



GVVP Asten

Verkeersvisie

Gemeente Asten

Colofon

Titel:	GWP Asten, Verkeersvisie
Auteurs(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Asten
Projectnaam:	GWP Asten
Projectnummer:	1375
Datum:	30 maart 2015
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 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

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Bevindingen evaluatie huidig GWP	5
1.3 Leeswijzer	5
2 Kaders	6
2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	6
2.2 Provinciaal beleid	8
2.3 Regionaal beleid	9
2.4 Relevantie voor gemeente Asten	11
3 Kop gemeentelijk verkeersbeleid	12
3.1 Verkeersvisie Asten	12
3.2 Categorisering wegennet	13
3.3 Thema's verkeersbeleid, met prioritering	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Behoefte aan actualisatie GVP

In 2006 is door de gemeenteraad van Asten het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVP) vastgesteld. Een groot deel van de maatregelen uit het plan is uitgevoerd. Sinds de vaststelling van het GVP zijn accenten binnen het verkeerskundige werkveld veranderd en zijn nieuwe vraagstukken benoemd die een plek moeten krijgen in het GVP. Er is daarom behoefte aan een actualisatie van het GVP.

Modulaire uitwerking van het GVP

Het bestaande GVP bestaat uit één rapportage, waarin alles is samengebracht. Dit maakt het bewerkelijk om het plan actueel en bij de tijd te houden. Daarom kent de actualisatie een meer flexibele, modulaire opbouw.

Een modulair plan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De kop is beschreven in het voorliggende document en wordt als kader aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd.

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

In de staart komt het beleid van de modules samen met een integrale afweging die wordt samengevoegd in de categorisering van het wegennet en een maatregelenpakket. De maatregelen worden geprioriteerd op basis van de prioriteit van de thema's onderling.

Wanneer een module wordt geactualiseerd of toegevoegd hoeft alleen het relevante deel van het GVP aangepast of toegevoegd te worden en worden de maatregelen daarvan in de staart verwerkt.

Gestart met een evaluatie

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

1.2 Bevindingen evaluatie huidig GVVP

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

- De verkeersstructuur van Asten 'staat'. Onderscheid tussen verkeers- en verblijfsgebieden is goed gemaakt en de categorisering van wegen is duidelijk uitgevoerd op straat. Er zijn nog enkele verbeterpunten die in het nieuwe GWP een plek behoren te krijgen. Dit zijn een aantal straten waar de inrichting niet voldoet aan de richtlijnen en een aantal onveilige locaties.
- De grenzen van de bebouwde kommen moeten beter herkenbaar worden gemaakt, zodat deze ook daadwerkelijk zorgen voor aanpassing van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- De doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid voor 2020 liggen binnen bereik. De verbetering van de landelijke registratie van de ongevallen laat zien dat blijvende aandacht voor verkeersveiligheid is nodig. Om het ongevallenbeeld te kunnen monitoren en om tijdig op ontwikkelingen te kunnen anticiperen.
- Geadviseerd wordt om minder in te zetten op infrastructurele maatregelen. Het ongevallenbeeld is te diffuus om met herinrichting effectief tot minder ongevallen te komen. Er zijn duidelijke aanknopingspunten om te intensiveren op het gebied van mensgerichte maatregelen en acties.
- Er wordt jaarlijks ingezet op mensgerichte acties en maatregelen. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol. Structurele aandacht voor alle doelgroepen is wenselijk. De gemeente kan hier voor zorgen door een meer sturende en initiërende rol te nemen.
- Aandacht voor parkeren in het centrum en de blauwe zone is wenselijk. Er wordt parkeerdruk langs de randen ervaren en er is behoefte aan lang parkeerplaatsen. Doel is niet om het beleid te veranderen, maar de blauwe zone heeft effecten op de omgeving.

De aanbevelingen zijn input bij het uitwerken van de verkeersvisie voor Asten.

1.3 Leeswijzer

De opbouw van het modulaire GWP en de input uit de evaluatie zijn in dit eerste hoofdstuk beschreven. Het tweede hoofdstuk beschrijft de kaders van het beleid van hogere overheden en het derde hoofdstuk werkt de kop van het gemeentelijke verkeersbeleid uit.

2 Kaders

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

2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de nadere uitwerking van voorheen de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit en is door de minister vastgesteld op 13 maart 2012.

De SVIR kent als uitgangspunt dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur wordt essentieel geacht. Dat betekent concreet dat de rijksoverheid de groei van mobiliteit geen beperkingen wil opleggen en de bereikbaarheid wil verbeteren. Dit binnen de wettelijke kaders en in balans met een goede veiligheid en goede kwaliteit van de leefomgeving.

De Planwet verkeer en vervoer schrijft voor dat de zogeheten “essentiële onderdelen van beleid” rechtstreeks doorwerken in het te voeren beleid van provincies en vervolgens in regionaal en gemeentelijk beleid. Voor de gemeente Asten betekent dat enerzijds dat de beleidslijnen van de SVIR nadrukkelijk richtinggevend zijn. Anderzijds is het in de praktijk veelal niet mogelijk rechtstreeks het landelijke beleid door te vertalen naar de gemeentelijke situatie.

Hieronder zijn de essentiële onderdelen van het landelijk beleid, daar waar relevant voor de gemeente Asten, weergegeven.

Essentiële onderdelen SVIR

Openbaar vervoer

De verschillende decentrale overheden (provincie, regio en gemeente) dragen samen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer.

Fiets

Bij aanleg en aanpassing van infrastructuur draagt de gemeente (mede) verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RWVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

In de Modelaanpak Veilig Fietsen worden aanbevelingen gegeven voor het verbeteren van de veiligheid van fietsers. Gemeenten zijn verplicht de modelaanpak in te zetten in de gemeente.

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 per jaar in 2020.
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 per jaar in 2020.
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie van de meest verkeersveilige landen.
- De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Een belangrijk sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid is verkeershandhaving, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbij behorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Vervoerders, verladers en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste, en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.

2.2 Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Voor de realisatie van een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle reizigers is een subsidiebudget beschikbaar. Haltes waar voldoende reizigers in- en uitstappen kunnen zodoende gesubsidieerd toegankelijk worden gemaakt voor mensen met een functiebeperking.

Voor een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur is afstemming noodzakelijk tussen de verschillende netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Voorwaarden hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid. Afstemming dient plaats te vinden op de gehele verplaatsing, dus niet alleen op het eigen (gemeentelijke) infrastructuurnetwerk.

Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn. Deze verbindingen dienen onderdeel uit te maken van het fietsroutenetwerk.

Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op natuur en landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie binnen gestelde gebiedsprofielen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PWVP, 2006) een aantal essentiële onderdelen opgenomen. Deze onderdelen zijn van belang voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor de gemeenten in de provincie.

Essentiële onderdelen van het beleid

Hierna is een opsomming gegeven van de essentiële onderdelen van beleid, voor zover deze relevant zijn voor de gemeente Asten:

- 1 Goede verkeerskundige afstemming met de regio.
- 2 Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.
- 3 Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen. Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.
- 4 Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering. Regio's pakken de regionale probleemclusters als eerste op.
- 5 Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer wordt gestimuleerd. De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdnetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.
- 6 Barrièreforming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd.

- 7 De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.
- 8 Sociale veiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

2.3 Regionaal beleid

Metropoolregio Eindhoven

Op 25 februari 2015 is het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven formeel beëindigd als één van de zeven WGR+ regio's. Toen is tevens de Metropoolregio Eindhoven van start is gegaan. In deze nieuwe bestuurlijke samenwerking wordt op een lichte en flexibele manier samengewerkt op de thema's waarop dat nodig is: economie, ruimte en mobiliteit.

De WGR+-taken op het terrein van mobiliteit zijn per 1 januari 2015 over gegaan naar de Provincie Noord Brabant. De regiogemeenten van Zuidoost-Brabant hebben uitgesproken dat met het wegvallen van de wettelijke verplichting, de hechte en succesvolle regionale samenwerking niet wordt beëindigd. Deze samenwerking heeft vorm gekregen in de Metropoolregio Eindhoven.

Werkplaats mobiliteit en innovatie

De Metropoolregio werkt op een aantal gebieden samen, zoals mobiliteit en innovatie. Hierover zegt de website het volgende¹:

“De visie van de Metropoolregio Eindhoven is: de regio is hoog technologisch, innovatief en duurzaam en genereert blijvend welvaart en welzijn voor zijn inwoners. Hierbij zijn vier kernwaarden van belang:

- een innovatieve economie
- een leefbare omgeving
- een samenbindende maatschappij
- intensieve regionale samenwerking

Dit stelt ook eisen aan de bereikbaarheid van de regio. Om een excellente regio te zijn, is een goede bereikbaarheid voor personen- en goedertransport een randvoorwaarde. De bereikbaarheid in de regio kan nog verder verbeterend worden. De negatieve aspecten van mobiliteit zoals geluid, lucht, ongevallen en files willen we daarbij minimaliseren.

¹ Bron: website Metropoolregio Eindhoven.

Bereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door de aanwezigheid van de (harde) infrastructuur (wegen, fietspaden, water, spoor, luchthaven) en anderzijds door het (veilig) mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van onze samenleving.

Wat we in onze regio nodig hebben, is een robuust mobiliteitsnetwerk met een sterke kwaliteit zowel in het personen- als goederenvervoer. Hierbij zoeken we naar innovatieve oplossingen. We stemmen weg, spoor, fiets, regionaal vervoer, binnenvaart en luchtvaart op de meest optimale manier op elkaar af. Ook moet er rekening gehouden worden met ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Doel werkplaats

De Werkplaats Mobiliteit en Innovatie gaat in triple helix verband hiermee aan de slag. De ambitie van de Werkplaats is:

- Optimale regionale en (inter)nationale bereikbaarheid van alle toplocaties in de regio Eindhoven, binnen randvoorwaarden van leefbaarheid, (verkeers)veiligheid en (maatschappelijke) toegankelijkheid.
- De Metropoolregio Eindhoven is de Europese regio waar innovatieve mobiliteitsconcepten worden ontwikkeld, getest, geïmplementeerd en geëxporteerd.

Wat doen we?

De Werkplaats gaat samen met de triple helix partners de volgende producten realiseren:

- 1 Een lange termijn visie mobiliteit met een vierjaarlijkse cyclus.
- 2 Een strategische uitvoeringsagenda met een jaarlijkse cyclus.
- 3 Een businesscase Smart Mobility. Hierin worden de publieke inspanningen beschreven en uitvoerbaar gemaakt.

Hierbij wordt gebruikt gemaakt van diverse onderzoeken en beleidsdocumenten over dit onderwerp.”

2.4 Relevantie voor gemeente Asten

Met het beleid van de hogere overheden wordt rekening gehouden in de uitwerking van de modules. Dat vraagt niet om specifiek te benoemen eisen en uitgangspunten. De uitwerking gebeurt in de romp, op thematische wijze.

Samenwerking in de regio

Concreet betekent het beleid van de hogere overheden voor de gemeente Asten dat samenwerking en participatie in de projecten van de regio nodig zijn. Dit vraagt om investering in tijd en om meedenken. Eventueel levert de gemeente een bijdrage aan de projecten van de regio. Asten levert een bijdrage, om de regionale doelen te realiseren. Daar profiteert de gemeente zelf ook van.

Accenten voor de gemeente Asten

Naast de verplichting tot samenwerken en regionale afstemming zijn er uit het beleid van de hogere overheden en de evaluatie een aantal 'Astense' speerpunten benoemd. Dit zijn de accenten voor het nieuwe verkeersbeleid van de gemeente:

- inzet op de fiets
- aandacht voor verkeersveiligheid
- goede toegankelijkheid voor voetgangers
- naast infrastructuur aandacht voor mensgerichte maatregelen en acties
- lang parkeren in relatie tot de blauwe zone

3 Kop gemeentelijk verkeersbeleid

Het gemeentelijke verkeersbeleid is beschreven in het huidige GWP. De belangrijkste aspecten daarvan blijven behouden. In dit hoofdstuk zijn deze overgenomen en is de nieuwe verkeersvisie geformuleerd. Daarnaast zijn voor de gemeente Asten relevante thema's benoemd en voorzien van een onderlinge prioritering.

3.1 Verkeersvisie Asten

In de uitwerking van het verkeersbeleid houdt de gemeente rekening met de essentiële onderdelen van het beleid van de hogere overheden. Verder zijn vanuit het huidige GWP de volgende conclusies nog steeds van toepassing en relevant voor het verkeer in Asten:

- Toepassing van duurzame mobiliteit en bereikbaarheidsprofielen moeten leiden tot een duurzaam, veilig en samenhangend verkeersnetwerk voor auto, fiets, OV en vrachtverkeer.
- De gemeente Asten wil haar groene en recreatieve kwaliteiten behouden en versterken.
- Het GWP Asten moet uitmonden in een wegcategoriseringsplan, wat neerkomt op het toekennen van een gewenste functie aan de wegen. Daarbij hoort het realiseren van de Essentiële herkenbaarheidskenmerken en het streven naar een samenhangend fietsnetwerk.
- Ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, winkels, bedrijven) genereren verkeer. Er is inzicht gewenst in wat dat betekent voor het wegennet (bereikbaarheid en leefbaarheid).
- Veiligheid en toegankelijkheid (voor voetgangers) van de openbare ruimte in ruimtelijke plannen vraagt aandacht.
- Naast infrastructurele maatregelen, moeten mensgerichte maatregelen zich richten op het gedrag van de weggebruikers.

Doelstelling GWP

De hoofddoelstelling van het GWP Asten is:

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

Op de hoofddoelstelling wordt blijvend ingezet. Het landelijke principe van Duurzaam Veilig is daarbij leidend en de landelijke richtlijnen die aan de wegfuncties zijn toegekend worden toegepast. Een doorvertaling naar de Astense situatie is logisch en wordt in de uitwerking van het GWP doorgevoerd.

Input vanuit de evaluatie

Met bevindingen uit de evaluatie is het niet meer dan logisch om, naast de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de verkeersfuncties op straat zichtbaar te maken en de verkeersveiligheid te verbeteren, sterker in te zetten op mensgerichte maatregelen en acties. Dit past binnen gewenste en nagestreefde samenwerking met maatschappelijke organisaties.

Daar komt bij dat locaties van ongevallen steeds diffuser zijn. Dat maakt het moeilijk locatiegerichte maatregelen en acties uit te voeren. Inzet op mensgerichte maatregelen en acties is niet locatie gebonden en heeft een breed effect.

Centrum Asten

De structuur van Asten staat. Niet alleen de categorisering van de gemeente, maar ook de verkeerstructuur in en om het centrum van Asten. Inzet is het vervolmaken en verbeteren van die structuur.

Het effect van de blauwe zone in de kern Asten wordt 'gevoeld'. Logisch is dat rekening wordt gehouden met een gewenningsperiode, nu de Markt en omgeving zijn heringericht. Dit heeft weer geleid tot een verschuiving van de parkeervraag. Er moet rekening gehouden worden met lang parkeren aan de randen en wellicht binnen de zone. In de uitwerking van de modules is hier aandacht voor.

3.2 Categorisering wegennet

De bestaande categorisering van het wegennet is vertrekpunt voor de actualisatie. Deze zal naar verwachting alleen op detailpunten wijzigen of bijgesteld hoeven worden. De A67 blijft de stroomweg die de gemeente doorsnijdt en verbindt met de regio. De provinciale wegen zijn belangrijke gebiedsonsluitingswegen. Hier wordt het verkeer verzameld, om het verder af te wikkelen naar het hoofdwegennet. Het beeld van de categorisering is weergegeven in figuur 1.



3.3 Thema's verkeersbeleid, met prioritering

De ligging en samenstelling van de gemeente, de evaluatie en het huidige verkeersbeleid brengen mee dat een aantal thema's een plek dienen te krijgen in het verkeersbeleid. Deze zijn in tabel 1 weergegeven. Sommige thema's zijn belangrijker dan andere, omdat hier landelijk veel aandacht naar uit gaat of omdat de samenstelling van de gemeente Asten hier om vraagt. Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is.

Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het handhaven van het bestaande beleid, of dat dit wordt aangevuld of geactualiseerd.

Thema	Prioriteit	Handhaven	Actualiseren/ toevoegen
Fiets	Hoog		Actualiseren
Voetganger/lopen	Middel		Toevoegen
Parkeren	Hoog		Actualiseren
Auto (bereikbaarheid)	Hoog	Handhaven	
Hulpdiensten	Middel		Toevoegen
Educatie/communicatie	Hoog		Toevoegen
Openbaar vervoer	Laag	Handhaven	
Landbouwverkeer en landbouw gerelateerd vrachtverkeer	Laag	Handhaven	
Ruimtelijke ontwikkelingen	Middel		Actualiseren
Verkeersveiligheid	Hoog		Actualiseren

tabel 1: thema's GWVP Asten

Het actualiseren van het GWVP vraagt om een andere themaindeling dan die nu in het plan is ondergebracht. De huidige indeling is:

- verkeersstructuur
- verkeersveiligheid
- bereikbaarheid
- langzaam verkeer
- openbaar vervoer
- parkeren

Door de thema's in het kader van het modulaire GWVP verder op te splitsen ontstaat een duidelijker verdeling en kunnen prioriteiten beter gespecificeerd worden.

Inhoud modulair beleid

Voor ieder thema werkt het geactualiseerde GWP het volgende uit:

- **Situatiebeschrijving**

Geeft een beschrijving van de feitelijke en actuele situatie. Niet vanuit het huidige GWP, maar zoals nu geldt.

- **Beleid**

Met (bestuurlijke) keuzes voor het thema.

- **Maatregelen**

De maatregelen kennen een verdeling in prioriteit:

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

De prioritering van de thema's en de maatregelen per thema worden gebruikt om het verkeersbeleid in de staart integraal te maken en alle maatregelen onderling te prioriteren.