

MOBILITEITSPAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
1.	Lekker bondig en helder omschreven. Enige dat ik miste (oa in het UP) is de evt realisatie van de fietsroute Linne-Merum en Dam Lateraalkanaal. Weliswaar hoofdzakelijk op grondgebied van Roermond, maar draagt ook bij aan jullie beleidsdoelstelling voor meer fietsgebruik en toeristisch-recreatieve ontwikkeling.	Het fietspad Linne - Merum en Dam Lateraalkanaal is opgenomen in het wensbeeld fietsnetwerk (zie figuur 8). Aanvullend nemen we dit op in de tekst behorende bij het onderdeel 'stimuleren fietsgebruik'.
2.	Het is een overzichtelijk en prettig te lezen plan. Goed om te lezen dat de ingevulde enquête is meegenomen in de afwegingen. De visie is helder en het programma is duidelijk. Ik ben blij om te lezen dat veel van de aangedragen onderdelen vanuit de inwoners worden aangepakt. Wat mij echter opvalt is dat in verschillende alinea's de aandachtspunten op de Heerbaan in Heel en de Heerstraat in Beegden worden genoemd. Zowel bij het afwaarderen van 80 naar 60 km per uur als ook bij 50 naar 30 km per uur. In de achtergrond rapportage staat bij verschillende opsommingen met aandachtspunten ook de Heerbaan in Heel en Heerstraat in Beegden benoemd. Helemaal op het eind van het plan bij Programma Mobiliteitsplan staan beide straten echter helemaal niet genoemd. Kunt u mij toelichten waarom deze twee straten niet in de planning zijn meegenomen?	Het afwaarderen van gebiedsontsluitingswegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, past in het beeld om toe te werken naar het wensbeeld wegencategorisering. Momenteel is niet bekend welke aanpassingen en kosten hiermee gemoeid zijn. Vandaar dat voor deze wijzigingen de koppeling wordt gelegd met de meerjarenplanning van infrastructurele projecten en projecten waarbij bijvoorbeeld de riolering aan vervanging toe is (integrale aanpak).
3.	Ik wil u op de eerste plaats complimenteren met dit plan. Het kent een duidelijke indeling en opbouw. Bovendien is het prettig leesbaar en het geeft een helder beeld van de uitdagingen waarvoor u zich geplaatst ziet. En vooral op welke wijze u het verkeer een positieve bijdrage wilt laten geven aan het bevorderen van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid en daarmee het woongenot binnen de gemeente.	-
4.	De pilot naar het verbeteren van de verkeerssituatie rond de basisschool juich ik van harte toe en zie ik de uitkomst met veel belangstelling tegemoet. Bij het herkenbaar maken van de schoolomgeving breng ik graag het Julie-straatmeubilair onder uw aandacht dat inmiddels ook ruim is toegepast in onze buurgemeente Echt-Susteren en tal van andere Limburgse gemeenten. Het hierbij aansluiten zou de uniformiteit bewerkstelligen en daarmee dus ook de herkenbaarheid van de schoolomgeving. Speciale aandacht vraag ik voor de situatie op de Wilhelminalaan: thans 50 km route, zonder fietssuggestiestroken, deels eenzijdig parkeren, een soms door geparkeerde auto's aan het zicht onttrokken zebra-oversteek. Ook de vrije doorgang op de stoepen van 90 centimeter is niet overal gegarandeerd vanwege ongunstig geplaatste lantaarnpalen en overhangend groen. Hierdoor moeten personen met hulpmiddelen, zoals rollators en kinderwagens, op die plaatsen de rijweg betreden. Bovendien wordt op deze drukke doorgaande weg (ook busroute!) vrij hard gereden, zo hebben diverse aanwonenden mij laten weten. Het zou goed zijn deze weg, die ook als schoolgaande fietsroute wordt gebruikt, direct mee te nemen in het plan voor het verbeteren van de schoolomgeving en dus niet te wachten op het totale plan voor het invoeren van de 30 km zone in geheel Stevensweert. Wellicht kunnen hierop vooruitlopend dus reeds enige (tijdelijke) maatregelen worden getroffen.	Binnen de voorgestelde aanpak voor veilige schoolomgevingen is meegenomen bij elke schoolomgeving een herkenbare schoolzone te realiseren. Dit kan worden ondersteund met attentieverhogende elementen. De wijze waarop zal onder andere in overleg met de basisscholen worden afgestemd. Eventuele aanvullende (tijdelijke) quick-win maatregelen behoren tot de mogelijkheden. Overige verkeerszaken die niet met de pilot kunnen meeliften kunnen eventueel worden meegenomen bij de specifieke inrichting van de schoolomgeving. Het afwaarderen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur is een specifiek project waarbij op grotere schaal de snelheid in de kern van Stevensweert in zijn geheel wordt teruggebracht.
