GEMEENTE MAASGOUW.

RA+ ingenieurs



Mobiliteitsplan 2026-2035

Achtergrondrapportage

Gemeente Maasgouw

Sittard
6135 KB | 7

Valkenswaard
5552 CL | 4

Vught
5261 LM | 12

ra-plus.nl

Colofon

Referentie

Onze referentie: **24073.1 D.14 RAmobiliteit 01-C dhe**

Datum: **18 april 2025**

Revisie: **C**

Datum revisie: **21 augustus 2025**

Opdrachtgever

Gemeente Maasgouw

Maasbracht

Contactpersoon

Bram Teeuwen

Contactpersoon RA⁺ ingenieurs

Dirk van der Heijden

Auteur(s)

Dirk van der Heijden
d.vdheijden@ra-plus.nl
Adviseur verkeer & mobiliteit

Steven Boelaars
s.boelaars@ra-plus.nl
Projectingenieur verkeer & mobiliteit

21 augustus 2025

RA⁺ ingenieurs B.V. is ingeschreven bij de kamer van koophandel onder nummer 17106713. Op de dienstverlening van RA⁺ ingenieurs is De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011) van toepassing, welke op ra-plus.nl/rechtsverhouding-dnr2011/ is in te zien. RA⁺ ingenieurs verwerkt uw persoonsgegevens met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. In onze privacyverklaring wordt u hierover nader geïnformeerd. De privacyverklaring treft u aan op onze website ra-plus.nl/privacyverklaring/. RA⁺ ingenieurs aanvaardt geen aansprakelijkheid behoudens voor zover de door RA⁺ ingenieurs verplicht afgesloten beroepsaansprakelijkheidsverzekering in voorkomend geval aanspraak op een uitkering geeft.

RA+ ingenieurs

Inhoud

1.	**Algemeen**	**4**
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Leeswijzer	4
2.	**Structuur & demografie**	**5**
2.1.	Ruimtelijke structuur	5
2.2.	Bereikbaarheid voorzieningen	7
2.3.	Demografische cijfers	8
3.	**Participatie**	**9**
4.	**Analyse per thema**	**10**
4.1.	Voetganger	10
4.2.	Fiets	11
4.3.	Openbaar vervoer	14
4.4.	Auto	17
4.5.	Vracht- en landbouwverkeer	19
4.6.	Verkeersveiligheid	21
4.7.	Leefbaarheid	27
4.8.	Verduurzaming & gedrag	28
5.	**Beleidsscan**	**31**

Bijlagen

Bijlage I – Enquêteresultaten

Bijlage II – Verslag overleg externe stakeholders

Bijlage III – Verslag overleg beleidsdomeinen gemeente

Bijlage IV – Overzicht geraadpleegde regionale/lokale (beleids)plannen

Wat wij buiten doen
komt binnen.

RA+ ingenieurs

1. Algemeen

1.1. Inleiding

Voor u ligt de achtergrondrapportage van het ‘Mobiliteitsplan Maasgouw 2026 – 2035’. In deze achtergrondrapportage is de situatieschets op het gebied van verkeer en mobiliteit weergegeven. Deze situatieschets is een totaaloverzicht van knelpunten, opgaven en kansen, die naar voren komen uit:

- een kwantitatieve analyse van feiten en cijfers;
- de beleving van belanghebbenden, in kaart gebracht met een enquête en bijeenkomsten;
- een verkenning van trends en ontwikkelingen;
- een scan van relevante beleidsdocumenten.

De informatie uit deze achtergrondrapportage is input voor het uiteindelijke mobiliteitsplan. Ten eerste voor de vorming van de mobiliteitsvisie en daarnaast voor de planuitwerking.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn demografische cijfers en ontwikkelingen gegeven. Hoofdstuk 3 geeft een korte samenvatting van de participatie-onderdelen die zijn georganiseerd voor belanghebbenden. Vervolgens ligt in hoofdstuk 4 de focus op verschillende thema’s binnen verkeer en mobiliteit. Dit gericht op de verschillende modaliteiten en thema’s zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 relevante beleidsdocumenten genoemd die raakvlakken hebben met verkeer en mobiliteit.

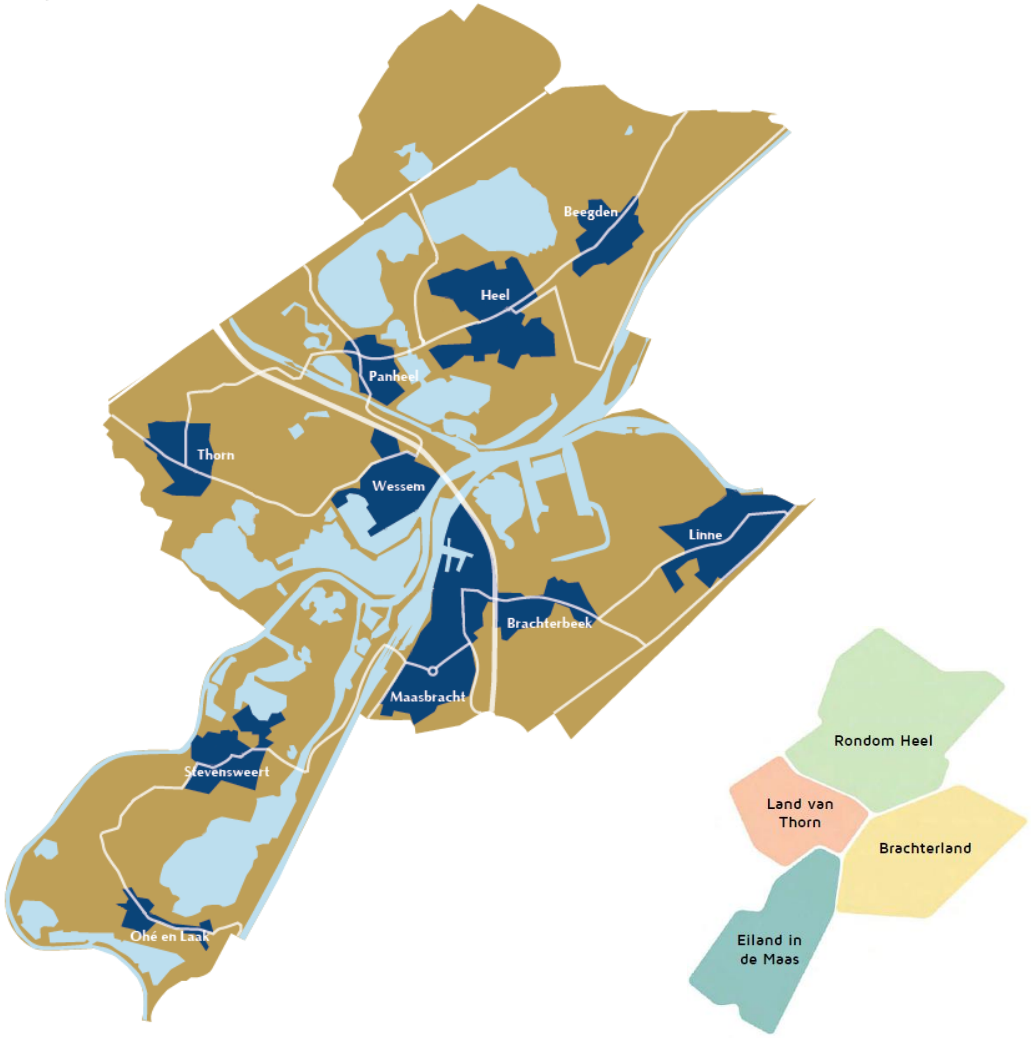


RA+ ingenieurs

2. Structuur & demografie

2.1. Ruimtelijke structuur

De gemeente Maasgouw kenmerkt zich door de grote aanwezigheid van het waterlandschap als unieke ruimtelijke structuur binnen de Provincie Limburg. Andere landschappelijke kernkwaliteiten, zoals opengesloten ruimte, reliëf, groen karakter en cultuurhistorie, dragen bij aan de omgevingskwaliteit en ruimtelijke beleving van het landelijke gebied. Met de Maas, het Julianakanaal en het kanaal Wessem-Nederweert lopen drie grote waterwegen door de gemeente. Over het land doorkruisen de grote verkeersaders A2, A73 en N273 de gemeente. Op basis van deze ruimtelijke structuur zijn vier verschillende deelgebieden te onderscheiden, te weten: 'Brachterland', 'Eiland in de Maas', 'Land van Thorn' en 'Rondom Heel'. Verspreid over deze deelgebieden kent de gemeente tien kernen, met elk zijn eigen voorzieningen- en functieniveau. In Figuur 1 is de ruimtelijke structuur van de gemeente weergegeven. Daarnaast geeft Figuur 2 de vier deelgebieden weer.



Figuur 1 en 2: ruimtelijke structuur van de gemeente Maasgouw, en de vier onderscheiden deelgebieden

RA+
ingenieurs

Brachterland

De kernen Brachterbeek, Linne en Maasbracht zijn onderdeel van het deelgebied Brachterland. Karakteristiek voor het deelgebied zijn de Clauscentrale en het agrarische cultuurlandschap. Maasbracht heeft een centrumfunctie en is de grootste kern binnen de gemeente. Brachterbeek grenst aan Maasbracht en is omringd door de dynamiek van de A2, A73 en de Clauscentrale. Het is qua voorzieningen voornamelijk gericht op Maasbracht. Linne ligt aan de rand van de gemeente en richt zich daardoor meer richting Roermond, ondanks een redelijk eigen voorzieningenniveau.

De verkeersontsluiting van het deelgebied via de stroomwegen is onvolledig met twee 'halve' aansluitingen op de A2 (af- en oprit 43 – Maasbracht). Daarnaast kent het deelgebied geen directe aansluiting op de A73 binnen de eigen gemeentegrenzen. Met de A2 (en via de parallelweg) aan de westkant kan verkeer vanuit Brachterland de Maas oversteken in de noordelijke richting.

Eiland in de Maas

Ohé en Laak en Stevensweert zijn de kernen binnen het deelgebied Eiland in de Maas. Dit deelgebied onderscheidt zich met cultuurhistorische bezienswaardigheden, een binnendijks agrarisch cultuurlandschap en een buitendijks waterrijk landschap. Stevensweert heeft een historische kern, waarvoor kansen gelden op het gebied van toerisme en recreatie. De meeste voorzieningen zijn gevestigd in de kern.

Ohé en Laak bestaat uit twee kleine kernen gelegen in een rustgevend, fraai landschap. Het is door zijn grootte op voorzieningenniveau aangewezen op grotere kernen in de omgeving.

Het deelgebied roept een 'eilandgevoel' op, mede door zijn geringe verkeersontsluiting. Aan de grens met België is het gebied ontsloten door een fiets- en voetveerpont met Ophoven (BE). Richting het oosten is het deelgebied twee keer ontsloten over het Julianakanaal; aan de noordkant richting Maasbracht en aan de zuidkant richting Echt.

Land van Thorn

In het deelgebied Land van Thorn liggen de kernen Thorn en Wessem. Het agrarisch coulisselandschap, de unieke cultuurhistorische karakters van de kernen en grote recreatieve ontwikkelingen typeren dit deelgebied. Thorn heeft een bekende historische kern ('het witte stadje') waarvan de potentie wordt benut op toeristisch en recreatief niveau. Wessem kent ook een kwalitatief historisch centrum, die in combinatie met de bedrijvigheid rondom watersport potentie heeft. De kernen vullen elkaar aan qua voorzieningenniveau.

Aan de noordkant is het gebied ontsloten met de N273 als gebiedsontsluitingsweg. Tevens is aan de gemeentegrens een volledige aansluiting op de A2 in beide rijrichtingen voorzien (af- en opritten 41 – Grathem).

Nabij Wessem is de A2 met twee ‘halve’ aansluitingen onvolledig. In zuidelijke richting kan het verkeer vanuit Land van Thorn aan de westkant van de A2 (en via de parallelweg) de Maas oversteken. In oostelijke richting is het deelgebied op vier locaties ontsloten over het Kanaal Wessem-Nederweert.

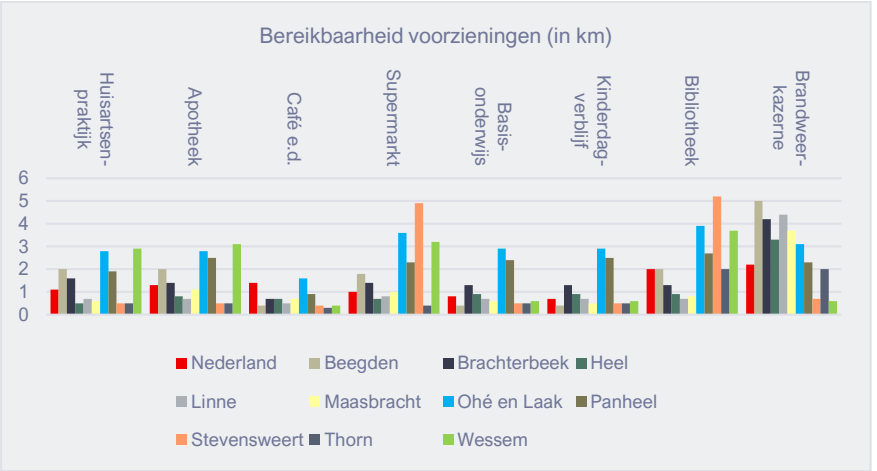
Rondom Heel

Het deelgebied Rondom Heel kent een landschappelijk contrast met de ecologische Beegderheide aan de ene kant en waterplassen als De Lange Vlieter, Boschmolenplas, Polderveld en Maasplassen aan de andere kant. Heel vervult de centrumfunctie van het deelgebied aan deze kant van de Maas. Panheel is een kleinschalige kern ingeklemd tussen infrastructuur, ontgrindingen en een bedrijventerrein. Beegden is de andere kleine woonkern gelegen in een rustgevende, landschappelijke omgeving. Deze twee kernen zijn wat betreft voorzieningen voornamelijk gericht op Heel.

De gebiedsontsluitingsweg N273 aan de noordkant is een belangrijke verkeersontsluiting voor het deelgebied. De eerder genoemde volledige aansluiting op de A2 voor het Land van Thorn (af- en opritten 41 – Grathem) is ook van toepassing op Rondom Heel. Dit geldt ook voor de ontsluitingen over het Kanaal Wessem-Nederweert, die op vier locaties ontsloten is richting het westen. Ten oosten van de gemeentegrens is de gebiedsontsluitingsweg N280 gelegen, die het deelgebied vanuit deze kant ontsluit.

2.2. Bereikbaarheid voorzieningen

In de Omgevingsvisie Maasgouw wordt aangeven welk functie- en voorzieningenniveau elke kern binnen de gemeente heeft. Voor een aantal (basis)voorzieningen is het van belang dat deze niet op een te grote afstand van de kernen liggen. In Figuur 3 is per kern aangegeven wat de gemiddelde afstand (in km’s) ten opzichte van een aantal (basis)voorzieningen.



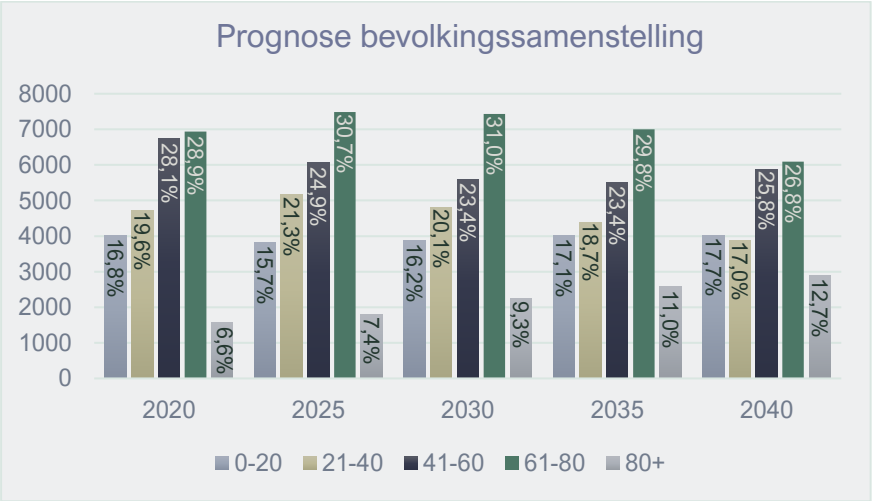
Figuur 3: bereikbaarheid van voorzieningen vanuit de kernen in de gemeente Maasgouw, in kilometers (CBS Statline, eigen bewerking)

Uit Figuur 3 – zie pagina 7 – blijkt dat Maasbracht en Heel voldoen aan de centrumfunctie gezien de geringe afstand van voorzieningen binnen deze kernen. Opvallend is dat Thorn, Linne en ook Stevensweert (in grote mate) dezelfde voorzieningen binnen geringe afstand hebben.

2.3. Demografische cijfers

De gemeente Maasgouw telt per 1 januari 2025 een inwoneraantal van 24.492 personen. Dit is een groei van 2,2% ten opzichte van 2020. Figuur 4 geeft inzicht over de demografische ontwikkeling tot en met 2040 binnen de gemeente. De verwachting is dat het inwoneraantal van de gemeente Maasgouw in 2040 met -7,0% daalt ten opzichte van 2025. Een vooruitblik op de bevolkingssamenstelling laat zien dat het aandeel ouderen (vanaf leeftijdscategorie '61-80') in de komende jaren toeneemt tot rond de 40% (Etil Research Group, 2024).

Maasbracht is de grootste kern met ruim 7.000 inwoners. Daarna volgen Heel (in combinatie met Panheel) en Linne met een inwoneraantal tussen de 3.800 en 4.600. Ohé en Laak is veruit de kleinste kern binnen de gemeente. In Figuur 5 zijn de bevolkingsaantallen per kern van de laatste 3 jaar weergegeven.



Figuur 4: prognose bevolkingssamenstelling gemeente Maasgouw 2020 – 2040, uitgesplitst per leeftijdscategorie (Etil Research Group, eigen bewerking)

Aantal inwoners per 1 januari

Kern	2023	2024	2025
Beegden	1.849	1.885	1.897
Heel en Panheel	4.567	4.574	4.555
Linne	3.831	3.861	3.899
Maasbracht en Brachterbeek	7.059	7.034	7.006
Ohé en Laak	843	840	846
Stevensweert	1.666	1.739	1.788
Thorn	2.463	2.479	2.486
Wessem	2.029	1.997	2.015
Totaal	**24.307**	**24.409**	**24.492**

Figuur 5: bevolkingsaantallen binnen de gemeente Maasgouw de laatste 3 jaar

RA+
ingenieurs

3. Participatie

Een belangrijk aspect van de situatieschets is het in beeld brengen van de beleving van belanghebbenden op verkeer en mobiliteit binnen de gemeente Maasgouw. Een onderdeel hiervan is de enquête die is uitgezet en verspreid via de gemeentewebsite, de Facebookpagina van de gemeente, 't Waekblaad (gemeentelijk weekblad) en onder het Maasgouwpanel. Het doel van de enquête is om informatie op te halen over onderwerpen die leven onder de inwoners. Met deze informatie kan beter aangesloten worden op de behoeften van hen.

In totaal hebben 277 respondenten de enquête ingevuld. Gezien het totaal aantal inwoners van de gemeente en overige (persoons)kenmerken is de vraag of de resultaten een representatief beeld geven voor de gemiddelde inwoner. Echter is met de enquête getracht een indruk te krijgen van relevante onderwerpen op het gebied van verkeer en mobiliteit. In bijlage I is een rapportage van de enquêteresultaten opgenomen.

In de enquête is gebiedsgerichte informatie opgevraagd voor verschillende onderwerpen. De respondenten hadden de mogelijkheid om op kaart aan te geven 'wat goed gaat' of 'wat beter kan'. Dit geeft per kern een goed overzicht van aandachtslocaties en kansen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Deze overzichten per kern zijn terug te vinden in de rapportage van de enquêteresultaten.

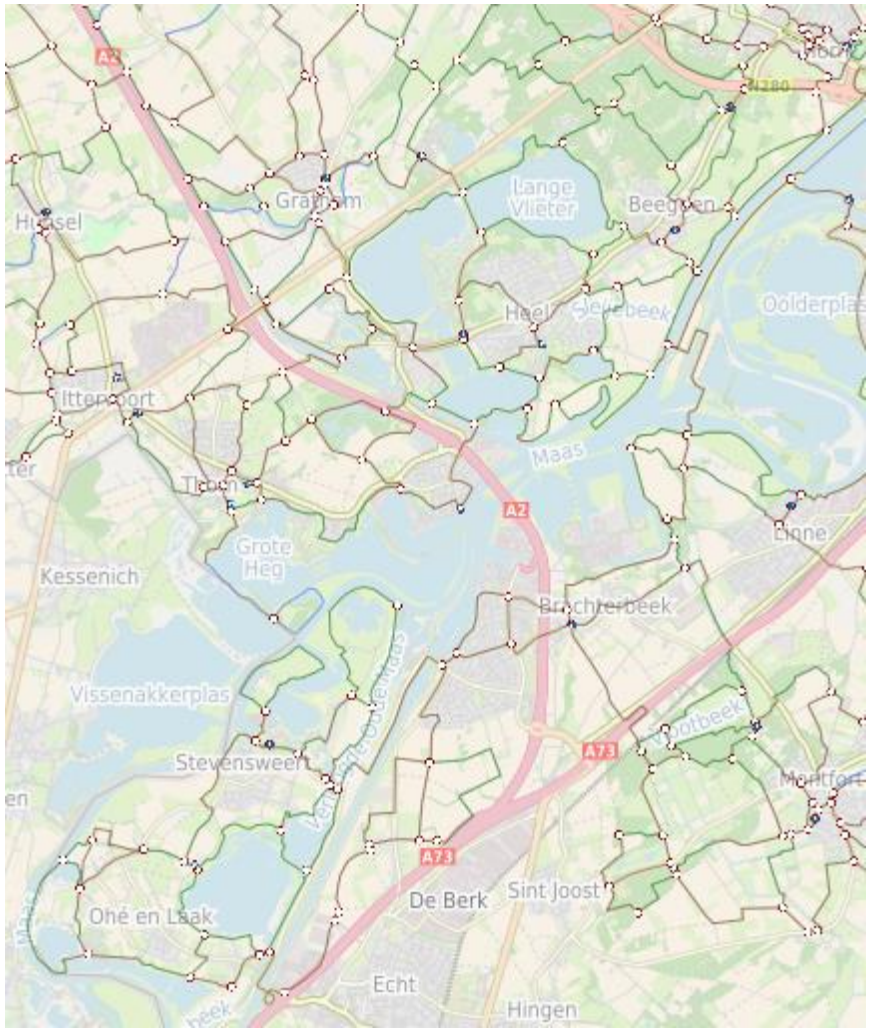
Daarnaast is een bijeenkomst voor belanghebbenden georganiseerd om informatie te verkrijgen voor de situatieschets. Voor deze bijeenkomst zijn verschillende belangengroepen uitgenodigd die bepaalde doelgroepen vertegenwoordigen (denk aan basisscholen, dorpsraden, ondernemers, de Fietsersbond en het Sociale Inclusiepanel). Deze belangengroepen bezitten de gebiedskennis en ervaringen op het gebied van verkeer en mobiliteit die een toegevoegde waarde hebben voor een complete situatieschets. In bijlage II is het verslag van de bijeenkomst opgenomen. Daarnaast is voor een integrale aanpak ook informatie opgehaald bij de relevante beleidsdomeinen van de gemeente Maasgouw. Het verslag van deze bijeenkomst is in bijlage III opgenomen.

In het volgende hoofdstuk is een analyse gegeven voor verschillende thema's. Binnen deze thema's is, wanneer relevant, een koppeling gemaakt met de informatie uit de participatie.

4. Analyse per thema

4.1. Voetganger

Mobiliteit gaat over verplaatsingen. Hier vallen ook de verplaatsingen te voet onder (= actieve mobiliteit). Binnen de bebouwde kom zijn dit vaak verplaatsingen naar school, de winkel, het werk, de sportclub en de bushalte. Buiten de bebouwde kom gaat het veelal om recreatieve doeleinden. Zo zijn binnen de gemeente Maasgouw bestaan diverse recreatieve wandelroutes onderdeel van het wandelknooppunten-netwerk, zoals te zien in Figuur 6. Uit de enquête blijkt dat ruim 85% van de respondenten zich (bijna) dagelijks of meerdere keren per week te voet verplaatst.



Figuur 6: wandelknooppuntennetwerk binnen de gemeente Maasgouw (Hart van Limburg)

De gemeente Maasgouw heeft geen specifiek voetgangersbeleid. Wel bestaat een Sociaal Inclusiepanel die graag meedenkt bij inclusieve voorzieningen in de openbare ruimte. De doelgroep ‘voetganger’ is divers en heeft zijn eigen behoeftes voor toegankelijke voetgangersvoorzieningen.

Aandachtspunten voor de voetganger uit de enquête:

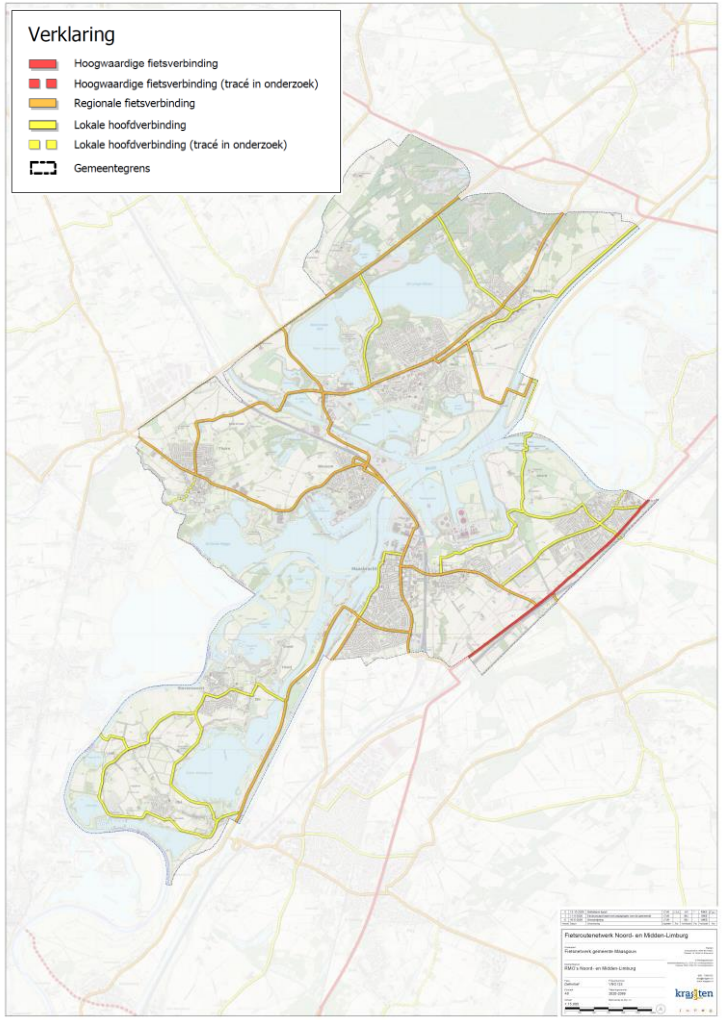
- Beegden: Kruispunt Heerstraat-Zuid – Molenstraat – Kruisstraat
- Heel: Dorpsstraat
- Ohé en Laak: Dorpsstraat en Raadhuisstraat
- Thorn: Panheeldersteeg en Weijersweg

4.2. Fiets

Onder de term actieve mobiliteit horen naast verplaatsingen te voet ook verplaatsingen met de fiets. Het gebruik van de fiets richt zich op diverse activiteiten waaronder het werk, de dagelijkse boodschappen en sport/hobby. Van de respondenten uit de enquête gebruikt ruim 40% de fiets (bijna) dagelijks of meerdere keren per week. Voor de elektrische fiets ligt dit gebruik op ruim 50%. Bijna 80% van de respondenten is tevreden met de bereikbaarheid van de gemeente per fiets. Vanwege de aantrekkende werking op recreatieverkeer (o.a. Maasplassen en historische kernen) worden de verschillende kernen ook per fiets aangedaan.

Voor de fietsstructuur maken we onderscheid naar utilitair en recreatief fietsverkeer. Utilitair fietsverkeer richt zich op het gebruik van de fiets als vervoermiddel voor functionele, praktische doeleinden in het dagelijks leven. In tegenstelling tot recreatief fietsen, draait het bij utilitair fietsverkeer om het bereiken van een bestemming: bijvoorbeeld naar het werk, school, de winkel, het station of andere dagelijkse verplichtingen. Recreatief fietsverkeer richt zich op ontspanning en vindt plaats in de vrije tijd.

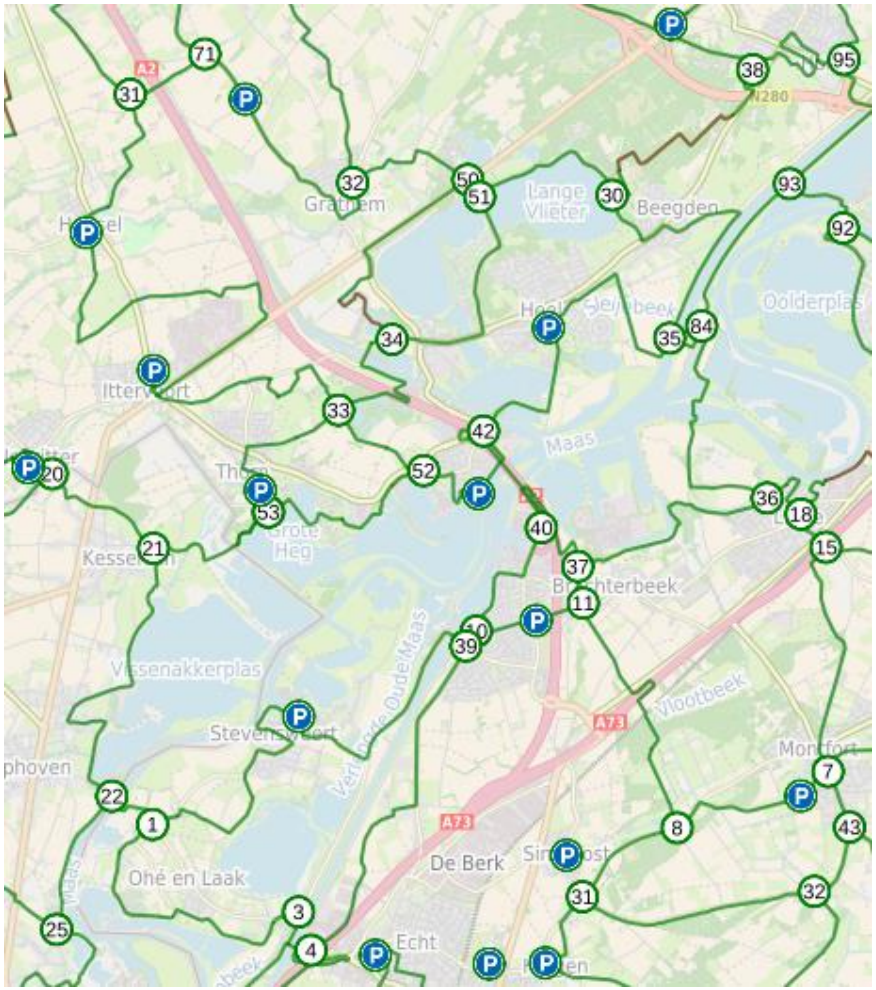
In de regio Midden-Limburg is een regionaal fietsnetwerk opgemaakt – zie Figuur 7 op pagina 12. Het regionaal fietsnetwerk heeft fietsstimulering als doel. Dit wordt gedaan door de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor fietsers te vergroten, onder andere met een goede aansluiting op het netwerk buiten de gemeentegrenzen. In het GVVP 2015-2025 is het wensbeeld voor het fietsnetwerk weergegeven – zie Figuur 8 op pagina 12. Dit netwerk bestaat uit zowel de utilitaire als de recreatieve fietsroutes. Het lokale netwerk zien we als een verfijning en aanvulling op het regionale netwerk. Binnen de gemeente Maasgouw bestaan diverse recreatieve fietsstructuren. De meest bekende bestaat uit het knooppuntennetwerk – zie Figuur 9 op pagina 13. Daarnaast loopt de recreatieve Langeafstand Fietsroute Maasroute (LF-route) door de gemeente. Tussen de fietsknooppunten 22 en 01 bevindt zich het fiets- en voetveer Ohé en Laak – Ophoven (BE). Scooters en brommers kunnen geen gebruik maken van het veer.



Figuur 7: regionaal fietsnetwerk in de gemeente Maasgouw



Figuur 8: wensbeeld fietsstructuur gemeente Maasgouw GVVP 2015-2025



Figuur 9: knooppuntennetwerk binnen de gemeente Maasgouw (Hart van Limburg)

Momenteel wordt in overleg met de gemeente Roermond gewerkt aan de realisatie van een recreatieve fietsverbinding tussen Linne en Roermond.

Uit de enquête valt op dat ongeveer 25% van de respondenten (zeer) ontevreden is over de verkeersveiligheid van de fietsroutes. Daarentegen is 40% tevreden hierover. Op basis van de enquête komen de volgende aandachtslocaties voor de fietser duidelijk naar voren:

- Beegden: Heerstraat Zuid en Heerstraat Noord
- Brachterbeek: Kloosterstraat
- Heel: Dorpsstraat
- Heel: Heerstraat Zuid
- Linne: Maasbrachterweg
- Maasbracht: Molenweg
- Maasbracht: rotonde Echterstraat - Stevensweerterweg
- Ohé en Laak: Dorpsstraat en Raadhuisstraat
- Ohé en Laak: Molendijk
- Thorn: Casino en Wal

Eén van de onderwerpen die aandacht behoeft in het mobiliteitsplan richt zich op de fietsvoorzieningen.

4.3. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de provincie Limburg wordt verzorgd door Arriva. De bestaande concessie loopt tot en met 2031. De provincie zet in haar beleid op een bereikbaar en toegankelijk Limburg en ziet het onderwerp openbaar vervoer als een provinciale kerntaak.

Iedere kern in de gemeente is voorzien van een openbaar vervoerlijn. Deze lijnen bevinden zich vooral op de 'doorgaande' routes. Vrijwel alle buslijnen binnen de gemeente vormen een verbinding tussen de gemeente Maasgouw en het stedelijke gebied Roermond. De kernen onderling zijn niet allen met één buslijn te bereiken. Men moet nu in Wessem overstappen om van noord (Land van Thorn en Rondom Heel) naar zuid (Brachterland en Eiland in de Maas) te gaan. Buslijn 76 verzorgt deze verbinding tussen noord en zuid. Een andere optie is om via Roermond te reizen. In Figuur 10 is een overzicht gegeven van de reguliere buslijnen in de gemeente Maasgouw. Figuur 11 – zie pagina 15 – geeft de overzichtskaart weer van de reguliere buslijnen.

Buslijn	Kernen	Frequentie	Bijzonderheden
67 (Roermond Station – Echt Station)	Linne Brachterbeek Maasbracht	1x per uur	Rijdt niet na 19u00 Rijdt niet in het weekend
68 (Roermond Station – Echt Station)	Linne Brachterbeek Maasbracht Stevensweert Ohé en Laak	1x per uur	-
73 (Roermond Station – Weert Station)	Beegden Heel Panheel Wessem Thorn	1x tot 2x per uur	-
76 (Maasbracht Markt – Ell Niesstraat)	Maasbracht Wessem Panheel	1x per uur	8-persoonsbus Rijdt niet na 19u45 Rijdt niet in het weekend

Figuur 10: Overzicht van reguliere buslijnen in de gemeente Maasgouw



Figuur 11: overzichtskaart reguliere buslijnen in de gemeente Maasgouw

Aanvullend op de buslijnen van Arriva bestaat binnen de gemeente Maasgouw de Wensbus. De Wensbus is een vorm van aanvullend vervoer en beschikt over twee busjes voor maximaal acht personen. Stichting Wensbus Maasgouw vervoert inwoners van Maasgouw naar allerlei bestemmingen in de gemeente. Dit kan zijn naar de dagbesteding, de huisarts, de winkel, de kaartclub of naar familie/vrienden. Ook rijdt de Wensbus naar enkele bestemmingen buiten de gemeente zoals het ziekenhuis in Roermond of naar een verzorgingshuis in de buurt. De Wensbus rijdt op maandag tot en met vrijdag van 8:00 uur tot 17:30 uur. De Wensbus zorgt ervoor dat de inwoners van Maasgouw zelfstandig kunnen blijven deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.

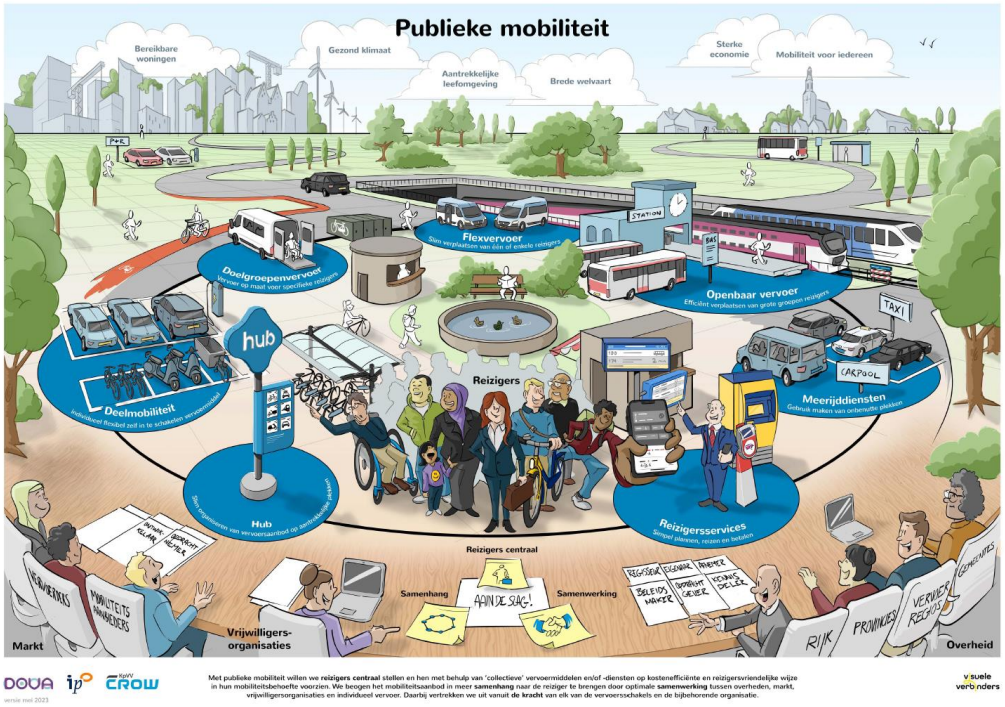
Ongeveer 30% van de respondenten uit de enquête is (zeer) tevreden als het gaat om de bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer. Daarnaast is ruim 40% “niet tevreden, niet ontevreden” over deze bereikbaarheid. Van de respondenten reist 63% niet met het openbaar vervoer. De belangrijkste redenen hiervoor zijn: te duur, reistijd te lang of ongewenste vertrektijden. Reizigers zijn over het algemeen tevreden over: de afstand tot de bushalte, de toegankelijkheid van de bushaltes en de mogelijkheid tot het stallen van fietsen bij de haltes. De ontevredenheid is groter als het gaat om de frequentie van de bussen (aantal) en de tijden van de bus. Dit sluit aan bij de redenen om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer.

RA+
ingenieurs

Voor een bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer werkt de provincie Limburg aan Publieke Mobiliteit. Publieke Mobiliteit betekent dat iedereen in Nederland op een goede, veilige, inclusieve, betrouwbare, duurzame en betaalbare manier kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Publiek vervoer is het middel om deze mobiliteit mogelijk te maken. De redenen dat de provincie hier op inzet zijn:

- De bereikbaarheid van het landelijk gebied en voorzieningen moet beter: toekomstbestendig maken mobiliteitssysteem (geen bezuiniging)
- We willen dat iedereen de kans heeft om mobiel te zijn: “Bereikbaarheid voor iedereen”
- Verbeteren leefbaarheid/brede welvaart
- Creëren van een duurzaam mobiliteitssysteem

Uit een inventarisatie blijkt dat een aantal bushaltelocaties binnen de gemeente nog niet/onvoldoende toegankelijk zijn ingericht.



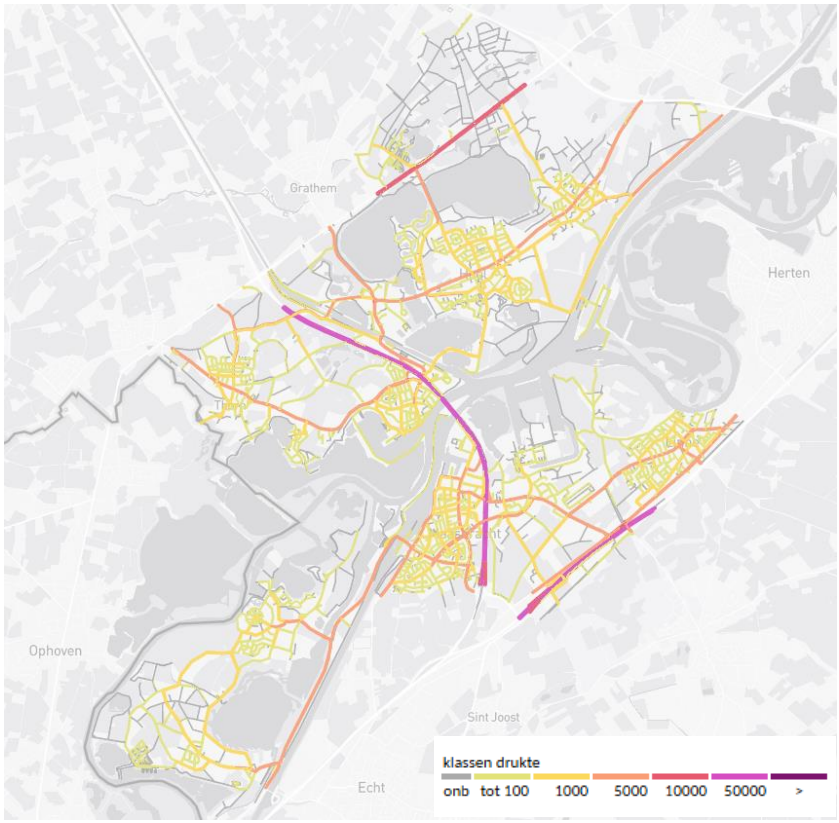
Figuur 12: verbeelding van Publieke Mobiliteit

4.4. Auto

Door de ligging aan de A2, A73 en de N273 is het merendeel van de kernen direct ontsloten op het hoofdwegennet. De bereikbaarheid van de gemeente Maasgouw per auto wordt dan ook als goed beoordeeld. Bijna 80% van de respondenten geeft aan hier (zeer) tevreden over te zijn.

Kijken we naar de voertuigintensiteit in Figuur 13 (indicatie op basis van data TomTom) zien we dat de grootste verkeersstromen over de belangrijke lokale wegen door de verschillende kernen lopen. Deze lokale wegen fungeren als ontsluiting van de kern naar wegen van het hoofdwegennet. Een opvallende verbinding in het hoge gebruik is de Kanaalweg bij Beegden. In het wegennetwerk heeft deze verbinding geen verkeersfunctie gekregen. De Kanaalweg staat in verbinding met de N280 (Weert – Roermond) en is hiermee vanuit Heel en Beegden een directe verbinding met Roermond.

Zoals aangegeven vervullen verschillende gebieden binnen de gemeente Maasgouw een belangrijke toeristische functie. In de omgeving van de Maasplassen en op het Eiland in de Maas bevinden zich diverse vakantieverblijven (camping en vakantieparken). In de zomerperiode trekken deze locaties meer (bezoekers)verkeer. Het verkeersaanbod op wegen in de directe omgeving fluctueert dan ook over het jaar heen; relatief weinig verkeer in de winterperiode en piekmomenten in het toeristisch seizoen.



Figuur 13: voertuigintensiteit binnen de gemeente Maasgouw (data TomTom)

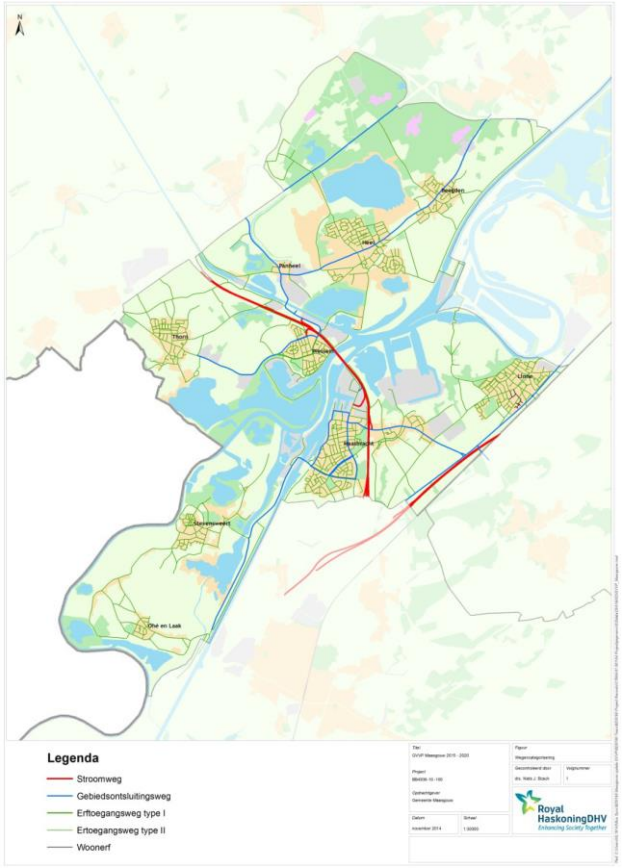
In het GVVP 2015-2025 is een wensbeeld voor het autoverkeer opgesteld. Dit wensbeeld bestaat uit een wegencategorisering waarin aan de wegen een verkeers- of een verblijfsfunctie is toegedeeld. Figuur 14 geeft dit wensbeeld weer. Voor gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen staat de verkeersfunctie centraal (50 / 80 / 100 / 120 / 130 km/uur). En bij erftoegangswegen de verblijfsfunctie (30 / 60 km/uur). Uit een inventarisatie blijkt dat verschillende wegen en gebieden nog niet zijn ingericht conform dit wensbeeld. Dit betreft onder andere:

- Stevensweert: een deel van de kern (buiten de historische kern)
- Maasbracht: delen van de kern
- Thorn: het buitengebied

Ook vanuit de stakeholders is aangegeven dat diverse bestaande 30 km/uur-zones niet adequaat zijn ingericht.

In de afgelopen jaren is in Nederland een beweging ontstaan – “het nieuwe 30” – om op grotere schaal in bebouwde gebieden waar voetgangers, fietsers en auto’s zich mengen de maximumsnelheid naar 30 km/uur te verlagen. Deze snelheidsverlaging wordt gezien als een belangrijke stap in het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo heeft de rijksoverheid een landelijk afwegingskader uitgewerkt om 30 km/uur als leidend principe te hanteren in de bebouwde kom. Hierbij is ook een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30). Deze is een compromis tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie.

Vanuit deze achtergrond en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het wenselijk om het wensbeeld wegencategorisering opnieuw tegen het licht te houden.



Figuur 14: wensbeeld wegencategorisering GVVP 2015-2025

Het autobezit en –gebruik is relatief groot in Midden-Limburg en groeit sinds 2018 harder dan in Nederland. De Midden-Limburger legt relatief veel kilometers af met de auto. Daar tegenover staat dat het aanbod van openbaar vervoer tussen 2018 en 2022 met 14% is afgenomen (in kilometers). Ook zijn de afstanden tot voorzieningen toegenomen. Deze ontwikkelingen kunnen eraan bijdragen dat de auto-afhankelijkheid verder toeneemt, waardoor het risico op vervoersongelijkheid groter wordt.

Parkeren

In de gehele gemeente Maasgouw is sprake van vrij parkeren. Enige uitzondering hierop is de historische kern van Thorn waar bezoekers op de parkeerplaatsen aan de Meers en Waterstraat betaald moeten parkeren. Voor bewoners en werknemers in de historische kern zijn parkeervergunningen beschikbaar.

Over het algemeen zijn de respondenten uit de enquête tevreden met de parkeermogelijkheden in de woonomgeving. Op diverse locaties wordt een tekort aan parkeerplaatsen ervaren. Daarbij moet worden vermeld dat een aantal respondenten juist aangegeven dat er voldoende parkeermogelijkheden aanwezig zijn op deze locaties. Het geeft aan dat er een verschil in beleving is. Op de onderstaande locaties wordt een tekort ervaren:

- Beegden: bij gemeenschapshuis ’t Leuke
- Heel: centrumgebied en Dorpsstraat
- Maasbracht: centrumgebied en Havenstraat
- Thorn: in/rondom de historische kern
- Wessem: oude kern

Zowel in Heel als Maasbracht wordt gewerkt aan een centrumvisie met aandacht voor het parkeren ter plaatse.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is een goede onderbouwing van de toekomstige parkeeropgave belangrijk. Dit om parkeerproblemen in of nabij de omgeving te voorkomen. De te hanteren (beleids)uitgangspunten zijn vastgelegd in de ‘Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)’. Vanwege recente ontwikkelingen ervaart de gemeente dat de parkeernormen niet altijd meer van deze tijd zijn. Deze ontwikkelingen hebben vooral betrekking op het onderscheid in type woningen en het onderscheid naar sociale huur.

4.5. Vracht- en landbouwverkeer

Vrachtverkeer

De gemeente Maasgouw telt zowel enkele grootschalige als kleinschalige bedrijventerreinen. Zij kennen allen een diverse omvang aan vrachtverkeer. De industrieterreinen zijn dicht bij de A2 gelegen, toch is de ligging ten opzichte van de woonkernen en de ontsluitingsroutes over de weg minder ideaal. Voorbeelden hiervan zijn industrieterrein Koeweide en de Clauscentrale. Met name in de kern van Maasbracht en Brachterbeek ervaart men hinder en overlast. In

Brachterbeek geldt een geslotenverklaring voor vrachtverkeer. In 2022 is een onderzoek uitgevoerd op de Molenstraat in Maasbracht. Hieruit blijkt dat:

- de omvang van het doorgaand verkeer 19% bedraagt bij ruim 4.600 mvt/etmaal
- het aandeel zwaar verkeer 4% bedraagt (182 verkeersbewegingen)
- van deze 4% 123 vrachtwagens doorgaand verkeer betreft tussen de Brouwerstraat en Sint Joosterweg (en vice versa)
- op het drukste uur van de dag passeren 19 zware vrachtwagens de Molenstraat

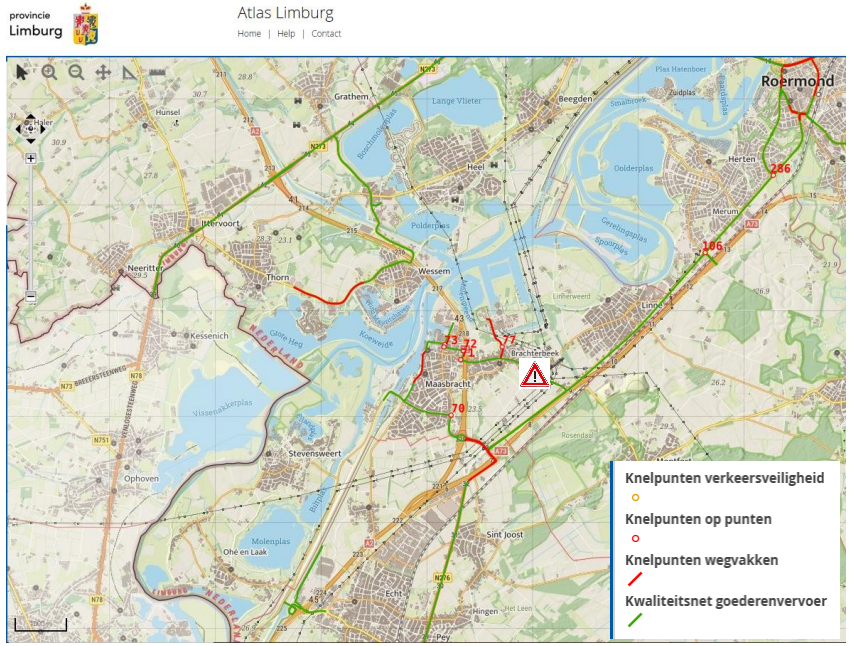
Voor industrieterrein Koeweide is een revitalisering van het gehele terrein voorzien.

Daarnaast bevinden zich in de gemeente nog enkele solitair gelegen bedrijven waar vrachttransport plaatsvindt. Het vrachtverkeer van en naar deze bedrijven kent nadelige effecten. Zo ondervindt Wessem enige hinder van het vrachtverkeerverbod in Thorn. In Linne ondervinden bewoners van de Oude Weg hinder van vrachtverkeer. Aan de Sluisweg nabij Panheel is een groot distributiecentrum gevestigd. Op dit moment is het aantal vrachtverkeersbewegingen van/naar deze locatie relatief beperkt. Op het moment dat er een andere verhuurder in het distributiecentrum komt kan het aantal bewegingen fors toenemen met negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling.

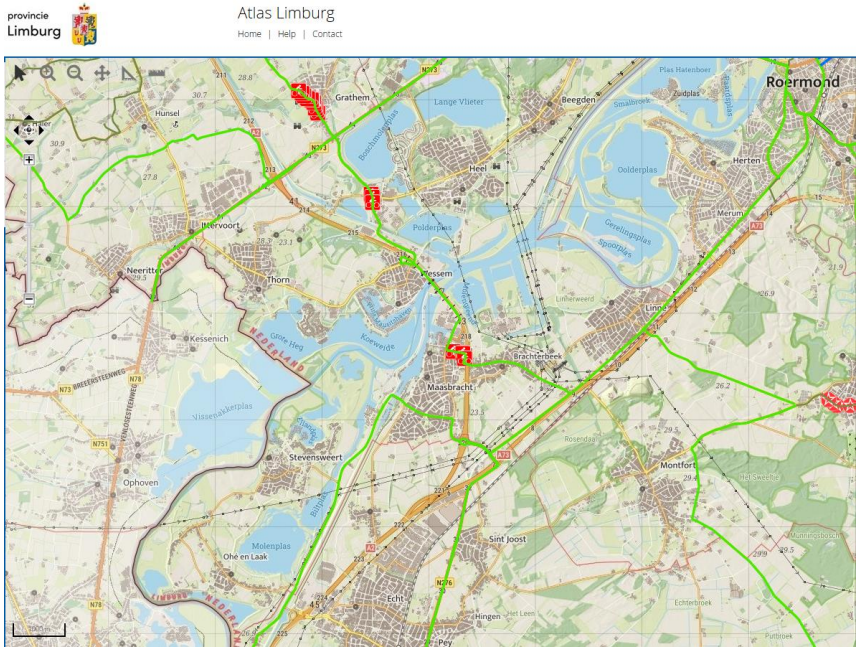
Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg een Kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld. Het kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Dit kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk.

In Figuur 15 is een overzichtskaart van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer binnen de gemeente Maasgouw weergegeven. Een aantal wegen in/rondom Brachterbeek, Maasbracht, Panheel, Thorn en Wessem maakt deel uit van dit goederennet. Aandachtspunt bij de kaart is dat in Brachterbeek op de route Kloosterstraat – Kempweg – Stationsweg een geslotenverklaring voor het vrachtverkeer is ingesteld, terwijl deze route onderdeel is van het kwaliteitsnet. Doorgaand vrachtverkeer moet in dat geval gebruik maken van de routes naar/vanaf het ‘Ei van Sint Joost’ (op- en afritten 44 – Sint Joost, van de A2).



Figuur 15: kwaliteitsnetwerk goederenvervoer



Figuur 16: kwaliteitsnet landbouwverkeer

Landbouwverkeer

In de gemeente Maasgouw vinft geen grootschalige landbouw plaats. Er zijn dan ook weinig lokale problemen. Naast het kwaliteitsnet voor het goederenvervoer bestaat ook een kwaliteitsnet voor landbouwverkeer, zoals te zien in Figuur 16. Landbouwverkeer dat van noord naar zuid moet (en vice versa) kan gebruikmaken van de parallelvoorziening van de A2 op de brug over de Maas.

4.6. Verkeersveiligheid

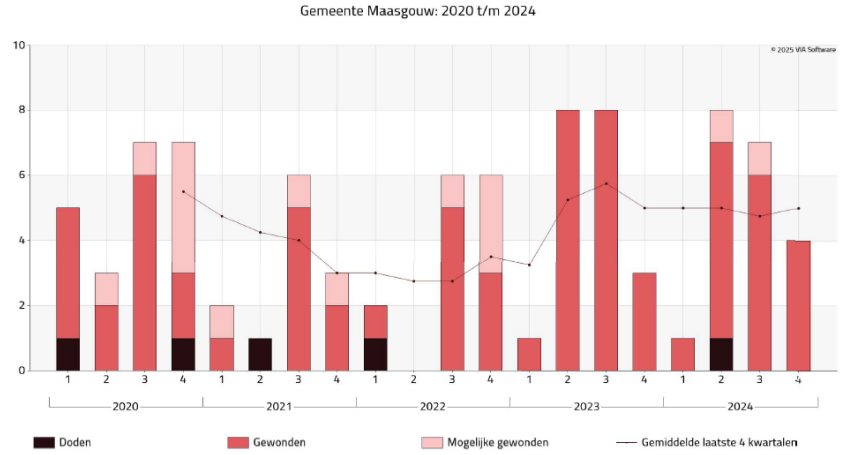
Ongevallenbeeld

In de periode 2020 t/m 2024 zijn in totaal 429 verkeersongevallen geregistreerd met in totaal 88 gewonden en doden – zie Figuur 17 op pagina 22. Over deze jaren bekeken is er geen sprake van een dalende trend. Het lagere aantal verkeersongevallen in de jaren 2020 en 2021 kan (mede) het gevolg zijn van de COVID-19 pandemie.

In die periode zijn minder weggebruikers onderweg geweest. Van het totaal aantal ongevallen vindt 70% tot 77% van de slachtoffers plaats op gemeentelijke wegen. De overige ongevallen en slachtoffers vallen op de rijkswegen en provinciale wegen.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	84	14	6	2
2021	Afgesloten	73	8	3	1
2022	Afgesloten	88	9	4	1
2023	Afgesloten	92	20	0	0
2024	Afgesloten	92	17	2	1
Totaal		**429**	**68**	**15**	**5**

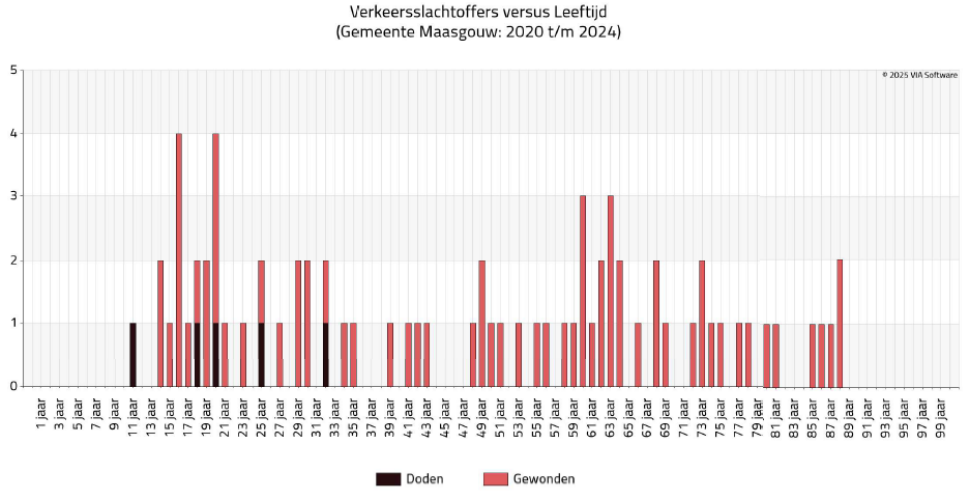
© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode



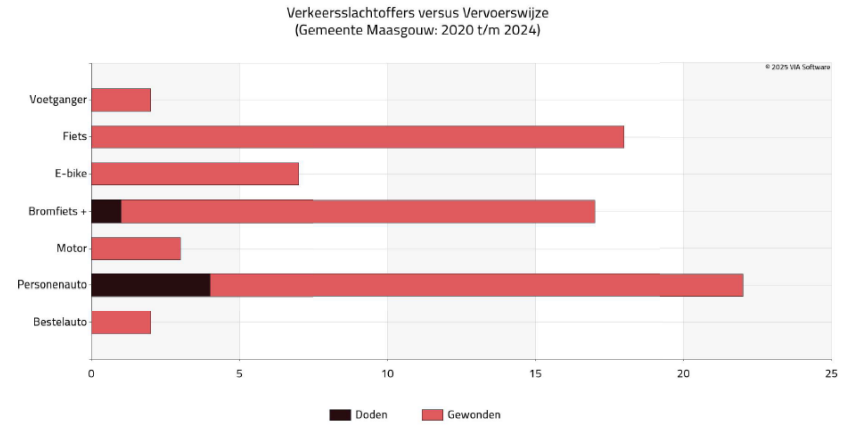
Figuur 17: ongevallenbeeld 2020-2024 gemeente Maasgouw

Betrokkenen

Het aantal verkeersslachtoffers per leeftijd – zoals weergegeven in Figuur 18 – geeft meer inzicht over de betrokkenen bij verkeersongevallen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 25% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike (incl. fatbike)) en bromfietsers+ (bromfietsers, snorfiets, speed pedelec, scootmobiel en brommobiel) valt ongeveer 62% van de verkeersslachtoffers – zie Figuur 19 op pagina 23.



Figuur 16: verkeersslachtoffers naar leeftijd 2020-2024 gemeente Maasgouw

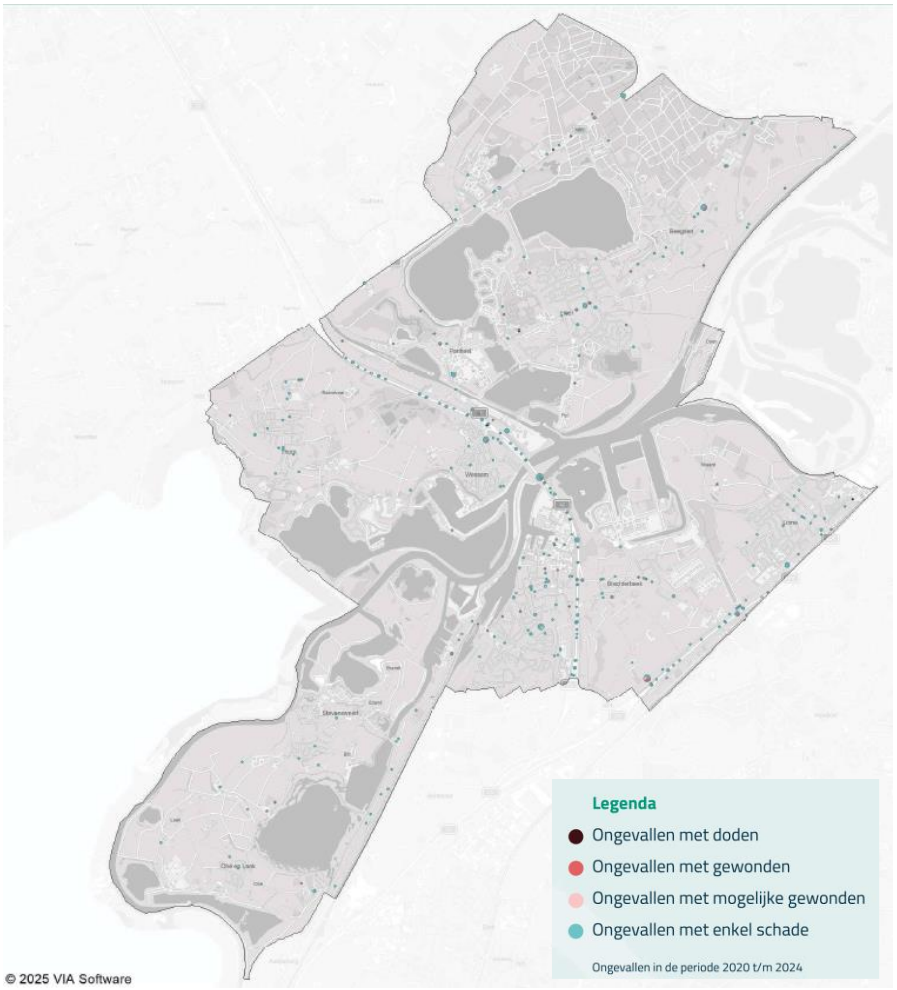


Figuur 19: verkeersslachtoffers naar vervoerswijze 2020-2024

Opmerking: van de mogelijke gewonden is de leeftijd en vervoerswijze niet bekend, het betreft 18% van de gewonden in de periode 2020 t/m 2024. Bovendien is van 3% van de verkeersslachtoffers de vervoerswijze onbekend. Beiden cijfers ontbreken in de grafiek(en). Verder dient rekening te worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers.

Locaties

Voor aanpak van verkeersonveilige locaties zijn de locaties van de verkeersongevallen in kaart gebracht. In Figuur 20 zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.



Figuur 20: verkeersongevallen naar locatie 2020-2024

Opmerking: de locatie van 17% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Het ongevallenbeeld op de gemeentelijke wegen is vrij verspreid. Enkele opvallende locaties zijn:

- Beegden: Heerstraat Noord en Heerstraat Zuid
- Brachterbeek: Kloosterstraat – Kempweg – Stationsweg
- Brachterbeek: kruispunt Heuvelstraat – Rijksweg (ten zuiden van Brachterbeek)
- Heel: Heerbaan
- Linne: Hertestraat en Processieweg
- Maasbracht: kruispunt Echterstraat – Julianalaan
- Maasbracht: Molenweg
- Maasbracht – Stevensweert: Oude Maasweg

Risicogestuurde aanpak

In het verkeersveiligheidsbeleid is een duidelijke verschuiving zichtbaar: van een reactieve aanpak gebaseerd op ongevalscijfers naar een proactief, risicogestuurd beleid. Deze proactieve benadering richt zich op het vroegtijdig opsporen van risico's binnen het verkeerssysteem. Door hierop gericht en doeltreffend in te grijpen, kunnen risico's worden verkleind of zelfs volledig weggenomen. Het uiteindelijke doel is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers – geheel in lijn met het motto: *voorkomen is beter dan genezen*.

Voor gemeente Maasgouw is deze werkwijze doorlopen en zijn de belangrijkste risicothema's in kaart gebracht. Het betreft de volgende thema's:

1. Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
2. Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen
3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en ouderen
4. Onervaren verkeersdeelnemers
5. Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
6. Rijden onder invloed
7. Afleiding in het verkeer
8. (Overige) Verkeersovertreders

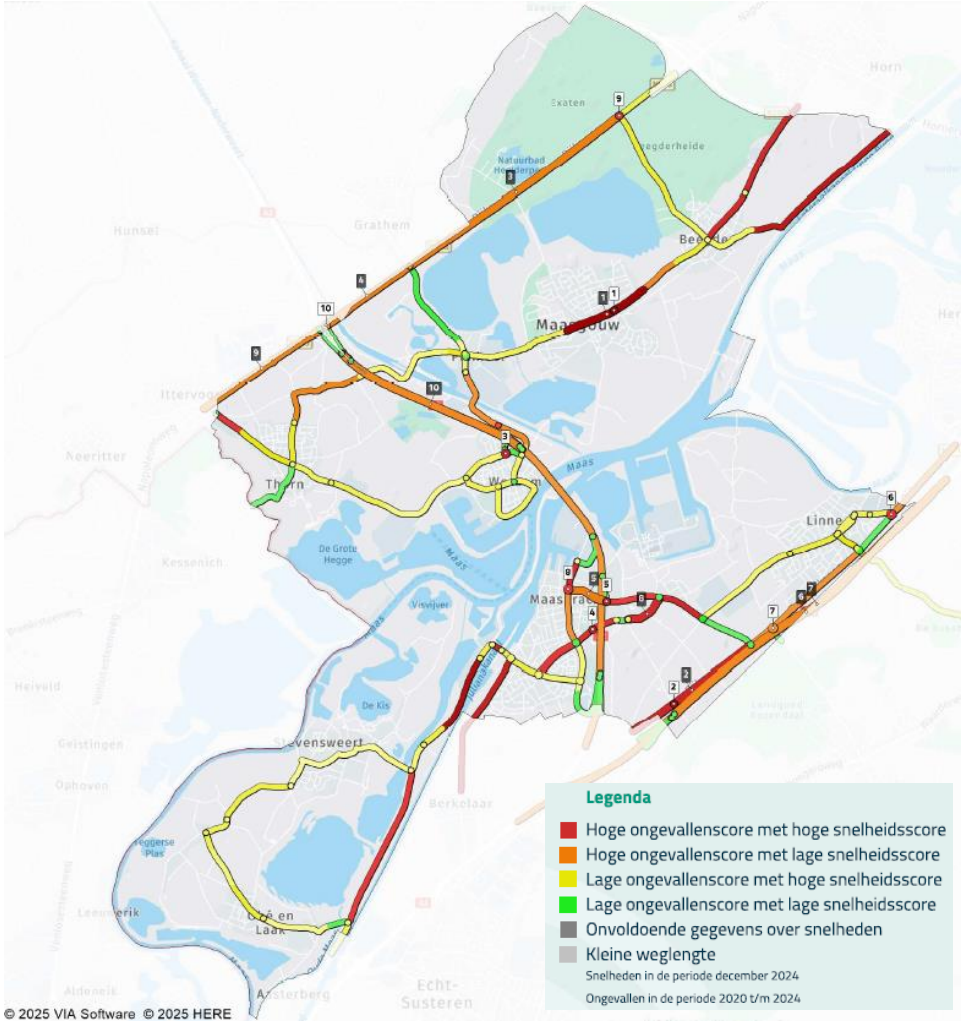
De risicolocaties vanuit Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV):

- Vrijliggende fietspaden langs 50 km/uur wegen: fiets en e-bike, 50 km/uur wegen
- Heerbaan, Heel & Heerstraat Noord en Zuid, Beegden: ouderen en kinderen, 50 km/uur, snelheid in het verkeer
- Molenweg, Maasbracht: fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, ouderen
- Hoofdstraat: fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, ouderen, snelheid in het verkeer
- Wilhelminalaan en Nieuwendijk, Stevensweert: fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, snelheid in het verkeer

In lijn met het risicogestuurd werken volgens Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), is gebruik gemaakt van de CROSS-methode. CROSS combineert de ongevallenscore (op een landelijke schaal) met een verklarende variabele, zoals de snelheidsscore. Dit leidt tot een top 10 van onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente Maasgouw. Deze locaties zijn weergegeven in Figuur 21. De kleur op de kaart komt overeen met de CROSS-score*: een combinatie van de ongevallen- en snelheidsscore. Hierbij is gebruikgemaakt van de ongevallen in de periode 2020 t/m 2024 en snelheidsgegevens in de periode december 2024.

De top 10 van meest onveilige trajecten zijn:

1. Heerbaan in Heel
2. Rijksweg ten zuiden van Brachterbeek
3. N273 (tussen kruispunt Baexemerweg en kruispunt Brugstraat – Pater Jac. Schreursweg) ten noorden van Beegden, Heel en Panheel
4. N273 (tussen aansluiting A2 en kruispunt Brugstraat – Pater Jac. Schreursweg) ten noorden van Panheel
5. Hoofdstraat – Kloosterstraat in Maasbracht
6. A73 richting Roermond
7. A73 richting A2
8. Kerkstraat in Brachterbeek
9. N273 (tussen aansluiting A2 en kruispunt Magarethastraat – Thornerstraat)
10. A2 richting Weert

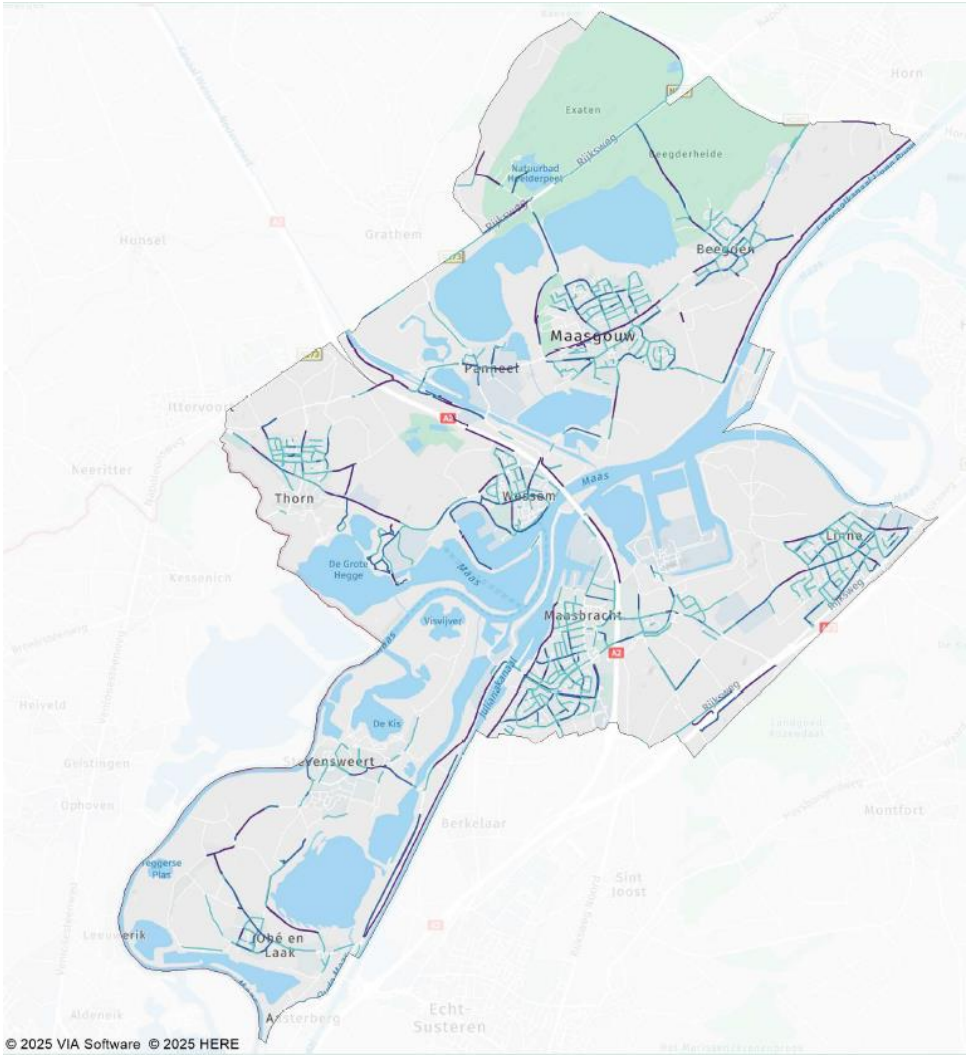


Figuur 21: CROSS-score (ongevallen en snelheid)

De top 10 van meest onveilige kruispunten zijn:

1. Heerbaan – Julianastraat in Heel
2. Heuvelstraat – Rijksweg ten zuiden van Brachterbeek
3. rotonde De Lange Beemdens – Pastoor Janssenstraat in Wessem
4. Europlein – Kruisweg in Maasbracht
5. Kloosterstraat – oprit 43 van A2 in Maasbracht
6. rotonde Rijksweg – Veestraat in Linne
7. rotonde Stationsstraat – Rijksweg in Linne
8. rotonde Brouwersstraat – Hoofdstraat – Molenweg in Maasbracht
9. Baexemerweg – N273 ten noorden van Beegden
10. Oostelijke af- en oprit 41 van A2 – N271 in ten noorden van Panheel

Bij de CROSS-methode is gebruik gemaakt van snelheidsgegevens. In Figuur 22 is de snelheid (V85) per wegvak weergegeven. De mate van snelheidsovertreding komt overeen met de klassenindeling van de politie. De zwaarste overtredingen zien we vooral terug op de gemeentelijke hoofdwegen tussen de kernen, maar ook bij een aantal in de kernen.



Figuur 22: overzicht van snelheidsovertredingen

Activiteiten – verkeerseducatie

Alle negen basisscholen in de gemeente Maasgouw nemen deel aan het programma ‘Verkeersactieve school’. Dit is een gezamenlijk programma waar zowel de provincie Limburg als de gemeenten in Limburg werken aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het doel is om kwetsbare en onervaren deelnemers te stimuleren zich veilig in het verkeer te gedragen. Een ‘Verkeersactieve school’ is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan theoretische en praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes.

Ondanks de activiteiten op de basisscholen blijkt uit de enquête dat ruim 30% de verkeersveiligheid in de schoolomgeving negatief waardeert.

Verkeersveiligheid is één van de thema’s die aandacht behoeft bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

4.7. Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid richt zich vooral op de kwaliteit van de leefomgeving. Aan de respondenten is gevraagd naar de beleving van de leefbaarheid in de eigen woonomgeving. Hierbij zijn enkele onderwerpen benoemd die raakvlakken hebben met verkeer. Als het gaat om de leefbaarheid in de eigen woonomgeving:

- is 20% tot 25% (zeer) ontevreden over de parkeermogelijkheden
- is ca. 25% (zeer) ontevreden over de toegankelijkheid van voetpaden
- is ca. 10% (zeer) ontevreden over de openbare verlichting (sociale veiligheid)
- ervaart ca. 25% geluidsoverlast
- ervaart ca. 20% overlast van trillingen

Aandachtslocaties waar overlast wordt ervaren (geluid/trillingen):

- Brachterbeek: Kempweg
- Wessem: De Lange Beemdens en Paardenbeemd

Het thema leefbaarheid is één van de thema’s die van belang zijn om mee te nemen in het mobiliteitsplan.

Verkeer- en parkeerplan Thorn

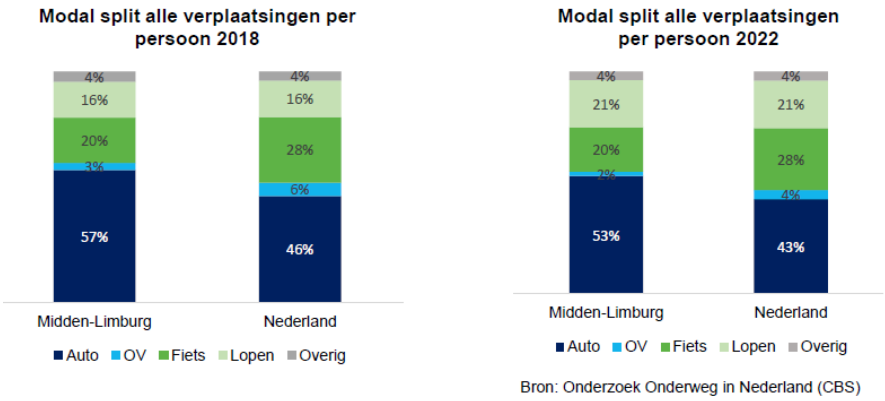
In de historische kern van Thorn staat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk. Dit als gevolg van een toename van het bezoekersverkeer en een groot aandeel van doorgaand verkeer. In 2022/2023 heeft adviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de verkeers- en parkeersituatie in Thorn. Uit dit onderzoek zijn verschillende maatregelen voorgesteld gericht op het parkeren en het terugdringen van het doorgaand verkeer door de historische kern. De inzet van deze maatregelen is een goede ruimteverdeling voor het autoverkeer en het wandel- en fietsverkeer, en een verbeterde bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

4.8. Verduurzaming & gedrag

Modal split

Met de modal split krijgen we inzicht in hoe mensen zich voortbewegen – en hoeveel daarvan duurzaam is. De modal split geeft aan hoe het totale aantal verplaatsingen verdeeld is over verschillende vervoerwijzen.

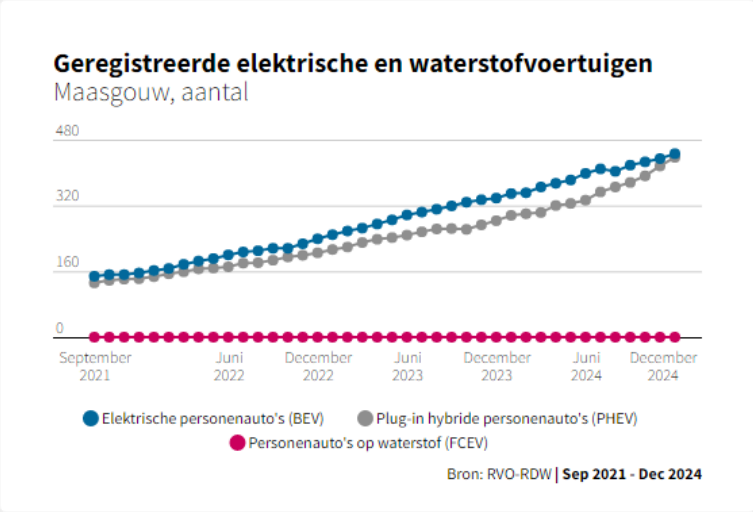
Op basis van de cijfers in Figuur 23 is te zien dat het autogebruik in de regio met ruim 10% hoger is dan het landelijke gemiddelde. Een ander verschil is het lagere gebruik van het openbaar vervoer in de regio. De verschillen in autogebruik en gebruik van het openbaar vervoer gaan veelal ten koste van het aandeel verplaatsingen per fiets. Zowel in de regio als op landelijk niveau is het aandeel autoverplaatsingen en verplaatsingen met het openbaar vervoer tussen 2018 en 2022 iets afgenomen. Bij de verplaatsingen te voet is een toename zichtbaar over de jaren. Dit is naar verwachting het gevolg van de COVID-19 pandemie.



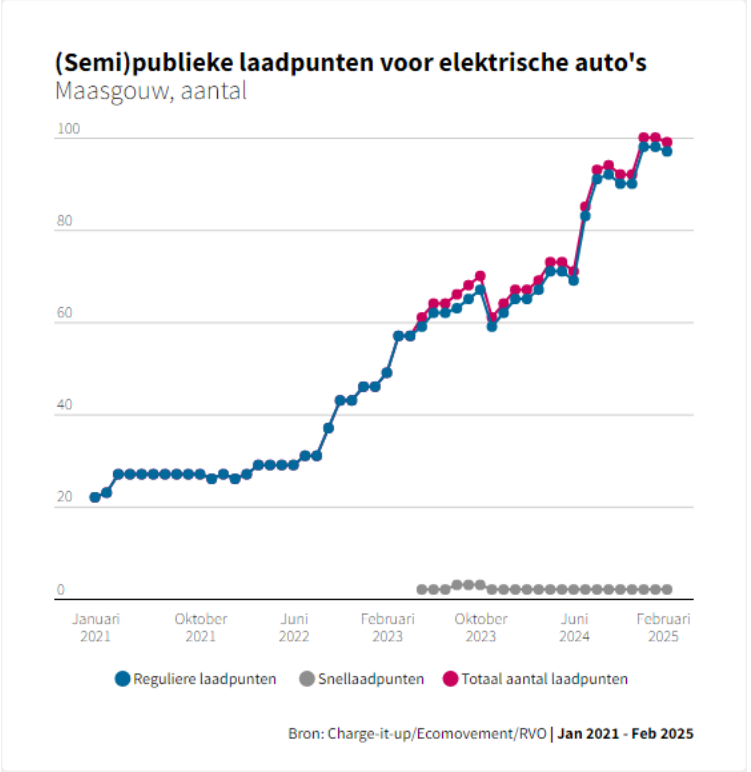
Figuur 23: modal-split alle verplaatsingen per persoon 2018 en 2022

Elektrisch rijden

In het kader van verduurzaming van automobiliteit zetten we in op het faciliteren van het elektrisch vervoer. Tegen 2030 moeten alle nieuwe auto's emissieloos rijden. In de Samenwerkingsregio Zuid werken Noord-Brabant, Limburg, gemeenten en Enexis samen aan de uitbreiding van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. De Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid 2024-2030 biedt een langetermijnvisie en vertaalt deze jaarlijks in een concreet plan. Het doel is een efficiënt laadnetwerk, zodat opladen geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer. Dit is in lijn met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).



Figuur 24: geregistreerd aantal elektrische en waterstofvoertuigen binnen de gemeente Maasgouw



Figuur 25: overzicht (semi)publieke laadpunten elektrische auto's binnen de gemeente Maasgouw

Figuur 24 en 25 geven inzicht in het aantal geregistreerde duurzame auto's en het aantal laadpunten voor elektrische auto's binnen de gemeente Maasgouw. Door de jaren heen zijn deze aantallen duidelijk toegenomen.

RA+
ingenieurs

Ook in de enquête is aandacht besteed aan het thema elektrisch rijden. Hieruit blijkt dat:

- 16% beschikt over een elektrische auto
- 6% overweegt een elektrische auto aan te schaffen op de korte(re) termijn
- 39% niet van plan is een elektrische auto aan te schaffen
- de redenen om geen elektrische auto aan te schaffen zijn:
  - omdat de aanschaf te duur is
  - er beperkingen zijn als het gaat om de actieradius
- nagenoeg in alle kernen zijn locaties waar te weinig laadpalen worden ervaren

Deelmobiliteit

Duurzame mobiliteit en deelmobiliteit zijn sterk met elkaar verbonden. Met autodelen zetten we in op minder auto's; minder auto's zorgt voor ruimtewinst. Autodelen zie je tot op heden vooral terug in de grote(re) steden waar de (parkeer)ruimte schaarser is. Het autobezit is daar vaak veel lager dan in landelijke gebieden. Tegenwoordig komen er meer deelauto's beschikbaar in kleinere gemeenten. In deze gemeenten wordt vooral ingezet op het terugdringen van het bezit van de tweede auto.

Midden Limburg Bereikbaar stimuleert anders reizen, anders werken en anders vervoeren in de regio Midden-Limburg. Bij enkele regiogemeenten (Echt Susteren, Leudal, Roermond en Weert) zijn projecten gestart met het aanbieden van elektrische deelauto's voor de inwoners en medewerkers van de betreffende gemeenten. Deze projecten dragen bij aan de volgende doelen van Midden Limburg Bereikbaar: bereikbaarheid, duurzaamheid en sociale inclusie.

In de enquête is geïnformeerd naar de interesse van het gebruik van elektrische deelauto's. De respondenten geven aan dat:

- 6% geeft aan gebruik te zullen maken van het aanbod van een deelauto
- 25% geeft aan misschien gebruik te maken van het aanbod van een deelauto
- de redenen om geen gebruik te maken elektrische deelauto's betrekking zijn:
  - ik wil graag beschikken over een auto wanneer ik die nodig heb
  - ik heb liever een eigen auto
  - het lijkt me teveel gedoe

De bovenstaande redenen om geen gebruik te maken van een (elektrische) deelauto komen ook overeen met de bevindingen uit het onderzoek van Midden Limburg Bereikbaar.

5. Beleidsscan

In de beleidsscan zijn enkele beleidsdocumenten bestudeerd op relevantie voor de situatieschets. Per beleidsdocument is een beknopte samenvatting gemaakt van aspecten in relatie tot mobiliteit.

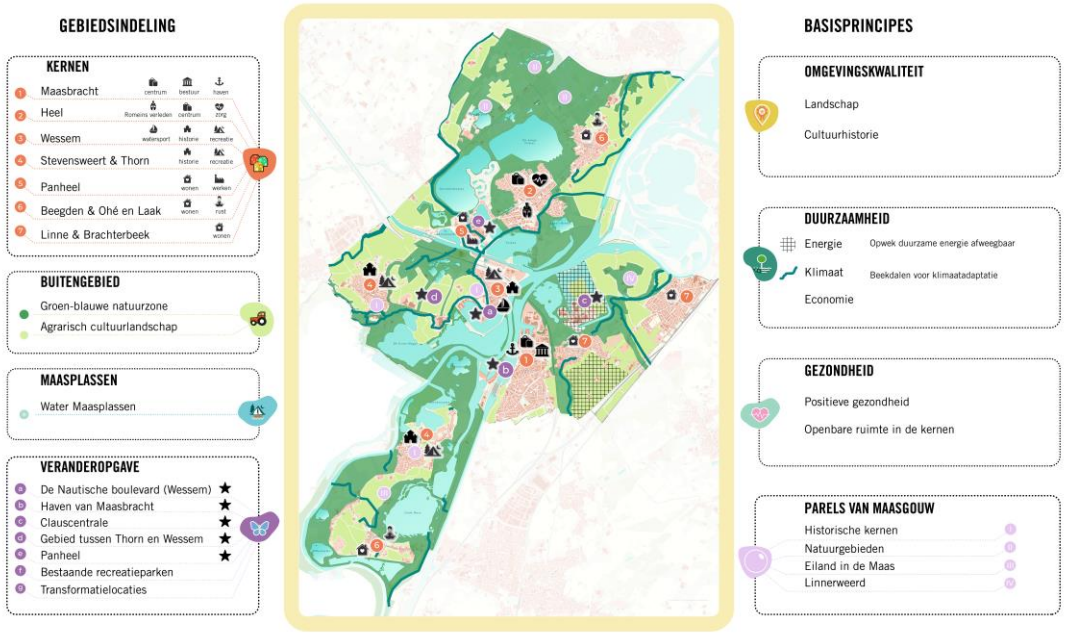
OMGEVINGSVISIE MAASGOUW

Basisprincipes: ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en gezondheid

Omgevingswaarden

- Kernen
  - samen met bewoners verbeteren we de verkeersveiligheid in de kernen.
  - we verbeteren de bereikbaarheid van kernen en voorzieningen duurzaam (fiets, OV, e.d.).
- Landelijk gebied
  - we verbeteren de bereikbaarheid van het landelijk gebied voor langzaam verkeer door barrières op te heffen en routestructuren te verbeteren.
- Maasplassen
  - we zorgen ervoor dat het water goed bereikbaar is en blijft voor alle vormen van duurzame waterrecreatie en scheepvaart.

Figuur 26 geeft op een kaart de visie weer die in de Omgevingsvisie Maasgouw beschreven is.



Figuur 26: visiekaart omgevingsvisie Maasgouw

STRATEGISCHE VISIE GEMEENTE MAASGOUW

- Inzet op kwaliteit van woon- en leefklimaat
- Bij het garanderen van bereikbaarheid is de gemeente sterk aangewezen op samenwerking met rijksoverheid, provincie en andere gemeenten
- Instandhouding en verbetering van wegennetwerk met voldoende capaciteit

RA+ ingenieurs

- Daarnaast is het voor de mobiliteit van inwoners van wezenlijk belang dat de gemeente en regio beschikken over goede bus- en treinverbindingen. Door de Limburgse “OVconcessie 2016-2031” is adequaat openbaar vervoer in de regio voor lange periode gegarandeerd.

STRATEGISCH PLAN DUURZAME ONTWIKKELING MAASGOUW

- Duurzame ontwikkeling via Global Goals - > duurzame steden
- Focusgebied gericht op Kwaliteit fysieke leefomgeving
- Bevorderen gezondheid en inclusieve samenleving en gelijke kansen om mee te doen in de samenleving (fysieke leefomgeving)

COALITIEAKKOORD GEMEENTE MAASGOUW

- Samen bouwen aan een sterk, sociaal en duurzaam Maasgouw!
- Kwaliteit van de openbare ruimte
- Verkeer, parkeren en mobiliteit:
- Kernen
  - verbeteren van de verkeersveiligheid voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
  - verkeer en parkeren in Thorn
  - onderzoek alternatieve ontsluiting vrachtverkeer kern Maasbracht
  - duurzame mobiliteit met inzet op: fietsstimulering, elektrisch rijden, onderzoek delen elektrische auto’s met inwoners

BOSS MAASGOUW

Het BOSS-beleid (Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten in de openbare ruimte) heeft raakvlakken met verkeer/mobiliteit

- Vanuit elke kern is groen en blauw (BOSS-zones) middels routes goed bereikbaar gemaakt
- Centrale BOSS-zones en buurt BOSS-zones zijn middels een verhard pad bereikbaar voor inwoners met een lichamelijke beperking, rekening houdend met hun verkeersveiligheid
- Toevoegen van spelaanleidingen in routes naar buurt BOSS-zones, trapveldjes of andere speelplekken
- De hele openbare ruimte is speelruimte, tenzij deze gevaarlijk (drukke straat) of ongepast is (bijvoorbeeld begraafplaats)
- BOSS-functies worden toegevoegd aan voor senioren belangrijke routes
- Vanuit elke kern is tenminste één beweegommetje uitgezet

BELEIDSVISIE OHÉ EN LAAK

- Rol beleidskader Waardevol Toerisme Maasgouw 2024-2027
  - Welke prioriteiten de komende jaren worden gegeven om een goede balans tussen de belangen van inwoners, bezoekers, ondernemers en de omgeving te behouden.
- Ambitie
  - Een goede bereikbaarheid van het hele gebied. Het gebied moet zowel voor de bewoners als voor de recreant en toerist goed bereikbaar blijven. We willen de druk van gemotoriseerd

vervoer door recreanten en toeristen beperken en de mogelijkheden voor fietsen en wandelen versterken.

+ Uitgangspunten
  - Bij nieuwe initiatieven kijken we nadrukkelijk wat die initiatieven betekenen voor verkeer. Verkeersknelpunten mogen niet toenemen. Zo nodig neemt de initiatiefnemer, desgewenst samen met de gemeente of andere partners, maatregelen om verkeersknelpunten te beperken of op te lossen.
+ Meegegeven verkeersknelpunten hebben betrekking op hard rijden, verkeersoverlast (drukte) en onveilige/onoverzichtelijke situaties:
  - verkeer en parkeeroverlast rondom Walburgisstraat
  - op de Dijk: verkeersoverlast in het dorp
  - Dorpsstraat: verkeersveiligheid (te veel, te hard, geen voorrang, onveilig voor langzaam verkeer, onveilige situatie door geparkeerde auto's)
  - Prior Gielenstraat: te veel drukte met auto's (gevaarlijke bocht)
  - Molendijk/Wijde Steeg: snelheid te hoog

TOEKOMSTPERSPECTIEF CLAUSGEBIED EN OMGEVING

+ De bereikbaarheid van de Clauscentrale vormt een opgave van formaat.
+ Als duidelijk wordt welke nieuwe, grote energie ontwikkelingen in de toekomst op het RWE-terrein gaan plaatsvinden een studie te starten waarin grondig wordt onderzocht wat de extra verkeersbelasting voor de Voortstraat en andere straten/wegen gaat worden en welke varianten en alternatieven er zijn voor de ontsluiting van het Clauscentrale-terrein om deze belasting te verminderen.
+ In samenwerking met ……

WEGENBEHEERSPLAN

Doelstelling

+ Actualiseren en vastleggen van het beheerplan en het beschrijven van aangrenzend beleid voor het wegbeheer met aandacht voor de nieuw aangedragen onderwerpen en het integreren van beleid van de andere disciplines.
+ Inzicht in de huidige kwaliteit en omvang van het verhardingsareaal en het benodigde onderhoud en budgetten voor de komende vier jaar, aansluitend op onze visie en beleid.

Duurzaam Maasgouw: Stimuleren van voet- en fietsverkeer (relatie met GVVP)

Beheerstrategie: eenduidigheid in de inrichting

RA+
ingenieurs

BELEIDSKADER WAARDEVOL TOERISME MAASGOUW

- Dagrecreatie: aandacht naar fiets- en wandelknooppuntennetwerk, het aanbieden van aantrekkelijke routes en bijbehorende voorzieningen
- Verspreiden van recreanten: ontwikkeling van Toeristische Overstap Punten (TOP's) met voldoende parkeergelegenheid en horeca. Naam TOP's in Limburg is 'Eikpunten'
- Recreëren op water: eerst in kaart brengen situatie voor vervolgacties

HOOFDLIJNENNOTITIE MOBILITEITSVISIE 2050

- In stand houden autobereikbaarheid in landelijk gebied in relatie tot (maatschappelijke) voorzieningen
- Realiseren 'warme' overstap op het traditioneel OV-systeem
- Toevoegen collectief vervoer op traditioneel OV-systeem
- Sturen op mobiliteitsgedrag

BELEIDSKADER 2024 – 2027 EEN BEREIKBAAR EN TOEGANKELIJK LIMBURG

- Infrastructurele uitvoering van (snel-)fietspaden
- Inzet op ketenmobiliteit (mobiliteitshubs)
- Fietsstimulering
- Verkeerseducatie via verkeersactieve school
- Stimulering programma 60+ers

RA+
ingenieurs



Bijlagen

RA+
ingenieurs

Bijlage I – Enquêteresultaten

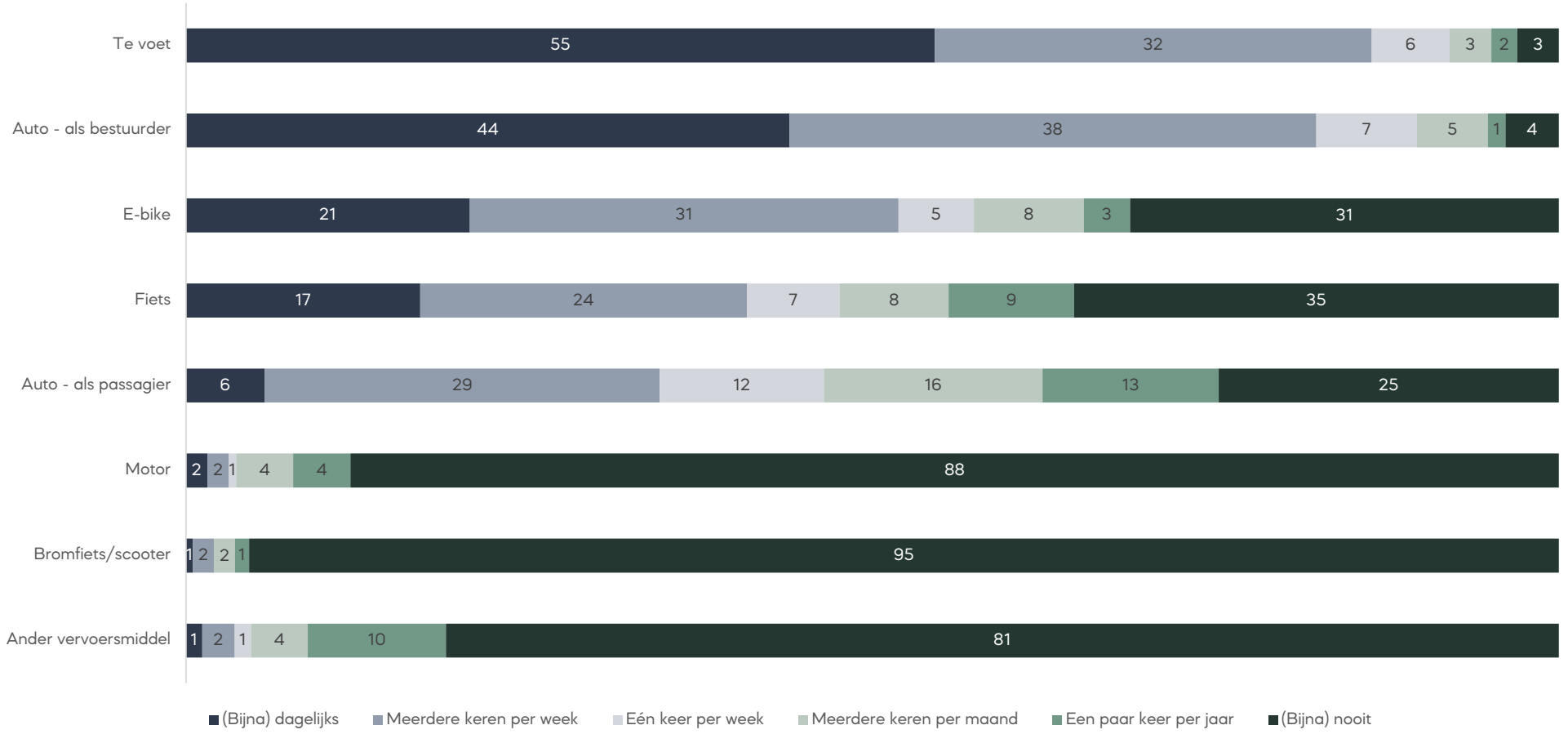
RA+
ingenieurs



Resultaten enquête
Mobiliteitsplan Maasgouw

Gebruik van verschillende vervoersmiddelen

Hoe vaak maakt u binnen de gemeente gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoersmiddelen? (in %).

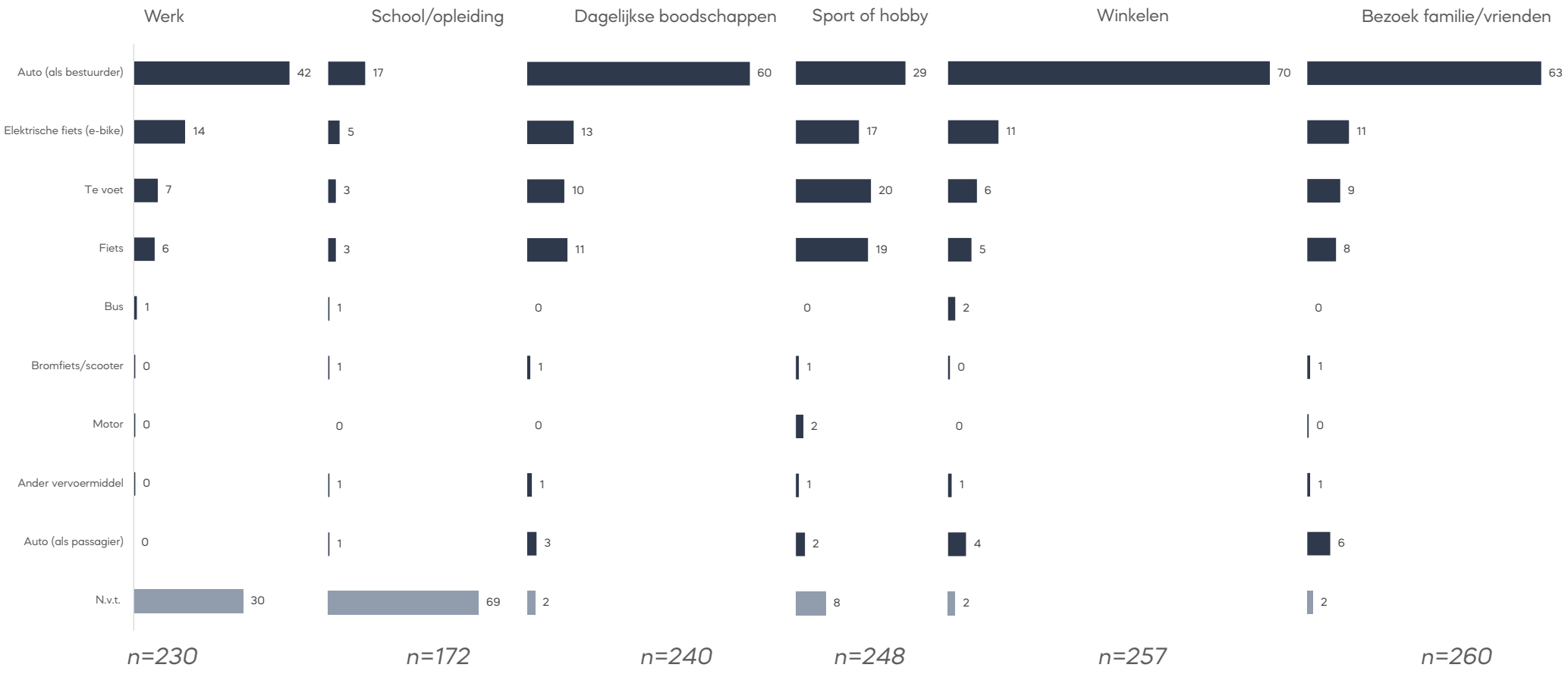


Hoe vaak maakt u binnen de gemeente gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoersmiddelen? | totaal n=264

Als 'andere vervoersmiddelen' worden genoemd: bus (11), trein (4), ov (3), rolstoel (4), camper (2), tractor (2), boot (1), fiets (1), wensbus (1), speed pedelec (1), skeelers (1), zitmaaier (1)

Gebruik van vervoersmiddelen per activiteit

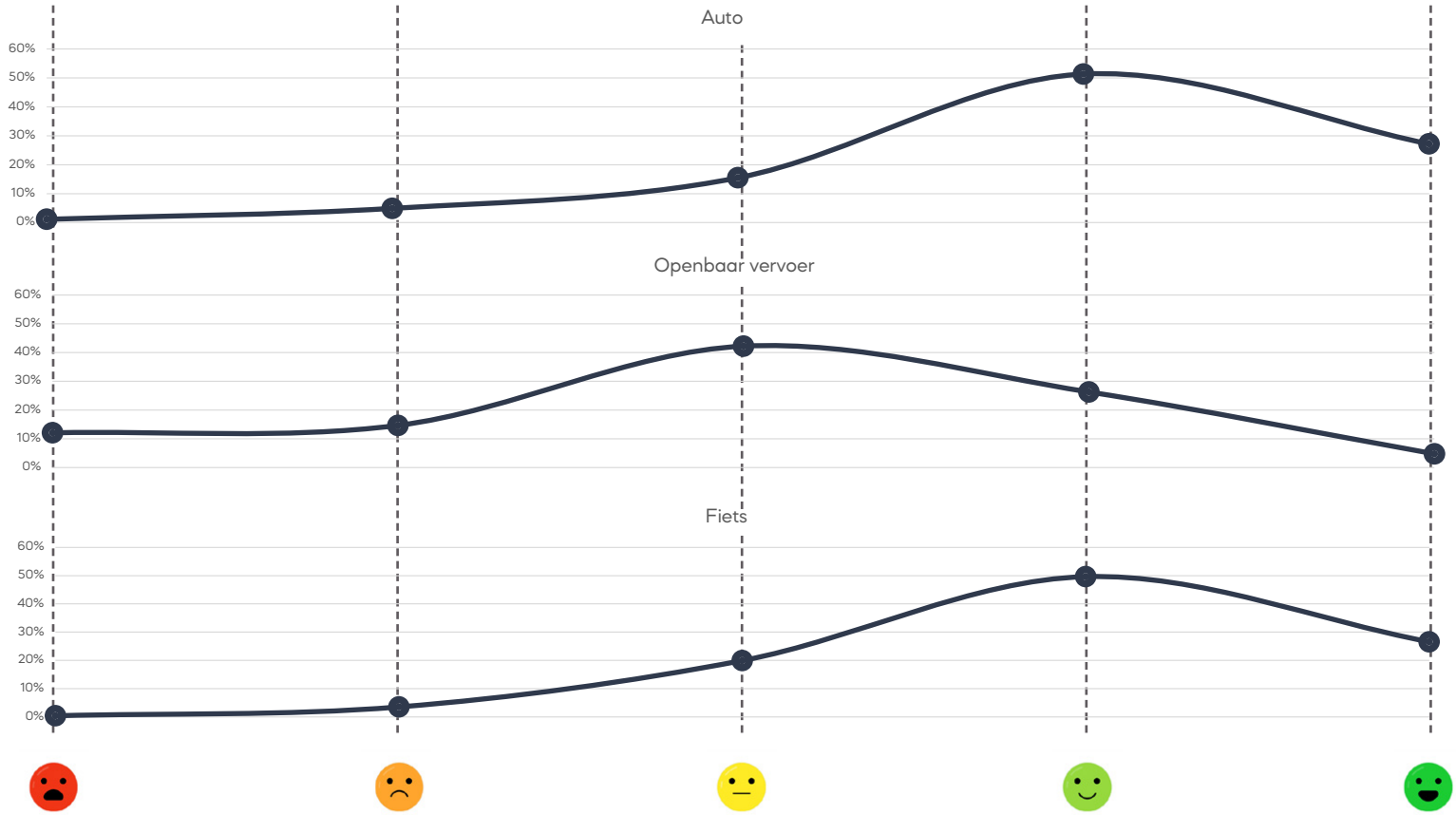
Welk vervoersmiddel gebruikt u meestal naar (...) ? in %.



Welk vervoersmiddel gebruikt u meestal naar (...) ?

Tevredenheid over bereikbaarheid

Hoe tevreden bent u met de bereikbaarheid van de gemeente Maasgouw met de verschillende vervoersmiddelen in het algemeen?



Hoe tevreden bent u met de bereikbaarheid van de gemeente Maasgouw met de verschillende vervoersmiddelen in het algemeen? totaal n=260

Over de bereikbaarheid wordt nog gezegd...

Selectie, er is in totaal 94 keer een toelichting gegeven.

De Molenweg is nog altijd een probleem. De zebra's zijn op verschillende plaatsten onoverzichtelijk.

Moeten redelijk ver gaan voor winkels, dokter, tandarts etc. Helaas zien ouderen er tegenop de Kanaaldijk te moeten overwinnen en gebruiken daarom de auto meer dan een fiets.

Voetpaden/stoep zou fijn zijn. Vooral omdat er veel gewandeld wordt.

Tussen Heel en Beegden is het fietspad erg slecht. Veel gaten in het wegdek. Ook op veel plekken dat er scheuren in het wegdek zitten en weggeschaapt is.

ik mis nog wel eens een fietsenstalling

Trottoirs zijn erg slecht en ongelijk bestraat of ophoog gekomen.
Laatst is een vriendin van mij flink gevallen hier door.

Tijdens het toeristenseizoen lopen de fiets- en wandelpaden snel helemaal vol waardoor het ontspannen recreëren onder druk komt te staan.

Meer fietststallingen plaatsen bij bushalten. Ik woon buitenaf en moet opende fiets naar de bus. Je moet zoeken naar een fietstalling.

Maasgouw bestaat uit diverse deelgemeenten aan beide zijde van de Maas. Dat maakt de bereikbaarheid beperkt, zeker met de auto

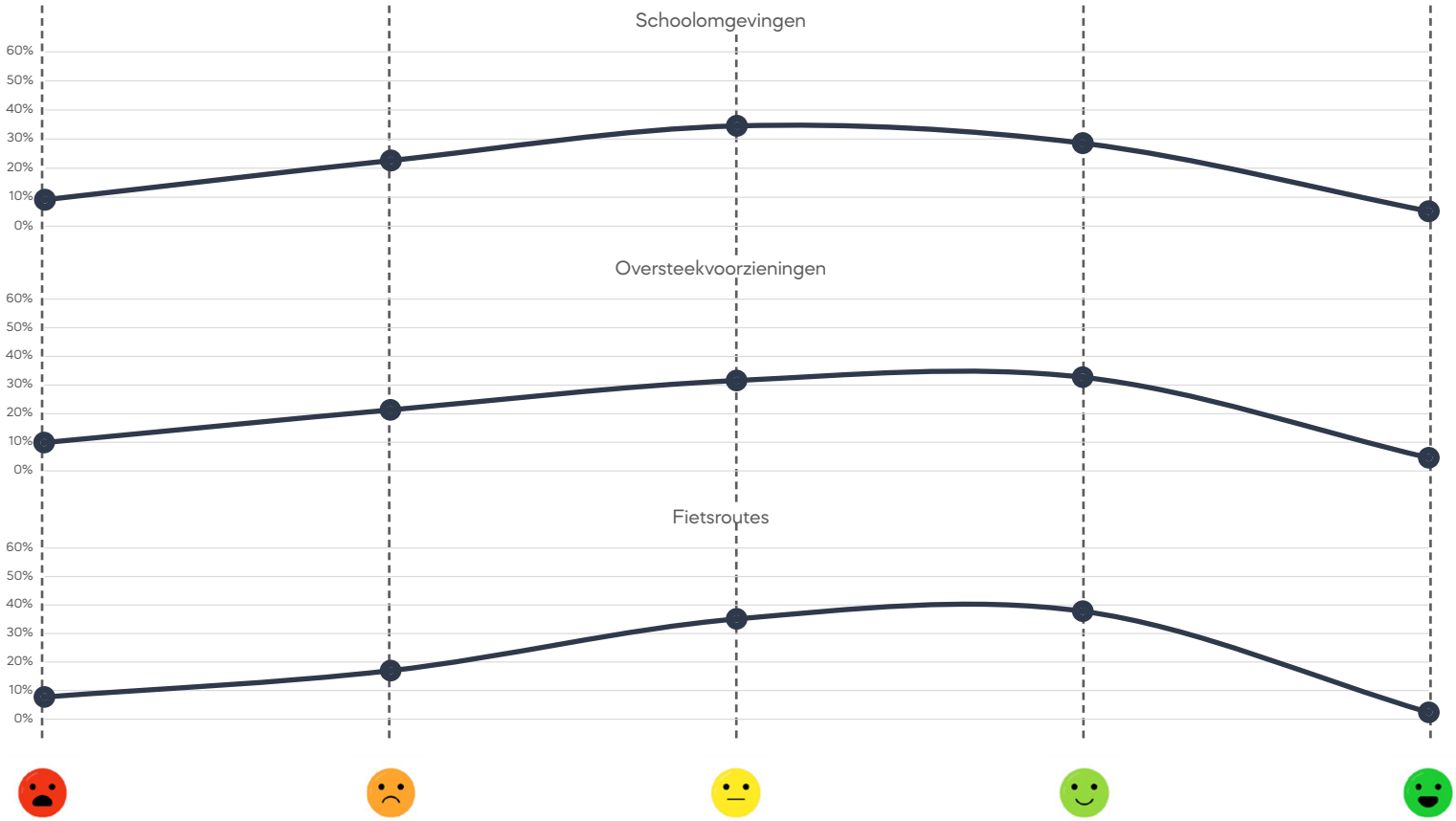
Ik praat voor Maasbracht en dat is perfect bereikbaar in alle opties

de verbinding over de Maas (oost-west binnen de Gemeente) blijft een barrière, in handen van RWS. Dat wordt merkbaar bij onderhoud van stuw Linne en Maasbrug Wessem-Maasbracht.
Dat zal een gegeven zijn waaraan weinig aan te veranderen valt. Bij winterse / slechte weersomstandigheden en bij onderhouds werkzaamheden aan stuw en brug zou voor de bewoners westelijk van de Maas een westelijke dependance voor de Gemeentelijke dienstverlening (Gemeentehuis) ingericht moeten worden, óf, een gratis uurlijkse pendeldienst aangeboden moeten worden voor Beegden, Heel, Pol, Wessem en Thorn..

Bereikbaarheid is goed niets mis mee maar de veiligheid laat (zeer) sterk te wensen over (dorpstraat ohe en laak)

Tevredenheid over verkeersveiligheid

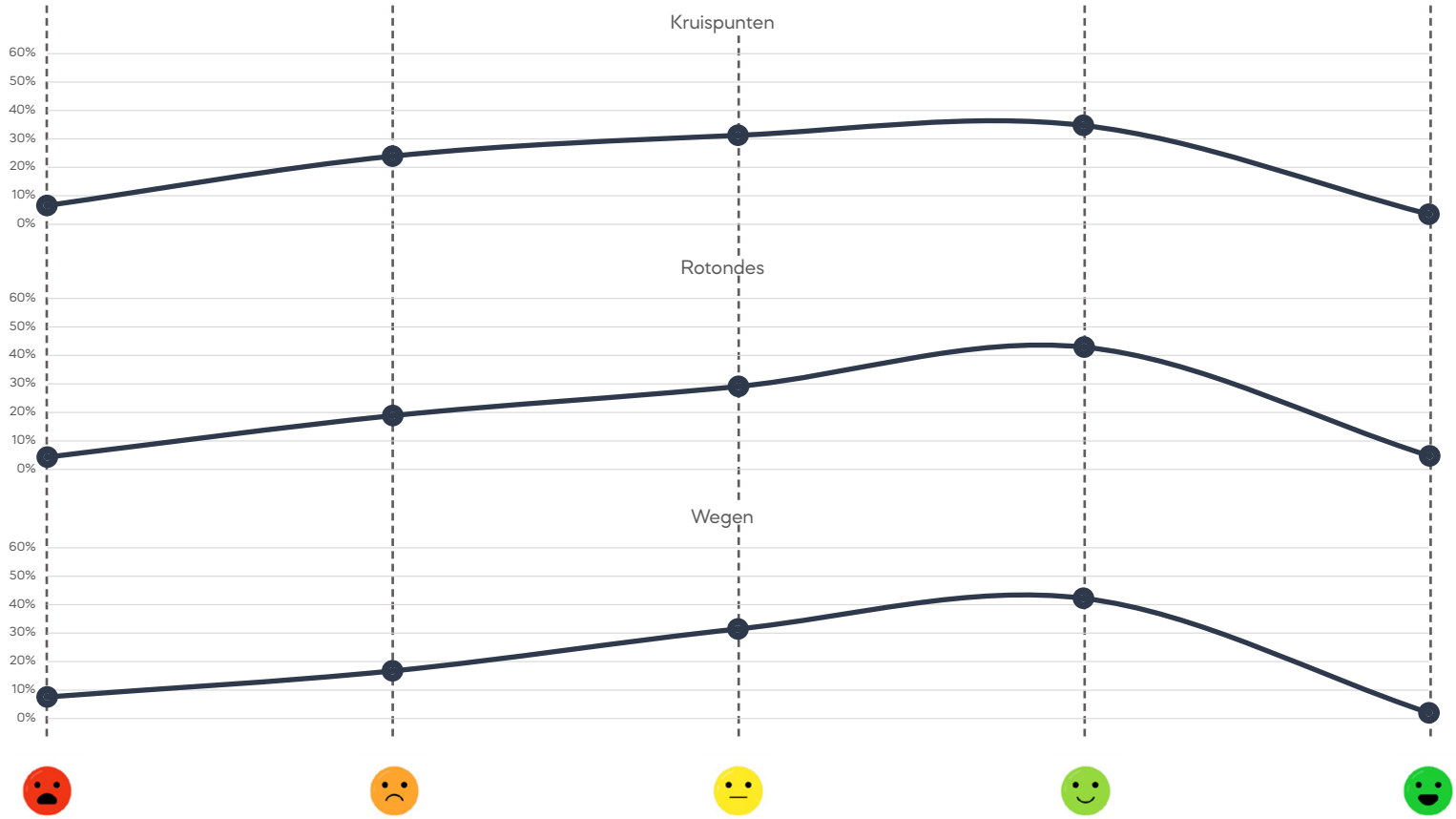
Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid binnen de gemeente Maasgouw met betrekking tot (...) ?



Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid binnen de gemeente Maasgouw met betrekking tot (...) ?
totaal n=263

Tevredenheid over verkeersveiligheid

Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid binnen de gemeente Maasgouw met betrekking tot (...) ?



Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid binnen de gemeente Maasgouw met betrekking tot (...) ?
totaal n=263

Over de verkeersveiligheid wordt nog gezegd...

Selectie, er is in totaal 115 keer een toelichting gegeven.

In Beegden bij de school staan ouders veel met hun auto op bochten. Ook het huis schuin tegen over de school hebben te veel auto's die vaak ook op de bocht staan. Hierdoor zie je niks als je voorrang moet verlenen.

Ik fiets vaker in het weekend door het centrum van Thorn en vanwege het vele voetgangers-, fiets- en autoverkeer in dit oude centrum levert dit vaak gevaarlijke situaties op. Ik zou adviseren om dit een verkeersluw centrum te maken.

vrachtverkeer is levensgevaarlijk

Heel vaak gevaarlijke situaties gemeld bij de gemeente en Rijkswaterstaat en er wordt al jaren niks aan gedaan.er wordt een melding van gemaakt ,jullie kunnen beter het euvel verhelpen. Zinkholen aan het kweken????

Doorn in het oog: vrachtverkeer op de Molenweg in Maasbracht. Onduidelijk fietsverbod Stevensweerterweg; handhaving onvoldoende; mogelijk verkeersborden en strepen op de weg met aanduiding "fietsers oversteken"(naar de ventwegen!)

Het voetpad van de parkeerplaats langs het voetbalveld naar het Eiland in Stevensweert is zeer slecht voor voetgangers. Hier parkeren en rijden auto's voor te parkeren bij Porta Isola. Een oplossing zou een wegversperring voor auto's kunnen zijn, zodat zij hier niet meer het voetpad kapot kunnen rijden.

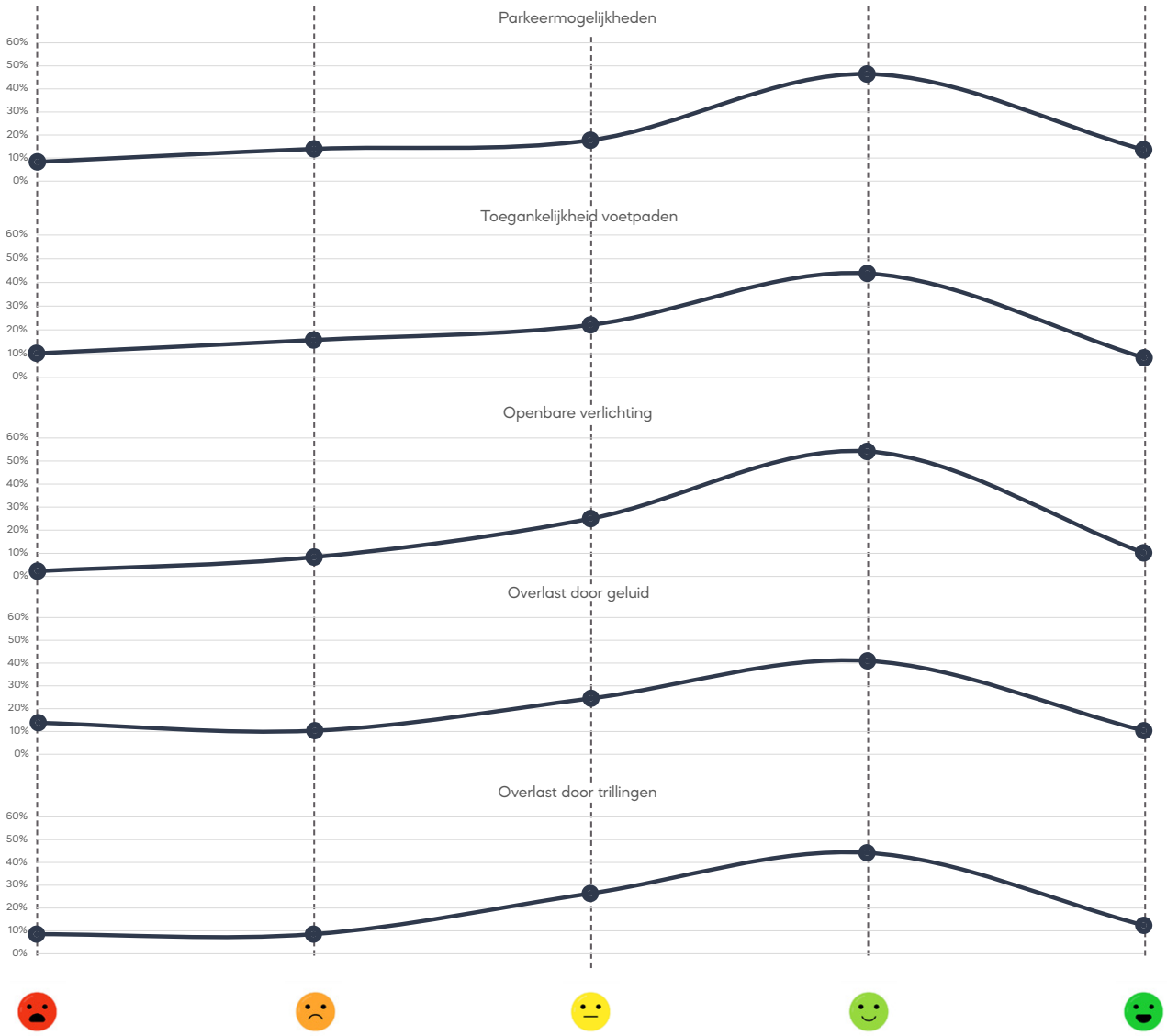
Mooi nieuw fietspad van Stevensweert naar Maasbracht. Maar gevaarlijk als fietsers richting Maasbracht over de brug tegen het verkeer in links op het fietspad rijden ipv over te steken. Het is een 60km weg geworden maar er wordt veel te hard gereden.

Op de Linnerweg tussen Linne en Maasbracht wordt behoorlijk hard gereden, verder is de weg nét iets te smal. Als er tegenliggers zijn wordt je bijna van de sokken gereden. Drempels zou helpen. Verder ben ik op de rotonde Linnerweg/stationsstraat 2 keer bijna aangereden omdat bestuurders gewoon niet kijken naar fietsers. Ze kunnen bijn gewoon doorrijden. In de wgene van masbracht zijn de fietsvoorzieningen te smal. 2 fietsbanen én twee rijbanen kan eigenlijk niet bij de te smalle wegen.

Bij basisschool t breerke is veel verkeer en is niet altijd overzichtelijk door alle auto's. Het is voor kinderen ook onoverzichtelijk als zij op hun fiets erdoorheen moeten manoeuvreren.

Tevredenheid over leefbaarheid

Hoe tevreden bent u over de leefbaarheid in uw woonomgeving als het gaat om (...) ?



Hoe tevreden bent u over de leefbaarheid in uw woonomgeving als het gaat om (...) ? totaal n=267

Over de leefbaarheid wordt nog gezegd...

Selectie, er is in totaal 91 keer een toelichting gegeven.

De kempweg in brachterbeek is verboden voor vrachtauto's. Ondanks dat komen er komen gruwelijk veel vrachtauto's over deze straat. Die kunnen niet allemaal bestemmingsverkeer zijn. Zorg dat er ook wordt gehandhaafd!

Verkeer afremmen

Geluidsoverlast van autobaan afhankelijk van windrichting

Fysiek snelheidsbeperkingen maatregelen aanbrengen of flitser plaatsen. Bijvoorbeeld op de Lange Beemdens te Wessem.

Geluid van de knetterende hoogspanningskabels en de claucentrale is soms vervelend

De fietspaden zijn een ramp

Op de Wilhelminalaan in Stevensweert is het voetpad op sommige plekken erg smal omdat heggen en struiken over het voetpad steken. Vooral voor rollator en kinderwagen heel vervelend.

Je kunt s'nachts de krant lezen buiten op straat, dat is veeeeeeel's te veel licht en nergens voor nodig....

Ledlampen geven veel minder licht. Kruisingen, zebrapaden slecht zichtbaar. Buutengebied helemmal geen lantaarn. Veel geluidsoverlast A73 en spoor. Toename verkeer en treinen tov enkele jaren geleden.

Waar ik woon zijn vrijwel geen stoepen (en momenteel is de bestrating op veel plaatsen open gebroken (geweest)) Bij regen 's avonds fietsen is een avontuur: veel vreemde wegversmallingen waar geen goede verlichting of reflexie is.

jammer dat de verlichting onder de viaducten uit gaan

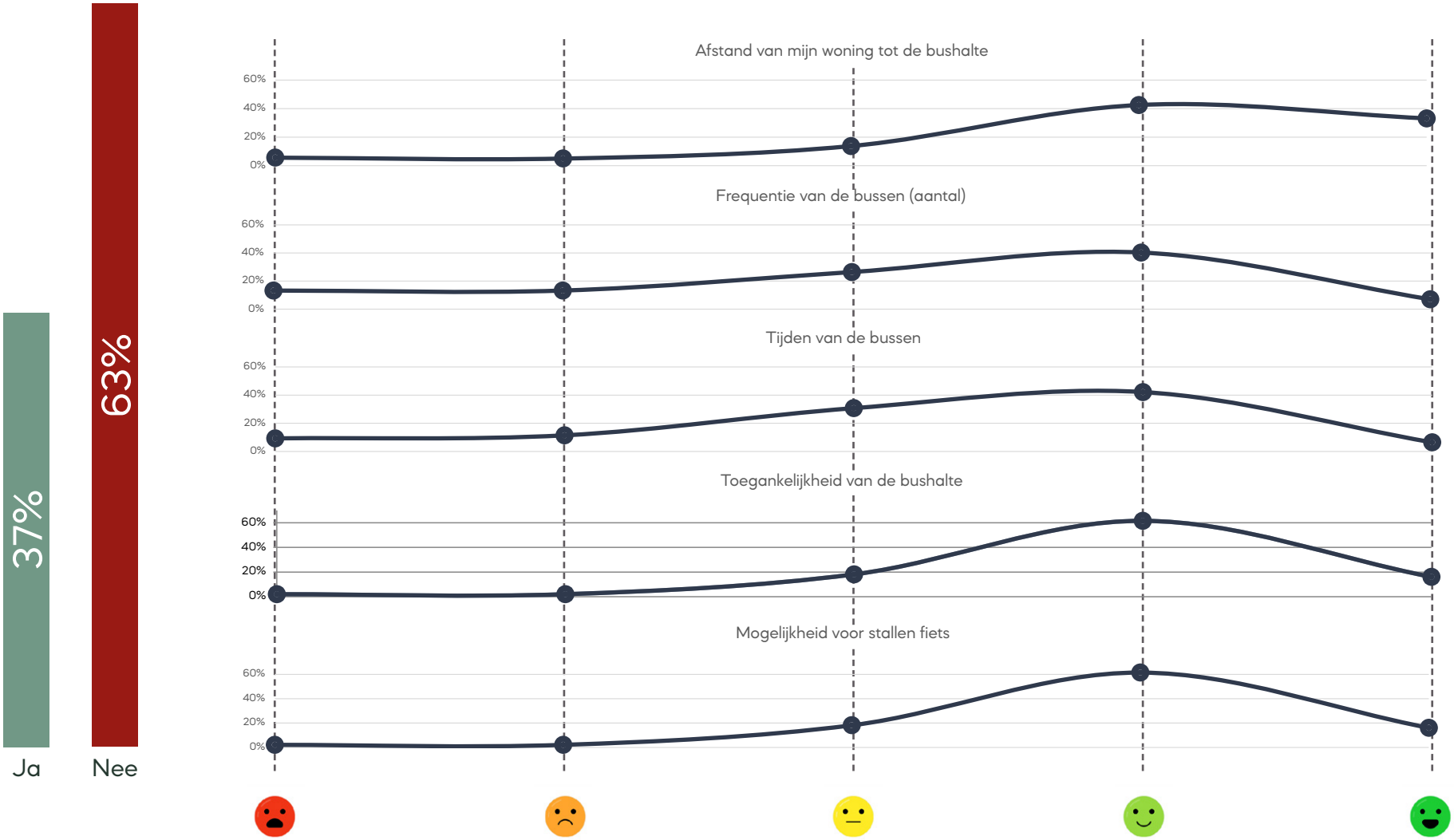
Het eeuwenoude stratenplan van Thorn en dito huizen zijn niet ontworpen en gebouwd voor (veel) gemotoriseerd verkeer. Het is werkelijk onbegrijpelijk dat de gemeente het gehele historisch centrum van Thorn niet autoluw (enkel bestemming) en delen autovrij kan maken. Daar is geen onderzoek en zijn geen pilot projecten voor nodig. Er zijn in binnen- en buitenland meer dan voldoende voorbeelden hoe een historische kern leefbaar te houden en het erfgoed te beschermen.

Genoeg parkeermogelijkheden in het centrum van Maasbracht. Mensen parkeren echter daar waar eigenlijk niet geparkeerd mag worden. Op de stoep bijvoorbeeld. Voetpaden en trottoirs zijn daardoor slecht te gebruiken. 2 straatlantaarns in de Maasstraat in Maasbracht zijn al lange tijd stuk.

Verlichting tussen Beegden en Heel, op de heerbaan, is al een lange tijd niet volledig verlicht. Of te wel enkele lantaarnpalen zijn buiten functie.

Reizen met het openbaar vervoer

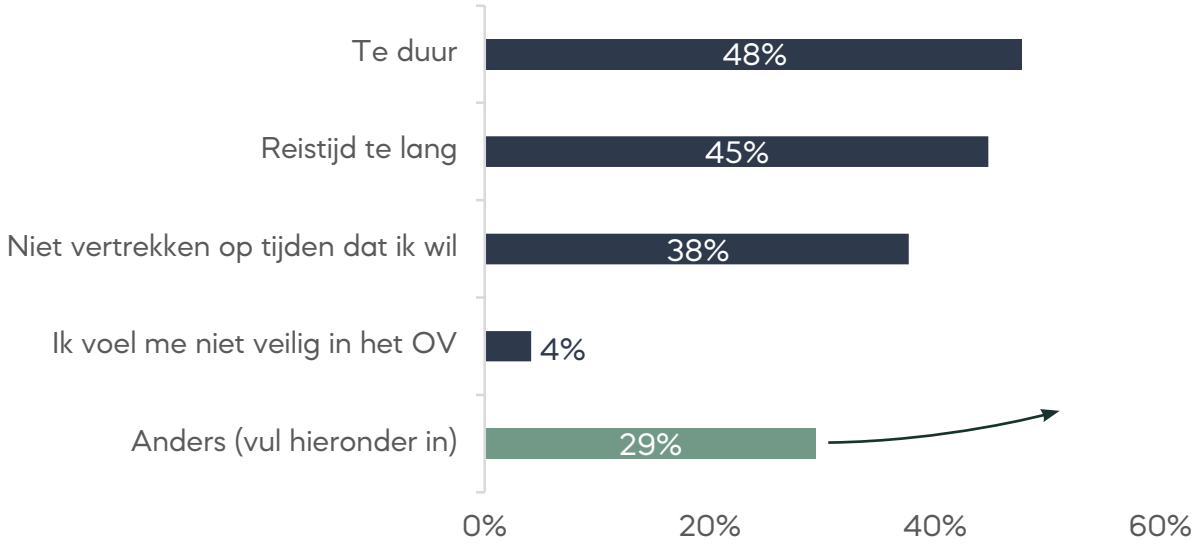
Reist u weleens met het openbaar vervoer, en hoe tevreden bent u over onderstaande aspecten?



Reist u weleens met het openbaar vervoer? n=277 | Wanneer u reist met het openbaar vervoer, hoe tevreden bent u over onderstaande aspecten van het openbaar vervoer? totaal n=160

Waarom reist men niet met de bus?

Indien u niet reist met de bus, wat is hiervan de voornaamste reden?



Vaak in de school ochtende zijn de bussen vaak overvol en kun je er in Beegden er niet meer in. En dan moet je wachten op de volgende bus die een half uur later komt.

de bushalte is voor mij niet bereikbaar op een acceptabele manier.

Niet nodig (auto beschikbaar)

Loopafstand tot eerste bushalte (850 meter)

Frequentie en routes onder de maat; zeker in vakantieperiodes met maar 1x per uur een bus. Binnengemeentelijk busvervoer loopt via omweg/overstappen in Roermond en kost een uur voor 5 kilometer hemelsbreed!

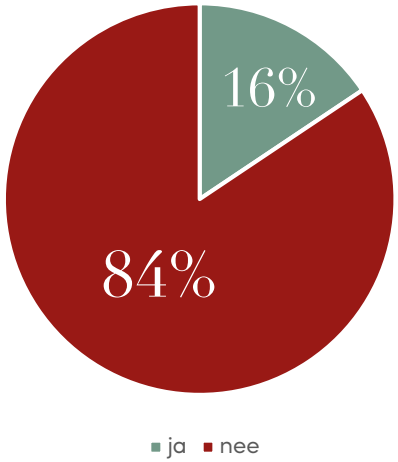
Beperkte tijden dat de bus rijdt.
De laatste bus vanuit Echt is 22.47.
Een optie zou kunnen zijn om kleine busjes in te zetten. Zodat de kleine kernen ook later op de avond vervoer hebben.

Indien u niet reist met de bus, wat is hiervan de voornaamste reden? n=170 | Selectie van toelichtingen, totaal aantal toelichtingen = 84

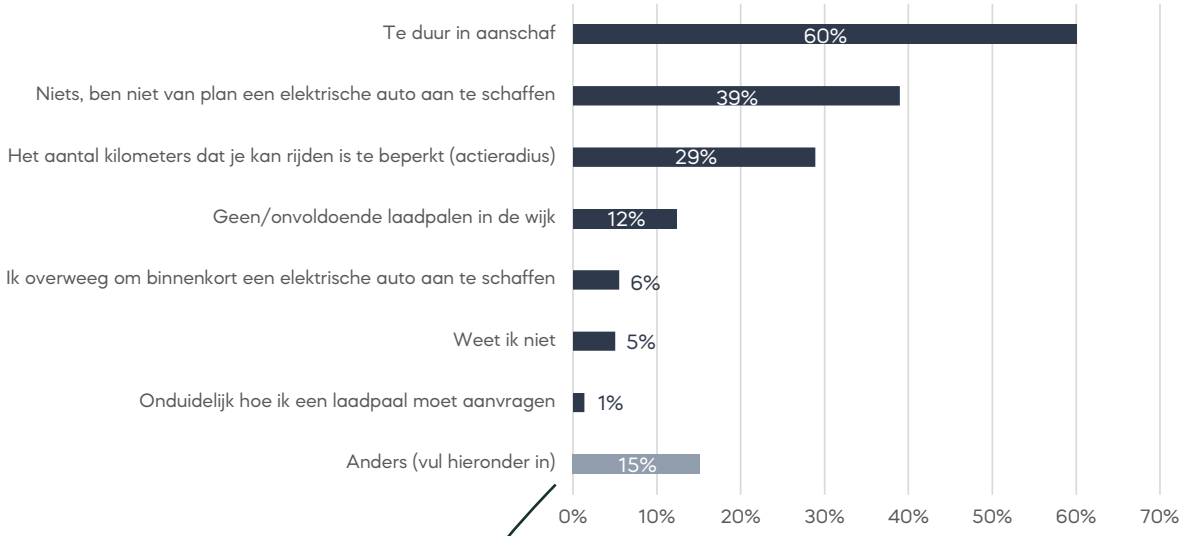
Bezit van elektrische auto

Bent u in het bezit van een elektrische auto? Indien nee, wat is de reden dat u niet in het bezit bent van een elektrische auto?

Bent u in het bezit van elektrische auto?



Wat is de reden dat u niet in het bezit bent van een elektrische auto?



Ik heb niks met elektrische auto's,als ik auto wil rijden dan rijdt ie op Benzine

Onzekerheid over toekomstige kosten

Werk eens in een logische volgorde! Niet eerst de markt vol duwen met elektrische auto's en daarna pas gaan nadenken over voldoende laadpalen! Zo gebeurt het ook met de duurzame energie op dit moment! Maak het eens echt duurzaam!

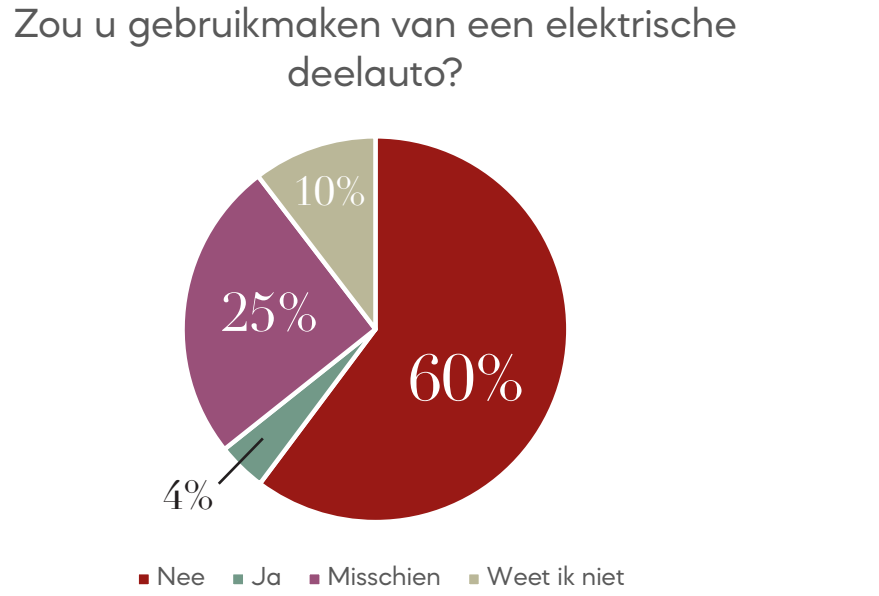
de fabrikage is niet milieu vriendelijk

Elektrische auto en caravan is geen goede combinatie

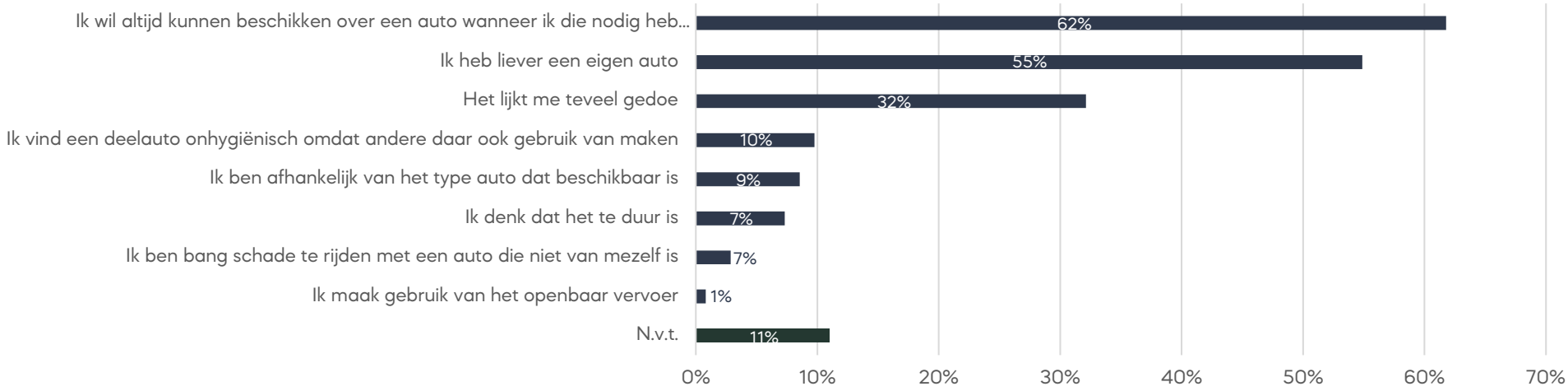
Bent u in het bezit van een elektrische auto? n=277 | Wat is de reden wat u niet in het bezit bent van een elektrische auto? n=218
Selectie van toelichtingen, totaal aantal toelichtingen = 63

Enthousiasme over elektrische deelauto

Stel dat er in uw woonkern een deelauto wordt aangeboden. Zou u daar dan in de toekomst gebruik van maken?



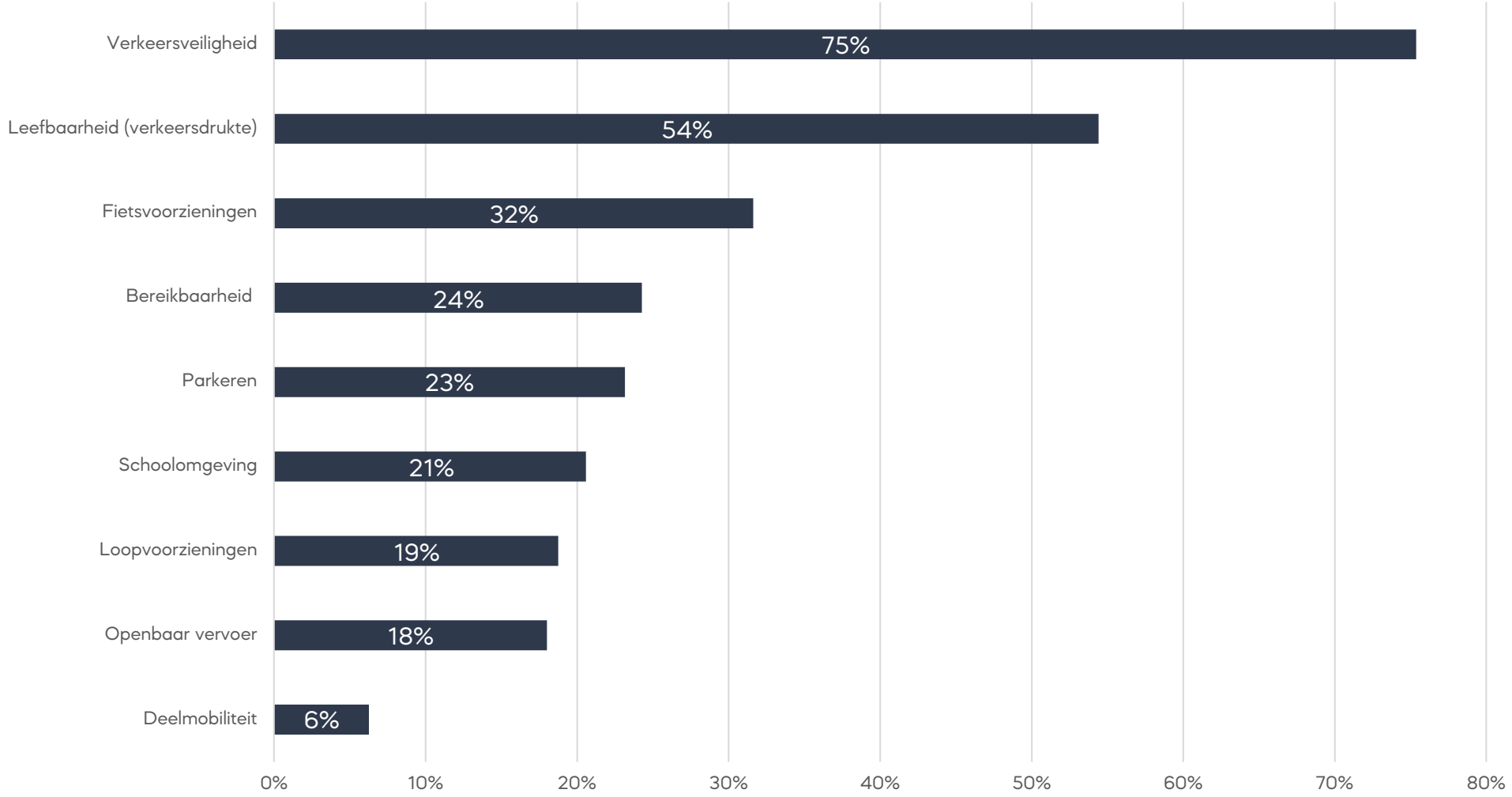
Wat is voor u de reden om geen gebruik de maken van de deelauto?



Stel dat er in uw woonkern een deelauto wordt aangeboden. Zou u daar dan in de toekomst gebruik van maken? n=269 | Wat is voor u de reden om geen gebruik de maken van de deelauto? n=246

Inkijk belangrijke thema's

Welke van onderstaande thema's moeten in uw ogen een plek krijgen in het nieuwe mobiliteitsplan?



Welke van onderstaande thema's moeten in uw ogen een plek krijgen in het nieuwe mobiliteitsplan? | n=272

Waar gaat het goed? - *Beegden*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Beegden*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)

Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders



Waar gaat het goed? - *Brachterbeek*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Brachterbeek*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Heel*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Heel*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)

Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders



Waar gaat het goed? - *Linne*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Linne*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Maasbracht*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Maasbracht*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Ohé en Laak*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Ohé en Laak*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Panheel*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Panheel*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Stevensweert*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Stevensweert*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Thorn*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Thorn*

- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)



Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Waar gaat het goed? - *Wessem*

- Voldoende parkeerplaatsen
- Weinig verkeer
- Niet te hard gereden
- Prettig en veilig fietsen
- Prettig en veilig lopen
- Duidelijk en goed te overzien
- Voldoende laadpalen
- Anders



Waar gaat het goed? | Hier zijn voldoende parkeerplaatsen | Hier is weinig verkeer | Er wordt hier niet te hard gereden | Je kan hier prettig / veilig fietsen | Je kan hier prettig / veilig lopen | Dit punt is duidelijk / goed te overzien | Er zijn voldoende laadpalen in de wijk | Anders

Wat kan er beter? - *Wessem*

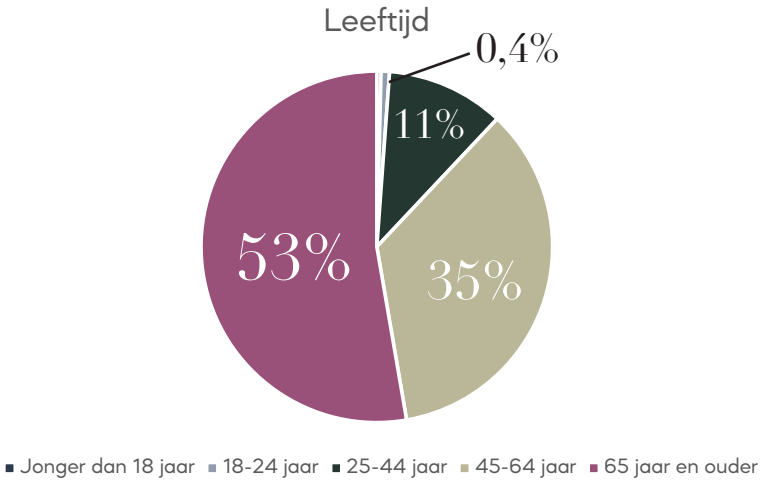
- Te weinig parkeerplaatsen
- Te veel verkeer
- Te hard gereden
- Niet veilig voor fietser
- Niet veilig voor voetganger
- Onduidelijk/ niet goed te overzien
- Te weinig laadpalen
- Overlast (geluid/trillingen)

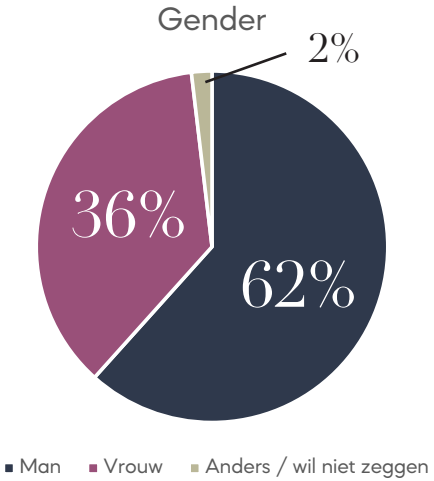


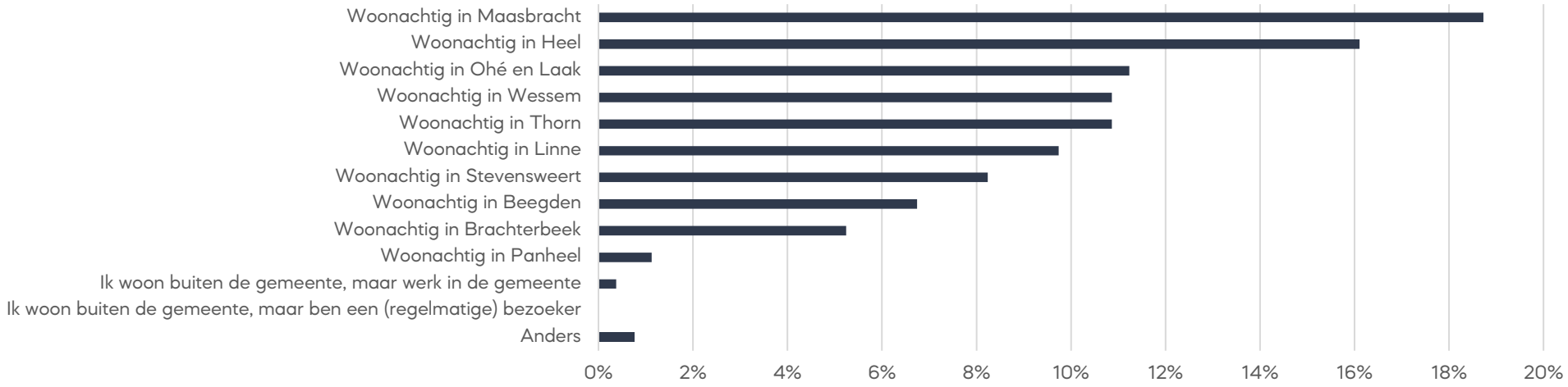
Waar kan het beter? | Er zijn te weinig parkeerplaatsen | Er is teveel verkeer | Er wordt te hard gereden | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de fietser | Er zijn geen veilige voorzieningen aanwezig voor de voetganger | Dit punt is onduidelijk / niet goed te overzien | Waar mist u een laadpaal? | Er is overlast (geluid/trillingen) | Anders

Wie deden er mee?

Leeftijd, gender en woonplaats







Wat is uw leeftijd? n=258 | Hoe identificeert u zich? n=266 | Wat is voor u van toepassing (woonplaats)? n=267

RA+
ingenieurs



Resultaten enquête
Mobiliteitsplan Maasgouw

RA+
ingenieurs

Bijlage II – Verslag overleg externe stakeholders

RA+ ingenieurs

Sittard
6135 KB | 7

Valkenswaard
5552 CL | 4

Vught
5261 LM | 12

ra-plus.nl

Notulen bijeenkomst externe stakeholders

Datum : 8 april 2025
Projectnaam : Mobiliteitsplan gemeente Maasgouw
Locatie : Gemeente Maasgouw
Onze referentie : 24073.1 B.6 VSstakeholders 01-A
Tijd : 15u00 – 17u00

Aanwezig

- Alcuin Thijssen (Ondernemersvereniging Maasbracht)
- Frans Brouwer (Sociaal Inclusiepanel)
- Jan Meuwissen (Dorpsraad Stevensweert)
- Jos Thijssen (Dorpsraad Wessem)
- Josien Corsten (Sociaal Inclusiepanel)
- Maarten Tissen (Dorpsraad Ohé en Laak)
- Mark Brentjes (Dorpsraad Ohé en Laak)
- Maurice Parren (Hotel Crasborn Thorn)
- Peter Kruitz (Dorpsraad Stevensweert/werkgroep verkeer Stevensweert)
- Peter van Troost (Fietsersbond Midden-Limburg)
- Pierre Hendriks (De Pannekoekenbakker Thorn)
- Theo Roumen (Sociaal Inclusiepanel)
- Bram Teeuwen (beleidsmedewerker beheer openbare ruimte – verkeer)
- Dirk van der Heijden (adviseur verkeer en mobiliteit RA+ ingenieurs)
- Steven Boelaars (projectingenieur verkeer en mobiliteit RA+ ingenieurs)

1.1. Opening

Dhr. Teeuwen opent de bijeenkomst en start met de huidige stand van zaken in het proces van het mobiliteitsplan. Hierna volgt een voorstelronde, waarna Dhr. van der Heijden het programma van de bijeenkomst toelicht.

- Dhr. Kruitz merkt op dat niet elke dorpsraad aanwezig is bij de sessie. Dhr. van der Heijden bevestigt de afwezigheid van verschillende stakeholders, maar geeft aan dat iedereen wel de mogelijkheid krijgt om te reageren. Tevens komt er een vervolgsessie, wanneer het proces van het mobiliteitsplan verder gevorderd is.

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

1.2. Presentatie

In de presentatie is de focus gelegd op het plan van aanpak (opmaak van het mobiliteitsplan) en de stand van zaken (situatieschets van het huidige mobiliteitsbeeld in de gemeente Maasgouw).

Plan van aanpak

- Dhr. Thijssen (Ondernemersvereniging Maasbracht) geeft een opmerking over het instellen van 30 km/u-zones, en dat dit niet handhaafbaar is vanuit de politie. Dhr. Brouwer haakt in op het eerste punt van dhr. Thijssen, door het benoemen van een zelfde problematiek nabij de Clauscentrale. Dhr. van der Heijden begrijpt de opmerking. Het is allereerst belangrijk om een wensbeeld te hebben welke wegen in aanmerking komen voor 30 km/u, om vervolgens te kijken naar een fasering voor de realisatie (los van beschikbaarheid van middelen en/of capaciteit in uitvoering).
- Dhr. Thijssen (Dorpsraad Wessem) kaart aan dat het uitvoeringsprogramma niet begroot kan worden met het oog op de vaststellingsdatum van het mobiliteitsplan (december 2025) in relatie tot de vaststellingsdatum van de gemeentelijke begroting (november 2025). Dhr. van der Heijden reageert dat de raad aan de voorkant betrokken wordt zodat zij bekend zijn met de koers en uitwerking van het mobiliteitsplan.
- Dhr. Hendriks vraagt of de informatie vanuit participatie dorpsraden/eigen inventarisatie gebruikt kan worden. Dhr. van der Heijden geeft aan dat deze informatie graag ontvangen wordt indien deze nog niet beschikbaar is gesteld.
- Dhr. Brentjes vraagt hoe het mobiliteitsplan zich verhoudt ten opzichte van de Omgevingsvisie. Dhr. van der Heijden antwoordt dat het mobiliteitsplan een aparte beleidsvisie is, weliswaar vanuit de lijnen van de Omgevingsvisie bekeken. Het mobiliteitsplan wordt gezien als een concrete(re) uitwerking die naar verwachting niet leidt tot wijziging van de Omgevingsvisie.

Stand van Zaken

- Dhr. Tissen vraagt zich af hoe je aan iedere kern (met zijn unieke kenmerken) het mobiliteitsplan koppelt zonder “eenheidsworsten” te creëren. Dhr. van der Heijden bevestigt de relevantie van de vraag, waar in verschillende beleidsstukken al onderscheid in wordt gemaakt. Dit is mogelijk een lijn waarin het mobiliteitsplan ook op inzet. Dhr. Kruitz vraagt vervolgens of er aparte bijeenkomsten komen voor elke kern. Dhr. van der Heijden geeft aan dat deze niet voorzien zijn, wel bestaat de mogelijkheid om na de bijeenkomst informatie/input te leveren.
- Dhr. Tissen benadrukt het belang van de blik vooruit (naar 2050).
- Dhr. Van Troost betreurt het gebrek aan vertegenwoordiging van de scholen in de bijeenkomst.
- Dhr. Van Troost vraagt zich af of e-bikegebruikers en fietsers bij de enquêteresultaten niet samengenomen kunnen worden.
- Verschillende aanwezigen hebben vragen over de mate van representativiteit van de enquêteresultaten. Dhr. van der Heijden vertelt dat de enquêteresultaten met name bedoeld zijn om een indruk te krijgen van zaken die spelen, de statistische aantoonbaarheid is geen op zichzelf staand doel. Met de bundeling van zoveel mogelijk beschikbare informatie wordt getracht om een compleet plaatje te krijgen.

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

- Dhr. Kruitz geeft te kennen dat een beleidsvisie voor Toerisme Stevensweert is voorzien, en dat een actualisatie van de Strategische Visie 2035 voor de gemeente Maasgouw in de maak is. Dhr. Thijssen (Ondernemersvereniging Maasbracht) vult aan dat er ook een werkgroep Toerisme is.
- Dhr. Kruitz geeft aan dat zij (Dorpsraad Stevensweert) niets hebben gezien van de enquête en vraagt zich af hoe dit komt (o.a. in communicatie). De eerder gestelde vragen/zorgen over de representativiteit komen terug tijdens deze opmerking.

1.3. Werksessie

Tijdens de werksessie houden de aanwezigen zich bezig met de volgende vragen:

- *"Wat gaat goed?"*
- *"Wat kan beter?"*
- *"Waar willen we prioriteit aan geven?"*
- *"Waar willen we van afstappen?"*

1.4. Plenaire terugkoppeling

In de plenaire terugkoppeling worden de resultaten van de werksessie langsgegaan, en waar nodig aangevuld.

- *Wat gaat goed?*
  - Fietsroutes/fietsnetwerk
  - Te hard rijden waar het niet mag

- *Wat kan beter?*
  - Algemeen: inrichting van 30 km/u-zones
  - Brachterbeek: bij duisternis fietspad Kempweg bij bushalte
  - Brachterbeek: snelheid/veel verkeer Voorstraat en Kempweg
  - Linne: aanpassing wegen op veranderende infrastructuur
  - Linne: gehandicaptenparkeerplaatsen
  - Linne: inclusie ontbreekt in het overzicht
  - Linne: openbare laadpalen
  - Linne: parkeren op trottoirs/te weinig parkeerplaatsen
  - Linne: trottoirs niet bereikbaar met rolstoel
  - Maasbracht: Molenweg en havengebied éénrichting maken
  - Maasbracht: snelheden/veel verkeer Molenweg, Sintelstraat en Wilhelminalaan
  - Ohé en Laak: alternatieve wegen realiseren, ontlasten doorgaande weg (toekomstvisie)
  - Ohé en Laak: behouden van de doorstroom
  - Ohé en Laak: er zijn geen trottoirs op de Dorpsstraat

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

- Ohé en Laak: fietsers/wandelaars niet als snelheidsremmend object maken voor overig verkeer
- Ohé en Laak: wandelroutes toegankelijk houden, ook achterlangs visvijver en zwemplas (Dilkensplas/Teggerse Plas)
- Stevensweert: actieve parkeerhandhaving
- Stevensweert: extra aandacht aan doorgaande busroute over de Wilhelminalaan
- Stevensweert: extra aandacht voor Weg Langs de Grinderkens in verband met verkeersveiligheid langzaam verkeersdeelnemers
- Stevensweert: goede bereikbaarheid voor kwetsbare groepen (leerlingen- en ouderenvervoer)
- Stevensweert: herinrichting kruising Sint Annadijk – Het Stepke
- Stevensweert: instellen en verkeerstechnische inrichting 30 km/u-zone voor geheel Stevensweert, inclusief Bilt, Brandt en Eiland
- Stevensweert: inrichting en ontsluiting van het toekomstige MFC-terrein. Voorstel van ontsluiting middels rotonde op kruising Nieuwendijk – Sportlaan
- Stevensweert: oversteekplaats Molendijk en parkeervoorziening nabij De Hompesche Molen
- Stevensweert: parkeren en handhaven op Jan van Steffeswertplein, Markt, Molenstraat Noord en Molenstraat Zuid
- Stevensweert: Roumerweg wordt veel gebruikt als invalsweg vanuit Weg Langs de Grinderkens
- Stevensweert: uitbreiding gehele bebouwde kom d.m.v. 3 locaties
- Stevensweert: voorzien trottoir langs Sportlaan
- Stevensweert: wens voor pakketautomaat aan de rand van de kern/buiten de kern
- Thorn: besteed meer aandacht aan de doorgaande fietswegen door Thorn
- Thorn: centrum dient autoluw gemaakt te worden
- Thorn: er dient zeer goed nagedacht te worden over de bereikbaarheid van het centrum (enkel wandelaars, fietsers en bewoners)
- Thorn: plannen Stichting Thorn 2023 dienen meegenomen te worden aangezien deze een goede vertegenwoordiging van de Thorner inwoners is
- Wessem: A2-verbinding-west vanaf Pol
- Wessem: achterstallig onderhoud
- Wessem: fietsenstallingen Maasboulevard
- Wessem: moeilijke oversteekpunten voor fietsers
- Wessem: onderhoud (o.a. zebrapaden en schampblokken)

+ *Waar willen we prioriteit aan geven?*
  - Ohé en Laak: doorgaande weg Ohé en Laak
  - Ohé en Laak: routes schoolgaande jeugd
  - Ohé en Laak: situatie richting het veer in combinatie met drukte bij ijssalon
  - Ohé en Laak: toegang (mini)camping
  - Thorn: centrum heeft een groot probleem met doorgaand autoverkeer aangezien er een volledig dorp (Maasresidence) is bijgekomen (4000-5000 gasten)

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

- verkeer geweerd wordt in Thorn
- Thorn: dient als fietsdorp/-gemeente naar voren gebracht te worden
- Thorn: goed – groei wandelaars/fietsers in kern Thorn
- Thorn: het parkeergeld dat de gemeente Maasgouw ontvangt dient volledig gebruikt te worden aan verkeersverbeterende maatregelen voor Thorn
- Thorn: prioriteit – start met eenzijdig afsluiten van de Wilhelminalaan zodat doorgaand
- Thorn: prioriteit – verkeersluw maken centrum Thorn
- Thorn: slecht – veel te veel verkeer door Thorn, verkeersgevaarlijke situaties
- Wessem: parkeerprobleem in geheel Wessem
- Wessem: wegen niet aangepast aan toegestane snelheid

+ Waar willen we van afstappen?
  - Ohé en Laak: geen drempelparadijs
  - Ohé en Laak: dorp moet toegankelijk blijven. Geen vakantiepark waarbij alles 30 km/u etc.

Naar aanleiding van de bijeenkomst wil de dorpsraad Stevensweert nog terugkoppelen richting de achterban. Verder licht Dirk de planning voor het opstellen van het mobiliteitsplan verder toe. Voor de stakeholders geldt een reactietermijn tot en met 23 april om aanvullende informatie op te sturen, zodat dit aan het verslag en de achtergrondrapportage kan worden bijgevoegd.

1.5. Rondvraag

Mevr. Corsten vraagt of de presentatie, de overzichtskaartjes en het verslag worden gedeeld na afloop van de bijeenkomst. Dirk bevestigt dat dit het geval is, en dat deze ook gedeeld mogen worden met de achterban.

1.6. Afsluiting

Dirk bedankt iedereen voor zijn input en aanwezigheid en sluit de bijeenkomst af.

RA⁺ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

RA+
ingenieurs

Bijlage III – Verslag overleg beleidsdomeinen gemeente

Sittard
6135 KB | 7

Valkenswaard
5552 CL | 4

Vught
5261 LM | 12

ra-plus.nl

Notulen bijeenkomst beleidsdomeinen

Datum : 7 april 2025
Projectnaam : Mobiliteitsplan gemeente Maasgouw
Locatie : Gemeente Maasgouw
Onze referentie : 24073.1 B.6 VSbeleidsdomeinen 01-0
Tijd : 15u00 – 17u00

Aanwezig

- Anouk Pouwels (beleidsmedewerker toerisme, recreatie en evenementen)
- Bram Teeuwen (beleidsmedewerker beheer openbare ruimte – verkeer)
- Francien Clout (beleidsmedewerker sociaal domein)
- Hedzer Kooistra (beleidsmedewerker/projectmanager fysiek domein)
- Lieke Kanders (bedrijvencontactfunctionaris)
- Luc Graus (projectleider beheer openbare ruimte)
- Marcel Geurts (procesmanager)
- Mark Meijer (bedrijvencontactfunctionaris)
- Ruud Strijbosch (medewerker beheer openbare ruimte – wegbeheerder)
- Dirk van der Heijden (adviseur verkeer en mobiliteit RA⁺ ingenieurs)
- Steven Boelaars (projectingenieur verkeer en mobiliteit RA⁺ ingenieurs)

Afwezig – met kennisgeving

- Marloes Reuten (beleidsmedewerker duurzaamheid)
- Pierre Joosten (beleidsmedewerker energietransitie)
- Simone Janissen (beleidsmedewerker recreatie en toerisme)
- Tom Peters (beleidsmedewerker fysiek domein)

1.1. Opening

Bram opent de bijeenkomst en start met de huidige stand van zaken in het proces van het mobiliteitsplan. Hierna volgt een voorstelronde, waarna Dirk het programma van de bijeenkomst toelicht.

RA⁺ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

1.2. Presentatie

In de presentatie is de focus gelegd op het plan van aanpak (opmaak van het mobiliteitsplan) en de stand van zaken (situatieschets van het huidige mobiliteitsbeeld in de gemeente Maasgouw).

Plan van aanpak

- Vanuit Francien komt de vraag wat de invloed van inwoners is op het plan. Dirk antwoordt dat de inwoners bewust aan de voorkant van het plan betrokken zijn voor input. Wanneer het mobiliteitsplan/achtergrondrapportage in concept gereed is, hebben inwoners de mogelijkheid om hier een reactie op te geven. Er is geen inspraakavond voorzien. Hierna ontstaat een discussie over het omgaan met verwachtingen van inwoners ten opzichte van hun input. Duidelijk wordt gemaakt dat het input betreft en niet het creëren draagvlak. Bij het openbaar maken van het concept mobiliteitsplan/achtergrondrapportage is het belangrijk om te communiceren wat met de informatie gedaan wordt, en wat voor rol inwoners nog kunnen hebben.
- Hedzer maakt een koppeling met Centrumvisie Maasbracht, en vraagt zich af of de resultaten vanuit de participatie van inwoners ook gebruikt kunnen worden in andere programma's. Daarnaast geeft hij aan dat onderzoeken/informatie vanuit andere programma's mogelijk bruikbaar zijn voor de achtergrondrapportage van het mobiliteitsplan (bijv. revitalisatie Koeweide leidt mogelijk tot inzet van verkeersonderzoek).
- Marcel vraagt of het mobiliteitsplan onder de Omgevingsvisie komt te hangen. Dirk en Bram antwoorden dat het een aparte beleidsvisie is, wel vanuit de lijnen van de Omgevingsvisie bekeken. Het mobiliteitsplan wordt gezien als een concrete(re) uitwerking die naar verwachting niet leidt tot wijziging van de Omgevingsvisie.

Stand van zaken

- Lieke vraagt of RA⁺ ingenieurs onderzoeken gaat uitvoeren voor het mobiliteitsplan of dat wordt uitgegaan van bestaande informatie/data. Dirk bevestigt dat het laatste het geval is. Verschillende aanwezigen geven aan dat vanuit andere programma's/plannen informatie gewonnen is die mogelijk bruikbaar is voor de achtergrondrapportage. Dirk geeft aan dat deze informatie graag ontvangen wordt indien deze nog niet beschikbaar is gesteld.
- Marcel kaart aan dat eind april de nieuwe Provinciale Omgevingsvisie (POVI) wordt vastgesteld. Deze is mogelijk nog interessant voor de beleidsscan.
- Met rondje langs de tafels komen de volgende (ontbrekende) programma's/beleidsstukken naar voren:
  - BOSS (vastgesteld)
  - Centrumvisie Heel (vastgesteld)
  - Centrumvisie Maasbracht (in voorbereiding)
  - Waardevol Toerisme (vastgesteld)
  - Gebiedsvisie Havengebied Maasbracht (vastgesteld)
  - Actualisatie Strategische Visie 2035 (in voorbereiding)

RA⁺ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

Afgesproken is dat Bram alle interne stukken van de collega's ontvangt, waarna RA+ ingenieurs ze doorgestuurd krijgt.

1.3. Werksessie

Tijdens de werksessie houden de aanwezigen zich bezig met de volgende vragen:

- *"Wat gaat goed?"*
- *"Wat kan beter?"*
- *"Waar willen we prioriteit aan geven?"*
- *"Waar willen we van afstappen?"*

1.4. Plenaire terugkoppeling

In de plenaire terugkoppeling worden de resultaten van de werksessie langsgegaan, en waar nodig aangevuld.

- *Wat gaat goed?*
  - Best veel
  - Mate van burgerparticipatie
  - Tevredenheid van wandel- en fietsroutes
  - Speelplekken in het groen

- *Wat kan beter?*
  - A2: afrit 43 en doorgaand verkeer via Brachterbeek
  - (vracht)verkeer Rotom en De Heus
  - Aandacht voor verkeerssituatie bij herontwikkelingsopgave bedrijventerrein/industrieterrein Panheel
  - Dorpsstraat in Ohé en Laak
  - Supermarkten aan de randen van de kernen
  - Onderhoud fiets- en wandelpaden
  - Meer vergroening
  - Bijstelling parkeernormen
  - Buiten de kern parkeren Ohé en Laak
  - Parkeren in Thorn
  - Uitstraling infrastructuur (herkenbaarheid)
  - Wens voor modal split (van vracht naar water, en dus minder vrachtverkeer)

- *Waar willen we prioriteit aan geven?*
  - Centrumvisie Heel
  - Rotonde Ittervoort (ontwikkeling supermarkt)
  - Vrachtverkeerproblematiek

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

- Aanpak Molenweg Maasbracht (scootmobiel, fietsparkeren)
- Groenverbindingen
- Foutief camperparkeren (dagelijks)

+ Waar willen we van afstappen?
  - Oorzaak aanpakken van eigen gedrag gebruiker in plaats van ‘zeuren’ over problemen (mens→gedrag)

1.5. Rondvraag

In de rondvraag worden geen vragen/opmerkingen gemaakt.

1.6. Afsluiting

Dirk bedankt iedereen voor zijn input en aanwezigheid en sluit de bijeenkomst af.

1.7. Overige informatie

Tom Peters was afwezig bij de bijeenkomst, maar heeft wel input gegeven voor het mobiliteitsplan. In onderstaande opsomming is zijn input terug te vinden:

+ Snelladen gebeurt vaak langs de snelweg of op de eigen oprit
+ Dubbelfunctie van parkeerplaatsen (zowel parkeerplaats als zonnepanelen). Vanuit duurzaamheid is eerder gekeken naar dit concept, business case is vaak het probleem.
+ Landelijke ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch laden (denk aan vrijstelling van wegenbelasting en de huidige jaarlijkse afbouw hiervan). Een bovenlokale analyse hiervan is gewenst
+ Laadplekken op toeristische plekken in plaats van plekken waar men kort is (snel winkelend publiek)
+ Apps voor locatie laadpalen in de gemeente. Analyse van bestaande capaciteit, gebruik en eventuele uitbreiding
+ Provincie Limburg weet van wat benodigd is op lokaal/regionaal niveau voor laadpalen
+ Europese regelgeving, verankerd in nationale wetgeving. Link website: https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/laadinfrastructuur-elektrisch-vervoer

RA+ ingenieurs is de handelsnaam van RA Infra B.V.,
ingeschreven bij de KvK onder nummer 17106713

Wat wij buiten doen
komt binnen.

RA+
ingenieurs

Bijlage IV – Overzicht geraadpleegde regionale/lokale (beleids)plannen

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan gemeente Maasgouw – verkeersbeleid 2015-2025

Strategisch Plan Verkeersveiligheid gemeente Maasgouw 2030

Beleidskader Waardevol Toerisme gemeente Maasgouw 2024-2027

Beleidsvisie recreatie en toerisme Ohé en Laak

Beleidsnota BOSS 2025-2040

Vrachtwagenonderzoek Maasbracht

Beleidskader 2024-2027 – Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Uitvoeringsagenda Midden Limburg Bereikbaar

Jaarpublicatie 2023 Midden Limburg Bereikbaar

RMO Jaarplan 2025

Presentatie Publieke Mobiliteit provincie Limburg

Centrumvisie Heel 2023-2030

Coalitieakkoord 2022-2026 gemeente Maasgouw

Omgevingsvisie Maasgouw

Toekomstperspectief Clausgebied en omgeving

Stedenbouwkundige analyse winkelhart Heel

Strategisch Plan Duurzame ontwikkeling

Strategische Visie Maasgouw 2025

Laadvisie Gemeente Maasgouw 2022 - 2030

Verkeers- en parkeerplan Thorn

Wegenbeheerplan 2023-2026 gemeente Maasgouw

RA+
ingenieurs

Wat wij buiten doen *komt binnen.*