



# **Uitvoeringsplan mobiliteit gemeente Leudal**

'Samen op de goede weg'

Gemeente Leudal  
Afdeling Ruimte  
**16 april 2024**





## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	4
1 Inleiding .....	5
1.1 Leeswijzer .....	5
2 Mobiliteitsplan .....	6
3 Beleidsuitvoering .....	8
3.1 Werkwijzen .....	8
3.1.1 Risico-gestuurd werken .....	8
3.1.2 Data-gestuurd werken .....	9
3.1.3 Samenwerken en netwerken .....	9
3.2 Overkoepelende thema's .....	10
3.2.1 STOP-principe .....	10
3.2.2 30, tenzij...-principe .....	11
3.2.3 Elektrisch rijden .....	12
3.2.4 Burgerinitiatieven .....	12
4 Projecttabellen .....	14
4.1 Verbonden voorzieningen.....	15
4.2 Toegankelijk systeem.....	16
4.3 Bewust mobiel.....	18
4.4 Monitoring en evaluatie .....	19
5 Monitoring en evaluatie .....	20
6 Conclusie .....	21
Bijlagen .....	22



## Voorwoord

Beste inwoner,

Onze gezamenlijke missie is duidelijk: in 2035 willen we bewijzen dat ons landelijk gebied kan functioneren met een mobiliteitssysteem waarin de auto niet langer het uitgangspunt is. Hoewel 2035 misschien nog ver lijkt, moeten we nú stappen zetten om deze missie te verwezenlijken. Met trots presenteren we daarom het Uitvoeringsplan mobiliteit, dat onze eerste stappen markeert in de richting van het behalen van deze missie.

Op een typische maandagochtend, kijkend naar buiten, stel ik mezelf vaak dezelfde vraag: 'Is het vandaag een mooie dag om te fietsen? Of moet ik vanwege het natte weer toch de auto nemen?' Dit dilemma zal voor velen van u herkenbaar zijn. Het maken van bewuste keuzes over hoe we ons verplaatsen en welk vervoermiddel we daarvoor gebruiken, is één van de centrale pijlers van ons Mobiliteitsplan, dat we in 2021 hebben vastgesteld.

Het Mobiliteitsplan is echter slechts het begin; we willen namelijk uiteindelijk onze doelen bereiken. Daarom ligt voor u het Uitvoeringsplan mobiliteit. Dit plan vormt de basis voor de maatregelen, projecten, processen en communicatiemiddelen die nodig zijn om onze ambities op gebied van mobiliteit te realiseren.

In onze Strategische Visie van 2021 staan kernwaarden als groen, rust en ruimte centraal. Het Uitvoeringsplan mobiliteit sluit naadloos aan bij deze waarden. We streven naar meer rust door actieve vormen van transport, zoals fietsen en lopen, te bevorderen en meer ruimte door minder afhankelijk te zijn van de auto als vervoermiddel. Deze bewuste keuzes dragen bij aan verduurzaming, vergroening en schone lucht voor ons allemaal. Een veilige route van A naar B met 0 verkeersdoden is daarbij ons uitgangspunt.

De toekomst van mobiliteit in Leudal brengt ongetwijfeld uitdagingen met zich mee, maar ook kansen om onze gemeente nóg mooier te maken. Laten we deze kansen samen benutten en ons inzetten voor duurzame en veilige mobiliteit in de gemeente Leudal: samen op de goede weg!

Ing. Heleen Wijers - van der Linden  
Wethouder verkeer & vervoer



# 1 Inleiding

Op 21 december 2021 is het Mobiliteitsplan gemeente Leudal vastgesteld (bijlage 1). Het raamwerk van het Mobiliteitsplan is gebaseerd op drie ontwikkelrichtingen: verbonden voorzieningen, toegankelijk systeem en bewust mobiel. Op welke manier deze ontwikkelrichtingen invulling krijgen, is verder uitgewerkt in het Uitvoeringsplan mobiliteit (hierna: Uitvoeringsplan).

Het Uitvoeringsplan geeft inzicht in de concrete maatregelen, projecten, processen en communicatiemiddelen die uitvoering geven en bijdragen aan de doelen – met name gericht op verkeersveiligheid en duurzaamheid – uit het Mobiliteitsplan. Het Uitvoeringsplan beslaat de periode 2024 tot en met 2027. Door te werken met een duidelijke prioritering (per jaar), monitoring en bijstelling is het plan steeds actueel en sluit het aan op (veranderende) ontwikkelingen, behoeften en eisen; het Uitvoeringsplan is dynamisch van aard en wordt waar nodig jaarlijks aangepast of geactualiseerd middels een monitoringsprogramma.

## 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een kort overzicht gegeven van het Mobiliteitsplan. Hoofdstuk 3 beschrijft de beleidsuitvoering; in dit hoofdstuk wordt onze werkwijze uiteengezet en worden de onderwerpen die thema-overstijgend zijn en vragen om een duidelijk richtinggevend kader beschreven. Hoofdstuk 4 geeft vervolgens de projecttabellen van het Uitvoeringsplan weer; welke projecten gaan we van 2024 tot en met 2027 uitvoeren om de doelen uit het Mobiliteitsplan te behalen? In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze van monitoring en evaluatie. Tot slot vormt hoofdstuk 6 de conclusie.



## 2 Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan gemeente Leudal (bijlage 1) is de vervanger van het vorige Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP), dat in 2015 is vastgesteld en in 2020 afliep. De Planwet Verkeer en Vervoer verplichtte gemeenten tot de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zorg te dragen voor het voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de te nemen besluiten aangaande verkeer en vervoer. De hoofdlijnen van het te voeren beleid blijven gelden totdat een gemeentelijke Omgevingsvisie van kracht wordt. Het Mobiliteitsplan is daar het middel voor.

De missie van het Mobiliteitsplan luidt als volgt:

*'In 2035 laat gemeente Leudal zien dat een landelijk gebied ook kan functioneren met een mobiliteitssysteem waarin de auto niet het uitgangspunt is.'*

We organiseren vanuit de actieve verkeersdeelnemer, bijvoorbeeld de voetganger of de fietser. Zij zijn richtinggevend in al wat we doen. We geven prioriteit aan het verbeteren van de infrastructuur en de verkeersveiligheid voor alle typen actieve verkeersdeelnemers. Hierdoor zijn we in 2035 minder afhankelijk van de auto – daarbij is de auto niet uit het straatbeeld verdwenen, maar zijn er veilige alternatieven voor handen. Hierbij is duurzaamheid van mobiliteit een belangrijk uitgangspunt; actieve en duurzame mobiliteit dragen bij aan een schone lucht (in juli 2020 verbonden we onszelf aan het Schone Lucht Akkoord). Het verplaatsen in Leudal in 2035 is dusdanig veilig dat er geen verkeersslachtoffers vallen. Iedereen voelt zich veilig, ongeacht de manier waarop iemand deelneemt aan het verkeer.

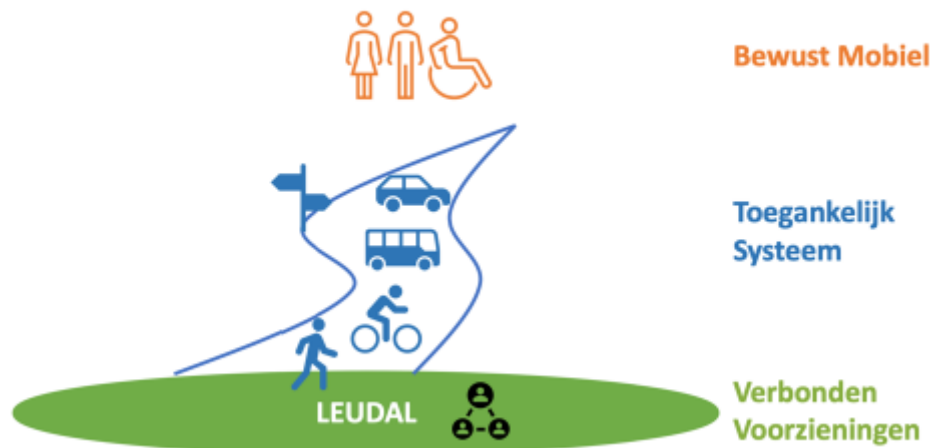
Om de missie te bereiken, zetten we in op drie verschillende ontwikkelrichtingen: verbonden voorzieningen, toegankelijk systeem en bewust mobiel (zie afbeelding 1). De ontwikkelrichtingen vormen de kapstok voor het Mobiliteitsplan. De ontwikkelrichtingen komen voort uit (1) de landelijke ontwikkelingen, (2) de ambities en gemaakte keuzes, (3) de gedeelde waarden achter mobiliteit en (4) onze missie.

De ontwikkelrichting **verbonden voorzieningen** richt zich op de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Centraal staat de vraag hoe we dit met elkaar organiseren en verankeren in de organisatie en flankerende beleidsvelden. De doelstelling bij verbonden voorzieningen is het creëren van veilige en logische verbindingen tussen (clusters van) voorzieningen, waarbij toegankelijkheid centraal staat. Het draait hierbij om de rol van mobiliteit in de fysieke leefomgeving. Bij gebiedsontwikkelingen wordt gewerkt met het STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens, in volgorde van prioriteit. Daarnaast organiseren we verkeersveiligheid vanuit de risico-gestuurde aanpak.

Bij de tweede ontwikkelrichting, **toegankelijk systeem**, ligt de focus op de infrastructuur en het mobiliteitssysteem. Bij toegankelijk systeem is de doelstelling dat voor inwoners en bezoekers van Leudal het mogelijk is om zich te verplaatsen, als dat nodig is, doordat er verschillende vervoersvormen mogelijk en beschikbaar zijn die op een slimme manier verbonden zijn, waardoor inwoners en bezoekers een keuze in de vorm van verplaatsing hebben. Binnen deze ontwikkelrichting werken we aan de toegankelijkheid van infrastructuur. Voor deze ontwikkelrichting richt verkeersveiligheid zich op het in kaart brengen van risicolocaties.

De derde ontwikkelrichting stelt de reiziger en de daadwerkelijke verplaatsingen centraal: **bewust mobiel**. De doelstelling bij bewust mobiel is het actief inzetten op het verminderen van de autoafhankelijkheid. Inwoners en bezoekers worden – bewust en onbewust – aangezet om na te denken over hun reisgedrag. Duurzaam reisgedrag is niet alleen het verplaatsen van A naar B per elektrische auto, openbaar vervoer, fiets of te voet, maar ook de keuze om niet te reizen wanneer reizen niet noodzakelijk is. Verkeersveiligheid richt zich bij bewust mobiel op het gedrag van verkeersdeelnemers.

De basisafspraken en concrete acties die volgen uit de keuzes per ontwikkelrichting zijn verder vormgegeven in dit Uitvoeringsplan.



*Afbeelding 1: overzicht van de drie ontwikkelrichtingen uit het Mobiliteitsplan*

Veiligheid is als belangrijkste waarde van mobiliteit naar voren gekomen uit het Mobiliteitsplan. Voorwaarde voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan is dan ook verkeersveiligheid. Het uitgangspunt hierbij is een veilige route van A naar B, waarbij we ons richten op 0 verkeersdoden. We doen dit door te werken met een risico-gestuurde aanpak, waarbij de risico's verkleind worden of worden weggenomen. De basis voor deze aanpak van verkeersveiligheid vormt de Risicoanalyse gemeente Leudal (bijlage 2). In paragraaf 3.1.1 wordt de risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid uitgebreider beschreven.

Om een goed beeld te hebben van de (actuele) stand van zaken van mobiliteit in onze gemeente, zetten we een doorlopend monitoringsprogramma op (zie hoofdstuk 5). Dit doorlopende monitoringsprogramma wordt gebruikt om het beleid van de gemeente aan te sturen en per ontwikkelrichting te bekijken in hoeverre de doelstellingen worden gehaald. De monitoring gebruiken we ook voor het opstellen en bijsturen van het Uitvoeringsplan.



## 3 Beleidsuitvoering

Het Mobiliteitsplan geeft de wijze van ontwikkeling op het vlak van mobiliteit langs de drie ontwikkelrichtingen aan. In dit hoofdstuk, de beleidsuitvoering, wordt beschreven op welke wijze we uitvoering geven aan het Uitvoeringsplan. Eerst wordt ingegaan op drie werkwijzen die voor het Uitvoeringsplan leidend zijn: risico-gestuurd werken, data-gestuurd werken en samenwerken en netwerken. Vervolgens worden vier overkoepelende thema's uitgewerkt – deze thema's beslaan de totale scope van het Mobiliteitsplan: het STOP-principe, het 30, tenzij...-principe, elektrisch rijden en burgerinitiatieven.

### 3.1 Werkwijzen

#### 3.1.1 Risico-gestuurd werken

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevallencijfers (reactief) naar een risico-gestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen; dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'. Deze risico-gestuurde aanpak is samengevat in het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030.

De basis van het risico-gestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem: een risicoanalyse. De Risicoanalyse gemeente Leudal (bijlage 2) is een doorvertaling van het gedachtegoed van het SPV naar de gemeentelijke context en praktijk. De Risicoanalyse is begin 2022 opgeleverd en geeft inzicht in negen risicothema's die in de gemeente Leudal spelen:

1. 30 km/uur-wegen
2. 60 km/uur-wegen
3. Landbouwverkeer in het buitengebied
4. Oudere fietser
5. Jongere automobilisten (18-24 jaar)
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Niet alle thema's zijn lokaal gebonden; het gedrag van jongeren in het verkeer of de kwetsbaarheid van ouderen in het verkeer is een landelijk aandachtspunt. Voorgaande neemt niet weg dat concrete maatregelen in Leudal kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid.

Een integrale aanpak van deze risico's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: *education* (voorlichting en campagnes), *engineering* (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en *enforcement* (handhaving). In de projecttabellen van het Uitvoeringsplan is daarom een koppeling gemaakt tussen de risicothema's uit de Risicoanalyse, de drie E's en de projecten.

Vervolgens zijn de inzichten uit de Risicoanalyse gemeente Leudal vertaald naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevallencijfers te verlagen). Dit is gedaan door het opstellen van een integraal maatregelpakket (uitvoeringsagenda) waarbij infrastructurele maatregelen en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg en voertuig in balans). Dit maatregelpakket heeft een **ambtelijke status** en dient een tweetal doelen:

1. Het maatregelpakket is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten, omdat ze mee worden genomen in onder andere begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
2. Het maatregelpakket dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV.

De Risicoanalyse en het maatregelpakket vormen mede de basis voor de processen en projecten zoals benoemd in dit Uitvoeringsplan. De komende jaren gaan we aan de slag met het aanpakken van de risicothema's, die terugkomen in de projecten in het Uitvoeringsplan.





### 3.1.2 Data-gestuurd werken

Het belang van actuele en gedetailleerde data in het dagelijks beheer van de openbare ruimte en mobiliteitsdata is de afgelopen jaren steeds duidelijker geworden. Vanuit de visie op informatievoorziening en ICT, veranderende wet- en regelgeving en het groeiend aantal landelijke, regionale en lokale opgaven, realiseert de gemeente Leudal zich dat het beschikbaar hebben en beschikbaar stellen van actuele, betrouwbare en complete data steeds belangrijker wordt. Daarnaast levert de digitalisering van de fysieke leefomgeving kansen op. Data-gedreven werken, burgerparticipatie en beleidsontwikkeling naar een duurzame en veilige omgeving kunnen alleen met actuele, volledige en betrouwbare data. De gemeente Leudal heeft hierover een visie opgesteld: 'Visie op beheerdata'.

In de afgelopen beheerperiode hebben we belangrijke stappen gezet in het op orde brengen van alle beheerarealen. De gemeente heeft nu de basis grotendeels op orde in het riool-, weg- en groenbeheer. Dit geldt nog niet voor mobiliteit. Hierin staan we nog in de beginfase, waarbij er nog kritisch nagedacht moet worden welke informatie bruikbaar gaat zijn. Denk hierbij aan het in kaart brengen van verkeerstellingen of het in kaart brengen van bebording en markering. Met een actueel inzicht, betrouwbare informatie en een compleet beeld van de kapitaalgoederen in de openbare ruimte kan de gemeente continuïteit en effectiviteit in de beheerpraktijk borgen.

Om grip te krijgen op deze verschillende belangen en om in de openbare ruimte de kwaliteit te bewaken, moet specifieke aandacht besteed worden aan revisie en mutatie van de gegevens in de beheersystemen. Hiermee kan een efficiënt ingerichte beheerorganisatie onderhoud plegen waar, wanneer en hoe het gevraagd wordt. Door de verschillende beheerdomeinen met elkaar te vergelijken, kunnen plannings afgestemd worden en middelen (tijd, geld) zo efficiënt mogelijk gestuurd worden om integraal voordelen te verschaffen. Voor het mobiliteitsaspect kunnen er analyses gemaakt worden om de juiste inzichten te krijgen en op basis hiervan feitelijke keuzes te kunnen maken. Op lange termijn wordt toegewerkt naar een meer uniforme werkwijze voor data-uitwisseling rondom mobiliteitsdata.

De komende jaren zullen wij inzetten op deze kwaliteitsslag in de organisatie. Aandachtspunten hierbij zijn het toetsen van datasets volgens vaste procedures op het gebied van juistheid, volledigheid en actualiteit. Ook zal met de inzet van een generiek beheersysteem, waarin vrijwel alle data uit de openbare ruimte en mobiliteit samengebracht kunnen worden, een optimaal flexibele omgeving gecreëerd worden voor de organisatie, (keten)partners en inwoners. Zie hiervoor projectnummer 24 van de projecttabel monitoring en evaluatie (project 'data').

### 3.1.3 Samenwerken en netwerken

Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrenzen. Om als lokale overheid en plattelandsgemeente goed te kunnen functioneren, is een goede (regionale) bereikbaarheid noodzakelijk. Dit betekent dat wij, samen met de regiogemeenten (Midden-Limburg, of breder, bijvoorbeeld zuidoost Noord-Brabant of België) moeten samenwerken en samen werken aan de opgave voor een goede bereikbaarheid. Om die reden nemen wij deel aan diverse regionale en bovenregionale samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Midden-Limburg.

Verschillende projecten die aansluiten bij doelstellingen vanuit het RMO (Jaarplan) worden uitgevoerd door het programmabureau Midden Limburg Bereikbaar (MLB). Het programmabureau Midden Limburg Bereikbaar wordt gefaciliteerd, in samenwerking met de provincie Limburg, door zeven gemeentes in Midden-Limburg, waaronder Leudal. Het programmabureau geeft invulling aan de bereikbaarheidsopgave door de regio Midden-Limburg middels duurzame mobiliteit op een veilige en gezonde manier bereikbaar te houden.

MLB voert verschillende mobiliteitsprojecten uit, ook in en voor onze gemeente (middels een samenwerkingsovereenkomst). Deze mobiliteitsprojecten, onderdeel van het Uitvoeringsplan van Midden Limburg Bereikbaar, zijn gericht op verkeersveiligheid, fietsstimulering en mobiliteitsmanagement (verduurzaming van mobiliteit). Enkele projecten sluiten daarnaast aan op één of meer risicothema's uit de Risicoanalyse, zoals het programma 'Doortrappen 60+' (risicothema 4: oudere fietser).



## 3.2 Overkoepelende thema's

Een aantal thema's op gebied van mobiliteit leveren een positieve bijdrage aan de drie in het Mobiliteitsplan opgenomen ontwikkelrichtingen: verbonden voorzieningen, toegankelijk systeem en bewust mobiel. Deze overkoepelende thema's zijn het STOP-principe, het 30, tenzij...-principe, elektrisch rijden en burgerinitiatieven.

### 3.2.1 STOP-principe

STOP: Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Personenauto (zie afbeelding 2). In deze volgorde worden de modaliteiten uitgewerkt bij ruimtelijke plannen. Er wordt gezorgd dat er voldoende ruimte is voor de voetganger en de fietser. Wij stimuleren hiermee de meest duurzame vervoersvormen en zorgen ervoor dat deze weggebruikers zich zo veilig en vrij mogelijk kunnen bewegen.



Afbeelding 2: STOP-principe

Het STOP-principe is opgenomen in het proces van een goede ruimtelijke ordening, namelijk de ruimtelijke ladder. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking en worden ruimtelijke ontwikkelingen beoordeeld op basis van een Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETvFaL). In het beoordelingsproces doorlopen wij een beoordelingsladder. Deze houdt achtereenvolgens in:

1. Draagt het initiatief bij aan een (lange termijn-)opgave en sluit dit aan bij de gemeentelijke ambities en beleidsuitgangspunten?
2. Welke locaties zijn voor het initiatief geschikt (welke omgevingskwaliteiten zijn voor het initiatief nodig)?
3. Wanneer één of meer geschikte locaties zijn gevonden, wordt gekeken naar het laadvermogen van die locaties (de draagkracht en de belasting).
4. Vervolgens wordt het initiatief op die locatie vormgegeven aan de hand van ontwerpprincipes.
5. Tot slot wordt de uitvoering (materialisatie, uitstraling) bekeken.

Hierbij is relevant dat ieder initiatief bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat niet alleen een functionele meerwaarde, maar ook een toekomstbestendige situatie moet bestaan en de belevingswaarde moet worden versterkt. Mobiliteit speelt in deze afweging een belangrijke rol. Een goede, toekomstbestendige, duurzame en veilige bereikbaarheid is immers essentieel voor een goede inpassing en een toekomstbestendige situatie. Het STOP-principe is daarmee een werkwijze die wordt toegepast in het proces van ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij de (her)ontwikkeling van woningbouwplannen (meer dan 11 woningen), bedrijventerreinen (dit kunnen ook bedrijfskavels zijn waar werkgelegenheid wordt geboden aan meer dan 20 werknemers) en recreatieve of maatschappelijke ontwikkelingen (die verkeersaantrekkend werken), wordt het STOP-principe toegepast. Daarbij wordt zowel naar fysieke maatregelen als naar gedragsmaatregelen gekeken. Elke ontwikkeling dient in de aanvraag te omschrijven hoe men uitvoering geeft aan het STOP-principe.



Initiatiefnemer(s) voor bedrijfslocaties of recreatieve of maatschappelijke voorzieningen dienen inzichtelijk te maken op welke wijze zij het principe van 'stappen en trappen' kunnen stimuleren, door bijvoorbeeld de aanleg van goede en veilige fietsenstallingen en oplaadpunten voor elektrische fietsen. Daarnaast worden bedrijven gestimuleerd om alternatieve vervoerswijzen aan te bieden voor personeel, zoals collectief vervoer van een bedrijventerrein naar de treinstations in Weert en/of Roermond.

Het hiervoor omschreven STOP-principe wordt verankerd in de randvoorwaarden als onderdeel van de (anterieure of samenwerkings-/realisatie-)overeenkomst met de ontwikkelende partij of het meewerken aan een vergunning of omgevingsplan. Wanneer de gemeente zelf als ontwikkelende partij optreedt (verkoop bouwrijpe grond), verwerkt de gemeente het STOP-principe in haar civieltechnische uitwerking (voorontwerp en definitief ontwerp).

In het op 25 april 2022 vastgestelde beleidsdocument 'Technische inrichtingsrichtlijnen voor de aanleg van de openbare ruimte' wordt verwezen naar het gemeentelijk Mobiliteitsplan en de CROW-parkeernormen. Bij het op termijn herzien van deze inrichtingsrichtlijnen dient het STOP-principe een plek te krijgen in deze richtlijnen. Tot die tijd wordt bij herinrichtingsplannen aan de openbare ruimte extra aandacht gegeven aan het STOP-principe en dient daar bij de ontwerpen rekening mee te worden gehouden.

De Nota Parkeren wordt geactualiseerd waarbij we kritisch kijken naar de parkeernormen (projectnummer 1). Zo ontstaat meer ruimte voor onder andere lopen (stappen) en fietsen (trappen). Daarnaast worden initiatieven voor deelauto's gestimuleerd om het autobezit terug te dringen en het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verlagen (projectnummer 22). Zo kan de openbare ruimte ingericht worden voor de actieve verkeersdeelnemer.

### 3.2.2 30, tenzij...-principe

In oktober 2020 heeft een meerderheid van de Tweede Kamer ingestemd met een plan om binnen de bebouwde kom een standaard snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te voeren. Aanleiding hiervoor is een onderzoek uit 2019<sup>1</sup> van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), een stichting die onderzoek doet naar verkeersveiligheid. Hieruit is gebleken dat zowel het aantal als de ernst van ongelukken afneemt bij een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. In april 2022 is een nieuwe motie aangenomen in de Tweede Kamer. Deze motie gaat in op de inrichtingskenmerken van een 30 km/uur-omgeving.

Waar voorheen de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/uur was, wordt dit nu omgedraaid naar 30 km/uur. Dit wordt het '30, tenzij...-principe' genoemd. Het betekent dat alle wegen binnen de bebouwde kom in de regel een snelheidslimiet van 30 km/uur hebben, tenzij er gegronde redenen zijn om hiervan af te wijken. De weginrichting wordt aangepast op de nieuwe snelheid door smallere rijbanen, het verwijderen van markering, gelijkwaardige kruispunten, het toepassen van snelheidsremmers, enzovoorts. Ook worden overgangszones ingesteld indien een 80 km/uur-weg vanuit buiten de bebouwde kom aansluit op een 30 km/uur-weg binnen de bebouwde kom om het verschil in maximumsnelheid te overbruggen. Het 30, tenzij...-principe is wettelijk verankerd in artikel 22 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990. Dit artikel geeft gemeentes de bevoegdheid om binnen de bebouwde kom de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur.

Door wegen in te richten volgens het 30, tenzij...-principe verbetert ten eerste, zoals uit onderzoek van het SWOV blijkt, de verkeersveiligheid. Veiligheid is de belangrijkste waarde voor gemeente Leudal en voorwaardelijk voor de uitvoering van ons Mobiliteitsplan. Ten tweede wordt de leefbaarheid binnen de bebouwde kom van onze dorpen vergroot. Ten derde wordt er meer ruimte voor de actieve verkeersdeelnemer gecreëerd. Volgens de SWOV is het 30, tenzij...-principe van groot belang voor de veiligheid van fietsers. Het STOP-principe sluit hier bovendien nauw op aan (zie paragraaf 3.2.1).