5.	Het bevreemdt mij dat de Verlengde Oude Maasweg niet dezelfde inrichting krijgt als de onlangs heringerichte Oude Maasweg, met een onderbouwing op pagina 19, die ik niet echt steekhoudend vind. Deze weg blijft in het voorliggende plan het enige stuk (ca 2 km lang) 80 km-weg op het Eiland in de Maas. Dit lijkt mij de uniforme uitstraling van het wegennet niet te bevorderen. Ik zou dan ook graag de volgende slogan willen bepleiten: "Op ons Eiland in de Maas rijden wij maximaal 60 km per uur" en draagt op die wijze bij aan de bewustwording en verantwoordelijkheid van de automobilist.	Wij begrijpen uw redenatie, maar voor dit traject is de keuze bewust gemaakt om de maximumsnelheid van 80 km/u te handhaven. Om op dit traject een veilige en vooral een geloofwaardige snelheid van 60 km/u in te stellen zijn omvangrijke maatregelen benodigd. Dit is niet realistisch en daarnaast willen we voorkomen dat bij een lagere snelheid meer verkeer gebruik maakt van andere (ongewenste) routes over het 'Eiland in de Maas', waaronder de Molendijk.

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
6.	Het zou goed zijn langs de Oude Maasweg het fietspad te verbreden. Dit fietspad heeft immers dezelfde functie als het fietspad naar de kern Maasbracht, met dien verstande dat het als extra ook nog een veelgebruikte schoolroute is. Bovendien is dit fietspad slecht verlicht. Hier zou bijvoorbeeld een aan de bestaande lantaarnpalen kleine op het fietspad gerichte duo-armatuur bijgeplaatst kunnen worden. In het verlengde van dit fietspad van en naar Echt wil ik ook de bijzondere 180 (!) graden bocht in de toerit naar de brug over het kanaal vermelden. Deze bocht is veel te nauw en zeker niet gemakkelijk te nemen door elkaar in die bocht passerende fietsers. En zeker nu ook nieuwe vervoermiddelen steeds meer ruimte claimen, zoals bakfietsen, fatbikes en fietskarren. Ook veel senioren op e-bikes voelen zich in die bocht met stijging zeer onzeker, zo heb ik meermaals kunnen waarnemen. Het lijkt wel een bocht uit een bergetappe van de Tour de France. Dus hier graag daadwerkelijke invulling geven aan het gestelde op pagina 13 van uw nota: de (ongeval)risico's voor kwetsbare deelnemers terug te dringen.	Bij de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk (zie figuur 9) is een gewenste breedte voor de verschillende fietsvoorzieningen opgenomen. Het verbreden van fietspaden is een maatregel die vooral mee kan liften met herinrichtingen (projecten). Zo ook langs de Oude Maasweg die recent is aangepakt. Voor de Verlengde Oude Maasweg is dit nog niet het geval. Met de dorpsraad van Stevensweert is samen gekeken naar het verhogen van de verkeersveiligheid van fietsers op het kruispunt Prior Gielenstraat - Verlengde Oude Maasweg. Hierbij is vooral ingezet op het nemen van quick-win maatregelen. Het aanpassen van de helling valt voor nu buiten de scope van de te nemen (quick-win) maatregelen.
7.	De Julianalaan is thans ingericht als een erg smalle 50 km weg zonder enige scheiding van weggebruikers. Deze weg trekt steeds meer autoverkeer aan (sporthal, tennisbanen, botenopslag- en reparatiebedrijf, met ook de nodige verplaatsingen op de rijweg) en heel recent extra nieuwe woningen. Het zou goed zijn deze smalle straat per direct aan te wijzen als 30 km straat, temeer daar deze straat ook nog deel uitmaakt van de met ANWB-paaltjes bewegwijzerde historische wandelroute door Stevensweert met een fraai uitzicht op de ontmantelde vesting. Bovendien vormt het gedeelte van de Julianalaan tegenover het midgetgolf-terrein de looproute vanaf de openbare P-plaats aan de Sportlaan naar de ingang van deze attractie en de oude kern van Stevensweert.	De Julianalaan is in het wensbeeld aangeduid als een erftoegangsweg 30 km/u. Het instellen van 30 km/u in de kern van Stevensweert is onderdeel van een groter project. Voor een efficiënte uitvoering kiezen we ervoor om dit in één keer te realiseren. Dit staat gepland voor 2028, zoals aangegeven in het Programma Mobiliteitsplan 2026-2030.
8.	De parkeerplaats aan de Sportlaan maakt nu, ondanks de recent geplaatste bomen nog steeds een erg stenige indruk. In het kader van het hoofdstuk Aantrekkelijk & Leefbaar geef ik in overweging om op enkele plaatsen een wat meer halfopen groen-tegel toe te passen, zoals recent ook bijvoorbeeld op de Nieuwe Markt in Echt is gebruikt.	Het toepassen van waterdoorlatende bestrating kan inderdaad bijdragen aan het vergroenen van de omgeving en het voorkomen van hittestress. Indien een reconstructie/herinrichting in de toekomst op de locatie gepland staat, zal de aanpak integraal beoordeeld worden. Dergelijke (detail)maatregelen maken geen onderdeel uit van voorliggend Mobiliteitsplan. Het is een visie op mobiliteit en geen maatregelprogramma voor specifieke knelpunten en wensen.
9.	Ook is vanwege het ontbreken van een gescheiden fiets- en/of voetpad de verkeersveiligheid op de Weg langs de Grinderkens beneden peil. Dit is mede een gevolg van nog steeds veel te hard rijden van auto's en motoren op deze weg. Hierdoor zijn fietsers (ook schoolroute!) en wandelaars extra kwetsbaar. Hierover is reeds diverse keren bij de gemeente geklaagd, maar helaas zonder enig succes. Het zou goed zijn wanneer het voorliggende meerjarenuitvoeringsprogramma een oplossing hiervoor in het vooruitzicht stelt. Dit ook met het oog op het toenemend recreatieverkeer en de aantrekkende werking van de Hompesche molen en de Molenplas als natuurontdeckingsgebied.	De verkeerssituatie op de verbinding tussen Stevensweert en Ohé en Laak (via Molendijk) is een aandachtspunt als het gaat om de verkeersveiligheid. Een vrijliggend fietspad kan bijdragen om de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer te verbeteren en is een mogelijkheid gezien de kwaliteitseisen fietsnetwerk. Daarnaast kan het bijdragen om het fietsgebruik te stimuleren. Vanuit de wens van de gemeenteraad om niet teveel nieuwe zaken op te pakken is hier nu geen specifiek project aan gekoppeld.
10.	Inmiddels is voor Ohé en Laak een Beleidsvisie vanuit Toerisme en Recreatie opgesteld. In het voorliggende mobiliteitsplan is expliciet opgenomen dat indien nodig er eventuele compenserende maatregelen dienen te worden getroffen om een mogelijke overlast in de toekomst op te vangen (zie pag. 38). Het zou een goede zaak zijn om een dergelijke passage ook voor Stevensweert op te nemen, omdat de voorbereiding voor een dergelijke beleidsvisie inmiddels ter hand is genomen.	Deze passage - afkomstig uit de Beleidsvisie voor Ohé en Laak - willen we met het Mobiliteitsplan breder uitdragen naar de gehele gemeente. Dit voor het zoeken naar een betere balans tussen de recreatiemogelijkheden met de aanwezige bezoekersstromen en de leefomgeving.

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
11.	Tenslotte verdient ook het aantrekkelijker maken van de Maasdijk tegenover de vestingwerken -als verblijfsgebied voor fietsers en wandelaars- extra aandacht door deze af te sluiten voor brommers en bromscooters. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door deze weg aan te wijzen als voetgangersgebied en onverplicht fietspad (verkeersbord G13). Op een dergelijk fietspad zijn bovendien ook snorfietsers met een benzinemotor niet toegestaan en dit komt de aantrekkelijkheid van dit het gebied ten goede. Dit stuk zou eigenlijk ingericht en aangeduid moeten worden als voetgangers/wandelgebied, waar de fietser te gast is.	De voorgestelde maatregel is te gedetailleerd voor deze mobiliteitsvisie. Een beoordeling van deze situatie kan plaatsvinden buiten het beleidsplan om.
