



Mobiliteitsplan 2026 - 2035
Gemeente Maasgouw

Colofon

Referentie

Onze referentie: **24073.1 D.14 RAmobiliteit 02-B dhe**

Datum: **21 juli 2025**

Revisie: **B**

Datum revisie: **21 augustus 2025**

Opdrachtgever

Gemeente Maasgouw

Maasbracht

Contactpersoon

Bram Teeuwen

Contactpersoon RA* ingenieurs

Dirk van der Heijden

Auteur(s)

Dirk van der Heijden

d.vdheijden@ra-plus.nl

Adviseur verkeer & mobiliteit

Steven Boelaars

s.boelaars@ra-plus.nl

Projectingenieur verkeer & mobiliteit

Sittard

6135 KB | 7

Valkenswaard

5552 CL | 4

Vught

5261 LM | 12

ra-plus.nl

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

*Wat wij buiten doen
komt binnen.*

Inhoud

1.	Algemeen	5	6.	Bereikbaar	33
1.1.	Een nieuw mobiliteitsplan	5	6.1.	Behouden en versterken bereikbaarheid	33
1.2.	Totstandkoming	6	6.2.	Openbaar vervoer	33
1.3.	Opbouw & leeswijzer	6	6.3.	Vrachtverkeer	35
2.	Situatieschets	8	7.	Aantrekkelijk & leefbaar	37
2.1.	Waar staan we nu?	8	7.1.	Verhogen kwaliteit leefomgeving	37
3.	Mobiliteitsvisie	13	7.2.	Balans leefomgeving en bezoekersstromen	37
3.1.	Wat willen we bereiken?	13	7.3.	Parkeren	38
3.2.	Uitwerking in vier bouwstenen	13	8.	Programma	42
4.	Verkeersveilig	16	8.1.	Aan de slag	42
4.1.	Maak van de nul een punt	16	8.2.	Meerjarenuitvoeringsprogramma	42
4.2.	Veilige infrastructuur	16			
4.3.	Veilig verkeersgedrag	23			
5.	Duurzaam & gezond	26			
5.1.	Verduurzamen verplaatsingsgedrag	26			
5.2.	Actieve mobiliteit	26			
5.3.	Duurzame mobiliteitsvormen	30			



1. Algemeen

1.1. Een nieuw mobiliteitsplan

Maasgouw wordt gezien als een aantrekkelijke woon- en recreatiegemeente. Op- en aan de Maasplassen vindt veel toerisme en recreatieve bedrijvigheid plaats. De historische kernen en natuurgebieden zijn trekpleisters voor recreanten, zowel uit Maasgouw als daarbuiten. In de dorpen is het goed wonen en werken, in een landschappelijk fraaie omgeving en de natuur dichtbij [bron: *Omgevingsvisie Maasgouw 2022*].

Met al deze voorzieningen ontstaat ook een mobiliteitsbehoefte bij verschillende doelgroepen. Mobiliteit is over de jaren flink veranderd. Zo neemt onder andere de omvang van het verkeer toe en worden de voertuigen op de weg steeds groter. Samen met lokale (ruimtelijke) ontwikkelingen vraagt dit om een veilig en bereikbaar wegennet om Maasgouw ook de komende jaren aantrekkelijk te houden om te wonen, te ondernemen en te bezoeken/recreëren.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Maasgouw aan de hand van het 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, Verkeersbeleid 2015-2025' (GVVP) richting gegeven aan het beleid en maatregelen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Met het verstrijken van de looptijd van het GVVP ontstaat tevens de behoefte aan een nieuwe integrale visie die

rekening houdt met de actuele (beleids-)ontwikkelingen op lokaal en bovenlokaal niveau.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet moet lokaal beleid worden verankerd in het gemeentelijk omgevingsplan. Hierin komt de (fysieke) leefomgeving centraal te staan bij de implementatie van een nieuw mobiliteitsbeleid. Verkeer en mobiliteit maakt integraal onderdeel uit van de Omgevingsvisie en is ook een opgave van de Omgevingsvisie Maasgouw (2022).

Vanuit het voorgaande is de behoefte aanwezig voor een actueel mobiliteitsplan voorzien van een programma met opgaven voor het bereiken van de visie.



1.2. Totstandkoming

Het mobiliteitsplan zien we als een plan van en voor de Maasgouwse samenleving. Dit beleidsplan, inclusief de bijbehorende situatieschets, is opgemaakt in overleg met:

- + de verschillende beleidsdomeinen binnen de gemeente;
- + inwoners van de gemeente Maasgouw (enquête als onderdeel van de situatieschets);
- + externe stakeholders, waaronder: een vertegenwoordiging van dorpsraden, werkgroepen, basisscholen, Fietzersbond, sociaal inclusiepanel en ondernemers(verenigingen).
- + de gemeenteraad (via themabijeenkomsten).

1.3. Opbouw & leeswijzer

Bij aanvang is allereerst in beeld gebracht waar we nu staan en met welke ontwikkelingen we te maken hebben op het gebied van mobiliteit (= situatieschets). De resultaten van deze stap zijn in de bijbehorende achtergrondrapportage 'Mobiliteitsplan 2026 – 2035' opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de belangrijkste bevindingen van de situatieschets verwoord.

De visie – wat willen we bereiken – staat in hoofdstuk 3. De opgaven bij deze visie zijn opgehangen aan vier bouwstenen. De uitwerking ervan is per bouwsteen omschreven in de hoofdstukken 4 t/m 7. Tenslotte staat in hoofdstuk 8 het programma wat we in de komende periode gaan doen qua maatregelen en activiteiten.





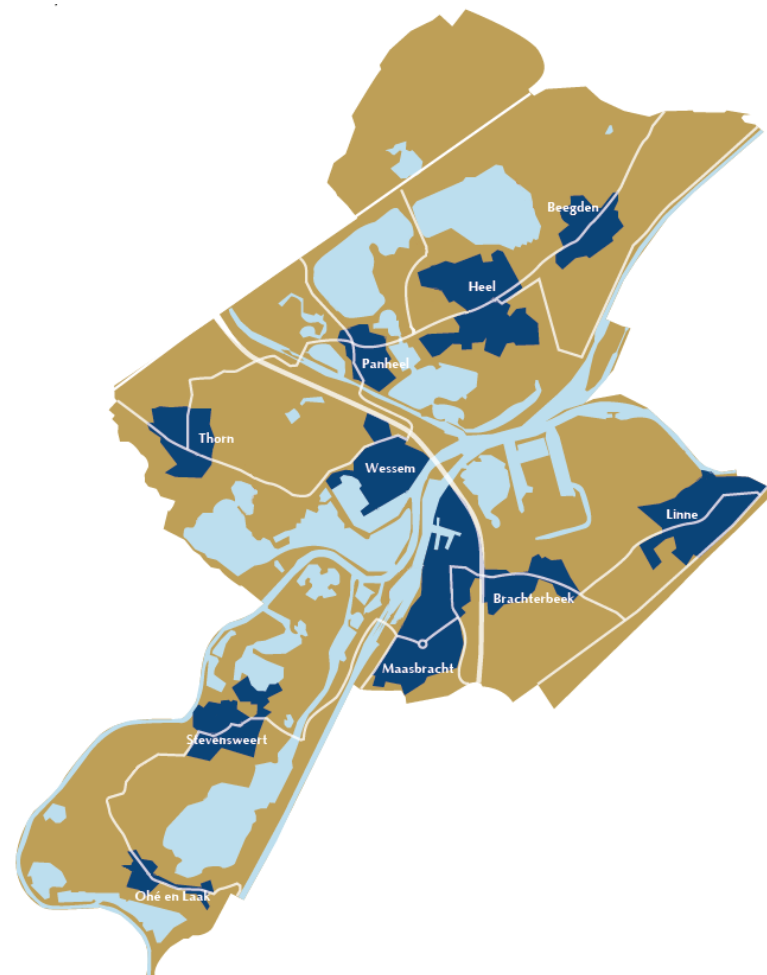
2. Situatieschets

2.1. Waar staan we nu?

De situatieschets staat aan de basis van dit mobiliteitsplan. Het is een samenvatting van de analyse die heeft plaatsgevonden naar de stand van zaken, aandachtspunten, opgaven en kansen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Hiervoor is gebruik gemaakt van de input van inwoners uit een enquête en participatiebijeenkomsten met stakeholders. Aanknopingspunten vanuit andere beleids- en uitvoeringsplannen zijn daarbij meegenomen. Voor meer gedetailleerde achtergrondinformatie wordt verwezen naar de achtergrondrapportage behorende bij dit mobiliteitsplan.

Unieke structuur en kernkwaliteiten

Maasgouw heeft door het waterlandschap een unieke ruimtelijke structuur. Hierdoor zijn vier verschillende deelgebieden te onderscheiden, namelijk: 'Brachterland', 'Eiland in de Maas', 'Land van Thorn' en 'Rondom Heel'. Elk deelgebied heeft zijn kernkwaliteiten die bijdragen aan de omgevingskwaliteit en ruimtelijke beleving van het landelijke gebied. Zo dragen Stevensweert, Thorn en Wessem bij aan de cultuurhistorie. En hebben Beegden en Ohé en Laak een fraaie landschappelijke omgeving. Door het vele water staat (water)recreatie centraal in en rondom verschillende kernen. De gemeente bestaat uit 10 kernen waarbij Maasbracht en Heel een centrumfunctie vervullen.



Kwaliteit fysieke leefomgeving terugkerend thema

Verschillende lokale en bovenlokale beleids- en uitvoeringsplannen zijn gescand op de betekenis voor verkeer en mobiliteit. Dit voor de verbinding met andere beleidsthema's en domeinen (integraliteit). In het geheel gezien is het behoud en het versterken van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving het terugkerend thema. Dit is de lijn waaraan de beleidsdocumenten zijn opgesteld. Deze leefomgeving moet uitnodigend zijn en inclusief zijn zodat een ieder (veilig) kan deelnemen aan het verkeer.

Verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt

Het aantal ongevallen en slachtoffers schommelt over de afgelopen jaren. In de jaren 2023-2024 is het aantal ongevallen en slachtoffers licht toegenomen ten opzichte van het gemiddelde in de jaren ervoor.

