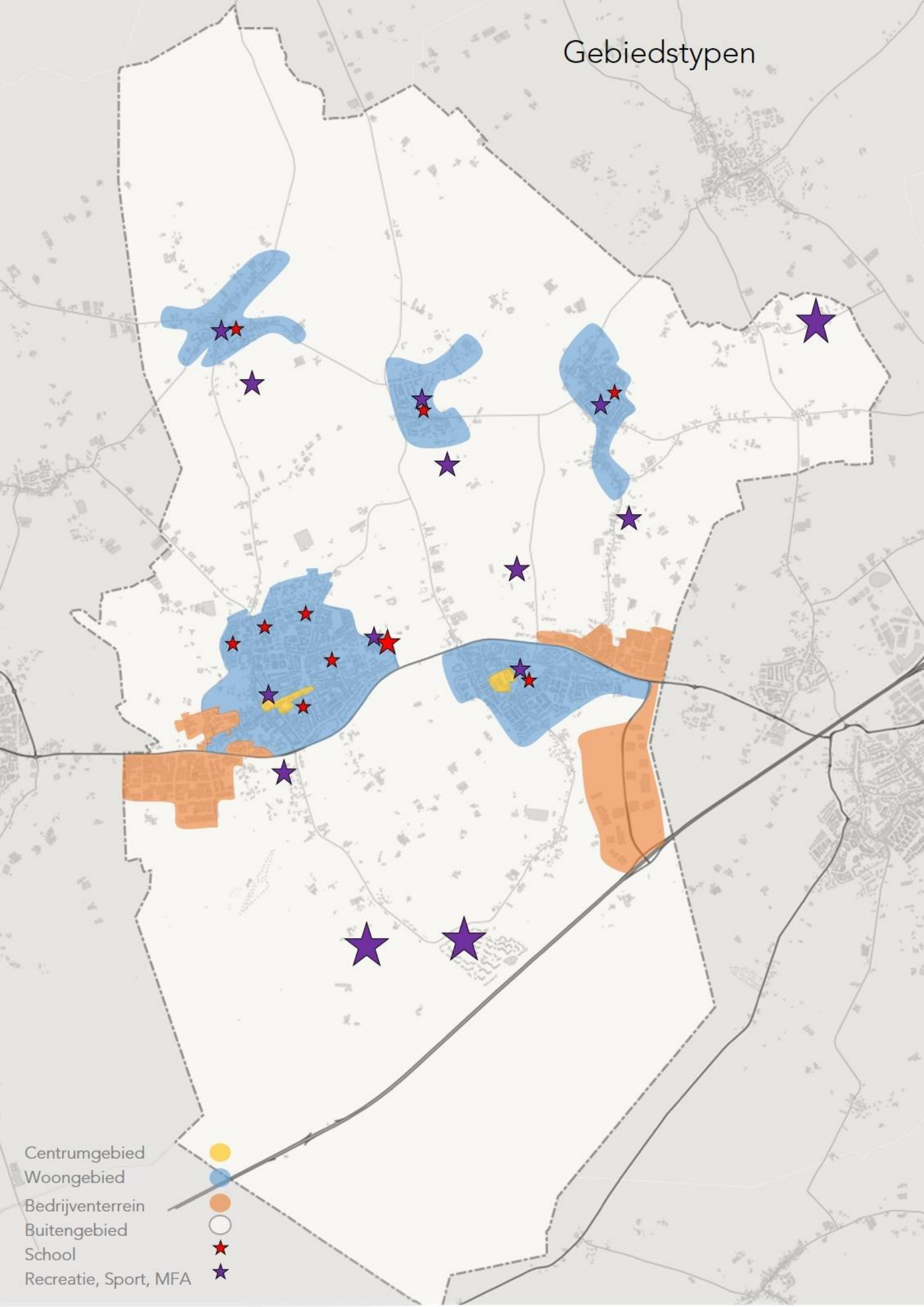
Lokaal

De gemeente Bladel bestaat uit vijf dorpskernen. In gesprek gaan en afstemming zoeken met alle kernen is essentieel om lokale wensen en behoeftes samen te vertalen naar beleid en mogelijke concrete uitvoeringsmaatregelen. Participatie binnen mobiliteit stimuleren we door ruimte te bieden aan burgerinitiatieven in de breedste zin van het woord. Een burgerinitiatief zien we, in het kader van deze Verkeersvisie, als een initiatiefvoorstel door burgers, ondernemers of instanties om lokale mobiliteitsvraagstukken beter of anders aan te pakken. Dit is contextgevoelig en vereist maatwerk, waarbij we als gemeente waar mogelijk ondersteunen en indien nodig uitvoeren. We sluiten hierbij aan bij de gedachte van de Omgevingswet en staan als gemeente Bladel voor een 'ja, mits cultuur'. Voor klachten en meldingen over mobiliteit vertaalt zich dat in een positieve, maar reële grondhouding. In sommige gevallen is 'nee' het beste antwoord.

Mensgerichte campagnes gericht op verkeersveiligheid, duurzaamheid en vitaliteit vinden integraal met andere beleidsvelden plaats.

Daarnaast willen we extra inzetten op participatie van ondernemers in Bladel. Bereikbaarheid is immers een randvoorwaarde voor economische ontwikkeling. We zetten in op samenwerking en afstemming met wederzijdse verantwoordelijkheden. Binnen een brede aanpak tussen overheid en bedrijven zien we bereikbaarheid en mobiliteit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Gebiedstypen



- Centrumgebied
- Woongebied
- Bedrijventerrein
- Buitengebied
- School
- Recreatie, Sport, MFA



3 Bouwstenen

De Verkeersvisie is opgebouwd met behulp van de volgende twee bouwstenen:

- Gebiedstypen
- Vervoerswijzen

In dit hoofdstuk beschrijven we voor deze bouwstenen wat we daarmee bedoelen.

3.1 Gebiedstypen

In de gemeente Bladel onderscheiden we vier gebiedstypen, in overeenstemming met de omgevingsvisie. Elk type past binnen specifieke kaders van de gemeente als het gaat om beleid, gebruik van infrastructuur en ambitie. Enkel vastgestelde ontwikkelgebieden komen terug in de (visuele) uitwerking van de visie.

Centrumgebied

Binnen de gemeente Bladel onderscheiden we twee centrumgebieden, namelijk in de kernen Bladel en Hapert. Een centrumgebied kenmerkt zich door een hoge concentratie aan winkels, horeca en andere sociaal maatschappelijke voorzieningen, zoals een cultureel centrum, bibliotheek, evenementen, etc. De centrumgebieden hebben beide zowel een lokale als een regionale zorgfunctie en de functie wordt in de toekomst meer divers.

Het centrumgebied in de kern Bladel bevindt zich in het gebied rondom de Sniederslaan tot en met de Markt. Het centrumgebied in de kern Hapert beslaat de Markt en de Kerkstraat. Binnen beide centrumgebieden zijn (of worden) Multifunctionele Accommodaties (MFA's) gevestigd.

Binnen een centrumgebied staat de verblijfskwaliteit voorop. Bereikbaarheid voor alle vormen van vervoer is belangrijk. Dit stelt de gemeente Bladel voor de uitdaging van een goede inrichting, zeker met oog op ruimte voor parkeren.

Woongebied

De gemeente Bladel kent een grote diversiteit aan woongebieden in alle kernen. Woongebieden onderscheiden zich van elkaar in mate van woningdichtheid, maar ook op basis van fysieke en ruimtelijke inrichting in de woonwijken. Dalem betreft een bijzonder woongebied, gezien de landelijke ligging en in de vorm van een lintstructuur.

Binnen woongebieden ligt de nadruk op wonen én verblijven. Kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening aan huis is toegestaan. Woongebieden kenmerken zich door een goede bereikbaarheid via een omliggende wegenstructuur van wegen met een zekere ontsluitingsfunctie.

Schoolomgeving

Elke kern beschikt over één of meer basisscholen. Schoolomgevingen vormen een 'special' binnen het woongebied. In de kleine kernen zijn de school- en sportomgevingen binnen de bebouwde kom gevestigd in of nabij MFA's. In de kern Bladel bevindt zich ook speciaal basisonderwijs (de Piramide) en een middelbare school (het Pius X-College). Bij het Pius X-College vormt de aangrenzende concentratie van kantoren een aandachtspunt.

Kenmerkend voor basisschoolomgevingen is de vervoerspiek gedurende enkele momenten van de dag. Het brengen en halen van leerlingen door de ouders veroorzaakt deze piek voor het basisonderwijs. Bij het speciaal basisonderwijs vindt daarnaast een toestroom aan collectief (taxi-) vervoer plaats. Bij het Pius X-College veroorzaken de scholieren de piek zelf. De schoolgebieden zijn aangeduid op de gebiedsprofilenkaart. De inrichting verschilt per schoolgebied en vereist maatwerk voor oversteekvoorzieningen, snelheidsremmers of signalering in of op het wegdek of met verkeersborden.

Bedrijventerrein

De gemeente Bladel beschikt over drie grootschalige bedrijventerreinen. Het Kempisch Bedrijvenpark Hapert is gelegen aan de A67. Industrierrein Hapert en bedrijventerrein de Sleutel in Bladel liggen aan de N284, waarop naast lokale, ook internationaal georiënteerde (logistieke) bedrijven zijn gevestigd. Lokaal georiënteerde bedrijven zijn verspreid over de kernen of gevestigd op kleinschalige (gemengde) bedrijventerreinen.

Buitengebied

Het buitengebied beslaat de grootste oppervlakte van de gemeente Bladel. Het buitengebied bestaat uit een multifunctionele mix van drie functies: recreëren, agrarische sector en natuur. Voor Bladel geldt dat deze mengvorm juist de kracht en attractie vormt van het buitengebied. Elke functie kent een specifieke behoefte voor verplaatsingen binnen dit gebied. De omvang en aard van deze verplaatsingen zijn seizoensgebonden en beperkt van aard.

Binnen het buitengebied onderscheiden we:

- Natuur: hieronder vallen de diverse bos- en heidegebieden die de gemeente Bladel rijk is. Hier liggen routestructuren voor de MTB, fietsers, wandelaars en ruiters.
- Recreatie en Sport: hieronder vallen de recreatieve trekpleisters, waaronder diverse campings en recreatieparken. Naast deze verblijfsrecreatie trekt de gemeente Bladel veel dagrecreanten aan. We maken een onderscheid in lokale recreatie voor inwoners en recreatie voor de toeristen en andere mensen van buiten de gemeente.
- Landbouw: de agrarische sector is onlosmakelijk verbonden met het Brabantse land.

Al deze functies binnen het gebiedstype buitengebied bieden de gemeente Bladel de uitdaging om de bereikbaarheid te borgen binnen een verkeersveilig medegebruik door en voor alle gebruikers.

3.2 Vervoerswijzen

Een vervoerswijze is een middel om je te verplaatsen. We onderscheiden er zes, namelijk: voetganger, fietsverkeer, autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer.

Voetganger



Een uniforme voetganger bestaat niet. Er bestaat een diversiteit aan wandelaars met elk een ander doel of bestemming. Dit vertaalt zich in bijvoorbeeld recreatieve wandelaars, schoolgaande kinderen of winkelend publiek. Voor de voetganger houden we tevens rekening met toegankelijkheid voor mindervaliden, zoals blinden en slechtzienden, personen met rollators en rolstoelen, maar ook met wandelaars met een kinderwagen.

Fietsverkeer



Voor fietsers onderscheiden we drie doelgroepen: utilitair (waaronder woon-werkverkeer), scholieren en recreatieve fietsers. Voor woon-werkfietsers zijn snelle, comfortabele en directe routes belangrijk. Scholieren verplaatsen zich vaak in grote groepen met gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid op schoolroutes.

De omvang van de groep recreatieve fietsers neemt toe. Dit komt door (ouderen met) elektrische fietsen, maar ook de groeiende populariteit van de sport mountainbiken en wielrennen in deze regio.

Autoverkeer



De meeste verplaatsingen worden gemaakt met de auto. De auto voorziet voor een groot deel in de dagelijkse mobiliteitsbehoefte van onze inwoners. De auto is voor een belangrijk deel bepalend voor de inrichting van de openbare ruimte.

Voor het autoverkeer zijn landelijke trends gaande als verschuiving van bezit naar gebruik én een verschuiving van type aandrijving en brandstof.

Vrachtverkeer



Vrachtverkeer is een bekende verschijning vanwege de ligging aan de transportcorridor A67 en de N284. Vrachtverkeer heeft vaak een bestemming op bedrijventerreinen en in centrumgebieden.

Openbaar vervoer



Regulier openbaar vervoer bestaat in de gemeente Bladel uit dienstregelingen gebonden busdiensten voor het streekvervoer op de as Eindhoven naar Reusel (Tilburg). De kleinere kernen zijn met het openbaar vervoer bereikbaar door de inzet van de buurtbus.

Landbouwverkeer



In het buitengebied heeft landbouwverkeer een belangrijk aandeel in het gebruik van de wegen. Met hoge intensiteit gedurende bepaalde perioden per jaar maken de vaak grote en brede voertuigen onmiskkenbaar deel uit van het verkeersaanbod.

4 Verkeersvisie

Met deze Verkeersvisie creëren we helderheid over wat we op middellange termijn willen bereiken, wat we (vooral) belangrijk vinden en welke uitgangspunten we hanteren bij het maken van keuzes voor de inrichting en vormgeving van onze verkeersomgeving. We willen een actief en doelgericht mobiliteitsbeleid, waarvoor we budget beschikbaar willen stellen. Dit hoofdstuk beschrijft die visie. De Verkeersvisie van Bladel start met een beschrijving van de wensbeelden voor de netwerken van gemotoriseerd verkeer, fiets en openbaar vervoer als basis voor de visie per gebiedstype.

4.1 Netwerkaarten

4.1.1 Wensbeeld voetganger

Voor de voetganger stellen we geen netwerkaart op, zij verplaatsen zich binnen alle gebiedstypen. De voetganger heeft prioriteit binnen de centrum- en woongebieden en bieden we een toegankelijke, veilige en voetgangersvriendelijke omgeving. Speciale aandacht hebben we voor veilige oversteken van doorgaande wegen op schoolroutes, de directe omgeving van de scholen en zorgvoorzieningen.

Mindervaliden met rolstoelen, scootmobielen of rollators bieden we in het centrum- en de woongebieden een toegankelijke openbare ruimte met waar mogelijk vrije en voldoende brede voetpaden. Dit geldt ook voor valide, oudere inwoners en inwoners met kinderwagens. Zo kunnen mindervaliden zich zelfstandig blijven verplaatsen. In het buitengebied is deze ambitie niet realistisch en bieden we deze voorzieningen niet.

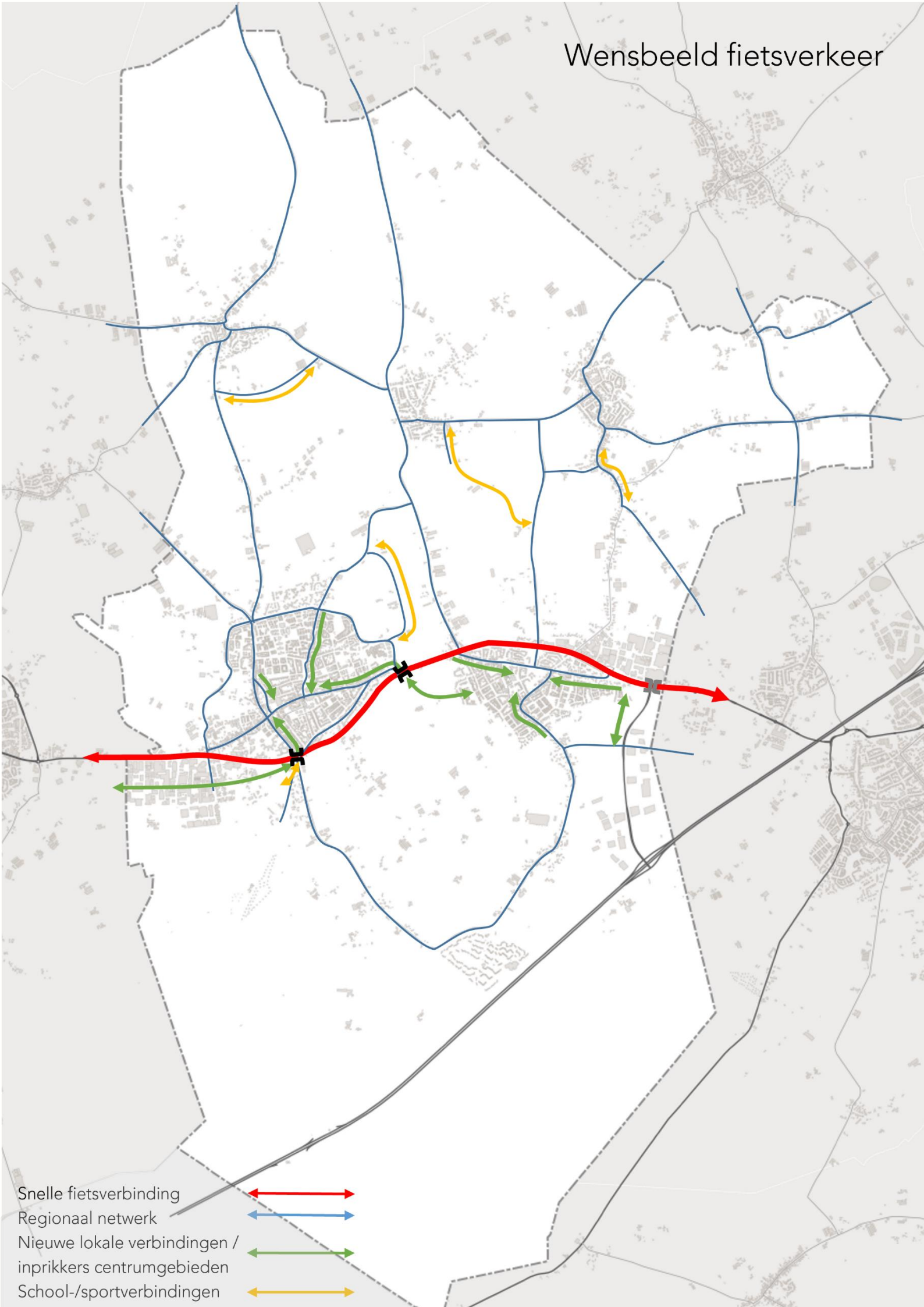
Ook de volgende locaties zijn belangrijk in het voetgangersnetwerk:





- OV-knooppunten
- Dorpsharten van Casteren, Hoogeloon en Netersel

In het buitengebied bieden we een groot netwerk van recreatieve, onverharde wandelpaden. De veiligheid op de punten wáár verschillende netwerken met andersoortig verkeer samenkomen, hebben onze aandacht. Dubbelgebruik van fietspaden door voetgangers is af en toe onvermijdelijk omdat realisatie van voetpaden niet realistisch is.

De algehele kwaliteit van het voetgangersnetwerk borgen we door structurele controles op de staat van het netwerk. Groenonderhoud voor het vrijhouden van trottoirs heeft hierbij de aandacht.

Wensbeeld fietsverkeer



- Snelle fietsverbinding 
- Regionaal netwerk 
- Nieuwe lokale verbindingen /
inprikkers centrumgebieden 
- School-/sportverbindingen 

4.1.2 Wensbeeld fiets

De fiets is als vervoersmiddel in opkomst. De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Binnen de gemeente Bladel krijgt de fiets daarom een prominente plaats en positie in het straatbeeld. De centra en de MFA's zijn via directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen bereikbaar. Bepaalde keuzes voor de fiets zullen ten koste gaan van ruimte voor de auto.

De komende jaren zetten we in op een stimulans voor het fietsgebruik. We faciliteren het toenemende gebruik hiervoor op gepaste wijze door het bieden van een verkeersveilige inrichting met aandacht voor voldoende breedte van fietsvoorzieningen, gladheidbestrijding en sociale veiligheid met onder andere passende verlichting. Ook ondersteunen we campagnes voor veilig fietsverkeer, onder andere gericht op het toenemend gebruik van de elektrische fiets.

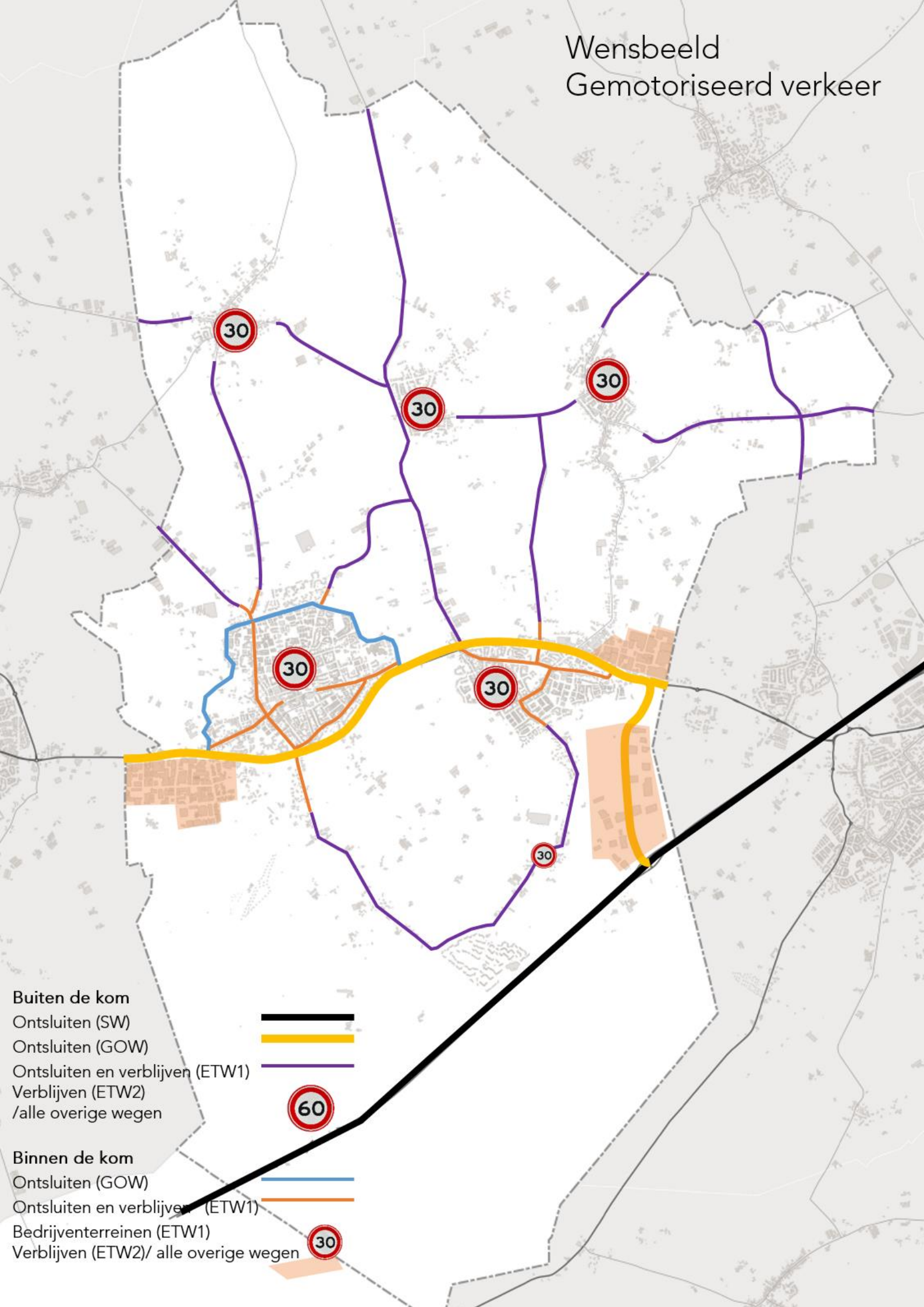
Snelle en directe routes zijn belangrijk. Fietsers willen met zo min mogelijk tijdsverlies van herkomst naar bestemming fietsen. Zowel lokaal richting centra of belangrijke bestemmingen en in overleg met buurgemeenten realiseren we ontbrekende schakels. Het upgraden van fietsverbindingen biedt meer kansen voor de inzet van de fiets voor woon-werkverkeer. Ook recreatieve en utilitaire fietsers, zoals voor het doen van boodschappen of het brengen van een bezoek aan het winkelcentrum, profiteren direct mee.