12.	In algemene zin constateren we dat het plan veel aandacht geeft aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en generieke beleidsuitgangspunten, maar weinig concreet is in de uitvoering en het nemen van maatregelen. Het plan bevat een Uitvoeringsprogramma dat een lange termijn beslaat en mede afhankelijk wordt gemaakt van specifieke onderhoudsprojecten ('werk met werk maken'). Dit geeft weinig vertrouwen dat door inwoners ervaren knelpunten snel worden opgelost. Temeer daar het plan eindigt met de teleurstellende constatering dat 'dat wensen vanuit de stakeholders vaak geen gevolg kunnen krijgen' (p.44). In het plan wordt niet teruggekeken op het voorafgaande Mobiliteitsplan en op voornemens die al dan niet gerealiseerd zijn.	Vanuit de gemeenteraad is duidelijk naar voren gekomen om door te gaan waar we als gemeente mee bezig zijn. Bijvoorbeeld een versnelde aanpak van (ervaren) knelpunten is niet mogelijk door het ontbreken van de middelen in het uitvoeringsprogramma. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is. Deze knelpunten kunnen alsnog worden beoordeeld en waar nodig met eenvoudige maatregelen worden aangepakt vanuit bestaande - weliswaar beperkte - budgetten.
13.	Een andere algemene opmerking is dat niet duidelijk is in hoeverre wensen van stakeholders een plek in het plan hebben gekregen en of stakeholders een rol spelen bij vervolgmaatregelen. Welke stakeholders zijn geraadpleegd en welke input hebben zij geleverd? In Ohé en Laak gaat het dan bijvoorbeeld om een van de belangrijkste knelpunten, de categorisering en inrichting van de Dorpsstraat en Veldstraat (deel bebouwde kom). De zinsnede dat het een plan is 'voor en door de samenleving' komt niet geloofwaardig over.	Het Mobiliteitsplan geeft voor verschillende onderdelen het wensbeeld weer - de stip op de horizon. Hoe en op welke termijn we daar komen is nu niet in te vullen, mede omdat extra middelen niet beschikbaar zijn gesteld door de gemeenteraad. Uitvoering vindt zoveel mogelijk plaats waarbij 'werk met werk' wordt gecombineerd. De verzamelde knelpunten zijn een belangrijke meerwaarde om te weten wat waar speelt. Zie tevens het antwoord bij nr. 12 als het gaat om de aanpak van deze knelpunten.
14.	In de Inleiding wordt het verkeer ten gevolge van toerisme en recreatie nadrukkelijk benoemd. Te weinig oog is er voor de negatieve effecten (bijvoorbeeld overlast van motorrijders, parkeeroverlast ijsalon) en maatregelen die hiertegen genomen kunnen worden.	Met de participatie met stakeholders is geïnventariseerd welke knelpunten aanwezig zijn of worden ervaren. Dit geeft een compleet beeld (niet uitputtend) en is van meerwaarde wanneer projecten zich aandienen. De genoemde knelpunten kunnen dan specifiek worden beoordeeld.
15.	Fietsers zijn een kwetsbare groep weggebruikers. Knelpunten zijn wat ons betreft de ruimte voor fietsers op de Dorpsstraat, Raadhuisstraat, Veldstraat en Sint Annastraat de veiligheid voor fietsers op de doorgaande weg langs de molen, de Molendijk en langs de Sint Annakapel, de Annadijk (schoolgaande jeugd en toeristen!) en de oversteekbaarheid voor fietsers nabij de brug Oude Maas en de aansluiting naar het fietspad Contelmostraat-Daolderweg. Er is geen zicht op het verhelpen van deze knelpunten. Evenmin is er zicht op maatregelen om het fietsverkeer te stimuleren.	Eventuele maatregelen op de vermelde locaties moeten voor nu meeliftten met de meerjarenplanning en/of waar mogelijk met het programma van beheer en onderhoud. Vanuit de wens van de gemeenteraad om niet teveel nieuwe zaken op te pakken is hier nu geen specifiek project aan gekoppeld.
16.	De inrichting van de Dorpsstraat is voor veel inwoners een ergernis. Met name de wegversmallingen zijn minder veilig, met name voor fietsers. In het plan ontbreken oplossingen. Het voorstel om de weg af te waarden naar een 30 km-weg is als zodanig geen oplossing en sluit ook niet aan bij het karakter van de weg als doorgaande weg. Veel belangrijker is het om te kijken naar het wegprofiel, de ruimte voor fietsers en een oplossing te vinden voor de onveilige situaties.	Het Mobiliteitsplan geeft niet op detailniveau oplossingen weer. De Dorpsstraat is wel als een aandachtslocatie benoemd. Alleen het afwaarden van de maximumsnelheid naar 30 km/u wil niet zeggen dat dit de enige oplossing is voor de (ervaren) knelpunten. Dit moet in een breder perspectief worden beoordeeld en mogelijk zijn aanvullende maatregelen benodigd om naast de 30 km/u deze knelpunten aan te pakken. Binnen onderhoudswerkzaamheden op korte termijn worden enkele quick-win maatregelen getroffen om de fietsveiligheid te vergroten.

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
17.	Er is geen aandacht voor de lopende discussie met bewoners van de Annastraat over de gewijzigde wegsituatie, of wordt er lering getrokken uit de manier hoe er gecommuniceerd is en bewoners betrokken zijn bij het maken van de plannen.	Deze discussie is niet relevant om specifiek te benoemen in het mobiliteitsplan. Bij de uitvoering van activiteiten en projecten is opgenomen om de samenwerking met stakeholders te zoeken. De wijze waarop participatie plaatsvindt is projectspecifiek en daarmee maatwerk.
18.	De functie en inrichting van de Wijdesteeg/ Molendijk komt niet ter sprake en is ook niet op kaartbeeld terug te vinden. We wijzen op de hoge snelheid die op deze weg gereden worden (auto's, motoren), in relatie tot de betekenis van de weg voor schoolgaande jeugd en andere fietsers.	De Wijdesteeg en Molendijk zijn in het wensbeeld wegencategorisering aangeduid als een erftoegangsweg 60 km/u (buiten de bebouwde kom). Zie tevens de reactie bij nr. 9.
19.	Er is door inwoners meermaals aangegeven dat de oversteek richting het veer ter hoogte van de oversteek van de ijssalon naar het terras een verkeersonveilige situatie is. De inrichting past niet bij de intensiteit die op dit kruispunt plaatsvindt.	Deze opmerking is te gedetailleerd voor voorliggende mobiliteitsvisie. Een beoordeling van de verkeerssituatie kan buiten het beleidsplan om plaatsvinden.
20.	Positief vinden wij dat de Verlengde Oude Maasweg gehandhaafd wordt als 80 km-weg en dat hierbij rekening is gehouden met de inbreng.	-
21.	We missen de doorrekening/ effecten van het plan wat dit inhoud voor: aanrij tijden voor hulpdiensten, reistijden openbaar vervoer en ontsluiting van het gebied voor oa bewoners die buiten de gemeente werken.	De wegencategorisering betreft een wensbeeld, de stip op de horizon waar we naar toe willen. Uit de afstemming met zowel de Veiligheidsregio als de busmaatschappij is de wens uitgesproken om beide partijen vroegtijdig in het ontwerpproces te betrekken bij herinrichtingen e.d. Door slim om te gaan met maatregelen kan een eventueel verlies aan reistijden tot een minimum worden beperkt.
22.	Het mobiliteitsplan bevat diverse maatregelen, echter het succes hiervan staat of valt met de mate van naleving. In het plan is nog onvoldoende duidelijk hoe de mogelijkheden tot handhaving worden georganiseerd.	Gewenst verkeersgedrag moet zoveel mogelijk leiden uit een herkenbare weginrichting. Basis hiervoor is de infrastructuur. Handhaving zien we als sluitstuk om ongewenst gedrag tegen te gaan dan wel te voorkomen. Hierbij blijven we veelal afhankelijk van de inzet van de politie. Regionaal worden de wensen voor handhaving in beeld gebracht op basis waarvan de politie haar inzet bepaald. Hier hebben wij verder geen invloed op.
23.	Graag zouden wij zien dat bovenstaande onderwerpen en knelpunten een plek krijgen in het Mobiliteitsplan. Daarnaast vinden wij het belangrijk om betrokken te zijn bij uitvoeringsmaatregelen en -planning. Te vaak nog worden maatregelen uitgevoerd die niet met de omgeving zijn afgestemd. Het recente onderhoud aan de Knoopsweg is daarvan een voorbeeld.	Zie voorgaande reacties welke onderwerpen wel/niet in het mobiliteitsplan een plek hebben gekregen. Bij de uitvoering van projecten en maatregelen wordt contact gelegd met de stakeholders in het participatieproces. De wijze waarop participatie plaatsvindt is projectspecifiek en daarmee maatwerk.

MOBILITEITSPAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
24.	Mijn reactie betreft slechts de situatie in Thorn en wel het verkeer in de historische kern. Twee citaten uit uw Mobiliteitsplan: - Blz 37 “ Vandaar dat de opgaven gericht zijn op het zoeken naar balans tussen de recreatiemogelijkheden met de aanwezige bezoekersstromen en de leefomgeving.” - Blz 38: “toeristische kernen en gebieden bij voorkeur autoluw maken waarbij bezoekers per auto aan de randen worden opgevangen” Beleid tot nu toe is hier niet op gericht. Slechts 100 meter voetgangerszone is weer een halve maatregel, die nadelen opleveren in de rest van het dorp, met name de Bogenstraat waar nu al het verkeer doorheen komt dat zich vast rijdt op de Hoogstraat tegen de voetgangerszone. Verhoogde drukte in de Bogenstraat met toenemende parkeeroverlast moet dan opgelost worden door in de historische kern lelijke verkeersborden neer te zetten. Uw plannen vanaf 2026 om de kernen autoluw te maken moet beginnen met de kern in Thorn alleen toegankelijk te laten zijn voor aanwonenden dan wel bestemmingsverkeer. Dan zijn we in ieder geval al het TomTom verkeer kwijt, die alleen maar rond Thorn willen parkeren. En het scheelt verkeersborden; één blijft over bij de invalswegen van het centrum, C12, verboden voor gemotoriseerd verkeer. Deze ene maatregel beslaat 3 items die u bouwstenen noemt: - een verkeersveilig Maasgouw - een duurzaam en gezond Maasgouw - een aantrekkelijk en leefbaar Maasgouw Als u echt wilt, citaat blz 38: voorkomen dat het bezoekersverkeer gebruik maakt van ongewenste routes door verblijfsgebieden” moet u niet weer een halve maatregelen nemen, met een vrijblijvende opvang aan de rand van de kern. Mijn vraag is om een beslissing te nemen die de bewoners helpt, de inwoners van uw gemeente. En de toeristen profiteren ook nog eens van een rustigere kern.	In 2024 is het Verkeers- en parkeerplan Thorn door de gemeenteraad vastgesteld. In dit plan is ook gezocht naar een balans tussen de verkeersaantrekkende werking van bezoekersverkeer en de leefbaarheid van bewoners. Met de afsluiting van de Hoogstraat wordt getracht om het onnodige (bezoekers)verkeer zoveel mogelijk uit de historische kern te weren. Dit zonder vergaande maatregelen om de kern fysiek af te sluiten. Afgesproken is om de genomen maatregelen over een langere tijd te monitoren op de effecten. De Bogenstraat heeft hierbij de aandacht. Met maatregelen op de doorgaande route (Wal - Casino) en wijzigingen in navigatiesystemen proberen we het bezoekersverkeer te stimuleren om in ieder geval de historische kern te mijden.

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
25.	Wanneer wij het zo tot stand gekomen mobiliteitsplan projecteren op het 'Land van Thorn', constateren wij (toch) dat de daarin voorgestelde maatregelen en nog te verrichten onderzoeken gekwalificeerd kunnen worden als een herhaling van zetten, meer van hetzelfde en pappen en nathouden gedurende de komende tien jaren. Het beschermd stadsgezicht met het daarin aanwezige cultuurgoed en de karakteristieke landschappen van Thorn zullen daardoor steeds meer worden beschadigd (in de letterlijke zin van het woord). Het mobiliteitsplan lijkt in hoofdzaak gericht op het verkeerstechnisch en infrastructureel, met verkeersmaatregelen en nieuwe parkeerplaatsen, mogelijk maken en in banen leiden van nog meer toeristisch bezoek en bezoekersverkeer in Thorn en omgeving. Er worden geen harde grenzen gesteld. Het mobiliteitsplan biedt geen nieuwe kijk op de (aanpak van) oorzaken van te grote verkeers- en recreatiedrukke en op de negatieve gevolgen voor inwoners, leefbaarheid, stadsgezicht, natuur en landschap. Anders gezegd: bijna alle voorgestelde verkeersmaatregelen en scenario's zijn 'lusten' voor de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid waarvan de 'lasten' worden afgewenteld op inwoners, leefbaarheid, stadsgezicht, natuur en landschap. Ook beperkt het mobiliteitsplan zich vrijwel tot de historische kern, maar (te) grote recreatiedruk en verkeersdruk manifesteren zich in de hele bebouwde kom en in het buitengebied. Het is gewenst dat niet alleen de historische kern, maar de hele bebouwde kom en het buitengebied verkeersluw worden (of blijven). Wij stellen daarom voor om de verkeers- en mobiliteitsproblematiek in en rond Thorn alsnog consequenter en rigouzeuzer aan te pakken. Wij verhalen niet dat wij daarvoor ook een forse greep doen uit de eerder door ons ingediende zienswijze op het Verkeers- en parkeerplan Thorn (dat onverkort is overgenomen in het Mobiliteitsplan).	Zie onderstaande reacties op de ingebrachte zienswijzen.
