

Nederweert in beweging

Actualisatie

Mobiliteitsplan

2026-2028

Juli 2025



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In februari 2020 is door de gemeenteraad het vigerende Mobiliteitsplan 2020 vastgesteld.

Het Mobiliteitsplan 2020 bestaat uit beleidsdoelen en voorgestelde projecten om de doelen van het beleid te behalen. De projecten zijn onderverdeeld in vier pakketten, A, B, C en D projecten. De A projecten behalen de meeste mobiliteitswinst en benaderen de beleidsdoelen het dichtst. De D projecten behalen weinig tot geen mobiliteitswinst. De doelen worden bij deze projecten niet bereikt of zeer moeilijk worden bereikt of de kosten staan niet in verhouding tot het beoogde doel.

De gemeenteraad stemde bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2020 in met het uitvoeren van de A en B projecten voor de periode van 2020 – 2023. Daarvoor werd 750.000 euro per jaar in de begroting opgenomen. Er is toen het voornemen uitgesproken om de C en D projecten, na afronding van de A en B projecten, te evalueren op basis van nut en noodzaak.

De looptijd van de A en B projecten is tot en met 2026. Het merendeel van de A en B projecten zijn inmiddels uitgevoerd en de resterende projecten staan in 2025 of 2026 gepland. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad in juli 2024 de opdracht verstrekt tot een actualisatie van het Mobiliteitsplan. Hiervoor is een procesaanpak opgesteld die in de raadsinformatiebijeenkomst van 26 november 2024 is toegelicht aan de gemeenteraad. Het betreft een actualisatie van het uitvoeringsprogramma waarbij de investeringen verspreid zijn over het gehele grondgebied van de gemeente Nederweert. De scope van het uitvoeringsprogramma is de periode 2026-2028.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een korte terugblik op het Mobiliteitsplan en de resultaten die zijn behaald. Ook is er een overzicht te vinden van de projecten die nog op de planning staan voor 2025 en 2026. Hoofdstuk 3 beschrijft de werkwijze van deze actualisatie. Hoofdstuk 4 bevat de analyse van de C en D projecten en de uitgevoerde onderzoeken. In hoofdstuk 5 is het uitvoeringsprogramma 2026 – 2028 opgenomen dat volgt uit deze actualisatie. In hoofdstuk 6 wordt het vervolg na actualisatie geschetst waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de gemeente Nederweert en omgeving.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	2
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Leeswijzer	2
2. TERUGBLIK MOBILITEITSPLAN 2020.....	4
2.1 Speerpunten Mobiliteitsplan 2020.....	4
2.2 Realisatie uitvoeringsprogramma 2020.....	5
3. WERKWIJZE ACTUALISATIE	6
3.1 Bouwstenen voor de actualisatie uitvoeringsprogramma	6
3.2 Toetsingskader verkeerskundige analyse	6
3.3 Wijze van beoordeling	9
4. BEOORDELING PROJECTEN.....	10
4.1 Beoordeling C en D Projecten	10
4.3 Kentekenonderzoek.....	20
4.4 Totaaloverzicht beoordeling projecten.....	21
5. UITVOERINGSPROGRAMMA 2026 -2028	22
5.1 Fysieke maatregelen (projecten)	22
5.2 Mensgerichte maatregelen	23
6. REALISATIE NIEUW MOBILITEITSPROGRAMMA	23

Bijlage 1 : Totaaloverzicht Projecten

Bijlage 2 : Uitvoeringsprogramma 2026 - 2028

2. TERUGBLIK MOBILITEITSPLAN 2020

In 2020 is het Mobiliteitsplan Nederweert vastgesteld door de gemeenteraad. Het Mobiliteitsplan 2020 bevatte zes speerpunten die de basis vormden van het plan. In dit hoofdstuk wordt kort op het Mobiliteitsplan 2020 teruggeblikt.

2.1 Speerpunten Mobiliteitsplan 2020

1. Verkeersveiligheid
 - Aansluiting bij de nationale ambitie van nul ernstige slachtoffers in het verkeer.
 - Inrichting van wegen volgens Duurzaam Veilig-principes, inclusief betere fietsinfrastructuur.
 - Verkeerseducatie en bewustwordingscampagnes, gericht op jongeren en ouderen.
2. Logisch en veilig netwerk voor landbouw- en vrachtverkeer
 - Ontvlechting van landbouwroutes en recreatieve fietsroutes om conflicten te vermijden.
 - Voorkomen van landbouwverkeer binnen de bebouwde kom.
 - Optimalisatie van vrachtverkeerroutes, zodat deze de doorstroming en veiligheid niet hinderen.
3. Fietsnetwerk en actieve mobiliteit
 - Verbetering en uitbreiding van utilitaire fietsroutes tussen kernen.
 - Hoogwaardige fietsroutes, waaronder de geplande hoogwaardige verbinding Weert-Nederweert.
 - Aanpak van barrières, zoals kanalen, met nieuwe fiets- en voetgangersbruggen.
 - Comfortabele en veilige fietsvoorzieningen langs de belangrijkste doorgaande wegen.
4. Verbetering van het openbaar vervoer
 - Lobby voor betere openbaar vervoer verbindingen naar Roermond en Weert.
 - Stimulering van flexibele collectieve vervoerssystemen als alternatief voor traditionele busdiensten.
 - Toegankelijkheid van bushaltes verbeteren.
5. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen
 - Ondersteuning van deelauto-systemen en buurtbusinitiatieven.
 - Integratie van mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service (MaaS).
 - Opstellen van een parkeernota met een focus op duurzame mobiliteit.
6. Optimale doorstroming op rijks- en provinciale wegen
 - Lobby voor structurele verbeteringen op de A2 richting Eindhoven.
 - Realisatie van het gesteund alternatief voor de verbinding A2-N275-N266.
 - Aanpak van knelpunten zoals de aansluiting Hulsenweg - N275.

2.2 Realisatie uitvoeringsprogramma 2020

Infrastructurele maatregelen

In de afgelopen jaren is uitvoering gegeven aan het Mobiliteitsplan. De volgende projecten zijn uitgevoerd of worden in 2025 of 2026 nog uitgevoerd.

Huidige mobiliteitsplan	t/m 2024	2025	2026
Suggestiestrook Booldersdijk 2020	119.465		
Kruising Moesemanstraat - Kapelaniestraat(K)	102.662		
Fietspad, 60 km zone, komgrens Moostdijk	160.491	309.509	
Wijzigen komgrens Dorpstraat Leveroy	140.337		
Winnerstr. Uliker, Nieuwstr. Kuilstraat 60 km zone	254.775	95.225	
Fietssuggestiestroken Molenweg - Schoolstraat	109.544		
Suggetiestroken Budshop	40.574		
Smileys	1.454		
Mobiliteitsplan Kruisstraat			180.000
Houtsberg Kelperweg			318.000
Herstraat Strateris			212.000
Peelsteeg			596.780
Huidige mobiliteitsplan	929.302	404.734	1.306.780

Mensgerichte maatregelen

Als onderdeel van A projecten is het volgende opgenomen aan mensgerichte verkeersmaatregelen:

- Verkeerseducatie i.s.m. VVN; Provincie breed programma waarin scholen de keuze hebben om lespakketten over deelname in het verkeer te verkrijgen en het jaarlijkse fietsexamen.

