Beleidsprogramma Mobiliteit

Concept

maashorst

Beleidsprogramma Mobiliteit

concept met verwerkte inspraakreacties, 21 maart 2025

Status:	**concept**	**Opdrachtgever:**	**Gemeente Maashorst**
Kenmerk:	**GMh2302 R07 c7.0**	**Opgesteld door:**	**Megaborn**
Datum:	**21-03-2025**		

Inhoud

1 INLEIDING 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Participatie 4
1.3 Opbouw van het beleidsprogramma, gebiedsindeling en leeswijzer 5
2 VERTREKPUNT, BELEID EN ONTWIKKELINGEN 6
2.1 Samenvatting aandachtspunten vanuit de inventarisatie 7
2.2 Mobiliteitstrends 7
2.3 Beleidskader rijksoverheid, provincie en regio 8
2.4 Omgevingsvisie gemeente Maashorst 8
3 VERVOERSWIJZEN 12
3.1 Voetgangers 13
3.2 Fietsers 14
3.3 Openbaar Vervoer 17
3.4 Aanvullend vervoer (Mobility as a Service - MaaS) 18
3.5 Auto 20
4 GEBIEDEN 22
4.1 DEEL 1: WOONGEBIEDEN 22
4.2 DEEL 2: WERKGEBIEDEN 24
4.3 DEEL 3: BUITENGEBIED 26
4.4 DEEL 4: CENTRUMGEBIEDEN 29
5. AANPAK VERKEERSVEILIGHEID 31
Bijlage 1: Inventarisatie huidige beleidskaders (kader- en ambitiedocument) 34
Bijlage 2: Risicoanalyse verkeersveiligheid Maashorst 35

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

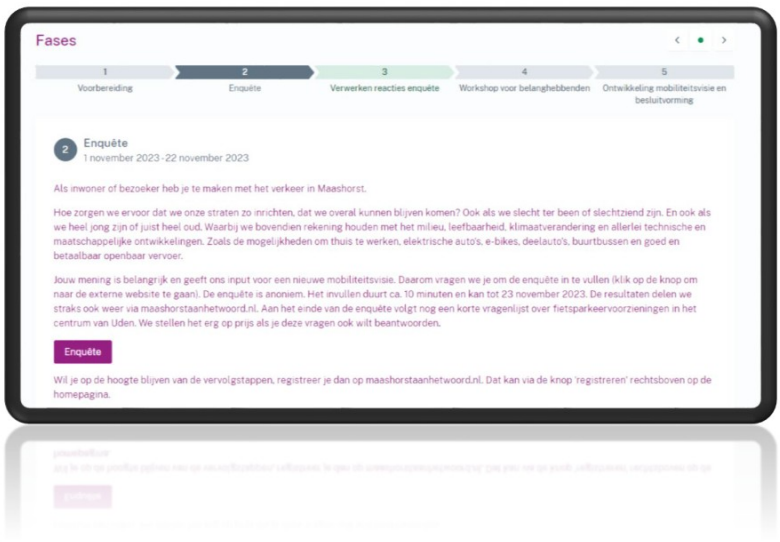
De maatschappij verandert en er zijn veel ontwikkelingen in de wereld van mobiliteit. De mobiliteit in Nederland groeit en dat vraagt om slimme, strategische oplossingen. Voorheen had de personenauto een prominente plek in het straatbeeld. Langzaam maar zeker verandert dit beeld, waarbij voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen en er meer aandacht is voor verblijfskwaliteit. Deze mobiliteitstransitie verandert de kijk op mobiliteit. De laatste tijd is, zowel binnen de gemeente Maashorst als bij andere overheden, nieuw beleid gemaakt om hierop in te spelen. De omgevingsvisie van Maashorst is een strategische visie voor de gehele fysieke leefomgeving en bevat ook ambities voor mobiliteit. Het Beleidsprogramma Mobiliteit (BPM) vertaalt de koers van de omgevingsvisie van Gemeente Maashorst (vastgesteld in mei 2024) op het gebied van mobiliteit in een programma (zie onderstaand tekstkader).

Hoe verhoudt het Beleidsprogramma Mobiliteit zich ten opzichte van de omgevingsvisie?

In de omgevingsvisie van de gemeente Maashorst schetsen we een beeld van de toekomst van onze gemeente over de fysieke leefomgeving: alles wat we buiten zien, horen, ruiken of ervaren. In de omgevingsvisie staan onze ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. De omgevingsvisie vormt de kapstok voor de beleidsprogramma's van verschillende thema's, waaronder mobiliteit.

Het beleidsprogramma mobiliteit vertaalt koers van de omgevingsvisie naar een beleidsprogramma, specifiek voor het thema mobiliteit. De ambities uit de omgevingsvisie zijn hierin verder uitgewerkt. Het BPM geeft uitgangspunten voor andere beleidsregels binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het parkeerbeleid. Het BPM sluit ook aan op het gewijzigde provinciale en landelijk beleid. Dit beleidsprogramma geeft verder richting om in te spelen op ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in de mobiliteit en ook om invulling te geven aan doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie en tegelijkertijd een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven.

1.2 Participatie



Iedereen neemt op enige wijze deel aan verkeer en daardoor zijn er veel belanghebbenden in verschillende rollen. Om deze bij het nieuwe beleidsprogramma te betrekken zijn verschillende participatiesessies gehouden: een sessie met interne stakeholders vanuit andere beleidsvelden om de gezamenlijke ambities te bepalen; een sessie met externe stakeholders om de richting van het beleidsprogramma te bepalen; en een enquête onder inwoners om te peilen welke keuzes zij willen maken. Aan de stakeholders en inwoners zijn dilemma's voorgelegd, met daarbij de vraag om een keuze te maken. De resultaten hiervan zijn zichtbaar in bijlage 1 van het uitgangspunten- en ambitiedocument, dat voorafgaand aan dit BPM is opgesteld (zie bijlage 1). De uitkomsten van alle participatie-sessies zijn als input voor dit beleidsprogramma meegenomen.

Mobiliteit raakt aan veel andere beleidsvelden, zoals klimaat, duurzaamheid en economie. Het mobiliteitsbeleid kan bijdragen om doelstellingen op andere gebieden te bereiken. Gezamenlijk met de gemeentelijke beleidsadviseurs van andere beleidsthema's is tijdens een ambitiewebsessie verkend waar kansen en opgaven liggen. In deze werksessie is door de gemeentelijke vertegenwoordigers van verschillende beleidsvelden gezocht naar kansen waar het nieuwe BPM ambities vanuit andere thema's zoals klimaat, economie of ruimte kan versterken en visa versa. Met name op het gebied van ruimtegebruik, maar ook welzijn en gezondheid kan het mobiliteitsbeleid bijdragen aan het verwezenlijken van toekomstdoelen. In het uitgangspunten- en ambitiedocument (zie bijlage 1) is de uitkomst van deze sessie gevisualiseerd (zie paragraaf 1.4 en bijlage 5 van het betreffende document). Uit de sessie bleek dat we veel thema's belangrijk vinden en er geen thema's zijn die er duidelijk uit springen. Een van de deelnemers gaf hiervoor een mooie verklaring: De begrippen 'Udeniseren' en 'Verlanderen' lijken hier van toepassing: 'niet kiezen is ook kiezen'. Oftewel: we zetten breed in op alle beleidsvelden, waarbij we praktisch blijven kijken waar er kansen en raakvlakken zijn tussen om thema's te combineren.

1.3 Opbouw van het beleidsprogramma, gebiedsindeling en leeswijzer

Voorafgaand aan het opstellen van dit beleidsprogramma mobiliteit is een uitgangspunten- en ambitiedocument[1] gemaakt, zie bijlage 1. Daarin is het huidige beleid geïnventariseerd en beschrijven we de ontwikkelingen die op ons afkomen. Ook is een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse en enquête onder de samenleving gehouden in de voorbereidingsfase. Dit vormt het vertrekpunt voor de uitwerking van dit beleidsprogramma. Het BPM beschrijft de ambities en opgaven voor de toekomst en geeft aan waar we op inzetten om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van Maashorst te waarborgen. Om vervolgens uitvoering te geven aan de doelen van dit BPM wordt naast dit beleidsprogramma een concreet overzicht van maatregelen opgesteld in een uitvoeringsprogramma.

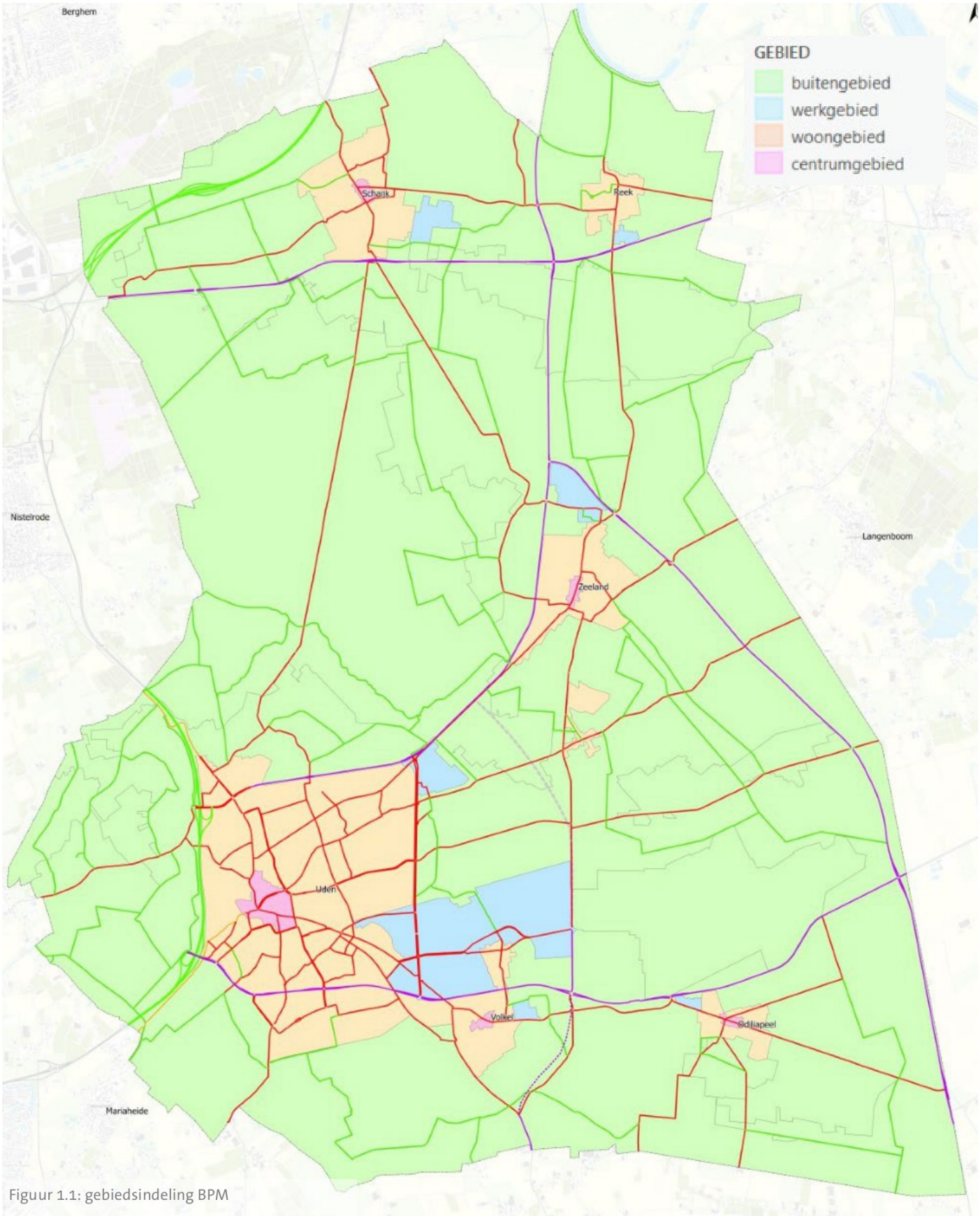
Gebiedsindeling

Het beleidsprogramma is gebiedsgericht opgesteld. Hiermee sluiten we aan op de omgevingsvisie die ook gebiedsgericht is ingedeeld. We definiëren vier gebieden, namelijk: woongebied, werkgebied, buitengebied en centrumgebied. Afbeelding 1.1 toont de gebiedsindeling voor dit BPM. De indeling op deze kaart volgt zoveel mogelijk de gebiedsindeling van de omgevingsvisie. De nog vast te stellen gebiedsindeling van het omgevingsplan is leidend, ook voor de doelen en opgaven uit dit BPM. Daarnaast zijn er onderdelen in dit BPM die de gebieden overstijgen. Tussen en door deze gebieden lopen de netwerken van wegen, wandel- en fietspaden. Deze netwerken vormen de verbindingen tussen en binnen de verschillende gebieden.

Leeswijzer

Dit BPM geeft allereerst een samenvatting van de kaders en uitgangspunten in hoofdstuk 2. Daarna volgt een uitwerking van de netwerken per vervoerswijze in hoofdstuk 3.Vervolgens worden de doelen per gebied beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 beschrijven we de aanpak verkeersveiligheid.

[1] Uitgangspunten- en ambitiedocument BPM, Megaborn, januari 2024



Figuur 1.1: gebiedsindeling BPM

2 VERTREKPUNT, BELEID EN ONTWIKKELINGEN

Wat is ons vertrekpunt? In het kader- en ambitiedocument hebben we bepaald waar we nu staan en waar we naar toe gaan. Welk lokaal, regionaal en landelijk beleid is er al, dat van invloed is op mobiliteit en hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid en verkeersnetwerken in de gemeente? In de kaderfase is een inventarisatie uitgevoerd van de huidige verkeerssituatie en beleid, trends en ontwikkelingen en ervaringen van belanghebbenden. In dit hoofdstuk worden de hoofdpunten hiervan weergegeven. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar bijlage 1.

2.1 Samenvatting aandachtspunten vanuit de inventarisatie

De onderstaande punten zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het BPM, die uit de kaderfase naar voren zijn gekomen. Deze punten komen (deels) uit de omgevingsvisie, beleidskader van rijksoverheid, provincie en regio; bestuursakkoord van Maashorst en vertaling van diverse ontwikkelingen (waaronder op het gebied van verkeersveiligheid). Ook de inventarisatie en knelpuntenanalyse van Fiets Forum Maashorst[2], de ervaringen van inwoners en de aandachtspunten vanuit de Kernen CV's zijn hierin meegenomen. In de paragrafen 2.2 t/m 2.4 worden de mobiliteitstrends en beleidsstukken beschreven.

Stap 1	**S**	Stappen (voetganger)
Stap 2	**T**	Trappen (fietser)
Stap 3	**O**	OV (openbaar vervoer)
Stap 4	**M**	MaaS (Mobility as a Service)
Stap 5	**P**	Privéauto

- De nieuwe omgevingsvisie Gemeente Maashorst (2024) is ons uitgangspunt;
- Het STOMP-principe is ons uitgangspunt: meer ruimte voor lopen en fietsen; en aandacht voor sociale vormen van mobiliteit. We kijken naar het mobiliteitssysteem in deze volgorde: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelvervoer) en Personenvervoer (zie figuur 2.1);
- Meer aandacht voor kwaliteit ruimte en flexibel ruimtegebruik;
- Harmoniseren van het beleid van de voormalige gemeenten Uden en Landerd;
- Aandacht voor autobereikbaarheid Centrum Uden;
- Aandacht voor verkeersveiligheid met behulp van Risicogestuurde aanpak Verkeersveiligheid;
- De wens voor veilige schoolomgevingen;
- Aanpassing netwerk door nieuwe N605 bij Volkel;
- Verbeteren landbouwverkeernetwerk;
- Verbeteren aanbod Openbaar Vervoer en aanvullend vervoer, met name voor de kleine kernen;
- Ruimtelijke ontwikkelingen koppelen aan mobiliteit.

Figuur 2.1: het STOMP-principe
Bron: CROW - Voetgangers\Ontwerpwijzer voetgangers

2.2 Mobiliteitstrends

Mobiliteit verandert snel en groeit nog steeds in Nederland. In het kader- en ambitiedocument (in hoofdstuk 3 van bijlage 1) beschrijven we uitgebreid de diverse mobiliteitsontwikkelingen die in Nederland en ook in Maashorst spelen. Deze trends zijn afgeleid vanuit de beleidsanalyse en de omgevingsvisie, van bestaand onderzoek (van

[2] Fiets Forum is een belangengroep die opkomt voor de belangen van alle fietsers in de gemeente Maashorst

onder andere CBS[3], SWOV[4] en PBL[5]) en inventarisatie die we zelf hebben uitgevoerd naar ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente en aandachtspunten per kern of gebied.

De onderstaande punten tonen verschillende trends die op landelijk niveau zichtbaar zijn in relatie tot mobiliteit. De meeste van deze trends treden naar verwachting ook in meer of mindere mate op in Maashorst in de komende jaren:

- Meer flexibiliteit in mobiliteitskeuzes; van bezit naar gebruik;
- Toenemende vraag naar elektrische auto's en toename aantal publieke laadpalen en snellaadpunten langs snelwegen;
- Mobiliteit wordt slimmer;
- Toenemend gebruik van de (elektrische) fiets en opkomst van nieuwe soorten en maten van fietsen, zoals bakfietsen, driewielfietsen en de fatbike;
- Het nieuwe werken; werken los van plaats en tijd;
- Senioren blijven langer zakelijke en sociaal-recreatieve reizen afleggen door toenemende kwaliteit van leven;
- Mobiliteitsarmoede neemt in bepaalde gebieden toe.

2.3 Beleidskader rijksoverheid, provincie en regio

De diverse beleidsstukken van rijksoverheid, provincie en regio geven een beeld welke maatschappelijke issues er spelen en waar deze overheden op gaan inspelen. In het kader- en ambitiedocument (zie hoofdstuk 2 van bijlage 1) beschrijven we uitgebreid het huidige en toekomstige beleid. Deze beleidskaders vormen een 'kapstok', waaraan gemeentelijk beleid (waaronder de omgevingsvisie) en dit BPM wordt opgehangen. Op hoofdlijnen worden de volgende beleidsdoelen aangestipt.

Nationale omgevingsvisie – Rijksoverheid

- Werken aan een bereikbaar netwerk van steden en regio's;
- Het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad wordt versterkt.

Mobiliteitsvisie 2050 – Rijksoverheid

- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;
- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.

Beleidskader mobiliteit – provincie Noord-Brabant

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid via een risicogestuurde aanpak;
- Het verduurzamen van de mobiliteit en het verbeteren van de leefomgeving;
- Een gebiedsgerichte uitwerking en realisatie van slimme mobiliteit.

Netwerkkader – regio Noordoost-Brabant

- In de regio (relatief) hoge prioriteit bij het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV);
- In verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij fiets en voetganger;
- Op stedelijk netwerkniveau ligt de prioriteit bij de auto, OV en fiets.

2.4 Omgevingsvisie gemeente Maashorst

De omgevingsvisie van Maashorst is begin 2024 vastgesteld. In het kader- en ambitiedocument (zie hoofdstuk 2.4 van bijlage 1) geven we een samenvatting van de omgevingsvisie met betrekking tot het thema mobiliteit. In deze visie staan ambities met belangrijke impact voor het mobiliteitsbeleid. De omgevingsvisie geeft diverse

[3] Centraal Bureau voor de Statistiek

[4] Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

[5] Planbureau voor de Leefomgeving

doelstellingen, ambities en uitgangspunten mee op het gebied van mobiliteit. De nadere uitwerking hiervan beschrijven we in dit BPM.

De centrale doelstellingen in de omgevingsvisie zijn:
- Bevordering van de gezondheid
- Verbeteren van de omgevingskwaliteit
- Werken aan een duurzame samenleving

Mobiliteit kan in een belangrijke mate bijdragen aan het bewerkstelligen van deze doelen. De ambities in de omgevingsvisie op het gebied van mobiliteit en verstedelijking zijn:

Mobiliteitstransitie:
- het STOMP-principe is de norm;
- Inzetten op hoogfrequente verbinding aan de A50 (corridor) tussen Paalgraven en Eindhoven middels een BRT (Bus Rapid Transit[6]);
- Realiseren van een regionale HUB[7] langs de A50 ter plekke van de kern Uden waar de BRT-bus stopt is daarbij essentieel;
- Deelmobiliteithubs[8] met deelfietsen en deelauto's nabij ieder dorpshart, in combinatie met OV;
- Inzetten op duurzamere vormen van transport om de C02 uitstoot zoveel mogelijk te reduceren, denk aan gebruik van schonere voertuigen (bv. elektrische of waterstofauto's of de fiets) en voorkomen of verminderen van transport
- Brede, groene en veilige wandel en fietspaden die uitnodigen tot het laten staan van de auto.
- Regionale (snel) fietsroutes met bijbehorende faciliteiten;
- Lokale/sociale vormen van slimme (deel)mobiliteit;

Voorzieningen:
- Verdichting/verstedelijking nabij voorzieningenclusters;
- Goede bereikbaarheid van voorzieningen: aandacht voor veilige en aantrekkelijke routes van en naar de voorzieningen in de wijken met extra aandacht voor de kwetsbare inwoner;
- Op de bedrijventerreinen kijken naar de mogelijkheid om terreinen te intensiveren. Bijvoorbeeld door meer hoogte toe te staan en gezamenlijk gebruik van parkeerterreinen. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid (fiets, auto en vrachtauto) van de bedrijventerreinen en beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarom moet dit gepaard gaan met uitbreiding van voorzieningen in de vorm van meer wandel- en fietspaden en mobiliteitshubs in combinatie met OV en deelvervoer.

Verstedelijking:
- Duurzame en klimaatadaptieve verstedelijking: 'de gezonde wijk';
- Groen wordt mee ontwikkeld met het oog op gezondheid en biodiversiteit;
- Beperken van leegstand in het centrum, zodat het centrum aantrekkelijk blijft voor ondernemers en bezoekers;
- Op een andere manier kijken naar de auto in het centrumgebied. Nieuw bedrijventerrein wordt gezocht aansluitend op bestaande terreinen en in de nabijheid van ontsluitingswegen;

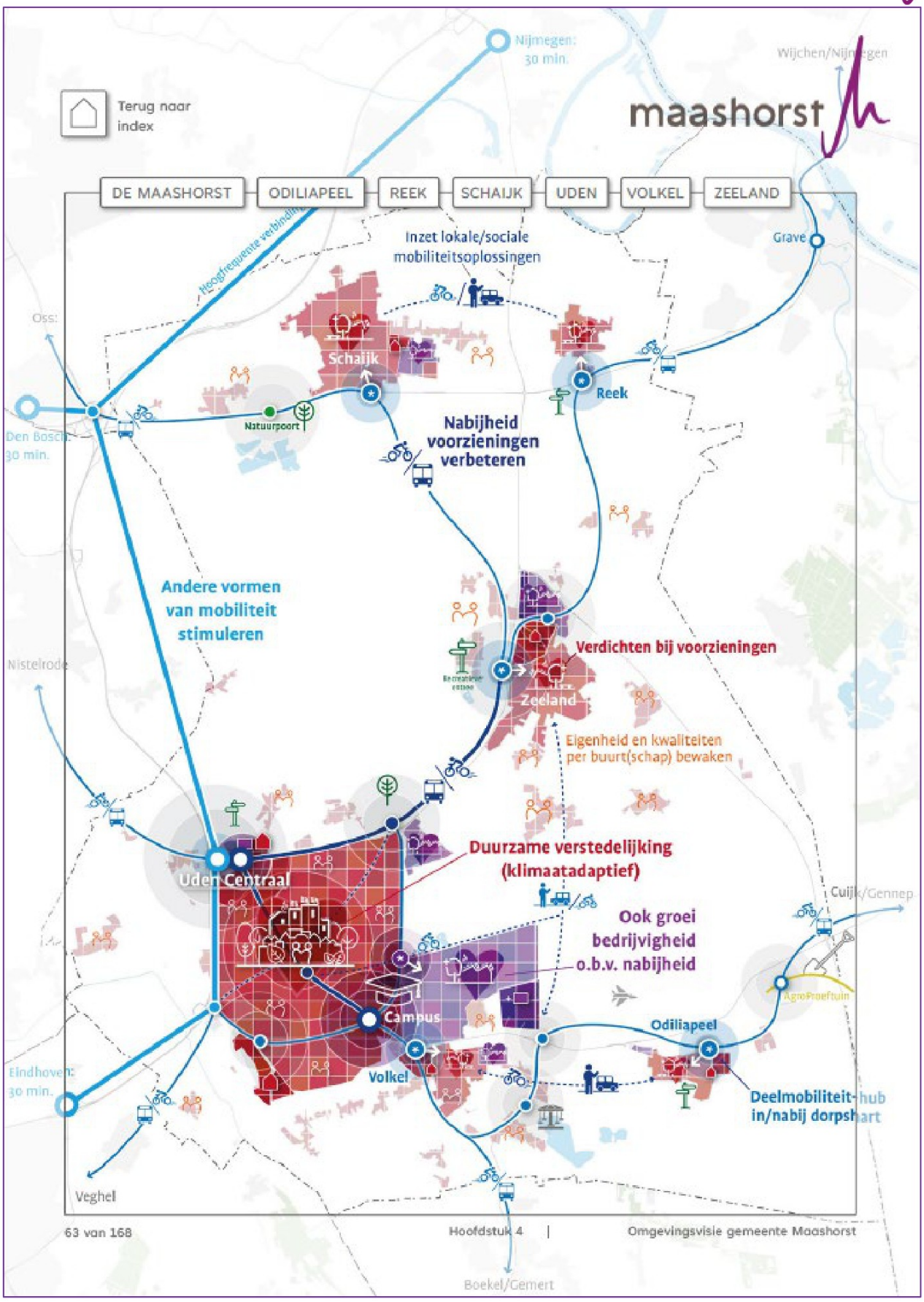
[6] 'Een BRT is een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat betrouwbare reistijden combineert met hoge vervoerscapaciteit, dat comfort biedt, en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct.'

[7] Een mobiliteitshub is een plek waar diverse vervoersvormen op één plek samenkomen en waar een reiziger kan overstappen op een andere vervoerswijze. Denk bijvoorbeeld aan het overstappen van de fiets naar openbaar vervoer, of aan carpoolen.

[8] Deelmobiliteit wil zeggen dat er vervoersmiddelen zijn die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers, zonder dat deze gebruiker het vervoersmiddel bezit. Dit zijn bijvoorbeeld deelfietsen, deelscooters en deelauto's.

- Aandacht voor de bereikbaarheid van meerdere vervoerswijzen op deze terreinen.

Deze verschillende ambities uit de omgevingsvisie zijn verbonden aan gebieden, zie figuur 2.2. Bijvoorbeeld de ambitie ‘inzet lokale/sociale mobiliteitsoplossingen’ past meer bij de (kleinere) kernen en het buitengebied, terwijl het thema ‘Duurzame verstedelijking’ alleen betrekking op Uden heeft. De omgevingsvisie vormt de basis voor de uitwerking van dit BPM per gebied. Hiermee biedt het BPM ook maatwerk, passend bij de verschillende kernen. In het kader- en ambitiedocument (zie hoofdstuk 3.3 en 3.5 van bijlage 1) zijn tevens de concrete aandachtspunten per kern in beeld gebracht.



Figuur 2.2: de ambities 'mobiliteitstransitie, voorzieningen & verstedelijking' uit de omgevingsvisie visueel samengevat (bron blz. 63 omgevingsvisie Maashorst)

3 VERVOERSWIJZEN

Om onze gemeente bereikbaar te houden voor alle vervoerswijzen zijn kwalitatief goede verkeersnetwerken nodig. De netwerken voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zijn de dragers van het mobiliteitssysteem. Deze netwerken moeten voldoende capaciteit hebben en zodanig zijn ingericht om het huidige én toekomstige verkeer op een vlotte en verkeersveilige wijze af te wikkelen. De speerpunten en doelen van de vervoerswijzen en daarmee onze netwerken, beschrijven we in dit hoofdstuk. Ook de voetganger verliezen we hierbij niet uit het oog. Het landbouwnetwerk komt bij het thema 'buitengebied' aan de orde.

Uitgangspunten vanuit de omgevingsvisie

- het STOMP-principe is de norm;
- Inzetten op hoogfrequente verbinding aan de A50 (corridor) tussen Paalgraven en Eindhoven middels een BRT (Bus Rapid Transit);
- Realiseren van een regionale HUB langs de A50 ter plekke van de kern Uden waar de BRT-bus stopt;
- Deelmobiliteithubs met een aanbod van deelvoertuigen nabij ieder dorpshart, in combinatie met OV;
- Inzetten op duurzamere vormen van transport om de C02 uitstoot zoveel mogelijk te reduceren, o.a. met schonere voertuigen en vervoerswijzen
- Brede, groene en veilige wandel en fietspaden die uitnodigen tot het laten staan van de auto.
- Regionale (snel) fietsroutes met bijbehorende faciliteiten;
- Lokale/sociale vormen van slimme (deel)mobiliteit;

Onze ambities voor de vervoerswijzen zijn:

- Voetgangers: stappen voorop; investeren in toegankelijke loopvoorzieningen
- Fiets: gezonde vervoerswijzen stimuleren & verbeteren van de kwaliteit van fietsvoorzieningen
- Openbaar Vervoer: inzetten op flexibel openbaar vervoer (Bravoflex) en op de BRT en regionale en lokale mobiliteitshubs en carpoolplaatsen en uitbreiden en stimuleren van lokaal sociaal (deel)vervoer en voorzien in goede en goed bereikbare haltes.
- Verkeersveiligheid: inzetten op 0-verkeersslachtoffers in het kader van het strategisch plan verkeersveiligheid en provinciaal beleid
- Auto: het behouden van het kwaliteitsniveau van de autobereikbaarheid van de verschillende kernen. Oftewel: Goede doorstroming voor autoverkeer blijft belangrijk voor een goed economisch vestigings- en woonklimaat in onze gemeente.

3.1 Voetgangers

Het STOMP-principe is in Maashorst het uitgangspunt, waarbij de aandacht voor de voetganger (Stappen) prioriteit heeft ten opzichte van de andere vervoerswijzen. In dit beleidsplan is geen hoofdnetwerk voor voetgangers aangewezen, omdat de voetganger op alle (gemeentelijke) wegen aanwezig kan zijn. Anders gezegd vormen alle wegen samen dus het voetgangersnetwerk. In de omgevingsvisie is het 15-minuten-netwerk opgenomen: een ambitie die streeft naar bereikbaarheid van belangrijkste voorzieningen binnen 15 minuten lopen of fietsen. Om die ambitie te concretiseren realiseren we een compleet loopnetwerk met kwalitatief goede voorzieningen. Daarvoor stellen we de vijf hoofdeisen van de richtlijn[9] van CROW[10] als uitgangspunten voor loopvriendelijke infrastructuur, namelijk:

- **Directheid van looproutes**
  De loopvoorzieningen zijn niet te lang en voorkomen (onnodig) omlopen en wachten. We hebben de ambitie dat iedereen binnen 15 minuten (lopend of op de fiets) toegang heeft tot eerstelijns zorg (huisarts, fysiotherapeut, tandarts, apotheek). Dit doen we door op strategische locaties oversteekvoorzieningen te realiseren. Afhankelijk van de verkeersdrukte en locatie bepalen we of de oversteekvoorziening in of uit de voorrang moet zijn. Het realiseren van voorzieningen voor voetgangers mag ten koste gaan op de ruimte voor de auto, bijvoorbeeld de rijbaanbreedte of het aantal parkeerplaatsen Dit heeft een positieve impact op de directheid van looproutes voor voetgangers. Het uitgangspunt voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen bij nieuwe planontwikkelingen of herinrichting van wegen is het realiseren van voetpaden aan beide zijden van de weg.
- **Begaanbaarheid**
  De loopvoorzieningen zijn toegankelijk en goed begaanbaar voor verschillende typen voetgangers, waaronder voor rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens. We streven naar de gewenste maatvoering van voetpaden, conform de richtlijnen van het CROW[11] met voldoende vrije loopruimte voor de voetganger. Daarnaast moet voorkomen worden dat looppaden oneffenheden bevatten. Voor iemand met een rolstoel kunnen te grote oneffenheden de route onbegaanbaar maken. Loopvoorzieningen moeten ook geschikt zijn voor mensen met visuele beperkingen. Looproutes voorzien we zoveel mogelijk van ‘natuurlijke’ gidslijnen. Geleidelijnen en specifieke markeringen passen we toe indien de gidslijnen onvoldoende hulp bieden. Belangrijke voorzieningen (zoals een gemeentehuis, theater, bibliotheek of zorginstelling) worden ontsloten door routegeleiding, ook vanaf de dichtstbijzijnde bushalte.
- **Leesbaarheid**
  De loopvoorzieningen zijn zodanig vormgegeven dat voetgangers de omgeving begrijpen en hun weg gemakkelijk vinden. We voorkomen dat een voetpad onvoldoende herkenbaar is voor zowel voetgangers als de overige weggebruikers. Duidelijk onderscheid in materialisering vergroot de leesbaarheid en herkenbaarheid van loopvoorzieningen. We voorkomen hiermee dat gemotoriseerd- en fietsverkeer over het voetpad heenrijden. Voor handhavers is het hierdoor mogelijk om hierop te handhaven.
- **Veiligheid**
  De loopvoorzieningen zijn verkeers- en sociaal veilig ingericht voor voetgangers. Op strategische locaties zoals bij de voetpaden in fietstunnels plaatsen we lichtmasten en bij voetgangersoversteekplaatsen passen we lichtportalen boven de weg toe. We verbeteren hiermee de zichtbaarheid en de sociale veiligheid van voetgangers.
- **Aantrekkelijkheid**
  De loopvoorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat lopen aangenaam en aantrekkelijk is. We zoeken de aansluiting met het groenstructuurplan, bijvoorbeeld strategisch nadenken over

[9] Richtlijn: CROW - Voetgangers\Ontwerpwijzer voetgangers

[10] CROW is een landelijke kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer. De afkorting staat oorspronkelijk voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

[11] Richtlijn: ASVV 2021 – wegontwerp binnen de bebouwde kom

schaduw/verkoeling op looproutes doormiddel van groen. De aantrekkelijkheid van kwaliteit en beleving neemt hierdoor op looproutes toe. Daarmee wordt bijgedragen aan de doelen op gezondheid (hittestress), omgevingskwaliteit en duurzame ontwikkeling.

3.2 Fietsers

Het STOMP-principe is in Maashorst het uitgangspunt, waarbij de fiets (trappen) na de voetganger (stappen) de prioriteit heeft. We stimuleren deze gezonde vervoerswijze door de fietsvoorzieningen te verbeteren. Het stimuleren van fietsgebruik draagt bij aan gezondheid, duurzaamheid én verkeersveiligheid. Dit doen we door:

- Uitbreiden en compleet maken van het fietsnetwerk
- Het verbeteren van de kwaliteit van de voorzieningen
- Aandacht voor fiets bij ontwikkelingen
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid

Compleet maken van het fietsnetwerk

We wijzen hoofdroutes voor de fiets aan. Fietsroutes van kern naar kern en naar diverse voorzieningen zoals scholen, centra, bedrijventerreinen; zijn belangrijk om een leefbare en economisch vitale gemeente te zijn en te blijven. Om een goede bereikbaarheid van voorzieningen te garanderen maken we het fietsnetwerk compleet. Dit fietsnetwerk bestaat uit hoofdroutes, doorfietsroutes en recreatieve routes en is zichtbaar in figuur 3.1.

We maken brede, groene en veilige fietspaden. Door een gezonde hoofdstructuur te creëren, versterken we een verbinding tussen het stedelijk gebied en de natuur. We breiden het huidige fietsnetwerk uit met fietsroutes richting centrum en met goede fietsvoorzieningen naar bedrijventerreinen. We onderzoeken de mogelijkheden voor het realiseren van een alternatieve fietsroute parallel aan de de Industrielaan.

Verbeteren van de kwaliteit

Fietsroutes richten we veilig, comfortabel en aantrekkelijk in. Verkeerssituaties op de fietsroute zijn zo herkenbaar mogelijk, zowel voor de fietser als voor kruisend gemotoriseerd verkeer. Het fietsnetwerk moet voldoen aan verschillende kwaliteitseisen conform de geldende richtlijnen van het CROW[12]. De kwaliteitseisen zijn: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort, passend bij de functie in het fietsnetwerk. In verschillende onderzoeken is aangetoond dat goede fietsinfrastructuur leidt tot een hoger fietsaandeel ten opzichte van andere vervoerswijzen. In het gele tekstkader leggen we uit hoe we onze fietsvoorzieningen gaan inrichten.

We spelen in op de trend dat er steeds meer verschillende typen gebruikers op het fietspad rijden. Fietspaden moeten daarom voldoende breed zijn, conform de geldende richtlijnen van het CROW. Verschillende gebruikers kunnen elkaar hierdoor veilig passeren of inhalen. Onnodige objecten zoals paaltjes verwijderen we van fietspaden.

[12] O.a. CROW-publicatie Ontwerpwijzer fietsverkeer

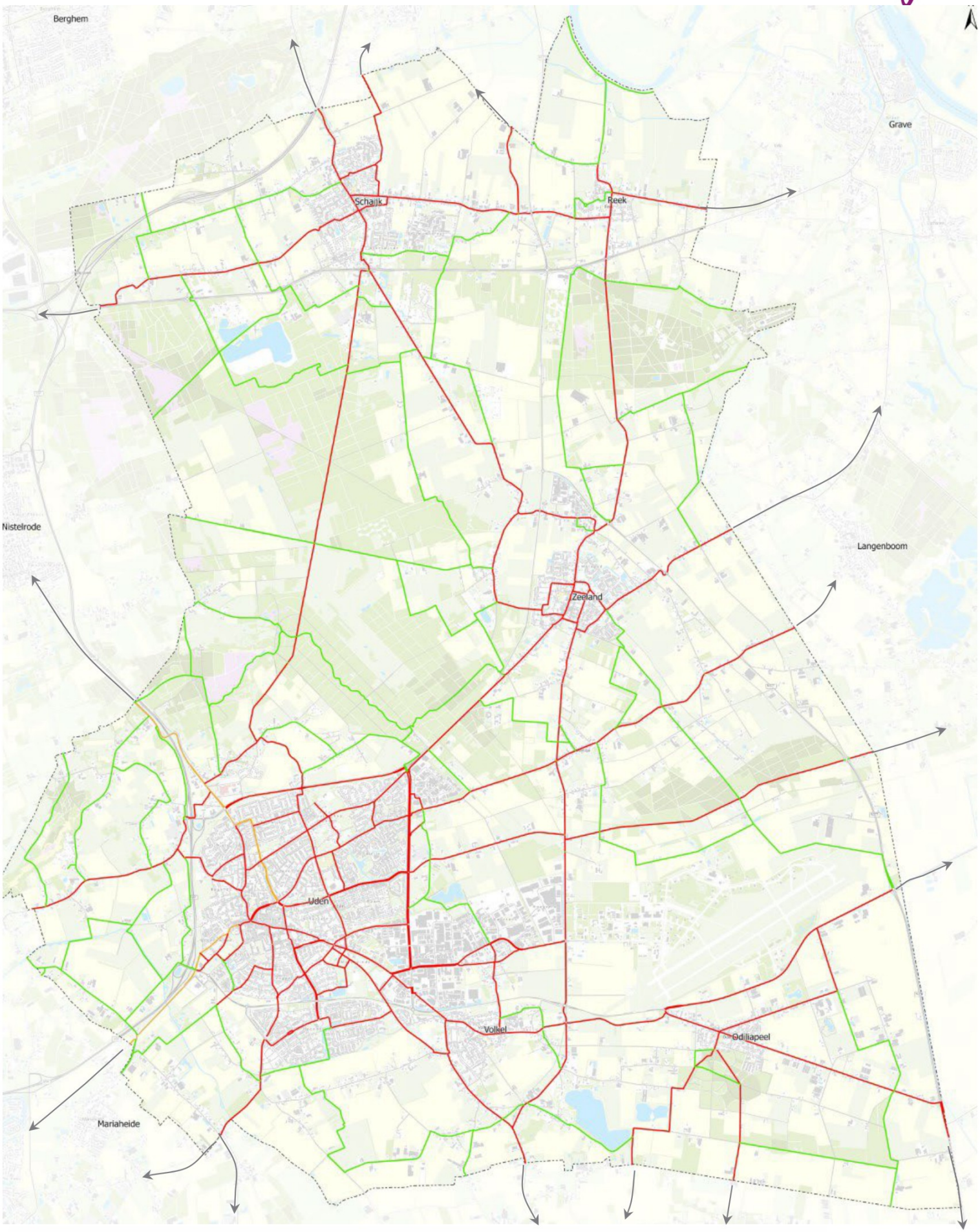
Hoe richten we onze fietsvoorzieningen in?
De inrichting en kwaliteitseisen zijn afhankelijk van de functie in het fietsnetwerk en het gebruik van de fietsroute. Uitgangspunt is dat doorfietsroutes en hoofdfietsroutes altijd gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer. Op gebiedsontsluitingswegen zijn dit vrijliggende fietspaden. Op erftoegangswegen kunnen we eventueel fietsstraten toepassen. Voor het realiseren van goede fietsvoorzieningen maken we ingrijpende keuzes als het moet. Dit kan ten koste gaan voor de ruimte van de auto, bijvoorbeeld het opheffen van langsparkeerplaatsen of het versmallen van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer.

Voor recreatieve fietsroutes is dat niet overal nodig. Afhankelijk van de auto-intensiteit kan de fietser op een recreatieve route ook gebruik maken van de rijbaan. Duidelijke bewegwijzering en voldoende fietsenstallingen zijn nodig om fietsgebruik te stimuleren. We vernieuwen en innoveren door gebruik te maken van digitale middelen, zoals fietsnavigatie en slimme apps. Uiteraard moet dat op een veilige manier werken, zonder dat dit afleiding veroorzaakt. Het aanbieden van oplaadpunten op strategische locaties, zoals in fietsenstallingen, draagt ook bij aan het fietsgebruik.

Aandacht voor de fiets bij ontwikkelingen
De belangen voor de fietser moeten aan het begin van het proces van een ruimtelijke ontwikkeling of herinrichtingsproject gehoord worden. Nauwe afstemming tussen verschillende beleidsterreinen, waaronder ruimte, wegbeheer en verkeer is hierin cruciaal. Bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen of herinrichtingsprojecten nemen we mobiliteitseisen op in het Programma van Eisen. We betrekken belanghebbenden(groepen) hierbij tijdens het proces. Overigens geldt dit niet alleen voor de fiets, maar ook voor de andere vervoerswijzen, waarbij de belangen van lopen, OV, deelmobiliteit en personenauto worden afgewogen. Het STOMP-principe verliezen we hierbij niet uit het oog.

Verbeteren van de verkeersveiligheid
Bij locaties waar fietsverkeer in conflict kan komen met gemotoriseerd verkeer, is het risico op letselongevallen relatief groter. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om fietsoversteeklocaties op een rijbaan of op rotondes. We richten onze fietsvoorzieningen in conform de kwaliteitseisen van de landelijke richtlijnen van het CROW. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de aanpak van verkeersonveiligheid.

Inzetten op fietsstimulering
Met alleen het verbeteren van de fietsvoorzieningen gaan we onze doelen niet bereiken als het gaat om het stimuleren van de fiets. We richten ons daarom op diverse initiatieven, zoals de werkgeversaanpak via Ons Brabant Fietst en landelijke campagnes. We werken de aanpak voor fietsstimulering uit in een plan van aanpak. In deze aanpak stellen we onder andere een matrix op hoe we fietsstimulering willen oppakken, welke campagnes hierop aansluiten en met welke partijen/stakeholders (bijvoorbeeld scholen en ondernemers) we dit kunnen oppakken.



Figuur 3.1: kaart fietsnetwerk gemeente Maashorst

Rood is lokaal hoofdfietsnetwerk, groen is recreatief fietsnetwerk, geel is doorfietsroute Veghel-Uden-Oss

3.3 Openbaar Vervoer

Het bestaande openbaar vervoernetwerk willen we verbeteren. Dit kunnen we niet alleen. We pakken dit samen op met andere partijen, waaronder de regio Noordoost-Brabant en de provincie. Recent onderzoek toont aan dat er gebieden zijn waar sprake is van vervoersarmoede[13]. De oorzaken van vervoersarmoede kunnen uiteenlopend zijn: van gebrek aan kennis over hoe een OV-kaart werkt, tot: te weinig geld hebben om een fiets te kopen. Vervoersarmoede op het gebied van openbaar vervoer uit zich meer in de aspecten bereikbaarheid, beschikbaarheid en betaalbaarheid. Op het moment dat een bushalte slecht bereikbaar is, of de kosten te hoog zijn of het OV op bepaalde tijdstippen niet beschikbaar is, is het minder aantrekkelijk om gebruik te maken van het OV. De beperkte beschikbaarheid van het OV speelt met name in de avonden en in de weekenden en vooral rond de kleinere kernen is dat een knelpunt. Daar willen we verbetering aanbrengen door het Openbaar Vervoer én aanvullend vervoer te verbeteren.

We zijn afhankelijk van de provincie (concessieverlener) om onze ambities te realiseren. We gaan de bestaande regionale samenwerking RNOB [14](Regio Noordoost-Brabant) gebruiken om door te pakken op de lobby voor het openbaar vervoer. We willen een schaalsprong voor het OV realiseren met o.a. de BRT en het toevoegen van hubs en haltevoorzieningen. We gaan het OV uitbreiden met aanvullende flexibele vormen van vervoer van en naar de bushaltes. Het OV-netwerk wordt toegankelijk, beschikbaar en betaalbaar. Het verbeteren van de bestaande openbaar vervoervoorzieningen is essentieel om auto-afhankelijkheid te verminderen. De haltevoorzieningen zijn bereikbaar voor iedereen. We hebben oog voor goede stallingsmogelijkheden voor de fiets en veilige looproutes richting de haltes.

Verbetering OV

Aan de A50 vanaf Paalgraven tot aan Eindhoven wordt vanaf 2027 begonnen met de inzet van een Bus Rapid Transit (BRT) (zie tekstkader) door gebruik te maken van de vluchtstroken als busbanen. De haltes zijn bestaande en nieuwe hubs (overstappunten) die met name bij op- en afritten van de snelweg liggen. Op basis van het verkennend onderzoek naar mobiliteitshubs (zie volgende paragraaf) zetten we in op het realiseren van 2 haltes voor de BRT.

Wat is een Bus Rapid Transit (BRT)?
De definitie die het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hanteert voor de BRT is als volgt:

'Een 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.'

Hubs

Onze visie is dat mobiliteitshubs met goede wacht- en overstapvoorzieningen een essentiële schakel zijn in het netwerk tussen snel, hoogwaardig openbaar vervoer en de ontsluiting van de kernen en het achterland. Een hub kan tevens voorzien in een behoefte als carpoolplaats. We willen daarom in elke kern van Maashorst een mobiliteitshub hebben. Er is verkennend onderzoek[15] uitgevoerd op welke manier mobiliteitshubs een bijdrage leveren aan de bereikbaarheids- en verstedelijksopgave van de regio en specifiek de gemeente Maashorst. Aan de hand van de data over verplaatsingspatronen zijn zoekgebieden voor de verschillende typen mobiliteitshubs

[13] Definitie volgens het Planbureau voor de Leefomgeving: 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'.

[14] RNOB is een overheidssamenwerking met focus op duurzame leefomgeving, vestigingsklimaat en bereikbaarheid. Een van de thema's is de Corridoraanpak A50

[15] Zie onderzoek: verkenning mobiliteitshubs - SWECO

gedefinieerd. Uit het onderzoek blijkt dat de snelweghub, randweghub en de lokale hub als meest kansrijk worden gezien voor het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitshubs. Busstation Uden Centrum en de bushaltes Tweehekkenweg in Zeeland en de Mgr. Borretstraat in Reek functioneren momenteel al op enige wijze als mobiliteitshub.

3.4 Aanvullend vervoer (Mobility as a Service oftewel MaaS)

We willen het aandeel aanvullend vervoer vergroten en lokale en sociale vormen van mobiliteit stimuleren, nabij ieder dorpshart. Bravoflex is in onze gemeente beschikbaar vanaf 2026 tijdens werkdagen (ma-vrij van 07:00 – 00:00 uur) en weekenddagen (za-zo van 08:00 – 00:00 uur). Hierdoor ontstaat een flexibele OV-oplossing voor de vervoersarmoede in onze dorpen. We verbeteren hiermee de bereikbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Inwoners en bezoekers kunnen vanaf halteplaatsen op korte afstand naar een dichtbijgelegen overstaplocatie reizen, om vanaf daar verder te reizen met het OV. Dit is een mooi voorbeeld van aanvullend vervoer. Daarnaast stimuleren we conform het bestuursakkoord innovatieve vervoerssystemen, zoals elektrische deelauto's, deelfietsen en -scooters. We hebben een contract met een landelijke aanbieder van deelauto's en beschikken daarmee over een aantal deelauto's in de gemeente. De ambitie is om het aantal deelauto's uit te breiden.

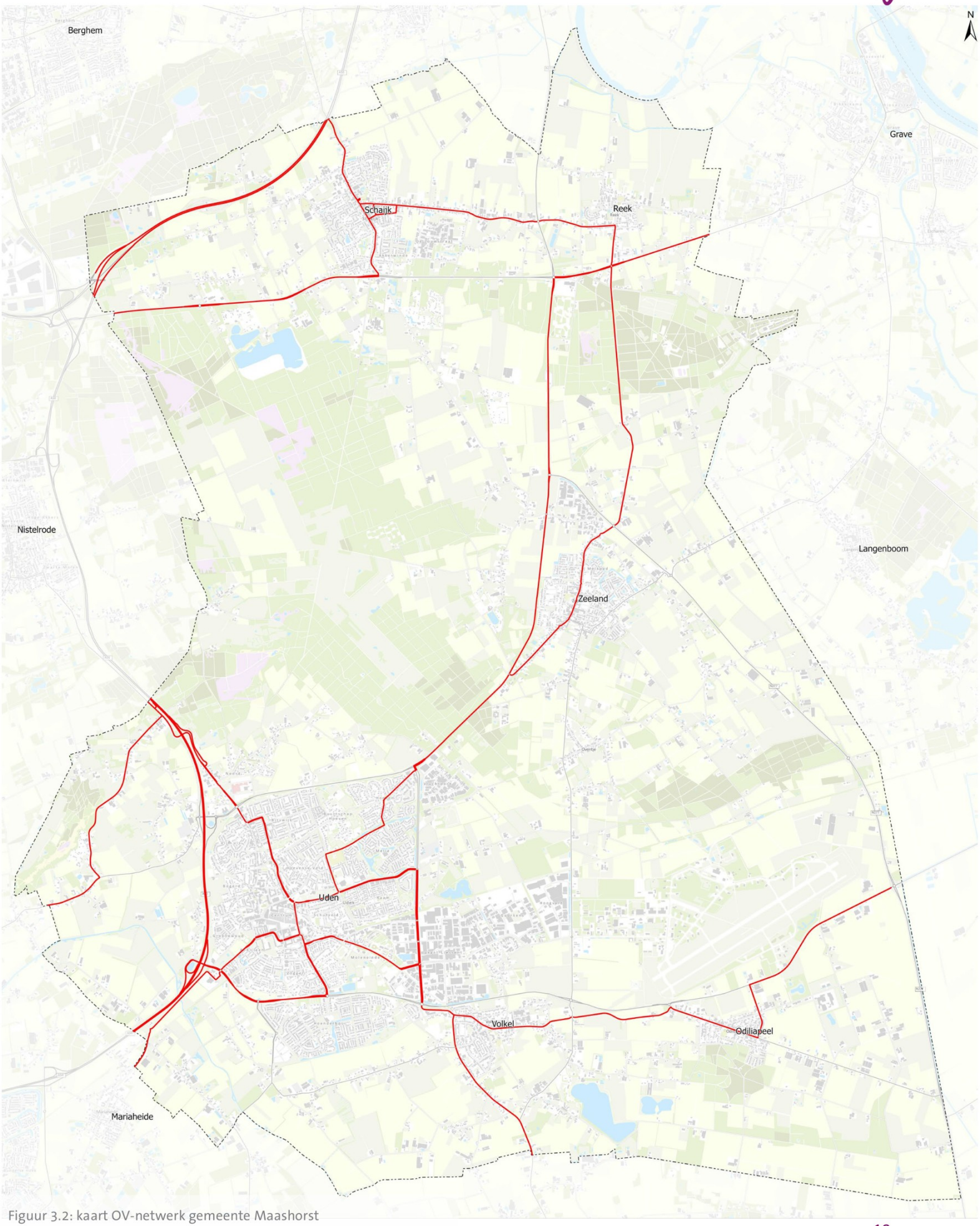
Met name in woongebieden is MaaS kansrijk in de vorm van deelauto's. We stimuleren buurtdeelauto-initiatieven en onderzoeken mogelijkheden voor meer samenwerking met commerciële partijen die deelauto's aanbieden. Dit zorgt voor vermindering van autobezit en verlaging van parkeerdruk in woonwijken. Bij nieuwe ontwikkelingen kan deelmobiliteit zorgen voor voldoende bereikbaarheid én bijdragen aan voldoende leefbaarheid van de omgeving. We werken dit verder uit en schalen dit verder op. We spelen in op het concept 'Mobility as a Service' passend binnen onze ambities.

Mobility as a Service (Maas)
Mobiliteit wordt in Nederland steeds vaker als dienst aangeboden in plaats van dat mensen zelf een vervoersmiddel moeten kopen. We volgen met interesse de landelijke ontwikkelingen als het gaat om MaaS, waarbij je doormiddel van een app je reis kunt plannen, boeken en betalen voor diverse vervoerswijzen. Deze ontwikkelingen staan in de kinderschoenen, dus daarom zijn we vooral gefocust op het bieden van aanvullend vervoer binnen onze gemeente.

Sociaal vervoer

Door het bieden van vervoer, voorzien we in een behoefte die leeft in de kleine kernen. De bestaande Muzemobiel is een mooi voorbeeld hoe succesvol dit in de praktijk kan zijn. Een dergelijk initiatief verbindt de afstand tussen de woning of bestemming en de OV-halte. Het openbaar vervoer maken we hiermee voor een grotere doelgroep toegankelijk. Hierdoor bereiken mensen sneller en directer andere kernen voor het bezoeken van familie of specifieke voorzieningen die in hun dorp niet aanwezig zijn. Recent onderzoek[16] laat zien dat de toegang tot mobiliteit en voorzieningen niet voor iedereen voldoende is. De toegang tot het doorfietsnetwerk en het openbaar vervoer is niet volledig. Met name 's avonds en in de weekenden neemt de dienstverlening in het OV af. Dat zorgt ervoor dat mensen in veel kernen afhankelijk zijn van de auto. Met name Reek komt hierin naar voren, omdat deze kern relatief ver van OV-netwerken af ligt. In deze studie viel ook op dat er sprake is van onbekend zijn met lokale initiatieven of de wijze van het reizen met het OV. Om meer inzicht te geven in de lokale reismogelijkheden is een nieuwe website www.vervoervoormij.nl beschikbaar. Dit is een hulpmiddel om de kennis van inwoners te vergroten en de verschillende mogelijkheden te promoten. De ambitie is om in iedere kern samen met lokale organisaties passende vormen van sociaal vervoer aan te bieden.

[16] Zie onderzoek: Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant - RHDHV



Figuur 3.2: kaart OV-netwerk gemeente Maashorst

3.5 Auto

De personenauto is en blijft een belangrijk vervoersmiddel binnen de gemeente Maashorst. Het kwaliteitsniveau van de autobereikbaarheid van de verschillende kernen willen we handhaven. Het uitgangspunt is een goede doorstroming op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Door een goede doorstroming voor de auto, dragen we bij aan het economisch vestigingsklimaat en woonklimaat binnen de gemeente Maashorst. Om het netwerk te verbeteren gaan we door met de RNOB samenwerking (regionale samenwerking) waarin de corridoraanpak van de A50 een plek heeft. Ook gaan we door met het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N264 en de verkenning van de doortrekking van de N605 bij Volkel naar de Zeelandsedijk – Bergmaas.

Toepassen van de juiste wegencategorisering

Wij richten onze wegen Duurzaam Veilig in, zie onderstaande tekstkader. Het gemeentelijke hoofdnetwerk bestaat uit de wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie (en belangrijke erftoegangswegen). Het autonetwerk is zichtbaar in afbeelding 3.3. Deze wegen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid in de gemeente en vormen de verbinding naar de stroomwegen (A50). Openbaar vervoerlijnen maken zoveel mogelijk gebruik van gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen hebben in principe een maximumsnelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom (GOW80) en 50 km/uur (GOW50) binnen de bebouwde kom. Om het netwerk te verbeteren werken we verder aan de uitwerking voor de verplaatsing van de N605 bij Volkel richting de Zeelandsedijk en verkennen we de noodzaak en mogelijkheden om een nieuwe verbinding tussen de Zeelandsedijk en Bergmaas te maken.

Duurzaam Veilig

De visie Duurzaam Veilig is volgens het SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) een optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren, gericht op het voorkomen van ongevallen. Volgens de principes van Duurzaam Veilig wordt het wegennetwerk in categorieën ingedeeld, op basis van de functie die een bepaalde weg heeft: verkeer laten doorstromen (stroomweg), een (groter) gebied ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg) of toegang bieden tot erven (erftoegangsweg).

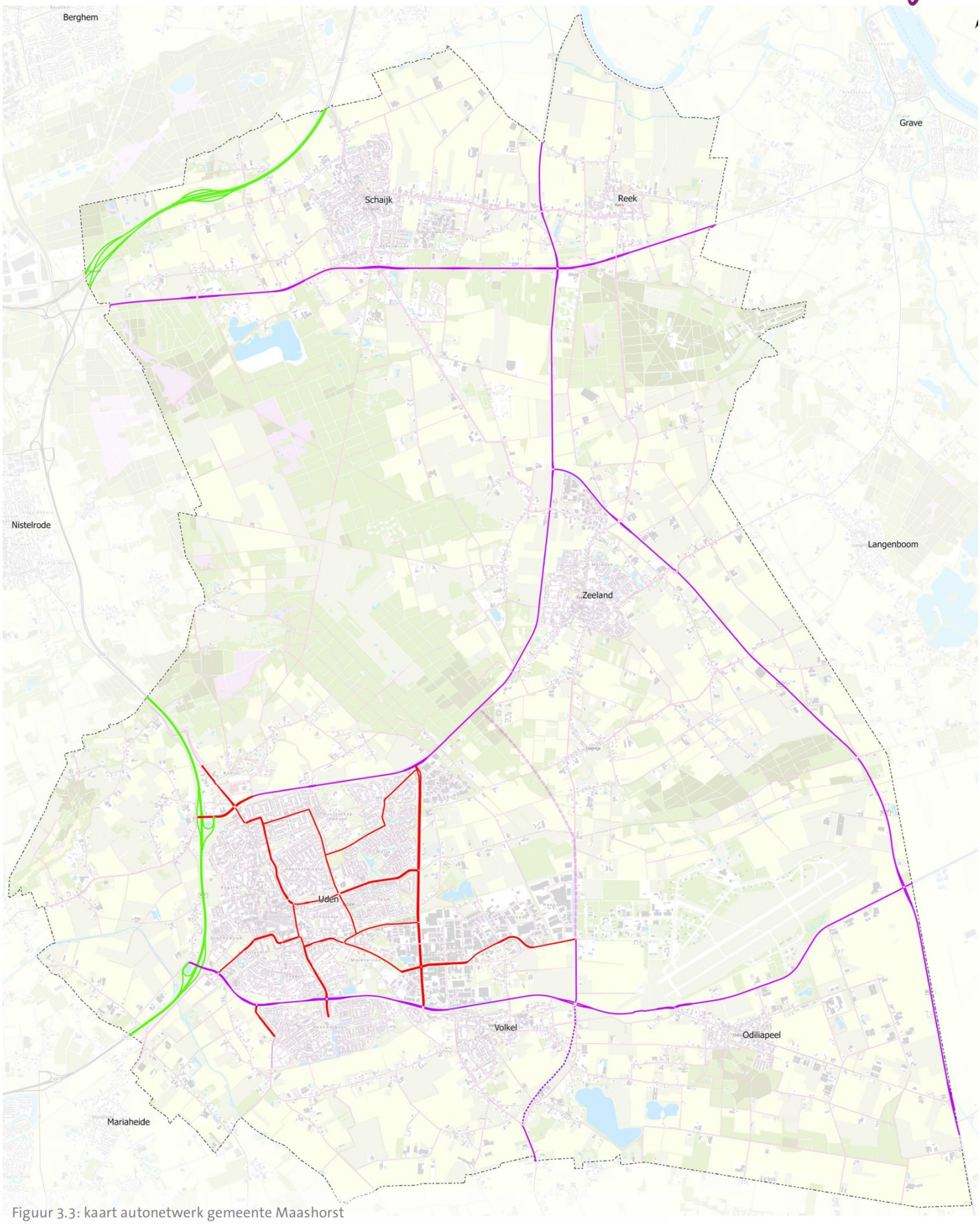
Landelijk is er een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd, namelijk een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, oftewel: GOW30. Het CROW heeft hiervoor een afwegingskader ontwikkeld. In ons wegennetwerk passen we geen GOW30 toe. Dit gaat namelijk ten koste van de herkenbaarheid van de weg en de geloofwaardigheid van het snelheidsregime 30 km/uur. Uitgangspunt voor het wegennetwerk van Maashorst is dat we kiezen voor óf een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50) óf een erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30) en de inrichting daarop aanpassen.

Weginrichting 50 km/uur-wegen verbeteren

Op enkele gebiedsontsluitingswegen is de bestaande weginrichting niet in lijn met de principes van Duurzaam Veilig. Op verschillende locaties in de gemeente ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen langs de 50 km/uur-wegen. Deze zijn voor een veilige weginrichting wel nodig. Daar waar een vrijliggend fietspad ontbreekt, realiseren wij vrijliggende voorzieningen. Als er onvoldoende ruimte is voor een vrijliggend fietspad zoeken we elders ruimte, door bijvoorbeeld de rijbaan te versmallen of parkeerplaatsen op te heffen.

Parkeren

Parkeren maakt geen onderdeel uit van het autonetwerk, maar is wel een belangrijke aanvulling. Een goede autobereikbaarheid van bijvoorbeeld centrumgebieden gaat gepaard met voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van een goed economisch vestigingsklimaat voor de ondernemers. Het uitgangspunt is dat bewoners en bezoekers voldoende mogelijkheid hebben om hun auto te kunnen parkeren bij voorzieningen en in centra. We houden controle op het parkeren in de openbare ruimte, vooral in centrumgebieden. We hebben hier de mogelijkheid om parkeerregulatie toe te passen. Voorbeelden van parkeerregulatie zijn: betaald parkeren, parkeren voor vergunningshouders en blauwe zones. Bij de gebiedsuitwerking in het volgende hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.



Figuur 3.3: kaart autonetwerk gemeente Maashorst

aangegeven wegen zijn gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom (50 km/h - rood) en buiten bebouwde kom (80 km/h - paars). Groen is de snelweg. Alle overige gemeentelijke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. De lichtpaarse stippellijn is een zoekgebied voor een mogelijk nieuwe verbinding

4 GEBIEDEN

Het beleidsprogramma is gebiedsgericht opgesteld. Hiermee sluiten we aan op de omgevingsvisie. We definiëren vier gebieden, namelijk: woongebieden (deel 1), werkgebieden (deel 2), buitengebied (deel 3) en centrumgebieden (deel 4).

4.1 DEEL 1: WOONGEBIEDEN

Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn randvoorwaarden in woonstraten. Verblijven staat centraal. De inrichting van de openbare ruimte bepaalt een belangrijk deel van de beleving van een gebied, daarom is een goede ruimtelijke kwaliteit gewenst. De schaarse ruimte in wijken wordt vaak voor een groot deel ingenomen door autoverkeer en autoparkeren. Dit heeft invloed op de leefbaarheid in het gebied. Om de verblijfskwaliteit, veiligheid en leefbaarheid te vergroten in woongebieden zetten we in op verandering in het ruimtegebruik.

Uitgangspunten omgevingsvisie

- het STOMP-principe is de norm;
- Goede bereikbaarheid van voorzieningen: aandacht voor veilige en aantrekkelijke routes van en naar de voorzieningen in de wijken met extra aandacht voor de kwetsbare inwoner
- Duurzame en klimaatadaptieve verstedelijking: 'de gezonde wijk';

Onze ambities in woongebieden:

- Meer ruimte voor fiets en voetganger
- Minder prioriteit voor auto's, meer ruimte voor groen
- Verkeersveilige schoolomgevingen
- Looproutes en toegankelijkheid verbeteren
- Verbeteren (sociaal) deelvervoer

Meer ruimte voor fiets en voetganger

Van oudsher zijn veel woonstraten (erftoegangswegen in woonwijken) ingericht vanuit het idee dat het goed bereikbaar moet zijn voor autoverkeer. Rijbanen voor autoverkeer zijn vaak breed vormgegeven. Door het STOMP-principe komt hier verandering in. We maken in woongebieden meer ruimte voor bredere loop- en fietsvoorzieningen en groenstroken. We realiseren veilige looproutes naar voorzieningen, zoals eerder beschreven in paragraaf 3.1. We gaan actieve vormen van mobiliteit stimuleren. In de woongebieden staat het verblijven centraal. Daarbij past een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer. Veel woonwijken zijn ingericht als 30 km/uur-gebieden. Nu gaan we nog een stapje verder: door meer ruimte te maken voor de fiets en de voetganger, bijvoorbeeld door het inrichten van fietsstraten (op hoofdfietsroutes) en (bredere) voetpaden. Automobilisten moeten vaker even wachten voor het langzaam verkeer. Bovendien hebben deze voet- en fietsvoorzieningen positieve invloed op de bereikbaarheid van voorzieningen zoals een buurtsupermarkt; ook voor de kwetsbare inwoners zoals ouderen met een rollator. Bij nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld een nieuwbouwproject) denken we aan het begin van het planproces na over het realiseren van loop- en fiets- en andere mobiliteitsvoorzieningen. Hierbij kijken we bijvoorbeeld ook naar fietsparkeren, parkeren van scootmobielen en e-bikes bij appartementen en goed bereikbare fietsstallingen of -bergingen[17].

[17] In het nieuwe parkeerbeleid zullen we dit verder uitwerken.

Minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor groen

We hebben als doel het realiseren van een veilige, prettig en gezonde leefomgeving voor iedereen. Binnen de ontwikkelingen op het gebied van klimaatadaptatie is het toevoegen van bomen, groeninrichting en waterberging (kortgezegd: vergroenen) een belangrijk middel om dit doel te behalen. Het wordt aantrekkelijker om naar buiten te gaan voor een wandeling, wat goed is voor de fysieke en mentale gesteldheid van de mens. We zetten vergroening slim in om problemen door gevolgen van heftige regenbuien en hittestress tegen te gaan. We doen dit op wijkniveau, waarbij we bijvoorbeeld doormiddel van wadi's zorgen voor goede afwatering en een groene uitstraling van het woongebied. Vanuit mobiliteit zetten we in op minder verharding door minder brede rijbanen en het gebruik van open materialen. Nauwe afstemming tussen diverse beleidsterreinen is hierin belangrijk. De klassieke 'woonstraat' is en blijft belangrijk voor alle gebruikers en alle leeftijdsgroepen. We vinden hierin aansluiting bij maatschappelijk initiatieven zoals 'De rechtvaardige straat', waarbij we streven naar een plek waar mensen kunnen bewegen, elkaar kunnen ontmoeten en planten en dieren kunnen floreren.

Parkeren

Ook bij parkeren zien we de opgaven van klimaatadaptie. De ruimte kan maar één keer worden ingezet en daarom moeten we keuzes maken. Deze keuze kán zijn om bestaande parkeerplaatsen in woonwijken op te heffen, afhankelijk van de situatie en de hoogte van parkeerdruk. We gaan van faciliterend parkeerbeleid naar regulerend parkeerbeleid. Dit wil zeggen dat we in gebieden waar dit nodig is parkeerregulering kunnen invoeren. Concreet betekent dit dat we de mogelijkheid hebben om te sturen wáár en wanneer er geparkeerd wordt. Dat helpt om de daadwerkelijk benodigde ruimte voor andere functies vrij te maken en heeft ook als voordeel dat bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen kunnen rekenen met lagere parkeernormen, zonder dat daarmee parkeerhinder in de omgeving ontstaat. Deze regulering wordt gefaseerd ingevoerd, te beginnen in gebieden met hoge parkeerdruk en rond het centrum. In het nader uit te werken parkeerbeleidsplan vertalen we deze ambitie in concreet beleid. We moeten daarbij niet uit het oog verliezen dat bewoners wel genoeg ruimte moeten hebben om te kunnen parkeren. De vraag is of dit ten alle tijde 'voor de deur' moet zijn of dat een parkeerplaats op enige loopafstand ook acceptabel is.

Laadpalen

De landelijke trend is dat het aantal elektrische voertuigen toeneemt, zo ook in onze gemeente. Het gevolg is dat het aantal openbare laadpalen in onze openbare ruimte toeneemt. Om hier op de juiste manier mee om te gaan, stellen we uitvoeringsregels voor op, om te voorkomen dat we in de toekomst te weinig (of te veel) openbare laadpalen hebben.

Schoolomgevingen

Rond scholen is extra aandacht voor de verkeersveiligheid. Kinderen zijn namelijk een kwetsbare groep in het verkeer. We richten schoolomgevingen in als herkenbare schoolzones. Zo wordt voor weggebruikers duidelijk dat men zich in een schoolomgeving bevindt. We maken 'schoolstraten' die tijdens begin en eindtijd van de school tijdelijk afgesloten kunnen worden voor gemotoriseerd verkeer. Scholieren gaan lopend of fietsend van en naar de schoolingang, terwijl autoverkeer iets verderop parkeert en/of moet omrijden via een andere straat. Om dit realistisch en uitvoerbaar te maken, is maatwerk per schoolomgeving nodig en daarom introduceren we de schoolstraten eerst in de vorm van een pilot. We bepalen in samenwerking met scholen en belanghebbenden hoe we de schoolomgeving zo goed mogelijk inrichten voor voetganger en fiets. Wij bieden samen met BVL (BrabantVerkeersveiligheidsLabel) basisscholen de helpende hand om structureel en meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerslessen te geven. Verder investeren we in schoolroutes, onderdeel van het fietsnetwerk. Scholieren kunnen met de fiets veilig de scholen bereiken.

4.2 DEEL 2: WERKGEBIEDEN

Het belangrijkste speerpunt voor de werkgebieden is het behouden van het economische vestigingsklimaat voor bedrijven. Goede werkgelegenheid is belangrijk voor de inwoners en ondernemers in de gemeente. Daarvoor is een goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen nodig voor alle vervoerswijzen: voetganger, fiets, openbaar vervoer, deelvervoer en auto- en vrachtverkeer. De autobereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt gewaarborgd in het hoofdnetwerk voor autoverkeer (zie paragraaf 3.5). Dit hoofdstuk beschrijft vooral de mobiliteitsdoelen bínnen het werkgebied.

Uitgangspunten omgevingsvisie

- het STOMP-principe is de norm;
- Op de bedrijventerreinen kijken naar de mogelijkheid om terreinen te intensiveren. Bijvoorbeeld door meer hoogte toe te staan en gezamenlijk gebruik van parkeerterreinen;
- Nieuw bedrijventerrein wordt gezocht aansluitend op bestaande terreinen en in de nabijheid van ontsluitingswegen;
- Aandacht voor de bereikbaarheid van meerdere vervoerswijzen op deze terreinen.

Onze ambities in werkgebieden:

- Verbeteren fiets- en looproutes bedrijventerreinen
- Verbeteren OV-bereikbaarheid bedrijventerrein
- Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen

Verbeteren fiets- en looproutes bedrijventerreinen

We gaan lopen en fietsen ook binnen de werkgebieden stimuleren. Vaak ontbreken voetpaden en fietspaden op bedrijventerreinen, waardoor er geen veilige routes zijn. We verbeteren de fietsbereikbaarheid en stimuleren lopen (bijvoorbeeld lunchwandeling van werknemers). Dit doen we door veilige loop- en fietsroutes in de werkgebieden te realiseren. Fietsers en voetgangers krijgen een eigen plaats op de weg voor meer verkeersveiligheid. Ook bedrijven kunnen bijdragen aan het stimuleren van fietsgebruik, bijvoorbeeld door het faciliteren van goede overdekte fietsenstallingen en mogelijkheden om te douchen en om te kleden op het werk.

Verbeteren OV-bereikbaarheid bedrijventerrein

Bereikbaarheid met openbaar vervoer is belangrijk voor werknemers, maar bijvoorbeeld ook voor het aantrekken van studenten en/of stagiairs binnen bedrijven. We gaan daarom de OV-bereikbaarheid verbeteren en inzetten op goede haltevoorzieningen en mogelijkheden voor aanvullend transport, bijvoorbeeld het realiseren van mobiliteitshubs (in verbinding met het OV) met deelfietsen of deelscooters.

Verbeteren veiligheid op de erftoegangswegen

Veel wegen op de bedrijventerreinen hebben een erftoegangsfunctie. In de wegcategorisering zijn de belangrijkste invalswegen van het bedrijventerrein als 50 km/uur-gebiedsontsluitingswegen aangewezen. De overige wegen van het bedrijventerrein worden 30 km/uur-wegen. Zo verbeteren we de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid. Een goede 30 km/uur weginrichting op bedrijventerreinen vraagt om maatwerk, vanwege de aanwezigheid van grotere voertuigen.

Optimaliseren parkeren

Uitgangspunt is dat er parkeervoorzieningen voor auto's en vrachtwagens op de bedrijventerreinen behouden blijven. Werknemers moeten bedrijven met de auto kunnen bereiken en de auto op eigen terrein parkeren. Voor grotere voertuigen is dit ook het uitgangspunt. Op bedrijventerreinen is in de huidige situatie een zonaal vrachtwagenparkeerverbod aanwezig. De aanpak van illegaal parkerende vrachtwagens op de rijbaan en op locaties waar dit niet wenselijk is (bijvoorbeeld in verblijfsgebieden), is een opgave waarmee we regionaal mee aan de slag gaan. In het op te stellen beleidsplan parkeren kijken we verder hoe we om gaan met het parkeren op bedrijventerreinen. Het slim combineren van parkeerterreinen, in combinatie van looproutes richting de bedrijven, zien we als kans om de terreinen te intensiveren en deelmobiliteit te stimuleren.

4.3 DEEL 3: BUITENGEBIED

Het buitengebied van Maashorst bestaat uit natuur, waaronder natuurgebied De Maashorst en daarnaast ook landbouwgebied. Hier wonen, werken en recreëren mensen. De belangrijkste gebruikers van het buitengebied zijn bewoners, agrariërs en recreanten. Naast fietsers en autoverkeer rijdt er ook landbouwverkeer waar we rekening me moeten houden.

Uitgangspunten omgevingsvisie
- het STOMP-principe is de norm

Onze ambities in het buitengebied:
- Veilige weginrichting bij gemengd gebruik van wegen
- Aandacht voor wandel- en fietsroutes
- Recreatiezonering

Deze ambities sluiten aan op de gemeentelijke visie op toerisme en recreatie voor 2040, die uitgaat van aanmoedigen van wandelen en fietsen door verbeteren van infrastructuur en voorzieningen.

Veilige weginrichting bij gemengd gebruik van wegen

Auto's, fietsers en landbouwvoertuigen rijden in het buitengebied vaak op dezelfde rijbaan. Voor de verkeersveiligheid van deze wegen is een juiste weginrichting belangrijk. Om de wegen veiliger te maken, realiseren we veilige bermen en uitwijkmogelijkheden langs landbouwroutes. Door het strategisch toepassen van bermverharding ontstaat meer ruimte voor landbouwvoertuigen om uit te wijken. We hebben extra aandacht voor de snelheid op wegen in het buitengebied, met name op de wegen die onderdeel zijn van het (recreatieve) fietsnetwerk. Recreatieve voorzieningen in het buitengebied met veel bezoekers vereisen extra aandacht als gaat het om bereikbaarheid en doorstroming. De weginrichting moet passend zijn bij de hoeveelheid verkeer die gebruikt maakt van de wegen.

In het buitengebied worden komende jaren recreatieve (asfalt)paden omgevormd naar paden van halfverharding. Met de verandering kunnen de paden bij schade door wortelopdruk sneller en kleinschaliger worden hersteld, zonder dat er aan fietscomfort van deze paden wordt ingeleverd. Bovendien zijn paden hierdoor minder lang afgesloten bij werkzaamheden, en dat dus geeft minder overlast voor de gebruikers.

Aandacht voor wandelroutes

In het buitengebied van Maashorst vindt veel verblijfsrecreatie plaats door onder andere aanwezigheid van campings en vakantieparken. Ook komen 'dagjesmensen' regelmatig naar onze natuurgebieden toe. Het buitengebied van Maashorst wordt dus door verschillende type recreanten gebruikt. Naast fietsers zijn er ook wandelaars aanwezig. Op veel plaatsen is geen apart voetpad aanwezig, maar gebruiken wandelaars het fietspad of de rijbaan.

Voetgangers die vanuit de kernen een recreatieve wandelroute willen bereiken, gaan vaak eerst met de auto naar het buitengebied. Ons wensbeeld is dat recreatieve wandelroutes in het buitengebied beter in verbinding staan met de verschillende kernen. Met andere disciplines zullen we verkennen wat de mogelijkheden zijn om dit te verbeteren.

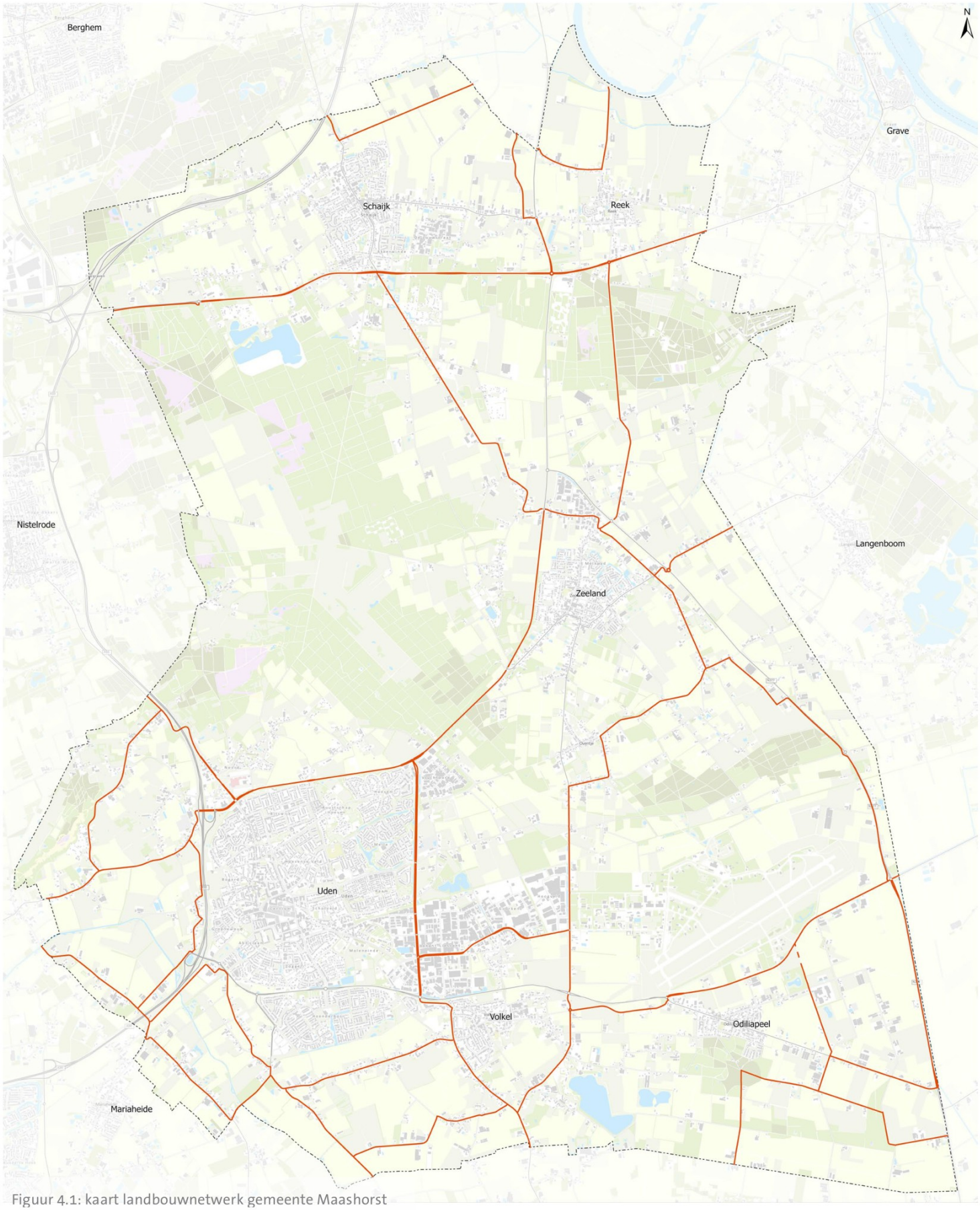
Recreatiezonering in natuurgebied De Maashorst

Vanuit ecologische belangen is niet overal verkeer in onze natuurgebieden gewenst, bijvoorbeeld bij een aaneengesloten natuurgebied met grote grazers. Door het zoneren van het recreatieve verkeer en het

terugdringen van ongewenst verkeer in natuurgebieden dragen we bij aan doelstellingen vanuit natuurbeleid. Centrale parkeerlocaties aan de rand van het gebied is hierbij het uitgangspunt. We verminderen het (gemotoriseerd) verkeer binnen het gebied. Grotendeels is dit al van toepassing.

Landbouwnetwerk

In ons buitengebied zorgen we een voor een goed netwerk voor het landbouwverkeer, zie figuur 4.1. De routes van het landbouwnetwerk voorzien we van goede bermen en passeerhavens waar nodig, zodat deze ook veilig kunnen worden gebruikt. Waar landbouwroutes en fietsroutes samenvallen hebben we extra aandacht voor de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers, door het maken van uitwijkmogelijkheden en veilige bermen.



Figuur 4.1: kaart landbouwnetwerk gemeente Maashorst

4.4 DEEL 4: CENTRUMGEBIEDEN

In centrumgebieden staat het verblijven centraal. De voetganger is de belangrijkste gebruiker van de openbare ruimte en we zorgen voor goede en veilige fiets(parkeer)-voorzieningen in het centrum. De autobereikbaarheid van het centrum blijft belangrijk voor bezoekers, maar vanuit de nieuwe omgevingsvisie kijken we op een andere manier naar de auto in het centrum. Het streven is om controle te houden op het parkeren in de openbare ruimte, vooral in en om de centra.

Uitgangspunten omgevingsvisie

- het STOMP-principe is de norm;
- Verdichting/verstedelijking nabij voorzieningenclusters;
- Goede bereikbaarheid van voorzieningen: aandacht voor veilige en aantrekkelijke routes van en naar de voorzieningen in de centra met extra aandacht voor de kwetsbare inwoner;
- Groen wordt mee ontwikkeld met het oog op gezondheid en biodiversiteit;
- Beperken van leegstand in het centrum, zodat het centrum aantrekkelijk blijft voor ondernemers en bezoekers;
- Op een andere manier kijken naar de auto in het centrumgebied.

Onze ambities in centrumgebieden:

- Goede bereikbaarheid centrum kernen
- Centrum Uden: toegankelijk voor fietsers en voetgangers
- Centrum Uden: goede bereikbaarheid met openbaar vervoer
- Centrum Uden: parkeerregulatie uitbreiden naar de schil rondom centrum

4.4.1 Centrum kernen

Goed bereikbare voorzieningen binnen loop- en fietsafstand

We behouden onze goed bereikbare voorzieningen in de kernen. De aanwezigheid van voorzieningen op lokaal niveau, zorgt ervoor dat deze voor veel mensen op loop- of fietsafstand zijn. Binnen de kernen zijn daarom ook goede loop- en fietsroutes richting de voorzieningen aanwezig, die toegankelijk zijn voor alle weggebruikers. Ook realiseren we veilige fietsparkeermogelijkheden op logische plaatsen dichtbij de voorzieningen, voor een goede fietsbereikbaarheid van de voorzieningen.

4.4.2 Centrum Uden

Centrum Uden heeft ten opzichte van de andere centra in de gemeente een grote regionale functie. Bezoekers vanuit de regio komen naar Uden toe om te winkelen en te verblijven. Hiermee heeft het centrum een belangrijke economische waarde voor onze gemeente. Ondanks het feit dat veel bezoekers van buitenaf komen, waarbij de auto een belangrijk vervoersmiddel is, hanteren we ook in het centrum het STOMP-principe. Binnen het winkelgebied is de voetganger de belangrijkste weggebruiker, fietsers zijn te gast en auto's parkeren aan de randen. Daarvoor behouden we de huidige voetgangerszone en erf in het centrum en we verbeteren de herkenbaarheid van voetgangersvoorzieningen. Ook investeren we in goede fietsverbindingen naar en ín het centrum, verbeteren we de OV-bereikbaarheid en gaan we anders om met het parkeren in het centrum.

Fietsen naar en ín het centrum

We willen het fietsgebruik onder lokale bezoekers van het centrum vergroten. We investeren daarom in goede fietsverbindingen, waardoor fietsers uit verschillende kernen goed het centrum kunnen bereiken. De winkelstraten in Uden blijven toegankelijk voor de fietser die een vlugge boodschap doet. Voor de bereikbaarheid van de winkels is het daarom nodig om de fietsers in de winkelstraat – te gast – toe te laten. In de bestaande situatie is er sprake van onduidelijkheid over de plaats waar men mag lopen of fietsen. Voetgangers ervaren soms hinder van fietsverkeer en voor visueel beperkte weggebruikers leidt dit mogelijk tot verkeersonveiligheid. Een duidelijk onderscheid tussen loop- en fietsruimte is daarom nodig, zodat een herkenbaar wegbeeld ontstaat voor alle weggebruikers. Dit onderscheid maken we door bijvoorbeeld verschillende kleuren en type verharding toe te passen. We realiseren goede en veilige fietsparkeervoorzieningen om te voorkomen dat overal fietsen in de winkelstraat staan. Deze parkeervoorzieningen zijn goed vindbaar, makkelijk toegankelijk, eenvoudig te gebruiken, comfortabel en gratis.

Verbeteren OV-bereikbaarheid centrum

Voor centrumbezoekers die met openbaar vervoer komen willen we de verbinding tussen het busstation en het centrumgebied verbeteren. Door de looproute vanaf de haltes aantrekkelijker en duidelijker te maken, wordt de vindbaarheid van de centrumvoorzieningen vergroot. We willen het OV-gebruik richting het centrum stimuleren en de aanwezige voorzieningen verbeteren.

Parkeren auto's

Bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen kijken we anders naar de parkeervraag van de ontwikkeling. We zetten in op (beter) benutten van bestaande parkeerplaatsen en het invullen van de mobiliteitsbehoefte door gebruik van fiets, OV of deelmobiliteit. Dit zorgt voor minder ruimtebeslag voor de parkeervraag, bespaart kosten en maakt ontwikkelingen makkelijker mogelijk. Het bespaart ruimte die kan worden ingezet voor andere vervoerswijzen, of water of groen. De toepassing van flexibele en gebiedsgerichte parkeernormen helpt om de woningbouwopgaven mogelijk te maken. In het nader uit te werken parkeerbeleidsplan vertalen we deze ambitie in concreet beleid.

Door minder verharding en meer groen toe te passen, wordt het centrumgebied aantrekkelijker om te verblijven. Bovendien ontstaat er meer ruimte voor waterberging en het tegengaan van hittestress. Het creëren van extra groen mag ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen.

Bezoekers

Om een aantrekkelijk centrum te behouden voor bezoekers van buitenaf zetten we in op de bereikbaarheid en capaciteit van bestaande parkeergarages in het centrum en parkeerterreinen aan de randen van het centrum, in combinatie met aantrekkelijke en duidelijke looproutes in- en nabij het centrum. Bezoekers blijven de mogelijkheid houden om hun auto in parkeergarages in en nabij het centrum te parkeren. Om te voorkomen dat bezoekers in omliggende woonwijken gaan parkeren is het wellicht nodig ook parkeerregulatie (zoals vergunningenparkeren) in de omliggende wijken te realiseren. Dit krijgt verdere uitwerking in het op te stellen parkeerbeleidsplan.

Bewoners

Met de parkeerregulering houden we ook grip op het parkeren voor inwoners van het centrum. Zo kunnen voorkomen dat bewoners onnodig ver moeten lopen vanaf hun woningen in het centrum. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat bezoekers gebruik maken van de parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor de bewoners.

5. AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

Een belangrijke opgave voor onze gemeente is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De bestaande knelpunten liggen voornamelijk op het hoofdwegennet. Naast het oplossen van knelpunten is ook de risicogestuurde aanpak nodig om preventief de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor hebben we een risicoanalyse verkeersveiligheid[18] uitgevoerd. Dit document is te vinden in bijlage 2 van dit BPM.



We leggen de lat op het gebied van verkeersveiligheid hoog. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) en het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP) is onze ambitie om te gaan naar nul verkeersslachtoffers. We willen binnen onze gemeente Maashorst het aantal ongevallen en slachtoffers terug dringen. Het gezegde luidt ook: 'Voorkomen is beter dan genezen.' Door de risicoanalyse krijgen we inzicht in de belangrijkste risicothema's (groepen en locaties) in onze gemeente. Deze risicothema's zijn als volgt:

1. fietsen op/langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom op 50 km/uur-wegen
2. bromfietsers op hoofdwegen binnen de bebouwde kom op 50 km/uur-wegen
3. fietsen in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom op 30 km/uur-wegen
4. snelheid op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom op 60 km/uur-wegen
5. bermveiligheid op hoofdwegen buiten de bebouwde kom op 80 km/uur-wegen
6. bestuurders onder invloed, asociaal rijgedrag en afleiding in het verkeer - algemeen
7. ouderen op de (elektrische) fiets - algemeen

Deze risicothema's vormen voor ons een startpunt om mee aan de slag te gaan. We gaan investeren in het veiliger maken van risicolocaties en we investeren in maatregelen op het gebied van doelgroepenbenadering en gedragsbeïnvloeding.

5.1 We gaan aan de slag met aanpak van risicolocaties en monitoring

We pakken de risico-locaties voor verkeersveiligheid aan met behulp van een prioritering van de risico-scores, zie uitgebreide uitwerking en toelichting in bijlage 2. We pakken de locaties aan die met hoogste prioriteit volgen vanuit bovengenoemde risicothema's 1 t/m 5 door de weginrichting te verbeteren en in te zetten op gedragsbeïnvloeding. Bovendien monitoren we 4-jaarlijks het effect van de maatregelen. Met behulp van de risicogestuurde aanpak kan ook op lange termijn worden gemeten wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid. Welke wegen / wegvakken of kruispunten we concreet aanpakken bepalen we in het uitvoeringsprogramma, in afstemming met andere disciplines waaronder civiel.

5.2 We passen doelgroepenbenadering en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen toe

Uit de risicoanalyse zijn de belangrijkste risicogroepen (thema 6 en 7) bepaald op basis van o.a. ongevallendata en CBS-data. Deze groepen vragen om speciale aandacht, bijvoorbeeld in de vorm van educatie, voorlichting, handhaving en bewustwording. Met een doelgroepbenadering gaan we zo goed mogelijk inzetten op het bereiken van de juiste doelgroep met de juiste boodschap. Om dit concreet te maken, stellen we in het uitvoeringsprogramma bij dit BPM ook een actieplan gedragsmaatregelen op. Hierin beschrijven de verkeersveiligheidsaanpak, gericht op de risicogroepen, uitgewerkt op buurtniveau. Dit doen we niet alleen met

[18] Risicoanalyse Verkeersveiligheid Gemeente Maashorst - Megaborn, oktober 2024

campagnes, maar we zetten inzet op structurele educatie, te beginnen op de basisscholen en middelbare scholen. We sluiten hiervoor aan bij landelijke en regionale thema's én voegen er onze eigen lokale maatregelen aan toe, bijvoorbeeld in de aanpak van overlast van fatbikes. Hiervoor is integraal overleg over handhaving met gemeentelijke handhavers, politie en justitie tussen beleidsterreinen veiligheid en mobiliteit nodig. We zetten in om dit overleg structureel te organiseren. Specifiek werken we (o.a.) de thema's zoals beschreven in de volgende paragrafen verder uit.

Extra aandacht voor bestuurders onder invloed

Onder rijden onder invloed verstaan we zowel alcohol als drugs. Voor alcohol geldt dat het de kans op ongevallen vergroot, doordat de alertheid en daarmee reactietijd van bestuurders afneemt. Bovendien zorgt alcoholgebruik ervoor dat de kans op asociaal rijgedrag groter wordt door overschatting van rijprestaties, met grotere kans op onveilige situaties. Net als alcohol heeft ook drugs een negatieve invloed op de rijvaardigheid van bestuurders. Diverse drugs, zoals lachgas, kan ervoor zorgen dat de bestuurder voor korte of langere tijd onvoldoende alert kan zijn om zich veilig in het verkeer te begeven. Bestuurders onder invloed zijn niet alleen een gevaar voor zichzelf, maar ook voor een ander.

Wat gaan we doen?

Om het aantal bestuurders onder invloed te reduceren besteden we structureel aandacht aan educatie, bijvoorbeeld de jaarlijkse BOB-campagne. Daarnaast zijn er kansen om met name jongeren te bereiken via sociale media. Strenge handhaving op strategische locaties en op strategische tijdstippen is nodig om het probleem tegen te gaan.

Aanpak van asociaal rijgedrag in het verkeer

Asociaal rijgedrag omschrijven we als gedrag dat overlast of onveilige situaties veroorzaakt bij andere weggebruikers, voorbijgangers of omwonenden. Voorbeelden hiervan zijn: extreem hard rijden, tegen de richting inrijden, door rood rijden, rechts inhalen, enzovoorts. Met name beginnende bestuurders (jongeren) vormen een risicogroep vanwege gebrek aan rijervaring. Ook onder andere type voertuigen, waaronder bromfietsen en fatbikes, vindt asociaal rijgedrag plaats. Dit leidt met regelmaat tot ongevallen met letsel tot gevolg.

Wat gaan we doen?

Om asociaal rijgedrag op wegen tegen te gaan is het allereerst belangrijk om asociaal gedrag te voorkomen door een weginrichting die niet uitnodigt tot asociaal gedrag. Denk hierbij aan het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen om de rijsnelheid terug te dringen. Daarnaast zetten we bepaalde campagnes in om jongeren bewust te maken voor de gevaren van asociaal rijgedrag. Tot slot is strenge handhaving op asociaal rijgedrag belangrijk om de spreekwoordelijke 'rotte appels eruit te pikken'. Ook het handhaven op bijvoorbeeld opgevoerde voertuigen (waaronder fatbikes) vinden we belangrijk. De mogelijkheden hiervan bespreken we met gemeentelijke handhavers, politie en justitie.

Afleiding in het verkeer

Door de toenemende digitalisering ontstaan steeds vaker ongevallen door afleiding achter het stuur. De ogen van de bestuurder zijn niet op de weg gericht, maar op de telefoon, bijvoorbeeld appen achter het stuur. Hierdoor neemt de kans op een ongeval toe. Bewustwording doormiddel van campagnes (bijvoorbeeld de MONO-campagne) en handhaving helpen om dit gedrag tegen te gaan.

Ouderen op de (elektrische) fiets

Door de komst van de elektrische fiets blijven ouderen tot hoge leeftijden deel nemen aan het verkeer. Dit heeft een sociaal/maatschappelijk positieve impact op het welzijn van deze leeftijdsgroep. De keerzijde hiervan zijn het aantal toenemende ongevallen onder 60+ers. De elektrische fiets vereist dat de bestuurder sneller beslissingen

moet nemen / anticiperen ten opzichte van de (langzamere) normale fiets. De praktijk leert dat ouderen vaak een beperktere voertuigbeheersing en reactiesnelheid hebben, waardoor het risico op ongevallen toeneemt. Ook schatten andere weggebruikers de snelheid van de (oudere) fietser vaak niet goed in met de komst van de e-bike. Bovendien zijn ouderen lichamelijk kwetsbaarder dan andere leeftijdsgroepen op het moment dat ze ten val komen. Daarnaast vormen obstakels, stoepranden, paaltjes, te smalle fietspaden, enzovoorts; een risico voor ouderen op de fiets.

Wat gaan we doen?
We verwijderen onnodige obstakels (zoals paaltjes) en richten fietspaden breed in te richten conform de geldende richtlijnen. We zetten gerichte campagnes in (bijvoorbeeld de campagne: doortrappen – veiliger fietsen tot je 100ste) om ouderen te betrekken hoe ze veiliger zich door het verkeer kunnen begeven en bijvoorbeeld tips over het gebruik van een fietshelm. We houden rekening dat ouderen minder bereikbaar zijn via sociale platformen. Ouderen zijn beter bereikbaar via de traditionele communicatiemiddelen.

Bijlage 1: Inventarisatie huidige beleidskaders (kader- en ambitiedocument)

BELEIDSPROGRAMMA MOBILITEIT MAASHORST

INVENTARISATIE HUIDIGE BELEIDSKADERS

maashorst



Megaborn
techniek met beleid

BELEIDSPROGRAMMA MOBILITEIT MAASHORST

INVENTARISATIE HUIDIGE BELEIDSKADERS

status	Definitief	opdrachtgever	Gemeente Maashorst
kenmerk	GMh2302 R01 d1.0	contactpersoon	[redacted]
datum	24 januari 2024	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Thomas Jonkers en Laura Bouquet
		gecontroleerd door	Jeanine Storm
		vrijgegeven door	Jeanine Storm

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doel 4
1.3 Werkwijze 4
1.4 Participatie 5

2 Van huidig naar nieuw beleid: waar komen we vandaan en waar gaan we naartoe? 6
2.1 Huidig beleid 6
2.2 Nieuwe beleidskaders: waar gaan we naartoe? 7
2.3 Beleidskaders rijksoverheid, provincie en regio 7
2.4 Omgevingsvisie gemeente Maashorst 8
2.5 Bestuursakkoord 9

3 Ontwikkelingen 11
3.1 Mobiliteitstrends 11
3.2 Ontwikkeling van verkeersveiligheid 12
3.3 Kernen CV's 12
3.4 Demografische ontwikkelingen 13
3.5 Ruimtelijke ontwikkelingen 13

4 Nieuwe richting op hoofdlijnen 15
4.1 Doorvertaling van hogere ambities 15
4.2 Ombuigen van ontwikkelingen 16
4.3 Vervolgstap gebiedsgerichte visie uitwerken 16

Bijlage 1: Samenvatting uitkomsten enquete mobiliteit 18

Bijlage 2: Nationale, provinciale en regionale beleidskaders anno 2023 26

Bijlage 3: Verkeersveiligheidsanalyse 28

Bijlage 4: Aandachtspunten kernen CV's 39

Bijlage 5: Uitkomsten ambtelijke ambitiesessie 41

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De maatschappij verandert en er zijn veel ontwikkelingen in de wereld van mobiliteit. De mobiliteit in Nederland groeit en dat vraagt om slimme, strategische oplossingen. Voorheen had de personenauto een prominente plek in het straatbeeld. Langzaam maar zeker verandert dit beeld, waarbij voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen en er meer aandacht is voor verblijfskwaliteit. Deze mobiliteitstransitie verandert de kijk op mobiliteit. Waar voorheen het bezit van een auto belangrijk was, wordt dit in de toekomst minder.

Met de ontwikkelingen die nu op ons af komen is behoefte aan een nieuwe, eenduidige en integrale visie voor mobiliteit. Er is de laatste tijd, zowel binnen de gemeente Maashorst als op hoger niveau, nieuw beleid gemaakt. De omgevingsvisie van Maashorst is een strategische visie voor de gehele fysieke leefomgeving en bevat ook ambities voor mobiliteit. Dit is een belangrijk vertrekpunt voor de nieuwe mobiliteitsvisie. Naast de vernieuwing van het huidige beleid is er ook behoefte aan het stroomlijnen van het beleid van de voormalige gemeenten Landerd en Uden tot één integraal beleidsplan.

1.2 Doel

De gemeente Maashorst vraagt een uitwerking en vastlegging van een nieuwe beleidsvisie op mobiliteit. De blik van de gemeente is net als in de omgevingsvisie gericht op het jaar 2035, met een doorkijk naar 2050. Voor een deel is de (nieuwe) bestuurlijke kijk op mobiliteit opgenomen in een nieuw bestuursakkoord en in de omgevingsvisie die in februari 2024 wordt vastgesteld.

De gemeente Maashorst heeft behoefte aan een frisse blik op mobiliteit, uitgesplitst op diverse geografische niveaus. Het gaat hierbij om een visie op veilige, leefbare, comfortabele, vlotte en betaalbare mobiliteit die inspeelt op de mobiliteitstransitie, klimaatopgaven en andere ontwikkelingen. Kortom: een mobiliteitsvisie die het gehele mobiliteitssysteem in al haar facetten bekijkt.

1.3 Werkwijze

De nieuwe visie op mobiliteit noemen we het Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst. Dit beleidsprogramma wordt opgesteld in fasen.



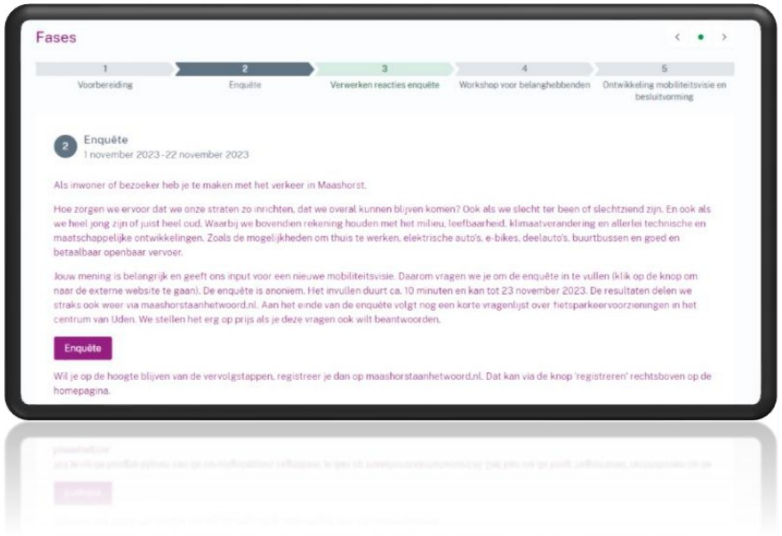
In de eerste fase wordt het vertrekpunt bepaald, door de huidige situatie, beleidskaders en ontwikkelingen in beeld te brengen. Vervolgens wordt de visie uitgewerkt en daaruit wordt een uitvoeringsprogramma gevormd. In de laatste fase wordt het beleidsprogramma afgerond en kan het nieuwe beleid worden geïmplementeerd.

Dit uitgangspuntendocument beschrijft het vertrekpunt voor de nieuwe visie. Allereerst worden de huidige én nieuwe beleidskaders beschreven in hoofdstuk 2. Daarna zijn de ontwikkelingen beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 geeft de koers van het nieuwe beleid aan. Dit zijn de hoofdlijnen en ambities voor de nieuwe visie, die in de volgende fase verder wordt uitgewerkt.

1.4 Participatie

Het proces doorlopen we samen met belanghebbenden. Op verschillende wijzen worden belanghebbenden in alle fasen betrokken. In de eerste fase is een enquête onder inwoners gehouden, via het platform ‘Maashorst aan het woord’. In de enquête is gevraagd naar de ervaringen met de huidige verkeerssituatie. Voor de toekomstvisie is een aantal dilemma’s voorgelegd om draagvlak te peilen. De uitkomst hiervan is een belangrijk hulpmiddel voor het nieuwe beleid.

Ook interne stakeholders – binnen de gemeente – zijn betrokken in het proces. Omdat mobiliteit raakvlakken heeft met veel andere beleidsvelden is een ambitiesessie gehouden met beleidsmedewerkers van diverse beleidsvelden. Zo worden integrale doelen en kansen voor een duurzaam nieuw beleid in beeld gebracht.



2 VAN HUIDIG NAAR NIEUW BELEID: WAAR KOMEN WE VANDAAN EN WAAR GAAN WE NAARTOE?

Het huidige mobiliteitsbeleid (GVVP Uden 2015–2030 en de verkeersnotitie gemeente Landerd 2012) geven een beeld hoe voorheen over mobiliteit werd gedacht. De laatste tijd is er echter veel veranderd, wat ook terug te zien is in de actuele beleidsdocumenten zoals de omgevingsvisie en het vernieuwde beleid van het rijk, provincie en de regio.

In dit hoofdstuk worden de huidige en nieuwe beleidskaders op het gebied van mobiliteit beschreven. De veranderende beleidskaders zijn een belangrijke aanleiding voor de vernieuwde doorkijk richting de toekomst: wat betekent dit voor het nieuwe Beleidsprogramma Mobiliteit Maashorst?

2.1 Huidig beleid

In de huidige situatie beschikt de gemeente over een beleidsplan voor mobiliteit dat is opgebouwd uit twee documenten. Uden heeft een GVVP uit 2015 en Landerd heeft een verkeersnotitie uit 2012.

Gemeentelijk verkeer en vervoer plan Uden 2015 – 2030

Het GVVP Uden 2015 omvat in hoofdlijnen deze doelen:

- De fiets maximaal faciliteren om het aantal autoritten te beperken. Interlokaal met snelfietsroutes en lokaal met slagaders of hoofdfietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals het centrum, ziekenhuis Bernhoven en scholen;
- De autobereikbaarheid van het centrum moet worden gegarandeerd met voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van het centrum;
- De A50, de N264 en de noordelijke Rondweg moeten een gegarandeerde doorstroming hebben;
- Voor de voetgangers en mensen met een handicap goede looproutes naar het centrum;
- Goede ontsluiting van de industrieterreinen voor vrachtverkeer;
- Openbaar vervoer maximaal benutten en op slecht bezette lijnen buurtbus of andere lokale initiatieven faciliteren;
  Voor landbouwverkeer een netwerk van routes om de kommen en 30km zones inrichten.

Verkeersnotitie gemeente Landerd 2012

De verkeersnotitie van de voormalige gemeente Landerd richt zich vooral op de aanpak van knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid die zijn geconstateerd. De notitie geeft aan hoe hiermee omgegaan wordt vanuit de aspecten fysieke inrichting en onderhoud, educatie en voorlichting en handhaving. In de verkeersnotitie zijn geen ambities of visies uitgewerkt.

Huidige verkeerssituatie

Op basis van het huidige beleid zijn we gekomen tot het verkeerssysteem wat er vandaag de dag aanwezig is. Met het beschrijven van de huidige situatie geven we ook een beeld van de koers die de gemeente de afgelopen jaren heeft gevaren.

In de huidige situatie zijn de verkeersnetwerken voor een groot deel op orde. De autobereikbaarheid op gemeentelijke routes is

over het algemeen goed. De meeste congestie vindt plaats op de provinciale en rijkswegen die door de gemeente lopen. Op de zuidelijke randweg van Uden is onlangs een betere doorstroming gerealiseerd door aanpassingen op de kruispunten.

Op het gebied van openbaar vervoer is er sprake van onvoldoende kwaliteit. Dit wordt ook beaamd door de inwoners die de enquête over mobiliteit hebben ingevuld. Deze enquêteresultaten zijn te vinden in bijlage 1.

De meeste respondenten van de enquête over mobiliteit beoordelen het loop- en fietsnetwerk als 'voldoende' en het autonetwerk 'goed'. Het OV-netwerk scoort onder de inwoners duidelijk lager dan andere netwerken: hier wordt vaker 'matig' of 'slecht' aan toegekend.

Op enkele wegen is sprake van een 'knelpunt' omdat de inrichting en het gebruik van de weg niet (geheel) in overeenstemming zijn met de functie ervan. Dit kan leiden tot verkeersonveiligheid. Inwoners die de enquête hebben ingevuld beoordeelden de verkeersveiligheid over het algemeen het vaakst met een 'voldoende'.

2.2 Nieuwe beleidskaders: waar gaan we naartoe?

In de afgelopen jaren zijn de beleidskaders vanuit landelijk, regionaal en ook lokaal beleid veranderd. De huidige en nieuwe beleidskaders verschillen op een aantal fundamentele punten van elkaar. De belangrijkste verschillen zijn hierna beschreven.

- **Een bredere blik op de gehele fysieke leefomgeving**
  Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar is een onderdeel van de omgevingsvisie waar met een brede blik naar de fysieke leefomgeving wordt gekeken. Vergroening en verduurzaming, verbeteren verblijfskwaliteit en stimuleren klimaatadaptatie zijn onderwerpen die hierbij een belangrijke rol spelen.

- **Van reactief beleid naar proactief beleid**
  Waar de gemeente Maashorst voorheen geneigd was om reactief te werk te gaan op basis van geconstateerde verkeersonveilige knelpunten, zet de gemeente nu in om risico's te voorkomen. Voorkomen is immers beter dan genezen. Dit alles binnen de kaders van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

- **Actief inspelen op de mobiliteitstransitie**
  Het STOMP-principe wordt de norm. De openbare ruimte wordt steeds beter afgestemd op voetgangers en fietsers. Alternatieve vervoerswijzen voor de auto, zoals OV en deelmobiliteit worden gestimuleerd om het autogebruik zoveel mogelijk te laten afnemen. Mobility as a Service (MaaS) speelt hierin een rol. Lokale en sociale vormen van mobiliteit worden gestimuleerd.

2.3 Beleidskaders rijksoverheid, provincie en regio

De diverse beleidsstukken van rijksoverheid, provincie en regio geven een beeld welke maatschappelijke issues er spelen en waar de diverse overheden op willen inspelen. Op hoofdlijnen worden de volgende punten aangestipt.

Nationale omgevingsvisie – Rijksoverheid
- Werken aan een bereikbaar netwerk van steden en regio's;
- Het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad wordt versterkt.

Mobiliteitsvisie 2050 – Rijksoverheid
- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;
- Een mobiliteitssyteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.

Beleidskader mobiliteit – provincie Noord-Brabant
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid via een risico-gestuurde aanpak;
- Het verduurzamen van de mobiliteit en het verbeteren van de leefomgeving;
- Een gebiedsgerichte uitwerking en realisatie van slimme mobiliteit.

Netwerkkader – regio Noordoost-Brabant
- In de regio (relatief) hoge prioriteit bij het hoogwaardig Openbaar Vervoer;
- In verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij fiets en voetganger;
- Op stedelijk netwerkniveau ligt de prioriteit bij de auto, OV en fiets.

In bijlage 2 zijn korte samenvattingen van het beleid van rijksoverheid, provincie en regio en de links naar deze beleidsstukken te vinden. Naast deze documenten zijn de nieuwe omgevingsvisie en het bestuursakkoord van de gemeente Maashorst nieuwe beleidskaders die mobiliteit raken. Deze worden hierna beschreven.

2.4 Omgevingsvisie gemeente Maashorst

De omgevingsvisie van Maashorst wordt naar verwachting begin 2024 vastgesteld. In deze visie staan ambities met belangrijke impact voor het mobiliteitsbeleid.

Dit is een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. De visie zorgt voor samenhang op het gebied van ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur, wonen, cultureel erfgoed etc. en vertaalt de landelijke trends hiervan naar gemeentelijk niveau.

De centrale doelstellingen in de omgevingsvisie zijn:
- Bevordering van de gezondheid
- Verbeteren van de omgevingskwaliteit
- Werken aan een duurzame samenleving

Hierna wordt puntsgewijs beschreven wat de ambities zijn op het gebied van mobiliteit en verstedelijking.

Mobiliteitstransitie:
- het STOMP-principe is de norm: eerst Stappen, Trappen, dan Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privé-auto;
- Inzetten op hoogfrequente busverbindingen (Bus Rapid Transit (BRT)). Realiseren van een regionale HUB langs de A50 ter plekke van de kern Uden waar de BRT-bus stopt is daarbij essentieel;
- Deelmobiliteithubs nabij ieder dorpshart;
- Duurzamere vormen van transport;
- Brede, groene en veilige wandel en fietspaden die uitnodigen tot het laten staan van de auto.
- Regionale (snel) fietsroutes met bijbehorende faciliteiten;

- Lokale/sociale vormen van (slimme) mobiliteit

Voorzieningen:
- Verdichting/verstedelijking nabij voorzieningenclusters;
- Goede bereikbaarheid van voorzieningen: aandacht voor veilige en aantrekkelijke routes van en naar de voorzieningen in de wijken met extra aandacht voor de kwetsbare inwoner;
- Op de bedrijventerreinen kijken naar de mogelijkheid om terreinen te intensiveren. Bijvoorbeeld door meer hoogte toe te staan en gezamenlijk gebruik van parkeerterreinen;

Verstedelijking:
- Duurzame en klimaatadaptieve verstedelijking: 'de gezonde wijk';
- Groen wordt mee ontwikkeld met het oog op gezondheid en biodiversiteit;
- Beperken van leegstand in het centrum, zodat het centrum aantrekkelijk blijft voor ondernemers en bezoekers;
- Op een andere manier kijken naar de auto in het centrumgebied. Nieuw bedrijventerrein wordt gezocht aansluitend op bestaande terreinen en in de nabijheid van ontsluitingswegen;
- Aandacht voor de bereikbaarheid van meerdere modaliteiten van deze terreinen.

2.5 Bestuursakkoord

In het bestuursakkoord 2022-2026 van de gemeente Maashorst 'Samen bouwen we Maashorst' staan de kernpunten waar de gemeente tijdens de bestuursperiode mee aan de slag gaat. Op het gebied van mobiliteit zijn de volgende kernpunten benoemd:

Goede bereikbaarheid van alle kernen:
- Mobiliteitsplan opstellen, met onder andere een langetermijnstudie naar de verkeersdruk in de kernen;
- Onderzoek naar nut en noodzaak van de doortrekking van de N605 richting de noordelijke rondweg, als vervolg op de geplande omleg van deze provinciale weg rondom Volkel via de Zeelandsedijk;
- Doorgaan met de lopende Corridoraanpak A50 (regionale samenwerking gericht op betere doorstroming);
- Lobbyen voor Bus Rapid Transit (BRT) + aanleg van hubs;
- Stimuleren fijnmazige mobiliteit tot in het hart van de kernen en wijken;
- Openbaar vervoer moet - zeker vanuit onze verantwoordelijkheid als uitvoerder van de WMO - een beschikbaar en betaalbaar vervoersmiddel blijven. Vrijwilligers als aanvulling op het OV worden breder ingezet naar het voorbeeld van Muzemobiel en de buurtbus van de zorgcorporatie.

- Stimuleren innovatieve vervoerssystemen zoals elektrische deelauto's, deelfietsen en -scooters (in kernen en bedrijventerreinen);
- Aanmoedigen wandelen en fietsen, uitbreiding veilig fietsnetwerk met bijbehorende faciliteiten -> verkeersdeelnemers verleiden om de auto te laten staan;
- Streven naar goede parkeervoorzieningen in wijken en winkelcentra. Waar nodig (bijvoorbeeld bij functiewijziging) creatief omgaan met te stellen eisen, zodat een ontwikkeling toch kan worden gerealiseerd zonder afbreuk te doen aan de parkeerbalans.

Verbetering van de verkeersveiligheid

- Aanpakken onveilige verkeerssituaties (bijv. verbeteren fiets- en wandelpaden);
- Gebruik maken van duurzame en innovatieve toepassingen in verlichting en aanleg;
- In het buitengebied veilige en duurzame wegen realiseren. Daar waar mogelijk combinatie van zwaar landbouw en vrachtverkeer met recreatie en toerisme vermijden;
- Meer verkeersveiligheid rondom scholen, op de routes naar scholen en naar sportverenigingen.



3 ONTWIKKELINGEN

Zoals gezegd zijn er veel ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit en verkeersveiligheid. Het nieuwe beleidsprogramma moet rekening houden met de verwachte toekomstsituaties. Er zijn ook ruimtelijke en sociale ontwikkelingen waarop het nieuwe beleidsplan moet inspelen. Ontwikkelingen, zoals de aanleg van een nieuwe woonwijk, hebben direct effect op mobiliteit doordat dit een toename van de mobiliteitsvraag genereert.

3.1 Mobiliteitstrends

Mobiliteit verandert snel en groeit nog steeds in Nederland. De onderstaande punten tonen verschillende trends die op landelijk niveau zichtbaar zijn in relatie tot mobiliteit. De meeste van deze trends zullen ook in meer of mindere mate in Maashorst optreden in de komende jaren:

- Meer flexibiliteit in mobiliteitskeuzes; van bezit naar gebruik;
- Toename aantal publieke laadpalen en snellaadpunten langs snelwegen;
- Mobiliteit wordt slimmer;
- Toenemende vraag naar elektrische auto's;
- Toenemend gebruik van de (elektrische) fiets;
- Het nieuwe werken; werken los van plaats en tijd;
- Senioren blijven langer zakelijke en sociaal-recreatieve reizen afleggen door toenemende kwaliteit van leven.

In de omgevingsvisie is het volgende beschreven over het inspelen op veranderende mobiliteit:

In Nederland is mobiliteit groeiende. Dit zal geaccommodeerd moeten worden. De verwachting is dat anders, na 2030, de wegeninfrastructuur en het openbaar vervoer grote problemen krijgen. Mobiliteit van personen is belangrijk voor hun ontwikkeling en betrokkenheid. Zaken die van belang zijn zitten niet altijd in de nabijheid. Minder toegang tot mobiliteit betekent minder mogelijkheden tot meedoen in de maatschappij en daarmee ongelijke kansen. Het is daarom van belang om na te denken over hoe we ons in de toekomst willen verplaatsen. Het zal met name slimmer en duurzamer moeten. Nationaal en provinciaal wordt daarom ingezet op een mobiliteitstransitie. Het gaat om een wezenlijke verandering in reisgedrag en in het mobiliteitssysteem. Dit kan door bestaande knelpunten aan te pakken en door in nieuwe vormen van mobiliteit te investeren. Hierbij kan gedacht worden aan spoor, HOV, hubs, fietsvoorzieningen (rijden en stallen), doorfietsroutes, smartlanes, slowlanes, en parkeer-/locatiebeleid. Er moet een verandering in denkwijze en gedrag plaatsvinden naar "mobility as a service" en waarbij bijvoorbeeld deelmobiliteit de standaard wordt i.p.v. autobezit. Binnen de gemeente Maashorst hebben wij veel voorzieningen. De ene in elke kern de ander op enige afstand. Wij vinden het van belang dat deze voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn. Daarbij vinden
wij het van belang dat er ook alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. Iets waar wij als gemeente nog steeds erg van afhankelijk zijn. Dit door te kijken naar een goede spreiding van bijvoorbeeld deelvervoer, hub's, HOV en snelfietsroutes

(uit werkdocument omgevingsvisie gemeente Maashorst)

3.2 Ontwikkeling van verkeersveiligheid

Wegen worden steeds veiliger ingericht, maar toch is er geen blijvende daling in het aantal verkeersslachtoffers. Naast de weginrichting zijn ook andere factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid in ontwikkeling: voertuigen worden groter, diverser en sneller en de gemiddelde weggebruiker wordt kwetsbaarder als gevolg van vergrijzing. Dit vraagt om andere aanpak van verkeersveiligheid.

Hieronder staan een aantal relevante trends beschreven.

- Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft onderzoek gedaan naar de staat van de verkeersveiligheid in Nederland in het jaar 2022. Hieruit blijkt dat 2022 een 'bijzonder slecht jaar was voor de verkeersveiligheid'. Er vielen meer verkeersdoden dan in het jaar ervoor.

- De bovenstaande landelijke trend is ook terug te zien binnen de gemeente Maashorst. Het aantal ongevallen neemt de laatste jaren toe op de gemeentelijke wegen. Ook valt op dat binnen Maashorst relatief meer verkeersslachtoffers (gewonden) vallen ten opzichte van de buurgemeenten Bernheze en Oss.

- Het onderzoek laat zien dat er per 1.000 inwoners een aantal van 7,4 boetes is uitgedeeld voor rijden onder invloed van alcohol. De gemeente staat hiermee op een landelijke vijfde plaats en een provinciale eerste plaats. Naast aandacht voor alcohol achter het stuur is ook aandacht nodig voor toenemend drugsgebruik, zoals lachgas, in het verkeer.

De conclusie is dat er aandacht nodig blijft voor verbetering van verkeersveiligheid om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse is weergegeven in bijlage 3.

3.3 Kernen CV's

Alle kernen van de gemeente Maashorst (behalve Uden) hebben vanuit een participatietraject met direct belanghebbenden een eigen 'CV' opgesteld in de afgelopen periode. Dit zijn de zogenaamde 'kernen CV's'. Hierin staat per kern of gebied in brede zin wat de aandachtspunten en verbeterpunten zijn. Deze informatie geeft een beeld welke thema's spelen binnen de kernen.

In algemene zin worden de volgende thema's benoemd:

- Toegankelijkheid kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Bereikbaarheid openbaar vervoer;
- Verkeersveiligheid bij scholen;
- Verbeteren verkeersveiligheid;
- Verbeteren fiets- en looproutes.

De aandachtspunten voor mobiliteit uit alle kernen CV's staan in bijlage 4.

3.4 Demografische ontwikkelingen

Verwachtingen voor demografische groei en ontwikkelingen tot 2050 worden beschreven door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Een belangrijke blijvende trend in de demografie in Nederland en ook in Maashorst is de vergrijzing.

Voor Uden wordt een groei van de bevolking verwacht van 2,50% en voor Landerd wordt tot 2035 een krimp van 2,76% verwacht (bron: PBL/CBS). Verwacht wordt dat in 2035 een kwart van de inwoners van de gemeente Maashorst boven de 65 jaar zal zijn. Dit is een stijging van circa 19% ten opzichte van 2021. De vergrijzing zal invloed hebben op de mate van mobiliteit van ouderen. Het is van belang om te zorgen voor passende mobiliteit zodat deze mensen zich kunnen blijven verplaatsen.

3.5 Ruimtelijke ontwikkelingen

Gemeente Maashorst werkt aan verschillende projecten voor ontwikkeling van woongebieden en werkgebied. De belangrijkste ruimtelijke projecten die van invloed zijn op de toekomst van mobiliteit zijn:

Eikenheuvel Uden

Aan de zuidwestzijde van Uden wordt het gebied Eikenheuvel ontwikkeld voor woningbouw. Hier is ruimte voor zo'n 460 nieuwe woningen.

Repelakker 3

Aan de rand van Zeeland, dicht bij het centrum ligt de Repelakker, een jonge nieuwbouwwijk die volop in ontwikkeling is. Na Repelakker 1 en 2, biedt ook Repelakker 3 ruimte voor woningbouw.

Verplaatsing bedrijf Jonkergauw

Maashorst wil de huidige maar ook toekomstige overlast door het bedrijf Jonkergauw voor de inwoners van Schaijk en omgeving zoveel mogelijk beperken. Niet alleen veel overlast verdwijnt door de verplaatsing van het bedrijf, maar op de achterlaatlocatie aan de Molenaarstraat ontstaat tegelijk ook ruimte voor woningbouw. Maashorst vindt het verplaatsen van het bedrijf dan ook wenselijk en werkt mee aan de verplaatsing van agrarisch tuinbouwbedrijf Jonkergouw in Schaijk van de Molenaarstraat 2 naar de Broksteeg 1-3.

Bedrijventerrein Voederheil

De afgelopen jaren is het bedrijventerrein Voederheil II in Zeeland ontwikkeld. Op dit moment zijn er meerdere ontwikkelingen gaande rondom het bedrijventerrein:

- Definitief inrichten openbare ruimte Voederheil II
- Herinrichting weg Voederheil
- Realisatie nieuwe ontsluitingsweg en ontwikkelen van het derde deel van het bedrijventerrein tussen Bergmaas en Landweer (Voederheil West)

Hoogveld-Zuid Uden

Aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Hoogveld is een locatie in ontwikkeling voor toekomstige uitbreiding van vestigingsruimte voor bedrijven.

Verleggen N605 Volkel

Om de verkeerssituatie in Volkel te verbeteren zijn (o.a.) een omgevingsstudie en variantenverkenning uitgevoerd naar het verplaatsen van de N605 in Volkel. De variant die verder uitgewerkt wordt gaat uit van verleggen van de N605 naar de Zeelandsedijk.

Akkerwinde fase 3 Schaijk

De voorbereidingen worden getroffen voor de ontwikkeling van fase 3 van Akkerwinde in Schaijk. Het plan kent een grote verscheidenheid aan woningen (100 stuks).

Odiliapeel oost

Het dorp gaat aan de oostkant uitbreiden met zeker 45 woningen. Het betreft een mix van woningen voor alle doelgroepen.

Reek-Zuid

Reek-Zuid heeft volgens het huidige bestemmingsplan een woonwerkfunctie. Met het nieuwe bestemmingplan wil Maashorst een wat bredere invulling mogelijk maken. Daar ligt nu een concreet plan voor. Het gaat om 25 ondernemerswoningen op het noordelijke deel van Reek-Zuid en vier reguliere woningen aan de Monseigneur Borretstraat. En in het zuidelijk deel van het gebied een kleinschalige bedrijfsontwikkeling en de realisatie van een kantoorpand.

4 NIEUWE RICHTING OP HOOFDLIJNEN

De actuele inzichten en ontwikkelingen vragen om een nieuw mobiliteitsbeleid. Vanuit deze uitgangspunten volgen veel aspecten die aandacht moeten krijgen in het nieuwe beleid. In dit hoofdstuk wordt de koers voor het beleidsprogramma mobiliteit puntsgewijs opgesomd. Deze punten vloeien voort uit de beschreven nieuwe beleidskaders, mobiliteitstrends en ontwikkelingen.

Mobiliteit heeft raakvlakken met andere beleidsvelden, zoals klimaat, duurzaamheid en economie. Omdat mobiliteitsbeleid kan bijdragen om doelstellingen op andere gebieden te bereiken, zijn de gezamenlijke ambities op het gebied van duurzaamheid bepaald met interne stakeholders. In bijlage 5 is een samenvatting van deze sessie te zien.

De volgende ambities vormen de hoofdlijnen van de nieuwe visie die in de volgende fase (visiefase) verder wordt uitgewerkt.

4.1 Doorvertaling van hogere ambities

Vanuit de nieuwe beleidskaders vanuit Rijk, Provincie en Regio en in lijn met het huidige lokale beleid volgen deze ambities voor mobiliteit:

- Het STOMP-principe wordt de norm. Dit is uitgangspunt voor de inrichting van wegen en bij het nemen van maatregelen. Eerst Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelvervoer) en dan de Privé-auto. Dit is een transitie voor het mobiliteitssysteem en vraagt een nieuwe manier van denken.
- We streven naar een mobiliteitsbeleid dat bijdraagt aan de kwaliteit van buitenruimte en rekening houdt met mogelijkheden voor flexibel ruimtegebruik.
- Qua bereikbaarheid streven we naar goede bereikbaarheid van woongebieden, centra en voorzieningen voor alle doelgroepen.
- We maken brede, groene en veilige wandel en fietspaden. Hierbij zetten we in op uitbreiding van het fietsnetwerk: snelle fietsroutes richting centrum en bedrijventerreinen met goede fietsvoorzieningen. Ook kijken we naar de fietsroutes door 30 km/uur-zones en de gemengde mobiliteit die hier is, in het kader van de opkomst van e-bikes en andere snelle fietsvormen.
- We zetten in op een schaalsprong voor het OV met o.a. de BRT en het toevoegen hubs en haltevoorzieningen. Ook willen we het OV-netwerk beter toegankelijk maken én moet openbaar vervoer beschikbaar en betaalbaar blijven.
- We willen het aandeel deelvervoer vergroten en lokale en sociale vormen van mobiliteit stimuleren.
- De autobereikbaarheid van het centrum blijft belangrijk voor bezoekers, maar vanuit de nieuwe omgevingsvisie kijken we op een andere manier naar de auto in het centrum. Het streven is om controle te houden op het parkeren in de openbare ruimte, vooral in en om de centra.

4.2 Ombuigen van ontwikkelingen

De volgende ambities worden gesteld om in te spelen op de huidige en toekomstige ontwikkelingen:

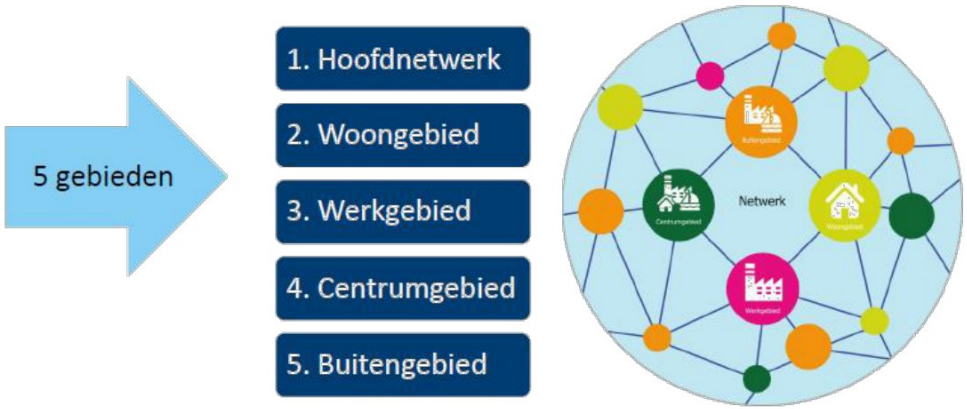
- We blijven streven naar nul verkeersslachtoffers. Dit doen we op een nieuwe manier met behulp van de risico gestuurde aanpak voor verkeersveiligheid en door in te zetten op zowel handhaving en educatie als op verbetering van infrastructuur.
- De veiligheid rond scholen en op schoolroutes krijgt speciale aandacht. In centrumgebieden staat het verblijven centraal. De voetganger is hier de belangrijkste gebruiker van de openbare ruimte en we zorgen voor goede fiets(parkeer)-voorzieningen in het centrum.
- Op ruimtelijk niveau streven we naar het maken van slimme koppelingen en uitwerkingen tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit (samen opgaan bij ontwikkelingen, niet achteraf).
- Kwaliteit van bestaande netwerken voor gemotoriseerd verkeer handhaven en inzetten op de juiste balans tussen inrichting, functie en gebruik van wegen. We ontmoedigen doorgaand verkeer door kwetsbare (natuur)gebieden en in woonwijken en verblijfsgebieden mogen autoluw zijn.
- We werken verder aan de verplaatsing van de N605 rond Volkel.
- Voor landbouwverkeer moet een goed netwerk beschikbaar zijn, dat zoveel mogelijk gescheiden is van (al dan niet recreatieve) fietsroutes.

4.3 Vervolgstap gebiedsgerichte visie uitwerken

Deze ambities nemen we mee in de volgende fase van dit beleidsproces. Daarin werken we de koers en ambities uit in een visiedocument. Hierbij vertalen we de ambities naar concrete speerpunten en wensbeelden voor de toekomst. We zijn dan aangekomen in fase 2 van het proces ‘visie vorming’.

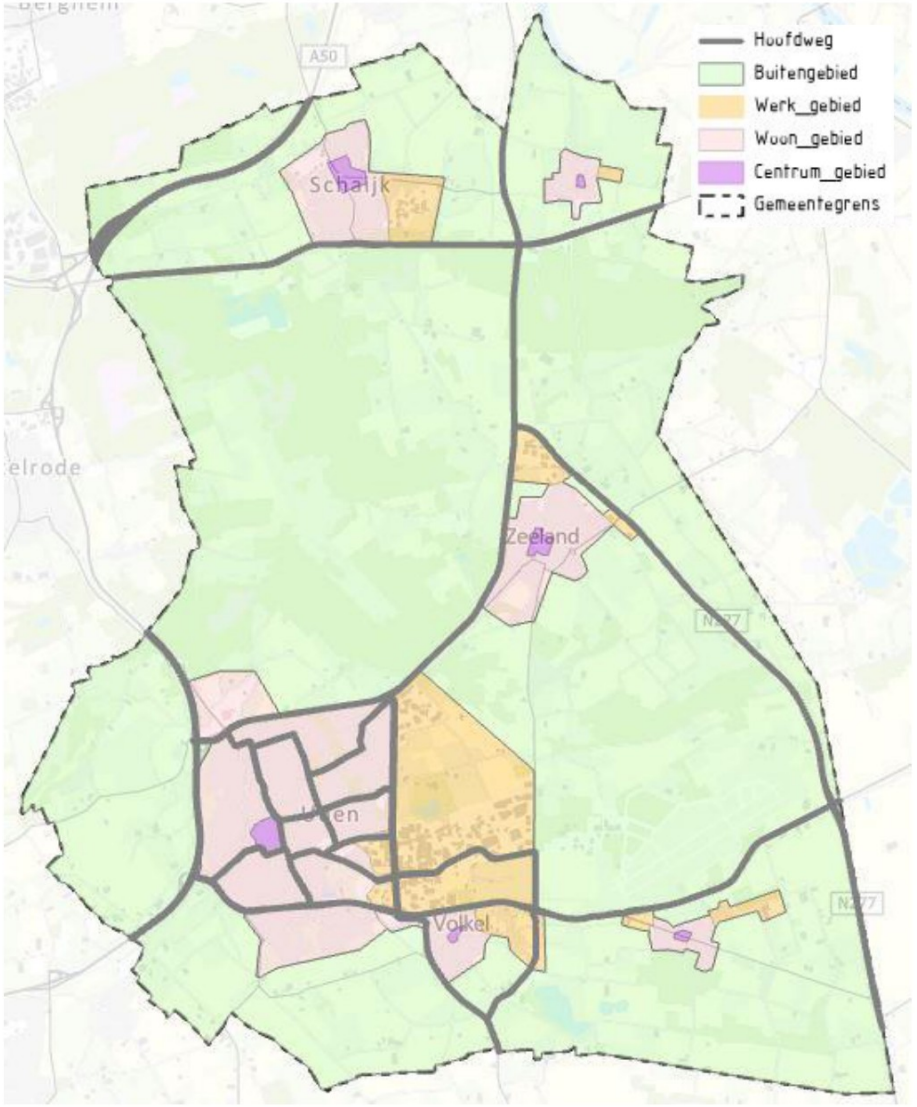


De visie stellen we op voor 5 verschillende typen gebieden, zodat de visie op mobiliteit goed aansluit op de omgevingsvisie. De gebiedsindeling is te zien op de afbeelding ‘gebiedsindeling voor de visie’.



Om de visie te verwezenlijken wordt daarna een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit is een plan met de verschillende gewenste en benodigde maatregelen om te komen tot het beeld dat in de visie is bedacht.

In de laatste fase van het project wordt het beleidsprogramma vastgesteld. Ook wordt het geïmplementeerd in de organisatie en in de programmering van werkzaamheden voor de komende jaren. Het streven is om bij (toekomstige) infrastructurele projecten direct te kijken in hoeverre aanvullende aanpassingen nodig zijn om één of meer van de bovenstaande ambities te behalen. Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid moet in elk plan of project van de gemeente een plek krijgen en het beleidsprogramma Mobiliteit vormt daarvoor de basis.



Gebiedsindeling voor de visie

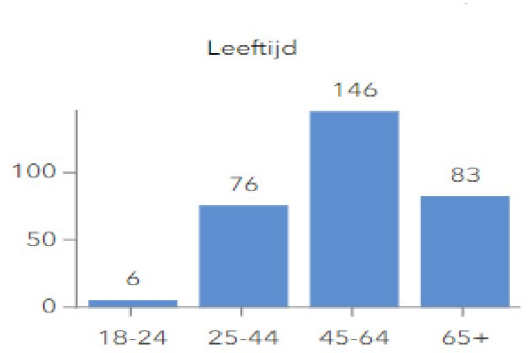
BIJLAGE 1: SAMENVATTING UITKOMSTEN ENQUETE MOBILITEIT

Voor dit beleidsprogramma Mobiliteit is in de eerste fase van het project informatie opgehaald bij inwoners en andere belanghebbenden. Tussen 1 en 23 november 2023 kon men online of op papier een vragenlijst invullen. Deze bijlage beschrijft de samenvatting van de uitkomsten van de enquête. Een compleet overzicht van de reacties is te vinden in het online dashboard.

Algemeen

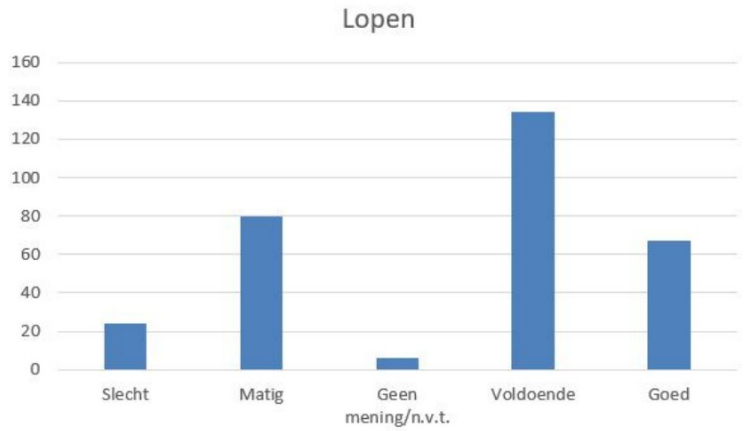
De enquête is door 311 respondenten ingevuld. De woonplaats, leeftijd en 'rol' van deze respondenten is in de tabellen hierna weergegeven. De belangenvertegenwoordigers hebben onder andere namens Fietsforum gemeente Maashorst, jongerenraad, dorpsraad Volkel, Zorgcoöperatie Reek en Stichting ruiters en menners Maashorst de enquête ingevuld.

Wat ben je?	
Inwoner	298
Belangenvertegenwoordiger	19
Ondernemer	22
Werknemer	40
Agrariër	3

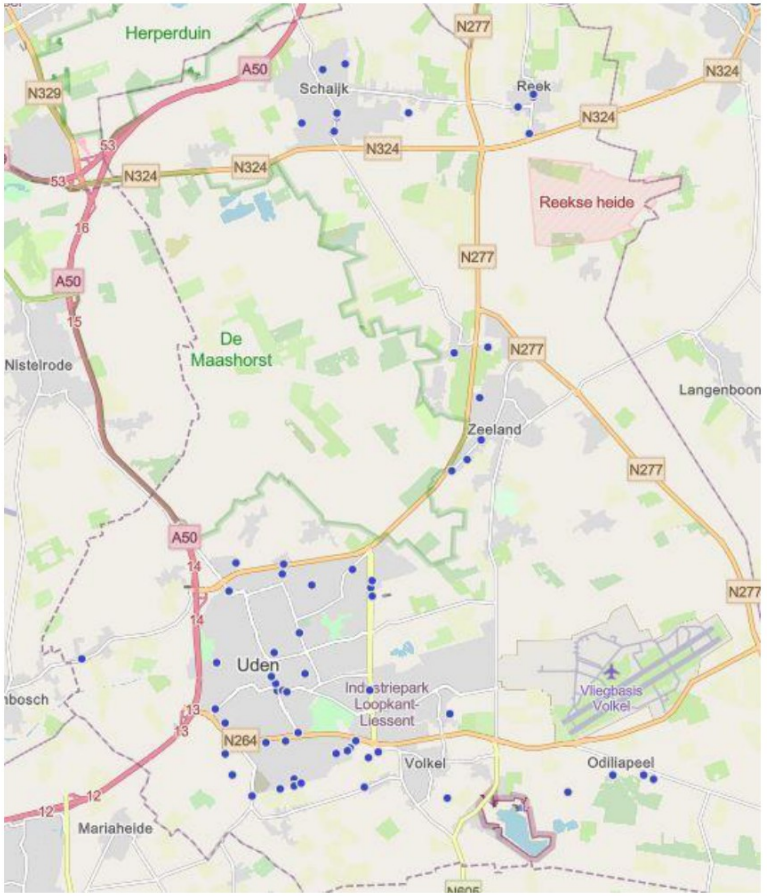


Waar woon je?	
Odiliapeel	10
Overig (buiten gemeente)	11
Reek	14
Schaijk	52
Uden	167
Volkel	16
Zeeland	41

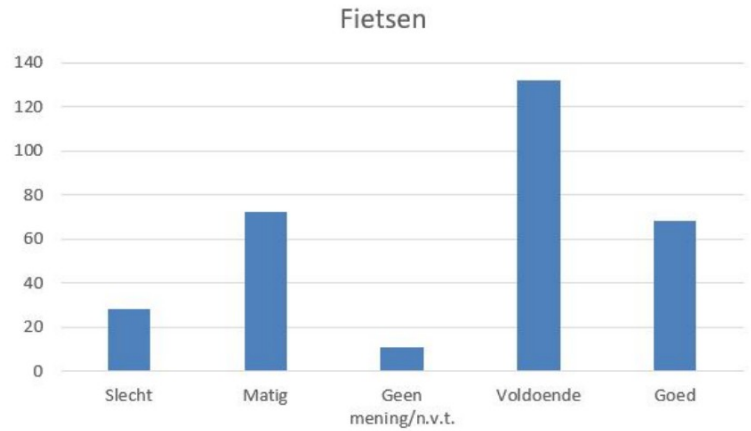
Oordeel van het loopnetwerk (de voetpaden en oversteekvoorzieningen) in de gemeente in het algemeen:



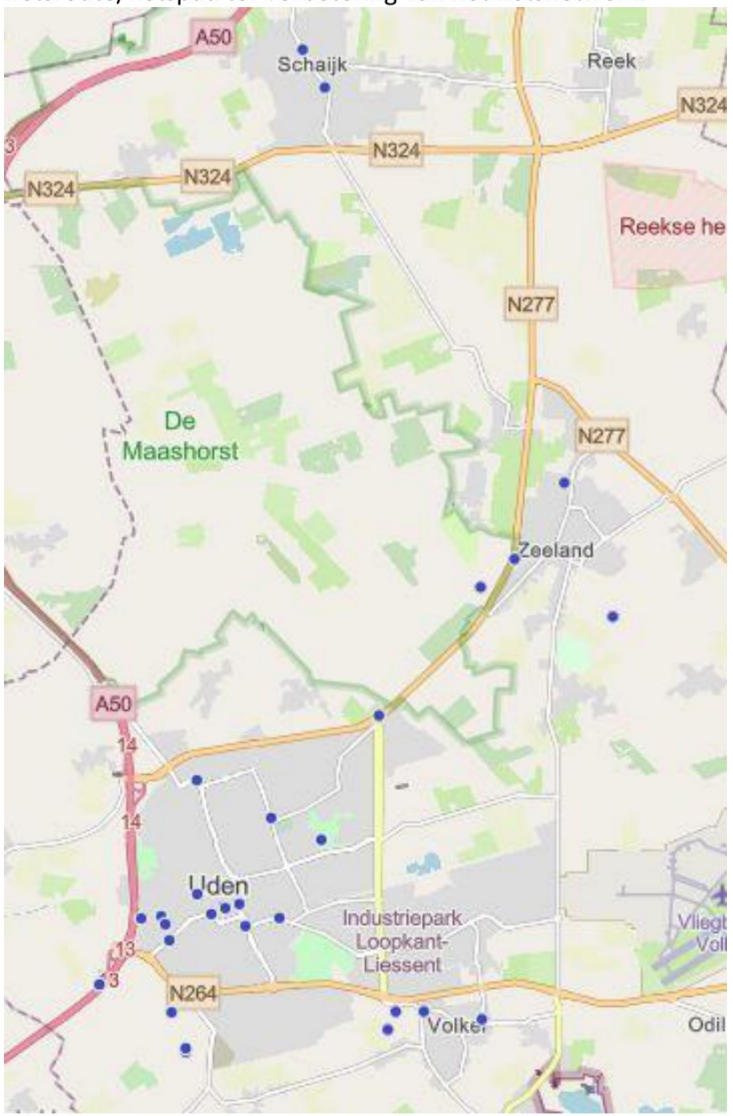
Op deze locaties ziet men kansen voor verbetering van een looproute:



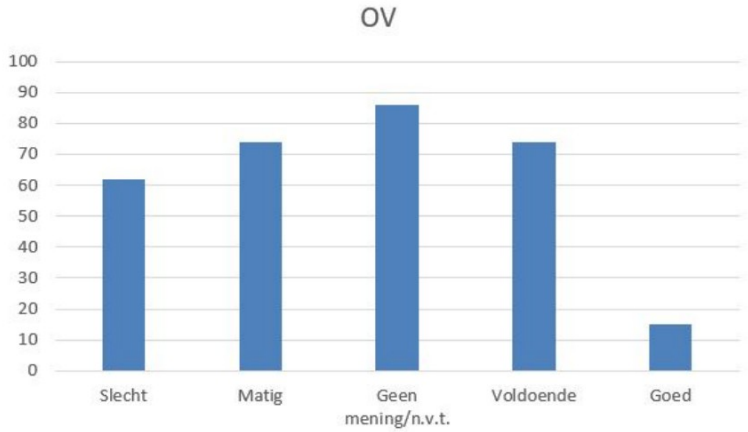
Oordeel van het fietsnetwerk (fietspaden, fietsroutes) in de gemeente in het algemeen:



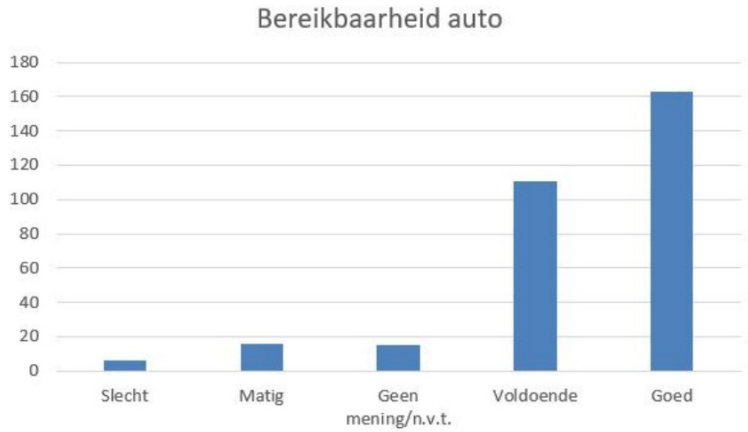
Op deze locaties ziet men kansen voor een toekomstige fietsroute/fietspad ter verbetering van het fietsnetwerk:



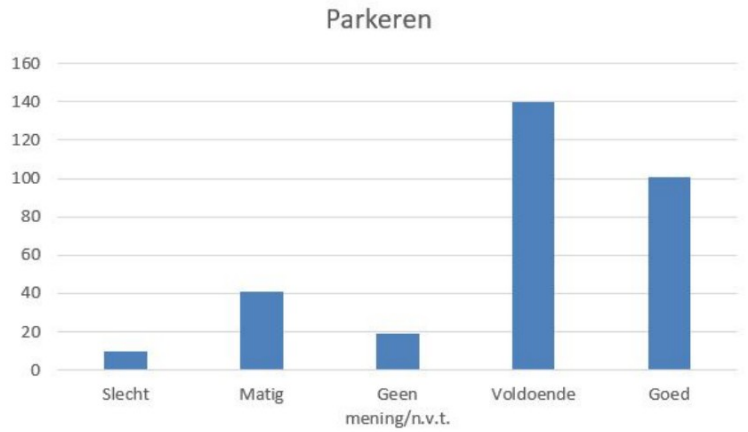
Oordeel van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer in gemeente Maashorst in het algemeen:



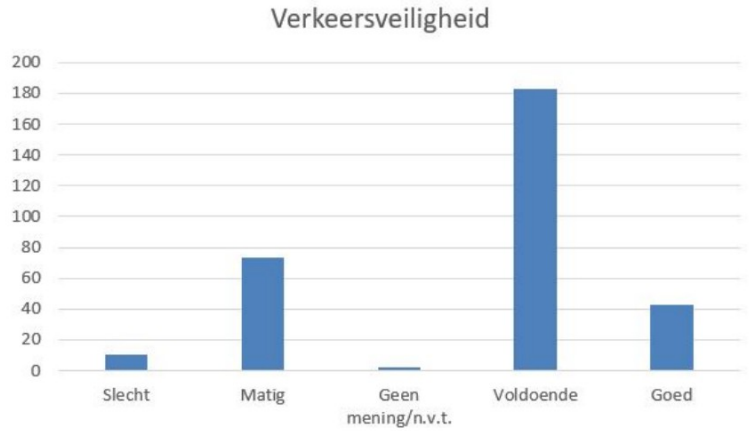
Oordeel van de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de gemeente met de auto:



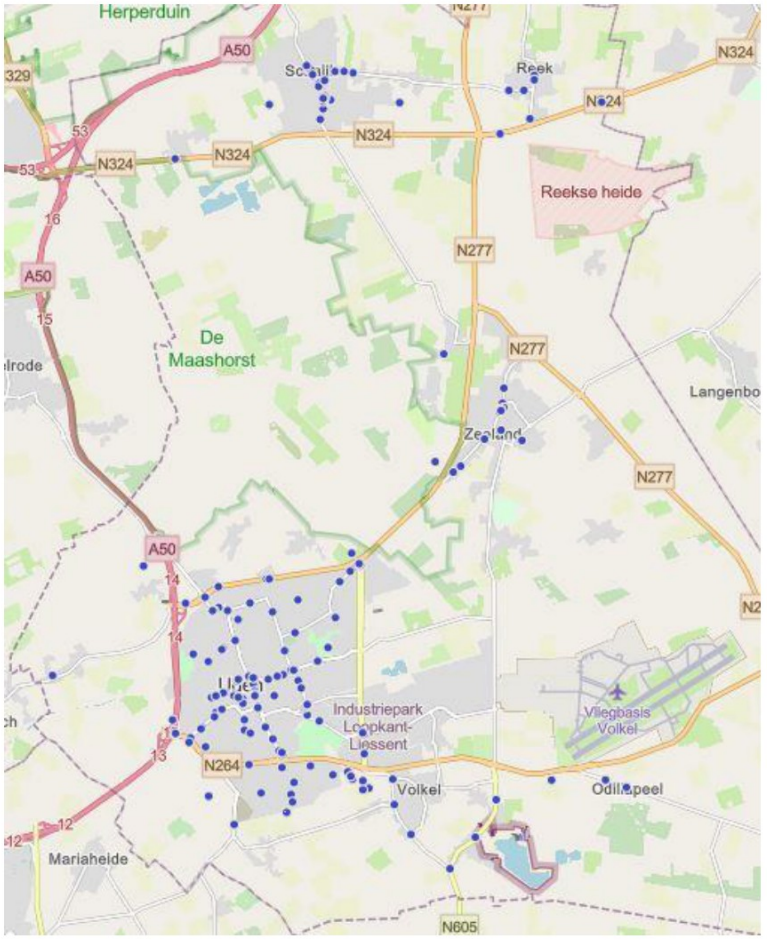
Oordeel van de parkeervoorzieningen in de eigen woonplaats:



Oordeel van de verkeersveiligheid in gemeente Maashorst in het algemeen:



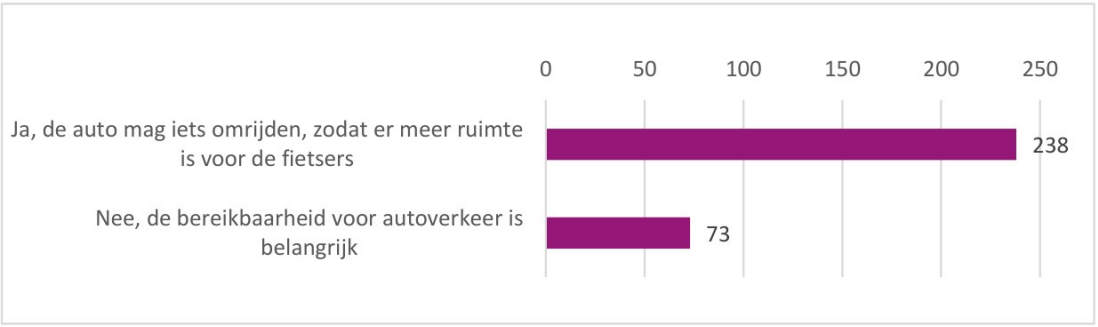
Op deze locaties wil men de verkeersveiligheid verbeterd zien:



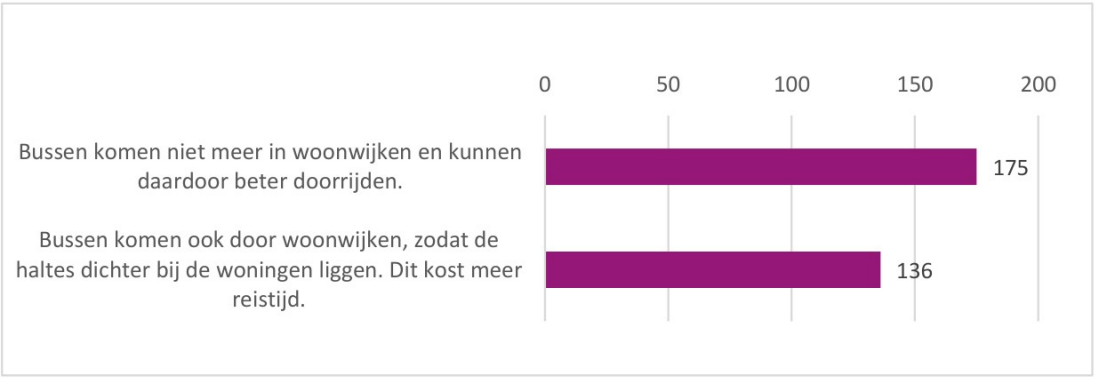
Toekomstvisie

Voor het uitwerken van de toekomstvisie mobiliteit zijn tien dilemma's voorgelegd in de enquête. Hierbij moest men kiezen tussen één van beide antwoorden.

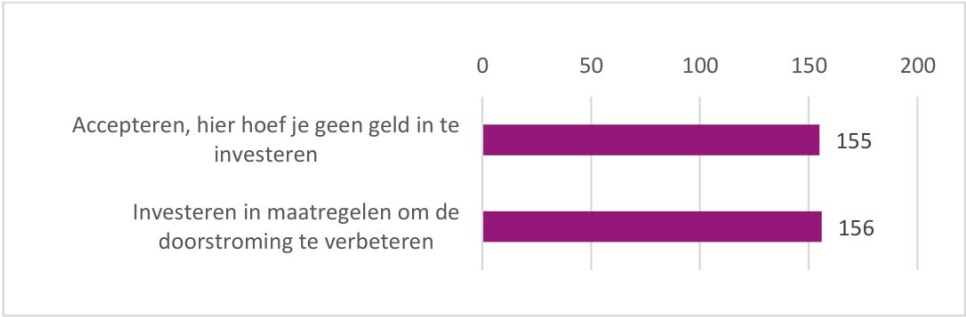
1. Lopen en fietsen hebben voorrang in de openbare ruimte. Straten mogen dan worden afgesloten voor doorgaand autoverkeer.



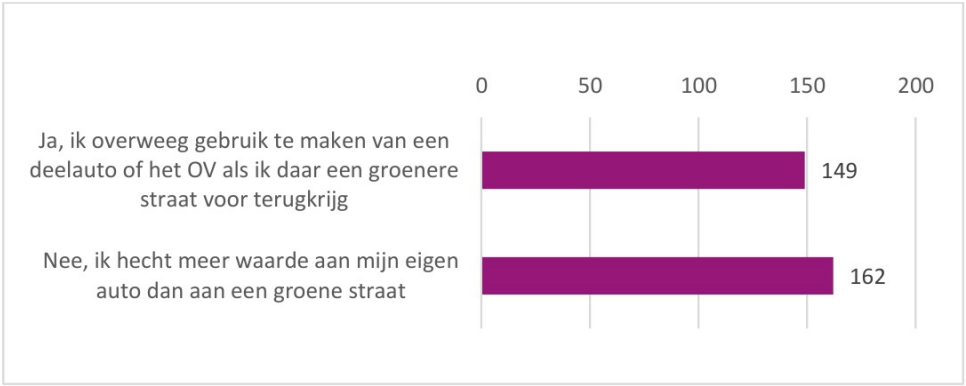
2. We willen het openbaar vervoer verbeteren.



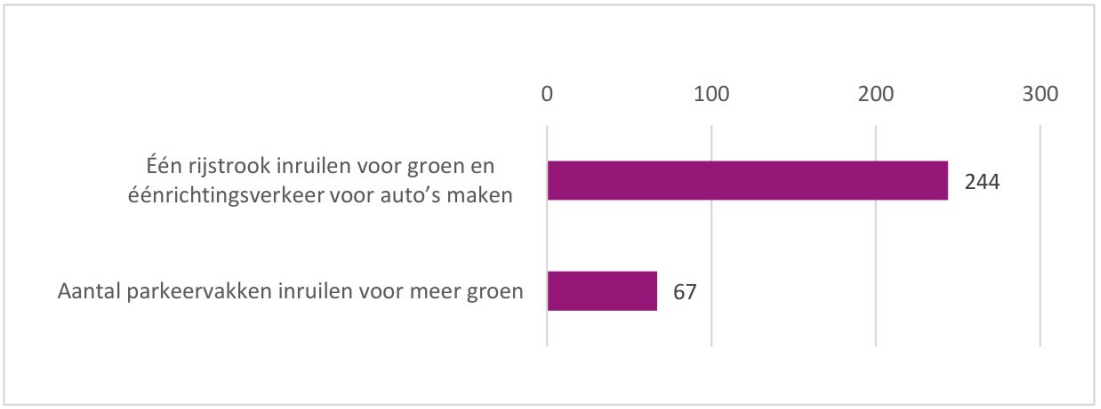
3. Op enkele kruispunten en rotondes stroomt het verkeer tijdens de spits beperkt door.



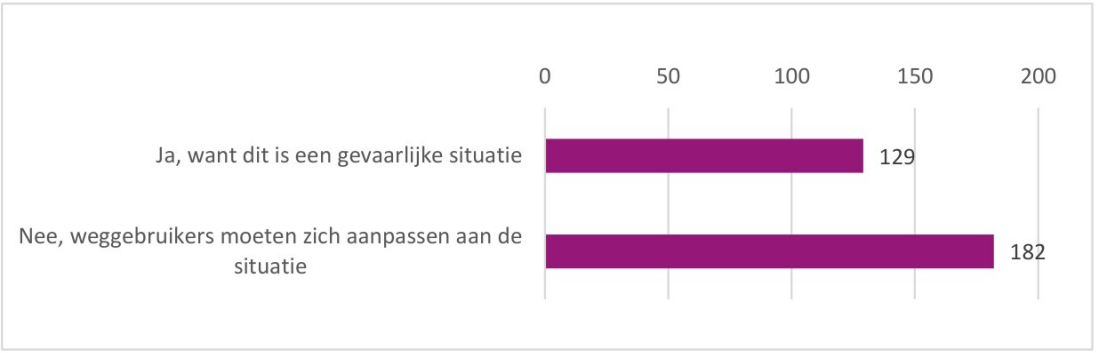
4. Met minder auto's in de straat is er meer ruimte voor groen. Zou je de (tweede) auto wegdoen als er goede alternatieven zijn, zoals openbaar vervoer en deelauto's?



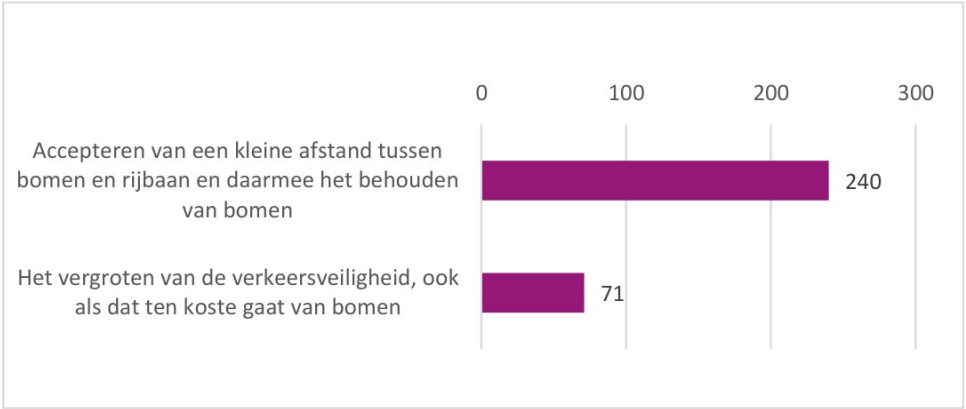
5. We gaan woongebieden vergroenen. Op welke van onderstaande 2 manieren manier moeten we dat doen?



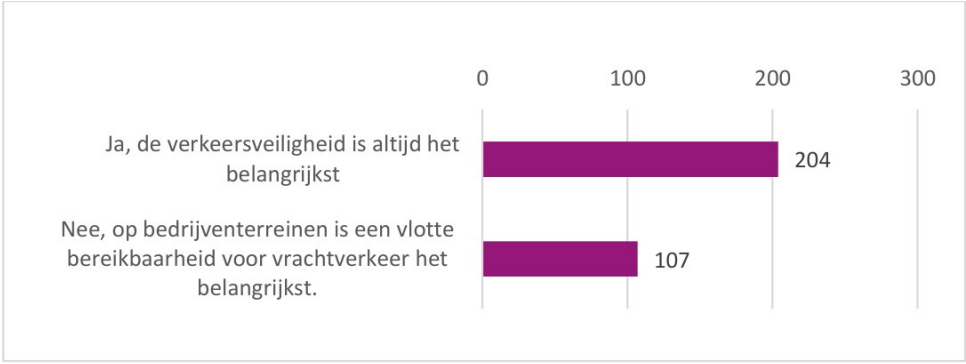
6. In het buitengebied zijn soms smalle wegen, waar alle soorten verkeer gebruik van maken. Moet de gemeente daar iets aan doen?



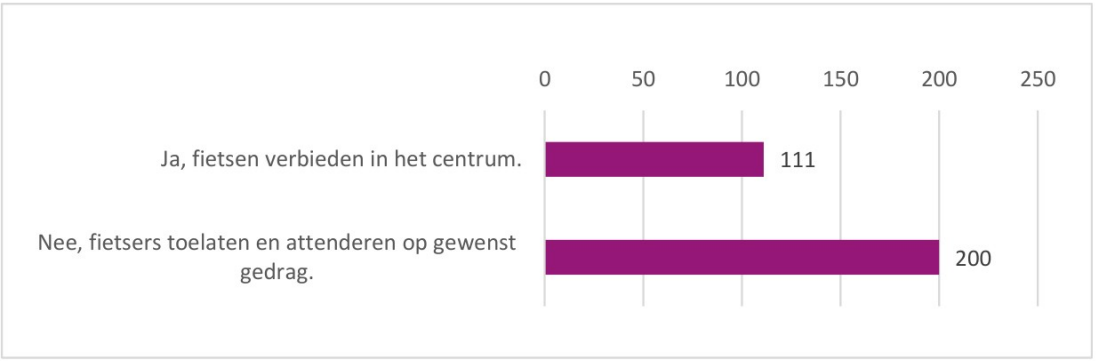
7. In het buitengebied zijn soms smalle wegen met bomen die dicht op de weg staan. Wat moet de gemeente daaraan doen?



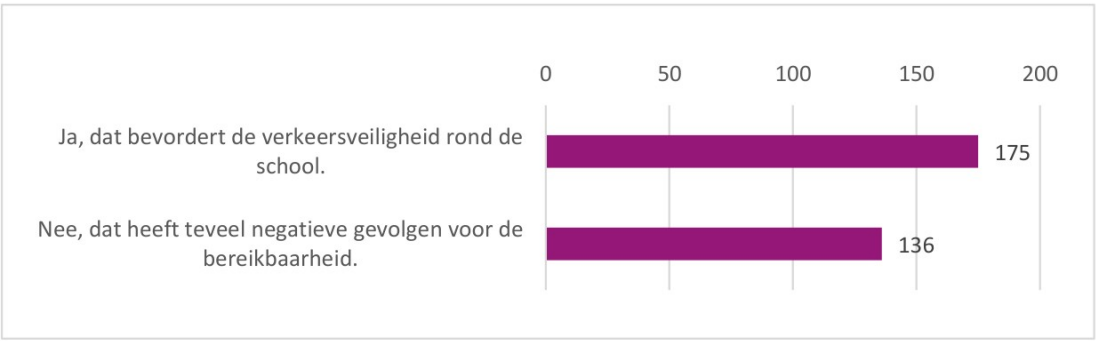
8. Moet op bedrijventerreinen de maximumsnelheid naar 30 km/uur om de verkeersveiligheid te verbeteren?



9. In het centrumgebied van Uden voelen voetgangers zich soms niet veilig omdat op sommige stukken ook gefietst mag worden. Moeten we daar iets aan doen?



10. Verkeersveiligheid rondom scholen vinden wij belangrijk. Moet de gemeente autoverkeer hier (tijdelijk = rond begin en einde school) verbieden?



BIJLAGE 2: NATIONALE, PROVINCIALE EN REGIONALE BELEIDSKADERS ANNO 2023

Nationale Omgevingsvisie - Rijksoverheid

In de Nationale Omgevingsvisie, de NOVI (september 2020) beschrijft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Hierin worden onder andere de volgende ambities beschreven:

- Werken aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden;
- Werken aan een bereikbaar netwerk van steden en regio's;
- Focus op woningbouw in bestaand stedelijk gebied -> klimaatbestendig en natuurinclusief;
- Grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter;
- Het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad wordt versterkt.

Mobiliteitsvisie 2050 - Rijksoverheid

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 (maart 2023) benut en verbindt de deelvisies over mobiliteit, zoals Toekomstperspectief Automobiliteit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit. De Hoofdlijnennotitie vormt de paraplu over deze deelvisies en zet een strategische koers uit voor het toekomstige beleid. De belangrijkste hoofdlijnen van het beleid zijn:

- Integrale doelen voor bereikbaarheid;
- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;
- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
- Een gebiedsgerichte uitwerking van deze hoofdlijnen.

Beleidskader mobiliteit – provincie Noord-Brabant

In het Beleidskader Mobiliteit koers 2030 (oktober 2020) beschrijft de provincie Noord-Brabant dat ze haar bereikbaarheid wil verbeteren met een samenhangend, robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Daarvoor wil de provincie zorgen voor het goed functioneren voor multimodale netwerken die de connectiviteit van Brabant versterken. De bovenregionale opgaven zijn als volgt:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid via een risico-gestuurde aanpak;
- Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid (werknemers en logistiek) van de belangrijkste werklocaties (economische kernlocaties en -campussen), onder meer via de werkgeversaanpak;
- Het verbeteren van de lokale bereikbaarheid van de regio en het beter verbinden van de regio met omliggende regio's door de uitbouw van het (snel)fietsnetwerk;
- Het verduurzamen van de mobiliteit en het verbeteren van de leefomgeving (uitwerking Klimaatakkoord) onder meer door voldoende publieke laadpalen, lokale nul-emissiezones voor stadslogistiek, stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen en het verbeteren van verplaatsingsmogelijkheden per fiets en te voet;
- Een gebiedsgerichte uitwerking en realisatie van slimme mobiliteit;
- Het vergroten van de spoorveiligheid en het reduceren van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor.

Netwerkkader - regio Noordoost-Brabant

In het Multimodaal Netwerkkader (oktober 2023) wordt het mobiliteitsbeleid van de regionale wegbeheerders beschreven. Dit beleid is gericht op maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. In het multimodaal netwerkkader van de regio Noordoost-Brabant zijn deze doelen vertaald naar één uniforme, digitale kaart met de gewenste functies van netwerkdelen voor verschillende modaliteiten. Met werkgroepen heeft de regio gekeken naar prioritering van deze modaliteiten ten opzichte van het type netwerk. Het resultaat hiervan is het onderstaande schema.



Prioriteringslijst Noordoost-Brabant uit Multimodaal netwerkkader

Voor de regio Noordoost-Brabant ligt een (relatief) hoge prioriteit bij het hoogwaardig openbaar vervoer. In verblijfsgebieden ligt de prioriteit bij de fiets en voetganger. De auto is hierin ondergeschikt. Op stedelijk netwerkniveau ligt de prioriteit bij de auto, OV en fiets.

BIJLAGE 3: VERKEERSVEILIGHEIDSANALYSE

Deze bijlage bevat een ongevallenanalyse, van alle geregistreerde ongevallen die hebben plaatsgevonden **op gemeentelijke wegen in Maashorst**. De data die zijn gebruikt komen uit de registratie van ViaStat. Voordat dit wordt beschreven wordt de landelijke verkeersveiligheidstrend nader toegelicht.

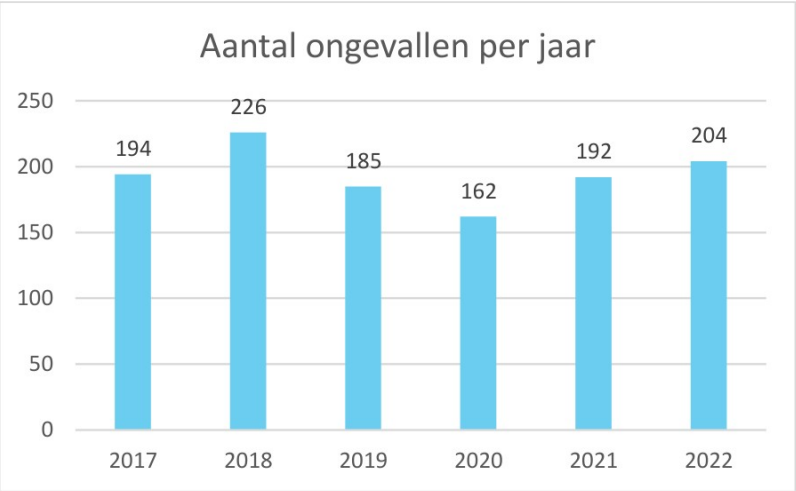
Landelijke trend verkeersveiligheid

Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) heeft onderzoek gedaan naar de staat van de verkeersveiligheid in Nederland in het jaar 2022. Hieruit blijkt het volgende:

- 2022 was een bijzonder slecht jaar voor de verkeersveiligheid. Er vielen 745 verkeersdoden in Nederland, maar liefst 163 meer dan in 2021;
- In 2022 werden 134.000 verkeersslachtoffers behandeld op de spoedeisende hulp; waarvan 8.300 ernstig verkeersgewonden en 19.400 matig verkeersgewonden in het ziekenhuis werden opgenomen. Het aantal doden en gewonden in het verkeer lag daarmee ruim 20% hoger dan in eerdere jaren;
- Een eerste analyse van voorlopige gegevens over slachtoffers in het lopende jaar 2023 laat een lichte daling van het aantal verkeersdoden zien, maar een even zorgelijk hoog aantal gewonden als in 2022;
- Effectievere maatregelen blijven nodig, met name voor fietsers, ouderen en op erftoegangswegen. Veiliger ingerichte infrastructuur, bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en meer handhaving van veilig verkeersgedrag zijn daarvan de belangrijkste.

Ongevallen gemeente Maashorst

Tussen 2017 en 2022 zijn er in totaal 1163 ongelukken gebeurd, met 1816 betrokken partijen. De meeste ongelukken zijn gebeurd in 2018, dat jaar zijn er 226 ongevallen voorgekomen. De minste ongevallen zijn voorgekomen in 2020, dat waren er 162 (VIA, 2023).



Figuur 1. Aantal ongevallen per jaar op gemeentelijke wegen in Maashorst) (VIA, 2023)

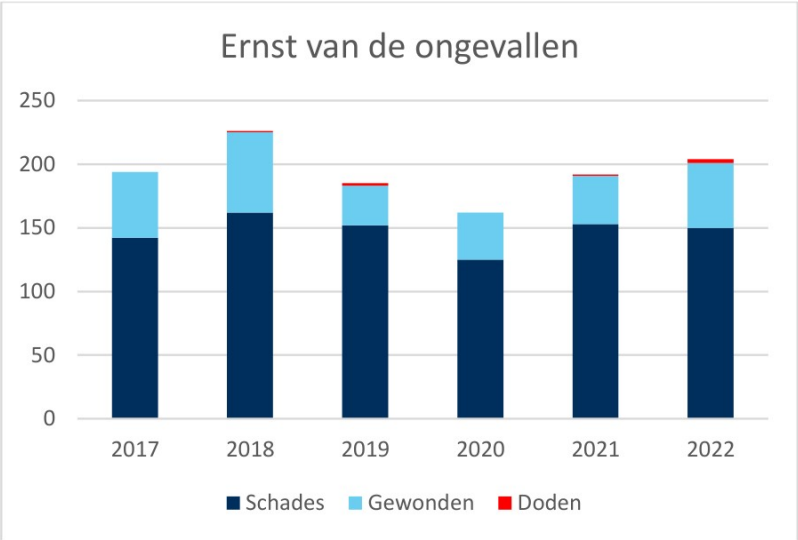
In de jaren 2020 en 2021 zijn minder mensen onderweg geweest door de covid-19 pandemie. Mensen was geadviseerd om zo veel mogelijk thuis te blijven en alleen naar buiten te gaan als dit echt nodig was. Hierdoor is de verkeerssituatie in deze jaren anders dan in de jaren ervoor, wat het vergelijken niet goed mogelijk maakt. Wel is te constateren dat er geen dalende trend in het aantal geregistreerde ongevallen is te zien.

Ernst van de ongevallen

Tussen 2017 en 2022 zijn er 257 mensen gewond geraakt en zijn er 6 mensen overleden door een verkeersongeval (VIA, 2023).



Figuur 2. Ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers tussen 2017 en 2023 (VIA, 2023)



Figuur 1. Ernst van de ongevallen op gemeentelijke wegen in Maashorst (VIA, 2023)

Trend

Sinds 2014 zijn er geen blijvende (dalende) ontwikkelingen geweest in het aantal ongelukken. Opvallend is dat er meer doden zijn gevallen tussen het eerste kwartaal van 2022 en het derde kwartaal van 2023 dan tussen 2017 en het eerste kwartaal van 2022.

Vergelijking met buurgemeenten

Bij het vergelijken van de gemeente Maashorst met de buurgemeentes Oss en Bernheze, komt het in absolute cijfers tussen de twee uit qua aantal ongevallen, gewonden en doden. Dit valt te verklaren doordat het aantal inwoners ook tussen Oss en Bernheze in zit.

	Inwoners	Ongevallen	Gewonden	Doden
Maashorst	60.000	1163	257	6
Oss	91.400	1834	356	15
Bernheze	30.800	436	99	1

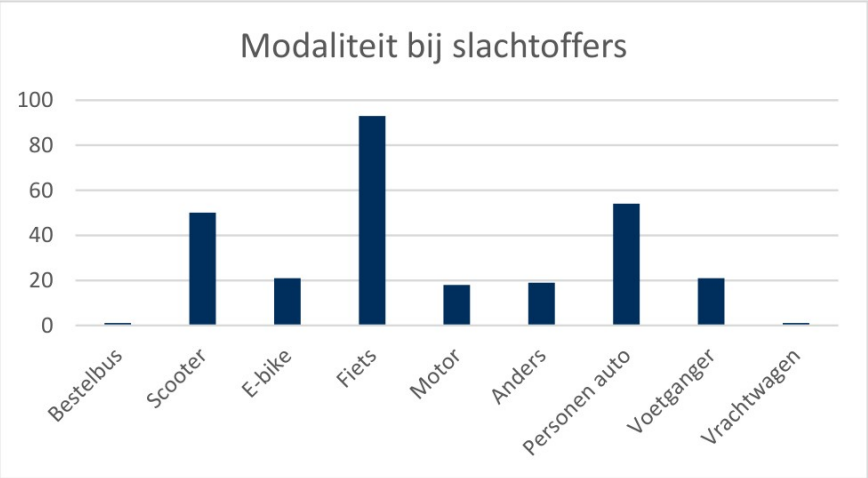
Wanneer er wordt gekeken naar relatieve getallen, gemeentes Oss en Bernheze omgerekend naar hetzelfde aantal inwoners, komt gemeente Maashorst tussen de twee in met ongevallen en doden, maar komt het bovenaan te staan met het aantal gewonden.

	Ongevallen	Gewonden	Doden
Maashorst	1163	257	6
Oss	1222	237	10
Bernheze	872	198	2

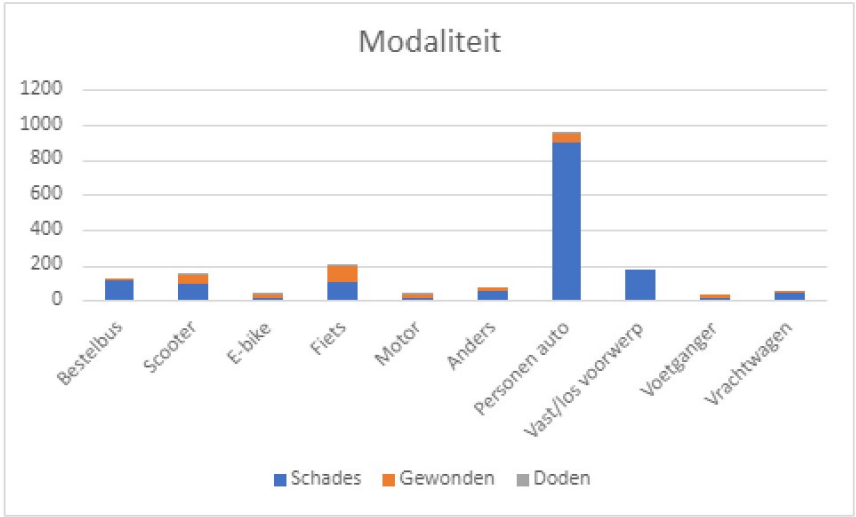
Relatief aantal ongevallen in vergelijking met buurgemeenten

Modaliteit betrokkenen

De personenauto komt het vaakste voor bij alle ongevallen, namelijk 953 keer. Wanneer er gekeken wordt naar alleen de ongevallen waarbij een slachtoffer is gevallen, komt de fiets naar voren als het vaakst gebruikte vervoersmiddel, gevolg door de personenauto en scooter/bromfiets (VIA, 2023).



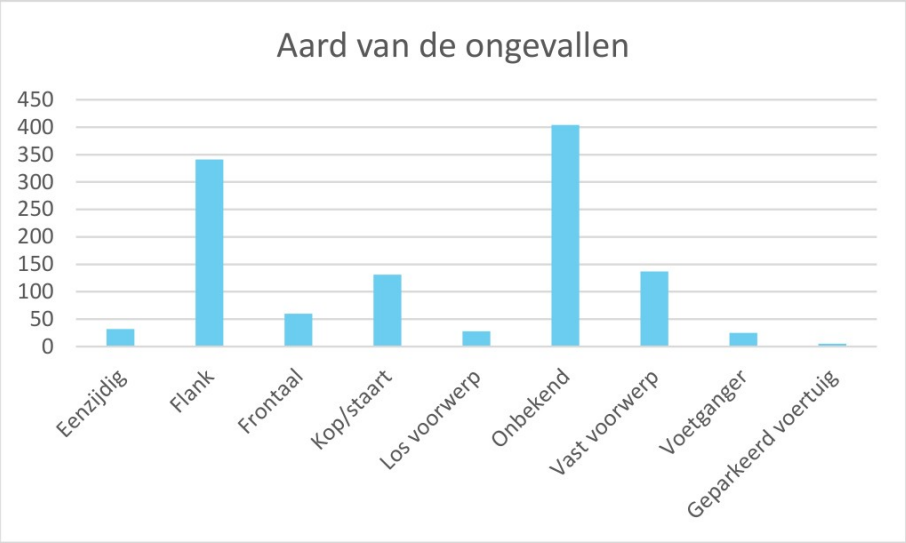
Figuur 4. Betrokken modaliteit bij alle ongevallen 2017-2022 (VIA, 2023)



Figuur 5. modaliteit van slachtoffers tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

Aard van het ongeval

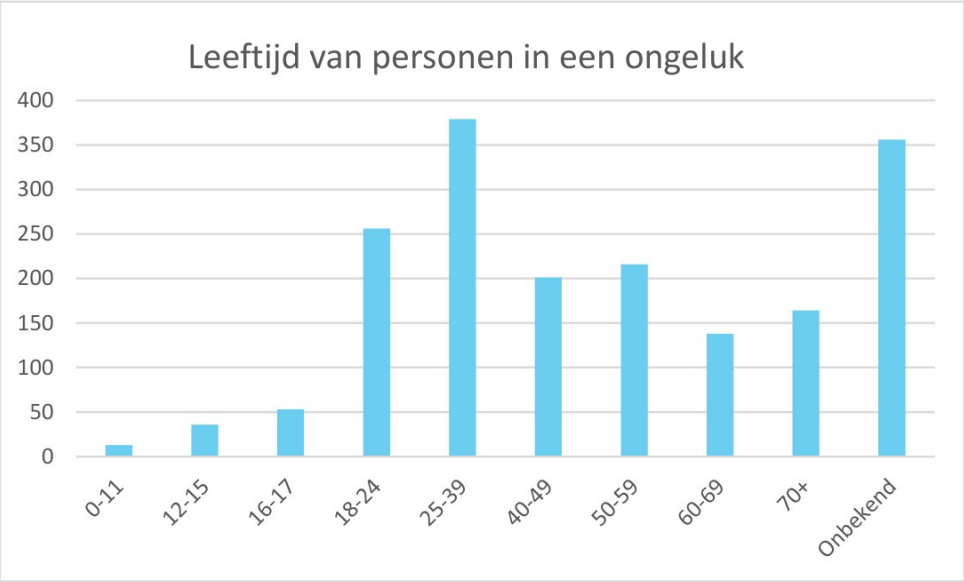
In de meeste gevallen is de aard van het ongeluk niet gemeld. Kijkende naar de ongevallen waarbij slachtoffers zijn gevallen is een aanrijding in de flank het meest voorkomende.



Figuur 6. Aard van ongevallen met slachtoffers 2017-2022 (VIA, 2023)

Leeftijd

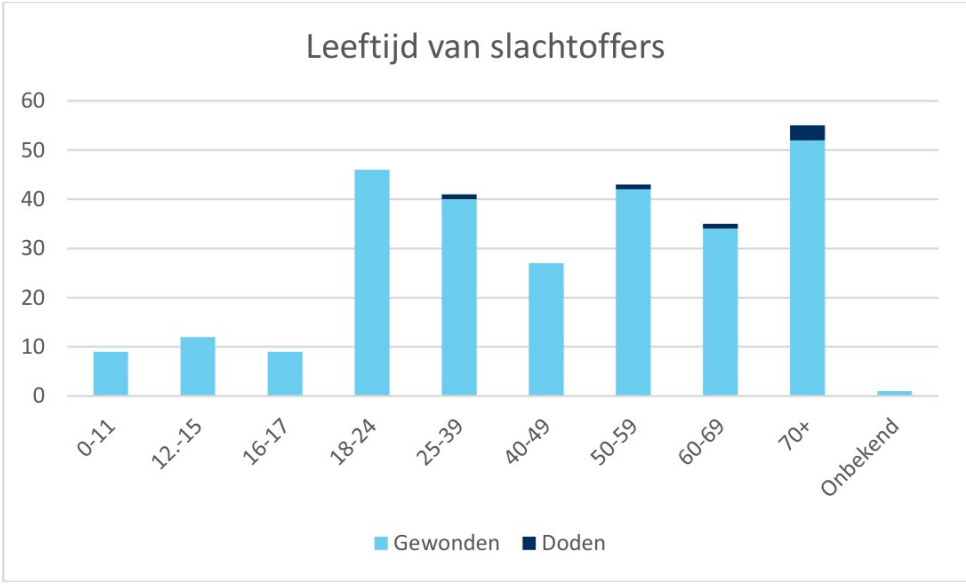
Mensen tussen de 25 en 39 jaar zijn het vaakst betrokken bij een ongeluk, namelijk 379 keer (VIA, 2023).



Figuur 7. Leeftijd van betrokken personen in een ongeval tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

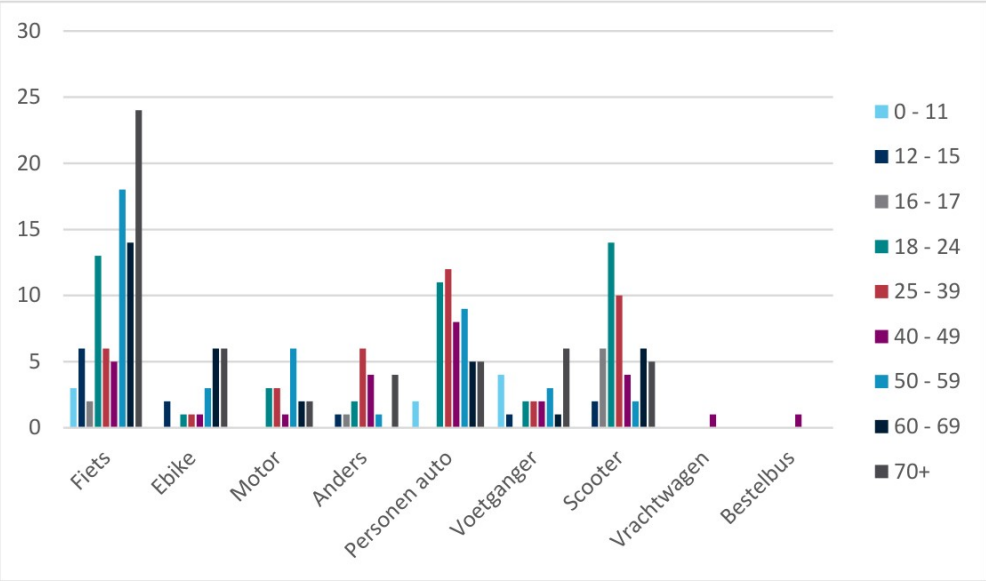
In totaal waren er 263 mensen die een slachtoffer werden in een verkeersongeluk. Als er gekeken wordt naar alle slachtoffers, gewonden en doden, zijn mensen boven de 70 jaar het vaakst betrokken, gevolgd door 18- tot en met 24-jarigen (VIA, 2023). 70+'ers maken 21% van alle slachtoffer, terwijl ze maar 16,4% van de inwoners maken. Daarnaast zijn drie van de zes dodelijke slachtoffers boven de 70 jaar.

Waar 18- tot en met 24-jarige gemiddeld 38 kilometer per dag afleggen en 25- tot en met 50-jarige tussen de 38,8 en 39,9 kilometer afleggen, wordt er gemiddeld door 70+'ers 10 kilometer per dag afgelegd (CBS Statline, g.d.).



Figuur 8. Leeftijd van slachtoffers tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

Wanneer er gekeken wordt naar de leeftijd van slachtoffers per modaliteit, vallen mensen ouder dan 50 jaar op een fiets/e-bike op. Daarnaast, jongeren raken vaker gewond wanneer zij een personenauto of scooter/bromfiets gebruiken.

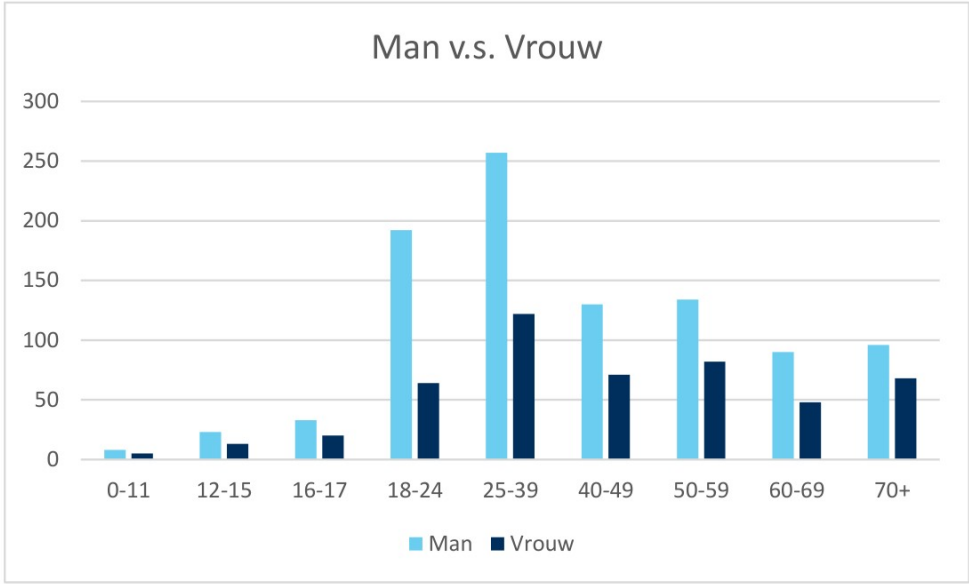


Figuur 9. Leeftijd van slachtoffers en de gebruikte modaliteit 2017-2022 (VIA, 2023)

Geslacht

Het aantal mannen dat betrokken is bij een ongeval is hoger dan het aantal vrouwen in alle leeftijdscategorieën, voornamelijk tussen de 18 en 39 jaar. Dit kan komen doordat jonge mannen vaker roekeloos gedrag vertonen in verhouding tot vrouwen (NRSPP, 2018).

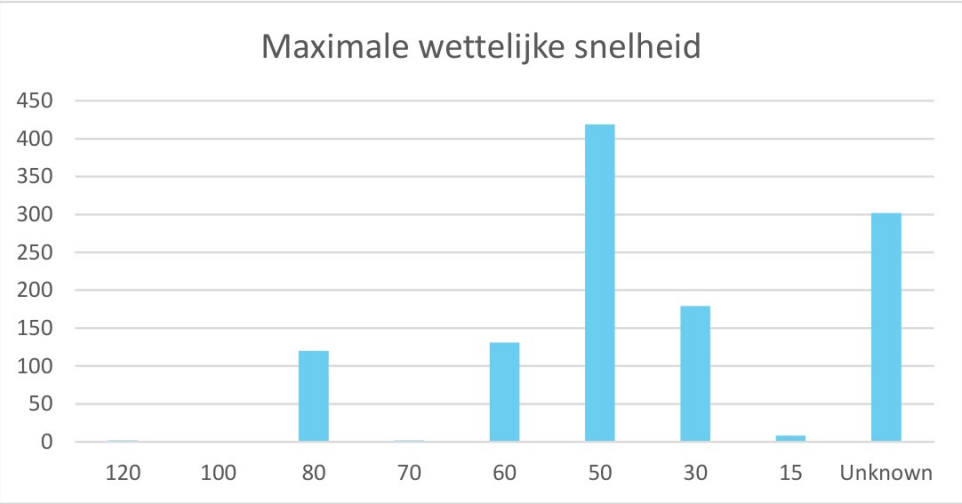
Een andere reden waarom mannen vaker betrokken zijn bij vrouwen is dat ze per dag meer kilometers afleggen in het verkeer. Gemiddeld legt een man in Noord-Brabant 31 kilometer per dag af, waar vrouwen 24 kilometer afleggen. Van die kilometers leggen mannen er 18 bij auto af en vrouwen 10,2 (CBS, g.d.).



Figuur 10. Geslacht bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

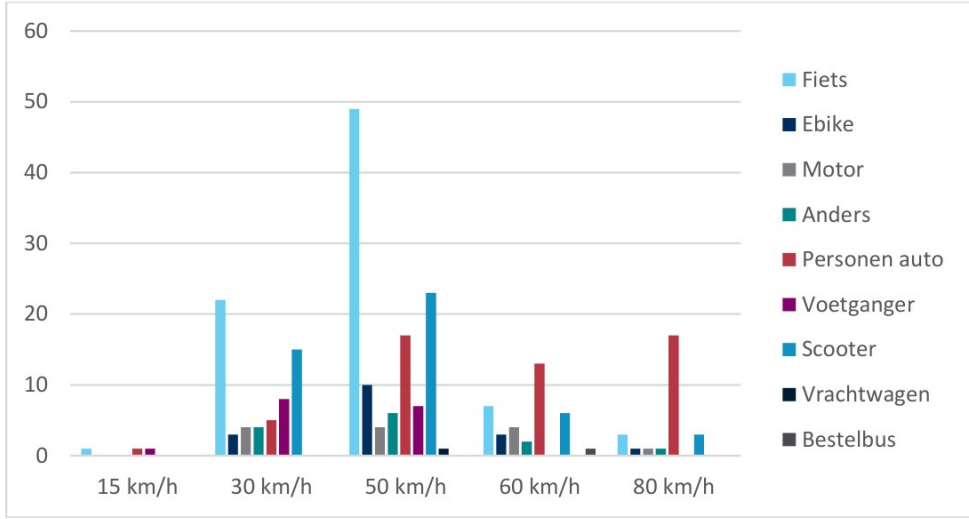
Maximale wettelijke snelheid

De meeste ongelukken gebeuren op een weg waar de maximale snelheid 50 kilometer per uur is (VIA, 2023).



Figuur 11. Maximale wettelijke snelheid bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

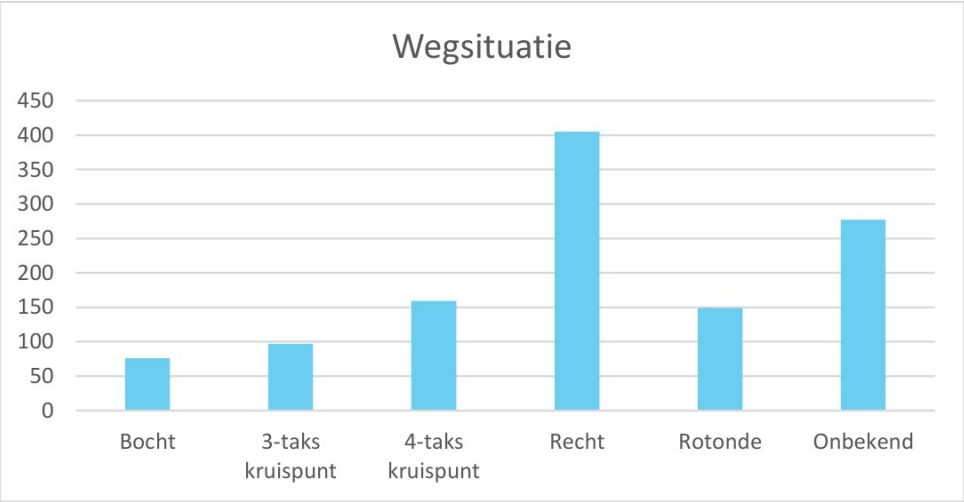
De personenauto en de fiets zijn het vaakst betrokken bij een ongeluk op alle weg categorieën. Echter, in Noord-Brabant wordt er per persoon gemiddeld 17 kilometer per dag met de auto afgelegd, en 2 kilometer met de fiets (CBS, g.d.). Dit betekent dat de kans relatief gezien groter is om met de fiets betrokken te raken bij een ongeluk.



Figuur 12. Gebruikte modaliteit per maximale wettelijke snelheid bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

Wegsituatie

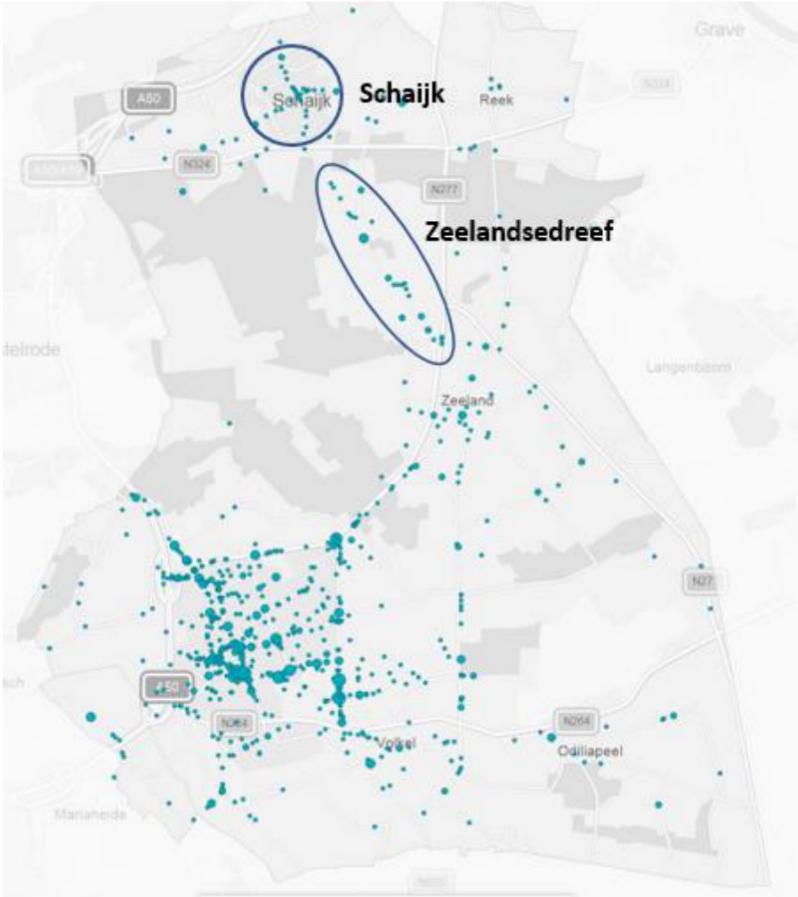
Een derde van alle ongelukken gebeurt op een recht stuk weg, gevolgd door viertaks kruispunten en rotondes (VIA, 2023).



Figuur 13. Wegsituatie bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

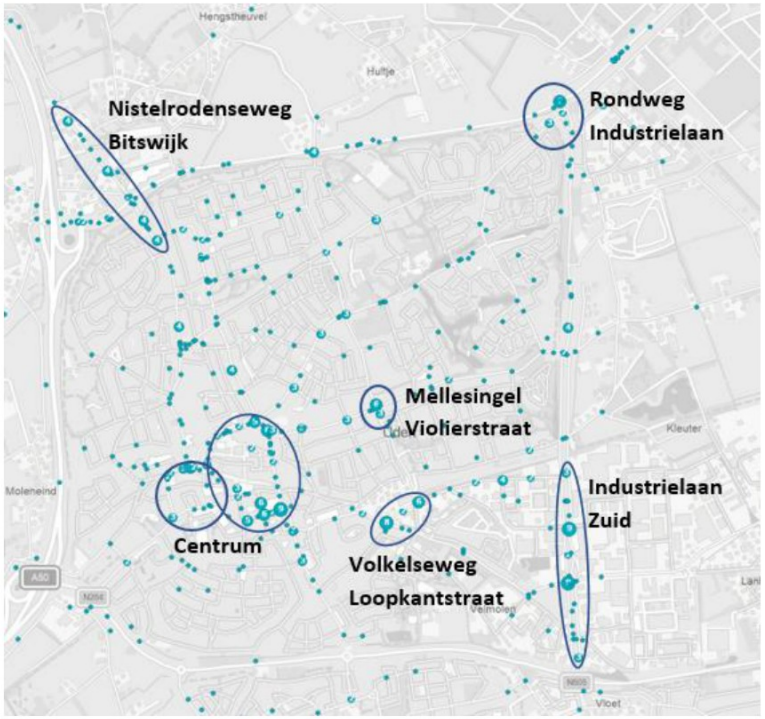
Opvallende ongevalslocaties

In de gemeente gebeurden de meeste ongelukken in Uden. Dit komt waarschijnlijk doordat het de grootst bevolkte plaats in de gemeente is, en dus de meeste bewegingen kent. Buiten Uden kent de hoogste concentratie ongelukken zich in Schaijk, de een na grootste plaats in de gemeente (VIA, 2023).
In Schaijk zijn er tussen 2017 en 2022 28 ongelukken geregistreerd. Zeven van deze ongelukken hebben geleid tot een gewonde. Er waren vier ongelukken met een bestuurder onder invloed, alle vier met uitsluitend materiele schade.
Een locatie die opvalt qua aantallen was de Zeelandsedreef tussen Schaijk en Zeeland. Twaalf van de 25 ongelukken op deze weg zijn bestuurders die in botsing zijn gekomen met een boom, twee van deze ongelukken zijn veroorzaakt door een bestuurder onder invloed. Van de zes slachtoffers op deze weg zijn er vier in aanraking gekomen met een boom.



Figuur 14. Locaties van alle ongevallen in de gemeente Maashorst 2017-2022 (VIA, 2023)

In Uden ligt de hoogste concentratie ongelukken rondom het centrum. Andere locaties met een hoog aantal ongelukken zijn het zuidelijke gedeelte van de Industrielaan, de kruising tussen de Industrielaan en de Rondweg, de rotonde tussen de Violierstraat en de Mellesingel, de Nistelrodenseweg en Bitswijk en de Volkelsweg (VIA, 2023).



Figuur 15. Alle ongevallen in Uden tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

In en om het centrum zijn er 94 ongelukken gebeurd tussen 2017 en 2022. In totaal zijn er 34 gewonden gevallen. Van deze gewonden hebben er twintig een e-bike of fiets gebruikt. In totaal was een e-bike of fiets betrokken bij 37 ongelukken. Van de 94 ongelukken hebben er veertig plaatsgevonden op een rotonde, met een aantal van 18 gewonden.

Vier van de 94 ongelukken zijn in het donker gebeurd. Alle waarbij een fietser betrokken was, maar geen gewonden zijn gevallen. Ook waren er vier ongelukken terwijl het regende of het wegdek nat was, alle waarbij een e-bike of fiets betrokken was. Hierbij is een gewonde gevallen.

Op het zuidelijke deel van de Industrielaan, tussen de Loopkantstraat en de N264, zijn er 36 ongelukken gebeurd. De ongelukken hebben gezorgd voor twaalf gewonden en een dode. Negen van de gewonden en de dode zijn gevallen op een rotonde. In totaal waren er 21 ongelukken die zijn gebeurd op een rotonde. Van alle ongelukken waren er in zestien gevallen een e-bike of fiets betrokken.

De kruising tussen de Industrielaan en de Rondweg en het aansluitende deel van de Hoevenseweg heeft vijftien ongelukken gezien. Dertien van deze ongelukken was een kop/staart botsing. Er viel op deze wegen een gewonde.

De rotonde tussen de Violierstraat en de Mellesingel heeft elf ongelukken gehad. Van deze ongelukken zijn er zes geweest waarbij een gewonde is gevallen. Vijf van deze zes zijn op de rotonde gebeurd.

De Nistelrodenseweg en Bitswijk hebben een totaal van 33 ongelukken gehad. Tien van deze ongelukken zijn geweest bij een uitrit. In negen van de tien gevallen was een scooter/bromfiets

betrokken en vijf keer viel er een gewonde. Daarnaast zijn er negen van de 33 ongelukken op een rotonde gebeurd, resulterend in twee gewonden. In totaal waren er negen gewonden op dit wegvak.

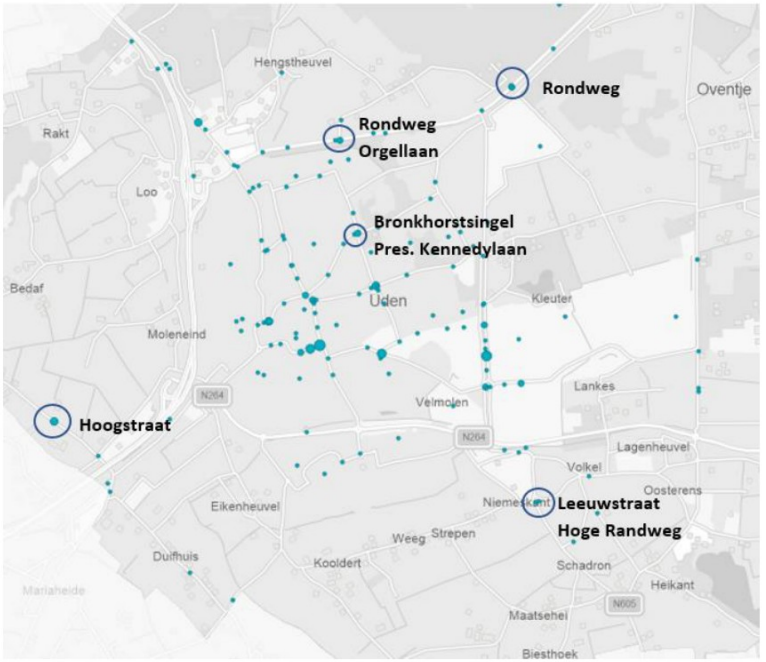
Op de rotonde tussen de Volkelseweg en de Loopkantstraat en op de kruising tussen de Loopkantstraat en de Pres. Kennedylaan zijn veertien ongevallen gebeurd. Zes vonden er plaats op de rotonde, waar bij vier ongelukken mensen gewond zijn geraakt. Zeven ongelukken waren op de kruising, waarbij twee gewond zijn geraakt.

Andere locaties met ten minste twee ongevallen met gewonden zijn de kruising Rondweg-Orgellaan, de kruising Bronkhorstsingel-Pres. Kennedylaan, de Rondweg, de Hoogstraat en de rotonde Leeuwstraat-Hoge Randweg (zie figuur 16 hiernaast).

De kruising tussen de Rondweg en de Orgellaan heeft vijf ongelukken gehad. Bij drie van deze ongelukken zijn gewonden gevallen, in totaal vier.

De kruising Bronkhorstsingel en President Kennedylaan heeft drie ongelukken gehad, waarbij in twee gevallen een gewonde is gevallen.

Het deel van de Rondweg van Uden naar Zeeland heeft zes ongelukken gehad. Van deze ongelukken zijn er vijf een kop/staart botsing geweest, waarbij er bij twee ongevallen meer als twee auto's betrokken waren.



Figuur 16. Ongevallen met slachtoffers in Uden en Volkel tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

Een van de doden die zijn gevallen, is op de Hoogstraat geweest. Op deze weg zijn daarnaast nog drie andere ongelukken gebeurd, met als resultaat twee gewonden.

De rotonde tussen de Leeuwstraat en de Hoge Randweg in Volkel heeft zes ongelukken gehad. Twee van deze ongelukken hebben tot een gewonde geleid. Bij alle ongevallen was een personenauto betrokken.

Rijden onder invloed

In de gemeente Maashorst zijn er tussen 2017 en 2022 33 gevallen geweest waarbij er een bestuurder onder invloed betrokken was bij een ongeluk.

Independer heeft onderzoek gedaan, gebaseerd op cijfers van de politie, waarbij naar voren kwam dat er tussen 2021 en 2022 een toename van 40,5% was van het aantal boetes voor rijden onder invloed (Van Goesen, 2023). Deze toename kan komen door het vergroot aantal controles door de politie.
Daarnaast laat het onderzoek zien dat er per 1000 inwoners een aantal van 7,4 boetes zijn uitgedeeld voor rijden onder invloed. De gemeente staat hiermee op een landelijke vijfde plaats en een provinciale eerste plaats.

Samengevat

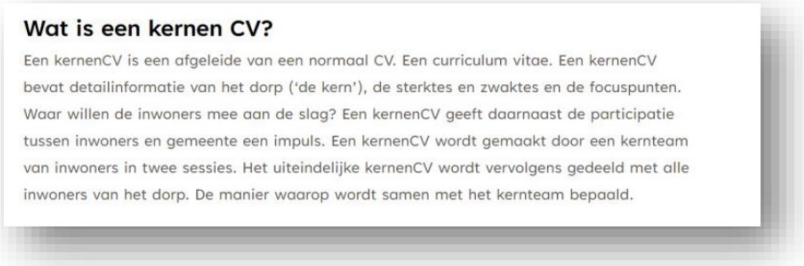
Tussen 2017 en 2022 waren er 1163 ongevallen. Bij deze ongevallen zijn 257 mensen gewond geraakt en zijn er 6 doden gevallen. De personenauto was het vaakst betrokken bij alle ongelukken, maar de fiets was het vaakst betrokken bij ongelukken met slachtoffers. Daarnaast is de aard van een ongeluk het vaakst in de flank.

Personen tussen de 25 en 39 jaar zijn het vaakst betrokken bij een ongeluk. Personen over de 70 jaar vormen de grootste groep slachtoffers. Wanneer er gekeken wordt naar leeftijd per modaliteit zijn 70+’ers op een fiets het meeste betrokken bij ongelukken, gevolgd door 50- tot en met 59-jarige op een fiets en 18- tot en met 24-jarige op een scooter/bromfiets. Daarnaast is te zien dat mannen vaker betrokken zijn bij een ongeval dan vrouwen, voornamelijk 18- tot en met 39-jarige mannen.

Wegen met een maximale snelheid van 50 kilometer per uur zien de meeste ongevallen. De modaliteit die op deze wegen het vaakst betrokken is bij een ongeval is de fiets, gevolgd door de scooter/bromfiets. De meeste ongevallen vinden plaats op een recht wegvak.

BIJLAGE 4: AANDACHTSPUNTEN KERNEN CV'S

Van alle kernen CV's zijn de focuspunten die betrekking hebben op mobiliteit hieronder opgenomen. Uden heeft geen kernen CV.



Wat is een kernen CV?

Een kernenCV is een afgeleide van een normaal CV. Een curriculum vitae. Een kernenCV bevat detailinformatie van het dorp ('de kern'), de sterktes en zwaktes en de focuspunten. Waar willen de inwoners mee aan de slag? Een kernenCV geeft daarnaast de participatie tussen inwoners en gemeente een impuls. Een kernenCV wordt gemaakt door een kernteam van inwoners in twee sessies. Het uiteindelijke kernenCV wordt vervolgens gedeeld met alle inwoners van het dorp. De manier waarop wordt samen met het kernteam bepaald.

Focuspunten Schaijk

- Verbeteren toegankelijkheid kwetsbare verkeersdeelnemers, door betere weginrichting, rolstoeltoegankelijk maken van de voetpaden en wegen, aanpakken donkere plekken.
- Behoefte aan kindvriendelijke oversteekplaatsen en het tegengaan van hardrijden en stimuleren van efficiënt parkeren.
- Bereikbaarheid openbaar vervoer, betere busverbinding: betere aansluiting op grotere kernen en frequenter rijden van bussen.
- Fietspad Udensedreef is erg smal.

Focuspunten Reek

- Er is behoefte aan vervoer voor mensen die minder mobiel zijn bv. naar ontmoetingscentra.
- Meer en betere aansluitingen op ov-knooppunten. De bushalte ligt aan de rand van het dorp en is te veraf voor mensen die slecht ter been zijn.

Focuspunten Uden-Buiten

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op een aantal plekken waaronder de Eikenheuvelweg.
- De bestaande wegen zijn niet berekend op het vele vrachtverkeer dat er dagelijks overheen komt. De wegen zijn smal, er wordt te hard gereden en er is geen goede verlichting. Dit alles leidt tot gevaarlijke situaties voor 'kwetsbare verkeersdeelnemers' zoals fietsers en voetgangers.

Focuspunten Volkel

- Goede bereikbaarheid en ontsluiting van het dorp, o.a. van de nieuw aan te leggen rondweg van Vliegbasis Volkel naar Boekel.
- Veilige fietsroutes voor schoolgaande jeugd.
- Goede aansluiting van het dorp op de rondweg.
- Ook de locatie van de bushalte en de (fiets en wandel)routes naar de bushalte.
- Goede informatievoorziening en betrokkenheid van inwoners bij de verdere planvorming voor de rondweg.

Focuspunten Odiliapeel

- Verbeteren van een aantal verkeersonveilige situaties, waaronder de kruising bij de Beuk, het einde van de Oudedijk en hardrijden door het dorp.
- Ontbrekende trottoirs en looproutes verbeteren, voor betere toegankelijkheid.
- Wens voor het weren van vrachtverkeer uit het dorp en het anders inrichten van de kruising bij de Oudedijk en verkeersremmende maatregelen in het centrum om veiligheid te verbeteren.
- Betere aansluiting op het ov-netwerk voor met name scholieren en studenten.

Focuspunten Zeeland

- Verkeersveiligheid nabij de school vergroten.
- Verkeersveiligheid fietsers en onderhoud fietspaden.
- Aanpakken achterstallig onderhoud fietspaden (bijvoorbeeld de Brand).
- Verkeersveiligheid Kerkstraat.
- Ontbreken fietsverlichting vanaf ’t Oventje naar Uden.
- OV-verbindingen verbeteren: verbindingen naar Den Bosch, Eindhoven en Nijmegen: Meer bussen naar Nijmegen en een betere aansluiting in Uden op de bussen naar Den Bosch en Eindhoven.

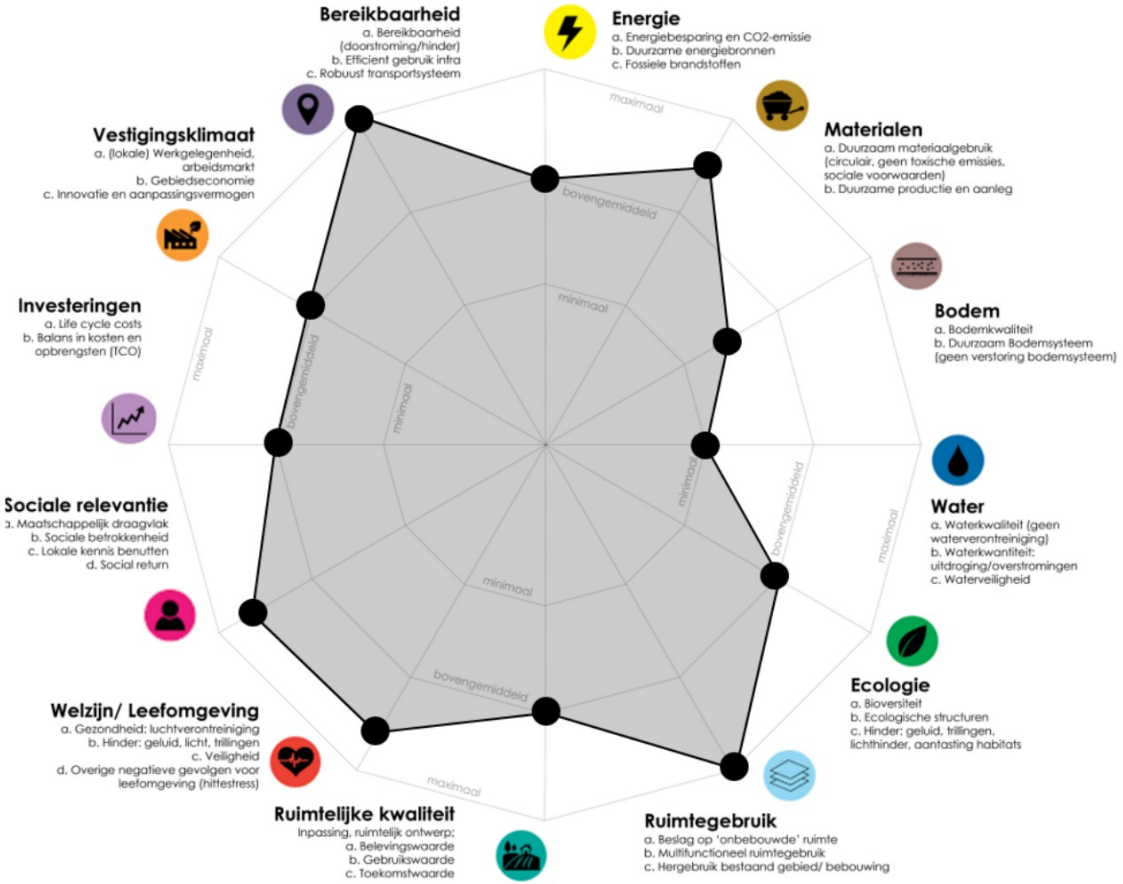


BIJLAGE 5: UITKOMSTEN AMBTELIJKE AMBITIESESSIE

Op dinsdag 10 oktober 2023 heeft een ambitiewebsessie plaatsgevonden met verschillende medewerkers van de gemeente Maashorst. Het doel van de sessie was het inzichtelijk maken van kansen en ambities op diverse beleidsvelden met raakvlakken voor het op te stellen beleidsprogramma Mobiliteit. Voor alle 12 duurzaamheidsthema's was de gemeentelijke vertegenwoordiger (beleidsspecialist) uitgenodigd bij deze sessie.

De aanwezigen hebben per ambitiethema gestemd voor een score. Hierbij waren drie scores mogelijk: Score 1 = basis (voldoen aan de minimale eisen). Score 2 = iets extra doen. Score 3 = innovatief, bovengemiddelde inzet. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate de aanwezigen op het betreffende beleidsveld wil inzetten in combinatie met het nieuwe beleidsprogramma mobiliteit. Op basis van de stemming en de daaruit volgende discussie zijn de volgende scores per beleidsveld toegekend.

De scores zijn in de ambitieweb (zie afbeelding) ingetekend. Geconstateerd wordt dat we veel thema's belangrijk vinden en dat er geen duidelijke winnaars uitkomen. Een van de deelnemers geeft hiervoor een mooie verklaring: De begrippen Udeniseren en Verlanderen lijken hier van toepassing: niet kiezen is ook kiezen. We vinden blijkbaar alles belangrijk. Het is volgens de aanwezigen ook belangrijk om onderscheid te maken in gebiedstypes.



VERKEER INFRA MOBILITEIT

Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg

Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn

Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made

Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com

Risicoanalyse Verkeersveiligheid Maashorst

maashorst

Risicoanalyse Verkeersveiligheid Maashorst

oktober 2024



Megaborn

Status:	Concept	Opdrachtgever:	Gemeente Maashorst
Kenmerk:	GMh2302 R02 c3.0	Contactpersoon:	[redacted]
Datum:	31-10-2024	Opdrachtnemer:	Megaborn
		Opgesteld door:	Thomas Jonkers
		Gecontroleerd door:	Jeanine Storm
		Vrijgegeven door:	Jeanine Storm

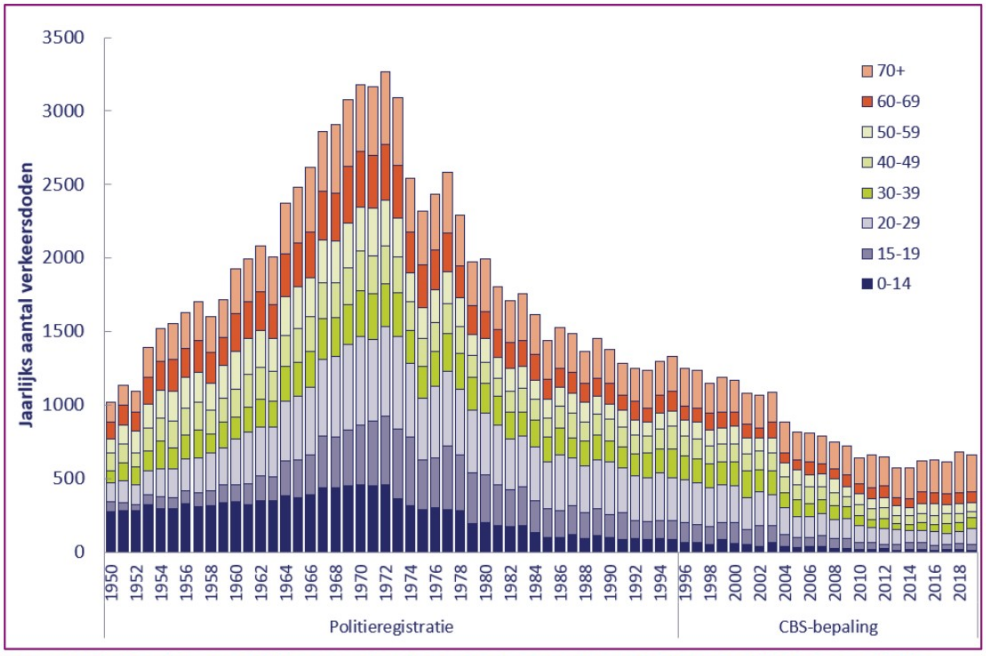
Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
   1.1 Aanleiding 4
   1.2 Risicogestuurde aanpak 5
   1.3 Leeswijzer 5
2. Onderzoeksopzet 6
   2.1 Onderzoeksmodel 6
   2.2 Onderzoeksvragen 7
   2.3 Gebruikte data en instrumenten 8
3. Analyse – risicogroepen 9
   3.1 Categorie 1: risicogroepen – leeftijd 9
   3.2 Categorie 2: risicogroepen – verplaatsingswijze 10
   3.3 Categorie 3: leeftijd van slachtoffers ten opzichte van gebruikte modaliteit 10
   3.4 Categorie 4: risicogroepen – bestuurders onder invloed alcohol/drugsaanpak 11
   3.5 Conclusie 11
4. Analyse – risicolocaties 11
   4.1 Wegtype 11
   4.2 Wegsituatie 12
   4.3 Conclusie 13
5. Analyse – risicothema's en prioritering 13
   Risicothema 1: fietsen op/langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen) 14
   Risicothema 2: bromfietsers op hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen) 15
   Risicothema 3: fietsen in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (30 km/uur-wegen) 17
   Risicothema 4: snelheid op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur-wegen) 18
   Risicothema 5: veiligheid voor autoverkeer op hoofdwegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur-wegen) 19
   Risicothema 6: bestuurders onder invloed, asociaal rijgedrag en afleiding in het verkeer - algemeen 20
   Risicothema 7: ouderen op de (elektrische) fiets - algemeen 21
6. Mogelijke maatregelen om risico's te reduceren 22
7. Uitvoeren monitoring 24
Bijlage 1: gebruikte data in het GIS-dashboard 25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

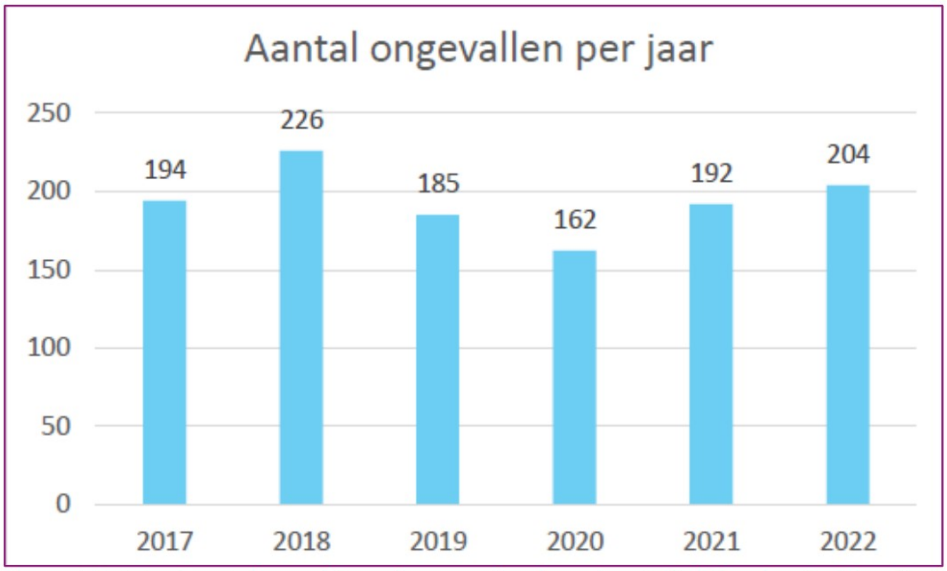
Van oudsher is het aanpakken van verkeersonveiligheid reactief. Dat wil zeggen dat lokale ongevallenconcentraties (black spots) werden aangepakt als het leed al was geschied. De Duurzaam-Veilig-aanpak, die eind jaren negentig begon, had een proactieve insteek en leverde goede resultaten op. In de periode van 1980 tot 2010 daalde het aantal verkeersdoden in Nederland van 2500 naar minder dan 700 (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Jaarlijks landelijk aantal verkeersdoden, onderverdeeld in leeftijdscategorieën

Het 'laaghangend fruit' is geplukt en 'black spots' zijn aangepakt. De ongevallen die nu nog plaatsvinden, zijn niet meer zozeer geconcentreerd op één locatie, maar juist verspreid over het wegennet. De afgelopen 10 jaar slaagden overheden er onvoldoende in om de daling in het aantal verkeersdoden en gewonden door te zetten.

Dit is in de gemeente Maashorst niet anders dan in de rest van Nederland. In figuur 1.2 blijkt dat geen dalende trend van ongevallen waar te nemen tijdens de periode 2017-2022 in de gemeente Maashorst. Daarom is een andere aanpak voor verkeersveiligheid nodig.



Figuur 1.2: totaal aantal geregistreerde ongevallen (zowel met uitsluitend materiele schade als letsel- en dodelijke ongevallen) per jaar in de gemeente Maashorst tussen 2017 en 2022 (bron: VIA, 2023)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 spreekt de ambitie uit om te werken naar nul verkeersslachtoffers, kortom: nul op de meter. Het SPV vindt dat er hernieuwde, structurele aandacht nodig is voor verkeersveiligheid. Iedereen heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid: verkeersdeelnemers, overheden, producenten, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Door het SPV wordt verkeersveiligheid op landelijk, regionaal en lokaal niveau meer in samenhang aangepakt door overheden. Het SPV biedt kansen om ook binnen de gemeente Maashorst het aantal ongevallen en slachtoffers terug te dringen. Het gezegde luidt namelijk: ‘Voorkomen is beter dan genezen.’

1.2 Risicogestuurde aanpak

Het SPV beoogt het aantal verkeersdoden en gewonden structureel te verlagen. Dit wordt gedaan door een proactieve aanpak op basis van data en indicatoren die de risico’s van verkeersveiligheid in kaart brengt en gedurende de komende jaren monitort. Daarnaast biedt het opstellen van een risicoanalyse kansen om de output te gebruiken voor het op te stellen beleidsplan mobiliteit voor de gemeente Maashorst.

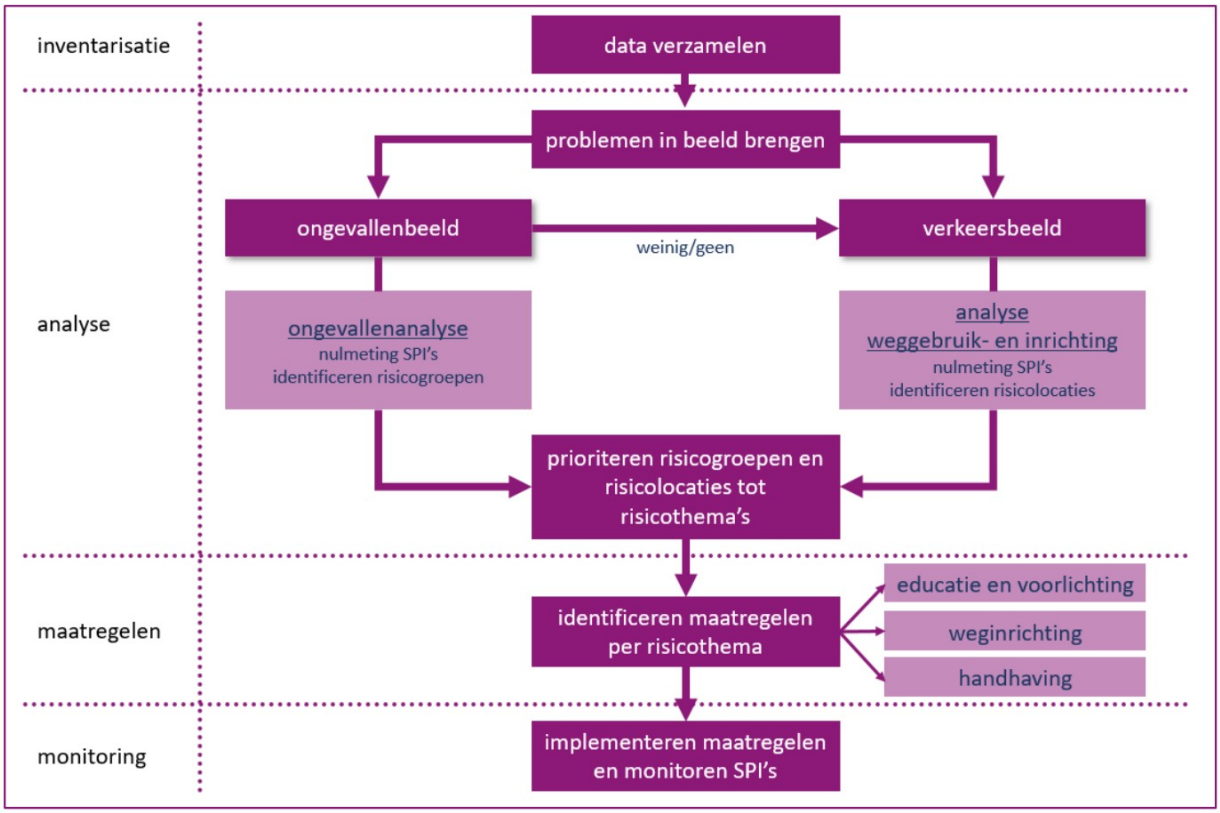
1.3 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft zowel de werkwijze als de resultaten van de risicoanalyse. De methode van onderzoek en analyse wordt eerst toegelicht in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is de analyse van de risicogroepen te vinden; en in hoofdstuk 4 de risicolocaties. Daarin zijn de tabellen met de prioritering van de risico’s weergegeven. De mogelijk te nemen maatregelen en de monitoring worden in hoofdstuk 5 en 6 benoemd. De bijlagen geven toelichting op de opbouw van de GIS-database die is gebruikt voor deze risicoanalyse.

2. Onderzoeksopzet

2.1 Onderzoeksmodel

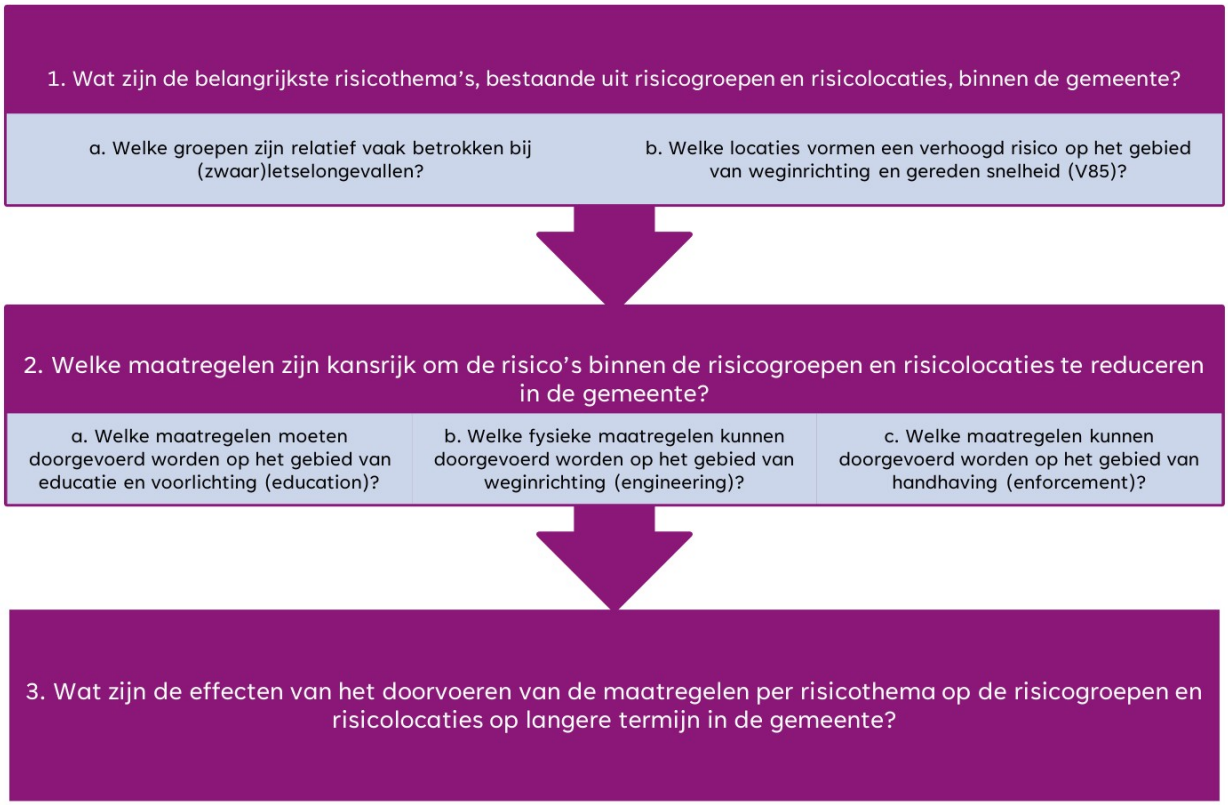
De risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak voeren we uit aan de hand van het onderzoeksmodel zoals aangegeven in figuur 2.1. Dit onderzoeksmodel volgt twee sporen: (links) het identificeren van risicogroepen op basis van het ongevallenbeeld en (rechts) het identificeren van risicolocaties op basis van weginrichting en weggebruik. In de analyse maken we gebruik van "SPI's: Safety Performance Indicators" oftewel prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid. Een structurele overschrijding van de maximumsnelheid op een wegvak is bijvoorbeeld een belangrijke indicator voor de verkeers(on)veiligheid.



Figuur 2.1: onderzoeksmodel Megaborn voor de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (bron: Megaborn)

2.2 Onderzoeksvragen

Voor de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak stellen we de volgende onderzoeksvragen:



2.3 Gebruikte data en instrumenten

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen is gebruik gemaakt van een aantal tools en bepaalde data. Een deel van de data komt uit het GVVP. Het GVVP wordt binnenkort vervangen door het nieuwe Beleidsprogramma Mobiliteit (BPM). Het GVVP komt dan te vervallen. De actuele data van wegennetwerken wordt integraal opgenomen in het BPM.

Het overzicht van gebruikte data is als volgt:

- BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) met de data over verkeersongevallen
- CBS-data over inwonersaantallen en leeftijdsopbouw
- ArcGIS Pro en Online met de volgende data:
  - Bestuurlijke grenzen: gemeentegrens en komgrenzen (van ArcGIS Online);
  - Geometrie en naamgeving van wegvakken en kruispunten (van NWB en ModelDOK);
  - Wettelijke maximumsnelheden;
  - Werkelijke gereden V85-snelheden (van BeMobile (ontsloten via NDW));
  - Verkeersintensiteiten auto uit BBMA
  - Wegbreedte (vanuit BGT – openbare data)
- Aanvullende data:
  - Wegcategorisering (van netwerken GVVP Uden + aangevuld);
  - Fietsnetwerk (uit GVVP Uden + knooppunten (recreatief);
  - Landbouwnetwerk (uit GVVP Uden);
  - Type fietsvoorzieningen uit eigen inventarisatie;
  - Bermen – afstand tot bomen zijn geïnventariseerd.

De verzamelde data per wegvak zijn in een online kaart op een GIS-dashboard gepubliceerd. Bijlage 1 bevat nadere toelichting over de herkomst van de gehanteerde data die zijn gebruikt bij het uitvoeren van deze risicoanalyse.

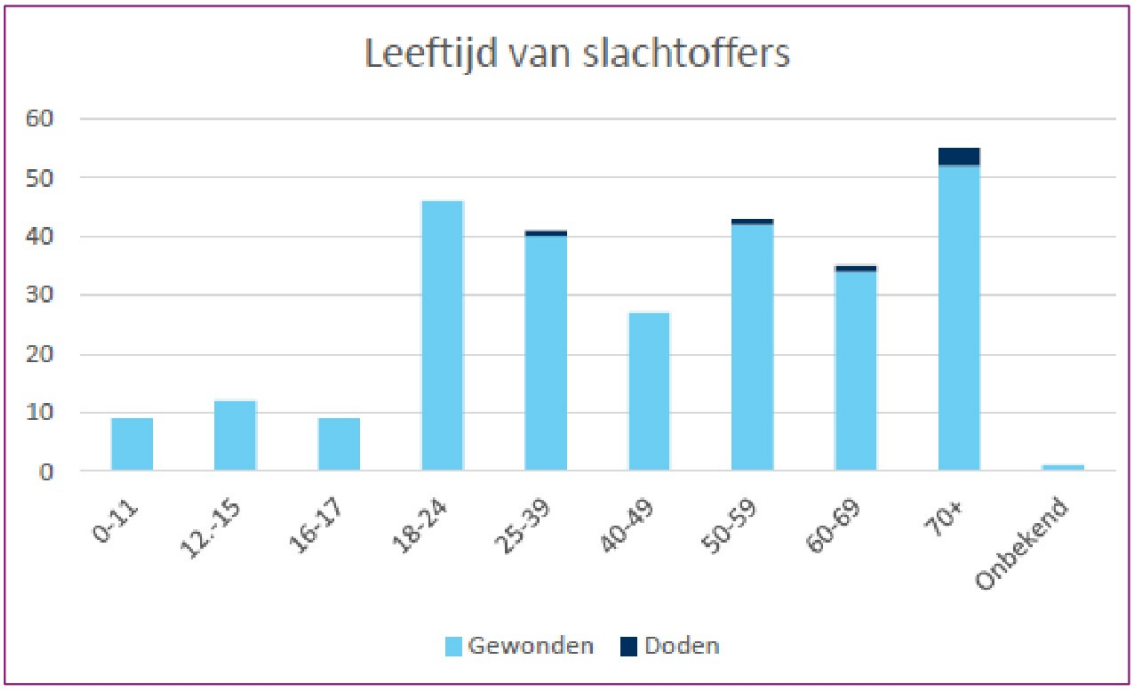
3. Analyse – risicogroepen

Onderzoeksvraag 1a:
Welke groepen zijn relatief vaak betrokken bij (zwaar)letselongevallen?

De risicogroepen in Maashorst zijn bepaald op basis van de ongevalsgegevens in de VIA software van 2017 t/m 2022. Hierbij dient vermeld te worden dat niet alle ongevallen die plaatsvinden daadwerkelijk door de politie geregistreerd worden. Met name uitsluitend materiele schade-ongevallen worden in verhouding minder geregistreerd. De politie is namelijk niet in alle gevallen aanwezig bij een ongeval. Alle ongevallen met slachtoffers (gewonden of doden) zijn geanalyseerd, waarbij de aspecten leeftijd, vervoerswijze en wegcategorisering inzichtelijk zijn gemaakt. Uit deze gegevens kan worden afgeleid welke groepen in de huidige situatie risicogroepen vormen.

3.1 Categorie 1: risicogroepen – leeftijd

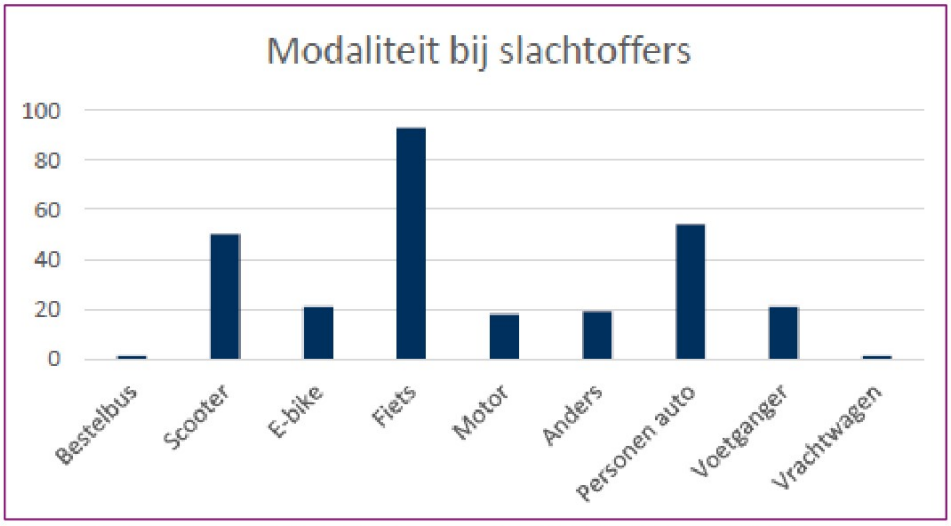
Het aantal geregistreerde slachtoffers in de geanalyseerde database is per leeftijdsklasse weergegeven in figuur 3.1. Hieruit blijkt dat de leeftijdsgroep 70+ het vaakst slachtoffer zijn geworden. Drie van de tien dodelijke ongevallen waren mensen boven de 70 jaar. Overigens is de groep van mensen tussen de 25 en 39 jaar het meest betrokken bij een ongeluk.



Figuur 3.1: Leeftijd van slachtoffers tussen 2017 en 2022 (bron: VIA, 2023)

3.2 Categorie 2: risicogroepen – verplaatsingswijze

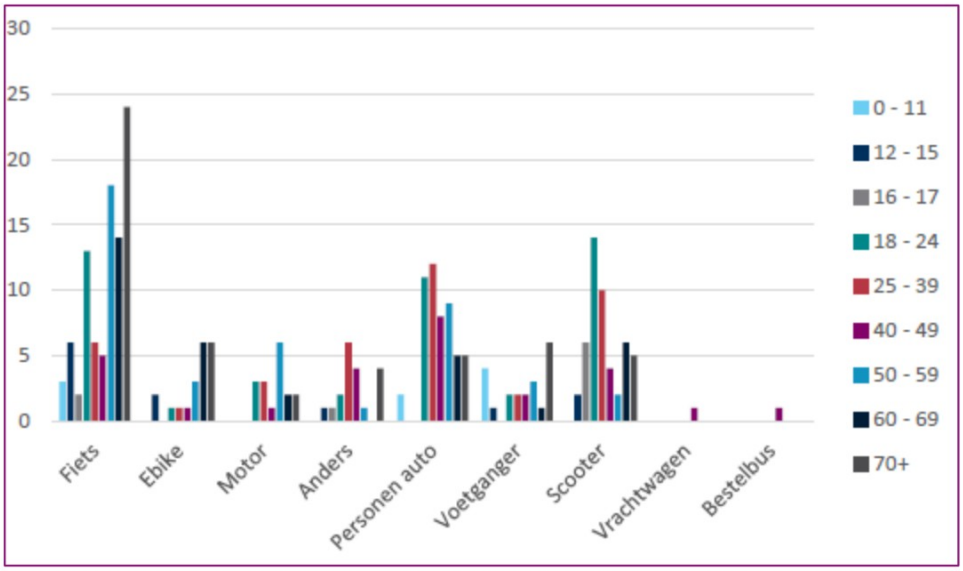
Uit figuur 3.2 blijkt dat de slachtoffers het vaakst op de fiets betrokken waren bij een ongeval ten opzichte van de andere modaliteiten. De opkomst van de e-bike (waaronder momenteel de fatbike) zou hier mogelijkerwijs een rol in kunnen spelen. Uit de ongevalsgegevens blijkt verder dat bestuurders van een personenauto wel het meest betrokken is bij ongevallen, maar daar vaak niet zelf slachtoffer bij wordt. Bijvoorbeeld: bij een aanrijding tussen een personenauto en een fiets is vaak de fietser het slachtoffer, omdat deze minder beschermd is ten opzichte van de automobilist.



Figuur 3.2: Betrokken modaliteit bij alle ongevallen 2017-2022 (bron: VIA, 2023)

3.3 Categorie 3: leeftijd van slachtoffers ten opzichte van gebruikte modaliteit

Uit figuur 3.3 blijkt dat van de groep 70+'ers die slachtoffer worden in het verkeer, het meest gebruik maakt van de fiets ten opzichte van andere modaliteiten. Ook de leeftijdsgroepen 50 t/m 59 en 60 t/m 69 die gebruik maken van de fiets zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen. De onderstaande grafiek maakt onderscheid tussen fiets en e-bike. De vraag is of dit onderscheid bij het registreren van de ongevallen altijd is aangegeven. Mogelijk is de verhouding tussen het aantal fietsen en e-bikes in werkelijkheid anders. Verder blijkt dat jongeren (leeftijd 18 t/m 24) op de bromfiets ook relatief vaak slachtoffer worden ten opzichte van andere leeftijden/modaliteiten. Tot slot blijkt dat de fiets voor alle leeftijdsgroepen in verhouding tot meer slachtoffers leidt ten opzichte van andere modaliteiten.



Figuur 3.3: Leeftijd van slachtoffers en de gebruikte modaliteit 2017-2022 (VIA, 2023)

Onderzoeksvraag 1b:
Welke locaties vormen een verhoogd risico op het gebied van weginrichting en gereden snelheid (V85)?

3.4 Categorie 4: risicogroepen – bestuurders onder invloed alcohol/drugsaanpak

In de gemeente Maashorst zijn er 33 gevallen geregistreerd tussen 2017 en 2022 waarbij er een bestuurder onder invloed betrokken was bij een ongeluk. Uit onderzoek van Independer blijkt dat tussen 2021 en 2022 een toename van 40,5% was van het aantal boetes voor rijden onder invloed in de gemeente Maashorst (Van Goesen, 2023). Deze toename kan komen door het vergroot aantal controles door de politie. Het onderzoek laat verder zien dat er per 1.000 inwoners een aantal van 7,4 boetes zijn uitgedeeld voor rijden onder invloed van alcohol. De gemeente staat hiermee op een landelijke vijfde plaats en een provinciale eerste plaats. Naast aandacht voor alcohol achter het stuur is ook aandacht nodig voor toenemend drugsgebruik, zoals lachgas, in het verkeer.

3.5 Conclusie

Op basis van de ongevalsgegevens uit de VIA software van 2017 t/m 2022 kunnen er vier risicogroepen worden vastgesteld, namelijk:

- De fietser (waaronder de e-bike);
- Ouderen op de fiets / e-bike;
- Jongeren op de bromfiets;
- Bestuurders onder invloed (alcohol en drugs).



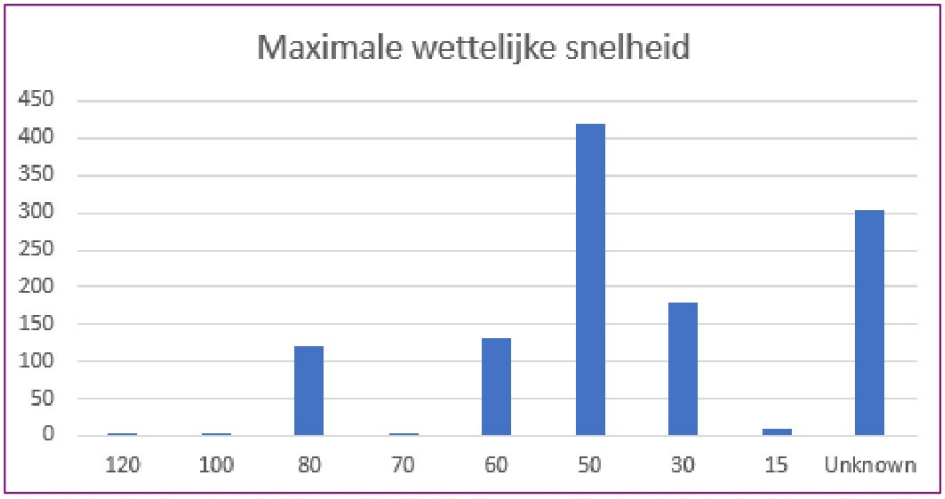
4. Analyse – risicolocaties

De risicolocaties (zie onderzoeksvraag 1b) zijn bepaald op basis van de ongevalsgegevens en de verzamelde data in ArcGIS. Daarbij zijn de gegevens over netwerken voor elke modaliteit, snelheden, intensiteiten en omgeving inzichtelijk gemaakt. Uit deze gegevens kan worden afgeleid welke locaties in de huidige situatie risicolocaties vormen.

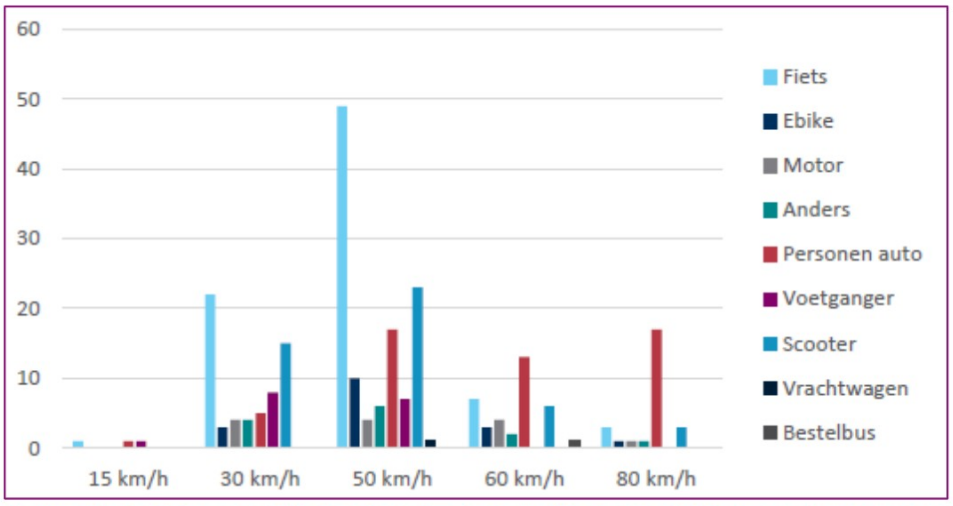
4.1 Wegtype

Vanuit de ongevallenregistratie (VIA) blijkt dat de meeste slachtoffers in de gemeente Maashorst op de 50 km/uur-wegen zijn gevallen, zie figuur 4.1. De 100/120/130 km/uur-wegen zijn niet in het beheer van

de gemeente en worden daarom in deze analyse buiten beschouwing gelaten. Voor de 80 km/uur-wegen is dat gedeeltelijk van toepassing. De 80 km/uur-wegen die in beheer zijn van de provincie zijn in de analyse buiten beschouwing gelaten. Op het gemeentelijk wegennetwerk vormen de 50 km/uur-wegen de grootste risicolocaties en daarin zijn de (al dan niet elektrische) fietsers en bromfietsers het vaakst slachtoffer, zoals te zien in figuur 4.2.



Figuur 4.1: Maximale wettelijke snelheid bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

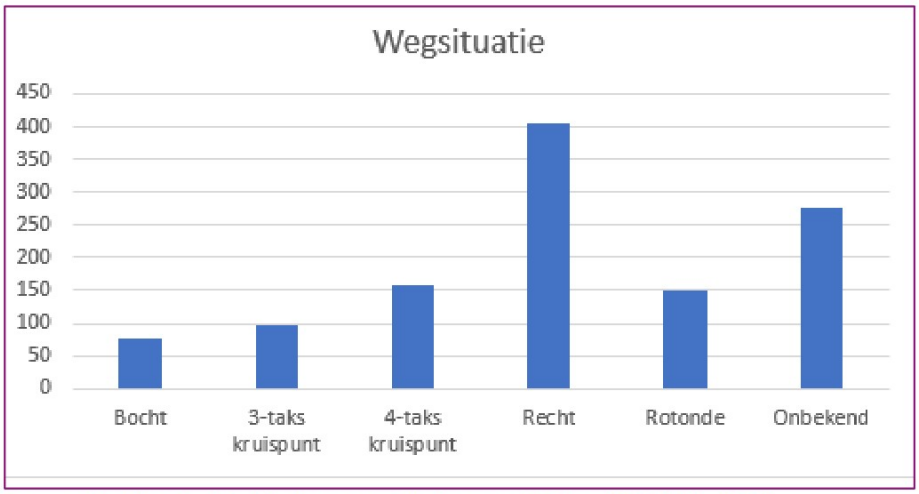


Figuur 4.2: Gebruikte modaliteit per maximale wettelijke snelheid bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

4.2 Wegsituatie

Uit de gegevens blijkt dat één derde van alle ongevallen is geregistreerd op een rechte weg, gevolgd door viertaks kruispunten en rotondes (zie figuur 4.3). Vaak gaat de aandacht uit naar kruispunten, omdat hier uitwisseling van verkeer plaatsvindt met meer kans op ongevallen. Uit figuur 4.3 blijkt dat de aandacht (ook) naar de wegvakken van wegen moet uitgaan.

Onderzoeksvraag 1:
Wat zijn de belangrijkste risicothema's bestaande uit risicogroepen en risicolocaties binnen de gemeente?



Figuur 4.3: Wegsituatie bij alle ongevallen tussen 2017 en 2022 (VIA, 2023)

4.3 Conclusie

De 50-km/uur-wegen vormen duidelijk de grootste aandachtslocaties, met name voor de fietsers en bromfietsers. Op de tweede plaats staan fietsers in 30 km/uur-wegen. Daarna volgen de 60 km/uur wegen en als laatste de 80 km/uur wegen.

5. Analyse – risicothema's en prioritering

Om de belangrijkste risicothema's in Maashorst in beeld te brengen zijn de risicogroepen en risicolocaties met elkaar gecombineerd in verschillende thema's. Op basis van gezamenlijke expertise binnen de gemeente Maashorst en Megaborn zijn deze thema's tot stand gekomen.

Risicothema's verkeersveiligheid Maashorst:

1. **fietsen op/langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom op 50 km/uur-wegen**
2. **bromfietsers op hoofdwegen binnen de bebouwde kom op 50 km/uur-wegen**
3. **fietsen in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom op 30 km/uur-wegen**
4. **snelheid op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom op 60 km/uur-wegen**
5. **bermveiligheid op hoofdwegen buiten de bebouwde kom op 80 km/uur-wegen**
6. **bestuurders onder invloed, asociaal rijgedrag en afleiding in het verkeer - algemeen**
7. **ouderen op de (elektrische) fiets - algemeen**

Per risicothema (1 t/m 5) is vervolgens een prioritering gemaakt. Deze prioritering kwam tot stand door enerzijds naar de afzonderlijke analyses te kijken en deze met elkaar te vergelijken. Hiermee konden

verbanden gelegd worden. Hierin speelt de database in GIS een belangrijke rol; door datalagen over elkaar heen te leggen en ze onderling met elkaar te vergelijken. De prioritering is geen 'rekensom', maar is op basis van analytische interpretaties en deskundigheid van gemeente Maashorst en Megaborn tot stand gekomen.

Risicothema 1: fietsen op/langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen)

Uit de analyse van verkeersslachtoffers blijkt dat fietsers op 50 km/uur wegen de grootste risicogroep vormen ten opzichte van andere modaliteiten/type wegen. Daarom is voor dit thema gekeken naar 50 km/uur wegen waar géén vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Andere relevante indicatoren zijn de gereden snelheid van gemotoriseerd verkeer en de verkeersintensiteiten. Op basis van de indicator verkeersintensiteit is de prioritering gemaakt van al deze 50 km/uur-wegen, waarbij ook inzichtelijk is gemaakt wat de gereden snelheid is (uitgedrukt in V85[1]). De volgorde in de tabel op de volgende pagina geeft de score van dit risicothema aan, waarbij de prioritering is gebaseerd op basis van de verkeersdrukte (intensiteit 2019). Meer verkeersdrukte betekent namelijk een grotere kans op een conflict tussen gemotoriseerd- en fietsverkeer.

Onder de beschreven wegvakken vereisen de aanwezige rotondes extra aandacht. Op deze rotondes fietsen de fietsers op de rijbaan/fietsstrook van de rotonde, zie voorbeeld rotonde Velmolenweg. Deze locaties vormen een verhoogd risico (kans x gevolg) op ongevallen.



Voorbeeld rotonde Velmolenweg (bron: Google Street View)

Risicothema 1 - Fietsen op/langs GOW50 binnen de bebouwde kom					
	Wegvak	**Plaatsnaam**	**Fietsvoorziening**	**V85**	**Intensiteit 2019**
1.	Industrielaan	Uden	gescheiden fietsstrook (dubbele markering)	67	14078

[1] V85= gereden snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden.

2.	Wilhelminastraat	Uden	Fietsstrook met markering	56	12884
3.	Liessentstraat	Uden	gescheiden fietsstrook (betonnen scheiding)	41	12828
4.	Velmolenweg	Uden	fietsstrook met markering	58	9519
5.	Violierstraat	Uden	fietsstrook met markering	59	9476
6.	Kornetstraat	Uden	gescheiden fietsstrook (betonnen scheiding)	53	9045
7.	Erfstraat	Uden	gescheiden fietsstrook (betonnen scheiding)	57	8100
8.	Kastanjeweg	Uden	fietsstrook met markering	50	7181
9.	President Kennedylaan	Uden	fietsstrook met markering	59	6936
10.	Pastoor Spieringsstraat	Uden	suggestiestrook	33	6097
11.	Muziekplein	Uden	suggestiestrook	56	5783
12.	Loopkantstraat	Uden	gescheiden fietsstrook (betonnen scheiding)	49	4780
13.	Cimbaallaan	Uden	geen fietsvoorziening	57	4591
14.	Bronkhorstsingel	Uden	fietsstrook met markering	59	4473
15.	Losplaats / Volkelseweg	Uden	fietsstrook met markering	56	3337
16.	Sesterlaan	Uden	fietsstrook met markering	48	3299
17.	Van Duerenlaan	Uden	fietsstrook met markering	55	3194
18.	Klarinetstraat	Uden	suggestiestrook	55	3073
19.	Voederheil	Zeeland	fietsstrook met markering	59	2602
20.	Koopmanstraat	Uden	fietsstrook met markering	52	2181

Risicothema 2: bromfietsers op hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur-wegen)

Naast de fietser is ook de bromfietser relatief vaak slachtoffer op 50 km/uur-wegen, wat blijkt uit de analyse van verkeersslachtoffers. Daarom is voor dit thema gekeken naar 50 km/uur-wegen met bromfietsers op de rijbaan. Ook bij deze wegvakken vereisen de aanwezige rotondes extra aandacht, omdat het een conflictpunt is tussen fietsers/bromfietsers en gemotoriseerd verkeer.

Andere relevante indicatoren zijn de gereden snelheid van gemotoriseerd verkeer (uitgedrukt in V85) boven de 51 km/uur en de verkeersintensiteiten boven de 5.000 mvt/etmaal. De prioritering is gebaseerd op basis van de verkeersdrukte (intensiteit 2019). Meer verkeersdrukte betekent namelijk een grotere kans op een conflict tussen gemotoriseerd- en bromfietsverkeer.

Risicothema 2 - Bromfietsers op/langs gow50 binnen de bebouwde kom					
	Wegvak	**Plaatsnaam**	**Situatie**	**V85**	**Intensiteit 2019**
1	Nieuwe Udenseweg	Volkel	Bromfietsers op de rijbaan	64	12367
2	Industrielaan	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	62	5091
3	President Kennedylaan	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	61	6544
4	Violierstraat	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	59	9279
5	Erfstraat	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	58	5971
6	Wilhelminastraat	Uden	Bromfietsers op de rijbaan (deel van het wegvak)	56	8702
7	Land van Ravensteinstraat	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	54	5138
8	Kornetstraat	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	53	9045
9	Schutsboomstraat	Schaijk	Bromfietsers op rijbaan + gedeelte op bromfietspad	53	8069
10	Muziekplein	Uden	Bromfietsers op de rijbaan	51	5783

Risicothema 3: fietsen in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom (30 km/uur-wegen)

Het derde thema dat om aandacht vraagt zijn de fietsers op 30 km/uur wegen. Hier zijn fietsers relatief vaak slachtoffer bij een ongeval. Snelheid is hier als grootste risico-indicator aangehouden. Voor deze categorie liggen de grootste risico's op de erftoegangswegen waar de snelheid beduidend hoger is dan toegestaan (35 km/uur en hoger) en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer relatief hoog ligt (>2.000 mvt/etmaal).

Risicothema 3 - Fietsen op ETW30 binnen de bebouwde kom					
	Wegvak	**Plaatsnaam**	**Fietsvoorziening**	**V85**	**Intensiteit 2019**
1	Jagersveld*	Uden	suggestiestrook	60	4638
2	Udenseweg	Zeeland	fietsstrook met markering	50	4396
3	Kerkstraat	Zeeland	geen fietsvoorziening	48	3190
4	Monseigneur Borretstraat	Reek	suggestiestrook	47	2014
5	Runstraat	Schaijk	deels vrijliggend fietspad / deels suggestiestrook	47	3319
6	Handelslaan	Uden	suggestiestrook	46	2119
7	Energielaan	Uden	suggestiestrook	46	2032
8	van Duerenlaan	Uden	suggestiestrook	43	4058
9	Rudigerstraat	Volkel	suggestiestrook	38	2116

**) gelegen op een industrieterrein*

Risicothema 4: snelheid op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur-wegen)

Op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (ETW60) zijn minder slachtoffers gevallen ten opzichte van de GOW50 en ETW30-wegen. Desondanks is er verkeersveiligheidswinst te behalen op de ETW60-wegen voor zowel autoverkeer als fietsverkeer. Voor dit thema is gekeken naar 60 km/uur-wegen zonder vrijliggende (brom)fietspaden en een verkeersintensiteit boven de 500 mvt/etmaal waar de gereden snelheid het hoogste ligt. De volgorde is gebaseerd op basis van de gereden snelheid (uitgedrukt in V85). In de onderstaande tabel wordt ook de rijbaanbreedte aangeven om een beeld te krijgen hoe breed/smal de weg is.

Risicothema 4 - autoverkeer ETW60 buiten de bebouwde kom							
	Wegvak	**Plaatsnaam**	**Rijbaan breedte**	**Fietsvoorzieningen**	**V85**	**Intensiteit 2019**	**Landbouwnetwerk**
1	De Steeg	Reek	5,10 meter	suggestiestrook	77	836	Aanwezig
2	Oudedijk	Odiliapeel	5,70 meter	suggestiestrook	75	2702	Aanwezig
3	Runstraat	Schaijk	6,40 meter	aanliggend fietspad	74	2994	Aanwezig
4	Oude Maasdijk	Reek	4,70 meter	suggestiestrook	72	1014	Niet aanwezig
5	Witte Dellen	Zeeland	6,20 meter	suggestiestrook	72	3997	Niet aanwezig
6	Patersweg	Uden	6,10 meter	suggestiestrook	70	1729	Niet aanwezig
7	Hoogheistraat	Schaijk	4,70 meter	suggestiestrook	68	1494	Niet aanwezig
8	Scheisestraat	Schaijk	6,10 meter	suggestiestrook	67	1705	Niet aanwezig
9	Heijtmorgen	Reek	5,60 meter	suggestiestrook	67	1470	Niet aanwezig
10	Gagelstraat	Schaijk	3,90 meter	suggestiestrook	66	763	Niet aanwezig

Risicothema 5: veiligheid voor autoverkeer op hoofdwegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur-wegen)

Hoewel de 80 km/uur-wegen als laatste uit de risicolocaties naar voren komen, gebeurt ook op dit type weg nog wel een aantal ongevallen. Uit de analyse van deze wegen gebleken dat er risico's voor de bermveiligheid aanwezig zijn. Omdat het belangrijk is om aandacht te houden voor deze risico's, worden deze locaties hier ook benoemd als risicothema.

Op de 80 km/uur-wegen (GOW80) waren de meeste slachtoffers automobilisten. De grootste risico's op 80 km/uur-wegen ontstaan op de kruispunten en op wegvakken waar de snelheid wordt overschreden. Op de gemeentelijke 80 km/uur-wegen is sprake van een (beperkte) snelheidsoverschrijding. Een andere risico-indicator bij GOW80 is een te smalle obstakelvrije zone tussen rijbaan en obstakels (zoals bomen en watergangen). In het algemeen geldt dat de kans op enkelvoudige ongevallen toeneemt, naarmate de breedte van de obstakelvrije zone afneemt. De gestelde richtlijn van het CROW is een obstakelvrije zone van 6,00 meter (normaal) en minimaal 4,50 meter[2]. Op basis van de afstand tussen rijbaan en bomen én de gereden snelheid zijn de meest risicovolle 80 km/uur (GOW) wegen in onderstaande tabel zichtbaar.

Risicothema 5 'bermveiligheid' autoverkeer GOW80 bubeko						
	Wegvak	**Plaatsnaam**	**Afstand bomen noord/west***	**Afstand bomen zuid/oost***	**V85**	**Intensiteit 2019**
1	Bergmaas	Zeeland	10,5 meter	2,3 meter	86	12580
2	Rondweg	Uden	2,5 meter	2,8 meter	83	12580

2 Bron: Wegontwerp bubeko met HWO\Handboek wegontwerp 2013 – Gebiedsontsluitingswegen – paragraaf 5.2.4 Obstakelvrije zone

Risicothema 6: bestuurders onder invloed, asociaal rijgedrag en afleiding in het verkeer - algemeen

Dit risicothema is een algemeen thema dat zowel landelijk als binnen de gemeente Maashorst speelt. Om deze risico's tegen te gaan zullen gerichte maatregelen genomen moeten worden, met name gericht op educatie en handhaving.

Bestuurders onder invloed

Onder rijden onder invloed verstaan we zowel alcohol als drugs. Voor alcohol geldt dat het de kans op ongevallen vergroot, doordat de alertheid en daarmee reactietijd van bestuurders afneemt. Bovendien zorgt alcoholgebruik ervoor dat de kans op asociaal rijgedrag groter wordt door overschatting van rijprestaties, met grotere kans op onveilige situaties. Net als alcohol hebben ook drugs een negatieve invloed op de rijvaardigheid van bestuurders. Diverse drugs, zoals lachgas, kunnen ervoor zorgen dat de bestuurder voor korte of langere tijd onvoldoende alert kan zijn om zich veilig in het verkeer te begeven. Bestuurders onder invloed zijn niet alleen een gevaar voor zichzelf, maar ook voor een ander. Om het aantal bestuurders onder invloed te reduceren zal aandacht besteed worden aan educatie, bijvoorbeeld de jaarlijkse BOB-campagne. Daarnaast zijn er kansen om met name jongeren te bereiken via sociale media. Tot slot is strenge handhaving op strategische locaties op strategische tijdstippen van belang om het probleem tegen te gaan.



Foto BOB-campagne, tegen alcohol in het verkeer Bron: komveiligthuis.nl

Asociaal rijgedrag in het verkeer

Asociaal rijgedrag omschrijven we als gedrag dat overlast of onveilige situaties veroorzaakt bij andere weggebruikers, voorbijgangers of omwonenden. Voorbeelden hiervan zijn: extreem hard rijden, tegen de richting inrijden, door rood rijden, rechts inhalen, enzovoorts. Met name beginnende bestuurders (jongeren) vormen een risicogroep vanwege gebrek aan ervaring en daarmee inzicht in de mogelijke consequenties van bepaald rijgedrag. Ook onder langzamere voertuigen, waaronder bromfietsen en fatbikes, vindt asociaal rijgedrag plaats, wat tot verkeersonveiligheid leidt. Om asociaal rijgedrag tegen te gaan is het belangrijk om een weginrichting te maken die logisch is en uitnodigt om het gewenste gedrag te vertonen, en eventueel ook afdwingt van het gewenste gedrag. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van van snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast is bewustwording van (met name) jongeren belangrijk, om inzicht te krijgen in de gevaren van asociaal rijgedrag. Tot slot is strenge handhaving op asociaal rijgedrag van belang om de spreekwoordelijke 'rotte appels eruit te pikken'.

Afleiding in het verkeer

Door de toenemende digitalisering ontstaan steeds vaker ongevallen door afleiding achter het stuur. De ogen van de bestuurder zijn dan niet op de weg gericht, maar bijvoorbeeld op de telefoon. Hierdoor neemt de kans op een ongeval toe. Bewustwording onder de bestuurders, van de mogelijke risico's en gevaren is hiervoor essentieel. Dit kan doormiddel van campagnes (bijvoorbeeld de MONO-campagne) en handhaving, om dit ongewenste gedrag terug te dringen en de verkeersveiligheid te vergroten.

Risicothema 7: ouderen op de (elektrische) fiets - algemeen

Door de komst van de elektrische fiets kunnen ouderen tot hogere leeftijden deel blijven nemen aan het verkeer wat sociaal/maatschappelijk een positieve impact heeft op het welzijn van deze leeftijdsgroep. De keerzijde hiervan is het toenemende aantal ongevallen onder de groep 60+ers. De iets hogere snelheid van de elektrische fiets vereist dat de bestuurder sneller beslissingen moet nemen en vlotter moet anticiperen ten opzichte van de (langzamere) normale fiets. De praktijk leert dat ouderen vaak een beperktere voertuigbeheersing hebben, waardoor het risico op ongevallen toeneemt. Bovendien zijn ouderen lichamelijk kwetsbaarder op het moment dat ze ten val komen. Hierbij vormen obstakels, stoepranden, paaltjes, te smalle fietspaden, enzovoorts een risico voor ouderen op de fiets. Dit kan deels opgelost worden door onnodige obstakels (zoals paaltjes) te verwijderen en fietspaden breed in te richten conform de geldende richtlijnen. Daarnaast kan de doelgroep door middel van gerichte campagnes betrokken worden hoe ze veiliger zich door het verkeer kunnen begeven en worden gestimuleerd tot het gebruik van een fietshelm. Omdat ouderen soms minder bereikbaar zijn via sociale platformen, maar meer via de traditionele communicatiemiddelen is een specifieke doelgroepbenadering hier gepast.

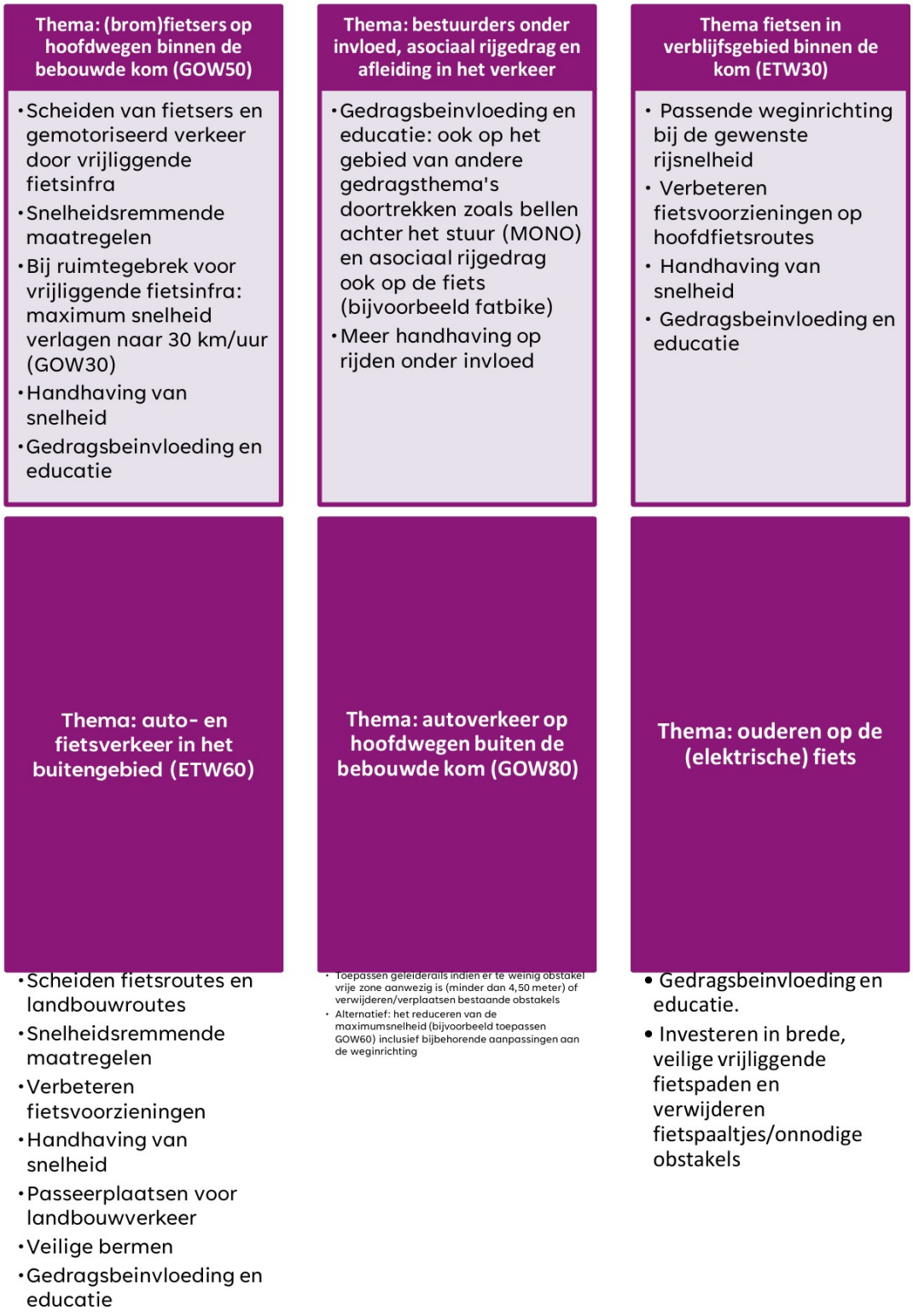


Foto van senioren op een e-bike: (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

6. Mogelijke maatregelen om risico's te reduceren

In hoofdstuk 3 zijn de risicogroepen bepaald; en in hoofdstuk 4 de risicolocaties en in hoofdstuk 5 de risicothema's. In dit hoofdstuk kijken we naar mogelijke maatregelen die relevant zijn voor de aanpak van de beschreven thema's. Deze maatregelen kunnen de basis vormen voor nadere uitwerking in een uitvoeringsprogramma.

In het onderstaande schema zijn mogelijke maatregelen weergegeven op het gebied van educatie, engineering en handhaving. Deze maatregelen geven handvatten om het toekomstig uitvoeringsplan bij het op te stellen vorm te geven. Hiermee kan een uitvoeringsprogramma bij te ontwikkelen het beleidsprogramma mobiliteit worden uitgewerkt. Een belangrijk verschil ten opzichte van de traditionele wijze van het maken van een uitvoeringsprogramma is dat de maatregelen niet gebaseerd zijn vanuit een reactieve benadering, maar vanuit een proactieve benadering. De risicothema's met de daarbij behorende prioritering vormen hierin het uitgangspunt voor de aan te pakken locaties en thema's. De thema's 'bestuurders onder invloed' en 'ouderen op de (elektrische) fiets' zijn concrete risicogroepen bepaald in hoofdstuk 3. De overige thema's in hoofdstuk 5 zijn bepaald op basis van de risicolocaties uit hoofdstuk 4.

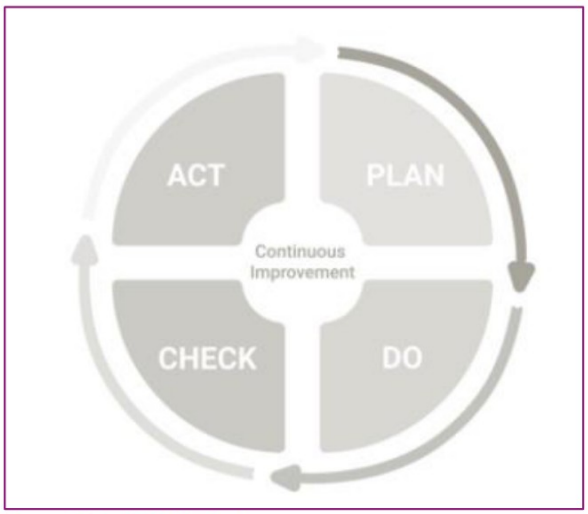


Figuur 6.1: Mogelijke maatregelen per risicothema

7. Uitvoeren monitoring

Op basis van de 0-metingen die zijn uitgevoerd en verwerkt in het GIS-dashboard, is het mogelijk om de indicatoren te monitoren (onderzoeksvraag 3). Met behulp van deze tool kan ook op lange termijn worden gemeten wat de effecten zijn van het uitvoeringsprogramma op de prestatie indicatoren. Zo is het in de toekomst mogelijk om de risicoaanpak en het uitvoeringsprogramma bij te stellen op basis van de veranderende indicatoren.

Door het 4-jaarlijks (bestuursperiode) monitoren van de indicatoren is een PDCA kringloop ontstaan vanuit de proactieve benadering. Verkeersveiligheidsmaatregelen worden niet meer genomen vanuit een reactieve vorm, maar vanuit een proactieve benadering. Door het kiezen voor 4-jaarlijkse monitoring loopt de monitoring synchroon met de periode voor het actualiseren van het uitvoeringsprogramma en blijft op die manier het uitvoeringsprogramma actueel.



Figuur 7.1: PDCA kringloop

Bijlage 1: gebruikte data in het GIS-dashboard

De database bevat de volgende datalagen:

- *Verkeersintensiteiten* =Uit BBMA: Intensiteit huidig 2019 (in mvt/etm) | intensiteiten voor planjaar 2030 en 2040 ook beschikbaar | BrabantBrede ModelAanpak: Bron: https://bbma.brabant.nl/
- *BGT_wegdeel:* Alle wegdeel-vlakken vanuit de BGT – openbare data => Wegbreedte
- *V85 = Floating_Car_Data:* Floating Car Data van BeMobile (ontsloten via NDW) | V85-snelheid per jaar | Bron: https://nationaalgeoregister.nl/geonetwork/srv/dut/catalog.search#/metadata/ba7c8b82-d1b9-464b-bf05-7f78205844f7
- *Wegvakken:* Wegvakken afkomstig uit het Nationaal Wegenbestand (NWb) inclusief snelheidslimieten en geschatte wegbreedte o.b.v. BGT, versie 08-2023 | Bron: https://www.nationaalwegenbestand.nl | onderbouwing: https://downloads.rijkswaterstaatdata.nl/wkd/Documentatie/Gebruikersinformatie%20Wegkenmerkendatabase%20WKD%201.5%2030-05-2023.pdf
- *Bebouwde_kom_TOP10NL:* Inschatting van de gebieden binnen de bebouwde kom vanuit de TOP10NL (BRT)
- *Categorisering/autonetwerk:* alle netwerken – van netwerken GVVP Uden overgenomen + aangevuld
- *Hoofdwegen:* zijn alle wegen die in de gebiedsindeling van het beleidsprogramma mobiliteit als hoofdnetwerk zijn beschouwd
- *Fietsnetwerk:* overgenomen uit GVVP Uden + knooppuntennetwerk voor recreatief netwerk
- *Landbouwnetwerk* – van kaartje van GVVP Uden
- *Wegbreedte* – vanuit BGT, is een inschatting, niet gemeten
- *Fietsvoorzieningen:* zelf geïnventariseerd
- *Bermen:* afstanden tussen rijbaan en bomen zijn geïnventariseerd