MOBILITEITSPLAN 2030

Gemeentelijk verkeer en vervoer plan Weert

GEMEENTE WEERT

Weert is in beweging. De stad groeit, het buitengebied ontwikkelt, de bedrijvigheid neemt toe. Tegelijkertijd staan we voor grote uitdagingen: op het gebied van wonen, energie, klimaatadaptatie, gezondheid en inclusiviteit. Thema's die sterke raakvlakken hebben met mobiliteit. Een vakgebied dat zelf ook sterk in beweging is: met steeds slimmere voertuigen, deelmobiliteit, elektrisch rijden, etc.

Deze ontwikkelingen vragen om een integrale kijk op mobiliteit met een heldere visie op de toekomst. Met dit mobiliteitsplan werken we aan concrete acties op korte termijn. Een ambitie dat we niet alleen kunnen bereiken, maar waarvoor we de samenwerking zoeken met onze inwoners, bedrijven en partners in de regio.

Dit mobiliteitsplan staat ook niet op zichzelf. Het vormt een belangrijke bouwsteen voor de omgevingsvisie en de omgevingsplannen die daaruit voortvloeien. Uiteraard nemen we in dit plan ook de uitgangspunten mee van andere beleidsdomeinen en -trajecten waaronder de Strategische Visie. En omdat Weert in beweging zal blijven, blijven we de komende jaren kritisch kijken naar ons mobiliteitsbeleid en sturen we dit bij waar nodig. Zodat we blijven aansluiten bij de wensen en ambities van onze stad.

De komende jaren gaan we aan de slag zodat we in de toekomst in een duurzame, veilige en gezonde stad wonen.

Doet u mee?

Wethouder Verkeer en Vervoer,
Martijn van den Heuvel

INHOUD

SAMENVATTING 4

1. INLEIDING 5
1.1 AANLEIDING 5
1.2 VAN VISIE TOT UITVOERING 5
1.3 EEN INTEGRALE BENADERING 5
1.4 LEESWIJZER 5

2. PROCES 6
2.1 BESLISSEN 6
2.2 CO-PRODUCEREN 6
2.3 ADVISEREN 6
2.4 RAADPLEGEN 6
2.5 INFORMEREN 6

3. MOBILITEITSVISIE 7

4. MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE 8
4.1 WIJK- EN DORPSBEZOEKEN 8
4.2 EXTERNE BEGELEIDINGSGROEP 8
4.3 WEGING SPEERPUNTEN 8

5. LOPEN EN FIETSEN 9
5.1 ANALYSE 9
5.2 AMBITIES 9
5.3 ACTIES 10

6. TOEGANG TOT MOBILITEIT 11
6.1 ANALYSE 11
6.2 AMBITIES 11
6.3 ACTIES 12

7. VERKEERSVEILIGHEID 13
7.1 ANALYSE 13
7.2 AMBITIES 13
7.3 ACTIES 13

8. REGIONALE BEREIKBAARHEID 15
8.1 ANALYSE 15
8.2 AMBITIES 15
8.3 ACTIES 16

9. BELEVING OPENBARE RUIMTE 16
9.1 ANALYSE 16
9.2 AMBITIES 16
9.3 ACTIES 16

10. ENERGIENEUTRALE MOBILITEIT 19
10.1 ONTWIKKELINGEN 19
10.2 WAT STREVEN WE NA? 19
10.3 WAAR ZETTEN WE OP IN? 19

11. NETWERKEN EN UITGANGSPUNTEN 20
11.1 LOOPROUTES 20
11.2 FIETSROUTES 20
11.3 OPENBAAR VERVOER NETWERK 20
11.4 LANDBOUWROUTES 20
11.5 BIJZONDER TRANSPORT ROUTES 20
11.6 WEGCATEGORISERING 20
11.7 LAADINFRASTRUCTUUR 20

12. TOEKOMSTBEELD MOBILITEIT IN WEERT 21
12.1 ORGANISATIE 21
12.2 GEBRUIKER 23
12.3 INRICHTING 25

SAMENVATTING

Dit mobiliteitsplan geeft een toekomstbeeld van Weert op het gebied van mobiliteit. Het uitgangspunt zijn de vijf speerpunten uit de mobiliteitsvisie. Het onderstaand overzicht laat zien wat we 'nu' - binnen vijf jaar - willen bereiken, wat we daar 'straks' – binnen tien jaar – voor gaan doen.

	NU: (t/m 2023)	STRAKS: (t/m 2030)
Lopen & Fietsen	Basisvoorzieningen voor lopen en fietsen op orde.	Schaalsprong fietsinfrastructuur afgerond met snelle hoofdfietsroutes naar de omliggende steden.
Toegang tot Mobiliteit	Openbaar vervoer en de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen.	Duurzaam deelvervoer beschikbaar voor iedereen.
Verkeersveiligheid	Snelheid van 50 naar 30 km/u op een aantal wegen in Weert en inrichten van 60 km/u zones.	Alle wegen zijn ingericht volgens het principe van duurzaam veilig.
Regionale Bereikbaarheid	Investeren in gedragsverandering en basisinfrastructuur op orde voor fiets hubs en shuttles. Werkgeversaanpak stimuleren.	Ontwikkelen van station Weert tot regionale mobiliteitshub en afwikkeling verkeer vanaf bedrijventerreinen naar hoofdwegen zoals de Ringbanen en A2.
Beleving Openbare Ruimte	Ruimte voor experimenten die de stad leefbaarder maken.	Weert beter verbonden met het buitengebied en dorpen voor lopen en fietsen.

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Na het vaststellen van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer in 1996 is er veel veranderd. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel; met een overgang van fossiele naar hernieuwbare brandstof en voertuigen die steeds slimmer worden en meer en meer rijtaken overnemen van de bestuurder. Ook de maatschappij is in beweging, waarbij de roep om een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving steeds luider klinkt. Het is daarom de hoogste tijd om het gemeentelijk beleid op gebied van verkeer en mobiliteit te actualiseren.

In december 2019 heeft de gemeenteraad van Weert de mobiliteitsvisie vastgesteld in de vorm van een animatiefilm en een toelichtende notitie. De speerpunten uit de mobiliteitsvisie worden in dit mobiliteitsplan verder uitgewerkt tot ambities, uitgangspunten voor de netwerken en een overzicht van maatregelen die nodig zijn om de ambities uit de visie te realiseren.

Omdat de maatschappelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zo snel gaan is het noodzakelijk om het mobiliteitsplan na drie jaar te evalueren en het plan dan eventueel bij te stellen. Welke rol de gemeente moet innemen is en blijft een belangrijkje vraag.

1.2 VAN VISIE TOT UITVOERING

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning. Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid zijn we daarom gestart met het opstellen van een mobiliteitsvisie. Daarin hebben we omschreven welke maatschappelijke effecten we willen bereiken met het mobiliteitsbeleid. In dit mobiliteitsplan staat de hoe-vraag centraal: hoe dragen we met het mobiliteitsbeleid bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Weert?

Mobiliteitsvisie
De mobiliteitsvisie van de gemeente Weert is gebaseerd op vijf speerpunten die we hebben opgesteld op basis van analyses en gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.

Mobiliteitsplan
In dit mobiliteitsplan maken we de speerpunten uit de mobiliteitsvisie concreter. De hoe-vraag staat hierbij centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Weert? We vertalen hiervoor de speerpunten naar ambities en maatregelen voor de komende tien jaar. Het resultaat daarvan is een kaart die laat zien hoe het mobiliteitssysteem van de gemeente Weert er over tien jaar uit kan zien, afhankelijk van de keuzes die de komende jaren gemaakt worden.

Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP)
In het uitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de wat-vraag. Wat doet de gemeente Weert de komende jaren om de ambities te behalen? Hiervoor vertalen we de maatregelen uit het mobiliteitsplan in een aantal concrete projecten. We stellen in het MUP een prioritering op van de projecten die we als eerste oppakken. Deze prioritering is gebaseerd op de mate waarin projecten bijdragen aan het behalen van de speerpunten uit de mobiliteitsvisie. We herijken dit MUP jaarlijks als onderdeel van de begrotingscyclus.

1.3 EEN INTEGRALE BENADERING

Het mobiliteitsbeleid van Weert reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in onze gemeente. Met het mobiliteitsbeleid helpen we de ambities van Weert waarmaken. Maatregelen die uit dit beleid voortkomen, moeten de ambities van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. Met het mobiliteitsbeleid kijken we daarom zoveel mogelijk naar de dwarsverbanden met andere beleidsvelden.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 leest u welk proces we hebben doorlopen bij het opstellen van dit mobiliteitsplan. De eerder door de gemeenteraad vastgestelde mobiliteitsvisie is samengevat in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 staat omschreven welke maatschappelijke behoeften ten grondslag liggen aan de maatregelen van dit mobiliteitsplan.

In de hoofstukken 5 tot en met 9 vindt u een uitwerking van de vijf speerpunten van de mobiliteitsvisie. Per speerpunt staat beschreven waar we staan, welke ambities we hebben voor de toekomst en welke acties nodig zijn om die ambities te bereiken. In hoofdstuk 10 vindt u een toelichting op ons streven om te komen tot een energieneutrale mobiliteit, als uitwerking van de inmiddels vastgestelde Weerter Routekaart Energie.

In hoofdstuk 11 leest u welke netwerken en beleidsuitgangspunten met dit mobiliteitsplan worden vastgelegd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 12 een beeld geschetst van de toekomst van de gemeente Weert in 2030.

2. PROCES

Dit mobiliteitsplan is samen met de Weerter samenleving opgesteld. Uiteraard niet met iedere individuele inwoner, maar wel met een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de samenleving. Om dat zo goed mogelijk te doen, hebben we gewerkt aan de hand van de participatieladder.

2.1 BESLISSEN

De gemeenteraad beslist over het mobiliteitsplan en de (grotere) projecten die daaruit voortvloeien. Het is daarom belangrijk dat de raadsleden de speerpunten en ambities van het mobiliteitsbeleid goed doorleven. Daarom hebben we de raadsleden ook op informele wijze – in verschillende informatiebijeenkomsten – betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. We hebben gekozen voor een getrapte besluitvorming – van visie, via plan naar uitvoeringsprogramma – om ervoor te zorgen dat de gekozen beleidslijn consequent wordt doorgevoerd in de uitvoering van projecten in de komende jaren.

2.2 CO-PRODUCEREN

Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan hebben we een zogenaamde externe begeleidingsgroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van de samenleving die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt in onze gemeente.
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken.
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het mobiliteitsplan.

Samen met deze groep hebben we in verschillende bijeenkomsten een beeld geschetst van de wensen en ambities van de Weerter samenleving, een prioritering aangegeven in de opgestelde speerpunten en nagedacht over de maatregelen die we kunnen treffen om de ambities en speerpunten waar te maken.

Voor de externe begeleidingsgroep hebben we uitgenodigd: de grootste werkgevers, verschillende ondernemersverenigingen, wijk- en dorpsraden en belangenvertegenwoordigers zoals, Stichting toegankelijk Weert, Fietsersbond, scholen, LLTB, etc..

2.3 ADVISEREN

Voor het opstellen van het mobiliteitsplan hebben we een aantal individuele gesprekken gevoerd met specifieke (maatschappelijke) organisaties, zoals Centrummanagement, Parkmanagement, Punt Welzijn, Arriva, NS, etc. om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen in Weert en de regio. De inzichten uit deze gesprekken hebben we meegenomen bij het opstellen van het mobiliteitsplan.

2.4 RAADPLEGEN

Tijdens zes wijk- en dorpsbezoeken zijn we op 2 november 2019 in gesprek gegaan met 189 personen in Stramproy, Leuken, Weert Centrum, Moesel,
Boshoven en Molenakker. Met de bewoners van deze wijken en kernen hebben we gesproken over wat zij belangrijk vinden en hoe het mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan het realiseren van hun wensen en behoeften.

2.5 INFORMEREN

Gedurende het gehele proces hebben we de inwoners van Weert regelmatig geïnformeerd via sociale media en de gemeentelijke website.

3. MOBILITEITSVISIE

De mobiliteitsvisie van Weert hebben we verbeeld in een animatiefilm. Deze film geeft aan de hand van vijf speerpunten een beeld van de toekomst van verkeer en mobiliteit in Weert en bepaalt de richting voor dit mobiliteitsplan.

De vijf speerpunten van de mobiliteitsvisie hebben we geformuleerd op basis van gesprekken en werksessies met raadsleden, beleidsmakers, ondernemers en inwoners uit de samenleving. Uit alle groepen kwamen dezelfde onderwerpen naar voren als speerpunten voor het mobiliteitsbeleid van de toekomst.

In de afbeelding op deze pagina ziet u de vijf speerpunten van de mobiliteitsvisie. Samen bepalen deze speerpunten de richting waarop we de komende jaren gaan inzetten met het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid. Aan ieder speerpunt is een ambitie gekoppeld die aangeeft waar we voor 2030 aan gaan werken.

Energieneutrale mobiliteit
Het mobiliteitsbeleid draagt bij aan de ambitie die is geformuleerd in de 'Weerter Routekaart Energietransitie 2040'. Hier is door de gemeenteraad €400.000,- in de reserve energietransitie opgenomen.

Meer informatie
- Mobiliteitsvisie Gemeente Weert, d.d. december 2019

GEMEENTE WEERT

4. MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

Bij het opstellen van dit mobiliteitsplan staat de behoefte van de samenleving centraal. Welke ambitie hebben inwoners en ondernemers, welke knelpunten ervaren zij en welke wensen spelen er? En hoe kunnen we met het mobiliteitsbeleid deze wensen, knelpunten en ambities oppakken? In de mobiliteitsvisie hebben we deze maatschappelijke behoefte vertaald naar speerpunten en ambities. In het mobiliteitsplan vertalen we deze wensen en knelpunten naar concrete oplossingsrichtingen.

4.1 WIJK- EN DORPSBEZOEKEN

Op de eerste zaterdag van november 2019 zijn we op pad gegaan om de wensen en behoeftes van inwoners te horen. Gedurende deze dag hebben we zes wijken en kernen in de gemeente bezocht en zijn we het gesprek aangegaan met inwoners en bezoekers. We hebben gevraagd wat er goed gaat in de gemeente, wat er beter kan en waar we afscheid van moeten nemen. In totaal hebben we 189 mensen gesproken over hun wensen en behoeften op het gebied van verkeer en mobiliteit.

Wat vinden de inwoners van Weert goed gaan? Wat vinden ze dat beter kan? En over welke concrete plaatsen gaat het dan? Hieronder geven we een korte samenvatting van de reacties die tijdens de wijk- en dorpsbezoeken zijn gegeven.

Wat gaat goed?

Eén op de vier inwoners van Weert die we hebben gesproken zijn tevreden over het verkeer in onze gemeente. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid ervaren zij als positief. De (nieuwe) rotonde Maaseikerweg – St. Maartenslaan is vaak genoemd als een goed voorbeeld voor hoe alle rotondes in Weert ingericht zouden moeten worden. Mensen ervaren deze rotonde vooral op de fiets als erg prettig. Het parkeren in het centrum van Weert is zowel in positieve als in negatieve zin genoemd: er is voldoende ruimte, maar niet iedereen is bereid voor parkeren te betalen.

Wat kan beter?

Algemene verbeterpunten die we vaak hebben gehoord tijdens de wijk- en dorpsbezoeken zijn:

- De vraag om een veiligere inrichting van 30 en 60 km/u zones
- Het verbeteren van de situatie voor lopen en fietsen
- Het beperken van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer
- De vraag om meer handhaving op te hoge snelheden
- Het verhogen van de verkeersveiligheid op de ringbanen
- Het verkeersveiliger inrichten van de schoolomgeving

Waar kan het beter?

Tijdens de wijk- en dorpsbezoeken zijn de volgende concrete situaties vaak als verbeterpunt naar voren gekomen:

- De stationsomgeving
- Lopen en fietsen bij winkelcentrum Leuken
- De turborotonde Ringbaan – Eindhovenseweg
- De omgeving Stadsbrug/ Bassin
- De Biesterbrug

4.2 EXTERNE BEGELEIDINGSGROEP

Tijdens verschillende bijeenkomsten met ondernemers, belangenvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties hebben we ook hun wensen en suggesties in beeld gebracht. Deze hebben we meegenomen bij het uitwerken van de speerpunten.

4.3 WEGING SPEERPUNTEN

De speerpunten uit de mobiliteitsvisie gebruiken we onder andere om de maatregelen te prioriteren die in dit mobiliteitsplan zijn opgenomen. Maatregelen die aan veel verschillende speerpunten bijdragen komen hoger op de prioriteitenlijst dan maatregelen die maar beperkt bijdragen aan het realiseren van de speerpunten.

Omdat sommige speerpunten belangrijker kunnen zijn dan anderen hebben we aan ieder speerpunt een gewicht gegeven op een schaal van 1 tot 5. Bij het bepalen van deze weging hebben we de input gebruikt die we hiervoor hebben gekregen van inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Lopen & Fietsen	4,2 punten
Toegang tot mobiliteit	3,3 punten
Verkeersveiligheid	4,2 punten
Regionale Bereikbaarheid	3,8 punten
Beleving Openbare Ruimte	3,5 punten

Meer informatie:
- Verslag wijk- en dorpsbijeenkomsten 2 november 2019

5. LOPEN EN FIETSEN

Actieve mobiliteit draagt bij aan een gezonde, duurzame en veilige samenleving. Door meer te lopen en te fietsen zijn we immers meer in beweging, verbruiken we minder opgewekte energie en zijn we een minder groot gevaar voor medeweggebruikers. Bovendien draagt lopen en fietsen ook nog bij aan de sociale cohesie binnen Weert. Want lopend of op de fiets ontmoet je elkaar makkelijker en beleef je je omgeving veel positiever.

Lopen & Fietsen

"GEZOND EN DUURZAAM BEWEGEN"
Met deze ambitie werken we aan ons speerpunt Lopen & Fietsen.

5.1 ANALYSE

5.1.1 SCHAALSPRONG FIETSNETWERK

De komst van de elektrische fiets en speed pedelec zorgt ervoor dat mensen bereid zijn om langere afstanden per fiets af te leggen voor hun dagelijkse ritten – naar school of het werk. Waar voorheen met de conventionele fiets een maximale afstand van 7,5 km voor de dagelijks rit de norm was, zien we dat mensen met de elektrische fiets bereid zijn om 15 km of verder naar school of werk te fietsen. Dit betekent dat inwoners van kernen als Baexem, Someren, Budel en Hamont allemaal potentiële fietsforensen zijn.

5.1.2 VRIJ LIGGENDE FIETSPADEN LANGS 50 EN 80 KM/U WEGEN

In tegenstelling tot de landelijke richtlijn rijden op veel 50 en 80 km/uur wegen in Weert fietsers gewoon op de rijbaan. Vaak zijn er wel suggestiestroken, maar op sommige plaatsen ontbreken fietsvoorzieningen zelfs volledig. Fietsers in Weert ervaren dit als onprettig en onveilig. In de ongevallencijfers zien we ook dat in Weert relatief veel ongevallen gebeuren met de fiets. Als we Weerternaren willen verleiden om vaker de fiets te pakken is het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijke randvoorwaarde.

5.1.3 INZICHT IN ROUTES

We hebben weinig inzicht in routes die mensen lopen. Voor fietsen hebben we dit inzicht alleen voor de hoofdroutes. Om een routewerk op te bouwen dat aansluit bij de verplaatsingen die mensen maken, is het noodzakelijk om in beeld te brengen hoe mensen zich te voet en op de fiets door onze gemeente verplaatsen. Hierin nemen we ook het lunchwandelen op bedrijventerreinen mee.

5.1.4 LOOPAFSTANDEN NAAR DAGELIJKSE VOORZIENINGEN

In de meeste wijken van Weert liggen de dagelijkse voorzieningen op loopafstand. (Toekomstige) bewoners van Laar en Laarveld zijn voor hun dagelijkse boodschappen afhankelijk van de winkels in Boshoven of Molenakker. In de dorpen zonder winkels liggen de winkels vanzelfsprekend ook niet op loopafstand.

5.1.6 FIETS PARKEREN

We zien op veel plaatsen in en rond de binnenstad een tekort aan parkeerplaatsen voor de fiets ontstaan. Bovendien worden fietsen steeds kostbaarder waardoor fietsers hogere eisen stellen aan parkeervoorzieningen: De prijs van een e-bike komt dicht in de buurt van de prijs van een kleine tweedehands auto. Om de verwachte en gewenste groei van het fietsverkeer een plek te geven zijn meer en hoogwaardigere parkeervoorzieningen nodig voor de fiets.

5.1.7 CONFLICTEN RECREATIEVE FIETSERS EN LANDBOUWVERKEER

In het buitengebied zien we twee ontwikkelingen die steeds meer met elkaar in conflict komen. Aan de ene kant zien we dat het buitengebied steeds meer toeristisch-recreatief wordt gebruikt, vooral door fietsers. Aan de andere kant zien we dat de schaalvergroting in de agrarische sector zorgt voor steeds meer transportbewegingen met steeds grotere voertuigen. Op plaatsen waar fietsers en landbouwverkeer samen komen kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.

5.2 AMBITIES

"WE STREVEN ERNAAR DAT IN 2030 LOPEN EN FIETSEN DE BELANGRIJKSTE VERVOERSWIJZEN ZIJN."

Dit streven vertalen we in de volgende ambities voor 2030 ten opzichte van 2020:

- **30%** meer actieve verplaatsingen binnen de gemeente Weert.
- **20%** meer verplaatsingen met de (e-)fiets van en naar Weert vanuit de schil tussen 7 en 15 km vanaf het centrum van Weert.
- **25%** meer toeristisch-recreatieve fietsers en wandelaars in het buitengebied.
- Ambitie t.a.v. verkeersveiligheid: Routes voor fiets- en landbouwverkeer gaan in 2030 alleen over dezelfde weg wanneer beschermende maatregelen voor fietsers zijn getroffen.

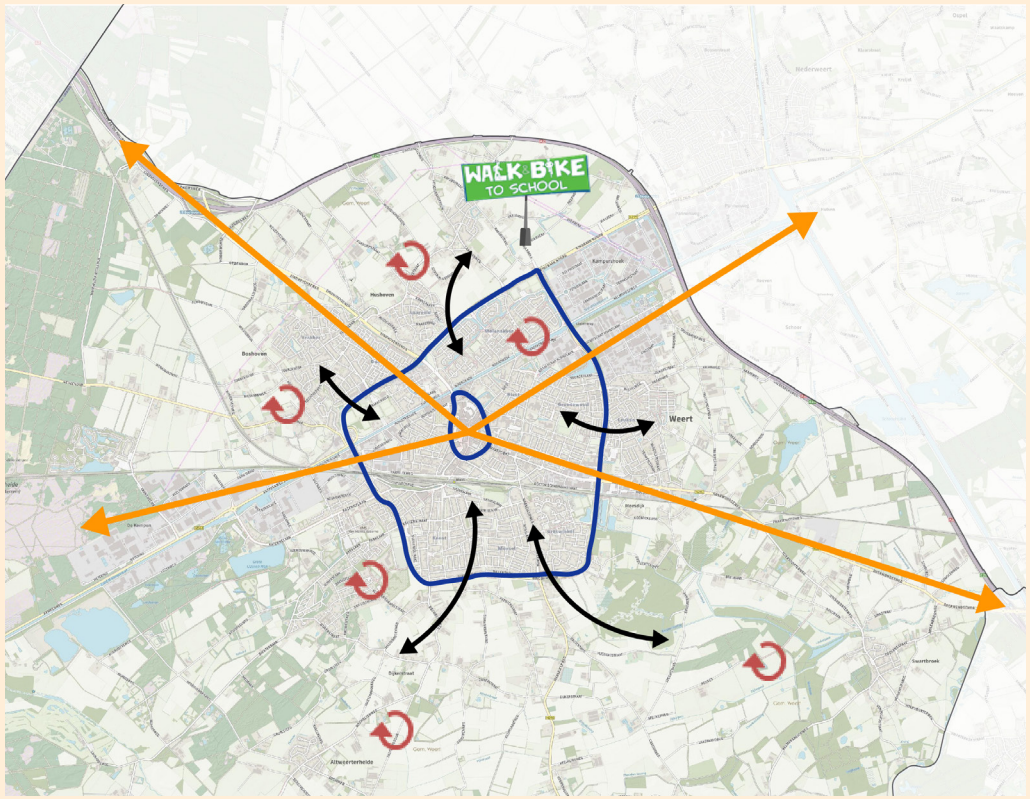
5.3 ACTIES

5.3.1 WE LEGGEN SNELLE HOOFDFIETSROUTES AAN

Met de realisatie van snelle hoofdfietsroutes naar de omliggende steden geven we uitvoering aan de schaalsprong van ons fietsnetwerk. We realiseren in de komende jaren samen met de regio snelle hoofdfietsroutes naar Venlo, Roermond, Eindhoven en Hamont. Het doel hiervan is niet primair om de steden met elkaar te verbinden, maar om de tussenliggende dorpen aan te sluiten op de centrumsteden. Hiermee zorgen we voor een aantrekkelijke fietsverbinding naar onze scholen, werklocaties, recreatievoorzieningen en stadshart.

5.3.2 WE VERBETEREN HET HOOFDFIETSNETWERK VAN WEERT

Binnen Weert zou de fiets het belangrijkste vervoermiddel moeten worden. Dat begint met een aantrekkelijk fietsnetwerk dat onze kernen en woonwijken verbindt met Weert centrum en met het buitengebied. Hiervoor moeten we een aantal barrières overbruggen zoals het kanaal, het spoor en de randweg. Dit doen we bij voorkeur ongelijkvloers. Onze kernen verbinden we over veilige routes met de stad Weert en met de buurgemeenten.



5.3.3 WE ZORGEN VOOR VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATSEN

We investeren in voldoende en kwalitatieve parkeerplaatsen voor de fiets rondom het stadshart, winkelcentra en recreatieve voorzieningen. De fietsparkeerplaatsen voldoen minimaal aan het keurmerk FietsParKeur 2.0 en het uitgangspunt is dat de fiets altijd dichterbij de bestemming staat dan de auto. Voor het stadscentrum onderzoeken we de mogelijkheid van een bewaakte stalling op parkeerterrein Oud Gasthuisplein bij het voormalige stadskantoor.

5.3.3 WE GEVEN EEN IMPULS AAN HET RECREATIEVE FIETSROUTENETWERK

Om het buitengebied van Weert beter toegankelijk te maken voor recreanten, toeristen en uiteraard ook onze eigen inwoners geven we een kwaliteitsimpuls aan het recreatieve fietsroutenetwerk. Dit doen we samen met Limburg Marketing en het Routebureau Midden-Limburg.

Een belangrijk aandachtspunt is het waar mogelijk voorkomen van ontmoetingen tussen recreatieve fietsers en landbouwverkeer op recreatieve fietsroutes. Enerzijds ervaren fietsers deze ontmoetingen als onprettig en onveiligheid. Anderzijds ervaren landbouwers (grote groepen) fietsers als hinderlijk en onveilig. In eerste instantie zetten we in op het ontvlechten van routenetwerken: daar waar fietsroutes en landbouwroutes samenkomen proberen we een van beide routes om te leiden. Op plaatsen waar dat niet lukt leggen we fietsvoorzieningen aan.

5.3.4 WE PROMOTEN GEZOND, DUURZAAM EN VEILIG MOBILITEITSGEDRAG

Met alleen het aanleggen van veilige en comfortabele loop- en fietsnetwerken krijgen we niet alle Weertenaren in beweging. Naast investeringen in infrastructuur investeren we ook in gedragsverandering. Een expertteam van communicatie, gedrags- en marketingexperts zetten we in om gedragsverandering teweeg te brengen op het gebied van gezondheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Dit doen we samen met onze partners in de stad en de regio.

6. TOEGANG TOT MOBILITEIT

Iedereen in Weert zou zo lang mogelijk zelfstandig moeten blijven deelnemen aan de samenleving. Het is daarvoor noodzakelijk dat iedereen zelfstandig kan reizen. Iedereen zou dus toegang moeten hebben tot ons mobiliteitssysteem, ongeacht fysieke, mentale of economische beperkingen. Deze zelfstandigheid zorgt ervoor dat mensen blijven bewegen en elkaar blijven ontmoeten. Daardoor blijven onze inwoners gezonder, vereenzamen zij minder snel en blijven een beter perspectief houden op de arbeidsmarkt. Toegang tot mobiliteit is daarom een belangrijke randvoorwaarde voor onze participatiesamenleving.

"MOBILITEIT VOOR IEDEREEN"
Met deze ambitie werken we aan ons speerpunt Toegang tot Mobiliteit.

Toegang tot Mobiliteit

6.1 ANALYSE

6.1.1 TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER

Veel mensen met een fysieke, mentale of economische beperking zijn voor langere afstanden aangewezen op het openbaar vervoer. Dat betekent dat de toegankelijkheid hiervan voor deze doelgroepen van groot belang is. Dankzij investeringen in het verleden zijn veel bushaltes al toegankelijk gemaakt. Maar nog lang niet alle haltes zijn voor iedereen toegankelijk en de loop routes van-en-naar de haltes zijn vaak ook nog niet goed begaanbaar voor alle doelgroepen. Daarnaast blijkt in de praktijk dat er een groep mensen is die nog niet in aanmerking komt voor WMO-vervoer, maar die toch niet goed genoeg ter been zijn om naar de dichtstbijzijnde bushalte te lopen.

6.1.2 TOEGANKELIJKHEID VAN DE OPENBARE RUIMTE

Wanneer je slecht ter been bent of met een rollator of kinderwagen loopt, zijn sommige trottoirs in Weert of de omliggende dorpen slecht begaanbaar. Auto's die op stoep geparkeerd staan, tegels die scheef liggen, grote bomen op smalle trottoirs, reclameborden voor de winkels, allemaal dingen waar een fit persoon weinig moeite mee heeft, maar die voor mensen die slecht ter been zijn erg vermoeiend kunnen zijn en soms aanleiding zijn om toch maar thuis te blijven. Dit heeft vaak te maken met onderhoud en handhaving.

6.1.3 TOEGANKELIJKHEID VERVOERSVOORZIENINGEN

Voor mensen met een fysieke, mentale of economische beperking hebben we in Weert voorzieningen om mobiel te blijven. Een bekend voorbeeld is de scootmobiels die beschikbaar zijn voor mensen die slecht ter been zijn. In de praktijk is echter niet bij alle woningen ruimte om een scootmobiel te parkeren en/of op te laden. Een ander voorbeeld is de deelauto die geleend kan worden door mensen met een economische beperking (armoede). De bekendheid daarmee is niet groot en de leenauto kan alleen worden afgehaald in het centrum van de stad. De deelauto is nog niet erg bekend, maar wel wordt wel steeds vaker in andere landen toegepast. Er zijn meerdere succesvolle businesscases bekend. De deelauto kan ook de oplossing zijn voor parkeerproblematiek in de toekomst.

6.2 AMBITIES

"WE STREVEN ERNAAR DAT IEDEREEN IN 2030 TOEGANG HEEFT TOT ONS MOBILITEITSSYSTEEM, ONGEACHT FYSIEKE, MENTALE OF ECONOMISCHE BEPERKINGEN."

Dit streven vertalen we in de volgende ambities voor 2030 ten opzichte van 2020:

- 100% bushaltes toegankelijk voor mensen met een fysieke of visuele handicap.
- 75% van de trottoirs op de hoofdverbindingen voldoet aan onderhoudsniveau A en is obstakelvrij.
- Per 500 huishoudens is minimaal één (emissieloze) deelauto beschikbaar (1/100 in 2030).

6.3 ACTIES

6.3.1 WE MAKEN ALLE BUSHALTES VOOR IEDEREEN TOEGANKELIJK

We brengen in beeld welke bushaltes nog niet toegankelijk zijn en hoe goed begaanbaar de looproutes zijn naar de bushaltes in onze gemeente. We nodigen het Platform Toegankelijkheid uit om deze inventarisatie samen met ons te doen. Op basis van deze inventarisatie wordt een uitvoeringsplan opgesteld en uitgewerkt om de bushaltes beter toegankelijk te maken.

6.3.2 WE VERBETEREN DE TOEGANKELIJKHEID VAN LOOP- EN FIETSROUTES

Om Weert en de omliggende dorpen voor iedereen toegankelijk te houden, gaan we ervoor zorgen dat de hoofdverbindingen voor lopen en fietsen goed begaanbaar zijn voor iedereen. Dat doen we door gericht te handhaven tegen parkeren en reclame op het trottoir. Daarnaast nemen we als gemeente onze eigen verantwoordelijkheid door onze beheer- en onderhoudsmiddelen meer beschikbaar te stellen voor het onderhoud van trottoirs en fietspaden op de hoofdroutes.

6.3.3 WE ZORGEN VOOR DUURZAME DEELMOBILITEIT IN ONZE WOONWIJKEN

We maken ons er sterk voor om zoveel mogelijk (duurzame) deelmobiliteit beschikbaar te krijgen in onze woonwijken. Dit kan bestaan uit deelauto's, -busjes, -fietsen, -scooters, -bakfietsen, -scootmobiels, etc. We stimuleren duurzaam deelvervoer bijvoorbeeld door een korting te verlenen op de parkeernorm wanneer de ontwikkelaar duurzaam deelvervoer beschikbaar stelt bij nieuwbouwplannen. Ook zijn we als gemeente optimaal faciliterend wanneer inwoners of initiatiefnemers aan de slag willen met duurzaam deelvervoer. Bij de grote (her-)ontwikkelingen van woonwijken is het beschikbaar stellen van (duurzame) deelmobiliteit een belangrijke randvoorwaarde.

6.3.4 WE ZORGEN VOOR VERVOER OP MAAT

Dagelijks maken vele inwoners van onze gemeente gebruik van het doelgroepenvervoer: vanuit de woonvoorziening naar de dagbesteding, onderweg naar het speciaal onderwijs, met de rolstoel op weg naar het werk, etc. Mensen die geen toegang hebben tot eigen vervoer en die door persoonlijke omstandigheden geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, kunnen gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Dit vervoer op maat is alleen toegankelijk voor mensen met een medische indicatie.
Samen met de aanbieder van dit maatwerk vervoer, met het openbaar vervoersbedrijf en met vrijwilligersorganisaties onderzoeken we of we ook maatwerk vervoer kunnen aanbieden aan de doelgroep die wel slecht ter been is, maar die niet in aanmerking komt voor een WMO-indicatie. Dat kan zijn als onderdeel van het maatwerk vervoer, maar het kan ook vervoer met vrijwilligers zijn zoals het AutoMaatje, ANWB en de Buurtbus.

7. REGIONALE BEREIKBAARHEID

Als forensenstad én als belangrijke vestigingslocatie voor bedrijven is de regionale bereikbaarheid belangrijk voor de lokale economie en het prettige leefklimaat van Weert. Aangezien een groot deel van de uitdagingen en oplossingen buiten het grondgebied van Weert liggen is samenwerking met verschillende partijen in de regio van groot belang.

"WEERT BEREIKBAAR!"
Met deze ambitie werken we aan ons speerpunt Regionale Bereikbaarheid.

Regionale Bereikbaarheid

7.1 ANALYSE

De invloed van Corona op mobiliteit
Corona en de maatregelen die door de overheid zijn getroffen hebben een grote invloed op onze mobiliteit: er wordt meer gelopen en gefietst, minder met het openbaar vervoer gereisd, thuiswerken is de norm voor wie dat kan en vergaderen op afstand is eerder regel dan uitzondering. En hoewel het aantal voertuigen op de weg in absolute aantallen nog niet eens zo sterk is afgenomen zien we dat de files in deze periode zo goed als verdwenen zijn. Niemand weet wat zal blijven en wat weer snel terug gaat naar het oude. Maar een aantal ontwikkelingen die al gaande waren zijn mogelijk wel versneld: Meer thuiswerken, minder reizen in de spits en meer vergaderen op afstand. De boodschap dat maatregelen als deze helpen bij het bestrijden van files zal in ieder geval beter aankomen dan een aantal jaar geleden.

7.1.1 VERBINDING MET DE REGIO

In de verbinding met de regio zijn de wegverbinding met Eindhoven en de spoorverbinding met Hamont onze belangrijkste aandachtspunten. De A2 tussen Weert en Eindhoven staat op nummer 8 in de landelijke file top 10 van de ANWB. Een verbreding van de A2 is nu niet aan de orde omdat de rijksoverheid andere bereikbaarheidsproblemen op dit moment belangrijker vindt. In regionaal verband is daarom gekeken naar een maatregelenpakket om de filedruk te verminderen. Deze maatregelen staan omschreven in het rapport "A2 Weert-Eindhoven, Anders reizen" d.d. 24-02-2020. De spoorverbinding tussen Weert en Hamont wordt momenteel alleen sporadisch gebruikt voor goederenvervoer. Vanuit de regio bestaat de wens om deze verbinding ook te benutten voor personenvervoer. Niet alleen om Weert en Hamont met elkaar te verbinden, maar om de hele regio beter met Antwerpen te verbinden en het reizen tussen Antwerpen en Eindhoven via het spoor te bevorderen

7.1.2 BEREIKBAARHEID BEDRIJVENTERREIN DE KEMPEN

Bedrijventerrein De Kempen ligt aan de zuidwest kant van Weert aan de Zuid-Willemsvaart. Verkeer tussen De Kempen en de A2 rijdt via de Ringbaan en Eindhovensweg door de bebouwde kom van Weert. Bij bedrijven op De Kempen bestaat de wens voor een directe ontsluiting op de A2. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat een directe verbinding tussen de A2 en afrit 38 door het gebied tussen de Weerterbergen en Boshoven niet haalbaar is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Kempen moet daarom vanuit een breder regionaal perspectief worden benaderd. Op dit moment wordt de gebiedsvisie van Weert en omstreken opgesteld. De provincie limburg is hier in de lead.

7.1.3 VERKEERSAFWIKKELING GEMEENTELIJK WEGENNET

Het huidige gemeentelijk wegennet biedt voldoende capaciteit om het aanbod van gemotoriseerd verkeer goed af te wikkelen, nu en in de toekomst. Uit het verkeersmodel en de prognose voor de toekomst komen geen noemenswaardige knelpunten naar voren. Alleen rond het kruispunt Maaseikerweg – Ringbaan Zuid en op de Ringbaan Noord tussen de Suffolkweg en Eindhovenseweg ontstaat in de spitsperioden enige vertraging.

7.1.4 CENTRUMPARKEREN WEERT

Met zes parkeergarages en meerdere parkeerterreinen in en rond het centrum is er voor centrumbezoekers voldoende ruimte om de auto te parkeren. Voor fietsers is één centrale bewaakte fietsenstalling aanwezig in het winkelcentrum. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 5.1.6 bestaat een behoefte aan meer parkeerplaatsen voor de fiets.

7.1.5 BEREIKBAARHEID TIJDENS EVENEMENTEN

Weert is een bruisende stad waar veel evenementen worden georganiseerd met een bovenregionale aantrekkingskracht. Onder andere Weert Kermis, Bospop, de Stadstriatlon zijn evenementen die veel bezoekers trekken van ver buiten de regio. Tegelijkertijd zijn het ook evenementen met een grote impact op de verkeersafwikkeling in onze gemeente.

7.2 AMBITIES

"WE STREVEN ERNAAR DAT WEERT IN 2030 OPTIMAAL VERBONDEN IS MET DE STEDEN IN DE REGIO; MET DE FIETS, HET OPENBAAR VERVOER EN DE AUTO."

Dit streven vertalen we in de volgende ambieties voor 2030 ten opzichte van 2020:

- Ten opzichte van de auto naar Roermond, Eindhoven en Venlo, mag OV er niet meer dan een factor 1.5 over doen.
- **50%** reistijdverlies is het maximum tussen de A2 en de bedrijventerreinen.
- **25%** is de maximale vertragingstijd tussen de oprit Weert Noord en knooppunt Leenderheide in de ochtend- en avondspits.

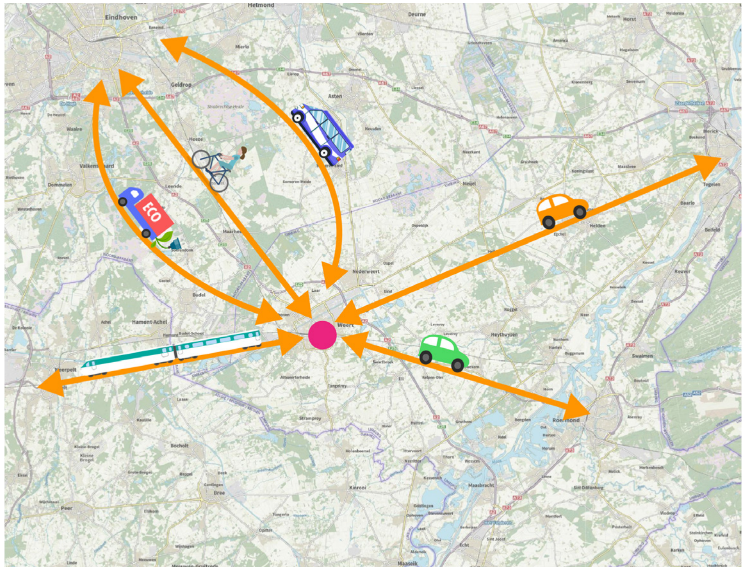
7.3 ACTIES

7.3.1 WE LEGGEN EEN SNELLE HOOFDFIETSROUTE AAN RICHTING EINDHOVEN

Zoals al genoemd in paragraaf 5.3.1 realiseren we samen met de regio een snelle hoofdfietsroute tussen Weert en Eindhoven langs de A2 naar de High Tech Campus in Eindhoven en bedrijventerrein De Run (o.a. ASML) in Veldhoven. Met deze hoofdfietsroute zorgen we voor een betere fietsontsluiting van Weert met de noordelijk gelegen dorpen en Eindhoven.

7.3.2 WE REALISEREN SMARTHUBS VOOR FORENSEN NAAR EINDHOVEN

Hoewel Weert een goede treinverbinding heeft met Eindhoven kiezen toch relatief veel forensen voor de auto. Dit komt voor een belangrijk deel doordat grote werklocaties zoals Eindhoven Airport, De Run (o.a. ASML) en High Tech Campus ver van het station in Eindhoven liggen. We realiseren daarom smarthubs rond Weert vanaf waar forensen met een shuttlebus direct naar deze werklocaties rijden over de vluchtstrook van de A2. Samen met de regio onderzoeken we de haalbaarheid om smarthubs te realiseren bij afrit Weert Noord, bij afrit Kelpen-Oler en langs de Ringbaan-Noord (bij Kupers).



We onderzoeken tevens de mogelijkheid om flexwerkplekken in te richten bij deze hubs, zodat werknemers op afstand kunnen werken en buiten de spits naar kantoor kunnen reizen.

7.3.3 WE WAARDEREN STATION WEERT OP TOT REGIONALE MOBILITEITSHUB

Station Weert moet een belangrijke functie krijgen binnen het regionale mobiliteitsnetwerk. Door de bereikbaarheid en toegankelijk van het station te verbeteren wordt het aantrekkelijker voor forensen uit Weert en de regio om met de trein te reizen. Daarom waarderen we station Weert op tot regionale mobiliteitshub. We beginnen met het beter bereikbaar maken van het station met de fiets vanuit de wijken en omliggende dorpen. Onderdeel hiervan is het realiseren van een fietsenstalling aan de zuidzijde van het treinstation. Ook het halen en brengen van reizigers verplaatsen we op termijn naar de zuidzijde van het station. Om dit mogelijk te maken zetten we in op het realiseren van een zuidelijke entree van het station.

7.3.4 WE BENADEREN WERKGEVERS OM FORENSEN ANDERS TE LATEN REIZEN

Naast infrastructurele maatregelen investeren we in gedragsmaatregelen vanuit de werkgever of onderwijsinstelling die gericht zijn op het beïnvloeden van het reisgedrag. Omdat de werkgevers voornamelijk in de regio Eindhoven gevestigd zijn proberen we aan te sluiten bij de opgave die al bij het project A2 Randweg ligt. Vanuit Weert dragen wij hieraan bij door gezond, duurzaam en veilig mobiliteitsgedrag te promoten onder de inwoners in Weert en de regio.

7.3.5 WE KIEZEN VOOR IVRI'S OM DE DOORSTROMING TE VERBETEREN

Een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI) is een verkeerslicht dat kan communiceren met voertuigen en fietsers. Bij de vervanging van onze bestaande VRI's kiezen we voor iVRI's zodat we met actuele voertuigdata het verkeer op onze kruispunten efficiënter kunnen regelen. Om ook fietsers beter af te wikkelen kijken we naar mogelijkheden om data uit mobiele telefoons van fietsverplaatsingen in beeld te brengen (bijvoorbeeld met de Schwung app).

7.3.6 WE ZORGEN VOOR EEN BETERE AANSLUITING VAN DE KEMPEN OP DE A2

Samen met onze partners in de regio, ondernemers en parkmanagement onderzoeken we de mogelijkheden om de verbinding tussen bedrijventerrein De Kempen en de A2 te verbeteren. We kijken daarbij met name naar de mogelijkheid van een verbinding over de Randweg langs Budel in de gemeente Cranendonck of het verbeteren van de doorstroming op de Ringbaan Noord tussen de Suffolkweg en Eindhovenseweg.

7.3.7 WE ZETTEN ONS IN VOOR EEN TREINVERBINDING MET HAMONT EN ANTWERPEN

Samen met het Rijk, de provincie Limburg, de Vlaamse overheid, NMBS, ProRail en NS blijven we ons inzetten voor een reizigersverbinding over het spoor van Weert naar Hamont en Antwerpen.

8. VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is een speerpunt met grote maatschappelijke gevolgen. Een ongeval met letsel of dodelijke afloop levert veel persoonlijk leed op. Daarnaast veroorzaakt verkeersonveiligheid hoge maatschappelijke kosten (landelijk circa € 17 miljard per jaar) en maatschappelijk leed. De (ervaring van) verkeersonveiligheid kan er bijvoorbeeld toe leiden dat mensen hun kinderen minder buiten laten spelen of niet zelfstandig naar school laten fietsen. Dit heeft grote gevolgen voor hun sociale leven.

Verkeersveiligheid

"GEEN VERKEERSSLACHTOFFERS"
Met deze ambitie werken we aan ons speerpunt Verkeersveiligheid.

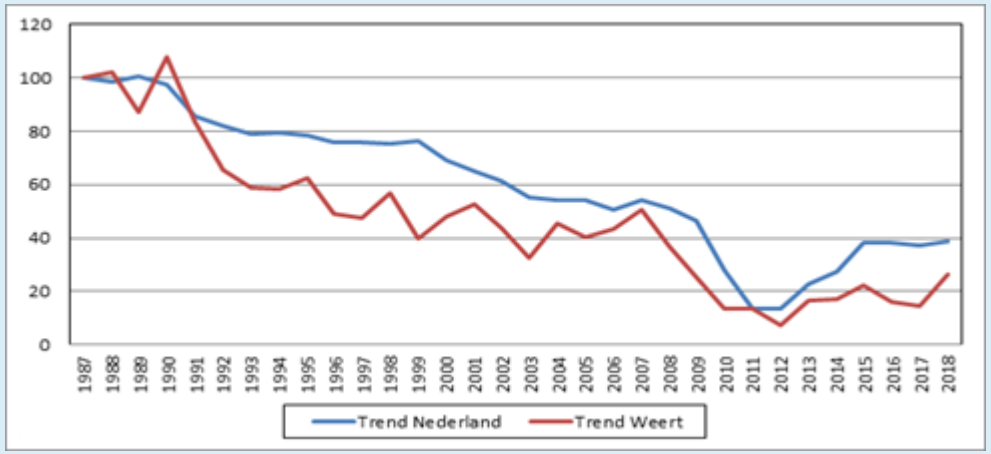
8.1 ANALYSE

8.1.1 LANDELIJKE TREND

Als gevolg van een succesvol verkeersveiligheidsbeleid neemt het aantal ernstige verkeersongevallen sinds de jaren tachtig gestaag af. Tegelijkertijd met de opkomst van de elektrische fiets en de smartphone is deze afname vanaf 2010 gestopt en neemt het aantal ernstige slachtsoffers zelfs alweer licht toe. Deze trend zien we niet alleen in Weert, maar zien we in heel Nederland terug. Dit vraagt om een aanpassing van het verkeersveiligheidsbeleid met meer aandacht voor menselijk gedrag.

8.1.2 AANDACHT VOOR FIETSERS OP 50 KM/U WEGEN

Iln vergelijking met andere steden zijn in Weert relatief veel fietsers slachtoffer van een verkeersongevallen. Veel van deze ongevallen gebeuren op 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom van Weert. In Weert zijn veel 50 km/u wegen aanwezig zonder vrijliggende fietspaden. Dit is niet conform de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting. Dit draagt bij aan het relatief hoge aantal fietsslachtoffers in Weert.



8.1.3 AANDACHT VOOR OUDEREN

Een andere opvallende uitkomst van de verkeersveiligheidsanalyse is het grote aantal ouderen dat slachtoffer is van een verkeersongeval. In de leeftijdscategorie 70+ komen veruit de meeste slachtoffers voor, voornamelijk onder fietsers. Met name in deze leeftijdscategorie is het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren flink toegenomen. Dit kan voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan de opkomst van de elektrische fiets. Hierdoor zijn ouderen meer kilometers gaan fietsen, op een fiets die sneller gaat en lastiger onder controle te houden is, terwijl ouderen een lagere reactiesnelheid hebben en kwetsbaarder zijn wanneer zij vallen.

8.1.4 MAASLANDLAAN, MAASPOORT EN MAASEIKERWEG

Twee locaties binnen Weert verdienen onze speciale aandacht als het gaat om de verkeersveiligheid: Op de Maaslandlaan en in het gebied Maaspoort / Maaseikerweg (ten Noorden van het spoor) vallen veel verkeersslachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers. De inrichting van de weg is hier waarschijnlijk een belangrijke oorzaak van de verkeersonveiligheid. De recente herinrichting van de rotonde Maaseikerweg – Sint Maartenslaan laat zien dat een goede inrichting zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.

8.2 AMBITIES

"WE STREVEN ERNAAR DAT IN 2030 GEEN ERNSTIGE VERKEERSSLACHTOFFERS MEER VALLEN."

maak van de nul een punt

Dit streven vertalen we in de volgende ambitities voor 2030 ten opzichte van 2020:

- **50%** minder klachten over verkeersveiligheid.
- **50%** (minimaal) minder verkeersslachtoffers onder fietsers.
- **100%** van de wegen voldoet aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken voor een duurzaam veilige weginrichting.

We stellen de volgende grenswaarden vast:

- **4.000 motorvoertuigen** is het maximum toelaatbare aantal voertuigen dat op een gemiddelde werkdag over een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom rijdt.
- De gemiddelde gemeten snelheid mag niet hoger liggen dan de maximumsnelheid van de weg.

8.3 ACTIES

8.3.1 WE LEGGEN VRIJLIGGENDE FIETSPADEN AAN

We passen de landelijke richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting toe bij alle nieuwe wegen en herinrichtingen van bestaande wegen. Dit betekent onder andere dat we langs alle 50 km/u en 80 km/u wegen vrijliggende fietspaden realiseren, mits dit ruimtelijk inpasbaar is. Waar een vrijliggend fietspad niet mogelijk is, zetten we in op het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 of 60 km/u. Voor het aanpassen van bestaande wegen sluiten we zoveel mogelijk aan bij de onderhoudsplanning van wegen en riolering.

8.3.2 WE VERLAGEN WAAR MOGELIJK DE MAXIMUMSNELHEID

De kans op ernstig letsel bij een verkeersongeval is bij een snelheid van 30 km/u substantieel lager dan bij een snelheid van 50 km/u. Het verlagen van de maximumsnelheid heeft dus een groot positief effect op de verkeersveiligheid. Waar mogelijk brengen we de maximumsnelheid daarom terug van 50 naar 30 en van 80 naar 60 km/u. De 50 km/u wegen waar onvoldoende ruimte is voor vrijliggende fietspaden pakken we als eerste aan. We passen de weginrichting zo aan dat er minder doorgaand verkeer door deze smalle straten rijdt en dat de kans op ernstig letsel aanzienlijk kleiner wordt. Ook deze aanpassing in de weginrichting laten we zoveel mogelijk aansluiten bij de onderhoudsplanning van wegen en riolering. Het einddoel is dat alle wegen binnen de gemeente Weert binnen tien jaar voldoen aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken voor een duurzaam veilige weginrichting. Bijkomend voordeel van het verlagen van de maximumsnelheid is dat dit leidt tot minder verkeerslawaai en minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom met circa 25% tot 30% dalen wanneer op de helft van alle 50 km/u wegen de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur, mits de weg zo wordt ingericht dat de gereden snelheden aan deze limiet voldoen.
[Bron: "Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?", SWOV 2019]

8.3.3 WE TRAINEN OUDEREN OM LETSEL BIJ ONGEVALLEN TE VOORKOMEN

We zien het toegenomen gebruik van de (elektrische) fiets onder ouderen als positieve ontwikkeling met positieve effecten op de gezondheid en sociale participatie. Uiteraard zien we het toegenomen aantal verkeersslachtoffers wel als een groot probleem. Het trainen van ouderen in het gebruik van de elektrische fiets en het aanbieden van cursussen val breken zien we als een belangrijke manier om het aantal slachtoffers onder ouderen te verminderen, zonder de positieve effecten van het gebruik van de elektrische fiets te niet te doen.

8.3.4 WE INVESTEREN IN VERKEERSVEILIGHEID VAN KINDEREN EN JONGEREN

In de afgelopen jaren hebben we samen met de scholen veel tijd en energie gestoken in verkeerseducatie en in het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen en school-thuis routes. Deze inspanningen zien we terug in het lage aantal verkeersslachtoffers onder kinderen en jongeren in onze gemeente. Deze positieve effecten bevestigen voor ons het belang van investeringen in de verkeersveiligheid van deze leeftijdsgroep. We zetten onze inspanning op dit gebied de komende jaren daarom voort.

8.3.4 WE PROMOTEN GEZOND, DUURZAAM EN VEILIG MOBILITEITSGEDRAG

Gedragscampagnes worden de komende jaren een belangrijke pijler van ons verkeersveiligheidsbeleid. Menselijk gedrag is immers de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. We stellen een campagneplan op waarmee we zoveel mogelijk aansluiten bij landelijke, provinciale en regionale campagnes en subsidies. Maar we kijken wel goed naar de specifieke doelgroepen en communicatiemethoden die passen bij onze gemeente.

9. BELEVING OPENBARE RUIMTE

In onze gesprekken met inwoners van Weert blijkt dat onze inwoners veel waarde hechten aan een prettig beleving van de openbare ruimte. Verkeer kan deze beleving in de weg staan, vanwege verkeersonveiligheid, overlast, maar ook de dominantie van infrastructuur in de inrichting van de stad.

Beleving Openbare Ruimte

"EEN PRETTIGE PLEK VOL BELEVING"
Met deze ambitie werken we aan ons speerpunt Beleving Openbare Ruimte.

9.1 ANALYSE

9.1.1 OVERLAST VAN DE AUTO

Van alle reacties die we tijdens de straatgesprekken hebben gehad gaat meer dan de helft over de overlast die mensen ervaren van de auto: verkeersonveiligheid, overlast door geluid en stank, ruimtegebruik en een onaantrekkelijk straatbeeld. Dus hoewel mensen de auto hoog waarderen als vervoermiddel hebben veel inwoners ook oog voor de negatieve invloed op de leefomgeving.

9.1.2 BEHOEFTE AAN MENSELIJKE MAAT

Als we dit gevoel van overlast vertalen naar een behoefte dan blijken inwoners van onze gemeente behoefte te hebben aan een openbare ruimte die meer is ingericht voor mensen en minder voor de auto. In de openbare ruimte neemt op veel plaatsen in onze gemeente de auto nog een erg prominente plaats in. Zelfs in de stationsomgeving – die als shared space is ingericht – is de auto dominant. In diverse gemeenten wordt de openbare ruimte meer ingericht naar de menselijke maat. Deze transititie kost tijd, maar levert in de toekomst een positieve bijdrage aan de beleving van de openbare ruimten.

9.1.3 BEVOORRADING EN PAKKETBEZORGING

In 2019 werden 13% meer pakketjes aan huis bezorgd dan in 2018 en deze trend zet zich door in 2020, met een extra impuls door de corona pandemie. Deze pakketbezorging zorgt voor veel verkeersbewegingen door de woonstraten, het regelmatig belemmeren van de doorgang en parkeren op het trottoir. Ook hier ervaren veel mensen het voordeel van bezorging aan huis, maar ervaren ze de gevolgen daarvan als overlast. Hetzelfde geldt voor bevoorrading van winkels in de binnenstad. Dat is noodzakelijk, maar niemand zit te wachten op grote dieselvrachtauto's midden in ons stadscentum.

9.1.4 RINGBANEN ALS BARRIÈRE

Weert heeft een prachtig buitengebied met veel groen en veel mogelijkheden voor recreatie. Daarom ontvangt Weert ook veel bezoekers van buiten die hier van de omgeving komen genieten. Helaas is de Ringbaan een grote barrière tussen de stad Weert en de omgeving. Vooral voor langzaam verkeer is het een barrière.

9.2 AMBITIES

"WE STREVEN ERNAAR DAT WEERTENAREN IN 2030 MINDER OVERLAST ERVAREN VAN GEMOTORISEERD VERKEER EN BETER TOEGANG HEBBEN TOT DE GROENE OMGEVING."

Dit streven vertalen we in de volgende ambities voor 2030 ten opzichte van 2020:

- **50%** minder leveringen aan huis met pakketdiensten.
- **0 leveringen** in de Weertse binnenstad met diesel-voertuigen.
- **10%** minder geparkeerde voertuigen in woonwijken.
- **25%** meer toeristisch-recreatieve fietsers en wandelaars in het buitengebied.

9.3 ACTIES

9.3.1 WE RICHTEN ONZE WOONWIJKEN IN MET OOG VOOR DE MENSELIJKE MAAT

Bij de inrichting van nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen en bij grootschalige reconstructies geven we meer ruimte aan een groene leefomgeving, lopen en fietsen. Lopen, fietsen en verblijven krijgen de eerste prioriteit bij het inrichten van de leefomgeving. De auto en ander gemotoriseerd verkeer krijgt daarmee een minder prominente plaats in de openbare ruimte. Parkeren krijgt bijvoorbeeld een plek in parkeerhofjes die wat verder weg liggen van de woningen. Dit geeft de auto minder dominantie in het straatbeeld en zorgt ervoor dat de fiets het eerste vervoermiddel is dat je tegenkomt als je de deur uit gaat. Onze inzet op meer deelmobiliteit zorgt ervoor dat de vraag naar parkeerruimte op termijn afneemt.

9.3.2 WE RICHTEN EN WAARDEREN DE SINGELS OP TOT STADSBOULEVARD

De inrichting van de Singels rondom de binnenstad is op dit moment sterk gericht op de verkeersafwikkeling. In de toekomst is het voornemen om meer prioriteit te geven aan kwalitatieve inrichting van de Singels als verblijfsgebied waarbij verkeer en mobiliteit een minder grote claim leggen op de beschikbare ruimte. Dit geeft ook meer ruimte en kansen aan groen, water en cultuurhistorische waarden. We kunnen dit bijvoorbeeld doen door het parkeren langs de Singels te beperken en eventueel op (delen van) de Singels éénrichtingsverkeer in te voeren.

9.3.3 WE GEVEN RUIMTE AAN EXPERIMENTEN DIE STAD EN DORPEN LEEFBAAR MAKEN

We kunnen lang praten over maatregelen die onze stad en dorpen leefbaarder maken en die meer ruimte geven aan de menselijke maat. Maar in veel gevallen is het ook een kwestie van uitproberen, van experimenteren. We geven daarom ruimte aan initiatieven van mensen en organisaties om proefprojecten te starten die de leefbaarheid kunnen verbeteren. Als gemeente ondersteunen we deze experimenten. Ook zorgen we ervoor dat vooraf duidelijk een kader en doel gesteld wordt en dat het resultaat goed wordt gemeten. Want uiteindelijk willen we natuurlijk ook weten of het experiment geslaagd is en of we het op meer plaatsen moeten toepassen.

9.3.4 WE STIMULEREN DE ONTWIKKELING VAN PICK-UP POINTS

We onderzoeken de mogelijkheid om pakketjes te laten afleveren bij pick-up points, zodat bewoners en ondernemers deze zelf onderweg naar huis mee kunnen nemen. Dit kan bijvoorbeeld bij station Weert of bij de te ontwikkelen smarthubs aan de rand van Weert. Maar andere locaties - zoals aan de rand van woonwijken - zijn ook mogelijk.

9.3.5 WE STIMULEREN DE ONTWIKKELING VAN GOEDERENHUBS AAN DE STADSRAND

Voor de bevoorrading van winkels onderzoeken we de mogelijkheid van hubs aan de rand van de stad die vanaf daar met kleine elektrische voertuigen de goederen naar de winkels kunnen brengen. We doorlopen hiervoor het stappenplan van het SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (SPES), waarbij we toewerken naar een zero-emissiezone (milieuzone) in de binnenstad van Weert.

9.3.6 WE DOORBREKEN DE RINGBANEN VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS

Het stadscentrum van Weert en de woonwijken binnen de Ringbanen verbinden we voor fietsers en voetgangers beter met de omgeving buiten de Ringbanen. Dat doen we waar mogelijk met ongelijkvloerse verbindingen. Onze speciale aandacht gaat uit naar de verbindingen met: Weerterbergen, IJzeren Man, Boshoven, Laarveld, Swartbroek, Tungelroy, Altweerterheide en Stramproy. Verder maken we kleine wandelommetjes mogelijk vanuit Weert Zuid naar het gebied ten zuiden van de Ringbaan-Zuid.

10. ENERGIE NEUTRALE MOBILITEIT

In de 'Weerter Routekaart Energietransitie 2040' heeft onze gemeenteraad een stevige ambitie vastgesteld om in 2040 volledig energieneutraal te zijn. Dit betekent dat er ook op het gebied van mobiliteit om een grote inspanning wordt gevraagd. Mobiliteit is op dit moment immers verantwoordelijk voor 18% van de energiebehoefte in Weert.

10.1 ONTWIKKELINGEN

Energieneutrale mobiliteit betekent dat in 2040 alle verplaatsingen in de gemeente Weert[1] gemaakt worden met hernieuwbare energie - zoals elektriciteit of waterstof. Dat houdt concreet in dat er geen voertuigen meer op fossiele brandstof rijden en dat het aantal personenautoritten in 2040 aanzienlijk is verminderd.

De ontwikkelingen gaan reeds die kant op. Als gevolg van landelijk beleid en investeringen van het bedrijfsleven zien we een sterke groei van het aantal voertuigen dat elektrisch of met waterstof wordt aangedreven. Zo staat er in het klimaatakkoord dat er in 2030 alleen nog emissieloze auto's (nieuw) worden verkocht. De auto-industrie investeert volop in de ontwikkeling van betaalbare elektrische auto's. Ook zien we een sterke toename van actieve mobiliteit: lopen en fietsen.

Maar deze autonome ontwikkelingen alleen zijn niet voldoende om de ambitie van energieneutrale mobiliteit uit de routekaart te behalen. Als gemeente gaan we daarom een flinke tand bijzetten om nóg meer mensen te laten fietsen, lopen en elektrisch te laten rijden. Dat doen we door duurzame mobiliteit als randvoorwaarde te stellen voor alle vijf de speerpunten uit de mobiliteitsvisie.

10.2 WAT STREVEN WE NA?

"WE STREVEN ERNAAR DAT ER IN 2040 IN WEERT ALLEEN EMISSIELOZE VOERTUIGEN RIJDEN EN DAT WEERTERNAREN NOG VAKER DE FIETS OF BUS NEMEN OF VAKER GAAN LOPEN."

Dit streven vertalen we in de volgende ambities voor 2030 ten opzichte van 2020:

- **30%** van de voertuigen die door inwoners gebruikt worden is emissieloos, doordat zij die zelf hebben aangeschafd.
- **100%** van de gemeentelijke zakelijke kilometers en die van contractpartners is emissieloos.
- **10%** minder autoritten naar Eindhoven, Roermond en Venlo.
- **100%** van alle nieuw te realiseren parkeervoorzieningen is voorzien van een elektrisch oplaadpunt of is daarop voorbereid.
- Per 40 huishoudens wordt één (emissieloze) deelauto geplaatst bij grootschalige (her-) ontwikkeling van woningbouwlocaties.

10.3 WAAR ZETTEN WE OP IN?

10.3.1 WE VOEREN EEN PROACTIEF BELEID BIJ HET PLAATSEN VAN LAADPALEN.

Vanuit de nationale aanpak infrastructuur stellen we een laadplan op om de komende jaren 350 laadpalen te plaatsen binnen Weert. Dit doen we aan de hand van een prognosekaart die we samen met Vattenfall InCharge opstellen

10.3.2 WE VERDUURZAMEN ONS EIGEN GEMEENTELIJKE VERVOER

Bij aanschaf van een nieuw gemeentelijk voertuig kiezen we altijd voor een voertuig dat met elektriciteit of waterstof wordt aangedreven. Bij nieuwe (service-)contracten geldt – mits beschikbaar – als randvoorwaarde dat de contractpartner duurzame mobiliteitsmiddelen gebruikt.

10.3.3 WE PROMOTEN GEZOND, DUURZAAM EN VEILIG MOBILITEITSGEDRAG

Door middel van gedragscampagnes motiveren we inwoners, werknemers en bezoekers om op een veilig, gezonde en duurzame wijze door onze gemeente te reizen. Bijvoorbeeld met "Fiets naar je werk campagnes" of stimuleringsregelingen voor elektrische fietsen.

10.3.4 WE MAKEN EEN SCHAALSPRONG MET ONS LOOP- EN FIETSNETWERK

Actieve mobiliteit begint met een sterk loop- en fietsnetwerk. We benutten de kansen die de elektrische fiets ons biedt door de verderaf gelegen steden en dorpen met snelfietsroutes met Weert te verbinden. Lokaal zorgen we voor veilige en comfortabele fietspaden en looproutes.

[1] Met uitzondering van treinen

11. NETWERKEN EN UITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk vertalen we de analyses, ambities en acties van de speerpunten naar concrete uitgangspunten voor de verschillende netwerken.

11.1 LOOPROUTES

Op kaart 11.1 staat het netwerk van looproutes afgebeeld. We hebben hierin onderscheid gemaakt tussen looproutes voor dagelijks gebruik (utilitair) en recreatieve wandelroutes die inwoners wandelen wanneer ze vanuit huis een ommetje maken. Deze routes hebben we opgesteld door belangrijke voorzieningen met elkaar te verbinden.
Als uitgangspunt voor deze looproutes geldt:

- Onderhoud op A niveau.
- Vrij van obstakels met prioriteit in handhaving.
- Voldoende rustplaatsen.

11.2 FIETSROUTES

Op kaart 11.2 staat het netwerk van fietsroutes afgebeeld. Ook hier hebben we onderscheid gemaakt tussen fietsroutes voor dagelijks gebruik (utilitair) en recreatieve fietsroutes. De recreatieve fietsroutes hebben we gebaseerd op het knooppuntennetwerk.

Als uitgangspunt voor deze fietsroutes geldt:

- Waar mogelijk (veilig) fietsroute in de voorrang.
- Fiets- en landbouwroutes ontvlechten we waar mogelijk en waar dat niet mogelijk is leggen we fietsvoorzieningen aan.
- Voldoende rustplaatsen langs recreatieve fietsroutes.

11.3 OPENBAAR VERVOER NETWERK

Op kaart kaart 11.3 staat het openbaar vervoer netwerk afgebeeld. Op de kaart staan de bushaltes aangegeven, voorzien van een hemelsbrede loopafstand van 400 meter.
Voor het openbaar vervoer (OV) streven we naar:

- Tot 15 km is de OV-reistijd maximaal 20% groter dan de autoreistijd.
- Vanaf 15 km is de OV-reistijd maximaal 50% groter dan de autoreistijd.
- Woningen of bestemmingen die verder dan 400 meter van een bushalte liggen hebben fietsvoorzieningen bij de dichtstbijzijnde halte (stalling en/of deelfiets).

11.4 LANDBOUWROUTES

Op kaart 11.4 staat het netwerk van landbouwroutes afgebeeld. Deze kaart is gebaseerd op het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer van de provincie en in overleg met LLTB aangevuld met een lokaal netwerk. Het netwerk is zo opgezet dat alle landbouwpercelen bereikt kunnen worden zonder de kernen daarbij teveel te belasten. Het aangegeven routenetwerk zijn de hoofdroutes, dit betekent niet dat op andere wegen geen landbouwverkeer komt of is toegestaan.

Als uitgangspunt voor deze landbouwroutes geldt:

- De beschikbaarheid van deze routes blijft gewaarborgd voor landbouwverkeer.
- Afsluitingen en werkzaamheden op deze routes worden altijd afgestemd met de Limburgse Land- en Tuinbouw Bond (LLTB).
- Op deze routes worden landbouwvriendelijke verkeersmaatregelen toegepast.

11.5 BIJZONDER TRANSPORT ROUTES

Op kaart 11.5 staat het netwerk voor bijzonder transport afgebeeld.
Als uitgangspunt voor deze bijzonder transport routes geldt:

- De beschikbaarheid van deze routes blijft gewaarborgd voor bijzonder transport.
- Wegconstructie geschikt houden voor zware voertuigen.
- Afsluitingen en werkzaamheden op deze routes worden afgestemd met RDW.

11.6 WEGCATEGORISERING

Op kaart 11.6 staat de categorisering van wegen voor gemotoriseerd verkeer afgebeeld. Deze kaart is opgesteld op basis van de uitgangspunten van het landelijk programma Duurzaam Veilig (DV) Wegverkeer. Het programma DV gaat uit van drie wegcategorieën met bijbehorende eisen aan de weginrichting (vorm), de functie in het netwerk en het feitelijk gebruik. De uitgangspunten van een DV wegennet staan omschreven in diverse publicatie van CROW en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Bij iedere wegcategorie hoort een wettelijke maximumsnelheid, afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom:

- Stroomweg [auto(snel)weg] buiten bebouwde kom: 100, 120, 130 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg [doorgaande weg] buiten bebouwde kom: 80 km/u.
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom: 50, 70 km/u.
- Erftoegangsweg [niet-doorgaande weg] buiten de bebouwde kom: 60 km/u.
- Erftoegangsweg [woonstraat] binnen de bebouwde kom: 30 km/u.

11.7 LAADINFRASTRUCTUUR

Ons uitgangspunt is dat onze inwoners en bezoekers overal en altijd op loopafstand hun elektrische auto kunnen opladen. Hiervoor hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Iedere inwoner vindt op ieder moment binnen 300 meter een laadplaats.
- Elk parkeerterrein met 20 parkeerplaatsen of meer heeft minimaal één laadpaal.
- Openbare laadpalen in woonwijken plaatsen we zoveel mogelijk op een centrale parkeervoorziening in de wijk.
- Bij nieuwbouw of ingrijpende renovaties passen we de Europese Richtlijn Energieprestatie van Gebouwen (EPBD III) aan voor het voorbereiden op of realiseren van laadpunten.

12. TOEKOMSTBEELD MOBILITEIT IN WEERT

In dit hoofdstuk vertalen we de analyses, ambities en acties van de speerpunten naar een toekomstbeeld van de maatregelen die we in 2030 uitgevoerd willen hebben. Deze maatregelen zijn verdeeld in drie hoofdgroepen: maatregelen die gericht zijn op de gemeentelijke organisatie, maatregelen die gericht zijn op de weggebruiker en maatregelen die zich richten op het aanpassen van de inrichting van de weg en openbare ruimte.

Vanzelfsprekend gaan we niet al deze maatregelen direct en tegelijkertijd uitvoeren. De maatregelen zullen we in verschillende fases uitvoeren tussen nu en 2030. De beschikbaarheid van voldoende financiële middelen en beschikbare organisatorische capaciteit is een belangrijke randvoorwaarde om de maatregelen uit te kunnen voeren. Waar mogelijk sluiten we met het uitvoeren van maatregelen aan bij bestaande activiteiten, zoals campagnes van andere overheden of reeds geplande wegwerkzaamheden.

De maatregelen die in dit hoofdstuk worden genoemd nemen we op in het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP). Hierin stellen we vast welke projecten we tot 2023 uitvoeren en welke we na 2023 uitvoeren. Het MUP is een flexibel uitvoeringsprogramma dat we ieder jaar herijken – als onderdeel van de begrotingscyclus. Hiermee zijn we in staat om snel in te spelen op kansen die zich voordoen, bijvoorbeeld wanneer subsidie beschikbaar wordt gesteld of wanneer projecten gepland staan waar we op mee kunnen liften.

Op deze manier werken we er gezamenlijk aan om stap voor stap het toekomstbeeld te realiseren dat in dit hoofdstuk wordt geschetst.

12.1 ORGANISATIE

Om het toekomstbeeld van mobiliteit in Weert te kunnen waarmaken is het nodig om ook een aantal organisatorische maatregelen te treffen. Alleen met deze maatregelen is onze gemeentelijke organisatie in staat om de ambities uit dit document waar te maken.

Team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit

Gedragsverandering is een thema dat in bijna alle speerpunten terugkomt. Bijvoorbeeld het promoten van duurzame vervoerswijzen, het stimuleren van actieve mobiliteit, het aanzetten tot veiliger weggedrag of het zorgen voor beter toegang tot mobiliteit. Ook voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren is gedragsverandering nodig.

Om gedragsverandering effectief te laten zijn is meerjarig consistent beleid nodig met effectieve inzet van marketing- en communicatietechnieken. De kennis en vaardigheden die hiervoor nodig zijn is beperkt aanwezig op de vakafdelingen. Om effectieve gedragsverandering teweeg te brengen, stellen we een team samen van (parttime) experts op het gebied van gedragswetenschap, marketing en communicatie. In de ontwikkeling en uitvoering van activiteiten werkt het team nauw samen met vergelijkbare teams in de omgeving, zoals Roermond Bereikbaar, Randweg A2, SmartWayZ en Trendsportal. Het team kan later uitgebreid worden om ook ingezet te worden op andere vakgebieden zoals duurzaamheid en sociale participatie en inclusiviteit.

Het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit ondersteunt de vakafdeling binnen de gemeente Weert door:

- Het kiezen van de juiste methode voor effectieve gedragsverandering.
- Het zoeken van samenwerking met partners binnen en buiten de gemeenten.
- Het uitvoeren van gedragscampagnes op het gebied van gezondheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.
- Het adviseren van de vakafdeling bij de inrichting van de openbare ruimte.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
O-01 Ondersteunen team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit + bewustwordingscampagnes & gedragscampagnes

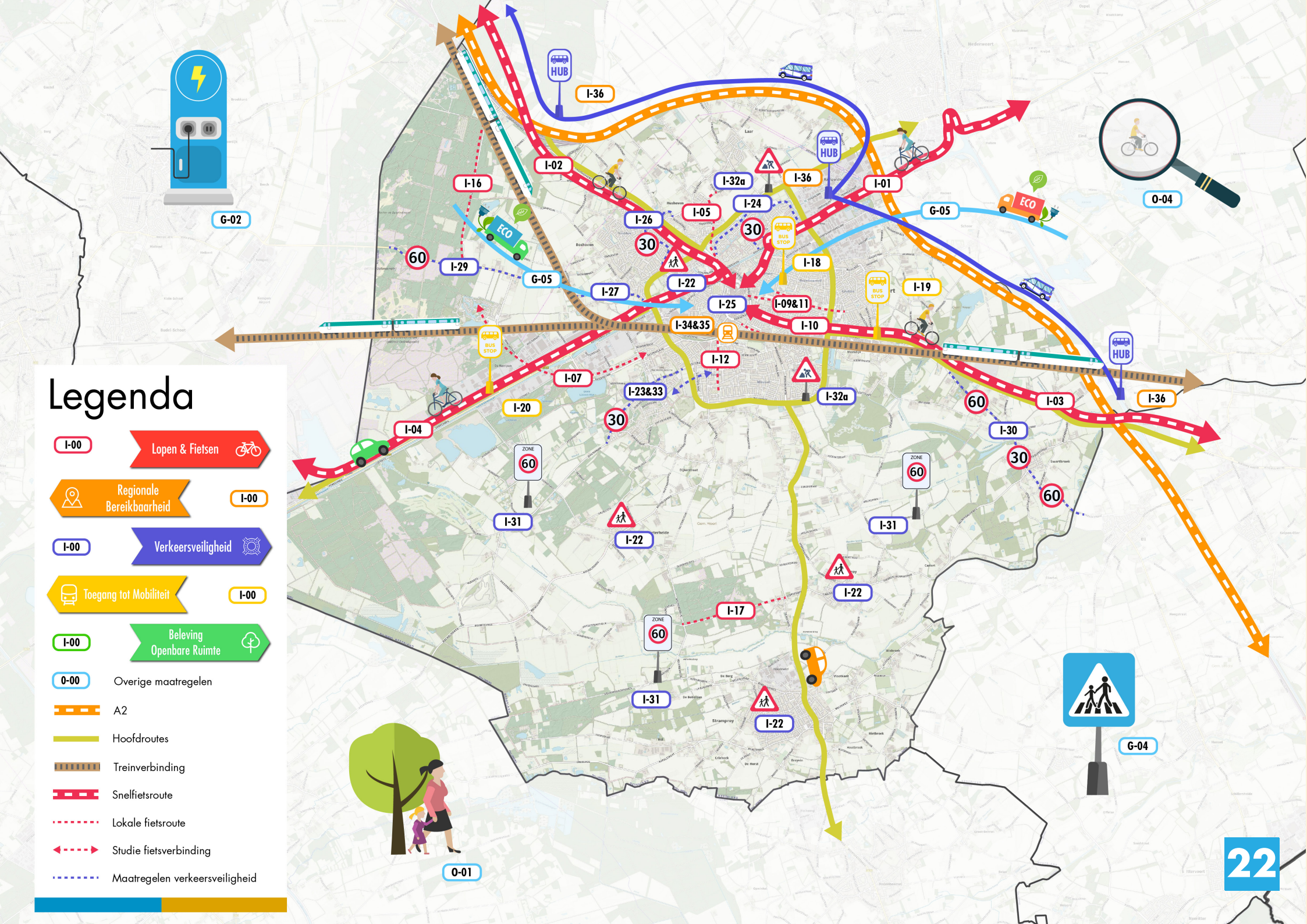
Werkgroep prettige en veilige leefomgeving

Momenteel worden klachten en voorgenomen herinrichtingen besproken in de Verkeerskundigecommissie die bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, politie, Veilige Verkeer Nederland, Fietsersbond. De rol van deze adviesgroep beperkt zich tot het uitbrengen van advies op het gebied van verkeersveiligheid en toegankelijkheid. We streven naar een meer actieve betrokkenheid van de leden door hen zelf activiteiten te laten initiëren en uitvoeren. Hiervoor stellen we een jaarlijks budget beschikbaar. Daarmee wordt de adviesgroep een werkgroep. Bovendien vragen we de werkgroep ook te kijken naar duurzaamheid, gezondheid en een prettige leefomgeving. Het is daarom noodzakelijk om de samenstelling van de werkgroep opnieuw te bekijken.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
O-02 Samenstellen werkgroep prettige en veilige leefomgeving

Themasessies gezonde, duurzame, veilige en inclusieve stadsinrichting

Gezonde, duurzame, veilige en inclusieve mobiliteit zijn belangrijke thema's in dit mobiliteitsplan. Deze thema's vragen om een bepaalde kijk op het inrichten van de openbare ruimte. Dat kan soms afwijken van wat gangbaar is of wat we gewend zijn. Daarom organiseren we periodiek themasessies met de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de inrichting van de openbare ruimte, zoals ontwerpers, projectleiders en toezichthouders. Deze themasessies kunnen bijvoorbeeld gaan over circulair ontwerpen, toegankelijkheid van de openbare ruimte, verkeersveilig wegontwerp, natuurinclusieve stadsinrichting etc.


Legenda
I-00
Lopen & Fietsen
Regionale Bereikbaarheid
I-00
I-00
Verkeersveiligheid
Toegang tot Mobiliteit
I-00
I-00
Beleving Openbare Ruimte
0-00
Overige maatregelen
A2
Hoofdroutes
Treinverbinding
Snelfietsroute
Lokale fietsroute
Studie fietsverbinding
Maatregelen verkeersveiligheid
HUB
I-36
I-02
I-16
I-32a
I-24
I-05
I-26
I-01
G-05
ECO
O-04
G-02
I-29
I-27
I-22
I-25
I-09&11
I-18
I-19
I-34&35
I-10
I-12
I-07
I-23&33
I-20
I-04
I-03
I-30
I-31
I-17
G-04
O-01
BUS STOP
ZONE
60
30

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
O-03 Organiseren themasessies gezonde, duurzame, veilige en inclusieve stadsinrichting

Mobiliteitsmonitor
In de hoofdstukken 5 tot en met 10 worden een aantal meetbare ambities genoemd voor het mobiliteitsbeleid. Om periodiek te kunnen rapporteren en bijsturen willen we een monitoringsprogramma opzetten. We verzamelen de informatie en toetsen deze aan de gestelde meetbare ambities. Deels is deze data beschikbaar uit landelijke open data en deels verzamelen we deze informatie met periodieke enquêtes en metingen.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
O-04 Opzetten mobiliteitsmonitor

12.2 GEBRUIKER

Veel ambities in dit mobiliteitsplan richten zich op de personen die gebruik maken van het mobiliteitssysteem in Weert: de 'gebruiker'. Om de ambitites op het gebied van duurzaamheid, gezondheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, bereikbaar of leefbaarheid te behalen, richten we ons op het verleiden van de gebruiker tot gedragsverandering. Dat doen we met het aanpassen van de inrichting van de openbare weg en openbare ruimte, maar we richten ons ook rechtstreeks op het gedrag van de gebruiker. Veel van deze maatregelen worden uitgevoerd door het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit. Ons doel is daarbij om met minder financiële middelen toch voldoende maatschappelijk rendement te behalen.

12.2.1 ALGEMENE MAATREGELEN

Gedragscampagnes gezonde, duurzame en veilige mobiliteit
Het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit start met het opstellen van een campagneplan. Hierin worden per speerpunt de gewenste gedragsveranderingen geformuleerd en de in te zetten methoden. Het plan is gebaseerd op de analyses uit dit mobiliteitsplan, bijvoorbeeld door verkeersveiligheidscampagnes te richten op de doelgroepen die uit de verkeersveiligheidsanalyse naar voren komen. Waar mogelijk sluit het campagneplan aan bij landelijke of regionale gedragscampagnes, zoals de BOB campagne of fietsverlichtingsacties. De campagnes kunnen bestaan uit publiciteitscampagnes, stimuleringsregelingen, kortingsacties of gedragsprogramma's.

Een aantal campagnes waar we bijvoorbeeld aan denken zijn:
- 'Fiets naar je werk'-campagnes met werkgevers.
- Probeerweken voor elektrische fietsen.
- Kortingsacties van NS en Arriva bij evenementen.

Deze maatregel wordt uitgevoerd door het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit.

12.2.2 ENERGIENEUTRALE MOBILITEIT

Verduurzamen gemeentelijke vervoer
De eigen gemeentelijke organisatie kan een belangrijke aanjager zijn voor het introduceren van duurzaam deelvervoer in de gemeente. De zakelijke kilometers van ons eigen medewerkers worden vaak met de eigen auto gemaakt. Veel van deze autoritten kunnen ook met een duurzaam alternatief gemaakt worden, zoals het openbaar vervoer, een e-bike of een elektrische deelauto. Ervaringen in andere regio's leert dat het budget dat gemeenten aan kilometervergoedingen voor zakelijke ritten betalen voldoende is om bij een dienstverlener 100% duurzaam deelvervoer in te kopen waarmee voorzien kan worden in alle zakelijke ritten. Dit duurzame deelvervoer bestaat uit een combinatie van elektrische deelfietsen, elektrische deelauto's en openbaar vervoer. Hiermee geeft de gemeente het goede voorbeeld: "Practice what you preach".

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
G-01 Onderzoek verduurzamen gemeentelijke mobiliteit

Beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit
Concept voor (elektrische) deelmobiliteit zijn enorm in opkomst in Nederland, in allerlei vormen. Tot nog toe blijven concepten als FlickBike, Donkey Republic, GoSharing, Greenwheels etc. merendeels beperkt tot de grotere steden. De verwachting is dat deze deelconcepten op termijn ook hun weg vinden naar de middelgrote steden. Dit biedt inwoners meer vervoersmogelijkheden, maar kan ook leiden tot verrommeling van de openbare ruimte.

We stellen daarom beleidsregels op waarin staat omschreven wat we willen faciliteren en wat we willen tegengaan. Als uitgangspunten hanteren we daarbij:
- Deelmobiliteit moet zero-emissie zijn (elektrisch of op een andere manier).
- Voertuigen mogen alleen op specifieke locaties achtergelaten worden.
- De deelmobiliteit moet zich ook richten op toeristisch-recreatief gebruik.

We zoeken actief contact met aanbieders van deelmobiliteit om de mogelijkheden te bespreken.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
G-02 Opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit

12.2.3 SPEERPUNT TOEGANG TOT MOBILITEIT

Onderzoek vervoer op maat in dorpen en wijken

Samen met de provincie en het openbaar vervoersbedrijf onderzoeken we of het mogelijk is om de wijken en buurten beter te bedienen met een vorm van 'Vervoer op maat'. Door te kiezen voor een systeem dat niet gebonden is aan vaste bushaltes, vaste routes en een vaste dienstregeling maken we het openbaar vervoer toegankelijker voor de doelgroep die minder goed ter been is, maar niet in aanmerking komt voor WMO-vervoer. Voor de doelgroep die wel goed zelfstandig mobiel is kunnen deelconcept als deelfietsen en -scooters een aantrekkelijke vorm van voor- of natransport zijn voor trein en streekbus. Het is onze ambitie om met dit vervoer op maat ook de toeristisch-recreatieve locaties als Weerterbergen en IJzeren Man beter te bedienen.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
G-03 Onderzoek vervoer op maat in dorpen en wijken

12.2.4 SPEERPUNT VERKEERSVEILIGHEID

Veilige schoolomgevingen

We blijven investeren in veiligere schoolomgevingen en veiligere school-thuis routes. We inventariseren daarom samen met leerlingen, ouders en scholen welke knelpunten zij tegenkomen en verbeteren deze situaties waar mogelijk. Daarnaast voeren we campagnes met de scholen om ouders te stimuleren de leerlingen zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school te laten komen.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
G-04 Inrichten veilige schoolomgevingen

12.2.5 SPEERPUNT REGIONALE BEREIKBAARHEID

Gedragsmaatregelen reisgedrag

Samen met organisaties als, SmartWayZ, Randweg A2 en Roermond Bereikbaar investeren in we in campagnes en programma's om werknemers anders naar hun werk te laten reizen. De coronamaatregelen hebben in de praktijk laten zien dat een lichte daling in het aantal voertuigen op de weg al leidt tot een substantiële afname van de filedruk. Samen met de werkgevers en organisaties in de regio starten we een programma op om een aantal gedragsveranderingen tijdens de coronatijd duurzaam in ons mobiliteitsgedrag te verankeren: zoals meer fietsen, vaker thuiswerken, meer vergaderen op afstand en reizen op andere tijden dan de ochtend- en avondspits. Tegelijkertijd proberen we het gebruik van het openbaar vervoer weer terug te brengen op het oude peil en daarboven. Wanneer dit onvoldoende effect blijkt te hebben op de filedruk op de A2 zetten we in op het gebruik van shuttlediensten tussen Weert en de grote werklocaties in de regio Eindhoven.

Deze maatregel wordt uitgevoerd door het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit.

12.2.6 SPEERPUNT BELEVING OPENBARE RUIMTE

Stimuleren duurzame Stadslogistiek

Aan de hand van het stappenplan van het SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (SPES) werken we toe naar een emissievrije bevoorrading van de binnenstad van Weert. We ontwikkelen een actieplan in samenwerking met de partners in onze stad. Hierin definiëren we de contouren en spelregels van een zero-emissiezone (milieuzone) en leggen we afspraken vast met onze partners over de route daarnaartoe en het tempo waarin we dat doen. Als gemeente stellen we ons faciliterend op naar marktpartijen die initiatieven willen ontwikkelen op het gebied van duurzame stadslogistiek. We dwingen niks af maar willen graag voorbereid zijn als de vraag vanuit de samenleving komt.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
G-05 Actieplan duurzame Stadslogistiek

Ondersteunen experimenten leefbare stad en dorpen

We nodigen onze inwoners en maatschappelijke organisaties uit om proefprojecten te initiëren waarmee de leefbaarheid en beleving van de openbare ruimte wordt verbeterd in onze stad en dorpen. Het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit beoordeelt deze proefprojecten en begeleidt de uitvoering daarvan. Deze begeleiding bestaat onder andere uit het beschikbaar stellen van (financiële) middelen, het zorgen voor eventueel benodigde vergunningen en het verzorgen van de communicatie rondom het proefproject. Bovendien zorgt het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit ervoor dat vooraf duidelijke doelen worden gesteld en dat deze ook worden getoetst.

We zijn bijvoorbeeld op zoek naar initiatieven zoals:

- De vakantiestraat (www.vakantiestraat.nl).
- Park(ing) Day (www.happymobility.nl).
- Pakketkluizen op een centrale plek in de wijk.
- Duurzame stedelijke distributie.

Deze maatregel wordt uitgevoerd door het team gezonde, duurzame en veilige mobiliteit.

12.3 INRICHTING

De wijze waarop we onze wegen en openbare ruimte inrichten heeft grote invloed op het behalen van onze ambities en doelstellingen op het gebied van mobiliteit. Omdat infrastructurele werkzaamheden vaak veel tijd kosten en kostbaar zijn laten we het aanpassen van de inrichting zoveel mogelijk meelopen met geplande beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Dat wil niet zeggen dat de nieuwe inrichtingswensen ook bekostigd kunnen worden uit de gereserveerde beheer- en onderhoudsbudgetten. Om een weg tijdens groot onderhoud te voorzien van een aangepaste inrichting is in veel gevallen aanvullend budget nodig.

12.3.1 SPEERPUNT LOPEN EN FIETSEN

Aanleg snelle hoofdfietsroutes naar omliggende steden en dorpen

We verbeteren de verbinding van Weert met de omliggende steden en dorpen door in alle windrichtingen een snelle hoofdfietsroutes te realiseren. Dit doen we uiteraard samen met onze partners in de regio.

Op korte termijn starten we met het eerste deel van de snelle hoofdfietsroute richting Venlo: het tracédeel tussen Weert en Nederweert. Door de provincie als meest kansrijk fietsproject aangewezen. Voor de langere termijn blijven we meewerken aan het verder verlengen van dit tracé richting Venlo. Samen met de regio Eindhoven voeren we een haalbaarheidsstudie uit naar het realiseren van een snelle hoofdfietsroute via Maarheeze en Leende naar Eindhoven. Voor de langere termijn ontwikkelen we samen met Roermond en Leudal de snelle hoofdfietsroute richting Roermond en werken we mee aan het doortrekken van de 'fietssnelweg'

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:

I-01 Aanleg snelfietsroute Weert – Nederweert (onderdeel Weert – Venlo)
I-02 Haalbaarheidsstudie snelfietsroute Weert – Eindhoven
I-03 Ambitie snelfietsroute Weert - Roermond
I-04 Ambitie doortrekken snelfietsroute F71 naar Weert

Schaalsprong lokaal fietsnetwerk

Om ervoor te zorgen dat fietsen de belangrijkste vervoerwijze wordt binnen onze gemeentegrenzen maken we een schaalsprong met ons lokale fietsnetwerk. We starten met het inzichtelijk maken van de belangrijkste fietsroutes op basis van het feitelijk gebruik. Op basis daarvan stellen we een prioritering op van onderdelen van het lokale fietsnetwerk die we gaan verbeteren. De volgende verbeteringen komen daarin aan bod in de periode tot 2030:

- Verbeteren fietsverbinding Weert centrum met de IJzeren Man en de Weerterbergen.
- Ontsluiting bedrijventerrein Roermondseweg-Moesdijk voor fietsers en voetgangers.
- Aanpassen van wegprofielen Limburgweg, Tromplaan, Tungeler Dorpsstraat.
- Verbeteren fietsoversteken Suffolkweg-Zuid – Ringbaan-West en Johan Willem Frisolaan – Ringbaan-Zuid.

De ongelijkvloerse fietsverbinding over de Ringbaan-Noord tussen Laar/Laarveld en het centrum van Weert is al een eerste belangrijk stap in de schaalsprong van het lokale fietsnetwerk. Die bovendien een belangrijke toegevoegde waarde heeft voor het recreatieve fietsroutenetwerk.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-05 Fietsverbinding Laarveld – Weert centrum
I-06 Inventarisatie gereden fietsroutes (geografische enquête)
I-07 Studie fietsverbindingen IJzeren Man en de Weerterbergen
I-08 Ontsluiting bedrijventerrein Roermondseweg voor fietsers en voetgangers

Fietspaden langs 50 en 80 km/u wegen

Om de verkeersveiligheid en het comfort van fietsers te verbeteren streven we om langs alle 50 en 80 km/u wegen binnen onze gemeente vrijliggende fietspaden aan te leggen. Dit betekent dat op termijn ook alle rotondes worden voorzien van vrijliggende fietsenpaden. De rotonde Maaseikerweg – Sint Maartenstraat is daarvan een goed voorbeeld. Op plaatsen waar dat niet mogelijk is verlagen we de snelheid van 80 naar 60 km/u of van 50 naar 30 km/u (zie paragraaf 12.2.3). De wegcategorisering op kaart 11.6 laat het eindbeeld zien waarbij alle wegen die gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg worden voorzien van een vrijliggend fietspad.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-09 Aanleg vrijliggende fietspaden langs Maaslandlaan
I-10 Aanleg vrijliggende fietspaden langs St. Maartenslaan (St. Paulusstraat-Maaseikerweg)
I-11 Aanleg vrijliggende fietspaden langs Vogelsbleek
I-12 Doortrekken fietsstroken langs Dries / St. Jozefslaan

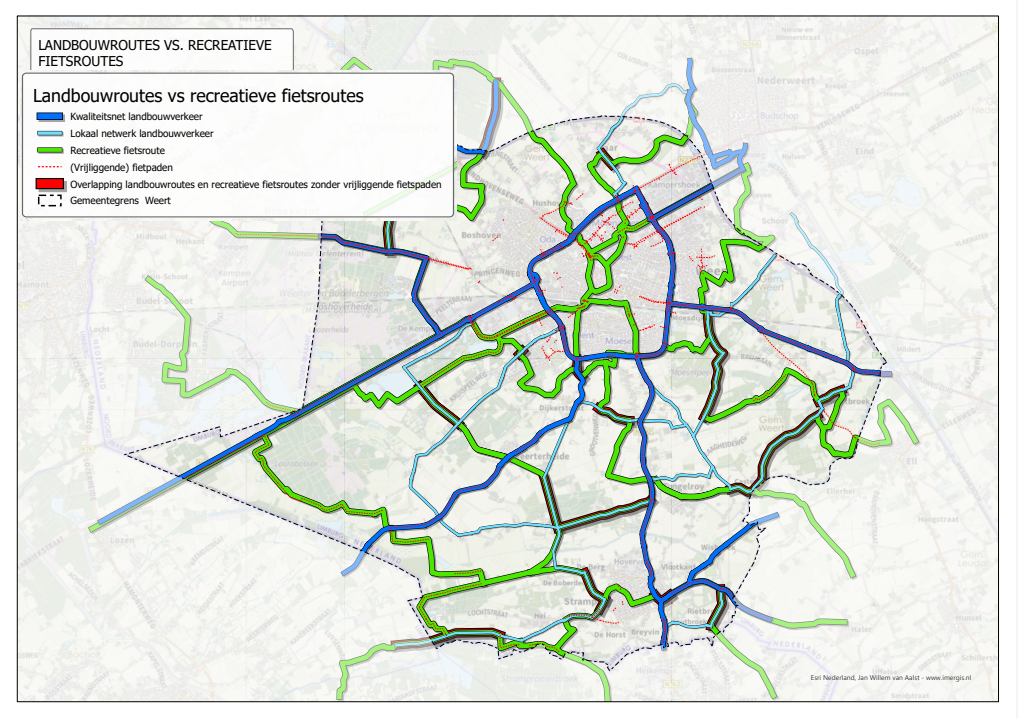
Uitbreiding fietsparkeerplaatsen

Om ervoor te zorgen dat onze inwoners en bezoekers zoveel mogelijk met de fiets naar het stadscentrum en de dorpscentra komen, zorgen we ervoor dat er voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. We inventariseren op straat waar veel fietsen buiten de stallingen staan en waar dus behoefte is aan uitbreiding van het aantal stallingen. Ook bepalen we op basis van een geografische enquête (bijvoorbeeld maptionnaire) waar de grootste behoefte aan fietsparkeerplaatsen bestaat. Op basis hiervan stellen we een fietsparkeerplan op. Het doel daarvan is niet alleen om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden, maar ook om de kwaliteit te verbeteren. Voor de duurdere (elektrische) fietsen zorgen we ervoor dat er één centrale bewaakte fietsenstalling in het centrum. Voor het stadscentrum onderzoeken we de mogelijkheid van een bewaakte stalling op parkeerterrein Oud Gasthuisplein bij het voormalige stadskantoor.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-13 Opstellen fietsparkeerplan
I-14 Proef bewaakte fietsenstalling parkeergarage oude stadskantoor

Ontvlechten landbouwroutes en recreatieve fietsroutes

We streven ernaar dat landbouwroutes en recreatieve fietsroutes alleen over dezelfde weg gaan wanneer er vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Op kaart 12.1 staat aangegeven op welke locaties hieraan nog niet wordt voldaan. In overleg met het Routebureau Noord- en Midden Limburg en LLTB onderzoeken we de mogelijkheid om routes aan te passen. Op plaatsen waar dat niet lukt streven we ernaar om vrijliggende fietspaden aan te leggen.



Kaart 12.1: Landbouwroutes vs. recreatieve fietsroutes

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-15 Opstellen actieplan ontvlechten landbouwroutes en recreatieve fietsroutes
I-16 Aanleggen vrijliggend fietspad langs Maarheezerhuttendijk
I-17 Aanleggen recreatief fietspad op Telheidestraat

12.2.3 SPEERPUNT TOEGANG TOT MOBILITEIT

Toegankelijke bushaltes

Nog niet alle bushaltes zijn goed toegankelijk, in het bijzonder voor mensen met een fysieke beperking. Een aantal van deze haltes passen we op korte termijn aan. Daarnaast voeren we samen met Punt Welzijn een analyse uit van alle bushaltes in onze gemeente om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de haltes voor iedereen toegankelijk te maken. Daarbij kijken we ook naar de routes van en naar de bushaltes.

De haltes die aangepast dienen te worden zijn:

- Graafschap Hornelaan: tijdelijke bushalte vervangen door permanente bushalte, die toegankelijk is voor ouderen en gehandicapten.
- Roermondseweg: Aanleg van nieuwe bushalte nabij de rotonde Middelstestraat.
- Kempenweg (N564): Toegankelijk maken en verkeersveilig inrichten van bushalte Kempenweg, met mogelijke omlegging busroute over bedrijventerrein (verantwoordelijkheid provincie).

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:

I-18 Tijdelijke bushalte Graafschap Hornelaan inrichten als permanente bushaltes.

I-19 Aanleg van nieuw bushalte Roermondseweg nabij de rotonde Middelstestraat

I-20 Analyse toegankelijkheid bushaltes (incl. uitvoeringsbudget)

Ontwikkelen vitaliteitsroutes

Samen met de sociale partners in de stad ontwikkelen we een plan voor een netwerk van vitaliteitsroutes. Vitaliteitsroutes hebben als doel om mensen in beweging te krijgen. Niet op een dwingende manier, maar door mensen te verleiden. We bieden de gelegenheid om comfortabel en veilig te kunnen bewegen. Dat doen we voor verschillende doelgroepen:

- Voor ouderen die behoefte hebben aan een comfortabele wandelroute vanuit de woning naar ontmoetingsplaatsen en voorzieningen in de buurt. Een wandelroute met voldoende rustplaatsen onderweg om even bij te komen of een praatje te maken.
- Voor iedereen die graag sportief wil bewegen in de openbare ruimte door te hardlopen, skeeleren, fietsen of wandelen. Een route die onderweg uitdagingen en inrichting biedt om te sporten op elk niveau. De inrichting maakt de route geschikt voor het hele gezin, met bijvoorbeeld ook loslooplaatsen voor de hond die meegaat.
- Voor wandelingen samen met kinderen naar het dorp of juist langs de weilanden. Een veilige en comfortabele route met voldoende aanleiding tot spelen langs de route die goed begaanbaar is voor kinderwagen, rollator en rolstoel.

We combineren alle doelgroepen bewust op één routenetwerk zodat de kans op ontmoetingen tussen de verschillende doelgroepen toeneemt. Ook verbinden we met deze routes de verschillende sportieve en recreatieve voorzieningen in en rond de stad en dorpen. En daar waar mogelijk takken we de vitaliteitsroutes aan op de recreatieve routenetwerken in het buitengebied. Het op te stellen plan legt een basis om bij (her-) inrichtingen van de openbare ruimte fasegewijs dit netwerk van vitaliteitsroutes te realiseren.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:

I-21 Opstellen plan voor vitaliteitsroutes

12.3.3 SPEERPUNT VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheidsmaatregelen Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Dankzij een subsidie van de Rijksoverheid kunnen we een groot aantal knelpunten in 2021 al oppakken die we tijdens het participatietraject van het gemeentelijke verkeer- en vervoerplan tegen zijn gekomen. De subsidie ontvangen we uit het programma Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Een groot aantal van deze knelpunten ligt in de dorpen en het buitengebied:

- In Swartbroek verbeteren we de verkeersveiligheid op de Ittervoortseweg en in de omgeving van de basisschool. Dit doen we door het treffen van snelheidsremmende maatregelen, het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats en het gelijkwaardig maken van de kruispunten.
- In het buitengebied tussen Stramproy en de Belgische grens verbeteren we de verkeersveiligheid door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen. Ook op de plekken waar de weg vanuit het buitengebied de bebouwde kom in komt treffen we snelheidsremmende maatregelen.
- In Tungelroy verbeteren we de verkeersveiligheid door snelheidsremmende maatregelen te treffen op de Truppertstraat en Kievitspeelweg.
- In Altweerterheide richten we de Zoomweg - Heltenbosdijk opnieuw in en treffen we snelheidsremmende maatregelen bij de komgrenzen. Ook brengen we op een aantal kruispunten in het buitengebied rondom Altweerterheide kruispuntplateaus aan.
- In Laar verbeteren we de verkeersveiligheid door de snelheid op de Laarderweg te verlagen van 60 naar 30 km/u en door snelheidsremmende maatregelen te treffen op de Rietstraat en Laarderweg.
- In het buitengebied ten noordwesten van Weert treffen we een aantal snelheidsremmende maatregelen op de Tobbersdijk en Geuzendijk, waar we tegelijkertijd de maximumsnelheid op termijn terug willen brengen van 80 km/u naar 60 km/u
- In Boshoven verbeteren we de verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars bij sportpark Boshoven, bij de rivitalisering van het sportpark
- In Groenewoud brengen we snelheidsremmende maatregelen aan op de Maastrichtstraat en treffen we extra maatregelen op de Maaslandlaan en Sint Jobstraat (Leuken).

Uiteraard voeren we alle deelprojecten die hierboven omschreven zijn uit in overleg met de betreffende dorpsraad en/of omwonenden.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-22 Verkeersveiligheidsmaatregelen Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidmaatregelen stad Weert

Ook in de stad Weert komen uit de gespreken met inwoners en onze analyse een aantal concrete aandachtspunten naar voren op het gebied van verkeersveiligheid. Een aantal van deze punten verbeteren we door de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/u (zie de maatregel hieronder). Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke punten die onze aandacht verdienen, namelijk:

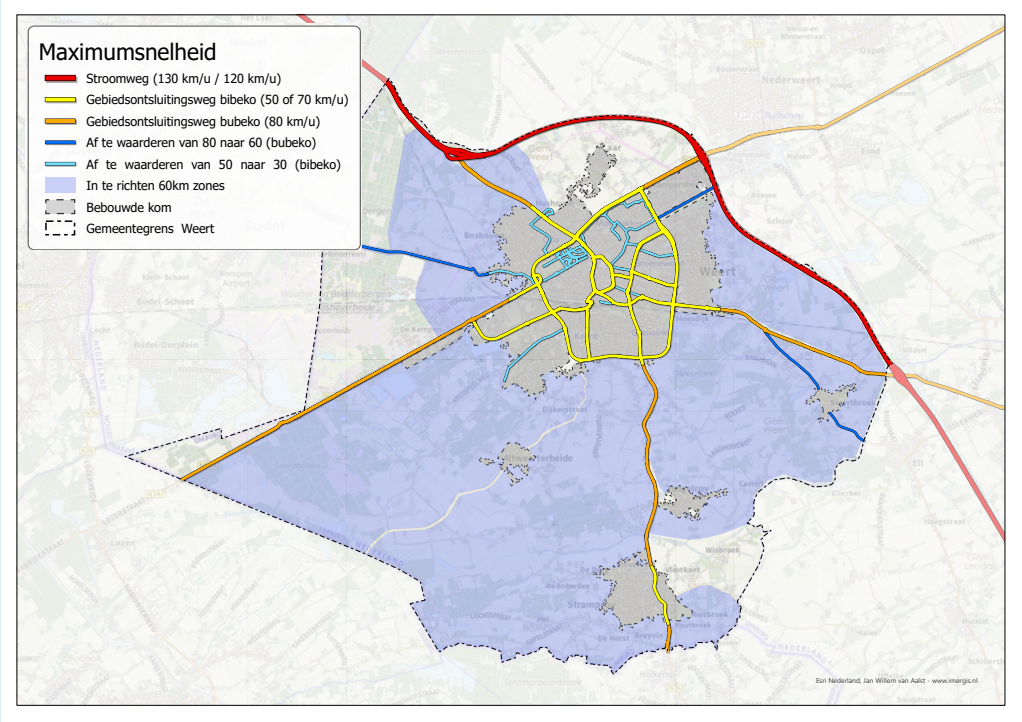
- Biesterbrug, verkeersveiligheid fietsers.
- Turborotonde Ringbaan-Noord – Eindhovenseweg.
- Gebied Stadsbrug / Bassin.

De complexiteit van de mogelijke oplossing is hier groter dan bij de knelpunten in de dorpen en het buitengebied die we hierboven hebben gesproken. Verbeteringen nemen we hier daarom mee wanneer er vanuit onderhoud of vanwege een andere aanleiding grootschalig wordt geïnvesteerd. Opmerkingen die we hebben gekregen over de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers rond winkelcentrum Leuken nemen we mee in de reeds geplande herinrichting van de Sint Jobstraat.

Afwaarderen wegen van 50 naar 30 km/u

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren gaan we op termijn op een groot aantal wegen binnen de bebouwde kom van Weert de snelheid terugbrengen van 50 naar 30 km/u. Kaart 12.2 laat het eindbeeld zien waarbij alle wegen die gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom uiteindelijk een maximumsnelheid krijgen van 30 km/u. Het streven is om dit voor 2030 aan te pakken, kijkend naar de wegcategorisering van Weert.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-23 Afwaarderen Parklaan – Diesterbaan van 50 naar 30 km/u
I-24 Afwaarderen Molenakkerdreef van 50 naar 30 km/u
I-25 Afwaarderen Maaspoort van 50 naar 30 km/u
I-26 Afwaarderen St. Luciastraat - De Burcht van 50 naar 30 km/u
I-27 Afwaarderen Princenweg van 50 naar 30 km/u
I-28 Opstellen actieplan afwaarderen wegen van 50 naar 30 km/u



Kaart 12.2 Wegen waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd

Afwaarderen wegen van 80 naar 60 km/u

Op een aantal wegen in het buitengebied verlagen we de snelheid van 80 naar 60 km/u. Dat doen we om de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit in deze gebieden te vergroten. Op kaart 12.2 staat aangegeven welke wegen in het eindbeeld afgewaardeerd zijn naar een maximumsnelheid van 60 km/u.
In de komende jaren waarderen we de wegen af conform de nieuwe wegcategorisering. De planning daarvan stemmen we af met de planning van de beheer- en onderhoudswerkzaamheden van wegen en riolering.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-29 Afwaarderen Geuzendijk van 80 naar 60 km/u
I-30 Afwaarderen Ittervoorterweg van 80 naar 60 km/u
I-31 Inrichten 60 km/u zones in het buitengebied

Aanpak Ringbaan

De Ringbanen in Weert zijn een belangrijke schakel in de ontsluiting van de stad. Maar de Ringbaan is ook een barrière tussen het centrum van de stad en het gebied daarbuiten. In het rapport "Inventarisatie knelpunten Ringbanenstelsel 2017" zijn concrete locaties benoemd waar verbeteringen ten aanzien van de doorstroming, de veiligheid en de oversteekbaarheid aan te bevelen zijn. De maatregelen in deze notitie zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma "stelpost knelpunten weginfrastructuur" 2018 – 2022. Aanvullend op de knelpuntennotitie wordt verlichting op fietspaden langs de Ringbaan – incl. fietspaden N292 Stramproy – aangebracht en stellen we een plan op voor een veiligere fietsoversteek over de Ringbaan voor scholieren van het College.

De volgende maatregelen voeren we uit op de Ringbanen

- Vervanging verkeerslichten Ringbaan West - Kazernelaan
- Vervanging verkeerslichten Ringbaan Oost - Roermondseweg
- Aanpassen Rotonde Ringbaan Oost - St. Jobsstraat
- Verbeteren oversteekbaarheid Ringbaan Zuid - JW Frisolaan
- Aanpassen rotonde Ringbaan West - Suffolkweg i.v.m. toename en verzwaring van vrachtverkeer
- Reconstructie rotonde Ringbaan Oost - Edisonlaan - Molenakkerdreef met vrijliggende fietspaden vanwege verbeteren veiligheid en oversteekbaarheid
- Aanpassen kruispunt Ringbaan Zuid – Maaseikerweg om de oversteekbaarheid te verbeteren voor fietsers en voetgangers en de doorstroming te verbeteren
- Aanpassen rotonde Ringbaan West - Parklaan om de oversteekbaarheid voor fiets en voetgangers te verbeteren
- Aanpassen kruispunt Ringbaan Noord - Gouverneurlaan
- Aanleg fietsverbinding Boshoven naar Eindhovenseweg richting tunnel
- Aanpak olifantenpaden langs Ringbanen
- Vergroten Rotonde Ringbaan West - Basculeweg i.v.m. toename en verzwaring van vrachtverkeer

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-32a Aanpak maatregelen Ringbaan
I-32b Aanbrengen verlichting fietspaden Ringbaan en N292 richting Stramproy
I-33 Onderzoek veilige fietsoversteek Ringbaan bij College

12.3.4 SPEERPUNT REGIONALE BEREIKBAARHEID

Doorontwikkeling station Weert tot regionale mobiliteitshub

De komende jaren ontwikkelen we station Weert tot mobiliteitshub voor de regio. Een belangrijke eerste stap hierin is dat we het station beter bereikbaar en toegankelijk maken. Dit doen we door ten zuiden van het station fietsenstallingen en een Kiss&Ride plaats in te richten. Openbaar vervoer reizigers die vanuit het zuiden komen kunnen dan via de Louis Regoutstraat onder het spoor door lopen. Op termijn streven we ernaar om een aparte zuidelijke entree bij het station te realiseren.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-34 Realiseren fietsenstallingen aan zuidzijde station Weert
I-35 Realiseren Kiss&Ride plaatsen aan zuidzijde station Weert

Smarthubs voor forensen

Samen met de regio onderzoeken we de haalbaarheid om smarthubs te realiseren bij afrit Weert Noord, bij afrit Kelpen-Oler en langs de Ringbaan-Noord (bij Kupers). Deze smarthubs zijn overstapplaatsen voor mensen die met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto naar de hub komen en vanaf daar met een shuttlebus hun reis vervolgen naar één van de grote werklocaties buiten het stadscentrum in de regio Eindhoven: Eindhoven Airport, De Run (o.a. ASML) en High Tech Campus.

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-36 Haalbaarheidsstudie ontsluiting bedrijventerreinen Belgisch Limburg, Cranendonck, en Weert

Betere ontsluiting van bedrijventerrein De Kempen

Samen met de regionale partners onderzoeken we de mogelijkheid van een betere verbinding tussen bedrijventerrein De Kempen en de A2

Onderstaand(e) project(en) nemen we voor deze maatregel op in het MUP:
I-37 Haalbaarheidsstudie verbinding tussen bedrijventerrein De Kempen en de A2

GEMEENTE WEERT

LOPEN & FIETSEN

GEZOND EN DUURZAAM BEWEGEN

WEERT BEREIKBAAR!

REGIONALE BEREIKBAARHEID

VERKEERSVEILIGHEID

GEEN VERKEERSSLACHTOFFERS

MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

TOEGANG TOT MOBILITEIT

BELEVING OPENBARE RUIMTE

EEN PRETTIGE PLEK VOL BELEVING