26.	Verklaar de historische kern (het gebied ten zuiden van de wegen Steegputstraat-Wal-Casino) gesloten voor gemotoriseerd verkeer (niet-bestemmingsverkeer), met de gebruikelijke uitzondering van bewoners, politie hulpdiensten zorgverleners e.d., leveranciers die laden-lossen, bedrijven die tijdelijke werkzaamheden verrichten, bezoekers van kerkdiensten-uitvaarten e.d.	In 2024 is het Verkeers- en parkeerplan Thorn door de gemeenteraad vastgesteld. In dit plan is ook gezocht naar een balans tussen de verkeersaantrekkende werking van bezoekersverkeer en de leefbaarheid van bewoners. Met de afsluiting van de Hoogstraat wordt getracht om het onnodige (bezoekers)verkeer zoveel mogelijk uit de historische kern te weren. Dit zonder vergaande maatregelen om de kern fysiek af te sluiten. Afgesproken is om de genomen maatregelen over een langere tijd te monitoren op de effecten. We volgen dan ook de uitvoering van het vastgestelde Verkeers- en Parkeerplan Thorn.
27.	Creëer in het gesloten gebied een efficiënte routing voor het wel toegestane komende en gaande verkeer (bijvoorbeeld personeel en bezoekers verzorgingshuis Sterrebosch). Heroverweeg de verplichte rijrichting in de Hofstraat.	Zie het antwoord bij reactie 26. Bij de opmaak van het Verkeers- en Parkeerplan Thorn is destijds ook een afweging gemaakt van het wijzigen van de verkeerscirculatie, waaronder op de Hofstraat.
28.	Weer doorgaand gemotoriseerd (sluip)verkeer door de Holstraat-Beekstraat-Kessenicherweg. Overweeg daartoe fysieke afsluiting van de Kessenicherweg ter hoogte van de landsgrens (met een sluis voor landbouwverkeer, fietsers en voetgangers).	Een fysieke afsluiting van de Kessenicherweg is nu niet in beeld. Vanuit het Verkeers- en Parkeerplan Thorn wordt ingezet op een verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Dit wordt samen opgepakt met de gemeente Kinrooi.
29.	Maak een voetgangerszone van het gedeelte Hoogstraat tussen de Hofstraat en de Kerkberg.	Deze voetgangerszone is deze zomer gerealiseerd.
30.	Verwijder overbodige bebording en 'storend' / 'blokkerend' straatmeubilair uit de historische kern (Het beschermde stadsgezicht dient ook van 'binnen' te worden beschermd).	Waar mogelijk verwijderen wij overbodige bebording.

MOBILITEITSPAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
31.	Creëer deugdelijke en veilige stallingen voor fietsen aan de rand van de historische kern.	Afgelopen zomer is een pilot fietsparkeren in het historische centrum gestart. Deze loopt tot eind oktober, waarna deze wordt geevalueerd. Bij positief resultaat is de insteek om deze stallingen in een definitieve vorm aan te brengen. De keuze is bewust gemaakt om de stallingen in het centrum te voorzien en niet aan de rand. Voor een optimaal gebruik faciliteren wij voor bezoekers de stallingen nabij de voorzieningen.
32.	Maak mensen en technische middelen vrij voor actieve handhaving van de geslotenverklaring historische kern, parkeerverboden en de overige verkeersmaatregelen in de bebouwde kom en het buitengebied.	Handhaven kan niet ontbreken voor een gewenst effect van diverse maatregelen, waaronder de voetgangerszone en aanwezige parkeermaatregelen. Wij hebben en blijven ook de aandacht vragen voor voldoende handhaving in de historische kern.
33.	Richt de erftoegangswegen in het buitengebied van het gebiedsdeel 'Land van Thorn' in als 30km-wegen. Het buitengebied van Thorn behoort tot de oude landschappen van het Maasterras en de Maasvallei. Deze cultuur- en natuurlandschappen vormen een 'groene mantel' rond Thorn die toegankelijk moet/mag zijn voor gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer, maar wel zodanig ingericht dat veilig verkeersgedrag wordt afgedwongen.	Conform landelijk beleid en richtlijnen worden erftoegangswegen in het buitengebied ingericht voor 60 km/uur. Een maximumsnelheid van 30 km/uur behoort dan ook niet tot de mogelijkheden.
34.	Uitbreiding van infrastructuur en vergroting van de wegcapaciteit in het buitengebied is ongewenst omdat daardoor de verkeers- en recreatiedruk alleen maar zullen toenemen.	Een eventuele uitbreiding van de infrastructuur rondom Thorn is nu niet in beeld. Dit conform uitgangspunten uit het Verkeers- en Parkeerplan Thorn.
35.	In verband hiermee dient ook recreatie- en vrachtverkeer van/naar recreatiepark Maasresidence, en t.z.t. hotel Maasresidence, het distributiecentrum bij Panheel of andere bedrijven in de omgeving zoveel mogelijk te worden geweerd uit de bebouwde kom en kwetsbaar buitengebied. Re-routing en geleiding met bebording is een manier om dit verkeer om de bebouwde kom en kwetsbaar landschap heen te leiden, maar wij vrezen dat het recreatie- en vrachtverkeer deze adviesroutes niet vrijwillig zal volgen. Navigatiesystemen zullen deze route ook niet zonder meer oppikken en aangeven. Het is, denken wij, daarom gewenst dat de gemeente Maasgouw met Rijkswaterstaat en eventueel de gemeente Leudal gaat zoeken naar een dwingendere manier om uit het westen komend verkeer te geleiden van de A2 via de N273 en via de Pater Jac Schreursweg en de Sint Antoniusstraat naar het distributiecentrum van, het recreatiepark Maasresidence en de parkeerterreinen Meers en Waterstraat.	Met de maatregelen uit het Verkeers- en Parkeerplan Thorn willen we het (doorgaand) verkeer door Thorn verminderen. Ook buiten de historische kern. Dit door aanpassingen aan de bewegwijzering. In de praktijk blijkt dat het merendeel van de automobilisten gebruik maakt van navigatiesystemen om de bestemming te bereiken. Vanuit deze achtergrond zijn in dat kader de mogelijkheden verkend om routekeuzes in navigatiesystemen waar mogelijk te optimaliseren. Enkele wijzigingen in de onderliggende data zijn doorgevoerd. De komende periode worden de effecten hiervan gemonitord.
36.	Het is ons inziens nog steeds onnodig en zeker ongewenst om een nieuw parkeerterrein aan de westkant van Thorn aan te leggen. Er is genoeg parkeerruimte voor bezoekers aan de oostkant van Thorn. Het is zeker niet nodig om uitsluitend ten behoeve van toerisme en bezoekersverkeer nog meer karakteristiek landschap, een stuk natuur en het westelijk (uit)zicht op het beschermde stadgezicht op te offeren. Een nieuw parkeerterrein aan de westkant van Thorn zal betrekkelijk weinig bijdragen aan het opvangen van bezoekersverkeer, waarvan maar 35% uit het westen wordt verwacht. Ook de Dries zou om die redenen uit verkeers- en parkeeradviezen moeten worden geschrapt als zoekgebied voor een nieuw parkeerterrein, ook omdat er een alternatief voorhanden is.	Dit betreft een maatregel uit het Verkeers- en Parkeerplan Thorn. Het parkeren in en rondom Thorn wordt in zijn geheel beoordeeld voor alle doelgroepen. Hierbij wordt opnieuw een afweging gemaakt van de wenselijkheid van een parkeervoorziening voor bezoekers aan de westzijde.

MOBILITEITSPAN GEMEENTE MAASGOUW

Nm.	Zienswijze	Reactie
37.	Eventueel zou de parkeerplaats bij de sportvelden aan de Ittervoortweg geschikt gemaakt kunnen worden voor de opvang van gemotoriseerd bezoekersverkeer uit westelijke richting. Daar zou ook parkeergelegenheid voor campers gecreëerd kunnen worden. Het argument dat de parkeerplaats bij de sportvelden op te grote loopafstand van de oude kern ligt, is nogal zwak, gezien de parkeerfaciliteiten in andere toeristische hotspots in en buiten Nederland. Van de sportvelden loop je in circa 15 minuten naar de oude kern. Een parkeerplaats aan de westkant van De Dries zou voor bezoekers slechts 7 minuten tijdswinst opleveren. NB vanaf recreatiepark Maasresidence is het ook circa 15min. Lopen naar de oude kern.	Zie het antwoord bij reactie 36. Het faciliteren van het parkeren van campers in de openbare ruimte (overnachten) is niet onze insteek.