Een veelvoorkomende misvatting over het 30, tenzij...-principe is dat er helemaal geen 50 km/uur-wegen meer blijven bestaan. Deze blijven echter wél bestaan, mits deze 50 km/uur-wegen veilig zijn

<sup>1</sup> Dijkstra, A. & Van Petegem, J.W.H. (2019). *Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?* (rapportnummer R-2019-24). Den Haag: SWOV



ingericht en aan bepaalde criteria voldoen. Daarnaast heeft 70% van alle wegen in de bebouwde kom in Nederland al een snelheidslimiet van 30 km/uur. Ook een groot deel van de wegen binnen de bebouwde kom in de gemeente Leudal heeft reeds een standaard snelheidslimiet van 30 km/uur.

Het 30, tenzij...-principe is als project opgenomen in de projecttabellen (projectnummer 13) en heeft als projectnaam 'Langzaam veiliger'; door langzamer te rijden, maken we de weg veiliger. Er wordt gekeken naar wegen in onze gemeente met een snelheidslimiet van 50 km/uur die in aanmerking komen voor een snelheidslimiet van 30 km/uur met bijbehorende weginrichting. Op basis van nader onderzoek en het 'afwegingskader 30 km/h' van het CROW wordt bepaald welke wegen hiervoor in aanmerking komen.

### 3.2.3 Elektrisch rijden

Elektrisch rijden sluit aan op de gemeentelijke ambitie om mobiliteit te verduurzamen. Elektrisch rijden maakt het mogelijk om zonder grote veranderingen in ons verplaatsingsgedrag onze vervoerswijze te verduurzamen en neemt dan ook steeds meer toe in onze gemeente. Als gemeente hebben we, naast het stimuleren, de taak om elektrisch rijden te faciliteren door middel van de plaatsing van publieke laadinfrastructuur – zo realiseren we bijvoorbeeld in elk dorp van Leudal een laadpaal.

Onder leiding van de provincies Limburg en Noord-Brabant nemen we deel aan een collectieve concessie voor de plaatsing van publieke laadinfrastructuur. Een collectieve concessie heeft namelijk verschillende voordelen, bijvoorbeeld het borgen van de plaatsing en exploitatie van laadpalen en daarmee het voorzien in de laadbehoefte in de gemeente, het profiteren van schaalvoordelen en uniformiteit met buurgemeentes.

Separaat stellen wij in 2024 onze Laadvisie vast (projectnummer 6). Het doel van deze integrale Laadvisie is het bepalen van een strategie waarmee tijdig een passende laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Met deze Laadvisie willen we in de toenemende laadvraag voorzien en richting geven aan de transitie naar elektrisch vervoer. We herijken – waar nodig of wenselijk – onze Laadvisie elke twee jaar, zodat we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en op het juiste moment een passende laadinfrastructuur hebben. Als uitgangspunt voor de Laadvisie geldt dat wij ons inzetten om een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur te realiseren.

Daarnaast staat in de Laadvisie ons plaatsingsbeleid beschreven; dit is een uitwerking van de keuzes die in de integrale Laadvisie zijn gemaakt. Het beschrijft hoe we concreet als gemeente Leudal invulling aan de (toenemende) laadvraag gaan geven. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van laadinfrastructuur voor de gebruikersgroep personenauto's (bewoners en bezoekers) en helpt de gemeente bij de uitvoering.

### 3.2.4 Burgerinitiatieven

De verhoudingen tussen overheid, markt en samenleving veranderen continu. In toenemende mate werken wij als overheid samen met inwoners, ondernemers en partners uit de samenleving. Dit is een landelijke tendens: de participatiesamenleving. De overheid treedt daarbij steeds meer terug en verwacht dat de inwoners zelf meer invulling geven aan de samenleving. Zij ontplooiën zelf initiatieven op terreinen waar voorheen de overheid een taak op zich nam, bijvoorbeeld inwoners die zelf de publieke ruimte inrichten, de veiligheid in de wijk bewaken of de opvang van asielzoekers op zich willen nemen.

In toenemende mate is sprake van dit soort initiatieven; wij noemen dit burgerinitiatieven. Niet langer plant de overheid vóór de inwoners, maar samen met de inwoners. Ook op het gebied van mobiliteit willen wij inwoners, ondernemers en partners stimuleren en faciliteren zelf activiteiten op te zetten en initiatief te nemen. Een voorbeeld is het zelf ter hand nemen van het vervoer van ouderen uit het dorp naar het ziekenhuis.

Een idee is zo bedacht; inwoners en ondernemers zijn immers vaak creatief. De ontwikkeling en uitvoering is vaak lastiger. Wij willen inwoners en ondernemers echter stimuleren en faciliteren om deze ideeën toch te uiten en verder vorm te geven. Omdat dit soort initiatieven vaak nieuw is, meer voorbereiding of uitwerking vraagt en soms financiële consequenties kent, kunnen wij niet alle



initiatieven (tegelijk) oppakken. Daarom maken wij keuzes. Deze keuzes betekenen niet dat een initiatief niet goed is, maar dat een initiatief niet past binnen onze doelen of niet op het juiste moment komt.

Er wordt of worden gedurende de looptijd van het Uitvoeringsplan één of meer thema's op gebied van mobiliteit in relatie tot leefbaarheid gekozen waaraan via burgerinitiatieven aandacht wordt besteed. Dit zijn initiatieven op het gebied van ofwel (1) verkeersveiligheid in relatie tot leefbaarheid, waar bij voorkeur wordt aangesloten op (één van) de risicothema's uit de Risicoanalyse gemeente Leudal (bijlage 2), ofwel (2) vervangende maatregelen voor het regulier openbaar vervoer in relatie tot leefbaarheid.

Verkeersveiligheid loopt als rode draad door het Mobiliteitsplan heen. Met betrekking tot burgerinitiatieven is het van belang dat de gemeente ook inwoners, ondernemers en partners wil uitdagen mee te denken over verkeersveiligheid. Initiatieven van inwoners, ondernemers of partners die bijdragen aan een goede leefbaarheid door het verhogen van de verkeersveiligheid willen wij stimuleren en faciliteren. Bij voorkeur sluit het burgerinitiatief aan op (één van) de risicothema's.

Het organiseren van regulier openbaar vervoer is de taak en rol van de provincie. De gemeente heeft hierin geen actieve rol. Voor de leefbaarheid in onze dorpen speelt een goede bereikbaarheid echter een essentiële rol. Wij willen dat iedereen toegang heeft tot openbare voorzieningen, hulp en/of zorg en persoonlijke ontmoeting. Daarbij kunnen wij elkaar helpen en versterken door goed nabuurschap. Initiatieven van inwoners, ondernemers of partners die bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid door het bieden van vervangende maatregelen voor het regulier openbaar vervoer willen wij stimuleren en faciliteren. Een voorbeeld hiervan is het organiseren van een deelconcept, zoals het gezamenlijk organiseren van een deelfiets of -auto.

Een burgerinitiatief op het gebied van mobiliteit moet voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

1. Het initiatief past binnen de thema's die voor de looptijd van het Uitvoeringsplan zijn benoemd (ofwel verkeersveiligheid, ofwel vervangend openbaar vervoer, beide in relatie tot leefbaarheid).
2. De initiatiefnemer(s) licht(en) toe wat het initiatief inhoudt en hoe dit past binnen het Mobiliteitsplan.
3. Binnen het initiatief is duidelijk wat de initiatiefnemer(s) doet (doen), wat van anderen wordt verwacht en wat van de gemeente wordt verwacht.

Daar waar wij spreken over stimuleren en faciliteren bedoelen wij het bieden van ambtelijke ondersteuning aan de initiatiefnemer(s) over hoe het initiatief het best kan worden uitgewerkt, ontwikkeld en gerealiseerd. Hieronder verstaan wij niet automatisch het uitvoeren van eigen activiteiten, het treffen van (verkeers)maatregelen of het financieren van het initiatief. Wanneer één of meer van deze vormen van ondersteuning gewenst is, dient dit onderdeel te worden van het initiatief en nemen wij hierover een besluit.



## 4 Projecttabellen

Dit hoofdstuk geeft de projecten uit het Uitvoeringsplan weer. Het Uitvoeringsplan is per ontwikkelrichting – met bijbehorende doelstelling – uitgewerkt: de projecten die uitgevoerd gaan worden van 2024 tot en met 2027 zijn per ontwikkelrichting in tabelvorm (projecttabel) op hoofdlijnen weergegeven (zie ook bijlage 3). Ook is een projecttabel opgenomen voor de monitoring en evaluatie (paragraaf 4.4). De projecten zijn in chronologische volgorde weergegeven zonder een waardeoordeel aan het project toe te kennen.

De eerste vier kolommen geven informatie over het project zelf: het projectnummer, de projectnaam, de projectomschrijving en de inhoud van het project. Vervolgens is in de vijfde kolom aangegeven bij welk(e) risicothema('s) uit de Risicoanalyse het project aansluit en op welke wijze (zie paragraaf 3.1.1 en bijlage 2). Kolom zes geeft aan voor welk jaar of voor welke jaren het project gepland is, vanaf de start tot en met de afronding van het project. Sommige projecten zijn over meerdere jaren gepland; dit betekent dat het project meerdere jaren in beslag neemt van start tot afronding. De zevende kolom geeft de kostenraming weer, de achtste kolom het (eind)product van het project en tot slot de negende en laatste kolom ('aanleiding') uit welk (beleid)stuk of initiatief het project afkomstig is.

Zowel de planning als het geraamd budget per project zijn een inschatting. Projecten kunnen vanwege bijvoorbeeld koppelkansen met andere geplande werkzaamheden eerder of later uitgevoerd worden. Ook kunnen projecten vanwege vertraging of versnelling eerder of later afgerond zijn. Daarnaast is het geraamd budget een richtinggevend uitgangspunt; het definitieve realisatiebudget zal te allen tijde via de gebruikelijke raadsprocedure plaatsvinden.

Sommige projecten vallen budgettair gezien niet onder de projecten van het Uitvoeringsplan, omdat zij lopen via een apart krediet(voorstel), maar hebben wel een link met de ambities met betrekking tot mobiliteit. Volledigheidshalve zijn deze projecten, die gepland zijn in de periode 2024 tot en met 2027, ook in de projecttabellen opgenomen. In de kolommen 'kostenraming' en 'product' staat bij deze projecten de naam van het project.



## 4.1 Verbonden voorzieningen

**‘In de uitwerking van gebiedsontwikkelingen is vanaf de start aandacht voor het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk. Mobiliteit gaat daarbij verder dan een toets aan CROW- of parkeernormen. De gemeente Leudal stelt de toegankelijkheid centraal. Dit leidt tot veilige en logische verbindingen tussen (clusters van) voorzieningen.’**



# Verbonden voorzieningen

Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Product	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
1	Nota Parkeren	Actualisatie Nota Parkeren	We actualiseren de Nota Parkeren; we creëren meer ruimte voor voetgangers en fietsers door kritisch te kijken naar de parkeernormen. Daarnaast hebben we aandacht voor het toenemend gebruik van elektrische auto's en deelmobiliteit. We geven hiermee invulling aan het STOP-principe							Ambtelijke capaciteit	Nota Parkeren gemeente Leudal	Bestuurlijke wens
2	Veilige schoolomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten schoolomgevingen en school-thuisroutes	Nabij scholen zijn 30 km/uur-zones het uitgangspunt. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle schoolomgevingen om deze als schoolzones herkenbaar te maken. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de school-thuisroutes veiliger in	1, 7	Engineering					€ 200.000 (€ 200.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Veilig ingerichte schoolomgevingen	Coalitieakkoord + Zomernota
3	Verkeersmaatregelen Kindcentrum Leudal-West	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten van de schoolomgeving en school-thuisroute	We herinrichten - in het kader van het te realiseren Kindcentrum Leudal-West - de Brigittastraat en een gedeelte van de Margarethastraat in Ittervoort als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij de schoolomgeving. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de school-thuisroutes veiliger in	1, 7	Engineering					Project Kindcentrum Leudal-West		Ambtelijk initiatief
4	Veilige sportomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten sportomgevingen en sport-thuisroutes	We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle sportomgevingen. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de sport-thuisroutes veiliger in	7	Engineering					€ 100.000	Veilig ingerichte sportomgevingen	Bestuurlijke wens
5	Veilige winkelomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten winkelomgevingen en omgevingen gemeenschapshuizen	Nabij winkelgebieden zijn 30 km/uur-zones het uitgangspunt. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle winkelomgevingen en gemeenschapshuizen in onze dorpen. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen veiliger in	1, 7	Engineering					€ 100.000	Veilig ingerichte winkelomgevingen en omgevingen gemeenschapshuizen	Coalitieakkoord + Zomernota
										Totaal € 400.000		



## 4.2 Toegankelijk systeem

In Leudal is het voor inwoners en bezoekers mogelijk zich te verplaatsen, als dat nodig is, doordat er verschillende vervoersvormen mogelijk en beschikbaar zijn, die op een slimme manier verbonden zijn, waardoor inwoners en bezoekers een keuze hebben in de vorm van verplaatsing.'

### Toegankelijk systeem



Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Product	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
6	Laadvisie	Opstellen Laadvisie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur	Met een integrale Laadvisie en plaatsingsbeleid geven we invulling aan één van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. In de Laadvisie geven we inzicht in de gewenste laadinfrastructuur in onze gemeente. Het plaatsingsbeleid is de uitwerking van de keuzes in de Laadvisie							Ambtelijke capaciteit	Laadvisie gemeente Leudal	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
7	Bekendheid landbouwroutenetwerk	Vergroten bekendheid landbouwroutenetwerk onder agrariërs en inwoners	We maken communicatiemiddelen en verzorgen presentaties voor landbouworganisaties. Daarnaast verspreiden we via onze gemeentelijke kanalen informatie over het landbouwroutenetwerk voor inwoners	2, 3	Education					Exploitatielasten	Communicatiecampagne omtrent landbouwroutenetwerk	Coalitieakkoord + Zomernota
8	Mobiliteitsbehoefte	Onderzoek naar mobiliteitsbehoefte kwetsbare inwoners en senioren	We doen onderzoek naar de mobiliteitsbehoefte van kwetsbare inwoners en senioren en faciliteren deze mobiliteitsbehoefte waar mogelijk. Op deze wijze zorgen we ervoor dat er geen vervoersarmoede (beperkte toegang tot transport, waardoor dagelijkse activiteiten en essentiële diensten moeilijk bereikbaar zijn) bestaat in Leudal							Exploitatielasten	Onderzoeksresultaten	Ambtelijk initiatief
9	Vrachtwagenverkeer wenen in de dorpen	Onderzoek naar de mogelijkheden om vrachtwagenverkeer te wenen in onze dorpen en uitvoering maatregelen	We gaan onderzoeken waar vrachtwagenverkeer in onze dorpen geweerd kan worden. Indien mogelijk en wenselijk nemen we maatregelen. We starten met het onderzoek in Ell, aangezien hier relatief veel vrachtwagenverkeer door de kern rijdt	1	Engineering					€ 150.000 (€ 50.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Vrachtwagenverkeer geweerd in dorpen (waar mogelijk)	Coalitieakkoord + Zomernota
10	Risicolocaties buitengebied	Onderzoek risicolocaties in het buitengebied en uitvoering verkeersveiligheidsverhogende maatregelen	We doen onderzoek naar locaties in het buitengebied waar een verhoogd risico op ongevallen bestaat, mede op basis van de Risicoanalyse gemeente Leudal. We nemen maatregelen op deze locaties indien nodig. Hierbij geldt: op wegen in het buitengebied met vrijliggende fietspaden blijft 80 km/uur het uitgangspunt	2, 3, 4, 5, 7	Engineering					€ 1.000.000	Risicolocaties buitengebied verkeersveilig ingericht + communicatiecampagne	Ambtelijk initiatief





Alles komt samen in Leudal

11	(Slimme) verlichting fietspaden buitengebied	Onderzoek naar verbetering verlichting op fietspaden in buitengebied en realisatie (slimme) verlichting waar nodig	We brengen verlichting aan op locaties waar verlichting bijdraagt aan de (verkeers)veiligheid, waarbij gebruik wordt gemaakt van 'slimme verlichting' om het effect op de natuur minimaal te houden	2, 3, 4	Engineering				€ 500.000 (€ 200.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Slimme verlichting bij fietspaden buitengebied (waar wenselijk)	Coalitieakkoord + Zomernota
12	Fietsvoorziening Leudalweg	Onderzoek en uitvoering fietsvoorziening Leudalweg	We doen onderzoek naar de inpassing van een fietsvoorziening op de Leudalweg tussen Roggel en Neer. We realiseren aan de hand van de gekozen variant een fietsvoorziening op de Leudalweg	2, 3, 4, 7	Engineering				Project fietsvoorziening Leudalweg		Coalitieakkoord + Zomernota
13	Langzaam veiliger	Onderzoek en uitvoering '30, tenzij...-principe'	We doen onderzoek naar de 50 km/uur-wegen in onze gemeente en stellen een wegcategorisering op die de basis vormt voor de uitvoering van het 30, tenzij...-principe. De wegen die in aanmerking komen naar aanleiding van het onderzoek, worden heringericht als 30 km/uur-weg - waar mogelijk in combinatie met groot onderhoud	1, 7	Engineering				€ 2.500.000	Aantal 50 km/uur-wegen heringericht als 30 km/uur-wegen	Ambtelijk initiatief
14	Verkeersafwikkeling Zevenellen	Onderzoek verkeersgeneratie en uitvoering eventuele maatregelen als gevolg van ontwikkeling bedrijventerrein Zevenellen	We doen onderzoek naar de verkeersafwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen. We brengen mogelijke knelpunten in kaart en nemen maatregelen waar nodig						Project verkeersonderzoek Zevenellen		Coalitieakkoord + Zomernota
15	Fietsverbinding Midden-Limburg	Inzet realisatie fietsverbinding Midden-Limburg	We zetten ons samen met de gemeente Roermond en provincie Limburg in voor de realisatie van een fietsverbinding in Midden-Limburg, met in het bijzonder een fietsbrug tussen Buggenum en Leeuwen	4	Engineering				Project Fietsverbinding Midden-Limburg		Coalitieakkoord + Zomernota + Gebieds-verkenning Weert e.o. + RMO Jaarplan
16	N280 Leudal	Herinrichting N280 Leudal	Herinrichting van de N280 in Leudal door provincie Limburg	3	Engineering				Project N280 Leudal		Provincie Limburg
17	Zichtbare zebra's	Opstellen beleid omtrent voetgangersoversteekplaatsen en uitvoering maatregelen	Met het beleid Zichtbare zebra's stellen we richtlijnen op met betrekking tot de locatie en vormgeving van voetgangersoversteekplaatsen. We richten de voetgangersoversteekplaatsen vervolgens conform deze richtlijnen in	1	Engineering				€ 100.000	Beleid Zichtbare zebra's + voetgangersoversteekplaatsen conform richtlijnen (veilig) ingericht	Ambtelijk initiatief
18	Multimodaal overstappunt Kelperbrug	Verkenning mogelijkheid om mobiliteitshub te ontwikkelen bij Kelperbrug (aansluiting A2-N280)	We doen onderzoek naar de mogelijkheid om een mobiliteitshub te ontwikkelen bij de Kelperbrug, in combinatie met de herinrichting van de N280 in Leudal						Exploitatielasten	Onderzoeks-resultaten	Gebieds-verkenning Weert e.o. + RMO Jaarplan
19	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar het fietsnetwerk en fietsenstallingen in Leudal en uitvoering maatregelen	In Leudal wordt veel (recreatief) gefietst. We doen onderzoek naar het bestaand fietsnetwerk en creëren een compleet netwerk tussen onze dorpen door de missing links aan te pakken. Hierbij geldt: waar het helpt leggen we fietssuggestiestroken aan, we proberen schijnveiligheid te voorkomen. Daarnaast zorgen we ervoor dat er genoeg fietsenstallingen zijn en deze op orde zijn	4	Engineering				€ 200.000	Compleet fietsnetwerk in Leudal + voldoende en goed ingerichte fietsenstallingen	Ambtelijk initiatief
20	Doorstroming locatie Ittervoort	Onderzoek doorstroming N273 ter hoogte van Ittervoort en uitvoering maatregelen	We onderzoeken, in samenwerking met provincie Limburg, de mogelijkheid voor een rotonde zuidwestelijker op de N273 ter hoogte van Ittervoort. We creëren daarnaast een veilige ruimte voor langzaam verkeer ter hoogte van Ittervoort	3, 4	Engineering				Project N273 Ittervoort		Gebieds-verkenning Weert e.o.
21	Haltevoorzieningen	Onderzoek en uitvoering haltevoorzieningen openbaar vervoer	We doen onderzoek naar de haltevoorzieningen bij openbaar vervoer-haltes in onze gemeente. Waar de voorzieningen niet op orde zijn conform de richtlijnen van het CROW, leggen we ontbrekende voorzieningen aan						€ 100.000	Openbaar vervoer -haltes conform richtlijnen (comfortabel) ingericht	Ambtelijk initiatief
									Totaal € 4.550.000		



### 4.3 Bewust mobiel

**‘De gemeente Leudal zet actief in op het verminderen van autoafhankelijkheid en dit bereikt inwoners en bezoekers via verschillende kanalen. Zo worden inwoners en bezoekers onbewust en bewust aangezet om na te denken over hun reisgedrag en dit waar nodig en waar mogelijk aan te passen.’**



## Bewust Mobiel

Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Type project	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
22	Deelmobiliteit	Onderzoek naar de behoefte aan deelconcepten en uitvoering pilot deelconcept	We onderzoeken de behoefte aan deelconcepten met betrekking tot de auto en fiets onder onze inwoners. Daarnaast zetten we een deelconcept als pilot op naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek. Bovendien faciliteren we initiatieven waar mogelijk							€ 100.000	Onderzoeksresultaten + pilot deelconcept in Leudal	Coalitieakkoord + Zomernota
23	Samen goed op weg	Gedragscampagnes met betrekking tot verkeersveiligheid en duurzaamheid	We organiseren verkeersveiligheid rondom doelgroepen en gedragingen en hebben aandacht voor duurzaam mobiliteitsgedrag. We doen dit door middel van het voeren van verschillende gedragscampagnes onder onze noemer 'Samen goed op weg'. We stellen hiervoor een jaarkalender op, waarin we per periode een gedragscampagne rondom een thema opzetten	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	Education					Exploitatielasten	Communicatiecampagnes	RMO Jaarplan + ambtelijk initiatief
										Totaal € 100.000		



## 4.4 Monitoring en evaluatie

# Monitoring en evaluatie

Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Type project	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
24	Data	Inwinnen en borgen van data op gebied van mobiliteit	Data is onmisbaar voor het monitoringsprogramma en daarmee een succesfactor voor het Uitvoeringsplan. Daarnaast is data-gestuurd werken steeds belangrijker, ook in onze organisatie. Om efficiënt en effectief te kunnen werken, is de inwinning van data(sets) op gebied van mobiliteit en borging hiervan essentieel							Exploitatielasten	Input voor monitorings-programma + data(beheer-systeem) op orde	Ambtelijk initiatief



## 5 Monitoring en evaluatie

Metten is weten. In het Mobiliteitsplan (pagina 21) staat dat we een doorlopend monitoringsprogramma opzetten met als doel het verkrijgen van een goed beeld van de (actuele) stand van zaken op gebied van mobiliteit in onze gemeente. In dit hoofdstuk wordt het monitoringsprogramma uiteengezet.

We gebruiken het monitoringsprogramma om bij te sturen op het beleid van de gemeente en (de projecten van) het Uitvoeringsplan waar nodig of wenselijk. We bekijken hiermee in hoeverre de doelstellingen per ontwikkelrichting worden gehaald. Op deze wijze wordt inzichtelijk welke maatregelen werken en welke aangepast moeten worden. Daarnaast maakt een doorlopende monitoring het mogelijk om tijdig in te springen indien er knelpunten ontstaan.

Alvorens we de voortgang monitoren en evalueren, voeren we een nulmeting uit en ontsluiten we de resultaten. Op basis hiervan monitoren we structureel de voortgang. Hierbij geldt de Risicoanalyse als nulsituatie voor de verkeersveiligheid.

We monitoren en evalueren aan de hand van verschillende indicatoren, uitgesplitst naar drie thema's: gebruik en bezit, infrastructuur en verkeersveiligheid (zie tabel 1). Het gaat hierbij om indicatoren waar we direct invloed op hebben, maar ook indicatoren om bij te houden of het reisgedrag van onze inwoners verandert. De lijst van indicatoren is niet uitputtend, maar geeft een indicatie van de indicatoren die gebruikt worden om per thema de voortgang inzichtelijk te maken.

Gebruik en bezit	Infrastructuur	Verkeersveiligheid
Motorvoertuigenbezit	Aantal km wegen en fietspaden	Verkeerssnelheid (objectief)
Motorvoertuigengebruik	Aantal autoparkeerplaatsen	Verkeersintensiteit (objectief)
Fietsgebruik	Aantal fietsparkeerplaatsen	Ongevallenanalyse (objectief)
OV-gebruik	Aantal OV-haltes	Enquête verkeersveiligheid (subjectief)
Aantal laadpalen	Parkeer(druk)onderzoek	Meldingen (subjectief)
Aantal deelauto's		

*Tabel 1: indicatoren per thema*

De indicatoren van het thema gebruik en bezit zijn voornamelijk (bestaande) data omtrent het gebruik en bezit van (elektrische) voertuigen en de fiets en het gebruik en bezit van (elektrische) (deel)auto's. Bij het thema infrastructuur zijn de indicatoren gericht op het aantal van bepaalde soorten infrastructuur, zoals het aantal kilometer wegen en fietspaden en het aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets. Het thema verkeersveiligheid is onderverdeeld in objectieve en subjectieve indicatoren, omdat verkeersveiligheid zowel objectief (via bijvoorbeeld tellingen) als subjectief (via bijvoorbeeld enquêtes) te meten is. Dit wil niet zeggen dat het een beter is dan het ander. Ten behoeve van het thema verkeersveiligheid is een telprogramma opgezet; elk jaar wordt een aantal van de belangrijkste wegen in onze gemeente geteld. Dit leidt ertoe dat per cyclus van vijf jaar alle belangrijke wegen in onze gemeente zijn geteld. Zo kunnen we de snelheid en intensiteit op onze wegen monitoren.