Voor de verbinding met het stedelijk gebied sluiten we aan bij de ambities van de Kempische mobiliteitsstrategie en zetten we in eerste instantie in op het realiseren van een snelle fietsverbinding tussen de gemeenten Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel en Veldhoven. De verbindingen richting Tilburg en de noordzijde van de Brainport zijn van secundair belang.

We vinden het belangrijk dat scholieren en kinderen zich veilig verplaatsen richting school en sportvoorzieningen. We stimuleren daarom het gebruik van de fiets voor deze doelgroepen. De prioriteit ligt op het verbeteren van verkeersveiligheid. Voor schoolomgevingen van basisscholen gelden andere inrichtingskenmerken als voor middelbare scholen. Ingrepen zoals het realiseren van veilige oversteeklocaties hebben gevolgen voor de doorstroming voor het overige verkeer op deze doorgaande wegen.

Binnen de gemeente Bladel zien we een toename van recreatieve fietsers. De toeristische en recreatieve voorzieningen moeten daarom ook goed en veilig per fiets bereikbaar zijn.

Wensbeeld Gemotoriseerd verkeer



Buiten de kom

- Ontsluiten (SW) 
- Ontsluiten (GOW) 
- Ontsluiten en verblijven (ETW1) 
- Verblijven (ETW2) 
- /alle overige wegen

Binnen de kom

- Ontsluiten (GOW) 
- Ontsluiten en verblijven (ETW1) 
- Bedrijventerreinen (ETW1) 
- Verblijven (ETW2)/ alle overige wegen 

4.1.3 Wensbeeld gemotoriseerd verkeer

Vanwege de ligging en beperkte OV-bereikbaarheid van de kernen in de gemeente Bladel is de afhankelijkheid van de auto groter dan in het stedelijk gebied. De meeste inwoners zijn nog steeds georiënteerd op de auto en gebruiken deze voor de meeste verplaatsingen, ook binnen de kernen. Desondanks zien we de auto niet meer als leidend vervoersmiddel binnen elk gebiedstype.

Voor het gemotoriseerd verkeer kijken we met een frisse blik naar de wegcategorysering. Een wegcategorysering biedt een duidelijk wensbeeld voor de wegenstructuur en bijbehorende inrichting. Per weg maken we daarom een duidelijke keuze voor de functie, waarbij we de volgende functies onderscheiden: ontsluiten, verblijven of een mix van beiden. De inrichting en maximale snelheid hangen af van de functie en ligging binnen of buiten de bebouwde kom. Een uniforme, eenduidige inrichting is noodzakelijk voor een begrijpelijk en samenhangend netwerk voor de automobilist.

Ontsluiten

De gemeente Bladel ontsluit via 'gebiedsontsluitingsweg' N284 op de 'stroomweg' A67. Op deze stroomweg geldt een maximale snelheid van 100 of 130 km/uur. De A67, ook bekend als de E34, vormt een belangrijke vervoersader van Antwerpen naar het Ruhrgebied en verbindt Bladel met Veldhoven, Eindhoven en de A2. De kernen Hapert en Bladel grenzen direct aan de N284, deze weg vormt de belangrijkste ontsluiting richting Eindhoven en Tilburg. De verbinding richting Tilburg wikkelt zich af via de Randweg van de kern Reusel en de N269. Deze wegen bevinden zich buiten de bebouwde kom, de maximale snelheid op deze zogenaamde 'gebiedsontsluitingswegen' is 80 km/uur.

Binnen de bebouwde kom komt de functie ontsluiten ook alleen voor op gebiedsontsluitingswegen. De maximumsnelheid bedraagt hier 50 km/uur en de inrichting voorziet in vrijliggende fietsvoorzieningen. In de gemeente Bladel onderscheiden we daarin alleen de randweg van de kern Bladel (Lange Trekken, P.G. Ballingslaan, Gozelinusbocht, Postelweg).

Verblijven en ontsluiten

Binnen de bebouwde kom komt de combinatie verblijven en ontsluiten enkel voor in de kernen van Bladel en Hapert. We volgen hierin de landelijke trend voor het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom vanwege de leefbaarheid en verkeersveiligheid, door het verkleinen van het snelheidsverschil tussen de verschillende vervoerswijzen. Immers, hoe kleiner het onderlinge snelheidsverschil, hoe lager de kans op zwaar letsel of overlijden.

Het wensbeeld voor deze 'erftoegangsweg type 1' wegen binnen de kom is dat hier, in ieder geval op termijn, een maximumsnelheid van 30 km/uur gaat gelden. Dit wensbeeld heeft voor verschillende wegen een herinrichting tot gevolg. Hier houden we rekening met maatwerk voor een passende inrichting bij de wegintensiteit. Randvoorwaardelijk is uiteraard de bereikbaarheid van hulpdiensten en openbaar vervoer. Voor de planning van uitvoeringsprojecten maken we 'werk met werk'. Daarbij combineren we herinrichtingsprojecten zoveel met andere al geplande werkzaamheden, bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden aan het riool.

Binnen de bebouwde kom hebben de volgende wegen een verblijfs- en een ontsluitende functie:

- Bladel:
 - Bleijenhoek
 - Europalaan-Helleneind
 - Heeleind-Boskant
 - Sniederslaan (m.u.v. winkelgebied)
 - Molenweg (gedeeltelijk)
 - Bredase Baan (gedeeltelijk)
- Hapert:
 - De Wijer-Oude Provinciale weg
 - Burgemeester van Woenseldreef (gedeeltelijk)

De wegen op industrie- en bedrijventerreinen zijn 'erftoegangswegen type 1' met een vaste maximumsnelheid van 50 km/uur.

Buiten de bebouwde kom geldt de functie verblijven en ontsluiten voor de verbindende wegen tussen de kernen van de gemeente Bladel en aangrenzende buurgemeenten. Hier geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. De verharding op deze wegen varieert van asfalt tot kasseien en zijn bij voorkeur voorzien van (vrij liggende) fietsvoorzieningen. Voor fietsers realiseren we op noodzakelijke locaties veilige oversteekvoorzieningen over de drukke doorgaande wegen.

Verblijven

Binnen de bebouwde kom hebben alle overige wegen voornamelijk een verblijfsfunctie. Het wensbeeld voor deze 'erftoegangsweg type 2' ziet daar een maximumsnelheid van 30 km/uur. Per gebiedstype kennen we een passende prioriteit toe aan de auto. Dit biedt kansen om meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te bewerkstelligen.

Buiten de bebouwde kom resteren, naast de verbindende wegen tussen de kernen, nog een aantal overige wegen waarbij de verblijfsfunctie overheerst. De maximumsnelheid is daar ook 60 km/uur, maar de intensiteit van gemotoriseerd verkeer is daar veel lager. Op dit type wegen passen we echter niet per definitie vrij liggende fietsvoorzieningen toe.

Zwaar- en Landbouwverkeer

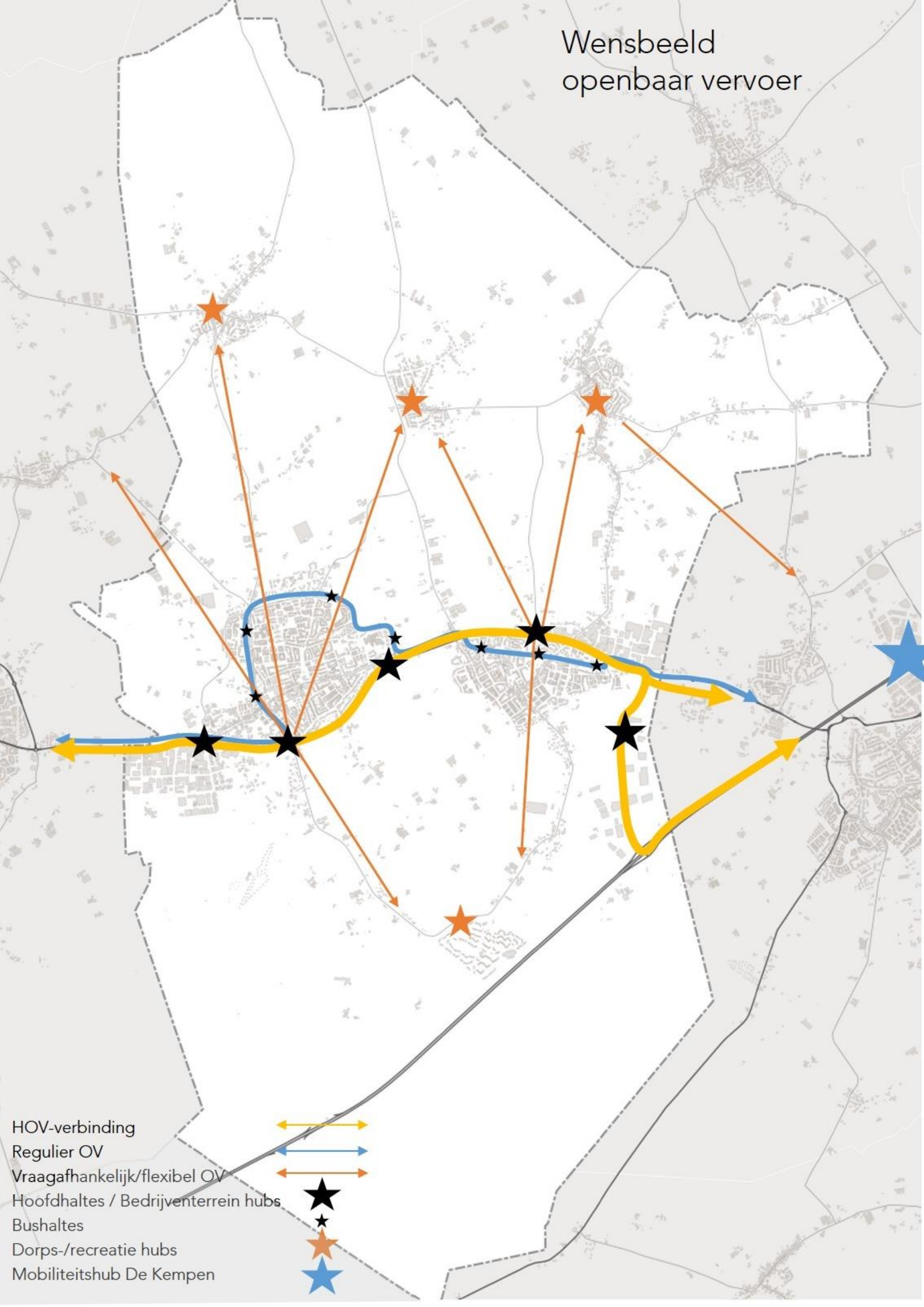
We zetten niet in op een aangewezen netwerk van routes voor zwaar- en landbouwverkeer. Enerzijds omdat er geen duidelijke voorkeursroutes beschikbaar zijn, anderzijds omdat dit verkeer zelf al bewust kiest voor de meest geschikte route, afhankelijk van de bestemming.

Binnen de kernen wordt, mede door het toegenomen formaat, wel regelmatig overlast ervaren van zwaar- en landbouwverkeer. Een volledig verbod binnen de kernen op dit soort verkeer is echter in de praktijk niet haalbaar, er zijn geen geschikte alternatieve routes. Dit pakken we aan door het reduceren van het aantal verplaatsingen door de kernen met maatwerk, het toegankelijk maken van de robuuste randen (N284) voor landbouwverkeer en inzet op gerichte communicatie voor en samenwerking met ondernemers en belangenorganisaties als de ZLTO.