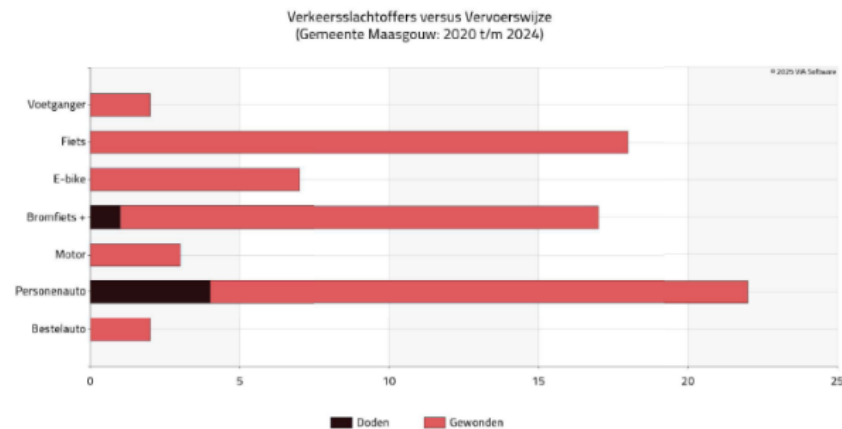
Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	84	14	6	2
2021	Afgesloten	73	8	3	1
2022	Afgesloten	88	9	4	1
2023	Afgesloten	92	20	0	0
2024	Afgesloten	92	17	2	1
Totaal		429	68	15	5

© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

Figuur 1: ongevallenbeeld 2020-2024 gemeente Maasgouw

Kijkend naar de betrokkenen zien we dat bij de doelgroep kwetsbare verkeersdeelnemers relatief veel ongevallen met slachtoffers plaatsvinden. De groepen waarin de meeste slachtoffers voorkomen zijn jongeren (12 t/m 24 jaar) en ouderen (60 jaar en ouder).

Met de verdere vergrijzing van de bevolking in Maasgouw blijven ouderen een belangrijke risicogroep.



Figuur 2: verkeersslachtoffers naar vervoerswijze 2020-2024

Het ongevallenbeeld op de gemeentelijke wegen is vrij verspreid. Vanuit een risicogestuurd aanpak komen wel aandachtlocaties naar voren. Dit zijn vooral 50 km/uur wegen door de kernen. Snelheid is daarbij een belangrijke indicator voor het veiligheidsrisico. De grootste snelheidsovertredingen doen zich vooral voor op de doorgaande wegen in en tussen de kernen. Overige aandachtlocaties zijn schoolroutes en schoolomgevingen. Enkele gebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn nog niet ingericht als verblijfsgebied (30 en 60 km/u-zones). Vanuit de stakeholders is aangegeven dat diverse bestaande 30 km/u-zones niet adequaat zijn ingericht.

Fietsgebruik blijft achter

In de regio Midden Limburg wordt minder gefietst dan gemiddeld. De vele waterwegen zorgen voor uitdagingen/natuurlijke grenzen met betrekking tot de bereikbaarheid tussen (omliggende) kernen. Ondanks deze ruimtelijke structuur zien we potentie om het fietsgebruik te stimuleren. Dit is zeker een uitdaging bij een toenemend autobezit en -afhankelijkheid.

Bereikbaarheid is goed, aandachtspunten zijn er zeker

De bereikbaarheid van Maasgouw wordt in het algemeen positief gewaardeerd voor de verschillende vervoerwijzen. Door de ligging aan de A2, A73 en N273 is er snel een aansluiting te vinden op het hoofdwegennet. Het openbaar vervoer bedient alle kernen. Aandachtspunt zijn de aansluitingen op de A2 bij Maasbracht en Wessem. Dit zijn zogenaamde halve aansluitingen. Hierdoor lopen bepaalde routes naar de A2 door verblijfsgebieden heen. De ligging van bedrijventerrein Koeweide (noorden van Maasbracht) zorgt voor vrachtverkeer door het centrumgebied. Dit is vanwege de verblijfsfunctie een ongewenste ontwikkeling.

Op doorgaande wegen in de kernen staat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk

Verschillende 'doorgaande' wegen in de kernen hebben relatief veel verkeer te verwerken waardoor verkeersoverlast wordt ervaren. De situatie wordt als onveilig ervaren en de oversteekbaarheid is daarbij een

aandachtspunt. Daarnaast wordt op diverse locaties overlast ervaren als gevolg van geluid en/of trillingen.

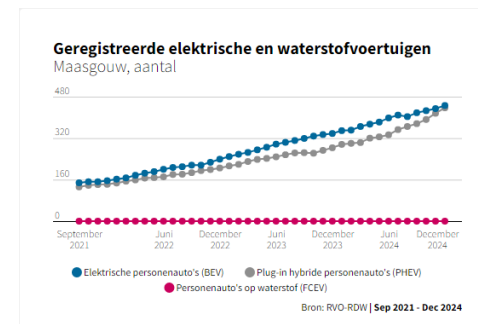
Toerisme en recreatie verhoogt de druk op de leefbaarheid in verblijfsgebieden

Binnen Maasgouw gaat specifiek aandacht uit naar het toerisme en recreatie. Naast de voordelen is er ook een keerzijde door de verkeersaantrekkende werking van diverse voorzieningen in de gemeente. Dit betreft zowel verblijfsaccommodaties als voorzieningen voor dagrecreatie. Door de seizoensgebonden activiteiten zorgt dit op piekmomenten voor extra bezoekersstromen met de auto. Het gevolg is dat in diverse kernen (Ohé en Laak, Stevensweert, Thorn) knelpunten worden ervaren die de leefbaarheid negatief beïnvloeden.

Kansen voor verduurzamen verplaatsingsgedrag

Duurzaamheid is een belangrijk nationaal thema en komt in verschillende beleidsplannen van de gemeente Maasgouw terug. Hierbij wordt een koppeling gemaakt met duurzame mobiliteit. De auto is voor veel

inwoners een belangrijk vervoersmiddel. Tegen 2030 moeten alle nieuwe auto's in Nederland emissieloos rijden. De groei van het aantal elektrische auto's in de laatste jaren zal zich dan ook voortzetten. De



laadinfrastructuur moet hier dan ook op aansluiten met een efficiënt laadnetwerk. Voorbereidingen hiervoor vinden plaats binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuid 2024-2030. Voor het verduurzamen van het verplaatsingsgedrag liggen er kansen voor de fiets. Deelmobiliteit kan hier ook een bijdrage in leveren. Uit opgehaalde informatie blijkt dat er momenteel weinig interesse is voor het principe van (elektrische) deelauto's.



3. Mobiliteitsvisie

3.1. Wat willen we bereiken?

Binnen de Omgevingsvisie is mobiliteit één van de omgevingswaarden bij de beleidsuitvoering. Hierbij is mobiliteit geen doel op zich. Het gaat juist om het organiseren van deze mobiliteit op een (meer) duurzame manier. De visie van dit mobiliteitsplan richt zich dan ook op:

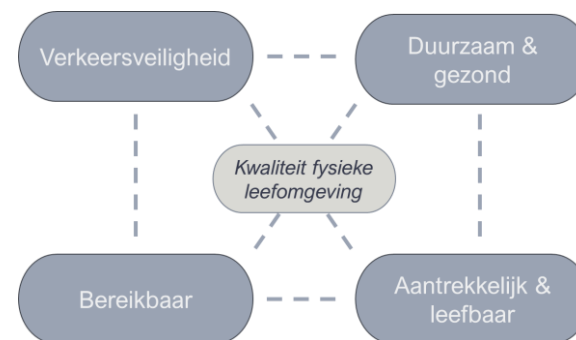
een veilig en bereikbaar wegennet om de gemeente Maasgouw voor iedereen aantrekkelijk te houden om te wonen, te ondernemen en te bezoeken/recreëren.

3.2. Uitwerking in vier bouwstenen

De visie vertalen we op hoofdlijnen door naar opgaven. Deze opgaven zijn gekoppeld aan vier bouwstenen. Deze bouwstenen geven richting aan waar we met mobiliteit aan willen bijdragen. Hierbij is aansluiting gezocht bij de beleidskaders en de resultaten van de situatieschets. Met de bouwstenen zetten we in op een:

1. verkeersveilig Maasgouw
2. duurzaam & gezond Maasgouw
3. bereikbaar Maasgouw
4. aantrekkelijk & leefbaar Maasgouw

De kwaliteit van de fysieke leefomgeving staat centraal binnen deze bouwstenen. De fysieke leefomgeving is een terugkerend thema binnen diverse gemeentelijke beleids-/uitvoeringsplannen.



Figuur 3: bouwstenen mobiliteitsplan

Verkeersveilig Maasgouw

Binnen onze gemeente willen we dat zoveel mogelijk weggebruikers zich veilig voelen in het verkeer. Verkeersveiligheid heeft dan ook hoge prioriteit. Dit wordt een steeds grotere uitdaging met een toenemende verkeersomvang en nieuwe vervoersmiddelen die steeds sneller zijn en meer ruimte claimen. Denk hierbij aan de opkomst van elektrische fietsen, bakfietsen en fatbikes. De (ongeval)risico's zien we ook terug bij onze kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen en ouderen. Daar

willen we iets aan doen. Niet alleen ter bescherming van deze doelgroepen, maar ter bescherming van iedereen.

Daarnaast draagt de verkeersveiligheidsaanpak onder andere bij aan het terugdringen van de maatschappelijke kosten en gelijke kansen voor een ieder. Een veilige inrichting zorgt ervoor dat kwetsbare groepen ook kunnen deelnemen aan het verkeer.

Duurzaam & gezond Maasgouw

De gemeente Maasgouw is een aantrekkelijke gemeente om in te verblijven. Wel zien we dat het gebruik van de auto nog altijd een belangrijke rol inneemt. Dat leidt op diverse locaties tot knelpunten. Daar willen we verandering in aanbrengen door kansen te benutten voor het verduurzamen van ons verplaatsingsgedrag. De fiets neemt hierin een belangrijke rol in. Het fietsgebruik blijft in onze gemeente achter en daar liggen kansen om het autogebruik te reduceren. Naast duurzaamheidsdoelen dragen meer verplaatsingen met de fiets of te voet bij aan de gezondheid van deze verkeersdeelnemers. Als gevolg profiteert de omgeving van minder verkeersoverlast door minder verkeer.

Bereikbaar Maasgouw

Over het algemeen is Maasgouw per auto goed bereikbaar. Dit komt door de ligging aan de A2/A73 en aan de noordzijde met de provinciale weg N273 (Napoleonsbaan). Inwoners ervaren dat niet alleen voor de autobereikbaarheid, maar ook voor verplaatsingen met het openbaar

vervoer en per fiets. Dit ondanks de ruimtelijke structuur met waterwegen. Juist deze bereikbaarheid willen we behouden en waar mogelijk versterken.

Een goede bereikbaarheid voor onze samenleving draagt bij aan: economische groei en werkgelegenheid, sociale verbondenheid en toegankelijkheid van voorzieningen. Ondanks de goede bereikbaarheid zijn er diverse locaties waar overlast wordt ervaren van (doorgaand) verkeer. Minder overlast heeft een positief effect op de kwaliteit van onze leefomgeving.

Aantrekkelijk & leefbaar Maasgouw

Vanwege de unieke karakteristieken is Maasgouw een aantrekkelijke gemeente als het gaat om recreatie en toerisme. Niet alleen vanwege het vele water, maar ook de historische kernen met een rijke geschiedenis en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes. Dit trekt op momenten veel bezoekers/toeristen aan. Tegelijkertijd zorgt dit op (piek)momenten voor extra verkeer en belasting op de leefomgeving waardoor overlast wordt ervaren. De recreatie brengt ons namelijk ook veel, daarom is het goed om daar balans in te vinden. Los van recreatie en toerisme, staat de eigen leefomgeving steeds meer onder druk door toenemend autobezit. Dit leidt tot een grotere vraag naar parkeermogelijkheden. Met kaders willen we richting aangeven hoe daar in de toekomst mee om te gaan.

De volgende hoofdstukken geven de uitwerking van iedere bouwsteen weer waarbij is ingezoomd op de ambitie en de bijhorende opgaven.



4. Verkeersveilig

4.1. Maak van de nul een punt

Onze ambitie richten we op het verbeteren van de verkeersveiligheid door in te zetten op het:

- + verminderen van het aantal verkeersslachtoffers (objectieve veiligheid);
- + minimaliseren van het gevoel van verkeersonveiligheid (subjectieve veiligheid);
- + stimuleren van veilig verkeersgedrag en het ontmoedigen van onveilig verkeersgedrag.

Met deze ambitie sluiten we ook aan op de ambitie van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL): *‘Maak van de nul een punt’*.

De ambitie staat voor nul verkeersslachtoffers, want ieder slachtoffer is één te veel.



Voor het bereiken van de ambitie zetten we met de opgaven in op een **veilige infrastructuur** en **veilig verkeersgedrag** bij de verschillende doelgroepen. De opgaven sluiten aan op de risicothema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gemeente Maasgouw dat in 2023 is vastgesteld.

Met het SPV wordt ingezet op een verkeersveiligheidsbeleid dat meer gebaseerd is op risicosturing: het voorkomen van ongevallen door de grootste risico's binnen het verkeerssysteem – zoals gevaarlijke locaties, omstandigheden of gedragingen – tijdig en doelgericht aan te pakken.

4.2. Veilige infrastructuur

Een veilige infrastructuur is van belang om het aantal ongevallen en slachtoffers terug te dringen en het gevoel van onveiligheid te minimaliseren. Daarnaast moet de weginrichting bijdragen om de kwetsbare verkeersdeelnemers zo veel mogelijk te beschermen. Dit willen we bereiken door de volgende opgaven op te pakken:

- + realiseren van een herkenbare en eenduidige weginrichting conform de wegencategorisering;
- + onveilige locaties (objectief / subjectief) onderzoeken en waar nodig aanpakken (meeliften met beheer/onderhoud);
- + realiseren van veilige schoolomgevingen en schoolthuisroutes voor zowel basis- als voortgezet onderwijs.

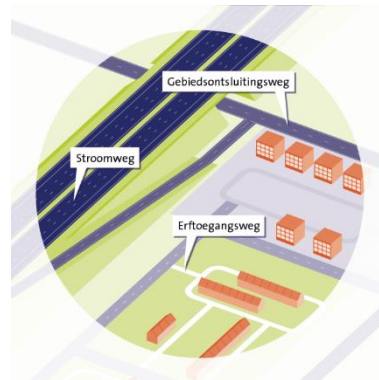
Weginrichting

Om het verkeer veilig en vlot te kunnen afwikkelen over de wegen die daarvoor geschikt zijn, werken we met een hiërarchische opbouw van het wegennet (wegencategorisering). Deze wegencategorisering is in lijn met

de visie van Duurzaam Veilig. Elke weg heeft hierin een duidelijke functie. Herkenbaarheid en uniformiteit zijn hierbij belangrijk.

Vanuit herkenbaarheid zijn wegen zo ingericht dat weggebruikers direct zien welk gedrag van hem/haar wordt verwacht. En voor een juiste verwachting helpt een uniforme weginrichting. Binnen de wegcategorisering onderscheiden we landelijk de volgende wegfuncties die we ook in Maasgouw overnemen:

- + stroomwegen;
- + gebiedsontsluitingswegen;
- + erftoegangswegen.



Ieder wegtype heeft zijn eigen kwaliteitseisen. Het doel is om op termijn alle wegen in te richten volgens deze kwaliteitseisen. De wegcategorisering moet dan ook als een wensbeeld worden gezien. Als dat niet helemaal lukt, zoeken we een oplossing die zo goed mogelijk past bij het mobiliteitsplan.

Stroomweg	Gebiedsontsluitingsweg
 - 100 / 120 / 130 km/uur - rijrichtingscheiding fysiek - voorrang - oversteekvoorzieningen ongelijkvloers	 - 80 km/uur - rijrichtingscheiding fysiek / markering (dubbele asstreep) - geen snelheidsremming - voorrang - oversteekvoorzieningen bij kruispunten
Erftoegangsweg	
  - 60 km/uur - kantmarkering bij wegen van hogere orde - snelheidsremming - voorrang gelijkwaardig - geen oversteekvoorzieningen (bij voorkeur)	

Figuur 4: kwaliteitseisen wegen buiten de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
 - 50 km/uur - rijrichtingscheiding fysiek of / markering (dubbele asstreep) - voorrang - snelheidsremming eventueel op kruispunten of oversteekvoorziening - parkeren in vakken naast de rijbaan	 - 30 km/uur - geen rijrichtingscheiding - voorrang gelijkwaardig - snelheidsremming - geen oversteekvoorzieningen (bij voorkeur) - parkeren op rijbaan / in vakken
Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
 - 30 km/uur - geen rijrichtingscheiding (1x2) / overrijdbare middenstrook strook (bij 2x1) - voorrang - snelheidsremming op kruispunten - oversteekvoorzieningen (bij voorkeur geconcentreerd oversteken) - parkeren in vakken naast de rijbaan	

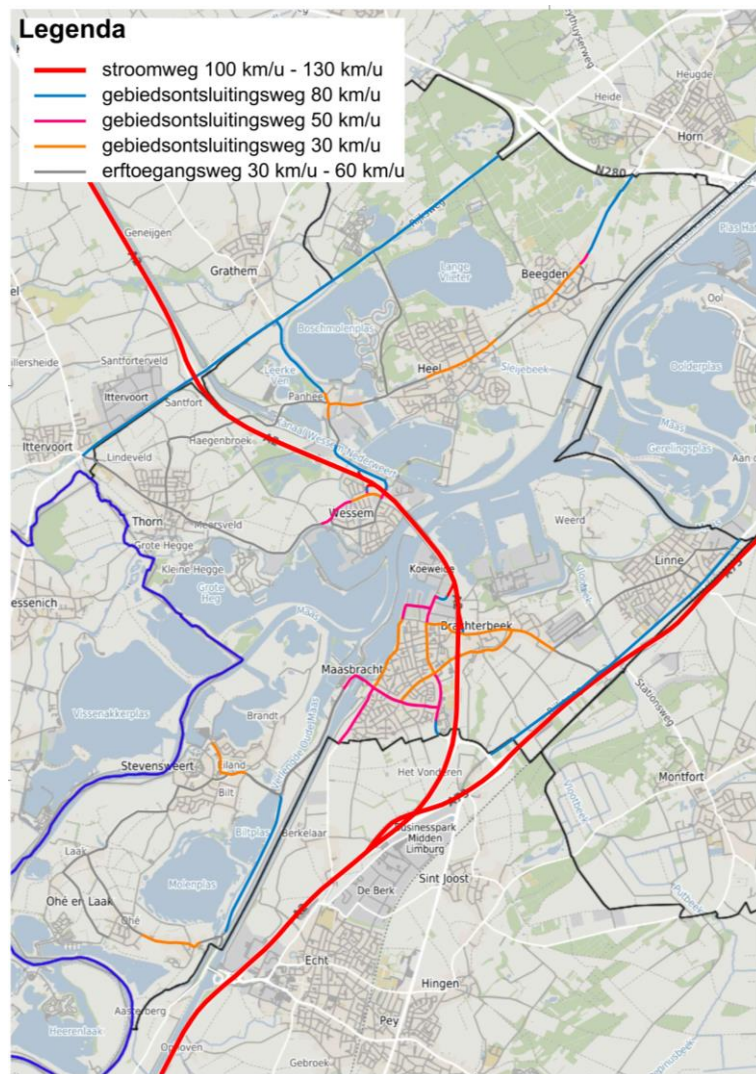
Figuur 5: kwaliteitseisen wegen binnen de bebouwde kom

In figuur 6 is het wensbeeld voor de wegcategorisering afgebeeld. Dit wensbeeld betreft een actualisatie op basis van het GVVP 2015-2025. Uitgangspunten bij deze actualisatie zijn:

- + het merendeel van de wegen buiten de bebouwde kom heeft een maximumsnelheid van 60 km/uur;
- + binnen de bebouwde kom verlagen we de maximumsnelheden op een aantal wegen naar 30 km/uur. Dit geldt niet alleen voor verblijfsgebieden die nog niet in een 30 km/u-zone vallen, maar ook voor enkele 'doorgaande' wegen door kernen.

Achterliggende gedachte bij de snelheidsverlagingen is dat lagere snelheden bijdragen aan de verkeersveiligheid. Niet alleen objectief (daling ongevalsrisico en letselernst), maar ook subjectief (verbetering ervaren verkeersveiligheid). Dit illustreren we aan de hand van de stopafstand – zie onderstaande afbeelding [www.vvn.nl]. Bij 50 km/uur is de totale stopafstand 26 meter. Wanneer een automobilist bij 30 km/uur plotseling moet stoppen dan bedraagt deze stopafstand 13 meter. De remweg neemt dan fors af.





Figuur 6: wensbeeld wegencategorisering

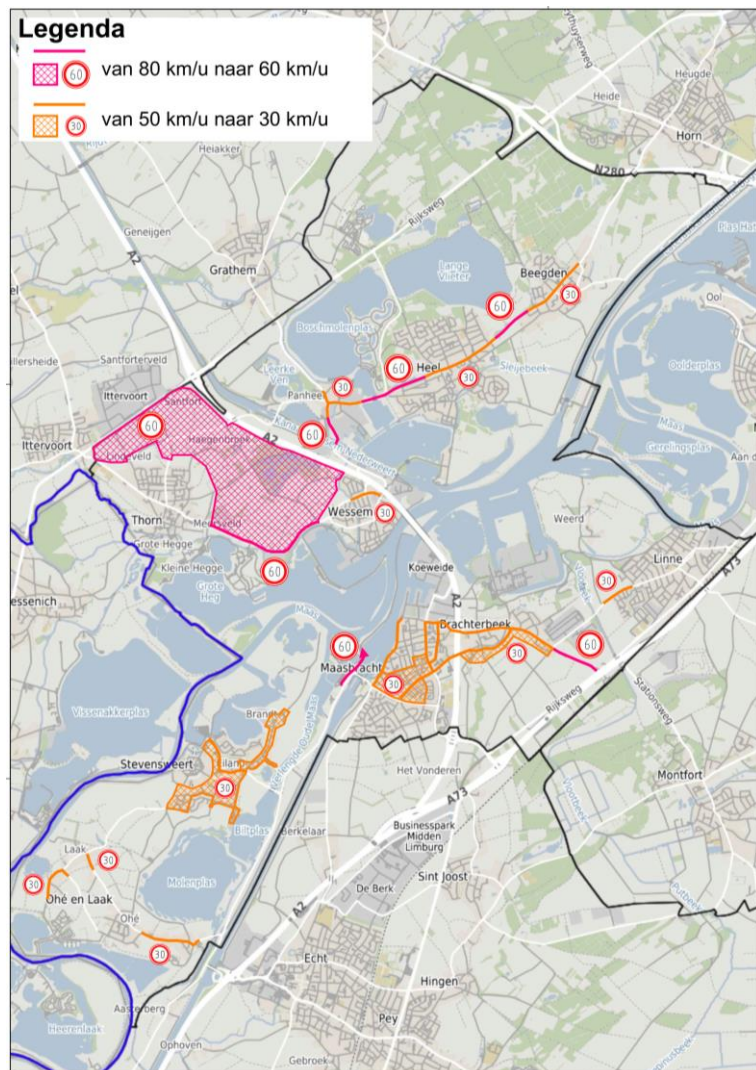
Op basis van het wensbeeld zijn er nog diverse wegen en gebieden die in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging. Deze zijn weergegeven in figuur 7. Onderstaand is een opsomming gemaakt van de verschillende wegen en gebieden binnen en buiten de bebouwde kom.

Wegen afwaarderen van 80 naar 60 km/uur

Op enkele wegen/wegvakken geldt nog een maximumsnelheid van 80 km/uur. Op de volgende wegen buiten de bebouwde kom is een snelheidsverlaging naar 60 km/uur beoogd.

- + Heerstraat Zuid tussen Beegden en Heel;
- + Heelderweg en Heerbaan tussen Panheer en Heel;
- + Sint Antoniusstraat in Panheer;
- + Meers/Thornerweg tussen Thorn en Wessem;
- + Bunkerhaven in Maasbracht;
- + Stationsweg in Brachterbeek.

Achterliggende gedachte hierbij is dat 80 km/uur alleen acceptabel is bij: vrijliggende fietsvoorzieningen, een voldoende brede rijbaan en voldoende wegvaklengte waar de doorstroming veilig kan plaatsvinden. De Verlengde Oude Maasweg is bewust op 80 km/uur gehandhaafd. Dit om 'sluipverkeer' door de verblijfsgebieden van Stevensweert en Ohé en Laak zoveel mogelijk te voorkomen. Uitvoering van de snelheidsverlagingen op de diverse wegen lift waar mogelijk mee met het programma van Beheer en Onderhoud en het Meerjarenprogramma van het Team Beheer Openbare Ruimte (BOR).



Figuur 7: voorstel afwaardering snelheid voor diverse wegen en gebieden

Wegen afwaarderen van 50 naar 30 km/uur

Op de volgende wegen is binnen de bebouwde kom de functie van GOW30 beoogd. Dit is vooral ingegeven om de verblijfsfunctie meer centraal te stellen en dat de ruimte ontbreekt om deze wegen veilig in te richting bij een maximumsnelheid van 50 km/uur (aanwezigheid vrijliggende fietsvoorzieningen en behoud minimale doorstroming).

- + Heerstraat Noord en Heerstraat Zuid in Beegden;
- + Heerbaan in Heel;
- + Heelderweg, Sint Antoniusstraat en Pater Jac. Schreursweg in Panheel;
- + Sportlaan in Stevensweert;
- + Tipstraat, Havenstraat, Echterstraat, Molenweg, Hoofdstraat, Kloosterstraat in Maasbracht;
- + Kruisweg, Kerkstraat, Kloosterstraat, Kempweg en Stationsweg in Brachterbeek.

Zoals gezegd passen bovenstaande wijzigingen in het beeld om toe te werken naar het wensbeeld. Dit vindt op termijn plaats door de koppeling te leggen met de meerjarenplanning van infrastructurele projecten en projecten waarbij bijvoorbeeld de riolering aan vervanging toe is (integrale aanpak). Vandaar dat er ook geen prioritering is meegegeven. De kansen voor vergroenen moeten hierbij worden meegenomen om zo hittestress en wateroverlast tegen te gaan.

Verblijfsgebieden inrichten naar 30 en 60 km/uur

Binnen de gemeente bevinden zich nog enkele verblijfsgebieden die nog niet ingericht zijn als een 30 km/u-zone (binnen de bebouwde kom) of 60 km/u-zone (buiten de bebouwde kom). Deze gebieden willen we de komende periode inrichten als verblijfsgebied. Het gaat dan om:

- + 60 km/u-zone omgeving Thorn;
- + 30 km/u-zone Brachterbeek en Linne;
- + 30 km/u-zone Stevensweert;
- + 30 km/u zone Ohé en Laak – op verschillende wegvakken geldt nu nog een hogere snelheid. Deze wegvakken worden toegevoegd aan omliggende 30 km/u-zones;
- + 30 km/u-zone Maasbracht.

Vanuit de stakeholders is aangegeven dat diverse verblijfsgebieden onvoldoende zijn ingericht. De geloofwaardigheid van de maximumsnelheid staat hier ter discussie. Kenmerken is onder andere: brede rijbanen en het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen.

Afstemming busmaatschappij en Veiligheidsregio

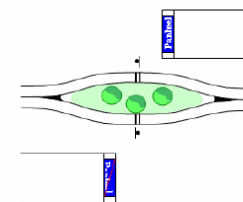
Bij de opmaak van dit mobiliteitsplan heeft ook afstemming plaatsgevonden met de busmaatschappij en de Veiligheidsregio. Het afwaarderen van 50 naar 30 km/uur geeft over het algemeen weinig problemen. Van belang is wel dat er sprake is van een stabiele/betrouwbare lijnvoering. Behoud van voorrang en geen tot weinig obstakels dan wel barrières inbouwen (drempels en versmallingen). Niet alleen voor de reistijd, maar zeker ook arbotechnisch

voor de chauffeurs. Het effect op de reistijd bij een snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur kan groter zijn. Met name de busmaatschappij ziet hier nog wel de nodige uitdagingen voor een betrouwbare lijnvoering. Wens is om vroegtijdig in het ontwerpproces betrokken te zijn om mee te denken bij een nieuwe inrichting van de GOW30 en bij een snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur.

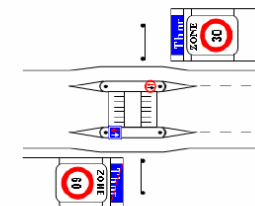
Bij een snelheidsverlaging moet niet alleen de aandacht uitgaan naar de fysieke inrichting. Voor een aanpassing van het verkeersgedrag is het tevens wenselijk om kansen te benutten als het gaat om voorlichting.

Komgrenzen

Een actie uit het vorige gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan was het uniform inrichten van **komgrenzen**. Dit zodat de snelheids-overgangen bij het in- en uitrijden van de bebouwde kom herkenbaar en duidelijk zijn. Deze actie zetten we voort en maakt ook onderdeel uit van het programma van het Strategisch Plan Verkeers-veiligheid gemeente Maasgouw. Overige komlocaties liften mee met herinrichtingen van de betreffende wegen.



Afbeelding 14: komgrensconstructie (schematisch) gebiedsontsluitingsweg



Afbeelding 15: komgrensconstructie (schematisch) erftoegangsweg

Bij de (her)inrichting van wegen zijn voor de details de ontwerprichtlijnen uit het 'Handboek Inrichting Maasgouw 2023-2026' (HIM) van de gemeente Maasgouw van toepassing. Aanbevolen wordt om bij de volgende actualisatie van het HIM de uitgangspunten uit dit mobiliteitsplan waar relevant in te verwerken.

Aanpak onveilige locaties

Het objectieve ongevallebeeld in Maasgouw is vrij verspreid, echte concentraties van ongevallen zijn er niet. Mocht dat in de toekomst wel zijn, willen we daar onderzoek naar doen om de aanleiding ervan te achterhalen. Dit om gerichte maatregelen te kunnen treffen. Dit geldt ook voor locaties die als onveilig worden ervaren.

Er zijn geen (extra) middelen beschikbaar voor het oppakken van deze acties. Eventuele maatregelen moeten veelal meeliften met het programma van beheer en onderhoud. Maar daarnaast is er altijd wel ruimte voor quick-win maatregelen om situaties te verbeteren. Denk hierbij aan kleinschalige maatregelen zoals verkeersborden en markeringen.

Veilige schoolomgeving & routes

Kinderen zijn een kwetsbare doelgroep in het verkeer. We willen stimuleren dat ze zoveel mogelijk met de fiets of te voet naar school komen. Dit is niet alleen gezond en duurzaam, maar bevordert ook de ervaringen in het verkeer voor zelfstandige deelname.

Een veilige schoolomgeving moet bijdragen om verplaatsingen met de fiets of te voet te stimuleren. Voor elke basisschool willen we een schoolzone realiseren. Een schoolzone is een omgeving die met opvallende en herkenbare weginrichting de weggebruikers attendeert op de aanwezigheid van een school. Serviceproviders kunnen helpen om het verkeer rond scholen veiliger te maken. Zo kan informatie over schoolzones worden gedeeld

via navigatiesystemen en reisapps. Automobilisten ontvangen dan een waarschuwing wanneer ze een schoolzone naderen of wanneer kinderen oversteken,



bijvoorbeeld bij het begin en einde van de schooldag. Op basis van een proef in 2024 op verschillende locaties in Nederland wordt gewerkt aan een landelijke uitrol. Basis hiervoor is dat er daadwerkelijk een schoolzone is ingericht en digitaal wordt ontsloten in betreffende databases.

Voor een herkenbare en uniforme (weg)inrichting van deze schoolzone starten we in overleg met de basisscholen met de opmaak van een blauwdruk. Deze blauwdruk moet uiteindelijk de richtlijnen bevatten hoe deze zones uniform in te richten binnen Maasgouw.



Een veilige infrastructuur is één aspect. Aandacht voor het gedrag kan en mag niet ontbreken in combinatie met handhaving. Met een integrale aanpak kan het meeste worden bereikt. Om de kansen te verkennen willen we jaarlijks met de scholen gerichte activiteiten opstarten om ouders en leerlingen te verleiden om vaker de fiets te pakken of te voet naar school te komen.

In het najaar 2025 start een pilot op basisschool De Maasparel in Stevensweert. Bij positieve ervaringen willen we deze activiteiten doorzetten naar de andere scholen in de gemeente. Enkele scholen worden in de komende jaren vernieuwd. Met de planning van de activiteiten is het goed om hier op aan te sluiten zodat eventueel werk met werk kan worden gemaakt.

4.3. Veilig verkeersgedrag

Ongeveer 95% van de ongevallen ontstaan door een menselijke fout. Naast een veilige infrastructuur is het belangrijk om aandacht te hebben voor het verkeersgedrag. Met de inzet op veilig verkeersgedrag en het ontmoedigen van onveilig gedrag willen we ongevallen (en slachtoffers) zoveel mogelijk voorkomen. Om dit te bereiken richten de opgaven zich op het:

- + continueren inzet op verkeerseducatie op basisscholen;
- + actief voorlichten van weggebruikers door aansluiting te zoeken op de campagnekalender;
- + bevorderen van een veilig verkeersgedrag van risicogroepen;
- + intensiveren van handhaving voor het ontmoedigen van onveilig gedrag.

Vanuit de provincie Limburg (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg) worden voor het basis- en voortgezet onderwijs activiteiten aangeboden om **verkeerseducatie** op scholen vorm te geven. Dit onder de noemer van de 'Verkeersactieve school'. Een Verkeersactieve school is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan theoretische en praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes.

In de gemeente Maasgouw zijn alle basisscholen een 'Verkeersactieve school'. Dit blijven we stimuleren en faciliteren door de inzet te continueren in samenwerking met de provincie Limburg.

Voor het vergroten van de bewustwording van het gedrag van weggebruikers worden jaarlijks diverse campagnes uitgevoerd. Bekende campagnes zijn onder andere: BOB, fietsverlichting en “MONO - met aandacht op de weg”. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt ieder jaar een landelijke kalender op voor **voorlichtingscampagnes** over verkeersveiligheid. Per item op deze kalender gaan we aanvullend op de landelijke en provinciale communicatie dit structureel op lokaal niveau voorlichten aan onze inwoners en weggebruikers. Daarbij wordt gekeken hoe deze doelgroepen het beste kunnen worden bereikt. Meer informatie over de landelijke campagnes is te vinden op: www.komveiligthuis.nl/.



Voor het stimuleren van veilig gedrag zetten we ons in voor ‘Permanente Verkeerseducatie’ (PVE). PVE wil zeggen een levenlang (aan)leren, oefenen en verbeteren van verkeerskennis en -gedrag. Dit is dan ook gericht op alle leeftijdsgroepen. Voor activiteiten sluiten we aan op initiatieven vanuit de provincie en/of regio. De focus daar ligt nu op **risicogroepen** zoals senioren (60+) en jongeren in de leeftijd 17-24 jaar. Dit zijn ook de risicogroepen die in Maasgouw naar voren zijn gekomen (zie situatieschets).

In de afgelopen periode is een start gemaakt met het programma ‘Doortrappen’. Ambitie hierbij is dat senioren zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Het programma speelt voornamelijk in op bewustwording en gedragsverandering bij de oudere fietser om zo het risico op ongevallen te verlagen. Op lokaal niveau streven we naar een groter bereik van deze doelgroep. Voor de doelgroep jongeren wordt momenteel een (regionaal) programma uitgewerkt met activiteiten. Daarbij wordt gekeken hoe deze doelgroep het beste kan worden bereikt.

Ook **handhaving** blijft een belangrijke pijler voor de verkeersveiligheid. Samen met de politie zetten we waar mogelijk in op meer handhaving op de locaties en doelgroepen.



5. Duurzaam & gezond

5.1. Verduurzamen verplaatsingsgedrag

Binnen de bouwsteen duurzaam & gezond richt de ambitie zich op het verduurzamen van het verplaatsingsgedrag door de modal split te beïnvloeden om het autogebruik te reduceren. De modal split geeft de verdeling weer van het totale aantal verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen.

Uit de situatieschets blijkt dat in de regio het aandeel autoverplaatsingen ruim 10% hoger is dan het landelijk gemiddelde. Ondanks de lokale situatie (veel waterwegen) zien we kansen om de modal split te positief te beïnvloeden door in te zetten op **actieve mobiliteit** en het faciliteren van **duurzame mobiliteitsvormen**. De duurzame mobiliteitsvormen zijn onder andere gericht op deelmobiliteit en elektrisch rijden.

5.2. Actieve mobiliteit

Actieve mobiliteit richt zich op verplaatsingen door zelf te bewegen, zoals lopen of fietsen. Deze manieren van verplaatsen bieden de nodige voordelen omdat het gezonde en duurzame manieren zijn. In het kader van verduurzamen willen we het gebruik van deze vervoerswijzen verder stimuleren ten koste van het autogebruik.

Dit doen we door met de opgaven te richten op:

- + stimuleren van het fietsgebruik met de focus op afstanden tot 15 kilometer (gebruik elektrische fiets) en het utilitaire gebruik. Dit willen we doen door het:
 - waar mogelijk verbeteren van het fietsnetwerk door de kwaliteit te verbeteren (meeliften bij kansen en het programma van beheer en onderhoud);
 - faciliteren van voldoende en goede fietsparkeerplaatsen;
 - vergroten van de bewustwording van de voordelen van fietsen door gerichte voorlichting en campagnes.
- + stimuleren verplaatsingen te voet door het:
 - verbeteren van de toegankelijkheid door een inclusieve inrichting van de openbare ruimte;
 - stimuleren van het recreatief bewegen.

Stimuleren fietsgebruik

Binnen de gemeente zien we potentie om het fietsen te stimuleren. Er zijn diverse verplaatsingen over een afstand van 0 tot 7,5 kilometer en 7,5 tot 15 kilometer waar we nu nog veel autoverplaatsingen zien. Dit zijn ideale fietsafstanden, zeker met de elektrische fiets die de fietsbereikbaarheid vergroot. En daar liggen juist kansen om de modal split te beïnvloeden.

Basis hiervoor is het verbeteren van de kwaliteit van de belangrijkste routes. Hiervoor is een netwerk van routes nodig en criteria waaraan deze routes (idealiter) aan moeten voldoen.

De routes moeten comfortabel, aantrekkelijk en (sociaal) veilig zijn zodat het fietsnetwerk uitnodigt tot gebruik. Uitgangspunt is een fijnmazig fietsnetwerk van kwaliteit. Hiervoor is een wensbeeld voor de fiets opgesteld bestaande uit (zie figuur 8):

- + regionaal netwerk (inclusief hoogwaardig netwerk);
- + lokaal netwerk (utilitair);
- + het recreatief fietsnetwerk.

Aan de verschillende type fietsverbindingen zijn kwaliteitseisen gekoppeld als het gaat om de inrichting ervan, deze zijn weergegeven in figuur 9. Hiermee stellen we een toetsingskader voor een veilige en herkenbare inrichting van het fietsnetwerk. Dit kader vormt het wensbeeld per type fietsverbinding zodat met werkzaamheden en projecten (bijvoorbeeld een herinrichting) naar het gewenste kwaliteitsniveau kan worden toegewerkt.

Een fietsstraat is toepasbaar bij (meer dan) voldoende fietsverkeer om het beeld en gedrag te ondersteunen. Daarnaast moet de fietsstraat onderdeel zijn van het fietsnetwerk. Een fietsstraat wordt niet toegepast bij een hoofdroute voor het autoverkeer en/of bij veel doorgaand autoverkeer (≥ 2.000 à 2.500 mvt/etmaal).



Figuur 8: wensbeeld fietsnetwerk

HOOGWAARDIGE FIETSRUTE DOORFIETSRUTE  Vrijliggende voorziening met fietsers in de voorrang Verharding: beton of asfalt Breedte: $\geq 4,00$ m	REGIONALE FIETSRUTE  Gemengd gebruik (ETW30), fietsstroken (GOW30 / ETW60), vrijliggende voorziening (ETW60 / GOW50 / GOW80) Verharding: (bij voorkeur) asfalt Breedte: fietsstroken 1,70-2,25m, fietspad 1ri. $\geq 2,30$m, fietspad 2ri. $\geq 2,70$m
LOKALE FIETSRUTE  Gemengd gebruik (ETW30), fietsstroken (GOW30 / ETW60), vrijliggende voorziening (ETW60) Verharding: (bij voorkeur) asfalt Breedte: fietsstroken 1,70-2,25m, fietspad 1ri. $\geq 2,30$m, fietspad 2ri. $\geq 2,70$m	RECREATIEVE FIETSRUTE  Gemengd gebruik (ETW60) Verharding: onverhard / verhard (asfalt) Breedte: afhankelijk van gebruik

Figuur 9: kwaliteitseisen fietsnetwerken

Het fietsparkeren is uiteraard ook een belangrijk criterium om de fiets te nemen. Goede en veilige stallingen bij voorzieningen mogen dan ook niet ontbreken – zie paragraaf 7.3.

Aanvullend op de fysieke inrichting willen we met voorlichting en campagnes onze inwoners verleiden om vaker de fiets te nemen. Zo kunnen we meeliften met initiatieven vanuit de landelijk overheid. Zo is onlangs de fietscampagne ‘Kort Ritje? Da’s zo gefietst!’ gelanceerd. Deze campagne moet mensen motiveren om voor korte afstanden de fiets te pakken in plaats van de auto. Daarnaast biedt dit mobiliteitsplan ook de ruimte om aan te haken bij regionale activiteiten vanuit Midden Limburg Bereikbaar en aanvullend eigen campagnes/voorlichting te ontwikkelen.

Stimuleren verplaatsingen te voet

Ondanks dat inwoners in de enquête aangeven dat zij zich (bijna) dagelijks of meerdere keren per week te voet verplaatsen, zetten we meer wandelen ten doel. Dit doen we enerzijds door het faciliteren van goede (inclusieve) voetgangersvoorzieningen en anderzijds door aan te haken op het beleidsprogramma ‘Bewegen Ontmoeten Spelen en Sporten’ (BOSS). Dit is een nieuwe, integrale manier van kijken naar de inrichting van de buitenruimte op een speelsere en prikkelende manier.

Inclusieve inrichting

We willen in Maasgouw een sociaal inclusieve gemeente zijn voor onze inwoners en bezoekers, ook op het gebied van mobiliteit. Dat wil zeggen een openbare ruimte die toegankelijk, bruikbaar en veilig is voor alle mensen. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers is het extra belangrijk dat zij zich te voet kunnen verplaatsen. Lopen is voor sommige mensen namelijk de enige manier om zich in de openbare ruimte te bewegen en zo mee te doen in de maatschappij. Ook voor minder valide mensen moet de openbare ruimte toegankelijk zijn om zich te kunnen verplaatsen.

In de openbare ruimte werken we aan herkenbare en toegankelijke voorzieningen op looproutes. Dit leidt tot de volgende richtlijnen:

- + een minimale breedte van 1,5 meter voor voetpaden en in de centra en bij voorzieningen voor kinderen en ouderen minimaal 1,8 meter;
- + een vrije doorloopruimte van 0,9 meter;
- + door logische, overzichtelijke en sociaal veilige routes (geleiding). Het gaat hierbij om de toepassing van auditieve informatie, gidslijnen, geleidelijnen en attentievlakken. Uitgangspunt hierbij zijn:
 - o geleidelijnen toepassen wanneer gidslijnen ontbreken;
 - o geleidelijnen altijd toepassen bij haltes voor openbaar vervoer;

- o enkel op hoofdlooproutes in verblijfsgebieden, openbare ruimte rondom publieke voorzieningen (zoals gemeentehuis, bibliotheek e.d.) of speciale voorzieningen (zoals zorginstellingen).

Bij plannen voor herinrichting van de openbare ruimte of bij nieuwe ontwikkelingen willen wij het sociaal inclusiepanel betrekken in de planvorming. Zo kunnen zij vroegtijdig hun aandachtspunten inbrengen en het ontwerpproces volgen. Het is belangrijk dat zij een vaste partner zijn in het participatie- en projectproces.

Specifieke aandachtlocaties die in de participatie naar voren zijn gekomen: centra (aanwezigheid van obstakels) en de Dorpsstraat/Raadhuisstraat in Ohé en Laak (ontbreken voetgangersvoorzieningen). Voor Ohé en Laak wordt dit onderzocht wanneer een reconstructie op de planning staat.

Inzet BOSS

Overall in de gemeente Maasgouw liggen kansen om de buitenruimte meer uitdagend en uitnodigend te maken voor BOSS. Dit geldt voor alle doelgroepen van kinderen (buitenspelen) tot senioren (zelfredzaam blijven). De opgestelde gemeentelijke beleidsnota geeft de integrale visie weer voor de bebouwde kom van Maasgouw voor de periode tot 2040. Beleidsuitgangspunten vormen de kaders voor de uitvoering van deze visie.

Met de inrichting van de openbare ruimte wordt ingezet op een sterk netwerk van aantrekkelijke, uitdagende en gevarieerde ruimtes, plekken en routes over de hele gemeente. Naast de inrichting moeten activiteiten ook zorgen voor de stimulans om buiten in beweging te komen.

5.3. Duurzame mobiliteitsvormen

Deelmobiliteit

Met deelmobiliteit wordt in het algemeen ingezet op minder auto's. Insteek hierbij is om vervoermiddelen samen te gebruiken in plaats van dat iedereen er zelf één bezit. Een lager autobezit draagt bij aan minder auto's in de dorpen en straten en daarmee een lagere parkeerdruk.

Autodelen biedt kansen, maar kent ook duidelijke uitdagingen in landelijke gebieden zoals in Maasgouw. Enkele uitdagingen hierbij zijn:

- + behoefte is verspreid door lage bevolkingsdichtheid;
- + voorzieningen zijn vaker verder weg (zoals winkels, scholen, werk). Hierdoor zijn mensen (vaker) afhankelijk van eigen vervoer;
- + mensen zijn vaak gewend aan 24/7 beschikking te hebben over een eigen auto. Het autobezit is iets vanzelfsprekend.

Vanuit bovenstaande overwegingen nemen we een faciliterende rol in als het gaat om autodelen. Daarnaast blijven we de ontwikkelingen volgen in de regio en daarbuiten. Wanneer zich interessante kansen aandoen, beoordelen we de haalbaarheid en levensvatbaarheid. Dit kan

bijvoorbeeld zijn bij initiatieven vanuit inwoners of een projectontwikkelaar. Deze initiatieven willen we in de openbare ruimte faciliteren door het beschikbaar stellen van een parkeerplaats en laadvoorzieningen ingeval van een elektrische deelauto. Daarnaast willen deze initiatieven ondersteunen op het gebied van communicatie en voorlichting voor een optimaal en waar mogelijk een breder gebruik van de beschikbare deelauto's.

Elektrisch rijden

De auto heeft en blijft binnen de gemeente Maasgouw een belangrijke rol vervullen in het verplaatsingsgedrag. Wel willen we inzetten om deze autoverplaatsingen zo duurzaam mogelijk maken. Dit door het verder faciliteren van het elektrisch rijden. Basis hiervoor is de beschikking over voldoende laadvoorzieningen (dekkend en toekomstbestendig), zodat opladen geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer. Een toenemend gebruik biedt tevens voordelen voor het milieu (minder uitstoot).

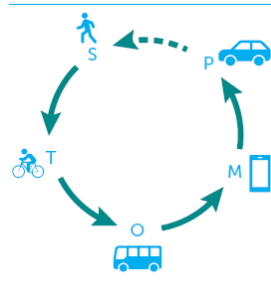
Voor de verdere uitrol van de laadinfrastructuur binnen de gemeente Maasgouw continueren we de bestaande samenwerking binnen de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). Deze samenwerking loopt tot 2030. Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) organiseren de provincies Noord-Brabant en Limburg een collectieve aanpak voor uitbreiding van (publieke) laadinfrastructuur.

Aanvragen voor laadpaalallocaties zijn enerzijds gebaseerd op analyse van de laadbehoefte en groeiprognoses en anderzijds kunnen particulieren een aanvraag doen voor een laadpaal in de eigen omgeving. Als gemeente blijven we verantwoordelijk waar we de laadinfrastructuur wordt geplaatst. In de gemeentelijke laadvisie (2022) staan uitgangspunten verwoord hoe om te gaan met deze ontwikkeling.

Naast de elektrificatie van het autoverkeer zijn er ook ontwikkelingen gaande bij het vrachtverkeer. Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het project LoLa (Logistiek Laden) gestart. Ook hier zet men in op een dekkend netwerk van laadfaciliteiten. In de RAL-regio wordt gezocht naar kansen voor de realisatie van een laadplein. Afstemming over de mogelijkheden moet regionaal plaatsvinden.

STOMP als ontwerpprincipe

Voor duurzame verplaatsingen willen we bij (gebieds)ontwikkelingen meer de nadruk leggen op STOMP als ontwerpprincipe. De menselijke maat is vanuit dit gedachtegoed het uitgangspunt. Bij de toepassing van STOMP kijken we eerst Stappen (lopen) en vervolgens naar Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en tot slot de Particuliere auto.



Met dit principe is een ruimere en prominentere plek in het straatbeeld georganiseerd voor de kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers. Dit komt ten goede aan een aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving,

hetgeen mensen stimuleert om zich vaker te voet of per fiets te verplaatsen en elkaar meer te ontmoeten. Daarnaast is de ruimteclaim van lopen en fietsen kleiner dan die van openbaar vervoer en auto waardoor er ook meer ruimte is voor andere opgaven zoals klimaatadaptatie, waterberging en meer groen [CROW].

Deze opgave heeft dan ook een link met de bouwsteen 'aantrekkelijk & leefbaar' gericht op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Wat betekent het toepassen van dit ontwerpprincipe voor de situatie in Maasgouw? Bij ontwerpogaven zetten we in op het stimuleren van het gewenste gedrag en kijken we naar:

- + aantrekkelijke en veilige voetgangers- en fietsvoorzieningen door de vervoerwijzen fiets en lopen in het ontwerpproces prioriteit te geven bij de (her)inrichting van straten en gebieden;
- + goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en waar mogelijk deelmobiliteit;
- + beperken van ruimte en gemak voor privéauto's door bijvoorbeeld minder parkeerplekken, lagere snelheid en autoluwe zones.

Het principe helpt bij het maken van keuzes die bijdragen aan een gezonde, leefbare en duurzame omgeving. Op veel plekken kunnen de verschillende modaliteiten naast elkaar worden ingepast. Maar er doen zich ook situaties voor waar de modaliteiten elkaar in de weg zitten door de aanwezige beperkte (openbare) ruimte. Bij deze vraagstukken biedt STOMP het handvat voor het maken van bewuste en expliciete keuzes.



6. Bereikbaar

6.1. Behouden en versterken bereikbaarheid

Voor de bouwsteen bereikbaarheid richt de ambitie zich op het behouden en versterken van de bestaande bereikbaarheid van voorzieningen. Daarnaast is de ambitie gericht op het (waar mogelijk) aanpakken van overlastlocaties door het aanbieden van alternatieven voor het (doorgaand) verkeer.

Uit de situatieschets is het beeld gekomen dat Maasgouw over het algemeen een goede bereikbaarheid heeft en dat ook zo wordt ervaren. Dit geldt niet alleen voor het auto- en fietsverkeer, maar ook voor andere vervoerswijzen waaronder het openbaar vervoer. Uiteraard zijn er wensen voor verbeteringen. Met de opgaven ligt de focus vooral op het **openbaar vervoer** en het **vrachtverkeer**.

6.2. Openbaar vervoer

Alle kernen binnen de gemeente Maasgouw zijn binnen de huidige concessie voorzien van openbaar vervoer. Deze concessie loopt tot en met 2031 met de provincie Limburg als concessiehouder. Ondanks de beperkte invloed die de gemeente heeft op de concessie ligt voor Maasgouw de focus van de opgaven op de volgende aspecten:

- + behouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de bestaande buslijnen;
- + behouden en waar mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de wensbus (geen onderdeel van de concessie);
- + inzetten op toegankelijke haltevoorzieningen;
- + volgen van landelijke en regionale ontwikkelingen als het gaat om Publieke Mobiliteit.

Met de opgaven willen we ervoor zorgen dat het openbaar vervoer een toegankelijke vorm van mobiliteit blijft. Dit met de insteek dat:

- + jongeren en werkenden een alternatief hebben voor onder andere verplaatsingen van/naar school/werk;
- + voor ouderen zodat zij langer zelfstandig mobiel (kunnen) zijn;
- + onder andere voor minima, statushouders het openbaar vervoer eenvoudig en laagdrempelig te maken. Dit zodat deze doelgroepen maximaal de kans krijgen om te participeren in de samenleving.

Toekomstbestendig openbaar vervoer

We blijven de ontwikkelingen volgen en hebben periodiek overleg met de vervoerder – Arriva binnen de huidige concessie – om deze samen te bespreken in combinatie met kansen voor verbeteringen. Hierbij hebben we aandacht voor de busroutes en de haltedichtheid binnen kernen in relatie tot acceptabele loopafstanden. Doorgaans bedraagt deze loopafstand 400 meter tot de halte.

Wensbus

Een vorm van aanvullend vervoer is de wensbus binnen de gemeente Maasgouw. Doel van de wensbus om inwoners de mogelijkheid te bieden zelfstandig te kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijk verkeer. De opgave richt zich op het behoud van het vervoer en momenteel wordt bekeken om het aantal bestemmingen uit te breiden binnen en buiten de gemeente. Dit biedt inwoners meer reismogelijkheden.

Toegankelijke bushaltes

In de afgelopen jaren zijn diverse bushaltes toegankelijk gemaakt. Een toegankelijke bushalte is een halte die zo is ingericht dat alle reizigers, inclusief mensen in een rolstoel, met een rollator, of met een visuele beperking, gemakkelijk zelfstandig kunnen in- en uitstappen. Kenmerken van een toegankelijke halte zijn onder andere: verhoogd perron, voldoende breedte, obstakelvrij, geleidelijn en opstapvlak.



Uit de inventarisatie blijkt dat enkele haltes binnen de gemeente nog niet voldoen aan de uitgangspunten voor een toegankelijke halte. De opgave richt zich dan ook om deze laatste bushaltes aan te passen. Het gaat om de volgende locaties:

- + Brachterbeek: Kloosterstraat (beide kanten - t.h.v. kruising Hofstraat);
- + Maasbracht: Echterstraat (beide kanten - t.h.v. kruising Julianalaan);
- + Ohé en Laak: Dorpsstraat (beide kanten - t.h.v. huisnummer 65);
- + Panheel: Pater Jac. Schreursweg (beide kanten - t.h.v. huisnummer 1);
- + Stevensweert: Roumerweg (westkant - t.h.v. huisnummer 5);
Thorn: Meers (oostkant - t.h.v. steenfabriek Wienerberger).

Meedoen pas

Om het openbaar vervoer voor de doelgroep minima toegankelijk te houden biedt Arriva de zogenaamde 'Meedoen Pas'. Deze pas is een gebruiksklare persoonlijke OV-chipkaart die gemeenten kunnen inzetten om openbaar vervoer voor deze doelgroep eenvoudiger en laagdrempeliger te maken. De gemeente Maasgouw verkent samen met diverse regiogemeenten en de provincie Limburg de mogelijkheden om op dit initiatief aan te haken. De afdeling Sociaal Domein is hierbij aangehaakt.

6.3. Vrachtverkeer

Binnen de gemeente bevinden zich enkele bedrijventerreinen waarbij het vrachtverkeer door de ligging gebruik maakt van het onderliggend wegennetwerk. De opgave voor het vrachtverkeer richt zich op:

- + het sturen van vrachtverkeer via voorkeursroutes om eventuele overlast in verblijfsgebieden zoveel mogelijk tegen te gaan.

Ondanks de ligging aan de A2 en A73 is de bereikbaarheid voor vrachtverkeer wel een aandachtspunt. Dit geldt met name voor bedrijventerrein Koeweide in het noorden van Maasbracht. Vanwege de halve aansluiting (43 Maasbracht) is de ontsluiting verre van ideaal. Dit zorgt voor relatief veel vrachtverkeer door het centrum van Maasbracht (Molenweg). Een dergelijk verblijfsgebied met diverse voorzieningen is niet geschikt als ontsluitingsroute voor doorgaand vrachtverkeer. Op dit moment is er geen geschikt alternatief voorhanden om het verkeer te sturen via voorkeursroutes. In de Centrumvisie Maasbracht, die momenteel wordt opgesteld, is dit een belangrijk thema. Voor de eventuele aanpak van dit probleem leggen we de link met de Centrumvisie. Als uitwerking van deze visie is een werkgroep geformeerd – met ondernemers van zowel Koeweide als het centrum – om te verkennen of er alsnog alternatieve routes mogelijk zijn voor het vrachtverkeer. Dit met het doel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Maasbracht te vergroten. Bij het vinden van alternatieve oplossingen is het bestuurlijk uitgangspunt dat er geen nieuwe knelpunten elders mogen ontstaan.



7. Aantrekkelijk & leefbaar

7.1. Verhogen kwaliteit leefomgeving

Voor de bouwsteen aantrekkelijk & leefbaar richten we onze ambitie op het verhogen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving die toegankelijk en aantrekkelijk is om te verblijven en waar eventuele overlast tot een minimum wordt beperkt.

Zoals aangegeven in het 'Beleidskader Waardevol Toerisme Maasgouw 2024-2027' is Maasgouw een fijne gemeente om in te leven. Het landschap vormt hiervoor de basis met het vele water en het groen die de woonkernen omarmen. De omgevingsvisie beschrijft eveneens deze karakteristieken waarbij een focus ligt op de ruimtelijke kwaliteit.

Maasgouw is ook een gemeente met een rijk toeristisch-recreatief aanbod. Dit zorgt ook voor een verkeersaantrekkende werking, zeker in de periode april t/m oktober. De waterrecreatie zorgt in de zomerperiode voor extra piekmomenten van bezoekersaantallen. Deze bezoekers zorgen ook voor een druk op het gebied en daarmee de leefomgeving van onze inwoners. Vandaar dat de opgaven gericht zijn op het zoeken naar **balans tussen de recreatiemogelijkheden met de aanwezige bezoekersstromen en de leefomgeving**.

Een ander opgave is het thema **parkeren**. Dit kan een relatie hebben met het voorgaande, maar is zeker ook een aandachtspunt in woongebieden. In sommige situaties is het aantal parkeermogelijkheden beperkt waardoor de druk op de omgeving toeneemt. Zowel inwoners als bezoekers willen vaak zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren.

7.2. Balans leefomgeving en bezoekersstromen

Niet alleen in Nederland maar ook in Maasgouw groeit de omvang van het toerisme. Toerisme is waardevol (onder andere werkgelegenheid en inkomsten) maar maatregelen zijn ook nodig om de verdere groei te beheersen zonder de kwaliteit van de leefomgeving aan te tasten. Het draagvlak voor toerisme neemt op een aantal locaties (en momenten) al af door ervaren overlast in de directe omgeving.

De opgave om een goede balans tussen recreatie en toerisme enerzijds en rust en leefbaarheid voor inwoners anderzijds te bereiken richt zich op:

- + toeristische kernen en gebieden bij voorkeur autoluw maken waarbij bezoekers per auto aan de randen worden opgevangen;
- + bij (nieuwe) toeristische ontwikkelingen vindt een toetsing en beoordeling plaats van de effecten van de verkeersaantrekkende werking.

Met deze aspecten wordt aangesloten op uitgangspunten zoals verwoord in de vigerende beleidskaders en -programma's:

- + Beleidskader Waardevol Toerisme Maasgouw 2024-2027;
- + Beleidsvisie Ohé en Laak – toerisme en recreatie;
- + Verkeers- en parkeerplan Thorn 2030.

Autoluwe kernen

Bij toeristische kernen en gebieden willen we het bezoekersverkeer zoveel mogelijk aan de rand(en) opvangen en faciliteren met voorzieningen ter plaatse. Dit om te voorkomen dat het bezoekersverkeer gebruik maakt van ongewenste routes door verblijfsgebieden. Voor maatregelen in de openbare ruimte denken we aan voldoende parkeerplekken op strategische locaties, spreiding van verschillende soorten weggebruikers en voldoende stallingsvoorzieningen voor fietsers (zie paragraaf 7.3).

Voor het spreiden van recreanten stellen we voor in samenwerking met recreatie en toerisme de mogelijkheden van zogenaamde Toeristische Overstap Punten (TOP's) te verkennen. Een TOP is een startpunt voor bezoekers die het achterliggende gebied willen ontdekken, met voldoende parkeergelegenheid en horeca. We willen goede en aantrekkelijke voorzieningen aanbieden waarmee we gastvrij zijn voor bezoekers, maar tegelijkertijd ook de overlast voor inwoners beperken. Een mogelijkheid is om op een TOP-locatie (elektrische) leenfietsen beschikbaar te stellen.

Beoordeling verkeerseffecten

Bij (nieuwe) initiatieven/ontwikkelingen vindt vroegtijdig een toetsing en beoordeling plaats van de verkeersaantrekkende werking en de gevolgen voor de toekomstige verkeersafwikkeling. Op deze manier ontstaat inzicht in hoeverre (compenserende) maatregelen wenselijk dan wel noodzakelijk zijn. Voor Ohé en Laak is in de Beleidsvisie vanuit Toerisme en Recreatie in het toetsingskader opgenomen dat er geen substantiële toename van de verkeersintensiteit mag plaatsvinden die de druk op de leefomgeving kan aantasten of verhogen. Wanneer dit het geval is dienen compenserende maatregelen te worden getroffen, waarmee mogelijke overlast in de toekomst wordt opgevangen.

7.3. Parkeren

Zoals eerder aangehaald is en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel in Maasgouw. Niet alleen voor onze inwoners maar ook voor bezoekers (dagelijkse boodschappen, winkelen en recreatie/toerisme). Parkeerruimte blijft dan ook belangrijk en is op sommige locaties schaars. De vraag is hoe we in de toekomst om willen gaan met het thema parkeren. De opgave gaat uit van het realiseren van voldoende parkeeraanbod bij bestaande (openbare) voorzieningen en bij ruimtelijke ontwikkelingen. Binnen de opgave maken we onderscheid naar het parkeren in woonwijken en dorpscentra.

Parkeren in woonwijken

Beperkte ruimte en/of een toenemend autobezit zorgt steeds vaker voor ervaren hinder van geparkeerde voertuigen. En ongewenst parkeergedrag zorgt vaak voor een verkeersonveilige en visuele verrommeling van het straatbeeld in de openbare ruimte.

Bij meldingen over het parkeren wordt per situatie gekeken naar optimalisatiemogelijkheden en alternatieve (parkeer)mogelijkheden in de omgeving. Dit in samenhang met de andere beleidsterreinen (groen, water, beheer). Extra parkeerruimte creëren is daarbij niet vanzelfsprekend vanwege andere beleidsdoelen, zoals het vergroenen en het tegengaan van hittestress (verharden).

Bij nieuwe ontwikkelingen maken we gebruik van vastgestelde parkeernormen per functie, deze zijn vastgelegd in de notitie 'Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)'. De regeling is verouderd en vraagt om een actueel toetsingskader. Het is wenselijk om een nieuwe Nota Parkeernormen op te maken. Hierbij kan beter worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen zoals de parkeernormen bij sociale woningbouw en tiny houses. Uitgangspunten voor actualisatie zijn:

- + realistische balans tussen vraag en aanbod;
- + parkeren voor de deur is niet altijd langer houdbaar. Acceptatie van langere (acceptabele) loopafstanden is niet te voorkomen. Bij wonen bedraagt deze afstand maximaal 100 meter voor bewoners;

- + waar mogelijk inzetten op geclusterd parkeren op afstand. Zo kan de kwaliteit van de leefomgeving worden verhoogd door een verkeers/-autoluwe straat en ontstaat er meer ruimte voor groen en speelruimte.

Parkeren in dorpscentra

Op veel plekken in Maasgouw kan men gratis parkeren. Dit is voor bezoekers dan ook aantrekkelijk om met de auto naar de centra te rijden en te parkeren. Bij enkele centrumlocaties binnen de kernen wordt een hoge parkeerdruk ervaren, waaronder in: Wessum, Maasbracht en Heel. Aan de andere kant wordt het parkeren op deze locaties als 'positief' ervaren. De beleving van gebruikers speelt een grote rol in de beoordeling van parkeren.

Parkeren blijft belangrijk voor de bereikbaarheid en vitaliteit van de centra. Voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor alle aanwezige doelgroepen (bezoekers en inwoners) is van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden. Voor dit thema zetten we in op:

- + stimuleren om met de fiets of lopend de centra te bezoeken. Dit valt onder het thema actieve mobiliteit en voor de betreffende activiteiten zie paragraaf 5.2;
- + faciliteren van voldoende veilige stallingsvoorzieningen voor fietsers. Dit draagt positief bij aan fietsstimulering. Voor een optimaal gebruik is het van belang om deze voorzieningen op de juiste plek te situeren. Met het aanbieden van stallingen wordt tevens een verrommeling van het straatbeeld door het wildstallen

van fietsen tegen gegaan. In de te actualiseren Nota Parkeernormen is er tevens aandacht voor het fietsparkeren. Zo kan ook bij nieuwe ontwikkelingen in voldoende stallingen worden voorzien. Vanwege een toenemend gebruik van de scootmobiel is het tevens wenselijk om daar rekening mee te houden in centra;

- + bij knelpunten kan een vorm van parkeerregulering worden overwogen. Bij voorzieningen kan een blauwe zone (gebruik parkeerschijf) een mogelijkheid zijn.

Voor het centrum van Heel is een centrumvisie gemaakt, en in september 2025 besluit de gemeenteraad over de centrumvisie van Maasbracht. Bij beide visies is er aandacht voor het parkeren. Hoe met het parkeren om te gaan komt aan de orde bij de uitwerking van deze visies. Bij de centrumvisie is een koppeling gelegd met de Heerbaan. Mogelijk ontstaat er een meekoppelkans om aanwezige verkeersproblemen aan te pakken. Dit moet in een breder perspectief worden bekeken met aandacht voor de Dorpsstraat. In deze straat wordt 'sluipverkeer' ervaren en staat de leefbaarheid onder druk door onder andere hoge snelheden.

Vrachtwagenparkeren

Op verschillende locaties in de gemeente, waaronder in de omgeving van het bedrijventerreintje aan de Sint Joosterweg in Maasbracht, is overlast als gevolg van het vrachtwagenparkeren. In de APV gemeente Maasgouw is vastgelegd waar het vrachtwagenparkeren is toegestaan. Met handhaving moet worden getracht om de overlast tegen te gaan.

Om overlast tegen te gaan wordt ook op bovenlokaal niveau gekeken naar oplossingen voor het vrachtwagenparkeren. Wanneer kansen zich aandoen om mee te liften vindt een afweging plaats van de mogelijkheden.



8. Programma

8.1. Aan de slag

Dit mobiliteitsplan geeft in hoofdlijnen richting aan het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren binnen de gemeente Maasgouw. Hoe nu verder? De visie is vertaald in opgaven welke zijn geconcretiseerd in activiteiten waar we mee aan de slag gaan. In paragraaf 8.2 is dit programma weergegeven voor de periode 2026-2030, en dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting.

Het **programma is indicatief en** kan als **adaptief** worden beschouwd. Zo wordt vooraf niet alles vastgelegd, maar kunnen we waar nodig inspelen op veranderingen, nieuwe inzichten en prioriteiten tijdens de uitvoering. Voortschrijdend inzicht kan er zelfs leiden tot een herijking van de visie en/of programma. Waar kansrijk zetten we ook in op het bemachtigen van cofinanciering bij de uitvoering van het programma.

Mede gezien de financiële onzekerheden in de komende jaren binnen de gemeente, heeft de gemeenteraad de wens uitgesproken om vooral door te gaan met waar we mee bezig zijn. Dit zonder al teveel nieuwe zaken op te pakken en te organiseren. Deze wens is leidend geweest bij het ambitieniveau en de opmaak van het programma.

Vanwege de beperkte middelen moeten we slim werken en organiseren om de activiteiten van de grond te krijgen. Eén van de invalshoeken is

het meeliften met activiteiten van andere beleidsterreinen (integraal werken). Ook het regionaal faciliteren en organiseren van activiteiten leidt tot meerwaarde. Hier zoeken we nadrukkelijk de aansluiting met de regioactiviteiten.

8.2. Meerjarenuitvoeringsprogramma

In het overzicht op de volgende pagina staat het programma verwoord. Per bouwsteen zijn de activiteiten opgesomd voorzien van een korte omschrijving en het jaar van uitvoering. De activiteiten kunnen bestaan uit concrete maatregelen, maar ook uit onderzoeken en adviezen.

Om tot gedragen resultaten te komen zal bij de uitvoering van de activiteiten de samenwerking met stakeholders worden gezocht. Dit zijn onder andere: inwoners, ondernemers, dorpsraden, basisscholen en de politie. De regionale samenwerking voorziet in afstemming en organisatie met de regiogemeenten en de provincie Limburg.

Programma Mobiliteitsplan 2026-2030

Gemeente Maasgouw

Omschrijving	Type maatregel	2026	2027	2028	2029	2030
Maasgouw Verkeersveilig - activiteiten						
Opmaak blauwdruk veilige schoolomgeving	In samenwerking met basisscholen	onderzoek	X			
Aanpak veilige schoolomgeving	Vanaf 2027 aanpak van 2 schoolomgeving per jaar	onderzoek & uitvoering	X	X	X	X
Voltooien 60 km/u zone omgeving Thorn		onderzoek & uitvoering		X		
Voltooien 30 km/u zone Brachterbeek & Linne		onderzoek & uitvoering	X			
Voltooien 30 km/u zone Stevensweert		onderzoek & uitvoering		X		
Voltooien 30 km/u zone Ohé en Laak		onderzoek & uitvoering			X	
Voltooien 30 km/u zone Maasbracht		onderzoek & uitvoering				X
Inrichten uniforme komgrenzen	Meeliften beheer en onderhoud	uitvoering				
Maasgouw Duurzaam & Gezond - activiteiten						
Ondersteunen campagnes / voorlichting fietsstimulering		uitvoering	X	X	X	X
Maasgouw Bereikbaar - activiteiten						
Inrichten toegankelijke bushaltes		uitvoering		X	X	X
Maasgouw Aantrekkelijk & Leefbaar - activiteiten						
Actualisatie Nota Parkeernormen		onderzoek	X			
Realiseren Toeristisch Overstap Punt (TOP)	Meeliften met programma recreatie en toerisme	onderzoek				
Samenwerking						
Deelname Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO)			X	X	X	X
Deelname Midden Limburg Bereikbaar						
Deelname Verkeersactieve school	Verkeerseducatie basisscholen via ROVL		X	X	X	X

Lokale verkeersknelpunten

In de participatie met externe stakeholders zijn diverse lokale (ervaren) verkeersknelpunten aangeduid. Dit staat los van lopende beleidsuitvoering en het programma van dit mobiliteitsplan. Het gaat hierbij om onduidelijke verkeerssituatie op kruispunten, extra snelheidsremmende maatregelen of het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen.

Vanwege de financiële onzekerheid zijn op voorhand maar beperkte middelen beschikbaar. Waar mogelijk zoeken we aansluiting om mee te liften met het programma van beheer en onderhoud. Zo willen we 'werk met werk' maken. In de praktijk betekent dit dat wensen vanuit de stakeholders vaak geen gevolg kunnen krijgen.



Wat wij buiten doen
komt binnen.