MOBILITEITSPLAN GEMEENTE BEESEL

de kragt van vertrouwen



Opdrachtgever:	Gemeente Beesel
Projectnr:	BSL081
Status:	definitief
Datum:	7 februari 2025

Gemeente Beesel Gewoon anders

kragten



VOORWOORD

Met veel plezier presenteer ik deze nieuwe mobiliteitsvisie en het nieuwe mobiliteitsplan van onze gemeente. Mobiliteit is van ons allemaal. Daarom hebben we de afgelopen periode samen met betrokkenen, experts en onze eigen inwoners nagedacht over hoe we het mobiliteitsvraagstuk kunnen verbeteren. Uitkomst hiervan is dat in deze nieuwe visie veilig verkeer en gedrag, duurzaamheid en een efficiënte infrastructuur centraal staan.

Verkeersveiligheid een prioriteit. We willen dat iedereen, van jong tot oud, zich veilig voelt op de weg. Dit betekent goede fietspaden, veilige oversteekplaatsen en duidelijke verkeersregels. Tegelijkertijd willen we het verkeersgedrag van alle weggebruikers verbeteren, omdat door gedrag vaak ook onveilige verkeerssituaties ontstaan. Zo creëren we een toekomst waarin iedereen zich gemakkelijk en veilig kan verplaatsen, met respect voor elkaar. Zo blijven we als gemeente Beesel voor onze inwoners en haar bezoekers een veilige en groene gemeente om te wonen, te werken en om de vrije tijd plezierig door te brengen.

Daarnaast is duurzaamheid ook een belangrijk thema in ons nieuwe mobiliteitsplan. We willen het gebruik van schone energie en milieuvriendelijke vervoersmiddelen stimuleren.

Een efficiënte infrastructuur is ook essentieel. We willen dat inwoners en bezoekers snel en gemakkelijk hun bestemming bereiken. Dit vraagt om slimmere oplossingen en goede samenwerking.

Onze gemeente staat voor grote verkeerskundige uitdagingen. Dit mobiliteitsplan biedt een kader om deze uitdagingen aan te pakken, maar het is geen oplossing voor alles. Het is een eerste stap in de goede richting. We zullen ons moeten realiseren dat we vaak gebonden zijn aan een aantal fysieke omstandigheden die in het verleden ontstaan zijn of buiten onze reikwijdte liggen. Denk aan vraagstukken over openbaar vervoer, spoorwegovergangen, Rijkswegen en het plaatsen van flitspalen.

Daarom wil ik ook meegeven: één oplossing voor alle problemen is er niet. Wel weten we waar we nu staan en wat de kracht van onze gemeente is om via dit mobiliteitsplan richting te geven aan deze verkeerskundige vraagstukken.

We hebben een treinstation, een goede buslijnvoorziening, een snelle toegang tot de A73, fijne snelfietsroutes en vele toeristische wandel- en fietspaden. Dit zijn mooie uitgangspunten om verder vorm te geven aan deze mobiliteitsvisie en dit mobiliteitsplan. Hier zetten we samen de schouders onder om onze gemeente nog mooier en veiliger maken.

Wethouder mobiliteit,
Marcel Roelofs




KESSEL - BEESEL

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 6
1.1 AANLEIDING 6
1.2 BEGIN MET HET WAAROM 7
1.3 LEESWIJZER 7

DEEL A MOBILITEITSPLAN 9

2 VISIE 10

3 MOBILITEITSPLAN 14
3.1 PROGRAMMA 1: BELEVEN 14
3.2 PROGRAMMA 2: SAMENKRACHT 16
3.3 PROGRAMMA 3: FIJN WONEN EN BEDRIJVIG 18
3.4 PROGRAMMA 4: VEILIGE EN DIENSTVERLENENDE GEMEENTE 24

4 MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA 28
4.1 SOORTEN ACTIES 28
4.2 PRIORITERING VAN DE ACTIES: NU EN LATER 28
4.3 ACTIE PER PROGRAMMA 29

DEEL B ACHTERGROND 37

5 BELEIDSOPGAVE 38
5.1 KADERNOTA 38
5.2 VISIE BLIJ BEESEL 39
5.3 MOBILITEITSBELEID 39
5.4 ANDER RELEVANT BELEID 42

6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE 43
6.1 RESULTATEN ONLINE ENQUÊTE 44
6.2 RESULTATEN WERKPLAATS 48
6.3 RESULTATEN KERNBEZOEK 49
6.4 RESULTATEN KIDSCONSULTING 50

7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE 51
7.1 VERKEERSVEILIGHEID 52
7.2 NETWERKEN 54

BIJLAGEN 63
B1 ONGEVALLENLOCATIES 64
B2 NETWERKKAART FIETSERS 67
B3 NETWERKKAART (WENS) OPENBAAR VERVOER 68
B4 KAART WEGCATEGORISERING 69
B5 RAPPORT ENQUÊTERESULTATEN LOS BIJGEVOEGD



1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Gemeente Beesel wil duurzame, veilige en toegankelijke mobiliteit voor al haar inwoners waarborgen. Hierin speelt bereikbaarheid een belangrijke rol. De wereld om ons heen verandert, wat nieuwe maatschappelijke uitdagingen met zich meebrengt. Zo zien we de toename van het aandeel ouderen op de totale bevolking en de klimaatveranderingen. Door het verbinden van inwoners, ondernemers en overheid om samen na te denken over de toekomst van de gemeente Beesel, komen we tot goede, passende en gewenste oplossingen voor deze uitdagingen.

Dit vraagt om een nieuwe kijk op mobiliteit in onze gemeente, dit vertalen we in nieuw mobiliteitsbeleid. We richten ons daarbij niet alleen op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming, maar benadrukken ook leefbaarheid binnen en buiten de kernen. We werken hierbij naar een duurzame gemeente voor toekomstige generaties.
Het mobiliteitsplan is opgebouwd uit een analyse waar vervolgens de visie en speerpunten op gebaseerd zijn. De ambities en speerpunten geven invulling aan de stappen die we zetten in de zogenoemde 'mobiliteitstransitie' naar meer gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit in plaats van de auto. Dit heeft als doel de veiligheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid te verbeteren.

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen door een uitgebreid participatieproces met inwoners en andere belanghebbenden binnen de gemeente. De doelenboom behorende bij de begroting, de visie 'Blij in Beesel' en de Duurzaamheidsvisie vormen een basis voor de speerpunten van dit mobiliteitsplan.

1.2 BEGIN MET HET WAAROM



Bijna elke verplaatsing komt voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor, een wandeling naar de supermarkt of een ontspannen fietstocht. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Beesel? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze 'Waarom-vraag' wordt beantwoord in de visie.

1.2.1 VISIE

Bij het opstellen van de visie staat de behoefte áchter de vraag naar mobiliteit centraal. Waar moet Beesel de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit? Deze vraag beantwoorden we in hoofdstuk 2, de mobiliteitsvisie. Deze bepalen we op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

1.2.2 PLAN

De visie is concreter gemaakt in het plan. In het plan kijken we 25 jaar vooruit en staat de hoe-vraag centraal: Hoe draagt het mobiliteitsbeleid bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Beesel. De vier programma's uit de begroting en de doelenboom vormen de basis voor de speerpunten van dit mobiliteitsplan.

- Programma 1: Beleven
- Programma 2: Samenkracht
- Programma 3: Fijn wonen en bedrijvig
- Programma 4: Veilige en dienstverlenende gemeente

In het plan kijken we hoe mobiliteit een positieve bijdrage kan leveren aan deze vier programma's. Hiervoor zijn per programma enkele speerpunten benoemd. Deze speerpunten zijn gebaseerd op de visie en ambities van de gemeente Beesel. Daarnaast zijn de uitgevoerde analyses en het participatieproces meegenomen in de totstandkoming van de speerpunten.

1.2.3 MEERJARENUITVOERINGSPROGRAMMA

In het meerjarenuitvoeringsplan geven we vervolgens antwoord op de 'Wat-vraag'. Wat moet de gemeente Beesel de komende jaren doen om de speerpunten te behalen. We vertalen de speerpunten naar concrete maatregelen die bijdragen aan de vier programma's en dus ambities van de gemeente. De gemeente Beesel is al tal van maatregelen aan het uitvoeren die een bijdrage leveren aan de genoemde speerpunten. Voor de maatregelen maken we een kostenindicatie en een planning. Het college en de gemeenteraad maken op basis van die informatie integraal onderbouwde keuzes.

1.3 LEESWIJZER

Dit mobiliteitsplan laat zien hoe de gemeente Beesel er in 2050 uitziet op het gebied van verkeer en mobiliteit. Het plan bestaat uit twee delen. We starten bewust met de kern van het plan: waar gaan we ons op richten. Dit is in deel A beschreven. Hoe we hiertoe zijn gekomen is in deel B beschreven.

Deel A: Mobiliteitsplan

In dit, voorliggende, deel beschrijven we de vier programma's en de bijbehorende speerpunten. Dit zijn de ambities op het gebied van mobiliteit van de gemeente Beesel. Ze zijn ondersteunend aan vier programma's van de begroting / doelenboom. Het mobiliteitsplan is een vertaling van alle uitgevoerde analyses en de opgehaalde informatie.

Deel B: Achtergrond

In deel B is alle achtergrond informatie samengevat. Deze informatie heeft geleid tot de vormgeving van Deel A; het mobiliteitsplan. De opgehaalde wensen, knelpunten en ambities met betrekking tot mobiliteit vanuit de samenleving zijn opgenomen in deel B. In dit deel is ook een samenvatting van de gebieds- en verkeersanalyse te lezen.



DEEL A
MOBILITEITSPLAN



2 VISIE

Deze visie is de basis van het mobiliteitsbeleid in de gemeente Beesel. Hierin schetsen wij het toekomstbeeld op mobiliteit voor de komende jaren. We beantwoorden in de visie in eerste instantie de 'waarom-vraag': Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Beesel en waarom hebben we een nieuw beleid nodig? Vervolgens geven we weer hoe de bestaande programma's relatie hebben met mobiliteit in onze gemeente. Bij deze thema's benoemen we dan ook de speerpunten op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. De invulling van deze speerpunten wordt verder uitgewerkt in het mobiliteitsplan.

ONZE LIGGING BIEDT VEEL POTENTIE

Onze gemeente kenmerkt zich door een aantal levendige kernen, veel groen en recreatiemogelijkheden. Alle voorzieningen binnen de gemeente zijn met de fiets of te voet bereikbaar. We liggen gunstig tussen de twee steden Roermond en Venlo die zowel met (e-)fiets als de trein, dankzij station Reuver, goed bereikbaar zijn. Dankzij de nabijgelegen A73 is de gemeente ook met de auto goed bereikbaar. Onze ligging en de verschillende mobiliteitsnetwerken onderscheid ons van andere Limburgse gemeenten. Dit biedt economische kansen maar ook mogelijkheden voor het welzijn van onze inwoners. Iedereen moet toegang hebben tot mobiliteit en in Beesel zijn al veel verschillende vormen van mobiliteit mogelijk.

Onze ligging brengt ook met zich mee dat nauwelijks sprake is van doorgaand verkeer. Verkeer dat in onze gemeente rijdt moet ook in onze mooie gemeente zijn. Dit zijn dus vooral onze eigen inwoners, bedrijven en bezoekers en hiermee hebben onze inwoners en bedrijven ook zelf invloed op de impact van het verkeer.

Als we naar ons wegennet kijken is deze al aardig op orde. We hebben een logische structuur van wegen met 30 en 60 km/u wegen waarbij de Rijksweg de hoofdontsluiting vormt met 80, 50 en een klein gedeelte 30 km/u in het centrum. Grote aanpassingen in deze structuur zijn dan ook niet nodig. Op inrichtingsniveau zien we wel dat wegen zijn ingericht volgens de normen uit het verleden en aanpassingen gewenst zijn om deze weer te laten voldoen aan de nieuwste richtlijnen en ontwikkelingen.

Wandel- en fietsstructuren zijn op orde en dat aangevuld met het openbaar vervoer heeft de gemeente een mooie basis om de volgende stap te zetten in de mobiliteitstransitie.

Onze potentie wordt momenteel nog onvoldoende benut omdat we nog in de traditionele denkwijze zitten waarin we hoofdzakelijk nog gericht zijn op de auto en autobezit. Die omslag van denken en doen komt niet van vandaag op morgen maar willen we wel starten zodat wij de potentie optimaal benutten en klaar zijn voor de toekomst.

WAAROM IS MOBILITEIT BELANGRIJK VOOR DE GEMEENTE BEESEL?

Mobiliteitsbeleid is de basis voor de aanpak om de aanwezige potentie te benutten om zo bij te dragen aan de gemeenschap. In Beesel 'bouwen we aan onze gemeenschap, voor vandaag en morgen'. Mobiliteit heeft direct invloed op de bereikbaarheid van de gemeente en omgeving, de leefbaarheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling. Bij het bouwen aan onze toekomst van onze gemeente kijken we tevens naar de knelpunten van nu en hoe we deze kunnen oplossen in het licht van onze koers. Het betreft hier de volgende vraagstukken:

- Het aantal verkeersongevallen in de gemeente Beesel (zien we ook landelijk) is de afgelopen jaren gestegen. Deze trend willen we doorbreken. Ook door onze inwoners wordt verkeersonveiligheid ervaren.
- Er wordt overlast ervaren van vrachtverkeer door de woongebieden. Dit heeft invloed op de verkeersveiligheid maar ook zeker op de leefbaarheid. Voorbeelden hiervan zijn de Mariastraat en de Heerstraat. Maar denk ook aan de bevoorrading van onze winkels, huidige en nieuwe bedrijven en dergelijke. Hoe gaan we dit op de lange termijn oplossen?
- In de gemeente Beesel worden nieuwe woningen gerealiseerd. Dit zal extra verkeersbewegingen met zich meebrengen. Met behulp van dit mobiliteitsbeleid denken we na hoe we deze extra verkeersbewegingen zo goed mogelijk kunnen inpassen zodat we bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
- De gemeente Beesel heeft een flinke duurzaamheidsopgave en mobiliteit is hierin een belangrijke factor. Hoe kunnen we zorgen dat de ecologische footprint van mobiliteit wordt verkleind?
- Het meer profileren als toeristische gemeente leidt tot meer verkeer. Hoe gaan we dit faciliteren?

ONZE VISIE OP BASIS VAN DE VIER PROGRAMMA'S

De visie is uitgewerkt aan de hand van programma's en speerpunten. Deze programma's zijn voortgekomen uit ambities van de gemeente Beesel, analyses en een participatietraject. Het bestaande beleid, met daarin geformuleerde ambities, is geanalyseerd. Dit plan staat niet op zichzelf maar is sterk verbonden met het bestaande en toekomstige beleid vanuit andere beleidsvelden. Het mobiliteitsplan is een verdieping op de visie 'Blij in Beesel', de doelenboom behorende bij de begroting en de visie en doelstellingen van Trendsportal. De vastgestelde programma's (uit de doelenboom en de begroting) vertalen wij door in speerpunten voor dit mobiliteitsplan. Voor de volgende vier programma's uit de doelenboom kan mobiliteit een bijdrage leveren. Welke bijdrage mobiliteit precies levert is vertaald naar een aantal speerpunten per programma.

Elk speerpunt is toegewezen aan een programma. Er zijn echter ook speerpunten (en maatregelen) die meerdere programma's raken. Een harde lijn tussen de programma's en speerpunten is dus niet te maken.

Programma Beleven

Met het programma 'Beleven' dagen we iedereen uit tot bewegen. Bewegen is gezond en wij zijn en willen een gezonde, actieve en levendige gemeente zijn. Mobiliteit draagt hieraan bij. Fietsen en lopen is een belangrijke en actieve manier van verplaatsen. Daarom willen we ervoor zorgen dat de inwoners van Beesel met plezier de fiets pakken of te voet gaan.

Het programma Beleven richt zich ook op recreatie binnen onze gemeente. Als aantrekkelijke bestemming streven we ernaar om de toeristische ervaring te versterken. Gastvrijheid en toegankelijkheid staan bij ons centraal. We willen dat zowel onze inwoners als bezoekers eenvoudig hun weg vinden naar recreatieve voorzieningen en optimaal kunnen genieten van de recreatieve routes.

» Speerpunt: Focus op actieve mobiliteit
» Speerpunt: Aantrekkelijke routes voor recreëren dragen bij aan een aantrekkelijke en gastvrije gemeente

Programma Samenkracht

Sociale contacten in je omgeving geven voldoening en zorgen voor een gevoel van veiligheid en verbondenheid. Saamhorigheid is een waarde die wij hoog in het vaandel hebben. Betrokkenheid bij de buurt, straat, kern of gemeente is daarbij vanzelfsprekend. Als dorp kennen we elkaar, de lokale organisaties en verenigingen, waardoor we snel contact leggen en zaken snel kunnen bespreken en oppakken. De kleinschaligheid van onze gemeenschap is hierbij een groot voordeel. Dit zetten we ook in op het gebied van mobiliteit.

We streven naar een inclusieve samenleving waar iedereen zich thuis voelt, zelfredzaam is en naar vermogen kan deelnemen. Zowel fysiek als sociaal is de omgeving zo ingericht dat iedereen kan meedoen, wordt gestimuleerd tot een gezonde leefstijl en toegang heeft tot de beschikbare voorzieningen. Omdat een groot deel van (het gevoel van) verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door onze eigen inwoners hebben we hier ook samen een verantwoordelijkheid in.

» Speerpunt: Toegankelijkheid vergroten
» Speerpunt: Samen met onze partners werken we aan een veilig mobiliteitsnetwerk

Programma Fijn wonen en bedrijvig

In de gemeente Beesel is het prettig wonen, werken, ondernemen en recreëren. Inwoners genieten van de mooie dorpen en de groene omgeving. De aantrekkelijke en schone leefomgeving spreekt alle doelgroepen aan. Een goede bereikbaarheid van de voorzieningen draagt hier aan bij. Evenals het bevorderen van duurzamere vormen van mobiliteit.

We willen het bestaande mobiliteitsnetwerk in Beesel nog beter benutten. Het aanwezige treinstation zorgt voor een goede verbinding met het openbaar vervoer. Daarnaast zijn alle lokale voorzieningen en de twee nabijgelegen steden gemakkelijk bereikbaar met de fiets. Dankzij de A73, die door de gemeente loopt, is Beesel uitstekend bereikbaar per auto.

» Speerpunt: We ontwerpen wijken en wegen via het STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) principe
» Speerpunt: We stimuleren duurzame mobiliteit
» Speerpunt: We hebben aandacht voor het tegengaan van overlast van gemotoriseerd verkeer

Programma Veilige en dienstverlenende gemeente

Het is van groot belang dat inwoners en bezoekers veilig zijn en zich veilig voelen in de gemeente Beesel. Helaas is dit niet overal in de gemeente het geval. Na 2021 is te zien dat het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers toeneemt. Landelijk gezien is deze toename eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door onder andere de smartphone. Dit vraagt om extra aandacht en gerichte maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en een veilige leefomgeving voor iedereen te waarborgen. We zetten ons in om een verkeersomgeving te creëren waarin deze groepen zich veilig kunnen verplaatsen.

» Speerpunt: We beschermen kwetsbare verkeersdeelnemers
» Speerpunt: We zorgen voor verkeersveilige routes







3 MOBILITEITSPLAN

In het mobiliteitsplan maken we de visie op mobiliteit in de gemeente Beesel concreter. Hiervoor hebben we per programma speerpunten benoemd. Aan elk speerpunt werken wij door het uitvoeren van enkele acties. Deze acties worden in het uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt naar concrete maatregelen.

3.1 PROGRAMMA 1: BELEVEN



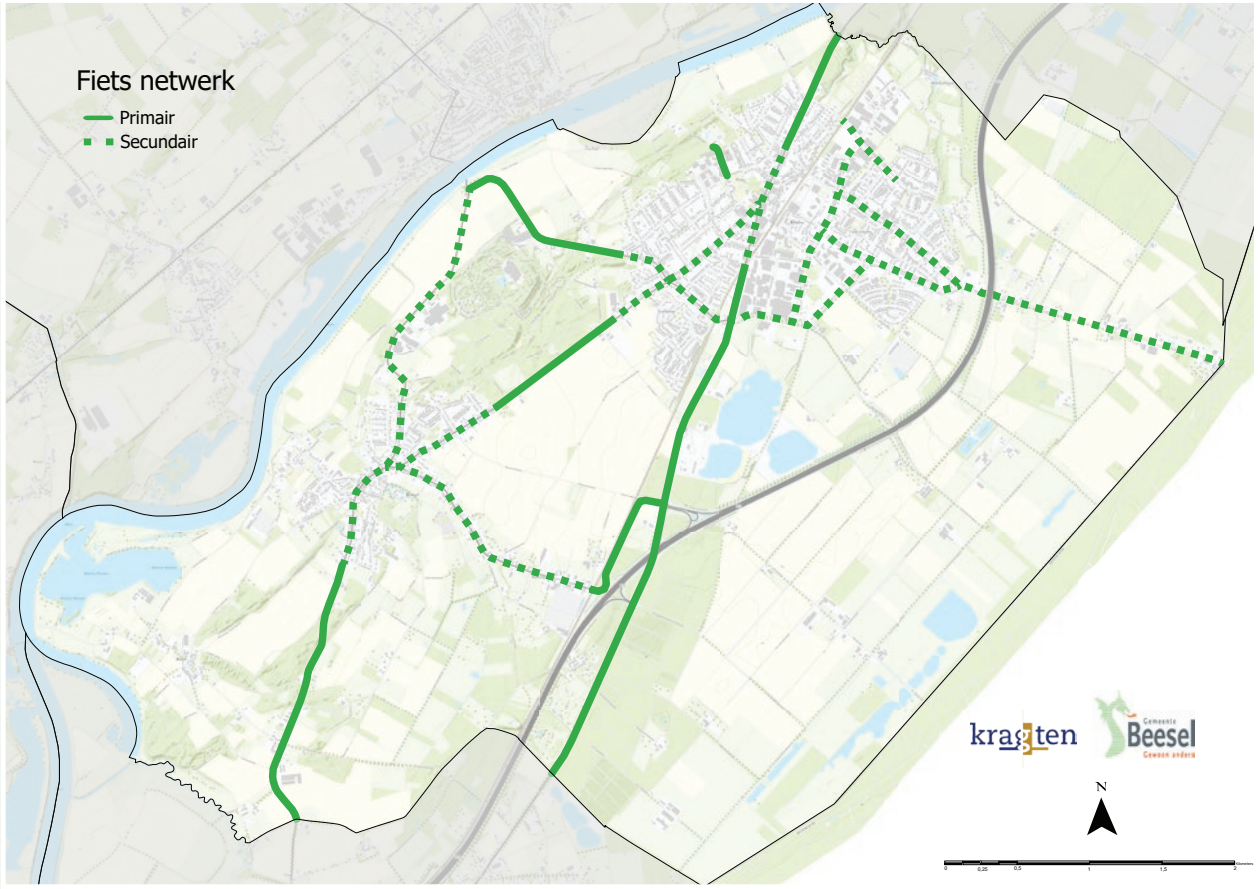
SPEERPUNT 1.1: FOCUS OP ACTIEVE MOBILITEIT

In de gemeente is lopen en fietsen de meest voorkomende recreatieve activiteit. Hierdoor zijn al tal van wandel- en fietsroutes in onze gemeente te vinden, zowel voor onze bezoekers maar ook voor onze inwoners. We dagen iedereen uit tot bewegen en richten ons daarom op het stimuleren van lopen en fietsen in de gemeente Beesel. In de gemeente kan dat ook goed want bijna alle dagelijkse voorzieningen binnen de gemeente zijn goed te bereiken met de fiets of te voet. Zoals basisscholen, winkels maar ook openbaar vervoer. Zelfs de nabijgelegen steden zijn met de (e-)fiets goed te bereiken. We weten, via de enquête, dat veel inwoners die de auto pakken als tweede mogelijkheid de fiets hebben aangegeven. Er is dus potentie om vaker de fiets te pakken.

Meer lopen en fietsen draagt bij aan de gezondheid maar heeft ook tal van andere voordelen. De auto laten staan en vaker de fiets pakken, zal de overlast van gemotoriseerd verkeer verlagen. Inwoners ervaren overlast van te hard rijdend maar ook van te veel verkeer. Alleen bewust zijn van de voordelen van lopen en fietsen is niet genoeg. De voorzieningen voor fietsers zoals goede, veilige fietspaden en goede fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen of fietsnietjes, zijn voorwaarden voor meer fietsers. Hetzelfde geldt voor voetgangers. De voetpaden in Beesel moeten veilig en goed onderhouden zijn.

Waar gaan we ons op richten?

- Een veilig en comfortabel en dekkend wandelnetwerk: in principe kun je bijna overal te voet komen maar hierbij spelen met name aspecten als onderhoudsniveau en veilige oversteeklocaties een belangrijke rol.
- Een veilig en comfortabel en dekkend fietsnetwerk (zie netwerkkaart hiernaast): In Beesel kun je tussen de kernen fietsen. Soms is een vrijliggend fietspad aanwezig en soms moet men zich mengen tussen het overige verkeer. Menging van verkeer mag wanneer de inrichting van de weg daarbij aansluit. Fietsers moeten zich op een veilige manier kunnen mengen met het overige verkeer binnen de kernen.
- We gaan het fietsen en lopen stimuleren: We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij bestaande of nieuw te ontwikkelen regionale campagnes. Met name die van Trendsportal.
- We verbeteren de fietsvoorzieningen: Op basis van de motie ‘fietsvoorzieningen gemeente Beesel’ van 9 november 2023 is onderzoek gedaan naar de fietsvoorzieningen in de gemeente. Op basis van dit onderzoek gaan we aan de slag met de verbeterpunten.



Toekomstige netwerkkaart fiets

SPEERPUNT 1.2: AANTREKKELIJKE ROUTES VOOR RECREËREN DRAGEN BIJ AAN EEN AANTREKKELIJKE EN GASTVRIJE GEMEENTE

Beesel biedt een breed scala aan recreatieve mogelijkheden, van prachtige natuurgebieden tot gezellige dorpskernen. Bezoekers zijn meer dan welkom om te genieten van al het moois dat onze gemeente te bieden heeft. Niet alleen onze bezoekers genieten hiervan maar uiteraard ook zeker onze inwoners. We zetten als gemeente in op brede welvaart, wat betekent dat we voor onze inwoners een goede balans tussen wonen, werken en recreatie nastreven. Daarom zorgen we voor logische en aantrekkelijke recreatieve routes. We willen inwoners en bezoekers helpen om hun weg te vinden, zodat ze optimaal kunnen profiteren van hun tijd in Beesel. Daarom besteden we veel aandacht aan het ontwikkelen van logische, gebruiksvriendelijke en aantrekkelijke routes die bezoekers maar natuurlijk ook onze inwoners goed op weg helpen. Duidelijke, herkenbare bewegwijzering helpt hierbij. Maar ook een goede samenwerking met de recreatieve ondernemers in de gemeente.

In Beesel vinden we het belangrijk dat inwoners zich verbonden voelen met hun eigen kern of wijk. Hiervoor is ruimte voor ontmoeting nodig. Dit gaat hand in hand met de sterke ontwikkeling van de toeristische economie. Ook vanuit recreatie is er vraag naar genoeg bezoek- en verblijfsruimte. Door gebruik te maken van het STOMP-principe (zie speerpunt 3.1) kan er meer ruimte voor ontmoeten gecreëerd worden.

Op dit moment zijn er diverse recreatieve fiets- en wandelroutes in de gemeente Beesel. In onze visie ‘recreatie & toerisme In het spoor van de draak’ vragen we al aandacht voor het optimaliseren van de routestructuren. Deze routes, maar ook ondernemers of mooie locaties, zijn aangegeven met verschillende bordjes. De diversiteit aan bewegwijzering maakt dat bezoekers het overzicht verliezen.

Daarnaast geeft het een rommelig straatbeeld wat geen recht doet aan de gewenste uitstraling van de gemeente.

Waar gaan we ons op richten?

- We optimaliseren recreatieve routes en maken eenduidige afspraken over het onderhoud.
- We zorgen voor uniforme bewegwijzering. Daarvoor moeten we de verschillende soorten bewegwijzering in beeld brengen. De doelgroep (bijvoorbeeld fietser, voetganger, recreant…etc.) is daarbij ook van belang.

3.2 PROGRAMMA 2: SAMENKRACHT



SPEERPUNT 2.1: TOEGANKELIJKHEID VERGROTEN

Wij vinden het belangrijk dat alle inwoners kunnen deelnemen aan de gemeenschap. Mobiliteit is daarbij een sleutel. De infrastructuur moet goed zijn voor alle doelgroepen, of het nu gaat om voetgangers, fietsers of gebruikers van het openbaar vervoer. Dat kan alleen als ook iedereen de mogelijkheid heeft om de voorzieningen, het gemeenschapshuis of vrienden te bezoeken. Iedereen, ongeacht hun financiële situatie, fysieke of geestelijke beperking of andere reden, heeft toegang tot mobiliteit en kan zich goed en veilig verplaatsen. In onze gemeente heeft iedereen recht op mobiliteit en mag er geen sprake zijn van mobiliteitsarmoede.

Voor alle doelgroepen is het belangrijk dat de infrastructuur op orde is. Voetpaden op belangrijke verbindingsroutes in het netwerk moeten breed genoeg zijn voor een rolstoel of kinderwagen. De scholieren moeten geen last hebben van hobbelige fietspaden, onderweg naar school. Ouderen moeten gemakkelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

We vinden het vanuit de woonzorgvisie belangrijk dat de geclusterde woon-zorgvormen verspreid zijn over de verschillende kernen en wijken, dit betekent dat we ook alle kernen moeten voorzien van goed toegankelijke voetpaden voor deze doelgroep. Met behulp van logische geplaatste blindengeleidelijnen moeten slechtzienden zich goed kunnen verplaatsen. Uit het participatietraject blijkt dat dit nu nog niet overal het geval is, met name in het centrum van Reuver.

Fietsen en lopen is een laagdrempelige manier om je te verplaatsen binnen en buiten de gemeente. Een deel van de inwoners van Beesel heeft echter geen fiets in hun bezit. Dit is de meest genoemde reden op de vraag waarom zij niet fietsen. Het is nog niet duidelijk waarom zij geen fiets hebben. We weten niet of dit komt doordat zij fysiek niet in staat zijn om te fietsen, omdat zij nooit hebben geleerd te fietsen of omdat zij geen fiets kunnen betalen. We willen meer inzicht krijgen in hoeverre de inwoners toegang hebben tot mobiliteit.

Waar gaan we ons op richten?

- We brengen de mate van mobiliteitsarmoede in de gemeente in beeld én onderzoeken hoe we dit kunnen verbeteren. Regionaal is hier eerder al onderzoek naar gedaan maar heeft nog onvoldoende diepgang om concrete uitspraken voor de gemeente Beesel te doen. Samen kijken we of dit onderzoek uitgebreid moet worden.
- We blijven ouderen stimuleren om gebruik te maken van het OV zodat zij zo lang mogelijk actief deel kunnen nemen aan de maatschappij. We zetten daarvoor de Kommee campagne voort. Deze campagne is via Trendsportal opgezet.
- Toegankelijkheid voetpaden kernen op orde: We zorgen dat de voetpaden in de kernen goed toegankelijk zijn dus egaal en goed onderhouden. We zorgen voor een dekkend, toegankelijk netwerk van voetpaden.

- Blindengeleidelijnen verbeteren. We weten dat, met name in het centrum Reuver, de blindengeleidelijnen niet overal logisch gepositioneerd zijn. Dit gaan we verbeteren zodat ook slechtzienden zich goed kunnen verplaatsen door de gemeente. Hierover is al overleg geweest met het Gemeentelijk Gehandicaptenplatform Beesel en PSW.

SPEERPUNT 2.2: SAMEN MET ONZE PARTNERS WERKEN WE AAN EEN VEILIG MOBILITEITSNETWERK

De veiligheid van onze inwoners staat centraal. Iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen én zich veilig voelen in het verkeer, ongeacht het vervoersmiddel. Samenwerking tussen inwoners, scholen, werkgevers en de gemeente is noodzakelijk om verkeersveiligheid te verbeteren. Door in gesprek te gaan met de inwoners, en niet alleen te kijken naar ongevallencijfers, hebben we in beeld op welke locaties de verkeersveiligheid aandacht verdient. Door ervaringen en suggesties mee te nemen, creëren we een mobiliteitsnetwerk dat aansluit bij de behoeften van de gemeenschap en waarin gebruikers zich veilig voelen. Door ervaringen en suggesties mee te nemen, creëren we een mobiliteitsnetwerk dat aansluit bij de behoeften van de gemeenschap en waarin iedereen zich veilig voelt.

Veiligheid en het gevoel van veiligheid in het verkeer heeft grotendeels te maken met het gedrag van de verkeersdeelnemers. De meeste verkeersdeelnemers in de gemeente Beesel zijn echter de bewoners zelf. Het zijn ook dezelfde bewoners die de onveiligheid ervaren. We hebben als Beeselse samenleving dus zelf veel invloed op de verkeersveiligheid (en het gevoel van). We zetten ons daarom in voor het vergroten van de verkeersveiligheid door middel van campagnes, educatieprogramma's en samenwerkingen met scholen, clubs/verenigingen, kernoverleggen, bedrijven, andere organisaties of individuele bewoners.

Waar gaan we ons op richten?

- Samenwerking met scholen, ondernemers, werkgevers en andere organisaties om de verkeersveiligheid te vergroten.
- Het verkeersgedrag in de wijk verbeteren we via campagnes. Deze campagnes maken wij op maat van de gemeente of per wijk zodat de campagne goed aansluit bij de onze inwoners. Hiermee vergroten we het effect.
- We stimuleren vrijwilligersinitiatieven. Samen staan we sterk dus we gaan vrijwilligersinitiatieven faciliteren en stimuleren. Zowel op het gebied van verkeersveiligheid maar ook op het gebied van innovatie of slimmere mobiliteitsoplossingen.



3.3 PROGRAMMA 3: FIJN WONEN EN BEDRIJVIG

SPEERPUNT 3.1: WE ONTWERPEN WIJKEN EN WEGEN VIA HET STOMP-PRINCIPE

We zetten fietsers en voetgangers op één bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bestaande infrastructuur. Dit doen we door in te zetten op het STOMP-principe. Het STOMP-principe begint met denken vanuit de voetganger, gevolgd door de fietser, openbaar vervoer en mobility as a service (deelmobiliteit). Daarna wordt de privéauto pas meegenomen in de inrichting.



Figuur 1 STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Privéauto

Wat is het 'STOMP-principe'?

Het STOMP-principe is een manier om ervoor te zorgen dat bij het ontwerpen van nieuwe wijken of gebieden de mens en duurzame vervoersmiddelen centraal staan. Het principe helpt stedenbouwkundigen om eerst te denken aan de manieren waarop mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, voordat ze rekening houden met de auto.

Wat betekent STOMP precies?

- Stappen (lopen): Eerst wordt gekeken hoe mensen lopend gemakkelijk bij voorzieningen kunnen komen, zoals winkels of scholen. Dit betekent dat er veilige en aantrekkelijke looproutes moeten zijn.
- Trappen (fietsen): Daarna wordt nagedacht over hoe het gebied goed bereikbaar is met de fiets. Dit houdt in dat er directe en comfortabele fietspaden worden aangelegd.
- Openbaar vervoer: Vervolgens wordt het gebied aangesloten op het openbaar vervoer, zoals bussen of treinen, en wordt gekeken of deze verbindingen handig zijn voor de mensen die er wonen.
- Mobility as a Service (MaaS): Dan wordt nagedacht over extra diensten zoals deelauto's of deelsteps, en waar deze het beste geplaatst kunnen worden.
- Privéauto: Pas als laatste wordt gekeken of en hoe het gebied bereikbaar moet zijn met de auto en waar parkeerplaatsen moeten komen.

Het STOMP-principe helpt dus om een gebied zo in te richten dat mensen eerst aangemoedigd worden om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te nemen, waardoor het gebied uiteindelijk leefbaarder en duurzamer wordt.

Dit principe geldt als startpunt en helpt om nieuwbouwlocaties zodanig te ontwerpen dat wandelen en fietsen centraal staat en er meer openbare ruimte beschikbaar is voor groen en recreatie. Concreet betekent dit dat voor de voetganger en fietser directe routes worden gerealiseerd naar het centrum en station.
Voor de auto wordt deze directe route niet gerealiseerd maar worden juist directe verbindingen naar de Rijksweg gerealiseerd zodat deze snel hun route naar de A73 kunnen vervolgen.

De bewoner mag nog steeds met de auto naar het centrum maar moet dan wel een stukje omrijden. Om dit goed mogelijk te maken is de locatiekeuze van een ruimtelijke ontwikkeling al belangrijk. Deze locaties moeten zo liggen dat het autoverkeer niet door de kern hoeft om de Rijksweg en de A73 te bereiken. In de gemeente Beesel zijn er uitstekende locaties voor deze ontwikkelingen. Deze locaties lenen zich bij uitstek voor het STOMP-principe. Juist door de gunstige ligging bij de A73 en het treinstation in Reuver.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en uitleggebieden passen we het STOMP-principe toe. Hiermee ontzien we de huidige woonwijken zoveel mogelijk van extra autoverkeer en proberen we directe loop- en fietsroutes te creëren naar de voorzieningen (winkels, scholen, station). Daarnaast kan bij een nieuwe ontwikkeling meteen nagedacht worden over het implementeren van deelvervoer, lagere parkeernorm, parkeren achter het huis of parkeerkoffers. Zeker wanneer de ontwikkeling wordt gericht op de forens, is het stimuleren van de fiets voor korte afstand en de trein voor de langere afstand een goed alternatief.

In bestaande wijken gaan we kijken of herinrichting volgens het STOMP-principe mogelijk is, waarbij aandacht wordt besteed aan meer ruimte voor de voetganger en fietser in plaats van de auto. We kijken ook naar de hoeveelheid en locaties van parkeervoorzieningen. Door meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, zorgen we voor een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dit doen we in eerste instantie wanneer wegen of wijken aan onderhoud toe zijn.

Waar gaan we ons op richten?

- Het STOMP-principe toepassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij nieuwe ontwikkelingen kan bij uitstek volgens dit principe worden gewerkt waarbij de voetganger en fietser op één staan.
- Het STOMP-principe nastreven bij reconstructies / revitaliseringen bestaande wegen en wijken. In bestaande wijken proberen we meer ruimte te creëren voor de voetganger en fietser.

SPEERPUNT 3.2: WE STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

We stimuleren duurzame mobiliteit in Beesel, zowel voor inwoners als bezoekers. Hiermee creëren we een schonere en gezondere leefomgeving. Dit doen wij enerzijds door het netwerk én de voorzieningen beter in te richten voor duurzame vervoerswijzen zoals lopen en fietsen. Denk hierbij aan fietsvoorzieningen zoals (veilig) fietsparkeren op de juiste plekken of oplaadpunten. Wij gaan ook het lopen en fietsen aanmoedigen bij inwoners, bedrijven en bezoekers.

De huidige openbaar vervoer voorzieningen, met name in Reuver, zijn goed. Aanvullend hierop kunnen we inzetten op het verbeteren van de verbinding en frequentie richting Roermond en Venlo, en zo de Maaslijn stimuleren. Dit zorgt voor een aantrekkelijk alternatief voor vele inwoners die omliggende gemeenten (en verder weg) werken.

Als de auto, of andere privévoertuigen toch gebruikt moeten worden, dan doen we dat zo groen mogelijk. Denk hierbij aan elektrische auto's, waar we laadpalen voor moeten faciliteren op strategische plekken.

Dit geldt ook in de transportsector, waar we bedrijven stimuleren om in te zetten op alternatieve brandstoffen, zoals elektriciteit en waterstof.

Het inzetten op meer gebruik van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit kan ook gevolgen hebben voor het parkeerbeleid. Door middel van het opstellen van dit parkeerbeleid en een vertaling hiervan naar nieuwe parkeernormen in een Nota parkeernormen zijn we ook hiermee klaar voor de toekomst.

Waar gaan we ons op richten?

- We passen slimme regionale mobiliteitsoplossingen ook in Beesel toe, mits deze voor ons geschikt zijn.
- De mobiliteitsmakelaar van Trendsportal helpen de toeristische sector om bezoekers op een duurzame manier te laten reizen.
- Met behulp van de logistiek makelaars van Trendsportal helpen we de logistieke sector te vergroenen.
- De mobiliteitsmakelaars van Trendsportal helpen werkgevers om hun werknemers duurzamer te laten reizen. De gemeente geeft hierbij het goede voorbeeld door hun eigen werknemers te stimuleren.
- Wanneer aan de infrastructuur wordt gewerkt wordt dit met duurzame en circulaire materialen gedaan.
- Trendsportal doet een onderzoek naar de mogelijkheden voor deelmobiliteit in de gemeente
- Opstellen parkeerbeleid en Nota parkeernormen.

SPEERPUNT 3.3: WE HEBBEN AANDACHT VOOR HET TEGENGAAN VAN OVERLAST VAN GEMOTORISEERD VERKEER

Onze bedrijventerreinen voorzien banen voor onze inwoners, maar ook voor mensen van buitenaf. Een goede bereikbaarheid van deze bedrijven is daarin belangrijk. In de gemeente is het zoeken naar een juiste balans tussen bereikbaarheid en fijn wonen. Met name in Reuver ervaren bewoners overlast van het gemotoriseerd verkeer (met name vrachtverkeer) wat door de woonstraten rijdt. Deze overlast willen we zoveel mogelijk verminderen. Het betreft hier met name wegen als de Mariastraat en Heerstraat.

Mariastraat

In de Mariastraat wordt overlast ervaren van het vrachtverkeer. Om hier objectief uitspraken over te doen zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Deze hebben plaatsgevonden tussen 13 en 30 september 2024. Op een tweetal locaties zijn de intensiteiten geteld waarbij onderscheid is gemaakt tussen licht (auto), middel zwaar (busjes, auto met aanhanger, kleine vrachtwagen) en zwaar verkeer (vrachtwagen met aanhanger of oplegger). Tevens is de snelheid gemeten waarbij geen onderscheid is gemaakt naar voertuigcategorie.

Telling Mariastraat		13 sept t/m 30 sept 2024			Hele dag				
Mariastraat-Noord (Keulseweg - Chamottestraat)									
	V85	Aantal/ mvt	zwaar (vv)	%	middel	%		auto	%
RI Noord	49	1459	84	5,8	153	10,5		1222	83,8
RI zuid	51	1485	94	6,3	124	8,4		1267	85,3
Totaal		2944	178	6	277	9,4		2489	84,5

Telling Mariastraat		13 sept t/m 30 sept 2024			Hele dag				
Mariastraat-Zuid (Berghofweg - C Ruijsstraat)									
	V85	Aantal/ mvt	zwaar (vv)	%	middel	%		auto	%
RI noord	47	1143	63	5,5	108	9,4	14,9	972	85
RI zuid	46	887	47	5,3	103	11,6	16,9	737	83,1
Totaal		2030	110		211			1709	

Intensiteit

De totale intensiteiten liggen binnen de richtlijnen voor een erftoegangsweg. Deze richtlijn ligt voor een weg als de Mariastraat op 3.500 – 4.500 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op de Mariastraat noord blijft daar onder. Ten opzichte van de verkeerstelling (26 juni – 10 juli 2023) is de totale hoeveelheid verkeer afgenomen. Ook de intensiteit van het zware vrachtverkeer is afgenomen.

In het verleden zijn keuzes gemaakt over de routes van het vrachtverkeer door met name de Mariastraat. Gezien de huidige locaties van bedrijven zijn dit de logische routes. Gezien de intensiteiten is er geen noodzaak om maatregelen te treffen om de intensiteiten te verlagen. Daarnaast is een eenvoudige maatregel ook niet aanwezig omdat dit altijd leidt tot het verplaatsen van het probleem. Dat wil niet zeggen dat overlast ervaren kan worden doordat vrachtverkeer in combinatie met een gevoel van onveiligheid kan geven.

In de omgevingsvisie bepalen we de lange termijn visie voor de locatie van bedrijventerreinen mede met behulp van input vanuit het MKBA traject.

Snelheid

De maximaal toegestane snelheid is 30 km/u. De V85 (85% van het verkeer rijdt niet harder dan deze snelheid en is de norm waar verkeerskundigen en politie mee rekenen) ligt beduidend hoger dan de toegestane snelheid. Deze komt bijna aan de 50 km/u. Dit is te hoog en draagt bij aan een hoger risico en een onveilig gevoel.
Wanneer gekeken wordt naar de inrichting van de weg draagt het wegbeeld nu niet bij aan het verlagen van de
snelheid. Het huidige wegbeeld is een geasfalteerde weg met beperkte snelheidsverlagende maatregelen met een markering die een smalle strook voor de fietser suggereert. Hiermee is de auto de "baas" op de weg.

Het toepassen van fysieke maatregelen als drempels, plateaus en dergelijke zijn niet mogelijk als gevolg van trillingen en geluidshinder. Pilots hebben dit reeds ook al uitgewezen. Ook het toepassen van versmallingen en asverspringingen zijn niet gewenst omdat daar de fietser de dupe van wordt in combinatie met het vrachtverkeer. Een maatregel die wel toegepast kan worden is het aanbrengen van brede rode fietssuggestiestroken. Hiermee krijgt de fietser een duidelijke positie op de weg en wordt visueel een smaller wegbeeld gecreëerd wat enerzijds bijdraagt aan een lagere snelheid van het verkeer en anderzijds aan de kwaliteit van de leefomgeving. Deze maatregel is goed te combineren met een gedragscampagne waar weggebruikers wordt opgeroepen tot meer begrip voor elkaar en een lagere snelheid. Dit kan zeker in de Mariastraat een positief effect hebben omdat de weggebruikers hoofdzakelijk eigen inwoners en bedrijven zijn. Deze campagne kan ook uitgevoerd worden zonder de fysieke aanpassing maar heeft wel het meeste effect in combinatie. Dit snelheidsissue speelt op meerdere wegen in Beesel en kan dus ook gecombineerd worden met een gemeentebrede aanpak.



Heerstraat

Ook in de Heerstraat is in dezelfde periode gemeten.

Telling Heerstraat		13 sept t/m 30 sept 2024				Hele dag			
Heerstraat 1 (Overweg - Sterrenboschweg)									
	V85	Aantal/ mvt	zwaar (vv)	%	middel	%	MZ	auto	%
RI oost	45	2673	120	4,5	205	7,7	12,2	2348	87,8
RI west	46	2581	118	4,6	182	7,1	11,6	2281	88,4
Totaal		5254	238	4,5	387	7,4	11,9	4629	88,1

Telling Heerstraat		13 sept t/m 30 sept 2024				Hele dag			
Heerstraat 2 (Burg. Moorenstraat - P. Vranckelaan									
	V85	Aantal/ mvt	zwaar (vv)	%	middel	%	MZ	auto	%
RI oost	42	1761	67	3,8	142	8,1	11,9	1552	88,1
RI west	44	1773	71	4,0	134	7,6	11,6	1568	88,4
Totaal		3534	138	3,9	276	7,8	11,7	3120	88,3

Intensiteit

Het eerste gedeelte van de Heerstraat heeft een intensiteit die net boven de gewenste richtlijn ligt. De weg kan dit wel verwerken en dit leidt niet tot afwikkelingsproblemen. Het aandeel vrachtverkeer ligt binnen de richtlijnen. Vooralsnog is op basis van het bestaande wegennet geen mogelijkheid om het verkeer elders te laten rijden. In combinatie met andere ontwikkelingen willen we een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren om de Hovergelei op te waarderen als alternatieve ontsluiting.



Snelheid

De snelheden in de Heerstraat zijn lager dan in de Mariastraat, maar aan de hoge kant voor een 30km/u weg. Het aanbrengen van brede rode suggestiestroken in combinatie met een gedragscampagne zal bijdragen aan de verlaging van de snelheid. Toch wachten we hiermee tot de uitkomsten van de studie naar de opwaardering van de Hovergelei bekend zijn.

Buitengebied

In het buitengebied zijn bepaalde routes aangewezen voor vrachtverkeer. Indien deze routes niet worden gerespecteerd, kan in eerste instantie de afstemming met de bedrijven worden gezocht en in het uiterste geval dienen de routes afgedwongen te worden door middel van natuurlijke handhaving.

Daarnaast richten we ons op het bevorderen van bewustwording en het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers, om zo de overlast te verminderen en de verkeersveiligheid te verhogen. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een bewustwordingscampagne voor zowel fietsers als landbouwverkeer die de weg gezamenlijk gebruiken.

Waar gaan we ons op richten?

- Monitoring gebruik toegewezen routes vrachtverkeer (binnen en buiten de bebouwde kom). We monitoren of gemaakte afspraken worden nagekomen en waar nodig spreken we daar bedrijven hier op aan. Dit doen wij aan de hand van eventuele klachten en periodieke metingen.
- Verkeerseducatie/ bewustwording fietsers en vracht- en landbouwverkeer op één weg. We voeren een campagne waarin fietser en het zwaar verkeer meer begrip voor elkaar hebben waardoor dit moet leiden tot een groter gevoel van verkeersveiligheid.
- Gedragscampagne snelheid. Door onze inwoners bewust te maken van hun eigen gedrag en eigen rol in de verkeersveiligheid als gevolg van hun snelheid proberen we hun aan te spreken op hun verantwoordelijkheid om zo de snelheid te verlagen.
- Haalbaarheidsstudie naar het opwaarderen van de Hovergelei. Dit onderzoek geeft inzicht in de kansen (bv ontlasten Heerstraat) en haalbaarheid (opwaarderen spoorwegovergang, grond eigendommen, procedures en onderzoek)
- Het aanbrengen van rode (fiets)suggestiestroken. Op wegen waar de snelheid te hoog is, de weg breed en we met fysieke maatregelen (drempels e.d.) niets kunnen doen in verband met zwaar vrachtverkeer brengen we brede rode (fiets)suggestiestroken aan om het wegbeeld visueel te versmallen en een plek voor de fietser te creëren.

3.4 PROGRAMMA 4: VEILIGE EN DIENSTVERLENENDE GEMEENTE



SPEERPUNT 4.1: WE BESCHERMEN KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS

Iedereen heeft recht op veiligheid en sommige doelgroepen hebben daar extra bescherming of aandacht voor nodig. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen, mensen met een beperking, en fietsers verdienen speciale aandacht. We zetten ons in om een verkeersomgeving te creëren waarin deze groepen zich veilig kunnen verplaatsen.

Kinderen behoren tot kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarom investeren we in veilige schoolzones met duidelijke oversteekplaatsen (zoals bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het IKC Beesel). Ook zorgen we voor veilige speelomgevingen waar kinderen onbezorgd buiten kunnen spelen. Voor ouderen en mensen met een beperking passen we infrastructuur aan om mobiliteit te vergemakkelijken. Dit omvat bredere trottoirs, verlaagde stoepranden, blindengeleidelijnen en toegankelijke bushaltes.

Een punt van aandacht in dit geval is het centrum van Reuver wat is ingericht als shared space. De meningen over deze locatie zijn verdeeld. Via zowel de enquête als de werkplaatsen is aangegeven dat het centrum van Reuver onveilig aanvoelt, met name het oversteken van de Rijksweg. Ook hier is het een samenspel tussen voetganger en automobilist waarbij de ene bewoner (voetganger) overlast ervaart van de andere bewoner (automobilist). In overleg met het Gemeentelijk Gehandicaptenplatform Beesel en PSW zijn al enkele verbeteringen afgesproken. Zoals het aanbrengen van een extra zebrapad op de locatie Nester- ingang Kloostertuin. Daarnaast gaan we ook de zichtbaarheid en veiligheid vanuit de passage verbeteren bijvoorbeeld door het weghalen van driehoeksreclame.

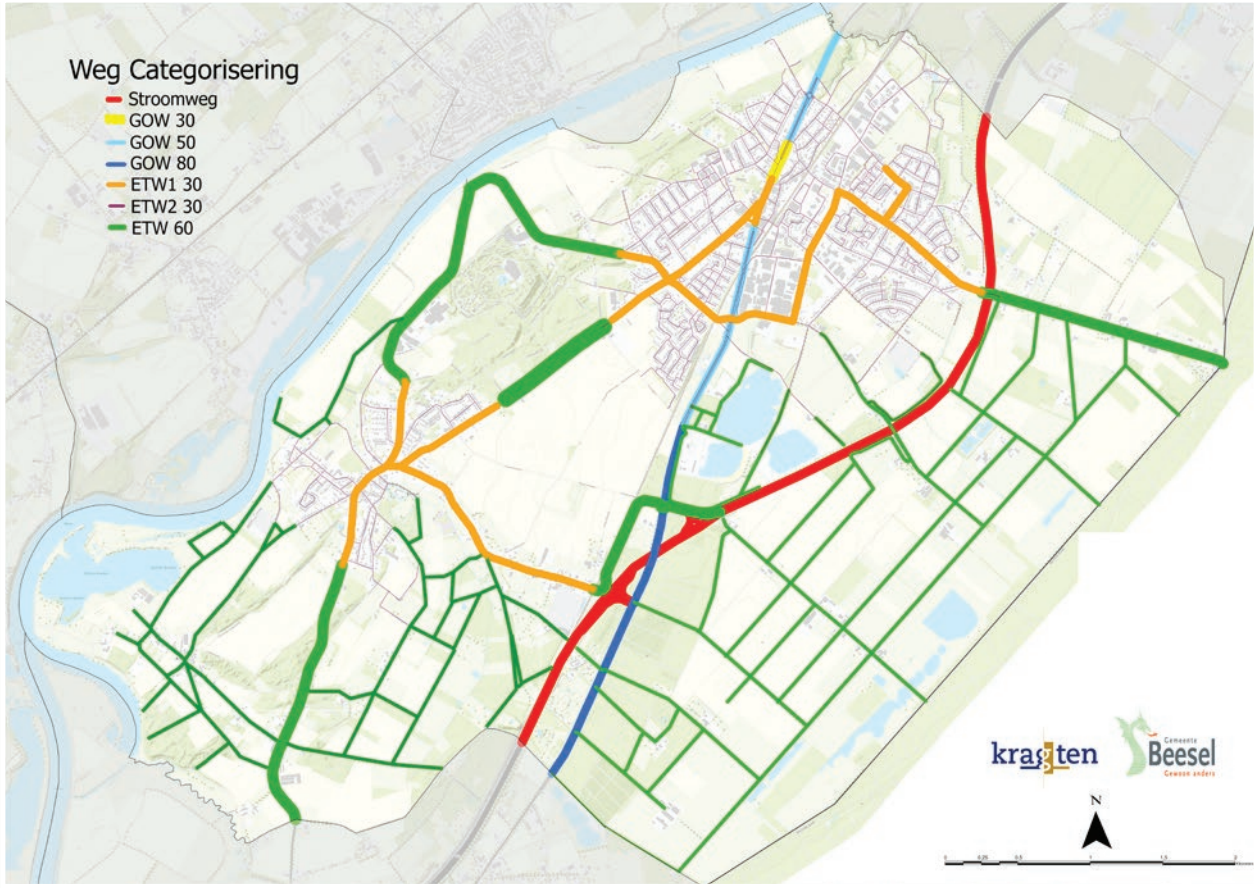
Naast kinderen en ouderen zijn fietsers en voetgangers kwetsbaar in het verkeer. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de meeste ongevallen bij fietsers plaatsvinden. Een eenduidige en veilige infrastructuur kan hieraan bijdragen. Voor een groot deel gaat verkeersveiligheid ook over het verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers. Het vergroten van het bewustzijn, onder weggebruikers, over de behoeften van kwetsbare groepen is essentieel. We organiseren campagnes en voorlichtingsprogramma's om automobilisten, fietsers en voetgangers bewust te maken van hun verantwoordelijkheid in het beschermen van deze groepen.

Waar gaan we ons op richten?

- Verbeteren verkeersveiligheid schoolzones. Waar nodig doen we aanpassingen aan de schoolomgeving om deze veiliger te maken. Bij de nieuwe IKC Beesel nemen we dit meteen mee.
- Samenwerking met scholen continueren. Er is regelmatig overleg met de scholen en dit zetten wij voort.
- Voortzetten Verkeersactieve school: Uit dit programma van het ROVL kunnen scholen een keuze maken voor de inzet van verkeerseducatieve projecten om het verkeersveiligheidsgedrag van leerlingen (en ouders) te verbeteren.
- Aanbrengen extra zebrapad op de locatie Nester – Ingang Kloostertuin om zo de route naar en van het centrum in Reuver te verbeteren voor (kwetsbare) voetgangers.

SPEERPUNT 4.2: WE ZORGEN VOOR VERKEERSVEILIGE ROUTES

Het creëren van verkeersveilige routes is essentieel voor het bevorderen van veiligheid, efficiëntie, en comfort voor iedereen die zich in het verkeer begeeft. We zetten in op een risicogestuurde aanpak. Dat houdt in dat we wegen, fietspaden en voetpaden zo ontwerpen dat het risico op ongelukken geminimaliseerd wordt en een veilige doorstroming van verkeer mogelijk maakt. Het verlagen van de daadwerkelijk gereden snelheid is hierbij een belangrijk aspect.



Figuur 2 Toekomstige netwerkkaart gemotoriseerd verkeer

We geven extra aandacht aan het ontwikkelen en onderhouden van een veilig mobiliteitsnetwerk. Dit kan betrekking hebben tot goede verlichting, duidelijke wegmarkering en veilige oversteekplaatsen. Op basis van de ongevallenanalyse en de afgenomen enquête hebben wij een beeld van de meest risicovolle locaties en routes. Afhankelijk van de locatie gaan we maatregelen nemen om de veiligheid te verbeteren.

De wegcategorisering is de basis van een goed en veilig functionerend mobiliteitssysteem. Het categoriseren van wegen maakt inzichtelijk welke rol en functie elke weg binnen het netwerk vervult, zowel op lokaal als regionaal niveau.

Binnen de gemeente Beesel is bijzondere aandacht voor de balans tussen het behouden van de dorpse charme, de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de aansluiting op regionale en bovenregionale netwerken. Dit draagt bij aan een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsbeleid, waarbij de wegcategorisering een centrale rol speelt. Onderstaand is de nieuwe wegcategorisering weergegeven. Hier zijn twee wijzingen opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De Bussereindseweg in Beesel en de Rijksweg tussen de Keulseweg en Sint Barbarastraat in Reuver worden beide afgewaardeerd van 50km/u naar 30km/u. In beide gevallen om zo de verkeersveiligheid van de fietser te verhogen. Dergelijke wegen zonder vrijliggende fietsvoorzieningen zijn niet veilig. Deze voorzieningen kunnen ook niet gerealiseerd worden waardoor afwaarderen noodzakelijk is. De Bussereindseweg krijgt de categorie ETW30 (Erftoegangsweg) omdat de intensiteit hier laag is. Met behulp van sobere maatregelen gaan we de snelheidsverlaging invoeren. Daarmee ontstaat direct een veiligere situatie voor de fietser (en voetganger) doordat de gereden snelheid naar beneden zal gaan. De overgang van 60 naar 30 zal plaatsvinden net voor het spoor waar ook de fietsers op de rijbaan komen. Hierdoor onstaat hier ook een veilige situatie voor de fietser. Bij groot onderhoud kan de Bussereindseweg optimaal worden ingericht. De Rijksweg wordt een GOW30 (gebiedsontsluitingsweg) omdat deze een hogere intensiteit heeft en ook een belangrijke ontsluitende functie. Dit zal plaatsvinden bij het asfaltonderhoud waarbij bredere rode fietstroken worden aangebracht.



Inrichtingsprincipes

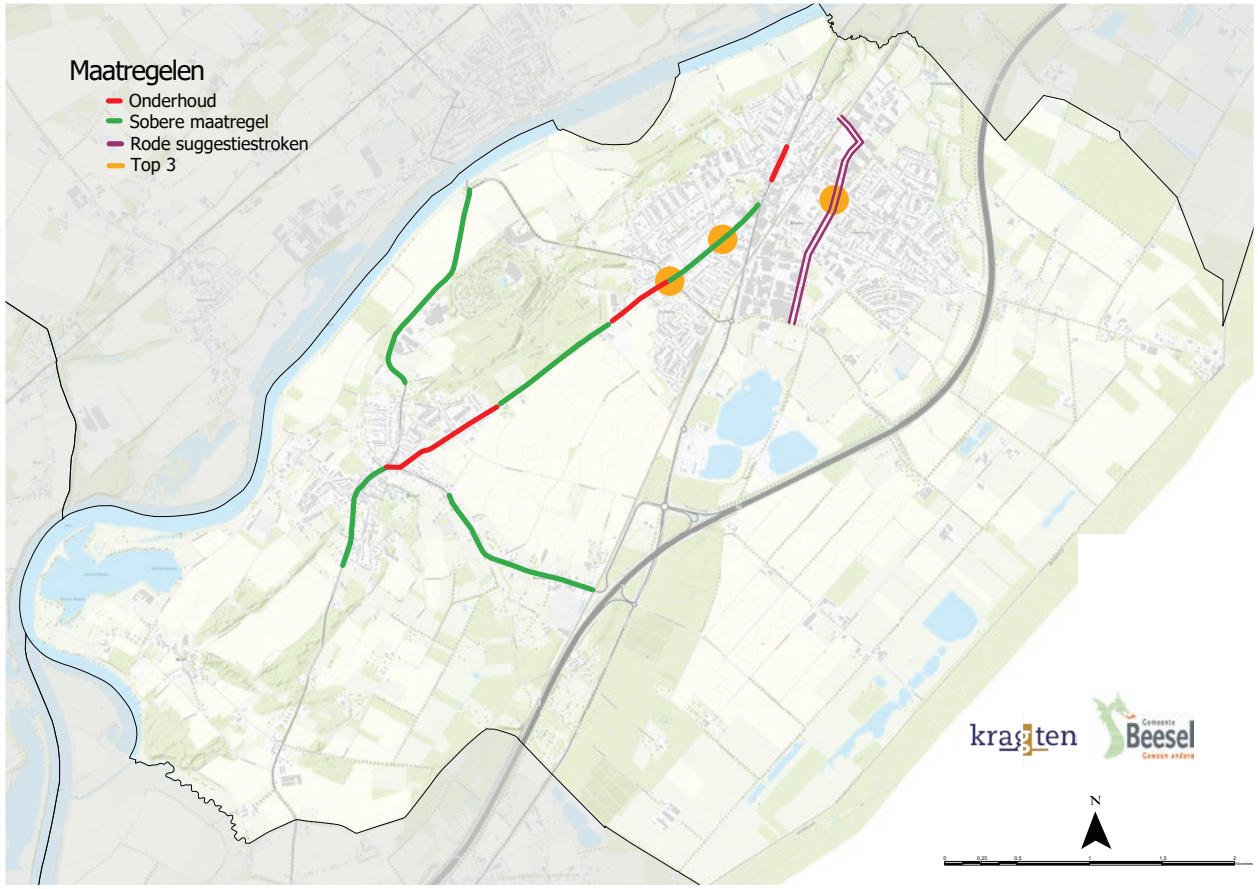
De wegcategorisering in de gemeente Beesel wordt verduidelijkt in paragraaf 7.2.5, waarin de verschillende wegcategorieën worden gekoppeld aan de bijbehorende inrichtingsprincipes volgens de richtlijnen van het CROW. Deze principes bieden een kader voor veilige, functionele en uniforme wegontwerpen die aansluiten bij de verkeersfunctie en gebruiksdoelen van elke weg.

Bij toekomstige herinrichtingen of nieuwe wegontwerpen in Beesel zullen deze CROW-principes leidend zijn. Daarbij speelt ook het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privéauto) een belangrijke rol. Dit principe legt de nadruk op een hiërarchie waarin actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en duurzaam vervoer worden gepromoot.

In paragraaf 7.2.5 wordt nader ingegaan op bepaalde inrichtingseisen behorende bij een wegcategorie.

Waar gaan we ons op richten? Hoogste prioriteit

- Top 3 knelpunten (ongevallen en enquête) pakken we fysiek aan. Met sobere maatregelen gaan we deze knelpunten veiliger inrichten.
- Wegen reconstrueren/aanpassen naar ETW-30. Waar wegen meegenomen kunnen worden in het groot onderhoud worden ze gereconstrueerd conform de nieuwste richtlijnen. Wanneer groot onderhoud nog niet van toepassing is worden een aantal wegen met sobere maatregelen (drempels, plateaus, versmallingen) veiliger ingericht.
- Weg aanpassen naar GOW-30: De Rijksweg tussen Keulseweg en Sint Barbarastraat wordt afgewaardeerd naar 30 km/u door het aanbrengen van bredere rode fietsstroken.
- Wegen reconstrueren/aanpassen naar ETW-60. Enkele wegen in het buitengebied worden met sobere maatregelen aangepakt om de werkelijke snelheden te verlagen en hiermee de verkeersveiligheid te verhogen.



Figuur 3 Wegen die we de komende periode aanpakken





4 MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA

Dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) is het derde onderdeel van het mobiliteitsplan Hierin maken we concreet welke acties we gaan uitvoeren, welke (financiële) middelen daarvoor nodig zijn en wat we wanneer uitvoeren.

4.1 SOORTEN ACTIES

De acties worden gecategoriseerd als procesacties, studies, campagnes en uitvoeringsacties. Dit houdt het volgende in.

- Proces: acties gericht op het verbeteren of optimaliseren van processen (doorlopend)
- Studie: acties die gericht zijn op (haalbaarheids-)onderzoek en analyse (eenmalig)
- Campagne: acties gericht op bewustwording en communicatie met de doelgroep (doorlopend)
- Uitvoering: acties gericht op het daadwerkelijk realiseren van fysieke maatregelen (eenmalig)

4.2 PRIORITERING VAN DE ACTIES: NU EN LATER

In het mobiliteitsplan zijn in veel acties opgenomen die gezamenlijk een investering vertegenwoordigen van vele miljoenen. Het spreekt voor zich dat niet alle acties direct uitgevoerd kunnen worden. Dit geldt zowel financieel als wat betreft de ambtelijke capaciteit. Het is daarom noodzakelijk om de acties te spreiden in de tijd, aansluiting te zoeken bij andere projecten (werk-met-werk) en op zoek te gaan naar cofinanciering. Om te komen tot een uitvoerbaar uitvoeringsprogramma hebben we de acties in een aantal stappen geprioriteerd.

De eerste stap in de prioritering is het onderverdelen van acties die we nu (2025 - 2029) gaan uitvoeren en acties die we vanaf later (vanaf 2030) oppakken. De keuze voor nu of later is afhankelijk van diverse factoren. In eerste instantie kijken we naar noodzaak (bijdrage aan speerpunten, ongevallen, klachten en risico (snelheid en intensiteit)). Daarna kijken we naar de mogelijkheid om acties op te pakken door werk met werk te maken of in samenwerking met andere partners zoals Trendsportal. Ook zijn we scherp op eventuele subsidiemogelijkheden Uiteraard zijn ook acties die al geprogrammeerd staan of behoren tot de reguliere werkzaamheden.

In het kader van werk met werk maken hebben we naar het beheerprogramma gekeken. Wanneer wegen niet binnen nu en vijf jaar op het programma staan voor grootschalige onderhoud hebben we gekeken of we met kleinschalige maatregelen toch reeds actie kunnen ondernemen om de situatie te verbeteren. We maken hierbij in de prioritering onderscheid naar nu en later. De keuze voor deze prioritering hangt af van de noodzaak tot actie op basis van ongevallen, klachten en risico (snelheid en intensiteit).

Actualisatie MUP

Het MUP is een dynamisch product. Dit kunnen we niet helemaal vastpinnen voor de komende 5 jaar of zelf nog verder. Dit MUP kan veranderen door diverse factoren:

- Kansen voor subsidie waardoor we mee kunnen liften
- De planning van onderhoudswerkzaamheden veranderd waardoor we werk met werk kunnen maken
- Woningbouw ontwikkelingen
- Uitgevoerde studies zullen leiden tot conclusies en eventuele vervolgmaatregelen die opgenomen moeten worden in het MUP
- Actuele ontwikkelingen (lokaal, regionaal of landelijk)
- Kansen in de regio (bv projecten met Trendsportal)
- Nieuwe wettelijke kaders

Daarom gaan we twee jaarlijks het MUP actualiseren. Deze wordt ambtelijk voorbereid en door het college vastgesteld. Financiële gevolgen worden in de P&C cyclus opgenomen.

4.3 ACTIE PER PROGRAMMA

Onderstaand wordt per programma aangegeven welke acties we tot 2030 oppakken. Tevens is een korte toelichting per actie opgenomen.

4.3.1 BELEVEN



Aanhaken bij regionale fietsstimulering

Type Actie: Campagne

#Posifiets is het label waaronder Trendsportal fietsen stimuleert. Ieder jaar wordt een actieprogramma opgesteld in samenspraak met de gemeenten. Voor 2025 staan hiervoor het stimuleren van fietsen bij werknemers in de regio en inwoners van nieuwbouwwijken op de agenda. Door middel van diverse acties wordt gestimuleerd om vaker de fiets te pakken. Deze acties worden door Trendsportal uitgevoerd.

Fiets- en wandelnetwerk op orde

Type Actie: Proces

Een belangrijke randvoorwaarde bij het stimuleren van lopen en fietsen is het op orde hebben van de infrastructuur. Enerzijds dienen de juiste routes aanwezig te zijn maar anderzijds is het van belang dat het beheer en onderhoud van het netwerk van een hoog kwaliteitsniveau is. Inspecties

naar de kwaliteit zijn reeds uitgevoerd en worden nu vertaald naar een wegenbeheerplan. Daarin kunnen keuzes gemaakt worden of bepaalde routes een hogere kwaliteitsstandaard moeten hebben ten opzichte van elkaar of ten opzichte van de wegen.

Uitvoeren Motie fietsvoorzieningen

Type Actie: Uitvoering

Conform de raadsinformatiebrief d.d. 29 oktober 2024 (zaaknummer 347275) worden de volgende acties uitgevoerd:

- Plaatsen van het reeds geplande fietsoplaadpunt in Offenbeek.
- Zorgen voor de vindbaarheid van de openbare oplaadpunten door het plaatsen van borden bij elk openbaar oplaadpunt en het aanmelden van de oplaadpunten op relevante websites, zoals: fietsoplaadpunten.nl en anwb.nl.
- Installeren van een kluisje bij elk openbaar oplaadpunt, zodat de oplader veilig opgeborgen kan worden tijdens het opladen.
- Uitbreiden van de bestaande fietsstallingscapaciteit in centrum Reuver en bij het veer.
- Faciliteren van een tijdelijk bewaakte fietsenstalling tijdens drukke evenementen. Hierdoor kan de fiets veilig worden gestald tijdens evenementen. De bewaking van stalling laten verzorgen door vrijwilligers van bijvoorbeeld verenigingen.
- Een campagne tweede slot op de fiets. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat er weinig fietsen op een tweede slot staan. Bezoekers worden door de gedragscampagne bewust gemaakt van het belang van het vastzetten van een fiets met een tweede slot.
- Organiseren van een opschoonactie op het station in overleg met de NS. Met de opschoonactie worden zwerffietsen opgeruimd en ontstaat er extra stallingsruimte in het centrum van Reuver.
- Extra Boa-inzet tijdens evenementen. Hiermee wordt de kans op fietsdiefstal verminderd.

4.3.2 SAMENKRACHT



Onderzoek mobiliteitsarmoede

Type actie: Studie

Om goed inzicht te krijgen in de daadwerkelijke mobiliteitsarmoede in de gemeente Beesel is het wenselijk om een verdiepend onderzoek te doen. Dit kan eventueel in samenwerking met Trendsportal die een eerder verkennend onderzoek heeft uitgevoerd. Op basis van dit nieuwe onderzoek kunnen nieuwe acties naar voren komen.

Continuering samenwerking scholen

Type actie: Proces

Verkeer rondom scholen blijft altijd een aandachtspunt. Daarom is een goede samenwerking tussen gemeente, school en ouders wenselijk. Deze samenwerking is er nu al en dient gecontinueerd te worden.

De veilige schoolomgeving

Type acte: campagne

Met het project High Five worden kinderen gestimuleerd om met de fiets of te voet naar school te komen. Dit vermindert het autogebruik rondom school, waardoor er een veiligere situatie ontstaat. Daarnaast is lopend of fietsend naar school komen beter voor de gezondheid en is het duurzamer. Bovendien leren kinderen van jongs af aan te fietsen en te lopen; dit draagt bij aan de mobiliteitstransitie. In 2025 en 2026 kan hier met één school al gestart worden. Dit wordt uitgevoerd door Trendsportal.

Kommee samen op pad

Type actie: campagne

Kommee informeert ouderen over de mogelijkheden en werking van het openbaar vervoer. We verlagen letterlijk de drempel door hen ervaring op te laten doen en een positieve ervaring mee te geven. Als ze weten hoe

het OV werkt en hiermee (weer) zorgeloos op pad kunnen, krijgen ze een stukje vrijheid en kwaliteit van leven terug.
Kommee organiseert informatiebijeenkomsten, inloopspreekuren, telefonische spreekuren en proefreisjes voor ouderen. Dit wordt verzorgd door Trendsportal in combinatie met lokale OV ambassadeurs.

Verkeersgedrag in de wijk

Type actie: Campagne

Veel van de verkeersoverlast in de wijken worden veroorzaakt door onze eigen inwoners. En te hoge snelheid zien wij terug in de cijfers en komt ook terug in de enquête. Daarom stellen we een gemeentebrede gedragscampagne op die inwoners bewust maakt van hun eigen gedrag en hiermee oproept tot een aangepast gedrag. Dit doen we in samenwerking met lokale partners (dorps/wijkraden, scholen, winkeliers en dergelijke).

Faciliteren en stimuleren van vrijwilligersinitiatieven

Type actie: Proces

De gemeente ondersteunt reeds vrijwilligersinitiatieven in het kader van de gemeenschapsinitiatieven. Dit zal ook op het gebied van mobiliteit ondersteund worden.

4.3.3 FIJN WONEN EN BEDRIJVIG



Het STOMP-principe toepassen bij ruimtelijke ontwikkelingen

Type Actie: Proces

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan STOMP al in het ontwerp proces worden meegenomen. Dit moet meegenomen worden in de integrale werkwijze van de ontwikkeling. Denk eerst na over de directe loop- en fietsroutes naar winkels, school en station en daarna pas over de autostructuur. Ruimte voor lopen en fietsen heeft prioriteit boven ruimte voor de auto.

Haalbaarheidsonderzoek opwaarderen Hovergelei

Type Actie: Studie

Een nieuwe ontsluiting via de Hovergelei zorgt ervoor dat het autoverkeer en zo snel mogelijke verbinding krijgt van en naar de A73. Fietsverkeer kan dan gebruik blijven maken van bestaande infra zonder dat het daar drukker wordt met auto
verkeer. Op deze bestaande wegen worden nu al problemen ervaren (Heerstraat en Beeselseweg). Met de opwaardering van de Hovergelei kan ook die problematiek worden aangepakt. Een haalbaarheidsstudie naar de mogelijkheden geeft inzicht in de kansen en knelpunten. Daarmee wordt ook geadviseerd om vooralsnog geen maatregelen te treffen aan de Heerstraat en Kesselseweg.

Het STOMP-principe nastreven bij reconstructie / revitalisering bestaande wegen en wijken

Type Actie: Proces

Wanneer wegen of wijken worden gereconstrueerd / revitaliseert bestaat de mogelijkheid om meer ruimte te creëren voorde voetganger en fietser. Waar nu het ontwerpproces wordt gestart met de ruimte voor de auto beginnen met de structuren en ruimte voor lopen en fietsen. Daarna kijken we na de ruimte voor de auto (inclusief parkeren). Dit principe moet onderdeel uitmaken van het integraal werken.

Bezoekersaanpak

Type Actie: Uitvoering

Trendsportal heeft een werkwijze ontwikkeld om bezoekers van en naar de toeristische attracties duurzamer te laten reizen. Een deel van de aanpak pakt Trendsportal op in samenwerking met Visit Limburg en wordt in 2025 uitgerold. Dit betreft het duurzamer vervoer van en naar de verblijfsaccommodaties en dan met name de ritjes vanuit de accommodaties naar andere bezienswaardigheden in de regio. We willen graag dat

gasten van De Lommerbergen met de fiets in plaats van met de auto naar Drakenrijk gaan. Daarnaast kan de mobiliteitsmakelaar van Trendsportal in samenwerking Drakenrijk onderzoeken hoe hun bezoekers op een duurzamere manier kunnen reizen. Hierbij is de aanwezigheid van het station een voordeel.

Werkgeversaanpak

Type actie: Uitvoering

Trendsportal heeft mobiliteitsmakelaars in dienst die werkgevers ondersteunen in het verduurzamen van de verplaatsingen van de medewerkers. Met een mobiliteitsscan wordt inzicht verkregen in de potentie voor fiets, OV en carpoolen. Vervolgens worden de werkgevers geholpen met het opstellen van hun mobiliteitsbeleid (fiets- en fietsleaseregelingen, hybride werken en dergelijke) en worden acties aangeboden om werknemers ook daadwerkelijk kennis te laten maken met andere vervoerswijzen (bijvoorbeeld Probeer een E-bike).

Logistieke aanpak

Type actie: Uitvoering

Trendsportal heeft logistiek makelaars in dienst die de logistieke sector helpt bij het verduurzamen van hun transport. Denk hierbij aan het onderzoeken van de mogelijkheden naar transport over water en spoor of het laten zien van de mogelijkheden voor busjes en vrachtwagens op elektriciteit of waterstof.

Het implementeren van zero-emissie zones in Venlo en Roermond gaat ook effect hebben voor de bedrijven (transportbedrijven, mkb, zzp) in onze gemeente. Zo moeten bedrijven uit Beesel die in Roermond willen werken een elektrisch voertuig aanschaffen. Dat heeft voor onze gemeente het voordeel dat deze dan ook duurzaam door onze gemeente verplaatsen.

Deelmobiliteit in Noord-Limburg? Natuurlijk!

Type actie: Studie

De gemeente Beesel moet gefundeerd zijn eigen invulling kunnen geven aan (beleid rondom) deelmobiliteit. Dit faciliteert Trendsportal door het maken van een onderbouwd afwegingskader dat naar eigen inzicht gebruikt kan worden. Naast het afwegingskader biedt Trendsportal ook kennissessies.

Daarnaast biedt Trendsportal nu al ondersteuning aan inwoners die interesse hebben in een deelauto. Binnen dit project gaat Trendsportal samen met enthousiaste inwoners van Noord-Limburg onderzoeken welke vorm bij hen past. Ze begeleiden vervolgens het traject en ondersteunen met advies en middelen om zo te komen tot een daadwerkelijk resultaat; een elektrische deelauto met en in de buurt!

Parkeerbeleid en nota parkeernormen

Type actie: Studie

Voor de parkeernomen wordt uitgegaan van de standaard normen van het CROW. Maar hoe willen we hier in Beesel mee omgaan. De eerste actie is het uitvoeren van een parkeeronderzoek om data te verzamelen over het parkeergebruik in en rond het centrum van Reuver. Vervolgens kan bepaald worden hoe we met het parkeren in de toekomst willen omgaan (meer/minder parkeerplaatsen, meer/minder blauwe zone) en welke parkeernormen we gaan toepassen (hogere/lagere normen, reductiefactoren voor deelmobiliteit en dergelijke). Ook wordt hier bepaald of we een mobiliteitsfonds willen oprichten. Een mobiliteitsfonds is een alternatief voor een parkeerfonds. Ontwikkelaars die niet kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte kunnen dit afkopen door een bedrag per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds te voldoen. Met dit geld kan de gemeente investeren in duurzame mobiliteitsoplossingen (deelmobiliteit, stimuleren fietsen en dergelijke).

Groot verkeer veilig door de kern

Type actie: campagne

Naast onze gemeente hebben ook de andere regiogemeenten behoefte aan een risicogerichte aanpak (conform SPV, Strategisch Plan Verkeersveiligheid) om de verkeersveiligheid van wegen binnen bebouwde kommen te vergroten. En dan gaat het om landbouw- en vrachtverkeer in combinatie met fietsers en voetgangers. Trendsportal onderzoekt waar (in de bebouwde kommen van alle type wegen in de Noord-Limburgse gemeenten) de risicogebieden zijn. Dit doen ze aan de hand van de risicogestuurde aanpak) en ze richten zich op de bebouwde kommen waar de kans groot is dat landbouw- en vrachtvoertuigen en fietsers en voetgangers elkaar tegenkomen. Vervolgens ontwikkelen ze een campagne gericht op de gedragsbeïnvloeding op de fietser en voetganger en de bestuurder van landbouw- en vrachtvoertuigen. Dit om onderling begrip te creëren.

Groot verkeer veilig door het buitengebied

Type actie: campagne

Vanuit Beesel willen we naast de wegen binnen de bebouwde kom dit ook doortrekken naar wegen buiten de kom omdat we hier vaker het conflict hebben met het recreatief fietsverkeer.

Gebruik circulaire en duurzame materialen

Type actie: proces

De gemeente geeft het goede voorbeeld. Wanneer fysieke maatregelen getroffen worden of reconstructies plaatsvinden zal de gemeente zoveel mogelijk circulair en duurzaam inkopen.

Bewegingen verminderen transport ammoniak op het spoor door vervoer door leidingen

Type actie: proces

De wens om het aantal transportbewegingen van ammoniak over het spoor te verminderen is een lobbyproces wat vanuit de gemeente en regio wordt opgepakt.

Behouden bus en trein

Type actie: proces

De frequentie van het openbaar vervoer staat altijd onder druk. Dit blijft een constant aandachtspunt om bij de provincie (concessieverlener) onder de aandacht te brengen.

4.3.4 VEILIGE EN DIENSTVERLENENDE GEMEENTE



Verkeersexamen

Type actie: campagne

Leerlingen van onze basisscholen krijgen theoretisch en praktisch verkeersexamen. Dit is een samenwerking met VVN en de scholen.

Verkeersactieve school

Type actie: campagne

De verkeersactieve school is een initiatief van het ROVL. Scholen kunnen uit een keuzemenu kiezen voor verkeerseducatieve programma's om zo de veiligheid van de kinderen te verhogen Denk hierbij aan lessen over smartphone gebruik in het verkeer, fietsverlichting, dode hoek en dergelijke. De gemeente draagt hier financieel aan bij via Trendsportal. Alle scholen in de gemeente doen hier aan mee.

Werkbudget kleine maatregelen

Type actie: uitvoering

Er komen regelmatig klachten binnen of er ontstaan knelpunten die we met kleine maatregelen kunnen oplossen (paaltje, bord, drempel, kleine aanpassing infra). Hiervoor hebben we jaarlijks een werkbudget waarmee we dit kunnen oppakken.

ETW30 en ETW60 op een sobere wijze in het kader van veiligheid en SPV subsidie

Type actie: uitvoering

Reconstructies van wegen nemen we in basis mee bij grootschalig onderhoud om zo werk met werk te maken. Er zijn diverse wegen die de komende vijf jaar niet in het onderhoudsprogramma staan maar waar we met een sobere inrichting tot een verkeersveiligheidswinst kunnen behalen door het aanbrengen van drempels, plateaus en versmallingen. In een eenmalige ronde pakken we de volgende wegen aan. Deze maatregelen komen in aanmerking voor rijkssubsidie met een maximum van € 260.000,00. Deze maatregelen doen we vooruitlopend op grootschalig onderhoud in een later stadium.

Binnen de bebouwde kom nemen we de volgende wegen mee:
- Bussereindseweg
- Burg. Jansenstraat
- Pastoor Vranckenlaan

Buiten de bebouwde kom nemen we de volgende wegen mee:
- Sint Jorisstraat
- Beeselseweg

ETW30 inrichting meenemen in groot onderhoud

Type actie: uitvoering

De volgende wegen staan op de planning voor groot onderhoud. Tijdens dit onderhoud worden de wegen conform de huidige richtlijnen van 30 en 60 km zones ingericht. Denk hierbij aan het versmallen van wegen, toepassen klinkerverharding, asverspringingen, plateaus en dergelijke, ook de inrichting tot "fietsstraat" behoort dan tot de mogelijkheden.

Binnen de bebouwde kom staan de volgende wegen op de planning:
- Hoogstraat (2028)
- Beeselseweg (2029)

ETW 30 inrichting in combinatie met vrachtverkeer

Type actie: uitvoering

Er zijn een aantal 30 km/u wegen die aangepakt moeten worden om de gereden snelheid te verlagen en daarmee de veiligheid (met name fietsers) te verhogen. Door de aanwezigheid van het vrachtverkeer is het niet mogelijk om dit te realiseren met behulp van fysieke maatregelen als drempels, plateaus, versmallingen e.d. ook komen deze wegen nog niet in aanmerking voor groot onderhoud. Daarom brengen we op deze wegen rode (fiets)suggestiestroken aan waardoor het wegbeeld visueel smaller wordt en er een duidelijke plaats voor de fietser komt. Hierdoor zal de fietser zich comfortabeler voelen en leiden tot een lagere snelheid wat de verkeersveiligheid ook ten goede komt. Het betreft de volgende wegen
- Mariastraat
- Heystraat
- Sint Jozefweg

De Heerstraat en Kesselseweg nemen we nog niet mee in afwachting van de studie naar het opwaarderen van de Hovergelei. De Sint Annastraat, Bergerhofweg nemen we nog niet mee in afwachting van toekomstige ontwikkelingen.

GOW30 inrichting

Type actie: uitvoering

De Rijksweg tussen de Keulseweg en Sint Barbarastraat is momenteel gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW30) zonder vrijliggende fietspaden. Hierdoor heeft dit een verhoogd risico op opgevallen. Volgens de richtlijnen zouden er vrijliggende fietspaden gerealiseerd moeten worden indien we de snelheid willen handhaven. Dit is echter niet mogelijk. Om toch de kans op ongevallen te verkleinen verlagen we de snelheid naar 30 km/u. Omdat dit gedeelte een duidelijke ontsluitende functie heeft en we de voorrangsregeling willen behouden categoriseren we dit gedeelte als GOW30. Hiervoor kan de weg versmald worden en bredere rode suggestiestroken worden aangebracht. Dit kan meegenomen worden in het asfaltonderhoud in 2027.

Top 3 knelpunten

Type actie: uitvoering

Vanuit de ongevallen en enquête is een top 3 opgesteld van kruispunten die aandacht behoeven.
De volgende wegen kunnen aangepakt worden met een sobere maatregel in het kader van de SPV subsidie
-Kruispunt Past. Rijnderslaan, Past. Vranckenlaan, Prins Hendrikstraat
-Kruispunt Heerstraat, Past. Vranckenlaan, Kesselseweg

De aanpak van het kruispunt Burg. Claessenstraat, Heerstraat, Sterrenbosweg is afhankelijk van het onderzoek naar de opwaardering van de Hovergelei.

Uitvoeren motie Shared Space

Type actie: uitvoering

Conform de raadsinformatiebrief d.d. 19 oktober 2024) worden de volgende acties uitgevoerd:

- De blindengeleidelijnen en de bebording van het parkeren en de aankondiging van shared space worden aangepast. De aanpassing van de blindengeleidelijnen vindt zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden plaats. Dit betekent dat richting Rustoord de werkzaamheden worden meegenomen bij de aanpassing van de openbare ruimte als gevolg van de ontwikkelingen Rustoord. Door een andere parkeerverwijzing (met name gericht op het lang parkeren) worden meerdere parkeerborden overbodig, hetgeen de overzichtelijkheid zal verbeteren,
- Aanvullend nemen we maatregelen bij de oversteek vanuit de passage richting de markt in Reuver. Door het weghalen van bijvoorbeeld driehoeksreclameborden en struiken wordt de zichtbaarheid en veiligheid bij de oversteek vanuit de passage beter.
- We gaan over tot de realisatie van een extra zebrapad op de locatie Nester-ingang Kloostertuin. Hiermee verbeteren we de route voor de (kwetsbare) voetgangers.



DEEL B
ACHTERGROND



5 BELEIDSOPGAVE

Om een gedegen mobiliteitsplan op te stellen, is het van belang om rekening te houden met de bestaande beleidsstukken en visies die relevant zijn voor de gemeente Beesel. Deze documenten vormen de basis voor het beleidskader waarbinnen de mobiliteitsdoelen van de gemeente worden gerealiseerd. Hieronder worden de belangrijkste beleidsstukken voor het mobiliteitsplan toegelicht.

5.1 KADERNOTA

De kadernota 2025 voor Beesel gaat door op het coalitieakkoord 2022-2026, 'Bouwen aan onze gemeenschap, voor vandaag en morgen', legt de nadruk op een aantal hoofdthema's:

1. Realiseren van goede voorzieningen
2. Verder investeren in 'Beleven'
3. Voeren de economische visie uit en geven daarmee vorm en inhoud aan Beesel als bedrijvige gemeente.
4. Op het gebied van wonen investeren we in de openbare ruimte rondom Rustoord en geven we uitvoering aan de ambities van de woonzorgvisie.
5. We zetten in op duurzaamheid door het uitvoeren van acties op onze vijf duurzaamheidsthema's.
6. Binnen Samenkracht zetten we in op preventie. Het programma Leefbaarheid heeft een verbindende functie tussen het sociale en fysieke domein.

Met de invoering van de doelenboom zijn de financiën gekoppeld aan onze doelen. In de kadernota zijn dan ook de volgende programma's benoemd, voortkomend uit de doelenboom:

- Beleven
- Samenkracht
- Fijn wonen en bedrijvig
- Veilige en dienstverlenende gemeente
- Overhead

5.2 VISIE BLIJ BEESEL

In de visie Blij Beesel benadrukt de gemeente acht speerpunten:

1. Bedrijvig
» Een gemeenschap met uitgebreide voorzieningen (winkels, uitgaansgelegenheden, sport, accommodaties) en een sterk ondernemingsklimaat, met weinig leegstand en veel bedrijven.
2. Samenwerking
» Een sterk samenspel tussen inwoners, bedrijven, verenigingen en de gemeente, gericht op het gezamenlijk verwezenlijken van de visie.
3. Beleven
» Een actief verenigingsleven, evenementen, sport en cultuur die bijdragen aan recreatie en het bestrijden van eenzaamheid.
4. Fijn wonen
» Een rustige, groene en duurzame woonomgeving met voldoende woningen voor jong en oud.
5. Gemeente in gemeenschap
» Een betrokken, benaderbare en faciliterende gemeente die meedenkt, verbindt en hoogwaardige dienstverlening biedt.
6. Jong
» Ruimte en aandacht voor jongeren door starterswoningen, eigen plekken en mogelijkheden voor participatie en activiteiten.
7. Saamhorigheid
» Een veilige en sociale gemeenschap met sterke verbindingen tussen inwoners en buurten.
8. Dorp
» Een gemeenschap met een herkenbare dorpsidentiteit, korte lijnen en een kleinschalig karakter dat snelle besluitvorming en betrokkenheid bevordert.

5.3 MOBILITEITSBELEID

LANDELIJK

De belangrijkste kaders uit de nationale mobiliteitsbeleidsstukken zijn:

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid: In 2050 zijn er NUL verkeersslachtoffers door risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid.
- Klimaatnota: In lijn met de energietransitie wordt de elektrificatie van voertuigen verstevigd en gefaciliteerd.
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets: Het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals fietsen of wandelen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen.
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Aandacht naar de kwaliteit van de infrastructuur in het landelijk gebied.

REGIONAAL

Mobiliteitsambitie Noord-Limburg

1. Mobiliteit en logistiek
» Noord-Limburg wil de meest klimaatvriendelijke, toegankelijke en veilige regio van Nederland worden. Het mobiliteitsprogramma richt zich op kwaliteit van leven, bereikbaarheid van economische sectoren, verkeersveiligheid, aantrekkelijk vervoer en de milieu- en energietransitie. Belangrijke projecten zijn duurzame mobiliteitsdiensten, sneltrein Maaslijn, mobiliteitshubs en infrastructuurverbeteringen zoals spoor- en wegverdubbelingen.
2. Ondernemen en innoveren
» De regio streeft naar leiderschap in 'voedsel op maat' en duurzame agrofood-innovaties, ondersteund door logistiek en maakindustrie. Gezondheid, circulair produceren en efficiënt transport staan centraal. Noord-Limburg verbindt nationale en internationale logistieke knooppunten.

3. Vitaal en gezond

» Noord-Limburg wil de gezondste regio van Nederland zijn, met een betrokken gemeenschap waarin inwoners, bedrijven en overheid samenwerken. Zorg is lokaal en toegankelijk, en gemeenschappen dragen verantwoordelijkheid voor jeugd en elkaar.

4. Toerisme en leisure

» De regio combineert natuurlijke landschappen met sport, cultuur en recreatie en groeit uit tot een populaire toeristische bestemming. Natuur, dagtoerisme en verblijfsrecreatie worden sterk ontwikkeld.

5. Landelijk gebied

» De regio zet in op circulaire landbouw, waarbij gezonde voeding, landschapsbeheer en energietransitie centraal staan. Leegstand en druk op agrarische bedrijven worden aangepakt, met nieuwe verbindingen tussen landbouw, toerisme en andere sectoren.

6. Energie en klimaat

» Met de Maas als levensader investeert Noord-Limburg in duurzame energie en klimaatbestendigheid. Natuurontwikkeling en energielandschappen versterken elkaar, terwijl opbrengsten lokaal worden benut. Het robuuste ecosysteem verbetert de leefomgeving.

Specifiek voor gemeente Beesel ligt de focus op capaciteitsvergroting A73/A67, verdubbeling van de Maaslijn en aanleg van doorfietsroutes.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Beesel 2010-2015

Het GVVP Beesel 2010-2015 richt zich op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, met aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en burgerparticipatie.

Uitgangspunten beleidskader

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan sluit aan op de Provinciale Verkeer- en Vervoersplannen (PVVP), met een sterke focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid, het optimaal benutten van bestaande infrastructuur en het bevorderen van samenwerking tussen betrokken partijen. In lijn met de Toekomstvisie Beesel 2030 streeft de gemeente naar een leefbare gemeenschap met een sterk dorps karakter, waar verkeersdruk in de kernen wordt verminderd. Hoewel de objectieve verkeersonveiligheid beperkt is, wordt onveiligheid vaak subjectief ervaren. De aanpak hiervan gebeurt door middel van burgerparticipatie en maatwerkoplossingen bij herinrichtingsprojecten.

Verkeersveiligheid

Er zijn meerdere probleemlocaties waar hoge snelheden en vrachtverkeer voor overlast zorgen. Extra aandacht gaat uit naar zwakke verkeersdeelnemers, zoals fietsers en ouderen. Subjectieve verkeersonveiligheid wordt geregistreerd en gemonitord via een extern systeem.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer laagdrempelig toegankelijk houden.

Parkeren

Parkeerbeleid dient te voorzien voor de juiste capaciteit en locaties, zodat een balans ontstaat waar behoefte en aanbod in evenwicht zijn en verspreid worden betreft pieken en gebieden. In oude wijken wordt soms hinder ervaren door een verouderde parkeernorm.

Milieu

Geluidhinder en luchtverontreiniging getoetst aan wettelijke normen. Geen overschrijdingen van landelijk of lokale wetgeving.

Fietsverkeer en langzaam verkeer

Toename in fietsgebruik bewerkstelligen waarmee we onze bijdrage leveren aan het Stimuleringsplan fietsen in Midden-Limburg. Hierdoor dragen we bij aan de leefbaarheid, CO2 reductie en de verbetering van de volksgezondheid. Educatieve projecten voor fietsers en ouderen, veilige schoolroutes en ouderparticipatie blijven prioriteit.

Bereikbaarheid/ vrachtverkeer

Overlast door vrachtverkeer is een belangrijk aandachtspunt, met focus op ontsluiting van bedrijventerreinen. In het industriegebied Maasveld wordt geen nieuwe infrastructuur gefaciliteerd; afbouw industriefunctie is gepland

Fietsstimuleringsplan GVVP

Het regionale samenwerkingsverband Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) heeft een Stimuleringsplan Fiets ontwikkeld om zowel utilitair als recreatief fietsverkeer te bevorderen. Het plan combineert infrastructurele en promotionele maatregelen en vereist actueel inzicht in de kwaliteit van het fietsnetwerk, op zowel netwerkniveau als wegvakniveau.

De recreatieve en utilitaire fietsroutes zijn in kaart gebracht, inclusief verbindingen met grensoverschrijdende netwerken richting Noord-Limburg, Noord-Brabant, België en Duitsland. Gebiedsprofielen vormen de basis voor een sluitend regionaal fietsnetwerk waarin utilitaire, lokale en recreatieve netwerken worden geïntegreerd.

De netwerken zijn beoordeeld op basis van de vijf CROW-eisen (samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort), met extra aandacht voor verkeersveiligheid via ongevallenanalyses. Dit helpt om gewenste en noodzakelijke verbindingen tussen kernen vast te stellen.



5.4 ANDER RELEVANT BELEID

Hieronder beschrijven we de meest relevante gemeentelijke beleidsambities die een raakvlak hebben met het mobiliteitsbeleid. Maatregelen die een plaats krijgen in het mobiliteitsbeleid moeten namelijk de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen.

Thema	Beleidsdocument	Jaar van uitgave
Overkoepelend	Kadernota 2025 gemeente Beesel	2024
	Visie: Blij in Beesel 2018-2022	2018
	Regiovisie Noord-Limburg 2040	2020
	Uitvoeringsprogramma regio Noord-Limburg 2024-2027. Noord-Limburg op weg naar de Gezondste Regio	2024
Mobiliteit	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2010-2015	2010
	Fietsstimuleringsplan GVVP	2010
	De Mobiliteitsambitie van Noord-Limburg	2022
	Strategisch plan Verkeerveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheid	2018
Samenkracht	Samen zorgen voor goed wonen. Woonzorgvisie 2023 – 2033 gemeente Beesel.	2023
	Regiovisie Meedoen en Wonen 2022 – 2026.	2022
Duurzaamheid	Duurzaamheidsvisie Gemeente Beesel. Actieplan 2023-2026.	2023
Economie	Economische Visie 2040	2024
	Focus, lef en draakkracht. In het spoor van de draak. Visie recreatie en toerisme 2019 – 2023.	2010
Ruimtelijke ordening	Toekomstbestendige Centra Gemeente Beesel (TCGB)/Detailhandelsbeleid en stimuleringsregeling.	2019
	TCGB bijlage: Beleidsvisie toekomstbestendige centra gemeente Beesel.	2019



6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan staat de behoefte van de samenleving centraal. Wat zijn de ambities van inwoners en ondernemers in de gemeente Beesel? Welke knelpunten ervaren zij, en welke wensen hebben ze voor de toekomst? Om deze vragen te beantwoorden, hebben we breed ingezet op het ophalen van informatie en het betrekken van de gemeenschap.

De inzichten uit deze consultatie zijn vertaald naar heldere speerpunten, die aansluiten bij de vier programma's uit de begroting en de doelenboom. De maatschappelijke behoeften hebben we via diverse kanalen in kaart gebracht, waaronder:

- **Een online enquête**, waarin inwoners konden aangeven wat zij belangrijk vinden op het gebied van mobiliteit.
- **Werkplaatsen**, waarin we samen met betrokkenen dieper inzoomden op specifieke thema's en uitdagingen.
- **Kernbezoeken**, waarbij we ter plekke in gesprek gingen met inwoners en ondernemers.
- **Kidsconsulting**, waarin de jongere generatie hun frisse blik op mobiliteit met ons deelde.

Deze aanpak zorgt ervoor dat het mobiliteitsplan niet alleen beleidsmatig sterk is, maar ook écht aansluit bij wat de gemeenschap nodig heeft en wenst. Samen bouwen we aan een toekomstbestendige en gedragen mobiliteit in de gemeente Beesel.

6.1 RESULTATEN ONLINE ENQUÊTE

Om het mobiliteitsplan vorm te geven zijn burgers geraadpleegd via een online enquête gedurende de periode van 8 april tot en met 5 mei 2024. Bijna 400 inwoners van gemeente Beesel hebben de online enquête ingevuld. In de enquête is gevraagd naar het gebruik van verschillende vervoersmiddelen, de redenen hiervan en de motieven erachter. Verder hebben deelnemers de mogelijkheid gehad om op een kaart aan te geven op welke locatie(s) sprake is van goede voorbeelden en van knelpunten op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en een eventuele toelichting. Tot slot zijn de belangrijkste routes te voet en per fiets ingetekend op kaart. In deze paragraaf is een uitgebreide samenvatting opgenomen.

Wat is het reisgedrag in gemeente Beesel?

De auto wordt relatief veel gebruikt voor dagelijks woon-werkverkeer. Naar school staat de fiets op de eerste keuze, maar de auto is ook een veel gebruikt vervoersmiddel. Voor boodschappen heeft de auto eveneens de voorkeur, met de fiets op nummer twee. Voor vrije tijd bestedingen (sporten) pakken de inwoners het meest de fiets. In de gemeente Beesel wordt relatief weinig gelopen om de bestemming te bereiken. De auto en fiets hebben duidelijk de voorkeur als vervoersmiddel.

Reden om niet te lopen of te fietsen?

De helft van de respondenten die hebben aangeven niet te lopen, vindt de afstand naar de bestemming te groot. De andere voornaamste redenen zijn dat respondenten fysiek niet in staat zijn om te lopen of dat het te lang duurt om te lopen. Van de respondenten die hebben aangegeven niet te fietsen, geeft een derde aan dat zij geen fiets in zijn of haar bezit heeft óf vanwege gezondheidsredenen niet in staat is om te fietsen.

Reden om geen OV te gebruiken?

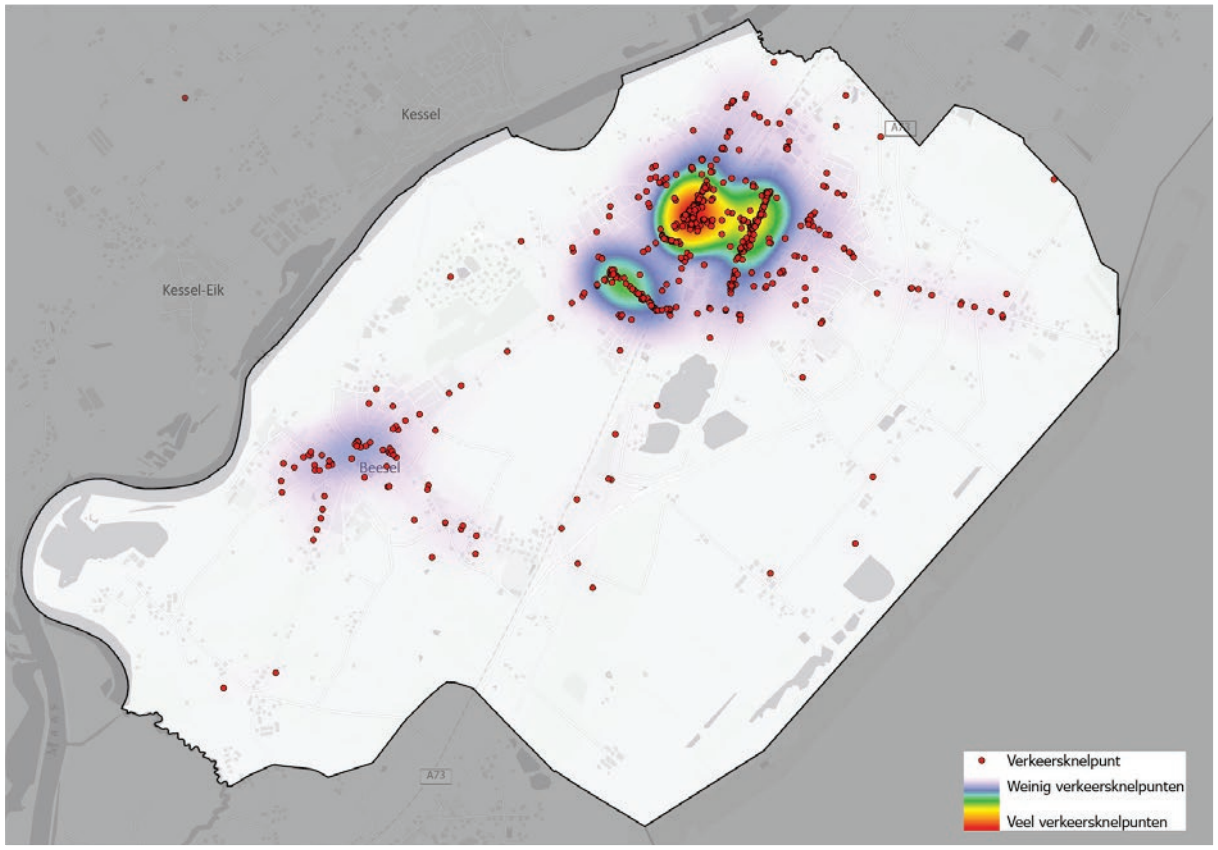
Redenen om niet het OV te pakken zijn divers. De helft van de respondenten geeft aan dat het openbaar vervoer te duur is. Ook de flexibiliteit van het openbaar vervoer is een reden om het niet te gebruiken: je kunt niet vertrekken wanneer je wilt. Een ander veel genoemde reden is dat men de eindbestemming moeilijk is te bereiken met het openbaar vervoer en dat de reistijd te lang is.

Welke locaties worden als knelpunten beoordeeld?

Uit een uitgebreide inventarisatie zijn door respondenten 684 verkeersknelpunten aangeduid op de kaart. Hieruit komen enkele locaties duidelijk naar voren als de meest genoemde probleemgebieden:

1. Kruising Sint Jorisstraat, Beekstraat en Monseigneur Theelenstraat
2. Kruising Pastoor Vranckenlaan, Beeselseweg, Heerstraat en Kesselseweg
3. Heerstraat
4. Rijksweg ter hoogte van het Raadshuisplein
5. Kruising Heytstraat, Keulseweg en Mariastraat

De knelpunten zijn gevisualiseerd in een kaart waarop de belangrijkste



Figuur 4 Knelpuntenkaart vanuit de online enquête

hotspots zijn aangegeven (zie onderstaande afbeelding). Bij deze locaties komen vooral vier belangrijke oorzaken van de ervaren verkeersproblematiek naar voren:

- **Te hard rijden**: Op diverse punten ervaren weggebruikers dat de gereden snelheid te hoog ligt, wat leidt tot onveilige situaties en ongemak.
- **Onoverzichtelijkheid**: Onvoldoende zicht op aankomend verkeer of complexe verkeerssituaties veroorzaken onzekerheid en verhogen het risico op ongevallen.
- **Te veel verkeer**: Een hoge verkeersintensiteit zorgt op bepaalde locaties voor opstoppingen, lange wachttijden en onveilige situaties.
- **Parkeeroverlast**: Foutparkeren en een gebrek aan beschikbare parkeerplaatsen worden vaak als knelpunt genoemd, met name in drukke gebieden.

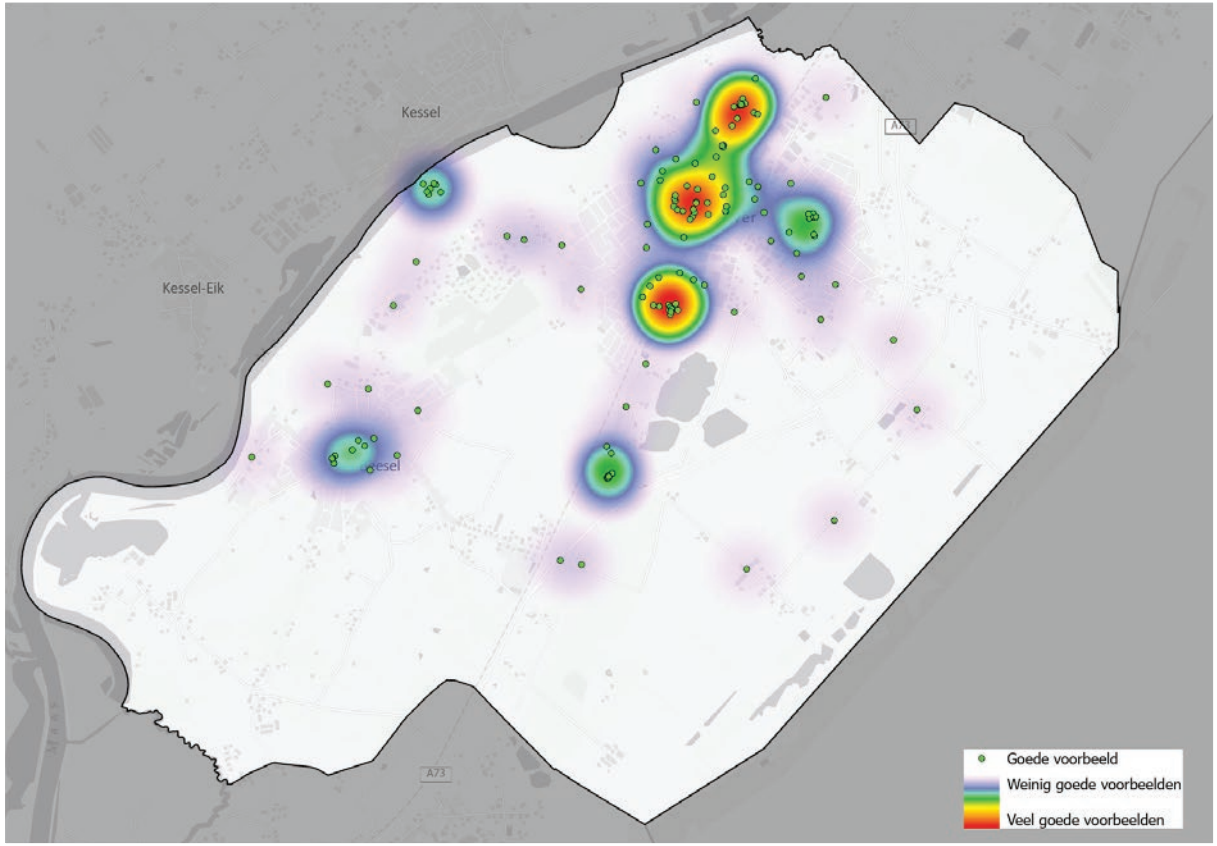
Naast de inventarisatie van knelpunten zijn ook locaties in kaart gebracht

die door respondenten als goed worden beoordeeld. In de gemeente Beesel springen de volgende locaties er positief uit:

1. Rotonde Drakenrijkstraat en Rijksweg
2. Rotonde Bergerhofweg, Heerstraat en Parallelweg
3. Omgeving Raadhuisplein
4. Kruising Pater Clarestraat, Torenpad en Keulseweg
5. Rotonde Klaashofweg en Rijksweg

Deze locaties worden door weggebruikers vooral gewaardeerd vanwege de overzichtelijkheid van de verkeerssituaties. Een visualisatie van deze goed beoordeelde punten is weergegeven in onderstaande afbeelding.

Loop- en fietsroutes



Figuur 5 Goede voorbeelden vanuit online enquête

In de enquête hebben inwoners de mogelijkheid gehad om hun meest gebruikte routes op een kaart in te tekenen. Hierbij werd specifiek gevraagd naar de routes die zij gebruiken voor verschillende doeleinden, zoals:

- School
- Werk
- Winkels/boodschappen
- (Sport)vereniging
- Vrije tijd

De resultaten van deze inventarisatie zijn overzichtelijk weergegeven in de onderstaande afbeeldingen. Deze visualisaties bieden inzicht in de belangrijkste verkeersstromen binnen de gemeente en vormen een waardevolle basis voor het identificeren van prioritaire aandachtspunten en verbeterkansen in het mobiliteitsbeleid. In bijlage 5 Rapport enquêteresultaten zijn de kaarten op grootformaat te bekijken.



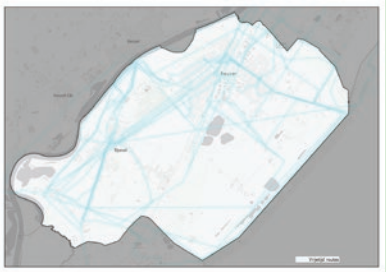
Figuur 6 Meest gebruikte fietsroutes ten behoeve van boodschappen



Figuur 7 Meest gebruikte fietsroutes ten behoeve van school



Figuur 8 Meest gebruikte fietsroutes ten behoeve van sport



Figuur 9 Meest gebruikte fietsroutes ten behoeve van vrijetijdsbesteding



Figuur 10 Meest gebruikte fietsroute ten behoeve van werk



Figuur 11 Meest gebruikte looproutes ten behoeve van boodschappen



Figuur 12 Meest gebruikte looproutes ten behoeve van school



Figuur 13 Meest gebruikte looproutes ten behoeve van sport



Figuur 14 Meest gebruikte looproutes ten behoeve van vrijetijdsbesteding



Figuur 15 Meest gebruikte looproutes ten behoeve van werk

6.2 RESULTATEN WERKPLAATS

In het najaar van 2024 hebben beleidmakers, raadsleden en de participatiegroep hun inbreng gegeven voor het mobiliteitsplan van de gemeente Beesel tijdens zogenoemde werkplaatsen. Tijdens de eerste serie werkplaatsen werd deelnemers de aanpak van het proces gepresenteerd en zijn wensen en ideeën opgehaald die binnen de gemeente Beesel spelen op het gebied van mobiliteit. Daarbij is het 'stoplicht-model' gebruikt:



Groen licht: Wat gaat goed in de gemeente Beesel?

Geel licht: Wat kan beter in de gemeente Beesel?

Rood licht: Waar wil de gemeente Beesel afscheid van nemen?

Geel knipperlicht: Waar wil de gemeente Beesel mee beginnen?

Tijdens de werkplaats zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen die van belang zijn voor het opstellen van het mobiliteitsplan van de gemeente Beesel. Deze punten bieden waardevolle inzichten in de huidige situatie en mogelijkheden voor verbetering.

Een belangrijk uitgangspunt is dat het bestaande mobiliteitsnetwerk beter kan worden benut door verkeersstromen zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Dit draagt bij aan een efficiënter en veiliger gebruik van de beschikbare infrastructuur. Daarnaast is gedragsverandering een cruciaal thema. Dit kan onder meer worden gestimuleerd door middel van gerichte voorlichting, maatregelen en handhaving.

De veiligheid van schoolomgevingen en de routes naar scholen is een prioriteit. Hier is behoefte aan verbeteringen die zorgen voor veilige en comfortabele routes voor kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook de routes voor landbouw- en vrachtverkeer vragen aandacht, met name om deze efficiënter en veiliger in te richten en overlast in woonkernen te beperken.

In het centrum van Reuver spelen specifieke uitdagingen voor minder valide inwoners en bezoekers. Hobbelige voetpaden en de inrichting van shared space zorgen ervoor dat het centrum niet voor iedereen even toegankelijk en comfortabel is. Hier liggen kansen om de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren.

Hoewel er veel focus ligt op autoverkeer, zijn er ook positieve aspecten die sterker kunnen worden benut. Het NS-station en de goede openbaarvervoersmogelijkheden vormen belangrijke troeven voor de regio. Daarnaast bieden de (snel)fietsroutes, de strategische ligging nabij de A73 en de prachtige beleving van het Maasgebied waardevolle kansen om duurzame mobiliteit en recreatief verkeer verder te stimuleren.

De opbrengsten van de werkplaats zijn onderstaand kort samengevat per ambitiepunt.



AMBITIE 1: BELEVEN

- Dataportaal Limburg: Inzicht recreatiestromen (vanaf 2025) voor mobiliteit.
- Bebording: Onderzoek actualiteit en noodzaak.
- Fietsstimulering: Meeliften op campagnes.
- Wandelroutes: Logische en aantrekkelijke opties creëren.
- Comfort: Fiets/wandelcomfort verhogen, autoluwe straten.
- OV-fiets: Stimuleren voor werk en recreatie.



AMBITIE 2: SAMENKRACHT

- Toegang tot fiets: Onderzoek naar behoefte en financiële drempels.
- Routeinformatie: Vermelden van toegankelijkheid.
- Bewustwording: Campagnes, o.a. voor blinden en samenwerking met supermarkten (laden/lossen).
- Shared space: Evalueren of inrichting nog voldoet.
- Routes: Focus op toegankelijkheid bij woningen, met rustplekken.
- Station: Effectieve en toegankelijke oversteken.



AMBITIE 3 : FIJN WONEN EN BEDRIJVIG

- Fietscomfort: Verbeteren van fietscomfort en creëren van fietsstraten.
- Werkgeversaanpak: Stimuleren van fietsen door voldoende infrastructuur en voorzieningen.
- Circulaire materialen: Gebruik van circulaire materialen bij straatinrichting.



AMBITIE 4: VEILIGE EN DIENSTVERLENENDE GEMEENTE

- Veiligheidsgevoel: Vergroten van veiligheid op straten.
- Fietsenstallingen: Veiligere parkeer- en fietsvoorzieningen.
- Routeverbetering: Verbeteren van routes met wegmarkeringen.
- Onderhoud: Controleren van paden en begroeiing op onderhoud.
- Laaghangend fruit: Direct aanpakken van eenvoudige verbeteringen.
- Gedragsaanpak: Gezamenlijke aanpak voor gedragsverbetering.
- Samenwerking: Actief samenwerken, bijvoorbeeld met valpreventie-initiatieven.

6.3 RESULTATEN KERNBEZOEK

Op zaterdag 22 juni 2024 hebben we tijdens gesprekken met inwoners in Reuver, Offenbeek en Beesel waardevolle input verzameld voor het mobiliteitsplan. Deze gesprekken hebben inzicht gegeven in wat inwoners positief waarderen aan de mobiliteit in de gemeente, evenals de punten waarop verbetering nodig is. Hieronder volgt een samenvatting van de uitkomsten.

POSITIEVE PUNTEN

Inwoners benoemen verschillende sterke punten van de mobiliteit in de gemeente Beesel:

- NS-station: De aanwezigheid van een NS-station wordt gezien als een groot voordeel. Het station biedt gemakkelijke verbindingen met omliggende steden en draagt bij aan de bereikbaarheid van de gemeente.
- Ligging nabij de A73: De goede aansluiting op de A73 maakt Beesel uitstekend bereikbaar met de auto.
- Groen en gezellig centrum: Het groene en sfeervolle centrum van Beesel wordt gewaardeerd als een positief aspect van de leefomgeving.

VERBETERPUNTEN

Naast de positieve aspecten hebben inwoners ook verschillende verbeterpunten aangedragen:

- Verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers: Inwoners geven aan dat het veiligheidsgevoel voor fietsers en voetgangers beter kan, met name op en rond de Rijksweg in Reuver.
- Comfort van infrastructuur: Er is behoefte aan comfortabelere fiets- en

voetpaden. Ongelijke voetpaden, de wens voor bredere fietspaden en beter onderhoud worden genoemd als belangrijke aandachtspunten.
- Fietsvoorzieningen: Hoewel de fietsparkeerfaciliteiten redelijk worden gewaardeerd, is er behoefte aan een bewaakte fietsenstalling. Met name in Reuver voelt men zich niet zeker over de veiligheid van fietsen in de openbare ruimte.
- Overlast van vrachtverkeer: Inwoners ervaren hinder van vrachtverkeer in woonwijken en hebben de wens uitgesproken om dit verkeer uit woongebieden te weren.
- Verkeersgedrag: Het gedrag van verkeersdeelnemers wordt als verbeterpunt genoemd. Met name hardrijders zorgen voor overlast. Inwoners pleiten voor betere handhaving van verkeersregels.

Deze waardevolle feedback wordt meegenomen in het verdere proces om tot een mobiliteitsplan te komen dat aansluit bij de wensen en behoeften van onze inwoners. Door aandacht te besteden aan zowel de sterke punten als de verbeterpunten, werken we samen aan een veilige, bereikbare en prettige leefomgeving voor iedereen.

6.4 RESULTATEN KIDSCONSULTING

In september 2024 zijn drie basisscholen in de gemeente Beesel bezocht: Meander (Offenbeek), Bösdael (Reuver) en Het Spick (Beesel). Tijdens deze bezoeken hebben we met meer dan 100 leerlingen uit groep 7 en 8 gesproken om inzicht te krijgen in hun ervaringen met en perspectieven op verkeersveiligheid.

Uit de gesprekken blijkt dat de meeste leerlingen meestal met de fiets naar school of naar een vereniging gaan. Ze voelen zich over het algemeen veilig in woonwijken met weinig verkeer, waar automobilisten langzaam rijden en er goede oversteekplaatsen zijn. Vooral in de directe omgeving van scholen ervaren ze vaak een overzichtelijke en veilige verkeerssituatie.

Toch storen veel leerlingen zich aan specifieke verkeersproblemen, zoals te hard rijdende voertuigen en automobilisten die hen geen voorrang geven bij zebrapaden. Drukke wegen zoals de Rijksweg en onoverzichtelijke kruisingen worden vaak genoemd als onveilig. Deze situaties zorgen voor stress en onzekerheid, vooral bij oversteekplaatsen of op routes waar vrachtverkeer en te hard rijden een probleem vormen.

Deze inzichten onderstrepen de noodzaak om maatregelen te treffen die zowel de veiligheid als het vertrouwen van jonge verkeersdeelnemers vergroten. Aanbevolen oplossingen zijn onder andere:
- Snelheidsverlagingen met behulp van verkeersdrempels en 30 km/u-zones.
- Duidelijke verkeersborden, spiegels en betere infrastructuur bij oversteekplaatsen.
- Brede en veilige fietspaden.
- Striktere handhaving van verkeersregels, met name bij kruisingen en zebrapaden.

De resultaten van deze sessies vormen een belangrijke basis voor dit mobiliteitsplan. Ze laten zien waar verbetering nodig is om een veiligere, toegankelijkere en kindvriendelijke verkeersomgeving te realiseren.



7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE

De gemeente Beesel hecht veel waarde aan de behoeften vanuit de samenleving als basis voor de keuzes die we maken op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit. Tegelijkertijd is de situatie op straat van groot belang om deze behoeften en de feitelijke verkeerssituatie samen te brengen. Door deze inzichten te combineren, bepalen we welke maatregelen nodig zijn om de ambities van de gemeente Beesel te realiseren.

In de verkeers- en gebiedsanalyse richten we ons op de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van verschillende vervoerswijzen. Zo zorgen we voor een goed onderbouwd plan dat aansluit bij de wensen van inwoners en bijdraagt aan een leefbare, toegankelijke en veilige omgeving.

7.1 VERKEERSVEILIGHEID

Op basis van recente ongevallengegevens schetsen we een beeld van de situatie in gemeente Beesel met betrekking tot de verkeersveiligheid[1]. In de afgelopen jaren (periode Q1 2019 – Q4 2023) zijn in totaal 184 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij totaal 18 personen gewond zijn geraakt en 3 dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Onderstaande tabel laat de verdeling van deze verkeersongevallen over de verschillende jaren zien.

Bij tabel 1 is het belangrijk te vermelden dat in de Corona-jaren 2020 en 2021 de landelijke verkeersongevallencijfers lager liggen als gevolg van de lockdownmaatregelen. In gemeente Beesel is dit in 2020 niet het geval, waarbij er zelfs een stijging plaatsvond ten opzichte van 2019.

Na 2021 is te zien dat het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers sterk toeneemt. Landelijk gezien is deze toename eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door onder andere de smartphone. Dit vraagt om een omslag in het verkeersveiligheid beleid, onder andere met meer aandacht naar gedragsverandering van specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën.

Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 48% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+ (=bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 53% van de verkeersslachtoffers.

Zie tabel 2 en 3.

[1]VIA, 2024. BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage

Bijlage 1 bevat een verkeersongevallenkaart (2019 t/m 2023) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven.
Op basis van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en op basis van verschillende documenten vanuit de gemeente Beesel zijn de belangrijkste risicothema's op het gebied van verkeersveiligheid bepaald. Hieruit komen een aantal risicothema's met een hoge prioriteit naar voren.

Risicothema 1: 30 km/uur wegen

Door de hoge intensiteiten en beperkte inrichting vormen de 30 km/uur wegen een risico voor de gemeente Beesel. De Heerstraat en de Hoogstraat zijn hiervan voorbeelden.

Risicothema 2: 60 km/uur wegen

Het hoge aandeel 60 km/u wegen in combinatie met de beperkte inrichting, de hoge risicocijfers én het hoge slachtofferaandeel zorgt ervoor dat 60 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Beesel.
De Beeselseweg is, in combinatie met de eerder genoemde 30 km/uur weg Hoogstraat, een voorbeeld van een dergelijk onveilig traject als het gaat om een hoge ongevallen score.

Risicothema 3: Jonge automobilisten

De groep van jonge automobilisten (18 t/m 24 jarigen) is (relatief) vaak betrokken bij ongevallen en ook slachtoffer. Mogelijk speelt onervarenheid en (veel) te snel rijden een rol.

Risicothema 4: Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers

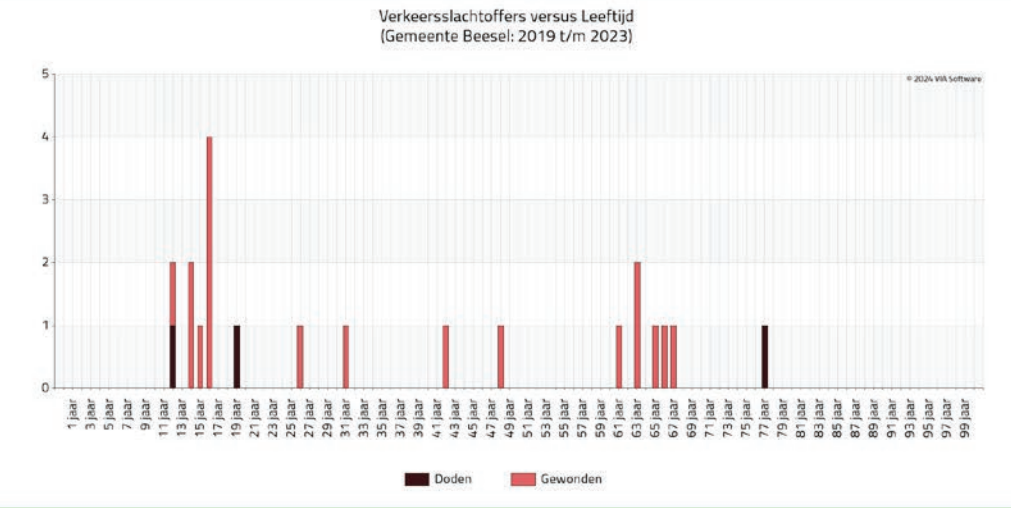
Voetgangers en fietsers zijn samen goed voor 54% van de verkeersslachtoffers, wat betekent dat er maatregelen moeten worden genomen op het gebied van bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers. Denk hierbij aan autovrije zones of bredere fietspaden.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2019	Afgesloten	34	6	1	0
2020	Afgesloten	37	2	1	1
2021	Afgesloten	33	1	0	0
2022	Afgesloten	37	1	2	0
2023	Afgesloten	43	8	1	2
Totaal		**184**	**18**	**5**	**3**

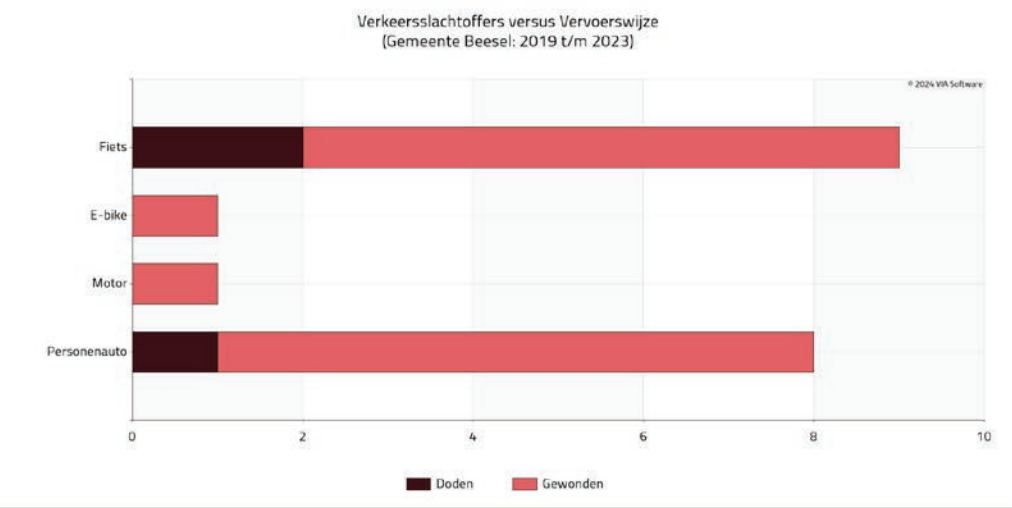
© 2024 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Tabel 1 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode



Tabel 2 Verkeersslachtoffers per leeftijd



Tabel 3 Verkeersslachtoffers per vervoerswijze

Risicothema 5: Verkeersovertreders

Voer snelheidsbeperkingen strenger door op trajecten waar te hard rijden frequent voorkomt, zoals op de N271 en delen van de A73.

Risicothema 6: Verkeersveiligheid op kruispunten

Kruispunten zoals de Pastoor Vranckenlaan-Pastoor Rijnderslaan-Prins Hendrikstraat en Burgemeester Claessenstraat-Heerstraat-Sterrenbosweg worden gezien als risicovolle kruispunten doordat ze matig scoren op het gebied van snelheid en ongevallen.

De verkeersveiligheid in de gemeente Beesel vraagt om specifieke maatregelen voor verschillende risicothema's. De 30 km/uur wegen, zoals de Heerstraat en de Hoogstraat, zijn door de hoge verkeersintensiteit en beperkte inrichting een groot risico. In combinatie met de Beeselseweg vormt ook het hoge aandeel 60 km/u wegen, met beperkte weginrichting en een hoog slachtofferaandeel, een probleemgebied. Om de veiligheid voor jonge automobilisten (18-24 jaar) te verhogen, zijn bewustmakingscampagnes over de risico's van snelheid en onervarenheid belangrijk.

Kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, maken 54% van de verkeersslachtoffers uit, wat vraagt om extra bescherming. Op trajecten met veel snelheidsovertredingen, zoals de N271 en delen van de A73, moeten snelheidsbeperkingen strenger gehandhaafd worden om ongelukken te voorkomen. Tot slot verdienen risicovolle kruispunten meer aandacht voor veiligheid.

7.2 NETWERKEN

Een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is de ruggengraat van een bereikbare en verbonden gemeente. Voor Beesel betekent dit het optimaliseren van onze wegen, fiets- en wandelpaden en openbare vervoersverbindingen, zodat inwoners, bezoekers en ondernemers eenvoudig en duurzaam kunnen reizen.

Het netwerk moet aansluiten bij de behoeften van de samenleving én de unieke kenmerken van Beesel. Denk aan een evenwichtige verdeling van de ruimte tussen verschillende vervoerswijzen, het verbeteren van verbindingen tussen kernen en omliggende gebieden, en het stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit.

In dit onderdeel onderzoeken we hoe de infrastructuur en routes binnen Beesel bijdragen aan een toegankelijk en veilig netwerk, met aandacht voor zowel lokale als regionale verbindingen. Samen werken we aan een sterk netwerk dat klaar is voor de toekomst.

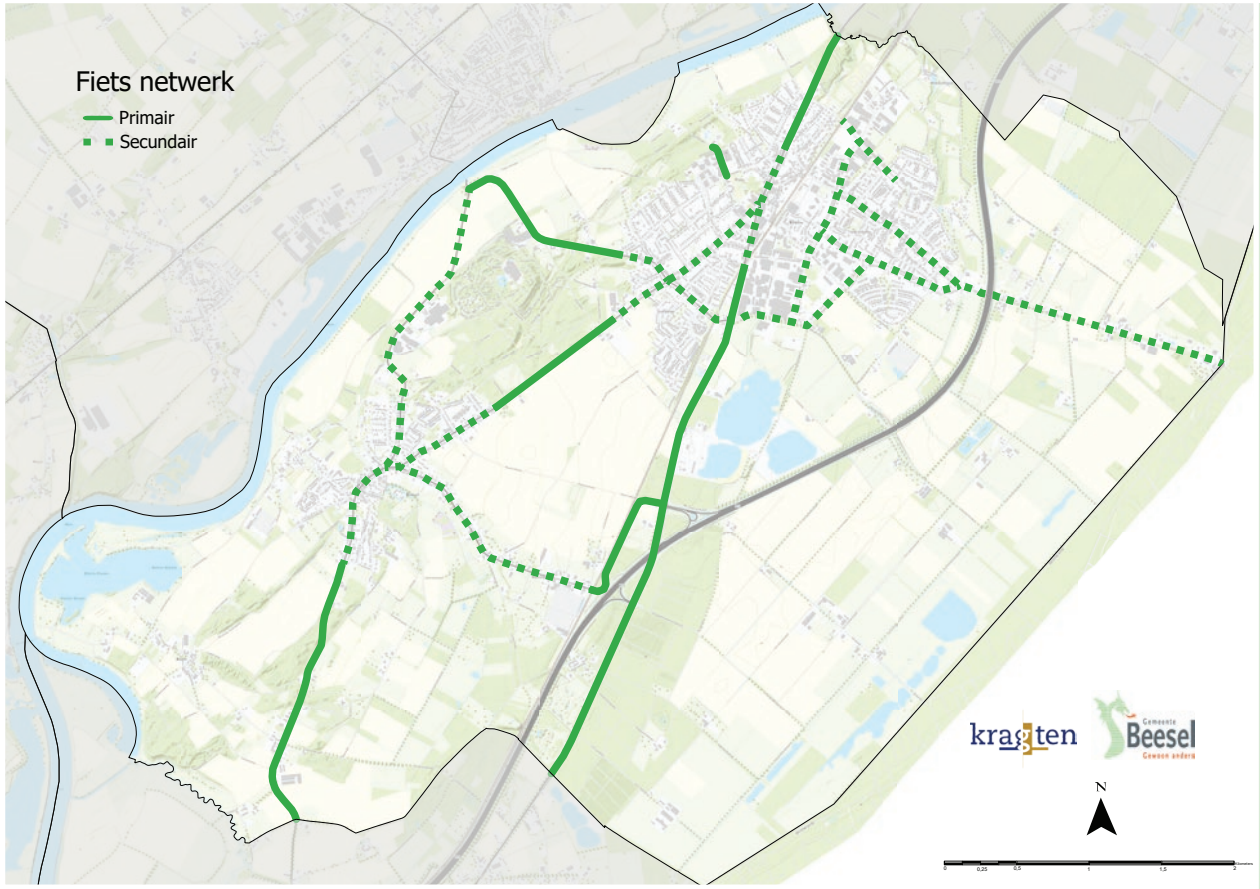
7.2.1 VOORZIENINGEN

Als gemeente Beesel zetten we ons in voor een breed en toegankelijk aanbod van voorzieningen die bijdragen aan de leefbaarheid, het welzijn en de vitaliteit van onze gemeenschap. Met de drie kernen Reuver, Beesel en Offenbeek hebben we een solide basis van onderwijs, zorg, sport, cultuur en recreatie die aansluit bij de behoeften van onze inwoners en bezoekers.

Wij vinden het belangrijk dat onze voorzieningen toekomstbestendig zijn en inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de vergrijzing, de uitbreiding van woonwijken en de toenemende vraag naar groene

en gezonde leefomgevingen. Tegelijkertijd hechten we waarde aan inclusiviteit: we zorgen ervoor dat onze voorzieningen bereikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen, ongeacht leeftijd of achtergrond.

Met ons beleid op voorzieningen streven we naar een sterke sociale infrastructuur, waarin ontmoeting, verbinding en een hoge kwaliteit van leven centraal staan. Samen met onze inwoners en partners blijven we werken aan een gemeente waar iedereen zich thuis voelt.



Figuur 16 Voorzieningen

7.2.2 LOPEN

Het is belangrijk dat voorzieningen, en dan met name scholen, zorginstellingen en winkelkernen, goed verbonden zijn met voetgangersroutes. De voetgangersvoorzieningen (trottoirs, voetpaden en voetgangeroversteken) moeten in onze gehele gemeente op orde zijn, in het bijzonder in omgeving van scholen, zorginstellingen en winkelkernen.

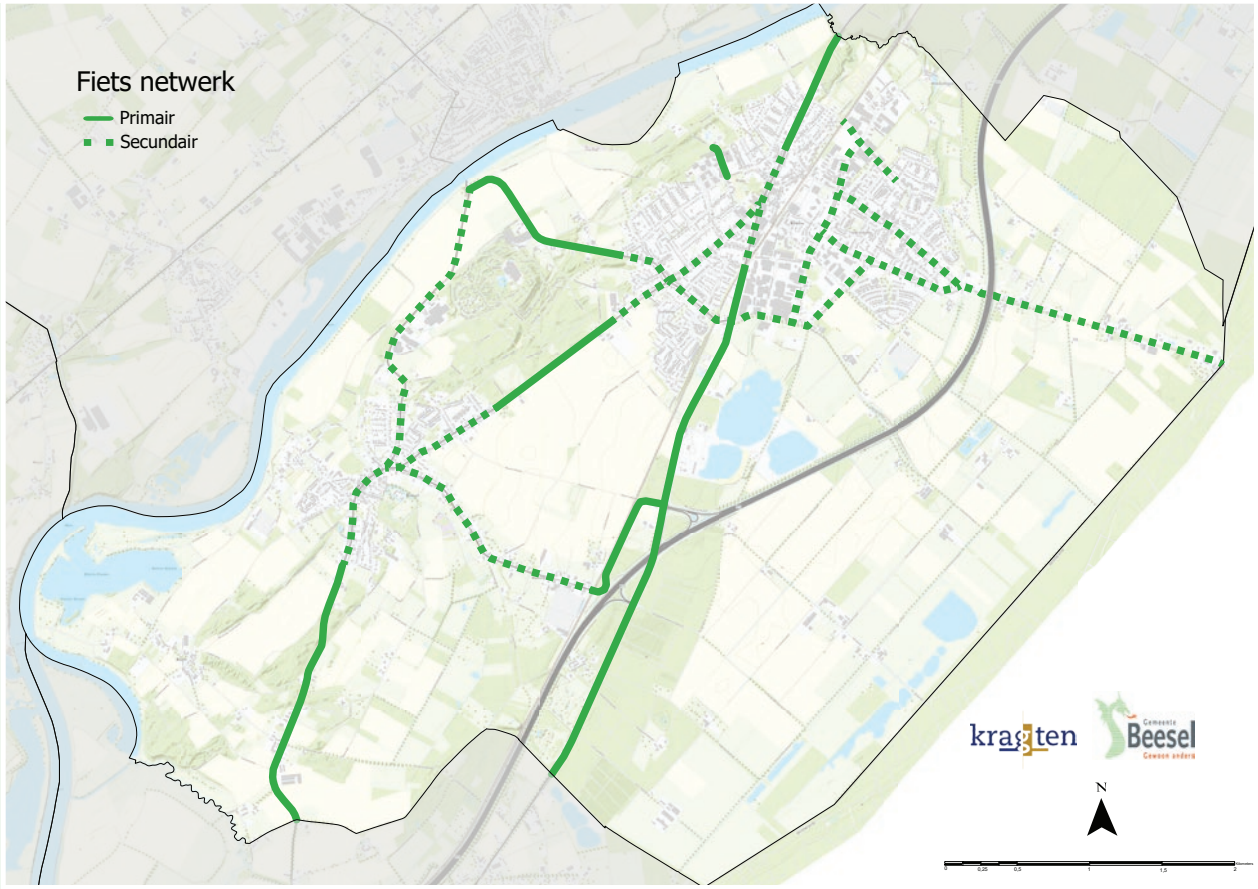
In onderstaande tabel zijn de ontwerpuitgangspunten opgenomen die gelden voor het voetgangersnetwerk binnen de gemeente Beesel. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW. Momenteel voldoen niet alle wegen aan deze richtlijnen. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen we – mits dit ruimtelijk inpasbaar is en de openbare ruimte dit toelaat – deze ontwerpuitgangspunten toe. Bij het verdelen van de verkeersruimte hanteren wij waar mogelijk het STOMP-principe.

Hoewel de ontwerpuitgangspunten gelden voor alle voetpaden in Beesel, richten wij ons in eerste instantie op veelgebruikte looproutes (prioriteitsroute) in de directe omgeving van belangrijke voorzieningen zoals zorginstellingen, winkels en scholen.

Als gemeente streven wij ernaar om langs alle wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur minimaal aan één zijde een voetgangersvoorziening te realiseren. Deze voorzieningen worden aangelegd met een breedte die voldoet aan de inrichtingseisen uit de onderstaande tabel.

	Breedte trottoir *[minimaal]*	Breedte trottoir *[wens]*	Breedte voetpad *[minimaal]*	Breedte voetpad *[wens]*	Obstakelvrije ruimte *[minimaal]*
Prioriteitsroute voetganger	1,80 m.	2,40 m.	1,80 m.	2,40 m.	1,20 m.
Overige trottoirs en voetpaden	1,50 m.	2,00 m.	1,50 m.	2,00 m.	0,90 m.

Tabel 4 Ontwerpuitgangspunten voetgangersnetwerk



Figuur 17 Toekomstige netwerkkaart fietsverkeer

7.2.3 FIETSEN

In de mobiliteitsenquête gaven inwoners van de gemeente Beesel aan welke fietsroutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de stad en in de omgeving. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende bestemmingen, zoals winkels, het station, middelbare school, werklocaties en regionale verbindingen. Met deze informatie hebben we onderstaand fietsnetwerk opgesteld. Onderstaand figuur geeft de toekomstige netwerkkaart voor fietsers weer, met daarop wensen voor nieuwe fietsroutes. Bijlage 2 bevat de totale netwerkkaart voor fietsers.

Inrichtingsprincipes

In de navolgende tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het fietsnetwerk. Deze zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW. De keuze van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie binnen het fietsnetwerk, de functie van de weg binnen de wegcategorisering en de hoeveelheid (intensiteit) fietsers of auto's. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen
we – mits ruimtelijk inpasbaar – de openbare ruimte dit toestaat deze uitgangspunten toe. Bij het verdelen van de verkeersruimte houden wij zo veel als mogelijk het STOMP-principe aan.

Bij afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur, wordt afgewogen in hoeverre het wenselijk is fietsverkeer te laten mengen met gemotoriseerd verkeer of het bestaande vrijliggende fietspad te handhaven.

	Verkeers-intensiteit *[mvt/etm]*	Primaire fietsroute	Secundaire fietsroute	Recreatieve fietsroute	Geen onderdeel fietsroute
ETW bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietsstraat	Gemengd of fietsstraat	Gemengd	Gemengd
ETW bubeko 60 km/u	< 1.000	Fietspad	Gemengd, fietsstraat of fietspad	Gemengd	Gemengd
	> 1.000	Fietspad	Fietspad of fietsstroken	Fietspad	Fietspad of fietsstroken
GOW30 bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	(Brom-) fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad

Tabel 5 Inrichtingsprincipes fietsnetwerk

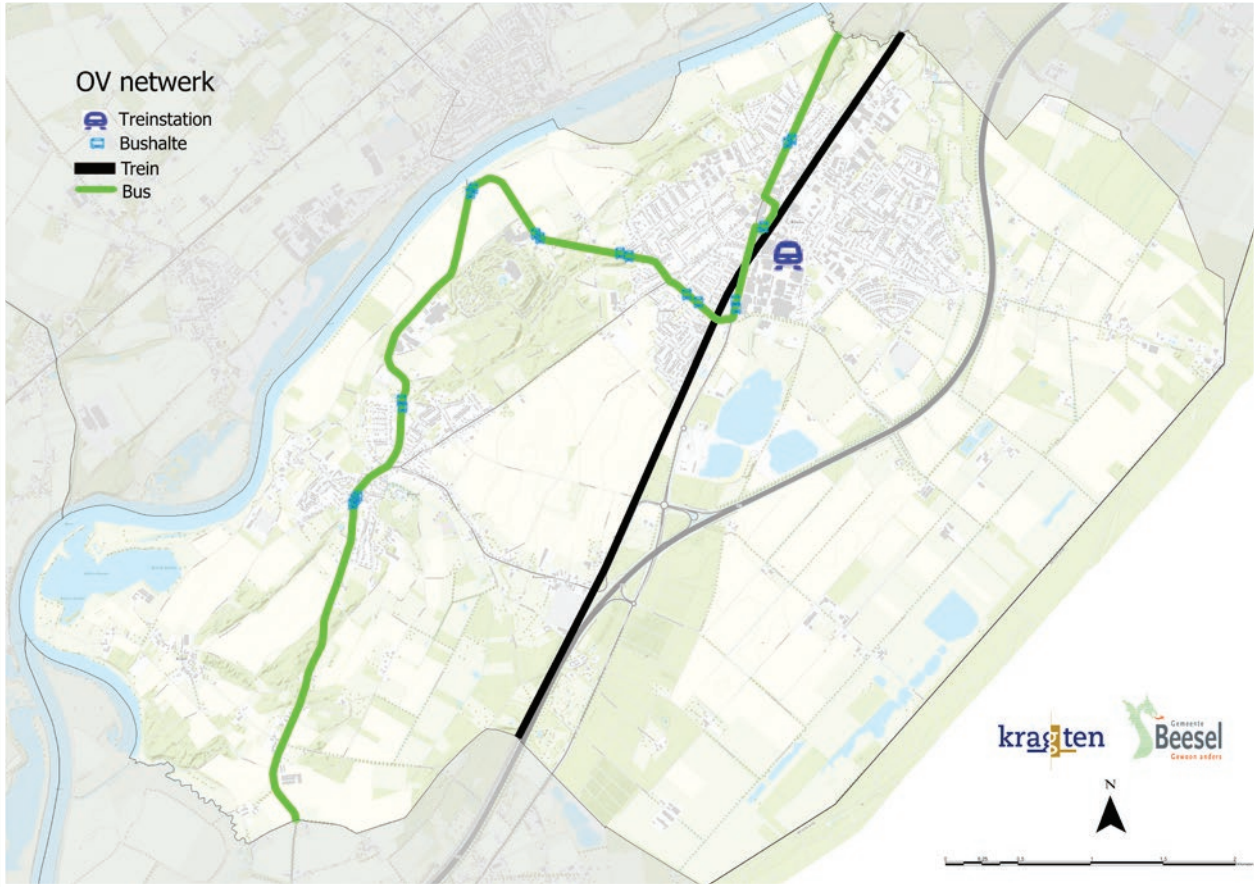
** De keuze voor een fietsstraat of andere fietsvoorziening is maatwerk en afhankelijk van diverse factoren. Nieuwe fietsstraten worden alleen toegepast op wegen waar het aantal fietsers groter is dan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Dit draagt bij aan de veiligheid en het comfort van fietsers en zorgt voor een evenwichtige inrichting van de openbare ruimte.*

- GOW (Gebiedsontsluitingsweg): Wegen die bedoeld zijn om verkeer tussen verschillende delen van de gemeente of regio snel te laten doorstromen.
- ETW (Erftoegangsweg): Wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven en erven, waar het verkeer rustig en veilig moet zijn.
- Bibeko: Binnen de bebouwde kom.
- Bubeko: Buiten de bebouwde kom.

Ontwerpuitgangspunten

Bij het ontwerpen van fietsvoorzieningen, zoals beschreven in Tabel x, volgen we de meest actuele landelijke richtlijnen van het CROW. Deze richtlijnen zijn opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

Als gemeente Beesel streven we naar een fietsvriendelijk netwerk dat veiligheid, doorstroming en comfort biedt voor fietsers van alle leeftijden. Daarbij ligt de nadruk op verbindingen tussen de kernen Reuver, Beesel en Offenbeek, en belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en station.



Figuur 18 Toekomstige netwerkkaart openbaar vervoer

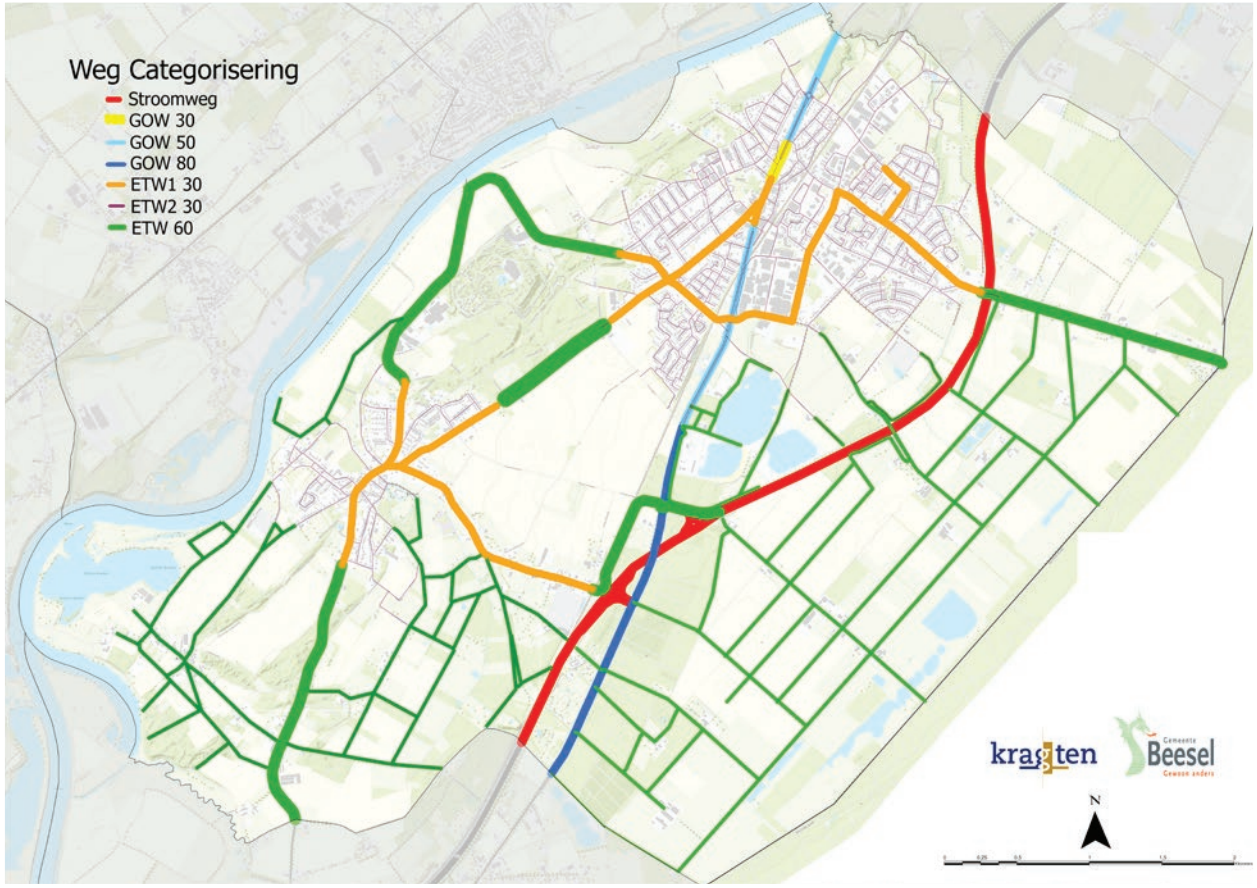
7.2.4 OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer in de gemeente Beesel is gebaseerd op de lijnen die zijn opgenomen in de openbaar vervoerconcessie. Deze concessie bepaalt hoe het openbaar vervoer binnen bepaalde routes of gebieden wordt georganiseerd.

In Beesel speelt station Reuver een centrale rol als belangrijke schakel binnen de gemeente en naar de regio. Het station biedt verbindingen met de grotere steden in de regio, en de buslijnen zorgen voor aanvullende bereikbaarheid. Deze bestaande basisstructuur willen we behouden en versterken. Daarnaast onderzoeken we alternatieven voor traditioneel openbaar vervoer, zoals deelvervoer of flexibele vervoersoplossingen.

In het wensnetwerk wordt ook rekening gehouden met mogelijke locaties voor mobiliteitshubs. Deze hubs fungeren als knooppunten waar verschillende vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, deelauto's en fietsen, samenkomen en worden aangevuld met ondersteunende voorzieningen. Een logische locatie hiervoor is station Reuver maar ook in Beesel is het interessant om de mogelijkheden voor een hub te onderzoeken.

De netwerkkaart (wens) voor openbaar vervoer geeft een overzicht van deze plannen. Een volledige weergave hiervan is opgenomen in Bijlage 3.



Figuur 19 Wegcategorisering

7.2.5 WEGCATEGORISERING

De gemeente Beesel streeft naar een veilig, efficiënt en duurzaam verkeersnetwerk dat aansluit bij de behoeften van haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Een heldere wegcategorisering vormt daarbij de basis voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Het categoriseren van wegen maakt inzichtelijk welke rol en functie elke weg binnen het netwerk vervult, zowel op lokaal als regionaal niveau.

De wegcategorisering is afgestemd op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat er duidelijke keuzes worden gemaakt in het prioriteren van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Door wegen te categoriseren op basis van hun functie – zoals doorgaande verbindingen, ontsluitingswegen en verblijfsgebieden – ontstaat een netwerk waarin verkeer zo efficiënt mogelijk wordt afgewikkeld en de leefomgeving zoveel mogelijk wordt beschermd.

Binnen de gemeente Beesel is bijzondere aandacht voor de balans tussen het behouden van de dorpse charme, de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de aansluiting op regionale en bovenregionale netwerken. Dit draagt bij aan een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsbeleid, waarbij de wegcategorisering een centrale rol speelt. De wegcategorisering is tevens in bijlage 4 weergegeven.

Inrichtingsprincipes

De wegcategorisering in de gemeente Beesel wordt verduidelijkt in onderstaande tabel, waarin de verschillende wegcategorieën worden gekoppeld aan de bijbehorende inrichtingsprincipes volgens de richtlijnen van het CROW. Deze principes bieden een kader voor veilige, functionele en uniforme wegontwerpen die aansluiten bij de verkeersfunctie en gebruiksdoelen van elke weg.

Bij toekomstige herinrichtingen of nieuwe wegontwerpen in Beesel zullen deze CROW-principes leidend zijn. Daarbij speelt ook het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privéauto) een belangrijke rol. Dit principe legt de nadruk op een hiërarchie waarin actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en duurzaam vervoer worden gepromoot.

	Snelheid	Scheiding rijrichting	Wegkanten	Parkeren	Voorrang
ETW bibeko	30 km/u	Geen	Trottoir	Langs of haaks	Gelijkwaardig
ETW bubeko	60 km/u	Geen	Geen, of onderbroken markering	Langsparkeren	Gelijkwaardig voorrang bij hoge intensiteit
GOW30 bibeko	30 km/u	Enkele asmarkering	Trottoirband	Langsparkeren	Voorrang
GOW50 bibeko	50 km/u	Dubbele Asmarkering of middenberm	Trottoirband	Geen	Voorrang
GOW bubeko	80 km/u		Onderbroken markering	Geen	Voorrang

Tabel 6 Inrichtingsprincipes wegen


ARRIVA

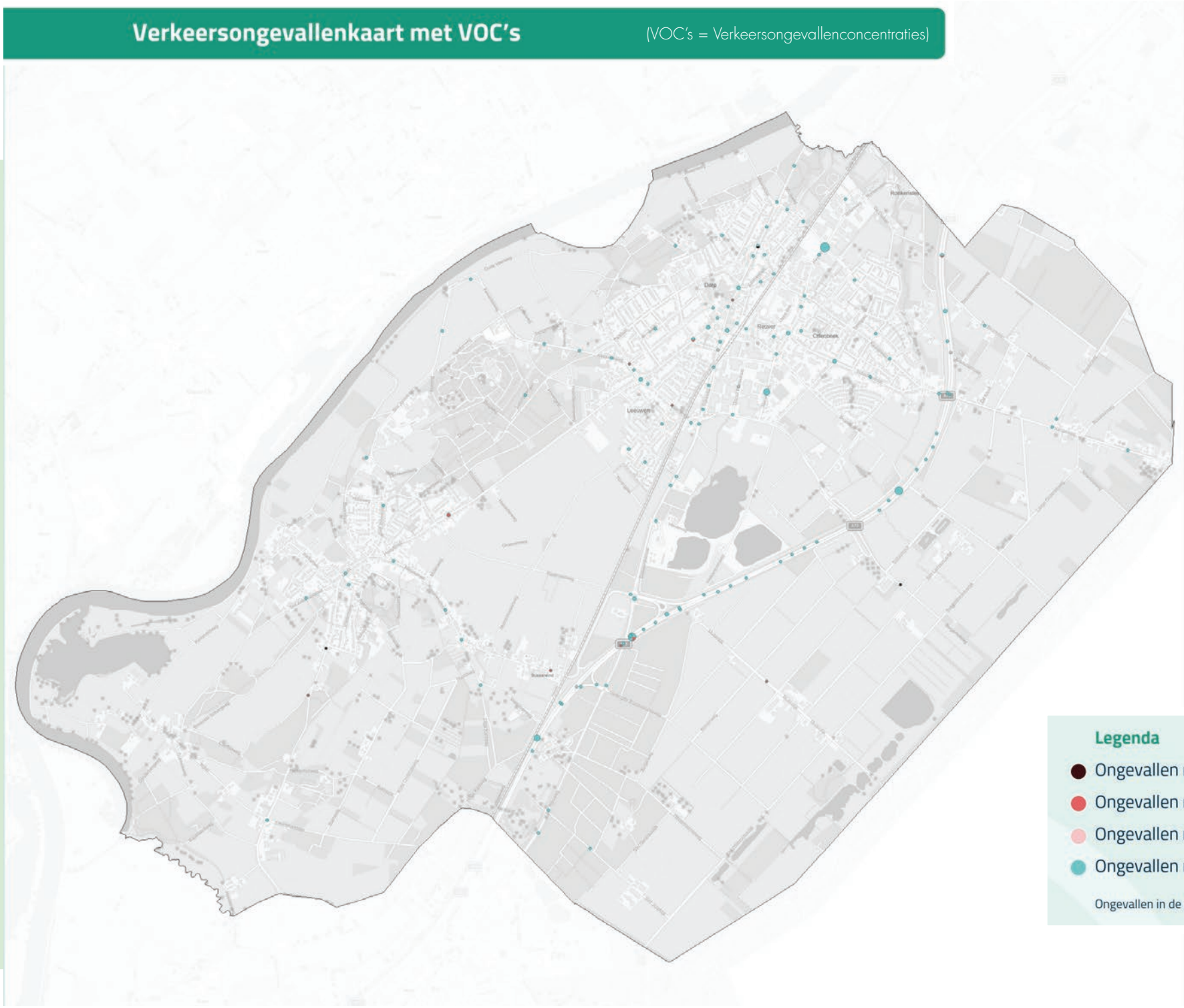
BIJLAGEN

B1 ONGEVALLENLOCATIES

Deze bevat een verkeersongevallenkaart (2019 t/m 2023) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven.

Verkeersongevallenkaart met VOC's

(VOC's = Verkeersongevallenconcentraties)



krachten

Gemeente Beesel
Gewoon anders

Top 10 meest onveilige trajecten

		Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)	Score
1	0	BEESELSEWEG, HOOGSTRAAT BEESEL	Ongevallen Snelheid
2	0	A73 BEESEL, VENLO	Ongevallen Snelheid
3	+5	PASTOOR VRANCKENLAAN, RAADHUISPLEIN BEESEL	Ongevallen Snelheid
4	+11	BURGEMEESTER JANSSENSTRAAT, MARKT, MONSEIGNEUR THEELENSTRAAT BEESEL	Ongevallen Snelheid
5	+8	BEESELSEWEG, BURGEMEESTER JANSSENSTRAAT BEESEL, ROERMOND	Ongevallen Snelheid
6	+10	HEERSTRAAT BEESEL	Ongevallen Snelheid
7	-3	A73 BEESEL	Ongevallen Snelheid
8	-3	A73 BEESEL, VENLO	Ongevallen Snelheid
9	-6	N271 BEESEL	Ongevallen Snelheid
10	-4	N271 BEESEL, VENLO	Ongevallen Snelheid

© 2024 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Top 10 meest onveilige kruispunten

		Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)	Score
1	0	PASTOOR RIJNDERSLAAN, PASTOOR VRANCKENLAAN, PRINS HENDRIKSTRAAT BEESEL	Ongevallen Snelheid
2	0	BURGEMEESTER CLAESSENSTRAAT, HEERSTRAAT, STERRENBOSWEG BEESEL	Ongevallen Snelheid

© 2024 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

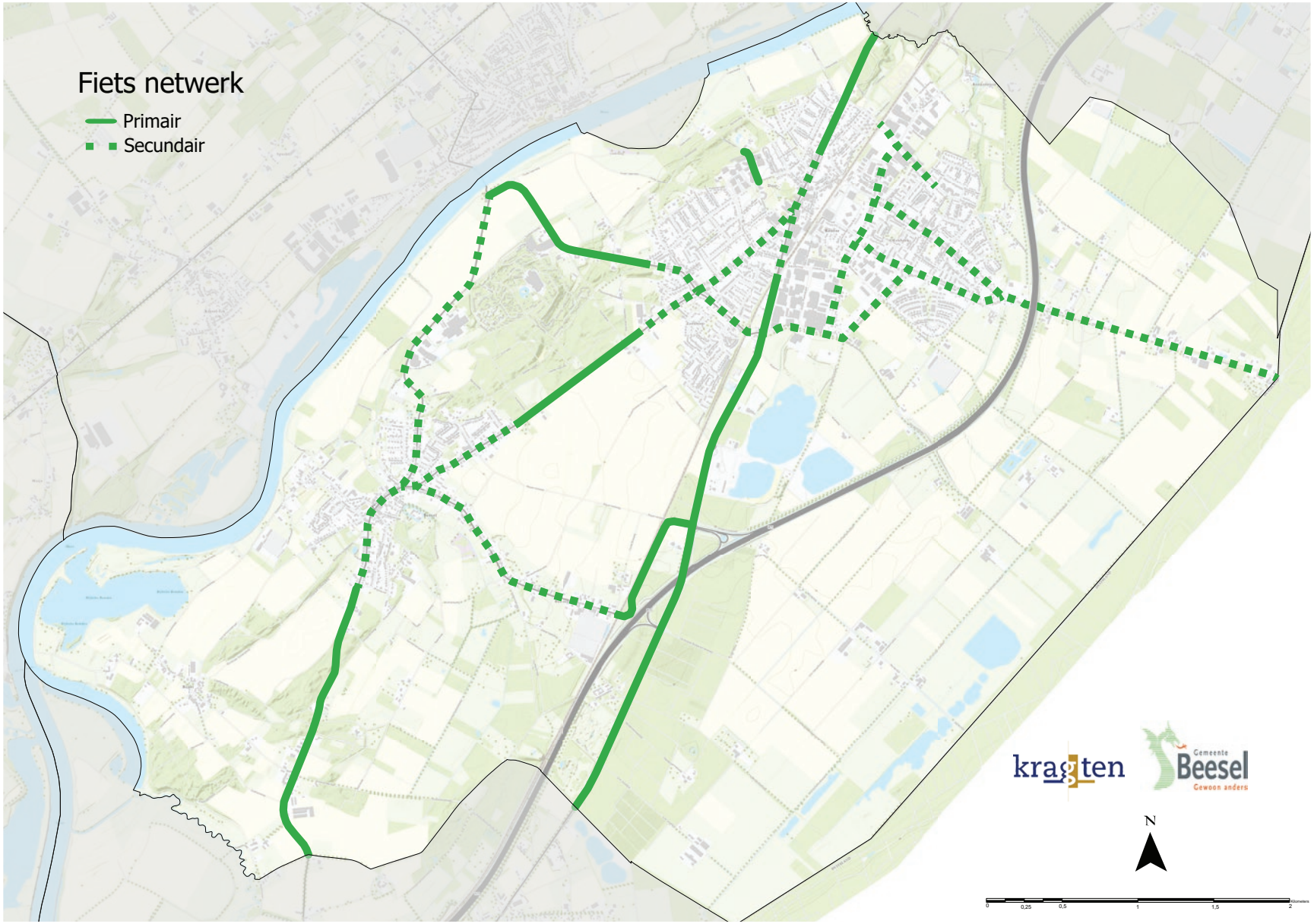
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

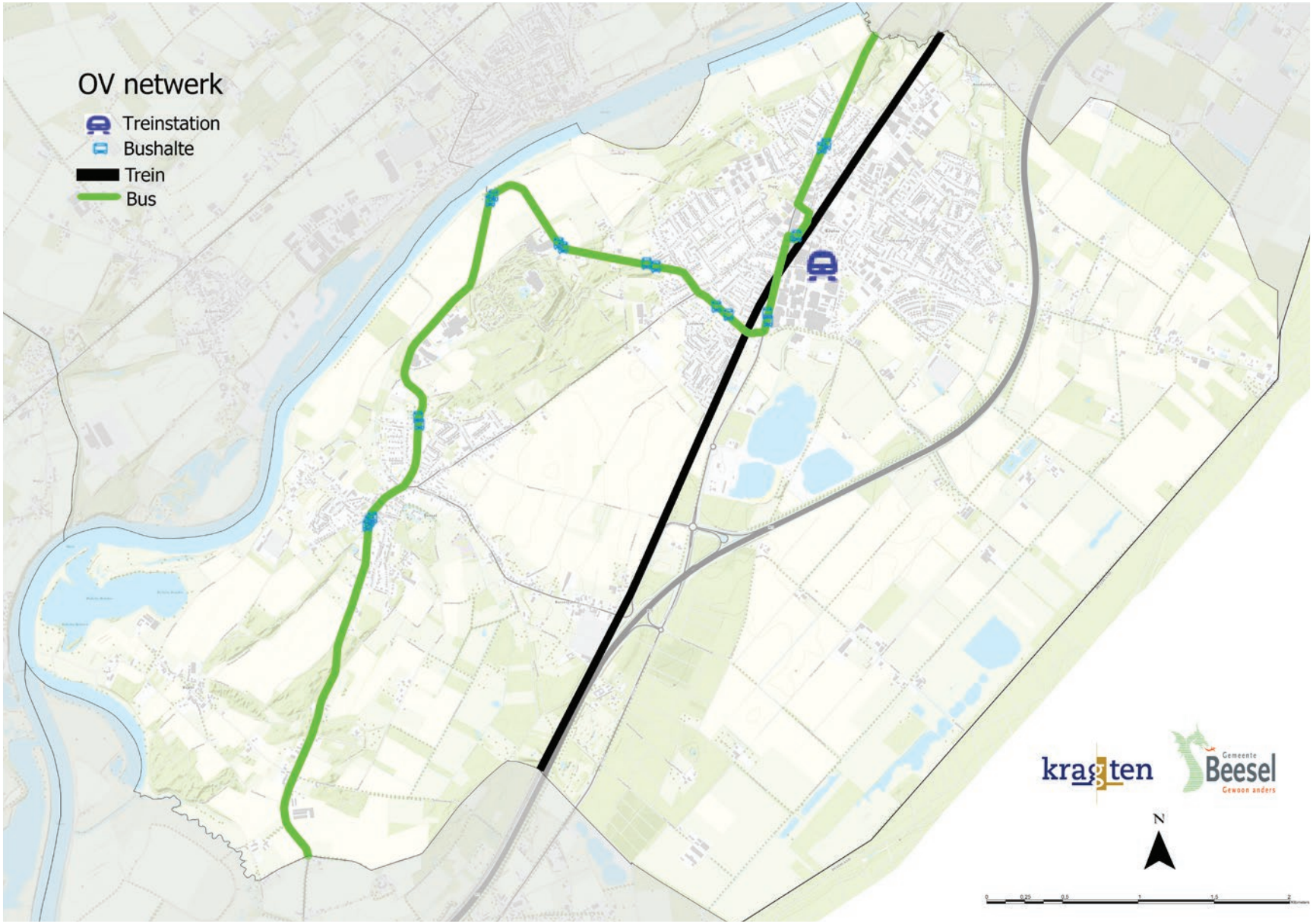
Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

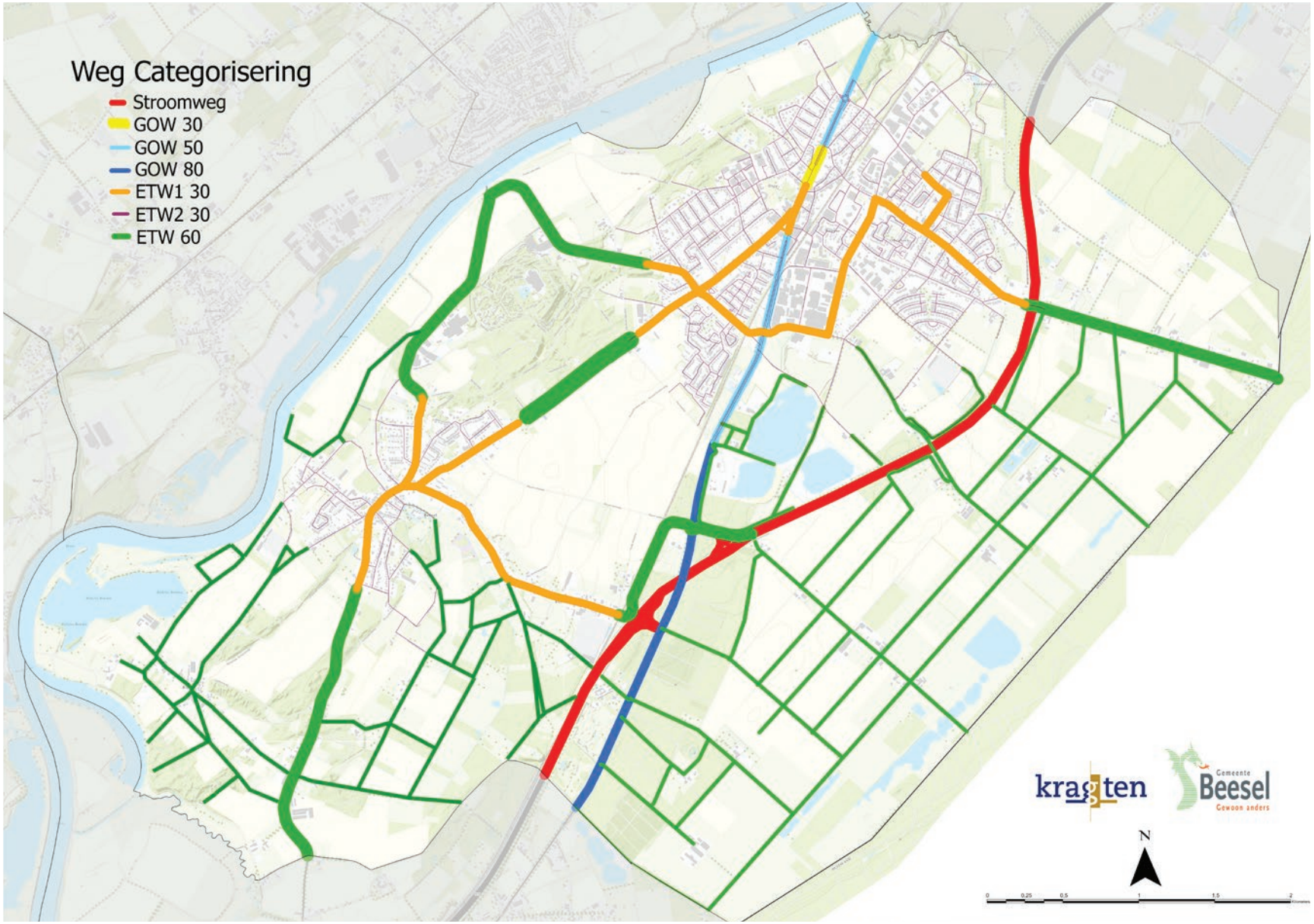
B2 NETWERKKAART FIETSERS



B3 NETWERKKAART (WENS) OPENBAAR VERVOER



B4 KAART WEGCATEGORISERING



de kragt van vertrouwen

Roermond
Schoolstraat 8
6049 BN Herten

Postbus 14
6040AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hintham 152-E
5246 AK Rosmalen

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch