# Raadsvoorstel

| **Onderwerp:** | portefeuillehouder: Marcel Roelofs |
|---|---|
| Vaststellen mobiliteitsplan | datum vergadering: 24 maart 2025 |
| | zaaknummer: 0889347914 |


## Samenvatting

De mobiliteitsvisie, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan, is de basis van het mobiliteitsbeleid in de gemeente Beesel. Hierin schetsen wij het toekomstbeeld op mobiliteit voor de komende jaren.

Uitgangspunt is de potentie van de ligging van onze gemeente. Nabij Venlo en Roermond, de aanwezigheid van een station, en een directe aansluiting op de A73 biedt dit een unieke kans om in te zetten op het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en Privé-auto).

Tijdens het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan is veel aandacht besteed aan de participatie met de samenleving. Een enquête onder de inwoners, het raadplegen van basisschoolleerlingen, werkplaatsen met stakeholders en de raad en het spreken van inwoners hebben bijgedragen aan de totstandkoming van het beleid.

In het mobiliteitsplan worden de programma's uitgewerkt naar negen speerpunten, op het gebied van o.a. toegankelijkheid, duurzaamheid en veiligheid.

De speerpunten zijn vertaald naar concrete acties in het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP). Hierin is een keuze gemaakt voor acties die de komende vijf jaar haalbaar zijn (zowel financieel als ambtelijke capaciteit). Hierbij is gezocht naar mogelijkheden om werk met werk te maken, kansen op subsidies en de samenwerking met partners als Trendsportal.

De acties betreffen niet alleen fysieke maatregelen. Verkeersgedrag is van grote invloed op de veiligheidsbeleving, daarom maakt gedragsbeïnvloeding een belangrijk onderdeel uit van het programma.


## Voorstel

1. Het mobiliteitsplan gemeente Beesel vaststellen;
2. In 2025 (extra) € 20.000 en 2026 (€ 110.000) toekennen ter uitvoering van het Meerjarenuitvoeringsprogramma met dekking uit het ambitiebudget;
3. Een meerjarig projectkrediet (totaal) ter hoogte van € 500.000 vaststellen voor verkeersmaatregelen waarvan € 250.000 gedekt kan worden uit een subsidiebijdrage, kapitaallasten ca. € 10.000 p/jr;
4. Een krediet vaststellen voor uitvoering maatregelen vrachtverkeeraanpak (verbreding fietssuggestiestroken) ter hoogte van € 106.000, kapitaallasten ca. € 7.000 p/jr.

# Toelichting raadsvoorstel

## 1. Aanleiding
We willen een duurzame, veilige en toegankelijke mobiliteit voor al onze 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.

## 2. Doelstelling
Vaststelling van het mobiliteitsplan met daarin een visie op de langere termijn met 4 programma's, 9 speerpunten en de 32 acties voor de komende 5 jaar om te komen tot een goede basis voor een verkeersveilige en goed bereikbare gemeente.

## 3. Uitgangssituatie
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. Dit biedt economische kansen maar ook mogelijkheden voor het welzijn van onze inwoners.

Als we naar ons wegennet kijken is dit al 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.

Wandel- en fietsstructuren zijn op orde en aangevuld met het openbaar vervoer heeft de gemeente een mooie basis om de volgende stap te zetten in de mobiliteitstransitie.
Dit neemt niet weg dat er ook verkeersproblematieken zijn, zoals het vrachtverkeer dat door de kernen rijdt en de hoogte van de verkeerssnelheid.

## 4. Rol gemeente
De gemeente staat aan de basis voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en is verantwoordelijk voor de aanpassingen in de openbare ruimte en het uitvoeren van de acties zoals opgenomen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma. Dit doen we niet alleen. Samen met diverse partners werken we aan de mobiliteit van de toekomst.

## 5. Toelichting
*Proces*
Bij het opstellen van het mobiliteitsplan is participatie een belangrijk onderdeel geweest. Bijna 400 inwoners hebben meegedaan aan de mobiliteitsenquête. Deze heeft inzicht gegeven in verplaatsingspatronen, vervoerswijzekeuze, knelpunten en goede voorbeelden. Met basisschoolleerlingen zijn we in gesprek gegaan om zo inzicht te krijgen in de routes en knelpunten van de kinderen. In alle drie de kernen hebben we op straat met inwoners gesproken om zo inzicht te krijgen in hun beleving van de mobiliteit in Beesel. Daarnaast zijn twee werkplaatsen geweest met zowel de brede ambtelijke organisatie, stakeholders en raad. De input uit deze participatie is meegenomen bij het opstellen van het mobiliteitsplan.

*Visie*
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 doelenboom behorende bij de begroting en de visie en doelstellingen van Trendsportal. Bij 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 wordt beantwoord in hoofdstuk 2, de mobiliteitsvisie. De visie en de vastgestelde programma's (uit de doelenboom en de begroting) vertalen wij vervolgens door in speerpunten voor het mobiliteitsplan. Voor de volgende vier programma's uit de doelenboom kan mobiliteit een bijdrage leveren.

1. Beleven
2. Samenkracht
3. Fijn wonen en bedrijvig
4. Veilige en dienstverlenende gemeente

*Mobiliteitsplan*
Per programma zijn een aantal speerpunten bepaald waar de gemeente zich de komende jaren op gaat richten. Deze zijn in het mobiliteitsplan uitgewerkt:

Programma 1: Beleven
1. Focus op actieve mobiliteit
2. Aantrekkelijke routes voor recreëren dragen bij aan een aantrekkelijke en gastvrije gemeente

Programma 2: Samenkracht
3. Toegankelijkheid vergroten
4. Samen met onze partners werken we aan een veilig mobiliteitsnetwerk

Programma 3: Fijn wonen en bedrijvig
5. We ontwerpen via het STOMP principe
6. We stimuleren duurzame mobiliteit
7. We hebben aandacht voor het tegengaan van overlast en gemotoriseerd verkeer

Programma 4: Veilige en dienstverlenende gemeente
8. We beschermen kwetsbare verkeersdeelnemers
9. We zorgen voor verkeersveilige routes

*Meerjarenuitvoeringsprogramma*
Het 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. De acties worden gecategoriseerd als procesacties, studies, campagnes en uitvoeringsacties.

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 alert 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 wegen gekeken. 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).
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. Deze zijn in het MUP opgenomen en financieren we (deels) met behulp van een aan te vragen Rijkssubsidie (SPV).
Bewoners en andere stakeholders worden geïnformeerd en/of betrokken worden bij concrete aanpassingen vanuit het mobiliteitsplan.

We gaan het MUP twee jaarlijks actualiseren. Deze wordt door het college vastgesteld. Financiële gevolgen worden in de P&C cyclus opgenomen.

a. Financieel

Voor de uitvoering van de acties uit het mobiliteitsplan kan voor een deel een beroep worden gedaan op regulier beschikbare middelen, bijvoorbeeld via de jaarlijkse bijdrage aan Trendsportal en de reguliere onderhouds- en beheermiddelen. De opgenomen acties kunnen echter niet volledig hieruit worden gefinancierd. Op de volgende onderdelen zijn aanvullende middelen nodig:

- *Uitvoeringsmiddelen gedragsaanpakken en onderzoeksgelden*. In het uitvoeringsprogramma is voorzien dat hiervoor een bedrag van ca € 155.000 benodigd is (verdeeld over meerdere jaren). Op dit moment voorzien we een verdeling van € 45.000 in 2025 en € 110.000 in 2026. In 2025 is binnen het ambitiebudget reeds een bedrag van € 25.000 opgenomen. De aanvullende benodigde middelen dekken we in 2025 eveneens uit het ambitiebudget, omdat de kapitaallasten voor Herinrichting centrum Offenbeek ad € 20.000 één jaar later zullen starten dan in de begroting was voorzien. Daarmee is er voldoende ruimte in 2025. In 2026 is er eveneens voldoende ruimte. In 2026 was dit onderdeel wel voorzien maar was er nog geen bedrag aan toegerekend.

- *Maatregelen ETW30 en ETW60:* wanneer wegen niet binnen nu en 5 jaar op het programma staan voor grootschalig onderhoud is gekeken of door middel van kleinschalige maatregelen toch reeds acties ondernomen kunnen worden om de situatie te verbeteren. Hierbij is ook een onderscheid gemaakt in prioritering. We voorzien dat voor deze maatregelen meerjarig (2025-2030) in totaal een investering van ca € 500.000 benodigd is. Een deel hiervan (50%) kan naar verwachting worden gedekt uit een SPV subsidie. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt namelijk met de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030 een subsidiebedrag beschikbaar aan de medeoverheden ter realisatie van infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen. Voor de gemeente Beesel is ca € 250.000 gereserveerd. Een concrete aanvraag wordt voorbereid. Dit betekent dat nog een gemeentelijke co-financiering van € 250.000 nodig is. Uitgaande van een afschrijvingsduur van 20-30 jaar (afhankelijk van onderliggende maatregelen) gaan we vooralsnog uit van 25 jaar, ofwel kapitaallasten € 10.000 per jaar.

- *Maatregelen vrachtverkeeraanpak (verbreding fietssuggestiestroken).* In de Mariastraat/ Heytstraat en Klaashofweg is voorgesteld door middel van bredere fietssuggestiestroken de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren en tot snelheidsverlaging te komen. Voor de uitvoering hiervan is een investeringsbedrag van ca € 200.000 nodig. Een deel hiervan is reeds beschikbaar vanuit de vrachtverkeeraanpak fase 2 (namelijk € 94.000). Er is een aanvullend investeringsbedrag nodig van € 106.000. Uitgaande van een afschrijvingsduur van 15 jaar, bedragen de extra kapitaallasten per jaar € 7.067.

  We nemen de wijzigingen na besluitvorming bij de 1e berap 2025 in de meerjarenbegroting op.

b. Juridisch

De vaststelling van het mobiliteitsplan heeft geen juridische consequenties. Voor de uitvoering van dit plan zal op onderdelen een verkeersbesluit nodig zijn.

c. Risico's

Er is geprioriteerd op basis van de speerpunten en binnen de beschikbare capaciteit en middelen. Dit betekent dat sommige maatregelen pas later in de tijd uitgevoerd kunnen worden.

## 6. Visie Blij in Beesel

Het mobiliteitsplan sluit aan bij de speerpunten van:
Beleven
Fijn wonen
Bedrijvig
Saamhorigheid
Dorp

Jong
Samenwerking
Gemeente in gemeenschap

## 7. Toegankelijkheid

Toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel van dit mobiliteitsplan. We willen dat onze inwoners mee kunnen doen in de samenleving en daar mag mobiliteit geen belemmering in zijn. Het speerpunt “toegankelijkheid vergroten” gaat hier op in.

## 8. Duurzaamheid

Mobiliteit kan een grote bijdrage leveren aan het verduurzamen van ons gemeente. De speerpunten “Stimuleren van voetgangers en fietsers”, “We ontwerpen via het STOMP principe” en “We stimuleren duurzame mobiliteit” geven mede invulling aan dit thema. Dit moet leiden tot minder km’s met de (vracht) auto en waar we die nog gebruiken moeten deze groener worden.

## Bijlagen

1. Mobiliteitsplan gemeente Beesel;
2. Overzicht uitvoeringsprogramma;
3. Concept-raadsbesluit.