

Van GVVP naar MOVE '31

Terugblik en blik vooruit

Datum : 7 juni 2017
Auteurs: Jack Dörfel, Bram Louwers en Ruud van Dam
Gemeente Boxtel, Team Inrichting, Verkeer en Reiniging
Status : Definitief

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
1.1 GVVP	3
1.2 Nieuw visie op mobiliteit: MOVE '31	4
1.3 Deze rapportage	4
2 Evaluatie	5
2.1 Realisatie ambities	5
2.2 Realisatie maatregelen	6
2.3 Verkeerscijfers	8
2.4 Hoofdwegenstructuur	10
2.5 Financieel	13
3 Trends en ontwikkelingen	14
3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	14
3.2 Demografische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen	14
3.3 Aansturing beheer/ontwikkeling openbare ruimte in beweging	16
3.4 Verkeerskundig	17
3.5 Technologische ontwikkelingen	17
4 Opstap naar MOVE '31	19
4.1 Uitgangpunten voor MOVE '31	19
4.2 Opgaven voor MOVE '31	19

Bijlagen

Bijlage 1: Evaluatie ambities GVVP

Bijlage 2: Evaluatie maatregelen GVVP

1 Inleiding

1.1 GVVP

GVVP 2008-2020

In 2008 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) vastgesteld. Een beleidsplan dat de ambities en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer beschrijft. Een plan waarin het eindbeeld is opgenomen voor de gewenste hoofdwegenstructuur van de gemeente Boxtel. Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste punten, kort en bondig.

Doel GVVP

Een veilig, bereikbaar, leefbaar en duurzaam Boxtel is de centrale doelstelling van het GVVP.

Beleidsvisie vertaald in 38 ambities

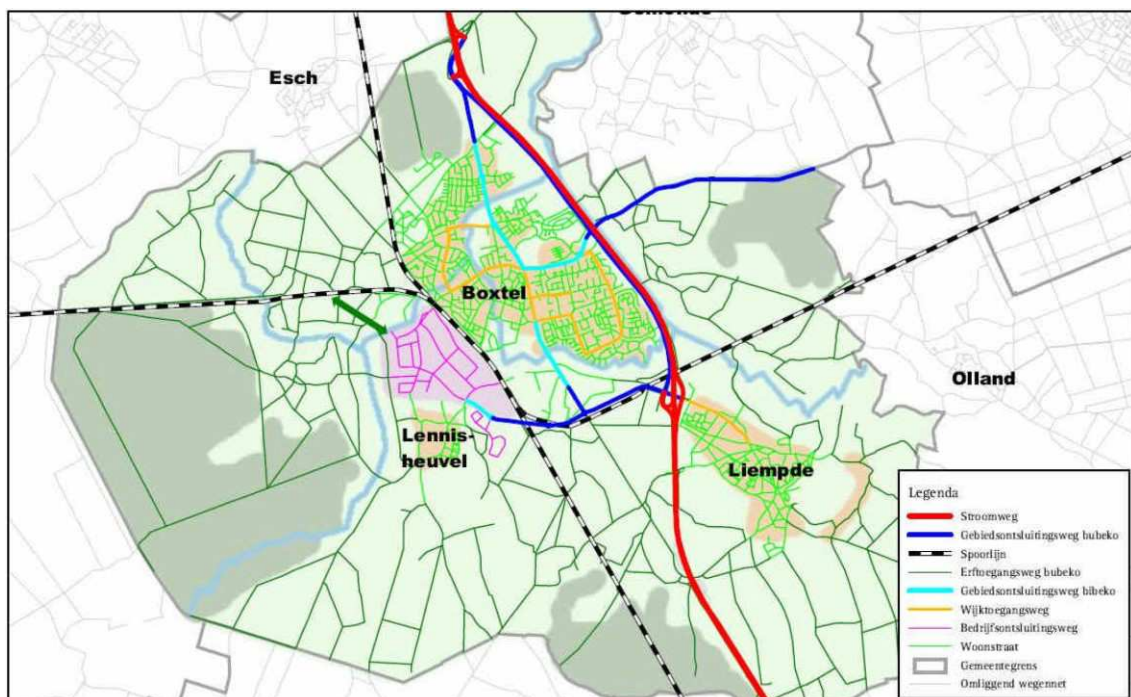
Op basis van een analyse van de huidige situatie en het in het GVVP beschreven toekomstbeeld zijn ambities benoemd voor het verkeers- en vervoerbeleid tot 2020. De 38 ambities zijn onderscheiden naar enkele gebiedstypen, waardoor het integreren van het verkeersbeleid naar andere beleidsvelden eenvoudiger is. Deze ambities komen in paragraaf 2.1 terug.

Hoofdwegenstructuur

Kapstok van het GVVP is de gekozen hoofdwegenstructuur, vertaald in een categorisering van wegen (Figuur 1). Die is via een ruim opgezet proces met inwoners en belangenvertegenwoordigers tot stand gekomen en kende een breed draagvlak. Bouwstenen van die hoofdwegenstructuur zijn:

- Afsluiting dubbele overweg Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer
- Borgen ontsluitingsfunctie Keulsebaan door capaciteitsverhoging
- Nieuwe ontsluiting Ladonk aan westzijde
- Aansluiting N618 op A2 via parallelstructuur

Het onderdeel fiets is later uitgewerkt in de notitie Boxtel Bicycle. De gemeenteraad heeft deze in 2010 vastgesteld.



Figuur 1: Categorisering wegen in 2020 (GVVP 2008-2020)

Pakket van 30 maatregelen

Het GVVP kent een maatregelenpakket. 23 maatregelen zijn themagewijs geformuleerd. Eind 2010 is dit pakket via een raadsbesluit over Boxtel Bicycle voor het thema fiets aangevuld met 7 maatregelen. Deze komen in paragraaf 2.2 terug.

1.2 Nieuw visie op mobiliteit: MOVE '31

Behoeftte aan actualisatie

De plan- en beleidsontwikkelingen in Boxtel worden met een integrale werkwijze aangepakt. Voor de gemeentelijke producten als woningbouwplannen, bedrijfsuitbreiding, herinrichtingen en veiligheidsvraagstukken is een GVVP en visie op trends en ontwikkelingen onmisbaar om objectivering van veiligheid en emissies (aantallen, geluid, trillingen, stof en lucht) inzichtelijk te maken. Er is in deze samenleving structureel behoefte aan actuele gegevens en een kader om verantwoorde, onderbouwde adviezen en keuzes te kunnen maken. MOVE '31 brengt Boxtel weer aan het benodigde objectieve beeld van de staat van Boxtel.

Door de ontwikkelingen in Boxtel in de afgelopen periode is de nadrukkelijke behoefte ontstaan om het GVVP te actualiseren. Het vigerende GVVP begint dicht bij het einde van haar houdbaarheidsdatum te komen. Maar bovenal zijn er nieuwe ontwikkelingen en inzichten die het logisch maken om op dit moment te starten met het maken van een nieuw plan.

Met het ondertekenen van de Bestuurlijke Overeenkomst PHS/TALK met het Ministerie van I&M is er duidelijkheid gekomen over de hoofdwegenstructuur, over de gevolgen van de sluiting dubbele overweg en zijn veel aannames concreet geworden. Ook de extra opgave die de Raad daarin heeft meegegeven over de barrièrewerking langzaam verkeer krijgt een plaats.

MOVE '31

Met het project MOVE '31 start de gemeente Boxtel met de ontwikkeling van dat nieuwe plan. Dat wil zeggen dat MOVE '31 moet leiden tot een actuele visie op mobiliteit, als basis voor de mobiliteitsvragen van vandaag en vooral de uitdagingen van de toekomst. De visie en uitwerking daarvan in mobiliteitsbeleid moeten de nieuwe leidraad zijn voor grotere en kleinere mobiliteitsvraagstukken waar de gemeente Boxtel voor komt te staan.

“MOVE” is vrij vertaald de afkorting van MObiliteitsVisiE. “31” geeft de planhorizon van het jaar 2031 aan.

1.3 Deze rapportage

Evaluatie en inventarisatie ontwikkelingen

Na deze inleiding beschrijft hoofdstuk 2 de evaluatie. De terugblik kijkt naar feiten, wegenstructuur, realisatie ambities en realisatie maatregelen. Een inventarisatie van de trends en ontwikkelingen geeft hoofdstuk 3 weer. Hoofdstuk 4 vertaalt de terugblik en blik vooruit naar opgaven voor MOVE '31.

2 Evaluatie

Hoofdstuk 2 blikt terug. Het brengt in beeld in welke mate de ambities en maatregelen van het GVV en Bostel Bicycle zijn gerealiseerd. Belangrijkste punt voor MOVE '31 is de evaluatie van de hoofdwegenstructuur zoals die in 2008 is vastgesteld. Een hoofdwegenstructuur vormt immers de kapstok van de mobiliteit in de gemeente.

2.1 Realisatie ambities

Invulling beleid via 38 ambities

Op basis van de analyse van de situatie op dat moment en het toekomstbeeld van de gemeente, formuleert het GVV in 2008 een aantal ambities voor het verkeers- en vervoerbeleid tot 2020. Het GVV stelt van die ambities concreet: "Tot 2020 realiseert Bostel zoveel mogelijk ambities".

Overzicht realisatie ambities in bijlage 1

Bijlage 1 geeft een overzicht van alle ambities, in tabelvorm. De ambities zijn in 5 gebiedstypes onderverdeeld: centrum, woongebied, bedrijventerrein, buitengebied en 'algemeen'. De precieze formulering van elke ambitie is in bijlage 1 letterlijk overgenomen uit het GVV-2008.

Per ambitie is de mate van realisatie gescoord door een groep van meest betrokken (oud-) ambtenaren, die hun dossierkennis over de gehele planperiode hebben ingebracht. Het overzicht licht kort en krachtig elke scoring toe. Verwezen wordt naar bijlage 1.

De volgende scoring is gebruikt:

✓ ✓ ✓	goed gerealiseerd (✓ ✓ ✓)
plan	in voorbereiding/voorzien tot ca 2020 (plan)
✓ ✓	deels gerealiseerd (✓ ✓)
✓	beperkt gerealiseerd (✓)
ingeaald	ambitie is ingeaald
0	niet gerealiseerd (0)
X	beperkte achteruitgang (X)
X X	achteruitgang (X X)
X X X	forse achteruitgang (X X X)

Figuur 2: Overzicht scoring mate van realisatie ambities (bijlage 1)

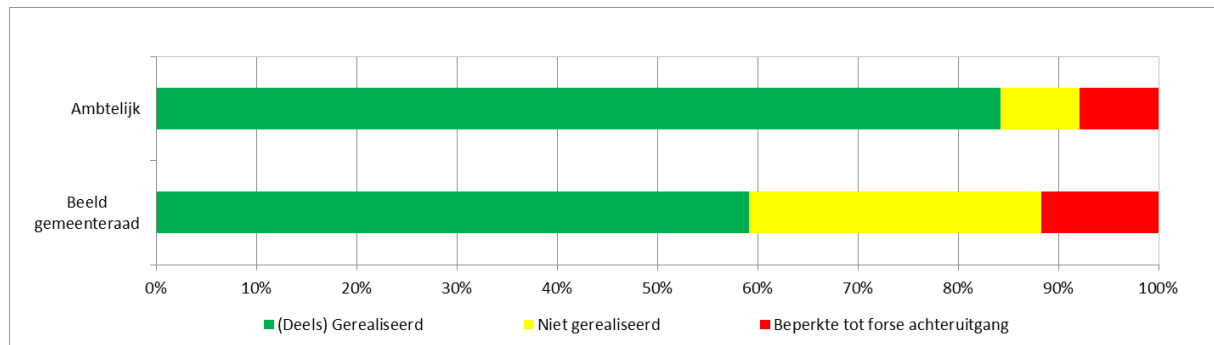
Naast de ambtelijke scoring is aan de raadsfracties gevraagd wat hun beeld is bij de realisatie. Duidelijk mag zijn dat het resultaat van sommigen ambities makkelijk te beoordelen is en van andere ambities niet makkelijk of helemaal niet. Raadsleden beschikken eenvoudigweg niet over alle achtergrondinformatie of feiten. Daarom hebben niet alle fracties de ambities gescoord en zijn niet alle ambities door de anderen gescoord. Ook is regelmatig gescoord op basis van gevoel of inschatting, welk beeld of politieke inschatting ook relevante informatie is.

Tegen de achtergrond van die kanttekening en om het beeld meer inzichtelijk te maken zijn de gegevens samengevat. Op twee manieren:

1. De mate van realisatie samen te vatten in drie categorieën:
 - o (deels) gerealiseerd (**groen**): goed, deels en beperkt gerealiseerd én in voorbereiding
 - o niet gerealiseerd (**geel**)
 - o achteruitgang (**rood**): beperkte tot en met forse achteruitgang
2. De ingevulde resultaten van de individuele raadsfracties te vertalen naar een overall-score, een soort van gemiddelde.

Samenvatting scoring realisatie ambities

De samengevatte ambtelijke scores en het beeld van de gemeenteraad zijn in Figuur 3 weergegeven.



Figuur 3: Samenvatting scoring realisatie ambities

Werk gemaakt van 32 ambities

Op het overgrote deel van de ambities zijn resultaten geboekt of kunnen deze komende tijd verwacht worden. De ambtelijke score loopt uiteen van “goed gerealiseerd” (5 ambities) en “in voorbereiding” (6 ambities), tot deels gerealiseerd (15) en beperkt gerealiseerd (6). Het beeld van de gemeenteraad scoort wat lager, met 22 ambities waar vooruitgang is geboekt (59%).

Er zijn verschillende ambities waar geen resultaten zijn geboekt. De gemeenteraad geeft die score bij 11 van de 38 ambities.

Op een deel van de ambities is geoordeeld dat hier sprake is van achteruitgang. Naar het oordeel van de ambtenaren is dat bij 3 ambities aan de orde: oversteekbaarheid Noord-Zuid-as, verbeteren toeristische fietsroutes en vermindering geluidsoverlast A2.

2.2 Realisatie maatregelen

Totaal 30 maatregelen benoemd om doelen te bereiken

Om de doelen te bereiken kent het GVVP een concreet pakket van 23 maatregelen. De latere uitwerking van het GVVP op het onderdeel fiets in Bostel Bicycle heeft geleid tot een raadsbesluit dat instemt met de realisatie van een selectie van nog 7 maatregelen. Deze gelden als onderdeel van het GVVP-maatregelenpakket.

Overzicht realisatie maatregelen in bijlage 2

Bijlage 2 geeft een overzicht van alle maatregelen, in tabelvorm. De maatregelen zijn in 9 thema's onderverdeeld: wegenstructuur, categorisering wegen, vrachtverkeer, parkeren, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, langzaam verkeer, Bostel Bicycle en monitoring. De precieze formulering van elke maatregel is in bijlage 2 letterlijk overgenomen uit het GVVP-2008.

Gelijk aan de evaluatie van de ambities, is per maatregel de mate van realisatie gescoord door een groep van meest betrokken (oud-)ambtenaren, die hun dossierkennis over de gehele planperiode hebben ingebracht. Het overzicht licht kort en krachtig elke scoring toe. Verwezen wordt naar bijlage 2.

De volgende scoring is gebruikt:

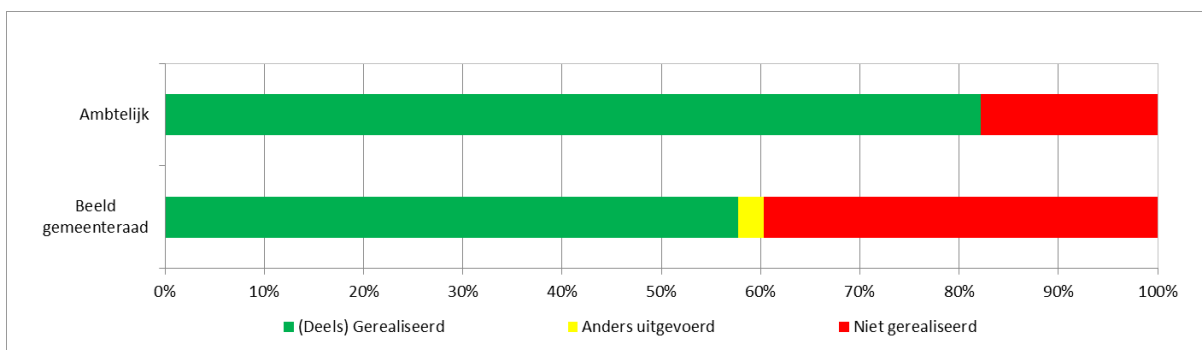
√ √ √	100% gerealiseerd (√ √ √)
plan	in voorbereiding/voorzien tot ca 2020 (plan)
√ √	deels gerealiseerd (√ √)
√	beperkt gerealiseerd (√)
ingehaald	ingehaald/anders besloten
X	niet gerealiseerd (X)
anders	anders uitgevoerd

Figuur 4: Overzicht scoring mate van realisatie maatregelen (bijlage 2)

De raadsfracties zijn ook gevraagd hun scoring van realisatie voor de maatregelen aan te geven. Ook hiervoor geldt de kanttekening rond het niet (goed) in kunnen vullen door het ontbreken van voldoende gegevens en dat geregeld een inschatting is gegeven. Daarom zijn ook de scores voor de GVVP-maatregelen samengevat, op vergelijkbare wijze als bij de ambities.

Samenvatting scoring realisatie maatregelen

De samengevatte ambtelijke scores en het beeld van de gemeenteraad zijn in Figuur 5 weergegeven.



Figuur 5: Samenvatting scoring realisatie maatregelen

Op het overgrote deel van de voorgenomen maatregelen zijn resultaten geboekt

Bij 23 van de 30 maatregelen laat de ambtelijke score een realisatie zien. Deze loopt uiteen van "100% gerealiseerd" (6 maatregelen) en "in voorbereiding" (7 maatregelen), tot deels gerealiseerd (9) en beperkt gerealiseerd (1). Het beeld van de gemeenteraad scoort wat lager, met 16 maatregelen waar resultaten zijn geboekt (58%).

Er zijn verschillende maatregelen waar geen resultaten zijn geboekt. De gemeenteraad geeft die score bij 11 van de 30 maatregelen. Naar het oordeel van de ambtenaren is dat bij de volgende maatregelen zo: aanleg parallelstructuur, inrichting wijktoegangswegen, studie parkeren vrachtauto's, oplossen knelpunt fiets Eindhoveneweg-Liempdseweg en opstellen monitoringsplan.

Scoring van de ambtenaren en het beeld van de gemeenteraad van (deels) uitgevoerde maatregelen verschilt met respectievelijk 82% en 58%. Beide scores zijn grofweg vergelijkbaar met wat andere Brabantse gemeenten scoren in de realisatie van voorgenomen GVVP-maatregelen:

- Asten 53%
- Bergeijk 59%
- Deurne 75%
- Reusel de Mierden 52%
- Veldhoven 57%



Werk in uitvoering Dr. de Brouwerlaan, juli 2016

2.3 Verkeerscijfers

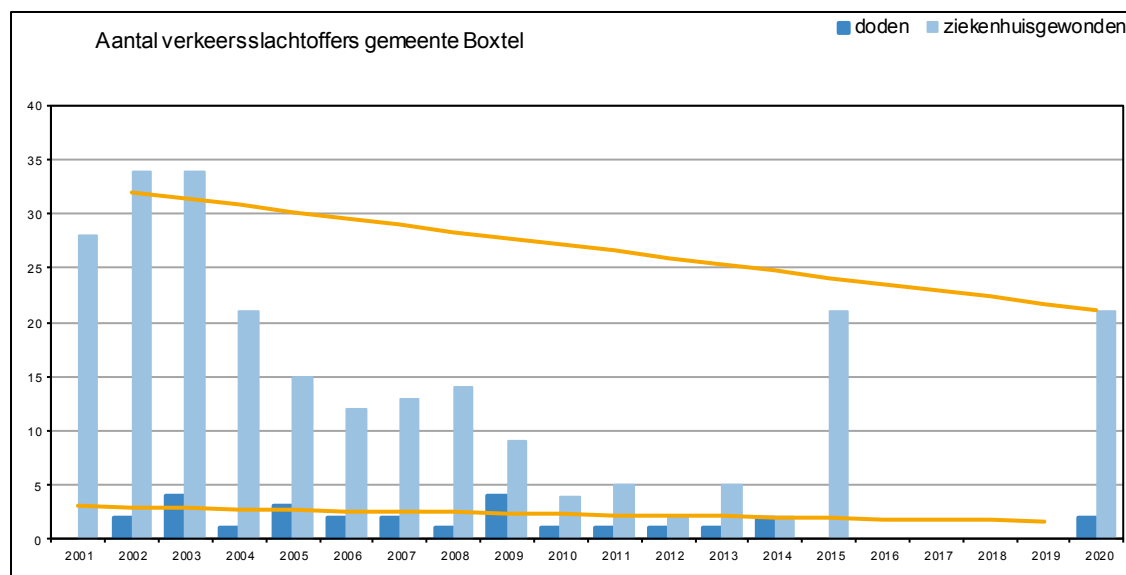
Goede daling aantal verkeersslachtoffers

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffer binnen de gemeentegrenzen van Boxtel is laag. Elk slachtoffer is natuurlijk één slachtoffer te veel. De oorzaak en locatie van deze zeer ernstige ongevallen blijken wisselend te zijn. Er is geen sprake meer van ongevalsconcentraties. Daarom moet er van uit worden gegaan dat deze ongevallen incidenten zijn.

Het aantal ziekenhuisgewonden is de afgelopen periode flink afgenomen. Die daling zet in vanaf de startperiode van Duurzaam Veilig in 2001-2003, in lijn met de landelijke ontwikkelingen. Deze daling wordt overigens de laatste jaren voor een substantieel deel verklaard door een slechtere registratie van verkeersongevallen (onderregistratie). Vanaf 2015 is dat juist weer anders door nieuwe afspraken over die registratie door de politie, maar is er sprake van een overregistratie. In 2015 ligt het aantal 'ziekenhuisgewonden' in werkelijkheid dus zeker lager dan de cijfers laten zien. Figuur 2 geeft een beeld van de cijfers. Cijfers over 2016 zijn pas in november 2017 beschikbaar.

Overall is de constatering vooral dat de positieve trend duidelijk en overtuigend is. Ook het aantal ziekenhuisgewonden ligt in Boxtel onder de doelstelling van Duurzaam Veilig. Boxtel loopt daarmee in de pas met de landelijke en provinciale ontwikkeling.

Figuur 6 laat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de gemeente Boxtel zien. De aantallen zijn inclusief rijks- en provinciale wegen, waar 3 van de 10 ongevallen plaatsvinden. De oranje lijnen geven de landelijke doelstelling aan met de streefwaarden als maxima voor 2020.



Figuur 6: ontwikkeling aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden

Bijzonderheden ongevalsgegevens

Meer gedetailleerde analyse van de ongevalsgegevens over de periode 2009-2014, exclusief de autosnelweg A2, laat samengevat het volgende zien:

- De ongevallen zijn over de gemeente verspreid. Er zijn geen dominante ongevalsconcentraties meer en het betreft vooral incidenten. Uitzondering is het kruispunt Hendrik Verheeslaan-Dr. de Brouwerlaan. Reconstructie van dat kruispunt heeft in 2016 plaatsgevonden.
- Opvallend is dat 18% van de bestuurders bij alle ongevallen jonge bestuurders zijn in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar. Dat is hoger dan bij vergelijkbare gemeenten.
- Het aandeel (brom-)fietsers in alle ongevallen is 18% en personenauto's 67%. Dat is in lijn met vergelijkbare gemeenten.

Naast de geregistreerde ongevalsgegevens zijn signalen van burgers een zinvolle informatiebron. Die geven aan wat de beleefde onveiligheid is, wat de subjectieve verkeersonveiligheid is. Klachten, verzoeken en andere berichten over verkeerssituaties geven bijvoorbeeld een beeld over een beleefde onveilige situatie, onveilig gedrag of over bijna-ongevallen. Globale analyse daarvan laat overigens ook een beeld zien van brede geografische spreiding en een nadrukkelijke gedragscomponent.

Geen betrouwbare verkeerskengetallen beschikbaar

Het GVVP benoemt specifieke kentallen over de vervoerwijzekeuze in Boxtel. Zo kende Boxtel in 2008 in vergelijking met andere Brabantse gemeenten een relatief hoog aandeel trein- en fietsgebruik en een lager autogebruik. Ook zijn de groeiambities voor de fiets geformuleerd. Bron voor deze cijfers was het landelijke Onderzoek verplaatsingsgedrag (door het CBS) en later het Mobiliteitsonderzoek Nederland (door het ministerie).

Evaluatie van die kentallen is daarom opportuun. Maar deze cijfers over de vervoerwijzekeuze zijn op gemeenteniveau eenvoudigweg helaas niet meer beschikbaar. De landelijke registratie is versoberd en Boxtel maakt nog maar een zeer klein onderdeel uit van de steekproef. Uitspraken op gemeenteniveau zijn gebaseerd op enkele tientallen respondenten. Dat geeft helaas voor deze evaluatie en ook voor nieuwe beeldvorming geen betrouwbaar en daarom geen bruikbaar beeld.

Ruime groei aantal fietsers

Ondanks het gebrek aan inzicht in de verdeling van de vervoerwijzekeuze zoals hiervoor aangegeven, laten telcijfers een ruime groei van het aantal fietsers zien. Het aantal getelde fietsers op 30 telpunten verspreid over de gemeente Boxtel is in 2016 32% hoger dan in 2010 op diezelfde telpunten. Daarbij zijn gemiddelden gebruikt, over een telperiode van ruim twee weken.

2.4 Hoofdwegenstructuur

Categorisering van wegen GVVP

Het GVVP kent een hoofdwegenstructuur en categoriseert de wegen in Boxtel zoals Figuur 1 weergeeft. Per wegtype kent het GVVP essentiële herkenbaarheidskenmerken voor de inrichting van de wegen (EHK's). Alvorens in beeld te brengen wat op dit moment de feitelijke situatie is voor die categorisering, een toelichting vooraf. Deze paragraaf sluit daarna af met een conclusie van de analyse van de huidige verkeerssituatie in Boxtel.

Gewenste hoofdwegenstructuur GVVP voor belangrijk deel binnen bereik

De nieuwe categorisering die het GVVP kent gaat uit van een wijziging van de hoofdwegenstructuur. Door sluiting van de dubbele overweg, de nieuwe verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, capaciteitsvergroting Keulsebaan en realisatie verbinding A2-N618. Deze forse ingrepen zijn op dit moment niet gerealiseerd, zoals paragraaf 2.2 toelicht. Het pakket van PHS/TALK-maatregelen ligt met het akkoord uit 2013 tussen provincie, rijk en gemeente binnen bereik. De maatregelen zijn nu in voorbereiding.

Het GVVP gaat ook uit van realisatie van een parallelstructuur langs de A2, als verbinding voor verkeer tussen de A2 en N618. Deze verbinding kent die status op dit moment niet. Met deze feitelijke situatie moet MOVE '31 rekening houden.

Zo lang het verkeer niet kan beschikken over de verbinding A2-N618, maakt zij gebruik van de Noord-Zuid-As als route tussen de N618 en de A2. Het gedeelte tussen de Schijndelseweg en de Hobbendonkseweg is in het GVVP gecategoriseerd als wijktoegangsweg. Maar het is onvermijdelijk dat dit gedeelte, in ieder geval in de periode zolang er geen andere verbinding tussen A2 en N618 beschikbaar is, als gebiedsontsluitingsweg moet functioneren.

Dit geldt in zekere mate ook voor de oost-westverbinding tussen het spoor en noord-zuid-as: de route Baroniestraat – Mgr. Wilmerstraat – Vicaris van Alphenlaan. Pas wanneer de afsluiting van de dubbele overweg in de Tongersestraat is gerealiseerd, zal de verkeersdruk lager worden en komt het terugbrengen van haar functie naar wijktoegangsweg, zoals in het GVVP staat, dichterbij. Tot die tijd blijft deze verbinding in ieder geval gebiedsontsluitingsweg. Verschil met de verbinding A2-N618 is alleen dat realisatie van de afsluiting van de dubbele overweg nu in voorbereiding is.



Huidige situatie dubbele overweg Tongersestraat

Toets op 'essentiële herkenbaarheidskenmerken'

Met voorgaande ontwikkelingen in het achterhoofd is een toets uitgevoerd. Deze laat zien in welke mate het vastgestelde beeld van wegen in de vorm van zogeheten essentiële herkenbaarheidskenmerken op straat is gerealiseerd:

- De gebiedsontsluitingswegen zijn volgens de kenmerken ingericht. In beginsel voldoen deze wegen aan de gewenste kenmerken. Verbeteringen zijn wel mogelijk en soms ook wenselijk. Bijvoorbeeld in de vorm van fysieke rijrichtingscheidingen in de as van de weg en vrijliggende fietsvoorzieningen. Een voorbeeld daarvan is de Eindhovenseweg.
- De oost-west-verbinding, gedeelte Baroniestraat-Monseigneur Wilmerstraat-Vicariss van Alpenlaan is lastig te toetsen. De GVVP-richtlijnen geven veel ruimte voor de gewenste inrichting. In beginsel voldoet de huidige inrichting nu aan de toekomstige functie als wijktoegangsweg. De huidige functie van deze as is echter gebiedsontsluitingsweg. Aan die inrichtingskenmerken wordt niet voldaan, wat gezien de beperkte beschikbare ruimte ook niet reëel is.
- De inrichting van de noord-zuid-as, gedeelte tussen Schijndelseweg-Hobbendonkseweg, voldoet in beginsel zowel aan de inrichting voor een gebiedsontsluitingsweg (feitelijke functie) als voor een wijktoegangsweg (gewenste functie), omdat de GVVP-richtlijnen een overlap kennen.
- De inrichting van de wijktoegangswegen voldoet over het algemeen, ook omdat de richtlijnen veel ruimte geven voor die inrichting. Op het punt van voorrangssituaties bij kruispunten ontbreekt vaak de in het GVVP voorgeschreven voorrang voor de wijktoegangsweg. Verder is de geldende maximum snelheid van 50 km/uur en vooral de overgang van 50 naar 30 km/uur en andersom regelmatig onvoldoende duidelijk. Tot slot hebben fietspaden bij deze wegen de voorkeur boven nu aanwezige fietsstroken, vanwege de maximum snelheid van 50 km/uur.
- De erftoegangswegen (woonstraten) zijn ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Analyse verkeerssituatie 2030, na realisatie PHS en/of verbinding A2-N618

Deze evaluatie brengt nu in beeld wat de huidige verkeerssituatie is en wat deze in de toekomstige situatie zal zijn, voor het gemotoriseerd verkeer. Over de inhoud en financiering van het maatregelenprogramma dat bij het PHS is ondergebracht bestaat overeenstemming tussen de gemeente, Prorail, ministerie en provincie. Ondanks dat de ruimtelijke procedure, de grondverwerving en de technische voorbereiding nog projectrisico's kennen, geldt de realisatie van dat programma als uitgangspunt voor MOVE '31.

Die status kent de gewenste verbinding A2-N618 op dit moment niet. Bij de ontwikkeling van het GVVP is geconcludeerd dat de gemeente Boxtel nadrukkelijk baat heeft bij die nieuwe verbinding. Daarom blijft dat uitgangspunt voor MOVE '31 bestaan. Maar realisatie op korte of middellange termijn is niet realistisch. Daar moet MOVE '31 rekening mee houden.

Modelberekeningen met het verkeersmodel uit 2015 geven het best het toekomstige verkeersbeeld voor het jaar 2030 weer. Het model rekent met het meest actuele regionale verkeersmodel en recente inzichten, inclusief woningbouwontwikkeling, met uitzondering van locatie Tongeren.

Tabel 1 geeft op de belangrijkste wegen weer wat de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten per etmaal zijn:

- Huidige intensiteiten: verkeerstellingen maart 2016;
- Toekomstige intensiteiten Situatie 1: planjaar 2030, inclusief verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, opheffing dubbele overweg Tongersestraat, aanpassing capaciteitsuitbreiding Keulsebaan, exclusief verbinding A2-N618;
- Toekomstige intensiteiten Situatie 2: gelijk aan situatie 1, inclusief verbinding A2-N618.

Wegvak	Huidige	Toekomstige intensiteit (2028/2030)		
	intensiteit	Situatie 0	Situatie 1	Situatie 2
	(2015)	(autonome groei, excl. PHS/TALK of verb. A2-N618)	(na realisatie PHS/TALK, excl. verb. A2-N618)	(na realisatie PHS/TALK, incl. verb. A2-N618)
Noord-zuid-as				
1 Bosscheweg, noordelijk van De Groene Poort	14.800	19.900	18.800	15.200
2 Bosscheweg, bij Waterschap	13.400	14.200	13.700	10.300
3 Brederodeweg, bij oversteek Boerhaavestraat	11.300	12.100	12.900	9.000
4 Brederodeweg, tussen rotonde en H.Verheeslaan	11.100	12.800	13.700	10.000
5 Brederodeweg, bij brandweerkazerne	9.800	11.800	13.100	9.700
6 Eindhoveneweg, bij oversteek Dommel	10.700	12.100	14.400	10.400
Oost-west-as				
7 Tongersestraat, dubbele overweg	7.300	7.100	0	0
8 Baroniestraat, tussen Breukelsestraat en Annastraat	5.500	5.100	1.600	1.500
9 Baroniestraat, tussen Angelapad en Molenstraat	7.500	8.000	5.600	5.700
10 Vicaris van Alphenlaan, nabij de rotonde N-Z-as	8.400	9.800	7.800	7.200
11 Schijndelseweg, nabij rotonde NZ-as	12.400	15.500	15.100	9.300
12 Schijndelseweg, tussen Europalaan en viaduct A2	8.500	9.600	9.300	14.000
Zuid-westzijde				
13 Keulsebaan, tussen A2 en Eindhoveneweg	17.100	23.300	26.300	24.600
14 Keulsebaan, tussen Oirschotseweg en P'weg-Zuid	13.100	12.700	20.300	20.200
15 Keulsebaan, tussen spoor en Lennisheuvel	10.300	10.600	15.400	15.500
16 Industrieweg, tussen Lennisheuvel en Mijlstraat	4.800	4.300	10.100	10.100
17 Van Salmstraat, nabij Ossenpad	1.700	2.900	300	300
18 Van Salmstraat, nabij spoorwegovergang	7.300	8.300	0	0
19 Nieuwe verbinding Ladonk-Kapelweg	0	0	8.200	8.100
20 Kapelweg, tussen overweg Tongeren en Kalksheuve	3.800	3.400	7.200	7.100
Nood-westzijde				
21 Essche Heike, bij spoorwegovergang	1.400	1.900	2.800	2.700
22 Baandervrouwenlaan, bij Bosscheweg	4.400	4.200	4.700	4.800
23 Achterberghstraat	5.900	5.000	4.400	4.900
24 Molenwijkseweg, ten noorden van Essche Heike	500	100	100	100
25 Leenhoflaan, tussen R.v.Cuijckstr. en J.v.Brabantstr.	2.300	2.500	4.900	4.700
Overige wegen				
26 Parallelweg-Zuid, buiten bebouwde kom	4.200	3.300	3.300	3.100
27 Europalaan, nabij rotonde Schijndelseweg	4.500	4.700	4.500	6.300
28 Hobbendonkseweg (westelijke deel)	7.800	8.600	8.800	7.300
29 Liempde, Nieuwstraat, tussen Akkerstr. en Kerkstr.	3.100	2.100	2.200	2.200

Tabel 1: Vergelijking huidige en toekomstige intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal)

Conclusie analyse verkeerssituatie 2030

De cijfers voor 2028/2030 laten op hoofdlijnen zien dat Boxtel met de hoofdwegenstructuur zoals in het GVVP 2008 voorzien beschikt over een robuuste hoofdwegenstructuur, omdat er sprake is van:

1. een vlotte en veilige verkeersafwikkeling, ook in de spitsperioden; én
2. een restcapaciteit op de hoofdwegen voor een verkeersgroei in de periode na de planperiode van 2030.

De toekomstige verkeersintensiteiten passen bij de beoogde functie van de weg zoals voorzien in de wegcategorysering van het GVVP, inclusief de beoogde afwaardering van gebiedsontsluitingswegen in de kern.

Bijzondere aandachtspunten voor MOVE '31

Maar er zijn wel enkele bijzonderheden. Deze vragen in MOVE '31 om aandacht en nadere analyse:

1. Een nieuwe verbinding A2-N618 realiseert op de gehele noord-zuid-as een forse afname van de verkeersdruk. Deze afname is op het noordelijke deel met 15% tot 30% ten opzichte van de autonome ontwikkeling substantieel! Dat verkeerseffect is voor een robuuste hoofdwegenstructuur in Boxtel ook noodzakelijk, omdat de toekomstige intensiteit op het noordelijke deel van de noord-zuid-as zeer dicht bij de maximale capaciteit van 20.000 mvt/etm ligt en er nauwelijks nog sprake zou zijn van een restcapaciteit van de weg.
2. De verbrede Keulsebaan, het wegvak tussen de spoorwegonderdoorgang en aansluiting A2, trekt zo veel verkeer dat de vormgeving met 2x1 rijstrook deze hoeveelheid verkeer niet meer zou kunnen verwerken. De verbreding voorziet dus niet alleen in een behoefte. Deze is ook noodzakelijk voor een robuuste hoofdwegenstructuur. En ook om te voorkomen dat verkeer andere routes gaat kiezen, wat tot gevolg heeft dat het noordelijke deel van de Bosscheweg fikse afwikkelingsproblemen zou krijgen;
3. Een aantal wegen heeft in de toekomstige situatie een verkeerdrukke die rond of boven de maximaal gewenste drukke van een wijktoegangsweg ligt, namelijk maximaal 8.000 mvt/etm. Dit zijn de Schijndelseweg (15.100/9.300), de Brederodeweg (13.700/9.700), de nieuwe verbindingsweg tussen Ladonk en Kapelweg (8.200) en het westelijke deel van de Hobbendonkseweg zonder verbinding A2-N618 (8.800).
4. Daarnaast ontstaat er in het noord-westelijke deel van Boxtel een hogere verkeersdruk dan in de huidige situatie. Deze is nog steeds relatief laag, maar de intensiteit van Essche Heike bijvoorbeeld stijgt van 1.400 mvt/etm naar 2.800 mvt/etm en de Leenhoflaan van 2.300 naar 4.900 mvt/etm.

2.5 Financieel

Gemiddeld € 1,3 miljoen afgelopen jaren

De totale kosten voor de thema onder de noemer "verkeer en vervoer" zijn over de afgelopen jaren gemiddeld € 1,3 miljoen. Die uitgaven zijn een optelsom van directe kosten (22%), kapitaallasten (19%) en kosten van ambtelijke inzet (58%). Hierin zijn niet opgenomen de kosten voor dagelijks en groot onderhoud.

De gemeente Boxtel kent geen programma-administratie, die het op eenvoudige wijze mogelijk maakt financieel terug te blikken op de uitvoering van het GVVP-maatregelenprogramma. Dat betekent dat de belangrijkste kostenposten uit de financiële administratie niet eenduidig terug te herleiden zijn tot bijvoorbeeld de thema's uit het GVVP-maatregelen zoals in bijlage 2 weergegeven.

Uitgaven Boxtel Bicycle

Volgend overzicht laat meer in detail zien welke kosten geboekt zijn op het budget van Boxtel Bicycle, in de periode 2011-2016, naar aanleiding van vragen hierover.

Uitgaven Boxtel Bicycle 2011-2016	
Bijdrage herinrichting Rechterstraat	€ 142.173
Fietsstroken Van Hornstraat	€ 40.113
Bijdrage planontwikkeling Dr. De Brouwerlaan	€ 17.276
Stallingsvoorzieningen fiets	€ 26.932
Fietspromotie "50+ op de fiets"	€ 7.174
Verschillende andere uitgaven	€ 50.988
Totaal	€ 284.657

Tabel 2: Uitgaven Boxtel Bicycle (2011-2016)

3 Trends en ontwikkelingen

Relevante trends en ontwikkelingen

De wereld om ons heen is in ontwikkeling en verandert voortdurend. Technische, sociaal-maatschappelijke en sociaal-economische ontwikkelingen vinden continu plaats. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste trends en ontwikkelingen die voor Boxtel en voor MOVE '31 van belang kunnen zijn. MOVE '31 zal daar in een latere fase rekening mee moeten houden. Dat kan zijn in de visie of wellicht vragen de trends en ontwikkelingen om beleidskeuzes of keuzes bij maatregelen. Doel is om in deze notitie de relevante zaken te benoemen en te agenderen. Doel is nu nog niet om te zoeken naar oplossingen of het vinden van antwoorden.

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Aantal verplaatsingen blijft groeien

Het aantal verkeersbewegingen blijft groeien. Door de toename van het aantal inwoners, de werkgelegenheid, de bedrijvigheid en de mogelijkheden om zich te kunnen gaan verplaatsen. De gemeente Boxtel voorziet in de periode van MOVE '31 bijvoorbeeld via het Woningbouwprogramma in de realisatie van ongeveer 1.400 woningen.

Ruimtelijke ontwikkelingen zuidzijde Liempde

Er zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde van Liempde die verkeersgevolgen hebben. Ook zijn er klachten bekend over ongewenst gebruik van de wegenstructuur en potentiële bedrijfsuitbreidingen met hinder tot gevolg. Dat leidt hernieuwd tot de vraag wat nut en noodzaak is van een nieuwe verbinding tussen bijvoorbeeld de Roderweg en de Barrierweg.

Ruimtelijke ontwikkelingen zuidzijde Boxtel

Er is een specifieke ontwikkelingsbehoefte ontstaan aan de zuidzijde van Boxtel. Verschillende ruimtelijke ontwikkelingen dienen zich aan in het gebied grenzend aan de Keulsebaan, tussen het spoor en de A2, waaronder Kleinderliempde en omgeving Peerkesbos. Deze behoefte vraagt om een visie op de wenselijke of noodzakelijke verkeersontsluitingen. Dit heeft impact op de lopende voorbereiding van PHS/TALK voor het onderdeel Keulsebaan.

Kennisas-A2

Onder aanvoering van het ministerie worden ambities geformuleerd voor de corridor A2 als "landschapsmetropool". Mobiliteit, visie, ruimtelijke ontwikkelingen en andere kansen worden aan elkaar gekoppeld met als doel sterker te worden. Men zoekt een brede ruimtelijk-economische structuurversterking. Een ontwikkeling die kansen biedt voor de steden. Maar niet uitsluitend voor de steden. Ook Boxtel maakt onderdeel uit van die corridor.

Verbinding A2-N618

De verkeerskundige en leefbaarheidsmeerwaarde van een parallelstructuur A2 als onderdeel van de gewenste hoofdwegenstructuur blijft bestaan. Boxtel heeft baat bij een functionele, directe aansluiting van de N618 op de A2, zoals paragraaf 2.4 bevestigt. Op welke wijze, wanneer en onder welke voorwaarde dit onderdeel gerealiseerd kan worden is moeilijk in te schatten. De realisatie van de nieuwe verbinding A2-N618 wordt gezien als een op termijn noodzakelijke ontwikkeling en wordt op de gemeentelijke agenda gehouden als aandachtspunt bij ontwikkelingen zoals Greentech, PHS/TALK en Kennisas-A2.

3.2 Demografische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen

Veranderende rol gemeentelijke overheid

Afgelopen jaren is de rol van de gemeentelijke overheid in beweging. Er is meer ruimte, vrijheid en verantwoordelijkheid voor de burger en maatschappelijke organisaties. Ook in Boxtel heeft burgerparticipatie haar plek ingenomen. De gemeente ontwikkelt meer en meer netwerken, waar partijen ook een verantwoordelijkheid kunnen nemen. De rol van de gemeentelijke overheid verandert.

Mogelijke wijziging plangebied gemeente Boxtel

In de provincie Noord-Brabant loopt de discussie over de grootte en functioneren van de gemeenten. Dit kan leiden tot herindeling. Als dat aan de orde zal zijn, dan wijzigt de gemeentegrens en dus ook de plangrens van MOVE '31.

De weggebruiker heeft hogere verwachtingen

De burger legt de lat steeds hoger. De gemiddelde weggebruiker verwacht steeds meer van de wegbeheerder als het gaat over beschikbaarheid van de weg en voorzieningen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij slechte en winterse weeromstandigheden.

Individuele belangen botsen vaker

In het verlengde van de individualisering en het feit dat mensen steeds meer zelf kunnen kiezen, staat de gemeente vaker voor een situatie waar individuele belangen bij voorzieningen in de openbare ruimte botsen.

Samenstelling wijken wijzigt

Bij de bouw van een wijk is de inrichting van de openbare ruimte afgestemd om de doelgroep van die wijk, zoals die destijds was, te bedienen. Die doelgroep, de demografische opbouw van wijken, wijzigt. Daarmee wijzigt ook de vraag naar voorzieningen in die openbare ruimte. Denk aan individuele bereikbaarheid, ouderen blijven langer thuis wonen, mantelzorg, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen of voorzieningen voor voetgangers op leeftijd. De vraag die hierbij oprijst is of de openbare ruimte mee moet kunnen bewegen en welke middelen daarvoor in de toekomst noodzakelijk zijn.

Wonen en werken steeds meer verweven

Het klassieke verschil tussen wonen en werken vervaagt. Door meer flexibiliteit in werktijden, werk, werkplaats en thuis kunnen werken, raken de functies van wonen en werken meer in elkaar verweven. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting door het toenemende aantal in de wijk geparkeerde busjes van kleine ondernemingen.

Aantal ouderen groeit snel

Het aantal ouderen groeit sterk. Zo zal de leeftijdsgroep van 65 tot en met 75 jaar tot 2030 in Boxtel met bijna 25% groeien van nu 3.150 naar 4.100 straks. Het aantal 75-plussers neemt komende 15 jaar met ruim 70% toe, van nu 2.300 naar 4.000 mensen in het jaar 2030. Een kwart van de inwoners van Boxtel is in 2030 65 jaar of ouder.

Meer activiteiten doelgroep ouderen

De doelgroep ouderen krijgt meer mogelijkheden voor recreatieve en sociaal-maatschappelijke activiteiten. Door de praktische en financiële mogelijkheden (tijd, geld) en ook door de technologische ontwikkelingen van voertuigen.



3.3 *Aansturing beheer/ontwikkeling openbare ruimte in beweging*

Beschikbare beheergelden openbare ruimte onder druk

Gemeentelijke beheergelden voor de kwaliteit van de openbare ruimte komen steeds meer onder druk te staan. Er ontstaat steeds meer noodzaak tot het slimmer inzetten van de beschikbare middelen. Er wordt steeds meer verlangd van de afstemming en prioritering tussen de werkvelden verkeer, groen, water, riolering, wegen, verlichting. De trend bij gemeenten is dat niet meer altijd technisch beheer het leidend principe is voor de verdeling van middelen, maar dat kwaliteitseisen dat zijn. Kwaliteitseisen die volgen uit mobiliteits- of sociaal beleid, maar ook uit andere beleidsvelden.

Nieuwe omgevingswet en veranderende invloed/rol burger

De nieuwe Omgevingswet, die over enkele jaren zal gelden en waar gemeenten zich nu op voorbereiden, stelt ook specifiekere eisen aan die integrale benadering. Deze nieuwe wet verstrekt deze ontwikkeling van complexere en meer integrale afwegingen.

Daarnaast is de invloed van de wens van de burger in de wijken en nieuwe stichtingsvormen zoals SPPiLL en RKO anders. Een voorbeeld hoe zich dat uit zijn burgerinitiatieven. Die invloed verandert de besluitvorming, geeft meer gewicht aan de beleving door burgers in plaats van koele cijfers en wijzigt de planning over de manier waarop beschikbaarheid van middelen wordt ingezet.

Aansturing openbare ruimte beweegt

In het verlengde van deze ontwikkelingen en trends, ontstaat de vraag of de bestaande systematiek voor het beheer en de ontwikkeling van de openbare ruimte de beste is. Dit thema is bij meer gemeenten actueel aan het worden en de wens groeit om naar een ander sturingsmodel te kijken en om uitgangspunten voor de verdeling en besteding van deze middelen voor de openbare ruimte opnieuw te beoordelen.

3.4 Verkeerskundig

Focus op veiliger verkeersgedrag

Een trend in Nederland en in Brabant is de gewijzigde focus van een gemeente als wegbeheerder. Binnen de principes van Duurzaam Veilig lag de eerste 15 jaar de focus op infrastructuur: aanpakken van verkeersonveilige kruispunten of wegen, zoals een black-spot. Met groot succes. De ongevalscijfers zijn fors gedaald en de doelstellingen zijn ruimschoots gehaald. Beïnvloeden van verkeersgedrag beperkte zich voorheen vaak tot het meedoen met landelijke campagnes. Steeds meer kiezen gemeenten er nu voor om zich ook nadrukkelijker te richten op beïnvloeden van verkeersgedrag en eigen verantwoordelijkheid verkeersdeelnemer.

Ontwikkeling snelfietsroutes

De provincie Noord-Brabant stimuleert een programma voor snelfietsroutes. Dat zijn kwalitatief hoogwaardige fietsroutes over een langere lengte. Voor de fietsrelatie Den Bosch-Eindhoven voert de GGA-regio op dit moment een haalbaarheidsstudie uit. Deze weegt verschillende route-alternatieven af op basis van gebruik, potentie en inpasbaarheid. Het lokale fietsnetwerk van Boxtel zal een feeder-functie hebben naar deze snelfietsroute.

3.5 Technologische ontwikkelingen

Nieuwe vervoermiddelen door techniek

Technische ontwikkelingen leveren meer vervoersvormen op. Afgelopen jaren hebben de scootmobiel, scooter en elektrische fiets definitief haar intrede in het straatbeeld gedaan. Die ontwikkeling staat niet stil en verwacht wordt dat er een nog grotere diversiteit aan vervoermiddelen komt. Van bakfiets tot speedpedelec, van hoverboard tot zelfrijdende auto. Dat betekent dat afmetingen van de “standaard”-voertuigen voor het ontwerp van de openbare ruimte minder de standaard zullen zijn en dat de snelheidsverschillen tussen vervoermiddelen meer in elkaar overlopen. Dit leidt tot nieuwe inrichtingsvraagstukken.

Voertuigen worden substantieel slimmer

De technische hulpmiddelen in een auto staan nog aan het begin van de ontwikkelingscyclus. De zogeheten in-car-technologie lijkt verregaande mogelijkheden te gaan bieden, waarbij Noord-Brabant een prominente rol vervult in Nederland. De eerste resultaten worden voor het grote publiek steeds meer zichtbaar. Startend bij de huidige navigatiesystemen tot zelfrijdende auto's binnen een systeem waarin voertuigen communiceren met andere voertuigen en met de omgeving. Een te verwachten toepassing is bijvoorbeeld flexibele gedragsbeïnvloeding van de gereden en wenselijke snelheid. Op kleinere schaal is slimme technologie voor de fiets ook in ontwikkeling. Dit betekent dat onderdelen van het verkeersgedrag door techniek kunnen worden ondersteund en op termijn zelfs deels kunnen worden overgenomen.

Autogebruik in plaats van autobezit

Er is een trend dat autobezit niet per sé hoeft en mensen voldoende hebben aan het naar behoefte kunnen gebruiken van een auto. Dus een auto beschikbaar hebben wanneer je wilt en niet 24 uur per dag een auto voor de deur. Voorbeelden zijn de platforms Snappcar en MyWheels.

Technologische ontwikkelingen maken verkeersbeheer slimmer

Ontwikkelingen in de technologie maken de infrastructuur ook slimmer en op termijn misschien minder nodig. Zo zijn er verschillende mogelijkheden om parkeren slimmer te doen: betalen per telefoon, digitale parkeervergunningen en op termijn in de auto zijn waar je een vrije parkeerplaats vindt. Een andere voorbeeld zijn verkeersregelinstallaties (VRI's), die in perspectief tot de hoge snelheid waarmee technologie ontwikkelt relatief “ouderwets zijn” en op termijn wellicht anders kunnen functioneren. Dat kan bij vervanging van oude VRI's vragen om voorbereid te zijn op die technische ontwikkelingen.



Meer oplaadpunten en minder veiligheidsrisico's door elektrisch rijden

Het gebruik van (deels) elektrische voertuigen blijft toenemen en is afgelopen jaar ongeveer verdubbeld. Dat betekent ook dat de behoefte aan oplaadpunten stijgt, zowel bij particulieren in de wijken als openbare oplaadvoorzieningen.

Het gebruik van fossiele brandstof neemt af wat op termijn effect kan hebben op locaties van (fossiele) tankstations en de veiligheidsrisico's die daaraan verbonden zijn.

Bescherming klimaat onverminderd van belang

De negatieve invloed van de automobiliteit op het klimaat komt vooral tot uiting in de CO₂-uitstoot. Beleidsaandacht en maatregelen om reductie van die uitstoot te realiseren is al langer een duidelijke ontwikkeling, in het GVVP, en ook in andere beleidsvelden. Die beleidsaandacht zet zich internationaal en landelijk in de komende periode in volle sterkte door.

4 Opstap naar MOVE '31

Dit hoofdstuk vertaalt tot slot de evaluatie en inventarisatie tot uitgangspunten en opgaven voor MOVE '31.

4.1 *Uitgangspunten voor MOVE '31*

Kort en bondig gelden voor MOVE '31 de volgende uitgangspunten:

- 1 Het maatregelenprogramma PHS inclusief de sluiting van de overwegen Tongersestraat kent een solide basis en de realisatie is nu in voorbereiding. Ondanks dat er nog projectrisico's bestaan, geldt de realisatie van het volledige programma als uitgangspunt voor MOVE '31;
- 2 De verbinding A2-N618 kent deze status van 'realisatie in voorbereiding' nog niet. De nieuwe verbinding is wel noodzakelijk en blijft een bouwsteen voor de toekomstige hoofdwegenstructuur;
- 3 Relevante trends en ontwikkelingen zijn verschillend van aard. Ook is het tempo ervan wisselend. Maar dat deze onvermijdelijk zijn, geldt als uitgangspunt voor MOVE '31.

Daarnaast laat de terugblik zien dat nog niet alle onderdelen zoals ambities en maatregelen zoals de gemeenteraad die in 2008 vaststelde zijn gerealiseerd. Die "oude" GVVP-onderdelen kunnen wellicht worden overgenomen in MOVE '31. Daarom moet MOVE '31 ook in beeld brengen welke bestuurlijke wensen uit het GVVP-2008 in MOVE '31 een plekje moeten krijgen.

4.2 *Opgaven voor MOVE '31*

Op basis van de terugblik en blik vooruit, zijn de volgende opgaven voor MOVE '31 geformuleerd:

- 1 Formuleer een visie die aangeeft wat Boxtel wil bereiken en waar Boxtel voor staat als het gaat om mobiliteit;
- 2 Formuleer een visie over hoe de gemeente Boxtel omgaat met de onderscheiden trends en ontwikkelingen die MOVE '31 raken, door voor elke trend of ontwikkeling keuzes te maken over welke rol de gemeente daarin wel of niet neemt;
- 3 Ontwikkel een voorkeursvariant voor de realisatie van de verbinding A2-N618 en bepaal een agenda om realisatie binnen bereik te brengen;
- 4 Actualiseer de hoofdwegenstructuur in de vorm van een eindbeeld voor 2031, rekening houdend met een doorkijk naar de periode 2030-2050;
- 5 Bepaal of en zo ja welke beleidsprioriteiten en beleidsvoorkeuren er gelden voor de vertaling van de visie naar concreet beleid.
- 6 Werk de visie en keuzes op voorgaande onderdelen uit in beleid en vervolgens in een maatregelenpakket.

Bijlage 1 Evaluatie ambities GVVP

Nr.	Gebiedstype	Ambitie	Mate van realisatie	Toelichting	
1	Centrumgebied	Goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum	✓	beperkt gerealiseerd	Besluitvorming is gereed, uitvoering is in voorbereiding.
2	Centrumgebied	Geen gebiedsvreemd en doorgaand verkeer	✓	beperkt gerealiseerd	Besluitvorming is gereed, uitvoering is in voorbereiding.
3	Centrumgebied	Uitvoeren gemeentelijk parkeerbeleid	✓✓	deels gerealiseerd	Uitvoering in juli 2017.
4	Centrumgebied	Verbeteren van de leefbaarheid/verminderen overlast (onveiligheid, geluid, stank)	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	Een verbetering wordt pas gerealiseerd als het maatregelenpakket is uitgevoerd.
5	Centrumgebied	Behouden duurzame bereikbaarheid met ov door verbeteren busdiensten en behouden frequente spoorwegdienst	✓✓	deels gerealiseerd	Treindienst is behouden, herinvoering lijnbus niet gerealiseerd, buurtbus geoptimaliseerd
6	Centrumgebied	Investeren in fietsbereikbaarheid en fietsenstallingen	✓✓	deels gerealiseerd	Infrastructuur geoptimaliseerd en stallingen uitgebreid.
7	Centrumgebied	Verbeteren oversteekbaarheid noord-zuid-as	✗	beperkte achteruitgang	Geen maatregelen getroffen en door gewijzigde verkeersstructuur neemt de oversteekbaarheid af
8	Centrumgebied	Verminderen (vracht)verkeersoverlast in de Baroniestraat	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	TALK / PHS-programma zorgt voor minder overlast.
9	Woongebieden	Goede interne en externe bereikbaarheid van woongebieden (kernen)	✓✓✓	goed gerealiseerd	Elk woongebied is per auto en fiets prima bereikbaar.
10	Woongebieden	Verbeteren parkeersituatie in specifieke probleemgebieden	✓	beperkt gerealiseerd	Incidentele verbeteringen gedaan, beleid nodig om ambitie beter in te vullen.
11	Woongebieden	Weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	TALK / PHS-programma zorgt voor verbetering in wijken Oost, Breukelen en Kalksheuvel.
12	Woongebieden	Verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door continuering duurzaam veilig	✓✓✓	goed gerealiseerd	Dalende trend aantal slachtoffers.
13	Woongebieden	Veilige schoolomgevingen en -routes	✓✓	deels gerealiseerd	Omgeving grotendeels aangepast, aantal routes behoeven nog aandacht.
14	Woongebieden	Goede voetgangersvoorzieningen bij publieke voorzieningen	✓✓	deels gerealiseerd	Veel aandacht geweest voor looproutes bij voorzieningen, verdere verbetering niet altijd mogelijk
15	Woongebieden	Voltooiën fijnmazig en kwalitatief goed fietsnetwerk	✓✓	deels gerealiseerd	Aantal nog ontbrekende schakels. Kwaliteit bij verkeerslichten kan beter.
16	Woongebieden	Fietsstallingen bij belangrijke voorzieningen	✓✓	deels gerealiseerd	Gemeentelijke verantwoordelijkheid grotendeels ingevuld, verbeteringen zijn mogelijk.
17	Woongebieden	Duurzame bereikbaarheid van het openbaar vervoer door het verbeteren van busdiensten tussen de gebieden en met OV-fiets	✓✓	deels gerealiseerd	Buurtbus meer door wijken, herinvoering lijnbus niet gerealiseerd.
18	Bedrijventerreinen	Goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfseconomische en industriegebieden (o.a. Ladonk)	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	Plan: TALK. Daarnaast parkeren Ladonk en lokale bewegwijzering gerealiseerd.
19	Bedrijventerreinen	Hinder voor de directe omgeving (geluid, trillingen) voorkomen door goede inpassing van de infrastructuur	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	TALK.
20	Buitengebieden	Terugdringen aantal verkeersslachtoffers	✓✓✓	goed gerealiseerd	Dalende trend aantal slachtoffers.
21	Buitengebieden	Verbeteren fietsstructuur	✓✓	deels gerealiseerd	Op regionale fietsroutes verbeteringen doorgevoerd.
22	Buitengebieden	Verminderen van barrières voor het langzame verkeer	0	niet gerealiseerd	Geen maatregelen getroffen.
23	Buitengebieden	Bijdragen aan het ontsnipperen van het Groene Woud	0	niet gerealiseerd	Geen maatregelen getroffen.
24	Buitengebieden	Landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur	✓	beperkt gerealiseerd	VLK wordt landschappelijk ingepast. Rijksweg A2 is landschappelijk ingepast.
25	Buitengebieden	Verbeteren van toeristische langzaam verkeerroutes	✗	beperkte achteruitgang	Hinder recreatieve fietser door gemotoriseerd verkeer is vergroot.
26	Algemeen	Nauwe betrokkenheid bij het ontwikkelen en het uitvoeren van het openbaar vervoer	✓✓✓	goed gerealiseerd	Veel, continu en intensieve aandacht aan besteed.
27	Algemeen	Stimuleren overstap van auto naar openbaar vervoer	✓✓	deels gerealiseerd	Veel inzet op gepleegd en push- en pullmaatregelen gerealiseerd.
28	Algemeen	Verbeteren autobereikbaarheid station (park&ride)	✓✓	deels gerealiseerd	Park&ride is gerealiseerd aan Ladonkzijde met betaalregime, kent weliswaar ook nadelen
29	Algemeen	Stimuleren van alternatieven voor de auto (auto-date en OV-fiets)	✓✓	deels gerealiseerd	Auto-date is plan en OV-fiets is gerealiseerd.
30	Algemeen	Terugdringen gebruik auto korte (interne) ritten aansluitend op actieplan Nota Duurzame Ontwikkeling Bostel	✓✓	deels gerealiseerd	Fietsen is sterk gestimuleerd door infрмаatregelen en mensgerichte acties.
31	Algemeen	Openbaar vervoer als kwalitatief goede vervoerswijze voor reizigers zonder alternatief	0	niet gerealiseerd	Geen nieuwe initiatieven geïnitieerd.
32	Algemeen	Terugdringen barrièrewerking spoorwegen	"plan"	in voorbereiding/voorzien vóór 2021	Barrièrewerking verandert voor auto en fiets.
33	Algemeen	Op tekentafel al aandacht voor ruimtelijke ordening die bijdraagt aan optimaal functioneren van collectief vervoer	✓	beperkt gerealiseerd	Beperkt aan de orde geweest, maar bij ruimtelijke ordening altijd aandacht voor verkeer.
34	Algemeen	Verbeteren herkenbaarheid wegnnet	✓✓	deels gerealiseerd	Uitgevoerd door werk-met-werk te maken.
35	Algemeen	Verminderen geluidsoverlast door verkeer op Rijks- (en provinciale) wegen	✗	beperkte achteruitgang	Door verbreding A2 is overlast toegenomen, maar binnen wettelijke norm.
36	Algemeen	Verbeteren doorstroming van het autoverkeer op Bostels hoofdwegennet	✓✓	deels gerealiseerd	Schijndelseweg en Bosseweg rotondes, plan TALK.
37	Algemeen	Concentreren van verkeer op wegen van een zo hoog mogelijke orde	✓	beperkt gerealiseerd	Met 30-zones en herinrichting. Er is nog verbetering mogelijk.
38	Algemeen	Beter benutten van infrastructuur gaat voor bouwen	✓✓✓	goed gerealiseerd	In planvorming altijd afgewogen.

De formulering van de ambitie in de 3^e kolom is bewust zo veel als mogelijk letterlijk uit het GVVP uit 2008 overgenomen.

Bijlage 2 Evaluatie maatregelen GVVP

Nr.	Thema	Maatregel	Mate van realisatie	Toelichting
1	Wegenstructuur	Vergroten capaciteit Keulsebaan	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Voorbereiding loopt, in PHS-fasering ná VLK.
2	Wegenstructuur	Verbinding Ladonk-Kapelweg	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Ruimtelijke voorbereiding ver gevorderd.
3	Wegenstructuur	Aanleg parallelstructuur A2	X niet gerealiseerd	Gemeente blijft in gesprek met provincie en Rijk.
4	Wegenstructuur	Voorziening veilige oversteek spoorwegovergang	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Voorbereiding loopt, in PHS-fasering ná VLK.
5	Categoriseren/herkenbaarheid wegen	Herprofilering GOW's	√√ deels gerealiseerd	Grofweg de helft van de GOW's zijn gerealiseerd.
6	Categoriseren/herkenbaarheid wegen	Aanduiden verblijfsgebieden bibeko (30 km-zones)	√√√ 100% gerealiseerd	Volledig gerealiseerd, met uitzondering van noordelijke deel Selissenwal, volgt in 2017-
7	Categoriseren/herkenbaarheid wegen	Aanduiden verblijfsgebieden bubeko (60 km-zones)	√√√ 100% gerealiseerd	Alle 60-km-gebieden zijn als zone aangeduid, in samenwerking met buurgemeenten.
8	Categoriseren/herkenbaarheid wegen	Inrichting wijktoegangswegen	X niet gerealiseerd	Overall nauwelijks gerealiseerd, wijk Oost in studie.
9	Vrachterverkeer	Studie parkeren vrachtauto's buiten centrum en woongebieden	X niet gerealiseerd	Studie niet uitgevoerd, wel afspraken met WEB en Parkmanagement over parkeren op L
10	Parkeren	Parkeerregulering en flankerend beleid centrum	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Besluitvorming in 2015, realisatie in 2016.
11	Parkeren	Gedragbeïnvloeden halen/brengen scholen	√√ deels gerealiseerd	Via Brabants VerkeersveiligheidsLabel doorlopend aandacht aan besteed.
12	Verkeersveiligheid	Uitvoeren AVOC-analyses	√√√ 100% gerealiseerd	Verkeersveiligheid is goed meegenomen in planvorming.
13	Verkeersveiligheid	Uitvoeren maatregelen na AVOC-analyses	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Één locatie in voorbereiding, twee locaties in studie.
14	Openbaar vervoer	Bevorderen OV-gebruik OV-afhankelijke reiziger/ stimuleren overstap auto-OV	√√ deels gerealiseerd	Veel inzet op gepleegd en push- en pullmaatregelen gerealiseerd.
15	Openbaar vervoer	Verbeteren toegankelijkheid haltevoorzieningen	√ beperkt gerealiseerd	Enkele haltes zijn verbeterd.
16	Openbaar vervoer	Verbetering regionaal OV in Noord-oost Brabant	"ingehaald" ingehaald/anders besloten	HOV Duits Lijntje is van de baan.
17	Langzaam verkeer	Inrichten veilige schoolomgevingen	√√ deels gerealiseerd	Bij driekwart van de scholen is verbetering gerealiseerd, soms in voorbereiding.
18	Langzaam verkeer	Opstellen fietsplan	√√√ 100% gerealiseerd	In 2010 Bodel Bicycle vastgesteld.
19	Langzaam verkeer	Realisatie ontbrekende schakels fietsnetwerk	√√ deels gerealiseerd	Één route gerealiseerd, één route in voorbereiding, één deels gerealiseerd.
20	Langzaam verkeer	Verbeteren toegankelijkheid trottoirs voor mindervaliden	√√ deels gerealiseerd	Op veel plaatsen verbetering gerealiseerd en er blijft aandacht voor.
21	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Oplossen verkeersveiligheidsknooppunt voor fiets kruispunt Eindh'weg-Liempdseweg	X niet gerealiseerd	Nog geen structurele oplossing gevonden, wel ideeën gezocht en beoordeeld.
22	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Veilige en optimale fietsverbinding Bodel-Lennisheuvel	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Alternatieve route voor fiets in voorbereiding (in combinatie met TALK).
23	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Vrijliggende fietsverbinding Munsel-Brede school Oost (Dr. De Brouwerlaan)	√√√ 100% gerealiseerd	Uitvoering 2016 .
24	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Realisatie fietsenstallingen	√√ deels gerealiseerd	In centrum en bij station 800 plaatsen gerealiseerd.
25	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Oplossing smalle deel Rechterstraat	"ingehaald" ingehaald/anders besloten	B&W-besluit 2012/2013: als voetgangersgebied ingesteld waar fietsen is toegestaan.
26	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Heronterp fietsstructuur omgeving Kalksheuvel	√√√ 100% gerealiseerd	Ontwerp is gereed. Uitvoering niet eerder dan aanleg VLK.
27	Langzaam verkeer, Bodel Bicycle	Veilige (vrijliggende) fietsvoorzieningen in/aan de B'vrouwenlaan/Bossheweg	√√ deels gerealiseerd	Baandervrouwenlaan is gerealiseerd, Bossheweg ook deels.
28	Monitoring/evaluatie	Monitoringsplan opstellen	X niet gerealiseerd	In reguliere bedrijfsvoering metingen uitgevoerd.
29	Monitoring/evaluatie	Monitoren	√√ deels gerealiseerd	Er is structureel en incidenteel effectmeting gedaan.
30	Monitoring/evaluatie	Evaluatie GVVP	"in voorbereiding" in voorbereiding/voorzien vóór 2020	Evaluatie is onderdeel voorbereiding nieuwe beleidsplan MOVE '31.

De formulering van de maatregel in de 3^e kolom is bewust zo veel als mogelijk letterlijk uit het GVVP uit 2008 overgenomen.