4.1.4 Wensbeeld openbaar vervoer

We willen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Dit is afhankelijk van de ontwikkelingen van de concessie openbaar vervoer en de vernieuwde OV-visie Provincie Noord Brabant. De huidige concessie loopt tot 2026 in Zuidoost Brabant. Bij de nieuwe concessie maken we ons hard voor een sterke hoogwaardige openbaar vervoer as van Bladel naar Eindhoven met een vlotte overstap in buurgemeente Reusel en een snelle verbinding richting Tilburg en Turnhout (België).

Wensbeeld openbaar vervoer



- HOV-verbinding
- Regulier OV
- Vraagafhankelijk/flexibel OV
- Hoofdhalthes / Bedrijventerrein hubs
- Bushaltes
- Dorps-/recreatie hubs
- Mobiliteitshub De Kempen

Voor het openbaar vervoer zien we bij voorkeur de volgende verdeling:

- Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) middels een sneldienst op de as N284 van Reusel via de mobiliteitshub de Kempen (Eersel) naar Eindhoven. De verbinding blinkt uit in snelheid, is comfortabel en halteert enkel op een beperkt aantal grote haltes of mobiliteitshubs aan de N284 bij de grotere kernen en bedrijventerreinen. De HOV-lijn doet ook het KBP aan.
- Een reguliere busverbinding. De verbinding is comfortabel en volgt de huidige busverbinding door de kernen Bladel en Hapert. De verbinding loopt via de N284 richting Duizel, Eersel en mobiliteitshub de Kempen naar het stedelijk gebied van Eindhoven.
- Kleinschalig openbaar vervoer zoals buurtbus, lokale initiatieven of vraagafhankelijk vervoer voor kleine kernen sluit direct aan op de sterke OV-as en/of de mobiliteitshub de Kempen. Deze vormen kunnen flexibel zijn qua route en dienstverlening.

Het openbaar vervoer verandert in de toekomst naar een totaal mobiliteitsaanbod met naast vervoer van bussen, ook aanvullende diensten zoals deelmobiliteit en MaaS (Mobility as a Service). Dit maakt het mogelijk om eenvoudiger, anders en flexibeler te reizen. In de komende jaren volgen nog meer ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, ontwikkelingen van voertuigen en autonoom vervoer. Dit leidt tot een kwaliteitsimpuls van het regionale vervoerssysteem. We sorteren tijdig voor op ontwikkelingen door open te staan voor experimenten met nieuwe vormen van openbaar vervoer ter verbetering van de bereikbaarheid.

Samen met de Kempengemeenten ontwikkelen we een fijnmazig hub-netwerk (multimodale over-/opstappunten) om de aansluiting vanuit de bedrijventerreinen en dorpen te verbeteren ván en naar de rest van de regio. Dit varieert van een hub met bovenregionale functie tot het bedienen en verbinden van lokale, bedrijventerrein, recreatieve en dorps-hubs.

Openbaar vervoer over de bedrijventerreinen is geen directe randvoorwaarde gezien de grote reisafstanden op de terreinen zelf. Een comfortabele en directe verbinding met een korte reistijd richting stedelijk gebied is dat wel. Met een goede 'last mile' verbinding naar de hub op of halte aan de rand van de bedrijventerreinen zorgen we voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit vergt met maatwerk per bedrijventerrein met (diverse vormen van) deelmobiliteit.

Voor het ontwerp van haltes voor openbaar vervoer houden we rekening met slimme vormen van vervoer, zoals deelmobiliteit. Zo vergroten we het verzorgingsgebied van de bushaltes en werken we aan een zo groot mogelijke toegankelijkheid voor iedereen. De leefbaarheid van de kleine kernen willen we positief beïnvloeden door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. We ondersteunen waar mogelijk innovatieve pilots om de kleine kernen, bedrijventerreinen en recreatieve trekpleisters via mobiliteitsknooppunten aan te sluiten op de sterke openbaar vervoersassen. We zetten in op (nieuwe) vormen van flexibel openbaar vervoer, deelauto's, deelfietsen en particuliere initiatieven.

De gemeente Bladel wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren door meer doelgroepen (inclusie) aan te laten sluiten op het openbaar vervoer. Toegankelijkheid, zelfstandig mobiel en mogelijkheid tot gebruik is hierbij belangrijk. Inclusie in het openbaar vervoer is echter voor ons geen doel op zich en als lokale overheid pakken we daarin geen proactieve rol. We kijken voor welke doelgroepen de nieuwe concessie van 2026 kansen biedt voor een meer inclusie in het openbaar vervoer. Tot die tijd staan we open voor maatwerk bij kansen of verbeteringen op het gebied van efficiëntie.

4.2 Visie centrumgebied

De centrumgebieden hebben een lokale en regionale zorgfunctie, waarbij autobereikbaarheid belangrijk is. We bieden een goede balans tussen autobereikbaarheid en verblijfskwaliteit. De centrumgebieden van Bladel en Hapert verschillen van karakteristiek, daarom beschrijven we per gebied een specifiek wensbeeld.

Het centrumgebied van Bladel richt zich op funshoppen binnen een aantrekkelijke, groene omgeving met een hoge verblijfskwaliteit. De voetganger en fietser hebben de prioriteit en verplaatsen zich veilig binnen het centrumgebied (voornamelijk de Sniederslaan). De auto is er te gast. We brengen de snelheid van het gemotoriseerd verkeer terug door een passende inrichting. Voor de fietsers richten we voldoende en bereikbare fietsparkeergelegenheid in. In overleg met de horeca en met de komst van de MFA naar de markt, ontstaan er mogelijkheden in het bieden van veilige, overdekte en multifunctionele fietsenstallingen, waarbij het opladen van de e-bike tot de mogelijkheden behoort.

Inzetten op een autoluw centrum in Bladel heeft gevolgen voor het parkeren. De bereikbaarheid per auto is vanwege de regionale functie belangrijk voor de ondernemers. We zien parkeren geconcentreerd op 'de koppen van het centrum', niet direct in de Sniederslaan. Betaald parkeren zien we in beginsel niet als optie. Door het beter benutten van de bestaande capaciteit pakken we parkeeroverlast aan. Andere mogelijkheden zijn parkeerregulering en het sturen van parkeren door personeel via een werkgeversbenadering.

Parkeren op de Markt verplaatsen we pas op het moment dat in de directe nabijheid voldoende parkeergelegenheid beschikbaar komt. We sluiten gebouwde voorzieningen boven of onder de grond niet uit vanwege de steeds schaarser wordende ruimte in het centrumgebied. Zo creëren we verblijfskwaliteit in plaats van blik op straat. Het maakt de komst van nieuwe ontwikkelingen mogelijk door de opvang van de extra parkeerdruk en blijft ruimte bieden voor evenementen.

Het centrumgebied van Hapert heeft voornamelijk een boodschappenfunctie. De Markt blijft beschikbaar voor parkeren. Hier werken we aan een goede en verkeersveilige mix tussen ruimte voor parkeren, evenementen en verblijfskwaliteit. Voor de Markt in Hapert onderzoeken we of parkeerregulering tot de mogelijkheden behoort om een functionerend parkeersysteem te bieden met de komst van de nieuwe ontwikkelingen. Betaald parkeren zien we niet als optie. Voor fietsers richten we voldoende fietsparkeergelegenheid in en bekijken we welke kansen de komst van de MFA biedt.



MARKTSTADETE

inbik

LIMIT

Centrumgebieden moeten bereikbaar zijn voor vrachtverkeer om te voorzien in de bevoorrading. Bevoorrading geschiedt op een verkeersveilige wijze met zo min mogelijk overlast voor omwonenden in het centrum en aan de toeleidende routes. Beide centrumgebieden liggen aan het einde van de distributielijnen. Het opleggen van venstertijden is daarom niet wenselijk.

Het centrum van Bladel vormt, net zoals in Hapert, het hart van het dorp. De locaties van de nieuwe multifunctionele accommodaties (MFA's) liggen in dit hart. In de MFA's worden maatschappelijke diensten, ontspanning, cultuur en onderwijs aangeboden. Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle doelgroepen is een belangrijke voorwaarde. Bereikbaarheid per openbaar vervoer hoort daar ook bij. We zetten in op het handhaven van het huidige voorzieningenniveau en breiden dit waar mogelijk uit met multimodale, innovatieve vormen van vervoer.

De fiets gaat de komende jaren een grotere rol spelen in het vervoerssysteem. Het is belangrijk om recreanten en consumenten te verleiden om met een andere vervoerswijze richting de centra te komen dan met de auto. De centrumgebieden sluiten we daarom aan op de snelle fietsverbinding richting het stedelijk gebied van Veldhoven en Eindhoven. We verbeteren hiermee ook de verbindende routes binnen de kernen voor de fietser. Dit betekent dat we op de toeleidende wegen binnen de huidige infrastructuur de fietser een duidelijke positie op de weg geven. We onderzoeken welke directe en comfortabele verbindingen voor de fietser binnen de kernen richting beide centrumgebieden gaan realiseren.

Voorzieningen voor elektrische auto's in de centra vormen een uitdaging. We zetten niet in op laadvoorzieningen binnen de blauwe zones in de centra. De verblijftijd is daar te kort. We zien wel mogelijkheden voor het realiseren van oplaadplaatsen op parkeervoorzieningen in en rond het centrum, gericht op lang(er) parkeren.



4.3 Visie woongebied

Woongebieden bestaan uit woonwijken waarin verblijven de meeste prioriteit heeft. De maximumsnelheid is 30 km/uur, waarbij op ontsluitende wegen een hogere maximumsnelheid mogelijk is. Op termijn richten we de wegen zodanig in dat het wegbeeld overeenkomt met de functie. Een verkeersveilige inrichting zien we als een basisvoorwaarde, we hanteren hiervoor de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Het terugdringen van hinder en klachten door sluipverkeer (ongewenst doorgaand verkeer) is belangrijk voor de gemeente Bladel. We zetten we in op de factor 'gedrag' door inzet van campagnes en aanvullend het herinrichten van de bestaande infrastructuur. In de kernen investeren we in een structurele oplossing en niet in tijdelijke noodoplossingen. Dit realiseren we met maatwerk met een passende inrichting gericht op het afremmen en minder aantrekkelijk maken van de kernen als doorgaande routes. Een inrichting, die voldoet aan de richtlijnen én past bij de wensen van de kernen. Nieuwe infrastructuur in de vorm van randwegen is niet gewenst. We verbeteren de doorstroming op de N284 om reistijdwinst via sluiproutes te verminderen. We werken hier samen met de andere Kempengemeenten. Mobiliteit stopt immers niet bij de grens.

Ervaren overlast komt vaak voort uit hinderlijk verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. We staan niet onwelwillend tegenover de aanleg van snelheidsremmers. We leggen deze alleen aan wanneer deze vanuit oogpunt verkeersveiligheid een positieve bijdrage leveren en voldoende draagvlak vanuit de omgeving aanwezig is. We hebben daarnaast aandacht voor het vrijhouden voor uitzicht op kruisingen door groenonderhoud vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en toegankelijkheid.

We zien liever geen zwaar (landbouw)verkeer binnen de woongebieden. Incidenteel, noodzakelijk vrachtverkeer met een bestemming accepteren we, doorgaand vrachtverkeer ontmoedigen we. We reduceren het aantal verplaatsingen van landbouwverkeer door de kernen met maatwerk, het toegankelijk maken van de doorgaande wegen aan de randen (N284) voor landbouwverkeer en inzet op gerichte communicatie met belangenorganisaties als de ZLTO.