Investerings in bereikbaarheid

Samen met de provincie Limburg en Rijkswaterstaat investeren we de komende jaren fors in het verbeteren van de verbindingen N266/N275 en A2. Een goede doorstroming op deze hoofdwegen verbetert de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in en van Nederweert. Deze maatregelen zijn primair geen onderdeel van het Mobiliteitsplan. Ze dragen wel in belangrijke mate bij aan een goede doorstroming en hebben daarmee een sterke relatie met het Mobiliteitsplan. De volgende maatregelen worden uitgevoerd:



- Vergroten van de capaciteit op aansluiting N275 – A2 om de doorstroming te verbeteren
- Aanleg rotonde Randweg West om ontsluiting Leisuregebieden en sportpark te verbeteren
- Verbeteren fietsverkeer waaronder Aanleg fietstunnel onder N275) als onderdeel van snelfietsroute Weert-Nederweert, Verbeteren fietsoversteek N275 – Randweg West (C1 t/m C4 en D)
- Reconstructie rotonde N275 – Eind

3. WERKWIJZE ACTUALISATIE

3.1 Bouwstenen voor de actualisatie uitvoeringsprogramma

De actualisering van het Mobiliteitsplan bevat het opstellen van een uitvoeringsprogramma 2026-2028. De basis van deze actualisatie zijn de geïnventariseerde C en D projecten uit het Mobiliteitsplan 2020 en het kentekenonderzoek vrachtverkeer en het onderzoek landbouw- en fietsverkeer. Beide onderzoeken zijn toegezonden aan de gemeenteraad.

Inhoudelijke analyse C en D projecten

De categorie C projecten zijn maatregelen die in het kader van deze actualisatie opnieuw zijn onderzocht. Dit waren in het Mobiliteitsplan 2020 maatregelen die de veiligheid en mobiliteit kunnen verbeteren, maar die veel kosten met zich meebrengen. Daarnaast zijn er maatregelen aangeduid als categorie D. Bij deze maatregelen is er sprake van een relatief laag rendement, met vaak hoge kosten.

Kentekenonderzoek Nederweert

De gemeente Nederweert heeft onderzoek laten uitvoeren naar het aantal vrachtbewegingen en de routing van het vrachtverkeer binnen de gemeente. Dit onderzoek is uitgevoerd door Nationwide Data Collection (NDC). Tussen 21 en 27 november 2023 heeft NDC op verschillende locaties in Nederweert met behulp van camera's kentekens geregistreerd. Door deze kentekens op verschillende locaties te vergelijken en te koppelen, kreeg het NDC inzicht in de ritten en de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer.

Onderzoek Routenetwerk Fiets- en Landbouwverkeer

De gemeente liet ook de interactie tussen fietsers en landbouwvoertuigen onderzoeken. Het ingenieursbureau Kragten onderzocht gedurende de zomer van 2023 de relatie tussen landbouw- en fietsverkeer. Dit onderzoek is in 2024 opgeleverd.

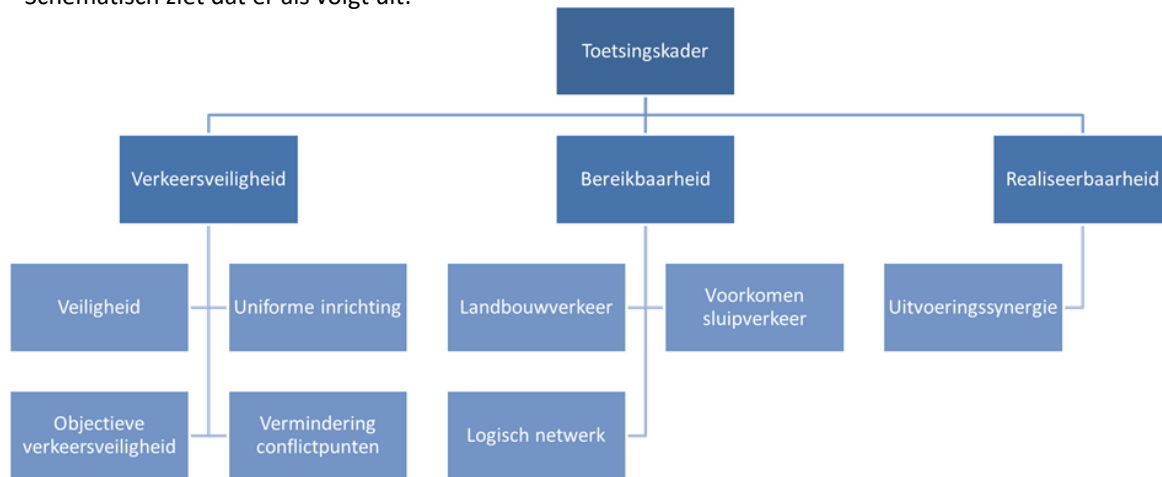
Bovenstaande onderzoeken vormen samen met de C en D projecten, de bouwstenen voor de actualisatie van het uitvoeringsprogramma. In de volgende paragraaf wordt de wijze van beoordeling verder toegelicht.

3.2 Toetsingskader verkeerskundige analyse

Alle maatregelen uit de C en D projecten en de benoemde onderzoeken zijn onderworpen aan een verkeerskundige analyse. De verkeerskundige analyse is onderverdeeld in drie hoofdthema's:

1. Verkeersveiligheid (langzaam verkeer)
2. Bereikbaarheid
3. Realiseerbaarheid

Schematisch ziet dat er als volgt uit.



Verkeersveiligheid

- Veiligheid langzaam verkeer; hierbij is gekeken naar het effect voor langzaam verkeer en in welke mate de maatregel bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Dat kan onder meer bestaan uit het aanleggen van fietsvoorzieningen of het aanleggen van oversteekplaatsen.
- Uniforme inrichting volgens Duurzaam Veilig (verkeersveiligheid); Bij dit criterium is getoetst aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig, een initiatief van verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Een veilige inrichting van de weg draagt bij aan veilig verkeersgedrag. Met een uniforme inrichting kunnen risico's in het verkeer worden verminderd.
- Objectieve verkeersveiligheid; Bij dit criterium is op basis van de intensiteit en daadwerkelijk ongevallen een score bepaald wat de kans op een ongeval is.
- Vermindering conflictpunten; in hoeverre draagt de maatregel bij aan vermindering van conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers? Het scheiden van verkeerssoorten of het veiliger maken van oversteekplaatsen draagt positief bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid

- Voorkomen sluipverkeer; bij dit criterium is gekeken naar de mate waarin de maatregel bijdraagt aan het verminderen van sluipverkeer. Dat kan door het ontmoedigen van sluiproutes, maar ook door het versterken van hoofdroutes.
- Landbouwverkeer; de mate waarin de maatregel bijdraagt aan een veilige afwikkeling van landbouwverkeer of het voorkomen van conflicten tussen landbouwverkeer en overige verkeersdeelnemers.
- Logisch netwerk; bij dit criterium is gekeken in hoeverre de maatregel past binnen de netwerken zoals die zijn vastgesteld in het Mobiliteitsplan 2020.

Realiseerbaarheid

- Omdat de termijn van deze actualisatie beperkt is (2026-2028) ligt de nadruk op projecten waar werk met werk gemaakt kan worden. Dit noemen we uitvoeringssynergie. Dit biedt ook de grootste maatschappelijke meerwaarde. Hoewel in sommige gevallen verkeerskundige situaties niet aan de ontwerprichtlijnen voldoen, dient een integrale verantwoorde afweging te worden gemaakt voor uit te voeren projecten. Verkeersveiligheidsprojecten vragen vaak om een grote investering. Er zijn een aantal redenen om deze te combineren met (groot) onderhoud om zodoende efficiënt en doelmatig met de beschikbare middelen om te gaan. Redenen om te kiezen voor uitvoeringssynergie zijn onder andere:
 - Kostenbesparing: Door werkzaamheden te combineren (bijvoorbeeld verkeersveiligheid en riolering of onderhoud), beperken we aanlegkosten, personeelskosten en afzettingen tot één keer.
 - Beperkte hinder: Bewoners ondervinden slechts één keer verkeershinder of omleidingen.
 - Duurzamer beheer van de openbare ruimte en minder verspilling: Minder graafwerk betekent minder energieverbruik en materiaalgebruik.

3.3 Wijze van beoordeling

Voor de beoordeling van de maatregelen is de volgende werkwijze gehanteerd:

- Verkeerskundige analyse; op basis van de werkwijze beschreven in de vorige paragraaf zijn alle maatregelen gescoord aan de hand van de omschreven criteria. Er is voor de weging van de criteria gebruikt gemaakt van wegingsfactoren die ook zijn gebruikt voor de totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2020. Deze werkwijze zorgt voor een objectieve, integrale benadering van de maatregelen in lijn met het Mobiliteitsplan 2020.
- Schouwen, op locatie bekijken; gedurende de beoordeling is er meermaals op locatie geschouwd. Er is door een verkeerskundige adviseur op verschillende tijdstippen van de dag geschouwd om inzicht te krijgen in de problematiek en mogelijke oplossing op de verschillende locaties.
- Consultatie professionele stakeholders; de maatregelen zijn besproken met professionele stakeholders.



4. BEOORDELING PROJECTEN

In dit hoofdstuk zijn de projecten op basis van de criteria uit hoofdstuk 3 beoordeeld. In paragraaf 4.1 is de beoordeling van de C en D projecten weergegeven. In paragraaf 4.2 is een beoordeling van de maatregelen uit het rapport 'Routenetwerk Landbouwverkeer en Fietsverkeer beoordeeld. In paragraaf 4.3 is dit gedaan voor het kentekenonderzoek dat is uitgevoerd.

In paragraaf 4.4 is een totaaloverzicht te vinden van de onderzochte maatregelen.

4.1 Beoordeling C en D Projecten

Oversteek N275 – Hulsenweg

De oversteek voor fietsers vanuit de Hulsenweg over de N275 wordt als onveilig ervaren. Fietsers moeten hier de N275 oversteken. De oversteek is 3 rijstroken omdat in beide richtingen aparte linksaf stroken liggen voor afslaand autoverkeer. Met name in de ochtend- en avondspits vallen er weinig ruimten in de verkeersstroom op de N275 waardoor wachttijden kunnen oplopen. Voor fietsverkeer zijn er twee goede alternatieven. Allereerst kan gebruik worden gemaakt van de ongelijkvloerse kruising via Steer. Daarnaast is er een veilige oversteek bij de rotonde N275 – Eind. Reconstructie van deze rotonde gebeurt in 2027 waarbij ook nadrukkelijk aandacht is voor een veilige fietsoversteek. Onderstaand kaartje geeft de oversteek met alternatieven weer.



Situaties N275 - Hulsenweg



Alternatieven voor fietsoversteek N275

Conclusie: Hoewel fietsers de oversteek van de N275 ter hoogte van de Hulsenweg als onveilig ervaren en de wachttijden in de spits soms langer zijn, kiezen we er voor om geen maatregelen te treffen. Binnen acceptabele afstand zijn er goede alternatieven voor een veilige oversteek. Een eventuele aanpassing van de oversteek bij de Hulsenweg vraagt bovendien om een grootschalige aanpassing van de kruising en is niet op te lossen met een eenvoudige sobere maatregel.

30 km/u inrichting Smisserstraat

De Smisserstraat is gecategoriseerd als een erftoegangsweg (30 km/u) en is onderdeel van het utilitaire fietsnetwerk. De inrichting kenmerkt zich door een breed opgezet profiel (7,00m) zonder snelheidsremmende maatregelen. Hierdoor is geen sprake van een geloofwaardige snelheidslimiet. Fietsvoorzieningen bestaan uit (smalle) fietssuggestiestroken binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de kom wordt geparkeerd op de fietssuggestiestroken, waardoor de positie van de fietser onduidelijk is. De Smisserstraat staat voor de korte en middellange termijn niet op de planning voor onderhoud. Uit de schouw is naar voren gekomen dat snelheden van het gemotoriseerde verkeer op momenten weliswaar hoog zijn, maar dat conflicten tussen langzaam en snel verkeer maar beperkt voorkomen. Dit kan mede komen door de relatief lage intensiteit op de Smisserstraat.



Situatieschets Smisserstraat

Conclusie: Hoewel deze weg niet volledig voldoet aan de verkeerskundige uitgangspunten van Duurzaam Veilig, is aanpak van weg de komende jaren niet gepland. Een ingreep vergt aanzienlijke investeringen, terwijl de huidige situatie geen urgente verkeersveiligheidsproblemen oplevert. Dit project is dan ook niet opgenomen in de actualisatie van het Mobiliteitsplan 2026 – 2028.

30 km/u zone Hulsenweg

De Hulsenweg is gecategoriseerd als 30 km/u weg. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen voor een erftoegangsweg. De mogelijkheden voor het toepassen van de richtlijnen (bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen) zijn beperkt, omdat de Hulsenweg een belangrijke functie heeft voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. De bereikbaarheid voor het vrachtverkeer dient in ogenschouw te worden genomen. Hoewel dus niet wordt voldaan aan de richtlijnen is geen sprake van verkeerskundig knelpunt met hoge prioriteit.

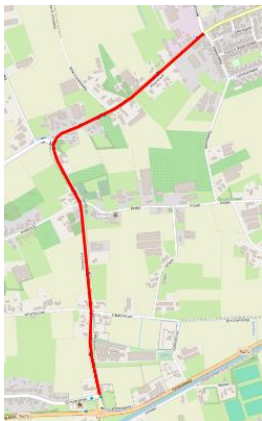


Situatieschets Hulsenweg

Conclusie: Er wordt niet direct een verkeersonveilige situatie geconstateerd, gecombineerd met het doel van de weg, die primair voor doorgaand of lokaal vrachtverkeer is, is er geen sprake van nut en noodzaak. Ook staat de weg niet op het onderhoudsprogramma waardoor hier geen sprake is van uitvoeringsynergie.

Hoofstraat – Klaarstraat

In de huidige situatie is de Hoofstraat – Klaarstraat gecategoriseerd en ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u. Aan weerszijden ligt een fietspad. Volgens het landelijke Duurzaam Veilig beleid worden wegen ingericht op basis van functie, vorm en gebruik. De Hoofstraat - Klaarstraat heeft een breedte van 6,70m. De minimale aanbevolen breedte voor een GOW80 is 7,50 meter, waarmee de weg afwijkt van de richtlijnen. In 2022 is deze weg nog aangepakt vanuit wegonderhoud, waardoor uitvoeringsstrategie ontbreekt.



Situatieschets Hoofstraat - Klaarstraat

Conclusie: De weg voldoet onder de huidige CROW-richtlijnen niet aan de juiste breedte, echter op basis van de lage ongefallen cijfers wordt hier niet direct een probleem geconstateerd. Om zeer hoge kosten te voorkomen op onderhoud is deze maatregel niet meegenomen in het geactualiseerde uitvoeringsprogramma.

