



# Mobiliteitsplan 2040

**Mobiliteitsplan 2040**  
Gemeente Land van Cuijk

December 2023





# Voorwoord

*Mobiliteit speelt een cruciale rol in ons dagelijks leven. Het draagt bij aan ambities op het gebied van leefbaarheid, economie, duurzaamheid, gezondheid en deelname aan de maatschappij. Mobiliteit is dan ook essentieel voor een leefbare samenleving en een draaiende economie.*

*De gemeente Land van Cuijk wil dat voorzieningen in onze gemeente goed en duurzaam bereikbaar zijn. We vinden het belangrijk dat mensen met en zonder beperking zich goed en veilig kunnen verplaatsen. Dit betekent dat we ook in de toekomst wonen, werken, onderwijs en vrije tijdsbesteding voor iedereen bereikbaar willen houden. En dat we tegelijkertijd ook de kansen van een veranderende mobiliteit benutten.*

*Het is een uitdagende opgave voor onze grote landelijke gemeente. Door het netwerk aan relatief kleine kernen is de afhankelijkheid van de auto groot en neemt de druk op het verkeersnetwerk door bevolkingsgroei en woningbouw alleen nog maar toe. Daarnaast staan we voor stevige klimaatdoelstellingen. We zetten daarom in op de mobiliteitstransitie. We willen toe naar een systeem waarin we de ecologische voetafdruk als gevolg van mobiliteit zo veel mogelijk beperken. De langzame verkeersdeelnemer, voetganger en fietser, staat dan meer centraal in ruimtelijke ontwikkelingen.*

*Het is een van de strategische uitgangspunten in dit Mobiliteitsplan Land van Cuijk 2040. Met dit plan geven we een antwoord op hoe wij willen dat de mobiliteit en bereikbaarheid er naar de toekomst uitziet. Het plan is gemaakt met inspraak van inwoners, ondernemers, wijk- en dorpsraden, onderwijs- en zorginstellingen en een groot aantal belangengroeperingen. Ik ben hen erg dankbaar voor hun kennis, inspiratie en gedrevenheid om met elkaar de mobiliteit van de toekomst voor onze gemeente vorm te geven.*

*De komende maanden wordt dit plan verder uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma. Ook hier worden belanghebbenden weer bij betrokken. Zo zorgen we er samen voor dat ons Land van Cuijk duurzaam bereikbaar blijft en kan meebewegen in de veranderende wereld van mobiliteit.*

**Wethouder Antoinette Maas**

# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>	<b>Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen</b>	<b>22</b>
Meebewegen in de veranderende wereld van mobiliteit	5	Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	23
Samen van toekomstvisie naar uitvoeringsprogramma	6	Openbaar vervoer	27
Mobiliteit als integraal onderdeel van de ruimtelijke opgave	7	Hubs en deelmobiliteit	31
<b>Mobiliteit in Land van Cuijk in 2040</b>	<b>8</b>	<b>Verbeteren veiligheid en kwaliteit van leven</b>	<b>33</b>
<b>Strategische lijnen</b>	<b>11</b>	Verkeersveiligheid	34
Meer gezonde en duurzame mobiliteit	12	Trillingen en geluid	38
Lopen	13	Parkeren in woonwijken	39
Fietsen	15	<b>Verbeteren vestigingsklimaat voor bedrijven</b>	<b>40</b>
Duurzaam rijden	21	Vlotte en multimodale verbinding met de regio	41
		Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	42
		Vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden	43
		Parkeren in centra	44
		Bereikbaarheid landbouwverkeer	45
		Innovatie	46
		<b>Bijlagen</b>	<b>47</b>
		Bijlage 1: Beleidskaders	48
		Bijlage 2: Huidige mobiliteitssituatie	53
		Bijlage 3: Toekomstige situatie: autonoom en trends	75
		Bijlage 4: Gewenste situatie: stellingen per onderwerp	76



# 1

## Inleiding

---

# 1.1. Meebewegen in de veranderende wereld van mobiliteit

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in het dagelijks leven van de inwoners van Land van Cuijk. Het gaat over de manier waarop mensen zich verplaatsen van A naar B om te werken, te recreëren, te leren of sociale contacten te onderhouden. Mobiliteit is daarmee essentieel voor een bereikbare samenleving en een draaiende economie. Dit is vooral het geval voor een grote landelijke gemeente zoals Land van Cuijk waar, door een mozaïek aan kleine kernen, regelmatig grote afstanden overbrugt moeten worden. Mede daardoor is de autoafhankelijkheid hoog.

De gemeente is voor veel weggebruikers goed bereikbaar. Verplaatsen door onze gemeente is op veel plekken aantrekkelijk, comfortabel, veilig en vlot, maar niet overal. Er zijn drie knelpunten die regelmatig aan de orde komen, namelijk het ontbreken van een goede oost-westverbinding, verkeeroverlast door provinciale wegen door de kernen en het ontbreken van een vlotte ov-verbinding met de regio's Noordoost-Brabant (NOB) en de Metropoolregio Eindhoven (MRE). Dit zijn zeker niet de enige; onze inwoners, ondernemers en bezoekers ervaren op plekken door de hele gemeente onveilige verkeerssituaties, onvoldoende beschikbaarheid van openbaar vervoer, vertragingen op de hoofdwegen, landbouwverkeer en fietsers en hinder van sluipverkeer. Deze ervaringen zien we ook terug in objectieve gegevens.

De gemeente blijft groeien: er moeten ongeveer 4.250-4.350 woningen bij tot en met 2030. Als we niets doen voor verkeer, neemt de druk op het verkeersnetwerk van Land van Cuijk toe. Niet alleen de woningen maar ook het inwoneraantal groeit en onze bevolking vergrijsst, we hebben een klimaatopgave, de afstand tot voorzieningen groeit, het autobezit neemt toe, het aantal verkeersslachtoffers verdubbelt en

de doorstroming verslechtert, met name rond de spijstijden. Mede daarom zetten we in op de mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie is de transitie van een systeem waarin de bereikbaarheid vooral gericht is op de auto-op-fossiele-brandstoffen, naar een systeem waarin we de ecologische voetafdruk als gevolg van mobiliteit zo veel mogelijk beperken. Niet de auto maar de langzame verkeersdeelnemer staat dan centraal in ruimtelijke ontwikkelingen.

We krijgen te maken met elektrisch vervoer en vervoer op waterstof, duurzaam gedrag van verkeersdeelnemers (afname autobezit, deelmobiliteit en hubs), Mobility as a Service<sup>1</sup> en duurzaam beleid (stikstofwetgeving, weigeren vervuilende voertuigen). Ook zien we een ontwikkeling in diversiteit van (nieuwe) voertuigen (speed-pedelec, e-bike, bakfietsen, elektrische step), data en nieuwe mobiliteitsdiensten (sturing via navigatie, aanbieden alternatieve vervoerswijzen) en slimme voertuigen (communicatie met verkeerslichten, overnemen van taken van de autobestuurder). Tot slot zien we ook sociale veranderingen, zoals een toename van de behoefte aan participatie (mening van de burger meenemen in keuzes) en culturele verschuivingen (bijv. een toename van expats die de verkeersregels niet kennen).

Kortom, het is een grote uitdaging om in de toekomst te zorgen dat alle inwoners, ondernemers en bezoekers in onze gemeente vlot, veilig en comfortabel kunnen werken, recreëren, leren, zorg bieden of hun sociale contacten onderhouden. Met dit mobiliteitsplan zijn we als Land van Cuijk klaar om mee te bewegen in de veranderende wereld van mobiliteit.

---

<sup>1</sup> De mogelijkheid tot het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi.

## 1.2. Samen van toekomstvisie naar uitvoeringsprogramma

Dit mobiliteitsplan beschrijft eerst voor de komende 20 jaar de integrale langetermijnvisie 2040 van de gemeente Land van Cuijk op het gebied van mobiliteit. Dit is de richting waarin we ons als gemeente gaan ontwikkelen, de uitdagingen die we aangaan en welke ambities we daarin nastreven. Om dit te kunnen realiseren is er een integrale aanpak nodig met andere grote economische en ruimtelijke opgave waar de gemeente voor staat. Verkeer is daarbij niet meer langer volgend en faciliterend maar een gelijkwaardige gesprekspartner die in een vroeg stadium betrokken wordt bij afwegingen over de openbare ruimte.

De langetermijnvisie 2040 is vervolgens uitgewerkt in een viertal strategische lijnen, gebaseerd op vigerend mobiliteitsbeleid van hogere overheden (bijlage 1.2), de objectieve mobiliteitssituatie (bijlage 2.1), de ervaringen van de inwoners, bezoekers en ondernemers (bijlage 2.2) en de autonome mobiliteitsontwikkeling én de mobiliteitstrends (bijlage 3). De strategische lijnen zijn:

1. Meer gezonde en duurzame mobiliteit
2. Verbeteren bereikbaarheid van dorpen en voorzieningen en toegankelijkheid voor iedereen
3. Verbeteren veiligheid en kwaliteit van leven
4. Verbeteren vestigingsklimaat voor bedrijven

Deze strategische lijnen zijn de leidraad van onze langetermijnvisie 2040 (hoofdstuk 2), de strategisch-tactische uitwerking hiervan (hoofdstuk 3) en het, in het verlengde daarvan, later op te stellen uitvoeringsprogramma. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en

leefbaarheid, de omgang met nieuwe ontwikkelingen en vele soorten vervoerswijzen, zoals voetgangers, (brom)fietzers, personenauto's, openbaar vervoer en vrachtauto's. De concrete uitwerking van de strategische lijnen in projecten komen in het uitvoeringsprogramma aan bod. Op basis van de langetermijnvisie 2040 en de strategische lijnen worden in het uitvoeringsprogramma, volgend na dit mobiliteitsplan, concrete maatregelen beschreven die bijdragen aan het daadwerkelijk realiseren van deze langetermijnvisie 2040. De langetermijnvisie 2040, strategische lijnen en maatregelen vormen samen de leidraad voor investeringen op het gebied van mobiliteit in Land van Cuijk. Dit mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma zijn wel adaptief. Onze langetermijnvisie 2040 blijft de kapstok, maar maatwerkoplossingen kunnen tussentijds nodig zijn om in te spelen op de snel veranderende wereld van mobiliteit.

Dit mobiliteitsplan is een gezamenlijk product van iedereen die zich verplaatst in of door Land van Cuijk. De gemeente heeft haar inwoners, bedrijven, organisaties, bestuur en andere belanghebbenden actief bij de totstandkoming van elk onderdeel van dit plan betrokken. Zo zijn voor de totstandkoming van dit plan de huidige situatie, toekomstige situatie en gewenste situatie in kaart gebracht. Informatie over de huidige situatie is verkregen met objectieve data dat aangevuld is door informatie/ervaringen opgehaald bij inwoners en belangenorganisaties in de vorm van een knelpuntenkaart (zie bijlage 2.1 en 2.2 huidige situatie objectief en subjectief). Daarnaast is de toekomstige situatie bekeken door de trends en ontwikkelingen in kaart te brengen (zie bijlage 3) en zijn de gemeenteraad en belangenorganisaties in de vorm van stellingen bevraagd naar de meest gewenste situatie (zie bijlage 4 gewenste situatie). Het is een visie van en voor de Land van Cuijkse samenleving waarin een duurzame bereikbaarheid van dorpen en voorzieningen centraal staat. In de bijlagen zijn samenvattingen van de toegepaste vormen van participatie opgenomen.

## 1.3. Mobiliteit als integraal onderdeel van de ruimtelijke opgave

De afgelopen jaren is mobiliteit vaak volgend geweest op ruimtelijke ontwikkelingen. Ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouwlocaties of bedrijventerreinen werden gepland en pas later werd veelal gekeken hoe men hier op een vlotte en veilige manier kon komen of wat het effect van deze ontwikkelingen was op het bestaande verkeerssysteem. Het gevolg van dit beleid was dat in enkele gevallen op wegen waar al een hoge verkeersdruk was, de verkeersdruk toenam en vaak ook de verkeersveiligheidssituatie verslechterde.

Dit mobiliteitsplan markeert het punt om die benadering te doorbreken. De richting waar we naartoe willen bewegen met mobiliteit is helder en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaan we de mobiliteitsbehoefte (hoe willen we dat men de locatie bereikt) en het effect op de mobiliteit (wat betekent het voor ons huidige verkeerssysteem) aan de voorkant meenemen. Mobiliteit wordt integraal onderdeel van de ruimtelijke opgaves in Land van Cuijk.





# 2

## Mobiliteit in Land van Cuijk in 2040

---

Dit hoofdstuk scheidt een droombeeld van de gemeente in 2040. In 2040 is de gemeente Land van Cuijk een gemeente waar alle kernen met elkaar én de omliggende regio's in verbinding staan. Land van Cuijk is gegroeid. Gegroeid in het aantal inwoners, maar ook op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, sociale inclusie en innovatie. De gemeente is met haar tijd, haar omgeving en haar inwoners meegegaan en vooruitstrevend in de verbindingen tussen de 33 kernen en naar buiten. Het geavanceerde mobiliteitssysteem biedt de mogelijkheid om optimaal te genieten van de natuur, geschiedenis en gastvrijheid in de gehele gemeente en zorgt voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.



## Meer gezonde en duurzame mobiliteit

---

Ruimte voor de voetganger staat voorop. Via veilige en herkenbare looproutes zijn de grootste trekkers, zoals voorzieningen, markten, stations en ov-knooppunten voor iedereen begaanbaar. Ook de natuurgebieden zijn voorzien van goed begaanbare wandelpaden om te kunnen genieten van de prachtige omgeving.

Toch liever fietsen? Geen probleem. In onze gemeente kan iedereen op eigen of gedeelde (elektrische) fiets uitwaaien tussen de eindeloze akkers, stuifduinen en uitgestrekte staatsbossen. De kernen staan via een fietsnetwerk van hoge kwaliteit met elkaar in verbinding en ook bedrijventerreinen bereik je vlot met de fiets. De fiets parkeer je veilig thuis of

makkelijk en snel in een van de vele (beveiligde) stallingen op je bestemming. Je laat de kinderen met een gerust hart zelfstandig naar school fietsen via de brede en (vrijliggende) fietsvoorzieningen, tussen de verschillende kernen, voorzien van slimme verlichting. Zelf sta je nooit in de file doordat de werklocaties via snelfietsroutes verbonden zijn met de kernen.

Mocht je toch met de auto willen of deze nodig hebben, dan kan dat duurzaam. Je haalt je elektrische auto van de nabije (snel)laadpunten of je pakt een van de elektrische deelauto's van het slot omdat je je (tweede) auto hebt weggedaan. Dit is gemakkelijk te regelen via de app. Zo is overzichtelijk wie morgen de auto nodig heeft en wie weet heb je meteen een lift.

## Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

---

De gemeente is goed bereikbaar. Het netwerk van wegen en fietspaden zorgt voor verbinding tussen kernen en voorzieningen en is tegelijkertijd een veilige plek voor alle verkeersdeelnemers. Voetpaden bieden in de kernen een veilige plek voor elke voetganger en mindervalide.

Staat er een reis van grotere afstand op de planning? Met de auto zijn omliggende gemeenten bereikbaar, maar je gebruikt liever het ov. Stap op bij een van de ov-knooppunten, zoals een trein- of busstation, waar met een hoge frequentie directe verbindingen zijn naar Nijmegen, Den Bosch en Eindhoven. Tijdens evenementen als het Ballonnenfestival, de Vakantiejaarmarkt of de

Kuukse Elfkroegetocht wordt automatisch extra ov ingezet via het slimme regelsysteem.

Reis je op niet gezette tijden of ben je niet in staat om een ov-knooppunt te bereiken? Eén centrale app, waarin alle vraag gestuurde diensten gebundeld staan, is gemakkelijk te raadplegen zodat je adviezen krijgt hoe je het makkelijkst kan reizen op de momenten wanneer je zelf wilt.

Staat er een korte reis op de planning die je wilt wandelen of fietsen, maar waar je zelfstandig niet toe in staat bent? Als gemeente zijn we verbonden en kan je eenvoudig ondersteuning van vrijwilligers aanvragen zoals een wandel- of fietsmaatje. Zo helpen we elkaar een stap vooruit.

## Verbeteren veiligheid en kwaliteit van leven

---

Het is prettig wonen in Land van Cuijk en mobiliteit draagt hier optimaal aan bij. De wegen zijn veilig ingericht en iedereen houdt zich, mede door technologie, aan de verkeersregels. De slimme systemen in de auto zorgen voor extra veiligheid voor de bestuurder en andere verkeersdeelnemers. We houden rekening met elkaar zodat iedereen na een reis ook weer veilig thuiskomt.

Doordat op de hoofdwegen de doorstroming goed is, rijdt er geen sluisverkeer door de kernen en door snelle en veilige alternatieve routes blijft ook de hoeveelheid vrachtverkeer in

de kernen beperkt. Geluids- en trillingshinder behoort tot het verleden.

De omschakeling naar meer duurzame en actieve mobiliteit zorgt ervoor dat de hoeveelheid autoverkeer wat door de kernen rijdt niet meer groeit. Door de variatie aan (deel) vervoersmogelijkheden waar je uit kunt kiezen kan de tweede auto de deur uit, zijn er minder parkeerplaatsen nodig en is er meer ruimte voor groen en speelvoorzieningen in de wijk. Toch een tweede auto? Dan kan deze verderop in de straat worden geparkeerd, waardoor de straat groen blijft.

## Verbeteren vestigingsklimaat voor bedrijven

---

Ondernemen in Land van Cuijk? Dat kan zeker. Het mobiliteitssysteem zorgt voor een optimaal vestigingsklimaat voor alle branches zoals o.a. detailhandel, industrie, kennis of agrarische onderneming. Dat begint bij bereikbaarheid. De gemeente is zowel intern als naar omliggende regio's middels alle vervoerswijzen verbonden via snelle en veilige routes. De centra zijn toegankelijk voor actieve mobiliteit en de auto parkeert aan de randen van de grotere kernen. Zo ontstaan aantrekkelijke centra met veel bezoekers, waardoor je klantbereik groot is.

Vrachtverkeer heeft een directe en snelle route naar de bedrijven- en industrieterreinen en je werknemers hebben vele (gezonde) vervoerskeuzes om jouw bedrijf te bereiken. Met landbouwvoertuigen kom je nog zo min mogelijk in de kernen omdat je een alternatief hebt waarmee je sneller én veiliger je percelen bereikt. Als ondernemer krijg je ruimte om innovatieve mobiliteitsoplossingen in proeftuinen uit te rollen.

*In 2040 beschikt Land van Cuijk over een gezond en duurzaam mobiliteitssysteem, met een optimale bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen, waar veiligheid en kwaliteit van leven centraal staat en waar men wil ondernemen.*



# 3

## Strategische lijnen

---

De langetermijnvisie 2040 is ingedeeld naar vier strategische lijnen. Inzet op deze vier strategische lijnen maakt dat er bijgedragen wordt aan de aanpak van de huidige objectieve knelpunten in het mobiliteitssysteem en de subjectieve knelpunten en wensen van onze inwoners. Ook kunnen we zo inspelen op de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die onvermijdelijk op onze gemeente afkomen en mobiliteit (en zijn effecten) aan de voorkant positioneren bij woningbouw- en economische ontwikkelingen. In de volgende paragrafen zijn deze hoofdambities uitgewerkt. Elk van de ambities is voorzien van enkele concrete doelen om de komende jaren het effect van onze inspanningen te meten en bij te kunnen sturen waar nodig. De uitwerking van de strategische lijnen is de opmaat voor het uitvoeringsprogramma.

## 3.1. Meer gezonde en duurzame mobiliteit

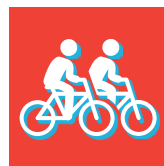
Het energieverbruik van verkeer en vervoer per inwoner is in onze gemeente het derde hoogste van alle 11 gemeenten in de regio Noordoost-Brabant. Dit is vooral het gevolg van de vele autoverplaatsingen. Daarom zetten we in op meer gezonde en duurzame mobiliteit en een goede bereikbaarheid van voorzieningen met deze duurzame vervoersmiddelen.

Dit brengt veel voordelen met zich mee. Zo heeft het positieve invloed op de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, bereikbaarheid, gezondheid en de leefbaarheid. Binnen deze ambitie werken we aan het realiseren van de volgende doelen:

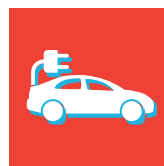
- Een jaarlijkse structurele verandering in de modal split van gemotoriseerde mobiliteit naar actieve mobiliteit.
- Een jaarlijkse vermindering van het energieverbruik van verkeer en vervoer binnen de gemeente Land van Cuijk en benutting van kansen voor energieopwekking door verkeer en vervoer.



Lopen



Fietsen



Duurzaam  
rijden



## Lopen

Lopen is een duurzame, gezonde en de meest ruimte- efficiënte manier van verplaatsing. Bijna iedereen loopt. Het is de belangrijkste schakel in onze dagelijkse verplaatsingen. Lopen naar de auto, bushalte, station, winkelvoorziening, school of een recreatief rondje. Als gemeente willen we lopen op de kaart zetten als toegankelijke modaliteit voor korte afstanden en ter bevordering van de gezondheid.

### **Toegankelijke wandelinfrastructuur**

Om lopen aantrekkelijk te maken dient de basis op orde te zijn. Het netwerk, de wandelinfrastructuur, is de ruggengraat voor de wandelaar, zowel recreatief als tussen woning en de belangrijkste werk-, school-, en voorzieningenlocaties binnen de gemeente. In ons netwerk gaan we ervan uit dat iedereen overal kan lopen of een wandelbaar alternatief heeft. Dit betreft wandelen over een voetpad, maar kan ook gaan over wandelen op straat indien er nauwelijks sprake is van aanwezig gemotoriseerd verkeer (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie). Voetpaden richten we in volgens de landelijke richtlijnen waarbij we zorgen dat ze voldoende breed zijn (twee rolstoelen moeten elkaar kunnen passeren), hoogteverschillen niet te groot zijn en er voldoende niet te steile hellingen aanwezig zijn voor kinderwagens en rolstoelen.

Ook worden de routes van voldoende kwalitatieve oversteekplaatsen voorzien, zodat andere reizigers van Land van Cuijk op een veilige manier gepasseerd kunnen worden. Barrièrewerking voor voetgangers door drukke ontsluitingswegen of het ontbreken van oversteekplaatsen worden zoveel mogelijk voorkomen. We toetsen ons netwerk regelmatig op toegankelijkheid, luisteren naar klachten van gebruikers en nemen waar nodig passende maatregelen.

In onze kernen waar de aanwezigheid van voetpaden in woonstraten niet gebruikelijk is, zodoende niet past in het 'historische' straatbeeld én waar ook onze inwoners geen behoefte hebben aan voetpaden behouden we de wegen zonder voetpaden onder de voorwaarde dat wandelen veilig en toegankelijk blijft. We zorgen voor voldoende passeerruimte voor gemotoriseerd verkeer.

### **Voetgangershotspots**

Er is een aantal locaties in onze gemeente waar de vraag naar ruimte voor de voetganger extra groot is, zogenaamde 'voetgangershotspots'. Denk bijvoorbeeld aan de centrumgebieden in kernen of de omgeving van scholen en seniorenwoningen. Op deze locaties creëren we meer ruimte voor de voetganger dan de richtlijnen

voorschrijven, ook als dat ten koste gaat van bijvoorbeeld parkeervoorzieningen (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie). Ook voorzien we deze hotspots van rustpunten.

### **Inclusieve inrichting van het wandelnetwerk**

Het op orde hebben van het wandelnetwerk is essentieel om ook ouderen en mensen met een lichamelijke beperking deel te laten nemen aan het verkeer. Zo zorgen we voor seniorenproof infrastructuur (conform de landelijke richtlijnen) en leggen we voor blinden en slechtzienden geleidelijnen aan en creëren we gidslijnen (oriëntatiepunten bij het lopen). Dit doen we primair bij drukke voetgangerslocaties zoals een oversteekplaats of bushalte.

Waar we ook mee aan de slag gaan is het dementievriendelijk inrichten van de openbare ruimte en voetgangersinfrastructuur. Hiervoor is het belangrijk om herkenbaarheid en duidelijkheid te creëren, zodat de oriëntatie van mensen met dementie zo goed mogelijk blijft. Denk o.a. aan:

- Het creëren van duidelijke looppaden met voldoende verlichting en bankjes;
- Zorgen voor zo min mogelijk hoogteverschil, geen obstakels in de route en het voorkomen van drukke

patronen op de grond en reflecterende oppervlakten;

- Zorgen voor duidelijke bewegwijzering (voldoende groot en in goed contrast, herkenbare symbolen en logo's).
- Zorgen voor goede zichtbaarheid van herkenningspunten (kerktorens, historische gebouwen, monumenten, standbeelden) op kruispunten.

Waar (op welke specifieke routes) en de mate waarin deze inclusieve inrichting wordt toegepast bepalen we in overleg met relevante maatschappelijke organisaties. Tijdens reconstructies en herinrichtingen is dit altijd een van de agendapunten.

## Recreatief wandelen

Lopen hoeft niet alleen functioneel te zijn. In alle kernen van onze gemeente sta je binnen enkele minuten in het groen of loop je langs de Maas. Daarom zorgen we dat onze wandelinfrastructuur in de kernen goed aansluit op aantrekkelijke bestaande wandelroutes in het buitengebied.

## Stimuleren van lopen

Om lopen nog aantrekkelijker te maken is het van belang om mensen te laten zien dat lopen leuk en gezond is én om mensen die moeilijk kunnen lopen, deze mogelijkheid wel te bieden:

- Door het aanbieden van mooie routes stimuleren we mensen om er te voet op uit te trekken.
- We zetten in op campagnes (algemeen of bijvoorbeeld op scholen) en evenementen (zoals de avondvierdaagse). Zo maken we mensen bewust van de voordelen van wandelen en stimuleren we jong en oud om er te voet op uit te trekken. Daarin werken we o.a. actief samen met het sociaal domein voor het stimuleren van ouderen en met werkgevers voor bijv. het stimuleren van 'rondjes tijdens de pauze' voor kantoor én thuiswerkers.
- Door actief de uitrol van initiatieven zoals 'wandelmaatjes' te stimuleren zorgen we dat, ook wanneer mensen niet lopen omdat dat fysiek lastiger is of ze dat ongezellig vinden, ze hier toch een mogelijkheid toe hebben.





# Fietsen

Naast lopen is fietsen een gezonde en duurzame manier om over relatief korte afstanden (0-7,5 km met de reguliere fiets en 7,5 – 15 km per e-bike en zelfs tot 30-40 km met de speed pedelec) te verplaatsen. In de afgelopen jaren is het aantal fietsers in onze gemeente gegroeid, mede door de opkomst van de elektrische fiets. Toch zien we dat er nog veel korte afstanden (onder de 7,5 en 15 kilometer) met de auto worden gedaan en niet met de fiets. Net als voor lopen geldt dat we inwoners en bezoekers willen stimuleren vaker te fietsen.

De basis om fietsen aantrekkelijk te maken is het fietsnetwerk. Hierin zijn de belangrijkste fietsroutes opgenomen. Deze routes moeten een veilige en comfortabele plek geven aan fietsers en ze in staat stellen om zo direct mogelijk de belangrijkste bestemmingen te bereiken, met een inrichting conform de richtlijnen van het CROW. De auto mag op dit netwerk een lagere prioriteit krijgen. In ons fietsnetwerk maken we onderscheid tussen verschillende soorten fietsroutes:

- **Snelfietsroutes:** dit zijn regionale fietsroutes die verschillende gemeenten en hotspots binnen Land van Cuijk met elkaar verbinden. De fietsintensiteiten zijn hier hoog.

- **Primair fietsnetwerk:** dit is een lokaal fietsnetwerk tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties voor inwoners van onze gemeente. De fietsintensiteiten zijn hier bovengemiddeld hoog, ten opzichte van overige delen van het netwerk.
- **Secundair fietsnetwerk:** dit is een lokaal fietsnetwerk wat primaire routes en minder belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties met elkaar verbindt. Ook het recreatief fietsnetwerk is onderdeel van het secundair fietsnetwerk. Dit is het knooppuntennetwerk wat recreatieve/ toeristische bestemmingen met elkaar verbindt via aantrekkelijke routes. De fietsintensiteiten zijn hier lager dan het primair fietsnetwerk, maar de routes hebben nog duidelijk een verzamelfunctie.

Bij deze verschillende soorten routes zijn niet alleen de fietsintensiteiten van belang. Ook is er aandacht wie op de routes fietst. Zo zijn er bijvoorbeeld forenzen. Hier wordt verder op ingegaan later in dit hoofdstuk. Een andere belangrijke groep fietsers zijn kinderen en jongeren. We hebben daarom speciale aandacht voor de veiligheid op

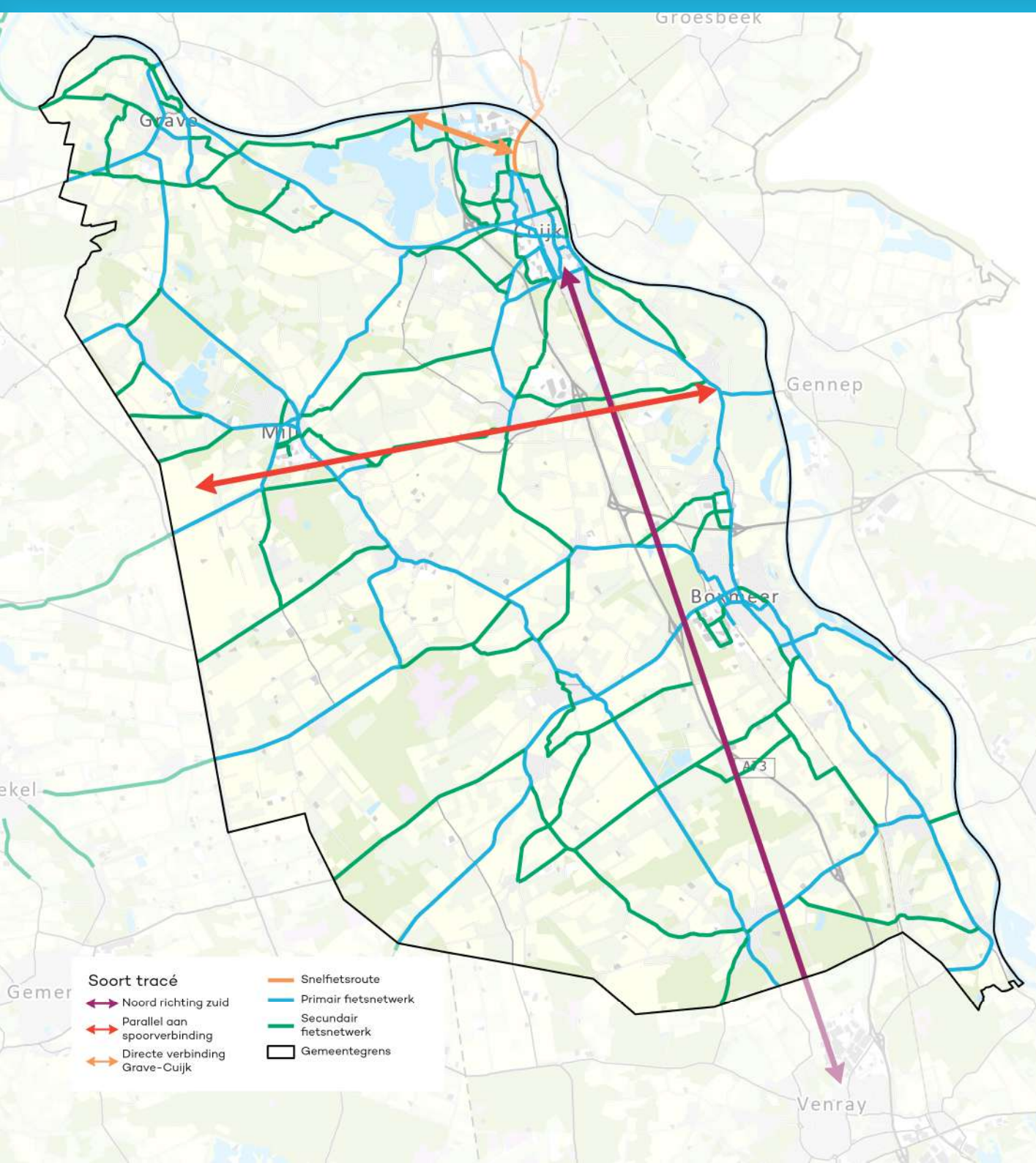
school-thuis routes. Dit zijn routes waarvan aangenomen wordt dat er veel kinderen en jongeren gebruik maken omdat ze een onderwijslocatie ontsluiten. De belangrijkste school-thuis routes zijn onderdeel van het primair en secundair fietsnetwerk.

## Gewenst fietsnetwerk

In het huidige netwerk ontbreken nog een aantal snelle, comfortabele en veilige fietsroutes tussen belangrijke verbindingen (zie [bijlage 1.2](#) gewenste situatie). Het gewenste fietsnetwerk van Land van Cuijk is weergegeven in figuur 1.

In het netwerk zijn enkele ontbrekende schakels ingetekend:

- **Cuijk-Boxmeer-Venray:** Er ontbreekt een snelle, directe en aantrekkelijke fietsroute tussen Cuijk en Boxmeer en Boxmeer en Venray. We zien kansen in het doortrekken van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen of het inrichten van deze route als hoogwaardige primaire fietsroute. Bijvoorbeeld over bestaande wegen of langs het spoor. Deze mogelijkheden gaan we verkennen.



- Uden-Mill (-Cuijk/Boxmeer):** Er ontbreekt een hoogwaardige fietsverbinding tussen Uden en Mill (langs het Duits Lijntje), en ook tussen Mill en Cuijk en/of Boxmeer. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat de fietspotentie op deze route te laag is om aangemerkt te worden als snelfietsroute. Echter, omdat het een belangrijke verbinding is tussen onze gemeente en Maashorst waarvan de wens is deze te versterken, worden de mogelijkheden verkend om de route een impuls te geven. Een impuls voor de route naar Cuijk en Boxmeer kan juist de verbindingen in onze eigen gemeente bevorderen.
- Grave-Cuijk:** Er ligt een recreatieve fietsroute van Grave naar Cuijk. Tot aan Linden is dit een directe route, maar vanaf Linden slingert deze route richting de snelfietsroute naar Nijmegen, omdat de fietser de keersluis niet kan passeren. Momenteel wordt afgewogen of een impuls aan dit gedeelte van de route (met de realisatie van een fietsbrug parallel aan de keersluis) noodzakelijk is om de directe verbinding richting Nijmegen te bevorderen.

Figuur 1: gewenst fietsnetwerk Land van Cuijk





## Inrichting van het fietsnetwerk

Een aantrekkelijk fietsnetwerk valt of staat met de inrichting. Elk soort fietsnetwerk kent zijn eigen inrichtingskenmerken:

- **Snelfietsroutes:** met name ingericht op fietsverplaatsingen over langere afstanden (7,5 tot circa 30 km). Inrichting van hoge kwaliteit en onderscheidend binnen het netwerk, d.w.z. roodgekleurd (herkenbaar), geasfalteerd (kwaliteit en comfort) en in de voorrang.
- **Primair fietsnetwerk:** vrijliggend fietspad of fietsstraat volgens de richtlijnen en altijd in de voorrang.
- **Secundair fietsnetwerk:** veilige plek voor de fietser, maar wel afgestemd op het overige aanwezige verkeer, d.w.z. vrijliggend fietspad (voorkeur) of fietser op de rijbaan (met of zonder fietsstroken). Fietser niet altijd in de voorrang.

We richten ons fietsnetwerk in volgens de richtlijnen van het CROW. We doen enkel concessies indien de richtlijnen niet passend zijn, maar behoud van een hoog niveau van veiligheid en comfort is altijd het uitgangspunt. Een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting is dat het netwerk toegankelijk is en blijft voor alle type fietsers. Gezien de ontwikkelingen in fietsen (zoals

bakfietsen en bezorgfietsen) en nieuwe kleine (waaronder ook vaak brede) elektrische voertuigen op fietsvoorzieningen zijn vooral voldoende brede fietsvoorzieningen daarin essentieel. Daar sorteren we op voor. We scannen periodiek ons hele fietsnetwerk op de belangrijkste inrichtingskenmerken (breedte, obstakels, visuele geleiding, verharding en vergevingsgezindheid van de rand en berm) en nemen proactief maatregelen om zo ongevallen te voorkomen en het fietscomfort te maximaliseren.

## Kwaliteit van het fietsnetwerk

Kwalitatief goede infrastructuur is belangrijk om fietsen aantrekkelijk te maken. Daarom besteden we aandacht aan de kwaliteit van de verharding en van routes zodat het comfort van de fietser verhoogd wordt. Hiertoe zetten we in op het aanleggen van asfalt in plaats van tegels (waar dat mogelijk en gewenst is), voldoende brede fietspaden, het beperken van het aantal stops en het voorkomen van scherpe bochten (met name t.b.v. de e-bike) als daarvoor ruimte aanwezig is. Bij alle fietspaden is wayfinding een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting. Wayfinding betekent letterlijk het vinden van de weg. Hierbij is het belangrijk dat de inrichting overzichtelijk is, zodat fietsers weten waar ze moeten fietsen. Ook dragen we zorg voor de sociale veiligheid door o.a. het plaatsen van verlichting binnen en buiten



de bebouwde kom. In het buitengebied is de verlichting van fietspaden afhankelijk van verlichting langs de hoofdrijbaan: indien er sprake is van oriëntatieverlichting, dan voorzien we het fietspad daar ook van oriëntatieverlichting.

Aanvullend kijken we op fietsroutes in het buitengebied naar slimme oplossingen die zorgen voor extra verlichting, maar minimale impact hebben op de natuur. Denk hierbij aan verlichting die tijdelijk aan gaat wanneer fietsers nabij zijn of lichtgevende/fluorescerende markering. Daarnaast hebben we bijzondere aandacht voor fietsers in het buitengebied die veel zwaar verkeer (landbouwverkeer) kruisen. Hiervoor worden op landbouwroutes waar mogelijk speciale voorzieningen getroffen zodat de fietsers veilig kunnen blijven reizen (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

### Fietsen op industrie- en bedrijventerreinen

We hebben bijzondere aandacht voor industrie- en bedrijventerreinen omdat zij van oudsher niet primair zijn ingericht voor de fiets. De inrichting van deze gebieden is traditioneel geënt op personenauto's en vrachtverkeer, waardoor er weinig ruimte is gecreëerd voor de fiets. Aangezien we fietsen stimuleren (ook onder forenzen) zijn we daardoor gebaat bij een veilige en

duidelijke positie op de weg specifiek in deze gebieden. Daarom luidt onze aanpak voor fietsinfrastructuur op industrie- en bedrijventerreinen als volgt:

We maken onderscheid tussen industrieterreinen (veel zwaar verkeer) en bedrijventerreinen (met meer kantoorpersoneel).

- **Industrieterreinen:** bereikbaarheid van vrachtverkeer staat hier centraal, daarom geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Op fietsroutes of hoofdroutes voor kantoorpersoneel dienen fietsers (vanuit veiligheidsoogpunt) te allen tijde middels een vrijliggend fietspad gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer.
- **Bedrijventerrein:** bij bedrijventerreinen zijn meer kantoren aanwezig en daardoor meer personenauto's. Uitgangspunt is een maximumsnelheid van 30 km/u voor gemotoriseerd verkeer met op de drukste fietsroute een vrijliggend fietspad. Om fietsen te stimuleren voorzien we de overige wegen van fietssuggestiestroken.

## Fietsparkeren

Het stimuleren van fietsen is onlosmakelijk verbonden met het faciliteren van de fietser. Een toename van fietsers betekent ook een toename van de vraag naar fietsparkeervoorzieningen. We realiseren stallingen op loopafstand van bushaltes en stations, in de (dorps)centra en nabij andere maatschappelijke locaties. Belangrijk is dat er voldoende stallingsvoorzieningen zijn.

Daarom bepalen we voor locaties waar nog stallingen ontbreken op basis van het verwachte aantal fietsers hoeveel stallingen nodig zijn. Voor bestaande stallingen meten we periodiek of er nog voldoende stallingen zijn en passen op basis daarvan het aanbod aan.

Het type stalling dat we realiseren verschilt per locatie en bepalen we op basis van gericht onderzoek in afstemming met de omgeving/gebruikers. Dit kan verschillen van enkele fietsnietjes tot overdekte stallingen of zelfs bewaakte stallingen (bijvoorbeeld wanneer er grote behoefte is om elektrische fietsen te stallen).

We volgen als gemeente de ontwikkelingen en behoefte met betrekking tot het opladen voor fietsen en de opkomst en ontwikkeling van andere vormen van elektrische fietsen (Light Electric Vehicles, met bijv. grotere

reisafstanden en bezorgfuncties) die de noodzaak tot openbaar laden doet groeien. Eventueel starten we een pilot op enkele locaties waar we deze behoefte verwachten.

## Fietsstimulering

Het willen fietsen is niet alleen afhankelijk van de beschikbare fietsinfrastructuur- en faciliteiten, maar begint ook bij de mindset van onze inwoners en ondernemers. Zij moeten de mogelijkheid hebben om te kunnen fietsen (fiets beschikbaar), het leuk vinden én het vertrouwen hebben om veilig te fietsen. Daarom gaan we fietsen actief promoten en stimuleren (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

### *Kinderen*

We geloven dat wanneer fietsen al van jongs af aan een veelgebruikt vervoersmiddel is, kinderen dit ook op latere leeftijd blijven doen. Daarom zetten we volop in op fietsstimulering bij scholen en verenigingen. Met educatie zoals het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL) zorgen we dat jonge fietsers veilig de weg op kunnen, en met campagnes gericht op het 'anders naar school gaan' stimuleren we niet alleen kinderen maar ook ouders om de auto thuis te laten en samen te fietsen. Daarbij hoort ook dat we het gebruik van de auto in de school- of verenigingsomgeving doelbewust ontmoedigen. Denk bijvoorbeeld



aan het introduceren van 'schoolstraten' bij basisscholen. Dit zijn tijdelijke toegangsverboden voor auto's rondom start en eindtijden van scholen.

#### *Mobiliteitsmanagement bij werkgevers*

Met werkgevers in onze gemeente gaan we in gesprek hoe we fietsgebruik onder de werknemers kunnen stimuleren. Daarvoor sluiten we aan bij het Brabants Mobiliteitsnetwerk. Als gemeente zorgen we voor veilige fietsinfrastructuur en -faciliteiten, aangesloten bedrijven zorgen dan bijvoorbeeld voor stimulerende fietsregelingen voor woon-werkverkeer en goede faciliteiten voor de fietser op het

werk (bijv. een beveiligde, afsluitbare of overdekte fietsenstalling). Als gemeentelijke organisatie hebben we een voorbeeldfunctie en lopen we hierin voorop.

#### *Algemene communicatiecampagnes*

In onze gemeente worden veel reizen over korte afstanden (onder de 7,5 en 15 kilometer) met de auto gedaan. Juist daar ligt de potentie voor de (elektrische) fiets. We organiseren algemene communicatiecampagnes voor alle inwoners van Land van Cuijk om het fietsen over deze afstanden te stimuleren maar we onderzoeken ook specifiek op welke routes de meeste potentie zit en zetten daar gerichte doelgroepcampagnes in. Hierbij haken we ook aan op initiatieven vanuit de regio of provincie (bijvoorbeeld Sjees).

### **Rustpunten voor recreatieve fietsers**

Het is heerlijk fietsen in onze gemeente door een van de meest afwisselende landschappen van Nederland, maar soms is het nodig om even kort te rusten en iets te eten of te drinken. Daarom creëren we rustpunten voor de recreatieve (toeristische) fietser die door onze gemeente fietst op locaties die daarvoor het meest gunstig liggen ten opzichte van de (recreatieve) fietsroutes.





## Duurzaam rijden

Het aantal elektrische auto's neemt rap toe. Niet iedereen in onze gemeente beschikt over de mogelijkheid om te laden op eigen terrein en daarom neemt de behoefte aan laadvoorzieningen in de openbare ruimte toe. Dat gaan we als gemeente zowel vraag- als aanbod gestuurd faciliteren (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

- Vraaggestuurd houdt in dat inwoners of bedrijven bij de gemeente een verzoek kunnen indienen voor een laadpaal, en dat we een weloverwogen keuze maken of en op welke exacte locatie deze geplaatst kan worden.
- Aanbodgestuurd houdt in dat we proactief laadvoorzieningen realiseren op geschikte locaties. Zaken als bereik voor de omgeving, nabijheid van het elektriciteitsnet en beschikbaarheid van een geschikte parkeerplaats zijn enkele criteria die de geschiktheid voor een laadvoorziening bepalen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de cultuur-historische waarde van de omgeving (zodat deze niet verstoord wordt).

Hiervoor gaan we laadpalenbeleid opstellen en een plankaart ontwikkelen. Laadpalenbeleid bevat de strategie van onze gemeente om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Ruimte voor maatwerk is daarin essentieel. De plankaart bevat een overzicht van locaties die geschikt zijn voor laadvoorzieningen. Daarmee kan het proces rondom het realiseren van een laadvoorziening (zowel aanbod- als vraaggestuurd) worden versneld. Daarnaast wordt het gebruik van laadpalen zoveel mogelijk gehandhaafd.

Daarnaast zien we ook toekomst in waterstof, en dan met name voor het zwaardere verkeer. We blijven de mogelijkheden verkennen om het rijden op waterstof, door zwaar verkeer maar mogelijk later ook door personenverkeer, te stimuleren..



## 3.2. Verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

Bereikbaarheid is een van de basisvoorwaarden voor een goed functionerend systeem van mobiliteitsdiensten. Woningen, bedrijven en voorzieningen moeten vlot en veilig bereikbaar zijn voor alle inwoners van de gemeente. In onze gemeente staat bereikbaarheid voor alle inwoners onder druk. Afstanden tot voorzieningen worden groter en de vervoersmogelijkheden zijn beperkt of nemen af. Als gemeente streven we er naar om iedereen de mogelijkheid te geven om een leven lang deel te nemen aan het verkeer en zo woningen, bedrijven en voorzieningen bereikbaar te houden.

Dat betekent dat de vormen van mobiliteit die aangeboden worden toegankelijk moeten zijn voor iedereen, van jong tot oud en ongeacht de fysieke gesteldheid. In de mobiliteitstransitie staat bereikbaarheid te voet en met de fiets centraal ([paragraaf 3.1.2](#)) maar voor een landelijke gemeente als Land van Cuijk, waar we vaak te maken hebben met grotere reisafstanden, blijft bereikbaarheid met de auto én het openbaar vervoer ook essentieel. Deze strategische lijn richt zich op deze bereikbaarheid én de toegankelijkheid van het wegennet en de bijbehorende manieren om jezelf te vervoeren. We werken binnen deze ambitie aan het realiseren van de volgende doelen:

- Een jaarlijkse verbetering van de reistijd en/of reisafstand naar basisvoorzieningen voor elke inwoner.
- Een jaarlijkse verbetering van de vervoersmogelijkheden naar basisvoorzieningen voor elke inwoner.



Gemotoriseerd verkeer  
(wegcategorisering)



Openbaar vervoer



Hubs en  
deelmobiliteit



## Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)

Door het gewenste type gemotoriseerd verkeer in de juiste hoeveelheden te leiden over de juiste wegen met een passende maximumsnelheid, optimaliseren we de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. De functie van onze wegen, alsmede beoogde nieuwe wegen, leggen we vast in de wegcategorisering. De wegcategorisering maakt onderscheid in drie functies van wegen met daaronder enkele verschillende types:

- **Stroomwegen (SW):** wegen die zijn bedoeld om een vlotte doorgang aan regionaal en landelijk verkeer te bieden, met een maximumsnelheid van 100 km/u.
- **Gebiedsontsluitingswegen (GOW):** wegen die zijn bedoeld om regionaal, gemeentelijk of lokaal verkeer te verzamelen aan te sluiten op stroomwegen. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/u (buiten de bebouwde kom), 50 km/u of tegenwoordig ook 30 km/u (binnen de bebouwde kom).
- **Erftoegangswegen (ETW):** wegen die zijn bedoeld om verschillende type gemeentelijk en lokaal verkeer uit te wisselen. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km/u (buiten de bebouwde kom) of 30 km/u (binnen de bebouwde kom).

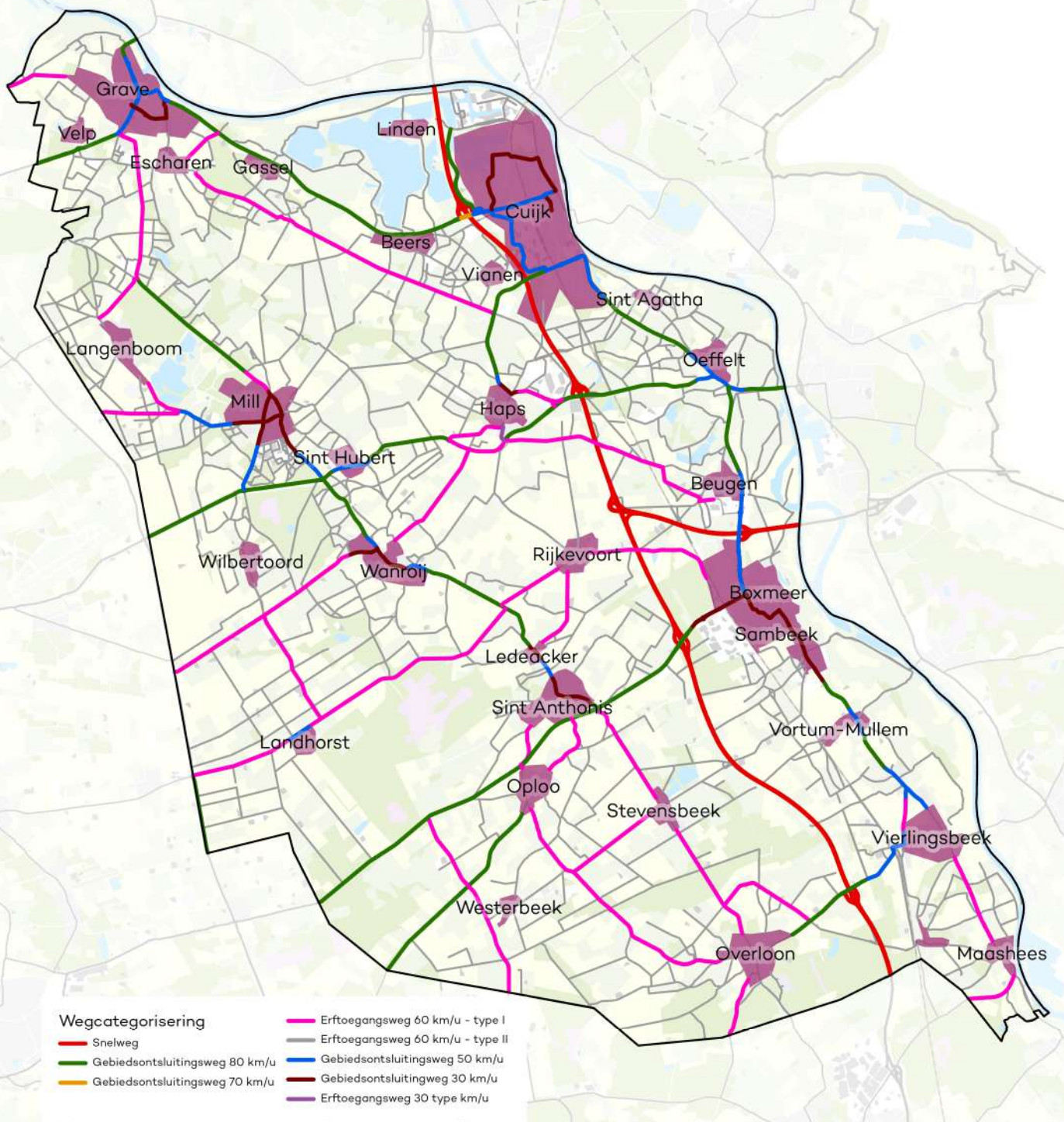
Bij elk van deze functies hoort, afhankelijk van het type en de ligging binnen of buiten de bebouwde kom een ideaal inrichtingsprofiel.

### Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)

Er zijn in de praktijk wegen met een ontsluitende functie en zodoende een wenselijke snelheid van 50 km/u, waar onvoldoende fysieke ruimte is voor het ideale inrichtingsprofiel met vrijliggende fietspaden.

Een voorbeeld hiervan is de Schoolstraat in Mill. Als gemeente is het dan noodzakelijk om concessies te doen. Vaak wordt er dan gekozen voor een variant waarbij de snelheid 50 km/u blijft, maar de fietser op de rijbaan rijdt, op (rode) fiets(suggestie)stroken. In combinatie met de grote hoeveelheid verkeer zorgt dit voor verkeersveiligheidsrisico's. Een lagere snelheid is wenselijk voor de veiligheid (maar moeilijk geloofwaardig af te dwingen), maar onwenselijk voor het gemotoriseerd verkeer (waaronder ov en hulpdiensten).

Het ideale inrichtingsprofiel voor dit type wegen bestond lang niet, maar in 2023 is de GOW30 categorie geïntroduceerd. Dit is een weg met een ontsluitende functie, maar een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit bevat én een profiel wat past binnen een beperktere fysieke ruimte en nodigt uit om niet harder dan 30 km/u te rijden zodat alle verkeersdeelnemers veilig over deze wegen kunnen verplaatsen. Ook in Land van Cuijk vallen enkele wegen in deze categorie.



De gewenste wegcategorisering is weergegeven in figuur 2. Deze is bepaald op basis van een combinatie tussen de hoeveelheid verkeer, de beoogde maximum snelheid en de beschikbare ruimte voor een bijpassend inrichtingsprofiel.

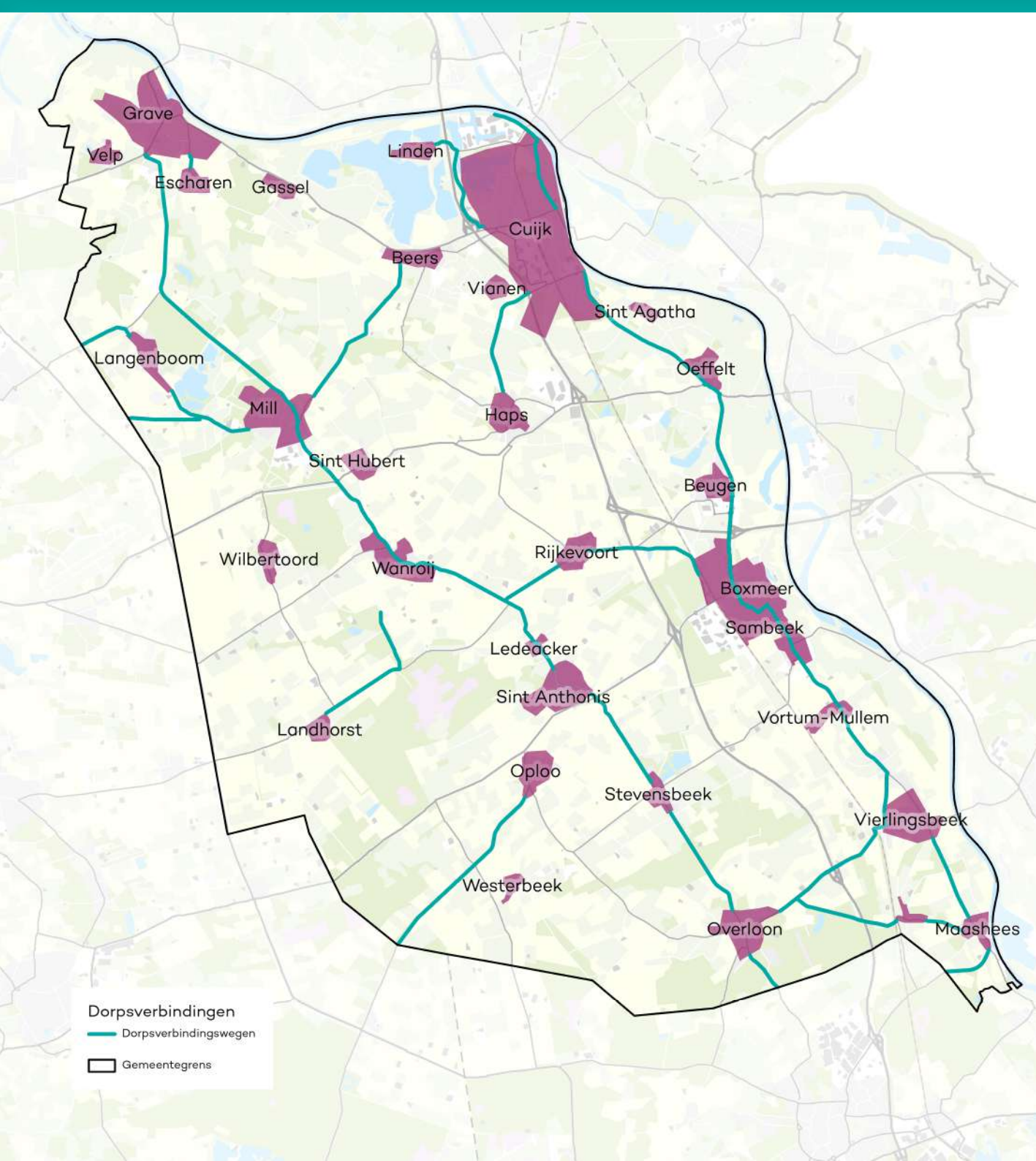
Figuur 2: Gewenste wegcategorisering gemotoriseerd verkeer Land van Cuijk



Aangezien de nieuwe functie van GOW30 pas recentelijk geïntroduceerd is, wegen we opnieuw af of alle wegen in onze kernen de juiste functie en maximumsnelheid hebben (en dus correct zijn ingericht). We leggen de komende jaren de aandacht op de wegen welke in aanmerking komen voor verandering van functie of maximumsnelheid. Dit zijn de wegen in de tabel.

Voordat een weg daadwerkelijk wordt afgewaardeerd wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden (o.a. ruimte voor de juiste inrichting) en mogelijke gevolgen (o.a. effecten op de omliggende wegen). Ook wordt uitgebreid afgestemd met belanghebbenden (zoals hulpdiensten, openbaar vervoer, bewoners en ondernemers).

Afwaardering van GOW50 naar GOW30	Plaats
Route Stoofweg-Paringetweg-Esterveldlaan (ten noorden van Paringetweg)	Grave
Route Lavendel-Potbeker-Galberg-Katwijkseweg	Cuijk
Sint Annastraat (tot Mariaplein)	Cuijk
Kalkhofseweg (tussen rotonde en zijstraat Wildsestraat)	Haps
Route Karstraat-Hoofdveldseweg-Hoogstraat	Mill
Domeinenstraat	Mill
Langenboomseweg (tussen rotonde en Weemhofweg)	Mill
Route Schoolstraat-Wanroijseweg (tot Meulenveldt)	Mill
Noordstraat (tussen De Vlaskuil en Millseweg)	Wanroij
Millseweg (tussen Noordstraat en Bus)	Wanroij
Dorpsstraat (tussen Sint Anthonisweg en Nullen)	Ledeacker
Route Breestraat (vanaf Ledeackersestraat)-Dokter Verbeecklaan (tot Zandkant)	Sint Anthonis
Route Sint Anthonisweg (vanaf rotonde)-Spoorstraat-Burgemeester Verkuijlstraat-Julie Postelsingel-Sambeekseweg-Grotestraat	Boxmeer/Sambeek
Afwaardering van GOW80 naar ETW60 type I	Plaats
Noordstraat	Wilbertoord-Wanroij
Deurneseweg	Oploo-Sint Anthonis
Oeffeltseweg	Haps
Sint Hubertseweg	Haps
De Quayweg	Ledeacker/Wanroij/Landhorst



## Dorpsverbindingswegen

De belangrijkste wegen die onze dorpen verbinden zijn de zogenaamde ‘dorpsverbindingswegen’. Deze wegen kunnen zowel gebiedsontsluitingswegen als erftoegangswegen zijn met verschillende maximum snelheden. Uitgangspunt is dat zo veel mogelijk van het verkeer tussen twee dorpen over deze wegen wordt gestuurd en dat op deze wegen zowel de fietser als de automobilist altijd een veilige plek op de weg heeft (ideaal inrichtingsprofiel).

Naast de aandacht voor wegen die veranderen van functie is het voor de verkeersveiligheid ook essentieel dat onze wegen zijn ingericht volgens de richtlijnen passend bij hun functie. Dit vergroot de verkeersveiligheid. Ook hier maken we een verbetering in (zie ook [paragraaf 3.3.1 verkeersveiligheid](#)).

Figuur 3: Dorpsverbindingswegen Land van Cuijk



## Openbaar vervoer

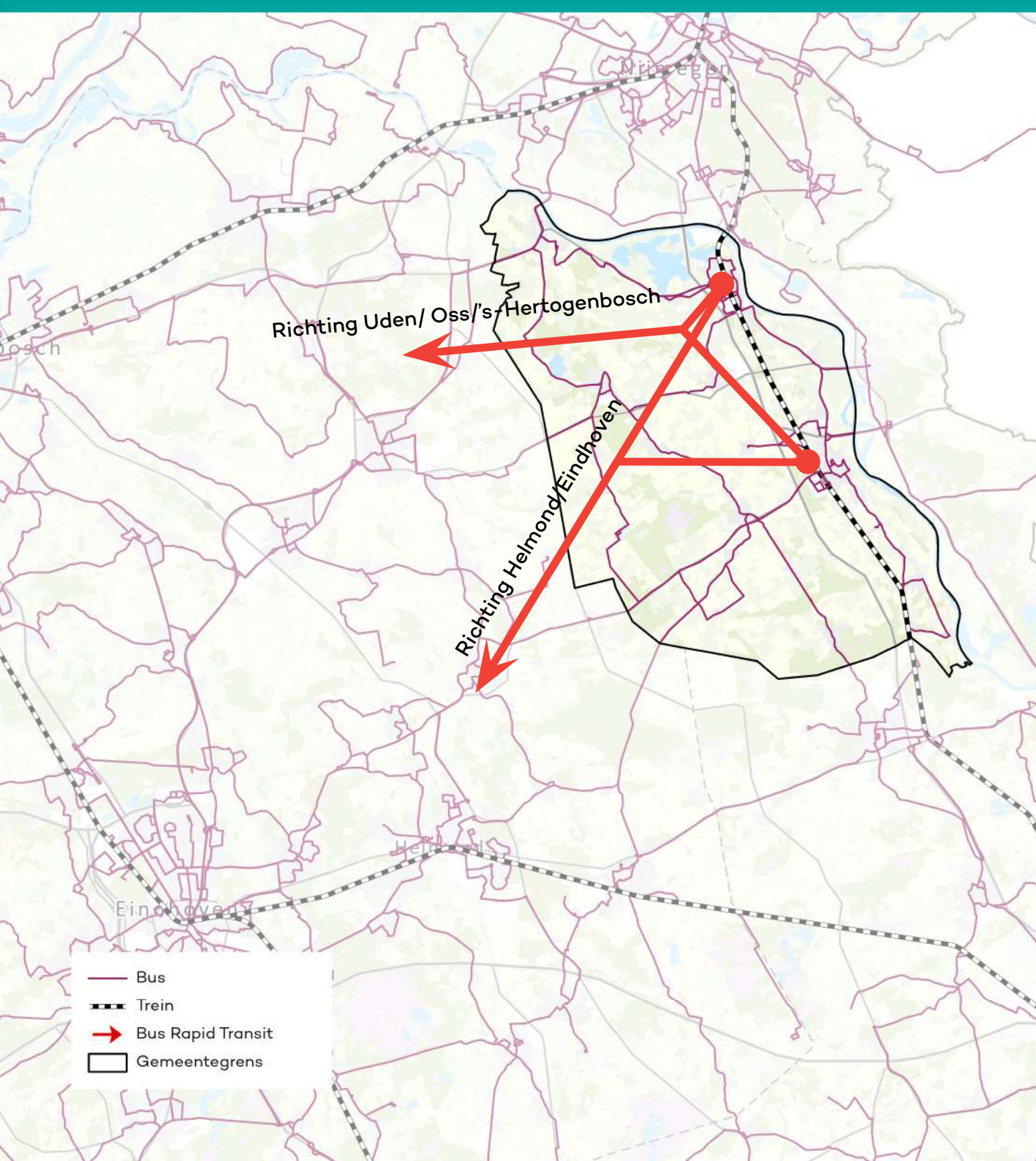
Om onze gemeente bereikbaar te houden voor iedereen is de beschikbaarheid van openbaar vervoer essentieel. Maar ook om onze inwoners te stimuleren om voor andere vervoerswijzen te kiezen dan de auto is een toegankelijk, comfortabel, veilig en snel openbaar vervoerssysteem wenselijk. We beschikken over een treinverbinding (Maaslijn) met drie stations en een uitgebreid netwerk van buurt- en lijnbussen. Echter is de capaciteit van de Maaslijn op bepaalde momenten te laag en gevoelig voor verstoringen doordat het enkelspoor is. Daarnaast is de afstand naar de bestaande treinstations groot. Ook hebben veel lijnen in ons busnetwerk vaak een lage frequentie, lange reistijden en geen dienstregeling in de avond of het weekend. Bovendien missen er hoogfrequente ov-verbindingen naar de rest van de provincie Noord-Brabant (omgeving 's-Hertogenbosch/Oss en Eindhoven/Helmond). In onze gemeente is vaak de autobereikbaarheid groter (en aantrekkelijker) dan de ov-bereikbaarheid. We werken aan een sluitend ov-systeem, met goede verbindingen tussen de dorpen richting station en voorzieningen in de steden, dat functioneert op basis van vraag én aanbod en gekoppeld is met andere vervoersnetwerken en mobiliteitshubs. Betaalbaarheid van het ov is onderdeel van onze lobby richting de concessiehouder.

### Netwerk

Het huidige ov -netwerk is aanbodgericht (vervoer komt op gezette tijden op gezette locaties) en bestaat uit de treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond en diverse lijn- en buurtbusverbindingen tussen kernen binnen en buiten de gemeente. De provincie en concessiehouder zijn verantwoordelijk voor het organiseren van dit aanbodgerichte openbaar vervoer. Als gemeente zijn we gesprekspartner.

Ons uitgangspunt is minimaal behoud van het huidige netwerk, maar we zetten volop in op verbetering (zie bijlage 4 gewenste situatie). Dat houdt in dat we in gesprek gaan met provincie en concessiehouder over verruiming van de dienstregeling (bijv. in de avonduren of het weekend) en het verhogen van de frequentie op sterke lijnen. Dat wil zeggen dat er wordt gekeken of lijnen aantrekkelijker en sneller gemaakt kunnen worden door het aantal stops in de kernen te verminderen. Dit is maatwerk per lijn. Daarbij wordt met aanvullende vervoersvoorzieningen gekeken naar de mogelijkheden om nieuwe (verder gelegen) haltes te bereiken. Als laatste gaan we in gesprek met de provincie en concessiehouder om de mogelijkheden te verkennen voor uitbreiding van het netwerk.





Het wensbeeld voor het ov-netwerk is weergegeven in figuur 4. Het netwerk toont het huidige netwerk van trein- en busverbindingen en enkele toevoegingen:

- Bus Rapid Transit (BRT) tussen Cuijk en/of Boxmeer en Uden/Oss/'s-Hertogenbosch
- Bus Rapid Transit (BRT) tussen Cuijk en/of Boxmeer en Helmond/Eindhoven
- Kansrijke locaties voor het creëren van snellere busverbindingen door het aantal stops te verminderen

Figuur 4: gewenst ov-netwerk gemeente Land van Cuijk

### *Bus Rapid Transit (BRT) verbindingen*

Het ov is in het huidige netwerk vanwege de laagfrequente verbindingen en de lange reistijden geen volwaardig vervoersalternatief richting de rest van de regio Noordoost-Brabant en Zuidoost-Brabant. Dat willen we veranderen en het Bus Rapid Transit-systeem biedt hiertoe mogelijkheden. BRT is een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat betrouwbare reistijden combineert met hoge vervoerscapaciteit, dat comfort biedt, en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct. Met BRT-kenmerken kan de bus voor een grotere range aan relaties (qua stedelijkheid, afstand, en omvang vervoersvraag) gebruikt worden dan de reguliere bus.

Om een BRT-systeem als zodanig te laten functioneren dienen waar mogelijk bijv. vrijliggende busbanen (op vertragende trajecten zoals in Cuijk/Boxmeer) te worden gerealiseerd en dient het aantal haltes tot een minimum te worden beperkt om de reistijden zo kort mogelijk te houden. We gaan het gesprek aan met de provincie en de concessiehouder over de mogelijkheden om deze verbindingen te realiseren vanuit onze grootste kernen Cuijk en Boxmeer, via enkel de provinciale wegen.

### *Maaslijn*

De Maaslijn is een van de langste, drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Als er een vertraging ontstaat kan deze niet worden ingelopen en verstoringen kunnen niet worden opgevangen omdat treinen alleen op stations kunnen passeren. Om écht concurrerende reistijden te kunnen bieden is dubbelspoor in combinatie met een hogere capaciteit, met name in de spits, cruciaal.

De komende jaren wordt op vier plekken langs de Maaslijn een extra spoor aangelegd, waarvan twee in onze gemeente: Cuijk en Boxmeer. Op die locaties wordt het aantal sporen van één naar twee uitgebreid en kunnen tegemoetkomende treinen elkaar passeren. Als gemeente blijven we partner in de samenwerking met ProRail. Dankzij de elektrificatie kan de dienstregeling worden versneld. Desondanks blijven we samen met andere gemeenten langs de Maaslijn, in gesprek met NS voor een hogere capaciteit van de treinen, met name in de spitsuren.





## Toegankelijkheid van het ov-netwerk

Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn, dus ook voor ouderen en mindervaliden. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van bushaltes, NS is verantwoordelijk voor de stations en de provincie voor busstations. Ons uitgangspunt, ook in gesprek met NS en de provincie, is dat elk station of bushalte toegankelijk is voor gebruikers met een rolstoel, rollator of kinderwagen, voor mensen die slecht ter been zijn en voor mensen met een visuele beperking, zodat zij zelfstandig de halte of het station kunnen vinden, bereiken, gebruiken en de reis kunnen maken. We zorgen zelf dat er bij zo veel mogelijk bushaltes de mogelijkheid is om te zitten, bij voorkeur overdekt. Ook moet er moet voldoende verlichting aanwezig zijn om de sociale veiligheid te waarborgen.

Toegankelijkheid gaat ook over de routes naar de stations en bushaltes toe. Ons primair en secundair fietsnetwerk sluit aan op de drukste ov-locaties. Daarnaast faciliteren we bij stations en andere opstapplaatsen de mogelijkheid om fietsen zoveel mogelijk veilig en overdekt te stallen. Hierbij wordt per locatie afgewogen wat de meest passende oplossing is. Binnen de komende jaren zorgen we dat de belangrijkste looproutes naar de stations en bushaltes altijd voorzien zijn van een toegankelijk voetpad.

## Aanvullende vervoersvoorzieningen

In gebieden waar het ov-aanbod beperkt is, is creativiteit en innovativiteit nodig om toch al onze inwoners met aanvullende vervoersvoorzieningen de mogelijkheid tot gebruik van het ov te bieden. In onze gemeente lopen al enkele van dit soort initiatieven zoals de RegioTaxi, Valys en de Zonnebus. Dit vraaggestuurd vervoer dient optimaal te worden aangesloten op elkaar en bestaand openbaar vervoer. Daarnaast zijn er ook kansrijke innovaties om het ov-aanbod te verrijken. Denk hierbij aan zelfrijdende busjes, welke nu vooral nog pilots hebben in stedelijke gemeenten zoals Helmond.

We staan als gemeente voorop om voor dergelijke innovaties als pilotgemeente in landelijk gebied te fungeren (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie). Voor alle aanvullende vervoersvoorzieningen dragen we als gemeente zorg dat hier goed over gecommuniceerd wordt zodat onze inwoners weten wat er beschikbaar is en hoe ze er gebruik van kunnen maken.

Samen met de provincie kijken we hoe deze diensten opgenomen kunnen worden in bestaande websites of apps voor informatievoorziening over het openbaar vervoer (zoals 9292).



## Hubs en deelmobiliteit

Naast lopen, fietsen en ov is deelmobiliteit belangrijk voor een duurzaam en toegankelijk mobiliteitsnetwerk. De focus op deelmobiliteit als onderdeel van de mobiliteitsketen past in de bredere maatschappelijke trend van 'bezit' naar 'gebruik'. Het gaat bij deelmobiliteit om het gedeeld gebruik van vervoersmiddelen, waardoor gebruikers alleen op de momenten dat zij daar behoefte aan hebben deze vervoersmiddelen kunnen gebruiken. Hiervoor hoeven mensen geen grote investeringen te doen in de vorm van bijvoorbeeld de aanschaf van een eigen auto.

Ook op locaties waar het openbaar vervoer beperkt aanwezig of toegankelijk is, kan een deelsysteem voorzien in vervoersbehoeften. Inwoners worden door de aanwezigheid van deelmobiliteit flexibeler in het maken van keuzes voor vervoer. Daarom zetten we volop in op de uitrol van deelmobiliteit in onze gemeente. Hierbij onderzoeken we de mogelijkheden tot samenwerking met grotere bedrijven in combinatie met het gebruik van deelmobiliteit.

### Deelauto

In onze landelijke gemeente is het hebben van een eigen auto haast noodzakelijk. Echter zien we tegelijkertijd ook dat veel huishoudens beschikken over 2 of meer auto's waarvan er slechts 1 dagelijks wordt gebruikt. Juist ter vervanging van deze 2e auto geloven we in de kansrijkheid van het deelauto-concept in onze gemeente. We streven naar een bereikbare deelauto voor iedereen die woonachtig is in één van onze kernen (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie). Bereikbaar houdt in dat er voldoende beschikbaarheid is en dat de loopafstand van de eigen woning naar de deelauto acceptabel is (300-500m). De rol die we hier als gemeente in nemen is enerzijds stimulerend en faciliterend en anderzijds initiatiefnemend.

### Deelauto's in wijken/buurtten

Onderzoek en praktijkervaringen laten zien dat deelautosystemen in woonwijken vooral succesvol zijn als deze worden geïnitieerd vanuit de burger zelf. Vaak betreft dit deelauto's die **enkel te gebruiken zijn door de buurt-/wijkbewoners**, en dus niet door gebruikers van buitenaf. Als gemeente gaan we dit soort initiatieven, mits duurzaam, faciliteren en stimuleren we andere buurten, wijken en kernen om ook deze initiatieven te ontplooiën.

### Deelauto's bij ov-locaties

Onze grootste ov-locaties (treinstations Cuijk, Boxmeer, Vierlingsbeek en busstation Grave) hebben een groter bereik dan alleen de buurt/wijk waar ze in liggen. Deelauto concepten kunnen op dit soort locaties een succesvolle verrijking zijn op de keuze in vervoerswijze. We initiëren zelf dat het deelauto concept wordt uitgerold op deze locaties.

### Deeltweewielers

We onderzoeken de mogelijkheid voor en stimuleren de markt waar nodig in het aanbieden van deeltweewielers. Met name elektrische fietsen (waaronder ook de OV-fiets) en scooters zijn een goed alternatief om een ketenreis over een langere afstand toch interessant genoeg te maken om te concurreren met de auto. Voorwaarde bij het aanbieden van deeltweewielers is dat verrommeling van de openbare ruimte wordt voorkomen. Daartoe wijzen we gebieden aan waarbinnen deeltweewielers aan- en afgemeld kunnen worden (station-based docking). De grootste centra en ov-locaties zijn, evenals voor deelauto's, locaties waar we dit concept gaan uitrollen.

## Hubs als voorziening voor het faciliteren van deelmobiliteit

Een mobiliteitshub is een locatie waar meerdere mobiliteiten samenkomen. Je kunt je auto parkeren en overstappen naar een (elektrische) fiets of trein om de reis naar je bestemming te vervolgen. De 'traditionele' hubs bevinden zich in onze gemeente nabij ov-locaties zoals trein- en busstations waar je je fiets en auto kan parkeren en kan overstappen op het ov. De komende jaren ontwikkelen we een nieuw soort hubs, gericht op het aanbieden van deelmobiliteit. Dit zijn zichtbare en vindbare locaties waar één of meerdere vormen van deelmobiliteit worden aangeboden. Deze hubs staan in buurten of wijken, maar ook bij een van de ov-locaties, aanvullend op de bestaande voorzieningen. We streven naar mobiliteitshubs met één systeem waarmee je op alle hub-locaties je deelvervoer mee kan nemen en kan achterlaten (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

### De organisatie van deelmobiliteit

Bij zowel de deelauto's voor buurten/wijken, de openbare deelauto's bij ov-locaties en de deeltweewielers dragen we zorg voor de:

- Organisatorische en financiële aspecten (openbare deelauto/deeltweewielers), tenzij het voor een specifieke wijk/ buurt is, dan wordt er organisatorische en financiële ondersteuning bij het verkrijgen geboden.
- Parkeerplaats met bijbehorende laadvoorziening (wijk/buurt en ov deelauto's )/stallingsvoorzieningen (deeltweewielers).
- Afstemming met omliggende gemeenten en regio's over de mogelijkheid om de openbare deelauto/ deeltweewieler na een reis op de locatie van bestemming achter te laten. Bij de openbare deelauto worden aanvullende afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van het voertuig voor gebruik door anderen, om later op de dag een deelauto weer beschikbaar te hebben voor de terugreis. Zo is het niet altijd noodzakelijk voor een gebruiker om een deelauto de hele dag te reserveren maar wordt enkel betaald voor het maken van de reis.

Hierbij is het uitgangspunt dat de markt dit uiteindelijk overneemt.

### Pakkethubs

In onze kernen wordt veel hinder ervaren van de vele bestelbussen die door onze woonstraten rijden. We zien de introductie van pakkethubs als een van de oplossingen voor deze problematiek. Pakkethubs zijn locaties in een buurt of wijk waar een pakketkluis komt te staan, deze worden waar mogelijk gecombineerd met mobiliteitshubs.

Bezorgers kunnen de pakketjes in deze kluis plaatsen en bewoners kunnen op een voor hen geschikt moment met een eigen code hun pakketjes uit de kluis halen. Bezorgdiensten hoeven zo niet meer de buurten/wijken in. We zien hier in de toekomst ook kansen voor retourneren.



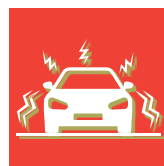
## 3.3. Verbeteren veiligheid en kwaliteit van leven

Mobiliteit kan objectief én subjectief een grote negatieve impact hebben op de veiligheid en kwaliteit van leven. Denk daarbij aan verkeersongevallen, geluids- en trillingshinder, luchtverontreiniging en beperkte ruimte voor groen. Een goede leefbaarheid is een van onze ambities en daarom zetten we volop in op het verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit. We werken in deze strategische lijn aan het realiseren van de volgende doelen:

- Een jaarlijkse vermindering van het aantal letselslachtoffers in het verkeer.
- Een jaarlijkse verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van verkeer en mobiliteit.
- Een jaarlijkse verbetering van de subjectieve leefbaarheidsbeoordeling onder inwoners



**Verkeersveiligheid**



**Trillingen en geluid**



**Parkeren in woonwijken**



# Verkeersveiligheid

In de periode 2018-2022 zijn in onze gemeente 1.888 ongevallen geregistreerd<sup>2</sup>, waarvan 1.159 op gemeentelijke wegen. Deze ongevallen op onze gemeentelijke wegen bestonden uit 526 ernstig gewonden en 17 verkeersdoden op gemeentelijke wegen.

Naast de geregistreerde cijfers ervaren ook onze inwoners deze onveilige situaties. In de knelpuntenkaart (zie [bijlage 2.2](#)) zijn gevaarlijke situaties de meest genoemde knelpunten. Landelijk wordt gesteld dat voor elke wegbeheerder geldt dat als we niks doen, het jaarlijkse aantal doden stagneert en het jaarlijks aantal ernstig gewonden verdubbelt richting 2040. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel en daarom zetten we als gemeente volop in op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

## Risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak ontwikkeld om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Dit is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. De nieuwe aanpak combineert de 'oude' reactieve aanpak op basis van ongevallen met een proactieve aanpak op basis van risico's. Als gemeente gaan we ook risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid. Hierbij benutten we diverse databronnen om de risico's en mogelijkheden om die risico's te verlagen, zo goed mogelijk in beeld te krijgen. Daarnaast blijven we ook (reactief) kijken naar waar ongevallen hebben plaatsgevonden, hoe en met wie, om zo aangrijpingspunten te vinden voor verbetering van de veiligheid. Door al deze gegevens met elkaar te combineren, worden ongevallen zoveel mogelijk voorkomen. Zo gaan we ook om met klachten over verkeersonveilige situaties. We nemen klachten van onze inwoners serieus, maar beoordelen elke situatie wel eerst op de mate waarin dit een objectief risico is alvorens we besluiten om een maatregel te treffen. In onze verkeersveiligheidsaanpak leggen we de focus op:

- **Veilige infrastructuur:** Een weginrichting die niet conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is kan risicoverhogend werken. In Land van Cuijk zorgen de volgende inrichtingselementen voor de grootste toename van het risico in dit thema: Het ontbreken van snelheidsremmers, het ontbreken van vrijliggende fietspaden langs 50 km/u wegen, onveilige kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en 30km/u wegen met asfaltverharding.
- **Heterogeniteit in het verkeer:** Een verschil in snelheid en massa van verkeersdeelnemers welke op dezelfde rijbaan bevinden zorgt voor risico's. In Land van Cuijk speelt dit risico met name tussen landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers.
- **Kwetsbare verkeersdeelnemers:** Een verkeersdeelnemer die kwetsbaar is heeft een hogere kans op een ernstige afloop van een ongeval. In Land van Cuijk zijn met name de fietsers/e-bikers en ouderen de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Belangrijk zijn daarbij zowel de meervoudige als de enkelvoudige (eenzijdige) ongevallen van (oudere) fietsers en voetgangers.

<sup>2</sup> Voor zowel doden als slachtoffers geldt: voor zover bekend. Bij de registratie van ongevallen is sprake van onderregistratie. Het werkelijke aantal dodelijke en letselslachtoffers ligt altijd hoger.

- **Onervaren verkeersdeelnemers:**  
Onervarenheid kan door onvoldoende taakbekwaamheid en een gebrek aan vaardigheden zorgen voor een grotere kans op betrokkenheid bij een ongeval. In Land van Cuijk dient extra aandacht uit te gaan naar de onervaren oudere op de e-bike en de jonge automobilist (17-24 jaar).
- **Snelheid in het verkeer:** In Land van Cuijk vinden structurele snelheidsoverschrijdingen plaats op veel 30 km/u, 50 km/u en 60 km/u wegen. Dit vergroot niet alleen de kans op een ongeval maar ook de kans op een ernstige afloop.
- **Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders:**  
Door drugs- en alcoholgebruik en afleiding zijn verkeersdeelnemers zich minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Daarnaast zijn er ook verkeersdeelnemers die structureel verkeersovertredingen begaan zoals bumperkleven, doorrijden bij een zebra-pad en het negeren van rood licht.

## Verbeteren van de weginrichting

Elke weg in de gemeente heeft een eigen functie (zie [paragraaf 3.2.1 Gemotoriseerd verkeer](#) voor de weg-categoriseringskaart). Bij elk van deze functies hoort een weginrichting conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Bij een Duurzaam Veilig-inrichting is de verkeersomgeving zo ingericht dat correct gedrag wordt afgedwongen en er geen ernstige ongevallen gebeuren. Voor de inrichting van onze wegen, fietspaden en voetpaden volgen we altijd deze richtlijnen.

De praktijk wijst echter wel uit dat deze richtlijnen niet zomaar overal toegepast kunnen worden. Er ontstaat frictie wanneer er bijvoorbeeld onvoldoende ruimte beschikbaar is, wanneer snelheidsremmende maatregelen zoals drempels zorgen voor geluids- en/of trillingsoverlast voor omwonenden of wanneer een verharding in elementen te kostbaar is of niet past bij het karakter van de omgeving. Ons uitgangspunt is dat veiligheid van onze kwetsbare weggebruikers voorop staat in de discussie met andere disciplines (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

Concessies in de inrichting leiden altijd tot een verhoogd risico op ongevallen, dus dit doen we alleen als het niet anders kan (maatwerk per locatie). Voor onze eigen wegen zijn we zelf verantwoordelijk dus

nemen we ook dit initiatief. Voor provinciale en Rijkswegen die door onze gemeente lopen zijn we gesprekspartner en zal dit ons standpunt zijn.

Met name rondom scholen worden vaak onveilige situaties ervaren. Dit komt enerzijds door de korte en hoge piek van weggebruikers op gezette tijden (bij aanvang of afloop van de schooldag) en door de concentratie van kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen). Bijzondere aandacht geven we daarom aan de schoolzones. Goed ingerichte schoolzones zijn nodig om weggebruikers en schoolgaande kinderen bewust te maken van het verkeer in hun omgeving. Schoolzones worden zoveel mogelijk uniform ingericht, met opvallend gekleurde elementen die passend zijn bij de scholen waarbij het doorgaand- en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk geattendeerd wordt op de school en de aanwezige kinderen. Ook zetten we rondom basisscholen in op initiatieven zoals de 'schoolstraat' (zie [paragraaf Fietsen](#)).



## Verbeteren van gedrag

Het verbeteren van het gedrag omvat het verbeteren van de vaardigheden om deel te nemen aan het verkeer én het verbeteren van de mate waarin men zich aan de verkeersregels houdt. We zetten daarom proactief in op verkeerseducatie- en campagnes om het gedrag in het verkeer te beïnvloeden.

### *Verkeerseducatie voor alle leeftijdsgroepen en vervoerswijzen*

Om onze verkeersdeelnemers veilig op weg te helpen organiseren we verkeerseducatie voor alle leeftijdsgroepen en vervoerswijzen. Dit wordt ook wel Permanente Verkeerseducatie genoemd. Het idee hierachter is dat verkeersdeelnemers op iedere leeftijd informatie, educatie en scholing op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid kunnen krijgen. Dit is afgestemd op hun levensfase en eventueel de vervoerswijze waar ze veel gebruik van maken. Voor de specifieke risicothema's (beginnende bestuurders en oudere verkeersdeelnemers) kijken we naar mogelijkheden om méér activiteiten te organiseren.

De gemeente heeft bij de uitvoering van verkeerseducatie een stimulerende en ondersteunende rol. Dit houdt in dat we actief op zoek gaan naar effectieve verkeerseducatie-activiteiten en hier ook

financieel een bijdrage aan leveren. De uitvoering van deze activiteiten wordt door de gemeenten zelf georganiseerd en ligt gedeeltelijk bij onze partners, zoals Veilig Verkeer Nederland, scholen (vanuit het Brabants VerkeersveiligheidsLabel, Totally Traffic en TT-projecten), Cumela, ZLTO en ouderenorganisaties zoals het KBO.

### *Verkeersveiligheidscampagnes gericht op alle weggebruikers*

Landelijk, provinciaal en regionaal worden er campagnes uitgevoerd gericht op het verbeteren van gedrag in het verkeer. We sluiten aan op de campagnes die op hoger overheidsniveau worden georganiseerd omdat gezamenlijkheid zorgt voor een brede uitstraling en omdat daarmee de investeringen ook laag zijn.

Campagnes waar we zeker op aanhaken zijn de MONO-campagne (gericht op afleiding), de BOB-campagne (gericht op rijden onder invloed) en 'Brabant gaat voor NUL' campagnes van de provincie (met elke keer een ander focusthema). In de basis ontwikkelen we geen eigen campagnes. Aanvullend op deze campagnes zetten we, in overleg met kernen en wijken, lokaal ook middelen in als de dynamische snelheidsindicator (DSI).

## Technologie om gedrag te beïnvloeden

Er komen steeds meer technologische ontwikkelingen waarmee het gedrag van verkeersdeelnemers beïnvloed kan worden. Dit speelt met name in de auto (zoals ISA<sup>3</sup> of rijhulpsystemen) een rol. Als gemeente geloven we in de bijdrage die deze ontwikkelingen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tevens kunnen deze ontwikkelingen helpen om grote investeringen in weginfrastructuur te besparen. We willen daarom graag als landelijke gemeente daar zeer proactief mee aan de slag (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).

We gaan onderzoeken wat er nodig is om onze infrastructuur geschikt te maken voor deze ontwikkelingen (denk aan de juiste bebording) en acteren daar op. Ook volgen we de ontwikkelingen en daar waar mogelijkheden zijn voor pilots stellen we (delen van) onze gemeente, mits veilig, graag beschikbaar als proeftuin.

## Handhaving

De aanpak van foutief gedrag is essentieel. Als de weginrichting op orde is, dan kan er gehandhaafd worden. Op dit moment is de handhavingcapaciteit bij politie beperkt en hebben BOA's nog maar beperkte verantwoordelijkheden om te handhaven op verkeer. We gaan in gesprek met de politie en BOA's om te kijken hoe we de handhavinginszetzet op foutief gedrag, gericht

op alle type verkeersdeelnemers, kunnen verhogen. Handhaving door BOA's zou zich o.a. kunnen richten op telefoongebruik op de fiets, fietsen zonder verlichting en door rood fietsen.

## Sluipverkeer

Bij file of opstoppingen op doorgaande wegen zal een deel van het verkeer een alternatieve route zoeken via wegen die daar minder op toegerust zijn. Dit is sluipverkeer. Sluipverkeer kan zorgen voor een negatief effect op de leefkwaliteit in straten, wijken en kernen.

Daarnaast hebben sluispende personenauto's vaak 'haast' en rijden ze zodoende vaak te hard. Zo ontstaan onveilige situaties. In onze gemeente wordt op meerdere locaties (zie [bijlage 2.2](#) subjectieve knelpunten per kern) de aanwezigheid van sluipverkeer ervaren. Dat gaan we aanpakken.

Sluipverkeer in onze kernen ontstaat als gevolg van capaciteitsproblemen (zoals ongevallen of files) op snelwegen, provinciale wegen of andere belangrijke gemeentelijke wegen of doordat navigatiediensten deze routes altijd als korter of sneller adviseren. In [hoofdstuk 3.4](#) wordt beschreven hoe we (samen met de Provincie Noord-Brabant en het Rijk) ons gaan inspannen om de doorstroming op deze wegen te gaan

verbeteren. Dit is echter een traject van de lange adem. Daarom gaan we tot die tijd ook lokaal maatregelen treffen tegen sluipverkeer:

- Op locaties waar er een vermoeden is van aanwezig sluip(vracht-)verkeer voeren we kentekenonderzoeken uit.
- We stellen verboden in voor doorgaand vrachtverkeer (zie [bijlage 4](#) gewenste situatie).
- We gaan met politie en BOA's in overleg over handhaving op het verbod voor doorgaand vrachtverkeer.
- We organiseren actief campagnes (denk aan posters) om weggebruikers van buiten de gemeente te wijzen op de onwenselijkheid van sluipen door onze kernen en ze te wijzen op de alternatieven
- We gaan in gesprek met navigatiediensten om bij vertragingen op de belangrijkste wegen sluiproutes door onze kernen niet als alternatief te adviseren. Hiervoor haken we aan op het Smartwayz.NL initiatief van de provincie Noord-Brabant.

---

<sup>3</sup> *Intelligente Snelheidsassistentie: een systeem dat ervoor zorgt dat voertuigsnelheden de maximumsnelheid niet overschrijden*



## Trillingen en geluid

Er zijn geen gemeentebrede objectieve cijfers beschikbaar over de mate van trillingen- en geluidsoverlast in onze gemeente. Echter wordt deze hinder wel door inwoners ervaren (zie [bijlage 2.2](#)), in diverse straten door de hele gemeente. Een verkeersveiligheidsmaatregel zoals een drempel of klinkerverharding is effectief tegen het terugdringen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer en het creëren van een geloofwaardige snelheidslimiet.

Daar staat echter tegenover dat deze maatregelen, zeker bij een bepaalde hoeveelheid of type verkeer, kunnen zorgen voor geluid- en trillingshinder voor direct aanwonenden. En heeft daarmee een negatieve impact op de kwaliteit van leven. We handelen op de volgende manier wanneer dit spanningsveld in de praktijk ontstaat:

- In kaart brengen van de problematiek: is een snelheidsmaatregel wel echt noodzakelijk en/of is de trilling- en/of geluidsoverlast gegrond?
- We gaan in gesprek met alle belanghebbenden over de maatregelen;
- Drempels en plateaus zijn vaak effectieve maatregelen om de snelheid te reduceren, maar we bekijken ook altijd of alternatieven zijn, zoals wegversmallingen;

- Klinkerverharding zorgt het meest voor een geloofwaardige snelheidslimiet in woonstraten. We staan open voor het toepassen van innovatieve ontwikkelingen zoals 'stille klinkers';
- Als er geen alternatieven mogelijk zijn en we er niet uit komen met de belanghebbenden gaat verkeersveiligheid altijd boven leefbaarheid.

Geluid- en trillingshinder ontstaat ook vaak door hoogteverschillen op de weg. Wanneer we zien dat dit het geval is zorgen we samen met beheer voor een snelle oplossing.





## Parkeren in woonwijken

De auto is een belangrijk vervoersmiddel in onze gemeente, vooral voor lange afstanden. Maar het bezit van één of meerdere auto's per huishouden vraagt ook om de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen. Juist daar ontstaat frictie. Vanuit onze klimaatopgave zijn we genoodzaakt onze openbare ruimte te vergroenen en tegelijkertijd vergroot groen en minder auto's ook de kwaliteit van leven in woonstraten. Parkeervoorzieningen 'bezetten' de ruimte die hiervoor uitermate geschikt is.

Omdat we ook inzetten op het stimuleren van andere vormen van mobiliteit (ov, fiets, deelauto) worden bewoners gestimuleerd hiervan gebruik te maken. We gaan daarom in delen van onze gemeente het parkeren anders organiseren. Een brede ruimtelijke afweging met andere disciplines (zoals wonen) is altijd het uitgangspunt:

### **Nieuwe woonstraten:**

- We streven naar een lagere parkeernorm voor woonstraten dan de huidige parkeernorm. Zo sturen we als gemeente aan op minder autogebruik.
- We zorgen voor geclusterd parkeren op enige afstand. De straat blijft hiermee autovrij met ruimte voor groen en op een acceptabele loopafstand

maar enigszins 'verborgen' tussen de woningen, worden meerdere parkeerplaatsen gerealiseerd.

- We realiseren zo veel mogelijk groene parkeervoorzieningen.

### **Bestaande woonstraten:**

- We voeren, gekoppeld aan reconstructies of signalen over te veel of te weinig parkeerruimte, parkeerdrukmetingen uit om te bepalen of er parkeerplaatsen kunnen verdwijnen of bij moeten komen. Als er een tekort blijkt te zijn gaan we eerst in overleg met de straat over het verlagen van de parkeerdruk voordat we er voor kiezen om nieuwe parkeerplaatsen realiseren. Bij voorkeur zijn deze ook groen.
- We introduceren (op buurtinitiatief) deelauto's als alternatief voor het bezit van een (tweede) auto. We hanteren de (landelijke) vuistregel dat een parkeerplaats voor een deelauto vier bestaande parkeerplaatsen vervangt. Op basis van ervaringen kan deze vuistregel naar boven of beneden bijgesteld worden. Als het concept succesvol blijkt, kunnen we meerdere deelauto's introduceren en parkeerplaatsen verwijderen.



## 3.4. Verbeteren vestigingsklimaat voor bedrijven

Eén van onze ambities is een optimaal vestigingsklimaat voor bedrijven met een reikwijdte die verder gaat dan het Land van Cuijk. We willen levendige en bedrijvige centra in de kernen en winkelgebieden, ondernemende bedrijven- en industrieterreinen, bloeiende agrarische ondernemingen en aantrekkelijke toeristische attracties. Bereikbaarheid is een van de essentiële factoren om deze ambitie te realiseren en staat ook voorop bij het plannen van nieuwe economische ontwikkelingen. Behoud van leefbaarheid in de rest van de omgeving is daarbij een voorwaarde. We werken binnen deze ambitie aan het realiseren van de volgende doelen:

- Een jaarlijkse afname van het reistijdverlies in de gemeente.
- Een jaarlijkse verbetering van de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen.



**Vlotte en multimodale verbinding met de regio**



**Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen**



**Vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden**



**Parkeren in centra**



**Bereikbaarheid voor landbouwverkeer**



**Innovatie**





## Vlotte en multimodale verbinding met de regio

We willen een aantrekkelijk vestigingsklimaat creëren dat verder reikt dan onze eigen gemeente. Vlotte en multimodale verbindingen met (gemeenten in) de omliggende regio's zijn daarvoor essentieel. Bedrijven krijgen zo een groter bereik aan klanten én werknemers. Verbetering van de fietsroutes en het openbaar vervoer zetten we vol op in, maar in onze landelijke gemeente is een vlotte en directe bereikbaarheid met het gemotoriseerd verkeer (personenauto, bestelbus of vrachtauto) ook essentieel. In de huidige situatie zijn er met name in de ochtendspits vertragingen op de A73, N264, N321 en de N272 en op de Spoorstraat/Sint Anthonisweg/Beugenseweg in Boxmeer en de Beersebaan in Cuijk. Als we niets doen, neemt de druk op deze wegen toe richting 2040. Daarnaast ontbreekt een snelle oost-west verbinding tussen de A73 en de A50.

### *Vlotte doorstroming van wegen op gemeentelijk grondgebied*

Het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen is onderdeel van onze oost-westverbinding. Op de overige wegen gaan we op de volgende manier de doorstroming verbeteren:

- We blijven continu in gesprek met het Rijk over verbeteringen aan de A73 en de A50, zowel op de wegvakken als bij de aansluitingen. We zetten met deze

lobby in op capaciteitsuitbreiding en/of het omleiden van het verkeer via andere Rijkswegen zodat de benodigde capaciteit omlaag gaat.

- Spoorstraat/Sint Anthonisweg in Boxmeer: integraal plan ontsluiting Boxmeer.
- Beersebaan in Cuijk: realisatie turborotonde of iVRI (onderzoek loopt).

### *Oost-westverbinding*

De provinciale N321, N264 en de N272 ontsluiten veel verkeer, waarvan een hoog aandeel vrachtverkeer (met name op de N264). Deze wegen zorgen vanwege de capaciteit en geldende maximumsnelheid voor een onvoldoende snelle oost-westverbinding tussen de A77, de A50 en de rest van de regio Noordoost-Brabant en Zuidoost-Brabant. Tevens zorgt de routing door enkele kernen voor subjectieve en objectieve leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Verbetering van deze verbinding zou een positieve bijdrage leveren aan de verbinding met omliggende regio's en het vestigingsklimaat in onze gemeente. In een separate studie bepalen we de maatregelen waarop we in gaan zetten. Onderdeel hiervan is ook de vrachtwagenheffing.





# Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen

## Bedrijventerreinen

In onze gemeente heeft autobereikbaarheid van bedrijventerreinen, terreinen met middelzwaar verkeer en kantoren altijd prioriteit gehad. We gaan de mogelijkheden om de bedrijventerreinen te bereiken uitbreiden. We zetten in op verbetering van fietsroutes (zie [paragraaf 3.1.2 Fietsen](#)) en openbaar vervoer, waarmee we duurzame mobiliteit stimuleren. Samen met gevestigde bedrijven bekijken we de mogelijkheden voor (het faciliteren van) deelmobiliteit bij bestaande of nieuwe ov-haltes. We gaan in het kader van de werkgeversaanpak met de bedrijven in gesprek om andere vormen van verplaatsen door werknemers te stimuleren.

## Industrieterreinen

Anders dan op bedrijventerreinen met een relatief hoog aandeel kantoorfuncties heeft op industrieterreinen (met name zware industrie) bereikbaarheid met langzame vervoerswijzen minder prioriteit. Het gros van het verkeer betreft zwaar verkeer en dit zal door het type bedrijven ook niet veranderen. In onze gemeente zijn de Haven Cuijk, Laarakker, Sterckwijk en SaxeGotha de industrieterreinen met zware industrie. Op deze industrieterreinen (en eventuele nieuwe) houdt bereikbaarheid voor zwaar verkeer prioriteit. Dat betekent op de wegen op het terrein zelf voldoende ruimte om elkaar te passeren en een maximumsnelheid van 50 km/u voor een vlotte doorstroming en een geloofwaardige snelheidslimiet (i.v.m. de breedte).

We realiseren enkel een vrijliggend fietspad op de hoofdroute of wegen die onderdeel uitmaken van het primair of secundair fietsnetwerk. Als dit niet past leiden we de fietser om of waarderen we de weg af naar 30 km/u met fietsvoorzieningen op de rijbaan (zie [paragraaf 3.1.2 Fietsen](#) voor meer informatie).





## Vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden

Vrachtwagenparkeren zorgt voor vragen en klachten in de gemeente. Denk aan o.a. parkeeroverlast voor omliggende woningen of bedrijven of sociale onveiligheid. In de gemeente is er geen uniform beleid ten aanzien van vrachtwagenparkeren (in woonwijken én op bedrijven- en industrieterreinen) en overnachtingsmogelijkheden. Dit is wel gewenst.





## Parkeeren in centra

Bereikbaarheid van de centra van onze kernen met de auto is belangrijk. Echter, parkeren voor de deur is in geen van deze centrumgebieden noodzaak. Enkel in Boxmeer en Cuijk is de belangrijkste winkelstraat autovrij, maar ook hier kan de centrumbezoeker zeer dicht bij de winkels parkeren.

Het zo veel mogelijk weghalen van de auto uit de centra (autoluw maken) vergroot de mogelijkheden om beleving toe te voegen, denk hierbij aan meer ruimte voor de voetganger en fietser, groen, waterberging en kunst. De aantrekkelijkheid neemt toe. Daarom gaan we de mogelijkheden onderzoeken om in een groter gebied rondom onze grootste centra (Boxmeer, Cuijk en Grave) autoluw te maken, bijvoorbeeld door op gezette tijden geen auto's toe te staan. Dat houdt in dat men de auto verder weg parkeert, met aandacht voor aantrekkelijke looproutes naar het centrum. We beseffen ons dat autobereikbaarheid ook juist de kracht is van deze centra, dus we zoeken naar de juiste balans.

Parkeerregulering gaat in deze ontwikkeling een belangrijke rol spelen. Op dit moment is er geen betaald parkeren in onze gemeente en we zien de noodzaak daar ook niet voor. De huidige regulering met blauwe zones loopt door maar deze evalueren we wel periodiek om te bepalen of de zones of parkeertijden aangepast moeten worden. De 'centra' van de overige kernen maken we niet autoluw, maar ook daar houden we in de gaten of regulering kan bijdragen aan het vergroten van de aantrekkelijkheid.





## Bereikbaarheid landbouwverkeer

Als landelijke gemeente met een groot aantal agrarische ondernemingen en een groot areaal landbouwpercelen is landbouw een belangrijk onderdeel van onze economie. Om voor agrariërs een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren dienen de percelen zo direct mogelijk bereikbaar zijn. Op dit moment zijn landbouwvoertuigen toegestaan op vrijwel alle wegen in onze gemeente, en dus ook in de kernen.

Op enkele wegen waar ook fietsers op de rijbaan zitten kan dit vanwege de breedte en massa van landbouwvoertuigen leiden tot (subjectief) onveilige situaties. In enkele kernen wordt dit als hinderlijk ervaren (vooral de grotere kernen), in andere (vaak kleinere kernen) is het een geaccepteerd gegeven. Idealiter sluiten we alle wegen binnen de kom af voor doorgaand landbouwverkeer, waarbij maatwerk wel tot de mogelijkheden behoort.

Daarbij kan dan gedacht worden aan toestaan in de kern, maar wel het weren uit schoolzones of andere gebieden met veel langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers, evt. op specifieke (spits)tijden. Als gemeente gaan we altijd in gesprek met de agrarische sector om tot passende maatregelen te komen. Er dient altijd een alternatief beschikbaar te zijn of te komen. Als gemeente verlenen we geen breedteonthefingen voor landbouwvoertuigen.



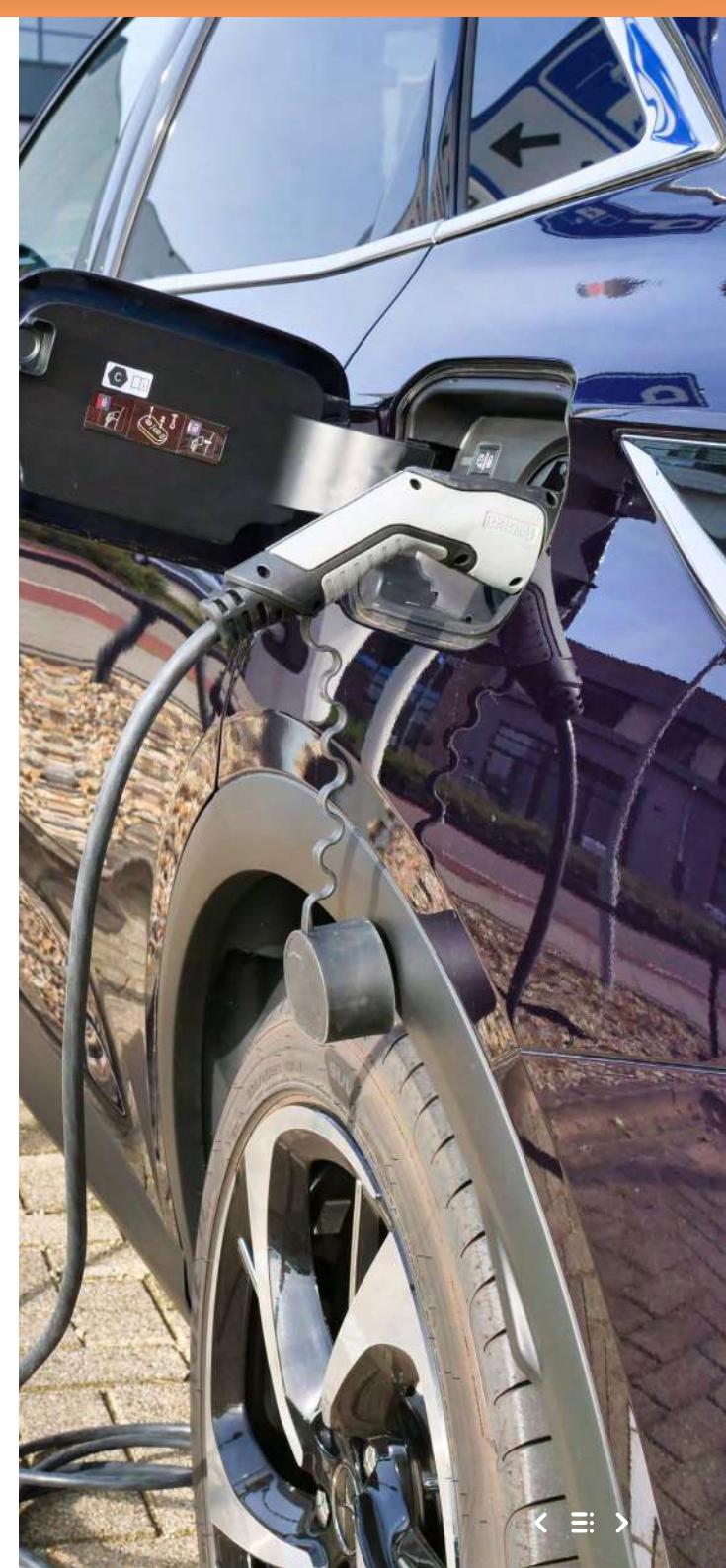


## Innovatie

Ondernemen is innoveren en als gemeente gaan we onze ondernemers ook ruimte bieden om te innoveren. Ook op het gebied van mobiliteit speelt innovatie een grote rol. Van technologische ontwikkelingen in de auto tot digitalisering, nieuwe voertuigen, of verduurzaming van huidige voertuigen zoals elektrisch rijden of vrachtwagens op waterstof en methoden om anders reizen te stimuleren. Als gemeente lopen we graag voorop in innovatieve mobiliteitsontwikkelingen en dit willen we doen samen met onze ondernemers, inwoners en bezoekers.

We gaan als gemeente proactief innovatieve ontwikkelingen signaleren en samen met onze ondernemers de mogelijkheden verkennen om dit in de praktijk uit te rollen. Daarnaast moedigen we onze ondernemers ook aan om zelf met innovaties te komen, die we als gemeente waar mogelijk (zonder dat de veiligheid in het gedrang komt) faciliteren. Inzet van een zelfrijdende bus (bijv. Fabulos) op onze grotere bedrijventerreinen, van en de meest nabij gelegen ov-locatie, is een initiatief waarvan we de toepassingsmogelijkheden gaan verkennen.

Initiatieven van inwoners en bezoekers worden ook aangemoedigd en waar mogelijk gefaciliteerd. Ook sluiten we aan bij verkeersinnovaties van Europese of landelijke projecten die specifiek passen bij Land van Cuijk (bijv: specifiek op landelijke gebieden, kleine kernen versus leefbaarheid en bereikbaarheid).





# 4

## Bijlagen

---

Bijlage 1 beschrijft de kaders waarin het mobiliteitsplan is ingepast. Deze kaders bestaan uit mobiliteitsbeleid van de voormalige gemeenten van Land van Cuijk en relevant beleid van andere gemeentelijke disciplines en hogere overheden. In bijlage 2 wordt de huidige mobiliteitssituatie beschreven, op basis van zowel objectieve mobiliteitsgegevens als subjectieve gegevens uit de knelpuntenkaart. Daarnaast is de toekomstige situatie bekeken door de trends en ontwikkelingen in kaart te brengen (bijlage 3) en zijn de gemeenteraad en belangenorganisaties in de vorm van stellingen bevraagd naar de meest gewenste situatie (bijlage 4).

# Bijlage 1: Beleidskaders

## 1.1. Mobiliteitsbeleid gemeente Land van Cuijk

Voor de fusie in 2022 hadden de gemeenten Boxmeer, Cuijk, Mill en Sint Hubert en Sint Anthonis elk een eigen mobiliteitsbeleid. Enkel de gemeente Grave had geen vastgelegd mobiliteitsbeleid. Verkeer was hier een onderwerp in het coalitieprogramma en zo werd bepaald wat uitgevoerd moest worden. Met het ontstaan van een nieuwe gemeente Land van Cuijk is het belangrijk dat bestaande ambities worden samengebracht, lokale focus aandacht krijgt en uitdagingen die nog steeds overeind staan worden opgenomen in het beleid.

Het mobiliteitsbeleid van de voormalige gemeenten is belangrijke input voor de vorming van de nieuwe mobiliteitsplan. De belangrijkste punten zijn:

- De ambitie in het GVVP van Boxmeer (2014) richtte zich op het creëren van een infrastructuur met voldoende capaciteit voor het waarborgen en verbeteren van de bereikbaarheid van kernen, economische zwaartepunten en concentraties van voorzieningen. Het creëren van een bereikbaar en leefbaar centrum van Boxmeer was een speerpunt en er was aandacht voor duurzaamheid in de vorm van groeibeperking, terugdringen van autobezit en duurzamere auto's. Veel projecten om deze ambities te realiseren zijn uitgevoerd. Zo is onder meer de capaciteit vergroot op de Provincialeweg op het gedeelte tussen de aansluiting A77, de Sterckwijck en op wegvak Laan Leijdekkers. De ontsluiting van de Health Campus met het openbaar vervoer blijft een belangrijk aandachtspunt.
- De ambitie in het Verkeer- en Vervoerplan van de gemeente Cuijk (2012) zette in op een drietal thema's: 1. Het voorzien in de verplaatsingsbehoefte van personen en goederen. 2. Het integraal bevorderen van de objectieve en subjectieve veiligheid. 3. Het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Aandachtspunten als de kwaliteit van het fietsnetwerk, fietsstimulering, gedragsbeïnvloeding, bereikbaarheid van het centrum, de veiligheid van schoolroutes, fietsenstallinglocaties en geluidshinder blijven actueel. Er is daarnaast een behoefte aan duidelijke netwerken voor verschillende vervoerswijzen.
- In de ambitie in het Verkeer- en Vervoerplan van de gemeente Mill en Sint Hubert (2012) was het belangrijk de openbare ruimte dusdanig in te richten en te onderhouden dat deze voor alle gebruikers leefbaar, verkeersveilig en prettig te gebruiken is. Het plan focust sterk op verkeersveiligheid en het optimaal inrichten van de netwerken van de verschillende vervoerswijzen. Veel van de projecten uit dit GVVP zijn uitgevoerd. Denk o.a. het weghalen van paaltjes op fietsroutes om de veiligheid te vergroten, het verbeteren van een aantal oversteeklocaties en de aanpak van enkele locaties met hoge snelheden. Ook is de openbare ruimte getoetst op het 'seniorproof' maken. Een aantal punten blijven van belang op de agenda, zoals de veiligheid van schoolroutes, aandacht voor jonge automobilisten en senioren, hoge snelheden en het fietsnetwerk.

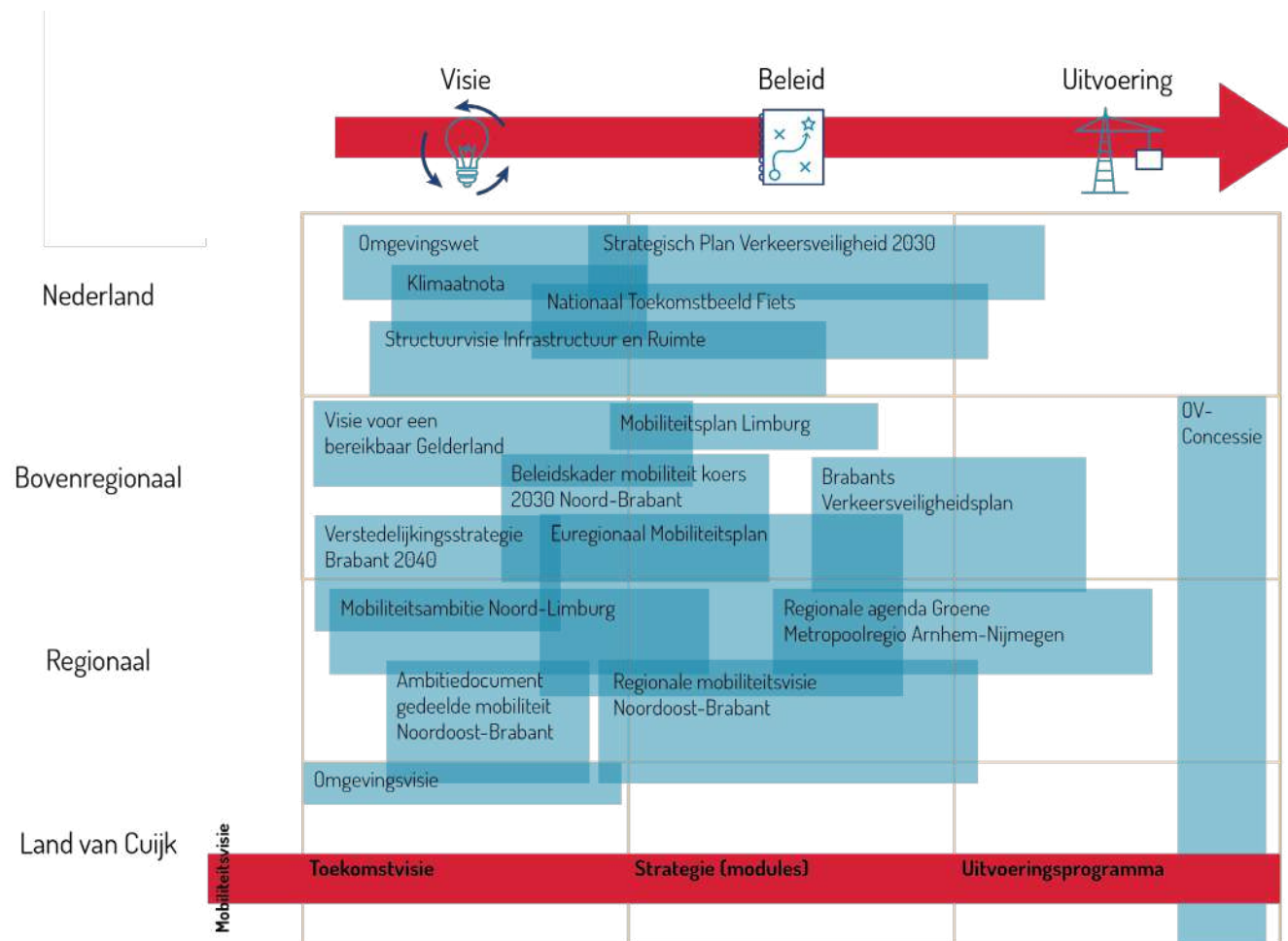


- De Mobiliteitsaanpak van Sint Anthonis (2019-2023) zette in op een drietal sporen: 1. Bereikbaarheid van economische locaties en (woon)voorzieningen. 2. Kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. 3. Toegankelijkheid mens en omgeving. In het oude plan was het terugbrengen van 80 km/u naar 60 km/u buiten de kom een opgave. De meeste 80 km/u wegen buiten de bebouwde kom zijn teruggebracht naar 60 km/u. Aandachtspunten uit de mobiliteitsaanpak welke nog steeds actueel zijn de komende jaren nog aandacht behoeven, betreffen: de omgang met landbouwverkeer, 60 km/u wegen, het uitbreiden van laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte, de veiligheid van schoolroutes in combinatie met grote en zware motorvoertuigen die deze routes kruisen en het fietsparkeren.

Voor de nieuwe Mobiliteitsplan is het wenselijk om te komen tot gedeelde ambities en speerpunten, maar tegelijkertijd ook, met name in de uitvoering van projecten, aandacht te houden voor specifieke aandachtspunten in de verschillende kernen.

## 1.2. Overig relevant beleid Land van Cuijk

De mobiliteitsopgave in Land van Cuijk is niet op zichzelf staand en is nauw verbonden met de opgaven op landelijk, provinciaal en regionaal niveau maar ook met de andere opgaven van Land van Cuijk en omgeving. Beleidsdocumenten en programma's die samenhangen met deze mobiliteitsplan zijn ingedeeld op basis van overheidsniveau en type: Visie, Beleid en Uitvoering. Zie daarvoor onderstaande figuur en een korte beschrijving.



De belangrijkste kaders uit bovenstaande beleidsstukken zijn:

- **Omgevingswet:** Afstemming en samenwerking met buurgemeenten, de regio en inwoners is noodzakelijk;
- **Omgevingsvisie:** Mobiliteit als integraal onderdeel van omgevingsbeleid, afstemming met disciplines als economie, energietransitie, ruimtelijke ontwikkeling, toerisme en beheer en onderhoud.
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Brabants Verkeersveiligheidsplan:** In 2050 zijn er NUL verkeersslachtoffers door risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid;
- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:** Aandacht naar de kwaliteit van de infrastructuur in het landelijk gebied;
- **Klimaatnota:** In lijn met de energietransitie wordt de elektrificatie van voertuigen verstevigd en gefaciliteerd;
- **Nationaal Toekomstbeeld Fiets:** Het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals fietsen of wandelen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen;
- **Beleidskader mobiliteit koers 2030:** Inzet op ketenverplaatsingen om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en hiermee de mobiliteitstransitie te faciliteren.
- **Ov-concessie:** Het organiseren van doelgroepenvervoer door dit beter te integreren met het openbaar vervoer (ov) en door mensen met een mobiliteitsbeperking te stimuleren het ov te gebruiken;
- **Euregionaal Mobiliteitsplan:** Het realiseren van grensoverschrijdende maatregelen, die de mobiliteit en bereikbaarheid vergroten en inspelen op de actuele mobiliteitsontwikkelingen.
- **Verstedelijkingsstrategie 2040:** Inzet op een verstedelijkingsstrategie die zorgt voor meer stedelijkheid, een concentratie van wonen en werken en daarmee voor meer draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer. Met inzet op drie kernwaarden (kwaliteit van leven, klimaatpositief en meerwaarde maken) en vijf ontwikkelprincipes waaronder de mobiliteitstransitie voor stad en dorp;
- **Regionaal Mobiliteitsagenda Noordoost-Brabant:** Het investeren in aantrekkelijke leefomgeving. Dat betekent een sociale, aangename, veilige, duurzame en gezonde leefomgeving voor iedereen;
- **Mobiliteitspakket SRsH:** Opstellen van een meerjarig, samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat (conform ontwikkelperspectief) aansluit op de verstedelijkingsrichting van de regio (inclusief woondeals), de mobiliteitstransitie en de schaa sprong ov/deelmobiliteit/fiets faciliteert en de mobiliteitsimpact beperkt van het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten.
- **Ambitiedocument gedeelde mobiliteit Noordoost-Brabant:** Het gezamenlijk als één overheid in Noordoost-Brabant zorgen dat iedereen die zelfstandig kan reizen gebruik kan maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels.

- **Mobiliteitshubs Oost-Brabant:** in deze studie is onderzoek gedaan naar de meest kansrijke hubs in de regio. In de gemeente Land van Cuijk betreft dit 4 regionale hubs: Station Boxmeer, Station Vierlingsbeek, Station Cuijk en Busstation Grave.
- **Onderzoek Toegang voor iedereen:** bereikbaarheidsanalyses voor alle vervoerswijzen in het landelijk gebied. Mensen met toegang tot een auto hebben veruit de hoogste bereikbaarheid van voorzieningen en banen, zelfs in de spitsuren, en die bereikbaarheid is nog hoger in de daluren, omdat congestie op het wegennet dan beperkter is. Mensen die zich (moeten) verlaten op het openbaar vervoer hebben aanzienlijk minder bereikbaarheid, vooral als ze wonen in landelijk gebied, in de stadsranden of in suburbane kernen. Bovendien neemt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer af in de daluren in alle typen gebieden, vanwege lagere vervoersfrequenties. De fiets kan weliswaar bijdragen aan de bereikbaarheid, maar in suburbane kernen, dorpen en in landelijk gebied is de fietsbereikbaarheid van (bovenlokale) voorzieningen en banen vaak beperkt.
- **Onderzoek reismotieven SmartwayZ.NL:** hierbij is onderzoek gedaan naar welke alternatieven van duurzame mobiliteit de meeste potentie hebben. Resultaat is de vervoerswijzen die ten opzichte van de auto de meeste potentie de e-fiets, fiets en speed-pedelec zijn. Daarnaast is het kansrijk om inwoners te stimuleren thuis te werken.

In de uitwerking van het mobiliteitsplan zijn de centrale thema's uit het vigerend beleid lokaal doorvertaald.

# Bijlage 2: Huidige mobiliteitssituatie

## 2.1. Huidige mobiliteitssituatie (objectief)

De huidige mobiliteitssituatie is een belangrijk vertrekpunt voor de nieuwe mobiliteitsplan. Hiervoor zijn objectieve relevante (mobiliteits) gegevens geanalyseerd.

### *Raakvlakken met buurgemeenten*

- Inwoners van de gemeente hebben voorzieningen in buurgemeenten nodig om volledig te voorzien in hun behoefte
- Arbeidsmarkt en externe voorzieningen: noorden gericht op Nijmegen, Mill op Uden, Boxmeer op Nijmegen, Venray en Genneep
- Interne voorzieningen: veel uitwisseling vanwege scholen, ziekenhuis Boxmeer en treinstations
- Recreatief: veel uitwisseling met buurgemeenten

### *Demografie*

- Circa 91.000 inwoners
- 3% groei in de afgelopen 10 jaar
- Vergrijzing

### *Langzaam verkeer*

- Fietsbewegingen vooral gericht op de centra van de grootste kernen
- Er is een fijnmazig netwerk van snelfietsroute, hoogwaardige fietsroutes en hoofdfietsroutes
- Meeste fietsverkeer in Grave, Cuijk en Boxmeer
- Veel reizen over korte afstanden (onder de 7,5 en 15 kilometer) worden met de auto gedaan en niet met de fiets.
- Niet alle hoofdfietsroutes zijn voorzien van (vrijliggende) fietsvoorzieningen
- Er is geen specifiek voetgangersnetwerk, niet alle wegen binnen de kom hebben voetpaden

### *Openbaar vervoer*

- Treinverbinding (Maaslijn) tussen Nijmegen en Roermond met 3 stations: Cuijk, Boxmeer en Vierlingsbeek
- Uitgebreid netwerk van lijnbussen en buurtbussen, maar met vaak een lage frequentie en lange reistijden
- Geen hoogfrequente verbindingen naar de rest van Noord-Brabant
- Autobereikbaarheid is groter dan de ov-bereikbaarheid.

### *Verkeersveiligheid*

- 1.888 geregistreerde ongevallen in de periode 2018-2022, waarvan 1.159 op gemeentelijke wegen
- 526 ernstig gewonden en 17 verkeersdoden op gemeentelijke wegen in dezelfde periode
- Grootste risico-indicatoren als gevolg van de inrichting: het ontbreken van snelheidsremmers (op lange rechtstanden op 30 en 60 km/u wegen en op kruisingen tussen 60 km/u wegen), de afwezigheid van vrijliggende fietspaden langs 50 km/u wegen, kruispunten tussen GOW's (50-50 en 50-80) die niet voorzien zijn van een rotonde of VRI, wegdekken met een andere verharding dan open (30km/u) en de interactie tussen landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers, binnen en buiten de bebouwde kom.
- Risicogroepen en -modaliteiten: fietsers, ouderen en onervaren (jonge) automobilisten
- Risicogedragingen: rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, normvervaging en snelheidsoverschrijdingen op 30, 50 en 60 km/u wegen.

### **Duurzame mobiliteit**

- Energieverbruik van verkeer en vervoer (37,81 GigaJoule per inwoner per jaar) en daarmee 3e gemeente in de regio Noordoost-Brabant
- In 2022 zijn er ca. 350-400 (semi)publieke oplaadpunten binnen de gemeente

### **Autobezit**

- Het autobezit is sinds 2010 gestegen met ca. 20% van 43.000 naar 52.000 in 2022. Het inwoneraantal groeide tussen 2012 en 2022 met ca. 3%.

### **Gemotoriseerd verkeer en doorstroming**

- In de gemeente is een netwerk van erftoegangswegen (30 en 60 km/u), gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 km/u) en Rijkswegen (100+ km/u)
- Er ontbreekt een hoogwaardige oost-westverbinding tussen de A73/A77 en de A50
- Op bedrijventerreinen geldt een maximumsnelheid van voornamelijk 50 km/u, met enkele uitzonderingen van 30 en 60 km/u
- De drukste wegen zijn de Rijkswegen, provinciale wegen en ontsluitingswegen in de grootste kernen
- Vertragingen (files) in de ochtend- en avondspits zijn structureel te vinden op de Beersebaan (Cuijk), knooppunt Rijkevoort/A77 en de Sint Anthonisweg bij Boxmeer. Dit zijn allen aansluitingen van/ routes naar de snelwegen. Daarnaast zijn er ook vertragingen op de N324 binnen de kom van Grave en op de route Spoorstraat/ Beugenseweg (Boxmeer).

### **Zwaar verkeer**

- Het aandeel vrachtverkeer is het hoogst (>20%) op de Rijkswegen (A73/A77, provinciale wegen (N264, N277) en enkele gemeentelijke wegen; Vorleweg, Parallelweg, Langenboomseweg, Hoogveldseweg, Groenedijk en Wanroijseweg in Mill, Raamweg en Lange Linden in Cuijk
- De hoeveelheid vrachtverkeer is het hoogst op de Rijkswegen (>5.000 per etmaal) en provinciale wegen (2.500 per etmaal)
- Landbouwverkeer mag nagenoeg overal rijden in de gemeente, waaronder in de kernen. Verboden gelden enkel op Rijkswegen, delen van provinciale wegen en te smalle gemeentelijke wegen

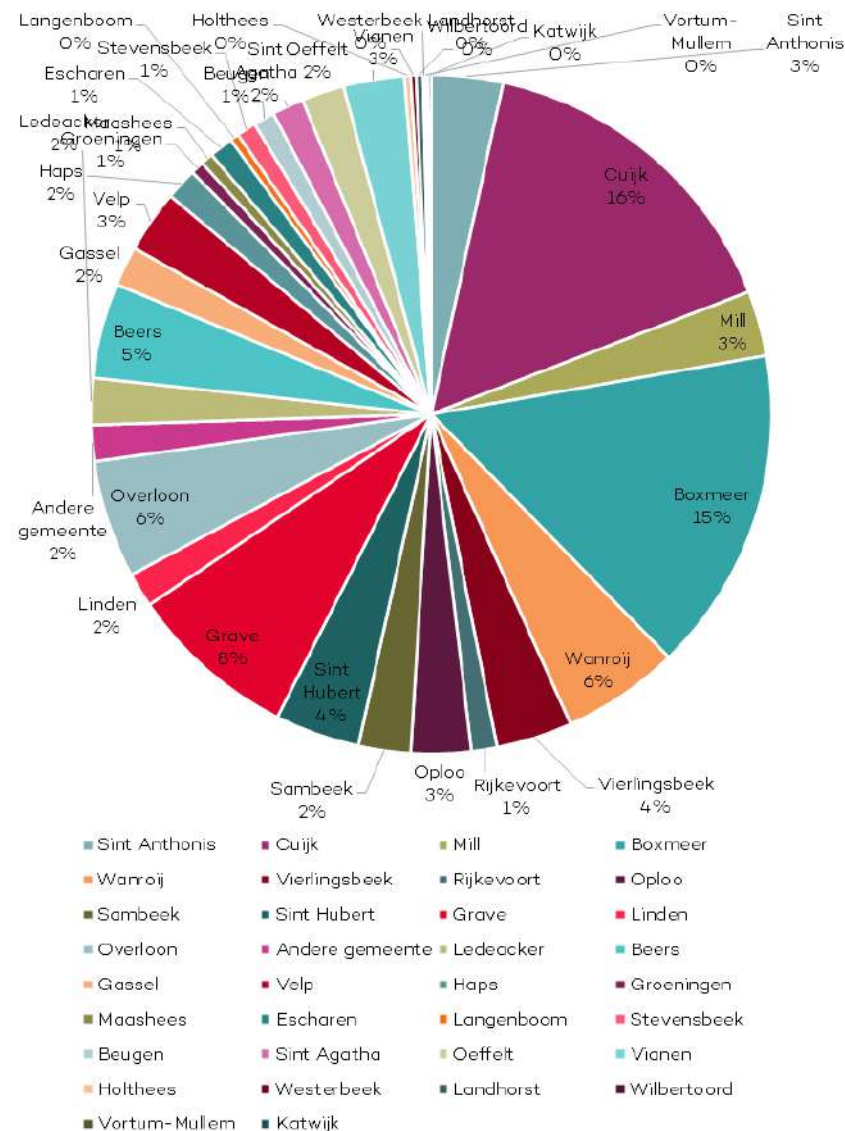
Deze mobiliteitsgegevens zijn input voor de strategische lijnen (hoofdstuk 3) en het uitvoeringsprogramma.

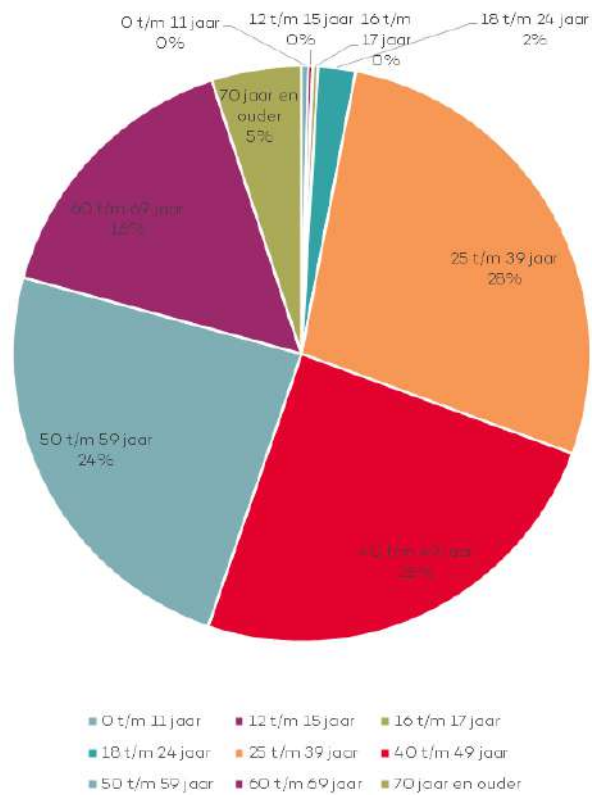
## 2.2. Huidige mobiliteitssituatie (subjectief)

De huidige mobiliteitssituatie is een belangrijk vertrekpunt voor het nieuwe mobiliteitsplan. Hiervoor zijn inwoners, bezoekers en ondernemers geraadpleegd en gevraagd naar hoe ze de mobiliteitssituatie ervaren.

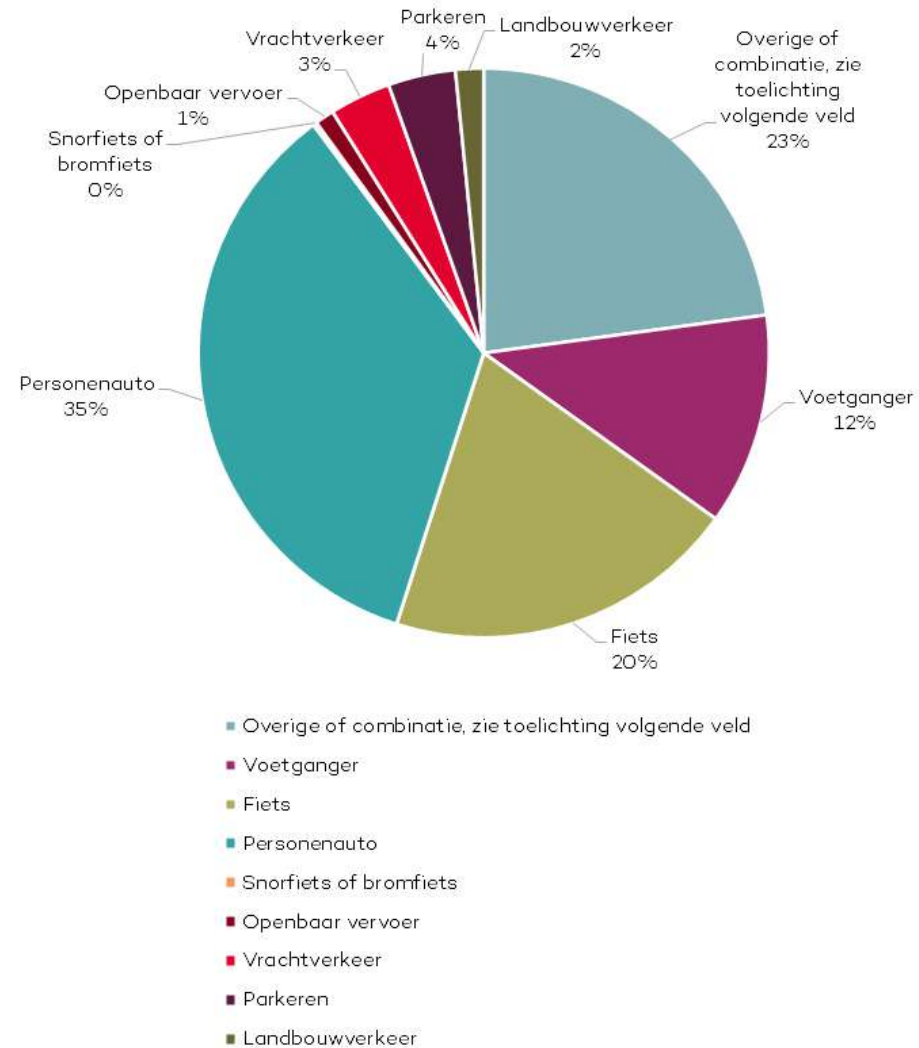
Inwoners, bezoekers en ondernemers van de gemeente Land van Cuijk hebben in januari 2023 de mogelijkheid gehad om knelpunten, en wensen door te geven via een digitale kaart, verspreid via (sociale) mediakanalen en maatschappelijke organisaties. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de bewoners, bezoekers en ondernemers. In totaal zijn er bijna 2.400 reacties binnengekomen welke inzicht geven in hoe mobiliteit in Land van Cuijk wordt ervaren. De knelpunten zijn ingedeeld in diverse categorieën, zoals autoverkeer of voetgangers, en op de verschillende kernen die de gemeente heeft. Hieronder is eerst een algemeen beeld van de reacties beschreven. Vervolgens zijn de hoofdlijnen en meest genoemde knelpunten uit de verschillende categorieën en kernen uitgewerkt. De volgorde van de modaliteit is daarbij gebaseerd op de (aflopende) hoeveelheid knelpunten per categorie. Tot slot zijn in de belangrijkste (clusters van) knelpunten per kern benoemd.

De meerderheid van de respondenten woont in Cuijk (16%) gevolgd door Boxmeer (15%) en Grave (8%).



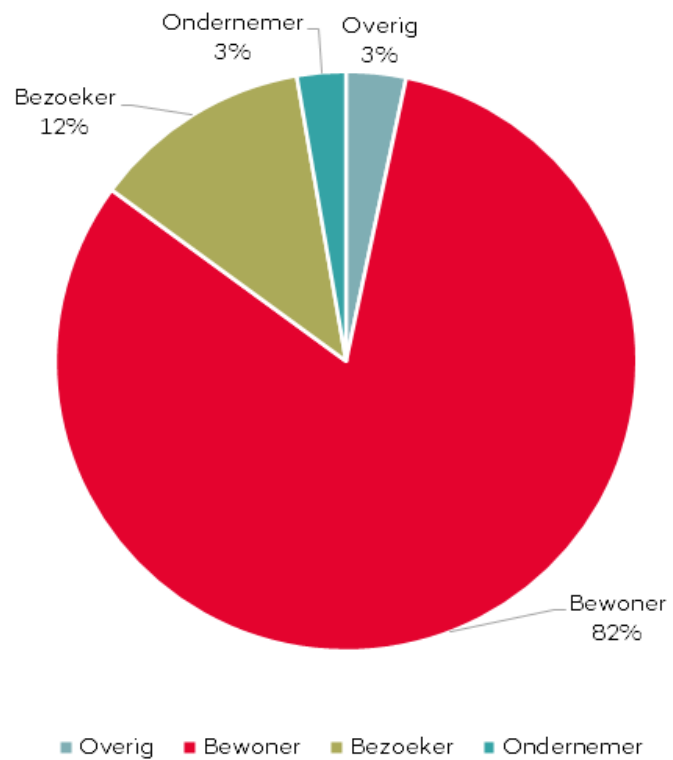


De knelpunten kaart is het meeste ingevuld door respondenten in de leeftijdscategorie 25 t/m 39 jaar (28%), gevolgd door de categorieën 40 t/m 49 jaar (25%) en 50 t/m 59 jaar (24%). 0% betekent niet 0 respondenten. 0 t/m 11 jaar: 9, 12 t/m 15 jaar: 6.

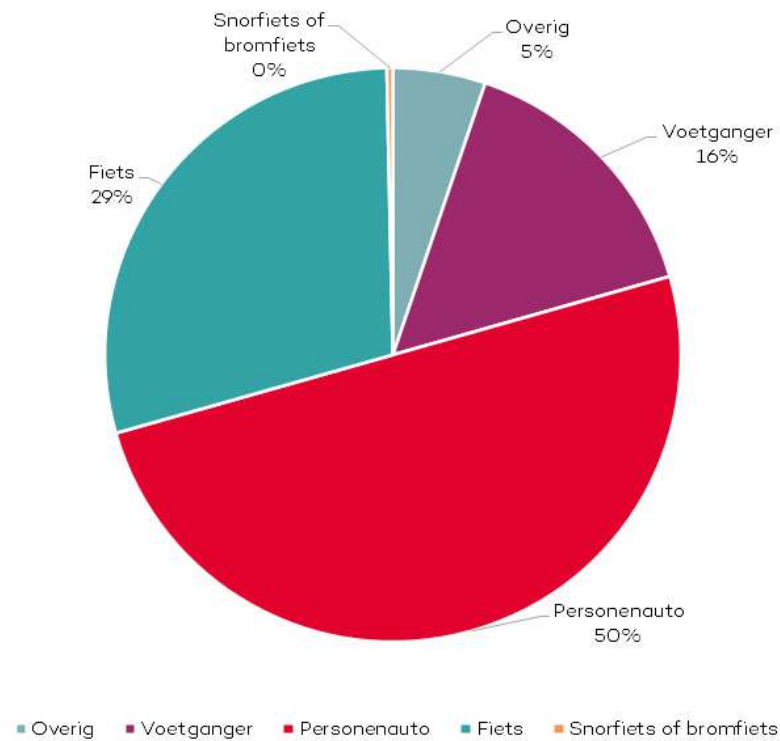


De meeste reacties op de knelpuntenkaart hebben betrekking op de modaliteit personenauto (35%).





De meerderheid van de respondenten heeft de knelpuntenkaart ingevuld als bewoner (82%).

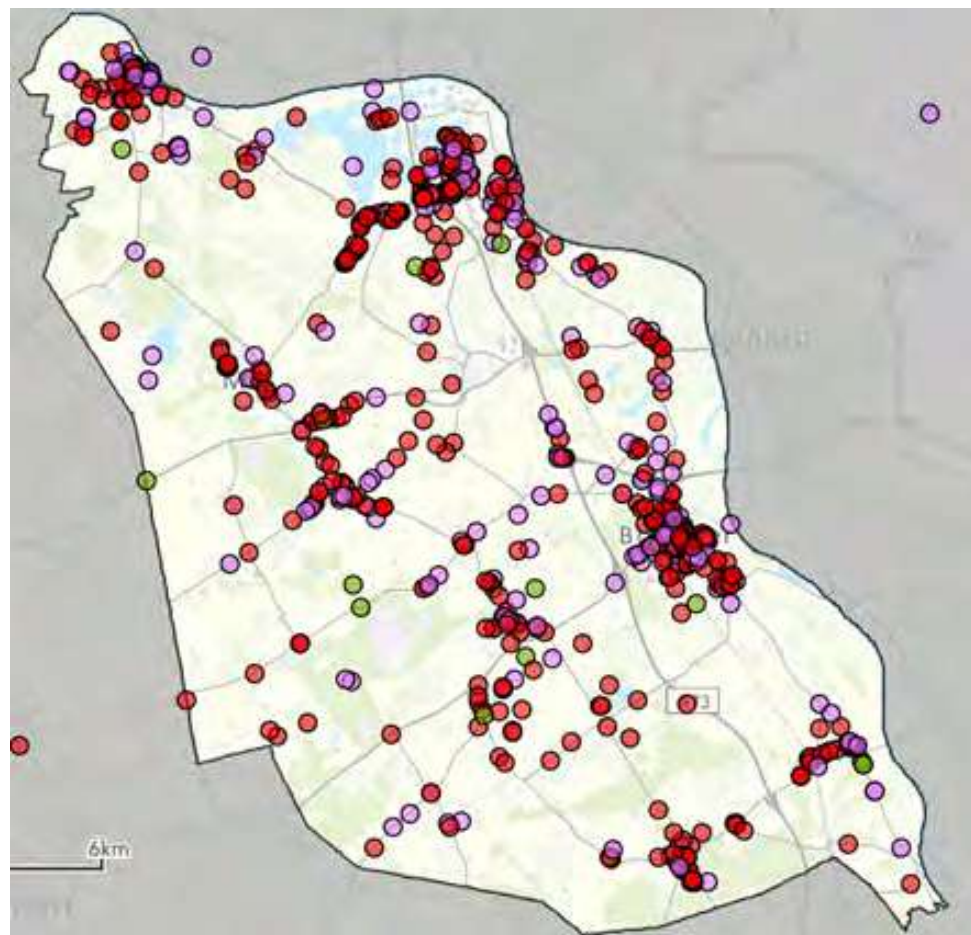


De respondenten verplaatsen zich het meest met de personenauto (50%).

## Reacties per modaliteit

### *Personenauto*

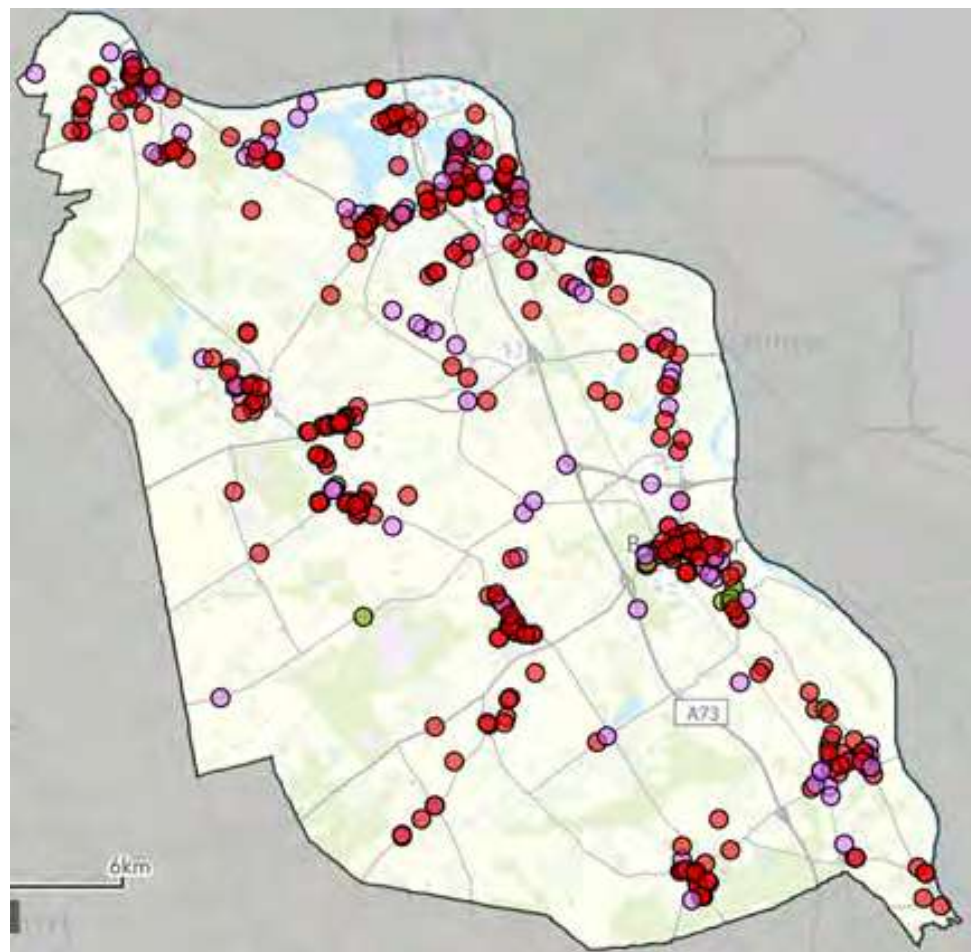
De meeste reactie zijn binnengekomen over knelpunten in relatie tot personenauto's, namelijk 831 reacties. Er zijn met name clusters van opmerkingen te zien rond de kernen Boxmeer, Cuijk, Grave, Wanroij, en Sint Anthonis. Bij de opmerkingen valt op dat 'te hard rijden' en 'onoverzichtelijke situaties' in veel verschillende kernen als knelpunt genoemd worden. De 'onoverzichtelijke situaties' komen volgens bewoners vaak voort uit een combinatie van een grote hoeveelheid verkeer, slechte doorstroming tijdens de spijstijden en gevaarlijke situaties met zowel de automobilist (vracht- en landbouwverkeer) als de fietser. Daarnaast wordt genoemd dat parkeerproblemen voor onoverzichtelijke situaties kunnen zorgen. Veel van deze reacties gingen over locaties in Boxmeer, Grave en Mill. Vracht- en landbouwverkeer zorgt volgens bewoners voor drukke en onoverzichtelijke situaties in Boxmeer, Overloon en Wanroij. De genoemde wensen gaan voor het grootste deel over het verlagen van de maximumsnelheid, het verbeteren van de wegen, en het oplossen van parkeerproblematiek (meer parkeerplekken, of parkeerverbod).



### Overige of Combinatie

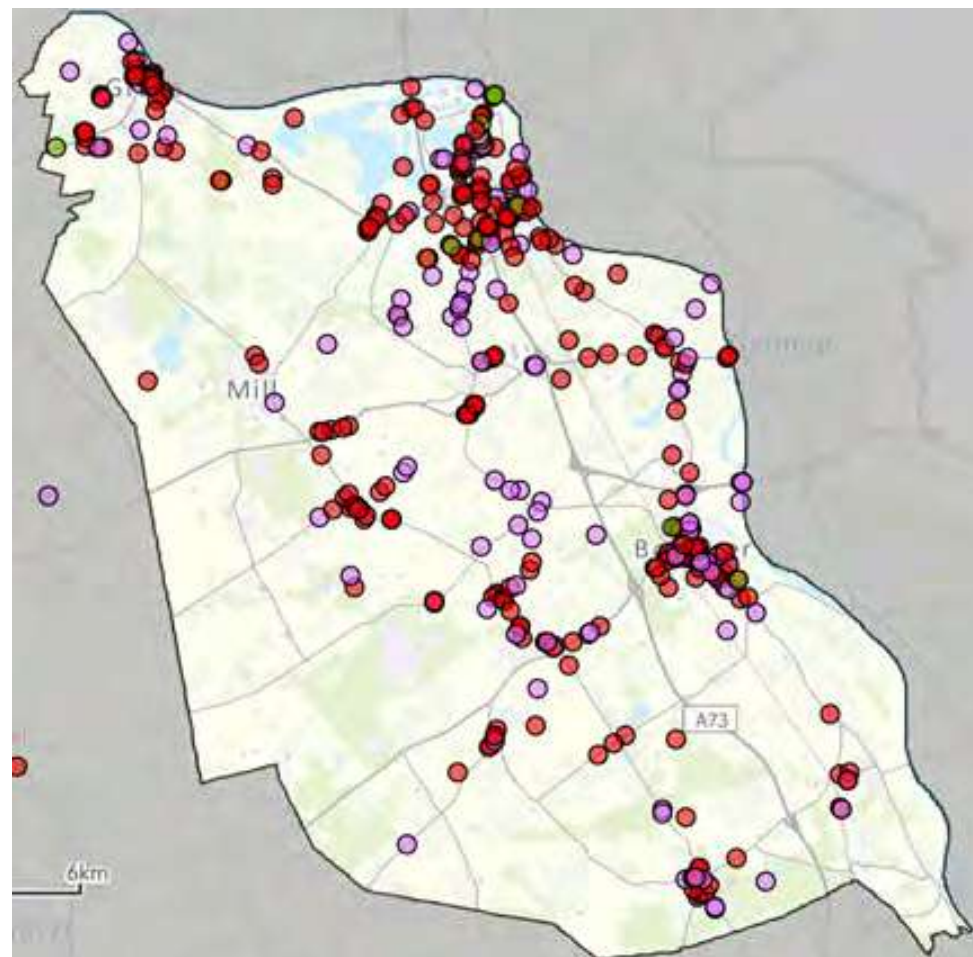
Er zijn in totaal 545 reacties geplaatst bij 'overige modaliteiten of een combinatie van modaliteiten'. Het merendeel van deze reacties zijn geclusterd rondom Grave, Cuijk, Boxmeer Vlieringsbeek en Wanroij. De meest voorkomende combinaties zijn van modaliteiten zijn 'al het verkeer' en 'automobilisten en fietsers/voetgangers'. De knelpunten die hieruit komen kunnen terug gezien worden bij de modaliteiten zelf.

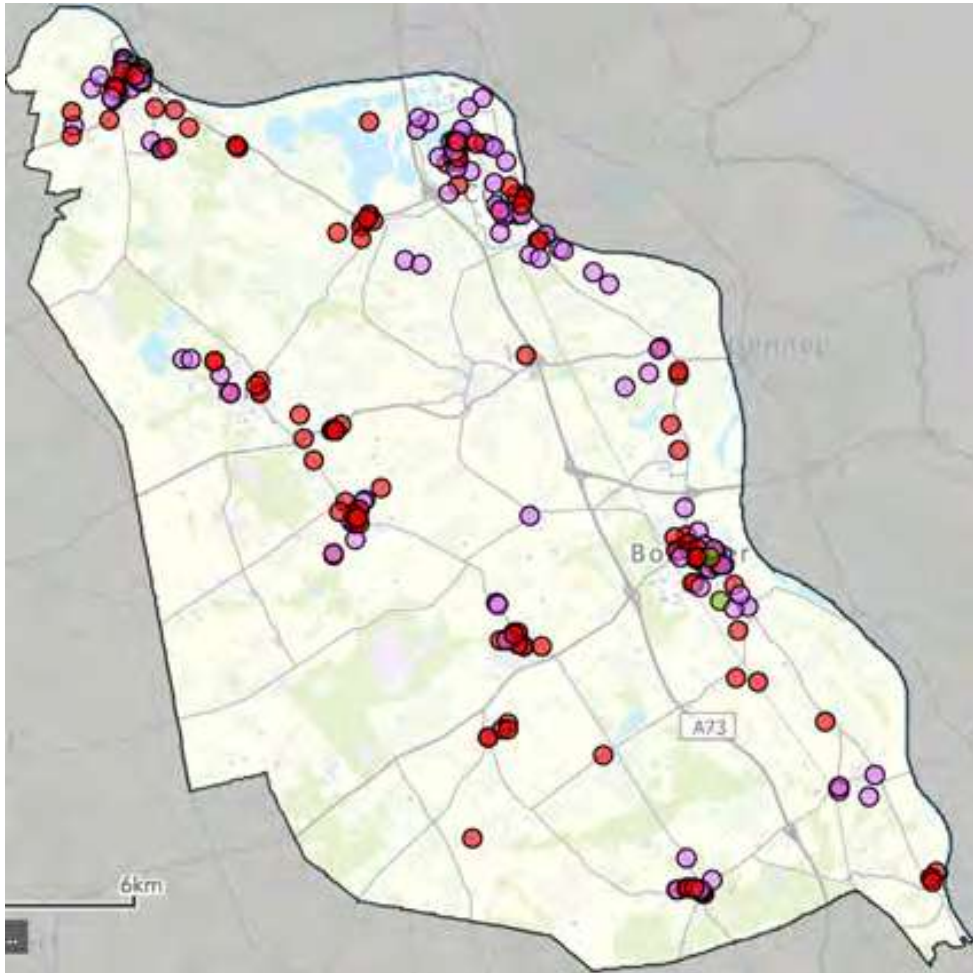
Kijkend naar de overige modaliteiten gaat het om hulpdiensten die moeilijk op locatie kunnen komen, vuilcontainers die tijdens de spits worden opgehaald, recreatief verkeer (zoals te weinig camperplaatsen of problemen met het vaarverkeer), rolstoel gebruikers die lastig op locatie kunnen komen door de conditie van het voetpad, en de mogelijkheden van deelmobiliteit in de kernen.



### Fiets

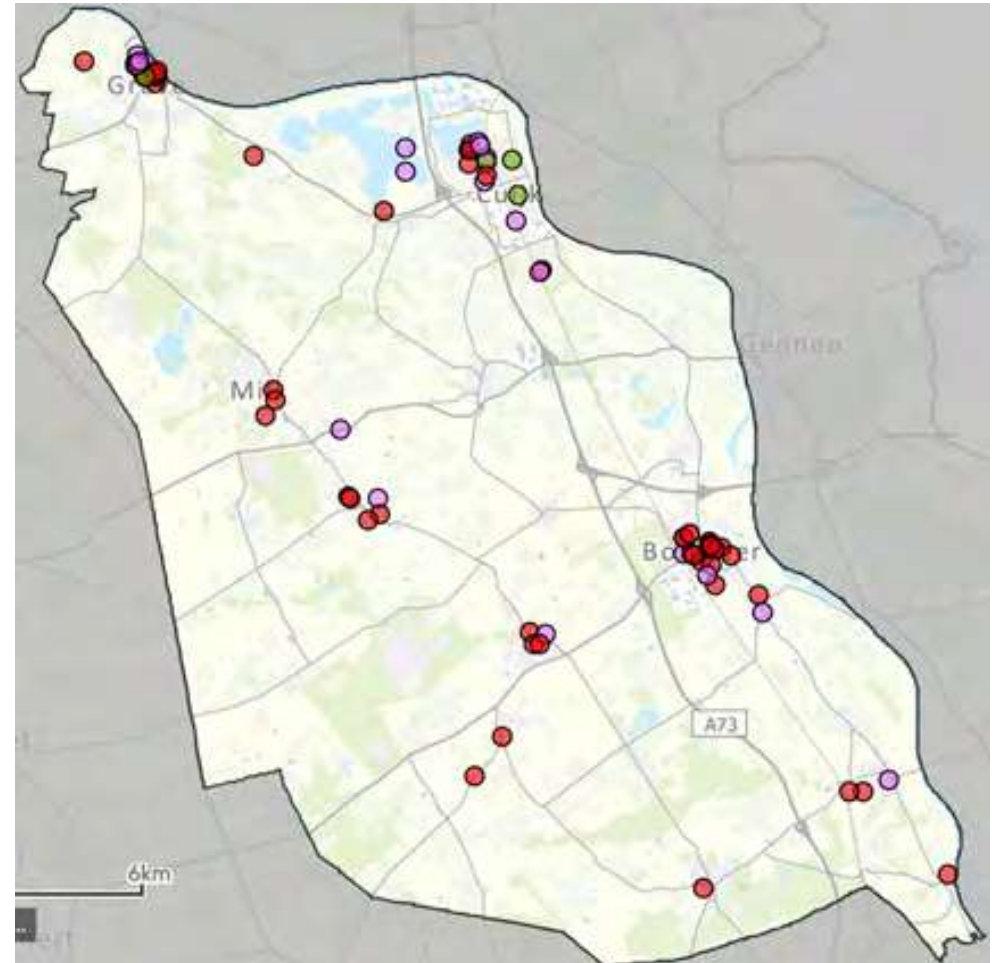
Over het thema 'fiets' zijn 478 reacties op de kaart gezet, waarbij een duidelijke clustering te zien is rondom Cuijk en Boxtmeer. Gevaarlijke situaties tussen de fietser en het autoverkeer wordt als knelpunt hierbij het meest genoemd. Voorbeelden hiervan zijn automobilisten die fietsers te laat zien, hoge snelheden van autoverkeer wanneer ze de rijbaan delen met fietsers, en het niet verlenen van voorrang aan fietsers door automobilisten waar dat wel zou moeten. Andere reacties hebben te maken met onoverzichtelijke/onduidelijke situaties, gevaarlijke oversteekpunten en slechte fietspaden/ontbrekende verlichting. Bewoners wensen met name dat fietspaden veiliger en comfortabeler worden gemaakt, onoverzichtelijke kruisingen aangepakt worden en dat fietspaden beter worden verlicht.





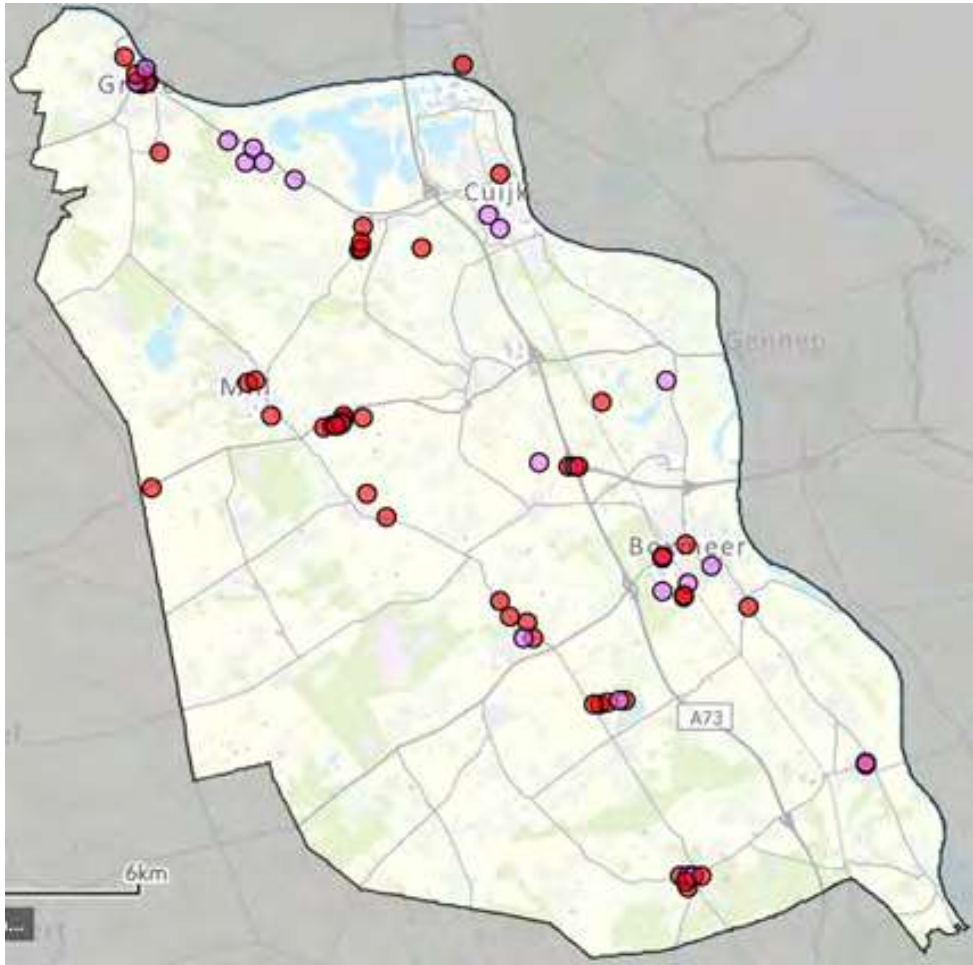
### Voetganger

Over het thema 'voetganger' zijn 287 reacties op de kaart geplaatst. De meeste reacties zijn geclusterd rondom Boxmeer, Cuijk en Grave. Het meest voorkomende knelpunt is dat er gevaarlijke situaties ontstaan doorte hoge snelheden van de automobilisten. Dit zorgt voor een onveilig gevoel bij de voetgangers, vooral bij oversteeklocaties. Verder worden er diverse locaties aangestipt waar geen voetpad is, maar deze wel gewenst is. Men wenst met name dat voetpaden worden doorgetrokken en/of verbreed en dat er meer voetgangersoversteekplaatsen worden gerealiseerd.



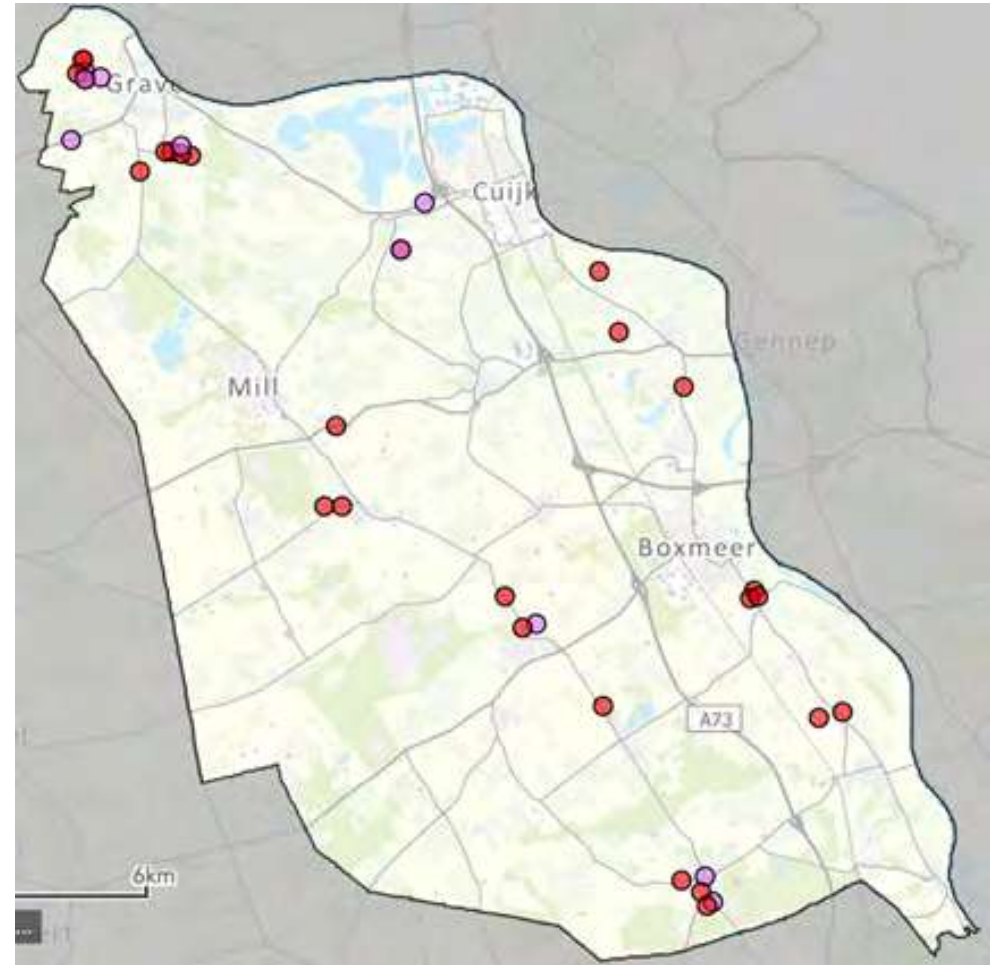
### Parkeren

In totaal zijn er 91 opmerkingen op de kaart gezet over het thema 'parkeren'. Het grootste deel van deze knelpunten is te vinden in de kernen Boxmeer, Cuijk en Grave. Men verschilt van mening als het gaat om meer of minder parkeerplaatsen. Wel wenst de meerderheid voldoende parkeerplaatsen in eigen buurt. Bewoners zijn vrij eensgezind over schoollocaties. Hier worden meer parkeerplaatsen gewenst. Verder vindt men dat geparkeerde auto's in bochten voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen.



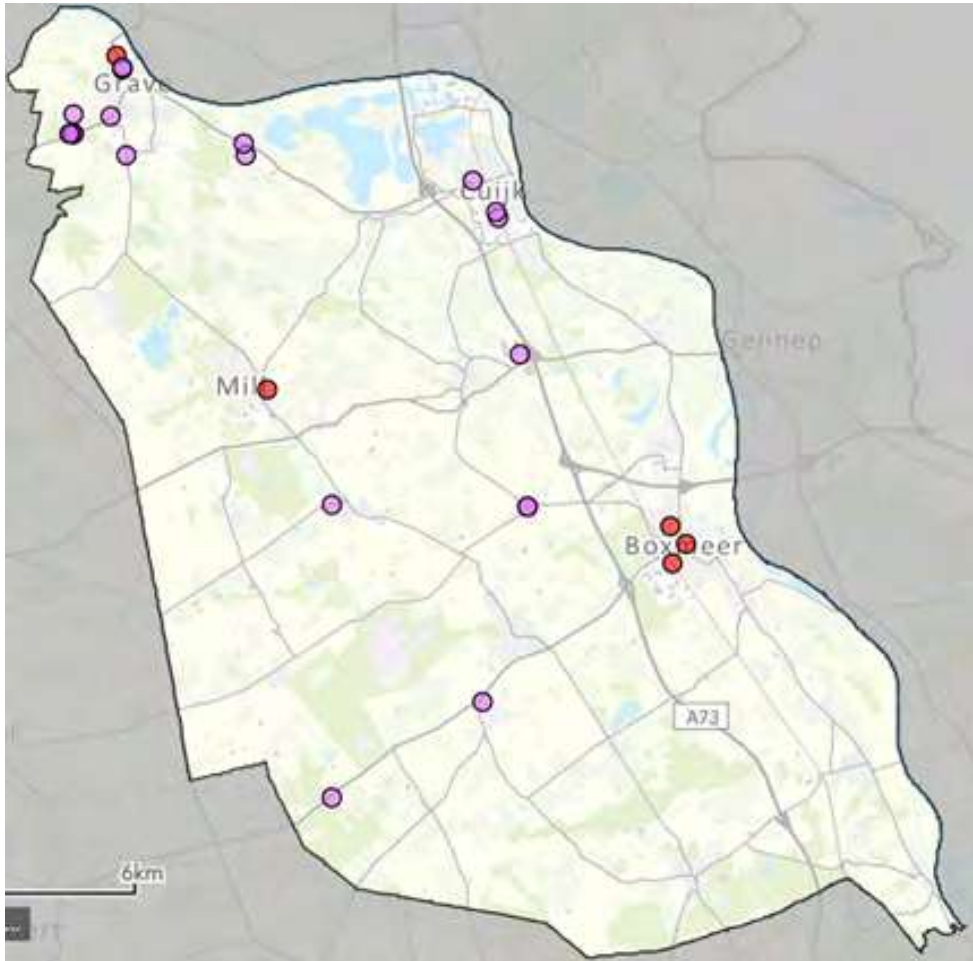
### Vrachtverkeer

Over vrachtverkeer zijn 83 opmerkingen binnengekomen. Uit de opmerkingen komt met name naar voren dat men het vrachtverkeer te hard vindt rijden, vooral binnen de bebouwde kom. Deze hoge snelheid zorgt volgens bewoners voor gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers en geluidsoverlast. Men wenst voornamelijk dat de maximumsnelheid van het vrachtverkeer wordt verlaagd en dat alleen bestemmingsverkeer in de kernen toegestaan wordt.



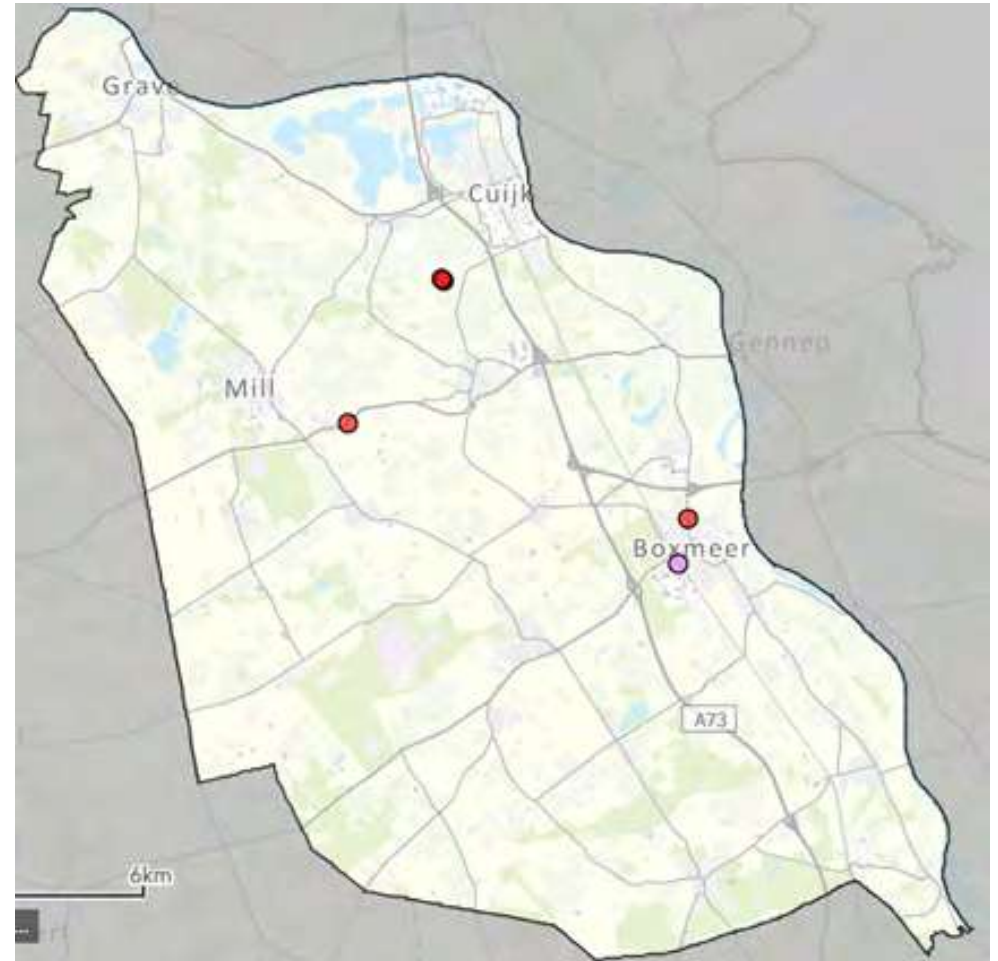
### Landbouwverkeer

'Landbouwverkeer' wordt in 38 punten genoemd. Hieruit blijkt dat de smalle straten waar het landbouwverkeer doorheen moet voor gevaarlijke situaties zorgt, vooral voor de fietsers en voetgangers. Geluidsoverlast en de hoge snelheid van landbouwverkeer worden ook verschillende keren genoemd. Men wenst dat landbouwverkeer uit bepaalde gebieden wordt geweerd en dat de maximumsnelheid wordt verlaagd.



### *Openbaar vervoer*

Over het thema openbaar vervoer zijn 26 reacties binnengekomen. Men wenst met name beter/ frequenter of gedurende de dag, het plaatsen van bushokjes en betere verlichting bij haltes.

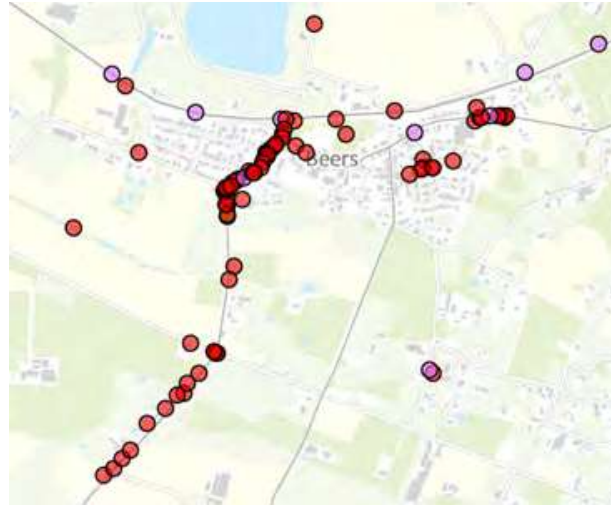


### *Snorfiets of Bromfiets*

Vijf reacties op de kaart gaan over snorfietsers en bromfietzers. Het gaat hier voornamelijk over de onveilige situaties op drukke fietspaden, met name in de zomerperiode. Ook wordt er genoemd dat de berm op verschillende fietspaden slecht is. Dit kan volgens bewoners zorgen voor gevaarlijke situaties bij uitwijken.

## Knelpunten en wensen per kern

In de volgende paragraaf worden de knelpunten en wensen die door bewoners zijn aangeduid per kern (op alfabetische volgorde) beschreven.



*Beers*

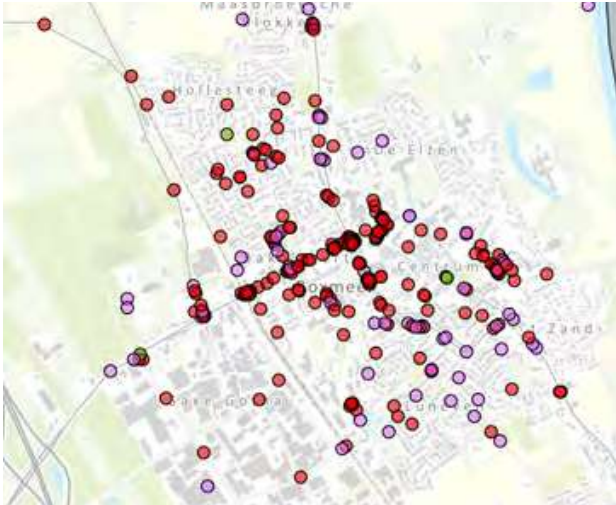
- Burgemeester Thijssenstraat: hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer zorgt voor onveilige situaties bij oversteekpunten/kruispunten en voor fietsers op de rijbaan.
- Millseweg: hoge snelheid en beperkte kwaliteit van het wegdek.
- Molenstraat: de betonblokken zorgen voor gevaarlijke situaties terwijl de snelheid niet wordt verlaagd.



*Beugen*

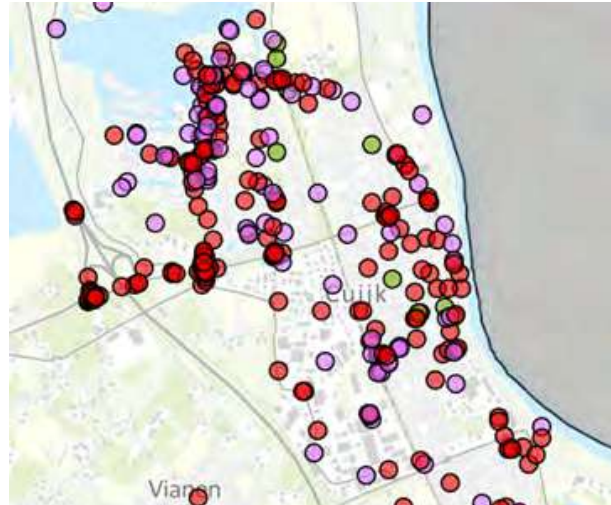
- Kruising Graafsedijk, Dorpstraat en Voordtstraat: onoverzichtelijk, vooral vanwege de scherpe bocht. Gevaarlijk in combinatie met de drukte van het verkeer.





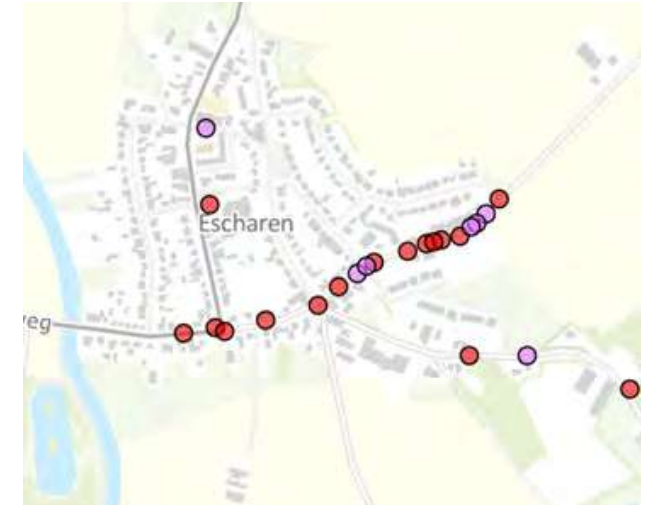
### Boxmeer

- Kruispunt Sint Anthonisweg/ Stationsweg nabij spoorwegovergang/ Schilderspad: gevaarlijk oversteekpunt en dagelijkse drukte door wachten voor de treinen.
- Sint Anthonisweg: druk en onveilig door combinatie van vrachtverkeer, landbouwverkeer, geparkeerde voertuigen en te hoge snelheden.
- Ronde Sint Anthonisweg: veel oponthoud, gevaarlijk voor fietsers in combinatie met het vele zware verkeer.
- Marktstraat: smalle tweerichtingenstraat waardoor fietsers moeten uitwijken tussen geparkeerde auto's.
- Rondom oude gemeentehuis: te weinig parkeerplaatsen doordat ook ambtenaren hier parkeren.
- Algemeen: in veel straten wordt te hard gereden.



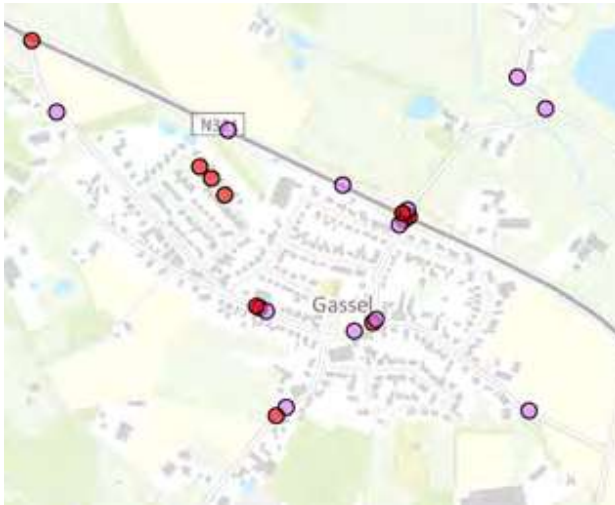
### Cuijk

- A73/Nijmegen richting Cuijk: file en oponthoud in avondspits.
- Ronde Beersebaan/Lavendel: erg druk tijdens de spits, beter doorstroom nodig.
- Ronde Beersebaan/Spinding: erg druk tijdens de spits tijden.
- Basisschool bij de Lavendel: erg gegroeid door de groei van het dorp, maar geen correct verkeersmaatregelen getroffen voor de uitbreiding. Creëert veel verkeer rond begin en eind schooltijden, kan gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties creëren.
- Bocht Horreum/Potbeker: veel te smalle bocht voor autoverkeer in twee richtingen.
- Spoorwegovergang Potbeker: moet veiliger gemaakt worden voor kinderen die oversteken.
- Ewinkel: sluipverkeer



### Escharen

- Beerschemaasweg-Cuykschesteeg: veel sluipverkeer, hoge snelheden en gevaarlijke situaties in combinatie met vrachtverkeer wat naar de bedrijven moet. Ook ontbreekt op diverse plekken een voetpad.



### Gassel

- Kruising N321/Schaarweg: gevaarlijk punt doordat gemotoriseerd verkeer te hard rijdt.
- De Deel: te hard gereden wat gevaarlijk is voor de kinderen die op straat spelen.
- Torenstraat-Dorpsstraat-Schaarweg: route sluipverkeer



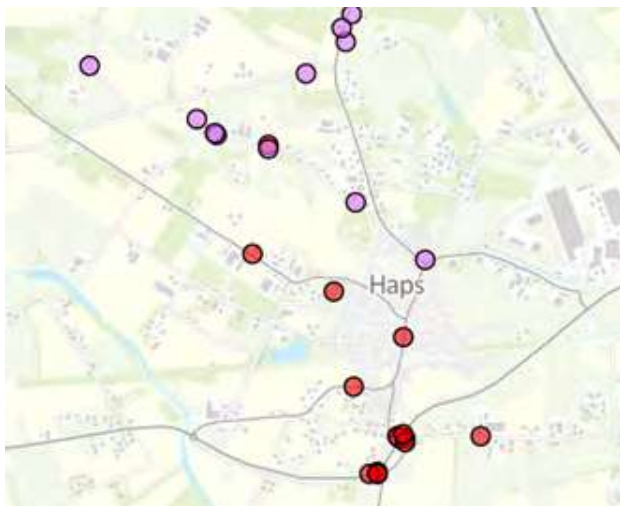
### Grave

- Mgr. Borretweg: voetpad ontbreekt hierdoor moeten mensen die naar de Lidl gaan over de straat lopen.
- N321/St. Elisabethstraat: veel vrachtverkeer dat gebruikt maakt van deze 'sluiproute'.
- Hoofdwagt: maak autovrije zone, te veel parkeerdruk, ook beter voor toeristen.
- Rogstraat: te hoge parkeerdruk.
- Trompetterstraat/Lunette: zebepad terug, nu gevaarlijk oversteken voor voetgangers.
- Kruising Pater van den Elsenstraat/Handelstraat/Baronesstraat: onoverzichtelijke situaties tussen auto, voetganger en fietser. Ook wordt er te hard gereden.
- Baronesstraat: te weinig parkeergelegenheid.
- Oliestraat: te hard gereden.
- Hoogveldscheweg en Mgr. Borretweg: sluipverkeer



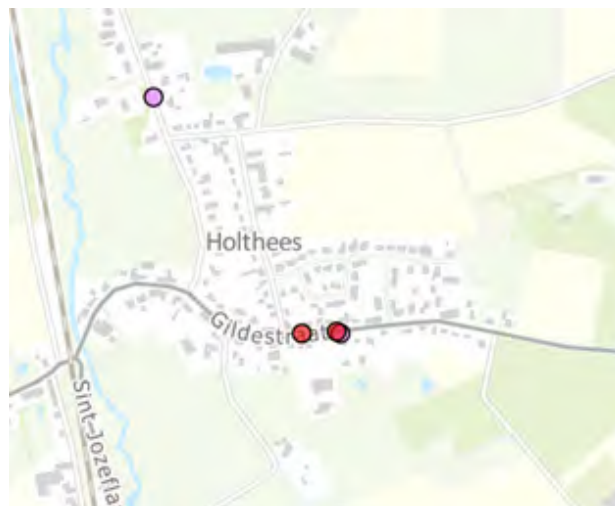
### Groeningen

- Hultenhoek: druk en gevaarlijk door landbouwverkeer.



### Haps

- Kruising zoetsmeerweg/kruisstraat: slecht zicht.
- Rotonde N264/Kruisstraat: niet veilig over te steken voor fietsers.
- Kalkhofseweg: fietspad tussen Haps en Cuijk is erg slecht, veel hobbels en gaten.



### Holthees

- Gildestraat: te hard gereden door gemotoriseerde voertuigen.



### Katwijk

- Mariagaarde spoorwegtunnel: slecht zicht bij oversteek.



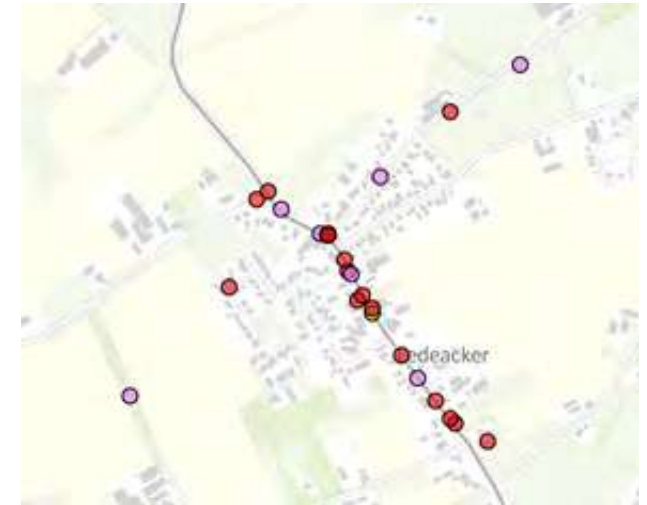
*Landhorst*

- Kruising De Quayweg/Boompjesweg: slecht zicht op de kruising.



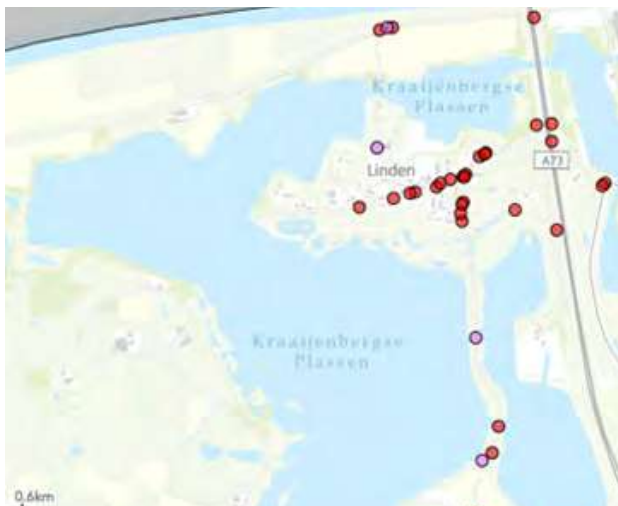
*Langenboom*

- Geen clusters



*Ledeacker*

- Ingang Vrijstraat: veel te smal voor twee auto's
- Dorpstraat: te hard gereden, fietspad en rijbaan niet in de beste conditie.



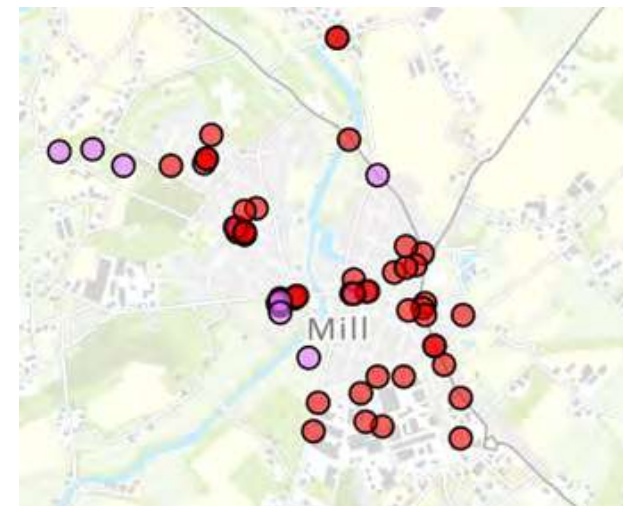
Linden

- Steegstraat: meer parkeermogelijkheden voor watersporters.
- Kerkstraat: redelijke smalle straat waar in het voorjaar/zomer/herfst veel recreatie/toeristen verkeer is wat voor onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties kan zorgen.



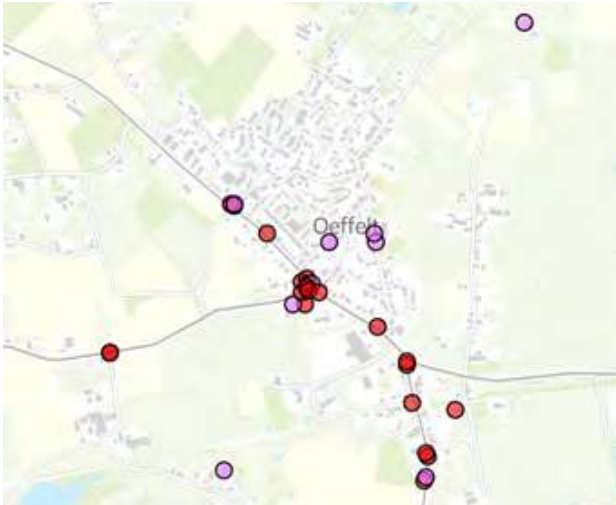
Maashees

- Monseigneur Geurtsstraat: slecht wegdek, hoge snelheden, en gevaarlijk door geparkeerde vrachtwagens op de weg.



Mill

- Schoolomgeving Langenboomseweg: erg druk vooral bij regenachtig weer.
- Hoogstraat: erg druk door geparkeerde auto's wat gevaarlijke situaties met zich mee kan brengen.
- Tortelstraat: onoverzichtelijke bocht door struiken en geparkeerde auto's.



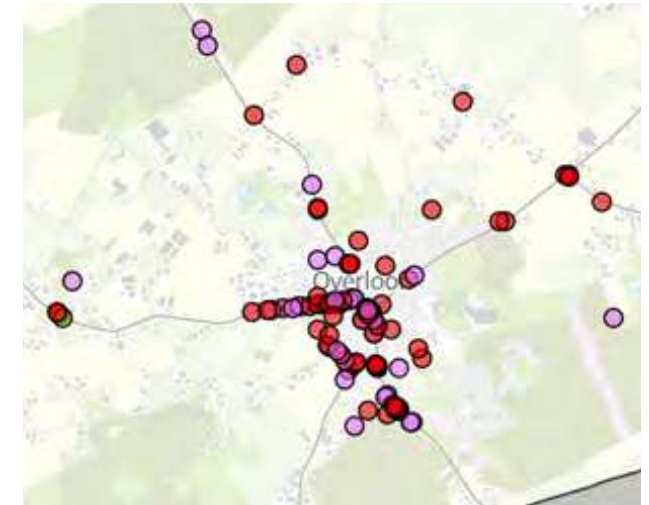
### Oeffelt

- Ronde N264/Molenstraat: slecht zicht op fietsers en voetgangers door het kunstwerk op de rotonde.
- Beugenseweg: fietspad verzakt en hobbelig, hoge snelheden van het autoverkeer.



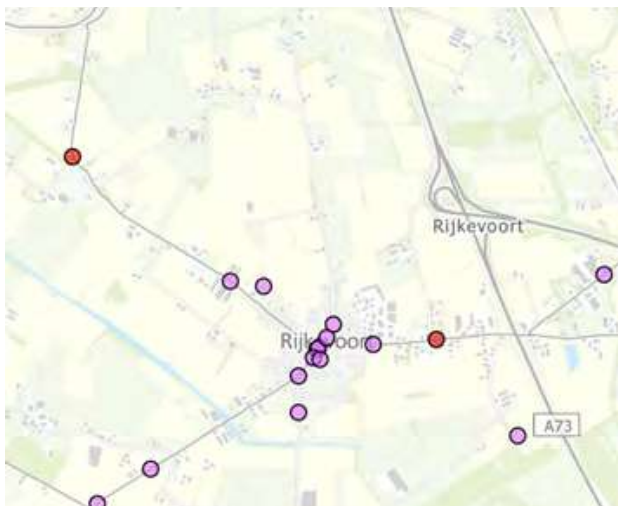
### Oploo

- Deurneseweg: erg hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer, slechte kwaliteit fietspad.
- Kruising Deurneseweg/Nieuweweg: onoverzichtelijke situatie.
- Den hoek/Grotestraat: verkeer rijdt veel te hard het drop in.
- Blauwstraat: wordt te hard gereden, vooral gevaarlijk voor de schoolkinderen.
- Deurneseweg/Vloetweg: kruising onduidelijk voor de fietsers.
- Deurneseweg-Vloetweg-Grotestraat-Den Hoek: route sluipverkeer.



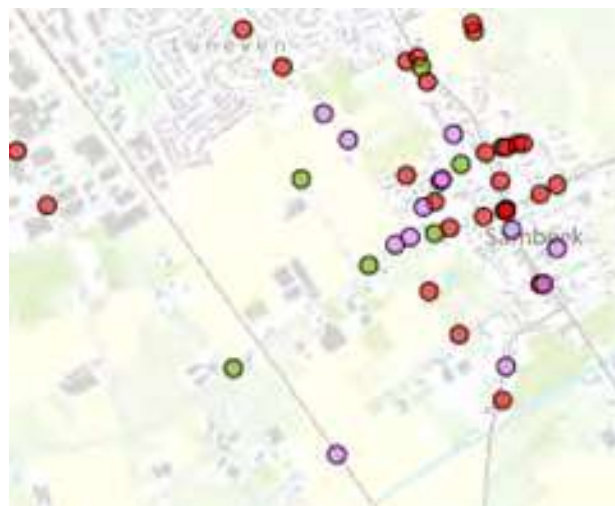
### Overloon

- Irenestraat: wordt te hard gereden door (vracht) verkeer, vooral voor fietsers erg gevaarlijk.
- Kruising Venrayseweg/Pastoor Cremersstraat: onoverzichtelijke situatie met name door de parkeerplaatsen aan beide kanten van de weg.
- Kruising 14 Oktoberplein/Venrayseweg: zebrapad ligt gevaarlijk en is slecht verlicht.
- Oploseweg: hoge snelheden en drukke weg met name door het landbouw/vracht verkeer.
- Venrayseweg: erg gevaarlijke weg versmalling (voorbij de kruising met de bossenhoekweg).



### Rijkevoort

- Karpelstraat: slechte busverbinding.



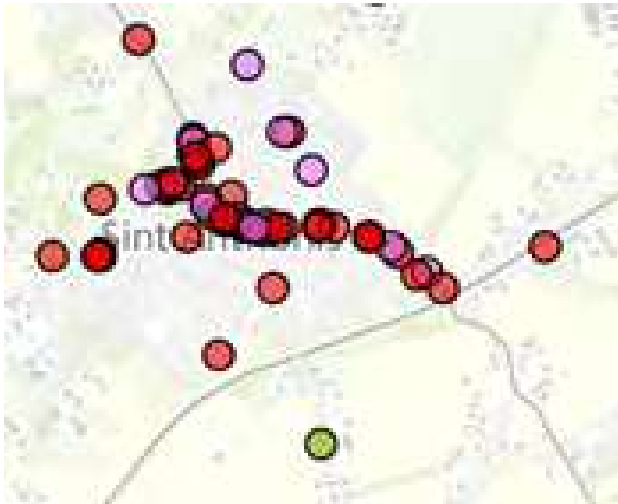
### Sambeek

- Zandsteeg: smalle straat en wordt hard gereden.
- Den Urling: hoge snelheid ondanks de drempel, parkeer problemen.



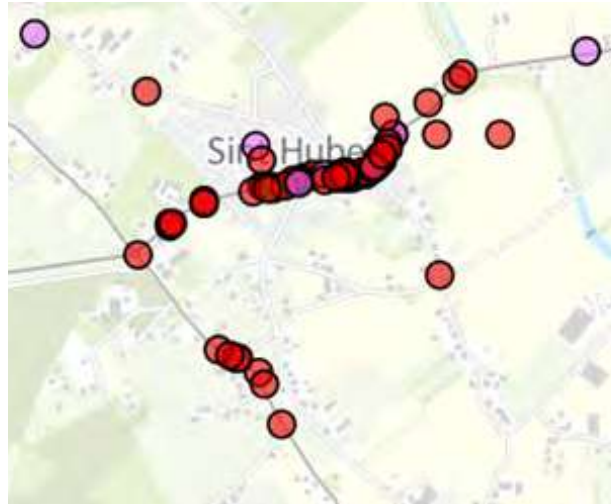
### Sint Agatha

- Heerstraat: hard rijdend verkeer, en geluidsoverlast.
- Kruising Odiliadijk/Gildeweg/Harry Kepserplein: onoverzichtelijk, verkeer niet goed zichtbaar.



### Sint Anthonis

- Kruising Hoefstraat/Bremheuvel: onoverzichtelijk, smal en te hard rijden.
- Breestraat: hoge snelheid van het verkeer van zowel auto's, vrachtwagens en landbouw verkeer. Gevaarlijke situaties voor voetgangers.
- Kruising Bosweg/De Staat: onoverzichtelijke situatie.
- Dokter Verbeecklaan-Breestraat: route sluipverkeer.



### Sint Hubert

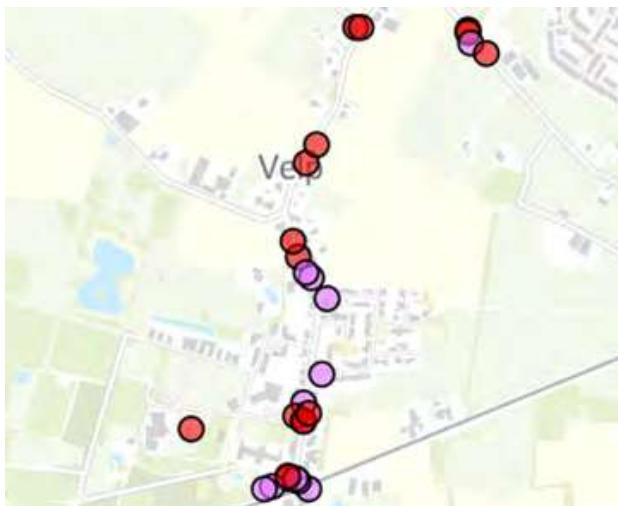
- Pastoor Jacobstraat: onvoldoende ruimte voor het vrachtverkeer zorgt voor gevaarlijke situatie met fietsers en voetgangers, hoge snelheden.
- Kruising N264 en Voordijk: onveilige overstek situaties, wordt geen voorrang geleverd op voetpad en slecht verlicht. Wegdek van slechte kwaliteit wat geluidsoverlast levert.
- Pastoor Jacobstraat dorp uit: grote drukte vrachtverkeer wat gevaarlijke situaties veroorzaakt voor de fietsers, en slecht wegdek wat voor geluidsoverlast zorgt.



### Stevensbeek

- Lindelaan en Lactariaweg: hoge snelheden en slecht wegdek/bermen.
- Radioweg: wordt gebruikt als sluiproute, veel te smalle weg vooral voor het vrachtverkeer.





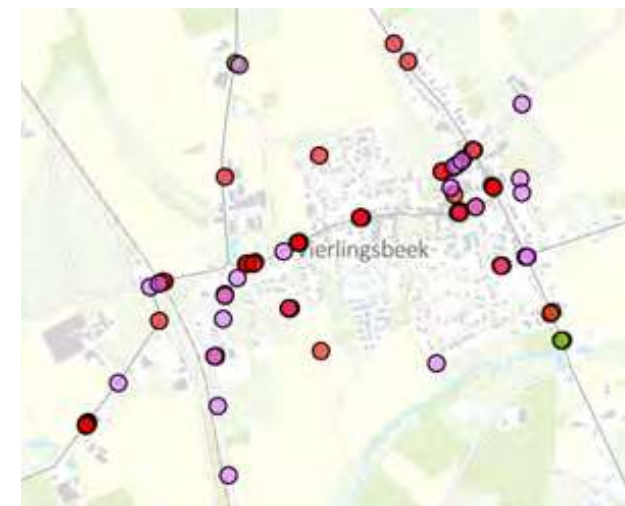
### Velp

- Ronde Bosschebaan: bus laten doorrijden en bushokje plaatsen, erg druk tijdens de spits om rotonde op te komen.
- Tolschestraat: wordt te hard gereden wat gevaarlijk is voor de schoolkinderen.
- Hoogveldscheweg: onveilig oversteken voor fietsers.



### Vianen

- Heikamp en Graafsedijk: slechte staat van het wegdek.
- Kruising Franssenstraat en Koebaksestraat: onveilige situatie om over te steken, auto's rijden te hard.
- Omloper en Louwerenberg: bocht zorgt voor slecht overzicht op de kruising wat voor onveilige situaties kan zorgen.



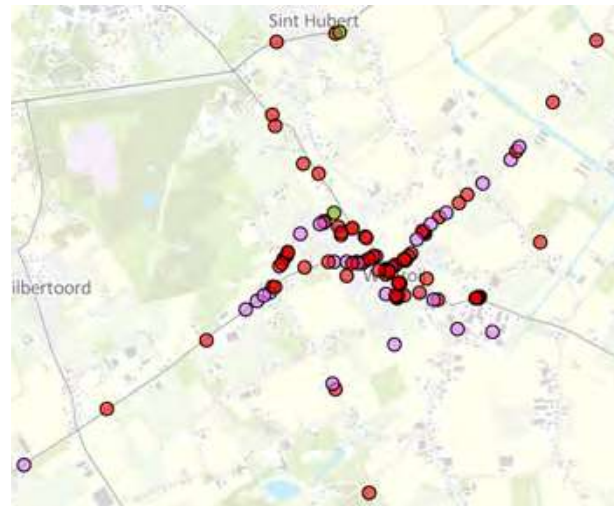
### Vlieringsbeek

- Soetendaal: parkeerproblemen bij het sportpark.
- Kruising spoorstraat en Soetendaal: gevaarlijk kruispunt bloembakken moeten beter geplaatst worden.
- Burggraaf: wordt erg hard gereden wat gevaarlijk is voor de kinderen die buiten op straat spelen.
- Kruising Spoorstraat en Vrijthof: druk en onoverzichtelijk kruispunt ook door het vrachtverkeer.
- Spoorstraat en spoorwegovergang: ondertunneling van de weg gewenst
- Grotestraat: geen goede doorstroming en wordt te hard gereden.



Vortum-Mullem

- Geen clusters.



Wanroij

- Noordstraat: smalle straat vooral voor vrachtverkeer, hard gereden, de stoep en het fietspad zijn onduidelijk.
- Hank: sluipverkeer, snelheid persoon, vracht- en landbouwverkeer erg hoog.
- Giesenplein: smalle straat en hoge snelheden.
- Kruising Dorpstraat en Raamweg: onveilig met oversteken, auto's stoppen niet voor zebrapad, zebrapad ook niet goed verlicht.
- Hapseweg: gevaarlijk voor voetgangers door veel sluipverkeer en vrachtwagens, hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer.
- Kruising Hapseweg en Dorpstraat: gevaarlijk kruispunt vooral wanneer er auto's geparkeerd staan.
- Kruising Molenstraat en Oosteind: onveilig en onduidelijk vooral voor fietsers.



Westerbeek

- Geen clusters



Wilbertoord

- Geen clusters

# Bijlage 3: Toekomstige situatie: autonoom en trends

## Autonome mobiliteitsontwikkeling

Als we de autonome groei in acht nemen en als daarbij de huidige mobiliteitssituatie richting de toekomst niet verandert (wat als we niets doen), kan er op basis van trends, modellen of bekend beleid een verwachting uitgesproken worden rondom de verschillende mobiliteitsthema's:

- Demografie: Toename van het aantal inwoners en huishoudens en verdere vergrijzing
- Afstand tot voorzieningen: Verdere afname van het voorzieningenaanbod en daardoor een toenemende afstand tot voorzieningen.
- Autobezit: Verdere toename van het autobezit en -gebruik
- Verkeersveiligheid: Langdurige stagnatie van de daling van het aantal verkeersdoden en een verdubbeling van het aantal ernstig verkeersgewonden richting 2040.
- Gemotoriseerd verkeer en doorstroming: Toename van het aantal motorvoertuigen in 2040 op nagenoeg alle wegen in de gemeente. Op de punten waar ook nu al de doorstroming beperkt is, verslechtert deze verder in de toekomst, met name rond de spijtstijden.
- Langzaam verkeer (fiets): Toename van het aantal fietsers per etmaal, met name op de drukste routes.
- Openbaar vervoer: Toename van het aantal reizigers in de ochtendspits op de Maaslijn in 2040. Voor buslijnen zijn de prognoses bij een gelijkblijvend aanbod onbekend.
- Zwaar verkeer: Op de wegen waar in de huidige situatie het aandeel vrachtverkeer het hoogst is, zal dit ook in de toekomst zo blijven in dezelfde verhouding. Het absolute aantal vrachtverkeer zal op deze wegen toenemen met gemiddeld tussen de 10% en 30%.

## Mobiliteitstrends

Naast de autonome mobiliteitsontwikkeling zijn er ook diverse algemene trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die van invloed zijn op de gemeente Land van Cuijk. Met deze ontwikkelingen krijgt de gemeente onvermijdelijk te maken en gaat de mobiliteitssituatie beïnvloeden. Centraal staat daarin de mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie is de transitie van een systeem waarin de bereikbaarheid vooral gericht is op de auto-op-fossiele-brandstoffen, naar een systeem waarin we de voetafdruk als gevolg van mobiliteit minimaliseren. De trends en ontwikkelingen zijn grofweg in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijs trends.

- Groene trend: elektrisch vervoer, duurzaam gedrag van verkeersdeelnemers (afname autobezit, deelmobiliteit en hubs, Mobility as a Service<sup>5</sup> en duurzaam beleid (stikstofwetgeving, weigeren vervuilende voertuigen))
- Blauwe trend: diversiteit van (nieuwe) voertuigen (speed-pedelec, e-bike, bakfietsen, elektrische step), data en nieuwe mobiliteitsdiensten (sturing via navigatie, aanbieden alternatieve vervoerswijzen) en slimme voertuigen (communicatie met verkeerslichten, overnemen van taken van de autobestuurder)
- Grijs trend: vergrijzing, participatie (mening van de burger meenemen in keuzes), culturele verschuivingen (bijv. expats of arbeidsmigranten die de verkeersregels niet kennen)

---

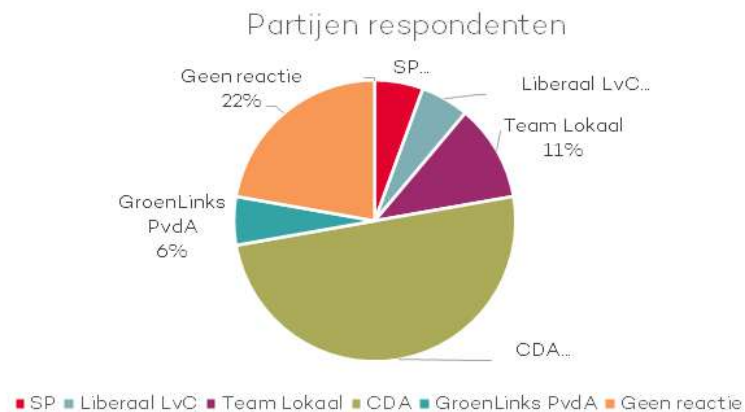
<sup>5</sup> De mogelijkheid tot het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi.

# Bijlage 4: Gewenste situatie: stellingen per onderwerp

Maatschappelijke organisaties en de gemeenteraad van Land van Cuijk hebben de mogelijkheid gehad om te reageren op stellingen als input voor de nieuwe mobiliteitsplan Land van Cuijk. In totaal hebben 18 raadsleden gereageerd en 28 maatschappelijke organisaties. Onder maatschappelijke organisaties worden wijkraden, dorpsraden en ander belangenorganisaties verstaan. De respondenten kregen van verschillende thema's stellingen voorgelegd. Hierbij zijn steeds twee uiterste opties van antwoordmogelijkheden beschreven. De respondenten kunnen dan een cijfer geven in hoeverre zij het eens zijn met één van deze twee uiterste opties. Vervolgens kan dit antwoord worden voorzien van een schriftelijke toelichting (indien gewenst). In deze memo staan de resultaten van de reacties beschreven. Deze resultaten worden meegenomen in de mobiliteitsplan Land van Cuijk.

## Algemeen gemeenteraad

In totaal hebben er 18 burger- en raadsleden gereageerd. Deze leden zijn van de partijen SP, Liberaal LvC, Team Lokaal en CDA. Eén burgerlid heeft laten weten dat zijn partij GroenLinks, PvdA is. Er zijn ook een aantal respondenten die niet hebben laten weten tot welke partij zij behoren. Onderstaand is de verdeling te zien.



## Algemeen maatschappelijke organisaties

In totaal hebben er 28 maatschappelijke organisaties gereageerd. Deze respondenten representeren verschillende organisaties zoals: Brandweer Brabant Noord, diverse wijkraden zoals Heeswijkse Kampen, Cuijk centrum, Boxmeer centrum en Boxmeer Oost en dorpsraden zoals Mill, Vianen, Beugen, Linden, Stevensbeek, ondernemers- en dorpsraad Sambeek, dorpsvereniging Sint Agatha, en dorpscorporatie Samen1Westerbeek. Daarnaast hebben nog diverse anderen gereageerd zoals Platvorm Verkeer Mill, St. Hubert, Langenboom en Wilbertoord, Stichting Welzijn Ouderen (SWO) en Katholieke Bond van Ouderen (KBO), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Werkgroep verkeersveiligheid Gassel, Platform Toegankelijk Grave, Verkeersgroep Gassel en Verrassend Platteland Cuijk, Politie basisteam Maas en Leijgraaf, Werkgroep fietsbelangen Cuijk, gemeente Land van Cuijk, Senioren Vereniging Sambeek en stichting Zonnebus. Van een aantal van deze partijen hebben twee personen gereageerd.

## Thema Duurzaamheid

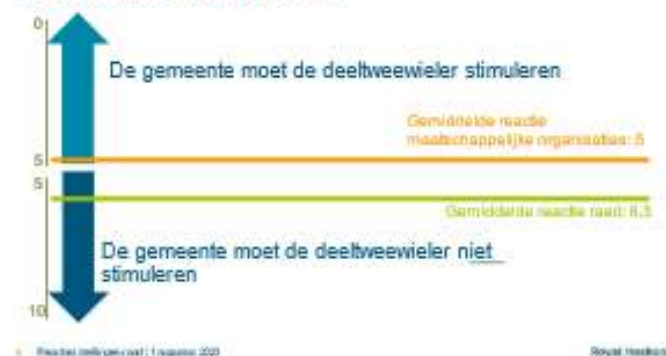
Bij het thema Duurzaamheid zijn verschillende stellingen aan de orde gekomen. Zo zijn de respondenten gevraagd naar het proactief of reactief plaatsen van laadpalen, het wel of niet faciliteren en stimuleren van deelauto's en deel tweewieler systemen en het wel of niet aanwijzen van zero-emissie zones. De resultaten op de stellingen zijn onderstaand weergegeven.

Zoals te zien zitten de raad en de maatschappelijke organisaties op de meeste onderwerpen in het thema duurzaamheid redelijk op één lijn en in het midden (er is geen uitgesproken keuze voor 1 van de twee antwoordmogelijkheden). De antwoorden op de stelling over de deelauto, deel tweewieler systeem en de zero-emissiezones zitten in het midden, maar opvallend hieraan is dat de raad ten opzichte van de maatschappelijke organisaties net naar het andere antwoord van de twee opties neigen. Bij de stelling over laadpalen zijn zowel de maatschappelijke organisaties en de raad het eens dat de gemeente proactief laadpalen zou moeten plaatsen.

### Deelauto



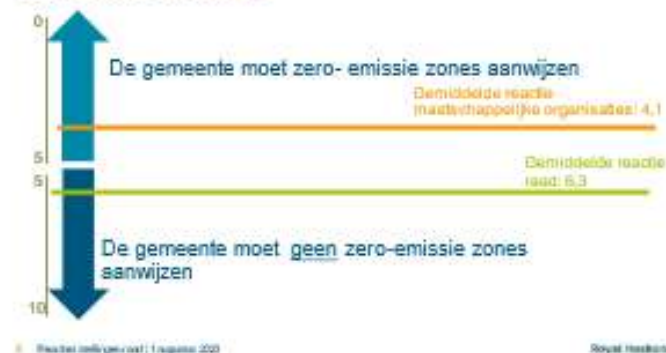
### Deel tweewieler systeem



### Laadpalen



### Zero-emissiezones



## Thema Openbaar vervoer

Ook zijn er een aantal stellingen voorgelegd op het gebied van openbaar vervoer. Hiervan ligt de verantwoordelijkheid in eerste instantie bij het Rijk (opdrachtgever voor NS) en de provincies (opdrachtgever voor regionaal openbaar vervoer). Gemeenten zijn formeel niet verantwoordelijk, maar hebben wel een groot belang bij een goed openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Waar gemeenten wel verantwoordelijk voor zijn, zijn veel vormen van doelgroepenvervoer. Denk aan het Wmo-vervoer en leerlingenvervoer. De stellingen die binnen dit thema gesteld zijn, betreffen onderwerpen als vraaggestuurd ov, behouden ov-netwerk en mobiliteitshubs.

Deresultaten zijn in bovenstaande overzichten weergegeven. Hieruit blijkt dat op alle drie de onderwerpen zowel de raad als de maatschappelijke organisatie naar dezelfde antwoordopties neigen. Zo zijn ze het erover eens dat de gemeente actief moet inzetten op vraaggestuurd ov en dit verder uitbreiden (de maatschappelijke organisaties zijn hier stelliger in dan de raad), vinden ze dat de gemeente er alles aan moet doen om het huidige ov-netwerk te behouden en moet de gemeente aan de slag om actief mobiliteitshubs te ontwikkelen om een reis met duurzame vervoerswijzen (zoals trein/fiets) aantrekkelijker te maken dan de eigen auto.

### Vraaggestuurd OV



### Mobiliteitshubs



### Behouden OV-netwerk

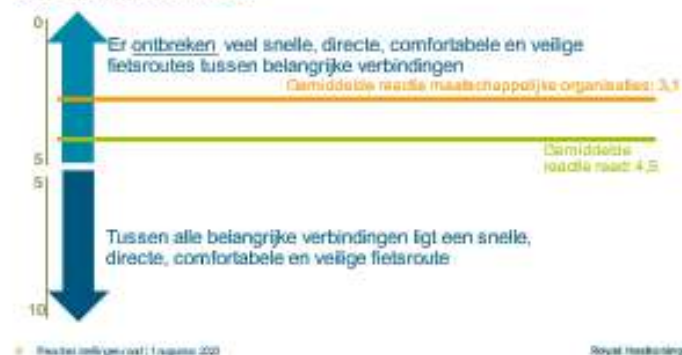


## Thema Fiets

Het volgende thema waarover de respondenten stellingen voorgelegd hebben gekregen is het thema fiets. De onderwerpen die hierbij centraal staan zijn de verbindingen in het hoofdfietsnetwerk, de maatregelen voor de fiets van de werkgeversaankpak en de campagnes en communicatieacties rondom fietsstimulering. Onderstaand zijn de resultaten te zien:

Hieruit blijkt dat de raad en maatschappelijke organisaties over deze drie onderwerpen redelijk op één lijn zitten. Zo zijn ze beide van mening dat er snelle, directe, comfortabele en veilige fietsroutes ontbreken. Ook zijn ze het eens dat de gemeente veel zou moeten inzetten op fietsstimulering. Waar de mening in verschild is op het gebied van de werkgeversaankpak. Hierbij neigt de raad iets meer naar het niet inzetten op maatregelen voor de fiets voor de werkgeversaankpak, terwijl de maatschappelijke organisaties gemiddeld van mening zijn dat de gemeente wel zou moeten inzetten op de fiets voor de werkgeversaankpak.

### Hoofdfietsnetwerk



### Werkgeversaankpak



### Fietsstimulering



## Thema Gemotoriseerd verkeer

Het volgende thema dat centraal staat is gemotoriseerd verkeer. Hierin staan stellingen centraal over 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom, met uitzondering op doorgaande wegen. Ook het wel of niet autoluw maken van de centra van Land van Cuijk en het aanwenden van slimme toepassingen op het gebied van mobiliteit in de gemeente (onder de noemer smart mobility).

Zoals in bovenstaande overzichten te zien is er consensus dat de centra van de grootste kernen (Grave, Cuijk en Boxmeer) autoluw moeten zijn. Over de overige twee thema's zijn de meningen meer verdeeld. Zo is de raad van mening dat alle wegen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/u zouden moeten zijn, de maatschappelijke organisaties vinden dat hogere snelheden dan 30 km/u ook toegestaan zouden moeten zijn. Op het gebied van smart mobility blijkt dat de raad vindt dat hierop ingezet zou moeten worden en de maatschappelijke organisaties zitten ertussen in. Zij zitten met een score van 5 precies op het midden.

### 30 km/u binnen de kom



### Autoverkeer in het centrum



### Smart mobility





## Thema Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is volgende thema waarover onderwerpen en stellingen centraal staan. Zo zijn er veel nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, waarbij de respondenten gevraagd worden of de gemeente hier wel of niet koploper in zou moeten zijn. Daarnaast kan de gemeente ervoor kiezen om de verkeersveiligheid te verbeteren door in te zetten op een veilige weginrichting of juist door in te zetten op handhaving en voorlichting om het gedrag te verbeteren. Als laatste staat de weginrichting centraal. Hierbij is de keuze om dit op sobere wijze te doen of juist de ideale weginrichting na te streven (wat meer ruimte en geld kost).

Zoals te zien is, neigen de maatschappelijke organisaties naar het nastreven van de koploperpositie, terwijl de raad vindt dat de gemeente hier volgend in zou moeten zijn. Daarnaast zijn de maatschappelijke organisaties van mening dat er voornamelijk ingezet moet worden op een veilige weginrichting om de verkeersveiligheid te verbeteren, terwijl de raad vindt dat de gemeente juist meer zouden moeten inzetten op handhaving en voorlichting om het gedrag te verbeteren. Het onderwerp weginrichting geeft wel een eenduidig beeld, hierbij zijn beide groepen het eens dat er ingezet moet worden op een ideale weginrichting.

### Koploper technologische ontwikkelingen



### Aandacht voor verkeersveiligheid



### Weginrichting



## Thema Parkeren

Parkeren is één van de thema's die niet mochten ontbreken. Daarom zijn er stellingen beoordeeld op het gebied van parkeernormen en parkeerregulering.

Op beide onderwerpen zijn beide groepen respondenten het niet eens. Zo vinden de maatschappelijke organisaties dat de parkeernormen in woonwijken omlaag zouden moeten gaan, terwijl de raad juist vindt dat dit omhoog zou moeten. Daarnaast zegt de raad dat parkeerregulering opgeheven zou moeten worden, de maatschappelijke organisaties vinden juist dat dit moet worden ingevoerd.



## Thema Zwaar verkeer

Met zwaar verkeer worden landbouw- en vrachtverkeer bedoeld. Dit wordt opgedeeld in vragen over doorgaand zwaar verkeer en de afscheiding tussen landbouwverkeer en fietsers in het buitengebied.

Zoals te zien zijn beide groepen het over beide stellingen eens. Ze vinden dat doorgaand zwaar verkeer niet door de kernen mogen rijden, ook als er geen goed alternatief is en dat er speciale voorzieningen getroffen zouden moeten worden voor fietsers op landbouwroutes in het buitengebied.

### Doorgaand zwaar verkeer



30. Reactie milieugevoel | 1 augustus 2020

Royal HaskoningDHV

### Landbouwverkeer en fietsers



31. Reactie milieugevoel | 1 augustus 2020

Royal HaskoningDHV

## Thema Leefbaarheid

Het volgende thema dat centraal is de leefbaarheid. Dit wordt gecombineerd met verkeersveiligheidsmaatregelen, er staat een stelling centraal over sluisverkeer en staat de afweging tussen gemotoriseerd verkeer, groen en actieve mobiliteit centraal.

Zoals te zien is, is er overeenstemming over deze drie onderwerpen. Zo vinden ze beide dat de maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid niet ten koste mogen gaan van de leefbaarheid (geluid/trillingen) en dat er wegen afgesloten moeten worden om sluisverkeer te voorkomen. Ten derde geven ze aan dat de voorkeur uitgaat naar minder ruimtelijk gebruik dient te worden opgeslokt voor gemotoriseerd verkeer, maar er meer ruimte voor actieve mobiliteit en groen over dient te blijven.

### Verkeersveiligheidsmaatregelen en leefbaarheid



### Sluisverkeer



### Gemotoriseerd verkeer, groen en actieve mobiliteit



## Thema Voetganger

Als laatste worden er stellingen beoordeeld over de voetganger. Hierbij gaat het over ruimte voor voetgangers in voetgangersgebieden en over de aanwezigheid van voetpaden binnen de kom.

Zoals te zien is, is ook hierbij geen grote verdeeldheid in mening. Beide groepen zijn het erover eens dat in gebieden met veel voetgangers, al het andere verkeer zoveel mogelijk moet wijken. Daarnaast zijn ze het erover eens dat het wenselijk is om langs alle wegen binnen de kom een voetpad liggen.

## Bijzonderheden

Per onderwerp is er ook gekeken hoe afwijkend de antwoorden zijn. Zo wordt in beeld gebracht hoe het gemiddelde in bovenstaande overzichten tot stand is gekomen. Ter illustratie: een antwoord van gemiddeld 5 kan tot stand komen door zes respondenten die een score 5 invullen of door drie respondenten die 0 invullen en drie respondenten die 10 invullen. In dit laatste geval is het interessanter om verder te kijken waarom de meningen zo ver uit elkaar liggen. Door deze analyse zijn er drie onderwerpen geselecteerd waarbij de antwoorden sterk uiteenlopen. Dit zijn: 30 km/u binnen de bebouwde kom, gemotoriseerd verkeer in de centra én parkeerregulering. Dit zijn dus onderwerpen waarbij de gemiddelde antwoorden tot stand gekomen zijn door sterk uiteenlopende meningen van verschillende respondenten. Deze onderwerpen worden nader besproken met de gemeenteraad op 7 september 2023.



**Mobiliteitsplan 2040**  
Gemeente Land van Cuijk

December 2023

