

An aerial photograph of a Dutch village, likely in the Land van Cuijk region. The image shows a mix of green fields, clusters of houses, and a prominent windmill. A road with a few cars and a cyclist is visible in the lower center. The sky is blue with some light clouds. The title text is overlaid in the center-left.

Uitvoeringsplan Mobiliteit 2024-2040

Van Mobiliteitsplan 2040 naar meerjarig Uitvoeringsplan Mobiliteit:
Focus, Integraal en Innovatief

September 2024 - definitief vastgesteld gemeenteraad



Van Mobiliteitsplan 2040 naar meerjarig Uitvoeringsplan Mobiliteit:
Focus, Integraal en Innovatief

September 2024 - definitief vastgesteld gemeenteraad



Inhoudsopgave

Introductie	4	Monitoring & Evaluatie	15
Proces van Mobiliteitsplan 2040 naar UVP Mobiliteit	5	Flexibel & adaptief plannen	16
Participatie intern en extern	6	Communicatie	17
Beleidspeerpunten UVP Mobiliteit 2024-2029 en prioriteringskader	7	Samenvatting UVP Mobiliteit 2024-2029 en vanaf 2030	18
Globale opzet UVP 2024-2029	12	Projecten 2024-2040	20
Aansturing UVP Mobiliteit	14		

1. Introductie

In december 2023 is door de gemeenteraad van Land van Cuijk het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld: [officiële-overheidspublicaties.nl](https://www.officiële-overheidspublicaties.nl). Met dit plan worden de ambities geschetst hoe we, opgebouwd langs vier strategische lijnen, zorgen dat de voorzieningen in de gemeente ook in de toekomst voor alle inwoners goed, veilig en duurzaam bereikbaar zijn. De vier strategische lijnen zijn kort samengevat:

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

Deze strategische lijnen uit de langetermijnvisie zijn de leidraad voor het Uitvoeringsplan Mobiliteit ("UVP Mobiliteit"). Het UVP Mobiliteit vormt het overzicht van de concrete projecten, en de aansturing hiervan, die moeten zorgen dat de langetermijnvisie daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Het jaar 2040 lijkt misschien nog ver weg, maar het al dan niet kunnen realiseren van onze ambities vereist dat we nu al starten met een weloverwogen keuze voor de juiste projecten en tijdsvolgorde waarin de projecten worden uitgevoerd. Duidelijk is dat we niet alle projecten en wensen gelijktijdig kunnen uitvoeren vanwege de beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit.

Focus is daarom essentieel bij het UVP Mobiliteit. De investeringen en kosten worden over meerdere jaren uitgespreid. Zowel financieel als vanwege het beperken van overlast voor onze inwoners en bedrijven, willen we vanzelfsprekend ook zoveel mogelijk "werk-met-werk" maken.

Ook houden we bij de tijdsplanning nadrukkelijk rekening met prioriteiten vanuit andere disciplines dan mobiliteit. De mobiliteitsprojecten zijn uiteraard geen doel op zich, maar vormen een onderdeel van de totale maatschappelijke opgaven waar we als gemeente voor staan. Een ambitieus woningbouwprogramma, een uitdagend economisch klimaat, behoud van natuurwaarden, een gezond leefmilieu en aandacht voor kwetsbare groepen in onze samenleving vereisen beslist een **integrale aanpak** en brede afstemming van het UVP Mobiliteit met andere disciplines.

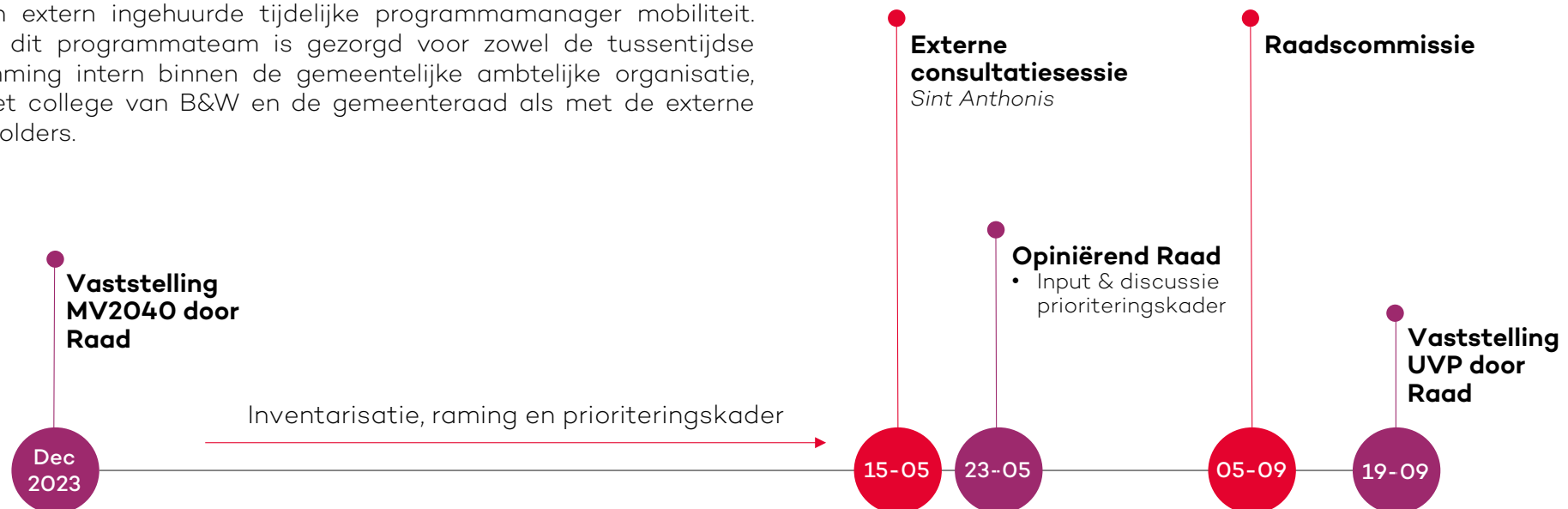
Tot slot zit het mobiliteitssysteem in een snelle transitiefase. Een veranderende kijk op autobezit en autogebruik, nieuwe vervoersmiddelen, regulier openbaar vervoer dat onder zware druk staat en technologische vernieuwingen maken het noodzakelijk en bieden tegelijkertijd kansen om op een andere manier de uitdagingen aan te gaan. In het UVP Mobiliteit wordt dan ook nadrukkelijk aandacht besteed aan **innovatie**. We nemen onderzoeksprojecten en pilots op om ons in staat te stellen mee te bewegen en de kansen te benutten in de veranderende wereld van mobiliteit. We richten ons daarbij op pilots die de potentie hebben bij te dragen aan onze ambities vanuit het Mobiliteitsplan 2040 en concreet zicht geven op daadwerkelijke implementatie na de pilotfase. Initiatieven hiertoe vanuit de samenleving worden aangemoedigd.

2. Proces van Mobiliteitsplan 2040 naar UVP Mobiliteit

Na de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2040 op 14 december 2023 door de gemeenteraad van Land van Cuijk, is een programmteam aan de slag gegaan om de reeds bekende projecten aan te vullen met nieuwe projecten, de projecten financieel en qua capaciteit te ramen en een prioritering aan te brengen in de volgorde van de projecten over de jaren 2024-2040.

Het programmteam bestaat uit gemeentelijke vertegenwoordigers vanuit de teams Ruimtelijk Beleid, Civiel & Verkeer, Financiën en Communicatie. Het programmteam is hierbij ondersteund door het adviesbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV), dat ook al in een eerdere fase heeft geholpen bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2040, en een extern ingehuurd tijdelijke programmamanager mobiliteit. Vanuit dit programmteam is gezorgd voor zowel de tussentijdse afstemming intern binnen de gemeentelijke ambtelijke organisatie, met het college van B&W en de gemeenteraad als met de externe stakeholders.

Deze interne en externe afstemming was de basis voor een UVP Mobiliteit dat integraal, innovatief en een plan met focus is. Dit UVP Mobiliteit wordt nu in september 2024 ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad.



3. Participatie intern en extern

Bij de totstandkoming van het UVP Mobiliteit zijn diverse belanghebbenden geconsulteerd en geïnformeerd.

Intern

- Via het Intranet (LVC Inside) is de brede groep collega's geïnformeerd over het proces en de diverse stappen in het proces.
- Om tot een goed integraal prioriteringskader te komen, is met ambtelijke collega's werkend op strategisch niveau, gezocht naar beleidsprioriteiten vanuit andere beleidsterreinen dan mobiliteit, die wel een raakvlak hebben met mobiliteit.
- In een Themacollege is op 23 april 2024 een soortgelijke sessie met B&W gehouden om tot een breed gedragen integraal prioriteringskader te komen.
- Deze richtinggevende uitspraken zijn opnieuw getoetst in een opiniërende raadsessie op 23 mei 2024.
- Na afloop van de opiniërende raadsessie is aan de raadsleden de mogelijkheid geboden online, via het iReport, te reageren op de projecten in het concept UVP Mobiliteit. Alle reacties zijn bekeken en beoordeeld en van een reactie voorzien naar de indieners.

Extern

Op 15 mei 2024 is in een sessie met externe stakeholders het proces van visie naar uitvoeringsplan toegelicht en de voorlopige projectenlijst aan de ruim veertig aanwezigen gepresenteerd. Hierop konden de aanwezigen reageren en aanvullingen geven. De aanvullingen vanuit deze externe consultatiesessie zijn vervolgens intern beoordeeld en voor een deel als wijziging aan de projectenlijst toegevoegd.

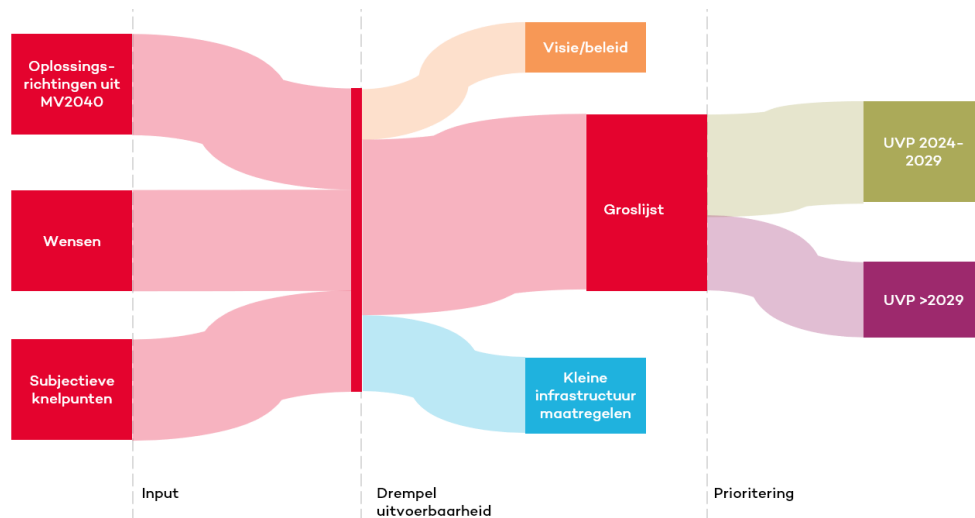
Samengevat hadden de reacties via het iReport betrekking op de volgende zaken:

- Een deel van de opmerkingen betrof projecten die zijn opgenomen in het uitvoeringsplan. Voorbeelden zijn een onderzoek naar de mate waarin het voetgangersnetwerk sluitend is of project fietsroutebewegwijzering. Bij een aantal projecten is de omschrijving aangepast om het project duidelijker te definiëren zoals dat we bij 50 naar 30 projecten eerst onderzoek gaan doen voordat we de snelheid aanpassen of dat we campagnes samen met de regio of provincie oppakken. Uw reacties hebben niet geleid tot het weglaten van projecten
- Een deel van de opmerkingen betrof projecten die zijn opgenomen in de schaduwlijst, zoals het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen op enkele wegen of extra verlichting plaatsen. De totale schaduwlijst wordt u ter informatie toegestuurd
- Een deel van de opmerkingen waren vooral aandachtspunten die relevant zijn bij de uitvoering van specifieke projecten. Deze aandachtspunten zijn niet toegevoegd aan de (omschrijvingen van) de projecten maar worden gedocumenteerd en meegenomen wanneer het project wordt uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn aandachtspunten voor het onderzoek naar de autoluwe centra (zoals parkeren aan de rand en een shuttlebus), specifieke busverbindingen tussen verschillende kernen voor de lobby voor de OV-concessie en opmerkingen over de noodzaak van voldoende en diefstal veilige fietsenstallingen.
- Een deel van de opmerkingen waren al onderdeel van lopende projecten binnen het verkeers- of ruimtelijk domein zoals project Visio of Kraaijbergse Plassen.

Algemeen kan worden geconcludeerd uit de reacties via het iReport dat de projectenlijst compleet lijkt en dat u achter de projecten staat.

4. Beleidsspeerpunten UVP Mobiliteit 2024-2029 en prioriteringskader

De lijst met potentiële projecten voor opname in het UVP Mobiliteit is tot stand gekomen door de combinatie van (subjectieve) knelpunten uit de knelpuntenkaart, oplossingsrichtingen vanuit het Mobiliteitsplan 2040, de sessie met externe stakeholders in mei 2024 en diverse wensen vanuit de gemeente. Dit heeft geresulteerd in een totale lijst van ruim 230 projecten, die vervolgens in verschillende stappen zijn geprioriteerd.



Zoals eerder aangegeven, zijn de projecten niet alleen op basis van verkeerskundige criteria geprioriteerd. Als eerste stap in het afwegingsproces zijn de diverse wensen voor maatregelen en projecten gefilterd op basis van het criterium "passend binnen beleid": voldoen de maatregelen en projecten aan de visie en beleidsrichtingen zoals geformuleerd in het door de Raad aangenomen Mobiliteitsplan 2040?

Daarnaast is er een grote hoeveelheid kleine, in principe snel uitvoerbare, infrastructurele maatregelen die een beperkte financiële omvang hebben. Te denken valt hierbij aan verkeersdrempels, plateaus en aanbrengen van markering. Deze maatregelen hebben een omvang van circa € 10.000 a € 35.000 per maatregel/project. Deze vindt u later terug in de categorie "no regret" maatregelen. Voorgesteld wordt deze ook de komende jaren niet in het volledige prioriteringsproces mee te nemen, maar hier doorlopend vanuit de ambtelijke organisatie flexibel op in te spelen. "Werk-met-werk" en mate van urgentie, op basis van objectieve cijfers (risico-gestuurde aanpak), zijn hierbij het leidend principe. In het budget voor het UVP Mobiliteit is hiervoor jaarlijks een bedrag voorzien van € 400.000.

Totstandkoming projectenlijst UVP Mobiliteit

De dan overblijvende projecten zijn opgenomen in een groslijst. Voor de prioritering van deze projecten is, behalve naar de verkeerskundige prioriteiten, steeds gekeken naar de beleidsspeerpunten vanuit andere disciplines en beleidsvelden (**integrale afstemming**), de benodigde financiële middelen en ambtelijk capaciteit (**haalbaarheid**) en de mogelijkheid om werket-werk te maken of gebruik te maken van externe financiering (**benutten van kansen**). In onderstaand plaatje is dit proces schematisch weergegeven.

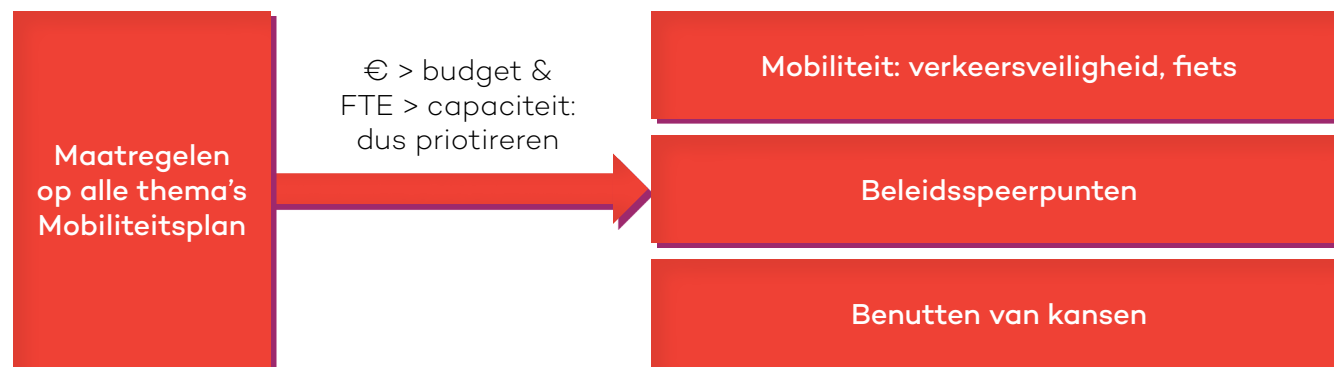
In het Mobiliteitsplan 2040 zijn in de vorm van een visie de lange termijn ambities en de strategische keuzes verwoord. Het prioriteringskader voor het UVP Mobiliteit 2024-2029 kan in het verlengde van het Mobiliteitsplan 2040 worden beschouwd

als de tactische uitwerking hiervan voor de komende jaren. Op basis van mobiliteitscriteria en beleidsspeerpunten die raken aan de mobiliteitsprojecten maken we immers keuzes welke projecten voorrang krijgen de komende jaren.

Vanuit perspectief van het **mobilitéitsdomein** willen we voorrang geven aan projecten:

- die bijdragen aan de “modal shift” naar meer duurzame mobiliteit, dus projecten die leiden tot minder auto-afhankelijkheid en bijdragen aan een verschuiving naar een groter aandeel lopen, fietsen en OV-gebruik in de verplaatsingen.
- die de verkeersveiligheid van fietsers, en dan met name op de school- en primaire fietsroutes, vergroten.

Op 3 onderdelen



Integraal prioriteren op 3 onderdelen



Tegelijkertijd is de volgorde van de projecten beoordeeld aan de hand van de **beleidsspeerpunten** en **richtinggevende uitspraken** die we in diverse sessies hebben opgehaald. Deze kunnen als volgt (in willekeurige volgorde) worden samengevat:

- Zorgdragen voor goede fiets- en OV-verbinding tussen stations en bedrijventerreinen
- Stimuleren multimodale verbindingen van/naar de treinstations/ OV-knooppunten en tussen de kernen
- Verbeteren autobereikbaarheid van A73 en N321 naar bedrijventerreinen Cuijk
- Verbeteren oost-west (auto)verbindingen (met name focus op N264)
- Bijdragen aan leefbare centra met ruimte voor actieve mobiliteit
- Veilige (school)fietsroutes & verkeersveiligheid schoolomgevingen zijn van groot belang
- Landbouwverkeer (zo veel mogelijk) scheiden van fiets- en autoverkeer
- Aandacht voor kleinschalig collectief vervoer (doelgroepen, mindervaliden, ouderen)
- Goede ontsluiting van woning-ontwikkellocaties Boxmeer/ Sambeek en Cuijk
- Deelauto-projecten stimuleren/activeren
- Mogelijkheden voor cofinanciering mee laten wegen in de prioritering
- “Werk-met-werk maken” erg belangrijk
- Actieve rol in pilots: testen van nieuwe ontwikkelingen én stimuleren van initiatieven van externe organisaties/inwoners
- Rekening houden met mogelijkheden tot handhaving en de praktische uitvoerbaarheid
- Ambities bijstellen/uitvoeringsplan temporiseren bij capaciteitsgebrek
- Het goede voorbeeld geven als organisatie (800 medewerkers)

Op deze wijze is geprobeerd op basis van een integrale afweging de prioriteit van de projecten te bepalen. Een goed voorbeeld zijn de diverse projecten die voor de komende jaren zijn opgenomen in het UVP Mobiliteit die betrekking hebben op veilige schoolfietsroutes.

Deze projecten passen volledig in de beleidsspeerpunten en komen bovendien naar verwachting in aanmerking voor 50% subsidie, dus benutten van kansen, vanuit bijdragen aan veilige schoolthuisroutes van de provincie Noord-Brabant.

Met betrekking tot het beleidsspeerpunt “Verbeteren oostwestverbindingen (focus N264)” dient opgemerkt te worden dat de raad recentelijk is geïnformeerd over een aantal onderzoeken dat betrekking heeft op de N-wegen door de dorpskernen Grave, Oeffelt en Sint Hubert. Tevens is de raad geïnformeerd over de onderzoeken doortrekking A77 of aanleg N77.

Het betreft steeds wegen waarvoor de provincie of het Rijk de verantwoordelijk wegbeheerder is. Als gemeente Land van Cuijk zijn wij daardoor voor eventuele maatregelen afhankelijk van deze partijen en hun beleid. Uit de diverse onderzoeken komt ongeveer dezelfde conclusie, namelijk:

- Dat er in de huidige situatie wettelijk geen grenswaarden worden overschreden en dat deze ook niet worden voorzien voor de autonome situatie in de toekomst.
- Randwegen of andere grootschalige nieuwe weginfrastructuur voor natuur, landschap, water en milieu zeer negatieve effecten en daarmee stevige planologische obstakels opleveren.
- De kosten voor het aanleggen van dergelijke oplossingen hoog zijn.

Om bovengenoemde redenen wordt in het UVP Mobiliteit voornamelijk geen capaciteit of budget opgenomen voor verder onderzoek naar of lobby voor randwegen rondom Grave en Oeffelt of verder onderzoek naar of lobby voor doortrekken A77 of N77. Wel wordt op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken ingezet op het verbeteren van de N321 en N264 door het toepassen van optimalisatiemaatregelen. Hiermee wordt gestreefd naar een kortetermijnverbetering van de veiligheid op deze wegen en het terugdringen van (vracht)verkeer, om zo de leefbaarheid in de kernen langs de N321 en N264 te vergroten.

Daarnaast blijft het essentieel om aandacht te vragen van de provincie en het Rijk voor een verbeterde oost-westverbinding (waaronder de A77/N77), gezien het grote economische belang. De gemeente zal dit waar kan blijven benadrukken tijdens overleggen met de provincie en het Rijk.

Vanuit de rapportages blijken er wel diverse optimalisatiemogelijkheden op de bestaande wegen mogelijk. In het UVP Mobiliteit wordt derhalve wel rekening te houden met capaciteit en budget om de bestaande wegen in samenspraak met wegbeheerder Provincie Noord-Brabant te kunnen verbeteren.

Voor de situatie in Sint Hubert wordt op dit moment een onderzoek herkomst en bestemming vrachtverkeer uitgevoerd, waarvan de analyse in het najaar 2024 gereed zal zijn. Eventuele hieruit volgende voorstellen voor maatregelen of nieuwe projecten zijn dan input voor een volgende versie van het UVP Mobiliteit ([zie ook paragraaf 8 – flexibel en adaptief plannen](#)).

Voor verdere versterking van oost-west verbindingen wordt vanuit Land van Cuijk in regionaal verband ingezet op betere OV-verbindingen en betere fietsverbindingen. In dit kader zal de gemeente ook blijven participeren in de lobby richting provincie en rijk voor de verbreding van het fietspad brug Oeffelt-Gennep.

Dynamisch Plan

Het UVP Mobiliteit is een dynamisch plan. Met steeds het Mobiliteitsplan 2040 als strategisch kader, stellen we het volgende voor:

- periodiek (minimaal jaarlijks) de beleidsspeerpunten waar nodig actualiseren;
- én zo nodig de prioritering van de projecten bijstellen.

Hiervoor belegt de programma-manager mobiliteit (zie paragraaf 6, aansturing UVP Mobiliteit) werksessies met beleidsmedewerkers uit de diverse domeinen en het College van B&W. Daarmee biedt het UVP Mobiliteit een goede en stabiele basis voor de capaciteits- en financiële planning voor de komende jaren. Tegelijkertijd biedt het voldoende ruimte voor flexibiliteit op basis van nieuwe inzichten en integrale afwegingen.

Relatie met beleid regionaal en aanpalend

Het is ook van belang te kijken naar het regionale beleid en beleid op aanpalende terreinen. Het UVP Mobiliteit heeft uiteraard een relatie met projecten en maatregelen vanuit andere initiatiefnemers en overheden. Dit kan kansen bieden om op andere projecten en programma's aan te haken of de prioritering van de projecten uit het UVP Mobiliteit aan te passen.

Bij het opstellen van de verstedelijkingsstrategie voor de door het Rijk aangewezen stedelijke regio's, zijn we in 2023 aangesloten bij de Stedelijke regio 's-Hertogenbosch (SRsH). Hierin hebben we de belangen van de gemeente Land van Cuijk en het landelijke gebied ingebracht. Ook onze oriëntatie op Nijmegen, Daily Urban System (DUS), is hierbij expliciet benoemd. Als onderdeel van de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie is een mobiliteitsplan opgesteld onder de titel "Multimodaal Mobiliteitspakket Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch". Hieraan hebben we onze bijdrage geleverd. Dat resulteerde in:

- een vertaling naar en relatie met het Multimodaal Mobiliteitsplan (MMMP);
- de start van het opstellen van een Dorpenstrategie (Land van Cuijk, kartrekker in SRsH);
- een onderzoek naar de bereikbaarheid van kleine kernen.

Gemeente Land van Cuijk is kartrekker van het onderzoek bereikbaarheid kleine kernen. We voeren dit uit in samenwerking met andere gemeenten uit de regio Noordoost-Brabant, Provincie Noord-Brabant (als ov-concessieverlener) en o.a. de Vereniging Kleine Kernen Noord-Brabant, ANWB en Reizigersoverleg Brabant. De resultaten van dit onderzoek geven we aan de provincie mee als aandachtspunten voor de uitvraag voor de concessie OV 2027-2039. Daarbij ligt ook een directe relatie met de noodzakelijke aanvullingen op de bestaande OV-lijnen om vanuit de kleine kernen een ketenreis te kunnen aanbieden voor alle inwoners.

Door deelname aan en inzet voor deze processen en gremia vergroten we de kansen voor de gemeente Land van Cuijk om de mobiliteitsdoelen te bereiken en bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het platteland.

Innovatie en netwerken

Binnen het programmateam mobiliteit wordt via het werkveld "Innovatie, netwerken en externe funding" specifiek en proactief gezocht naar de koppelingskansen voor ons eigen UVP Mobiliteit.

Met Rijkswaterstaat, Verkeerscentrale Zuid-Nederland, zijn inmiddels verkennende gesprekken opgestart over mogelijke samenwerking op het gebied van

verkeersmanagement. Doel is een betere grip te krijgen op de verkeersafwikkeling op de snelwegen in relatie tot het onderliggende wegennet in onze gemeente.

Via ons recente lidmaatschap van Europese netwerkorganisatie voor duurzame mobiliteit POLIS blijven we op de hoogte van relevante actuele ontwikkelingen en wetgeving op EU-niveau die voor onze gemeente van belang kunnen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van inwinning van mobiliteitsdata. Via POLIS hebben we bovendien eenvoudiger toegang tot Europese innovatieprojecten en programma's voor co-financiering vanuit de EU voor onze projecten.

Ten slotte wordt bij de vormgeving van concrete uitvoeringsprojecten mobiliteit steeds gekeken welke kansen er zijn om met het project een bijdrage te leveren aan de opgaven op het gebied van klimaatadaptatie. Een belangrijk doel van het 4e uitvoeringsprogramma Klimaatbestendig Land van Cuijk is immers dat klimaatbestendigheid onderdeel wordt van alle processen, plannen en visies van gemeente en waterschap.



5. Globale opzet UVP 2024-2029

Het UVP Mobiliteit is opgebouwd volgens de vier strategische lijnen van het Mobiliteitsplan 2040.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 is aangegeven willen we voor de mobiliteitsuitdagingen van Land van Cuijk bovendien oog hebben voor mogelijke innovatieve oplossingen. Vanuit het programmateam mobiliteit wordt dan ook specifiek gekeken welke innovatieve projecten een bijdrage kunnen leveren aan onze ambities.

Ook wordt steeds actief gezocht naar mogelijke externe financiering van de projecten en eventuele aansluiting bij relevante netwerken in Nederland en Europa. Sinds 2024 is de gemeente Land van Cuijk lid van POLIS. POLIS is een non-profit organisatie voor kennisdelen en belangenbehartiging in Europees verband voor mobiliteitsvraagstukken. Als lid van POLIS hebben we toegang tot een groot kennisnetwerk en snellere toegang tot Europese innovatieprojecten en subsidiemogelijkheden. Het POLIS netwerk is ook gericht op de specifieke mobiliteitsvraagstukken van kleinere steden en landelijke gebieden.

Verder is een categorie “No regret” maatregelen toegevoegd aan de vier strategische lijnen uit het Mobiliteitsplan 2040. Dit zijn de eerdergenoemde kleine infrastructurele maatregelen die vooral in het kader van “werk-met-werk maken” flexibel worden opgepakt en uitgevoerd.

In de afbeelding hiernaast is dit schematisch weergegeven.



Opbouw UVP Mobiliteit



De basis van het UVP is een grote database waarin de projecten en maatregelen met alle bijbehorende details zijn opgenomen. Het gaat hier om zaken als gevraagde capaciteit (onderverdeeld naar teams), geraamde kosten, soort project (onderzoek, beleid, infra, bewustwordingscampagnes & gedragsbeïnvloeding, pilot), mogelijkheden voor werk-met-werk, mobiliteitsprioritering en integrale prioritering. Ook is in de database aangegeven tot welke strategische lijn uit het Mobiliteitsplan het project behoort.

Met deze database is op basis van het prioriteringskader een indeling van de projecten over de jaren 2024-2029 gemaakt. In het UVP Mobiliteit voor de periode 2024-2029 vindt u per jaar de voorgestelde projecten. De bijlage "Overzicht projecten per jaar" vormt dus het feitelijke UVP Mobiliteit 2024-2029 waarvoor goedkeuring wordt gevraagd.

Deze database vormt tevens de basis voor de interne capaciteitsplanning. De programmamanager kan met het programmateam hiermee sturen op benodigde capaciteit en zo nodig voorstellen doen voor aanpassing van de projectenlijst op basis van eventueel capaciteitsgebrek binnen de organisatie of extern.

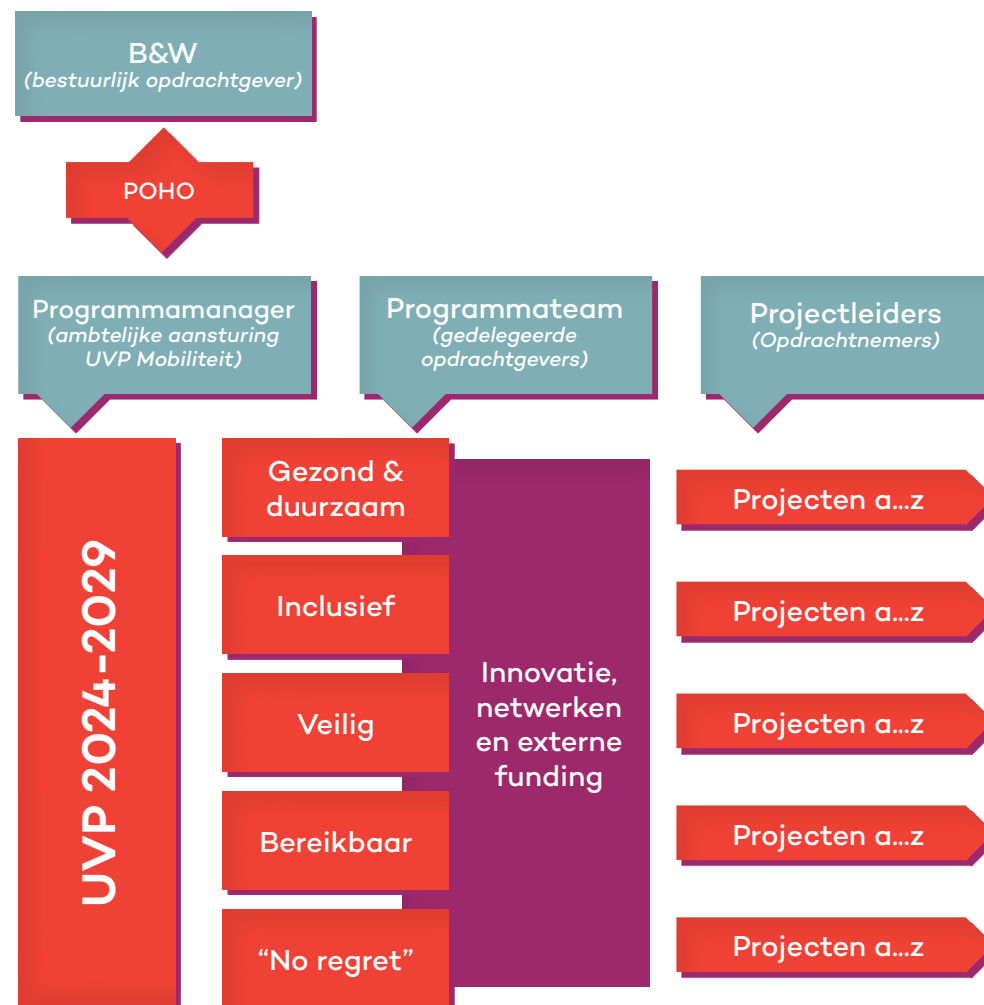
Als doorkijk voor de periode na 2029 is eenzelfde soort lijst meegestuurd voor de projecten vanaf 2030 maar dan zonder programmering op jaarbasis.

6. Aansturing UVP Mobiliteit

Het UVP Mobiliteit is meer dan een optelsom van losse mobiliteitsprojecten die de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Integrale afstemming met andere beleidsvelden (horizontale integratie), duidelijke afspraken over eigenaarschap in de diverse fasen van de uitvoering (verticale integratie), flexibiliteit, adaptief plannen en budget- en capaciteitsbewaking zijn essentieel om een dergelijk omvangrijk geheel van projecten te kunnen beheersen. Het plan omvat bovendien projecten die team-overstijgend zijn in de ambtelijke organisatie en daarom ook team-overstijgend dienen te worden aangestuurd.

Voor het gehele UVP Mobiliteit is op programmaniveau de portefeuillehouder mobiliteit **bestuurlijk opdrachtgever**. Op uitvoeringsniveau van de projecten is de desbetreffende portefeuillehouder, bijvoorbeeld de portefeuillehouder Openbare Ruimte, eindverantwoordelijke. Afstemming, besluitvorming en majeure tussentijdse wijzigingen van het UVP Mobiliteit worden besproken in het reguliere Portefeuillehoudersoverleg (POHO) met de betreffende portefeuillehouder(s).

Voorgesteld wordt om de algehele **ambtelijke aansturing** van het UVP onder verantwoordelijkheid van een programmamanager mobiliteit te laten plaatsvinden. De programmamanager wordt daarbij ondersteund door een programmateam. In het kader van projectmatig werken wordt een programmateamlid formeel ambtelijk opdrachtgever voor de diverse projecten uit het UVP Mobiliteit onder regie van de programmamanager.



Model Governance UVP Mobiliteit

7. Monitoring & Evaluatie

In het Mobiliteitsplan 2040 zijn duidelijke ambities en doelstellingen geformuleerd. Er vindt jaarlijks een kwalitatieve evaluatie plaats over de voortgang van de projecten in relatie tot de doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040.

Het UVP Mobiliteit vormt daarbij de basis voor de beoordeling of de projecten qua uitvoering (tijdigheid, financieel, capaciteit) volgens plan zijn verlopen. Hierbij wordt aangesloten bij de P&C cyclus.

Dit is echter maar een deel van de evaluatie. Periodiek moet worden geëvalueerd of de projecten van het UVP Mobiliteit qua prioritering en inhoud nog steeds aansluiten bij de doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2040. Daartoe zal de programmamanager mobiliteit regelmatig afstemmen met het programmateam mobiliteit. Ook wordt er minimaal eenmaal per jaar op strategisch niveau een sessie georganiseerd met de ambtelijke organisatie van alle betrokken disciplines. In de vorm van een themacollege vindt jaarlijks de afstemming plaats met het College.

Om de externe stakeholders op het totaalniveau van het UVP Mobiliteit te informeren over het proces en input op te halen over de te volgen koers, wordt voorgesteld een “Platform UVP Mobiliteit” in het leven te roepen. Door de programmamanager mobiliteit wordt, in afstemming met de portefeuillehouder en de externe stakeholders, de juiste vorm en overlegfrequentie vastgesteld. Een jaarlijks overleg op totaalniveau van het UVP Mobiliteit lijkt op dit moment voldoende, maar wordt in een volgende fase bepaald en vervolgens geëvalueerd. Op projectniveau van het UVP Mobiliteit blijven uiteraard de participatiemomenten gehandhaafd.

In de vorm van een Raadsinformatiebrief wordt de raad jaarlijks op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen met betrekking tot voortgang van het UVP Mobiliteit. Naar behoefte kunt u uiteraard ook in een aparte sessie van gedachten wisselen over voortgang en de te volgen tactische koers om de ambities van het Mobiliteitsplan 2040 te realiseren.



8. Flexibel & adaptief plannen

Het UVP Mobiliteit moet voldoende structuur bieden om projectmatig en planmatig te werken en een goede basis te vormen voor de capaciteit- en financiële planning. Ook voor de eenduidigheid naar andere overheden, inwoners en bedrijven is het noodzakelijk een goed overzicht te hebben van de projecten en maatregelen die komende jaren in de planning zitten om uitgevoerd te worden.

Toch zijn er periodiek aanpassingen in het UVP Mobiliteit noodzakelijk. In een snel veranderende wereld van mobiliteit komen nieuwe technologieën en mogelijke oplossingen naar voren. Vanuit de wensen van inwoners en bedrijven kunnen nieuwe projecten worden aangemeld. Vanuit strategische heroverwegingen, zoals bijvoorbeeld uit het woningbouwprogramma, kunnen aanpassingen noodzakelijk zijn. Vanuit het benutten van kansen (kansen op externe financiering, werk-met werk maken) kunnen er eveneens redenen zijn het UVP Mobiliteit aan te passen. Kortom, het UVP Mobiliteit moet een hulpmiddel zijn voor een goede planning, maar moet in staat zijn waar nodig aangepast te worden aan nieuwe omstandigheden.

Als kader voor toevoeging en prioritering van nieuwe projecten dienen dezelfde criteria gehanteerd te worden als bij de totstandkoming van dit UVP Mobiliteit: de projecten of maatregelen moeten allereerst bijdragen aan de ambities vanuit het Mobiliteitsplan 2040 en worden geprioriteerd aan de hand van het prioriteringskader.

Het mandaat voor wijzigingen in het UVP Mobiliteit ligt bij de programmamanager. Waar het (financieel/inhoudelijk) majeure wijzigingen betreft, wordt hiervoor via het POHO-overleg bestuurlijk akkoord gevraagd. De programmamanager stelt, minimaal jaarlijks, een overzicht op van de geplande en de gerealiseerde projecten in het betreffende jaar.



9. Communicatie

Effectieve communicatie is cruciaal voor het succes van het UVP Mobiliteit. Ons doel is om transparant, tijdig en doelgericht te communiceren met alle betrokken stakeholders, waaronder bestuurders, inwoners, ondernemers, wijk- en dorpsraden, (maatschappelijke) organisaties, omliggende gemeenten en de interne organisatie. Hierbij zetten wij zowel informatieve als interactieve communicatiekanalen in om draagvlak te creëren en betrokkenheid te stimuleren. Dit is in de lijn van de communicatieaanpak die werd ingezet bij het opstellen van het Mobiliteitsplan en de UVP Mobiliteit waarin zowel bestuurlijk, interne en externe communicatie- en consultatiemomenten nadrukkelijk onderdeel uitmaakten van de communicatieaanpak.

Voor de afzonderlijke projecten in het uitvoeringsplan worden, daar waar nodig, afzonderlijke communicatie/participatieplannen uitgewerkt. Om in deze afzonderlijke projecten de relatie met het UVP Mobiliteit te waarborgen, wordt gebruik gemaakt van dezelfde kernboodschap/narratief.

Daarnaast zijn hiervoor de onderstaande communicatie-doelstellingen uitgewerkt:

- Informatievoorziening: We zorgen ervoor dat alle betrokkenen tijdig op de hoogte zijn van de geplande mobiliteitsmaatregelen, tijdlijnen en verwachte impact.
- Betrokkenheid en participatie: We betrekken inwoners en andere stakeholders actief bij het planproces en bieden hun de gelegenheid om input te geven en vragen te stellen.
- Transparantie: We communiceren helder en eerlijk over de voortgang, uitdagingen en eventuele wijzigingen in het uitvoeringsplan.
- Draagvlak creëren: We maken het belang en de samenhang van de mobiliteitsmaatregelen duidelijk om breed draagvlak te genereren.

We zetten hiervoor de volgende gemeentelijke communicatiekanalen in: website, social media, informatiebijeenkomsten, de gemeentepagina, nieuwsbrieven, raadsinformatiebrieven en persberichten. Een communicatieadviseur blijft onderdeel uitmaken van het programmateam om bovenstaande communicatielijnen te borgen.

Communicatie besluitvormingsproces

Voor het besluitvormingsproces voorafgaand en rondom de besluitvorming van het UVP Mobiliteit werd een communicatieaanpak uitgewerkt. Deze communicatieaanpak had als doel om bestuur, de betrokken stakeholders (zoals wijk- en dorpsraden), inwoners/ondernemers, media en interne organisatie te informeren over de besluitvorming van het UVP Mobiliteit op totaalniveau. Hiermee werden alle betrokken partijen geïnformeerd over de besluitvorming en het vervolgproces. Een van de middelen die nader door de programmamanager wordt verkend, in afstemming met de externe stakeholders, is de noodzaak en wenselijkheid van een 'Platform UVP Mobiliteit' om op totaalniveau van het UVP Mobiliteit op een gestructureerde wijze stakeholders te betrekken en te consulteren. Voor de afzonderlijke projecten in het uitvoeringsplan worden, daar waar nodig, afzonderlijke communicatie/participatieplannen uitgewerkt voor het betrekken van de omgeving en/of maatschappelijke partners. Wanneer een project in uitvoering gaat wordt dit opgepakt door de communicatieadviseur die regulier werkt voor de diverse civiele projecten.

10. Samenvatting UVP Mobiliteit 2024-2029 en vanaf 2030

Om onze ambities uit het Mobiliteitsplan 2040 te realiseren, gaan we de komende jaren een groot aantal projecten uitvoeren. We maken daarbij onderscheid tussen investeringen en exploitatiekosten.

Investeringskosten: dit betreft de fysieke maatregelen die we gaan treffen aan onze infrastructuur. In deze post is ook jaarlijks €0,4 miljoen opgenomen als structureel budget benodigd voor kleine infrastructurele maatregelen (met name voor fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid), de zogenaamde “no regret” maatregelen.

Exploitatiekosten: deze zijn bestemd voor uitgaven voor:

- Onderzoek: dit betreft maatregelen gericht op het uitvoeren van onderzoek
- Beleid: dit betreft het waar nodig opstellen van deelbeleid
- Campagnes en educatie: activiteiten die o.a. de vaardigheden, het gedrag en mobiliteitskeuzes van weggebruikers in onze gemeente verbeteren of beïnvloeden
- Pilots: dit betreft het uittesten van nieuwe mobiliteitsproducten of ideeën
- Evaluaties

Periode 2024 – 2029

Financieel vertaalt zich dit in een kostenomvang van circa €37,5 miljoen aan investeringskosten en €3,9 miljoen aan exploitatiekosten voor de periode 2024-2029.

Om een totaalbeeld te geven van de mogelijke verwachte investeringen, hebben we vooruitlopend op het definitieve Mobiliteitsonderzoek Boxmeer* nu al bedragen opgenomen in de begroting. In totaal is voor de jaren 2027-2029 €15 miljoen opgenomen voor maatregelen in het kader van het nog vast te stellen Mobiliteitsonderzoek Boxmeer. Dit stelt ons in staat om goed voorbereid te anticiperen op de benodigde maatregelen bij uw daadwerkelijke besluitvorming over de te nemen maatregelen in Boxmeer. Deze voor Boxmeer opgenomen bedragen zijn niet meer dan een indicatie, op basis van denkrichtingen en kengetallen (stelposten) voor mogelijke maatregelen.

* Over het Mobiliteitsonderzoek Boxmeer informeren we uw Raad separaat. Naar verwachting informeren we uw Raad in oktober 2024 over de resultaten van het Mobiliteitsonderzoek en aansluitend betrekken we andere stakeholders. Besluitvorming volgt eind dit jaar/begin volgend jaar.

Doorkijk periode vanaf 2030

In de periode 2024-2029 wordt een groot aantal projecten en maatregelen uitgevoerd. Uiteraard stopt dit niet na 2029. Via een systeem van “rolling forecast” zal onder leiding van de programmamanager de vooruitblik 2030-2040 jaarlijks worden geactualiseerd. Uiterlijk in 2029 wordt aan de Raad het dan actuele UVP Mobiliteit 2030-2040 ter goedkeuring voorgelegd.

Voor de periode vanaf 2030 is nu voor het UVP Mobiliteit een bedrag geraamd van circa €43,4 miljoen aan investeringen en circa €3,8 miljoen aan exploitatiekosten. Het investeringsbedrag is inclusief een bedrag van €20 miljoen als eerste raming voor infrastructurele maatregelen voor een betere ontsluiting Boxmeer in het kader van woningbouwontwikkeling.

In onderstaande tabel hebben we per jaar de geraamde kosten aangegeven ingedeeld naar investeringen en exploitatiekosten. De tabel geeft een samenvatting van de projectkosten, op basis van de tijdsplanning wanneer de projecten starten en eindigen. De uiteindelijke raming van de kredieten zal plaatsvinden conform de geldende P&C-cyclus. De eventuele extra exploitatielasten vanwege de investeringen zullen, indien van toepassing (zoals VRI's en gebruik rood asfalt) bij de votering van kredieten en begrotingswijzigingen te zijner tijd daar worden meegenomen en aan de raad worden voorgelegd”

In de bijlage is de volledige lijst van projecten terug te vinden die de basis vormen voor de geraamde kosten.

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal t/m 2029	2030 t/m 2040	Totaal t/m 2040
Investeringskosten	€ 115.000	€ 1.115.000	€ 3.177.500	€ 9.205.000	€ 10.786.500	€ 13.059.500	€ 37.458.500	€ 43.441.500	€ 80.900.000
Exploitatiekosten	€ 231.250	€ 871.250	€ 811.250	€ 931.250	€ 473.750	€ 551.250	€ 3.870.000	€ 3.830.000	€ 7.700.000

11. Projecten 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2024	Onderzoek schoolfietsroutes	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar de veiligheid op en kwaliteit van schoolfietsroutes
2024	Mobiliteitsonderzoek Boxmeer	Onderzoek	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Integraal plan voor de ontsluiting van Boxmeer.
2024	Eenduidigheid 30 km/u gebieden	Onderzoek		 Verkeersveiligheid	Opstellen beleid over de wijze waarop de gemeente 30 km/u wegen gaat inrichten (bijv. materialisering)
2024 - 2025	ISA kennismaking en pilot	Pilot		 Verkeersveiligheid	Korte introductie, demo en testritten ISA (Intelligente Snelheid Assistent). Vervolgens i.s.m. SmartwayZ.NL deelname aan ISA-pilot om digitale en fysieke snelheidsinformatie op orde te brengen
2024 - 2027	Pilot zelfrijdende busjes	Pilot		 Innovatie	Start haalbaarheidsonderzoek zelfrijdende busjes met als doel uiteindelijke implementatie na 2027.
2024 - 2030+	Graafschedijk (binnen bebouwde kom)	Infrastructuur	Escharen	 Lopen	Aanleg van voetpaden langs de Graafschedijk
2024 - 2030+	Campagne 'anders naar school gaan'	Campagnes/initiatieven		 Fietsen	Campagne om kinderen en ouders te stimuleren om niet met de auto maar met bijvoorbeeld de fiets of lopend naar school te gaan
2024 - 2030+	Fietsroute Oeffelt-Genep(Brug)	Netwerken	Oeffelt	 Fietsen	Aansluiten en ondersteunen bij regionale lobby om fietsbrug te verbeteren
2024 - 2030+	Plaatsen laadpalen	Activiteiten		 Duurzaam rijden	Plaatsen van laadpalen op basis van behoefte en plankaart
2024 - 2030+	Aansluiten bij centraal OV platform provincie	Activiteiten		 Openbaar vervoer	Centraal platform organiseren waarin alle (lokale, regionale en provinciale) OV-initiatieven (dus ook alternatief vervoer) zijn gebundeld
2024 - 2030+	Lobby Maaslijn	Netwerken		 Openbaar vervoer	Voor optimalisatie en versterking van de Maaslijn
2024 - 2030+	Lobby OV consessiehouder voor behoud en versterking van het netwerk	Netwerken		 Openbaar vervoer	Voor behoud, optimalisatie en versterking van het huidige netwerk
2024 - 2030+	Verbeteren aansluiting A73 - N321 (Beersebaan)	Infrastructuur	Cuijk	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Realisatie één nieuwe iVRI kruising met een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer
2024 - 2030+	Organiseren BOA inzet op handhaven verkeersovertredingen	Activiteiten		 Verkeersveiligheid	Organiseren handhaving BOA's op verkeersovertredingen (o.a. lichtvoering en afleiding op de fiets)

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2024 - 2030+	Campagne ouderen in het verkeer	Campagnes/ initiatieven		 Verkeersveiligheid	Opfriscursussen, scootmobieltraining, fietstraining, BROEM, rolstoelles
2024 - 2030+	Afstemming met handhaving	Netwerken		 Verkeersveiligheid	Structureel overleg met handhaving over handhaving op verkeersovertredingen
2024 - 2030+	Doorstroming A73 en A50	Netwerken		 Vlotte multimodale verbinding met de regio	Samen met RWS kijken naar verkeersmanagement: incident management, regelscenario's, en eenduidigheid in bebording.
2024 - 2030+	Meewerken aan concessie OV NOB flextaxi en andere vervoersvormen	Netwerken		 Vlotte multimodale verbinding met de regio	Meewerken om aan te haken op nieuwe kansen voor de inzet van vraaggestuurd openbaar vervoer ter aanvulling op het reguliere openbaar vervoer
2024 - 2030+	Bedrijfsvervoerplan gemeente Land van Cuijk	Beleid		 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	Opstellen van een bedrijfsvervoersplan voor de interne organisatie van de gemeente Land van Cuijk
2025 - 2029	Maatregelenpakket mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1	Infrastructuur	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Infrastructurele maatregelen volgens uit mobiliteitsonderzoek Boxmeer
2025 - 2029	Rotonde: Beugenseweg - Steenstraat - Burgemeester Verkuijlstraat - Spoorstraat	Infrastructuur	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Verbeteren rotonde. Dit project maakt ook onderdeel uit van maatregelenpakket mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025 - 2029	Rotonde: Sint Anthonisweg - Sportlaan - Ingenieur Wagterstraat	Infrastructuur	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Verbeteren rotonde. Dit project maakt ook onderdeel uit van maatregelenpakket mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025 - 2029	Route: Spoorstraat - Grotestraat (Boxmeer) en Grotestraat Sambeek	Infrastructuur	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken en daaruit volgende maatregelen of op de route Spoorstraat-Burgemeester Verkuijlstraat-Julie Postelsingel-Sambeekseweg-Grotestraat de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden. Dit project maakt onderdeel uit van maatregelen mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025 - 2029	Kruispunt: Sint Anthonisweg - Graafseweg	Infrastructuur	Boxmeer	 Verkeersveiligheid	Dit project maakt onderdeel uit van maatregelen mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025 - 2029	Kruispunt: Spoorstraat - Stationsweg	Infrastructuur	Boxmeer	 Verkeersveiligheid	Dit project maakt onderdeel uit van maatregelen mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025 - 2029	Spoorstraat: inrit/uitrit supermarkt	Infrastructuur	Boxmeer	 Verkeersveiligheid	Verbeteren inrit. Dit project maakt onderdeel uit van maatregelen mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 1.
2025	Fietsverlichting buitengebieden/ natuurgebieden	Onderzoek		 Fietsen	Opstellen beleidsregels omtrent de wijze waarop om wordt gegaan met fietsverlichting in het buitengebied/natuurgebieden.
2025	Onderzoek fietsverbinding Cuijk-Boxmeer-Venray	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar de potentie en route voor een snelle fietsverbinding

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2025	Onderzoek kwaliteit infrastructuur fietsnetwerk	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar o.a. De sociale veiligheid, wayfinding, infrastructuur en paaltjes op fietspaden
2025	Laadpalenbeleid	Beleid		 Duurzaam rijden	Beleid rondom laadpalen met o.a. locaties, gebruiksregels en handhavingsmogelijkheden. In relatie met de regionale aanbesteding
2025	Plankaart laadvoorzieningen	Beleid		 Duurzaam rijden	Om te bepalen in welke gebieden en op welke locaties we hoeveel laadpalen willen realiseren
2025	Multimodale bereikbaarheid basisvoorzieningen	Onderzoek		 Openbaar vervoer	Onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals ziekenhuizen en supermarkten en wat er nodig is om dit te versterken.
2025	Marktverkenning deeltweewielers	Onderzoek		 Hubs en deelmobiliteit	Verkenning van de kansen voor de inzet van deeltweewielers in de gemeente.
2025	Onderzoek N621 Oeffelt-Beugen herwaarderen naar 60 km/u	Onderzoek	Oeffelt/ Beugen	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoek naar de mogelijkheden om de N621 tussen Oeffelt en Beugen her te waarderen naar ETW60
2025	Herinrichting kruispunten N321	Infrastructuur	Gassel/ Escharen	 Verkeersveiligheid	Herinrichting kruispunten N321 (Driessenweg/Cuykschesteeg en Schaarweg)
2025	Oeffeltseweg (tussen N621 en komgrens Beugen)	Infrastructuur	Beugen	 Verkeersveiligheid	Realisatie fietsstraat buiten de kom
2025	Gemeentelijke aanpak fietsveiligheid (paaltjes, markering e.d.) volgens SPV	Onderzoek		 Verkeersveiligheid	Onderzoek naar kleine verbetermogelijkheden voor de fietsveiligheid (paaltjes, markering, berm, verlichting)
2025	Schoolomgeving varianten	Onderzoek		 Verkeersveiligheid	Opstellen van varianten voor schoolomgeving inrichting (minimaal en gewenst). Van de 42 basisscholen en 6 middelbare scholen, 10 schoolomgevingen per jaar onderzoeken. Mogelijk schoolstraten bij basisscholen
2025	Leefbaarheidsonderzoek	Onderzoek		 Trillingen en geluid	Onderzoek naar de objectieve en subjectieve ervaring van leefbaarheid en verkeer (o.a. Verkeersslachtoffers, luchtkwaliteit, geluidshinder)
2025	Parkeerbeleid	Beleid		 Parkeren in woonwijken	Opstellen parkeerbeleid met daarin o.a. visie, nota parkeernormen, koppeling omgevingsvisie, omgang met laadpalen, betaald parkeren en parkeerreserve(fonds)
2025	Beleid vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden	Beleid		 Vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden	Opstellen beleid waarin de regels voor vrachtwagenparkeren en overnachtingsmogelijkheden worden vastgelegd
2025	Grave centrum	Onderzoek	Grave	 Parkeren in centra	Onderzoek naar de mogelijkheid om het centrum van Grave autoluw te maken
2025	Netwerk landbouwverkeer	Onderzoek		 Bereikbaarheid landbouwverkeer	Onderzoek naar het wenselijke netwerk voor landbouwverkeer en de maatregelen die nodig zijn om dat te organiseren

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2025 - 2026	De Quayweg	Infrastructuur	Ledeacker	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 80 of 60 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden en dit integraal bekijken met overige werkzaamheden die plaats moeten vinden op de Quayweg.
2025 - 2027	Kruispunt: Burgemeester Verkuijlstraat - Koorstraat	Infrastructuur	Boxmeer	 Verkeersveiligheid	Het veiliger maken van het kruispunt, o.a. verbeteren zichthoek en lagere snelheid op de Burgemeester Verkuijlstraat
2025 - 2030+	Voetgangersoversteekplaatsen verbeteren	Infrastructuur		 Lopen	VOP's op GOW50 en GOW30 verbeteren door o.a. realiseren gefaseerde oversteek, basisverlichtingen (bv: verlichting boven de VOP, intern verlicht bord, drukknop/sensor)
2025 - 2030+	Fietsstimuleringscampagne	Campagnes/initiatieven		 Fietsen	Campagne om inwoners, werknemers en bezoekers te stimuleren om vaker te gaan fietsen, eventueel in samenwerking met bedrijven, lokale winkeliers, horecaondernemers of Brabants mobiliteitsnetwerk
2025 - 2030+	Structureel benodigd kleine infrastructurale fietsmaatregelen	Infrastructuur		 Fietsen	Denk o.a. aan: - Fietsparkeervoorzieningen - Rustpunten voor (recreatieve) fietsers - Verwijderen paaltjes op fietsroutes - Verbeteren fietsoversteken - Bebording
2025 - 2030+	Toegankelijkheid haltes en hubs	Infrastructuur		 Openbaar vervoer	Zorgen dat de haltes (in eigen beheer) toegankelijk worden en blijven
2025 - 2030+	BOB campagne	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Campagne gericht op het voorkomen van alcoholgebruik in het verkeer, samen de regio/provincie
2025 - 2030+	Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL)	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Educatie gericht op voertuigbeheersing (fiets) en verkeersregels bij basisscholieren
2025 - 2030+	Inzetten Dynamisch Snelheids Indicators (DSI)	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Inzet DSI's op locaties waar de snelheid met regelmaat wordt overtreden
2025 - 2030+	MONO campagne	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Campagne gericht op het voorkomen van afleiding in het verkeer, samen de regio/provincie
2025 - 2030+	Totally Traffic	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Educatie gericht op voertuigbeheersing (fiets, LEV, bromfiets) en verkeersregels bij middelbare scholieren
2025 - 2030+	TT-projects	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Educatie gericht op voertuigbeheersing (fiets, LEV, bromfiets) en verkeersregels bij MBO-studenten
2025 - 2030+	VOMOL-campagne	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Educatie gericht op de omgang tussen fietsers en landbouwverkeer op dezelfde weg
2025 - 2030+	Aanpak Schoolzones	Infrastructuur		 Verkeersveiligheid	Veiliger maken van schoolzones
2025 - 2030+	Kwaliteit komgrenzen	Infrastructuur		 Verkeersveiligheid	Onderzoek naar en verbeteren van de kwaliteit van de kom- en zongrenzen (o.a. duidelijkheid, snelheidsremmend, etc.)

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2025 - 2030+	Structureel budget kleine infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen	Infrastructuur		 Verkeersveiligheid	Denk o.a. aan: - Snelheidsremmende maatregelen - Grasbetontegels - Parkeervakken verwijderen - Groen snoeien
2025 - 2030+	Onderzoeksbudget geluid- en trillingsmetingen	Onderzoek		 Trillingen en geluid	Voor geluid- en trillingsmetingen
2025 - 2030+	Op orde houden digitale infrastructuur/diverse onderzoeken tbv beleid	Onderzoek		 Innovatie	Op orde houden van digitale infrastructuur, data en verkeer- en parkeeronderzoeken
2026 - 2030+	Maatregelen oost-west verbindingen autoverkeer	Infrastructuur		 Vlotte multimodale verbinding met de regio	Kleine maatregelen Rib Quikscans N- Wegen en oost-westverbinding gemotoriseerd verkeer. Betreft totaal aan kleine maatregelen conform RIB N wegen.
2026	N264 (Pastoor Jacobsstraat)	Infrastructuur	Sint Hubert	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Maakt onderdeel uit van kleine maatregelen Rib Quikscans N- Wegen en oost- westverbinding gemotoriseerd verkeer. Kleinschalige aanpassingen in en om N264 in Sint Hubert, zonder rondweg.
2026 - 2028	Rotonde: N264 - Molenstraat	Infrastructuur	Oeffelt	 Verkeersveiligheid	Nieuwe aansluiting op provinciale weg zodat huidige ontsluiting met haakse bocht komt te vervallen en creëren oversteekvoorziening voor voetgangers. Maakt onderdeel uit van kleine maatregelen Rib Quikscans N-Wegen en oost- westverbinding gemotoriseerd verkeer.
2026 - 2030+	Fietsoversteek N321 (t.h.v. Brugstraat)	Infrastructuur	Grave	 Verkeersveiligheid	Het verbeteren van de fietsoversteeklocaties op de N321 binnen de bebouwde kom. Maakt onderdeel uit van kleine maatregelen Rib Quikscans N- Wegen en oost- westverbinding gemotoriseerd verkeer.
2026	Uitrol wandelmaatjes	Campagnes/ initiatieven		 Lopen	Initiatief die ingeval van fysieke of sociale beperkingen toch zorgen dat men samen op pad kan gaan, in afstemming met bestaande/in oprichting zijnde initiatieven
2026	Toegankelijke en inclusieve wandelroutes	Onderzoek		 Lopen	Onderzoek naar mogelijkheden voor realiseren van een inclusieve inrichting van wandelinfrastructuur (inclusief oversteeklocaties)
2026	Onderzoek fietsparkeren grote kernen	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar de huidige vraag naar parkeervoorzieningen, het aanbod en de mogelijkheden om dit beter te faciliteren in de grote kernen
2026	Mogelijkheden vervoershub per kern	Onderzoek		 Hubs en deelmobiliteit	Onderzoek naar de mogelijkheden om een hub te realiseren bij een kern en de vorm waarin dit kansrijk is
2026	Onderzoek en aanpak sportclub fietsroutes	Onderzoek		 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoek en verbeteren sportclub fietsroutes
2026	Onderzoek Sint Anthonisweg herwaarderen naar 60 km/u	Onderzoek	Wanroij	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoek naar de mogelijkheden om de Sint Anthonisweg her te waarderen naar ETW60
2026	Campagne helmdracht	Campagnes/ initiatieven		 Verkeersveiligheid	Gemotoriseerde tweewielers meer en beter informeren over helmveiligheid/stimuleren helmdracht op de fiets, samen de regio/provincie

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2026	Spoorwegovergang: Potbeker/Galberg	Infrastructuur	Cuijk	 Verkeersveiligheid	Meer ruimte creëren voor langzaam verkeer. Smal profiel, wordt al lang als knelpunt voor fietsers ervaren.
2026 - 2027	Rotonde: N321 - Esterveldtlaan	Infrastructuur	Grave	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Ombouwen van kruispunt naar rotonde
2026 - 2027	Fietspad Quayweg	Infrastructuur	Landhorst	 Verkeersveiligheid	Fietspad verbreden op onderdeel primair fietsnetwerk
2026 - 2027	Kruispunt: Baronesstraat - Pater van den Elzenstraat	Infrastructuur	Grave	 Verkeersveiligheid	Duidelijkheid van het kruispunt en de positie van voetgangers verbeteren, in de uitwerking zijn nog veel opties (Knelpunt i.v.m. woningbouwontwikkelingen en parkeren).
2026 - 2028	Het Ven/Parallelweg/Molenheideweg	Infrastructuur	Boxmeer	 Fietsen	Verbeteren route voor fietsers, mogelijk als onderdeel van een doorfietsroute parallel aan het spoor
2026 - 2028	Noordstraat (tussen De Vlaskuil en Millseweg)	Infrastructuur	Wanroij	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2026 - 2028	Route: Schoolstraat-Wanroijseweg (tot Meulenveldt)	Infrastructuur	Mill	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2026 - 2030+	Campagnes stimuleren van lopen	Campagnes/initiatieven		 Lopen	Campagne om inwoners te stimuleren om vaker te gaan lopen
2027	Onderzoek sluitend voetpadennetwerk	Onderzoek		 Lopen	Onderzoek naar de mate waarin het voetpadennetwerk in de kernen sluitend is.
2027	Onderzoek fietsbewegwijzing	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar de fietsbewegwijzing in de gemeente
2027	Verkenning snelle busverbindingen	Onderzoek		 Openbaar vervoer	Verkenning mogelijkheden voor een snelle busverbinding richting Eindhoven en Uden/Oss
2027	Verkenning vraaggestuurd openbaar vervoer	Onderzoek		 Openbaar vervoer	Verkennen mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid van kleine kernen met beperkt regulier OV te verbeteren
2027	Campagne sociale norm in het verkeer	Campagnes/initiatieven		 Verkeersveiligheid	Algemene campagne gericht op het verbeteren van de sociale norm in het verkeer onder weggebruikers, samen de regio/provincie
2027	Multimodale bereikbaarheid bedrijven- en industrieterreinen	Onderzoek		 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	Onderzoek naar mogelijkheden om de bereikbaarheid van bedrijven- en industrieterreinen te verbeteren. O.a. - 30 km/u - Balans werken op bedrijvenpark en bezoekers/fietsers - Parkeerbeleid en overlast - Fiets- en wandelroutes - Bereikbaarheid openbaar vervoer - Bewegwijzing

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2027 - 2028	Fietsverbinding Uden-Mill	Infrastructuur	Mill	 Fietsen	Op enkele onderdelen van de route verbeteren van de ontbrekende schakels en verder onderzoeken hoe de fietsroute tussen Mill en Cuijk tot een aantrekkelijke en comfortabele (door) fietsroute opgewaardeerd kan worden.
2027 - 2028	Langenboomseweg (tussen rotonde en Weemhofweg)	Infrastructuur	Mill	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2027 - 2028	Spinding-Beerseweg	Infrastructuur	Cuijk	 Verkeersveiligheid	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2027 - 2029	Verbereren kwaliteit infrastructuur fietsnetwerk	Infrastructuur		 Fietsen	Verbereren kwaliteit infrastructuur fietsnetwerk nav onderzoek (denk aan verbreding fietspad, vergevingsgezinden bermen of aanpassen oversteeklocaties)
2027 - 2030+	Stimuleren en gebruik van deelauto's	Campagnes/initiatieven		 Hubs en deelmobiliteit	Met campagnes stimuleren van het gebruik van deelauto's, samen de regio/provincie
2028 - 2029	Fietsverbinding Kraaijenbergse Plassen-snel fietsroute	Infrastructuur	Linden	 Fietsen	Verbeteren fietsverbinding tussen de Kraaijenbergse Plassen en de snel fietsroute
2028 - 2029	Pannestaartweg	Infrastructuur	Velp	 Fietsen	Verbeteren van de ruimte voor de fietser (rode fietsstroken)
2028 - 2029	Rotonde: Beersebaan-Spinding	Infrastructuur	Cuijk	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Ombouwen van rotonde naar VRI-kruispunt
2028 - 2029	Gildestraat	Infrastructuur	Holthees	 Verkeersveiligheid	Weg inrichten als ETW30 inclusief met snelheidsremmende maatregelen
2028 - 2029	Hoofdroute Bedrijventerrein Haven	Infrastructuur	Cuijk	 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	Verbeteren van de fietsvoorzieningen op de hoofdroute Havenlaan/Korte Oijen
2028 - 2029	Hoofdroute bedrijventerrein Saxe Gotha	Infrastructuur	Boxmeer	 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	Realiseren rode fiets(suggestie)stroken op hoofdroute Wim de Körverstraat/Kleine Broekstraat/Raamstraat
2028 - 2030+	Verbeteren kwaliteit voetpadennetwerk	Infrastructuur		 Lopen	Verbereren kwaliteit infrastructuur voetpaden nav onderzoek (denk aan trottoirs aanleggen of verbreden)
2028 - 2030+	Route: Karstraat-Hoogveldseweg-Hoogstraat	Infrastructuur	Mill	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2028 - 2030+	Kerkstraat Linden	Infrastructuur	Linden	 Verkeersveiligheid	Inrichten van de weg als ETW30 inclusief snelheidsremmende maatregelen
2028 - 2030+	Herijken risicoanalyse SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid)	Onderzoek		 Verkeersveiligheid	Uitvoeren van een gemeentebrede risicoanalyse om de focus te houden op de verkeersveiligheidsthema's waar een investering het meeste rendement bij oplevert

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2029	Onderzoek autoluw centrum Boxmeer	Onderzoek	Boxmeer	 Parkeren in centra	Onderzoek naar de mogelijkheid om het centrum van Boxmeer autoluw te maken
2029	Onderzoek autoluw centrum Cuijk	Onderzoek	Cuijk	 Parkeren in centra	Onderzoek naar de mogelijkheid om het centrum van Cuijk autoluw te maken
2029 - 2030+	Irenestraat/Parallelweg	Infrastructuur	Cuijk	 Fietsen	Aanpak kruispunt en verbeteren door met name de middengeleider te verhogen en in klinkers te leggen
2029 - 2030+	Estersveldlaan/Paringetweg/Sto ofweg	Infrastructuur	Grave	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2029 - 2030+	Lavendel-Potbeker-Galberg-Katwijkseweg	Infrastructuur	Cuijk	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Door de weg af te waarden naar 30 km/u met bijpassende inrichting wordt de weg veiliger en minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer
2029 - 2030+	Burgemeester Thijssenstraat/Kerkeveld	Infrastructuur	Beers	 Verkeersveiligheid	Weg inrichten als ETW30 inclusief verduidelijken van de komgrenzen
2029 - 2030+	Molenstraat/Grotestraat	Infrastructuur	Beers	 Verkeersveiligheid	Weg inrichten als ETW30 inclusief snelheidsremmende maatregelen
2030+	Ongelijkvloers kruisen fietsers Oostermeerweg	Infrastructuur	Cuijk	 Fietsen	Verbeteren fietsverbinding tussen de Kraaijenbergse Plassen en de snelfietsroute
2030+	Onderzoek naar reistijdverbetering actieve mobiliteit	Onderzoek		 Fietsen	Onderzoek naar de mogelijkheden om reistijden voor actieve mobiliteit te verkorten binnen kernen, richting voorzieningen, om dit te stimuleren.
2030+	Pilot openbare laadpunten voor fietsers	Pilot		 Fietsen	Pilot om de potentie van openbare laadpunten voor fietsers te testen
2030+	Deurneseweg	Infrastructuur	Oploo	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 80 of 60 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Domeinenstraat	Infrastructuur	Mill	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Dorpsstraat (tussen Sint Anthonisweg en Nullen)	Infrastructuur	Ledeacker	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Kalkhofseweg (tussen rotonde en zijstraat Wildsestraat)	Infrastructuur	Haps	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Maatregelenpakket mobiliteitsonderzoek Boxmeer fase 2	Infrastructuur	Boxmeer	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Infrastructurele maatregelen volgend uit mobiliteitsonderzoek Boxmeer
2030+	Millseweg (tussen Noordstraat en Bus)	Infrastructuur	Wanroij	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2030+	Noordstraat (bubeko)	Infrastructuur	Wanroij	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 80 of 60 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Oeffeltseweg	Infrastructuur	Haps	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Door de weg af te waarderen naar 60 km/u wordt de weg veiliger
2030+	Rotonde: Beerschemaasweg - Hoogeweg	Infrastructuur	Escharen	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Aanleg van een rotonde op de kruising Beerschemaasweg-Hoogeweg
2030+	Route Breestraat (vanaf Ledeackersestraat)-Dokter Verbeecklaan (tot Zandkant)	Infrastructuur	Sint Anthonis	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Sint Hubertseweg	Infrastructuur	Haps	 Gemotoriseerd verkeer (wegcategorisering)	Onderzoeken of de maximum snelheid 80 of 60 wordt en herinrichting van de weg passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden
2030+	Beerschemaasweg	Infrastructuur	Escharen	 Verkeersveiligheid	Inrichten van de weg als ETW30 inclusief snelheidsremmende maatregelen
2030+	Blauwstraat	Infrastructuur	Oploo	 Verkeersveiligheid	Inrichten van de weg als ETW30 met meer ruimte voor de voetganger en een duidelijke komgrens aan de noordzijde
2030+	Hagelkruis – zuidoostelijk deel	Infrastructuur	Cuijk	 Verkeersveiligheid	Weg inrichten als ETW30
2030+	Kruispunt: 14 Oktoberplein - Vierlingsbeekseweg - Venrayseweg	Infrastructuur	Overloon	 Verkeersveiligheid	Het veiliger maken van het kruispunt, mede door de omgeving ook anders in te richten
2030+	Kruispunt: Beversestraat - Van Galenweg - De Hork	Infrastructuur	Cuijk	 Verkeersveiligheid	Aanleg van rotonde of andere robuuste oplossing voor veilige fietsoversteek
2030+	Kruispunt: Gildeweg - Odilladijk - Kloosterlaan	Infrastructuur	Sint Agatha	 Verkeersveiligheid	Het veiliger maken van het kruispunt, o.a. door een duidelijkere situatie te creëren
2030+	Laageindsedijk (bubeko)	Infrastructuur	Rijkevoort	 Verkeersveiligheid	Rood maken fietssuggestiestroken en plaatsen snelheidsremmende maatregelen
2030+	Oploseweg	Infrastructuur	Overloon	 Verkeersveiligheid	Weg inrichten als ETW30 inclusief met snelheidsremmende maatregelen
2030+	Schoolstraat	Infrastructuur	Gassel	 Verkeersveiligheid	Inrichten van de weg als ETW30 inclusief snelheidsremmende maatregelen en herkenbare schoolomgeving
2030+	Sint Annastraat (tot Mariaplein)	Infrastructuur	Cuijk	 Verkeersveiligheid	Onderzoeken of de maximum snelheid 50 of 30 wordt en herinrichting van de wegen passend bij de beoogde snelheidslimiet om het rijgedrag te beïnvloeden

Overzicht projecten per jaar 2024-2040

Periode	Titel	Categorie	Kern	Thema	Omschrijving/maatregel
2030+	Traverse	Infrastructuur	Grave	 Verkeersveiligheid	Inrichten van de weg als ETW30 inclusief snelheidsremmende maatregelen
2030+	Waterval, Peelkant en Hoevenestraat	Infrastructuur	Wanroij	 Verkeersveiligheid	Fietsstroken in rood
2030+	Verkenning pakkethubs	Onderzoek		 Innovatie	Verkennen van mogelijkheden en potentie van (locaties voor) pakkethubs. Denk aan pakketkluizen aan de rand van een buurt/wijk.
2030+	Hoofdroute: Parallelweg Bedrijventerrein Het Spoor	Infrastructuur	Mill	 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en industrieterreinen	Realiseren rode fiets(suggestie)stroken op resterende deel hoofdroute Parallelweg

Van Mobiliteitsplan 2040 naar meerjarig Uitvoeringsplan
Mobiliteit: *Focus, Integraal en Innovatief*

September 2024 - definitief vastgesteld gemeenteraad

