

rapport

Mobiliteitsprogramma 2025-2035

Horst aan de Maas



Voor u liggen de nieuwe programmalijnen mobiliteit van de gemeente Horst aan de Maas. Een document waarin we keuzes maken over de toekomst van morgen. Hoe houden we onze gemeente voor iedereen bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig, gezond en duurzaam?

Programmalijnen mobiliteit als onderdeel van de omgevingsvisie

De gemeente Horst aan de Maas werkt op dit moment aan de nieuwe Omgevingsvisie, waar we een perspectief voor de lange termijn schetsen op onderwerpen als duurzaamheid, groenstructuren, bouwen, verkeer en gezondheid. Deze Omgevingsvisie schetst de toekomst van onze gemeente op hoofdlijnen en wordt in september 2024 door de gemeenteraad vastgesteld.

De programmalijnen mobiliteit bouwen voort op deze Omgevingsvisie - ze geven verdere invulling hoe mobiliteit bij kan dragen aan het toekomstbeeld van onze gemeente. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van fiets en lopen voor een duurzame gemeente of het bereikbaar houden van onze bedrijven om de economie sterk te houden.

Doel van de programmalijnen mobiliteit - Horst aan de Maas in balans

Nu anticiperen op ontwikkelingen in de toekomst is noodzakelijk om de gewenste stippen op de horizon te kunnen bereiken. Dat vraagt om een nieuwe manier van denken. We maken andere keuzes dan we in het verleden hebben gedaan. We zorgen ervoor dat mobiliteit in onze gemeente bijdraagt aan een gezonde balans: onze kernen zijn bereikbaar, maar ook leefbaar, veilig en gezond.

Hoe we dit doen? Door de auto niet meer centraal te stellen in ons mobiliteitsbeleid. In plaats daarvan geven we meer ruimte aan voetgangers en fietsers. En we stimuleren het openbaar vervoer, voor bewoners, werknemers én bezoekers aan onze gemeente. De auto krijgt een minder dominante rol en we maken steeds vaker de keuze voor een actieve, gezonde of duurzame reismethode.

Het verduurzamen van mobiliteit in onze gemeente doen we dan ook op verschillende manieren. Allereerst verminderen we de uitstoot door ervoor te zorgen dat we met zijn allen minder in de auto te stappen maar vaker de fiets of bus te pakken, of te gaan lopen. En we zorgen voor een schonere en gezondere leefomgeving door elektrisch rijden en eventuele nieuwe vormen, zoals waterstof, te stimuleren. Dit doen we door ons laadpalennetwerk uit te brengen en zero-emissie zones in te stellen.

Hierbij verliezen we het belangrijkste doel niet uit het oog: goede mobiliteit zorgt ervoor dat iedereen zelfstandig mee kan doen in onze samenleving. Mobiliteit moet daarom inclusief zijn, zodat iedereen kan reizen: jong, oud, gezond en mindervalide. Bewoners in de kernen en bewoners in het buitengebied. Iedereen moet in staat zijn gebruik van maken van de dagelijkse voorzieningen, naar werk te gaan en een sociaal netwerk te onderhouden. De mobiliteit in onze gemeente moet dit mogelijk maken, zonder belastend te zijn voor de omgeving.

Bovenal zien we mobiliteit binnen onze gemeente, en dus ook deze programma's, als middel om de hogere doelen in onze gemeente te bereiken. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een voorwaarde voor een vitale, duurzame samenleving.

Wethouder
Robert Martens



Inhoud

1. Horst aan de Maas in 2024	5	3. Uitvoeringsprogramma	36	D. Veilige en gezonde mobiliteit	56
1.1 Inleiding	6	3.1 Inleiding	37	Thema: Moeten bomen langs de weg	57
1.2 Beleidskaders	7	Thema: Wat is verkeershinder en hoeveel	38	verdwijnen omwille van verkeersveiligheid?	
1.3 Analyse van de huidige situatie per	10	is acceptabel?		Thema: Hoe creëren we ruimte voor actieve	58
programmaliijn				mobiliteit?	
A. Prettig klimaat in de woonkernen	11	Projectbladen per programmaliijn	39	Risicoanalyse en uitvoeringsprogramma	59
B. Aantrekkelijk vestigingsklimaat	14	A. <i>Prettig klimaat in de woonkernen</i>	41	Extra toelichting op risicoanalyse	60
C. Veilig en toegankelijk buitengebied	17	Implementeren 30 km/h	44	Verkeerseducatie	61
D. Veilige en gezonde mobiliteit	20	Netwerkkartaat en verkeerscirculatieplan	45	Fietsnetwerk verbeteren	62
E. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen	23	Fietsvoorzieningen in kernen en bij	46	Actieve en veilige mobiliteit scholen	63
		voorzieningen		Transitie naar zero-emissie (zones)	64
2. Het toekomstbeeld van Horst aan de Maas	26	Toekomstbestendige parkeerplaatsen	47	Laadnetwerk	65
2.1 Inleiding	27				
2.2 Visie	28	B. <i>Aantrekkelijk vestigingsklimaat</i>	48	E. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen	66
2.3 Ambitie programmaliijn A: prettig klimaat	30	Routering vrachtverkeer verbeteren	49	Thema: Is het huidige systeem van	67
in de woonkernen		Versterken positie station Horst-Sevenum	50	openbaar vervoer nog houdbaar?	
2.4 Ambitie programmaliijn B: aantrekkelijk	31			Kleinschalig ov	68
vestigingsklimaat		C. <i>Veilig en toegankelijk buitengebied</i>	51	Hubs en TOPs	69
2.5 Ambitie programmaliijn C: veilig en	32	Thema: Gaan we de snelheid buiten de	52	Handboek toegankelijke ruimte	70
toegankelijk buitengebied		bebouwde kom verlagen naar 60 km/u?	53		
2.6 Ambitie programmaliijn D: veilige en	33	Implementeren 60 km/u		<i>Lopende projecten</i>	71
gezonde mobiliteit		Bereikbaarheid Peelbergen en Toverland	54	Trendsportal	72
2.7 Ambitie programmaliijn E: toegankelijke	34	Verminderen raakvlakken met	55	Lopende projecten	73
mobiliteit voor iedereen		landbouwverkeer			

Overkoepelende beleidskaders

(o.a. Nationaal Klimaatakkoord, Hoofdpijnen Mobiliteitsvisie 2050, doelen van Trendsportal, Omgevingsvisie Horst aan de Maas, Hoofdpijnenakkoord college)



Programmalijnen mobiliteit



Programmalijn A Prettig klimaat in de woonkernen

Beleidsdoel: Er is minder (overlast van) doorgaand auto- en vrachtverkeer in de woonkernen.



Programmalijn B Aantrekkelijk vestigingsklimaat

Beleidsdoel: Belangrijke economische gebieden zijn bereikbaar via de gewenste routes en modaliteiten (fiets / ov).



Programmalijn C Veilig en toegankelijk buitengebied

Beleidsdoel: Er is in het buitengebied een goede balans tussen recreatief-, landbouw-, vracht- en alledaags fiets- en autoverkeer.



Programmalijn D Veilige en gezonde mobiliteit

Beleidsdoel: minder verkeersslachtoffers waardoor de ervaren en bewezen veiligheid toeneemt en meer bewoners zich te fiets of lopend willen verplaatsen.



Programmalijn E Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

Beleidsdoel: Iedereen kan voorzieningen zelf of samen bereiken.

Analyse van huidige situatie per programmalijn (h1)

Visie per programmalijn (h2)

Uitvoeringsprogramma per programmalijn (h3)

1. Horst aan de Maas in 2024

Een analyse van de huidige situatie per programmalijn



Programmalijn A

Prettig klimaat in de
woonkernen



Programmalijn B

Aantrekkelijk
vestigingsklimaat



Programmalijn C

Veilig en toegankelijk
buitengebied



Programmalijn D

Veilige en gezonde
mobiliteit
Beleidsdoel: minder



Programmalijn E

Toegankelijke mobiliteit
voor iedereen

1.1 Inleiding

Voor het nieuwe mobiliteitsbeleid starten we met een analyse van de huidige situatie. Wat is ons vertrekpunt in 2024? Dit vertrekpunt toont aan waar we op dit moment staan en met welke uitdagingen de gemeente Horst aan de Maas nu en in de komende jaren te maken krijgt. Deze analyse vormt vervolgens de basis voor de visie en ambities (hoofdstuk 2) en het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 3).

In dit hoofdstuk starten we met een uiteenzetting van het landelijke, regionale en gemeentelijke mobiliteitsbeleid waar we op aan moeten sluiten. Daarna leest u per programmalijn het startpunt waar we nu staan.

In dit plan hanteren we vijf verschillende programmalijnen die ieder bijdragen aan een leefbaardere, duurzamere, inclusievere, gezondere, verkeerveiligere en bedrijvige gemeente. Mobiliteit zien we namelijk niet als doel, maar als middel om andere belangrijke thema's en beleidsvelden in onze gemeente te stimuleren, faciliteren en aan te jagen.

Zo maken we de programmalijnen voor mobiliteit voor álle inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Horst aan de Maas.





1.2 Beleidskaders

In deze paragraaf geven we een beknopt overzicht van het landelijke, regionale en gemeentelijke beleid, dat van invloed is op dit Mobiliteitsplan, hetzij kaderstellend of richtinggevend.

Nationale kaders

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

De dalende trend van het aantal verkeersslachtoffers is gestagneerd. Het neemt zelfs weer toe. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom het SPV opgesteld met als doel om het aantal verkeersgewonden en -doden terug te brengen en te streven naar 0 verkeersslachtoffers. De kern van dit plan zit in de risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat verkeersveiligheid wordt aangepakt vanuit locaties die risicovol zijn in plaats van het enkel aanpakken van locaties waar al ongevallen zijn gebeurd. Daarnaast wordt er ook ingezet op risicovolle groepen in het verkeer zoals ouderen op de fiets en jongeren achter het stuur.

Een belangrijke ontwikkeling binnen verkeersveiligheid is het hanteren van 30 km/u als norm voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer hier een motie over aangenomen. Dit heeft nog niet geleid tot nieuwe wetgeving. Wel is er in mei 2023 een handreiking gepubliceerd over de inrichting van de nieuwe wegcategorie GOW30. Deze valt tussen de bekende 30 km/u woonstraten en 50 km/u wegen.

Nationaal Klimaatakkoord

In 2015 ondertekenden 192 landen het Klimaatakkoord. Als uitwerking hiervan zet het Rijk in op het verminderen van CO₂-uitstoot in 2030 met 49%. In het Nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is en is de ambitie gesteld dat in 2030 alle nieuwe verkochte auto's uitstootvrij zijn. Een aantal afspraken uit het klimaatakkoord zijn relevant voor dit Mobiliteitsplan:

- Inzetten op het uitbreiden van laadinfrastructuur
- Tankstations uitbreiden met laadpalen en waterstof
- Nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren
- Fietssnelwegen met elkaar verbinden
- Makkelijker maken van het delen van automobility

Hoofdpijnen mobiliteitsvisie 2050

In maart 2023 is de Hoofdpijnennotitie gepubliceerd door de Rijksoverheid. Hierin wordt de strategische koers voor toekomstig mobiliteitsbeleid uiteengezet. Het belangrijkste doel is om de verschillende ruimtelijke aspecten, zoals mobiliteit en gebiedsontwikkeling beter met elkaar te integreren. Tegelijkertijd is er de wens om sociaal-maatschappelijke thema's beter aan te laten sluiten bij mobiliteitsontwikkelingen. Dit wil de overheid bereiken door integrale ambities op te stellen. Het toekomstige mobiliteitssysteem moet zorgen voor een duurzame, gezonde, bereikbare en veilige leefomgeving.

Provinciale kaders

Coalitieakkoord

Provincie Limburg heeft in het coalitieakkoord 'elke Limburger telt' toegezegd om een Mobiliteitsvisie 2040 op te stellen. De provincie voegt geen nieuwe grote infrastructurele werken toe aan de mobiliteitsportefeuille. Wel zet de provincie in op het toekomstbestendig maken van de huidige netwerken zoals de koppeling aan laadinfrastructuur. Daarnaast is de verbinding vanuit dorpen en buitenwijken naar voorzieningen een belangrijk aandachtspunt. Hier wil provincie leren van initiatieven en projecten rondom gratis ov of ov met een aangepast tarief.

Beleidskader trendsportal

We zijn aangesloten bij Trendsportal en werken samen met de andere gemeenten uit de regio aan het verbeteren van de regionale mobiliteit.

Jaarplan 2024

Sinds 2019 werkt Trendsportal aan vijf hoofddoelen, vastgesteld binnen de mobiliteitsvisie en uitgewerkt in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van Noord-Limburg. Voor de komende vier jaar (2024-2027) werkt Trendsportal aan onderstaande doelen.

1. Het verhogen van de kwaliteit van leven. Mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen.
2. Het verbeteren van de ruimtelijk-economische bereikbaarheid, voor de toeristische, agro-, maak- en logistieke sector in Noord-Limburg.
3. Het verbeteren van verkeersveiligheid. Streven naar 0 verkeersslachtoffers.
4. Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Robuust, attractief en betrouwbaar voor de fietser en de voetganger.
5. Het ondersteunen van de milieu- en energietransitie, door over te schakelen op schone en stille mobiliteit.



Beleidskader gemeente Horst aan de Maas

Omgevingsvisie

Op moment van schrijven van deze programmalijnen is de nieuwe Omgevingsvisie voor de gemeente Horst aan de Maas nog in ontwikkeling. Deze programmalijnen zijn gebaseerd op de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie. Daarom kunnen we op dit moment stellen dat deze programmalijnen - hoewel vooruitlopend op de Omgevingsvisie - zullen aansluiten bij de grote thema's en keuzes die in de Omgevingsvisie naar voren komen op het gebied van mobiliteit. Het is echter wel mogelijk dat, na vaststelling van de Omgevingsvisie, nog enkele aanpassingen aan de mobiliteitsprogrammalijnen nodig zijn om aan te sluiten op de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn in de Omgevingsvisie.

Schone Lucht Akkoord

Gemeente Horst aan de Maas heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend, evenals provincie Limburg. Dit betekent dat de gemeente wil bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. In 2023 zette de gemeente Horst aan de Maas, samen met provincie Limburg en andere gemeenten, een meetnetwerk op.

Hoofdlijnenakkoord college 2022-2026 en collegeprogramma

In het Hoofdlijnenakkoord 2022-2026 van het college in de Gemeente Horst aan de Maas is een ambitie neergelegd die past bij de ontwikkelingen rondom de komende Omgevingswet.

In het hoofdlijnenakkoord wordt een aantal thema's benoemd waar mobiliteitsbeleid direct kan ondersteunen of een voorwaarde is om de ambities waar te maken. In het collegeprogramma van december 2022 is dit verder uitgewerkt. Daarbij is aangegeven dat een aantal opgaven dermate complex van aard zijn dat deze niet binnen één beleidsveld te vangen zijn, maar vragen om een brede en integrale blik. De volgende 7 concrete programma's worden benoemd waarbij mobiliteit een rol speelt:

1. Vitale kernen (door bijvoorbeeld goede bereikbaarheid, maar ook zorgen voor verkeersveiligheid, toegang tot openbaar vervoer)
2. Een sterke sociale basis (door bijvoorbeeld goed openbaar vervoer, voorkomen vervoersarmoede en bevorderen sociale inclusie)
3. Een natuurlijk en vitaal landelijk gebied (door bijvoorbeeld goede fietsverbindingen, goede openbaar vervoervoorzieningen of alternatieven)
4. Duurzaam Horst aan de Maas (door bijvoorbeeld zorgen voor goede fietsinfrastructuur, gebruik van schonere energie)
5. Een toekomstbestendige en innovatieve economie (door bijvoorbeeld goede ontsluiting en goede logistieke routes, fietsinfrastructuur)
6. (arbeids)migratie en integratie (door bijvoorbeeld goede fietsvoorzieningen en openbaar vervoer voorzieningen, voorkomen vervoersarmoede)
7. Omgevingswet en omgevingsvisie (door deze te gebruiken als kader voor de mobiliteitsprogramma's).

- Het collegeprogramma geeft ook een aantal richtingen aan die verder vertaald kunnen worden naar concrete ambities.
- Verduurzaming van mobiliteit is het belangrijkste speerpunt;
- Verscheidene vormen van (collectief) openbaar vervoer worden ingezet;
- Mogelijkheden voor hubs voor duurzaam deelvervoer worden in regionaal verband onderzocht;
- Verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk aandachtspunt;
- Er wordt geïnvesteerd in infrastructurele projecten om de bereikbaarheid op gang te houden.

Overige beleidsdocumenten

Naast de bovenstaande beleidskaders zijn er veel verschillende beleidsstukken gebruikt voor de totstandkoming van deze programmalijnen. Dit zijn onder andere:

- Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Horst aan de Maas (2021)
- Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie (2023)
- Onderzoeksrapport participatie Omgevingsvisie (2023)
- Nota parkeernormen
- Visie op laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid 2021 - 2035
- Wegbeheerplan 2024-2027
- Mobiliteitsvisie Peelbergen

Hoe we omgaan met deze beleidsstukken wordt omschreven in de relevante projectbladen van het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 3). Deze programmalijnen mobiliteit zijn leidend ten opzichte van de bovenstaande beleidsdocumenten.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) (2013)

Het GVVP voor Horst aan de Maas is tot op het heden het vigerend beleid geweest rondom mobiliteit. Met de vaststelling van deze programmalijnen, komt het GVVP te vervallen.



Programmalijn A

Prettig klimaat in de
woonkernen



Programmalijn B

Aantrekkelijk
vestigingsklimaat



Programmalijn C

Veilig en toegankelijk
buitengebied



Programmalijn D

Veilige en gezonde
mobiliteit
Beleidsdoel: minder



Programmalijn E

Toegankelijke mobiliteit
voor iedereen

1.3 Analyse van de huidige situatie per programmalijn

In dit document werken we aan de hand van de bovenstaande **vijf programma-lijnen**. De programmalijnen zijn gevormd vanuit de uitgangspunten van bestaand beleid, zoals het collegeprogramma, de doelen van Trendsportal, de landelijke programma's en de trends en ontwikkelingen. Uit al deze beleidsdocumenten is de rode lijn gehaald en vertaald naar de onderstaande vijf programma die het uitgangspunt vormen voor dit beleidsdocument.

De volgende pagina's tonen per programmalijn de huidige situatie in Horst aan de Maas in 2024. Allereerst leest u een uiteenzetting van de huidige situatie aan de hand van data, participatie en beleidsdocumenten van de gemeente Horst aan de Maas, provinciale en regionale stukken. Vervolgens een impactanalyse: met welke uitdagingen krijgen we de komende jaren te maken en waar moeten we dus mee aan de slag? Per programmalijn geven we aan waar eventuele raakvlakken zitten met de andere lijnen.





A. Prettig klimaat in de woonkernen

Horst aan de Maas kent zestien kernen met ieder een eigen identiteit, woonklimaat en mobiliteitsmogelijkheden.

De centrumdorpen Horst, Sevenum en Grubbenvorst zijn hiervan het grootst, met meer dan 4500 inwoners. Deze dorpen kenmerken zich door een structuur met een centraal plein en wegen die vanuit de omliggende buurtschappen en dorpen naar het plein lopen. Ook Lottum, Broekhuizenvorst, Meerlo en Swolgen hebben eenzelfde structuur. Deze structuren en kenmerkende gebouwen bepalen nog steeds het dorpse karakter van de kernen.

De gemeente Horst aan de Maas wil de woonkernen aantrekkelijker maken. Een prettig klimaat in de woonkernen is noodzakelijk om de kernen vitaal en leefbaar te houden. Om de woonkernen aantrekkelijk en vitaal te houden is een goede bereikbaarheid van woongebieden en voorzieningen essentieel. De centra, en dan met name de drie centrumdorpen (Horst, Sevenum en Grubbenvorst) zijn een plek voor voorzieningen, ontmoeting en en evenementen. Het neemt een belangrijke plaats in voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van onze gemeente. De behoefte aan nieuwe functies, zoals horeca, wonen en bedrijvigheid in en rond de centra is groot. (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023).



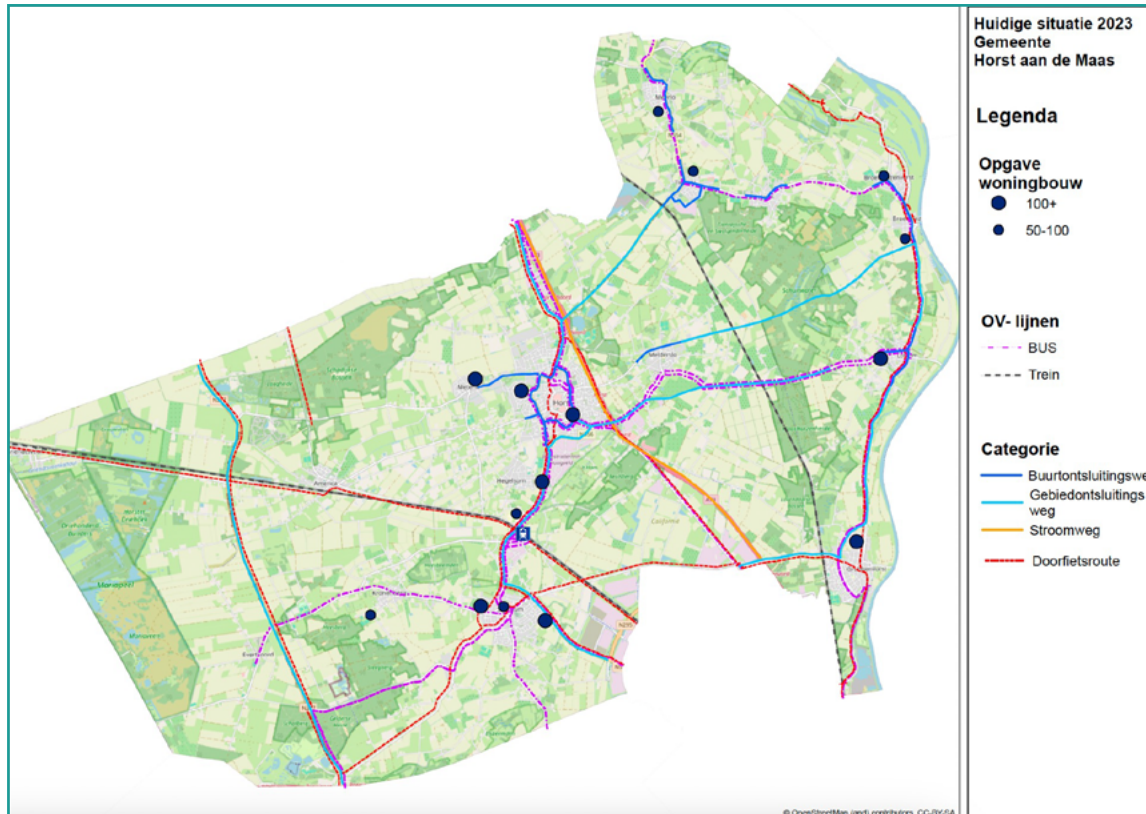


Huidige situatie

- De bevolking in de gemeente is gegroeid van circa 41500 inwoners in 2010 naar circa 43000 inwoners in 2022 (CBS). Horst aan de Maas staat net als vele andere gemeenten voor een woningbouwopgave. In het Masterplan Wonen 2021-2025 is de ambitie uitgesproken om 1000 nieuwe woningen voor 2025 te bouwen. Deze woningbouwlocaties zijn verspreid over de bestaande woonkernen.
- Horst heeft het belangrijkste winkelgebied in de gemeente, maar ook Sevenum en Tienray zijn populair voor de boodschappen. Boodschappen worden door twee op de drie inwoners met de auto gedaan. Eén op de vijf gebruikt regelmatig de fiets voor boodschappen (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).
- Het station Horst-Sevenum vervult een regionale knooppuntfunctie richting Venlo en Eindhoven. Deze functie staat mogelijk onder druk door de toekomstige plannen voor het internationale treintraject Eindhoven-Düsseldorf. Wanneer de voorkeursvariant voor Eindhoven-Düsseldorf wordt doorgevoerd, vervalt Horst-Sevenum als intercity station. Echter zullen deze plannen pas over zeven jaar uitgevoerd worden, waardoor er nog voldoende tijd is voor onze gemeente om de lobbyen voor de intercity-status.
- Naast station Horst-Sevenum vervult ook station Venray een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van onze inwoners. Hoewel dit station buiten onze gemeentegrenzen ligt, nemen veel van onze inwoners de bus naar dit station om hun reis met de trein richting Nijmegen te vervolgen.
- Horst en Sevenum zijn relatief goed ontsloten met de bus. De kleinere woonkernen hebben minder alternatieven en in de weekenden en avonden soms geen reismogelijkheden. Buslijn 88 ontsluit de dorpen in het oosten van de gemeente met Venray en Venlo. Horst en Sevenum hebben meerdere reismogelijkheden. Tussen Evertsoort en Lottum rijdt er een lijn 279 via Horst en Sevenum. Deze lijn is sinds 2020 stapsgewijs steeds verder versoberd. Vanuit Griendstveen rijdt alleen een buurtbus naar Deurne. De kleinere kernen Meterik, Melderso en America hebben geen ov-mogelijkheden, maar zijn wel ontsloten met een ov-shuttle naar de dichtstbijzijnde ov-knooppunten. Arriva heeft aangekondigd een deel van deze shuttles te gaan vervangen door buurtbussen in 2024.
- Deelmobiliteit is slechts zeer beperkt aanwezig in de gemeente. Op station Horst-Sevenum staan ov-fietsen; deelauto's zijn beperkt (georganiseerd) aanwezig in de gemeente.
- De A73 doorkruist de gemeente en is de belangrijkste doorstroomweg tussen noord en zuid. Daarnaast zijn de N277 en de N271 belangrijke gebiedsontsluitingswegen. In het regionaal en lokaal verkeersnetwerk ontbreekt echter een duidelijke ontsluitingsweg tussen de N277 en Horst. Mede om die reden is er relatief veel doorgaand (vracht)verkeer door de kernen Meterik, America, Kronenberg en Sevenum (GVVP), wat de leefbaarheid niet ten goede komt. Ook de A67 heeft een belangrijke ontsluitende functie.
- Uit een kentekenonderzoek in Sevenum (2021) is gebleken dat een groot deel van het verkeer doorgaand verkeer door de kern is, in plaats van bestemmingsverkeer (locatie met hoogste meting 55,6% doorgaand verkeer). Ook doorgaand zwaar vrachtverkeer rijdt door Sevenum. Voor andere kernen zijn geen cijfers bekend maar doorgaand vrachtverkeer in de kernen is een veelgehoorde klacht.
- Uit in het recente verleden uitgevoerde parkeeronderzoeken blijkt dat op enkele locaties in centrum Horst zijn tijdens piekmomenten parkeerproblemen (Centrum Zuid, Gasthoês, Cuppenpedje, Kloosterhof, Torenstraat, Kerkeveld, Rode Kruisplein en Gemeentehuis). Sevenum kent alleen parkeerproblemen tijdens piekmomenten op het Pastoor Vullingshsplein en het Raadhuisplein. Andere gemeten locaties in Sevenum hebben echter overcapaciteit en overdag zijn er geen parkeerproblemen. De parkeernormen volgen de landelijke CROW richtlijnen en zouden moeten voorzien in de behoefte.
- De dorpen – en met name Horst – kennen hittestress en wateroverlast in de woongebieden. In Horst zien we een groot aantal locaties met een gevoelstemperatuur van boven de 40 graden. Veel verhardingen en gebrek aan groen dragen bij aan hittestress. Ook vergroten deze de kans op wateroverlast, doordat het regenwater niet of minder goed de grond in kan stromen.

Wat is er in het participatieproces van de omgevingsvisie gezegd?

- Bewoners benoemen met name de natuur, groen, cultuur(historische) aspecten, het dorpse karakter en voorzieningen als waardevolle kenmerken of plekken in de gemeente (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023). Het is van belang dat deze waarden blijven behouden en worden versterkt vanuit mobiliteit.
- Bereikbaarheid is volgens de bewoners een belangrijk verbeterpunt in hun gemeente. Maar ook worden meer groen/bomen in de straat vaak genoemd als meest gewenste investering in de dorpen (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023)
- Over het openbaar vervoer zijn de meningen verdeeld: ongeveer één op de drie is (heel) tevreden en een vergelijkbaar deel is (heel) ontevreden. (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023)



Impactanalyse

We zien een toenemende druk op de openbare ruimte die het prettige klimaat in de woonkernen in gevaar brengt. Autogebruik en parkeren nemen veel ruimte in beslag en doorgaand (vracht) verkeer vermindert de leefbaarheid in de kernen. Het huidige categoriseringsplan en wegennetwerk lijken een belangrijke reden te zijn dat er relatief veel doorgaand verkeer door de kernen rijdt. Maar ook zal de autodominantie in de kernen aanwezig blijven wanneer er geen aantrekkelijke alternatieven voor bewoners zijn.

Het openbaar vervoer in de gemeente kent beperkingen en is voor veel inwoners van de kleinere kernen op dit moment geen gelijkwaardig alternatief voor de eigen auto. Zo zijn de woonkernen ten westen van Horst en Sevenum niet ontsloten met een lijnbus. Ook de status van Horst-Sevenum als intercity station staat onder druk door de mogelijke nieuwe verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Echter zien we het openbaar vervoer landelijk versoberen. We kunnen dus de conclusie trekken dat het openbaar vervoer in Horst aan de Maas niet slecht is, maar aansluit bij de landelijke trend.

Woningbouwuitbreidingen staan alle gepland in of nabij bestaande woonkernen, wat betekent dat de meeste locaties gebruik kunnen maken van al bestaande netwerken. Echter staan er twee relatief grote woningbouwuitbreidingen in Meterik gepland, waar momenteel nog geen lijnbus rijdt. Dit zal deze nieuwbouwlocaties direct autoafhankelijk maken - mits er geen goede ov- en fietsvoorzieningen zijn wanneer de nieuwbouw gerealiseerd wordt.

Tot slot zien we dat klimaatverandering - hogere piekneerslag, perioden van droogte en stijgende temperaturen - de leefomgeving bedreigen in woonkernen (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023). Verhardingen in de woongebieden dragen bij aan de hittestress en zorgen voor een slechtere opname van regenval. Ook parkeerplaatsen dragen hieraan bij. Op enkele plaatsen (o.a. in Sevenum) is een overcapaciteit aan parkeerplaatsen en dus onnodige hoeveelheid verhardingen.

Raakvlakken met andere programma's

- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor het creëren van een prettig klimaat in de woonkernen, bijvoorbeeld voor het creëren van een woonkern waar kinderen veilig op straat kunnen spelen en ouderen veilig kunnen verplaatsen. Het onderwerp verkeersveiligheid komt aan bod in programmalijn D.
- De fiets is een belangrijk middel om autogebruik en doorgaand verkeer in de kernen te minderen. In dit programma kijken we naar fietsvoorzieningen in de kernen; in programmalijn D wordt het fietsnetwerk tussen de kernen behandeld.



B. Aantrekkelijk vestigingsklimaat

Van oudsher heeft Horst aan de Maas een ondernemende bevolking. De agrarische sector behoort tot de top van de wereld. De tuinbouw, de rozenteelt en veehouderij hebben zich bijvoorbeeld tot een hoog niveau ontwikkeld. De gemeente Horst aan de Maas heeft ook een gunstige ligging met de A67, de A73 en de N277, waardoor in alle windrichtingen de bereikbaarheid op het hoofdwegennet goed is. Dat draagt bij aan een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven.

Er is geen groeiambitie maar er wordt wel ingezet op innovatie en ontwikkelingskansen worden benut. Ontwikkelingen op

bedrijventerreinen zijn niet gericht op uitbreiding, maar op herschikking. Dit betekent niet direct een uitbreiding van mobiliteit, maar wel verschuivingen in de locaties en routes.

De gemeente Horst aan de Maas wil een aantrekkelijk vestigingsklimaat, zodat we onze bloeiende economie houden en er voldoende werkgelegenheid is voor onze inwoners. Mobiliteit is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde: bedrijven moeten bereikbaar zijn voor werknemers en noodzakelijke logistieke bewegingen moeten mogelijk zijn - natuurlijk met oog voor de leefbaarheid binnen de gemeente.

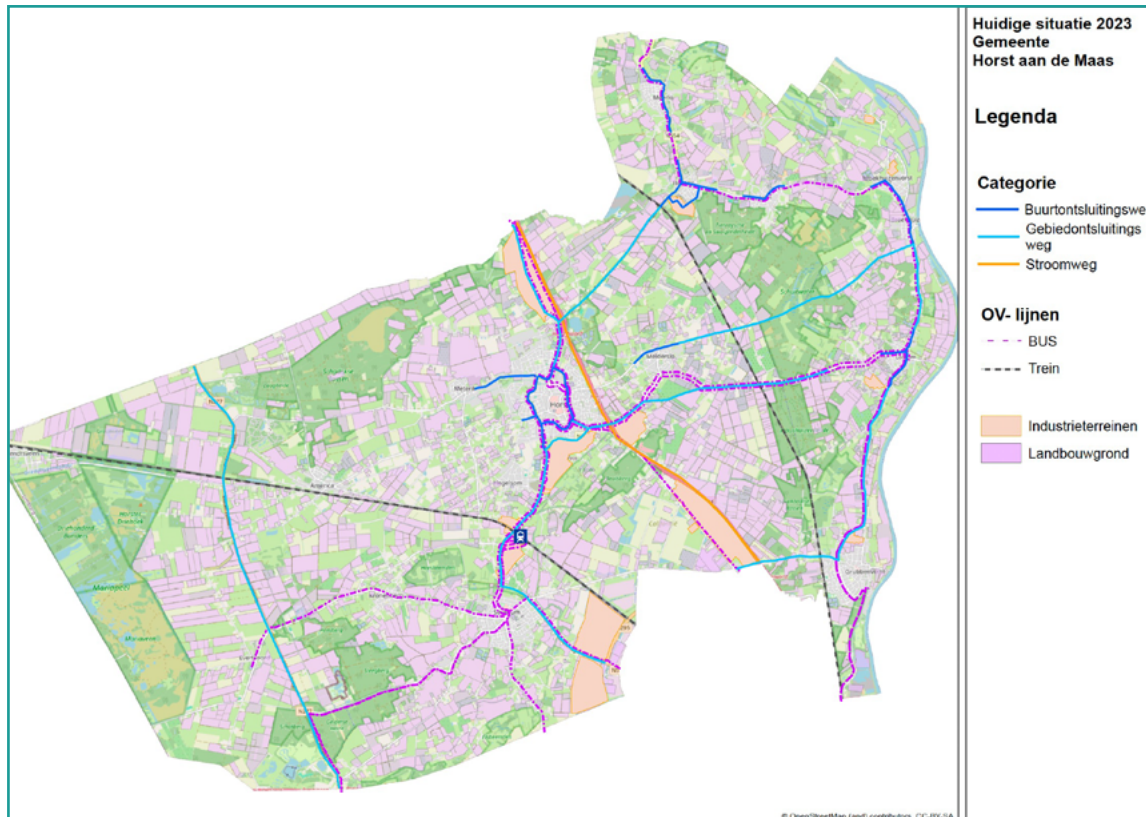


Huidige situatie

- Er zijn verschillende kleinere bedrijventerreinen in de gemeente met lokale bedrijven. Deze liggen grotendeels langs de A73 en rondom Horst en Sevenum. Deze bedrijventerreinen zijn grotendeels ontsloten met buslijnen vanaf Horst en Sevenum en met verschillende doorfietsroutes.
- Aan de zuidkant van de gemeente ligt Greenport, een groot bedrijventerrein met directe aansluitingen op de A67 en de A73. Greenport is goed ontsloten met buslijn 87 (versterkt met lijn 687 in de ochtendspits) en met de Greenport Bikeway tussen America en Venlo. Het doortrekken van deze snelle fietsverbinding naar Deurne staat on hold, vanwege lage prioriteit bij de provincie Noord-Brabant en de gemeente Deurne. Vanaf de kern Horst is er geen directe hoogkwalitatieve doorfietsroute naar Greenport. Wel is er recent een nieuwe fietstunnel gerealiseerd om de N295 beter te kunnen passeren op de fiets.
- Glastuinbouw is volop aanwezig in de gemeente, in het zuiden - bij Greenport - bevindt zich een groot glastuinbouwgebied. Dit gebied is in ontwikkeling richting de Ulfterhoek. Het gebied is goed ontsloten op de A73 via de Sevenumseweg en Venrayseweg. Ook ten westen van Horst ligt een groot glastuinbouwgebied. Dit gebied is echter niet ontsloten met een gebiedsontsluitingsweg, maar alleen met erftoegangswegen.
- De route langs de Maas is een veelgebruikte verbinding voor vrachtverkeer. Deze weg vormt een directe verbinding tussen de oostelijk gelegen kernen waar meerdere grote bedrijven gevestigd zijn. Daarnaast zien we ook veel vrachtverkeer via Tienray, Swolgen en Lottum rijden.
- Het gebied de Peelbergen vervult een belangrijke economische functie in ons gebied en is met grote publiekstrekken als Toverland en Grandorse een belangrijke bron van werkgelegenheid in onze gemeente. De bereikbaarheid van Peelbergen worden in programmalijn C verder toegelicht.
- Het beheer van de Tienrayseweg tussen Tienray en Meerlo is in 2023 overgedragen van provincie naar gemeente. Op deze weg rijdt veel sluipverkeer (met name vrachtverkeer) die de opstoppingen op de afritten van de A73 bij Venray proberen te vermijden.
- Naast vrachtverkeer is er ook veel forensenverkeer op de weg. Echter heeft de digitale technologie ervoor gezorgd dat we steeds meer vanuit huis kunnen werken. De virtuele vorm van werken heeft in 2020/2021 een enorme sprong gemaakt. De impact hiervan op mobiliteit is nog niet duidelijk. Het meest voor de hand liggend is dat mobiliteitspatronen en ontmoetingsgedrag gevarieerder worden (Uitgangspunten Omgevingsvisie).
- Een steeds groter deel van onze inkopen doen we online. In eerste instantie gold dat vooral voor niet dagelijkse goederen, de laatste jaren neemt het thuisbezorgen van de dagelijkse boodschappen ook sterk toe (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023). Toegankelijkheid voor pakketbezorgingen - waar mogelijk in een duurzame vorm, zoals de elektrische bakfiets - zal een aandachtspunt moeten zijn om aan deze vraag te blijven voldoen.

Wat is er in het participatieproces van de omgevingsvisie gezegd?

- Het verkleinen van de hoeveelheid landbouw- en/of vrachtverkeer wordt door bijna een derde van de inwoners (27%) gezien als een van de drie belangrijkste verkeersvraagstukken (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023). Daarbij komt dat het vrachtverkeer een veelgenoemde bron is van geluidsoverlast en slechte ervaren luchtkwaliteit.



Impactanalyse

Een goede balans tussen leefbare kernen en een aantrekkelijk vestigingsklimaat is noodzakelijk. Het vestigingsklimaat is erbij gebaat dat de bedrijven goed bereikbaar blijven voor transport en logistiek van goederen. Aan de andere kant levert vrachtverkeer ook overlast, zeker wanneer deze sluiproutes nemen of door kernen rijden. Maar het vrachtverkeer in de gemeente heeft op dit moment niet altijd aantrekkelijke alternatieve routes die niet door kernen lopen. Een te lage capaciteit op op- en afritten van de A73 en een gebrek aan directere routes zorgen er nog vaak voor dat vrachtverkeer door de kernen rijdt.

De gemeente Horst aan de Maas heeft in de Omgevingsvisie nog keuzes te maken over het vestigingsklimaat, welke invloed kunnen hebben op de programmalijnen mobiliteit. De keuzes die in de Omgevingsvisie gemaakt worden zijn hierin leidend ten opzichte van deze programmalijnen.

Daarnaast is het voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat belangrijk ervoor te zorgen dat (potentiële) werkenden de bedrijven goed kunnen bereiken. Echter laat de bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer nog te wensen over. Zoals ook benoemd in programma 1, zijn kleine kernen slecht ontsloten met het openbaar vervoer. Belbussen of buurtbussen zijn over het algemeen niet betrouwbaar genoeg voor werkenden die op een vast tijdstip op hun werk moeten zijn.

Raakvlakken met andere programma's

- Er zijn veel raakvlakken met programmalijn A 'Prettig klimaat in de woonkernen' en programmalijn C 'Veilig en toegankelijk buitengebied', zoals de bereikbaarheid voor werknemers met ov vanuit de kernen en de impact van zwaar verkeer in het buitengebied. Dit programma richt zich primair op de bereikbaarheid voor bedrijven, zodat het aantrekkelijk blijft voor hen om te vestigen.



C. Veilig en toegankelijk buitengebied

De gemeente Horst aan de Maas heeft een groot buitengebied met een belangrijke rol voor de toeristische sector. Er zijn tal van voorzieningen zoals campings en hotels die overnachtingen aanbieden. Ook zijn er grote publiekstrekkingen zoals Grandorse en Toverland. Het verkeer is de laatste decennia in omvang gegroeid en daardoor komt het recreatieve gebruik van de wegen in het buitengebied soms in het geding. Fietzers en wandelaars hebben steeds meer last van de drukte op de weg en dat geldt ook voor inwoners van het buitengebied.

Afgelopen decennia is het gebruik van de openbare ruimte en natuur- en bosgebieden steeds verder toegenomen. Er wordt meer gewandeld, gefietst, gemountainbiked en paardgereden. Het aanbod past zich hier ook op aan. De behoefte aan meer wandelroutes en mountainbikeroutes is gegroeid. Het fiets- en wandelnetwerk in Horst aan de Maas bestaat uit ruim 300 kilometer aan fietspaden en 450 kilometer aan wandelpaden, waaronder het Petranpad van 112 kilometer dat de natuurgebieden binnen de gemeente met elkaar verbindt. In de Schadijkse Bossen ligt een mountainbikeroute van 17,6 kilometer. Ook zijn er in Horst aan de Maas relatief veel ruitersporen (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2022).



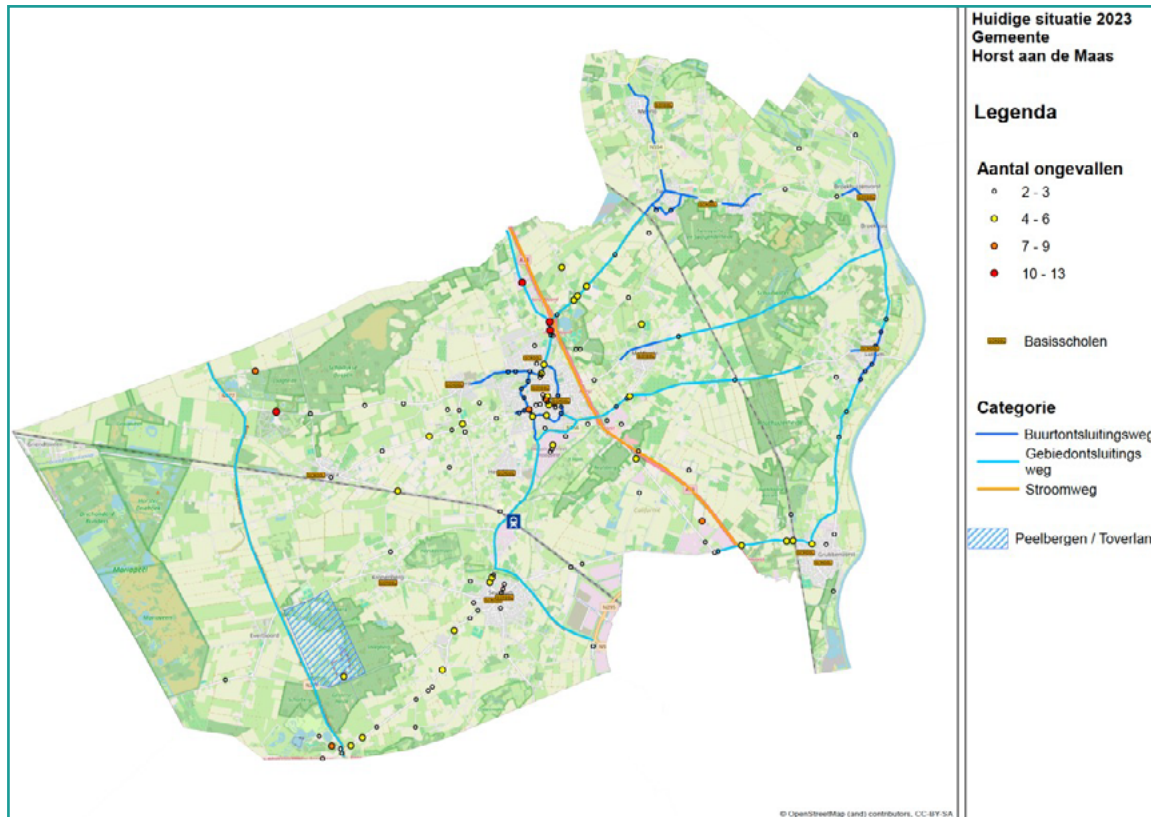


Huidige situatie

- Een belangrijk vraagstuk uit de omgevingsvisie gaat over De Peelbergen: *“Hoe zorgen we ervoor dat er in De Peelbergen een goede balans blijft tussen natuur, landschap en recreatie? Hoe zorgen we ervoor dat het gebied ook op drukke momenten bereikbaar blijft voor inwoners, ondernemers en hulpdiensten?”* (Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie, 2022). De Peelbergen kent meerdere aandachtspunten. 95% van de bezoekers van dit gebied komt met de auto. Jaarlijks trekt het gebied ongeveer 2.500.000 bezoekers. De ambities liggen nog een stuk hoger (5 of 6 miljoen), wat een nog grotere druk op het mobiliteitsnetwerk zal leggen. Toverland is hier de grootste publiekstrekker. Rijkswaterstaat heeft op korte en middellange termijn geen grootschalige aanpassingen aan de A67 of A73 voorzien. De bereikbaarheid per openbaar vervoer naar het gebied de Peelbergen is beperkt. Dit zorgt er niet alleen voor dat bezoekers veelal met de auto komen, maar ook dat medewerkers dit doen. In het ergste geval zorgt dit ervoor dat bedrijven zoals Toverland moeite hebben met nieuwe medewerkers (veelal jongeren) te werven.
- Ook de vakantieparken in het buitengebied zijn slecht ontsloten met het openbaar vervoer, waardoor bezoekers in onze gemeente voornamelijk met de auto komen.
- Door de grote hoeveelheid agricultuur in de gemeente is er veel landbouwverkeer en vrachtverkeer op de weg. Fietsroutes in de gemeente zijn deels vrijliggend, maar delen ook deels de weg met autoverkeer. Dit kan potentieel risicovolle situaties opleveren.
- Horst aan de Maas werkt risicogestuurd aan verkeersveiligheid, in lijn met het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid. De Risicoanalyse en Uitvoeringsagenda uit 2021 geeft verscheidene risicothema's, risicolocaties en maatregelen weer. De belangrijkste thema's uit de risicoanalyse met betrekking tot het buitengebied zijn:
 - 60 km/u wegen (er wordt vaak te hard gereden; er zijn weinig snelheidsremmers op de 60km/u wegen),
 - raakvlakken met landbouwvoertuigen (hoewel er niet uitzonderlijk veel ongevallen met landbouwvoertuigen zijn geregistreerd, wordt dit wel als verhoogd risico gezien doordat landbouwverkeer op alle is wegen toegestaan, vooral fietsers zijn kwetsbaar doordat zij vaak de weg delen met deze voertuigen),
 - fietsers en e-bikes (verwachte groei - recreatieve fietsers, beperkte ingerichte fietspaden, maar met name binnen de bebouwde kom)
 - oudere fietser (vergrijzing, ouderen blijven langer mobiel, toename elektrisch fietsgebruik)
 - rijden onder invloed (landelijk risico, geen bijzonderheden voor Horst aan de Maas bekend, maar provincie Limburg de slechtst scorende provincie in NL, samen met Noord-Holland)
 - snelheid in het verkeer (regelmatige snelheidsoverschrijding op 60 km/u wegen, structureel meer dan 10 km/u)
 - Vanuit het interprovinciaal overleg 2019 zijn de A67, A73, het spoor en de Maas aangewezen als routes voor gevaarlijke stoffen.
 - In de gemeente liggen veelgebruikte schoolroutes naar basis- en middelbarescholen in Horst, Meerlo en Swolgen. Er lopen dus meerdere fietsroutes in de gemeente die veel door scholieren worden gebruikt. Raakvlakken met fietsers en landbouw- en vrachtverkeer vormt ook hier risico's doordat niet overal vrijliggende fietspaden zijn. Uit onderzoek van Sweco (2021) naar de veiligheid van schoolroutes blijkt dat er risicolocaties binnen onze gemeente zijn op schoolroutes binnen Horst, tussen Meterik en Horst, tussen Melderslo en Horst, in tienray en tussen Meerlo en Tienray.

Wat is er in het participatieproces van de omgevingsvisie gezegd?

- Verkeersveiligheid is volgens bewoners een van de belangrijkste beterpunten in de gemeente. Hierbij wordt onder andere meer aandacht voor de veiligheid van voetgangers en fietsers hoog gescoord.



Impactanalyse

Ook het buitengebied heeft te kampen met een toename aan mobiliteit en de impact hiervan op de leefomgeving. De Peelbergen krijgt groeiende aandacht; de stromen bezoekers op piekdagen zorgen voor problemen voor de toegankelijkheid van het gebied en daarmee de eigen bewoners. Onder andere de op- en afritten van de A67 en de N277 staan onder druk door toenemende hoeveelheden bezoekers. Uitbreidingen van Toverland en Grandorse zullen alleen maar meer druk leggen op deze verbindingen.

Ook veiligheid in het buitengebied blijft een belangrijk aandachtspunt. Landbouw en vrachtverkeer maakt veel gebruik van het wegennetwerk en heeft geen specifiek toegewezen routes. Dit is een aandachtspunt, zeker in combinatie met de relatief lage hoeveelheid vrijliggende fietspaden in de gemeente. De tractoren en machines zijn vaak groot en kunnen een bedreiging vormen voor andere verkeersdeelnemers zoals (schoolgaande) fietsers. Op een aantal routes is sprake van hinder van vrachtverkeer. Dat wordt veroorzaakt door historische ontwikkelingen, waarbij kleinere bedrijven zijn uitgegroeid en daardoor meer verkeer genereren. Maar ook is er sprake van vrachtverkeer dat door het buitengebied rijdt en een verder weg gelegen bestemming heeft, zoals bijvoorbeeld Wanssum.

Raakvlakken met andere programma's

- Dit programma kent raakvlakken met programmalijn D 'veilige en gezonde mobiliteit'. In dit programma ligt de focus op het buitengebied, in programmalijn D richten we ons op verkeersveiligheid in de kernen.



D. Veilige en gezonde mobiliteit

Er is sprake van toenemende mobiliteit. Dat geeft steeds meer druk op onze wegen en in het ov. Tegelijk is sprake van een revolutie in de technologie, die ervoor kan zorgen dat we ons steeds veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen. De komst van de elektrische fiets geeft volop kansen om het fietsgebruik (ook over grotere afstanden) verder te bevorderen. Uit onderzoek blijkt dat de afstand waarvoor mensen bereid zijn als forens de fiets te gebruiken door de komst van de e-bike 1,5 tot 2 maal zo groot is geworden. (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023).

Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) draagt bij aan een duurzamere samenleving en aan een gezonde levensstijl voor onze inwoners. Op dit moment zijn echter nog niet al onze wegen veilig en aantrekkelijk voor de voetganger of fietser. Aandacht voor de verkeersveiligheid hierin is noodzakelijk. Sommige woonstraten worden op dit moment als onveilig ervaren. Het verder stimuleren van fietsen en lopen kan alleen wanneer verkeersdeelnemers zich veilig voelen.

Natuurlijk staat ook onze gemeente voor de mobiliteitstransitie. Overmatig autogebruik heeft grote impact op de leefbaarheid, luchtkwaliteit en het klimaat. Er komt daarom steeds meer aandacht voor alternatieven voor de auto, zoals de fiets en wandelen. Actieve mobiliteit, ook wel gezonde mobiliteit genoemd, zien we als belangrijkste pijler in het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem. Voor de bewegingen die nog wel met de auto worden gemaakt, zijn gelukkig steeds meer schone brandstoffen beschikbaar (elektrisch rijden, in de toekomst wellicht ook waterstof). Als gemeente hebben we een belangrijk rol in het faciliteren van deze brandstoffen.

Vraagstukken die zijn geformuleerd voor de Omgevingsvisie zijn dan ook: Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er een goed (duurzaam) alternatief is voor de auto? Hoe vergroten we de verkeersveiligheid en maken we fietsen en wandelen aantrekkelijker? En hoe kunnen we de verduurzaming van de mobiliteit zo goed mogelijk faciliteren?



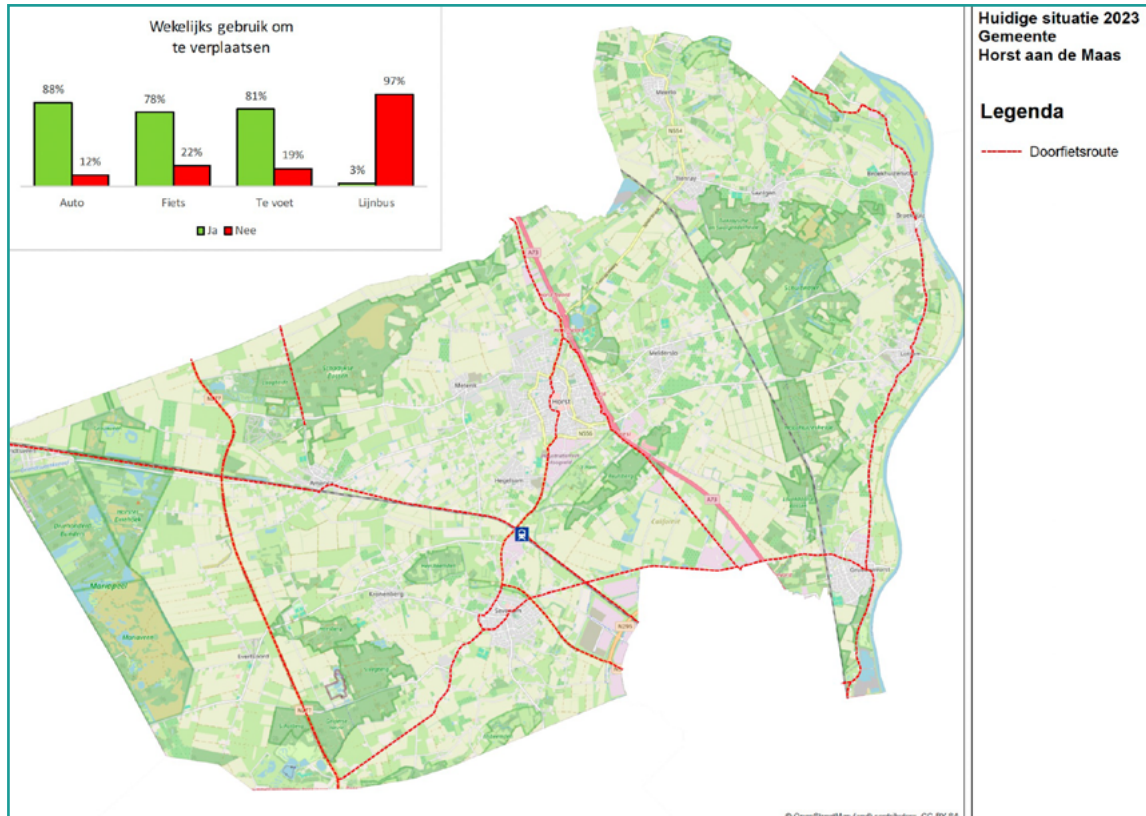


Huidige situatie

- Gezondheid staat al stevig op de agenda maar wordt nog wezenlijker door de vergrijzende bevolking en de toenemende sociaal-economische verschillen. Zo lang mogelijk gezond blijven door, o.a. meer bewegen en een schoon milieu worden steeds belangrijker. Horst aan de Maas is onderdeel van de Gezondste Regio, een ambitie voor de regio Noord-Limburg. (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023) Nu we steeds ouder worden en langer zelfstandig blijven wonen zijn goede mobiliteitsopties essentieel voor deze groep om in de maatschappij te blijven deelnemen. Maar ook zorgt actieve mobiliteit voor een gezond alternatief om van A naar B te komen. Bovendien zijn een goed (recreatief) fietsnetwerk en een goede positie voor de wandelaar alledaagse manieren om in eigen omgeving te bewegen.
- 88% van de inwoners gebruikt de auto wekelijks of vaker om zich binnen de gemeente te verplaatsen. Voor andere vervoersmiddelen zijn deze percentages: te voet 81%, fiets 78%, lijnbus 3%, motor 2% en brom-of snorfiets 2%. (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023)
- In Horst aan de Maas voldoet slechts 44% van de inwoners aan de beweegrichtlijn (GGD Noord-Limburg). Landelijk is dit 47%. De helft van de inwoners van Horst aan de Maas heeft overgewicht. Wel beoordeelt ruim de helft van de inwoners hun eigen gezondheid als goed. 85% van de inwoners vindt de leefomgeving aantrekkelijk genoeg om in te bewegen. Hiervan kan meer gebruikt worden (Veiligheidsregio Noord Limburg).
- De gemeente Horst aan de Maas neemt, samen met veel gemeenten uit Noord-Brabant en Limburg, deel aan de gezamenlijke concessie voor laadinfrastructuur. Hierdoor zijn de afgelopen jaren ongeveer 15 laadpalen per jaar geplaatst door de vorige leverancier. Op dit moment wordt de concessie opnieuw aanbesteed.
- De gemeente kent een groot netwerk met doorfietsroutes. De kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst zijn goed met elkaar en met Venlo en Venray ontsloten. Echter ontbreekt een doorfietsroute op het meest noordelijke punt van route richting Venray (tussen Leunen en Venray). Een fijnmazig netwerk van fietsroutes verbindt de meeste kernen wel maar deze zijn nog niet op alle plekken van een kwalitatief hoogwaardig niveau.
- Horst aan de Maas werkt risicogestuurd aan verkeersveiligheid, in lijn met het landelijke SPV. De Risicoanalyse en Uitvoeringsagenda uit 2021 geeft verscheidene risicothema's, risicolocaties en maatregelen weer. De belangrijkste thema's uit de risicoanalyse met betrekking tot de woonkernen en gezonde mobiliteit zijn:
 - 50 km/u wegen (er wordt vaak te hard gereden; beperkte inrichting met weinig vrijliggende fietspaden, 28% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op 50 km/u wegen en de meeste slachtoffers vallen met de fiets door uiteenlopende redenen (36%)),
 - raakvlakken met landbouwvoertuigen (hoewel er niet uitzonderlijk veel ongevallen met landbouwvoertuigen zijn geregistreerd, wordt dit wel als verhoogd risico gezien doordat landbouwverkeer op alle is wegen toegestaan, vooral fietsers zijn kwetsbaar doordat zij vaak de weg delen met deze voertuigen),
 - fietsers en e-bikes (verwachte groei - recreatieve fietsers, beperkte ingerichte fietspaden, maar met name binnen de bebouwde kom)
 - oudere fietser (vergrijzing, ouderen blijven langer mobiel, toename elektrisch fietsgebruik
 - rijden onder invloed (landelijk risico, geen bijzonderheden voor Horst aan de Maas bekend, maar provincie Limburg de slechtst scorende provincie in NL, samen met Noord-Holland)
 - snelheid in het verkeer (regelmatige snelheidsoverschrijding op 60 km/u wegen, structureel meer dan 10 km/u)

Wat is er in het participatieproces van de omgevingsvisie gezegd?

- Bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden vaak genoemd door bewoners voor verbetering (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).
- Ook veilige fietspaden en betere wegen is een belangrijk verbeterpunt dat vaak wordt genoemd: fietsvriendelijke infrastructuur en betere wegen (minder obstakels, breder maken, etc.) (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).
- Inwoners vinden de veiligheid van voetgangers en fietsers het belangrijkste verkeersvraagstuk in hun eigen dorp en omgeving (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).



Impactanalyse

Meer fietsen en lopen kent vele voordelen: voor de mobiliteitstransitie, voor de bereikbaarheid op locaties waar het openbaar vervoer niet of slecht rijdt, maar ook zeker voor de gezondheid van onze inwoners. Echter zien we dat bewoners nog vaak in de auto stappen. Verkeersveiligheid is hiervan een van de grootste knelpunten: dit is volgens bewoners een van belangrijkste verbeterpunten in de gemeente, met name voor voetgangers en fietsers. Fietsers delen nog veelal de weg met ander (zwaar) verkeer doordat er weinig vrijliggende fietspaden zijn, zeker op de 50 km/u wegen. Maar ook het fietsnetwerk kent gaten: niet alle kernen zijn goed ontsloten met hoogwaardige doorfietsroutes.

Om meer bewoners deel te laten nemen aan actieve en gezonde mobiliteit is het verbeteren van de verkeersveiligheid dus een belangrijke randvoorwaarde. Zeker met de groeiende groep oudere fietsers en e-bikers.

Raakvlakken met andere programma's

- Er is een groot raakvlak met programmalijn A en programmalijn C; in beide programmalijnen is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt



E. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

Mobiliteit is een behoefte die iedereen heeft en is essentieel om zelfstandig te kunnen functioneren. Maar niet iedereen heeft toegang tot mobiliteit. Toegang tot mobiliteit heeft met een aantal dingen te maken. Het is natuurlijk een voorwaarde dat er infrastructuur aanwezig is om te wandelen, te fietsen, in de bus of trein te stappen of auto te rijden. De infrastructuur moet ook voor iedereen toegankelijk zijn. Daarnaast heeft toegankelijkheid te maken met het kunnen betalen van mobiliteit. Vervolgens moet iemand ook weten hoe je een vervoersmiddel gebruikt. Het is niet voor iedereen vanzelfsprekend om in het ov of op de fiets te stappen.



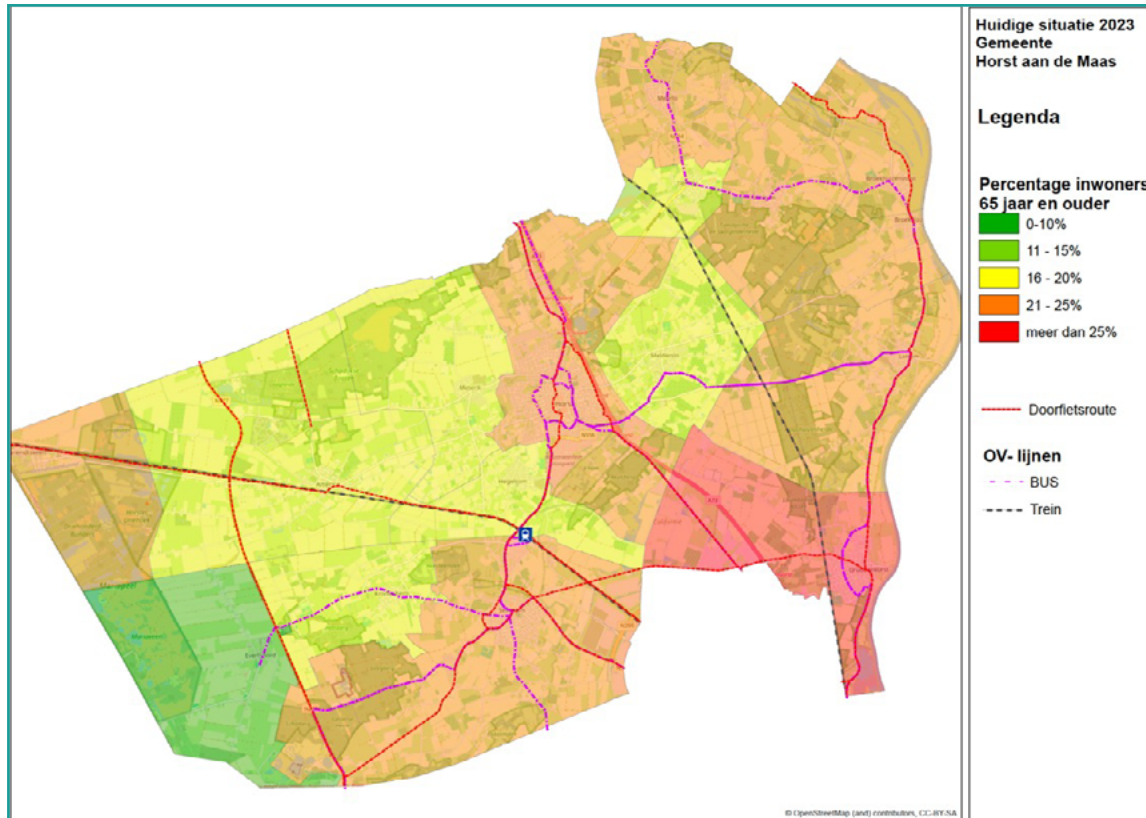


Huidige situatie

- De bevolking(samenstelling) verandert. De bevolking van Horst aan de Maas vergrijst. Op dit moment is maar liefst 22% van de inwoners in Horst aan de Maas 65 jaar of ouder. De vergrijzing zal zich ook komende jaren doorzetten (Uitgangspunten Omgevingsvisie, 2023).
- Op basis van de cijfers lijkt Horst het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Binnen heel Horst aan de Maas is vervoer een groot probleem. De opties van het openbaar vervoer zijn beperkt, in een deel van de kleinere dorpen komt helemaal geen bus. Senioren zonder WMO indicatie hebben beperkte opties en zijn afhankelijk van het sociale netwerk, wat ook een vraagverlegendheidsdrempel kan oproepen. Deelname aan activiteiten buiten het eigen dorp is lastig, het is vaak tijdrovend en te duur. Tegelijkertijd verdwijnen ook veel voorzieningen uit de dorpen (Mobiliteitsarmoede Fase 1 & 2, Schakel naar Sociaal resultaat, 2022).
- Omnibuzz verzorgt het doelgroepenvervoer in Horst aan de Maas; inwoners met een WMO indicatie kunnen gebruik maken van deze dienst. Omnibuzz wordt gemiddeld gewaardeerd met een 8,3 in het eigen klanttevredenheidsonderzoek. Inwoners zonder WMO indicatie kunnen gebruik maken van ANWB AutoMaatje (Sevenum en Grubbenvorst) of de Wensbus (Kronenberg/Evertsoord).
- In 2016 geeft 7% van de inwoners uit Noord-Limburg aan niet zelfstandig gebruik te maken van eigen of openbaar vervoer; in 2020 is dit gestegen naar 9%. Daarnaast geeft 40% van de inwoners uit Horst aan de Maas aan zich wel eens eenzaam te voelen.
- Vanuit het Masterplan Wonen heeft de gemeente de ambitie uitgesproken meer levensloopbestendige huur- en koopwoningen te gaan bouwen. Er zijn nog geen specifieke locaties bekend en dus ook niet of deze goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer of op loopafstand zijn van dagelijkse voorzieningen.
- De samenredzaamheid is in een aantal kernen zoals America erg hoog. Inwoners organiseren samen met elkaar dat voorzieningen in stand worden gehouden of vervoer voor de kwetsbaardere inwoners.
- Er is momenteel nog geen Handboek Openbare Ruimte binnen onze gemeente en dus ook geen richtlijnen voor de fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Wat is er in het participatieproces van de omgevingsvisie gezegd?

- Op de vraag wat er (nog) beter kan om gezond oud te worden, worden onder andere groen/natuur, beperken van geluidsoverlast door verkeer, verkeersveiligheid en openbaar vervoer vaak genoemd door bewoners (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).
- Als specifiek verbeterpunt wordt vaak betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer genoemd (zowel bus als trein), betere aansluitingen en lagere tarieven (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).
- Inwoners vinden zelfstandigheid en betaalbaarheid de belangrijkste aspecten op het gebied van mobiliteit. (Onderzoeksrapport Omgevingsvisie, 2023).



Impactanalyse

Binnen heel Horst aan de Maas is vervoer een uitdaging - naast de personenauto zijn er niet altijd voldoende alternatieven. Voor onze kwetsbare bewoners is dit een potentieel probleem: bewoners kunnen niet meer volledig meedoen met de samenleving en vereenzaming ligt op de loer. Iedere inwoner moet mee kunnen doen en van A naar B kunnen komen.

Het verdwijnen van voorzieningen en de groeiende vergrijzing maken dit probleem zeer urgent. Nabijheid van voorzieningen voor kwetsbare inwoners helpt om de afhankelijkheid van de auto en ov te verminderen en zelfstandigheid te voet of met een (aangepaste) fiets aan te moedigen. Door de toenemende vergrijzing zien we ook dat de vervoersbehoefte zal toenemen zodat inwoners langer thuis kunnen blijven wonen. De rol van kleinschalig vervoer zoals Omnibuzz, Wensbus of ANWB AutoMaatje is voor deze inwoners van groot belang. Wel zien we dat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer onder druk staat - en het laten rijden van niet-drukbezette buslijnen is een dure aangelegenheid. Daardoor schuilt ook het gevaar dat het openbaar vervoer in de toekomst zal verschraken.

Tot slot zien we dat er nog geen Handboek Openbare Ruimte is voor onze gemeente en er dus geen duidelijke richtlijnen zijn voor fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte. Voor de zelfredzaamheid van onze inwoners is het echter essentieel dat al onze inwoners - ook degene met een fysieke of mentale beperking - veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Raakvlakken met andere programma's

- Een goed openbaar vervoersysteem en toegankelijke fietspaden zijn essentieel voor toegankelijke mobiliteit voor iedereen. Er zit daarom ook op meerder vlakken overlap met de andere programmalijnen. In deze programmalijn richten we ons vooral op de toegankelijkheid van mobiliteit voor de kwetsbaardere groepen en een openbaar vervoersysteem dat passend is bij de behoeften van onze gemeente



2. Het toekomstbeeld van Horst aan de Maas

Overkoepelende visie en ambities per programmaliijn

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zetten we het toekomstbeeld voor Horst aan de Maas in het jaar 2040 uiteen. Waar willen we naartoe voor een bereikbaar, leefbaar en duurzaam Horst aan de Maas (visie) en hoe willen we dat per thema bereiken (ambities)? De concrete ambities vormen de kapstok voor het uitvoeringsprogramma waar we de komende jaren aan gaan werken en geven richting aan de prioriteiten die we stellen.

De visie en ambities in deze programmalijnen mobiliteit zijn getoetst aan de ontwikkeling van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor deze programmalijnen, daarom houden we ook voor dit beleidsdocument het tijdspad 2040 aan.





2.2 Visie

Een goed mobiliteitssysteem biedt kansen voor de samenleving en zorgt ervoor dat al onze inwoners mee kunnen doen. Door je te verplaatsen kun je naar de sportclub, recreëren en boodschappen doen. En een goede bereikbaarheid voor bedrijven zorgt voor een bloeiende economie en voldoende werkgelegenheid voor onze inwoners. Een goed werkend mobiliteitssysteem voorziet dus in de mobiliteitsbehoeften van onze inwoners en ondernemers.

Tegelijkertijd zien we, zoals in het voorgaande hoofdstuk beschreven, ook dat **overmatige mobiliteit** een negatieve impact kan hebben op onze leefomgeving. Dit geldt vooral voor de automobilititeit. Autoverkeer en geparkeerde auto's leggen druk op de openbare ruimte, zowel in onze kernen als ook rondom de toeristische trekpleisters, en hebben impact op de bereikbaarheid van onze gemeente.

Daarnaast heeft automobilititeit een steeds grotere negatieve impact op de leefomgeving, luchtkwaliteit, geluid en klimaat.

Aan de andere kant zien we een **tekort aan mobiliteit**. Zo zijn niet alle voorzieningen en kernen in onze gemeente goed ontsloten met het openbaar vervoer. En de veiligheid van fietsers blijft een aandachtspunt waardoor onze inwoners minder snel op de fiets stappen. Dat leidt tot de vraag: kan iedereen in onze gemeente meedoen? De vervoersalternatieven die we bieden moeten zich niet alleen richten op mensen die al onderweg zijn, maar juist ook op de mensen die nog niet onderweg zijn maar dit wel willen. Wanneer bepaalde groepen door een tekort aan mobiliteit niet mee kunnen doen in de samenleving, spreken we van mobiliteitsarmoede.



Horst aan de Maas in balans

In Horst aan de Maas gaan we voor **balans**. We voorkomen dat overmatige mobiliteit de bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk zet en schade veroorzaakt aan de leefomgeving. Hiervoor zetten we in op duurzame vervoersmethoden en verminderen we de autoafhankelijkheid. Voor inwoners, bedrijven én toeristen. Daarnaast bestrijden we de mobiliteitsarmoede zodat al onze inwoners met de samenleving mee kunnen doen en zo lang mogelijk zelfredzaam blijven. Hiervoor zetten we in op hebben (is er voldoende mobiliteit aanwezig), kunnen (heeft de gebruiker de vaardigheden om gebruik te maken van de beschikbare middelen), durven (voelt de gebruiker zich veilig en vaardig genoeg) en willen (heeft de gebruiker motivatie).

Om dit te bereiken besteden we onze beperkte middelen op de juiste manier en aan de juiste projecten. Dat betekent dat we keuzes moeten maken en prioriteiten moeten stellen. Maar ook dat we inzetten op de **samenredzaamheid** van onze inwoners. De kracht van onze gemeente zit in de hechte gemeenschappen en inwoners die elkaar helpen. We stimuleren daarom ook dat medebewoners elkaar helpen in sociale initiatieven om de mobiliteit in de gemeente te vergroten. In de onderstaande paragrafen behandelen we per thema hoe we concreet de balans in ons mobiliteitssysteem gaan bereiken, welke ambities onze prioriteit hebben en hoe we inzetten op de samenredzaamheid van onze gemeente.



2.3 Ambitie programmaliijn A: prettig klimaat in de woonkernen

Beleidsdoel: Er is minder (overlast van) doorgaand auto- en vrachtverkeer in de woonkernen

De leefomgeving in onze woonkernen staat onder druk door de grote hoeveelheid autoverkeer. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat gebiedsontsluitingswegen dwars door de kernen lopen, waardoor zowel auto- als vrachtverkeer met een bestemming elders door de kernen rijdt. Ook zien we veel autoafhankelijkheid onder onze inwoners. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat er niet altijd hoogwaardige alternatieven beschikbaar zijn: in een aantal van de kleinere kernen rijdt geen lijnbus (hebben). Ook geven onze inwoners aan zich niet altijd veilig te voelen op de fiets (durven), terwijl de fiets zeker op kortere afstanden een goed alternatief is voor de auto.

Ons doel is dan ook dat er in 2040 minder overlast is van doorgaand auto- en vrachtverkeer dat door de woonkernen rijdt. We ontmoedigen doorgaand verkeer door de snelheidslimiet op gebiedsontsluitingswegen in de kernen te verlagen en knippen aan te leggen. Ook maken we alternatieven voor de auto aantrekkelijker: bewoners kunnen de dagelijkse voorzieningen veilig en comfortabel bereiken met de fiets. En we lobbyen voor betere ov-verbindingen zodat onze bewoners en bezoekers minder snel in de auto zullen stappen. Daarnaast gaan we beter om met onze schaarse ruimte en creëren daarom een passende parkeersituatie. Concreet ziet dat er als volgt uit:

- De snelheid op gebiedsontsluitingswegen door de kernen waar mogelijk verlagen naar 30 km/u;
- We ontmoedigen doorgaand (zwaar) vrachtverkeer door de kernen waar mogelijk;
- We beoordelen vergunningsaanvragen voor uitbreiding van bedrijven in relatie tot wat de omgeving aan kan. Indien de gevraagde uitbreiding leidt tot een toename van zwaar verkeer, beoordelen we of de omgeving dit kan dragen of dat er mogelijk aanpassingen wenselijk zijn in de omgeving om dit mogelijk te maken.
- Fiets- en voetpaden in de kernen richten we in conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig;
- We lobbyen voor betere ov-voorzieningen bij nieuwbouwontwikkelingen; we streven dat iedere nieuwbouwlocatie vanaf dag één een ov-halte op 400 meter afstand heeft;
- We lobbyen voor betere busverbindingen tussen de kernen, met lijnbus of belbus;
- We onderzoeken in regionaal verband of hubs kunnen bijdragen aan een verandering in vervoerswijzekeuze en of deelsystemen (bij nieuwbouwontwikkelingen) het autogebruik kunnen verminderen;
- Parkeerplaatsen leggen we klimaatadaptief aan (o.a. grastegels);
- Overbodige parkeerplaatsen vormen we om naar groen, spelen of waterberging.



2.4 Ambitie programmaliijn B: aantrekkelijk vestigingsklimaat

Beleidsdoel: Belangrijke economische gebieden zijn bereikbaar via de gewenste routes en modaliteiten (fiets / ov)

Om onze bruisende economie te behouden, werkgelegenheid in de gemeente te verschaffen en uitstroom van inwoners te voorkomen, is het van belang dat onze gemeente een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft. Maar deze bedrijvigheid heeft ook een keerzijde: we zien dat een grote hoeveelheid vracht- en landbouwverkeer door de woonkernen rijdt. Dit zorgt voor potentieel onveilige situaties met fietsers en voetgangers en legt druk op onze wegen en kernen. Maar op dit moment zijn er nog weinig snelle en aantrekkelijke alternatieve routes voor vracht- en landbouwverkeer. Ook de bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een aandachtspunt. Werknemers van bedrijventerreinen hebben weinig ov-mogelijkheden naar werk (hebben) en de fietsafstanden zijn groot (willen). Dit betekent dat de bedrijventerreinen onvoldoende bereikbaar zijn voor degenen die geen auto kunnen of willen rijden, en dus niet al onze inwoners gebruik kunnen maken van de beschikbare werklocaties in onze gemeente.

Daarom hebben we de doelstelling dat al onze belangrijke economische gebieden bereikbaar zijn via de gewenste routes en modaliteiten. De gewenste routes voeren zo min mogelijk door de woonkernen én zijn efficiënt voor het vracht- en landbouwverkeer. De gewenste modaliteiten zijn duurzaam en voor iedereen toegankelijk, zoals fiets en ov. In programma 1 hebben we vrachtverkeer ontmoedigd door de woonkernen te reizen; in dit programma zetten we in op het verbeteren van de alternatieve routes via de rijkswegen en het verminderen van knelpunten op de op- en afritten. Ook zetten we in op het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen: in 2040 gaan werknemers zo veel mogelijk per fiets of met het openbaar vervoer naar hun werk. Concreet ziet dit er als volgt uit:

- We verbeteren het fietsnetwerk en leggen doorfietsroutes tussen de woonkernen en bedrijventerreinen waar deze er nog niet zijn;
- We verbeteren de overstapmogelijkheden bij station Horst-Sevenum, en verbeteren de aansluiting van trein naar bus;
- We volgen nauwlettend de ontwikkelingen rondom de IC van Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, en lobbyen voor het behoud van de intercity status van station Horst-Sevenum;
- We starten een werkgeversaanpak om fiets en ov gebruik te stimuleren;
- We verbeteren de aansluitingen op de A73 Horst Noord.





2.5 Ambitie programmaliijn C: veilig en toegankelijk buitengebied

Beleidsdoel: Er is in het buitengebied een goede balans tussen recreatief-, landbouw-, vracht- en alledaags fiets- en autoverkeer

De toegankelijkheid en veiligheid van het buitengebied staan onder druk. Zo zien we dat de Peelbergen grote aantallen toeristen trekt die de bereikbaarheid voor bewoners in het gedrang brengt. We verwachten dat de recreatieve sector tot 2040 groeit en wij verwelkomen deze ontwikkeling, maar dit zorgt er ook voor dat de druk alleen maar toeneemt. Daarnaast zien we in het buitengebied ook dat het vracht- en landbouwverkeer veelal de weg deelt met kwetsbare fietsers en voor potentieel verkeersonveilige situaties zorgt.

Daarom is onze doelstelling gericht op de balans tussen de verschillende soorten verkeer in het buitengebied. Recreatief-, vracht- en landbouwverkeer hebben allen een belangrijke functie voor onze economie en mogen, vanzelfsprekend, aanwezig zijn in het buitengebied. Wél zorgen we ervoor dat het buitengebied toegankelijk en veilig blijft voor bewoners. Om dit te bereiken verlagen we de snelheid van vrachtverkeer. Daarnaast verminderen we de menging van kwetsbare verkeersdeelnemers (recreatieve fietsers, schoolgaande fietsers, forenzen te fiets) met groot en zwaar vracht- en landbouwverkeer op de weg. Zo wordt en blijft fietsen in het buitengebied een veilig, logisch en aantrekkelijk alternatief voor de auto. Daarnaast stimuleren we bezoekers van de Peelbergen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Zo reizen toeristen duurzaam naar de Peelbergen en blijft de omgeving toegankelijk voor bewoners. Tot slot geven we ook het recreatieve verkeer de ruimte in onze gemeente door middel van nieuwe recreatieve fiets- en wandelroutes. Zo behouden en versterken we onze bloeiende recreatieve sector. Concreet ziet dit er als volgt uit:

- We zorgen dat vrachtverkeer zo snel mogelijk via de snelwegen rijdt (zie programma 1 en 2);
- Voor de wegen in het buitengebied, waar nu 80 gereden mag worden, volgen we de landelijke ontwikkelingen en brengen de snelheid waar mogelijk terug naar 60 km/u;
- Fietspaden in het buitengebied richten we in conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, veelgebruikte routes voor forenzen en scholieren worden waar mogelijk vrijliggende fietspaden;
- We stimuleren ov-gebruik onder bezoekers van de Peelbergen, en met name Toverland, om de druk op de wegen te verminderen;
- We werken aan recreatieve fiets- en looproutes door de gemeente, de verbinding in het westen richting de Peel en in het oosten naar en over de Maas





2.6 Ambitie programmaliijn D: veilige en gezonde mobiliteit

Beleidsdoel: minder verkeersslachtoffers waardoor de ervaren en bewezen veiligheid toeneemt en meer bewoners zich te fiets of lopend willen verplaatsen

Nog altijd stappen veel van onze inwoners in de auto en zijn hier ook van afhankelijk. Dit terwijl de (elektrische) fiets voor afstanden tot 15 km vaak een goed alternatief is. Fietsen en lopen zijn bovendien alternatieven die het welzijn, de gezondheid en onafhankelijkheid van onze inwoners kunnen bevorderen. Wel zien we dat de verkeersveiligheid een aandachtspunt is voor veel inwoners van onze gemeente.

In 2040 zijn onze wegen binnen en buiten de kernen veilig en stapt iedere inwoner met vertrouwen op de fiets (durven). We werken risicogestuurd aan verkeersveiligheid, zorgen voor gescheiden stromen voor de fietser en gemotoriseerd verkeer, verbeteren schoolroutes en verlagen de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Ook schenken we aandacht aan de groeiende groep ouderen die dankzij de fiets langer mobiel blijven en ondersteunen dat zij hier langer gebruik van kunnen maken. Bijvoorbeeld door het opzetten van acties gericht op veilig fietsen, zoals fietslessen en het stimuleren van spiegels op de fiets (kunnen, durven). Tot slot, in het kader van gezonde en duurzame mobiliteit, vergeten we ook de elektrische auto niet en vergroten ons laadpalennetwerk. Concreet ziet dit er als volgt uit:

Samen met onze partners werken we aan 0 verkeersslachtoffers.

Het Rijk, de provincie Limburg én Trendsportal hebben zich allen aan een ambitieuze doelstelling verbonden voor verkeersveiligheid: gaan voor 0 verkeersslachtoffers. Samen met onze partners van Trendsportal en de provincie werken ook wij aan deze missie. We volgen hiermee de proactieve, risicogestuurde aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2030) is ingezet. Dit is een nieuwe weg ten opzichte van het reactieve beleid dat de afgelopen jaren is toegepast.

- We verbeteren de objectieve en subjectieve veiligheid van risicolocaties conform de risicoanalyse en uitvoeringsagenda Horst aan de Maas (2021);
- We investeren in campagnes rondom verkeersveiligheid;
- We richten onze fiets- en voetpaden in conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig (zie ook programma 1 en 3);
- We werken samen met scholen aan verkeersveiligheid voor scholieren, veilige schoolroutes en meer ruimte voor voetganger en fiets bij het halen en brengen;
- We hanteren waar mogelijk 30 km/u als nieuwe norm in de woonkernen; 50 km/u is alleen acceptabel als er vrijliggende fietspaden zijn (zie programma 1);
- We werken aan de transitie naar zero-emissie brandstoffen;
- We werken verder aan het uitrollen van ons laadpalennetwerk;





2.7 Ambitie programmaliijn E: toegankelijke mobiliteit voor iedereen

Beleidsdoel: Iedereen kan voorzieningen zelf of samen bereiken

Mobiliteit is een behoefte die iedereen heeft en is essentieel om zelfstandig te kunnen functioneren. Tegelijkertijd zien we dat de gemeente Horst aan de Maas kwetsbaar is voor mobiliteitsarmoede. De opties voor het openbaar vervoer zijn beperkt, senioren zonder wmo-indicatie hebben beperkte opties en veel voorzieningen verdwijnen uit de dorpen. Voor inwoners die geen auto hebben en deze niet meer kunnen gebruiken, kan dit leiden tot mobiliteitsarmoede. Dit zijn ouderen, maar ook inwoners met een beperking, en in sommige gevallen arbeidsmigranten die niet over een eigen auto beschikken. Met als gevolg sociaal isolement of het niet meer mee kunnen doen in de samenleving (werk, zorg, onderwijs).

Wij willen vervoersarmoede bestrijden en hebben daarom de doelstelling dat iedereen voorzieningen zelf óf samen kan bereiken. Samen, omdat we in onze gemeente hechte gemeenschappen kennen waar inwoners elkaar helpen. Daarom stimuleren en faciliteren we (vrijwillige) collectieve vervoersalternatieven als gemeente. Maar ook zorgen we ervoor dat iedere inwoner zo lang mogelijk zelf kan verplaatsen, ongeacht beperkingen, leeftijd of portemonnee. Bij voorkeur te fiets of lopend, maar ook zelfstandig met het openbaar vervoer. Concreet ziet dit er als volgt uit:

- We brengen in de kernen de toegankelijkheid voor voetgangers in kaart (ook met rolstoel, rollator, scootmobiel of kinderwagen) en pakken knelpunten op trottoirs en in het specifiek voetgangersoversteekplaatsen aan;
- We sluiten aan bij het landelijke programma Doortrappen voor veilig en langer fietsen voor ouderen;
- We zetten ons werk van de afgelopen jaren voort en gaan nog actiever aan de slag met 'Kom mee op weg'. Dit is het ov-ambassadeurs project dat door Trendsportal wordt georganiseerd;
- We faciliteren maatschappelijke partners en marktpartijen die diverse vormen van (collectief) deelvervoer willen organiseren;
- We faciliteren initiatieven uit de samenleving zoals ANWB-AutoMaatje, wensbus, etc;
- We streven ernaar om het ov zo betaalbaar en toegankelijk mogelijk te krijgen voor iedereen; we gaan in gesprek met de provincie over ritprijzen en ondersteunen inwoners die zelf niet met de bus durven of kunnen reizen door inzet van o.a. OV-ambassadeurs.





Beleidsdoel A:
Er is minder (overlast van) doorgaand auto- en vrachtverkeer in de woonkernen



Beleidsdoel B:
Belangrijke economische gebieden zijn bereikbaar via de gewenste routes en modaliteiten (fiets / ov)



Beleidsdoel C:
Er is in het buitengebied een goede balans tussen recreatief-, landbouw-, vracht- en alledaags fiets- en autoverkeer



Beleidsdoel D:
minder verkeersslachtoffers waardoor de ervaren en bewezen veiligheid toeneemt en meer bewoners zich te fiets of lopend willen verplaatsen



Beleidsdoel E:
Iedereen kan voorzieningen zelf of samen bereiken

3. Uitvoeringsprogramma

3.1 Inleiding

In dit uitvoeringsprogramma leest u welke projecten we de komende jaren gaan uitvoeren om invulling te geven aan onze mobiliteitsvisie en wat hiervoor nodig is aan maatregelen, budget en stakeholders. Ieder project wordt op een los projectblad gepresenteerd. Dit uitvoeringsprogramma laat zien dat we een nieuwe weg zijn ingeslagen met mobiliteit binnen de gemeente Horst aan de Maas. We werken aan de nieuwe balans, waarbij we een transitie maken van het traditionele auto-denken naar een duurzaam, gezond, leefbaar en eerlijk mobiliteitssysteem. De projectbladen op de volgende pagina's zijn dan ook gevuld met projecten die dit nieuwe denken ondersteunen, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit, vergroten van verkeersveiligheid en verminderen van hinder.

Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt op de tweede plek. Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht meer is voor beheer en onderhoud in Horst aan de Maas, of dat we lopende infrastructurele projecten stopzetten. Maar we hebben geen oneindig budget beschikbaar, waardoor infrastructurele aanpassen vaak (te) kostbaar zijn. De komende jaren zal onze aandacht en het geld in de eerste plek gaan naar het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem, en minder naar infrastructurele maatregelen. Wel maken we op infrastructureel gebied af wat er al loopt en houden we de basis op orde met goed beheer en onderhoud. Op de laatste projectbladen in dit uitvoeringsprogramma leest u met welke projecten we dit doen.

Grote thema's binnen de gemeente Horst aan de Maas

Een aantal thema's die actueel zijn binnen de gemeente Horst aan de Maas, zijn niet makkelijk op te lossen. Voor deze complexere vraagstukken moeten we de komende jaren onderzoek uitvoeren en de impact van maatregelen evalueren op zowel mobiliteit als ook andere aspecten, zoals natuur, inclusiviteit, ruimte en economie. In dit uitvoeringsprogramma werken we al wel de beleidslijnen uit om tot goed onderbouwde oplossingen voor deze vraagstukken te komen. Naast de projecten die in dit uitvoeringsprogramma worden gepresenteerd, vindt u ook themabladen terug waarin leest u welke vraagstukken spelen en welke keuzes hierin zijn gemaakt (te herkennen aan een titelkop startend met 'thema: ...'). Deze dienen ter verdieping op de keuzes die zijn gemaakt voor dit uitvoeringsprogramma en geven extra achtergrondinformatie bij de projectbladen.

Doel en detailniveau van dit uitvoeringsprogramma

Dit uitvoeringsprogramma geeft handvatten voor projecten waar we de komende jaren aan gaan werken binnen onze gemeente. Waar gaan we aan werken, welke stappen moeten we daarvoor zetten en hoeveel budget hebben we hiervoor nodig. Niet ieder project is op een gelijk detailniveau uitgewerkt; voor sommige projecten is eerst een inventarisatie van de huidige situatie nodig voordat concrete vervolgstappen bepaald kunnen worden. Gedurende de uitvoering van deze projecten zullen vervolgstappen steeds concreter worden. Enkele projecten die al in de planning staan, zijn als voorbeeld in dit uitvoeringsprogramma benoemd. Jaarlijks zal besloten worden aan welke projecten invulling en budget wordt besteedt.

Thema: Wat is verkeershinder en hoeveel is acceptabel?

Dagelijks ontvangen we meldingen van bewoners die te maken hebben met verkeershinder. Veel van deze meldingen gaan over de drukte op de weg en de impact die het heeft op de dagelijkse gang van zaken:

- te druk op de weg
- teveel vrachtverkeer
- teveel landbouwvoertuigen
- parkeren op de stoep
- moeite met oversteken
- drukte bij halen/brengen van kinderen bij school
- sluipverkeer
- de auto kan niet voor de deur staan

Toenemende verkeersdrukke

Het wordt steeds drukker. Veel mensen hebben een tweede auto, we worden ouder en rijden langer door, jongeren hebben eerder een auto en we rijden met zijn allen steeds meer kilometers. Daarnaast is Nederland een distributieland, consumeren we steeds meer en hebben we intensieve landbouw en bedrijvigheid binnen onze gemeente. Daardoor neemt ook het vrachtverkeer toe.

Ook gedragen we ons niet goed in het verkeer. We rijden regelmatig te hard, er wordt steeds meer door rood licht gereden, we parkeren even snel op de stoep voor een vlugge boodschap, we moeten de kinderen met de auto naar school brengen, enzovoort. Kortom, iedereen voelt dat verkeer hinder oplevert, maar we zijn ook allemaal voor een klein deel de veroorzaker.

Als we mobiliteit blijven beschouwen als een probleem waar we technische oplossingen voor moeten bedenken, komen we niet verder. We zullen het collectieve gedrag moeten veranderen en dat is best moeilijk. We zullen dus ook deels moeten accepteren dat het drukker wordt op de weg en dat de overheid daar niet altijd pasklare oplossingen voor heeft. Omleidingen en afsluitingen kunnen een probleem oplossen in straat A, maar waarschijnlijk gaat het verkeer dan van straat B en C gebruik maken. Daarmee is het probleem niet opgelost maar verplaatst.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

We slaan de weg in naar een nieuwe manier van denken over mobiliteit. We richten ons niet langer slechts op het aanpassen van de infrastructuur, maar stimuleren actieve mobiliteit (lopen en fietsen), deelmobiliteit en openbaar vervoer. Als we een deel van de verplaatsingen per auto kunnen ombuigen naar die vervoersmiddelen, kunnen we een deel van de problematiek oplossen. Daarnaast zetten we in op gedragsbeïnvloeding en -verandering. We maken weggebruikers bewust van hun gedrag en de consequenties daarvan voor anderen.

Deze andere kijk op mobiliteit is leidend geweest in het opstellen van de projectbladen in dit uitvoeringsprogramma.

Projectbladen per programmalijn



A. Prettig klimaat in de woonkernen

Thema's:

- Thema: hoe gaan we de snelheid verlagen naar 30 km/u?
- Thema: hoe gaan we om met (zwaar) verkeer in en tussen kernen?

Projecten:

- Implementeren 30 km/u
- Netwerkkarta en verkeerscirculatieplan
- Fietsvoorzieningen in de kernen
- Toekomstbestendige parkeerplaatsen



B. Aantrekkelijk vestigingsklimaat

Projecten:

- Routing vrachtverkeer verbeteren
- Versterken positie station Horst-Sevenum



C. Veilig en toegankelijk buitengebied

Thema's:

- Thema: gaan we de snelheid buiten de bebouwde kom verlagen naar 60 km/u?

Projecten:

- Implementeren 60 km/u
- Bereikbaarheid Peelbergen en Toverland
- Verminderen raakvlakken met landbouwverkeer



D. Veilige en gezonde mobiliteit

Thema's:

- Thema: moeten bomen langs de weg verdwijnen omwille van verkeersveiligheid?
- Thema: hoe creëren we ruimte voor actieve mobiliteit?

Projecten:

- Risicoanalyse en uitvoeringsprogramma
- Verkeerseducatie
- Fietsnetwerk verbeteren
- Gezonde en veilige mobiliteit scholen
- Transitie naar zero-emissie (zones)
- Laadnetwerk



E. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

Thema's:

- Thema: is het huidige systeem van openbaar vervoer nog houdbaar?

Projecten:

- Kleinschalig ov
- Hubs en TOPs
- Handboek toegankelijke ruimte



Lopende projecten

- Trendsportal
- Lopende infrastructurele projecten



Projecten worden op projectbladen aangegeven als 'korte termijn' (binnen nu en 5 jaar); of 'middellange termijn' (tussen 5 en 10 jaar).



A. Prettig klimaat in de woonkernen

De leefomgeving in onze woonkernen staat onder druk door de grote hoeveelheid autoverkeer. Leefbare kernen bieden ruimte voor actieve mobiliteit, verblijven en ontmoeting. Ons doel is dat er in 2040 minder (overlast van) doorgaand auto- en vrachtverkeer door de woonkernen rijdt. Ook zijn kernen meer geschikt voor actieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, en is er minder verstening.

Projectbladen

Thema: hoe gaan we de snelheid verlagen naar 30 km/u?

Thema: hoe gaan we om met (zwaar) verkeer in en tussen kernen?

1. Implementeren 30 km/u
2. Netwerkaart en verkeerscirculatieplan
3. Fietsvoorzieningen in de kernen
4. Toekomstbestendige parkeerplaatsen



Thema: Hoe gaan we de snelheid binnen de bebouwde kom verlagen naar 30 km/u?

Binnen de verkeerswereld en daarbuiten is de laatste twee jaren discussie ontstaan over het terugbrengen van de snelheid binnen de bebouwde kom van 50 naar 30 km/u. De discussie startte met een motie in de Tweede Kamer waarin werd opgeroepen de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen om zo de verkeersveiligheid te vergroten. In april 2023 heeft het CROW een handreiking uitgebracht om gemeenten handvatten te bieden voor het verlagen van de snelheid binnen de bebouwde kom.

Voordelen en uitdagingen van de transitie naar 30 km/u binnen de bebouwde kom

Maatschappelijk gezien zijn er zes redenen te noemen waarom het verlagen van de snelheid op meer wegen binnen de bebouwde kom van belang is:

- 1. Verkeersveiligheid:** bij een lagere snelheid neemt de kans op letsel of overlijden aanzienlijk af, met name bij fietsers en voetgangers;
- 2. Actieve mobiliteit:** door een lagere snelheid worden fietsen en wandelen aantrekkelijker gemaakt als gezond alternatief;
- 3. Milieu:** de lagere snelheid levert minder geluid op en de luchtkwaliteit verbetert;
- 4. Ontwikkelingen in de kernen:** we hebben een grote woningbouwopgave en de extra mobiliteit kan met een lagere snelheid beter worden opgevangen.
- 5. Duurzaamheid:** er ontstaat meer ruimte voor maatregelen die bijdragen aan de klimaatadaptatie zoals minder verharding, meer groen. De CO2 uitstoot zal niet veel veranderen;
- 6. Sociale inclusie:** er komt meer ruimte in de kernen, de oversteekbaarheid verbetert en er is sprake van minder verkeershinder.

Met de invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom is het noodzakelijk om de wegen waar de snelheid wordt verlaagd opnieuw vorm te geven. Een vraag die hierbij speelt, is of we de wegen eerst moeten inrichten als 30 km/u, of dat we zonder aanpassingen 30 km/u instellen. De eerste optie is uiteraard de beste, maar kost ook veel tijd en geld. Dat hebben we gezien bij de inrichting van 30 km wegen vanuit Duurzaam Veilig. Dit startte begin jaren 90; nog steeds zijn niet alle woonwijken conform die uitgangspunten ingericht.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

Bij het opstellen van de nieuwe wegcategorisering hanteren we het principe '30, tenzij...'. Dit betekent dat we binnen de bebouwde kom 30 km/u hanteren tenzij 50 km/u noodzakelijk is voor de ontsluitende functie van een weg. We verwachten deze wegcategorisering begin 2025 vast te stellen. We kiezen ervoor om 30 km/u vervolgens in te voeren op de wegen zoals we die in de wegcategorisering aangewezen hebben, zonder dat we de infrastructuur eerst op orde brengen.

De keerzijde van het doorvoeren van 30 km/u zonder infrastructurele aanpassingen is dat het Openbaar Ministerie niet handhaaft op snelheidsovertredingen wanneer de weginrichting niet past bij de maximumsnelheid. Bovendien heeft het OM op dit moment geen handhavingskader voor 30 km/u wegen. Dat betekent dat er geen flitskasten langs deze wegen geplaatst kunnen worden. Pas als de weginrichting aansluit bij de gewenste maximale snelheid én het OM een handhavingskader hiervoor heeft, kan er gehandhaafd worden.

Desondanks kiezen we ervoor op deze wijze 30 km/ op korte termijn in te stellen. Dit omdat leefbare en verkeersveilige kernen hoge prioriteit heeft en we niet kunnen wachten tot alle wegen infrastructureel zijn aangepast. Voorafgaand aan het invoeren van 30 km/u communiceren we naar de inwoners dat de maximale snelheid gaat veranderen. Met behulp van snelheidsmetingen monitoren we het effect van het instellen van 30 km/u.

Vervolgens zullen we in de komende jaren stap voor stap de infrastructuur in orde maken. Voor de wegen met een ontsluitende functie en 30 km/u gebruiken we de publicatie van het CROW met een overzicht van de inrichtingskenmerken.

Thema: Hoe gaan we om met (zwaar) verkeer in en tussen kernen?

De Gemeente Horst aan de Maas heeft een wegenstructuur die deels is ontstaan op oude structuren, waarbij 'van kerktoeren tot kerktoeren' werd gereden. Dat betekent dat al het verkeer via de kortste route maar ook dwars door het dorp gaat. Met de huidige verkeersdruk zorgt deze oude structuur voor veel verkeershinder en dus een dilemma waarmee we worstelen. Simpelweg een verkeersbord neerzetten is niet voldoende om de verkeershinder adequaat aan te pakken.

In de dorpen wordt de hinder gevoeld. In de kernen Sevenum is duidelijk dat er een aanzienlijk deel zwaar verkeer rijdt, zowel landbouwverkeer als ook (grote) vrachtwagens. Uit onderzoeken blijkt dat het meeste verkeer lokaal is. Er is weinig sprake van sluipverkeer (verkeer dat geen bestemming binnen de gemeente heeft) maar er is wel veel verkeer dat door andere dorpen rijdt voor een bestemming binnen de gemeente. Voor die dorpen betreft het dan doorgaand verkeer. Welke maatregelen kunnen we treffen om hier iets tegen te doen?

Mogelijke maatregelen en de mate waarin ze effect hebben:

1. Aanleggen rondwegen. De aanleg van een nieuwe rondweg kan in een aantal gevallen een oplossing zijn. Maar rondwegen hebben impact op onze beschikbare ruimte en op de natuur. Bovendien zijn dit kostbare maatregelen en leiden ze vaak alleen maar tot meer autoverkeer. Rondwegen kunnen hierdoor veel discussie veroorzaken en zijn lange trajecten, soms wel 20 jaar. Dit is dus geen korte termijn oplossing.
2. Afsluiten van routes (het aanbrengen van een 'knip') Dit is een maatregel die lokaal een probleem oplost, maar altijd zal leiden tot een verplaatsing van verkeer naar andere locaties. De bron wordt namelijk niet aangepakt en er ontstaat een waterbed-effect. Wel kan het in een dorpskern lokaal de situatie verbeteren: door een route onaantrekkelijker te maken voor gemotoriseerd verkeer, wordt deze route aantrekkelijker voor fietsen en lopen. Echter zijn er in Horst aan de Maas weinig alternatieve routes die niet door een dorpskern lopen en zal een knip in de ene kern vaak leiden tot meer verkeer in een andere kern. Daarom zien we het afsluiten van routes niet als een grootschalige oplossing om de overlast van vrachtverkeer in onze gemeente aan te pakken.

3. Voorkeursroutes instellen. Simpelweg voorkeursroutes op verkeersborden aangeven heeft een beperkt effect. De navigatieapparatuur in de auto is immers zo goed ontwikkeld dat deze vaak blindelings door de weggebruiker gevolgd wordt, ook als verkeersborden een andere route aangeven. Wel biedt het aanpassen van kaarten in de navigatiesystemen kansen.
4. Maatregelen treffen voor specifieke locaties en tijden. Op dit moment gelden venstertijden voor laden en lossen in het centrumgebied van Horst. Daarnaast kunnen we ook dergelijke afspraken maken rondom specifieke locaties en momenten, zoals schoolomgevingen tijdens begin- en eindtijden van de school. Als op deze momenten de schoolomgeving vrij is van zwaar verkeer en ander autoverkeer (inclusief halen en brengen door ouders) is dat een grote winst voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.
5. Netwerken zwaar verkeer. Een goede optie is het definiëren van netwerkkaarten voor vrachtverkeer en landbouwverkeer, inclusief lokale maatregelen zoals hierboven benoemd. Hierbij moeten we streven naar een zo groot mogelijke leefbaarheid in de kernen. Daarbij kunnen we afspraken maken tussen transporteurs, scholen, etc.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

In zekere mate moeten we accepteren dat het verkeer steeds drukker wordt. Bedrijven zijn nou eenmaal noodzakelijk om onze economie op peil te houden, en ook zelf als bewoners pakken we nog altijd vaak de auto. Wel treffen we maatregelen om de grootste knelpunten te verminderen. We stellen netwerkkaarten voor zwaar verkeer op en beoordelen bij nieuwe vergunningsaanvragen kritisch wat de omgeving aan kan en/of welke aanpassingen nodig zijn om de eventuele toename van zwaar verkeer op te vangen.

In de netwerkkaarten leggen we – in samenspraak met lokale transporteurs – afspraken vast wat de gewenste routes zijn voor zwaar verkeer en welke locaties vermeden worden. Onderdeel hiervan is ook het maken van afspraken op specifieke locaties en knelpunten, zoals scholen. In principe maken we geen afsluitingen, omdat daarmee alleen problemen worden verlegd maar niet opgelost. Op de lange termijn brengen we ook verschillende varianten in beeld die overlast kunnen verminderen, zoals rondwegen.



Implementeren 30 km/h



Doel en beleidslijn

Om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers kiezen we voor 30 km/u binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat straten 50 km/u blijven waar nodig maar 30 km/u wordt ingesteld waar het mogelijk is. We kiezen ervoor om het principe '30 km/u tenzij...' door te voeren vooruitlopend op grootschalige herinrichting.



Maatregelen

- **Opstellen wegcategorisering:** in de nieuwe wegcategorisering spreken we de intentie uit om '30 km/u tenzij...' binnen de bebouwde kom te implementeren in onze gemeente en maken we een keuze welke wegen afgewaardeerd worden. Dit doen we in goed overleg met onder andere politie en Arriva.
- **Implementeren:** we voeren 30 km/u in op de straten die volgens de nieuwe wegcategorisering geschikt zijn om af te waarderen. Dit betekent dat we alleen bebording en markeringen op de weg aanpassen. Gelijktijdig communiceren we dit ook naar de inwoners van Horst aan de Maas en bestuurders om de gedragsverandering te realiseren.
- **Monitoring voor implementatie 30 km/u binnen de bebouwde kom:** na implementatie van 30 km/u monitoren we de effecten op rijgedrag en evalueren de resultaten. Waar nodig passen we de implementatiewijze aan.



Stakeholders

- Busvervoerder (Arriva)
- Busvervoerder (Arriva)
- Hulpdiensten
- Politie, vanuit handhaving
- Andere gemeenten
- Burgers (participatietraject, evaluaties)



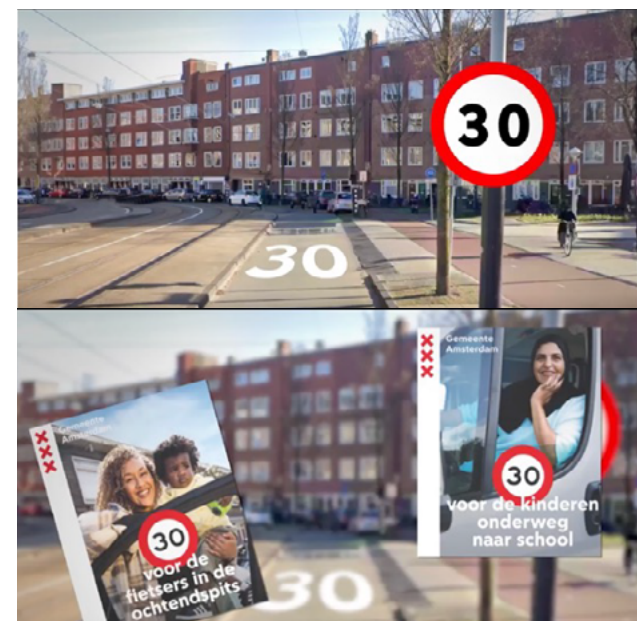
Kostenindicatie

- Opstellen wegcategorisering en implementatieplan: inzet interne FTE
- Implementeren, inclusief gedrags- en communicatiecampagne: €20.000,-
- Monitoring: €30.000,-



Planning

- Vaststellen wegcategorisering : 2025
- Implementeren: vanaf 2026
- Monitoring: vanaf 2026



Een voorbeeld uit Amsterdam van de 'sobere aanpak' door middel van enkel het plaatsen van bebording en een bijbehorende campagne.



Korte termijn

Netwerkkkaart en verkeerscirculatieplan



Doel en beleidslijn

Autoverkeer – en met name zwaar verkeer – uit de kernen weren is een complexe opgave. Rondwegen worden vaak als oplossing genoemd, maar zijn in de praktijk kostbare maatregelen, met lange trajecten en veel discussie. Daarom wachten we niet op dergelijke onzekere oplossingen, maar treffen op de korte termijn maatregelen die in de kernen de leefbaarheid vergroot. De eerste stap is het verkrijgen van inzicht in huidige stromen en knelpunten. In Sevenum en het oosten van de gemeente hebben we al veel inzicht in het doorgaand verkeer. Dit doen we ook voor de andere kernen. Vanuit dit vertrekpunt werken we netwerkkkaarten uit voor zwaar verkeer en landbouwverkeer, in overleg met lokale transporteurs en ondernemers. Hiermee leggen we de basis voor een uniforme aanpak tussen de verschillende kernen. Per kern stellen we vervolgens verkeerscirculatieplannen op met locatie- en tijdspecifieke maatregelen, zoals venstertijden rondom scholen en andere kwetsbare locaties.



Maatregelen

- **Kentekenonderzoek Horst en kernen in het westen van de gemeente:** in een kentekenonderzoek brengen we verkeersstromen, aantallen en soort verkeer, en herkomsten-bestemmingen in kaart.
- **Opstellen netwerkkkaart voor zwaar vrachtverkeer:** we stellen een netwerkkkaart op waar we samen met vertegenwoordiging van transporteurs knelpunten, (beperkingen in) routes en lokale maatregelen opstellen. Hierbij nemen we vastgesteld beleid, zoals de centrumvisie Sevenum, mee in de verkenning. * voor landbouwverkeer stellen we een apart landbouwnetwerk op, zie projectblad 'verminderen raakvlakken landbouwverkeer' in programmalijn C. * we stellen ook een fietsnetwerk op, zie projectblad 'fietsnetwerk verbeteren' in programmalijn D.
- **Opstellen verkeerscirculatieplan met locatie en tijdspecifieke maatregelen:** we brengen kritieke locaties in beeld, zoals scholen en winkelgebieden, waar we specifieke maatregelen treffen, waaronder venstertijden voor zowel zwaar verkeer als ook ander gemotoriseerd verkeer (incl. halen en brengen van schoolgaande kinderen). We zorgen ervoor dat deze maatregelen en schoolzones in de navigatie apps zijn opgenomen en dat hierover afspraken zijn gemaakt met ondernemers en transporteurs.



Stakeholders

- Vertegenwoordigers van lokale transporteurs en ondernemersverenigingen
- Vertegenwoordigers van scholen
- Hulpdiensten
- Dorpsraad Sevenum (momenteel actief met opstellen verkeerscirculatieplan Sevenum)
- Onderzoeksbureau voor kentekenonderzoek



Kostenindicatie

- Kentekenonderzoek: 30.000 euro
- Opstellen netwerkkkaart en verkeerscirculatieplannen: inzet interne FTEPlanning



Planning

Kentekenonderzoek: 2025
Netwerkkkaarten: 2025
Verkeerscirculatieplannen: 2025-2026



Fietsvoorzieningen in kernen en bij voorzieningen



Doel en beleidslijn

We willen alle kernen toegankelijker maken voor fietsers. Dit betekent goede fietspaden (zie programma 4), maar ook goede fietsvoorzieningen bij bestemming. Wanneer het gebruik van de fiets groeit, groeit ook de behoefte voor veilig stallen. Bovendien zorgen fietsparkeervoorzieningen ervoor dat er minder verrommeling in de openbare ruimte ontstaat. Bij het realiseren van fietsparkeerplekken is laadinfrastructuur een belangrijk aandachtspunt: het gebruik van de e-bike groeit nog steeds en zal met de relatief grote afstanden tussen kernen een belangrijke manier van verplaatsen zijn. Veilige fietsparkeerplekken met oplaadmogelijkheid zal steeds meer van belang worden. Tot slot hebben we aandacht voor veilige fietsparkeerplekken bij bushaltes, zodat ook bewoners die verder weg van een halte wonen met het openbaar vervoer kunnen reizen.



Maatregelen

- **Inventariseren fietsparkeerbehoefte:** we inventariseren de fietsparkeerbehoefte (huidige capaciteit, huidig gebruik, voorspeld gebruik en wensen gebruiker voor type voorzieningen) in de kernen Horst en Sevenum, bij alle bushaltes en bij station Horst-Sevenum.
- **Opstellen fietsparkeerplan:** in een fietsparkeerplan leggen we vast op welke locaties we fietsparkeerplekken uitbreiden (in pandig en maaiveldniveau; bewaakt en onbewaakt), verbeteren en hoe we veilige fietsparkeerplaatsen realiseren voor e-bikes, inclusief laadmogelijkheden. Waar mogelijk gebruiken we overbodige autoparkeerplaatsen om fietsparkeerplekken te realiseren. In de kernen zetten we in op in pandige en/of bewaakte fietsenstallingen.
- **Fietsparkeren integreren in de parkeernota:** op dit moment zijn er nog geen eisen voor fietsparkeren in de parkeernota. Dit passen we aan zodat ook bij nieuwe ontwikkelingen met de fiets rekening wordt gehouden.



Stakeholders

- provincie Limburg en busvervoerder Arriva (fietsparkeren bij bushaltes)
- ProRail (fietsparkeren bij station Horst-Sevenum)
- Afdeling openbare ruimte
- Fietzersbond



Kostenindicatie

- Onderzoek fietsparkeerplekken: 15.000 euro
- Fietsparkeerplan en integratie parkeernota: inzet interne FTE
- Realisatie fietsparkeerplan: p.m. (in samenwerking met provincie en ProRail)



Planning

- Onderzoek fietsparkeerbehoefte: 2025
- Fietsparkeerplan en integratie parkeernota: 2026
- Realisatie fietsparkeerplan: 2026 -2030



Toekomstbestendige parkeerplaatsen



Doel en beleidslijn

We zien een toenemende druk op de openbare ruimte die het prettige klimaat in de woonkernen in gevaar brengt. Autoparkeren speelt een belangrijke rol in deze toenemende druk. Parkeerplaatsen zijn vaak grijze, stenen vlaktes waar natuur geen kans heeft en het grondwater slecht wordt opgenomen. Bovendien zorgt verstening voor hittestress. Daarom zetten we allereerst in op het omvormen van parkeerplaatsen naar klimaatadaptieve varianten met bijvoorbeeld grasbeton en het omvormen van overbodige parkeerplaatsen naar groen, spelen of waterberging. In de toekomst kijken we ook naar mogelijkheden om parkeren actief terug te dringen. Wanneer parkeerplekken schaars zijn zullen bewoners wellicht minder snel de tweede auto aanschaffen en vaker voor alternatieven kiezen.



Maatregelen

- **Grijs eruit, groen erin:** we inventariseren overbodige parkeerplaatsen in Horst, Sevenum, America en Lottum (de kernen met de meeste hittestress) met een parkeerdrukmeting. Overbodige parkeerplaatsen vormen we om naar groen, spelen of waterberging.
- **Klimaatadaptieve parkeerplaatsen:** bij aanleg van nieuwe of onderhoud van bestaande parkeerplaatsen gebruiken we standaard grasbeton voor betere doorlaatbaarheid van regenwater. We hebben de ambities jaarlijks minimaal 10 parkeerplaatsen om te vormen.
- **Tegelwipactie:** jaarlijks organiseren we een tegelwipactie in de gemeente om bewustwording over verstening onder bewoners te creëren.
- **Nota parkeernormen actualiseren:** het gebruik van een mobiliteitsnorm in plaats van een parkeernorm kan een effectieve wijze zijn om parkeerplaatsen terug te dringen. We leren van andere gemeenten die dit al toepassen, en die van vergelijkbaar formaat en ligging zijn, tot welke effecten dit leidt. Wanneer we de nota parkeernormen gaan actualiseren, verkennen we de mogelijkheden om de parkeernormen te verbreden naar een mobiliteitsnorm waarbij we het naar het totaalpakket kijken van mobiliteitsoplossingen in plaats van enkel autoparkeren.



Stakeholders

- Bewoners
- Ondernemers
- Afdeling openbare ruimte en afdeling beheer



Kostenindicatie

- Parkeerdrukmeting: 25.000 euro
- Omvormen parkeerplaatsen: circa 2.500 euro per parkeerplaats
- Tegelwipactie: €10.000,-
- Nota parkeernormen actualiseren: 15.000 euro



Planning

- Parkeerdrukmeting: 2025
- Eenmalig omvormen parkeerplaatsen: aansluiten bij onderhoud en jaarlijks structureel aanpakken
- Tegelwipactie: jaarlijks
- Nota parkeernormen actualiseren: 2026



B. Aantrekkelijk vestigingsklimaat

Om onze bruisende economie te behouden, werkgelegenheid in de gemeente te verschaffen en uitstroom van inwoners te voorkomen, is het van belang dat onze gemeente een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft. Belangrijk onderdeel daarvan is een mobiliteitssysteem dat ervoor zorgt dat bedrijven hun goederen kunnen verplaatsen en dat mogelijkheden biedt aan werknemers op hun werkplek te komen – ook wanneer zij geen gebruik kunnen maken van een auto. En dit alles op een manier die zo min mogelijk impact heeft op de leefbaarheid van de gemeente.

Projectbladen

1. Routing vrachtverkeer verbeteren
2. Versterken positie station Horst-Sevenum

(In samenwerking met Trendsportal behouden we de werkgevers- en logistieke aanpak; dit staat omschreven onder lopende projecten achteraan dit uitvoeringsprogramma).

(Ook het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk tussen belangrijke economische bestemmingen en woonkernen is een belangrijk onderdeel van het realiseren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dit onderwerp wordt behandeld in hoofdstuk 4 Gezonde en veilige mobiliteit van dit uitvoeringsprogramma).





Routing vrachtverkeer verbeteren



Doel en beleidslijn

De gewenste routes voor vrachtverkeer voeren zo min mogelijk door de woonkernen én zijn efficiënt voor de ondernemers. Belangrijk onderdeel hiervan is het efficiënter omgaan met logistieke bewegingen. Daarom blijven we aangesloten bij de logistieke aanpak, waarin we samen met bedrijven onderzoeken op welke wijze ze hun transport efficiënter en duurzamer kunnen uitvoeren. Daarnaast zetten we in op goede routing voor vrachtverkeer en op het verminderen van knelpunten op de op- en afritten, zodat de gereden routes zo min mogelijk onnodige vertraging en vervuiling opleveren.



Maatregelen

- (uit programmalijn A, projectblad Netwerkkkaart en verkeerscirculatieplan)
Opstellen netwerkkkaart voor zwaar verkeer: we stellen een netwerkkkaart op waar we samen met vertegenwoordiging van transporteurs knelpunten, routes en lokale maatregelen opstellen.
- **Verbeteren op- en afritten naar A67 en A73:** we starten een lobby bij Rijkswaterstaat voor het verbeteren van de op- en afritten, naar voorbeeld van de samenwerking voor afslag 10 bij Horst Noord.
- **Ondersteunen logistieke aanpak Trendsportal:** er wordt geen structurele inzet verwacht van gemeenten voor de logistieke aanpak van Trendsportal. We kunnen wel een actieve bijdrage leveren door lokale bedrijven te koppelen aan de logistiek makelaar van Trendsportal. Daarom voeren we jaarlijks een inventarisatie uit welke bedrijven kunnen aansluiten bij deze aanpak.
- **Onderzoeken aparte route voor vrachtverkeer Broekhuizen - Lottum:** in februari 2024 is de motie 'verkeersveiligheid Maaskernen' aangenomen. Deze motie stelt een concrete oplossingsrichting voor om via deels bestaande wegen een alternatieve route te maken voor vrachtverkeer. Deze gaan we nader onderzoeken. Hierbij houden we rekening met impact op wandel- en fietsroutes.



Stakeholders

- Vertegenwoordigers van lokale transporteurs en ondernemersverenigingen
- Rijkswaterstaat
- Provincie Limburg
- Trendsportal
- Bewonerswerkgroepen



Kostenindicatie

- Geen investeringskosten noodzakelijk. Alleen interne inzet FTE
- Onderzoeks- en ontwerpkosten alternatieve route Maaskernen: 50.000 euro



Planning

- Onderzoek t.b.v. beantwoorden motie vrachtverkeerroute Broekhuizen – Lottum: 2025
- Netwerkkkaart: 2025
- Lobby Rijkswaterstaat: 2025
- Ondersteunen logistieke aanpak: doorlopend, jaarlijkse inventarisatie



Versterken positie station Horst-Sevenum



Doel en beleidslijn

Station Horst-Sevenum is een belangrijke verbinding voor onze gemeente, maar de intercity-status staat potentieel onder druk door de ambities op de verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Hoewel deze verkenning zich in een vroeg stadium bevindt, bestaat in enkele scenario's het risico dat door deze ontwikkeling de intercity status van Horst-Sevenum vervalst. Dat willen we voorkomen. Naast het volgen van deze ontwikkelingen, zetten we op de korte termijn in op het versterken van de huidige positie van het station. Dit doen we door de overstapmogelijkheden in kaart te brengen en waar mogelijk te verbeteren. Ook deelmobiliteit kan hierin een rol spelen.



Maatregelen

- **In stand houden intercity status Horst-Sevenum:** we volgen nauwlettend de ontwikkelingen rondom de IC van Eindhoven-Venlo-Düsseldorf en lobbyen wanneer nodig bij het rijk voor het in stand houden van de intercity status van station Horst-Sevenum
- **Knelpunten overstap trein-bus in kaart brengen:** in samenwerking met bedrijven en scholen inventariseren we knelpunten in de overstap van trein naar bus richting belangrijke bestemmingen in de gemeente (zoals Greenport en scholen) en voor de overstap van bus naar trein. Bij tijdgerelateerde knelpunten, zoals aansluiting op treintijden of starttijden van grote bedrijven, brengen we de gevonden knelpunten naar Arriva om samen te zoeken naar optimalisatie.
- **Hub Horst-Sevenum:** we monitoren ontwikkelingen rondom provinciale plannen van de hub Horst-Sevenum. We inventariseren de mogelijkheid om deelvervoer op het station te realiseren (zie ook het projectblad 'hubs en TOPs' in programma 5 Toegankelijke mobiliteit).
- **Herinrichting stationsomgeving:** we werken verder aan de herinrichting van de stationsomgeving. Het ontwerp hiervoor is op dit moment al gereed.



Stakeholders

- het Rijk
- Vervoerder Arriva
- Vertegenwoordigers van scholen en grote bedrijven
- provincie Limburg
- Trendsportal



Kostenindicatie

- Lobby IC status, hub Horst-Sevenum & overstap trein-bus: interne inzet FTE
- Onderzoek knelpunten: 10.000 euro



Planning

- IC status Horst-Sevenum: vanaf 2023, doorlopende inzet
- Knelpunten inventariseren: 2026
- Hub Horst-Sevenum: zie *projectblad Mobiliteitshubs*





C. Veilig en toegankelijk buitengebied

De toegankelijkheid en veiligheid van het buitengebied staan onder druk. Zo zien we dat de Peelbergen grote aantallen toeristen trekt die de bereikbaarheid voor bewoners in het gedrang brengt. Daarnaast zien we in het buitengebied ook dat het gemotoriseerde verkeer – waaronder ook vracht- en landbouwverkeer – veelal de weg deelt met kwetsbare fietsers en voor potentieel verkeersonveilige situaties zorgt. Onze ambitie is het realiseren van een buitengebied waarbij er voor iedere weggebruiker een veilige plek is en zowel bewoners als ook bezoekers alle bestemmingen goed kunnen bereiken.

Projectbladen

Thema: gaan we de snelheid buiten de bebouwde kom verlagen naar 60 km/u?

1. Implementeren 60 km/u
2. Bereikbaarheid Peelbergen en Toverland
3. Verminderen raakvlakken met landbouwverkeer

(veiligheidsknelpunten en de risicoanalyse worden behandeld in programmalijn D Gezonde en Veilige mobiliteit)



Thema: Gaan we de snelheid buiten de bebouwde kom verlagen naar 60 km/u?

De discussie over 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom, wordt ook gevoerd over de wegen buiten de bebouwde kom. Daar gaat de discussie over het veranderen van de norm van 80 km/u naar 60 km/u op gebiedsontsluitingswegen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Op dit moment is er nog geen officiële wegcategorie voor gebiedsontsluitingswegen met 60 km/u in het buitengebied. Wat dat betreft loopt de discussie rondom 30 km/u in de bebouwde kom voor. Er zijn dus ook geen inrichtingskenmerken en de eerste studies over de impact worden op dit moment uitgevoerd. Wel kunnen we ervan uitgaan dat de voordelen die we zien bij 30 km/u binnen de bebouwde kom – betere verkeersveiligheid, meer ruimte voor actieve mobiliteit, lagere impact op geluid en luchtkwaliteit – ook gelden wanneer we 60 km/u buiten de bebouwde kom invoeren.

Welke kansen liggen er in Horst aan de Maas?

Binnen onze gemeente zijn er veel wegen buiten de bebouwde kom. Het verlagen van de snelheid naar 60 km/u op gebiedsontsluitende wegen is een belangrijk aspect voor het verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze buitengebieden.

De Tienrayseweg is een goed voorbeeld: deze weg heeft een lange rechtstand met bomen langs de weg. Er kan hard worden gereden en er wordt ook hard gereden. Dit stuk weg leent zich goed om de snelheid naar 60 km/u te verlagen. Zonder infrastructurele maatregelen, maar wel ondersteund met campagnes. Ook de Meteriksebaan is een goed voorbeeld. Op deze weg geldt een snelheidslimiet van 80 km/u, maar wordt nog vaak te hard gereden. Door de snelheid op deze en vergelijkbare wegen te verlagen zal de verkeersveiligheid in ons buitengebied verbeteren, de milieu impact minder groot worden en zal er meer ruimte en veiligheid zijn voor fietser en voetganger.

Ook voor het verlagen van de snelheid naar 60 km/u buiten bebouwde kom op gebiedsontsluitende wegen geldt dat het Openbaar Ministerie niet zal handhaven. Allereerst heeft het OM geen duidelijk handhavingskader hiervoor.

Ten tweede moet de weginrichting passen bij de gewenste snelheid voordat handhaving ingezet kan worden.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

Hoewel de ontwikkelingen van 60 km/u buiten de bebouwde kom nog zeer recent zijn, kiezen we ervoor om met deze ontwikkeling mee te gaan. Dit omdat we verkeersveiligheid als hoge prioriteit hebben: omwille van de verkeersveiligheid in ons buitengebied kiezen we ervoor om de snelheid op (een aantal) wegen te verlagen naar 60 km/u. In de wegategorisering nemen we deze nieuwe wegcategorie daarom op.

Parallel hieraan volgen we de lessen die elders in het land geleerd worden. Zo is provincie Utrecht in 2024 bezig met een uitgebreide studie naar de impact op verkeersintensiteit, snelheid en veiligheid als de snelheid van 80 km/u naar 60 km/u gaat. Een ander aandachtspunt is de impact op de routes die gereden worden. Als de snelheid in het buitengebied overal hetzelfde is, bestaat de kans dat mensen afwijken van de beoogde routes gericht op doorstroming. Daarnaast wachten we op de landelijke inrichtingskenmerken voor GOW60 voordat we wegen herinrichten.





Implementeren 60 km/u



Doel en beleidslijn

Om de verkeersveiligheid te verbeteren kiezen we ook buiten de bebouwde kom voor een snelheidsverlaging op gebiedsontsluitingswegen. Dit betekent dat deze afgewaardeerd worden van 80 km/u naar 60 km/u. Ook hierbij speelt de vraag: op welke wijze gaan we 60 km/u implementeren? En voor welke wegen gaan we dit in gang zetten? De ontwikkelingen rondom 60 km/u buiten de bebouwde kom staan landelijk nog in de kinderschoenen. Daarom houden we landelijke ontwikkelingen nauwlettend in de gaten. In de nieuw op te stellen wegcategorisering wijzen we alvast aan welke ontsluitende wegen in het bouwgebied terug zouden kunnen naar 60 km/u.



Maatregelen

- **Opstellen wegcategorisering:** In de nieuwe wegcategorisering spreken we de intentie uit om 60 km/u buiten de bebouwde kom op gebiedsontsluitingswegen in te stellen onze gemeente. Bij het opstellen van de nieuwe wegcategorisering onderzoeken we welke wegen wel of niet afgewaardeerd worden naar 60 km/u. Dit doen we in goed overleg met onder andere politie en Arriva.
- **Implementeren 60 km/u:** op de nieuw aangewezen 60 km/u wegen implementeren we dit snelheidsregime. We voeren gelijktijdig een communicatiecampagne dat bijdraagt aan de gedragsverandering van bestuurders.
- **Monitoring voor implementatie 60 km/u buiten de bebouwde kom:** na implementatie van 60 km/u monitoren we de effecten op rijgedrag en evalueren de resultaten.
- **Onderhoud ETW 60 km/u:** voor de bestaande 60 km/uur liften we zoveel mogelijk mee op het onderhoudsprogramma van wegbeheer om ook deze op de juiste manier in te richten.

Dit alles voeren we parallel uit aan de ontwikkeling van 30 km/u binnen de bebouwde kom uit programma 1 Prettig klimaat in de woonkernen.



Stakeholders

- Busvervoerder (Arriva)
- Politie, vanuit handhaving
- Hulpdiensten
- Landbouwbedrijven (afgevaardigden)
- Andere gemeenten



Kostenindicatie

- Opstellen wegcategorisering en implementatieplan: inzet interne FTE
- Implementatie, inclusief communicatiecampagne: €20.000,-
- Monitoring: €30.000,-



Planning

- Vaststellen wegcategorisering inclusief implementatieplan: 2025
- Implementeren: vanaf 2026
- Monitoring: vanaf 2026



Bereikbaarheid Peelbergen en Toverland



Doel en beleidslijn

Om De Peelbergen ook in de toekomst en op drukke piekmomenten bereikbaar te houden voor inwoners, ondernemers en hulpdiensten, zetten we in op actieve mobiliteit en openbaar vervoer voor de bezoekers. We verbeteren en vergroten het aanbod aantrekkelijke fiets- en wandelroutes voor recreatief gebruik. Ook ondersteunen we de bezoekersaanpak van Trendsportal zodat meer van onze bezoekers met de bus of fiets naar Peelbergen komen. Daarnaast is het voor de bereikbaarheid van Toverland en de omgeving wel noodzakelijk om infrastructurele aanpassingen door te voeren.



Maatregelen

- **Bezoekersaanpak:** de Peelbergen is momenteel al aangesloten bij de bezoekersaanpak van Trendsportal. Hierin wordt fiets en ov gebruik onder toeristen gestimuleerd, in samenwerking met de toeristische attracties. We ondersteunen deze aanpak waar nodig door middel van o.a. het koppelen van partijen.
- **Mobiliteitsvisie Peelbergen:** samen met de provincie pakken we de uitvoering van de mobiliteitsvisie Peelbergen uit 2019 opnieuw op en herijken de planning van het uitvoeringsprogramma
- **Verbeteren verkeersstructuur Toverland:** samen met Toverland onderzoeken we mogelijkheden om de verkeersstructuur te verbeteren, ook met de toekomstige groei van bezoekers
- **Onderzoek mobiliteitshub:** we onderzoeken haalbaarheid en aantrekkelijkheid van mobiliteitshubs met deelvervoer in de Peelbergen en bij station Horst-Sevenum om de last mile voor bezoekers aantrekkelijker te maken
- **Recreatieve fiets- en wandelroutes:** we onderzoeken de ontbrekende schakels en veiligheidsknelpunten in ons recreatieve netwerk en verbeteren deze om actief recreatief verkeer te stimuleren.



Stakeholders

- Trendsportal
- Provincie Limburg
- Busvervoerder (Arriva)
- Rijkswaterstaat
- Ondernemers Peelbergen (specifiek Toverland)
 - Gemeente Peel en Maas
 - Gemeente Deurne
- Burgers
- Staatsbosbeheer
- Fietzersbond en Wandelnet



Kostenindicatie

- Bezoekersaanpak: inzet interne FTE
- Herijken mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma Peelbergen en verkeersstructuur Toverland: €30.000- (in samenwerking met partners)
- Onderzoek mobiliteitshub: 30.000 euro
- Inventarisatie fiets- en wandelroutes: interne inzet FTE; uitvoering nader te bepalen



Planning

- Herijken mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma Peelbergen en verkeersstructuur Toverland : 2027
- Onderzoek mobiliteitshub: 2027-2030
- Inventarisatie fiets- en wandelroutes: 2027-2030
- Monitoring: vanaf 2026



Korte termijn

Verminderen raakvlakken met landbouwverkeer



Doel en beleidslijn

In het buitengebied verbeteren we de verkeersveiligheid door raakvlakken tussen landbouwverkeer en actieve mobiliteit (fietsers, wandelaars) te verkleinen. Dit doen we door landbouwverkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. We leggen vrijliggende fietspaden aan conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Ook stellen we een landbouwnetwerk op, met als doel een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer waarin huidige knelpunten – zoals raakvlakken met actieve mobiliteit – worden opgelost of geminimaliseerd. Tot slot werken we aan bewustwording onder overige weggebruikers: we zijn een gemeente met veel land- en tuinbouw en enige hinder is onvermijdelijk. Daarom zetten we tijdens oogstseizoenen in op bewustwordingscampagnes zodat overige weggebruikers zich bewust worden van de tijdelijke extra hinder.



Maatregelen

- **Landbouwnetwerk:** in samenspraak met lokale agrariërs en de provincie brengen we routes van landbouwverkeer en knelpunten in kaart. Knelpunten zijn onder andere 80 km/u wegen waar landbouwverkeer op de hoofdbaan rijdt, wegen waar landbouwverkeer de weg deelt met fietsers en voetgangers, raakvlakken met schoolroutes en routes door de bebouwde kom. We stellen een landbouwnetwerk op dat knelpunten minimaliseert. Daarbij nemen we ook de resultaten van de pilot van zandwegen in Hegelsom mee uit 2023 en breiden deze aanpak uit waar mogelijk.
- **Vrijliggende fietspaden.** Zie projectblad 'fietsnetwerk verbeteren' in programmalijn D.
- **Campagne landbouwverkeer:** we vergroten bewustwording onder andere weggebruikers door middel van campagnes, naar voorbeeld van o.a. provincie Zuid-Holland en Friesland. Een dergelijke campagne attendeert weggebruikers op de aanwezigheid van meer landbouwverkeer tijdens oogstseizoenen en risico's die hierbij horen.



Stakeholders

- Provincie Limburg
- Vertegenwoordigers van lokale agrariërs
- Scholen
- Afdeling beheer



Kostenindicatie

- Landbouwnetwerk: interne inzet FTE, als onderdeel van project 'Netwerkkarta en verkeerscirculatieplan' uit programmalijn A
- Campagne landbouwverkeer: €20.000,-



Planning

- Landbouwnetwerk: 2025
- Campagne landbouwverkeer: jaarlijks, vanaf 2025



D. Veilige en gezonde mobiliteit

In 2040 zijn onze wegen binnen en buiten de kernen veilig en stapt iedere inwoners met vertrouwen op de fiets. In onze gemeente streven we naar 0 verkeersslachtoffers zodat de ervaren en bewezen veiligheid toeneemt en meer bewoners zich te fiets of lopend willen verplaatsen. We werken risicogestuurd aan verkeersveiligheid en zetten in op het aantrekkelijker maken van actieve mobiliteit. Tot slot faciliteren en stimuleren we emissieloze gemotoriseerde voertuigen.

Projectbladen

Thema: moeten bomen langs de weg verdwijnen omwille van verkeersveiligheid?

Thema: hoe creëren we ruimte voor actieve mobiliteit?

1. Risicoanalyse en uitvoeringsprogramma
2. Verkeerseducatie
3. Fietsnetwerk verbeteren
4. Gezonde en veilige mobiliteit scholen
5. Transitie naar zero-emissie (zones)
6. Laadnetwerk



Thema: Moeten bomen langs de weg verdwijnen omwille van verkeersveiligheid?

In Nederland vinden jaarlijks ongeveer 140 bermongevallen plaats met gemotoriseerd verkeer waarvan de afloop dodelijk is voor ongeveer 160 slachtoffers. Bermongevallen zijn ongevallen waar een voertuig van de weg af raakt en in de berm belandt. Ook fietsers hebben te maken met bermongevallen. Bij ongeveer 20% van de fietsers die spoedeisende hulp nodig hadden, is sprake van een bermongeval. Jongeren (14-24 jarigen) zijn relatief vaak betrokken bij bermongevallen. De bermongevallen vinden het meeste plaats buiten de bebouwde kom en de meest ernstige bermongevallen gebeuren in het weekend.

Ook is opvallend dat de meeste bermongevallen zogenaamde eenzijdige ongevallen zijn: er zijn geen andere weggebruikers betrokken. De meeste bermongevallen komen voor op rechte wegen en ongeveer een kwart van de bermongevallen gebeurt in een bocht. Dat is relatief veel, omdat de meeste weggedeelten recht zijn.

Oorzaken van bermongevallen en mogelijke maatregelen

Bermongevallen worden meestal veroorzaakt door verlies van controle van het voertuig door verslapping van de aandacht. Dat wordt veroorzaakt door te hoge rijsnelheden, vermoeidheid, gebruik van alcohol of drugs, afleiding, onoplettendheid of onwelwording.

Ook is er een aantal infrastructurele factoren aan te wijzen, namelijk krappe obstakelvrije zones, smalle redresseerruimte (ruimtes om te corrigeren) en krappe bochten. Daarnaast zien we in de bermen vaak steile taluds en slecht vormgegeven afschermingsconstructies die de effecten bij het verliezen van controle over het voertuigen vergroten.

Als wegbeheerder kun je grofweg drie typen maatregelen nemen:

1. Verbreden van vluchtstrook of redresseerruimte
2. Zorgen dat de effecten bij het verliezen van controle geminimaliseerd worden door het hoogteverschil weg-berm te verkleinen of door afschermingsconstructies te plaatsen.
3. In het geval van onze gemeente gaat het vaak over bomen als obstakel langs de weg; deze zouden gekapt kunnen worden.

Welke rol spelen bomen in bermongevallen?

Om met de laatste optie te beginnen: dit is een zeer ingrijpende maatregel. Bomen zijn essentieel en landschappelijke structuren, zijn een bron van leven voor vogels en dieren en dragen bij aan de CO2 reductie. Bomen zijn weliswaar een risico als het verkeer daar niet goed op anticipeert, maar in wezen is de aanwezigheid van een boom niet gevaarlijk.

Om te beoordelen welk risico bomen langs de weg vormen, is een beknopte analyse van de verkeersveiligheidssituatie gedaan op de Tienrayseweg, van de kruising Peeldijkje tot net voor de spoorovergang. Dit is gedaan met ViaStat, het programma waarin we alle verkeersongevallen registreren. Er is gekeken naar ongevallen over een periode van bijna 10 jaar, van 2014 tot en met november 2023.

In totaal zijn 23 ongevallen met letsel aan personen geregistreerd, waarvan van 4 ongevallen bekend is dat er sprake is van een aanrijding met een boom. In 2 gevallen was er sprake van alcoholgebruik. De overige ongevallen betreffen ongevallen tussen voertuigen onderling. Het is in deze situaties wel mogelijk dat de bomen bij het oprijden van de weg het uitzicht belemmeren waardoor een botsing kan ontstaan.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

Als niet vanuit de ongevalsanalyse kan worden aangetoond dat bomen een gevaarlijke factor langs de weg zijn, worden deze niet gekapt. Wel werken we aan vergevingsgezinde infrastructuur, passend risicogestuurde verkeersveiligheidsbeleid (naar landelijk en provinciaal beleid). Bermplanken kunnen worden aangebracht bij gevaarlijke locaties zoals bochten in de weg. Ook kan de eerste boom bij een kruising in de rij gekapt worden zodat het zicht verbetert. In combinatie met een snelheidsverlaging naar 60 km/u, waarmee we de mogelijkheid vergroten voor weggebruikers om te corrigeren wanneer ze een fout maken. Die maatregel lijkt effectiever dan alle bomen te kappen.

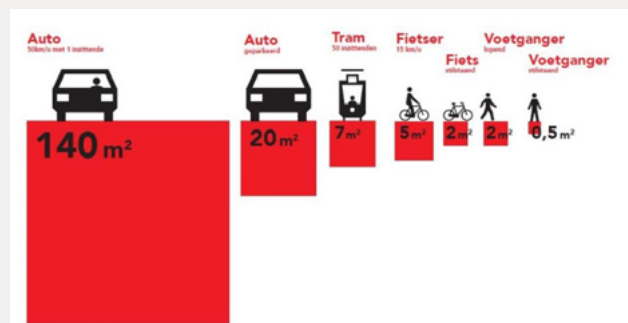
Thema: Hoe creëren we ruimte voor actieve mobiliteit?

Actieve mobiliteit betekent verplaatsen door lopen en fietsen; we zijn actief bezig. Dat is goed voor geest en lichaam, maar ook goed voor het milieu. Als we een deel van onze verplaatsingen die we gewend zijn te doen per auto, nu eens per fiets of lopend doen? Het vermindert verkeersoverlast en is bovendien gezond.

De huidige dominante positie van de auto

De auto heeft echter nog altijd de dominante positie, zowel in de inrichting van de openbare ruimte die afgestemd is op de auto (brede wegen, parkeerplaatsen) als ook het gedrag van de automobilist. De auto heeft een hogere snelheid dan een voetganger of fietser, waardoor deze laatste zich kwetsbaar voelen. In winkelstraten moeten voetgangers nog steeds rekening houden met busjes en vrachtwagens die goederen komen afleveren, ook al is dat beperkt tot venstertijden. Oversteeksituaties voor fietsers en voetgangers zijn vaak lastig en voorrangregels zoals een zebrapad worden soms genegeerd. Auto's staan geparkeerd op fietsstroken of op de stoep, waardoor voetgangers (soms met rollator of kinderwagen) gedwongen worden van de stoep op de rijweg te lopen.

In de onderstaande figuur is het ruimtegebruik voor verschillende vervoerwijzen aangegeven. De rijdende en geparkeerde auto heeft veel ruimte nodig. Het openbaar vervoer doet het met heel veel minder ruimte, omdat er meer mensen in een bus zitten. De fietser en de voetganger gebruiken slechts een fractie van de ruimte die de auto nodig heeft.



Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

Als gemeente kunnen we met de inrichting creatieve oplossingen bedenken en slimmere keuzes maken. Bijvoorbeeld winkelstraten geheel autoluw te maken, ook voor bevoorradend verkeer. Aandacht hebben voor fiets- en voetgangersroutes en voldoende onderhoud plegen aan deze routes. Extra handhaven op knelpunten, maar ook overtreders wijzen op hun gedrag. Paaltjes, banden, enzovoorts plaatsen om ruimte voor fietsers en voetgangers te behouden.

Oftewel, we positioneren voetgangers en fietsers bovenaan en stimuleren zo actieve mobiliteit en dringen tegelijkertijd het aantal autoverplaatsingen terug. De omgekeerde piramide in onderstaande figuur toont de prioriteiten die we geven in onze gemeente. Vanuit de (ruimtelijke) beleving staat de auto onderaan de piramide. In ontwerpen staat de voetganger en fietser voortaan altijd voorop.





Korte termijn

Risicoanalyse en uitvoeringsprogramma



Doel en beleidslijn

In Horst aan de Maas zetten we sterk in op het verminderen van verkeersslachtoffers. De komende periode gaan we verder met het verbeteren van de verkeersveiligheid met behulp van de risicoanalyse. De belangrijkste risico's zijn: raakvlakken met vracht- en landbouwverkeer, rijden onder invloed en te hoge snelheden. Hierbij geven we prioriteit aan de knelpunten waarbij fietsers en voetgangers potentieel betrokken kunnen zijn.

Maatregelen

- **Voortzetten aanpak huidig risicoanalyse en uitvoeringsprogramma:** in 2021 is een risicoanalyse voor onze gemeente uitgevoerd. Dit heeft een overzicht van de grootste risicolocaties in verkeersveiligheid opgeleverd vanuit de gedachte van risicogestuurd werken. De komende jaren werken we aan het verbeteren van deze risicolocaties. De uiteindelijke volgorde en planning waarin we de locaties aanpakken, hangt af van subsidie- en koppelkansen met gepland beheer en onderhoud van wegen en koppelkansen met landelijke of regionale verkeerseducatieprogramma's.
- **Actualiseren risicoanalyse:** in 2025 actualiseren we de risicoanalyse en risicolocaties in onze gemeente, met prioriteit aan actieve mobiliteit.
- **Openbaar verlichtingsplan:** we actualiseren het huidige verlichtingsplan (2016-2025). We prioriteren wegen waar langzaam en gemotoriseerd verkeer de weg delen én fietsroutes

Toelichting op risicogestuurd werken

De basis van risicogestuurd werken is het in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in ons verkeerssysteem. Voor Horst aan de Maas zijn de belangrijkste risicothema's bepaald: 60 km/u wegen, landbouwverkeer, fiets/e-bike, oudere fietsers, 50 km/u en snelheid in het verkeer. Locaties waar een combinatie van deze risicofactoren samenkomt (bijv. belangrijke fietsroute voor ouderen, hoge snelheid en een weginrichting die niet conform Duurzaam Veilig is), leidt tot een verhoogd algemeen risico op verkeersonveilige situaties. De risicolocaties in Horst aan de Maas leest u op de volgende pagina.

Op basis van de risicoanalyse werken we door middel van de drie E's (educatie, engineering en enforcement) aan risicolocaties, risicodoelgroepen en -thema's uit onze gemeente. (*Gedragscampagnes staan toegelicht in het projectblad 'Verkeerseducatie'*).

De risicoanalyse, een objectieve inschatting van de risico's (kans maal effect) herijken we periodiek.

We geven bij de inzet van verkeersmaatregelen prioriteit aan verkeerssituaties met de hoogste risico's en kijken daarbij tevens aan de hand van onze meerjarige onderhoudsplanning waar we werk-met-werk kunnen maken.



Stakeholders

- Ministerie van IenW (impulsregeling SPV)
- Politie, vanuit handhaving
- Trendsportal
- Provincie Limburg
- Afdeling openbare ruimte
- Afdeling beheer



Kostenindicatie

- Uitvoeringsprogramma en risicolocaties (huidig):
- uitvoering Westsingel: 265.000 euro vanuit subsidie investeringsimpuls SPV, 265.000 euro gemeentelijke bijdrage
- uitvoering overige risicolocaties: 100.000 euro subsidie, 100.000 euro gemeentelijke bijdrage
- Actualiseren risicoanalyse: 10.000
- Actualiseren openbaar verlichtingsplan: interne inzet FTE



Planning

- Uitvoeringsprogramma en risicolocaties (huidig): 2025 – 2028
- Actualiseren risicoanalyse: 2025
- Actualiseren openbaar verlichtingsplan: 2025

Extra toelichting op risicoanalyse

Toelichting op de risicoanalyse

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevals cijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief), onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'. De basis van risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). De volgende risicothema's zijn voor Horst aan de Maas in kaart gebracht:

Risicothema 1: 50 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van enkele wegen (o.a. geen vrijliggende fietspaden, parkeren langs de rijbaan, onvoldoende veilige oversteekvoorzieningen), de deels hoge snelheden en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn.

Risicothema 2: 60 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 60 km/u wegen een risicothema zijn. Snelheidsremmende maatregelen ontbreken, waardoor de snelheid met regelmaat fors wordt overschreden.

Risicothema 3: Landbouwverkeer

De landbouwvoertuigen zijn overal toegestaan, zowel in de kernen als in het buitengebied. De risico's zijn het grootst waar landbouwverkeer regelmatig fietsers en voetgangers tegenkomt.

Risicothema 4: Fiets en e-bike

Fietsers en e-bikes zijn een risico vanwege het grote aandeel in het verkeerssysteem én in aantal slachtoffers, in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.

Risicothema 5: Oudere fietser (e-bike)

Vanwege de grote en groeiende groep ouderen (60+) in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, is deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers een risicothema.

Risicothema 6: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Horst aan de Maas

systematisch onder invloed rijden is niet uit data naar voren te halen maar er wordt zonder twijfel onder invloed aan het verkeer deelgenomen.

Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is een risico in Horst aan de Maas. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden.

Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is met behulp van data. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. De beschikbare regionale informatie geeft richting aan het risicothema en duidt ook in onze gemeente op de aanwezigheid van afleiding in het verkeer.

Risicothema 9: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek, landelijk, risico opgenomen in het SPV 2030 en hanteren we daarom in Horst aan de Maas ook als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Horst aan de Maas behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Locaties uit de huidige risicoanalyse

Locaties waar meerdere risicothema's voorkomen, worden aangemerkt als risicolocaties. De volgende locaties zijn als risicolocaties aangewezen in de risicoanalyse van 2021:

Veld-Oostenrijk

Risicothema's: 60 km/u wegen, fiets/e-bike, landbouwverkeer

Deken Creemerstraat, Doolgaardstraat

Risicothema's: 50 km/u wegen, fiets/e-bike, snelheid in het verkeer

Kruispunten Westsingel – Weltersweide/Waterstraat/Schoolstraat *

Risicothema's: 50 km/u wegen, fiets/e-bike, snelheid in het verkeer

Speulhofsbaan, Witveldweg, Nachtegaallaan, Daniëlweg

Risicothema's: 60 km/u wegen, fiets/e-bike, landbouwverkeer, snelheid in het verkeer

Kruispunt De Donckstraat/Molenstraat

Risicothema's: Fiets/e-bike, oudere (e-)fietser, snelheid in het verkeer

**subsidie beschikbaar gesteld voor realisatie nieuwe rotonde en gefaseerde oversteek; planning uitvoering: 2025*

Een aantal van deze locaties wordt al opgepakt met behulp van subsidie van het Rijk.



Korte termijn

Verkeerseducatie



Doel en beleidslijn

We zetten in op verkeerseducatie en gedragscampagnes om onze inwoners te verleiden om hun reisgedrag aan te passen, vaker voor de fiets, wandelen of het openbaar vervoer te kiezen. Bovendien is het essentieel dat de infrastructurele maatregelen uit de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak worden gecombineerd met gedragscampagnes voor het maximale resultaat. Belangrijke risicodoelgroepen waar we campagnes op richten zijn fietsers en e-bikers, ouderen en scholieren. Belangrijke risicothema's die we behandelen zijn rijden onder invloed, snelheidsovertredingen en afleiding in het verkeer. Om optimaal gebruik te maken van bestaande kennis sluiten we aan bij bestaande regionale en landelijke campagnes en programma's.



Maatregelen

- **Aansluiten bij provinciale overeenkomst verkeerseducatie:** we blijven aangesloten bij het provinciale programma en passen dit in Horst aan de Maas toe. Dit doen we minimaal voor de volgende programma's:
 - Trendsportal 'gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid'
 - Trendsportal 'fietsstimulering'
 - Veilig op Weg, of gelijkwaardige programma's
- **Aansluiten bij landelijke programma's:** waar de regionale programma's ontoereikend zijn sluiten we aan bij landelijke programma's. We denken hierbij aan:
 - Doortrappen
 - MONO
 - BOB-campagnes
 - Modder-op-de-weg campagne



Stakeholders

- Trendsportal
- Fietzersbond
- VVN
- Doortrappen
- TeamAlert
- Responsible Young Drivers
- Lokale vrijwilligersverenigingen, sportclubs en scholen



Kostenindicatie

- Jaarlijkse kosten campagnes: vanuit regulier budget Verkeer



Planning

- Jaarlijkse campagnes: vanaf 2025





Fietsnetwerk verbeteren



Doel en beleidslijn

We willen het aantal fietsers behouden en vergroten om zo gezondheid te bevorderen en veiligheid te verbeteren. Het verbeteren van het fietsnetwerk heeft daarom grote prioriteit. We brengen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk in kaart. Binnen de komende 10 jaar moeten deze ingevuld worden. Bij reconstructies en groot onderhoud is rood asfalt het uitgangspunt en worden altijd de mogelijkheden tot verbreding en optimalisatie van de fietsinfrastructuur onderzocht. Hierbij moet gedacht worden aan het correct inrichten van rotondes of de hoofdfietsroute in de voorrang leggen.



Maatregelen

- **Vrijliggende fietspaden:** we inventariseren ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en werken in de komende 15 jaar aan vrijliggende fietspaden, ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen, waar mogelijk in combinatie met gepland onderhoud. We hebben hierbij ook aandacht voor de fietsinfrastructuur op bedrijventerreinen.
- **Kwaliteit fietspaden:** we vervangen slecht wegdek voor comfortabele, herkenbare fietspaden in rood asfalt, waar mogelijk in combinatie met gepland onderhoud
- **Fietsers prioriteit bij herinrichtingen:** bij onderhoud of herinrichting van wegen zetten we de veiligheid en comfort van de fietser voorop.

Verbeterlocaties en zoekgebieden

- Minimaal de volgende locaties zijn zoekgebieden voor vrijliggende fietspaden:
- Fietsstructuur op Greenport
- Op schoolroutes. Risicolocaties volgens onderzoek Schoolroutes van Sweco uit 2021: schoolroutes binnen Horst, tussen Meterik en Horst, tussen Melderslo en Horst, in Tienray en tussen Meerlo en Tienray.

Voor het verbeteren van de kwaliteit van fietspaden sluiten we aan op het **onderhoudsprogramma van wegbeheer**.



Stakeholders

- Provincie Limburg
- Aangrenzende gemeenten
- Afdeling beheer
- Afdeling openbare ruimte
- Burgers
- Scholen
- Ondernemers als stakeholder



Kostenindicatie

- Inventarisatie kwaliteit fietsnetwerk: 10.000 euro
- Realiseren en verbeteren vrijliggende fietspaden: p.m.
- rood asfalt Hees, Sevenum: reeds 78.000 euro subsidie toegewezen vanuit impulsregeling SPV, aanvullend 78.000 euro vanuit gemeente benodigd



Planning

- Realiseren en verbeteren vrijliggende fietspaden: 2025-2040





Korte termijn

Actieve en veilige mobiliteit scholen



Doel en beleidslijn

Scholieren zijn zowel kwetsbare als ook onervaren verkeersdeelnemers. Daarom zijn zij provinciaal aangewezen als prioriteit bij de risicogestuurde aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Als gemeente Horst aan de Maas volgen we deze lijn en zetten daarom ook in op het verbeteren van verkeersveiligheid rondom scholen. Maar ook zetten we in op het stimuleren van fietsen en wandelen naar scholen vanuit een gezondheidsperspectief – actieve mobiliteit is een eenvoudige manier om aan dagelijkse beweging te komen. We werken dan ook aan maatregelen die ervoor zorgen dat het niet alleen veilig is met de fiets naar school te gaan, maar waardoor het ook steeds minder aantrekkelijk en normaal wordt om kinderen met de auto naar school te brengen. Dat doen we in samenwerking met scholen, door schoolomgeving en schoolroutes te verbeteren en schoolstraten in te stellen waar gemotoriseerd verkeer tijdens begin- en eindtijden niet mag komen. Zo blijft de directe omgeving van school bereikbaar en veilig.



Maatregelen

- **Pilot schoolstraten:** samen met scholen uit de gemeente starten we een pilot voor het instellen van schoolstraten. In deze schoolstraten mag geen gemotoriseerd verkeer komen tijdens de begin- en eindtijden van de school. (zie ook projectblad 'Netwerkkkaart en verkeerscirculatieplan' in programmalijn A). De schoolstraten laten we opnemen in de navigatieapps door deze in te voeren bij Vensters van Scholen¹. Automobilisten krijgen een melding van de navigatiesystemen dat ze een schoolstraat naderen.
- **Verbeteren schoolroutes:** samen met scholen brengen we knelpunten op fietsroutes in kaart (zie ook projectblad Verbeteren fietsnetwerk in programma 4).
- **Verkeerseducatie op scholen:** we blijven ons samen met de regio Noord-Limburg inzetten voor het programma Verkeersactieve School.



Stakeholders

- Regio Noord-Limburg
- Verkeersactieve scholen



Kostenindicatie

Geen investeringskosten, alleen inzet interne FTE

Uitvoering maatregelen opgenomen in projectbladen 'Netwerkkkaart en verkeerscirculatieplan' en 'Verbeteren fietsnetwerk'



Planning

- Pilot schoolstraten: 2026
- Verbeteren schoolroutes: p.m.

¹ <https://www.poraad.nl/kind-onderwijs/sociale-veiligheid/schoolomgeving-veiliger-door-waarschuwing-in-navigatie-apps>



Transitie naar zero-emissie



Doel en beleidslijn

Er zijn momenteel 29 gemeenten in Nederland waar een zero-emissie zone wordt ingesteld. Dit zijn allemaal grotere gemeenten dan Horst aan de Maas. Vanaf 2025 mogen gemeenten zero-emissie zones instellen, waar alleen nog bestel- en vrachtauto's worden toegelaten die emissieloos rijden. Dus elektrisch of op waterstof. Er is een overgangsregeling tot 2030 en er zijn beperkte mogelijkheden voor vrijstellingen of ontheffingen. In de praktijk betekent dit dat er nagenoeg geen voertuigen meer in de zone rijden. Dat is goed voor de leefbaarheid en het winkelklimaat. We gaan nu nog niet aan de slag met zero-emissie zones in Horst gezien de impact ervan. Wel hebben we aandacht voor deze ontwikkeling omdat transporteurs en andere ondernemers uit onze gemeenten ook op andere plekken zoals Venlo of Roermond op termijn in aanraking zullen komen met zero-emissie zones.



Maatregelen

Stimuleren ZE vervoer: andere steden zullen al stappen zetten richting ZE vervoer (elektrisch, maar ook waterstof). Daarom werken we samen in de regio, met de mobiliteitsmakelaar van de werkgeversaanpak, om bedrijven te wijzen op subsidieregeling en regelgeving. Daarnaast blijven we ontwikkelingen rondom waterstof volgen en stimuleren we waar mogelijk de toepassing van waterstof vanuit regionale en provinciale samenwerkingen.

Terugbrengen bevoorradend verkeer in winkelgebieden: we brengen de overlast van bevoorradend verkeer terug door het instellen van venstertijden in alle winkelgebieden binnen de gemeente (momenteel hebben we dit alleen in Horst).

Opstellen pakketpuntenplan: op dit moment hebben nog niet alle kernen in Horst aan de Maas pakketpunten waar logistiek omheen geconcentreerd is. In het pakketpuntenplan inventariseren we bij welke bestaande voorzieningen deze functie toegevoegd kan worden (bijv. dorpshuis). Het doel is dat er minder bestelbussen in de kernen rijden.



Stakeholders

- Trendsportal
- Vertegenwoordigers van lokale transporteurs en ondernemersverenigingen
- Postpakketbezorgers
- Rijkswaterstaat



Kostenindicatie

- Regionale samenwerking (stimuleren ZE en onderzoek ZE-zones): interne inzet FTE
- Instellen venstertijden: €10.000,-
- Realisatie pakketpunten: €25.000,-



Planning

- Stimuleren ZE vervoer: doorlopend, vanaf 2024
- Instellen venstertijden in alle winkelgebieden: 2025
- Realisatie pakketpunten: 2026



Laadnetwerk



Doel en beleidslijn

De gemeente Horst aan de Maas neemt, samen met veel gemeenten uit Noord-Brabant en Limburg, deel aan de gezamenlijke concessie voor laadinfrastructuur. Hierdoor zijn de afgelopen jaren ongeveer 15 laadpalen per jaar geplaatst door de vorige leverancier. Op dit moment wordt de concessie opnieuw aanbesteed. Binnen Horst aan de Maas blijven we bij deze samenwerking aangesloten en leiden we de uitrol van laadinfrastructuur in onze gemeente in goede banen op basis van onze Visie op laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid (2021-2035). De komende jaren zetten wij deze werkwijze voort.



Maatregelen

- **Afstemming leverancier:** we werken nauw samen met de leverancier en toetsen hun plannen aan de kaders uit onze Visie op laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid.
- **Knelpunten in energienet:** netcongestie en de huidige beperkingen aan ons energienetwerk kunnen een knelpunten vormen voor de groei van laadpalen. We signaleren dergelijke knelpunten en lobbyen vanuit de regio bij de netbeheerder voor een toekomstbestendig netwerk.



Stakeholders

- Afdeling duurzaamheid
- Trendsportal
- Energiemaatschappijen
- Exploitanten laadinfrastructuur
- Nationaal kennisplatform Laadinfrastructuur



Kostenindicatie

- Kostenindicatie
- Afstemming leverancier: inzet interne FTE.



Planning

- Planning
- Aangesloten blijven bij concessie



E. Toegankelijke mobiliteit voor iedereen

Mobiliteit is essentieel om zelfstandig te kunnen functioneren. Daarom werken we aan een mobiliteitssysteem waarin iedereen voorzieningen binnen de gemeente zelf of samen kan bereiken en gaan we mobiliteitsarmoede tegen. We stimuleren en faciliteren (vrijwillige) collectieve vervoersalternatieven als gemeente. Maar ook zorgen we ervoor dat iedere inwoner zo lang mogelijk zelf kan verplaatsen, ongeacht beperkingen, leeftijd of portemonnee. Bij voorkeur te fiets of lopend, maar ook zelfstandig met het openbaar vervoer.

Projectbladen

Thema: is het huidige systeem van openbaar vervoer nog houdbaar?

1. Kleinschalig ov
2. Hubs en TOPs
3. Handboek toegankelijke ruimte



Thema: Is het huidige systeem van openbaar vervoer nog houdbaar?

Openbaar vervoer in Horst aan de Maas

Ons huidige systeem van openbaar bestaat uit een aantal onderdelen:

- het treinstation Horst-Sevenum verbindt ons met Eindhoven en verder
- het treinstation Venray verbindt ons met Nijmegen
- de meeste reizigers maken gebruik van de bussen die de route Venray – Horst-Blerick/Venlo aandoen. Dat zijn er circa 1300 per dag
- de Maasdorpen worden goed ontsloten met de lijnen 88 en 89
- lijn 279 verbindt Eversoord met Lottum in oost-westelijke richting. In Lottum is dus een overstap mogelijkheid in verschillende richtingen. Per einde 2023 is vooraf aanmelden voor deze lijn niet meer noodzakelijk en is het een reguliere busdienstregeling geworden.
- America, Griendtsveen en Meterik zijn niet ontsloten met openbaar vervoer. Ook heeft een aantal kleinere dorpen te maken met beperkte service, bijvoorbeeld in de avonduren of in het weekend.

We kunnen dus de conclusie trekken dat het openbaar vervoer in Horst aan de Maas niet slecht is, maar aansluit bij de landelijke trend. Een bus laten rijden is een kostbare aangelegenheid. De Provincie Limburg verleent concessies aan openbaar vervoerbedrijven. Dat systeem zorgt ervoor dat er sprake is van rendabel (lees betaalbaar) openbaar vervoer. Het betekent ook dat locaties soms onrendabel zijn om via het reguliere openbaar vervoer te ontsluiten. De huidige vervoersmaatschappij (Arriva) werkt nauw samen met de Provincie Limburg én de gemeenten, om tot een zo optimaal mogelijk systeem te komen, maar de vraag blijft: wat moeten we doen om het openbaar vervoersysteem houdbaar te houden en maken?

Toekomstige ontwikkelingen en kansen in het openbaar vervoer

Wel zijn er een aantal mogelijkheden waarmee we het openbaar vervoer – samen met vervoerder Arriva en/of provincie – in onze gemeente kunnen verbeteren:

1. Arriva werkt momenteel aan een concept waarbij elk half uur een bus rijdt door vooraf aangewezen gebieden. Bij het instappen kunnen reizigers aangeven waar ze heen gaan; de routenavigatie bepaalt vervolgens de meest logische route. Ook terugreizen vanaf elk adres naar het beginpunt is mogelijk, maar dan is aanmelden vooraf noodzakelijk. Een dergelijk systeem is mogelijk een oplossing voor Horst aan de Maas, met name voor de kleinere kernen. Op dit moment doet Arriva eerst meer ervaring op met het systeem.
2. We kijken samen met Arriva naar andere nieuwe concepten, zoals combinaties van openbaar vervoer en deelfietsen/-scooters of een vorm van halen en brengen op dorps- en wijkniveau.
3. In 2023 hebben we ervaring opgedaan met OV-ambassadeurs. Deze vrijwilligers helpen reizigers en potentiële reizigers met het openbaar vervoer door het geven van praktische tips en voorlichting. Ze helpen bijvoorbeeld mensen die zich jaren hebben verplaatst met de auto en/of de fiets maar dat nu niet meer kunnen. En die een drempel ervaren met de huidige technologie, zoals de OV chipkaart of zelf in- en uitchecken met de pinpas.
4. Er wordt op het moment veel nagedacht over Hubs (overstappunten openbaar vervoer) en Tops (toeristische overstappunten) om de netwerken te verbeteren. Ook in Horst aan de Maas speelt dit. Toerisme is immers een essentiële factor binnen onze gemeente, met name voor de grote publiekstrekkingen aan de westkant van de gemeente. Voor Hubs en TOPs wordt minder gedacht vanuit één buslijn, maar meer vanuit het gehele netwerk, inclusief aanvullende systemen zoals deelfietsen, deelscooters of deelauto's en andere voorzieningen. In de Provincie Limburg wordt hier al intensief over nagedacht. In de CROW publicatie "Mobiliteitshubs in Landelijk gebied", wordt de aanpak van de stationsomgeving Horst-Sevenum specifiek als casus benoemd.

Hoe gaan we hiermee om in Horst aan de Maas?

We blijven in de toekomst samen met de provincie Limburg en de busvervoerder werken aan nieuwe ontwikkelingen en zoeken creatieve vormen van openbaar vervoer om de toegankelijkheid in de dorpen op peil te houden. Daarnaast onderzoeken we of een netwerk van Hubs en TOPs het vervoer in Horst aan de Maas kan verbeteren.



Kleinschalig ov



Doel en beleidslijn

In Horst aan de Maas zijn er al meerdere initiatieven vanuit de samenleving om elkaar op de plaats van bestemming te krijgen. Daarnaast gebeurt er natuurlijk ook al veel onderling wat we als gemeente niet zien. Deze samenredzaamheid is ontzettend waardevol en hopen we te behouden. Voor de mensen die niet makkelijk terugvallen op hun omgeving schenken we extra aandacht aan kleinschalig openbaar vervoer daar waar de reguliere buslijn niet binnen bereik is. Daarnaast voorziet kleinschalig vervoer ook in de behoefte van reizigers die niet zelfstandig de bushalte kunnen bereiken of niet met het openbaar vervoer durven. Er zijn al verschillende lokale initiatieven binnen onze gemeente, zoals Wensbus en AutoMaatje. Deze vormen belangrijke schakels voor groepen bewoners. Daarom koesteren en ondersteunen we deze initiatieven. Daarnaast gaan we op zoek naar nieuwe alternatieven om de gemeente bereikbaar te houden. Ondersteunde maatregelen, zoals ov ambassadeurs, helpen inwoners die niet met het openbaar vervoer durven of niet weten hoe het openbaar vervoer werkt.



Maatregelen

- **Programma Vervoersgelijkheid Trendsportal:** we blijven aangesloten bij het regionale programma Vervoersgelijkheid van Trendsportal om vervoersarmoede in kaart te brengen en te bestrijden, waarin we de samenwerking en meekoppelkansen opzoeken met onze afdelingen van het sociaal domein.
- **Nieuwe concepten openbaar vervoer:** we onderzoeken samen met de provincie en Arriva welke nieuwe vormen van (kleinschalig) openbaar vervoer mogelijk zijn in onze gemeente. We ondersteunen waar mogelijk pilots van Arriva en houden ontwikkelingen in andere delen van het land in de gaten, om nieuwe concepten op waarde te evalueren en waar mogelijk in te zetten in onze gemeente.
- **Opschalen lokale initiatieven:** we houden in stand wat al goed is en ondersteunen lokale initiatieven zoals Wensbus, Omnibuzz en AutoMaatje. Samen met lokale vrijwilligers en verenigingen zoeken we naar manieren om deze initiatieven op te schalen naar de andere kernen. Hierin nemen we vanuit team Verkeer geen actieve rol in, maar geven we wel knelpunten en signalen door aan het sociaal domein van de gemeente.
- **Integratie van doelgroepenvervoer:** we volgen de provinciale ontwikkelingen van een geïntegreerd systeem voor aanvullend vervoer (Ontwikkelplan openbaar vervoer Limburg, 2022) en brengen hier actief kennis in over knelpunten uit onze gemeente en mogelijke oplossingen passend bij onze inwoners.
- **Mobiliteitsconsulenten:** de verschillende mogelijkheden voor aanvullend vervoer is vaak een doolhof aan opties en mogelijkheden, waar zeker de oudere reiziger moeilijk grip op krijgt. We leiden onze wmo-consulenten op met kennis van het aanwezige lokale en aanvullende vervoer, zodat zij hun cliënten van passend advies kunnen voorzien.
- **OV ambassadeurs:** we gaan door met de inzet van OV ambassadeurs en breiden dit uit voorbij de huidige doelgroep (ouderen), naar andere inwoners die ondersteuning nodig hebben bij het gebruik van openbaar vervoer.



Stakeholders

- Trendsportal
- Provincie Limburg
- Busvervoerder (Arriva)
- Omnibuzz



Kostenindicatie

- Regionale en provinciale samenwerkingen: inzet interne FTE
- Opschalen lokale initiatieven: inzet interne FTE, verantwoordelijkheid en budget vanuit sociale domein
- Opleiden OV ambassadeurs en mobiliteitsconsulenten: in 2023 subsidie ontvangen van 25.000 euro; wordt momenteel besteed vanuit Trendsportal



Planning

- Regionale en provinciale samenwerkingen: 2025
- Opleiden OV ambassadeurs en mobiliteitsconsulenten: huidige aanpak (sinds 2023) voortzetten



Middel lange termijn

Hubs en TOPs



Doel en beleidslijn

In Horst aan de Maas zoeken we mogelijkheden voor het realiseren van hubs (overstappunten openbaar vervoer) en TOPs (toeristische overstappunten). Hiermee versterken we het openbaar vervoernetwerk voor bewoners en bezoekers. Zo blijft onze gemeente bereikbaar en toeristische trekpleisters interessant. Hubs en tops bestaan uit een aanbod van verschillende vormen van openbaar vervoer of deelmobiliteit (auto's, fietsen, e-bikes, e-scooters). Ook kunnen deze punten uitgerust zijn met aanvullende services zoals fietsreparaties of pakketpunten. We zoeken hierin de samenwerking met de provincie Limburg.



Maatregelen

- **TOP en Hub Horst-Sevenum.** Met het herinrichtingsplan investeren we in de stationsomgeving van Horst – Sevenum. Dit biedt nog meer mogelijkheden voor de HUB en TOP Horst Sevenum. Daarom houden we contact met provincie over ontwikkelingen rondom hub Horst-Sevenum. De ontwikkeling van een hub op deze locatie zien we als een goede manier om de positie van station Horst-Sevenum te versterken. (zie *programmaliijn B*).
- **Visie hubs en TOPs.** In samenwerking met de provincie stellen we een visie op voor Hubs en TOPs in Horst aan de Maas. Hierbij hebben we ook aandacht voor de reguliere bushaltes die met een upgrade aantrekkelijker worden voor fietsers die vanaf een grotere afstand naar de bushalte komen.
- **Locatieonderzoek mobiliteitshubs.** We identificeren welke locaties ontwikkeld moeten worden als regionale hubs, lokale hubs en kleinschalige overstappunten. Hubs ontwikkelen we zoveel mogelijk in kernen, rondom belangrijke (maatschappelijke) voorzieningen en bij ov-haltes. Samen met Arriva en mogelijke deelvervoerders stellen we een ontwikkelplan op voor de top 10 locaties. Daarnaast starten we 2-3 pilots voor kleinschalige wijkhubs, waarin we onderzoeken of deelmobiliteit meerwaarde kan hebben voor bewonersgroepen.
- **Opschaling Duurzaam Deelvervoer Inwoners.** We sluiten aan bij het programma Opschaling Duurzaam Deelvervoer Inwoners van Trendsportal voor het stimuleren van deelauto's in de gemeente.



Stakeholders

- Station Horst-Sevenum (regionale hub)
- Peelbergen (TOPs)
- Greenport (regionale hub)
- Onderzoeken mogelijkheid kleinschalige wijk- en dorpshubs, in samenwerking met bewonersgroepen



Kostenindicatie

- Opstellen visie en locatieonderzoek hubs: 25.000 euro
- Realiseren pilots en hubs: n.t.b.



Planning

- Opstellen visie en locatieonderzoek hubs: 2028
- Realiseren pilots en hubs: 2035-2040



© autodelen.info



Handboek toegankelijke ruimte



Doel en beleidslijn

In Horst aan de Maas zoeken we mogelijkheden voor het realiseren van hubs (overstappunten openbaar vervoer) en TOPs (toeristische overstappunten). Hiermee versterken we het openbaar vervoernetwerk voor bewoners en bezoekers. Zo blijft onze gemeente bereikbaar en toeristische trekpleisters interessant. Hubs en tops bestaan uit een aanbod van verschillende vormen van openbaar vervoer of deelmobiliteit (auto's, fietsen, e-bikes, e-scooters). Ook kunnen deze punten uitgerust zijn met aanvullende services zoals fietsreparaties of pakketpunten. We zoeken hierin de samenwerking met de provincie Limburg.



Maatregelen

- **Inventariseren knelpunten samen met ervaringsdeskundigen:** samen met ervaringsdeskundigen (mensen met een zicht- of fysieke beperking, ouderen, ouders met kleine kinderen) bepalen we de belangrijke looproutes in het dorp. We beginnen in drie kernen van Horst aan de Maas en evalueren stap voor stap de gehele gemeente. Hierbij hebben we specifiek aandacht voor voetgangersoversteekplaatsen.
- **Opstellen handboek toegankelijke openbare ruimte:** in het handboek komen er richtlijnen voor toegankelijke looproutes van en naar belangrijke voorzieningen zoals de supermarkt, het dorpshuis, de bushalte en de huisarts. Zo'n handboek is nodig om alle ontwerpen te kunnen toetsen op toegankelijkheid. We baseren ons op andere gemeenten die zo'n handboek al hebben en vullen dit aan met ervaringen vanuit de ervaringsdeskundigen.
- **Toegankelijkheid van haltes:** de toegankelijkheid van bushaltes te voet of per fiets is van groot belang voor het toegankelijk en aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. We toetsen de bushaltes en de looproutes hiernaartoe op de richtlijnen uit het handboek openbare ruimte. Knelpunten lossen we op binnen de komende 5 jaar.
- **Interne campagne rondom toegankelijkheid:** het belang van toegankelijke looproutes kan onderschat worden. Daarom werken we aan het handboek samen met diverse disciplines om toegankelijkheid breed in de organisatie van gemeente Horst aan de Maas te borgen.



Stakeholders

- Andere gemeenten (o.a. Nijmegen en Venray)
- Interne collega's die zich bezighouden met beheer en onderhoud (o.a. groen, riolering)
- Sociaal domein gemeente Horst aan de Maas
- Dorpsraden
- Belangenvertegenwoordigers en kennisinstellingen (o.a. VVN, Ieder(in))\
- Provincie Limburg
- Busvervoerder (Arriva)



Kostenindicatie

- Inventariseren knelpunten en opstellen handboek: 30.000 euro
- Oplossen knelpunten: p.m.
 - Subsidiemogelijkheden bij provincie voor oplossen knelpunten bij bushaltes



Planning

- Inventariseren knelpunten en opstellen handboek: 2025-2026
- Oplossen knelpunten: 2026-2030



Lopende projecten

Momenteel zijn er al verschillende projecten in uitvoering in onze gemeente, of zijn hier concrete plannen voor. We houden de energie op deze projecten en werken door op de inspanningen uit het verleden. Dit zijn projecten die niet direct aan de opgestelde mobiliteitsvisie te koppelen zijn, maar waar we wel mee doorgaan de komende jaren.

Hierbij onderscheiden we twee thema's:

- Samenwerking Trendsportal. Vanuit onze samenwerking met andere gemeenten uit de regio, in het samenwerkingsverband Trendsportal, zetten we al belangrijke stappen voor het verduurzamen van ons mobiliteitsbeleid. Ook tot 2040 blijven we inzetten op deze samenwerking.
- Infrastructurele projecten en lobby's. Deze projecten sluiten aan bij de 'oude stijl' van mobiliteitsdenken in de gemeente Horst aan de Maas. Hierin werken we met het uitgangspunt: we ronden af waar we aan zijn begonnen.





Trendsportal



Toelichting

We zijn momenteel vanuit het samenwerkingsverband Trendsportal bij verscheidene programma's betrokken om de mobiliteit in regionaal verband te verbeteren. Vanaf 2024 zetten we deze samenwerking voort en/of intensiveren we onze inzet bij verschillende programma's om onze doelstellingen te bereiken. Hieronder vindt u een overzicht van de programma's waarbij onze gemeente actief is of zal worden.

Programma's

- **Werkgeversaanpak:** minimaal 5 bedrijven uit onze gemeente vult een mobiliteitsscan in.
- **Logistieke aanpak:** minimaal 5 bedrijven uit onze gemeente vult een mobiliteitsscan in.
- **Fietsstimulering:** we sluiten aan bij Doortrappen, 'kort ritje, da's zo gefietst' en #posifiets
- **Bezoekersaanpak:** we stimuleren bezoekers van Peelbergen per fiets of ov te reizen
- **Gedragbeïnvloeding verkeersveiligheid:** we starten minimaal 1 campagne voor de thema's 'afleiding', 'snelheid' en 'middelengebruik'
- **Opschaling Duurzaam Deelvervoer inwoners:** we inventariseren behoefte voor deelauto's
- **Vervoersgelijkheid:** we brengen knelpunten in vervoersarmoede in onze gemeente in kaart



Lopende projecten



Toelichting

We maken af waar we mee bezig zijn en houden de basis op orde op het gebied van infrastructurele projecten, beheer en onderhoud. Hieronder vindt u een overzicht van de lopende projecten en beheer en onderhoud. Dit is een levende lijst met infrastructurele projecten en blijft continu in ontwikkeling. Jaarlijks bepalen we welke projecten binnen het budget passen, waarna we een jaarplan opstellen voor de uitvoering.

Lopende projecten

- **Basis op orde.** We gaan door met beheer- en onderhoudscyclussen. We stellen een meerjarenonderhoudsplan op om beheer en onderhoud te stroomlijnen en meekoppelkansen te benutten voor herinrichting van wegen naar Duurzaam Veilig.
- **Lobby voor verbreding A67 (in aanvulling op smart mobility maatregelen), onder leiding van Venlo**
- **Afrit 10 van de A73**
- **Ontwikkeling Peelbergen en mobiliteitsvisie Peelbergen**
- **Stationsomgeving Horst-Sevenum**
- **Overdracht N554 en planuitwerking**
- **Overdracht N556 en snelheidsverlaging naar 60 km/u**
- **Actieve uitrol van laadpalen**
- **Diverse woningprojecten van klein tot hele wijken**
- **Update verkeersmodel 2023**