De komende jaren staat het langzaam verkeer centraal. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid maken we ruimte voor de bewegende burger. Binnen de woongebieden creëren we een verkeersveilige ruimte voor fietser en voetganger. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. In de bestaande woongebieden geven we bij herinrichting ruimte terug aan voetganger en fietser. Hierbij houden we rekening met toegankelijkheid voor minder valide en kwetsbare doelgroepen. Ervaring leert echter dat beeldkwaliteit soms botst met comfort en toegankelijkheid. We zien beeldkwaliteit als doorslaggevend belang en lossen de afwijkende situaties per locatie met maatwerk op

Voor de voetganger is het netwerk, vooral in de kleinere kernen, niet sluitend. We realiseren trottoirs op ontbrekende verbindingen om de veiligheid te verbeteren én wandelen te stimuleren. We gaan door met het actief terugdringen van stoepparkeren door campagne, communicatie en handhaving.

De fietser krijgt een duidelijke positie op de rijbaan. Waar mogelijk realiseren we een netwerk van langzaam verkeer voorrangroutes in de kernen. Deze sluiten aan op de snelle fietsverbindingen richting de werkgebieden en het stedelijk gebied van Veldhoven en Eindhoven om zodoende de mobiliteitstransitie te bevorderen. Nieuwe woongebieden richten we in met goede, veilige verbindingen voor fietsers en wandelaars. De auto komt op de tweede plaats en ontvangt minder ruimte, auto's mogen omrijden. We willen de openbare ruimte minder verharderen. De volledige parkeerbehoefte faciliteren door het aanleggen van parkeerplaatsen volgens een norm is niet altijd gewenst en mag zeker niet ten koste gaan van groen. Dit vraagt om een aanpassing van het parkeerbeleid. We staan open voor initiatieven om bestaande inrichtingen te vergroenen om zo een bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie en klimaatadaptatie. We gaan flexibel om met parkeernormen door de mogelijkheid te bieden om af te wijken van de gestelde parkeernormen, wanneer er binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kansen zijn voor innovatieve oplossingen. We scheppen hiervoor richtinggevende kaders binnen het parkeerbeleid. We zien kansen voor de inzet op gebouwde parkeervoorzieningen (garages) om de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te verbeteren.

Klimaatmitigatie en -adaptatie staan hoog in het vaandel bij de gemeente Bladel. We sluiten aan op de landelijke ambitie om het aantal laadpunten voor elektrische voertuigen uit te breiden. In bestaande woongebieden plaatsen we extra laadpalen op basis van prognose van gebruik. We accepteren dat als gevolg hiervan, huidige parkeerplaatsen komen te vervallen ten gunste van parkeerplaatsen met publieke oplaadpunten. Het uitgangspunt voor nieuwe woongebieden is een inrichting met ruim voldoende laadvoorzieningen.

Meten is weten. We meten structureel het verkeersbeeld en monitoren de ontwikkelingen van het verkeer in onze gemeente. Zo kunnen we tijdig bijsturen en met data onderbouwde keuzes maken. We werken niet enkel met traditionele 'tel-lussen', maar maken ook gebruik van de uitgebreide mogelijkheden van moderne (smart) middelen.

Met klachten en meldingen over intensiteiten, trillingen, parkeeroverlast, snelheid, et cetera gaan we objectief en reëel om. De instelling daarbij is 'Ja, mits...', maar dat betekent dat niet alle klachten leiden tot het treffen van (fysieke) maatregelen. Indien mogelijk zetten we in op het aanpassen van gedrag.

We maken keuzes of we gericht, bijvoorbeeld via handhaving, educatie of communicatie verbetering kunnen behalen en of zelfs inzet gewenst is. Voor verkeersonveilige situaties kijken we naast het objectieve kader van geregistreerde ongevallen, ook naar de subjectieve beleving door het analyseren van klachten en meldingen over onveilige verkeerssituaties.

We bieden ruimte voor maatwerk bij burgerinitiatieven. In de geest van de omgevingswet voeren we bij deze initiatieven breed intern overleg met onder andere de afdelingen ruimtelijke ordening en openbare werken. We vinden het belangrijk om in deze processen als gemeente duidelijke afspraken te maken, ook over de rol van de gemeente. De rol van de gemeente varieert daarbij van projectleider tot initiator, facilitator tot uitvoerder.

Schoolomgeving en MFA

Elk schoolgebied is een op zichzelf staande 'special' en vraagt om een passend, veilig en herkenbaar bereikbaarheidsprofiel. Uniformiteit blijft ook hier belangrijk, desondanks vragen de schoolomgevingen om maatwerk in een samenspel tussen eventuele aanpassingen in infrastructuur en mensgerichte maatregelen. Het realiseren van een Kiss+Ride zone is voor één specifieke schoolomgeving bijvoorbeeld effectief, voor een andere niet.

We zien een grote rol voor een actieve gedragscomponent bij het halen en brengen door ouders en grootouders, zowel per specifiek schoolgebied als voor alle schoolgebieden in het algemeen. We zetten daarom in op meer aandacht voor promotie van initiatieven voor voorlichting en educatie. Naast het behouden en verbeteren van verkeersveiligheid, stimuleren we lopen en fietsen in het kader van de gezondheid. Zo verminderen we ook de overlast van parkeren tijdens de piek van haal- en brengmomenten. Wanneer aanpassingen in de inrichting alsnog noodzakelijk zijn, pakken we dit samen op met (verkeers-) ouders, omwonenden, directie, verkeersveiligheid werkgroepen, ouderraden en de leerlingen zelf.

Het gebied Lange Trekken vormt de 'special' van het Pius X-College, samen met het kantoreng gebied. De kantoren kennen een grote verkeersaantrekkende werking, waar we het aandeel van de auto willen reduceren. Voor de werkgevers zetten we daarom in op een werkgeversaankpak. Voor de leerlingen realiseren we een verkeersveilige inrichting van de belangrijke schoolroutes per fiets en te voet richting de haltes van het openbaar vervoer. Veilig verkeersgedrag van middelbare scholieren vinden we erg belangrijk. We investeren daarom in gedragsverandering door verkeerseducatie op middelbare scholen. Dit voeren we samen uit met het Pius X-College, BVL en andere partners voor bredere campagnes.



← A67

VDL Fibertech Industri

Hippert

Blue bicycle sign

4.4 Visie bedrijventerrein

Voor de bedrijventerreinen is bereikbaarheid per vrachtwagen, auto, fiets maar ook per openbaar vervoer essentieel om goed bereikbaar en concurrerend te blijven. We zetten dan ook in op een goede bereikbaarheid voor zwaar verkeer voor de logistiek en personeel met verschillende vormen van vervoer.

Voor het gemotoriseerd verkeer, zoals de auto en vrachtverkeer, zorgen we voor een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur, de A67. De gemeente pakt met de herinrichting van de N284 de lokale knelpunten en doorstroming op de N284 aan samen met de provincie Noord-Brabant en buurgemeente Reusel – De Mierden. Voor de A67 blijven we regionaal en provinciaal in gesprek om een goede doorstroming te behouden.

Op de bedrijventerreinen De Sleutel, Industrierrein Hapert en het Kempisch Bedrijvenpark moet de wegenstructuur zodanig zijn dat deze goed bereikbaar is voor zwaar vrachtverkeer. Laden en lossen op de weg blijft mogelijk. Parkeren door vrachtverkeer en medewerkers van de op de bedrijventerreinen gevestigde ondernemingen vindt plaats op eigen terrein.

We ontmoedigen lang parkeren door vrachtverkeer, zonder bestemming, op de bedrijventerreinen. We zetten op de juiste locaties fysieke en juridisch haalbare parkeerverboden in. Overnachten met de vrachtauto vindt bij voorkeur plaats op het Kempisch Bedrijvenpark, gelegen aan de transportcorridor A67. Zij bieden de mogelijkheid tot beveiligd overnachten voor vrachtwagenchauffeurs tegen betaling.

We gaan, ook op bedrijventerreinen, indien nodig flexibel om met parkeernormen en bieden ruimte om met innovatieve oplossingen af te wijken van de gestelde parkeernormen. We scheppen kaders binnen het parkeerbeleid om richting te geven en met maatwerk ruimte te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

Fietsbereikbaarheid is één van de pijlers voor de mobiliteitstransitie en onmisbaar voor het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen. Mede door de opkomst van de elektrische fiets en stimuleringsprojecten zien we een stijging van het gebruik van de fiets door medewerkers. We sluiten de bedrijventerreinen aan op de te realiseren snelle snelfietsverbinding richting het stedelijk gebied van Veldhoven en Eindhoven.

Deze ontwikkelingen zorgen voor een groeiende ruimtevrage voor de fietser op de bedrijventerreinen. De positie van de fietser op de weg is, mede vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, voor verbetering vatbaar. Binnen de beperkte ruimte op de (oude) bedrijventerreinen betekent dit dat ingrijpende wijzigingen ten gunste van de fiets/voetganger noodzakelijk zijn. Een goede bereikbaarheid voor de auto, en de toenemende aantallen van uitzonderlijk en zwaar verkeer, blijft wel een randvoorwaarde. De beperkte breedte van wegen en bochten vormen in de huidige situatie vaak een knelpunt voor het vrachtverkeer. Bij herinrichtingen maken we daarvoor afgewogen keuzes.

Laadvoorzieningen voor bezoekers en medewerkers van bedrijven blijven de verantwoordelijkheid van de bedrijven. Op de bedrijventerreinen realiseren we laadvoorzieningen waar mogelijk en bij voldoende verwacht gebruik op basis van prognoses. Hierbij aangetekend dat er weinig openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de plaatsing van de voorzieningen.

Tijdens pauzes en vergaderingen worden de wegen op bedrijventerreinen meer en meer gebruikt door wandelende medewerkers. Hierbij is medegebruik van fietsvoorzieningen en ontbrekende trottoirs een issue. Dit komt omdat op de bedrijventerreinen vaak beperkt ruimte is voor deze infrastructuur. We bekijken hoe we deze voorzieningen kunnen realiseren zonder dat dit direct ten koste gaat van het aanwezige, aangeplante groen.

Voor bereikbaarheid per openbaar vervoer op bedrijventerreinen zetten we in op één comfortabele halte per bedrijventerrein aan een snelle directe OV-verbinding richting stedelijk gebied. Op of aan de rand van de bedrijventerreinen realiseren we mobiliteitshubs die met een Kempisch en regionaal netwerk zijn verbonden. We voorzien deze hubs of haltes van slimme vormen van natransport, zoals bijvoorbeeld de deelfiets, deelauto's en andere initiatieven. Zo vergroten we het verzorgingsgebied van de bushaltes en maken we openbaar vervoer toegankelijk voor meer medewerkers. Op het Kempisch bedrijventerrein zien we mogelijkheden voor een grotere mobiliteitshub, waarbij we meerdere faciliteiten aan elkaar verbinden in combinatie met hoogwaardige laadinfra.

Samenwerken is belangrijk. Een gezamenlijke verantwoordelijkheid vereist een actieve, gecoördineerde werkgeversbenadering. Binnen deze benadering stimuleren we activiteiten om de bereikbaarheid te verbeteren gericht op de mobiliteitstransitie en om een bijdrage te leveren aan duurzame verplaatsingen. Het betreft campagnes voor de stimulering van het gebruik van de (elektrische) fiets in plaats van de auto, meer thuiswerken en andere duurzame mobiliteitsinitiatieven. Om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te borgen staan we open voor pilots en initiatieven, die helpen om het aantal autoverplaatsingen te reduceren.

Daarnaast zien we kansen in het combineren, coördineren en organiseren van logistieke bewegingen door centrale pakketbezorging voor bedrijventerreinen of het spreiden van logistieke aanvoer bij bedrijven.

In de afgelopen periode is gebleken dat een goede ontsluiting via meervoudige aansluitingen van bedrijventerreinen op de ontsluitende (N-)wegen belangrijk is voor de veiligheid. We werken daarnaast aan goede calamiteitenroutes via het hoofdwegenetwerk.

4.5 Visie buitengebied

Het buitengebied van Bladel bestaat uit een mix van landbouw, recreatie, wonen en natuur. Een divers en groot oppervlakte waarvoor we de volgende speerpunten zien.

Buiten de bebouwde kom gaan we wegen herinrichten om de snelheid te reduceren vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Grote snelheidsverschillen zorgen voor een hoge ernst van ongevallen. Veel 60 km/u wegen in de gemeente kennen op dit moment niet de juiste inrichting volgens het principe van Duurzaam Veilig. Dit zorgt dat alle wegen een hoger risico wat betreft verkeersveiligheid kennen en daardoor een aandachtspunt zijn. Het totale buitengebied is echter niet herin te richten. Weloverwogen keuzes zijn nodig om te bepalen welke locaties we aanpakken. De verharding op de wegen bestaat uit asfalt, klinkers en kasseien, waarbij geldt dat maatwerk of vorm boven functie gaat.

De bereikbaarheid van de landbouwgronden is van voldoende kwaliteit. We willen landbouwverkeer op de N284 blijven toestaan. We volgen hierbij het advies van de ZLTO. We vinden het veiliger om het verkeer over N-wegen te laten rijden, dan over wegen waar zich drukke recreatieve fietsroutes bevinden. We gaan op de wegen bedoeld voor landbouwverkeer, sluipverkeer (doorgaand verkeer zonder bestemming) niet faciliteren.

In het buitengebied ontstaan steeds meer nieuwe economische dragers bij vrijkomende agrarische bestemmingen (VAB's). Deze dragers hebben behoefte aan een bepaalde bereikbaarheid met bijbehorende infrastructuur. Als de functie niet past in het karakter van het buitengebied, dan kan mobiliteit een randvoorwaarde zijn in de beoordeling van vergunningverlening. We zien het niet als onze rol om te investeren in het aanpassen van de infrastructuur voor een ruimtelijke ontwikkeling. Daar zien we in eerste instantie een taak voor de ontwikkelaar.



In het buitengebied van Bladel wordt veel gefietst. We voorzien in veilige fietsvoorzieningen met oversteeklocaties op relevante recreatieve fietsverbindingen. De relevante verbindingen trekken we door naar centrumgebieden, sportvoorzieningen en de regionale (snelle) fietsverbindingen, zodat een dekkend netwerk ontstaat.

De natuurgebieden trekken veel recreanten aan. Hiervoor bestaat een uitgebreid en doordacht 'eigen' netwerk voor wandelaars, MTB, fietsers en ruiters. We communiceren over veilig gebruik van elkaars netwerk met gemeenschappelijke gedragsregels op de punten waar gemengd gebruik zich voordoet.

Voor de toegangspunten van de gemeentelijke natuurgebieden bieden we voldoende parkeergelegenheid. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen bij private recreatieve bestemmingen in het buitengebied. We handhaven op parkeren in bermen en bij overlast.

We zien de toegankelijkheid voor iedereen in het buitengebied als belangrijk onderdeel van de inclusie in de samenleving. Het bieden van deze toegankelijkheid uitdagingen door de omvang en het diverse grondeigenaarschap in het buitengebied. De gemeente zet zich in om beperkende toegangen op wegen, welke onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen (wegenlegger Bladel), aan te pakken en dragen we de wens van toegankelijkheid uit aan de andere grondeigenaren. Als gemeente staan we open om particuliere initiatieven voor bijvoorbeeld realisatie van geschikte wandelpaden voor mindervaliden te ondersteunen met als doel het buitengebied toegankelijk te maken.



5 Uitvoering

5.1 Inleiding

Van beleid

In hoofdstuk vier beschrijven we onze ambities voor de komende jaren voor de verschillende gebiedentypen in de gemeente Bladel op basis van de gedefinieerde netwerkkaarten van de vervoerswijzen. Op de achtergrond wegen we daarbij alles af tegen onze mindset, de brede kijk van de gemeente Bladel op mobiliteit en bijhorende aspecten rondom mobiliteit.

Naar uitvoering

Via projecten geven we uitvoering aan het formuleerde beleid in de eerste vier hoofdstukken van deze Verkeersvisie en doel we aan onze kerngedachten uit de mindset. Passend bij het abstractieniveau van een visie beschrijft dit hoofdstuk op hoofdlijnen de projecten waar we de komende jaren op inzetten. Daarbij maken we onderscheid naar overkoepelende projecten en projecten per kern. Bij de projecten per kern streven we een integrale benadering na waarbij we rekening houden met het maken van werk met werk. De exacte invulling van de projecten vindt pas plaats bij de uitwerking. Zo maken we bijvoorbeeld pas definitieve inrichtingskeuzes na het doorlopen van een participatietraject.

De beschreven projecten komen voort uit de evaluatie van het vorige beleidsplan, de interne inventarisatie voor deze visie en het doorlopen participatietraject met inwoners, ondernemers en belangenorganisaties.

Keuzes maken

In de periode tot 2035 geven we invulling aan onze Verkeersvisie door het uitvoeren van projecten. Bij de prioritering hebben we een afweging gemaakt tussen regionale en lokale belangen, daarbij hebben we ons laten leiden door de risicothema's volgend uit de risicoanalyse, ambtelijke ervaring en input uit de participatiesessies. Wanneer tijdens de looptijd van deze Verkeersvisie op basis van de verkeersveiligheidsanalyses blijken dat urgente verkeersonveilige situaties zijn ontstaan, zetten we in op maatwerk voor wat aanpak en prioritering betreft.

Per kern beschrijven we de projecten waar we het meeste waarde aan hechten als eerste. Voor projecten per kern geldt dat de inrichtingskeuzes pas definitief bepaald worden tijdens de bijhorende participatietrajecten.

5.2 Overkoepelende projecten

5.2.1 Gedragsprojecten

Mensgerichte campagnes dragen bij aan onze doelstellingen op het gebied van educatie, duurzaamheid, vitaliteit en verkeersveiligheid. De inzet op mensgerichte campagnes richt zich op de gedragscomponent van mobiliteit. We zien dan ook in meerwaarde in verkeerseducatie, communicatie en voorlichting. Gedrag speelt immers een steeds groter wordende rol in provinciaal, regionaal maar ook in lokaal beleid. Naast het reduceren van overlast, willen we door voorlichting en educatie de inzet op mensgerichte maatregelen verhogen om preventief te werk te gaan. Mensgerichte maatregelen laten zich voor het grootste deel vertalen in campagnes.

We breiden de huidige inzet uit voor mensgerichte maatregelen. Hierbij sluiten we aan op lokale, regionale en landelijke initiatieven of campagnes. Maar staan we ook open en verlenen medewerking voor incidentele initiatieven, wanneer deze bijdragen aan de doelstellingen uit de Verkeersvisie. We onderscheiden mensgerichte campagnes voor:

- Fietsstimulering ter promotie van het gebruik van de fiets.
- Stimulering werkgeversaanpak (app carpoolen).
- Verkeersveiligheid.
 - Gerichte aanpak van doelgroepen door ondersteuning van campagnes, zoals campagnes gericht op het gebruik van de (elektrische) fiets en auto voor ouderen (opfriscursus fiets en -auto), afleiding in het verkeer voor jonge bestuurders (shotgun, MONO), rijden onder invloed (BOB) en het aanspreken van verkeersovertreders (Smiley borden, spaarpotacties snelheid) etc.
 - Permanente verkeerseducatie (BVL) voor basisscholen.
 - Verkeerseducatie voor middelbare scholen.

We pakken dit integraal op met andere beleidsvelden, bijvoorbeeld met Welzijn. Vanuit de Verkeersvisie onderschrijven we de noodzaak.

5.2.2 Handhaving

Met handhaving dwingen we om naleving van regelgeving af. We zorgen ervoor dat onze gemeentelijke handhaving van wet- en regelgeving op een correcte en rechtvaardige wijze plaatsvindt. Handhaving is echter geen doel op zich, maar we willen een afname van ongewenst gedrag, wat leidt tot verkeersonveilige situaties en overlast.

Handhaving, gericht op het naleven van de regels door weggebruikers, is een passende maatregel in combinatie met

- Passende infrastructurele inrichting (Duurzaam Veilig).
- Voorlichting en educatie.
- Urgentiebesef bij maatschappelijke partners.

De vraag om handhaving is de afgelopen jaren toegenomen, de inzet op handhaving is echter gelijk gebleven. Naast de objectieve pakkans is voor de weggebruiker daardoor ook de subjectieve pakkans gedaald. Dit geldt zowel voor de brede groep van verkeersdeelnemers die af en toe de verkeersregels overtreedt, als voor de hardnekkige overtreders. Om de pakkans te vergroten zetten we in op overleg tussen de lokale 'driehoek' om handhaving als prioriteit op de agenda te krijgen. Handhaving op snelheidsovertredingen in woonwijken, bij scholen en verkeersonveilige situaties binnen en buiten de bebouwde kom is een taak van de politie.

De gemeente Bladel is verantwoordelijk voor de inzet van de BOA's. Binnen de beschikbare inzet zetten we in op de volgende aandachtspunten voor handhaving:

- Parkeren: blauwe zone, foutparkeren, parkeeroverlast, (internationale) vrachtwagens op bedrijventerreinen met overnachting.
- Gedrag: ongewenst verkeersgedrag van fietsers, automobilisten, onder ander bij halen en brengen bij scholen.

Bij nieuwe verkeer gerelateerde klachten en meldingen, maken we keuzes of we met handhaving een verbetering kunnen behalen voor gedrag en daarmee of inzet van de BOA's gewenst is.

5.2.3 Parkeren

Op dit moment past de gemeente Bladel de parkeerkencijfers van het CROW toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om de beschreven flexibele omgang met parkeernormen toe te kunnen passen, stellen we een parkeerbeleid op waarin we ook parkeernormen opnemen. We vinden het belangrijk om voor de gewenste flexibiliteit bij de uitvoering van het beleid een eenduidige beleidslijn te hanteren, die recht doet aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel. We verankeren het beleid voor wat de parkeernormen betreft in een paraplubestemmingsplan.

Het parkeerbeleid bevat onder andere:

- Toetsingskader voor het maatwerk door middel van flexibele parkeernormen. Hierbij hebben we aandacht voor de wijze van borging van de mogelijkheden van inzet van innovatieve mobiliteitsconcepten. Hiermee geven we een impuls aan de mobiliteitstransitie.
- Hoe om te gaan met wijzigingen in omvang en aantal blauwe zones.
- Plaatsingsvoorschriften voor laadpalen elektrische voertuigen.
- Parkeernormen voor fietsparkeren.
- Kaders voor parkeren op bedrijventerreinen.

Totdat het nieuwe parkeerbeleid is vastgesteld hanteren we de gemiddelde CROW-normen (publicatie 381 of recenter) voor het bepalen van de parkeervraag. De publicatie vermeldt de achterliggende definities en rekenmethodiek en geldt als toepassingskader voor de parkeerbalans, om te beoordelen of vraag en aanbod naar parkeervoorzieningen in balans zijn.

5.2.4 Monitoring en herijking

Monitoring

Metten is weten. Op regelmatige basis monitoren geeft goede inzichten op de ontwikkeling van mobiliteit binnen de gemeente Bladel. Daarnaast geeft het inzicht in de effectiviteit van uitgevoerde maatregelen. Dit helpt ons om het beleid voor de toekomst bij te stellen.

Indien nodig verzorgen we verkeerstellingen of voeren we onderzoek uit ten behoeve van projecten. Deze data gebruiken we voor de onderbouwing van keuzes.

We zetten niet in op een structureel telprogramma voor verkeerstellingen en/of snelheid. Deze informatie monitoren we met behulp van smart data, beschikbaar via diverse digitale kanalen. Denk daarbij aan de jaarlijkse BLIQ-rapportage voor ongevallen en snelheid, ongevallen database VIASTAT en de risicoanalyses in het kader van de SPV. Daarmee maken we periodiek de balans op en toetsen we aan de hand van de diverse data of de uitvoering nog in lijn is met de ambities uit de Verkeersvisie.

Herijking van de uitvoering

De genoemde uitvoeringsprojecten hebben een doorkijk voor vijf jaar. Tijdens de looptijd stellen we de uitvoering bij op basis van (uit monitoring voortvloeiende) nieuwe inzichten en prioriteiten. Na afloop van de vijf jaar evalueren we de stand van zaken van uitgevoerde maatregelen en beoordelen we de prioriteiten van nog niet uitgevoerde projecten binnen de kennis en urgentie van de dan geldende tijdsgeest. Dit kan leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma en een herijking van dit hoofdstuk met bijhorende besluitvorming.

5.2.5 Regioprojecten

Regionale samenwerking

De gemeente Bladel zet in op een actieve regionale samenwerking met de Kempengemeenten en Metropool Regio Eindhoven. Het tot uitvoer laten komen van de regionale agenda's vereist een actieve inzet en deelname vanuit de gemeente Bladel. Voor deze deelname is een structurele participatiebijdrage noodzakelijk om deze inzet te waarborgen.

Een actieve deelname aan de regio en bijhorende lobby leidt tot deelname aan regionale en provinciale projecten en pilots en vergroot de subsidiekansen. Deze ambtelijke inzet brengt kosten met zich mee. Hiervoor reserveren we budget om de pilots binnen de gemeente Bladel ten uitvoer te brengen. We zetten vanuit Bladel vooral in op een actieve deelname voor Mobiliteit in de Kempen en de Bereikbaarheidsagenda.

Mobiliteit in de Kempen

Samen met de andere Kempengemeenten werken we binnen de Kempische mobiliteit strategie aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De strategie sluit aan op de diverse programma's binnen de Brainportregio, die zich inzet op:

- Een netwerk van mobiliteitshubs (vervoersknooppunten), voor ons de link met slimme mobiliteit, de mobiliteitstransitie, de werkgeversbenadering en innovatieve vervoersconcepten.
- Kwaliteitsimpuls fiets, waaronder de snelle fietsverbinding richting het stedelijk gebied van Eindhoven en Veldhoven en daarnaast andere regionale fietsverbindingen.
- Realisering netwerk hoogwaardig openbaar vervoer, passend bij onze de inzet en lobby voor de stimulering van de OV bereikbaarheid en de naderende aflopende OV-concessie.
- Robuust autonetwerk, voor de reconstructie van de N284 inclusief de uitvoering van de flankerende maatregelen. Daarnaast voor de gezamenlijke regionale aanpak van sluipverkeer en de bereikbaarheid via de A67.
- Verkeersveiligheid, aansluitende bij onze inzet op gedrag, oftewel bewustwording, kennis en vaardigheden over verkeersveiligheid over te brengen aan de Kempenaren en de inwoners in Bladel.

Bereikbaarheidsagenda

Binnen de Bereikbaarheidsagenda werken de 21 gemeenten van de Metropool Regio Eindhoven, waaronder Bladel, samen in Zuidoost Brabant. Zij realiseren met elkaar de komende jaren slimme mobiliteitsoplossingen. Het doel is om Zuidoost-Brabant koploper te laten zijn in innovatieve mobiliteit. Binnen de Bereikbaarheidsagenda gaan we voor een goede bereikbaarheid in een gezonde, duurzame en aangename leefomgeving. Met een totaal van 130 projecten ontstaan grote en kleine veranderingen op het gebied van mobiliteit. Innovatieve vervoersoplossingen zijn iedereen van belang. Daarom pakken we in de Bereikbaarheidsagenda ook regio brede projecten op, die voor alle gemeenten effect hebben.

Ambtelijk uitvoeringsplan SPV

Zoals beschreven in onze mindset werken we proactief aan verkeersveiligheid en baseren we ons niet alleen op ongevallocaties. Via een risico gestuurde aanpak kunnen we als wegbeheerder vroegtijdig risico's in ons verkeerssysteem detecteren en gericht effectieve maatregelen nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor vallen er uiteindelijk ook minder slachtoffers.

Deze Verkeersvisie beschrijft de genoemde risicolocaties uit de risicoanalyse van de gemeente Bladel (iReport 2021) al bij uitvoeringsprojecten in dit hoofdstuk. Bij het bepalen van de prioritering hebben we immers de genoemde risicothema's gebruikt bij onze afwegingen. Desondanks is het wenselijk dat we, voor het verkrijgen van Provinciale subsidie op verkeersveiligheid projecten, een SPV format toepassen op de projecten voor verkeersveiligheid. We gebruiken daarvoor de thema's uit de risicoanalyse als leidraad, namelijk:

- 50 km wegen, passend bij onze inzet op het aanpassen van de maximumsnelheid binnen de kom naar 30 km/uur.
- 60 km wegen, passend bij onze inzet op een verkeersveilig buitengebied.
- Fiets, passend bij onze inzet op veilige fietsverbindingen.
- Ouderen, passend bij onze inzet op gedrag en mensgerichte maatregelen.
- Jonge automobilisten (18-24 jaar), passend bij onze inzet op gedrag en mensgerichte maatregelen.
- Rijden onder invloed, passend bij onze inzet op gedrag en mensgerichte maatregelen.
- Afleiding in het verkeer, passend bij onze inzet op gedrag en mensgerichte maatregelen.

Met ondersteuning van de regio, zetten we daarom in op het opstellen van een separaat ambtelijk uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, binnen het format van de SPV, dat op elk niveau zo goed mogelijk aansluit bij het breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid van regio en Provincie.

5.3 Projecten per kern

5.3.1 Bladel

Gebiedsgerichte aanpak

Binnen de geschetste kaders van de Verkeersvisie werken we in Bladel een aantal projecten uit binnen een gebiedsgerichte aanpak. Draagvlak is belangrijk als het gaat om keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende maatregelen. Samen met de inwoners en betrokken stakeholders (zoals bijvoorbeeld de projectomgeving, buurtverenigingen en schoolbesturen) pakken we de gebiedsgericht de meest urgente knelpunten aan.

De gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om in het kader van werk met werk maken het gehele plangebied te scannen op verkeersveiligheid. Verbeteringen kunnen op beleidsniveau zijn, zoals een extra bushalte, maar ook een extra verkeersbord behoort tot de mogelijkheden. Elk plangebied vraagt mogelijk om unieke maatregelen maar in beginsel gaan we voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemer binnen de thema's veiligheid, leefbaarheid en we doen het samen.

Voor Bladel kijken we voor een gebiedsgerichte aanpak op locaties waar ruimtelijke ontwikkelingen of geplande werkzaamheden in de openbare ruimte plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de verhuizing van het gemeenschapshuis naar de Markt en werkzaamheden aan de ondergrondse infrastructuur (bijvoorbeeld in kader van de warmtetransitie) et cetera.

Aanpassing wegcategorisering

We vinden het belangrijk vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid dat de wegvakken Helleneind/Europalaan, Bleijenhoek, Sniederslaan (uitgezonderd centrumgebied), Heeleind, Boskant en de Molenweg binnen de bebouwde kom past bij het in de visie geschetste wensbeeld van 'verblijven en ontsluiten'. In de praktijk betekent dit een aanpassing van de wegcategorisering met bijhorende herinrichting. Dit leidt tot het terugbrengen van de maximumsnelheid, in combinatie met een uniforme Duurzaam Veilige 30 km/uur inrichting.

Onderzoek weren landbouwverkeer

Voor het wegvak Europalaan en het Helleneind voeren we aanvullend onderzoek uit of er mogelijkheden zijn om het zwaar landbouwverkeer te weren. Ook hebben we aandacht voor de oversteekbaarheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers voor het aanliggende zorggebied.

Verkeersonveilige locaties

Op de betreffende wegvakken bevinden zich de meest verkeersonveilige locaties binnen de kern Bladel op basis van ongevallengegevens en de risico gestuurde aanpak. Het betreft de rotonde Europalaan bij de Markt, de kruising PG Ballingslaan en Molenweg/Doolandweg, de kruising Bleijenhoek/Postelweg en diverse kruispunten op Sniederslaan.

De Bredasebaan buiten de bebouwde kom en de Schouwberg (Dalem) vormen ook aandacht locaties. Er is sprake van een hoger risico wat betreft de verkeersveiligheid omdat de inrichting van de 60 km/u weg niet volledig overeenkomt met de principes van Duurzaam Veilig. Dit resulteert in een structurele snelheidsoverschrijdingen. We onderzoeken op welke wijze we de verkeersveiligheid op deze risicolocaties kunnen verbeteren.

Schoolzones

Voor de basisscholen binnen de kern Bladel gaan we verder met het realiseren van herkenbare, verkeersveilige schoolzones met aandacht voor oversteekbaarheid. Voor het Pius X College geldt dat we de mogelijkheid onderzoeken voor een veilige voetgangersverbinding richting de OV-halte.

Lokale fietsverbindingen

Binnen het lokale fietsnetwerk willen we op diverse verbindingen een verkeersveilige en comfortabele fietsverbindingen richting het centrumgebied en overige voorzieningen creëren. We onderzoeken op welke wijze we deze verbindingen vorm kunnen geven. We onderscheiden de volgende gewenste fietsverbindingen binnen de kern Bladel:

- Doolandweg – Julianaplein – Burgemeester van Houdtplein.
- Van Dissellaan inclusief oversteek Europalaan.
- Verbinding Egyptische Poort en recreatieve bestemmingen met zowel het centrumgebied Bladel als bedrijventerrein De Sleutel.

Snelle fietsverbinding

Bij het realiseren van de snelle fietsverbinding van Reusel richting Eersel en Veldhoven voorzien we in een comfortabele aansluiting op het lokale fietsnetwerk. Dit geldt ook voor de aansluiting en de fietsvoorzieningen op bedrijventerrein de Sleutel. We onderzoeken hoe we een veilige en comfortabele fietsvoorziening op de Hallenstraat kunnen bieden.

Schoolroute

Over de Beverdijcken in Bladel loopt een schoolroute voor scholieren vanuit de kernen Casteren, Hoogeloon, Vessem en Oost-West-Middelbeers richting het Pius-X College. De Beverdijcken wordt als onveilig ervaren op basis van de huidige inrichting en het gebruik als schoolfietsroute. We onderzoeken de mogelijkheden voor een verkeersveilige inrichting van de Beverdijcken inclusief oversteekvoorzieningen van de Molenweg en Lange Trekken.

Herinrichting Sniederslaan

De geplande herinrichting van de Sniederslaan binnen het centrumgebied biedt enkele opgaven voor de verkeersvisie op het gebied van verkeersstromen, laden/lossen en parkeren. Deze ruimtelijke opgave voor het bieden van een leefbaar en verkeersveilig centrum vergt inzet vanuit de gemeente voor het uitwerken van bijbehorende onderzoeksvragen.

5.3.2 Casteren

Gebiedsgerichte aanpak

Binnen de geschetste kaders van de Verkeersvisie werken we in Casteren een aantal projecten uit binnen een gebiedsgerichte aanpak. Draagvlak is belangrijk als het gaat om keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende maatregelen. Samen met de inwoners en directe stakeholders (zoals bijvoorbeeld de dorpsraad en het schoolbestuur) pakken we de gebiedsgericht de meest urgente knelpunten aan.

De gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om in het kader van werk met werk maken het gehele plangebied te scannen op verkeersveiligheid. Verbeteringen kunnen op beleidsniveau zijn, zoals een extra bushalte, maar ook een extra verkeersbord behoort tot de mogelijkheden. Elk plangebied vraagt mogelijk om unieke maatregelen maar in beginsel gaan we voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemer binnen de thema's veiligheid, leefbaarheid en we doen het samen.

Binnen een gebiedsgerichte aanpak kijken we naar heel Casteren. Het doel is een verkeersveilige, leefbare omgeving voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, waarin langzaam verkeer prioriteit heeft. Een opgave hierbij is om de snelheid van het ongewenst doorgaand verkeer over Hemelrijken en Dorpstraat (sluipverkeer) te reduceren en de oversteekbaarheid richting publiekstrekkers, zoals het gemeenschapshuis en de Sint Jansschool te verbeteren.

Duurzaam veilige inrichting

Daarnaast richten we ons voor Casteren op een uniforme Duurzaam Veilige 30 km/uur inrichting. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid verbeteren we de kruispunten, die niet voldoen aan deze richtlijnen en realiseren we waar mogelijk ontbrekende schakels in het netwerk van voetpaden, waaronder de Hemelrijken.

De Westelbeersedijk/Gagelvelden is ook een aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid dat we willen aanpakken. Er is sprake van een hoger risico wat betreft de verkeersveiligheid. Dit omdat de inrichting van de 60 km/u weg niet overeenkomt met de principes van Duurzaam Veilig. Dit resulteert in een structurele snelheidsoverschrijdingen. We zetten hier in op snelheidsremmende maatregelen.

5.3.3 Hapert

Gebiedsgerichte aanpak

Binnen de geschetste kaders van de Verkeersvisie werken we in Hapert een aantal projecten uit binnen een gebiedsgerichte aanpak. Draagvlak is belangrijk als het gaat om keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende maatregelen. Samen met de inwoners en betrokken stakeholders (zoals bijvoorbeeld het georganiseerd dorpsoverleg, projectomgeving en het schoolbestuur) pakken we de gebiedsgericht de meest urgente knelpunten aan.

De gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om in het kader van werk met werk maken het gehele plangebied te scannen op verkeersveiligheid. Verbeteringen kunnen op beleidsniveau zijn, zoals een extra bushalte, maar ook een extra verkeersbord behoort tot de mogelijkheden. Elk plangebied vraagt mogelijk om unieke maatregelen maar in beginsel gaan we voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemer binnen de thema's veiligheid, leefbaarheid en we doen het samen.

Binnen een gebiedsgerichte aanpak kijken we naar Hapert. Het doel is een verkeersveilige, leefbare omgeving voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, waarin langzaam verkeer prioriteit heeft. Een opgave hierbij is om de snelheid van het ongewenst doorgaand verkeer (sluipverkeer) te reduceren en de oversteekbaarheid voor de kwetsbare doelgroepen richting publiekstrekkers het centrumgebied en MFA inclusief basisschool Het Palet te verbeteren. Rondom de school realiseren we een herkenbare schoolzone.

Aanpassing wegategorisering

We vinden het belangrijk vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid dat de wegvakken De Wijer, De Oude Provincialeweg en het gedeelte van de Burgemeester van Woenseldreef binnen de bebouwde kom past bij het in de visie geschetste wensbeeld van 'verblijven en ontsluiten'. In de praktijk betekent dit een aanpassing van de wegategorisering met het terugbrengen van de maximumsnelheid voorzien van een uniforme Duurzaam Veilige 30 km/uur inrichting.

De Burgemeester van Woenseldreef buiten de bebouwde kom met de kruisingen Lemel en Hooge Poort is een aandachtspunt. Er is sprake van een hoger risico wat betreft de verkeersveiligheid omdat de inrichting van de 60 km/u weg niet overeenkomt met het principe Duurzaam Veilig. Dit resulteert in een structurele snelheidsoverschrijdingen. We onderzoeken op welke wijze we de verkeersveiligheid op deze risicolocaties kunnen verbeteren.

Onderzoeken centrum Hapert

De stedenbouwkundige visie van Hapert biedt enkele opgaven voor de verkeersvisie op het gebied van verkeersstromen, laden/lossen, parkeren, langzaam verkeerverbindingen (waaronder de Kerkstraat) binnen de kern naar het centrum en de aansluiting van het centrum per fiets op het regionale fietsnetwerk. De ruimtelijke opgave voor het bieden van een leefbaar en verkeersveilig centrum in de kern Hapert vergt inzet vanuit de gemeente voor het uitwerken van bijbehorende onderzoeksvragen.

Lokale fietsverbinding

In het lokale fietsnetwerk van Hapert willen we, om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren, de zuidzijde van Hapert via De Vliegert verbinden met de N284 en de kern Bladel. Het KBP willen we met een extra fietsverbinding verbinden met de voorziene snelle fietsverbinding en het OV-knooppunt langs de N284. Daarbij willen we de bewegwijzering voor de fiets naar het KBP verbeteren. We onderzoeken de mogelijkheden voor beide verbindingen.

5.3.4 Hoogeloon

Gebiedsgerichte aanpak

Binnen de geschetste kaders van de Verkeersvisie werken we in Hoogeloon een aantal projecten uit binnen een gebiedsgerichte aanpak. Draagvlak is belangrijk als het gaat om keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende maatregelen. Samen met de inwoners en directe stakeholders (zoals bijvoorbeeld de dorpsraad en het schoolbestuur) pakken we de gebiedsgericht de meest urgente knelpunten aan.

De gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om in het kader van werk met werk maken het gehele plangebied te scannen op verkeersveiligheid. Verbeteringen kunnen op beleidsniveau zijn, zoals een extra bushalte, maar ook een extra verkeersbord behoort tot de mogelijkheden. Elk plangebied vraagt mogelijk om unieke maatregelen maar in beginsel gaan we voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemer binnen de thema's veiligheid, leefbaarheid en we doen het samen.

Binnen een gebiedsgerichte aanpak kijken we naar de kern Hoogeloon. Het doel is een verkeersveilige, leefbare omgeving voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, waarin langzaam verkeer prioriteit heeft. Een opgave hierbij is om de snelheid van het ongewenst doorgaand verkeer over Hoofdstraat en Breestraat(sluipverkeer) te reduceren en kruisingen overzichtelijk in te richten. De oversteekbaarheid van de doorgaande wegen richting publiekstrekkingen, zoals het gemeenschapshuis en de basisschool De Vest te verbeteren. Hierbij hebben we aandacht voor de afwikkeling van vrachtverkeer binnen de kern.

Verkeersonveilige locaties

In de kern Hoogeloon onderscheiden we een aantal verkeersonveilige locaties. We onderzoeken op welke wijze we de verkeersveiligheid op deze risicolocaties kunnen verbeteren. Op de volgende kruispunten hebben de afgelopen jaren diverse ongelukken met letsel plaatsgevonden:

- Kruispunt Heuvel - De Fluiters – De Horstenbleek – Broekenseind.
- Kruispunt Meester van Hasseltweg – Ingenieur Mettropweg.

Lokale fietsverbindingen

In het lokale fietsnetwerk van de kern Hoogeloon willen we het plan Akkerstraat aansluiten op het de regionale fietsverbinding richting Casteren en Bladel.

Tussen Hoogeloon en de buurgemeenten onderscheiden we de volgende ontbrekende fietsverbindingen:

- Een verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding tussen Hoogeloon en Duizel via het Dominépad. De gemeente Eersel heeft deze fietsverbinding eveneens als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk opgenomen. Realisatie moet in samenwerking plaatsvinden, omdat de gewenste verbinding op gemeentegrond van beide gemeenten ligt. We onderzoeken de meerwaarde van de fietsverbinding en op welke wijze de eventuele verbinding wordt ingericht.
- Een ontbrekende vrijliggende en verkeersveilige verbinding vanuit Hoogeloon over het Broekenseind via de Urnenweg naar Kneghel. De gemeente Eersel heeft deze fietsverbinding eveneens als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk opgenomen. Realisatie moet in samenwerking plaatsvinden, omdat de gewenste verbinding op gemeentegrond van beide gemeenten ligt. We onderzoeken de meerwaarde van de fietsverbinding en op welke wijze de eventuele verbinding wordt ingericht.

Het inrichten van deze verbindingen is maatwerk. Het definiëren van de invulling bepalen we per project.

5.3.5 Netersel

Gebiedsgerichte aanpak

Binnen de geschetste kaders van de Verkeersvisie werken we ten slotte ook in Netersel een aantal projecten uit binnen een gebiedsgerichte aanpak. Draagvlak is belangrijk als het gaat om keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte en bijhorende maatregelen. Samen met de inwoners en directe stakeholders (zoals bijvoorbeeld de dorpsraad en het schoolbestuur) pakken we de gebiedsgericht de meest urgente knelpunten aan.

De gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om in het kader van werk met werk maken het gehele plangebied te scannen op verkeersveiligheid. Verbeteringen kunnen op beleidsniveau zijn, zoals een extra bushalte, maar ook een extra verkeersbord behoort tot de mogelijkheden. Elk plangebied vraagt mogelijk om unieke maatregelen maar in beginsel gaan we voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemer binnen de thema's veiligheid, leefbaarheid en we doen het samen.

Binnen een gebiedsgerichte aanpak kijken we naar heel Netersel. Het doel is een verkeersveilige, leefbare omgeving voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, waarin langzaam verkeer prioriteit heeft. Een opgave hierbij is om de snelheid van het ongewenst doorgaand verkeer (sluipverkeer) te reduceren en de oversteekbaarheid richting publiekstrekkingen, zoals het gemeenschapshuis en de Sint Lambertusschool, te verbeteren. Rondom de school realiseren we een herkenbare schoolzone.

Duurzaam Veilige inrichting

Daarnaast richten we ons voor Netersel op een uniforme Duurzaam Veilige 30 km/uur inrichting, in ieder geval voor de Fons van der Heijdenstraat. We vinden het belangrijk dat deze weg binnen de bebouwde kom past bij de wegategorisering en het wensbeeld 'verblijven' binnen de kaders van de visie op woongebieden.

Verkeersonveilige locatie

De Muilen in Netersel vormt een aandachtspunt voor wat verkeersveiligheid betreft. Er is sprake van een hoger ongevalrisico op basis van de combinatie ongevallenscore en snelheidsscore. We gaan onderzoeken hoe we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

Lokale fietsverbinding

Ook gaan we onderzoeken hoe we een de ontbrekende, verkeersveilige fietsverbinding over de Polderdijk richting sportpark De Groesbocht kunnen realiseren.

5.4 Kosten

Structurele kosten

We reserveren voor de uitvoering van de Verkeersvisie jaarlijks budget voor de volgende onderdelen:

Onderzoek

Van het budget gebruiken we een deel om onderzoeken uit te voeren voor ruimtelijke projecten op initiatief van de gemeente, denk daarbij bijvoorbeeld aan het in kaart brengen van de verkeerskundige opgaven en het uitvoeren van parkeerberekeningen en verkeersanalyses.

Gedragsprojecten

Het uitvoeren van gedragsprojecten (menserichte maatregelen) vraagt om geld voor het uitvoeren van o.a. handhaving, verkeerseducatie en campagnes. Denk daarbij aan diverse acties binnen een doelgroepen aanpak en het organiseren van het Brabants Verkeersveiligheid Label (BVL).

Vorbereidingskrediet projecten

Op voorhand reserveren we nog geen projectkosten voor de uitvoeringsprojecten per kern. Wel werken we binnen een voorbereidingskrediet aan een projectvoorstel per knelpunt. We werken samen met belanghebbenden, onder andere inwoners en belangengroepen, aan een passende oplossing per knelpunt. Vanuit het voorbereidingskrediet betalen we kosten voor participatie, ontwerp en benodigde onderzoeken (verkeerstellingen, verkeerskundig ontwerp) et cetera. De gemeenteraad stelt daarna het projectvoorstel vast op inhoud en budget.

Gebiedsgerichte aanpak

In het kader van de gebiedsgerichte aanpak reserveren we uitvoeringskosten voor het realiseren van kleinschalige (infrastructurele) projecten, welke geen onderdeel uitmaken van regulier beheer en onderhoud. Denk daarbij aan het oplossen van klachten en meldingen en het uitvoeren van ideeën uit de participatie, bijvoorbeeld voor de aanschaf van verkeersborden, het aanbrengen van markering en het realiseren van verkeersremmende maatregelen.

Regionale inzet

Het tot uitvoer laten komen van de regionale agenda's vereist een actieve inzet en deelname vanuit de gemeente Bladel. Een actieve deelname aan de regio en bijhorende lobby leidt tot deelname aan regionale en provinciale projecten en pilots en opent subsidiemogelijkheden. Deelname aan de regio biedt de kans om de ambities van gemeente Bladel en de andere Kempengemeenten waar te maken. De ambtelijke inzet brengt kosten met zich mee. Voor deze deelname is daarom een structurele participatiebijdrage noodzakelijk om deze inzet te waarborgen.

Investerings

Op basis van het gekozen "Uitvoeringsprogramma" zullen de bijbehorende investeringen voor de projecten inzichtelijk worden gemaakt.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl