

Mobiliteitsplan 2026-2035

Raadsvergadering 16 december 2025

Documentnummer: D/25/219523

Zaaknummer: Z/24/137478

Onderwerp:	Mobiliteitsplan 2026-2035
Van:	College (portefeuillehouder Blomen)
Voorstel:	1. Het mobiliteitsplan 2026-2035 vast te stellen. 2. Kennis te nemen van de zienswijzerapportage. 3. Voor het jaar 2026 een krediet van € 40.000 voor het voltooiën van 30 km/u zones Brachterbeek & Linne beschikbaar te stellen. 4. In de begroting 2027 de volgende investeringsmaatregelen verkeer op te nemen in het MIP 2027-2030: - Voltooien 60 km/u zone omgeving Thorn (2027) € 80.000 - Voltooien 30 km/u zone Stevensweert (2028) € 150.000 - Voltooien 30 km/u zone Ohé en Laak (2029) € 60.000 - Voltooien 30 km/u zone Maasbracht (2030) € 150.000 - Inrichten toegankelijke bushaltes (2027-2030) € 25.000 p.j. 5. De exploitatiebudgetten (incl. afschrijvingslasten) 2026-2030 verkeer te verhogen met € 70.000 in 2026 tot € 87.100 in 2030 ten laste van de post 'Onvoorzien structureel'.



Inleiding:

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.

Beslispunten:

1. Het mobiliteitsplan 2026-2035 vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de zienswijzerapportage.
3. Voor het jaar 2026 een krediet van € 40.000 voor het voltooiën van 30 km/u zones Brachterbeek & Linne beschikbaar te stellen.
4. In de begroting 2027 de volgende investeringsmaatregelen verkeer op te nemen in het MIP 2027-2030:

- Voltooiën 60 km/u zone omgeving Thorn (2027)	€ 80.000
- Voltooiën 30 km/u zone Stevensweert (2028)	€ 150.000
- Voltooiën 30 km/u zone Ohé en Laak (2029)	€ 60.000
- Voltooiën 30 km/u zone Maasbracht (2030)	€ 150.000
- Inrichten toegankelijke bushaltes (2027-2030)	€ 25.000 p.j.
5. De exploitatiebudgetten (incl. afschrijvingslasten) 2026-2030 verkeer te verhogen met € 70.000 in 2026 tot € 87.100 in 2030 ten laste van de post 'Onvoorzien structureel'.

Argumenten:

1.1 Het mobiliteitsplan biedt een actueel en toekomstbestendig beleidskader

Het mobiliteitsplan vervangt het GVVP 2015-2025 en sluit aan op de Omgevingswet, die intussen in werking is getreden, en de Omgevingsvisie Maasgouw. Het biedt een integrale visie op mobiliteit tot 2035, met vier bouwstenen die aansluiten op gemeentelijke en regionale ambities: verkeersveilig, duurzaam & gezond, bereikbaar en aantrekkelijk & leefbaar. Het plan is adaptief opgezet, waardoor het ruimte biedt voor bijstelling op basis van voortschrijdend inzicht en veranderende omstandigheden. Dit maakt het een beleidsmatig robuust en bestuurlijk flexibel plan dat Maasgouw positioneert als een proactieve gemeente die anticipeert op maatschappelijke trends zoals vergrijzing, elektrificatie en gedragsverandering.

1.2 Het mobiliteitsplan draagt bij aan een veiligere en gezondere leefomgeving

Het mobiliteitsplan draagt bij aan een veiligere en gezondere leefomgeving door de bouwstenen **Verkeersveilig Maasgouw** en **Duurzaam & Gezond Maasgouw** centraal te stellen.

Binnen de bouwsteen *verkeersveilig* wordt ingezet op het realiseren van een herkenbare en veilige infrastructuur, waaronder 30 km/u-zones, uniforme komgrenzen en veilige schoolomgevingen. Daarnaast wordt verkeersveiligheid versterkt door gedragsverandering via educatie, campagnes en handhaving, met speciale aandacht voor risicogroepen zoals jongeren en ouderen.

Binnen de bouwsteen *duurzaam & gezond* stimuleert het plan actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en duurzame vervoersvormen zoals elektrisch rijden. Dit draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van inwoners, vermindert uitstoot en verlaagt de verkeersdruk. De toepassing van het STOMP-principe zorgt ervoor dat lopen en fietsen prioriteit krijgen in de inrichting van de openbare ruimte, wat leidt tot een gezondere en inclusieve leefomgeving.

1.3 Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen via participatie

Beleidsmaatregelen zijn effectiever en duurzamer als ze gedragen worden door de samenleving. Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen via participatie met o.a. inwoners, dorpsraden, scholen, ondernemers en het sociaal inclusiepanel. Dit vergroot de legitimiteit en uitvoerbaarheid van het beleid. De input uit de enquête en stakeholdersbijeenkomsten is verwerkt in de opgaven en maatregelen. Dit verankert het mobiliteitsplan, dat

niet top-down maar bottom-up is ontwikkeld, in de lokale context, wat de kans op succesvolle implementatie vergroot.

1.4 Het mobiliteitsplan versterkt bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente

Het mobiliteitsplan versterkt de bereikbaarheid en leefbaarheid in Maasgouw door de bouwstenen **Bereikbaar Maasgouw** en **Aantrekkelijk & Leefbaar Maasgouw** te concretiseren.

Binnen de bouwsteen *bereikbaar* is het wensbeeld om de bestaande bereikbaarheid via auto, fiets, OV en voetgangers te behouden en waar mogelijk te versterken. Knelpunten zoals vrachtverkeer door verblijfsgebieden worden bijvoorbeeld aangepakt door het sturen van verkeer via voorkeursroutes. Het plan bevordert sociale mobiliteit door het verbeteren van OV-haltes en -voorzieningen en initiatieven zoals de wensbus en de Meedoen-pas.

Binnen de bouwsteen *aantrekkelijk & leefbaar* wordt ingezet op autoluwe zones, kwalitatieve fietsvoorzieningen en een inclusieve inrichting van de openbare ruimte. Door het STOMP-principe toe te passen, krijgen duurzame vervoersmiddelen voorrang, wat leidt tot een schonere, gezondere en ruimtelijk aantrekkelijke leefomgeving. Dit alles draagt bij aan economische vitaliteit, sociale cohesie en het wensbeeld van een gemeente die uitnodigt tot verblijf en ontmoeting.

1.5 Voor uitvoering van het mobiliteitsplan zoeken we vooral de koppeling om werk met werk te maken

Voor verschillende thema's zijn wensbeelden opgemaakt (wegencategorisering, fietsnetwerk). Deze wensbeelden zijn een stip op de horizon waar we met de geformuleerde ambities naartoe willen werken. Door mee te liften met het programma van beheer en onderhoud kan er werk met werk gemaakt worden en door aan te (blijven) sluiten op regionale programma's kunnen acties kostenefficiënt worden uitgevoerd. Het mobiliteitsplan biedt ruimte om kansen voor cofinanciering en samenwerking te verkennen en te grijpen. Bovenal is het mobiliteitsplan afgestemd op het realistische ambitieniveau dat de gemeenteraad heeft uitgesproken en kan daarom zonder grote nieuwe investeringen tot uitvoering worden gebracht.

2.1 De rapportage geeft inzicht in de zienswijzen en de bestuurlijke reactie(s)

De zienswijzer rapportage geeft een gestructureerd overzicht van de ingediende zienswijzen en laat zien hoe deze zijn beoordeeld en verwerkt. Daarnaast beschrijft de rapportage de standpunten van het college ten aanzien van de verschillende zienswijzen. Door hiervan kennis te nemen, krijgt de raad inzicht in zowel de inhoudelijke bijdragen van inwoners en belanghebbenden als in de wijze waarop het college deze heeft gewogen en beantwoord. Dit draagt bij aan een transparant en zorgvuldig besluitvormingsproces.

Risico's:

1.1 Beperkte ruimte voor nieuwe zaken en meldingen vanuit stakeholders

De financiële ruimte is beperkt, waardoor er weinig mogelijkheden zijn om nieuwe initiatieven op te starten of meldingen en wensen van stakeholders op te pakken. Maatregelen moeten grotendeels meeliften met bestaande beheer- en onderhoudsprogramma's. De gepresenteerde aanpak is sober; verdere versobering is in theorie mogelijk, maar niet wenselijk, omdat dit zou betekenen dat bestaande of voorgestelde onderzoek(en) en/of uitvoering moeten worden losgelaten, met mogelijk negatieve gevolgen op de middellange en lange termijn.

1.2 Afhankelijkheid van externe partijen en gedragsverandering

Voor onderdelen uit het mobiliteitsplan zoals openbaar vervoer, laadinfrastructuur en verkeerseducatie is de gemeente afhankelijk van regionale partners. Daarnaast zijn fysieke maatregelen onvoldoende zonder gedragsverandering, wat vraagt om blijvende communicatie en handhaving.

Samenhang met andere beleidsdocumenten:

Bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan is nadrukkelijk ingezet op integrale samenwerking binnen de gemeentelijke organisatie. Beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sociaal domein, toerisme en beheer openbare ruimte zijn actief betrokken geweest. Hierdoor sluit het plan onder andere aan op lopende trajecten zoals de Omgevingsvisie, het beleidsprogramma BOSS (Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten), de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur en de Centrumvisies van Maasbracht en Heel. Door deze afstemming ontstaan meekoppelkansen bij herinrichtingen, onderhoud en gebiedsontwikkelingen, wat de uitvoerbaarheid en efficiëntie van het plan vergroot.

Communicatie:

Na vaststelling van het Mobiliteitsplan 2026-2035 wordt het besluit breed gecommuniceerd richting inwoners en stakeholders, onder andere via de website. De gemeenteraad wordt op de hoogte gehouden via de reguliere P&C-producten over de voortgang. Publicatie van (het vaststellen van) het Mobiliteitsplan 2026-2035 vindt plaats via Overheid.nl/Officiële bekendmakingen.nl.

Financiën

In de bijlage 'Programma Mobiliteitsplan 2026-2030 (incl. kostenindicatie)' zijn de extra benodigde middelen 2026-2030 voor verkeer opgenomen.

De jaarlijkse meerkosten zijn opgebouwd uit een combinatie van kapitaallasten (afschrijvingslasten) van investeringsmaatregelen verkeer die worden opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan (MIP 2026-2030) en overige exploitatiebudgetten voor de periode 2026-2030. Deze meerkosten komen ten laste van de post 'Onvoorzien structureel'.

Investerings (MIP 2026-2031):

• 2026:	Voltooiën 30 km/u zone Brachterbeek & Linne:	€ 40.000
• 2027:	Voltooiën 60 km/u zone omgeving Thorn:	€ 80.000
• 2028:	Voltooiën 30 km/u zone Stevensweert:	€ 150.000
• 2029:	Voltooiën 30 km/u zone Ohé en Laak:	€ 60.000
• 2030:	Voltooiën 30 km/u zone Maasbracht:	€ 150.000
• 2027-2031:	Inrichten toegankelijke bushaltes:	€ 25.000 per jaar (totaal € 125.000)

Investerings verkeersmaatregelen worden afgeschreven in 15 jaar.

Jaarlijks extra benodigde middelen ten laste van de post 'Onvoorzien structureel':

• 2026:	€ 70.000
• 2027:	€ 62.700
• 2028:	€ 69.700
• 2029:	€ 81.400
• 2030:	€ 87.100

Planning en uitvoering:

Het Mobiliteitsplan 2026-2035 vormt het strategisch kader voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en wordt vertaald in een meerjarenprogramma met concrete maatregelen en activiteiten voor de periode van 2026-2030 (zie bijlage 4). De uitvoering vindt gefaseerd en adaptief plaats, waarbij voortschrijdend inzicht en veranderende omstandigheden ruimte krijgen binnen de jaarlijkse programmering en begroting.

Bijlagen:

Bijlage 1.	Raadsbesluit Mobiliteitsplan 2026-2035
Bijlage 2.	Mobiliteitsplan 2026-2035 Gemeente Maasgouw
Bijlage 3.	Achtergrondrapportage Mobiliteitsplan 2026-2035
Bijlage 4.	Programma Mobiliteitsplan 2026-2030 (incl. kostenindicatie)
Bijlage 5.	Zienswijzer rapportage Mobiliteitsplan

Ondertekening:

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders,

De secretaris

De burgemeester

C.M. Keersmaekers

D.W.J. Schneider