Data is een cruciale factor in het monitoringsprogramma. We maken gebruik van een combinatie van bestaande data (bijvoorbeeld CBS-data, verkeersveiligheidsdata en data van de provincie Limburg), eigen data (zie paragraaf 3.1.2) en eigen onderzoek (bijvoorbeeld parkeer(druk)onderzoek en enquêtes onder bewoners). Data is onmisbaar voor het monitoringsprogramma en daarmee (indirect) een succesfactor voor het Uitvoeringsplan; zonder data kunnen we de indicatoren per thema niet meten, waardoor monitoring niet mogelijk is. In dit kader is de monitoring en evaluatie als aparte projecttabel opgenomen (paragraaf 4.4).

Eén keer per jaar verwerken we de verworven inzichten met betrekking tot monitoring en evaluatie in een raadsinformatiebrief. We communiceren hierin over de successen die we hebben behaald en uitdagingen die ons te wachten staan op gebied van mobiliteit.



## 6 Conclusie

Onze gezamenlijke missie is te laten zien dat gemeente Leudal als landelijk gebied in 2035 ook kan functioneren met een mobiliteitssysteem waarin de auto niet het uitgangspunt is. 2035 klinkt misschien ver weg, maar om deze missie te behalen, moeten we nú stappen zetten.

Met dit Uitvoeringsplan mobiliteit zetten we de eerste stappen in de richting van het behalen van deze missie; de projecten, werkwijzen en monitoring hebben tot doel het bijdragen aan het behalen van de ambities en doelen uit het Mobiliteitsplan. Verkeersveiligheid is daarbij voorwaardelijk met als uitgangspunt een veilige route van A naar B, waarbij we ons richten op 0 verkeersdoden.

Kortom, om onze doelen te behalen, zijn we samen op de goede weg.

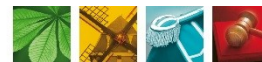


## Bijlagen

Bijlage 1: Mobiliteitsplan gemeente Leudal

Bijlage 2: Risicoanalyse gemeente Leudal

Bijlage 3: Projecttabellen Uitvoeringsplan mobiliteit



## Bijlage 1: Mobiliteitsplan gemeente Leudal

In opdracht van:  
Gemeente Leudal

Projectnummer:  
M06679-R-E

Datum:  
1 maart 2022



## Mobiliteitsplan gemeente Leudal



<b>1.</b>	<b>VOORWOORD</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
2.1	Aanleiding	5
2.2	Aanpak	5
2.3	Leeswijzer	7
<b>3.</b>	<b>HET MOBILITEITSPLAN IN PERSPECTIEF – WAAROM?</b>	<b>8</b>
3.1	Trends en ontwikkelingen	8
<b>4.</b>	<b>MOBILITEITSVISIE LEUDAL 2035</b>	<b>13</b>
4.1	Missie	13
4.2	Visie	13
4.3	Van waarom naar hoe	14
<b>5.</b>	<b>KEUZES PER ONTWIKKELRICHTING – HOE?</b>	<b>15</b>
5.1	Verbonden voorzieningen	15
5.2	Toegankelijk systeem	16
5.3	Bewust mobiel	20
5.4	Monitoring en evaluatie	21
5.5	Van hoe naar wat	21
<b>6.</b>	<b>ROLLEN VAN DE GEMEENTE</b>	<b>22</b>
6.1	Rollen van de gemeente	22
<b>7.</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>23</b>
7.1	Bijlage 1 Beleidskader	23
7.2	Bijlage 2 Leden Klankbordgroep	29
7.3	Bijlage 3 Waardenkaart Mobiliteit	30





*Colofon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## 1. VOORWOORD

Het is prettig wonen in Leudal! Inwoners van Leudal voelen zich thuis in de gemeente. We genieten van het groen, onze tradities en het verenigingsleven. De steden Weert of Roermond zijn goed bereikbaar, maar ook een bezoek aan Duitsland of België gaat eenvoudig en snel. De kwaliteit van wonen en leven is hoog. We hebben het goed.

De wereld staat echter niet stil. Verduurzaming, ICT-ontwikkelingen, vergrijzing, vereenzaming, maar ook economische ontwikkelingen raken de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen en elkaar. De Covid-pandemie noopte tot thuiswerken en zorgde versneld voor een betere digitale dienstverlening. Deze ontwikkelingen hebben directe invloed op mobiliteit in Leudal.

Mijn wens is dat mobiliteit en mobiliteitsbeleid meer is dan infrastructuur en normen. Ik zou graag laten zien dat een landelijk gebied ook kan functioneren met een mobiliteitssysteem waarin de auto niet het uitgangspunt is. Waarin we lopen, fietsen, het OV-gebruiken of andere (deel)vervoersvormen kiezen of combineren. En als we dan toch de auto pakken, dan gebeurt dat bewust en duurzaam. Een mooie uitdaging.

Een uitdaging die niet alleen bij de gemeente ligt. Ik roep u daarom op om mee te werken aan het verwezenlijken van deze missie.

Stan Backus,  
Wethouder Verkeer en vervoer





## 2. INLEIDING

### 2.1 Aanleiding

Het huidige Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) van de gemeente Leudal inclusief uitvoeringsprogramma is vastgesteld in 2015 en loopt in 2020 af. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet de gemeente zorgdragen voor het voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de te nemen besluiten aangaande verkeer en vervoer. Het Mobiliteitsplan is hier het middel voor. Daarnaast vinden er zowel binnen de mobiliteitswereld als daarbuiten diverse trends plaats die vragen om nieuw mobiliteitsbeleid. Hierbij moet gedacht worden aan ontwikkelingen als verduurzaming, ICT-ontwikkelingen, diverse sociale ontwikkelingen (zoals toenemende vergrijzing en vereenzaming), maar ook economische ontwikkelingen (zoals veranderingen in de agrarische sector, de toename van toerisme en ook de gevolgen van krimp). Ook is de gemeente Leudal momenteel bezig met een gemeentelijke omgevingsvisie en is er een regionale mobiliteitsvisie in de maak. Om de aansluiting bij deze twee processen te houden is een actualisatie van het mobiliteitsbeleid van belang. De ontwikkelrichtingen die volgen uit de genoemde visies, vragen om actualisatie van het mobiliteitsbeleid. In dit mobiliteitsplan wordt concreet gemaakt hoe mobiliteit in Leudal er de komende jaren uit gaat zien.

Dit mobiliteitsplan benadert de uitdagingen waar de gemeente Leudal voor staat door deze te beredeneren vanuit onderliggende waarden achter mobiliteit. Deze waarden achter mobiliteit stellen ons in staat om op basis van gedeelde morele waarden een lange termijnvisie en concrete uitwerking te formuleren voor Leudal. Zo kunnen we mobiliteit bijvoorbeeld benaderen vanuit de waarde 'welzijn' waarbij we mobiliteit zien als een voorwaarde om actief deel te nemen aan de samenleving. Hierover meer in paragraaf 2.4.

### 2.2 Aanpak

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen op basis van de methodiek van 'the Golden Circle' van Simon Sinek. Deze methodiek gaat uit van een 'waarom, hoe en wat' benadering (zie figuur 1). Dit betekent dat de strategie als eerste is geformuleerd door antwoord te geven op de vraag: 'Waarom werken we aan een nieuw mobiliteitsplan?'. Op basis hiervan en een brede inventarisatie bepaalden we de strategie. Het raamwerk van het mobiliteitsplan is gebaseerd op drie ontwikkellijnen (de 'hoe'). Op welke manier deze ontwikkellijnen uiteindelijk invulling krijgen (de 'wat') is verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Door deze manier van werken is het voor alle betrokkenen duidelijk waar naartoe gewerkt wordt en met welk doel bepaalde maatregelen genomen worden.



Figuur 1 Waarom - hoe - wat (gebaseerd op Simon Sinek)

### 2.2.1 Proces

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met stakeholders binnen en buiten de gemeentelijke organisatie van de gemeente Leudal:

- Het kernteam, bestaande uit medewerkers van de gemeente Leudal.
- De klankbordgroep, bestaande uit medewerkers van verwante beleidsvelden en externe partners.
- Regionale partners, namelijk buurgemeenten, de provincie en regio, regionale politie en Arriva.
- Inwoners en ondernemers.
- Gemeenteraad.

Het kernteam bestond uit uitsluitend medewerkers van de gemeente Leudal. In de klankbordgroep zaten zowel medewerkers van de gemeente van verschillende beleidsvelden, als externe partners. Zie bijlage 2. Met de klankbordgroep zijn de gezamenlijke, onderliggende waarden bij mobiliteit bekeken en is gekeken hoe deze invulling kunnen krijgen in de context van Leudal. De klankbordgroep is daarnaast betrokken geweest bij het opstellen van het tactisch plan en het uitvoeringsprogramma.

Regionale partners zijn betrokken aan de start van het proces, om goed uiteen te zetten wat de huidige situatie is en welke ontwikkelingen de komende jaren zullen plaatsvinden. Ook in de eindfase zijn de regionale partners geconsulteerd om te borgen dat het mobiliteitsplan wat nu voor u ligt een helder en coherent verhaal is.

Inwoners en ondernemers zijn actief betrokken door middel van ons online participatieplatform: de Belangenbrouwerij. Op het platform van de Belangenbrouwerij konden belanghebbenden deelnemen aan een aantal discussies over geselecteerde onderwerpen op het gebied van mobiliteit. Op deze manier hebben we geprobeerd te achterhalen wat inwoners en ondernemers in Leudal nu echt over deze onderwerpen vinden. Naderhand is er ook nog telefonisch contact geweest met enkele inwoners en ondernemers.





In onderstaand overzicht is te zien welke stakeholders in welke fase betrokken zijn:

<b>Fase 1: Startfase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Startoverleg met kernteam</li> </ul>
<b>Fase 2: Inventarisatiefase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Documentstudie</li> <li>• Telefonische interviews met regionale partners</li> </ul>
<b>Fase 3: Strategisch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klankbordgroep bijeenkomst</li> <li>• Uitwerken strategische visie</li> <li>• Kernteam bijeenkomst</li> <li>• Strategische visie terugkoppelen in raad (informele bijeenkomst)</li> </ul>
<b>Fase 4: Tactisch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klankbordgroep bijeenkomst</li> <li>• Kernteam bijeenkomst</li> </ul>
<b>Fase 5: Operationeel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participatie in de dorpen (met de Belangenbrouwerij)</li> <li>• Klankbordgroep bijeenkomst</li> <li>• Kernteam bijeenkomst</li> <li>• Informele raadsinformatiebijeenkomst</li> </ul>
<b>Fase 6: Afronding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegebesluit</li> <li>• Raadsbesluit</li> <li>• Presenteren in de gemeenteraad/raadscommissie</li> </ul>

## 2.3 Leeswijzer

In dit hoofdrapport leest u hoe het mobiliteitsplan van Leudal tot stand is gekomen en waar we de komende jaren op inzetten. In **hoofdstuk 2** leest u *waarom* we met het mobiliteitsplan aan de slag gaan en welke ontwikkelingen hieraan ten grondslag liggen en het vertrekpunt bepalen. In **hoofdstuk 3** beschrijven we de missie, waaruit blijkt waar we als gemeente in 2035 willen staan. Vervolgens beschrijven we op hoofdlijnen de weg hiernaartoe in de mobiliteitsvisie, bestaande uit drie ontwikkelrichtingen. In **hoofdstuk 4** kijken we naar de *hoe*, door de keuzes toe te lichten die de komende jaren richtinggevend zullen zijn voor de organisatie van mobiliteit in Leudal. De concrete acties (*wat*) die volgen uit de keuzes per ontwikkelrichting, hebben gestalte gekregen in de vorm van projectbladen. Deze zijn opgenomen in een apart document – het mobiliteitsprogramma. Als gemeente hebben we verschillende rollen in te vullen bij het uitvoeren van deze acties, deze worden toegelicht in **hoofdstuk 5**.





### 3. HET MOBILITEITSPLAN IN PERSPECTIEF – WAAROM?

Dit hoofdstuk schetst het Mobiliteitsplan in perspectief en beschrijft daarmee het *waarom* van het document. Hierbij gaan we in op de landelijke ontwikkelingen, ambities van en ontwikkelingen die we zien in de gemeente Leudal en de gedeelde waarden achter mobiliteit. Deze vormen namelijk het vertrekpunt voor de keuzes die gemaakt worden in dit Mobiliteitsplan.

#### 3.1 Trends en ontwikkelingen

Voordat we de ambities voor Leudal formuleren, is het van belang te kijken naar ontwikkelingen in de wereld om ons heen. Leudal staat als gemeente niet op zichzelf maar bevindt zich in een wereld die continu in beweging is.

De belangrijkste trends en (beleids)ontwikkelingen worden in dit hoofdstuk benoemd. Hierbij wordt aangegeven wat de relevantie is voor de gemeente Leudal en welke beleidsplannen en -programma's relevant zijn voor het mobiliteitsplan. In de bijlage is het uitvoerige beleidskader te lezen.

##### 3.1.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

Om de opwarming van de aarde te beperken, ondertekenden in 2015 192 landen het klimaatakkoord van Parijs. Nederland heeft in juni 2019 de eerste grote stap gezet door het klimaatakkoord te sluiten tussen veel grote organisaties en bedrijven in Nederland. Doel van dit akkoord is de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk geworden.

Het klimaatakkoord is per sector uitgewerkt aan zogenaamde tafels. Door de mobiliteitstafel is een visie opgesteld waarbij alle vervoersvormen en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle vervoersvormen schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade zoals luchtvervuiling.

##### *Relevantie voor Leudal*

Mobiliteit is een grote veroorzaker van CO<sub>2</sub>-uitstoot in de gemeente Leudal. Daarnaast ligt het energieverbruik in de verkeer- en vervoersector boven het Nederlands gemiddelde<sup>1</sup>. Dit betekent dat er mede in dit mobiliteitsplan kansen liggen om een bijdrage te leveren aan de klimaatambities en het terugdringen van het energieverbruik in het gemotoriseerde verkeer en vervoer.

##### *Consequenties voor Leudal*

- groeiende vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- meer aandacht voor regionale fietsverbindingen en fietssnelwegen;
- meer aandacht voor de rol van deelmobiliteit.

##### 3.1.2 De vraag naar mobiliteit verandert

Het speelveld van mobiliteit is continu in verandering. Het is de afgelopen jaren steeds drukker geworden op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden. Ook de voertuigen die we op de weg zien, veranderen.

<sup>1</sup> <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>



Denk bijvoorbeeld aan de komst van de elektrische auto, de elektrische fiets en de speed-pedelec. In 2019 werden er ruim 420.000 nieuwe elektrische fietsen verkocht, wat ervoor zorgt dat deze fietsen steeds normaler worden in het straatbeeld. Daarnaast komen speed-pedelecs ook steeds vaker voor op de fietspaden. Deze (nieuwe) typen fietsen gaan echter over het algemeen harder dan reguliere fietsen, wat de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad een nieuwe uitdaging maakt.

Mobiliteit stelt ons in staat om actief deel te nemen aan de samenleving. Iedereen wil zich graag kunnen verplaatsen. Voor werk, studie of recreatieve doeleinden. Goede mobiliteit maakt ons leven prettiger en draagt bij aan ons algemene geluksgevoel; in de eigen woonomgeving, onderweg en doordat we in staat zijn om de gewenste bestemmingen te kunnen bereiken. Bovendien is mobiliteit van groot belang voor de economie, de werkgelegenheid en het vestigingsklimaat.

Tijdens de totstandkoming van het Mobiliteitsplan hebben we te maken gekregen met een nieuw normaal door de coronacrisis. Deze periode laat zien dat nabijheid een andere betekenis krijgt. We zijn aangewezen op onze eigen directe omgeving en we leren dat we niet meer altijd op weg hoeven. Als we op weg gaan, gebruiken we zo min mogelijk het openbaar vervoer. Dit leidde ertoe dat meer mensen in de auto stapten of toch de elektrische fiets aanschafte voor de langere afstand. Het is onzeker wat de impact is op de lange termijn voor het openbaar vervoer.

#### *De relevantie voor Leudal*

Veel inwoners van de gemeente Leudal zijn voor een groot deel van hun mobiliteit afhankelijk van de auto. Dit komt door een gebrek aan aantrekkelijke alternatieven voor de auto en de grote afstanden die moeten worden overbrugd. Zonder aanpassingen in het beleid zal de groei van mobiliteit in Leudal voor een groot deel worden opgevangen door meer autogebruik. Dit gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en het milieu, maar heeft ook negatieve invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen. Om de groei op duurzame wijze op te kunnen vangen, en de alternatieven beter te faciliteren, is het nodig om een omslag in mobiliteit te realiseren. Nieuwe alternatieven moeten een plek krijgen in het straatbeeld en bestaande alternatieven moeten aantrekkelijker worden. De grootschalige komst van de elektrische auto en de speed-pedelec laten in Leudal nog enigszins op zich wachten. Het aandeel van elektrische auto's op de totale Leudalse vloot ligt onder het Nederlandse gemiddelde en met een totaal aantal van 25 speed-pedelecs in de gemeente liggen hier ook nog kansen<sup>2</sup>.

#### *Consequenties voor Leudal*

- fietsinfrastructuur aanpassen op nieuwe gebruikers (o.a. e-bikes, speed-pedelecs);
- verbeteren ov-verbindingen met de regio;
- stimuleren van vervoerwijzen anders dan de auto.

### **3.1.3 Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak**

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. In een dichtbevolkt land als Nederland is het een grote uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is landelijk de laatste jaren verslechterd; het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Er is al veel kennis over het ontstaan van ongelukken maar de kennis over de preventie van ongelukken blijkt vaak niet volledig te zijn of is verspreid over verschillende partijen.

<sup>2</sup> <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>





Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) gelanceerd waar ze zichzelf het doel heeft gesteld het aantal verkeersgewonden en doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers. Dit beleid is risico-gestuurd, wat betekent dat niet alleen wordt gekeken naar ongevallen en slachtoffers, maar naar welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een *potentieel* gevaar vormen voor de verkeersveiligheid.

#### *De relevantie voor Leudal*

Ook de gemeente Leudal maakt een punt van nul verkeersslachtoffers. In de periode 2015 – 2019 is het aantal geregistreerde ongevallen helaas niet substantieel gedaald in de gemeente Leudal. In Leudal valt het op dat jongeren tussen de 16 en 24 jaar gemiddeld vaak betrokken zijn bij ongevallen. Daarnaast blijft de gemeente Leudal de komende jaren te maken hebben met een sterk vergrijzende bevolking. In 2050 zal 21,1% procent van de totale bevolking 75 jaar of ouder zijn. Landelijk bedraagt dit aandeel 15,9% in 2050<sup>3</sup>. In de periode 2015 – 2019 zijn er in de groep 60+ers de meeste verkeersdoden te betreuren geweest. Gezien de vergrijzende bevolking en het aantal verkeersslachtoffers onder deze groep is dit een aandachtspunt. De verkeersveiligheid van ‘kwetsbare verkeersdeelnemers’, (elektrische-) fietsers, voetgangers e.d. is ook een aandachtspunt. 42% van de betrokkenen bij een ongeval in Leudal behoorde tot de kwetsbare verkeersdeelnemers. De veiligheid van deze groep is dus ook een aandachtspunt.

#### *Consequenties voor Leudal*

- richten op 0 verkeersdoden in 2030;
- risico-gestuurde aanpak met aandacht voor inrichting, gedrag en hoog-risicogroepen;
- meer aandacht voor verkeerseducatie (o.a. voor jongeren en ouderen).

### 2.3 Beleidskeuzes met impact op mobiliteit

In Leudal hebben we al verschillende beleidskeuzes gemaakt die van invloed zijn op dit Mobiliteitsplan. Mobiliteit is hiermee een middel om onze doelen te behalen: mobiliteit zorgt ervoor dat we op visite gaan bij familie een paar dorpen verderop, naar het ziekenhuis kunnen als dat nodig is en in Leudal wonen terwijl we buiten de gemeente werken. Mobiliteit heeft alles te maken met welke voorzieningen je wil bereiken. Dit regelen we in onze ruimtelijke ordening. Dit kunnen we dan ook niet los zien van ons Mobiliteitsplan. Het is niet vanzelfsprekend dat je mobiel bent. En de manier waarop je op weg kan, ligt ook niet vast.



In de strategische visie ‘**Leven in Leudal**’ zeggen we dat we waarde hechten aan de sterke sociale cohesie, bereikbaar en toegankelijk willen zijn en de rust en het groen zoveel mogelijk willen behouden. De sociale cohesie versterken doen we door ontmoetingen op straat mogelijk te maken of door bewonersinitiatieven gericht op mobiliteit te faciliteren. Rust en groen behouden impliceert dat we zo min mogelijk nieuwe infrastructuur aanleggen en onze groene leefomgeving verder versterken door in te zetten op actieve mobiliteit. Hoewel de strategische visie ‘Leven in Leudal’ geactualiseerd wordt, zijn de uitgangspunten, zoals hiervoor verwoord, niet veranderd.

In juli 2020 verbonden we onszelf aan het ‘**Schone Lucht Akkoord**’. Actieve en duurzame mobiliteit dragen bij aan een schone lucht. Tot slot hebben we in Leudal de koers uitgezet om voorzieningen waar nodig te clusteren.

<sup>3</sup> Bevolkingsprognose Primos via leudal.incijfers

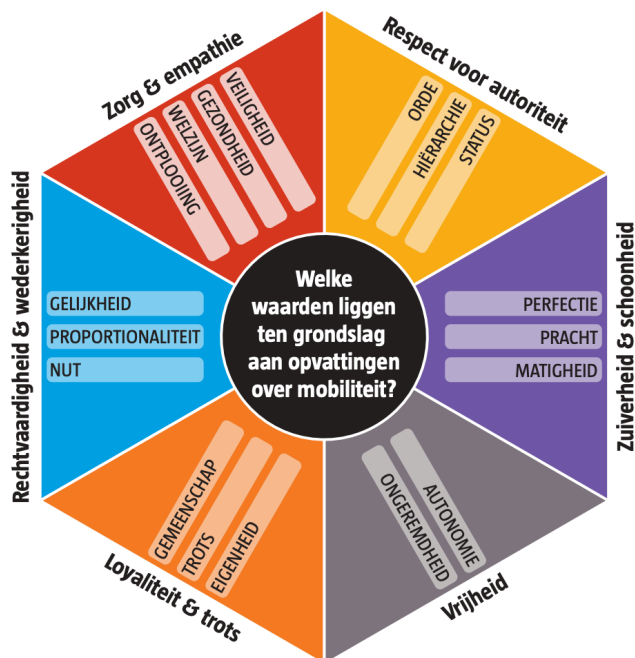


Dit betekent dat voor een deel van de inwoners het voetbalveld of de school in de toekomst verder weg zijn. In dit Mobiliteitsplan bepalen we hoe we de bereikbaarheid organiseren met behulp van mobiliteit.

Hiermee staan de keuzes in dit mobiliteitsplan niet op zichzelf maar vormen ze een (logisch) vervolg op de weg die we al zijn ingeslagen.

## 2.4. Waarden achter mobiliteit

Er bestaan grote verschillen en tegenstrijdige belangen als het gaat om mobiliteit. Omdat de opvattingen over mobiliteit nooit waarde vrij zijn, is het belangrijk om deze waarden bloot te leggen. Door na te denken over de waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen die mensen hebben over mobiliteit, zijn we in staat om uit te zoomen en op strategisch niveau keuzes te maken voor de toekomst van mobiliteit. In *Strijd over Mobiliteit*<sup>4</sup> wordt een overzicht gegeven van de waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen over mobiliteit (zie figuur 2).



Figuur 2 Waarden achter mobiliteit (bron: Buunk & Bastiaanssen, 2016)

Met behulp van de Waardenkaart Mobiliteit (zie bijlage 3), hebben we de gedeelde waarden voor mobiliteit in de gemeente Leudal in beeld gebracht. Dit helpt ons om tot heldere en gefundeerde keuzes te komen. De gedeelde waarden vormen dan ook het vertrekpunt voor onze missie en visie, en zijn als volgt:

- **Veiligheid:** het streven naar verkeersveiligheid raakt aan opvattingen over mobiliteit die de economie vooruit helpt en veilig en doelmatig zorgt voor de verplaatsingsbehoefte van de mens. Veiligheid is naar voren gekomen als belangrijkste waarde voor Leudal.  
We zien veiligheid als voorwaarde om succesvol te zijn in al wat we doen. Op gebiedsniveau, bij het inrichten van het systeem en bij onze verplaatsingen staat veiligheid op één.

<sup>4</sup> Buunk, W. & Bastiaanssen, J. (2016). *Strijd over Mobiliteit. De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer*. Zwolle: Windesheim





- *Nut*: nut als waarde betekent dat mobiliteit wordt gezien als de cruciale 'smeerolie van de economie'. Een goede (fiets)infrastructuur en openbaar vervoer zijn basisvoorwaarden voor steden en regio's om beter te functioneren. In Leudal streven we daarom naar goede bereikbaarheid en samenhang tussen de verschillende kernen en de omliggende stedelijke voorzieningen.
- *Welzijn*: door mobiliteit te benaderen vanuit welzijn, beschouwen we mobiliteit als een voorwaarde om actief deel te nemen aan de samenleving. Door te kiezen voor welzijn als gedeelde waarde, streven we ernaar dat onze inwoners zoveel mogelijk in staat zijn om zich te verplaatsen. Zo vergroten we hun zelfredzaamheid en deelname aan de maatschappij.
- *Matigheid*: met matigheid wordt er belang gehecht aan het milieu en gestreefd naar sober en efficiënt reizen zonder energieverstopping. Daarbij geven we aandacht aan duurzame vervoersmiddelen, en gebruiken we de inrichting van de fysieke leefomgeving om de vervoersbehoefte te beperken.





## 4. MOBILITEITSVISIE LEUDAL 2035

De landelijke ontwikkelingen, de ambities en eerder gemaakte keuzes van de gemeente Leudal en onze gedeelde waarden achter mobiliteit, vormen samen het antwoord op de waarom-vraag. Om van hieruit ons mobiliteitsplan uit te werken moet het helder zijn waar we als gemeente Leudal in 2035 willen staan. Dit beschrijven we in de missie. Vervolgens beschrijven we op hoofdlijnen de weg hiernaartoe in de mobiliteitsvisie. De mobiliteitsvisie is als bouwsteen onderdeel van de Omgevingsvisie.

### 4.1 Missie

*'In 2035 laat gemeente Leudal zien dat een landelijk gebied ook kan functioneren met een mobiliteitssysteem waarin de auto niet het uitgangspunt is.'*

In Leudal organiseren en plannen we vanuit de actieve verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers in alle soorten en maten. Zij zijn richtinggevend in al wat we doen. De beschikbare middelen verdelen we kritisch en hierbij geven we prioriteit aan het verbeteren van de infrastructuur en de verkeersveiligheid voor alle typen fietsers en voetgangers. Hierdoor zijn inwoners van Leudal in 2035 minder afhankelijk van de auto. Fietsers en fietsinfrastructuur zijn prominent in het straatbeeld. We zijn ervan overtuigd dat fietsen gezond en duurzaam is. Het (recreatief) fietsroutenetwerk van Leudal en de verbinding naar de omliggende gemeenten nodigt uit tot meer fietsen in de vrije tijd. Dit laat onverlet dat voor een economisch vitaal Leudal noodzakelijk is dat het bedrijven goed bereikbaar zijn voor toeleveranciers, afzet en voor werknemers of bezoekers. Door het inzetten van passende vervoersvormen hoeft de (vracht)auto niet leidend te zijn (denk aan inzet van snelbusverbindingen, georganiseerd vervoer, de haven, kortere ketens) en als de (vracht)auto noodzakelijk is, dan kan dit ook duurzaam georganiseerd worden (elektrische vrachtwagens, 'lucht' opvullen).

De verminderde autoafhankelijkheid zien we ook terug in de regio. De verbindingen tussen Leudal en Eindhoven, Weert, Venlo, Roermond en de Westelijke Mijnstreek zijn op orde. Er zijn verschillende alternatieven ingericht om onze inwoners en bezoekers eenvoudig te laten reizen van en naar Leudal. Het openbaar vervoer bedient onze inwoners hoogwaardig en met de fiets is het prettig en vrij verplaatsen. De haven bij Zevenellen is een belangrijke blauwe ontsluiting tot de lokale bedrijven.

Naast het faciliteren van alle alternatieven is het van belang dat iedereen zich, op welk vervoermiddel dan ook, veilig kan verplaatsen in Leudal en naar de regio. Het verplaatsen in Leudal in 2035 is dusdanig veilig dat er geen verkeersslachtoffers vallen. Iedere inwoner van Leudal voelt zich veilig in het verkeer, ongeacht op welke manier hij of zij hieraan deelneemt.

### 4.2 Visie

Om deze missie te bereiken, zetten we de komende 10 jaar in op drie verschillende ontwikkelrichtingen. Deze komen voort uit eerder beschreven 1) landelijke ontwikkelingen, 2) de ambities en eerder gemaakte keuzes van de gemeente Leudal, 3) onze gedeelde waarden achter mobiliteit en 4) onze missie.



#### 4.2.1 Verbonden voorzieningen

De ontwikkelrichting verbonden voorzieningen richt zich op de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Op gebiedsniveau moeten deze bij elkaar aansluiten om mogelijke clustering van voorzieningen te realiseren met het juiste aanbod van mobiliteit. Bij het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is daarom vanaf het begin aandacht voor het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk zodat beide steeds beter op elkaar afgestemd zijn. Wanneer voorzieningen verder worden geclusterd, worden af te leggen afstanden soms wat groter. Echter, omdat verkeersveiligheid, verbindingen tussen kernen en toegankelijkheid tot dagelijkse behoeften en voorzieningen op orde zijn, is dit in 2035 eigenlijk geen issue. Bovendien wordt er breder nagedacht over de toegankelijkheid van digitale structuren zodat het niet altijd nodig is om te reizen.

Als het toch gewenst is, dan kan iedereen zich veilig verplaatsen van A naar B. Verbonden voorzieningen zijn niet alleen van belang voor de inwoners, maar ook voor de ondernemers in de gemeente. Een verbonden voorziening betekent een betere bereikbaarheid van het bedrijf voor klanten en werknemers.

#### 4.2.2 Toegankelijk systeem

In de tweede ontwikkelrichting 'toegankelijk systeem' ligt de focus op de infrastructuur en het mobiliteitssysteem. Passend bij onze waarden willen we dat iedereen zich vrij kan bewegen, ook inwoners die minder goed ter been zijn of geen fiets of auto bezitten. Toegankelijkheid vormt de hoofdprioriteit in de organisatie van ons mobiliteitssysteem. In 2035 bestaat dit systeem uit de traditionele dragers voetganger, fiets, ov en auto, maar is ook ruim baan gemaakt voor nieuwere vormen van vervoer zoals deelconcepten en diensten voor de first- en last mile<sup>5</sup>. Deze verschillende vormen van mobiliteit komen samen op een aantal plekken in de gemeente op overstap- of verbindingpunten. Hier kan men overstappen naar een andere vervoersvormen en ontstaat een samenhangend mobiliteitssysteem.

Voor diegenen die toch tegen de grenzen van ons mobiliteitssysteem aanlopen, zijn er verschillende lokale initiatieven. Dit maatwerk stimuleren we en juichen we toe. Tegelijkertijd waken we ervoor dat verplaatsingen niet ongeremd plaatsvinden.

#### 4.2.3 Bewust mobiel

De derde ontwikkelrichting stelt de reiziger centraal en de daadwerkelijke verplaatsingen. De inwoners (en bezoekers) van de gemeente kennen de consequenties van hun reisgedrag en kiezen wanneer dit kan voor duurzame opties. Duurzaam gedrag wordt gestimuleerd door de gemeente door elektrisch rijden, fietsen en het delen van vervoermiddelen te faciliteren en te promoten onder de inwoners. Duurzame mobiliteit betekent ook dat je niet altijd hoeft te reizen, wanneer dit niet noodzakelijk is. Inwoners van Leudal zijn zich hiervan bewust en handelen hier ook naar. Ook zorgt de gemeente ervoor dat haar inwoners het systeem begrijpen en kunnen gebruiken.

### 4.3 Van waarom naar hoe

Met het in perspectief plaatsen van mobiliteit in de context van Leudal, is de aanleiding voor dit Mobiliteitsplan duidelijk en is het vertrekpunt bepaald. Zo hebben we een antwoord geformuleerd op de *waarom*-vraag. De volgende stap is te kijken naar de verdere invulling hiervan, de *hoe*. In het volgende hoofdstuk worden de keuzes toegelicht die de komende jaren richtinggevend zijn voor de organisatie van mobiliteit in Leudal.

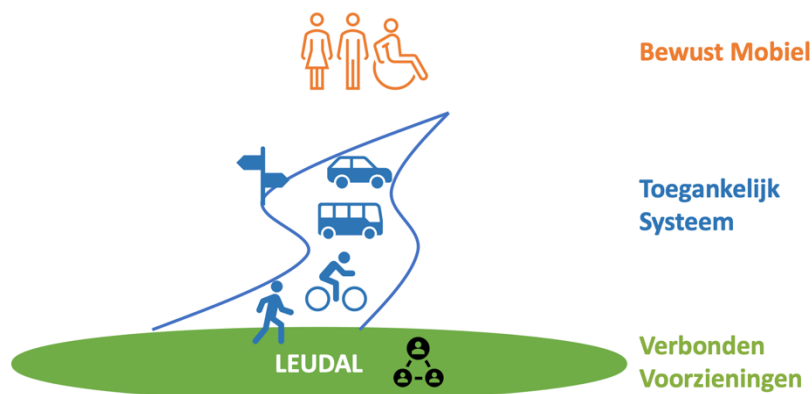
<sup>5</sup> De first- of last mile betreft de afstand tussen de herkomst of bestemming naar de gewenste ov-halte.



## 5. KEUZES PER ONTWIKKELRICHTING – HOE?

De ontwikkelrichtingen vormen de kapstok voor het mobiliteitsplan. Per ontwikkelrichting bekijken we hoe het bijdraagt aan onze missie, en formuleren we het *doel*. Vervolgens kijken we naar de keuzes die gemaakt moeten worden om deze doelstelling te realiseren. Hiermee geven we antwoord op de ‘Hoe’-vraag: *hoe* gaan we mobiliteit de komende jaren organiseren in Leudal? Hierover gaat dit hoofdstuk.

Los van de ontwikkelrichtingen maken we nog de keuze om door middel van data de situatie rond mobiliteit in Leudal inzichtelijk te maken en de stappen die we zetten te monitoren. Hierover meer in paragraaf 4.4.



Figuur 3 Ontwikkelrichtingen

### 5.1 Verbonden voorzieningen

Deze ontwikkelrichting beschouwt het gebied van gemeente Leudal en gaat over de fysieke leefomgeving en de rol van mobiliteit hierin. Centraal staat de vraag hoe we dit met elkaar organiseren en verankeren in de organisatie en flankerende beleidsvelden. Bij de ontwikkelrichting ‘verbonden voorzieningen’ is onderstaande doelstelling geformuleerd:

**‘In de uitwerking van gebiedsontwikkelingen is vanaf de start aandacht voor het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk. Mobiliteit gaat daarbij verder dan een toets aan CROW- of parkeernormen. De gemeente Leudal stelt de toegankelijkheid centraal. Dit leidt tot veilige en logische verbindingen tussen (clusters van) voorzieningen.’**

In de paragrafen hieronder volgen keuzes die we maken om deze doelstelling te realiseren.

#### 5.1.1 Samenwerken aan verbinding

Mobiliteit is vaak een middel om ergens te komen of dagelijkse behoeften te vervullen. Met een stuk wandelen, fietsen, of reizen met de bus of de auto komen we naar school, werk, sportlocatie, buurthuis, restaurant of familie en vrienden. Zo draagt mobiliteit bij aan het bereiken van arbeidsplaatsen, deelnemen aan de samenleving of letterlijk in beweging te blijven. Doen we dit op een duurzame manier en leggen we niet te veel druk op de ruimte, dan verbeteren we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid. Kortom, mobiliteit staat niet op zichzelf. Andersom hebben andere beleidsterreinen en regionale partners mobiliteit nodig om hun doelen te bereiken.





### 5.1.2 Mobiliteit in ruimtelijke ontwikkeling

Bij gebiedsontwikkelingen gaan we uit van het STOP-principe (zie afbeelding). We starten bij Stappen, vervolgens Trappen, Openbaar vervoer en tot slot Personenwagens. Dit betekent dat we de auto niet vergeten, maar dat deze niet langer het startpunt is voor de invulling van mobiliteit. Instrumenten om dit te bereiken zijn het vastleggen van een fietsparkeernorm, autoparkeernorm en richtlijnen voor fiets- en voetgangersfaciliteiten in de planregels van het Omgevingsplan. Zo dragen we bij aan een groenere en gezondere openbare ruimte.



Naast nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn er natuurlijk de bestaande voorzieningen. Niet alle noodzakelijke voorzieningen zijn in iedere kern te vinden. Dit kan ook niet. Om de voorzieningen voor alle inwoners van Leudal bereikbaar en toegankelijk te houden is het van belang dat verbindingen tussen de kernen in de gemeente Leudal goed op orde zijn. We zijn ons bewust van de onderlinge relatie en afhankelijkheden tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.

### 5.1.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid loopt als rode draad door dit mobiliteitsplan. Voor de ontwikkelrichting 'verbonden voorzieningen' draait het om de vraag hoe we dit veilig organiseren en waarborgen. In Leudal volgen we de landelijke en provinciale aanpak van een risico-gestuurde aanpak. Dit betekent dat niet per se de black spots worden aangepakt, maar dat het beperken van de risico's voorop staat. Ook bewaken we met deze aanpak de samenhang tussen infrastructuur, gedrag en handhaving. Met deze manier van werken zorgen we ervoor dat de verkeersveiligheid op orde is in de hele gemeente, en dat we hierin trekken we samen op met politie en andere relevante partners.

### 5.1.4 Keuzes samengevat

Op grond van de ontwikkelrichting Verbonden voorzieningen maken we samengevat de volgende keuzes:

- We beschouwen mobiliteit als onderdeel van het grote geheel en werken actief samen om de onderlinge samenhang te borgen.
- Bij gebiedsontwikkelingen werken we aan mobiliteit vanuit het STOP-principe.
- We organiseren verkeersveiligheid vanuit de risico-gestuurde aanpak en trekken hierbij samen op met politie en andere relevante partners.

## 5.2 Toegankelijk systeem

Binnen deze ontwikkelrichting werken we aan de toegankelijkheid van de infrastructuur. Met andere woorden: we ontwikkelen een mobiliteitssysteem dat voor iedereen begrijpelijk en te gebruiken is. Plekken moeten niet alleen bereikbaar zijn met de auto, maar ook met de fiets of het openbaar vervoer. Wij streven ernaar om de afzonderlijke vervoerssystemen goed met elkaar te verknopen en de overstap tussen de verschillende vormen van vervoer te faciliteren. Op deze manier ontstaat er een volwaardig mobiliteitssysteem, in plaats van een aantal losse netwerken. Dit mobiliteitssysteem moet het gemakkelijker maken voor inwoners en bezoekers om een alternatief voor de auto te kiezen.



Met de ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien zijn voor gemeente Leudal, ontstaan er kansen om kritisch het bestaande mobiliteitssysteem te evalueren en door te ontwikkelen. Zoals bijvoorbeeld zichtbaar is geworden tijdens de Covid-19 pandemie, is reizen niet altijd noodzakelijk. Het aanbod van mobiliteit dient rekening te houden met deze veranderende vraag. De reizen die wel ondernomen worden, vinden zoveel mogelijk op een duurzame manier plaats. Bij de ontwikkelrichting 'toegankelijk systeem' is onderstaande doelstelling geformuleerd:

**In Leudal is het voor inwoners en bezoekers mogelijk zich te verplaatsen, als dat nodig is, doordat er verschillende vervoersvormen mogelijk en beschikbaar zijn, die op een slimme manier verbonden zijn, waardoor inwoners en bezoekers een keuze hebben in de vorm van verplaatsing.'**

In de paragrafen hieronder volgen keuzes voor gemeente Leudal om deze doelstelling te realiseren.

### 5.2.2 Lopen

In de kernen van de gemeente Leudal wordt veel te voet gedaan. De kernen zijn niet heel groot en afstanden zijn daarom goed lopend te overbruggen. Op plaatsen waar veel mensen bij elkaar komen, zoals zorgcentra, bibliotheken en centrumgebieden, bestaat behoefte aan veilige en comfortabele looproutes. Juist rondom deze locaties schenken we daarom aandacht aan het realiseren van voetgangersvoorzieningen die voor iedereen toegankelijk zijn. Dit doen we met behulp van de inrichtingseisen en door het verbeteren van de oversteekbaarheid. Vooral ouderen en mindervaliden hebben belang bij goed bruikbare en rolstoelvriendelijke looproutes.

### 5.2.3 Fiets

Fietsen is een goed alternatief binnen de dorpen maar ook tussen de dorpen. Bijvoorbeeld voor het doen van een boodschap of voor het stukje naar de bushalte toe is de fiets zeer geschikt. De fietsvoorzieningen binnen de kernen moeten daarom op orde zijn. We onderzoeken hoe we de fietser zoveel mogelijk scheiden van de auto met vrijliggende fietspaden, fietsstraten of andere routes. We houden rekening met de verschillende doelgroepen: doorgaand fietsverkeer, schoolkinderen en recreatief fietsverkeer.

Het gaat niet alleen om fietspaden, maar ook om de fietsenstallingen. Als inwoners en bezoekers de fiets op een veilige en passende plek neer kunnen zetten, is de fiets ook eerder een geschikt alternatief voor de reis naar deze bestemming. Door zowel de fietspaden als fietsenstallingen in orde te maken en te houden, stimuleren we het gebruik van de fiets.

### 5.2.4 30 tenzij...

Een uitgangspunt om de missie van een toegankelijk systeem te bereiken is de toepassing van een 30 tenzij regime. 30 tenzij... betekent dat wegen binnen de bebouwde kom als 30km/u worden aangewezen wanneer dit beter past dan een hogere snelheidslimiet. Steeds vaker wordt dit regime al toegepast in Leudal. Dit geldt nog niet voor de hele gemeente, al bestaan hier wel mogelijkheden voor. Door dit regime breder toe te passen, wordt er meer eenduidigheid in de gemeente gecreëerd. We combineren dit met de toepassing van de juiste richtlijnen voor weginrichting. Een innovatieve oplossing wordt geboden met een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30 inrichting. Door te kiezen voor een 30-inrichting, sluiten we aan bij de landelijke ontwikkelingen en geven we meer ruimte voor voetgangers en fietsers binnen de bebouwde kom. Dit leidt tot meer ruimte voor ontspanning, rust en bewegen. Dit versterkt de kernwaarden voor Leudal en draagt bij aan prettig verblijven en gezond leven in de kernen.





### 5.2.5 Openbaar vervoer

In opdracht van provincie Limburg verzorgt Arriva het openbaar vervoer binnen de gemeente Leudal. Naast reguliere buslijnen rijden er ook twee hoogwaardige lijnen (Limburgliners) door Leudal. Het openbaar vervoer doet nu niet iedere kern aan omdat er in sommige kernen onvoldoende vraag is om deze lijnen rendabel te maken. Daarnaast speelt de discussie in Heythuysen en Roggel of de bussen nog door de kern zelf moeten rijden of dat het wenselijk is om de bus alleen over de rondweg te laten rijden. We erkennen dat het in de toekomst niet meer evident is dat de bussen door de kernen rijden. Voor forenzen en studenten die zich snel binnen de regio willen verplaatsen is de doorstroming van openbaar vervoer van groot belang. Een goed openbaar vervoer netwerk met verbindingen richting steden als Weert en Roermond, kan bijdragen om de jongere generatie in de gemeente te houden en aan te trekken om zich in Leudal te vestigen. Daarom zorgen we voor goede haltevoorzieningen voor deze reizigers (zie ook hieronder: vervoersknooppunten) en zoeken we waar nodig geschikte alternatieven voor het openbaar vervoer.

### 5.2.6 Kleinschalig (vraagafhankelijk) openbaar vervoer en deelmobiliteit

Kernen zonder reguliere busverbinding willen we bereikbaar houden voor diegenen die niet de beschikking hebben over een auto of fiets. Er rijden buurtbussen door de gemeente en daarnaast rijdt de ov-shuttle vanuit enkele kernen in Leudal naar een nabijgelegen halte of knooppunt. We gaan bestaande en toekomstige (vraagafhankelijke) vervoersconcepten beter op elkaar én andere vervoersvormen afstemmen.

Als gemeente moedigen we initiatieven op het gebied van vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit aan en helpen we deze uit te rollen. Dit is met name voor een groeiende groep ouderen een laagdrempelig alternatief naast het reguliere openbaar vervoer. Ook andere vormen van samen rijden en elkaar helpen bij het mobiel blijven (bijvoorbeeld een dorpsauto) zijn denkbaar. We zien een groot zelf oplossend vermogen in de kernen om elkaar te helpen. Mogelijk kunnen we dit versterken en daarmee gelijk de alternatieven voor de auto sterker positioneren. De exacte invulling en organisatie hiervan bepalen we nadat er onderzoek is gedaan naar de behoeftes van verschillende inwoners in de kern.

### 5.2.7 Vervoersknooppunten

Op vervoersknooppunten komen verschillende vormen van vervoer samen, zodat het mogelijk is om van het ene vervoermiddel naar het andere over te stappen. We willen deze overstap zo goed mogelijk faciliteren. Met name voor forenzen en studenten die zich snel binnen de regio willen verplaatsen is dit van groot belang.

We onderscheiden twee soorten vervoersknooppunten. Voor scholieren, studenten en forenzen realiseren we haltes bij bestaande bushaltes om de overstap zo comfortabel mogelijk te maken. Door er parkeerplaatsen te maken en veilige stallingen voor (elektrische) fietsen, maken we het voor een grotere groep mogelijk om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook maken we haltes bestendig voor mogelijke toekomstige voorzieningen, zoals oplaadpunten, pakketservice of vernieuwende concepten. Deze haltes liggen veelal buiten de kern. Hierbij ligt de focus op het versterken van het reguliere en het hoogwaardig ov-netwerk.

Daarnaast kan een kleinere halte zich in een kern bevinden. Dit kan bijvoorbeeld het buurthuis of een lokale kroeg zijn waar mensen op hun taxirit kunnen wachten, waar de dorpsauto wordt beheerd of de buurtbakfiets te leen is. Zo willen we tegemoetkomen aan de groep die niet zelfstandig bij het ov kan komen en de drempel toch verlagen om op weg te gaan. Bijvoorbeeld naar het ziekenhuis of naar familie.



### 5.2.8 Auto

We stimuleren duurzaam rijden met het uitbreiden van de laadinfrastructuur. Hiervoor is een contract gesloten met Vattenfall. Onderzocht wordt waar extra laadpalen nodig zijn. Daarnaast maken wij een 'Laadvisie', waarin wij inzicht geven in de gewenste laadinfrastructuur. Zo maken we elektrisch rijden toegankelijk voor meer mensen. Maar ook waterstof als emissie-vrije brandstof is sterk in ontwikkeling en wordt landelijk gestimuleerd.

### 5.2.9 Grote voertuigen

Leudal is een agrarische gemeente, met veel landbouwverkeer en grote beroepsvoertuigen. De wegen binnen de kernen in de gemeente Leudal zijn vaak niet gebouwd voor doorgaande of parkerende grote voertuigen als vrachtwagens en tractoren. Dit levert conflicten op met bijvoorbeeld fietsende scholieren of kwetsbare verkeersdeelnemers.

Om de kernen leefbaar te houden is het verboden voor grote voertuigen om te parkeren binnen de bebouwde kom. Locaties voor parkeren van grote voertuigen worden door ondernemers zelf gefaciliteerd en daarnaast hebben we een aantal plekken binnen de bebouwde kom aangewezen waar geparkeerd mag worden. Natuurlijk bedienen we supermarkten en bedrijven binnen de kernen/centra door laden en lossen te faciliteren. We doen dit op gezette tijden en waar mogelijk met zero emissie.

### 5.2.10 Verkeersveiligheid

Voor de ontwikkelrichting toegankelijk systeem richt 'verkeersveiligheid' zich op het in kaart brengen van de risicolocaties: plekken in de gemeente waar de kans op ongelukken het grootst is. Een dergelijke analyse geeft inzicht in de belangrijkste opgaven en prioriteiten voor onze gemeente. Hierdoor weten we welke wegen als eerste aangepakt moeten worden om het mobiliteitssysteem als geheel veiliger te maken.

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 inventariseert de provincie Limburg momenteel de aandachtswegen. Hierbij wordt gekeken naar de risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Deze risico's zullen preventief aangepakt worden.

### 5.2.11 Keuzes samengevat

Op grond van de ontwikkelrichting Toegankelijk systeem maken we samengevat de volgende keuzes:

- Op plaatsen waar veel mensen bij elkaar komen realiseren we voetgangersvoorzieningen die voor iedereen veilig en toegankelijk zijn.
- We zorgen ervoor dat fietspaden en fietsenstallingen op orde zijn en blijven.
- We breiden het netwerk waar nodig uit.
- We wijzen gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom aan als 30km/u wanneer dit beter past dan 50km/u (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is een vrij liggend fietspad aan te leggen).
- We lobbyen voor de voor onze inwoners meest geschikte routekeuze van de reguliere buslijnen.
- We realiseren een dekkend systeem van vervoersknooppunten binnen de gemeente om het openbaar vervoer netwerk sterker en meer toegankelijk te maken.
- We onderzoeken op welke manier we met extra/aangepaste haltes in de kernen vraagafhankelijk vervoer; kunnen realiseren en het zelfoplossend vermogen van de inwoners in de kernen versterken.
- We stimuleren duurzaam rijden met het uitbreiden van de laadinfrastructuur.
- We handhaven het parkeerverbod voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom.



### 5.3 Bewust mobiel

Met Bewust Mobiel richten we ons tot de inwoners en bezoekers van Leudal als reizigers. Het gaat over individuele mobiliteitskeuzes en reisgedrag. Om te zorgen dat de infrastructuur op de gewenste manier benut wordt, is het cruciaal om hier slim op in te zetten. Het is van belang dat de weggebruikers in Leudal zich bewust zijn van de manier waarop ze reizen. Is een voorgenomen reis noodzakelijk? Reis ik duurzaam? Wat zijn de mogelijkheden die ik heb om duurzaam onderweg te zijn? Het is ook van belang dat we mensen bewust maken van hun eigen gedrag in het verkeer. Dit doen we zodat iedereen veilig en duurzaam onderweg is. Bij de ontwikkelrichting 'bewust mobiel' is onderstaande doelstelling geformuleerd:

**'De gemeente Leudal zet actief in op het verminderen van autoafhankelijkheid en dit bereikt inwoners en bezoekers via verschillende kanalen. Zo worden inwoners en bezoekers onbewust en bewust aangezet om na te denken over hun reisgedrag en dit waar nodig en waar mogelijk aan te passen.'**

In de paragrafen hieronder volgen keuzes voor gemeente Leudal om deze doelstelling te realiseren.

#### 5.3.1 Bewuste keuze voor alternatieven

Een manier om bewust mobiel te zijn is om de bewuste keuze te maken voor duurzame vormen van mobiliteit. Fietsen en lopen zijn bij uitstek duurzame vormen van mobiliteit. Als men ziet dat het veilig en prettig fietsen is in Leudal, zullen meer mensen de fiets pakken. De gemeente moet laten zien dat ze duurzame mobiliteit belangrijk vindt. Dit doen we bijvoorbeeld door het aanleggen van goede fietsvoorzieningen. Hier gaat het niet alleen om fietspaden, maar ook om goede stallingsmogelijkheden voor fietsen en aantrekkelijke fietsroutes. Daarnaast zetten we in op gedragscampagnes om inwoners en bezoekers te enthousiasmeren over duurzame alternatieven en om minder snel de auto te pakken. Door dit te realiseren willen we de keuze voor duurzame alternatieven door inwoners in Leudal steeds logischer maken.

Als gemeente nemen we een **voorbeeldrol** in het doorzetten van duurzame mobiliteitskeuzes. Dit betekent dat we zelf actief aan de slag gaan met medewerkers om ons reisgedrag waar mogelijk te verduurzamen. We dragen dit actief uit naar de kernen om ervaringen te delen en een ander reisgedrag bij inwoners te stimuleren.

#### 5.3.2 Verkeersveiligheid

Naast onvoldoende veilig ingerichte weg(del)en wordt verkeersveiligheid voor een belangrijk deel bepaald door het gedrag van verkeersdeelnemers. In het Strategisch Verkeersveiligheidsplan worden de volgende doelgroepen gedefinieerd als hoog-risico verkeersdeelnemers:

- fietsers (omdat zij kwetsbaar zijn), en dan vooral jonge en oudere fietsers;
- bestuurders van auto's, en dan vooral jonge bestuurders (omdat zij de meeste ongelukken veroorzaken);
- beroepsvervoerders.

Daarnaast zijn alcohol en drugs, normvervaging, afleiding in het verkeer en te hard rijden de meest risicovolle gedragingen. In de gemeente Leudal organiseren we verkeersveiligheid rondom deze (combinaties van) doelgroepen en gedragingen. Dit doen we door middel van verkeerseducatie voor jong tot oud, voorlichting, bewustwording en interventies. De campagne Samen Goed op Weg is hier een mooi voorbeeld van.



### 5.3.3 Keuzes samengevat

Op grond van de ontwikkelrichting Toegankelijk systeem maken we samengevat de volgende keuzes:

- we stimuleren en enthousiasmeren de inwoners van Leudal om vaker de fiets te pakken;
- we gaan met onze eigen medewerkers aan de slag om ons reisgedrag te verduurzamen;
- we zetten in op verkeersveilig gedrag door middel van verkeerseducatie voor jong tot oud, voorlichting, bewustwording en interventies.

## 5.4 Monitoring en evaluatie

Meten is weten. Om een goed beeld te hebben van de situatie van het verkeer in de gemeente Leudal zetten we een doorlopend monitoringsprogramma op. We verzamelen bestaande data (verkeersveiligheidsdata, CBS-data) en doen eigen onderzoek (parkeertellingen, survey onder inwoners van Leudal). Dit doorlopende monitoringsprogramma wordt gebruikt om het beleid van de gemeente aan te sturen en per ontwikkelrichting te bekijken in hoeverre de doelstellingen worden gehaald. Het maakt het mogelijk om goed in beeld te hebben welke maatregelen werken en welke aangepast moeten worden. Ook maakt een doorlopende monitoring het mogelijk om tijdig in te springen wanneer zich ergens knelpunten voordoen.

## 5.5 Van hoe naar wat

Met de keuzes per ontwikkelrichting is de kapstok voor het Mobiliteitsplan gevormd. De basisafspraken en concrete acties die volgen uit de keuzes per ontwikkelrichting, worden verder vormgegeven in een Uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt in 2022 ontwikkeld en zal de basis zijn voor de maatregelen, acties en projecten in het kader van de realisatie van de mobiliteitsambitie. Daarbij is eveneens aandacht voor de monitoring; welke maatregelen, acties en projecten hebben (welk) effect? Die monitoring gebruiken we voor het opstellen en bijsturen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De rollen die de gemeente op zich zal moeten nemen tijdens het uitvoeren van de acties die hierin staan opgenomen, worden in het volgende hoofdstuk uiteengezet.



Figuur 4 Mobiliteitsprogramma





## 6. ROLLEN VAN DE GEMEENTE

De gemeente vervult meerdere rollen. Partners verwachten verschillende vormen van betrokkenheid van de gemeente. Bovendien realiseren we vanuit de verschillende rollen een ander doel. In dit hoofdstuk beschrijven we onze verschillende rollen. In het uitvoeringsprogramma beschrijven we bij elk project de rol die we hierbij innemen.

### 6.1 Rollen van de gemeente

Momenteel werken we met verschillende soorten partners binnen en buiten de gemeente. Op onderwerpen als onderhoud van wegen of herinrichting/aanleg van nieuwe wegen is de gemeente als wegbeheerder uiteraard de **initiator**. Het is belangrijk om dit te reguleren als wegbeheerder in het kader van verkeersveiligheid. Toch werken we ook in dergelijke projecten samen met verschillende partners. Door steeds meer samen te werken met buurtbewoners, belangenorganisaties en regionale partners ontstaan resultaten waar meer draagvlak voor is.

Soms kiezen we ervoor om te **regisseren**. Dit betekent dat we samenwerken met andere partijen maar nog wel nauw betrokken zijn bij de ontwikkeling. Thema's waarop we willen regisseren zijn bijvoorbeeld het realiseren van vervoersknooppunten en verkeerseducatie zoals we met de campagne Samen op Weg al doen.

De gemeente Leudal heeft ook een rol als **stimulator** en **facilitator** richting lokale initiatieven. Door partners uit de gemeente of partijen vanuit de markt te helpen bij het opstarten van een kleinschalig initiatief, wordt er ook van onderaf gewerkt aan de missie en visie. We **stimuleren** als het door ons opgestelde beleid niet door onszelf gerealiseerd hoeft te worden. We zoeken dan manieren om partners in beweging te krijgen. De gemeente heeft ook de mogelijkheid om nieuwe initiatieven te **faciliteren**. Dit doen we wanneer we een nieuw idee graag helpen groeien omdat we het belangrijk vinden. Deze twee rollen nemen we in bij het opzetten van nieuwe vraagafhankelijke vervoersconcepten.

Als gemeente hebben we een **voorbeeldrol** in het verduurzamen van onze eigen mobiliteit. Dit betekent dat we zelf actief aan de slag gaan met medewerkers om ons reisgedrag waar mogelijk te verduurzamen.

We nemen een **lobby rol** in projecten met externe partners waarin wij geen beslissingsbevoegdheid hebben. Hierin is het van belang dat we onze visie vertegenwoordigen en samenwerken met partners om een zo optimaal mogelijk resultaat te realiseren. Leudal wil een aantrekkelijke woongemeente zijn voor werknemers in de regio Weert, Eindhoven, Venlo en Roermond. Dit betekent dat we in de regio moeten samenwerken om diverse mobiliteitsalternatieven te onderhouden en te realiseren. Thema's die spelen rondom de A2, de diverse provinciale wegen, het spoor of de andere verbindingen die gemeentegrenzen overschrijden, moeten gezamenlijk met betrokken partners worden opgepakt. Denk hierbij aan de MIRT-studie A2, fietsverbindingen over de Maas of gemeentegrens overschrijdende buslijnen.



## 7. BIJLAGEN

### 7.1 Bijlage 1 Beleidskader

#### 7.1.1 Landelijk

##### **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)**

Naar verwachting wordt in de zomer van 2020 de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. In 2019 is de ontwerpversie van de NOVI echter al vastgesteld en we hebben dus al een beeld van de inhoud van de visie. Een belangrijk onderdeel is de verwachting dat we ons in 2050 anders zullen gaan verplaatsen dan dat we dat nu doen. Het is nu echter nog te vroeg om exact in te kunnen vullen hoe wij ons in de toekomst gaan verplaatsen. Vraaggestuurd vervoer ('Mobility-as-a-Service') wordt belangrijk en bijna al het vervoer gaat in de toekomst schoon en duurzaam zijn.

##### **Nationaal klimaatakkoord**

Op nationaal niveau is in 2019 het klimaatakkoord gesloten tussen verschillende landelijke organisaties, bedrijven en de overheid. In het klimaatakkoord zijn maatregelen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat onze leefomgeving ook voor de volgende generatie leefbaar blijft. In het akkoord is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. In het klimaatakkoord is een aantal afspraken opgenomen die relevant zijn voor het mobiliteitsplan van de gemeente Leudal:

- inzetten op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- tankstations uitbreiden met laadpalen en waterstofstations;
- nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren;
- meer mogelijkheden voor het instellen van zero-emissie zones. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer krijgen hier voorrang;
- al het openbaar vervoer is voor 2030 emissieloos;
- fietssnelwegen worden met elkaar verbonden;
- het delen van automobilititeit wordt makkelijker gemaakt.

##### **Fietsambitie**

In het voorjaar van 2018 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat de ambitie uitgesproken om in de huidige regeerperiode 200.000 extra forenzen aan het fietsen te hebben. Het ministerie heeft 100 miljoen euro ingezet voor de versnelde aanleg van regionale fietsroutes en de aanleg van fietsenstallingen rondom ov-knooppunten. Daarnaast ondersteunt het ministerie de samenwerking in de Tour de Force. Binnen de Tour de Force werken regionale en lokale overheden samen om de Schaalsprong Fiets te bereiken. In juli 2019 is de 2<sup>e</sup> etappe van start gegaan die ervoor moet zorgen dat er letterlijk en figuurlijk meer ruimte komt voor de fiets. De Tour de Force agendeert onderwerpen en verbindt partijen om kennis te ontwikkelen. Dit gebeurt op verschillende thema's zoals fietsen in de stad, fiets in de keten, hoogwaardig fietsnetwerk, fietsstimulering en kennis over de fiets werken professionals samen. Zo moet de kennis over de fiets vergroot worden en het budget vergroot.

##### **Strategisch plan verkeersveiligheid**

In het najaar van 2018 is het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV) vastgesteld. Aan de basis van dit plan ligt een risico-gestuurde aanpak. Dit betekent dat voortaan de locaties waar het *risico* op een ongeval het hoogste is vertrekpunt zijn voor het nemen van maatregelen, ongeacht of er al een incident is geweest.





Daarnaast is een aantal gedragingen en doelgroepen vastgesteld als risicovol. Het SPV bevat 9 thema's die samen de belangrijkste risico's vormen in het gehele verkeersveiligheidsveld:

- veilige infrastructuur;
- heterogeniteit in het verkeer;
- technologische ontwikkelingen;
- kwetsbare verkeersdeelnemers;
- onervaren verkeersdeelnemers;
- rijden onder invloed;
- snelheid in het verkeer;
- afleiding in het verkeer;
- verkeersovertreders.

De thema's vormen het kader voor landelijk, regionaal en lokaal beleid. Regio's bepalen zelf welke risico's het belangrijkst zijn om op te pakken.

### 7.1.2 Provincie Limburg

#### **Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2014) en Provinciale Omgevingsvisie (2021)**

In 2014 heeft de provincie het Provinciale Omgevingsplan vastgesteld. Het bereikbaar houden van de provincie en de regio Midden-Limburg is een van de opgaves die hierin worden aangegeven. Voor de regio Midden-Limburg specifiek worden de volgende uitdagingen benoemd:

- De structurele verbreding van de A2.
- Het opwaarderen van het knooppunt St. Joost (A2/A73).
- De N280 en N266 zijn aandachtspunten in het bereikbaar houden van de regio.
- Het verbeteren van de Maaslijn.
- Het realiseren van de stations Baexem en Haelen.
- Het realiseren van een internationale treinverbinding voor personenvervoer tussen Weert en Antwerpen.

Dit Provinciaal Omgevingsplan vormt de basis voor de Provinciale Omgevingsvisie van Limburg die begin 2021 zal worden vastgesteld en zal dus de actualisering zijn van de opgaves die eerder genoemd zijn in het Provinciale Omgevingsplan van 2014. De paragraaf voor deze visie vanuit de regio Midden-Limburg is echter al gereed. In deze paragraaf wordt de gunstige ligging van de regio ten opzichte van economische centra als Zuidoost-Brabant, Zuid-Limburg en het Ruhrgebied benadrukt. Om deze gunstige ligging optimaal te benutten zijn goede verbindingen belangrijk zowel over spoor als weg. Naast de verbreding van de A2 en de treinverbinding tussen Weert en Antwerpen, wordt ook een verbeterde aansluiting op het Duitse HSL-net genoemd als belangrijke verbinding. Als onderliggende voorwaarde voor deze verbindingen en de rest van het vervoersnetwerk ligt het verbeteren van de verkeersveiligheid.

#### **Mobiliteitsplan Provincie Limburg**

In het Mobiliteitsplan van de provincie Limburg, geeft de provincie aan te gaan kiezen voor de rol van gebiedsgerichte partner in integrale mobiliteitsopgaven. Dit zal in sommige gevallen als partner zijn of als ambassadeur. De focus van de provincie in dit mobiliteitsplan ligt dus echt op de aanpak van regionale mobiliteitsopgaven. De provincie geeft vijf verschillende thema's die als processtarter moeten dienen.



Drie van deze thema's spelen ook in de gemeente Leudal een belangrijke rol:

- Vitaal Platteland

Door inbreiding gaan de afstanden naar voorzieningen toenemen. Daarom is het van belang dat de fysieke, digitale en mentale bereikbaarheid in de plattelandsgebieden goed blijft. De fysieke bereikbaarheid moet op orde blijven door een combinatie van de fiets, auto, openbaar vervoer en maatwerk vervoer. Deze vervoersvormen moeten elkaar versterken om te komen tot een goed netwerk dat de bereikbaarheid van het platteland waarborgt.

- Concurrerende logistieke sector

Ondanks dat de gemeente Leudal niet een economisch centrum is binnen de provincie, is de logistieke sector wel een belangrijke sector binnen de gemeente. Om de logistieke sector zo goed mogelijk te stimuleren wil het inzetten op doorstroming van de bestaande logistieke ketens (weg, spoor en water). Daarnaast is het verduurzamen van het transport van belang. Dat beoogt men te doen door het inzetten op multimodale overslagpunten en groen transport.

- Grenzeloze vrijetijdseconomie

De vrijetijdseconomie is een belangrijke sector binnen de provincie en mobiliteit moet deze sector versterken. Een belangrijk punt hierin is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig en grensoverschrijdend fietsnetwerk. Dit gaat worden gerealiseerd door het aanpakken van de missing links in dit netwerk.

#### **Beleidskader Fiets 2019 – 2023 'Focus op Fiets'**

De provincie Limburg is de provincie met het laagste percentage fietsgebruik van Nederland. Een belangrijke reden hiervoor is het ontbreken van goede fietsverbindingen tussen regio's en steden. In het beleidskader voor 2019 – 2023 stelt de provincie 2 concrete doelstellingen:

- 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017;
- meer fietsgebruik voor het woon-werkverkeer.

Om deze doelstellingen te bewerkstelligen gaat de provincie inzetten op het verbeteren van het bovenregionaal utilitaire fietsroutenetwerk, bij voorkeur door middel van snelfietsroutes. Daarnaast wil de provincie de regio's beter bereikbaar maken door in te zetten op ketenmobiliteit. Voor alle ontwikkelingen worden de factoren fietsveiligheid en fietscomfort gegeven als randvoorwaarden voor ieder project.

De provincie heeft een prioritering aangebracht in de type maatregelen. Projecten die een grote impact hebben en (relatief) lage kosten, krijgen hierin de grootste prioriteit. De globale prioritering ziet er als volgt uit:

1. fietsveiligheid;
2. gedragsbeïnvloeding;
3. euregionale en bovenregionale Limburgse utilitaire (snelfiets-) routes tussen grote steden;
4. regionale utilitaire fietsverbindingen die leiden tot bereikbare regio's en voorzieningen voor ketenmobiliteit;
5. lokale fietsmaatregelen.

De fietsroute tussen Roermond en Haelen is een van de projecten die in het beleidskader concreet genoemd worden als projecten die tussen 2019 en 2023 gerealiseerd dienen te worden.





### 7.1.3 Regio Midden-Limburg

#### **Strategische Investeringsagenda Midden-Limburg**

In 2017 heeft de Samenwerking Midden-Limburg een strategische investeringsagenda voor de regio opgesteld. De rol die mobiliteit hierin vervult is met name het verbinden van de regio met de omliggende economische centra, het versterken van interne, regionale samenhang en het bewerkstelligen van de ambities op het gebied van groothandel en logistiek. Om deze doelen te kunnen bereiken zijn de volgende opgaves gedefinieerd, die voor een groot deel ook een belangrijke invloed op de gemeente Leudal hebben:

- De verbreding van de A2.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A73 en de N280.
- Het (her-)activeren van de spoorlijn tussen Weert en Antwerpen voor personenvervoer.
- Het realiseren van een stoptrein tussen Weert en Roermond en de realisatie van de stations Baexem en Haelen.
- Het investeren in snelfietsroutes.
- Het verder ontwikkelen van regionale mobiliteitsknooppunt Roermond.

Er is recent gestart met het formuleren van een nieuwe regionale investeringsagenda voor Midden-Limburg.

#### **Economisch profiel Regio Midden-Limburg**

In het economisch profiel van Midden-Limburg zet de regio de ambities en uitdagingen voor de regio in economisch vlak op een rij. Onder andere vanwege het hoge pendelpercentage van binnen de regio en daarbuiten en de sterke groothandel- en logistieke sectoren wordt het op orde hebben en houden van de mobiliteit en infrastructuur in de regio als een belangrijke uitdaging gezien. Op het gebied van weginfrastructuur zijn met name de verbreding van de A2 en de aanpassingen aan de N280 van belang.

Kijkend naar het spoor worden de treinverbinding Antwerpen (Hamont) – Weert en het realiseren van de stations op het traject Weert – Roermond (Baexem en Haelen) genoemd. Verder kijkt de regio naar het uitbouwen van het utilitaire fietsnetwerk om het fietsen in de regio verder te stimuleren en wil het inzetten op het aansluiten van het Nederlandse ov-netwerk met dat van België en Duitsland om meer Euregionale uitwisseling te bewerkstelligen.

#### **Visie en actieprogramma toerisme en recreatie Midden-Limburg**

De regio Midden-Limburg wil het toerisme en de recreatie in de regio een boost geven. Ze zien veel potentie om de huidige voorzieningen naar een hoger niveau te tillen. Dit leidt tot 3 ambities die men in 2030 wil bereiken:

- Midden-Limburg kan zich meten met het beste aanbod en de beste belevingen op drie sterke product-verhaallijnen.
- De verblijfsrecreatiesector van de regio is en blijft vitaal.
- De toeristische bestedingen groeien met minimaal 2% per jaar.

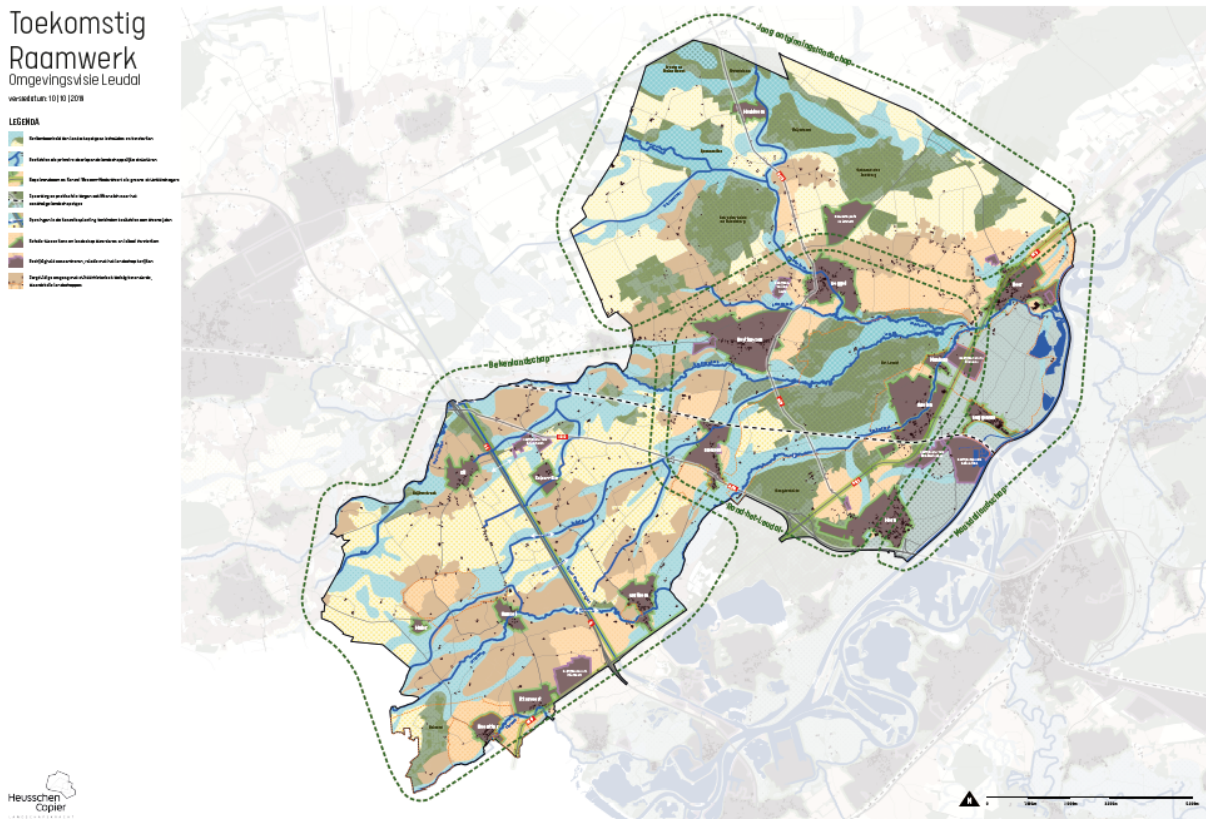
Om deze ambities de komende jaren te bereiken is er een actieprogramma opgesteld, waarin onder andere wordt ingezet op het verstevigen van de samenwerking van de verschillende gemeenten op het gebied van toerisme en recreatie. Voor wat betreft mobiliteit is een aantal punten aangestipt, die ook van invloed zijn op de gemeente Leudal. Zo ontbreekt er momenteel een geschikte fietsroute aan de noordoever van de Maas, terwijl dit wel een gebied is met een hoge gebiedskwaliteit en geschikt zou zijn om te recreëren. Daarnaast wordt er in het actieprogramma aandacht geschonken aan het realiseren van snelfietsroutes die ook het recreatieve netwerk versterken. Hierbij kan gedacht worden aan de brug over de Maas tussen Buggenum en Roermond. Ook worden er door de hele regio verschillende nieuwe mountainbikeroutes aangelegd.



7.1.4 Gemeente Leudal

**Omgevingsvisie**

De omgevingsvisie, die medio 2022 wordt vastgesteld, vormt een belangrijk kader. In de omgevingsvisie is er op basis van het bestaande landschap, een historische analyse en bouwstenen van verschillende beleidsterreinen een toekomstbeeld van Leudal geschetst. Leidend in de omgevingsvisie is het onderscheid tussen vier karakteristieke gebieden in Leudal: jong ontginningslandschap, maasdallandschap, rond het Leudal en het bekenlandschap.



Figuur 5 Landschapelijk raamwerk Omgevingsvisie Leudal (concept)

Ieder deelgebied wordt gekenmerkt door een focus op voor de voor de landschapstypen geschikte en passende functies. Hierbij is onderlinge samenhang tussen de (bestaande en nieuwe) functies geborgd. In het bijzonder worden daarmee de kernwaarden en kernkwaliteiten van de gemeente Leudal versterkt. Het gaat daarbij om de sociale verbondenheid (sociale cohesie, het verenigingsleven), de rust en het groen. Deze kwalitatieve leefomgeving wordt versterkt waar mogelijk. Versterking wordt onder andere gevonden in het toegankelijk maken en houden van voorzieningen. Deze voorzieningen zijn niet in ieder kern aanwezig, maar wel voor iedere inwoner toegankelijk.

**Coalitieakkoord 2018 – 2022 ‘Samenspel’**

In het coalitieakkoord van 2018 geeft de coalitie aan te blijven werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente Leudal. Wat betreft het openbaar vervoer ligt de focus op optimaal bereikbare voorzieningen. Hierbij gaat het niet alleen over de busroutes, maar ook over de voorzieningen op de haltes. Naast het openbaar vervoer wordt er in het akkoord veel waarde gehecht aan de fiets.





Met name de veiligheid voor fietsers staat hierbij centraal, met het oog op de nieuwe routes die ontstaan door fusies van scholen en verenigingen. Concrete actiepunten gerelateerd aan mobiliteit die in het coalitieakkoord worden genoemd zijn:

- Aandringen op maatwerk binnen het openbaar vervoer en hier eventueel middelen voor beschikbaar stellen.
- Het verbeteren van de fietsenstallingen bij bushaltes.
- Het ontwikkelen van nieuwe fietsverbindingen en het verbeteren van bestaande fietsverbindingen.
- Bij fusies van scholen en verenigingen aandacht schenken aan de nieuwe verkeersstromen en de verkeersveiligheid van de weggebruikers.
- Geen reactivering van de IJzeren Rijn.

Ook in de andere programma's binnen het coalitieakkoord worden zaken benoemd die relevant zijn voor dit mobiliteitsplan. Zo wil de coalitie duurzaamheid binnen de gemeente stimuleren onder andere door het ondersteunen van geïnteresseerde partijen in het plaatsen van elektrische laadpalen (hiervoor loopt momenteel ook een provinciaal aanbestedingstraject).

In het kader van het stimuleren van de toeristische- en vrijetijdsector zet de coalitie in op het versterken van de toeristische infrastructuur, met name het versterken van de routestructuren. Daarnaast dient er aandacht besteed te worden aan start- en rustpunten in het bestaande fietsknooppuntennetwerk en aan het creëren van een 'nieuw fietsproduct', zoals een mountainbike-netwerk.

### ***Economisch profiel Leudal***

Het economisch profiel voor Leudal bouwt eigenlijk voort op het economisch profiel dat in de regio is opgesteld.

Voor het realiseren van de economische ambities van de gemeente Leudal zijn zowel fysieke als digitale bereikbaarheid van groot belang. Ondernemers merken momenteel op dat hier verbeterpunten liggen. Zo is de infrastructuur in buitengebieden niet op het niveau om bijvoorbeeld agrarische bedrijven optimaal te kunnen bedienen. Ook is een goede openbaar vervoervoorziening van belang voor het trekken van (jonge) werknemers van buiten de regio. Leudal is in grote mate een forenzen gemeente, wat betekent dat veel inwoners in de omliggende economische centra werken. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor het aantrekkelijk houden van Leudal als woonplaats voor deze groep.

Wanneer de gemeente in wil gaan zetten op stuwende sectoren als groothandel, vervoer en opslag, maakindustrie en agribusiness is het van groot belang dat de verbindingen op orde zijn. Dichtgeslibde wegen kunnen al snel een grote kostenpost vormen voor de vele vervoersbewegingen die deze bedrijvigheid met zich meebrengt. Hierbij helpen de geplande voor verbreding van de A2 en de aanpak van de N280 al een hoop.



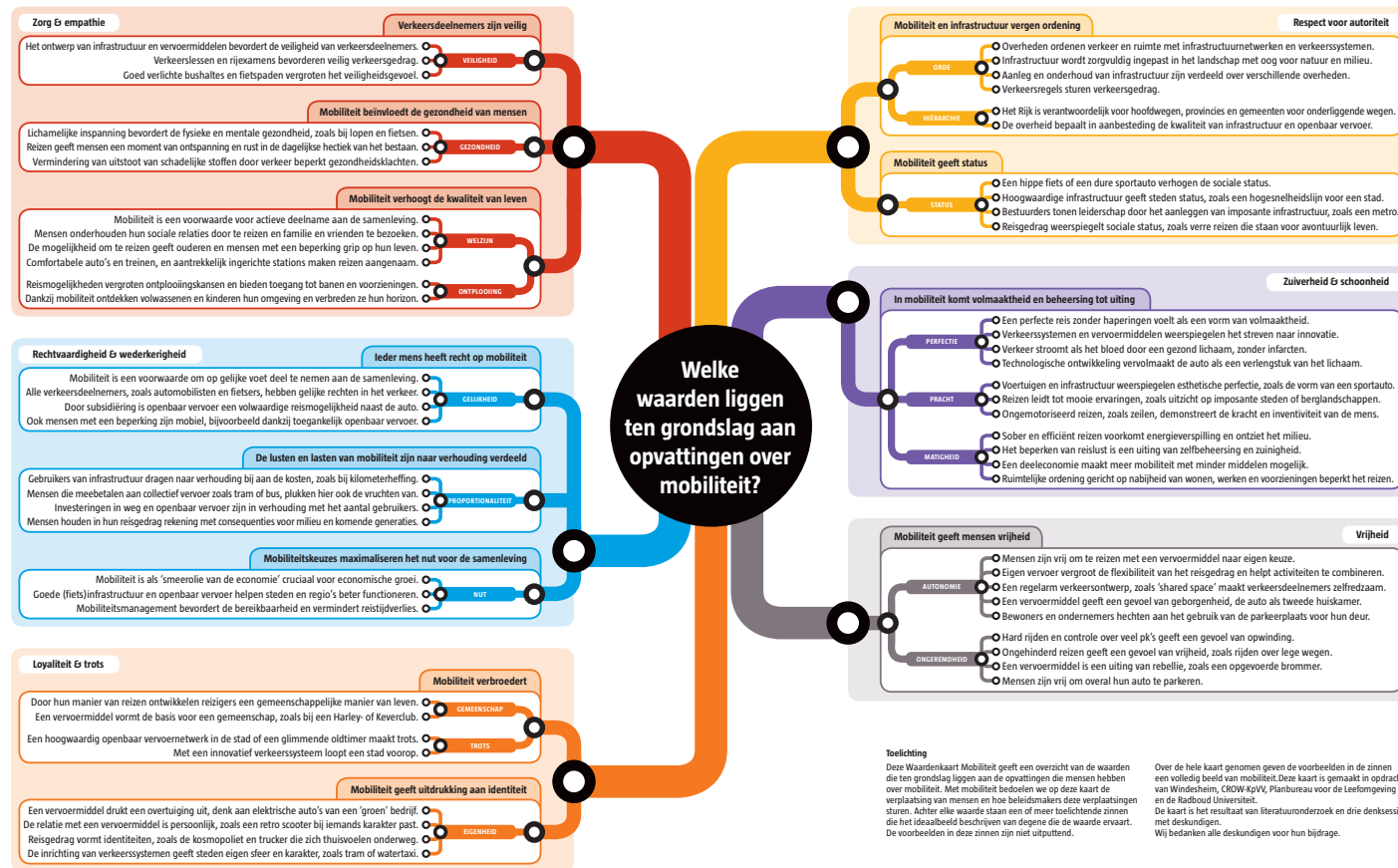
## 7.2 Bijlage 2 Leden Klankbordgroep

<b>Functie</b>	<b>Organisatie</b>
<b>Beleidsmedewerker Mobiliteit</b>	Gemeente Leudal
<b>Beleidsmedewerker Duurzaamheid en Milieu</b>	Gemeente Leudal
<b>Beleidsmedewerker Sociale Zaken</b>	Gemeente Leudal
<b>Buitengebied in Beweging</b>	Gemeente Leudal
<b>Beleidsmedewerker BOR</b>	Gemeente Leudal
<b>Beleidsmedewerker Ontwikkeling</b>	Gemeente Leudal
<b>Beleidsmedewerker Economische Zaken</b>	Gemeente Leudal
<b>Fietsersbond Midden-Limburg</b>	Fietsersbond
<b>Medewerker Huisvesting</b>	SPOLT
<b>Opbouwwerker</b>	Synthese
<b>Ouderenadviseur</b>	Synthese
<b>Vertegenwoordiger</b>	St Ursula
<b>Voorzitter Rover Limburg</b>	Rover
<b>Voorzitter</b>	Adviesraad Sociaal Domein
<b>Lid adviesraad</b>	Adviesraad Sociaal Domein
<b>Directeur</b>	VVV Midden-Limburg



### 7.3 Bijlage 3 Waardenkaart Mobiliteit

## Waardenkaart Mobiliteit







## Bijlage 2: Risicoanalyse gemeente Leudal

# Risicoanalyse gemeente Leudal

## Inhoud

Disclaimer.....	3
Inleiding.....	4
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente.....	4
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's.....	4
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht.....	4
Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente .....	5
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Leudal .....	5
De 9 thema's van het SPV .....	6
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject).....	6
Aanvullende risicothema's.....	7
Detaillering risicothema's .....	9
Risicothema 1: 30 km/u wegen .....	9
Risicothema 2: 60 km/u wegen .....	11
Risicothema 3: Landbouwverkeer in het buitengebied.....	12
Risicothema 4: Oudere fietser .....	13
Risicothema 5: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar) .....	14
Risicothema 6: Rijden onder invloed .....	15
Risicothema 7: Snelheid in het verkeer .....	18
Risicothema 8: Afleiding in het verkeer .....	19
Risicothema 9: Verkeersovertreders .....	21
Risicolocaties.....	22
Inleiding.....	22
Toepassing van de SPV viewer.....	22
Risicolocaties.....	23
Uitvoeringsagenda .....	25
Inleiding.....	25
Education .....	27
Engineering .....	28
Enforcement .....	31
Uitvoering van het SPV .....	33
BIJLAGE 1 – Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering.....	34
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem.....	34



BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht.....	36
---------------------------------	----

## Disclaimer

### **Doel en status van dit iReport**

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak is Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces.

Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een eerste basis die het risicoanalyse proces toont en wat conform het SPV periodiek dient te worden geactualiseerd. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen periodiek, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, dienen te worden herijkt. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

Na oplevering van dit rapport zal de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek krijgen in de verkeersveiligheidsaanpak. De basis daarvoor is gelegd met dit rapport, het is aan gemeenten om voortbordurend op de structuur van het SPV daar in de toekomst, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

## Inleiding

### Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van een integrale maatregelpakket waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (**uitvoeringsagenda**) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Leudal. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Leudal.

### Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat zowel de provincie als elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

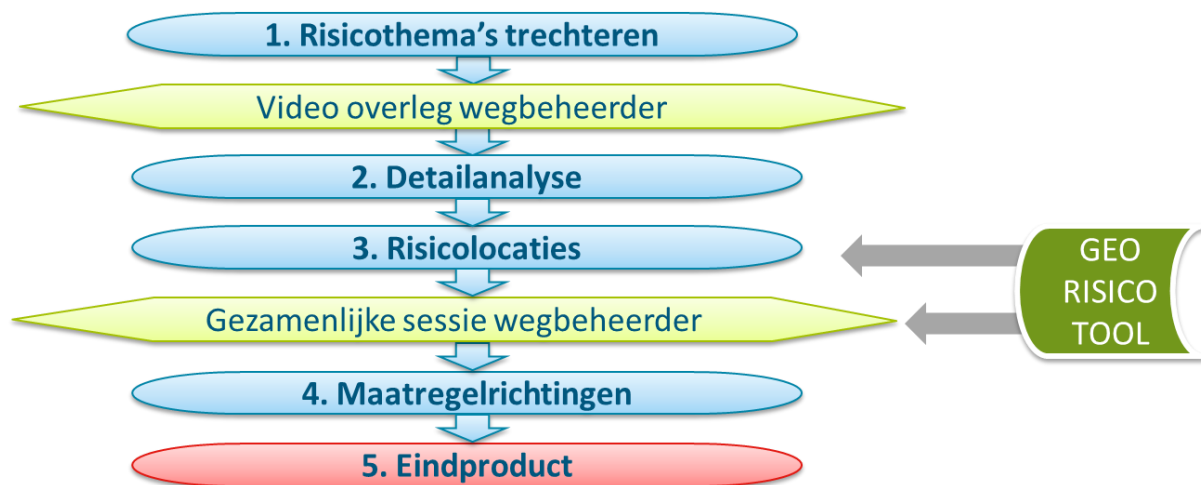
### Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht

Een goede risicoanalyse en een weloverwogen keuze voor maatregelen vraagt om een combinatie van relevante beschikbare data en kennis van de lokale ontwikkelingen en situatie. In het proces van analyse en het benoemen van de maatregelen, zijn deze beide aspecten goed vertegenwoordigd en afgestemd, zoals weergegeven in het onderstaande stroomschema (figuur 1). Het vertrekpunt is een trechtering van alle SPV-risicothema's naar de voor de gemeente meest prioritaire risicothema's<sup>1</sup> uit het SPV (**stap 1**). Deze trechtering is gebaseerd op basisgegevens met data die al vanuit eerdere fases beschikbaar was (Verkeersveiligheidsmonitor, Risikokompas), aangevuld met specifiekere data<sup>2</sup> die nodig is voor de verdiepende analyse. Vervolgens wordt voor de prioritaire risicothema's een detailanalyse uitgevoerd (**stap 2**). Daarin worden de risicothema's nader onderzocht en waar mogelijk nauwkeuriger gespecificeerd in risicogroepen of -situaties. Ook leidt deze stap tot een beter inzicht in de nog ontbrekende informatie. Na een overlegmoment met de gemeente wordt

<sup>1</sup> Zie de bijlage 1 voor een nadere toelichting op het begrip 'risico'.

<sup>2</sup> Volgens het Data-inventarisatie Stappenplan Risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.

inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**). Tot slot wordt het eindproduct opgeleverd (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan.

### Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente

Dit document geeft een stapsgewijze weergave van het traject om de 9 hoofdthema's (zie het volgende hoofdstuk) van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor, in **hoofdstuk 2**. Omdat er ten opzichte van 2019 nieuwe data en inzichten beschikbaar zijn, voeren we in hoofdstuk 2 ook een analyse uit op de 9 SPV thema's (met de beschikbare gegevens op dit moment). Zo weten we zeker dat de meest relevante thema's meegenomen worden naar de volgende stap. Dat is de detailanalyse, die wordt uitgewerkt in **hoofdstuk 3**. Risicothema's, -groepen en -situaties worden in detail bekeken en er wordt vastgesteld, in overleg met de gemeente, welke aspecten het meest relevant zijn om in de verdere locatiegerichte analysestap mee te nemen. Dit locatiegerichte deel wordt beschreven in **hoofdstuk 4**. Het analysewerk daarvoor is gedaan met de SPV-viewer in GIS<sup>3</sup>. Hiermee zijn locaties (trajecten, gebieden) in beeld gebracht waar de risico's met name zitten, en verschillende risico-aspecten elkaar versterken, door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. In een sessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis. Op basis van de locatie analyse van de detailrisico's zijn vervolgens maatregelrichtingen opgesteld ten behoeve van de uitvoeringsagenda. Deze zijn in **hoofdstuk 5** weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV. In **hoofdstuk 6** wordt het vervolgtraject omtrent het SPV beschreven.

### Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Leudal

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Leudal het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 beleidsthema's die het SPV hanteert. Deze worden eerst in algemene zin toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de subthema's die voor de gemeente Leudal als prioriteit naar voren zijn gekomen in de

<sup>3</sup> Speciaal voor dit doel door RHDHV ontwikkelde ArcGIS online applicatie waarin gegevens gelaagd op de gemeentekaart worden weergegeven.

gemeentelijke notitie uit het voortraject<sup>4</sup>. Vervolgens toetsen we of er aan deze set nog risicothema's toegevoegd moeten worden op basis van nieuw beschikbare data en inzichten.

### De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een Nationale gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Tabel 1. Risicothema's van het SPV

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën komen in meerdere thema's terug.

### Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Leudal. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl) en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in de onderstaande tabel.

<sup>4</sup> Rondom de SPV-bijeenkomst van 30 oktober 2019 is door Royal HaskoningDHV en Hastig een notitie gemaakt voor elke gemeente waarin de meest prioritaire risicothema's zijn bepaald op basis van een analyse met de Verkeersveiligheidsmonitor (RHDHV) en het Risicokompas (Hastig)

Driehoek	Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie
Mens	<b>Ouderen (70+ jaar):</b> hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. In de toekomst neemt het aandeel van deze groep in de bevolkingsopbouw toe.
Voertuig	<b>Personenauto:</b> bestuurders hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen.
Weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>80 km/u wegen:</b> kennen een relatief hoog aantal slachtoffers.</li> <li>• Het risicocijfer is het hoogst op <b>30 km/u wegen.</b></li> </ul>

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

Deze onderwerpen zijn als volgt te koppelen aan de SPV thema's:

1. Veilige infrastructuur: 80 km/u wegen
2. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietsers en jonge bestuurders

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst uit dat 80 km/u wegen geen risico zijn indien niet enkel naar ongevallen wordt gekeken maar tevens meerdere factoren worden meegenomen in de analyse (hoeveelheid verkeer, inrichting, kans op interactie, etc.). Door de verdieping is tevens inzichtelijk geworden dat van de ouderen met name de oudere fietser een kwetsbare verkeersdeelnemer is en dat de bestuurders van personenauto's die het meeste risico met zich meebrengen de onervaren bestuurders tussen de 18-24 jaar zijn. 30 km/u wegen als opgenomen in de gemeentelijke notitie blijkt eveneens een risico naar aanleiding van de risicoanalyse en worden één op één verwerkt.

### Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare, informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, checken we of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. In bijlage 2 is aangegeven welke gegevens daarvoor zijn gebruikt. Deze check doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin<sup>5</sup> een groot risico vormen voor de gemeente (zie hoofdstuk 3 voor de uitwerking daarvan). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

1. Veilige infrastructuur: 60 km/u wegen
2. Landbouwverkeer in het buitengebied (vooral ook i.r.t. de (recreatieve) fietser)
3. Rijden onder invloed
4. Snelheid in het verkeer: 30 en 60 km/u wegen
5. Afleiding in het verkeer
6. Verkeersovertreders

<sup>5</sup> Hiermee wordt bijvoorbeeld het volgende bedoeld: het aandeel brommobielen (kwetsbare verkeersdeelnemer) in een gemeente is slechts 0.15% van het totale voertuigenpark. Dat maakt het thema in absolute zin een zeer klein risico. Een verdere verdiepende analyse is niet noodzakelijk omdat we, als onderdeel van het SPV, vooral daar investeren waar de winst voor verkeersveiligheid het grootst is.

In *hoofdstuk 3* wordt voor de samengestelde set van risicothema's verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

In *hoofdstuk 4* wordt vervolgens voor de belangrijkste thema's aangegeven waar verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Hoe deze via 'overlappende lagen' op de gemeentekaart kunnen worden benoemd (benoemen van risicolocaties, -trajecten of -gebieden op de gemeentekaart), resulterend in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

## Detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 60 km/u wegen
Heterogeniteit in het verkeer	Landbouw verkeer in het buitengebied
Onervaren verkeersdeelnemers	Jongere automobilist, Oudere fietser (e-bike)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 en 60 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Leudal

In de navolgende paragrafen is per risicothema uitgewerkt waarom, voor welke aspecten en globaal op welke locaties deze thema's als risico aangemerkt worden in de gemeente Leudal. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. De resultaten van deze stap zijn besproken met de verkeerskundige van de gemeente. De detailanalyse per risicothema is elke keer opgebouwd conform het proces 'stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV'. Dit proces omvat de volgende stappen:

1. Cultuur en structuur: hebben we veel of weinig van een bepaald thema in onze gemeente (bijv. 50 km/u wegen, ouderen of personenauto's) en kunnen we iets zeggen over een groei of daling in de komende jaren? Dit omvat ook de voertuigprestatie: wordt er veel of weinig gereden op, in of door een bepaald risicothema?
2. Weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen die relevant zijn voor het risicothema? Welke routes worden gereden?
3. Gedrag: hoe gedraagt men zich omtrent het risicothema?
4. Ongevallen: hoe komt het risicothema terug in de ongevallenstatistieken?

Bij enkele risicothema's is niet voor elke stap uit het stappenplan informatie beschikbaar, deze stap is er dan tussenuit gelaten. In de analyse is voor verschillende informatiebronnen een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten. Dit is gedaan om data in het juiste perspectief te zetten en zo te kunnen bepalen of een getal 'hoog' of 'laag' is.

### Risicothema 1: 30 km/u wegen

**De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele buurten, de hoge snelheid in de kernen en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Leudal.**

Het aandeel 30 km/u wegen in de gemeente Leudal is (28%) en ligt daarmee lager dan Echt-Susteren (38%) en lager dan Roerdalen (38%).



Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Leudal zijn nagenoeg alle 30 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets. De 30 km/u wegen in Leudal scoren gemiddeld gezien een onvoldoende, 5 van de 9 punten. Deze lage scores worden veelal veroorzaakt door het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, hinder van landbouwverkeer en het ontbreken van de juiste verharding. Deze wegen zijn met name geasfalteerd terwijl de Duurzaam Veilig richtlijnen de voorkeur hebben voor open verharding (klinkers).

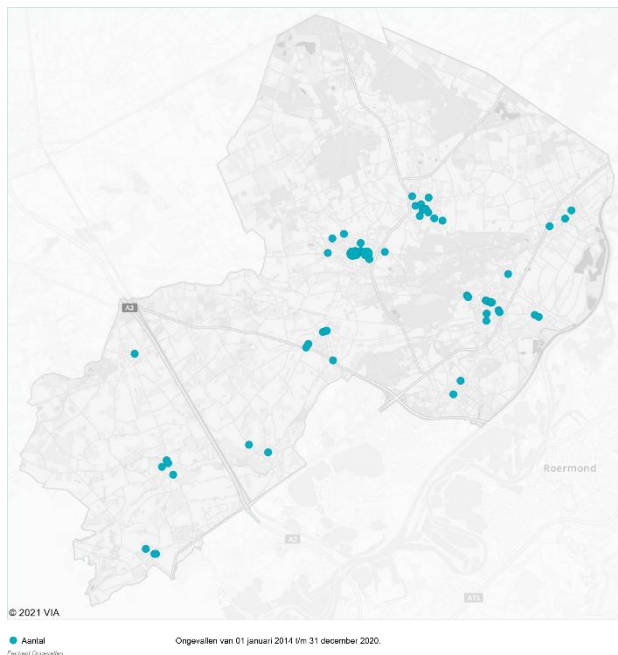
De kernen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Buurt: Horn (score 4)
- Buurt: Kelpen-Oler (score 4)
- Buurt: Neer (score 4)
- Buurt: Heibloem (score 5)
- Buurt: Roggel (score 5)
- Buurt: Heythuysen (score 5)

De buurten scoren lager omdat de snelheid van autoverkeer niet voldoende geremd wordt en omdat de wegdekverharding niet bij de functie van de weg past. De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximum snelheid op 30 km/u wegen in de kernen van Roggel, Haelen, Horn en Neeritter met regelmaat wordt overschreden. Van de andere kernen is weinig data bekend over de gereden snelheid.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer in de gemeente Leudal 0.535 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.343). Dat wil zeggen dat het aantal ongevallen is afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie). Dit houdt in dat op een 30 km/u weg in de gemeente Leudal de kans op een ongeval hoger is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Limburg.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 15% (16 van de 109) van het totaal aantal letselslachtoffers is gevallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen (89x), maar de meeste slachtoffers vallen met de fiets (7x). Van de slachtoffers zijn er 12 gevallen op een wegvak en 4 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid met name in de kernen van Leudal plaatsvinden. Dat is logisch aangezien daar ook de meeste 30 km/u wegen zijn in verhouding.



Figuur 2: Locaties letselongevallen 30 km/u wegen gemeente Leudal

## Risicothema 2: 60 km/u wegen

**De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 60 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Leudal.**

Het aandeel 60 km/u wegen in de gemeente Leudal is (55%) en ligt daarmee hoger dan Landgraaf (51%) en Echt-Susteren (42%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 60 km/u wegen in Leudal zijn nagenoeg alle 60 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets. De 60 km/u wegen in Leudal scoren gemiddeld gezien een onvoldoende, 3,5 van de 9 punten. Deze lage scores worden veelal veroorzaakt door het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, geen acceptatie van de snelheidslimiet en geen herkenbaarheid van de geldende snelheidslimiet.

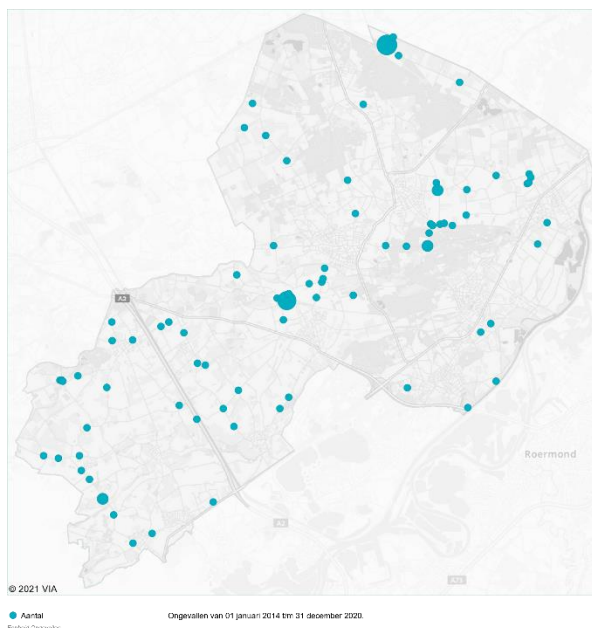
De kernen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Grathem (score 2,5)
- Ell (score 2,5)
- Baexem (score 3)
- Haelen (score 3)
- Heyhuysen (Score 3)
- Haler (score 3,5)
- Kelpen-Oler (score 3,5)
- Neer (3,5)

De verschillen in scores ontstonden vooral omdat in sommige buurten op de 60 km/u wegen geen geloofwaardige snelheidslimiet was. De V85 uit de snelhedentool van VIA laat in de BLIQ-rapportage zien dat de snelheid op 60 km/u wegen de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer in de gemeente Leudal 0.826 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.523). Dat wil zeggen dat het aantal ongevallen is afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie). Dit houdt in dat op een 60 km/u weg in de gemeente Leudal de kans op een ongeval ca. 58% hoger is dan op een gemiddelde 60 km/u weg in Limburg.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 24% (26 van de 109) van het totaal aantal letselslachtoffers is gevallen op gemeentelijke 60 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen (124x) en daar vallen ook de meeste slachtoffers mee (10). Van de slachtoffers zijn er 16 gevallen op een wegvak en 10 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden.



Figuur 3: Locaties letselongevallen 60 km/u wegen gemeente Leudal

### Risicothema 3: Landbouwverkeer in het buitengebied

**Landbouwverkeer in het buitengebied is een risico in de gemeente Leudal door de combinatie van het feit dat de gemeente in een agrarische regio is gelegen, met veel landbouwverkeer, en de beperkte inrichting van de veelal smalle wegen in het buitengebied.**

Landbouwverkeer is vaak slecht vertegenwoordigd in de beschikbare informatie rondom verkeersveiligheid. Dat betekent niet per definitie dat het niet voor verkeersveiligheidsrisico's zorgt. Leudal is een gemeente met veel landbouwverkeer. Zowel in het buitengebied als in de kleinere kernen is landbouwverkeer een groot onderdeel van het verkeersbeeld. Dit brengt risico's met zich mee. De vormtoets laat zien dat veel wegen in de verschillende gebieden van de gemeente niet vrij zijn van landbouwverkeer. Doordat de inrichting tevens beperkt is verhoogt dat het risico in combinatie met andere verkeersdeelnemers (zoals de recreatieve fietser).

Door het SWOV is onderzoek gedaan naar landbouwverkeer in het buitengebied en de slachtoffers bij ongevallen met deze voertuigen. Slachtoffers van een ongeval met een landbouwvoertuig vallen

grotendeels bij de tegenpartij. De meeste slachtoffers vallen onder fietsers en inzittenden van bestel- en personenauto's. Onder de doden is het aandeel fietsers het hoogst. Onder de ernstig verkeersgewonden was in de periode 2005-2009 het aandeel inzittenden van bestel- en personenauto's het hoogst. Het aandeel slachtoffers onder bestuurders en eventuele passagiers van het landbouwvoertuig is een stuk lager. Het overgrote deel van de dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen gebeurt op wegen buiten de bebouwde kom: op 80- en 60 km/uur-wegen. Een belangrijke ongevalsoorzaak is de breedte van het (land)bouwvoertuig in combinatie met vooral smalle wegen, evenals het feit dat het zicht van de bestuurder vaak geblokkeerd wordt door delen van het voertuig, werktuigen of lading. Ook de zichtbaarheid en herkenbaarheid van landbouwvoertuigen in het donker kan een probleem zijn.

In de gemeente Leudal zijn in de periode 2016-2020 geen slachtoffers gevallen in combinatie met een landbouwvoertuig. Wel was het landbouwvoertuig 8 keer betrokken bij een ongeval. Opvallend hieraan is dat in 5 gevallen van deze betrokkenheid, de bestuurder van het landbouwvoertuig tussen de 18 en 24 jaar is. 4 van de 8 ongevallen vonden plaats op een 60 km/u weg en nog 3 ongevallen op een 80 km/u weg. De andere vervoerswijzen die vaak bij de ongevallen betrokken zijn, zijn personenauto's en fietsers.

#### Risicothema 4: Oudere fietser

**Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuw vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.**

Het aandeel 60-69 jarige (15,3%) is in de periode 2016 – 2020 ongeveer gelijk gebleven. Het aandeel 70-plussers (van 14,5% naar 16,7%) in de gemeente Leudal is in de periode 2016-2020 aanzienlijk toegenomen, waardoor het totaal aandeel ouderen is toegenomen tot 32%. Dit aandeel is vergelijkbaar met Echt-Susteren (16,4% en 17,3%). Relatief gezien wonen de meeste ouderen (65-plussers, conform de CBS- gegevens) in de volgende kernen:

- Horn (50%);
- Heythuysen (33%)
- Haelen (27%)
- Hunsel (26%)

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen kan risico's veroorzaken in het verkeer. Daarnaast laat de landelijke trend zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in Nederland en de gemeente Leudal.

De opkomst van de e-bike en speed-pedelecs zijn enkele van de ontwikkelingen die ervoor zorgen dat het steeds drukker wordt op de fietspaden en dat de kans op een ongeval groter wordt. Zo neemt het aantal voertuigsoorten die van dezelfde ruimte als de fiets gebruik maken toe en ook blijven ouderen steeds langer als fietser aan het verkeer deelnemen. Bovendien zijn er grote verschillen in massa, breedte en snelheid van al die verschillende vervoermiddelen die van het fietspad gebruik maken.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers (in 2016-2020) in de gemeente Leudal dan betreft 52% van de slachtoffers iemand van 60 jaar of ouder op de fiets. Ter vergelijking in de gemeente Echt-Susteren is dit 21% en in Roerdalen 26%. Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de laatste jaren dan ligt het aantal slachtoffers in de laatste drie jaar (2018-2020, 18 slachtoffers) hoger dan in de drie jaar daarvoor (2015-2017, 14 slachtoffers).

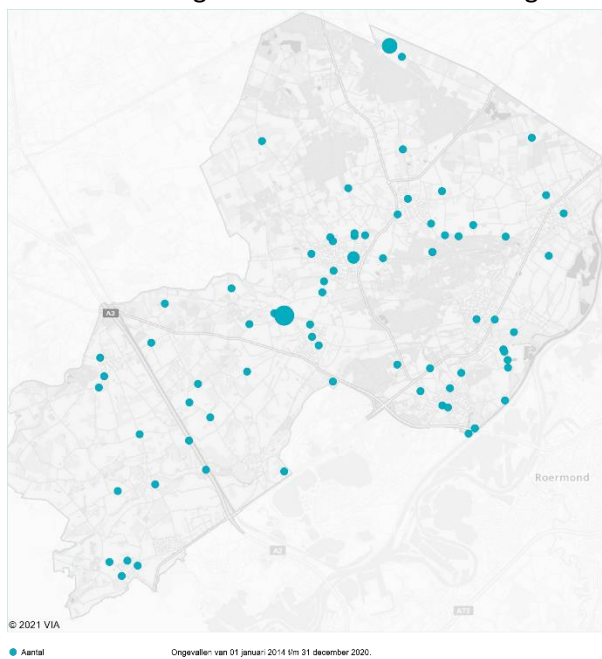
De meeste verkeersslachtoffers bij 60-plussers vallen met de fiets (18), daarnaast zijn nog 8 slachtoffers gerekend tot de categorie e-bike. 6 van de slachtoffers met e-bike zijn 70 jaar en ouder.

#### Risicothema 5: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)

**Naast het feit dat het personenautobezit in de gemeente hoog ligt is deze groep voornamelijk een risico vanwege het relatief hoge aandeel aan slachtoffers.**

Het aantal 18-24 jarigen (7,6%) is nagenoeg gelijk gebleven en is vergelijkbaar met bijvoorbeeld de gemeente Echt-Susteren (6,5%) en Landgraaf (6,5%). Het personenautobezit is met 1,4 per huishouden gemiddeld voor de regio en vergelijkbaar met Echt-Susteren (1,4) en Roerdalen (1,2). De meeste jongeren (door het CBS gedefinieerd als 15-25-jarigen), zijn relatief gezien woonachtig in de (CBS-)wijken verspreide huizen Ell en Hunsel (17%). De overige wijken zitten gemiddeld tussen de 10% en 13%.

Bij 20% van deze ongevallen (van periode 2016-2020) met de personenauto is een 18-24 jarige betrokken. In de leeftijdscategorie 18-24 jaar zijn de meeste ongevallen met de personenauto (55%) en de ongevallen lijken allemaal plaats te vinden op de “grotere wegen” in het buitengebied en de toeleidende wegen maar de kernen van de gemeente Leudal.



Figuur 4: Locaties ongevallen jongere automobilisten (18-24 jaar) gemeente Leudal (VIA, 2016-2020)

## Risicothema 6: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Leudal systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar zal ook aanwezig zijn in de gemeente. Daarom is dit thema als risico opgenomen voor de gemeente.

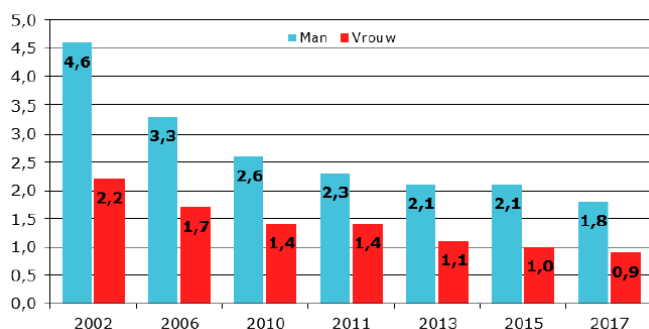
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook op provinciaal niveau als risico benoemd in het kernteam SPV. Van het landelijk aantal fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). Deze percentages zijn aan de lage kant, maar er is sprake van onderregistratie en er wordt enkel gesproken over de spoedeisende hulp. In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Leudal valt onder politieregio Limburg. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) sinds 2013 een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2017 weer toegenomen. In 2002 was Limburg een van de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Noord-Nederland de slechtst scorende regio.

Jaar	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0
Gemiddelde NL	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

Tabel 4: Percentage overtreders bij alcoholcontrole (Ministerie van I&M, 2018)

Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.



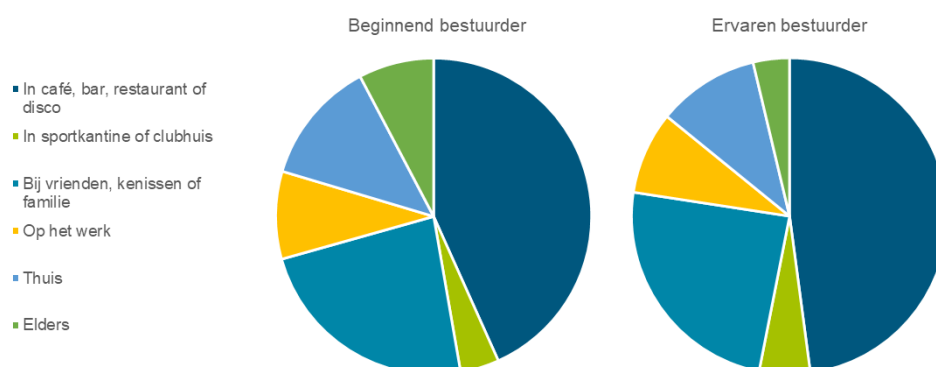
Figuur 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<i>Mannen</i>							
18 tot 24 jaar	3,7	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7
25 tot 34 jaar	4,8	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6
35 tot 49 jaar	5,6	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1

50 jaar en ouder	4,2	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7
Totaal	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,0	1,8
<i>Vrouwen</i>							
18 tot 24 jaar	0,7	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2
25 tot 34 jaar	2,0	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4
35 tot 49 jaar	3,3	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9
50 jaar en ouder	2,5	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9
Totaal	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9

Tabel 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (Ministerie van I&M, 2018)

Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen locatie waar is gedronken en een beginnend of ervaren automobilist dan springt in beide gevallen het café, bar, restaurant of disco eruit, gevolgd door bij vrienden, kennissen of familie.



Figuur 6: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtredders<sup>6</sup> is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Leudal valt met 35.681 inwoners in de laagste categorie.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<50.000 inwoners	3,1	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1
50.000 – 100.000 inwoners	4,1	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1
>100.000 inwoners	4,7	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7

Tabel 6: Ontwikkeling aandeel overtredders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in ziekenhuizen die zijn aangesloten op het Letsel Informatie Systeem (LIS) voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij) en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS

<sup>6</sup> Het aandeel overtredders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek

vastgelegd. Deze geregistreeerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is.



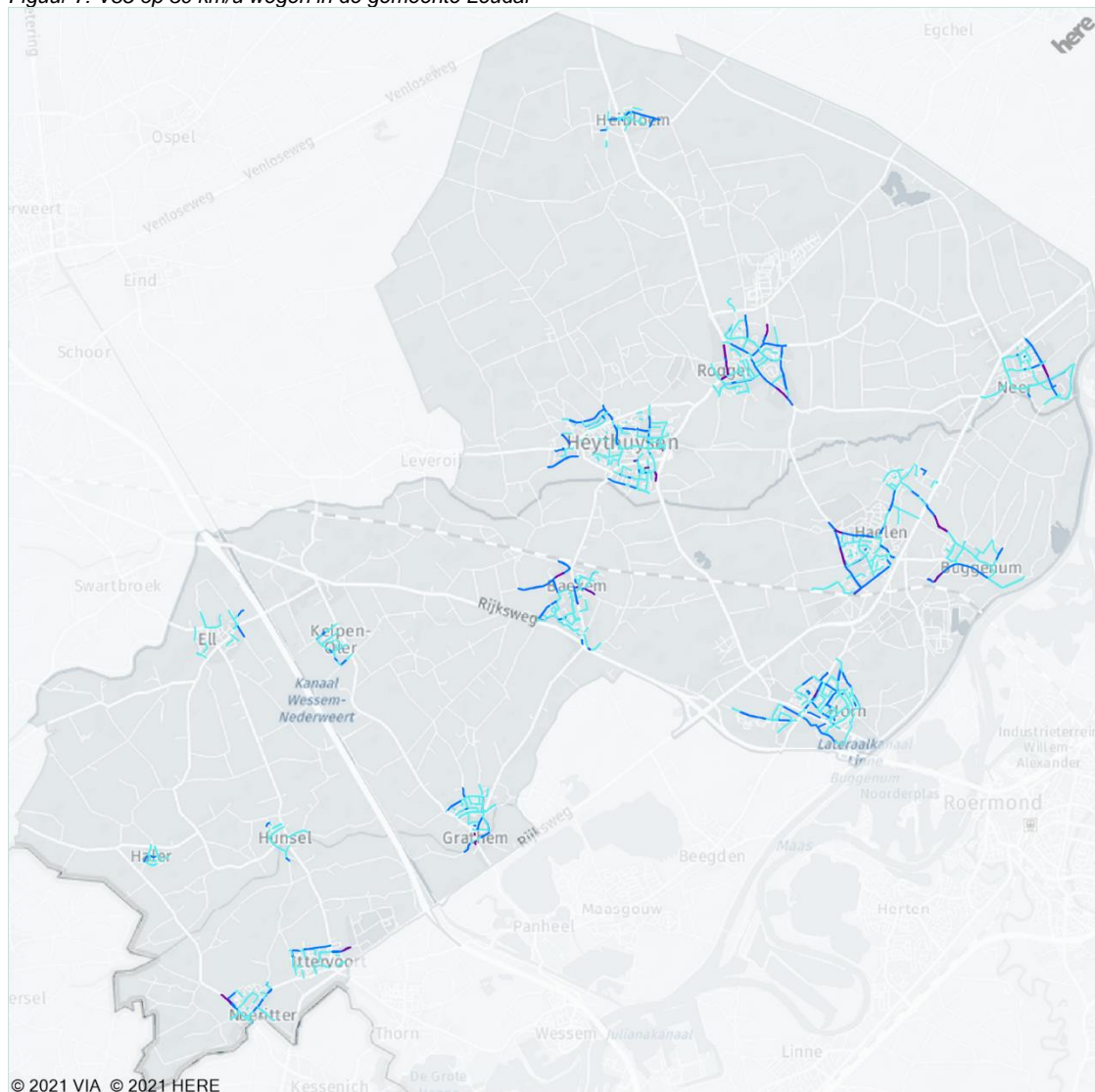
## Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

**Snelheid in het verkeer is een risico in Leudal. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.**

Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkingsgraad mogelijk laag is op rustigere wegen (30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 30 en 50 km/u wegen de maximumsnelheid met regelmaat wordt overtreden. De limietoverschrijdingen voor 30 en 50 km/u wegen zijn weergegeven in onderstaande figuren.

Onderstaand is een kaartje te zien met de wegen.

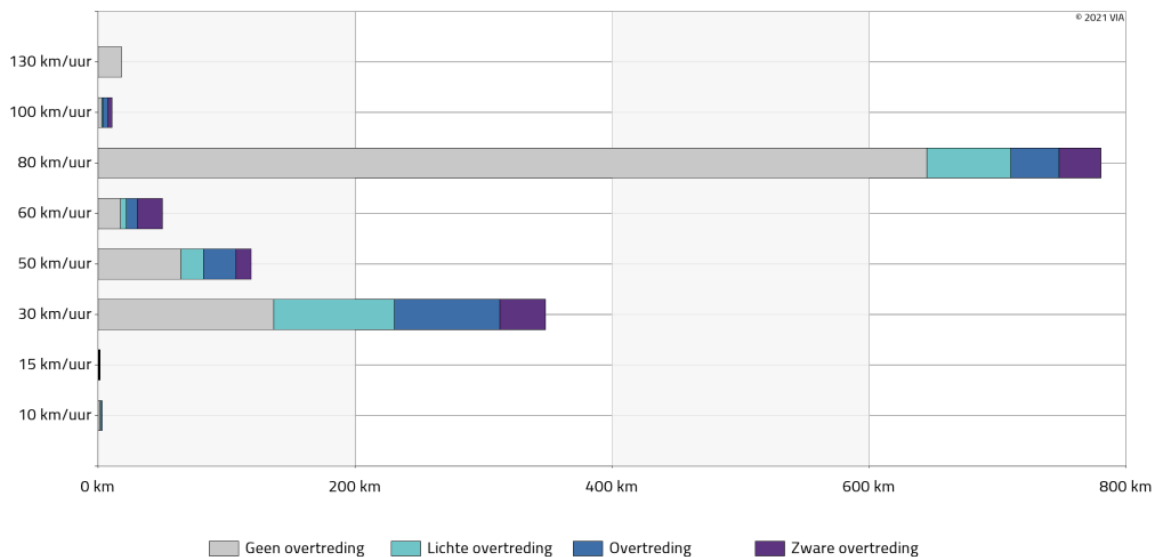
Figuur 7: V85 op 30 km/u wegen in de gemeente Leudal



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020) dan blijkt dat bij 60 km/u wegen het percentage overtredingen en (zware) overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 50%).



Figuur 8: Snelheidsoverschrijdingen Leudal per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020)

Aan de hand van CROSS-score zijn de meest onveilige trajecten op basis van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Berkenlaan, Dorpstraat, Op de Bos (30 km/u) Roggel
- Buggenummerweg, Dorpsstraat, Haelenerweg, Holstraat, Kapelstraat (30 km/u) Buggenum en Nunhem (Deels 60)
- Kanaalweg (60 km/u) Kelpen-Oler
- Roermondseweg (80 km/u) Haelen/Horn

Verrassend dat hier geen 60-wegen naar voren komen omdat er verschillende wegen zijn waar de V85 ruim boven de 60 zit. Kan zijn dat deze in Via nog als 80 staan genoemd en daarom niet naar voren komen?

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 30 km/u en 60 km/u wegen betreffen.

### Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

**Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. Om deze reden investeert de provincie ook in de ontsluiting en analyse van data over afleiding. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie geeft richting aan het risicothema en duidt op de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Leudal.**

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen

of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In het SPV 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk risico thema, hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Het CROW (*Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, 2015*) stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens het fietsen, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar. Deze groep schat hun vaardigheden hoog in en heeft een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groep ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

De Interpolis Barometer (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers (voor specificatie van handsfree, handheld zie onderstaande tabel). Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

Handeling met mobiele telefoon	Fiets	Auto	Voetganger
Bellen (handheld)	27,7%	20,2%	65,6%
Bellen (handsfree)	20,9%	46,2%	40,6%
Een bericht sturen	32,9%	35,6%	63,7%
Een bericht lezen	37,9%	41,7%	69%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	21,3%	22,3%	53,5%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29,9%	18,7%	64,1%
De navigatie instellen op mijn telefoon	33,4%	43,8%	55,1%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	24,8%	21,4%	38,2%
Spelen van games	6,9%	8,2%	21,3%

Tabel 7: Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname.

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval		Ongeval	
	%	N	%	N
Nooit	32,3%	1199	16,4%	45
Bijna nooit	22,1%	820	19,7%	54
Tijdens sommige wandelingen/ritten	32,7%	1215	31,4%	86
Tijdens bijna elke wandeling/rit	8%	295	17,2%	47
Tijdens elke wandeling/rit	4,9%	181	15,3%	42

Tabel 8: Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt

19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp geeft aan dat afleiding deels had bijgedragen aan het ontstaan van een ongeval: naast afleiding door de telefoon kan dit ook gaan om het voeren van een gesprek met iemand anders op de fiets. Bij automobilisten was 14% van de slachtoffers afgeleid. Naast afleiding door een elektronisch apparaat kunnen verkeersdeelnemers ook afgeleid zijn door hun lichamelijke toestand (bijvoorbeeld vermoeidheid). 11% van de automobilisten op de spoedeisende hulp gaf aan dat dit de oorzaak was van hun ongeval. (VeiligheidNL, 2018)

Uit de landelijke rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8% is afleiding door telefoon gebruik de oorzaak van de ongevallen waardoor de fietsers de SEH bezoeken).

### Risicothema 9: Verkeersovertreders

**Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek risico opgenomen in het SPV 2030 en is daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Leudal behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zullen ook aanwezig zijn in de gemeente.**

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk aandachtspunt. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken. Desondanks is het beeld onder professionals dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

Uit nationaal onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Uit de studie *'Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting'* van SWOV (2015) blijkt dat riskant en agressief rijgedrag in de hand wordt gewerkt door specifieke persoonskenmerken (spanningsbehoefte, algemene neiging tot boosheid) en maatschappelijke ontwikkelingen (steeds verder vervagen van de norm). Vooral jonge mannen (17-24 jaar) hebben de neiging om agressief en riskant rijgedrag te vertonen. Zij overschatten hun eigen rijvaardigheid en het aantal mede-overtreders.

Uit onderzoek van het SWOV (*Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*, 2011) blijkt dat ongeveer twee derde van de bij ongevallen betrokken kentekens maximaal 2 keer per jaar in overtreding zijn en ruim 6% aan voertuigen veelvuldig betrokken zijn bij overtredingen (minimaal negen overtredingen per jaar). Veelplegers (minimaal negen overtredingen per jaar) maken 0,5% uit van de overtrederpopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

## Risicolocaties

### Inleiding

In hoofdstuk 3 zijn de **individuele risicothema's** besproken. Centraal daarin staat de vraag welke aspecten het meest bepalend zijn voor het feit dat de betreffende thema's als belangrijke risico's zijn aangemerkt. In dit hoofdstuk gaat het om het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een **combinatie van risicofactoren** leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, en daaruit volgende haakjes voor maatregelen.

We krijgen deze geprioriteerde risicolocaties<sup>7</sup> in beeld door in de SPV-viewer in ArcGIS Online verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-aspecten elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen.

### Toepassing van de SPV viewer

Voor het analyseren van de samengestelde risicolocaties op basis van de risicogroepen uit het vorige hoofdstuk heeft RHDHV een speciale GIS-tool ontwikkeld: De SPV-viewer. De SPV-viewer brengt alle benodigde informatie die beschikbaar is samen in een online tool<sup>8</sup>.



Deze online tool heeft zes verschillende tabbladen:

1. Bevolkingsopbouw en opbouw voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Kwaliteit van de inrichting van de infrastructuur van wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar snelheidscategorie weergegeven in grafiek en kaart
4. Alcohol en drugsgebruik in het verkeer naar grafiek en kaart
5. Slachtoffers, ongevallen, en risicocijfers (Hastig) naar grafiek en kaart
6. Combinatie van laaginformatie ("heatmaps")

Op basis van deze SPV-viewer is een aantal **locaties met een verhoogd opgeteld risico** geselecteerd. Deze zijn besproken met de wegbeheerder. De resultaten van deze locaties zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

Om tot een selectie te komen van risicolocaties hebben we gekeken naar combinaties van relevante risico gerelateerde informatie, zoals:

- Welke gebieden of wijken hebben hoge risicocijfers (Hastig)
- Waar wonen risicogroepen
- Welke vervoersmiddelen nemen ze
- Waar gaan ze heen en welke routes nemen ze
- Wat is de kwaliteit van de weginrichting
- Hoe is het verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed, ...)

<sup>7</sup> Deze stap geeft invulling aan stap 6 'Prioritering' van het Stappenplan Risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.

<sup>8</sup> [https://experience.arcgis.com/experience/251f2dc6ab10425f8961353d2175a78a/page/page\\_6/?draft=true](https://experience.arcgis.com/experience/251f2dc6ab10425f8961353d2175a78a/page/page_6/?draft=true)

- Waar komen verkeersstromen elkaar tegen
- Hoe zit het met ongevallen met slachtoffers

Er is gebruik gemaakt van data die openbaar beschikbaar is en representatief is door een gemeentebrede dekking.

### Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld die op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

**Kouk, Stationsstraat, Dorpstraat (Heythuysen), Oude Trambaan (Heythuysen):** oudere fietser, jongere automobilist, snelheid in het verkeer

Deze locaties maken onderdeel uit van veelgebruikte routes voor basisschoolleerlingen en leerlingen van het voortgezet onderwijs. Daarnaast wonen er ook veel jongeren van 15 tot 25-jarigen in de buurten van deze locaties en zijn de bovengenoemde wegen veelal routes richting voorzieningen zoals winkels en eetgelegenheden. Hierdoor is het aannemelijk dat op deze plekken zowel jongeren op de fiets als in de auto deelnemen aan het verkeer op de fiets en jongere automobilisten eveneens. De combinatie van de routes, aanwezige verkeersdeelnemers, inrichting en het gedrag van de weggebruiker maakt dat dit risicolocaties zijn met een verhoogde kans op ongevallen. Dit wordt bevestigd door de ongevalsconcentraties op deze wegen.

**Kruising op de Bos - Roggelseweg – St Elisabethsdreef (Nunhem), kruising Bosstraat-Paalweg met de N280 (is provinciale weg) (Baexem), kruising Kapittelstraat - Weverstraat – Engerstraat (Hunsel), kruising (recreatieve route/oversteek) Schoorweg – Speckerweg - N279 (Baexem):** oudere fietser, jonge automobilist, 60 km/u wegen, snelheid in het verkeer, landbouwverkeer

Bovenstaande kruisingen maken onderdeel uit van belangrijke school-thuis routes voor leerlingen van het basis- en van het voortgezet onderwijs. Ook wonen in de directe omgeving van de kruisingen ouderen en jongeren op basis van het CBS. Dit maakt het aannemelijk dat de onervaren oudere fietser en jongere automobilist deelneemt in het verkeer. Daarnaast zijn de kruisingen ook onderdeel van landbouwroutes in de gemeente. De kruisingen zijn niet ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo wordt de snelheidslimiet niet geaccepteerd en ook niet voldoende geremd. Bovengenoemde kruisingen zijn voornamelijk onveilige oversteken voor fietsers op 60 km/u wegen waar volgens de CROSS score te hard gereden wordt. Als laatste geeft de data inzicht dat er op de kruisingen veel ongevallen plaatsvinden.

**Brigittastraat (Ittervoort), Koppelstraat (Roggel):** 30 km/u wegen, oudere fietser, jongere automobilist, snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn 30 km/u wegen waar veel onervaren verkeersdeelnemers aan deelnemen. Op basis van het CBS blijkt dat in de buurt veel voorzieningen liggen en ouderen woonachtig zijn. Ook zijn er scholen in de buurt, waardoor de wegen gebruikt worden door fietsende kinderen en jongere automobilisten. Ook de oudere fietser neemt deel in het verkeer. De 30 km/u wegen zijn niet ingericht conform Duurzaam Veilig. Zo zijn de wegen geasfalteerd en zijn er onvoldoende snelheid remmende maatregelen getroffen. Dat is ook terug te zien in de CROSS score die hoog scoort op

bovengenoemde 30 km/u wegen. De combinatie van het gebruik, de inrichting en het gedrag maakt dat er in het verleden ook diverse ongevallen hebben plaatsgevonden op deze wegen.

# Uitvoeringsagenda

## Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Leudal benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: education (voorlichting en campagnes), engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd is het belangrijk om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's.

In onderstaande tabel zijn per prioritair risicothema, in overleg met de wegbeheerder, doelstellingen geformuleerd die bijdragen aan de vermindering van dit risico. Deze doelstellingen zijn gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide<sup>9</sup> (zie bijlage 1) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig<sup>10</sup>) van verkeersveiligheid.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukfels vervangen door plateau)</li> <li>Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. grijze wegen)</li> <li>Inrichting op selectie v. grijze wegen conform mobiliteitsplan Leudal</li> <li>Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers</li> <li>Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag</li> <li>Afspraken met politie over handhaving</li> <li>Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van het aantal grijze wegen</li> <li>Veiligere woon-omgeving</li> <li>Jaarlijkse afname aantal burgermelding en over snelheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN (regionaal)</li> <li>Fietsers bond (Roermond)</li> <li>Politie</li> </ul>
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen</li> <li>Rechtstanden doorbreken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van het aantal aandachts-wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaarlijkse afname van het aantal letselongevalle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> <li>LLTB (org. Landbouw)</li> </ul>

<sup>9</sup> De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheidssituatie in beeld te brengen. De piramide bestaat uit 5 lagen van kenmerken die betrekking hebben op de verkeersveiligheid in een gebied en elkaar beïnvloeden. 1) Cultuur en structuur: bijv. geografische, demografische en sociaaleconomische kenmerken. 2) verkeersveiligheidsbeleid: de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, de verkeersveiligheidsplannen en beschikbare budgetten. 3) prestatie-indicatoren verkeersveiligheid (tussenuitkomsten): het effect van beleidsmaatregelen (betere weginrichting, gedrag op de weg). 4) ongevallen en slachtoffers (einduitkomsten) en 5) maatschappelijke kosten (materiële kosten, medische kosten en afhandelingskosten, maar ook kosten van productieverlies en verlies aan kwaliteit van leven). Zie ook [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl).

<sup>10</sup> Mens, weg voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landbouwverkeer en fietsers ontvlechten</li> <li>• Inrichting ETW60 conform Mobiliteitsplan Leudal (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>• Afspraken met politie over handhaving</li> <li>• Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• n op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumula (org. Loonwerkers)</li> <li>• Routebureau Midden-Limburg (recreatieve fiets)</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer</li> <li>• Bewustwordingscampagnes opzetten</li> <li>• Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren.</li> <li>• Inzetten specifieke educatie en/of het bereik vergroten daarvan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen</li> <li>• Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten</li> <li>• Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2030 geen ongevallen meer op 60 km/u wegen in het buitengebied (niet zijnde stroomwegen)</li> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen en over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsersbond, VVN, Scholen, Cumela/ZLTO</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse (e-bike) opfriscursus voor senioren</li> <li>• Bereik campagnes (bij: 'Samen Goed op Weg' onder doelgroep vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike</li> <li>• Jaarlijkse toename deelname aan programma's</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietsersbond</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorlichting met hulp van Team Alert</li> <li>• Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TeamAlert</li> <li>• Rijscholen</li> </ul>
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structurele samenwerking met politie opzetten (bijv: in het Integraal Veiligheids Plan)</li> <li>• Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> <li>• Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• Snelheidsdisplays plaatsen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Banners</li> <li>• Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	wordt overschreden		
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structurele samenwerking met politie opzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

Tabel 9: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Leudal de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn hieronder uitgewerkt rondom de 3 E's.

## Education

### Maatregelrichtingen

Nr.	Risicothema	Projecten
1.1	30 km/uur wegen	Het risico op 30 km/uur heeft vooral te maken met het grote aandeel automobilisten i.c.m. fietsers en e-bikers op dit type wegen. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name aandacht aan gedrag op kruispunten, en gedrag ten opzichte van zwaar verkeer. Ook campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten zijn hierbij erg belangrijk.
1.2	60 km/uur wegen	Op 60 km/uur wegen rijden, naast autoverkeer, ook veel fietsers en e-bikers. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen automobilisten, fietsers, e-bikers en bestuurders van landbouwvoertuigen via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt.
1.4	Landbouwverkeer in het buitengebied	Het is aan te bevelen aandacht te besteden aan de bestuurders van landbouwvoertuigen én de kwetsbare verkeersdeelnemers die daarmee in aanraking komen.
1.6	Oudere (e-) fietser	Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten.
1.12	Jongere automobilisten (18-24)	Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs hebben behaald. Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep en komt tijdens (eerste en tweede fase)

		opleiding aan bod. Ook zijn er interventies die zich specifiek hierop richten, en vaak op evenementen plaatsvinden.
1.13	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de programma's voor jonge bestuurders. Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.
1.14	Snelheid in het verkeer	Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Aansluiting bij de landelijke campagnes over rijnsnelheid is zinvol.
1.15	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer dient aan de orde te komen in programma's voor de verschillende doelgroepen, ook oudere (e-)fietsers. Daarnaast verdient het ook aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (bijv. MONO). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
1.16	Verkeersovertreders	Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure.

Tabel 10: Maatregelrichtingen Education

### Kosten

De kosten van verkeerseducatie zijn afhankelijk van het type educatie of campagneprogramma en daarmee afhankelijk van duur, vorm, aantal deelnemers, etc.

### Engineering

#### Maatregelrichtingen

De categorie 'Engineering' omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen.

Nr	Maatregel	Toelichting
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurtten <sup>11</sup> .	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden.

<sup>11</sup> Zie hoofdstuk Detailanalyse en Risicolocaties voor aandachtswegen (disbalans functie, vormgeving en gebruik) en risicolocaties.

2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk. Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impuls gelden SPV. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen, het aanleggen van drempels en locatie specifieke ingrepen.
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning</li> <li>• Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen</li> <li>• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</li> </ul>
2.6	Verbeteren en/of volledig herinrichten 60 km/u aandachtswegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 60 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De vrijliggende fietsvoorzieningen en oversteekvoorzieningen.</li> <li>• Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken).</li> </ul>
2.7	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 60 km/u wegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)</li> </ul> Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.11	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

### **Kosten (in het hoofdstuk staan eenheidsprijzen. Deze kunnen dus afwijken van de realiteit)**

#### Volledige herinrichting wegen

De kosten van een volledige herinrichting van een 30 km/u weg zijn € 165.000 per 100 meter (uitgaande van klinkerverharding, 5 meter breed, 2 parkeerstroken, trottoirs en 1 drempel of plateau)

Voor de inrichting van de gehele 30 km/u woonwijken leidt dit tot een relatief hoog bedrag. Een geheel nieuw wegbeeld is wenselijk, dus een algehele aanpak heeft de voorkeur boven het aanpakken van specifieke locaties. Een combinatie met andere werkzaamheden zoals rioleringsvernieuwing of algehele wijkvernieuwing zijn wenselijk.

De kosten van een volledige nieuwe aanleg van een 60 km/u weg zijn afhankelijk van de gekozen inrichting:

- Zonder fietssuggestiestroken: € 80.000 per 100 meter
  - Extra: vrijliggend fietspad: € 35.000 per 100 meter
- Met fietssuggestiestroken: € 90.000 per 100 meter

Hierbij is uitgegaan van een geheel nieuwe aanleg, geen reconstructie, asfaltverharding, 4,5m breed en berm-sloot. Grondverwerving is niet meegenomen.

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 60 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn om maatregelen apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang. Deze herinrichting is ook relevant voor het afwaarderen van een gemeentelijke 80 km/u weg naar een 60 km/u weg.

#### Locatiegerichte maatregelen

Maatwerk is vereist bij maatregelen op locaties. Onderstaand is per type maatregel een inschatting gegeven van de kosten. De kosten zijn op basis van kentallen waardoor er een bandbreedte (+ of -) op zit. Het betreft de kosten op investeringsniveau inclusief opslagen. De maatregelen komen overeen met de maatregelen als genoemd in de factsheet 'Snel van start met effectieve maatregelen' van het Kennisnetwerk SPV.

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel	Kostenindicatie
Snelheidsremmende maatregelen	• 30 km/u wegen	Kruispuntplateaus	€ 30.000 per stuk
		Drempels	€ 15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€ 25.000 per stuk
		Wegversmalling	€ 10.000 per stuk
		Klinkerverharding i.p.v. asfalt	€ 115 per m2
Oversteekvoorzieningen	• 30 km/u wegen	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
		Zebepad per stuk	€ 1.200 per stuk
Voetgangersvoorzieningen	• 30 km/uur wegen • 60 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• oudere (e-) fietser	Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€ 450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€ 650 per meter
		Verbreden fietspad	€ 115 per meter
		Kantmarkering	€ 10 per meter
		Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€ 80 per stuk
		Saneren verticale stoepranden	€ 60 per meter
		Vlakke verharding: rood asfalt	€ 90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€ 80 per m2

		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom	€ 7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€ 7.000 per 10 meter
Snelheidsremmende maatregelen	• 60 km/u wegen	Plateau op kruispunten	€ 40.000 per stuk
		Drempels	€ 20.000 per stuk
Kruispuntoplossing	• 60 km/u wegen	Gelijkwaardig reconstrueren	€ 33.000 per stuk
Wegkant	• 60 km/u wegen	Aanbrengen kantmarkering	€ 9 per meter
		Aanbrengen halfverharding (2-zijden)	€ 100 per meter

Tabel 12: Locatiegerichte maatregelrichtingen Engineering

## Enforcement

### Maatregelrichtingen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid Leudal	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's geborgd. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie in Leudal dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Leudal maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Leudal. Meer informatie hierover staat op: <a href="https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf">https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf</a>
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is een risico in Leudal maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een afleidingsmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Leudal.
3.4	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	De bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets maakt deze wegen inzichtelijk. Combineer dit met een aanstaande reconstructie om

		<p>politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. Gebruik o.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelheidsdisplays</li> <li>• Mobiele radarsets</li> <li>• Laserguns</li> <li>•</li> </ul>
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
3.6	Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Tabel 13: Maatregelrichtingen Enforcement

Inzet op verkeershandhaving vergt voornamelijk regelmatig overleg van de betrokken partijen. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden om dit goed vorm te geven kan helpen om samen in gesprek te gaan. Dit is opgenomen in de factsheet 'Effectieve verkeershandhaving' van het kennisnetwerk SPV.

### **Kosten**

De kosten voor bovenstaande activiteiten liggen grotendeels bij de politie/OM. De kosten voor de gemeente betreffen met name ambtelijke inzet van naar inschatting ca. 0,1 Fte per jaar.

## Uitvoering van het SPV

De komende jaren gaat de gemeente Leudal aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

### **Uitwerken concrete maatregelprogramma's**

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda dienen maatregelpakketten en een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV. Het maatregelprogramma dient in lijn te zijn met het SPV.

### **Inbedding in andere beleidsplannen**

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

### **Opzetten monitoring**

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

### **Update risicoanalyse**

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.



## BIJLAGE 1 – Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering

Toelichting op de relatie tussen risicogestuurd werken en het verkrijgen van inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek van een gemeente via redeneerlijnen in de piramidestructuur.



Figuur 9: Beleidspiramide verkeersveiligheid

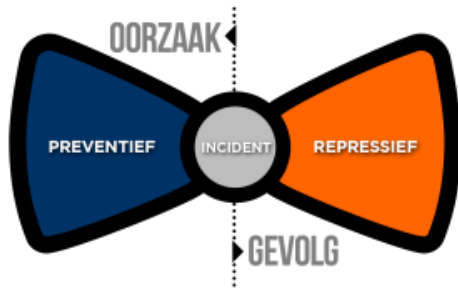
### Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven:  $Ongeval = Risico \times Expositie$ <sup>12</sup>. Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Belangrijk hieruit is dat een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kan kennen (bij een beperkte expositie).

Alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) is daardoor onvoldoende, vooruit kijken naar de locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV aanpak.

Het risico kan met een gelijke formule weergegeven worden:  $Risico = Kans \times Ernst$ . Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Van belang is om hierbij twee dingen te onderscheiden. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen en het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail). Onderstaand is middels het vlinderdasmodel (figuur 1) de oorzaak en gevolg weergegeven.

<sup>12</sup> Met 'expositie' (of: 'exposure') wordt 'de blootstelling aan verkeer' bedoeld.



Figuur 10: Vlinderdasmodel

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren.

Een oorzaak / ongevalsrisico<sup>13</sup> is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico<sup>14</sup> is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid)

Van bovenstaande is vooral belangrijk dat de samenkomst van deze kenmerken leiden tot een risico. Het samenspel van de kernmerken leidt tot een bepaald risiconiveau, alleen snelheid als kenmerk is onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

<sup>13</sup> Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.

<sup>14</sup> Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.

## BIJLAGE 2 Bronnenoverzicht

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2015-2020)
  - Ongevallenstatistieken
  - BLIQ-rapportage
- VeiligheidNL rapportages:
  - Voetgangers 2018
  - Fietsongevallen in Nederland 2016
  - Verkeersongevallen 2018
- Boeteoverzicht CBS (2014-2019)
- Rapportage Lichtvoering fietsers (I&W 2018)
- Rapportage Rijden onder invloed (2002-2017)
- Participatiepunt VVN (2019)
- CBS (2015-2020)
  - Wagenpark
  - Leeftijdsklasse
  - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2021)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheids categorie (2020)
- EenVandaag opiniepanel, 2015
- Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting', SWOV, 2015
- Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, SWOV, 2011
- Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, CROW, 2015
- Interpolis Barometer, 2019
- Klimaatmonitor, 2019



## Bijlage 3: Projecttabellen Uitvoeringsplan mobiliteit

# Verbonden voorzieningen



Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Product	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
1	Nota Parkeren	Actualisatie Nota Parkeren	We actualiseren de Nota Parkeren; we creëren meer ruimte voor voetgangers en fietsers door kritisch te kijken naar de parkeernormen. Daarnaast hebben we aandacht voor het toenemend gebruik van elektrische auto's en deelmobiliteit. We geven hiermee invulling aan het STOP-principe							Ambtelijke capaciteit	Nota Parkeren gemeente Leudal	Bestuurlijke wens
2	Veilige schoolomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten schoolomgevingen en school-thuisroutes	Nabij scholen zijn 30 km/uur-zones het uitgangspunt. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle schoolomgevingen om deze als schoolzones herkenbaar te maken. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de school-thuisroutes veiliger in	1, 7	Engineering					€ 200.000 (€ 200.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Veilig ingerichte schoolomgevingen	Coalitieakkoord + Zomernota
3	Verkeersmaatregelen Kindcentrum Leudal-West	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten van de schoolomgeving en school-thuisroute	We herinrichten - in het kader van het te realiseren Kindcentrum Leudal-West - de Brigittastraat en een gedeelte van de Margarethastraat in Ittervoort als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij de schoolomgeving. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de school-thuisroutes veiliger in	1, 7	Engineering					Project Kindcentrum Leudal-West		Ambtelijk initiatief
4	Veilige sportomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten sportomgevingen en sport-thuisroutes	We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle sportomgevingen. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen op de sport-thuisroutes veiliger in	7	Engineering					€ 100.000	Veilig ingerichte sportomgevingen	Bestuurlijke wens
5	Veilige winkelomgeving	Verkeersveilig en herkenbaar inrichten winkelomgevingen en omgevingen gemeenschapshuizen	Nabij winkelgebieden zijn 30 km/uur-zones het uitgangspunt. We brengen markering, bebording en overige bebakening aan bij alle winkelomgevingen en gemeenschapshuizen in onze dorpen. Daarnaast richten we, indien nodig, oversteekvoorzieningen veiliger in	1, 7	Engineering					€ 100.000	Veilig ingerichte winkelomgevingen en omgevingen gemeenschapshuizen	Coalitieakkoord + Zomernota
										Totaal € 400.000		

# Toegankelijk systeem



Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Product	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
6	Laadvisie	Opstellen Laadvisie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur	Met een integrale Laadvisie en plaatsingsbeleid geven we invulling aan één van de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. In de Laadvisie geven we inzicht in de gewenste laadinfrastructuur in onze gemeente. Het plaatsingsbeleid is de uitwerking van de keuzes in de Laadvisie							Ambtelijke capaciteit	Laadvisie gemeente Leudal	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
7	Bekendheid landbouwrouten-netwerk	Vergroten bekendheid landbouwrouten-netwerk onder agrariërs en inwoners	We maken communicatiemiddelen en verzorgen presentaties voor landbouworganisaties. Daarnaast verspreiden we via onze gemeentelijke kanalen informatie over het landbouwrouten-netwerk voor inwoners	2, 3	Education					Exploitatielasten	Communicatie-campagne omtrent landbouwrouten-netwerk	Coalitieakkoord + Zomernota
8	Mobiliteitsbehoefte	Onderzoek naar mobiliteitsbehoefte kwetsbare inwoners en senioren	We doen onderzoek naar de mobiliteitsbehoefte van kwetsbare inwoners en senioren en faciliteren deze mobiliteitsbehoefte waar mogelijk. Op deze wijze zorgen we ervoor dat er geen vervoersarmoede (beperkte toegang tot transport, waardoor dagelijkse activiteiten en essentiële diensten moeilijk bereikbaar zijn) bestaat in Leudal							Exploitatielasten	Onderzoeks-resultaten	Ambtelijk initiatief
9	Vrachtverkeer wenen in de dorpen	Onderzoek naar de mogelijkheden om vrachtverkeer te wenen in onze dorpen en uitvoering maatregelen	We gaan onderzoeken waar vrachtverkeer in onze dorpen geweerd kan worden. Indien mogelijk en wenselijk nemen we maatregelen. We starten met het onderzoek in Eil, aangezien hier relatief veel vrachtverkeer door de kern rijdt	1	Engineering					€ 150.000 (€ 50.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Vrachtverkeer geweerd in dorpen (waar mogelijk)	Coalitieakkoord + Zomernota
10	Risicolocaties buitengebied	Onderzoek risicolocaties in het buitengebied en uitvoering verkeersveiligheidsverhogende maatregelen	We doen onderzoek naar locaties in het buitengebied waar een verhoogd risico op ongevallen bestaat, mede op basis van de Risicoanalyse gemeente Leudal. We nemen maatregelen op deze locaties indien nodig. Hierbij geldt: op wegen in het buitengebied met vrijliggende fietspaden blijft 80 km/uur het uitgangspunt	2, 3, 4, 5, 7	Engineering					€ 1.000.000	Risicolocaties buitengebied verkeersveiliger ingericht + communicatie-campagne	Ambtelijk initiatief
11	(Slimme) verlichting fietspaden buitengebied	Onderzoek naar verbetering verlichting op fietspaden in buitengebied en realisatie (slimme) verlichting waar nodig	We brengen verlichting aan op locaties waar verlichting bijdraagt aan de (verkeers)veiligheid, waarbij gebruik wordt gemaakt van 'slimme verlichting' om het effect op de natuur minimaal te houden	2, 3, 4	Engineering					€ 500.000 (€ 200.000 vastgesteld in Kadernota 2024)	Slimme verlichting bij fietspaden buitengebied (waar wenselijk)	Coalitieakkoord + Zomernota
12	Fietsvoorziening Leudalweg	Onderzoek en uitvoering fietsvoorziening Leudalweg	We doen onderzoek naar de inpassing van een fietsvoorziening op de Leudalweg tussen Roggel en Neer. We realiseren aan de hand van de gekozen variant een fietsvoorziening op de Leudalweg	2, 3, 4, 7	Engineering						Project fietsvoorziening Leudalweg	Coalitieakkoord + Zomernota
13	Langzaam veiliger	Onderzoek en uitvoering '30, tenzij...-principe'	We doen onderzoek naar de 50 km/uur-wegen in onze gemeente en stellen een wegcategorisering op die de basis vormt voor de uitvoering van het 30, tenzij...-principe. De wegen die in aanmerking komen naar aanleiding van het onderzoek, worden heringericht als 30 km/uur-weg waar mogelijk in combinatie met groot onderhoud	1, 7	Engineering					€ 2.500.000	Aantal 50 km/uur-wegen heringericht als 30 km/uur-wegen	Ambtelijk initiatief
14	Verkeersafwikkeling Zevenellen	Onderzoek verkeersgeneratie en uitvoering eventuele maatregelen als gevolg van ontwikkeling bedrijventerrein Zevenellen	We doen onderzoek naar de verkeersafwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen. We brengen mogelijke knelpunten in kaart en nemen maatregelen waar nodig								Project verkeersonderzoek Zevenellen	Coalitieakkoord + Zomernota
15	Fietsverbinding Midden-Limburg	Inzet realisatie fietsverbinding Midden-Limburg	We zetten ons samen met de gemeente Roermond en provincie Limburg in voor de realisatie van een fietsverbinding in Midden-Limburg, met in het bijzonder een fietsbrug tussen Buggenum en Leeuwen	4	Engineering						Project Fietsverbinding Midden-Limburg	Coalitieakkoord + Zomernota + Gebieds-verkenning Weert e.o. + RMO Jaarplan
16	N280 Leudal	Herinrichting N280 Leudal	Herinrichting van de N280 in Leudal door provincie Limburg	3	Engineering						Project N280 Leudal	Provincie Limburg
17	Zichtbare zebra's	Opstellen beleid omtrent voetgangersoversteekplaatsen en uitvoering maatregelen	Met het beleid Zichtbare zebra's stellen we richtlijnen op met betrekking tot de locatie en vormgeving van voetgangersoversteekplaatsen. We richten de voetgangersoversteekplaatsen vervolgens conform deze richtlijnen in	1	Engineering					€ 100.000	Beleid Zichtbare zebra's + voetgangersoversteekplaatsen conform richtlijnen (veilig) ingericht	Ambtelijk initiatief
18	Multimodaal overstappunt Kelperbrug	Verkenning mogelijkheid om mobiliteitshub te ontwikkelen bij Kelperbrug (aansluiting A2-N280)	We doen onderzoek naar de mogelijkheid om een mobiliteitshub te ontwikkelen bij de Kelperbrug, in combinatie met de herinrichting van de N280 in Leudal							Exploitatielasten	Onderzoeks-resultaten	Gebieds-verkenning Weert e.o. + RMO Jaarplan
19	Fietsvoorzieningen	Onderzoek naar het fietsnetwerk en fietsenstallingen in Leudal en uitvoering maatregelen	In Leudal wordt veel (recreatief) gefietst. We doen onderzoek naar het bestaand fietsnetwerk en creëren een compleet netwerk tussen onze dorpen door de missing links aan te pakken. Hierbij geldt: waar het helpt leggen we fietsuggestiestroken aan, we proberen schijnveiligheid te voorkomen. Daarnaast zorgen we ervoor dat er genoeg fietsenstallingen zijn en deze op orde zijn	4	Engineering					€ 200.000	Compleet fietsnetwerk in Leudal + voldoende en goed ingerichte fietsenstallingen	Ambtelijk initiatief
20	Doorstroming locatie Ittervoort	Onderzoek doorstroming N273 ter hoogte van Ittervoort en uitvoering maatregelen	We onderzoeken, in samenwerking met provincie Limburg, de mogelijkheid voor een rotonde zuidwestelijker op de N273 ter hoogte van Ittervoort. We creëren daarnaast een veilige ruimte voor langzaam verkeer ter hoogte van Ittervoort	3, 4	Engineering						Project N273 Ittervoort	Gebieds-verkenning Weert e.o.
21	Haltevoorzieningen	Onderzoek en uitvoering haltevoorzieningen openbaar vervoer	We doen onderzoek naar de haltevoorzieningen bij openbaar vervoer-haltes in onze gemeente. Waar de voorzieningen niet op orde zijn conform de richtlijnen van het CROW, leggen we ontbrekende voorzieningen aan							€ 100.000	Openbaar vervoer-haltes conform richtlijnen (comfortabel) ingericht	Ambtelijk initiatief
										Totaal € 4.550.000		

# Bewust Mobiel



Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Type project	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
22	Deelmobiliteit	Onderzoek naar de behoefte aan deelconcepten en uitvoering pilot deelconcept	We onderzoeken de behoefte aan deelconcepten met betrekking tot de auto en fiets onder onze inwoners. Daarnaast zetten we een deelconcept als pilot op naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek. Bovendien faciliteren we initiatieven waar mogelijk							€ 100.000	Onderzoeksresultaten + pilot deelconcept in Leudal	Coalitieakkoord + Zomernota
23	Samen goed op weg	Gedragscampagnes met betrekking tot verkeersveiligheid en duurzaamheid	We organiseren verkeersveiligheid rondom doelgroepen en gedragingen en hebben aandacht voor duurzaam mobiliteitsgedrag. We doen dit door middel van het voeren van verschillende gedragscampagnes onder onze noemer 'Samen goed op weg'. We stellen hiervoor een jaarkalender op, waarin we per periode een gedragscampagne rondom een thema opzetten	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	Education					Exploitatielasten	Communicatiecampagnes	RMO Jaarplan + ambtelijk initiatief
										Totaal € 100.000		

# Monitoring en evaluatie

Projectnummer	Projectnaam	Projectomschrijving	Inhoud	Risicoanalyse verkeersveiligheid		Planning				Kostenraming	Type project	Aanleiding
				Risicothema	E	2024	2025	2026	2027			
24	Data	Inwinnen en borgen van data op gebied van mobiliteit	Data is onmisbaar voor het monitoringsprogramma en daarmee een succesfactor voor het Uitvoeringsplan. Daarnaast is data-gestuurd werken steeds belangrijker, ook in onze organisatie. Om efficiënt en effectief te kunnen werken, is de inwinning van data(sets) op gebied van mobiliteit en borging hiervan essentieel							Exploitatielasten	Input voor monitoringsprogramma + data(beheersysteem) op orde	Ambtelijk initiatief