MOBYCON

In opdracht van:
Gemeente Leudal

RAPPORT

Projectnummer:
6679-R-Concept

Datum:
1 juli 2021

Mobiliteitsplan gemeente Leudal

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

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

Colofon

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. VOORWOORD

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

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

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

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

Stan Backus,
Wethouder Verkeer en vervoer

2. INLEIDING

2.1 Aanleiding

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

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

2.2 Aanpak

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

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

2.2.1 Proces

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

- het kernteam, bestaande uit medewerkers van de gemeente Leudal;
- de klankbordgroep, bestaande uit medewerkers van verwante beleidsvelden en externe partners;
- regionale partners, namelijk buurgemeenten, de provincie en regio, regionale politie en Arriva;
- inwoners en ondernemers;
- gemeenteraad.

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

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

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

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

Fase 1: *Startfase*	• Startoverleg met kernteam
Fase 2: *Inventarisatiefase*	• Documentstudie • Telefonische interviews met regionale partners
Fase 3: *Strategisch*	• Klankbordgroep bijeenkomst • Uitwerken strategische visie • Kernteam bijeenkomst • Strategische visie terugkoppelen in raad (informele bijeenkomst)
Fase 4: *Tactisch*	• Klankbordgroep bijeenkomst • Kernteam bijeenkomst
Fase 5: *Operationeel*	• Participatie in de dorpen (met de Belangenbrouwerij) • Klankbordgroep bijeenkomst • Kernteam bijeenkomst • Informele raadsinformatiebijeenkomst
Fase 6: *Afronding*	• Collegebesluit • Raadsbesluit • Presenteren in de gemeenteraad/raadscommissie

2.3 Leeswijzer

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

3. HET MOBILITEITSPLAN IN PERSPECTIEF – WAAROM?

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

3.1 Trends en ontwikkelingen

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

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

3.1.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

Om de opwarming van de aarde te beperken, ondertekenden in 2015 192 landen het klimaatakkoord van Parijs. Nederland heeft in juni 2019 de eerste grote stap gezet door het klimaatakkoord te sluiten tussen veel grote organisaties en bedrijven in Nederland. Doel van dit akkoord is de CO_2-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk geworden.

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

Relevantie voor Leudal
Mobiliteit is een grote veroorzaker van CO_2-uitstoot in de gemeente Leudal. Daarnaast ligt het energieverbruik in de verkeer- en vervoersector boven het Nederlands gemiddelde[1]. Dit betekent dat er mede in dit mobiliteitsplan kansen liggen om een bijdrage te leveren aan de klimaatambities en het terugdringen van het energieverbruik in het gemotoriseerde verkeer en vervoer.

Consequenties voor Leudal
- Groeiende vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Meer aandacht voor regionale fietsverbindingen en fietssnelwegen.
- Meer aandacht voor de rol van deelmobiliteit.

[1] *Https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/*

3.1.2 De vraag naar mobiliteit verandert

Het speelveld van mobiliteit is continu in verandering. Het is de afgelopen jaren steeds drukker geworden op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden. Ook de voertuigen die we op de weg zien, veranderen. Denk bijvoorbeeld aan de komst van de elektrische auto, de elektrische fiets en de speed-pedelec. In 2019 werden er ruim 420.000 nieuwe elektrische fietsen verkocht, wat ervoor zorgt dat deze fietsen steeds normaler worden in het straatbeeld. Daarnaast komen speed-pedelecs ook steeds vaker voor op de fietspaden. Deze (nieuwe) typen fietsen gaan echter over het algemeen harder dan reguliere fietsen, wat de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad een nieuwe uitdaging maakt.

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

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

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

Consequenties voor Leudal
- Fietsinfrastructuur aanpassen op nieuwe gebruikers (o.a. e-bikes, speed-pedelecs).
- Verbeteren ov-verbindingen met de regio.
- Stimuleren van vervoerwijzen anders dan de auto.

3.1.3 Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. In een dichtbevolkt land als Nederland is het een grote uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is landelijk de

[2] *https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/*

laatste jaren verslechterd; het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Er is al veel kennis over het ontstaan van ongelukken maar de kennis over de preventie van ongelukken blijkt vaak niet volledig te zijn of is verspreid over verschillende partijen.
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) gelanceerd waar ze zichzelf het doel heeft gesteld het aantal verkeersgewonden en doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers. Dit beleid is risico-gestuurd, wat betekent dat niet alleen wordt gekeken naar ongevallen en slachtoffers, maar naar welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een *potentieel* gevaar vormen voor de verkeersveiligheid.

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

Consequenties voor Leudal
- Richten op 0 verkeersdoden in 2030.
- Risico-gestuurde aanpak met aandacht voor inrichting, gedrag en hoog-risicogroepen.
- Meer aandacht voor verkeerseducatie (o.a. voor jongeren en ouderen).

2.3 Beleidskeuzes met impact op mobiliteit

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

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

[3] *Bevolkingsprognose Primos via leudal.incijfers*

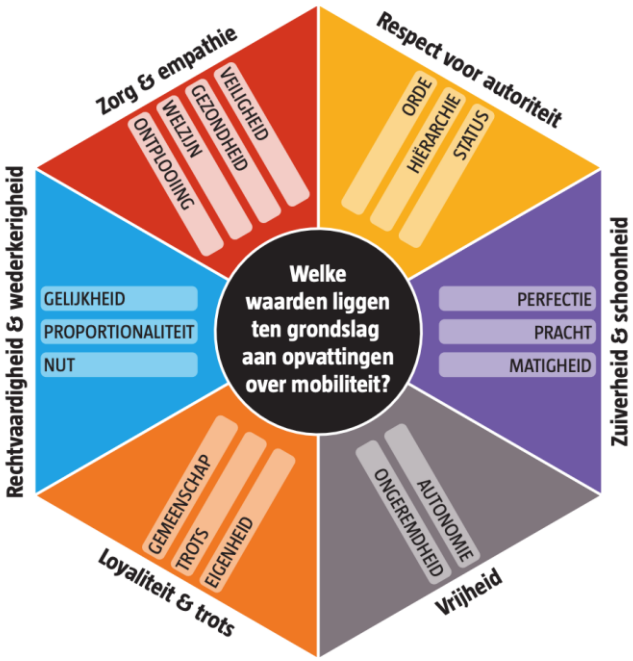
mobiliteit. Hoewel de strategische visie 'Leven in Leudal' geactualiseerd wordt, zijn de uitgangspunten, zoals hiervoor verwoord, niet veranderd.

In juli 2020 verbonden we onszelf aan het '**Schone Lucht Akkoord'**. Actieve en duurzame mobiliteit dragen bij aan een schone lucht. Tot slot hebben we in Leudal de koers uitgezet om voorzieningen waar nodig te clusteren. Dit betekent dat voor een deel van de inwoners het voetbalveld of de school in de toekomst verder weg zijn. In dit Mobiliteitsplan bepalen we hoe we de bereikbaarheid organiseren met behulp van mobiliteit.

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

2.4. Waarden achter mobiliteit

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



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

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

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

- *Veiligheid:* het streven naar verkeersveiligheid raakt aan opvattingen over mobiliteit die de economie vooruit helpt en veilig en doelmatig zorgt voor de verplaatsingsbehoefte van de mens. Veiligheid is naar voren gekomen als belangrijkste waarde voor Leudal.
  We zien veiligheid als voorwaarde om succesvol te zijn in al wat we doen. Op gebiedsniveau, bij het inrichten van het systeem en bij onze verplaatsingen staat veiligheid op één.
- *Nut*: nut als waarde betekent dat mobiliteit wordt gezien als de cruciale 'smeerolie van de economie'. Een goede (fiets)infrastructuur en openbaar vervoer zijn basisvoorwaarden voor steden en regio's om beter te functioneren. In Leudal streven we daarom naar goede bereikbaarheid en samenhang tussen de verschillende kernen en de omliggende stedelijke voorzieningen.
- *Welzijn*: door mobiliteit te benaderen vanuit welzijn, beschouwen we mobiliteit als een voorwaarde om actief deel te nemen aan de samenleving. Door te kiezen voor welzijn als gedeelde waarde, streven we ernaar dat onze inwoners zoveel mogelijk in staat zijn om zich te verplaatsen. Zo vergroten we hun zelfredzaamheid en deelname aan de maatschappij.
- *Matigheid:* met matigheid wordt er belang gehecht aan het milieu en gestreefd naar sober en efficiënt reizen zonder energieverspilling. Daarbij geven we aandacht aan duurzame vervoersmiddelen, en gebruiken we de inrichting van de fysieke leefomgeving om de vervoersbehoefte te beperken.

4. MOBILITEITSVISIE LEUDAL 2035

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

4.1 Missie

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

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

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

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

4.2 Visie

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

4.2.1 Verbonden voorzieningen

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

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

4.2.2 Toegankelijk systeem

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

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

4.2.3 Bewust mobiel

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

4.3 Van waarom naar hoe

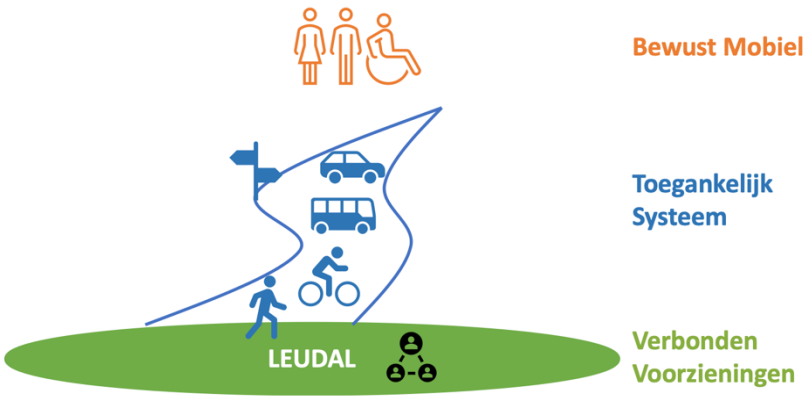
Met het in perspectief plaatsen van mobiliteit in de context van Leudal, is de aanleiding voor dit Mobiliteitsplan duidelijk en is het vertrekpunt bepaald. Zo hebben we een antwoord geformuleerd op de *waarom*-vraag. De volgende stap is te kijken naar de verdere invulling hiervan, de *hoe*. In het volgende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

[5] *De first- of last mile betreft de afstand tussen de herkomst of bestemming naar de gewenste ov-halte.*

5. KEUZES PER ONTWIKKELRICHTING – HOE?

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

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



Figuur 3 Ontwikkelrichtingen

5.1 Verbonden voorzieningen

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

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

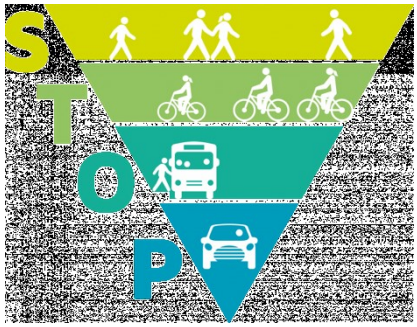
In de paragrafen hieronder volgen keuzes die we maken om deze doelstelling te realiseren.

5.1.1 Samenwerken aan verbinding

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

staat niet op zichzelf. Andersom hebben andere beleidsterreinen en regionale partners mobiliteit nodig om hun doelen te bereiken.

5.1.2 Mobiliteit in ruimtelijke ontwikkeling



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

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

5.1.3 Verkeersveiligheid

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

5.1.4 Keuzes samengevat

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

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

5.2 Toegankelijk systeem

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

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

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

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

5.2.2 Lopen

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

5.2.3 Fiets

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

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

5.2.4 30 tenzij…

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

ontspanning, rust en bewegen. Dit versterkt de kernwaarden voor Leudal en draagt bij aan prettig verblijven en gezond leven in de kernen.

5.2.5 Openbaar vervoer

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

5.2.6 Kleinschalig (vraagafhankelijk) openbaar vervoer en deelmobiliteit

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

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

5.2.7 Vervoersknooppunten

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

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

Daarnaast kan een kleinere halte zich in een kern bevinden. Dit kan bijvoorbeeld het buurthuis of een lokale kroeg zijn waar mensen op hun taxirit kunnen wachten, waar de dorpsauto wordt beheerd of de buurtbakfiets

te leen is. Zo willen we tegemoetkomen aan de groep die niet zelfstandig bij het ov kan komen en de drempel toch verlagen om op weg te gaan. Bijvoorbeeld naar het ziekenhuis of naar familie.

5.2.8 Auto

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

5.2.9 Grote voertuigen

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

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

5.2.10 Verkeersveiligheid

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

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

5.2.11 Keuzes samengevat

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

- op plaatsen waar veel mensen bij elkaar komen realiseren we voetgangersvoorzieningen die voor iedereen veilig en toegankelijk zijn;
- we zorgen ervoor dat fietspaden en fietsenstallingen op orde zijn en blijven;
- we breiden het netwerk waar nodig uit;
- we wijzen gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom aan als 30km/u wanneer dit beter past dan 50km/u (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is een vrij liggend fietspad aan te leggen);
- we lobbyen voor de voor onze inwoners meest geschikte routekeuze van de reguliere buslijnen;
- we realiseren een dekkend systeem van vervoersknooppunten binnen de gemeente om het openbaar vervoer netwerk sterker en meer toegankelijk te maken;

- we onderzoeken op welke manier we met extra/aangepaste haltes in de kernen vraagafhankelijk vervoer; kunnen realiseren en het zelfoplossend vermogen van de inwoners in de kernen versterken;
- we stimuleren duurzaam rijden met het uitbreiden van de laadinfrastructuur;
- we handhaven het parkeerverbod voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom.

5.3 Bewust mobiel

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

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

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

5.3.1 Bewuste keuze voor alternatieven

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

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

5.3.2 Verkeersveiligheid

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

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

Daarnaast zijn alcohol en drugs, normvervaging, afleiding in het verkeer en te hard rijden de meest risicovolle gedragingen. In de gemeente Leudal organiseren we verkeersveiligheid rondom deze (combinaties van)

doelgroepen en gedragingen. Dit doen we door middel van verkeerseducatie voor jong tot oud, voorlichting, bewustwording en interventies. De campagne Samen Goed op Weg is hier een mooi voorbeeld van.

5.3.3 Keuzes samengevat

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

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

5.4 Monitoring en evaluatie

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

5.5 Van hoe naar wat

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

Figuur 4 Mobiliteitsprogramma

6. ROLLEN VAN DE GEMEENTE

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

6.1 Rollen van de gemeente

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

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

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

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

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

7. BIJLAGEN

7.1 Bijlage 1 Beleidskader

7.1.1 Landelijk

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

Nationaal klimaatakkoord

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

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

Fietsambitie

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

Strategisch plan verkeersveiligheid

In het najaar van 2018 is het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV) vastgesteld. Aan de basis van dit plan ligt een risico-gestuurde aanpak. Dit betekent dat voortaan de locaties waar het *risico* op een ongeval het hoogste is vertrekpunt zijn voor het nemen van maatregelen, ongeacht of er al een incident is geweest.
Daarnaast is een aantal gedragingen en doelgroepen vastgesteld als risicovol. Het SPV bevat 9 thema's die samen de belangrijkste risico's vormen in het gehele verkeersveiligheidsveld:

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

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

7.1.2 Provincie Limburg

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2014) en Provinciale Omgevingsvisie (2021)
In 2014 heeft de provincie het Provinciale Omgevingsplan vastgesteld. Het bereikbaar houden van de provincie en de regio Midden-Limburg is een van de opgaves die hierin worden aangegeven. Voor de regio Midden-Limburg specifiek worden de volgende uitdagingen benoemd:

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

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

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

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

- Vitaal Platteland
  Door inbreiding gaan de afstanden naar voorzieningen toenemen. Daarom is het van belang dat de fysieke, digitale en mentale bereikbaarheid in de plattelandsgebieden goed blijft. De fysieke bereikbaarheid moet op orde blijven door een combinatie van de fiets, auto, openbaar vervoer en maatwerk vervoer. Deze vervoersvormen moeten elkaar versterken om te komen tot een goed netwerk dat de bereikbaarheid van het platteland waarborgt.
- Concurrerende logistieke sector
  Ondanks dat de gemeente Leudal niet een economisch centrum is binnen de provincie, is de logistieke sector wel een belangrijke sector binnen de gemeente. Om de logistieke sector zo goed mogelijk te stimuleren wil het inzetten op doorstroming van de bestaande logistieke ketens (weg, spoor en water). Daarnaast is het verduurzamen van het transport van belang. Dat beoogt men te doen door het inzetten op multimodale overslagpunten en groen transport.
- Grenzeloze vrijetijdseconomie
  De vrijetijdseconomie is een belangrijke sector binnen de provincie en mobiliteit moet deze sector versterken. Een belangrijk punt hierin is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig en grensoverschrijdend fietsnetwerk. Dit gaat worden gerealiseerd door het aanpakken van de missing links in dit netwerk.

Beleidskader Fiets 2019 – 2023 'Focus op Fiets'

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

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

Om deze doelstellingen te bewerkstelligen gaat de provincie inzetten op het verbeteren van het bovenregionaal utilitaire fietsroutenetwerk, bij voorkeur door middel van snelfietsroutes. Daarnaast wil de provincie de regio's beter bereikbaar maken door in te zetten op ketenmobiliteit. Voor alle ontwikkelingen worden de factoren fietsveiligheid en fietscomfort gegeven als randvoorwaarden voor ieder project.
De provincie heeft een prioritering aangebracht in de type maatregelen. Projecten die een grote impact hebben en (relatief) lage kosten, krijgen hierin de grootste prioriteit. De globale prioritering ziet er als volgt uit:

1. Fietsveiligheid.
2. Gedragsbeïnvloeding.
3. Euregionale en bovenregionale Limburgse utilitaire (snelfiets-) routes tussen grote steden.
4. Regionale utilitaire fietsverbindingen die leiden tot bereikbare regio's en voorzieningen voor ketenmobiliteit.
5. Lokale fietsmaatregelen.

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

7.1.3 Regio Midden-Limburg

Strategische Investeringsagenda Midden-Limburg

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

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

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

Economisch profiel Regio Midden-Limburg

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

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

Visie en actieprogramma toerisme en recreatie Midden-Limburg

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

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

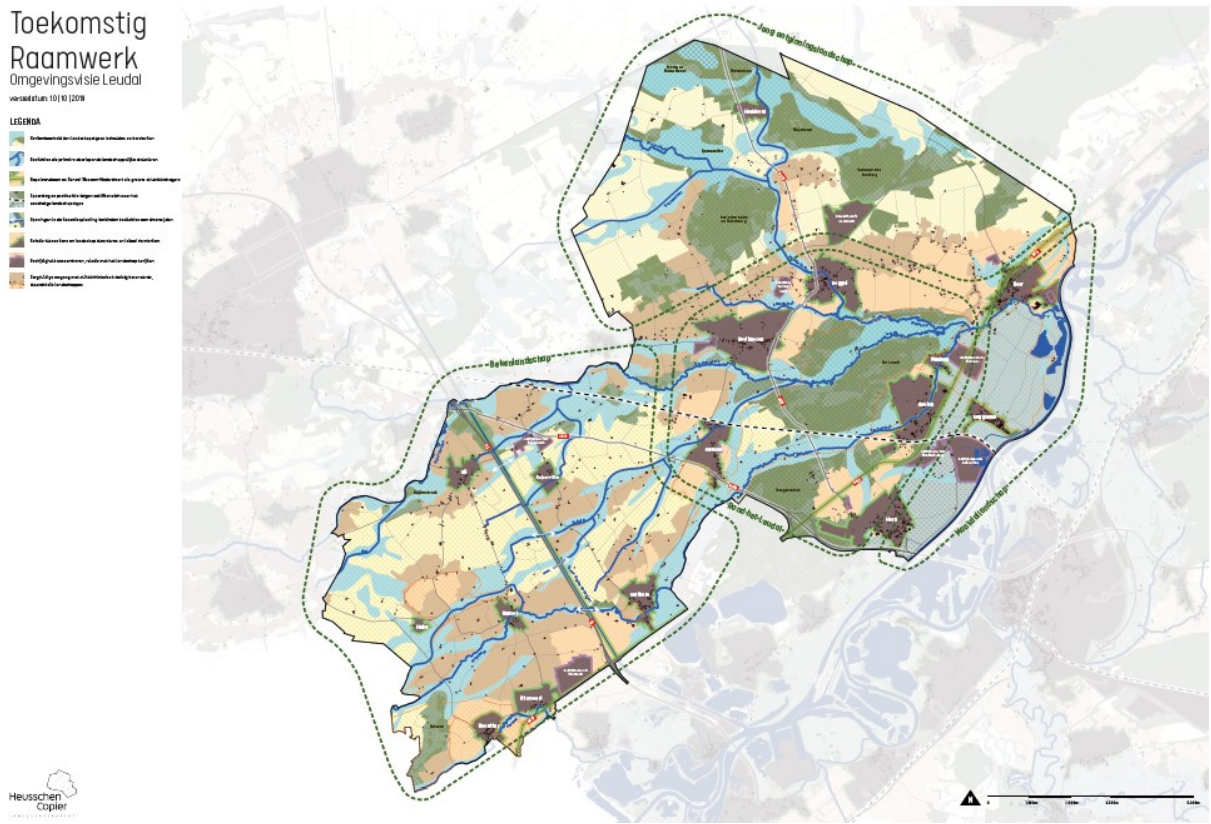
Om deze ambities de komende jaren te bereiken is er een actieprogramma opgesteld, waarin onder andere wordt ingezet op het verstevigen van de samenwerking van de verschillende gemeenten op het gebied van toerisme en recreatie. Voor wat betreft mobiliteit is een aantal punten aangestipt, die ook van invloed zijn op de gemeente Leudal. Zo ontbreekt er momenteel een geschikte fietsroute aan de noordoever van de Maas,

terwijl dit wel een gebied is met een hoge gebiedskwaliteit en geschikt zou zijn om te recreëren. Daarnaast wordt er in het actieprogramma aandacht geschonken aan het realiseren van snelfietsroutes die ook het recreatieve netwerk versterken. Hierbij kan gedacht worden aan de brug over de Maas tussen Buggenum en Roermond. Ook worden er door de hele regio verschillende nieuwe mountainbikeroutes aangelegd.

7.1.4 Gemeente Leudal

Omgevingsvisie

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



Figuur 5 Landschappelijk raamwerk Omgevingsvisie Leudal (concept)

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

Coalitieakkoord 2018 – 2022 'Samenspel'

In het coalitieakkoord van 2018 geeft de coalitie aan te blijven werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente Leudal. Wat betreft het openbaar vervoer ligt de focus op optimaal bereikbare voorzieningen. Hierbij gaat het niet alleen over de busroutes, maar ook over de voorzieningen op de haltes. Naast het openbaar vervoer wordt er in het akkoord veel waarde gehecht aan de fiets.
Met name de veiligheid voor fietsers staat hierbij centraal, met het oog op de nieuwe routes die ontstaan door fusies van scholen en verenigingen. Concrete actiepunten gerelateerd aan mobiliteit die in het coalitieakkoord worden genoemd zijn:

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

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

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

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

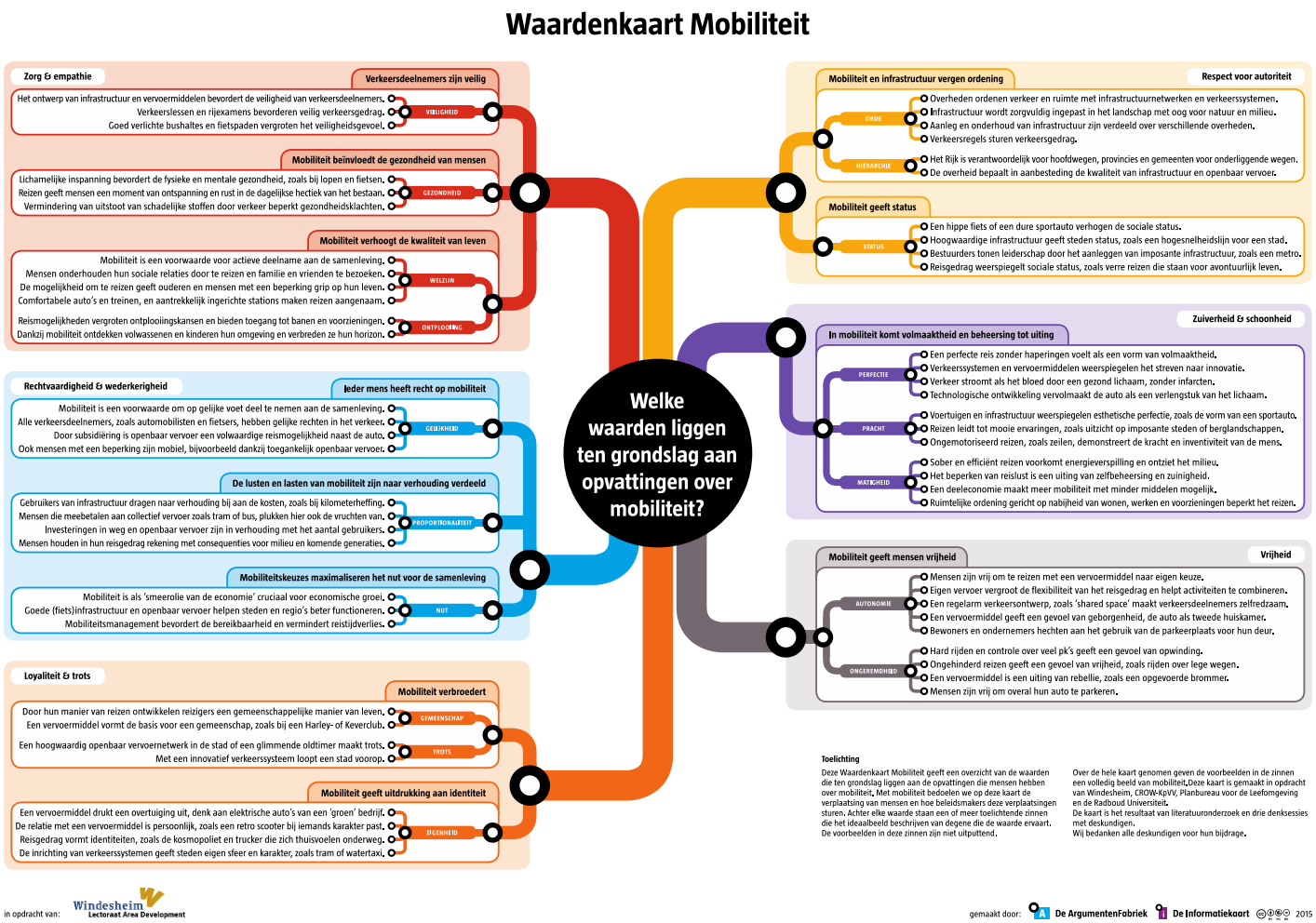
Voor het realiseren van de economische ambities van de gemeente Leudal zijn zowel fysieke als digitale bereikbaarheid van groot belang. Ondernemers merken momenteel op dat hier verbeterpunten liggen. Zo is de infrastructuur in buitengebieden niet op het niveau om bijvoorbeeld agrarische bedrijven optimaal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

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

7.2 Bijlage 2 Leden Klankbordgroep

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

7.3 Bijlage 3 Waardenkaart Mobiliteit



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl