

Geadresseerde Fractie CDA
t.a.v. mevrouw Vaasen

Wilhelminaplein 1
5981 CC Panningen
T (077) 306 66 66
E info@peelenmaas.nl
www.peelenmaas.nl

Datum 28 september 2026
Zaak 1894/2026/3410544
Document 1894/2026/3416545
Van
Onderwerp Betreft: Artikel 32-vragen Breestraat – Inwoners/Jong Nederland Maasbree

Beste mevrouw Vaasen,

U heeft op 26 juni 2026 artikel 32 vragen gesteld over de Breestraat te Maasbree.

In september hebben we vervolgesprekken gevoerd met Jong Nederland. Daar hebben we gezamenlijk afspraken gemaakt over het verdere proces. Bij de beantwoording van de vragen lichten wij dit toe.

Hieronder leest u de antwoorden op uw vragen.

1. Kan het college de lichtberekeningen, meetgegevens en gehanteerde normen waarop de conclusie is gebaseerd dat de verlichting aan de Breestraat "ruim voldoet", openbaar maken?

In het uitvoeringsbeleid voor verlichting hanteren we de landelijke richtlijnen voor openbare verlichting. Deze richtlijnen zijn vastgelegd in de Nederlandse Praktijk Richtlijn (NPR) 13201. Deze vakrichtlijn gaat uit van een balans tussen verkeersveiligheid, sociale veiligheid, duurzaamheid, milieu en kosten.

Voor de Breestraat zijn bij toepassing van deze norm 5 lantaarnpalen nodig. In werkelijkheid staan aan de Breestraat 11 lantaarnpalen. Daarbij zijn aan de Breestraat in 2026 de lampen vervangen door nieuwe armaturen met ledverlichting. De nieuwe verlichting geeft meer licht af dan de oude verlichting. Na gesprekken met de buurt is in 2026 een extra lantaarnpaal geplaatst aan de Schuttenbos.

2. Op welke data zijn deze metingen uitgevoerd en door welke partij?

Er zijn geen extra metingen uitgevoerd. Nobralux heeft ons geadviseerd in deze specifieke situatie. Nobralux voert voor ons het beheer en onderhoud uit van de openbare verlichting (zoals het maken van verlichtings- en vervangingsplannen).

3. Zijn bij deze beoordeling ook de zichtomstandigheden tijdens nat weer, winterse omstandigheden en de aanwezigheid van fietsverkeer meegenomen?

De richtlijn gaat uit van standaard (droge) omstandigheden.

4. Welke beleidsruimte heeft de gemeente om boven de minimumnormen aanvullende verlichting aan te brengen?

De gemeente heeft beleidsruimte om, goed gemotiveerd, van af te wijken van de vakrichtlijn. Er is, na het overleg in september met Jong Nederland, om een extra advies gevraagd bij Nobralux, Nobralux gaat op ons verzoek de situatie aan de Breestraat nogmaals bekijken.

5. Erkent het college dat verkeersveiligheid meer omvat dan het voldoen aan technische lichtnormen en dat ook sociale veiligheid en veiligheidsbeleving relevante factoren zijn?

Ja, dat zijn relevante factoren. Daarom wordt er in de vakrichtlijn NPR 13201 met verschillende aspecten rekening gehouden.

6. Op welke wijze zijn de ervaringen van gebruikers van de Breestraat, waaronder jeugdleden van Jong Nederland, betrokken bij de beoordeling van de veiligheid van deze route?

De gemeente heeft contact met het bestuur van Jong Nederland en met omwonenden. Er heeft geen apart overleg plaatsgevonden met de jeugdleden zelf. We zien wel mogelijkheden om jeugdleden te betrekken bijvoorbeeld in de vorm van verkeerseducatie.

7. Is het college bereid een onafhankelijke veiligheidsanalyse uit te laten voeren waarbij verkeersveiligheid én sociale veiligheid worden beoordeeld?

Het college laat geen onafhankelijke veiligheidsanalyse uitvoeren, maar laat wel kijken naar ongevallencijfers en laat verkeerstellingen uitvoeren.

8. Beschikt de gemeente over actuele snelheidsmetingen op de Breestraat? Zo ja, wat zijn de resultaten?

We beschikken over gegevens over de gereden snelheden, gebaseerd op analyses van TomTom-data en het platform ViaStat. Ter hoogte van Jong Nederland bedraagt de snelheid van 85% van het verkeer 63,9 km/u in de richting van Maasbree en 60,1 km/u in de richting van Jong Nederland. Hieruit blijkt dat de gereden snelheden dicht bij de geldende maximumsnelheid van 60 km/u liggen.

9. Hoeveel meldingen, klachten of signalen over te hoge snelheden op de Breestraat zijn de afgelopen vijf jaar ontvangen?

De afgelopen 5 jaar hebben we geen meldingen ontvangen over de snelheid op de Breestraat.

10. Welke verkeers-remmende maatregelen zijn onderzocht en waarom zijn deze wel of niet haalbaar bevonden?

We onderzoeken nog mogelijke maatregelen en zijn hierover in gesprek met Jong Nederland.

11. Is het college bereid een verkeerskundig onderzoek uit te voeren specifiek gericht op de veiligheid van jeugdige fietsers op de route naar de Blokhut?

Wij hebben ons bereid verklaard om de totale situatie (verkeer en verlichting) opnieuw te bekijken en te komen met een voorstel naar Jong Nederland en buurt. Dit pakken wij gezamenlijk op. Daarom laten we nog geen veiligheidsonderzoek uitvoeren.

12. Welke afwegingen hebben geleid tot de uitgebreide openbare verlichting op de Kerkdijk tussen De Woeste Hoeve en het ruitterterrein?

De lichtmasten aan de Kerkdijk zijn nog vóór de gemeentelijke herindeling in 2010 geplaatst. Daardoor is niet bekend waarom voor deze inrichting en het aantal lichtmasten is gekozen.

13. Welke verkeersintensiteiten, gebruikersgroepen en veiligheidsrisico's lagen aan deze keuze ten grondslag?

Zie antwoord vraag 12.

14. Hoe verhouden deze gegevens zich tot de situatie op de Breestraat waar wekelijks grote aantallen kinderen en jongeren gebruik van maken?

Zie antwoord vraag 12.

15. Waarom is in dat geval wel gekozen voor extra verlichting tussen de Kerkdijk en de Woeste Hoeve en op de Breestraat voorsnog niet?

Zie antwoord vraag 12.

16. Op basis waarvan stelt het college dat "samen is geconcludeerd dat het aantal lichtmasten ruim voldoende is", terwijl betrokken organisaties aangeven deze conclusie niet te delen?

Op 25 maart 2026 heeft overleg plaatsgevonden met betrokken bewoners, Jong Nederland en de gemeente. Tijdens dit gesprek zijn de bestaande situatie, ervaringen uit de praktijk en gevoel van veiligheid besproken. Daarbij heeft de gemeente toegelicht dat aan de Breestraat meer lichtmasten aanwezig zijn dan gebruikelijk is in een buitengebied. Ook is gesproken over een locatie in de omgeving waar betrokkenen een gevoel van onveiligheid ervaren en hier is een lichtmast extra geplaatst.

17. Is het college bereid deze formulering te rectificeren indien blijkt dat hierover geen gezamenlijk standpunt bestond?

Ja.

18. Hoe worden de inwoners en Jong Nederland Maasbree betrokken bij het vervolgonderzoek en de uitwerking van eventuele maatregelen?

We zijn in gesprek met Jong Nederland over onderzoeken en mogelijke maatregelen

19. Is het college van mening dat een route naar een jeugdvoorziening anders beoordeeld mag worden dan een reguliere buitenweg?

Ja, het college deelt die mening.

20. Welke extra verantwoordelijkheid ziet het college voor de veiligheid van kinderen en jongeren die zelfstandig gebruik maken van gemeentelijke infrastructuur?

We zetten als ons als gemeente in voor een verkeersveilige infrastructuur. Daarom is het college in overleg met Jong Nederland over mogelijke maatregelen en afspraken om de veiligheid te verbeteren, hierbij maken we een integrale afweging.

21. Is het college bereid een integrale veiligheidsafweging te maken waarbij verkeersveiligheid, sociale veiligheid, verenigingsleven en participatie van jongeren gezamenlijk worden meegewogen?

Ja zie het antwoord op vraag 20.

22. Is het college bereid om vóór de begrotingsbehandeling 2027 met een concreet maatregelenpakket voor de Breestraat naar de raad te komen, inclusief kostenraming, planning en mogelijke verkeerskundige maatregelen?

Nee. Het gaat hier om een collegebevoegdheid. Als er extra maatregelen nodig zijn dan kunnen deze betaald worden uit de reguliere onderhoudsbudgetten.

Wethouder Berben informeert uw raad na afronding van de gesprekken met Jong Nederland en de buurt. Zo bent u op de hoogte van maatregelen die in de Breestraat genomen worden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Peel en Maas,

de gemeentesecretaris/directeur,
K.H. Werps-Aerts

de burgemeester,
B.C.M. Vostermans