Inrichting Onze Lieve Vrouwestraat – Lochtstraat (Kom Ospel)

De OL Vrouwestaat – Lochtstraat heeft een snelheidsregime van 50 km/u. De inrichting heeft kenmerken van zowel een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) als een erftoegangsweg (30 km/u). De fietsvoorzieningen op deze route bestaan uit smalle fietssuggestiestroken. Vanuit verkeerskundig oogpunt dient de route ingericht te worden als een GOW30, waarbij de positie van de fietsers versterkt wordt door aanbrengen van rode fietsstroken (min 1,50m). Daarbij worden in beperkte mate snelheid remmende maatregelen getroffen. De route vormt immers ook een belangrijke schakel in de afwikkeling van landbouwverkeer uit het omliggende gebied. De afwaardering draagt bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern. Het past bovendien in het weren van sluipverkeer dat de N275 wil ontlopen. Er is sprake van uitvoeringssynergie want in 2026 staat de OL Straat – Lochtstraat op de onderhoudsplanning.



Conclusie: Vanuit verkeersveiligheid is het noodzakelijk om de doorgaande route weg door Oospel in te richten als GOW30 met daarbij meer de nadruk op de positie van het langzaam verkeer en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen waarbij rekening wordt gehouden met de ontsluitende functie voor het omliggende gebied. Er is sprake van uitvoeringssynergie.

Duurzaam Veilige inrichting Houtsberg

In de huidige situatie is de Houtsberg gecategoriseerd en ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u. Langs de weg ligt een tweerichtingenfietspad. De inrichting van de weg voldoet aan de richtlijnen. Het aantal erfaansluitingen is ook beperkt. Daarmee komt de vormgeving overeen met richtlijnen. De Houtsberg heeft bovendien een ontsluitende functie voor het omliggende gebied.



Situatieschets Houtsberg

Conclusie: Gezien het huidige profiel en gebruik van de weg is er geen noodzaak voor een afwaardering. Het bestaande profiel met snelheidsregime van 80 km/u blijft gehandhaafd. Deze maatregel komt dan ook niet terug in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2026 -2028.

Inrichting 60 km/u Meijelsedijk

In de huidige situatie is de Meijelsedijk gecategoriseerd en ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u. Langs de weg ligt een tweerichtingenfietspad. Volgens het landelijke Duurzaam Veilig beleid worden wegen ingericht op basis van functie, vorm en gebruik. De Meijelsedijk heeft een breedte van 6,60m. De minimale aanbevolen breedte voor een GOW80 is 7,50 meter, waarmee de weg niet voldoet aan de richtlijnen. Daarnaast liggen langs de weg tal van erfaansluitingen. Met een etmaalintensiteit van 4.500 voertuigen per etmaal is vanuit verkeersafwikkeling een regime van 80 km/u niet nodig. Parallel aan de Meijelsedijk loopt de N275 welke bedoeld is voor de afwikkeling van doorgaande verkeersstromen. De Meijelsedijk staat op de onderhoudsplanung voor 2027.



Situatieschets Meijelsedijk

Conclusie: Aanpassing van de markering en in beperkte mate aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (plateaus op kruising) draagt sterk positief bij aan de verbetering van verkeersveiligheid op de Meijelsedijk en heeft geen negatief effect op de bereikbaarheid. Er is sprake van uitvoeringssynergie omdat de Meijelsedijk voor 2027 op de onderhoudsplanung staat.

Duurzaam Veilige inrichting Dorpstraat – Kerkstraat

De Dorpstraat – Kerkstraat heeft een snelheidsregime van 50 km/u, maar heeft de verschijningsvorm van een 30 km/u weg met onder andere fietsers op de rijbaan en tal van erfaansluitingen. Er is sprake van voorrang op de doorgaande weg. Het aantal snelheidsremmende maatregelen is beperkt. Verkeerskundig gezien is er geen knelpunt. De komende jaren staan er geen grote onderhoudswerkzaamheden gepland.

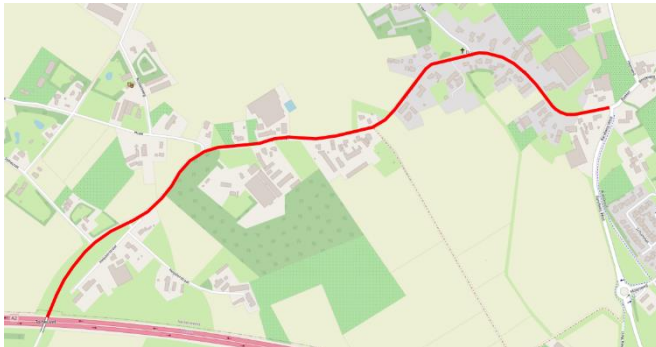


Situatieschets Kerkstraat/Dorpstraat

Conclusie: Op dit moment geen sprake van verkeerskundig knelpunt. De weg voldoet aan de (sobere) inrichtingseisen en er is geen sprake van uitvoeringssynergie en deze weg wordt dan ook niet opgenomen in de actualisatie.

Duurzaam Veilige inrichting Boeket – Heijsterstraat

De weg is gecategoriseerd en ingericht als 80 km/u zone. Optimalisatie van het profiel is mogelijk door de fietsstroken in rood uit te voeren, wat op meer plaatsen in het buitengebied gebeurt. Dit draagt bij aan de visuele versmalling en draagt positief bij aan de verkeersveiligheid.



Situatieschets Boeket - Heijsterstraat

Conclusie: De weg voldoet aan de aan de inrichtingseisen en vanuit oogpunt van verkeersintensiteit is er verkeerskundig geen knelpunt. Zodoende wordt deze weg niet opgenomen in de actualisatie Mobiliteitsplan 2026 -2028.

Aanpassen Komgrens Staterweg

De Staterweg is een hoofdontsluiting voor het bedrijventerrein Pannenweg I en II. De weg heeft een snelheidsregime van 80 km/u. Gezien de vorm, functie is vanuit de gedachte van Duurzaam Veilig een snelheidsregime van 50 km/u beter passend. Gezien het grote aantal aansluitingen en de aanwezigheid van bebouwing is het binnen de kom trekken van weg verkeerskundig het meest logisch. Door de snelheid te verlagen neemt de verkeersveiligheid op deze weg toe. Ook voor fietsers verbetert de oversteekbaarheid.

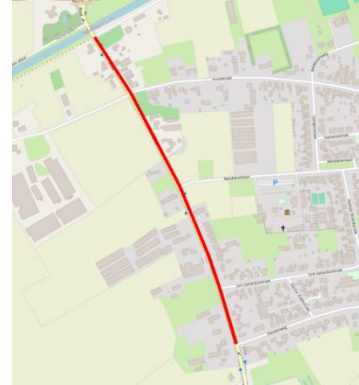


Situatieschets Staterweg

Conclusie: Aanpassen van snelheidsregime Staterweg door middel van een verkeerskundige aanpassing van bebouwde kom grens. Qua inrichting zijn geen aanvullende maatregelen op het wegvak en is aanpassing van de bebording voldoende voor een geloofwaardige snelheidslimiet van 50 km/u.

Duurzaam Veilige inrichting Eind

De weg Eind is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u. De inrichting kenmerkt zich door een zeer breed profiel van 9,00m. Er zijn in beperkte mate fietsvoorzieningen aanwezig. Het profiel voldoet niet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig voor een veilige inrichting.

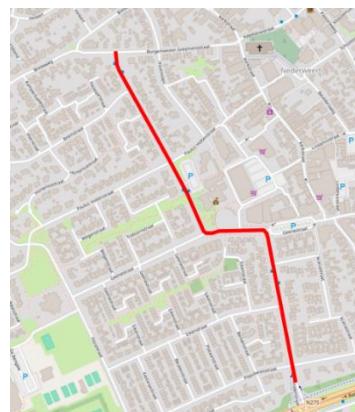


Situatieschets Eind, Nederweert-Eind

Conclusie: Eind voldoet niet aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig. Het realiseren van vrij liggende fietsvoorzieningen en smaller profiel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De weg staat op onderhoudsplanung voor 2027 en daarmee is sprake van uitvoeringssynergie. Daarmee kan de verkeerskundige aanpassing worden gecombineerd met onderhoud.

Fietsvoorzieningen Lindestraat - Geenestraat - Loverstraat

In de huidige situatie is de Lindestraat - Geenestraat - Loverstraat gecategoriseerd en ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u. De wegen zijn 6 meter breed en hebben een dubbele asmarkering. Er zijn beperkte fietsvoorzieningen waardoor de positie van fietser onduidelijk is. Hiermee voldoet de inrichting niet aan de minimale richtlijnen van Duurzaam Veilig. Het aanbrengen van fietsvoorzieningen verbetert de positie van de fietser en draagt daarmee positief bij aan de verkeersveiligheid.



Situatieschets Lindenstraat/Geenestraat/Loverstraat

Conclusie: Opnemen in uitvoeringsprogramma. Hoewel er niet direct uitvoeringssynergie is draagt de maatregel bij aan de verkeersveiligheid. Naast de verbeterde positie van de fietser zorgt dit ook voor een herkenbare

hoofdwegenstructuur in Nederweert, omdat onder andere de Moesemanstraat en Molenweg dezelfde inrichting hebben als hier beoogd is.

Duurzaam Veilige inrichting Kapelaniestraat - Burgemeester Greijmansstraat

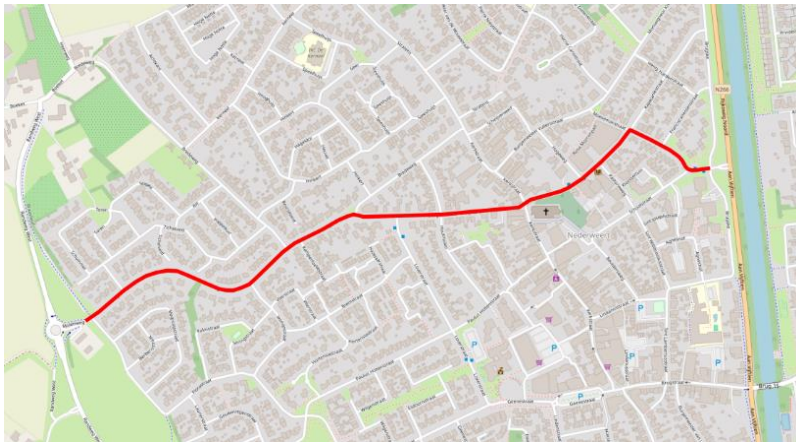
Op deze weg geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Fietzers rijden hier gemengd met autoverkeer op de rijbaan. Het profiel met rode fietssuggestiestroken komt qua inrichting meer overeen met 30 km/u dan 50 km/u. Er zijn weinig snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Dat is ook niet nodig omdat het smalle profiel niet uitnodigt tot hard rijden. Er is zodoende ook geen sprake van een verkeersveiligheidsknelpunt.

Conclusie: De weg voldoet aan de inrichtingseisen en vormt geen verkeerskundig knelpunt. Deze maatregel is niet verder opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Duurzaam Veilige inrichting Moesemanstraat – Schoolstraat

Op deze weg geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Fietzers rijden hier gemengd met autoverkeer op rijbaan. Het profiel met rode fietssuggestiestroken komt qua inrichting meer overeen met 30 km/u dan 50 km/u. Er zijn weinig snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Dat is ook niet nodig omdat het smalle profiel niet uitnodigt tot hard rijden. Er is zodoende ook geen sprake van een verkeersveiligheidsknelpunt.

Conclusie: De weg voldoet aan de inrichtingseisen en vormt geen verkeerskundig knelpunt. Deze maatregel is dan ook niet opgenomen in de actualisatie Mobiliteitsplan 2026 -2028.



Situatieschets Burg. Greijmansstraat – Kapelaniestraat - Moesemanstraat

4.2 Routenetwerk Landbouwverkeer en Fietsverkeer

In 2023 is door onderzoeksbureau Kragten een onderzoek uitgevoerd naar de overlap tussen het routenetwerk voor de fiets en landbouwverkeer. Dit onderzoek richtte zich op de plekken waar deze netwerken elkaar overlappen en waar verkeersveiligheid knelpunten bestaan. Met input van lokale belangenorganisaties en netwerkkaarten is een analyse gemaakt van de huidige situatie en zijn oplossingsrichtingen geformuleerd.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit:

- Utilitaire fietsroutes: Belangrijke verbindingen tussen kernen en voorzieningen.
- Recreatieve fietsroutes: Routes via fietsknooppunten.

Het landbouwroutenetwerk omvat:

- Kwaliteitsnet landbouwverkeer: Hoofdverbindingen voor landbouwvoertuigen.
- Lokale landbouwroutes: Verbindingen naar agrarische bedrijven.

Uit de toetsing van de netwerken kwamen 23 locaties waar fiets- en landbouwroutes elkaar overlappen. Van deze locaties zijn 14 als verkeersveiligheidsknelpunt aangemerkt door onder meer het onderzoeksbureau Kragten. Bij de 14 punten die benoemd zijn in de rapportage komen onder andere de volgende punten naar voren:

- Smalle wegprofielen: Wegen zoals Hoogbosweg (zie onderstaande foto) en Bochtstraat hebben onvoldoende ruimte voor landbouw- en fietsverkeer. Er is onvoldoende ruimte om elkaar te passeren wat kan leiden tot conflicten.



- Gebrekkige bermen: Op wegen zoals Schepengraaf en Banendijk zijn bermen beschadigd, waardoor voertuigen moeilijk kunnen uitwijken.
- Verkeersveiligheid binnen bebouwde kom: Wegen zoals Moostdijk en Kerkstraat hebben veel kruisende verkeersstromen. Hierdoor kunnen onoverzichtelijke situaties ontstaan.
- Sluipverkeer en inhaalmanoeuvres: Op Roeven en de Kanaalweg speelt dit een rol.

Kragten doet in zijn rapportage een aantal algemene aanbevelingen:

- Monitoring: verkeerstellingen kan meer inzicht geven in de intensiteiten van de verschillende soorten verkeer op landbouwwegen.
- Invoeren 60 km/u; het afwaarderen van wegen in het buitengebied van 80 km/u naar 60 km/u heeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in 60 km/u zones plaatsen.
- Realiseren Landbouwpasseerstroken: Onderzoek naar speciale stroken op gebiedsontsluitingswegen 80 km/u.
- Ontvlechting van landbouw- en fietsverkeer; ontvlechten van netwerken voor landbouwverkeer en fietsverkeer voorkomt conflicten tussen beide verkeerssoorten.
- 30 km/u zones binnen de bebouwde kom: Aanpassingen voor wegen zonder vrij liggende fietspaden.

Conclusie

Een groot aantal maatregelen uit het onderzoek bestaat uit het lokaal verbreden van landbouwwegen om het passeren van landbouwvoertuigen en fietsers veiliger te maken. Hoewel deze een positief effect op de verkeersveiligheid hebben, nemen we het voorstel voor de verbredingen niet over en kiezen we voor andere maatregelen. De voorgestelde verbredingen hebben de volgende nadelen:

- De ruimtelijke impact van verbreding is groot. Vaak is de ruimte in de berm beperkt en dienen over de gehele lengte bomen gekapt te worden om de weg te verbreden. Dit heeft impact op het landschap, de beeldkwaliteit en ecologische en klimaat adaptieve aspecten.
- Het buitengebied is in transitie; de komende verandert het gebruik van het buitengebied. Agrarische bedrijven veranderen. Dat heeft ook gevolgen voor verkeer op plattelandswegen. Op dit moment is nog onvoldoende helder hoe deze ontwikkelingen zich vertalen naar effecten op mobiliteit.
- Om verbreding mogelijk te maken is in veel gevallen het verleggen van de kabels en leidingen nodig. Dit heeft een nadelig effect op de kosten voor een verbreding, en ook de lange doorlooptijden.
- Verbreden heeft ook negatieve effecten op verkeersveiligheid; de breedte van de weg is een belangrijke factor bij de gereden snelheid.

Landbouwpasseerstroken hebben slechts een beperkte bijdrage en zijn vaak ruimtelijk moeilijk inpasbaar. Een alternatief kan daarbij zijn om bermverhardingen toe te passen daar waar mogelijk.

Mogelijkheden voor ontvlechting bieden slechts een beperkte bijdrage. Agrarische bedrijven en percelen zitten verspreid in het buitengebied en fietsers laten zich moeilijk sturen.



4.3 Kentekenonderzoek

In november 2023 vond in opdracht van de gemeente Nederweert een kentekenonderzoek plaats om inzicht te verkrijgen in de routing van het (vracht-)verkeer. Dit onderzoek, uitgevoerd door Nationwide Data Collection (NDC), richtte zich op voertuigstromen en de mate van sluipverkeer in het gebied. De registratie vond zeven dagen plaats met camera's op elf locaties, waarbij voertuigen werden geclassificeerd naar type en gegevens werden versleuteld in verband met privacy.

Onderzoeksopzet Kentekenonderzoek

Het onderzoek richtte zich op specifieke trajecten, zoals de verbindingen van/naar Weert, Meijel en Heythuysen, evenals routes tussen de N275 en N266. Met behulp van ANPR-camera's werden kentekens vastgelegd en gekoppeld aan voertuigcategorieën: personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen (<3.500 kg), zware bedrijfsvoertuigen (>3.500 kg) en overige voertuigen (voornamelijk buitenlandse kentekens). De gegevens werden vervolgens versleuteld om de privacy te waarborgen. Door het koppelen van kentekens op verschillende meetpunten werden ritten in kaart gebracht.

Resultaten Kentekenonderzoek

Uit het onderzoek blijkt dat vrijdag 24 november de drukste dag was. De hoogste voertuigintensiteiten werden gemeten op de N275 Randweg Zuid, met ruim 14.000 voertuigen per dag. Personenauto's vormden gemiddeld 70% van het verkeer, lichte bedrijfsvoertuigen 16%, zware bedrijfsvoertuigen 8% en overige voertuigen 7%. Op bepaalde locaties was sprake van sluipverkeer. Met name op de Kreijelmusweg en de Meijelsedijk werd een aanzienlijk aandeel doorgaand vrachtverkeer waargenomen. Op de Kreijelmusweg bestond 55% van het vrachtverkeer uit sluipverkeer, op de Meijelsedijk was dit 30%. Op andere onderzochte routes was het aandeel doorgaand vrachtverkeer lager.

Het meeste verkeer in het gebied bestaat uit personenauto's. De provinciale wegen N266 en N275 worden intensief gebruikt door vrachtverkeer. De belangrijkste vrachtverkeerstromen betreffen relaties tussen Nederweert en Weert/A2 (1.150 vrachtwagens per dag), Nederweert en de N275 Oost (430 vrachtwagens per dag) en tussen Weert/A2 en de N266 Noord (650 vrachtwagens per dag). Doorgaand vrachtverkeer maakt grotendeels gebruik van de provinciale wegen en wijkt nauwelijks uit naar het onderliggende wegennet. Sluipverkeer is vooral zichtbaar op specifieke trajecten zoals de Kreijelmusweg en de Meijelsedijk. Uit het onderzoek komen drie aandacht locaties naar voren. Onder de beschrijving van de aandacht locaties zijn kort de conclusies beschreven die naar voren zijn gekomen uit verkeerskundige analyse en schouw.

Meijelsedijk

Op de Meijelsedijk is in beperkte mate sprake van sluipverkeer. Per etmaal rijden er 87 vrachtwagens over de Meijelsedijk waarvan er 26 doorgaand verkeer zijn. Het afwaarderen van 80 naar 60 km/u kan positief bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer en een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid op de Meijelsedijk en in Ospel.

Conclusie: Volgens advies uit rapportage Meijelsedijk inrichten als 60 km/u.

Kreijelmusweg

De Kreijelmusweg is in 2025 aangepakt als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2020 en ingericht als 60 km/u zone.

Conclusie: Al uitgevoerd. Geen aanvullende maatregelen nodig.

Kraan

Procentueel gezien is het aandeel sluipverkeer op Kraan hoog met 40%. Absoluut gezien gaat het echter om geringe aantallen. Gezien de lage aantallen zijn verdere maatregelen op dit moment niet noodzakelijk. Om het sluipverkeer verder terug te dringen zijn verregaande maatregelen nodig die de bereikbaarheid van woningen en bedrijven in het gebied onder druk kunnen zetten.

Conclusie: Geen aanvullende maatregelen nodig. Er is geen sprake van een verkeerskundig knelpunt.

4.4 Totaaloverzicht beoordeling projecten

In paragraaf 3.2 is het toetsingskader beschreven en in dit hoofdstuk is de verkeerskundige analyse verder uitgewerkt. De C en D projecten en de maatregelen uit de twee onderzoeken zijn allemaal beoordeeld op de hoofdthema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en realiseerbaarheid. Dat levert het volgende totaaloverzicht op voor alle projecten uit de verschillende bouwstenen. (Zie ook bijlage 1).

Wegingsfactor (conform mobiliteitsplan 2020)	Verkeersveiligheid				Bereikbaarheid			Realisatie
	20	10	10	10	12,5	12,5	12,5	12,5
Maatregel	Veiligheid / comfort langzaam verkeer	Uniforme inrichting conform DV	Objectieve verkeersveiligheid	vermindering conflictpunten	Landbouw verkeer	voorkomen sluipverkeer	logisch netw erk	Uitvoeringsynergie
Oversteek Hulsenweg x N275	xxx	x	xx	xxx	x	x	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Smisserstraat	xxx	xxx	xx	xx	x	xx	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Hulsenweg	xx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx	x
60 km/u Klaarstraat x Hoofdstraat	x	xxx	xx	xx	xx	xxx	xxx	x
Duurzaam Veilige inrichting OL Vrouwestraat x Lochtstraat	xx	xx	xxx	xx	xx	xxx	xx	xxx
Duurzaam Veilige inrichting Houtsberg	x	xx	xx	xx	xx	x	xx	xxx
60 km/u Meijelsedijk	x	xxx	xx	xx	x	xxx	xxx	xxx
Duurzaam Veilige inrichting Dorpsstraat x Kerkstraat	xx	xx	xx	x	x	x	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Boeketstraat x Heijsterstraat	xx	xx	xxx	xx	x	x	xx	xx
Aanpassen Komgrens Statenweg	x	xxx	xxx	xx	x	x	xxx	xx
Duurzaam Veilige inrichting Eind	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xxx
Fietsvoorzieningen Lindestraat x Geenestraat x Loverstraat	xxx	xxx	xxx	xx	x	xx	xxx	x
Duurzaam Veilige inrichting Kapelaniestraat x Burg Greijmansstraat	x	xx	xx	x	x	xx	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Moesemanstraat	x	xx	xx	x	x	xx	xx	x
Verbreden landbouwwegen buitengebied	xxx	xx	x	xxx	xxx	x	xx	x
Verkeersmaatregelen Kraan x Schoor	x	x	x	x	x	xxx	xx	xx

Uitstekende bijdrage aan doelstelling	xxx
Goede bijdrage aan doelstellingen	xx
Geringe bijdrage aan doelstellingen	x

5. UITVOERINGSPROGRAMMA 2026 -2028

Op basis van de beoordeling in hoofdstuk 4 zijn de maatregelen opgenomen in een te nemen in het uitvoeringsprogramma 2026 -2028.

Wegingsfactor (conform mobiliteitsplan 2020)	Verkeersveiligheid				Bereikbaarheid		
	20	10	10	10	12,5	12,5	12,5
	Veiligheid /comfort langzaam verkeer	Uniforme inrichting conform DV	Objectieve verkeersveiligheid	vermindering conflictpunten	Landbouwwerkeer	voorkomen sluipverkeer	logisch netwerk
Maatregel							
Duurzaam Veilige inrichting OL Vrouwestraat x Lochtstraat	XX	XX	XXX	XX	XX	XXX	XX
60 km/u Meijelsedijk	X	XXX	XX	XX	X	XXX	XXX
Aanpassen Komgrens Staterweg	X	XXX	XXX	XX	X	X	XXX
Duurzaam Veilige inrichting Eind	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX
Fietsvoorzieningen Lindestraat x Geenestraat x Loverstraat	XXX	XXX	XXX	XX	X	XX	XXX

5.1 Fysieke maatregelen (projecten)

De fasering en kostenplaatje voor het uitvoeringsprogramma zien er als volgt uit.

Actualisatie mobiliteitsplan:	2026	2027	2028
Komgrens Staterweg	10.000		
Duurzaam Veilige inrichting OL Vrouw - Lochtstraat	350.000		
60 km u zone Meijelsedijk		450.000	
Fietsvoorzieningen Lindestraat - Geenestraat - Loverstraat			170.000
Duurzaam Veilige inrichting Eind			350.000
Totaal actualisatie mobiliteitsplan	360.000	450.000	520.000

Bij deze tabel moet worden opgemerkt dat voor de OL Vrouwestraat, Meijelsedijk en Duurzaam Veilige inrichting Eind het kosten betreffen die boven op de al geraamde onderhoudsmiddelen komen.

Aanvullend op deze projecten zijn er de volgende aandachtspunten:

- Voorzetten van de mensgerichte maatregelen zoals beschreven in het Mobiliteitsplan 2020 waarbij speciale aandacht is voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- In het buitengebied passen we op plattelandswegen waar conflicten voorkomen tussen fietsers en landbouwverkeer daar waar nodig bermverharding toe. Dit wordt meegenomen in de regulier onderhoudswerkzaamheden. Prioriteiten worden met name op beheerstechnische grond gesteld.



5.2 Mensgerichte maatregelen

Het voortzetten van samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) is een vereiste voor de voortzetting van mensgerichte verkeersmaatregelen. Evenementen en seizoensgebonden maatregelen zoals Reflection Day en de Landbouwdag bieden kansen om op een unieke wijze de jeugd bij te leren over veiligheid in het verkeer.

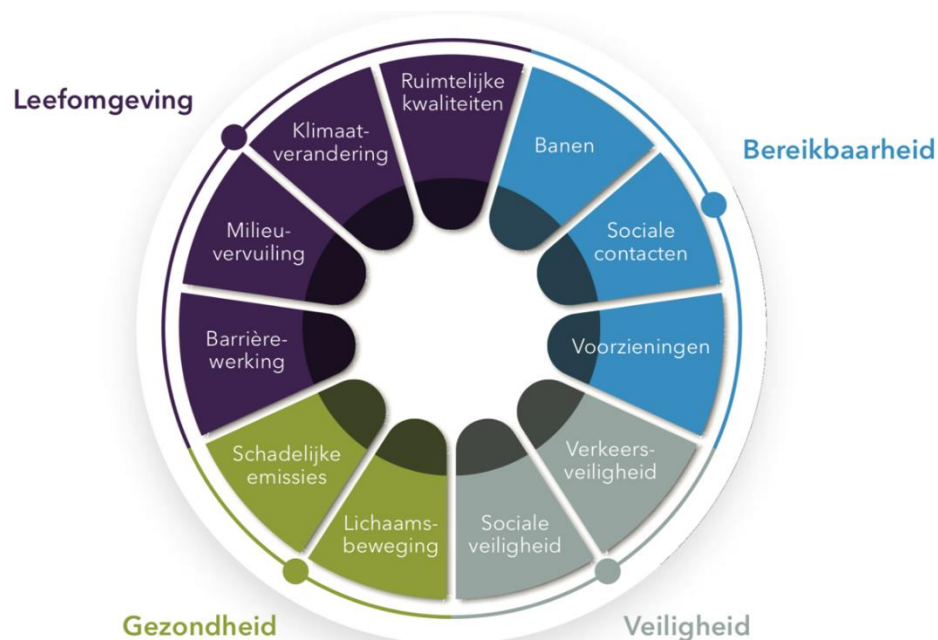
De mensgerichte maatregelen zijn in samenspraak met de VVN, het ROVL en met de provincie Limburg verwerkt in een jaarprogramma met de volgende terugkerende activiteiten.

- **Campagnes in VVN**
De VVN verricht verschillende werkzaamheden, een belangrijke is het uitzetten van campagnes zoals “de scholen zijn weer begonnen”, fietscontroles, fietsexamens en de scootmobieldag.
- **Opfriscursus VVN**
De gemeente draagt twee jaarlijks bij aan het bijscholen van ouderen in het verkeer.
- **Scholeneducatie ROVL**
Nederweert is aangesloten aan het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg. Dit orgaan organiseert lespakketten voor basisscholen in de gemeente Nederweert die ook zijn aangesloten aan het ROVL. De algemene feedback van leraren is dat de lespakketten als leuk en informatief worden ervaren.
- **Samenwerking doelgroepen aanpak (provincie)**
In samenwerking met de provincie worden bij evenementen stands neergezet om bezoekers van de evenementen bewust te maken van hun deelname aan het verkeer. Thema's kunnen gaan over rijden onder invloed of afleiding in het verkeer. Dit wordt regionaal per evenement afgestemd welk thema het best past bij een evenement.
- **Reflection Day**
Middels een stickeractie met prijsuitreiking kinderen bewust maken van het dragen van reflecterende kleding in de donkere maanden van november tot maart. Hiermee wordt de zichtbaarheid van kinderen in het verkeer beter in het donker.
- **Landbouwdag**
Bij de Landbouwdag worden kinderen met skelters en verscheidene landbouwvoertuigen geleerd hoe om te gaan in het verkeer, met name wanneer in de aanwezigheid van landbouwvoertuigen.

6. REALISATIE NIEUW MOBILITEITSPROGRAMMA

Naast de actualisatie van het Mobiliteitsplan is het van belang dat de doorontwikkeling van het Mobiliteitsbeleid ook zijn beslag krijgt. De ambities van de gemeente Nederweert zoals opgenomen in de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan maken een herijking van het mobiliteitsbeleid geen vrijblijvendheid. Deze koers naar voren bevat twee belangrijke stappen: Een groeigerichte Mobiliteitsstudie en daaruit voortvloeiend een nieuw Mobiliteitsprogramma dat in de nieuwe periode wordt vormgegeven en verankerd in de pijlers van brede welvaart

Met de groeigerichte mobiliteitsstudie wordt de mobiliteitseisen van het gebied toekomstgericht inzichtelijk gemaakt in relatie tot de verwachte bevolkingsgroei, economische ontwikkelingen en de ontwikkeling van voorzieningen. Het doel is strategisch inzicht krijgen in de infrastructurele benodigdheden en de bijbehorende maatregelen naarmate de gemeente en de regio groeien.



Vier dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

(bron: PBL, 2021)

Bij deze groeigerichte mobiliteitsstudie worden verschillende ontwikkelingen betrokken, zoals:

- Bevolkingsgroei: Hoeveel mensen zullen er in de toekomst wonen heeft invloed op benodigde infrastructuur, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin.
- Demografische ontwikkelingen. Naast bevolkingsgroei vinden er ook demografische verschuivingen plaats waar mobiliteitsvraagstukken op dienen te anticiperen.
- Economische ontwikkelingen: De groei en verandering van bedrijvigheid vraagt nieuwe logistieke oplossingen en efficiënte mobiliteit.
- Maatschappelijke voorzieningen: De kwaliteit en kwantiteit van voorzieningen vraagt om een goede infrastructuur en gerichte parkeervoorzieningen.
- Wettelijke kaders en landelijke trends zoals STOMP, MAAS en optimalisatie van OV.
- Regionale positie: hoe ontwikkelt de gemeente Nederweert zich als een knooppunt in de sterk groeiende regio.

De groeigerichte mobiliteitsstudie bevat de volgende producten:

- Strategische (Impact)analyse hoofdwegenstructuur
- Strategische (impact)analyse langzaam verkeer:

Met de groeigerichte mobiliteitsstudie en de uitwerking daarvan in een nieuw Mobiliteitsplan (2028-2040) én met de afronding van de actualisatie wordt het bestaande Mobiliteitsplan afgesloten en ligt er een stevige strategische basis voor nieuwe infrastructurele ontwikkelingen.

In 2026 voeren we nog een aantal mobiliteitsprojecten uit het oorspronkelijke Mobiliteitsplan uit. In 2026 tot en met 2028 voeren we de mobiliteitsprojecten uit de actualisatie uit en start de groeigerichte mobiliteitsstudie. In 2027 vertalen we de resultaten uit deze studie naar een nieuw mobiliteitsprogramma met een tijdscope van 2028 tot 2040. Hierbij anticiperen we op de groei van inwoneraantal en bedrijvigheid.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Uitvoering Mobiliteitsplan 2020									
Uitvoering Actualisatie Mobiliteitsplan 2026-2028									
Groeigerichte Mobiliteitsstudie									
Nieuw Mobiliteitsprogramma									

Bijlage 1: Totaaloverzicht projecten.

	Verkeersveiligheid				Bereikbaarheid			Realisatie
Wegingsfactor (conform mobiliteitsplan 2020)	20	10	10	10	12,5	12,5	12,5	12,5
Maatregel	Veiligheid /comfort langzaam verkeer	Uniforme inrichting conform DV	Objectieve verkeersveiligheid	vermindering conflictpunten	Landbouw verkeer	voorkomen sluipverkeer	logisch netw erk	Uitvoeringsynergie
Oversteek Hulsenweg x N275	xxx	x	xx	xxx	x	x	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Smisserstraat	xxx	xxx	xx	xx	x	xx	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Hulsenweg	xx	xxx	xx	xx	xx	xx	xx	x
60 km/u Klaarstraat x Hoofdstraat	x	xxx	xx	xx	xx	xxx	xxx	x
Duurzaam Veilige inrichting OL Vrouwestraat x Lochtstraat	xx	xx	xxx	xx	xx	xxx	xx	xxx
Duurzaam Veilige inrichting Houtsberg	x	xx	xx	xx	xx	x	xx	xxx
60 km/u Meijlsedijk	x	xxx	xx	xx	x	xxx	xxx	xxx
Duurzaam Veilige inrichting Dorpsstraat x Kerkstraat	xx	xx	xx	x	x	x	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Boeketstraat x Heijsterstraat	xx	xx	xxx	xx	x	x	xx	xx
Aanpassen Komgrens Staterweg	x	xxx	xxx	xx	x	x	xxx	xx
Duurzaam Veilige inrichting Eind	xxx	xxx	xxx	xxx	xx	xx	xx	xxx
Fietsvoorzieningen Lindestraat x Geenestraat x Loverstraat	xxx	xxx	xxx	xx	x	xx	xxx	x
Duurzaam Veilige inrichting Kapelaniestraat x Burg Greijmansstraat	x	xx	xx	x	x	xx	xx	x
Duurzaam Veilige inrichting Moesemanstraat	x	xx	xx	x	x	xx	xx	x
Verbreden landbouwwegen buitengebied	xxx	xx	x	xxx	xxx	x	xx	x
Verkeersmaatregelen Kraan x Schoor	x	x	x	x	x	xxx	xx	xx

Bijlage 2 Uitvoeringsprogramma 2026 - 2028.

	Verkeersveiligheid				Bereikbaarheid		
Wegingsfactor (conform mobiliteitsplan 2020)	20	10	10	10	12,5	12,5	12,5
Maatregel	Veiligheid /comfort langzaam verkeer	Uniforme inrichting conform DV	Objectieve verkeersveiligheid	vermindering conflictpunten	Landbouwer keer	voorkomen sluipverkeer	logisch netwerk
Duurzaam Veilige inrichting OL Vrouwestraat x Lochtstraat	XX	XX	XXX	XX	XX	XXX	XX
60 km/u Meijelsedijk	X	XXX	XX	XX	X	XXX	XXX
Aanpassen Komgrens Staterweg	X	XXX	XXX	XX	X	X	XXX
Duurzaam Veilige inrichting Eind	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX
Fietsvoorzieningen Lindestraat x Geenestraat x Loverstraat	XXX	XXX	XXX	XX	X	XX	XXX

Foto's:
Gemeente Nederweert en Nederweert24

Gemeente Nederweert

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
6031 VR Nederweert

Postadres:
Postbus 2728
6030 AA Nederweert

Telefoon: (0495) 677 111 of 14 0495

Fax: (0495) 633 245
E-mail: info@nederweert.nl
Website: www.nederweert.nl

