

B&W Adviesnota

Onderwerp	Programma Mobiliteit 2025-2030
Zaaknummer	
B&W datum	1 juli 2025
Naam steller	Medewerker team Ruimtelijke Ontwikkeling
Teammanager	Teammanager team Ruimtelijke Ontwikkeling
Portefeuillehouder	Erik van Daal

Besproken met portefeuillehouder?

Ja, met Erik van Daal op 24 juni 2025

Openbaarheid

Ja.

Bevoegd orgaan

B en W

Ter kennisname aanbieden aan Raad

Advies

1. Het Programma Mobiliteit 2025-2030 vast te stellen en de raad hierover te informeren via bijgevoegde Raadsinformatiebrief.

Inleiding

De komende jaren blijft Venray verder groeien. Deze groei gaat gepaard met een toename van het aantal verkeersbewegingen met verschillende vervoermiddelen. Om onze inwoners een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving te bieden en bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat, is het nodig om op een andere manier naar mobiliteit te kijken. Hierbij perken we de behoeften van verplaatsen niet in, maar zetten we in op het veranderen van het mobiliteitsgedrag door het stimuleren van duurzame alternatieven.

Beoogd resultaat

Een mobiliteitsprogramma voor de gemeente Venray dat de mobiliteitstransitie in gang zet, het verbeteren van de verkeersveiligheid en andere omgevingsprogramma's ondersteund.

Argumenten

- 1.1 *Met dit Omgevingsprogramma stelt Venray een nieuwe visie op het gebied van mobiliteit vast.*
Het programma vloeit voort uit bestaande beleids- en visiedocumenten, geeft invulling aan de mobiliteitstransitie en is een uitwerking van (een deel) van de ambities en doelen met betrekking op mobiliteit uit de Omgevingsvisie.
- 1.2 *Dit Omgevingsprogramma is tot stand gekomen in overleg met inwoners, ondernemers, dorpsraden en andere stakeholders.*
Er is een opiniërende bijeenkomst met de gemeenteraad gehouden en er is een enquête gehouden onder onze stakeholders. De van zowel de bijeenkomst als enquête is gebruikt als input bij het opstellen van het Programma.
- 1.3 *De vaststelling van het Programma Mobiliteit sluit aan bij de beleidscyclus van de Omgevingswet.*

Een omgevingsprogramma is een nieuw beleidsinstrument onder de Omgevingswet. Het bevat een uitwerking van het te voeren beleid voor het thema Mobiliteit uit de Omgevingsvisie Venray. Daarnaast bevat het een uitvoeringsparagraaf met een overzicht van maatregelen om de gewenste doelstellingen te bereiken. Een omgevingsprogramma wordt vastgesteld door het college van BenW en is zelfbindend. Het omgevingsprogramma Mobiliteit is een zogenaamd 'vrijwillig' programma onder de Omgevingswet. De inhoud is hierdoor grotendeels vormvrij en het is niet verplicht om de algemene voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb) te volgen. Wel dient in het programma te worden beschreven wat het totstandkomingsproces is geweest en welk participatieproces gevolgd is.

Kanttekeningen of risico's

1.1 Succesvolle uitvoering van dit Omgevingsprogramma is afhankelijk van het beschikbaar stellen van voldoende financiële middelen in de jaarlijkse begroting.

De jaarlijkse kosten voor de uitvoering van de vijf deelprogramma's uit het Programma Mobiliteit worden begroot op € 75.000. De kosten zijn bedoeld voor uitwerking van beleid en uitvoering van projecten en als cofinanciering bij subsidies in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Communicatie

Via een persbericht (bijlage 2) wordt aandacht gevraagd voor de publicatie van het programma.. Het Omgevingsprogramma wordt daarnaast gepubliceerd op de daarvoor bestemde digitale omgeving.

Financiële gevolgen

De jaarlijkse kosten voor de uitvoering van de vijf deelprogramma's uit het Programma Mobiliteit worden begroot op € 75.000. Het huidige budget voor mobiliteit voorziet hier niet in. Voor 2026 is daarom een MUIP aanvraag gedaan.

We stemmen de uitvoering zoveel mogelijk af op de planningen vanuit weg- en rioolbeheer. Zo benutten we capaciteit en middelen het meest efficiënt, sluiten we aan bij andere beleidsvelden en spelen we in op onverwachte ontwikkelingen.

Kijkend naar de huidige capaciteit, de vastgestelde ambities en de gevraagde uitvoeringskracht om vanuit dit programma tot resultaat te komen, is de totale capaciteit binnen mobiliteit voldoende. Aanvullende capaciteit op andere beleidsvelden stemmen we af binnen onze organisatie.

Vervoltraject besluitvorming

Het omgevingsprogramma Mobiliteit zal beschikbaar worden gesteld in het Omgevingsloket van het Digitaal stelsel Omgevingswet (DSO). Daarnaast wordt het programma via de Landelijke voorziening bekend gemaakt (publicatie). Hiervoor is het nodig dat we de teksten/inhoud van het omgevingsprogramma omzetten naar de standaarden van het DSO. Omdat we recent zijn overgestapt naar een nieuwe softwareleverancier, zal dit nog enige tijd in beslag nemen. Planning voor de publicatie is Q3 2025.

Het college is bevoegd om het Programma Mobiliteit vast te stellen en is verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten/maatregelen uit de projectbundels. Na het vaststellen van het

Programma Mobiliteit wordt opnieuw een bijeenkomst gehouden voor de gemeenteraad. Hierin wordt de raad geïnformeerd over het vastgestelde programma, maar krijgt zij ook de gelegenheid om aan te geven op welke maatregelen/projecten uit de projectbundels aankomende periode de focus zou moeten liggen volgens de raad. Op basis van deze input en de planning van weg- en rioolbeheer, wordt een jaarplanning opgesteld voor de uitvoering van de projecten/maatregelen uit de projectbundels.

Evaluatie

De Omgevingsvisie is kaderstellend voor dit Omgevingsprogramma. Het Omgevingsprogramma vormt de brug tussen hoofdambities in de Omgevingsvisie en de juridisch-planologisch borging in het omgevingsplan. Dit Omgevingsprogramma is thematisch en niet gebiedsgericht. Dit betekent dat dit Omgevingsprogramma geen allesomvattend programma is voor specifieke gebieden, maar hier samen met overige (deel)omgevingsprogramma's een bijdrage aan levert.

Zowel de Omgevingsvisie als het Omgevingsprogramma maken onderdeel uit van de beleidscyclus van de Omgevingswet. Deze beleidscyclus kent 4 fasen:

1. beleidsontwikkeling
2. beleidsdoorwerking
3. uitvoering
4. terugkoppeling/monitoring

Dit omgevingsprogramma ziet toe op de fase van beleidsdoorwerking. Het bevat de uitwerking van het te voeren beleid voor het thema mobiliteit uit de Omgevingsvisie. Dit Omgevingsprogramma heeft een looptijd van vijf jaar.

Bijlagen

1. Omgevingsprogramma Mobiliteit gemeente Venray 2025-2030
2. Raadsinformatiebrief
3. Persbericht Omgevingsprogramma Mobiliteit gemeente Venray

Naslagwerk

n.v.t.

Ruimtelijke ontwikkeling
Raadhuisstraat 1
Postbus 500, 5800 AM Venray
Telefoon (0478) 52 33 33
Telefax (0478) 52 32 22
E-mail gemeente@venray.nl
Internet www.venray.nl
KvK-nummer 14132389

IBAN NL20 BNGH 028 5028 383 (belastingen)
IBAN NL11 BNGH 028 5008 757 (algemeen)
BIC BNGHNL2G

De leden van de gemeenteraad Venray

Datum 8 juli 2025

Ons kenmerk

Pagina 1 van 2

Behandeld door Medewerker team Ruimtelijke Ontwikkeling

Datum uw brief

Uw kenmerk

Onderwerp Programma Mobiliteit

Geachte leden van de Raad,

Op 8 juli 2025 heeft het college, als bevoegd orgaan, het Programma Mobiliteit 2025-2030 vastgesteld. Het Programma Mobiliteit is één van de programma's onder de Omgevingsvisie van de gemeente Venray en vervangt het huidige mobiliteitsbeleid. Het programma beschrijft het beleid voor mobiliteit voor aankomende vijf jaar en geeft aan welke projecten en maatregelen er nodig zijn om de doelen uit de Omgevingsvisie te bereiken. Hierbij bieden wij u het Programma Mobiliteit aan.

Programma Mobiliteit

Het Programma Mobiliteit beschrijft hoe Venray de komende jaren invulling wil geven aan de ambitie om de gemeente leefbaar, duurzaam, verkeersveilig en aantrekkelijk te houden. In het programma zijn trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en mobiliteit meegenomen.

Met het Programma Mobiliteit wil de gemeente inwoners, ondernemers en bezoekers niet beperken in hun manier van reizen, maar juist hun reisgedrag veranderen. Zo focust daarbij op het stimuleren van gezonde en duurzame mobiliteit als fietsen, wandelen, het delen van voertuigen en elektrisch rijden. Om dit te bereiken worden verschillende projecten en maatregelen uitgevoerd binnen het Programma Mobiliteit. Het gaat hierbij niet alleen om aanpassingen aan de infrastructuur, maar ook over bewustwording, educatie en gedragsbeïnvloeding.

Het programma is niet in beton gegoten. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel en de verwachting is dat dit aankomende jaren niet verandert. Enige flexibiliteit in het programma om in te kunnen springen op deze ontwikkelingen is en blijft dan ook noodzakelijk en mogelijk.

Hoe nu verder?

De looptijd van het Programma Mobiliteit is vijf jaar. Binnen deze looptijd streven we er naar om zoveel mogelijk invulling te geven aan verschillende projecten uit de projectbundels. Dit zal gefaseerd gebeuren.



Aankomende periode worden de projectbundels uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsplan. In dit plan komen alle projecten, van het opstellen van beleid (bijv. Laadvisie, Wegencategorisering) tot de aanleg van infrastructuur (bijv. snelfietspaden, laadpalen, inrichting schoolomgevingen) aan bod. Bij het bepalen van prioriteiten maken we onder andere gebruik van beschikbare verkeer- en ongevalsdata en reeds geplande werkzaamheden aan riolering of wegen.

Met twee van de projecten uit het Programma Mobiliteit is reeds een start gemaakt, te weten:

- Herziening wegcategorisering. De bestaande netwerken (wegencategorisering) uit de Netwerkennota 2019 zijn herzien en in het programma als wensbeeld opgenomen. Later dit jaar worden de netwerken ter besluitvorming aan uw raad aangeboden.
- Herziening Nota Parkeernormen. De huidige nota dateert van 2013 en de hierin genoemde normen zijn niet meer toereikend en geven onvoldoende invulling aan de hedendaagse ruimtelijke ontwikkelingen. Dit jaar wordt de Nota Mobiliteitsnormen als vervanging van de Nota Parkeernormen, ter besluitvorming aan uw raad aangeboden.

Reden om vooruitlopend op vaststelling van het uitvoeringsplan te starten met herziening van beide nota's is dat er op dit moment veel ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente zijn. Voor een goede planvorming is het essentieel dat de beleidskaders op orde zijn.

Om een volledige afweging te kunnen maken bij het prioriteren in de overige maatregelen, hoort het college ook graag van uw raad welke projecten/maatregelen in uw optiek de hoogste prioriteit zouden moeten krijgen. Maar ook welk project/maatregel als minst belangrijk wordt gezien. Dit najaar organiseren wij een raadsinformatiebijeenkomst waarin wij het concept uitvoeringsplan aan u presenteren en u uitgenodigd wordt om uw input te leveren. Wij gebruiken uw input om het uitvoeringsplan te verfijnen voor dit wordt vastgesteld.

Wij vertrouwen erop u hiermee op dit moment naar tevredenheid te hebben ingelicht en hopen u te mogen verwelkomen op de raadsinformatiebijeenkomst.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders,

de burgemeester,

de secretaris,

M.C. Uitdehaag

E.G.J. Voorn

Onderwerp
Programma Mobiliteit

Datum 10 juli 2025

Berichtnummer

Pagina 1 van 1

Venray stelt nieuw mobiliteitsplan vast

Het college van B&W van Venray heeft het Programma Mobiliteit 2025-2030 vastgesteld. De verwachting is dat Venray de komende jaren verder blijft groeien. Dat betekent ook meer verkeer op de weg. Om inwoners een fijne leefomgeving en bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden, is het daarom nodig om op een andere manier naar mobiliteit te kijken.

In het programma staat hoe Venray de komende jaren werkt aan een leefbare, duurzame, verkeersveilige en aantrekkelijke gemeente. Daarbij is gekeken naar trends en ontwikkelingen in mobiliteit én is input opgehaald bij inwoners, dorpsraden, ondernemers en de gemeenteraad.

De gemeente Venray wil niet minder verplaatsingen, maar ander mobiliteitsgedrag stimuleren. Denk aan: betere fiets- en wandelverbindingen binnen en buiten de gemeente, veilige schoolzones, meer laadpalen en het aanbieden van deelauto's. Naast maatregelen op en aan wegen zet de gemeente ook in op educatie en gedragsbeïnvloeding.

De looptijd van het Programma Mobiliteit is vijf jaar. Binnen die periode wil de gemeente zoveel mogelijk projecten uitvoeren. In de komende tijd wordt hiervoor een uitvoeringsplan opgesteld. Bij het bepalen van prioriteiten kijkt de gemeente onder andere naar de doorstroming van het verkeer, het aantal ongevallen, bouwontwikkelingen en geplande werkzaamheden aan wegen en riolering.

Noot aan de redactie/Niet voor publicatie

Voor meer informatie kun je contact opnemen met de persdesk van de gemeente Venray, tel: 06 – 18 29 62 82.



Steller: cluster Mobiliteit gemeente Venray
Datum: 25 juni 2025
Versie: 8.0 concept

Programma Mobiliteit 2025-2030

Een brede kijk op mobiliteit inclusief
wegencategorisering

Inhoud

Inleiding.....	2
1 Programma Mobiliteit	4
1.1 Programma Mobiliteit als onderdeel van de Omgevingsvisie	4
1.2 Doel Programma Mobiliteit.....	5
1.3 Totstandkoming Programma Mobiliteit.....	5
2 Uitgangssituatie.....	6
3 Uitgangspunten: Ambities, trends en doelen.....	8
3.1 Landelijke, regionale en lokale programma's.....	8
3.2 Omgevingsvisie Limburg	8
3.3 Mobiliteitsambitie Noord-Limburg, Trendsportal en SmartwayZ .	8
3.4 Omgevingsvisie Venray	9
3.5 Bestuurlijke ambities Venray.....	9
3.6 Trends in mobiliteit.....	10
3.7 Data en Smart Mobility	11
4 Beleid & uitvoering	12
4.1 Vertaling uitgangspunten naar deelprogramma's	12
4.2 Deelprogramma 1. Prettig leefklimaat in de kernen	12
4.3 Deelprogramma 2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied.....	16
4.4 Deelprogramma 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit	17
4.5 Deelprogramma 4. Mobiliteit voor iedereen.....	21
4.6 Deelprogramma 5. Aantrekkelijk vestigingsklimaat bedrijven..	23

4.7 Uitvoeringsprogramma	24
5 Gewenste netwerken en wegcategorisering	25
5.1 Netwerken actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers)	25
5.2 Netwerken openbaar vervoer	27
5.3 Netwerken gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtverkeer en landbouwverkeer)	29
6 Uitvoering, monitoring en evaluatie	33
6.1 Uitvoeringsplan en projectbundels	33
6.2 Monitoring	34
6.3 Evaluatie	35
BIJLAGEN	35
Bijlage 1. Enquête.....	36
Bijlage 2. Landelijke, regionale en lokale beleidskaders.....	38
Bijlage 3. Uitvoeringsplan - projectbundels.....	40

Inleiding

Aanleiding

Venray is door de ligging, bereikbaarheid en voorzieningen een aantrekkelijke gemeente om in te wonen en te werken. Op het gebied van mobiliteit werkt Venray samen binnen Trendsportal, een regionale samenwerking van acht Noord-Limburgse gemeenten. We zetten daarbij in op slimme, duurzame en veilige mobiliteitsoplossingen. Noord-Limburg onderscheidt zich als één van de meest gezonde regio's. Dit biedt kansen, maar ook uitdagingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

Zo neemt de ruimtedruk toe. Er ligt niet alleen een grote ontwikkelopgave voor wonen en bedrijven, maar er moet ook ruimte komen voor opgaven als bijvoorbeeld water, klimaat en natuur. De ontwikkelingen in de mobiliteitssector gaan snel en vragen om een andere aanpak. Daarom is er behoefte aan een visie op mobiliteit met het oog op de (nabije) toekomst. Als uitwerking van de Omgevingsvisie is dit **Programma Mobiliteit 2025-2030** opgesteld. Hierin ligt de visie van de gemeente Venray op het gebied van mobiliteit vast.

Opgave

In het Programma Mobiliteit is geformuleerd hoe de gemeente Venray aankomende jaren om wil gaan met de mobiliteit in de gemeente. Het vormt een kader en geeft richting aan plannen voor onder andere woningbouw of werklocaties. De visie op mobiliteit kijkt vooruit tot 2030. Dat is dichtbij genoeg om nog enigszins te kunnen overzien welke ontwikkelingen er tot die tijd op ons af

komen die impact zullen hebben op de mobiliteit. Tegelijkertijd is het ver genoeg om onszelf ambitieuze doelstellingen op te leggen.

Totstandkoming en proces

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie heeft participatie plaatsgevonden. Burgers, bedrijven, andere bestuursorganen en maatschappelijke organisaties zijn betrokken. Dit Programma Mobiliteit volgt de hoofdlijnen van de Omgevingsvisie en geeft hier invulling aan. De grote contouren van het Programma Mobiliteit zijn daarnaast gebaseerd op eerdere besluitvorming, het collegeprogramma, landelijk en regionaal beleid en trends.

Vervolg

In navolging van dit Programma Mobiliteit wordt jaarlijks een planning gemaakt voor het uitvoeren van de projecten en maatregelen uit de projectenbundels uit bijlage 2. Hierbij worden belanghebbenden van ieder project (opnieuw) nauw betrokken.

Leeswijzer

Bij de opbouw van de rapportage wordt gebruik gemaakt van de "gouden cirkel" van Simon Sinek. In hoofdstuk 1 staan we stil bij het "**waarom**" van het Programma Mobiliteit. Waarom is nieuw beleid nodig en waarom zetten we in op beleidsveranderingen? In hoofdstuk 2 schetsen we de mobiliteit in de gemeente Venray anno 2025. In hoofdstuk 3 beschrijven we welke ambities, trends en doelen van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op wat we op hoofdlijn gaan doen. De "**hoe**"-vraag wordt tastbaar gemaakt met denkrichtingen en keuzes die ondersteunend zijn aan de beleidsdoelen. Hiervoor zijn vijf

deelprogramma's op hoofdlijnen uitgewerkt. Hoofdstuk 5 gaat over de gewenste netwerken en wegcategorisering. Hierin zijn nieuwe inzichten verwerkt. In hoofdstuk 6 wordt beschreven "**wat**" de vervolgstappen zijn die we nemen om uitvoering te geven aan het Programma Mobiliteit.



Afbeelding 1: Gouden cirkel van Simon Sinek

1 Programma Mobiliteit

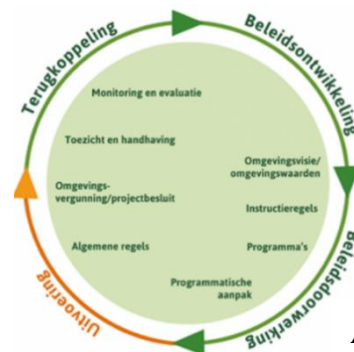
Waarom wordt het Programma Mobiliteit opgesteld en hoe verhoudt het programma zich tot de Omgevingsvisie van Venray? Dit hoofdstuk geeft hier antwoord op en legt uit op welke wijze het programma tot stand is gekomen.

1.1 Programma Mobiliteit als onderdeel van de Omgevingsvisie

Op 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet ingegaan. Eén van de verplichte instrumenten uit de Omgevingswet is de Omgevingsvisie. Het rijk, alle provincies en gemeenten stellen een Omgevingsvisie op voor de hele fysieke leefomgeving in haar grondgebied. De Omgevingsvisie schetst een perspectief voor de lange termijn en gaat over onderwerpen als duurzaamheid, groenstructuren, bouwen, verkeer en gezondheid. De Omgevingsvisie van Venray is in november 2021 door de gemeenteraad vastgesteld en in december 2023 geactualiseerd.

De doorvertaling van de Omgevingsvisie naar gemeentelijk beleid vindt plaats in omgevingsprogramma's. Het hebben van een omgevingsprogramma is, in tegenstelling tot de Omgevingsvisie, vrijwillig en wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

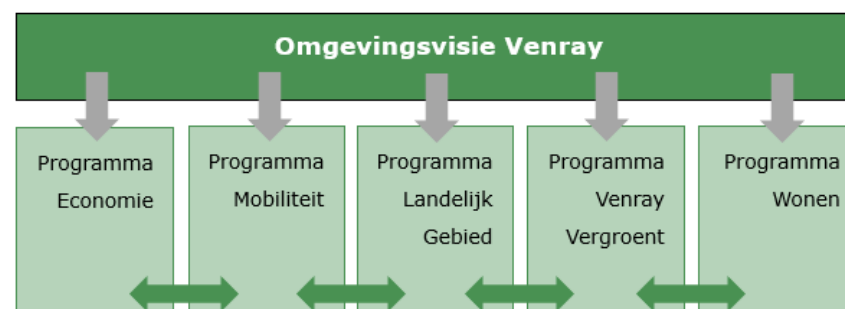
Zowel de Omgevingsvisie als het omgevingsprogramma maken deel uit van de vier fasen van de beleidscyclus van de Omgevingswet.



1. beleidsontwikkeling
2. beleidsdoorwerking
3. uitvoering
4. terugkoppeling / monitoring

Afbeelding 2.1: Beleidscyclus Omgevingswet

Eén van de omgevingsprogramma's van de gemeente Venray is het Programma Mobiliteit 2025-2030. Dit programma vervangt het huidige mobiliteitsbeleid (Netwerkennota 2019). Het programma beschrijft het beleid voor mobiliteit voor aankomende 5 jaar en geeft aan welke projecten en maatregelen er nodig zijn om de doelen uit de Omgevingsvisie te bereiken. Na 4 jaar evalueren we het Programma Mobiliteit. Tussentijds monitoren we, zodat de projecten of maatregelen kunnen worden bijgesteld waar nodig.



Afbeelding 2.2 Samenhang Programma's onder de Omgevingsvisie

1.2 Doel Programma Mobiliteit

Landelijk is de mobiliteitstransitie ingezet. Hierbij draait het om het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere leefomgeving voor iedereen. De mobiliteits-transitie raakt aan een groot aantal maatschappelijke thema's als ruimtelijke ordening, klimaatverandering, maar ook aan gezondheid en eenzaamheid. Dit vraagt om een structureel andere benadering van de manier van verplaatsen en de keuzes die we daarbij maken. Een nieuwe visie op mobiliteit is dan ook nodig om het mobiliteitssysteem draaiende te houden, meer houvast te kunnen bieden voor de uitvoering van projecten en ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Het Programma Mobiliteit beschrijft op welke wijze we samen met inwoners, ondernemers en bezoekers invulling willen geven aan onze ambitie om Venray leefbaar, duurzaam, veilig en aantrekkelijk willen houden voor iedereen. Het individueel belang maakt daarbij deels plaats voor het collectief belang.

Mobiliteit moet de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de gemeente Venray niet beperken, maar er juist aan bijdragen. Het STOMP-principe wordt hierin leidend. De nadruk komt hiermee te liggen op het verleiden en faciliteren van lopen (Stappen), fietsen (Trappen), OV (Openbaar vervoer) en deelmobiliteit (Mobility-as-a service). De auto (Privé-auto) is en blijft ook in de toekomst een belangrijk vervoermiddel, maar staat niet langer automatisch op de eerste plek.

1.3 Totstandkoming Programma Mobiliteit

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie zijn burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen betrokken. Dit Programma Mobiliteit volgt de hoofdlijnen van de Omgevingsvisie en geeft hier invulling aan. De grote contouren van het Programma Mobiliteit zijn gebaseerd op eerdere besluitvorming en documenten zoals het collegeprogramma, doelen van Trendsportal, mobiliteitsdata en trends.

Op 17 december 2024 is een opiniërende bijeenkomst gehouden met de gemeenteraad waarin zij werd geïnformeerd over welke doelen in het Programma Mobiliteit worden nagestreefd zodanig dat invulling gegeven wordt aan de hoofdlijnen van de Omgevingsvisie. Vervolgens is er een online enquête gehouden onder inwoners, dorpsraden, ondernemers, bedrijven en andere belangstellenden. De enquête bestond zowel uit vragen als stellingen over mobiliteit en mobiliteitsbehoeften. De resultaten van de enquête vindt u in bijlage 1. De input uit de enquête als de bijeenkomst met de gemeenteraad is gebruikt om dit programma op te stellen. Voor het opstellen van de gewenste netwerken is overleg geweest met de politie, busmaatschappij en veiligheidsregio.

Bij de projecten en maatregelen die volgen uit dit Programma, wordt conform het participatiebeleid van de gemeente Venray opnieuw input opgehaald bij alle belanghebbenden. De inzet van lokale kennis en ervaring van belanghebbenden is waardevolle informatie voor het treffen van de juiste maatregelen.

2 Uitgangssituatie

De gemeente Venray is goed ontsloten per weg (A73, A67, N270 en N277), per spoor (station Venray), maar ook per schip via de haven in Wanssum. De gemeente is gunstig gelegen ten opzichte van zowel Midden-/Zuid-Limburg, Brabant als Duitsland en vervult een belangrijke schakel tussen verschillende regio's. Mede hierdoor is de gemeente aantrekkelijk voor inwoners, bedrijven en bezoekers. De gemeente is de tweede stedelijke kern van Noord-Limburg en de zevende van de gehele provincie.

De woningbouwopgave is groot. Het zoekgebied voor nieuwe woningbouwlocaties breidt zich verder uit, bij voorkeur ook naar locaties die in de nabijheid van voorzieningen als bijvoorbeeld een treinstation liggen. Dit maakt de gemeente Venray een potentiële ontwikkellocatie.

Het huidige mobiliteitsbeleid 2019 bestaat uit een overzicht van de destijds gewenste netwerken voor openbaar vervoer, fiets, auto, landbouw- en vrachtverkeer. Het accent lag op versterking van de afzonderlijke netwerken. Sinds 2019 is er op diverse locaties geïnvesteerd in de infrastructuur en verkeersveiligheid.

Gemotoriseerd verkeer

Mede door de uitgestrektheid van de gemeente is de autoafhankelijkheid hoog. We zien dit terug in het autobezit, maar ook in het parkeerbeleid. Begin 2025 telde Venray 44.810 inwoners, 19.966 huishoudens en 35.887 geregistreerde voertuigen (Bron: [Gemeente Venray in cijfers en grafieken | AlleCijfers.nl](#)). De gemeente zal aankomende jaren blijven groeien

door woningbouwontwikkelingen in diverse kernen. Ook zijn er plannen om de haven Wanssum, bedrijventerreinen Wanssum Oost en Smakterheide verder uit te breiden. Daarmee groeit ook de mobiliteit.

De gemeente Venray kenmerkt zich door een omvangrijk landelijk gebied. Ruim 70% van het grondoppervlak van de gemeente is agrarisch gebied. Daarmee is het een belangrijke economische drager. Binnen de gemeente is er dan ook meer dan gemiddeld landbouwverkeer aanwezig.

Openbaar vervoer

De gemeente Venray is een aantrekkelijke groene woonomgeving met alle voorzieningen in de nabijheid, ook voor forenzen van buiten de gemeente als Venlo, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Brainpoort Eindhoven. Binnen een uur zijn veel bestemmingen met het openbaar vervoer of auto te bereiken. Een extra impuls geeft de elektrificatie van de Maaslijn. Hierdoor verbetert de verbinding Nijmegen – Venlo – Roermond kwalitatief en wordt de reistijd verkort. Mogelijk biedt dit in de toekomst kansen om station Venray op te waarderen als IC-station met alle voorzieningen die bij een hedendaagse Mobiliteitshub horen.

Hoewel er nog enkele veelgebruikte busverbindingen zijn die de gemeente bedienen, komt de bus niet meer in alle kernen van de gemeente. Voor veel inwoners is de bus dan ook geen gelijkwaardig alternatief voor de eigen auto. Deze verschraving van het openbaar vervoer speelt landelijk. Er wordt gezocht naar alternatieven. In Venray doet Arriva momenteel een pilot met de

'Vlinderbus'. Bij dat concept start op een afgesproken tijdstip een busrit in een vooraf bepaald gebied. Op basis van het aantal instappers en aanmeldingen wordt bepaald wat de meeste snelle en efficiënte route is.

Blijvend aandacht vraagt een goede verbinding van het centrum naar het station voor alle modaliteiten.

Vliegbasis de Peel

De geopolitieke onrust in Europa maakt dat Defensie actief nadenkt over nieuwe ruimteclaims voor alle krijgsmachts-onderdelen. De Luitenant-generaal Best kazerne is een van de locaties die wordt onderzocht.

De gemeente houdt er vooralsnog rekening mee dat de kazerne een locatie blijft voor een grote landmachteenheid waarbij uitbreiding van infra en personeel niet ondenkbaar is. Het gebruik voor vliegtuigen is nu nog niet zeker. Dit vraagt om rekening te houden met een goede en veilige infrastructuur naar de basis die noodzakelijk is voor een goede doorstroming en bereikbaarheid. Hiervoor is afstemming met Provincies Limburg, Noord-Brabant en Defensie nodig.

Actieve mobiliteit (fiets en voetganger)

Hoewel de auto een dominante rol heeft in het wegbeeld van de gemeente Venray, wordt er ook veel gelopen en gefietst. De netwerken voor de actieve mobiliteit worden steeds belangrijker in het behalen van de doelen een veilig en gezond Venray. Ook aankomende jaren dient hier op ingezet te worden. Hierbij streven

hierbij niet alleen naar veilige en comfortabele routes voor alle langzaam verkeerdeelnemers, maar zetten ook in op gedragsbeïnvloeding en educatie (bijv. over helmgebruik op de fiets).

Vergrijzing en vervoerarmoede

De bevolkingssamenstelling in Noord-Limburg verandert, met een fors toenemend aantal ouderen. Bewoners blijven langer zelfstandig wonen in hun huidige (aangepaste) woning. Dit leidt tot een veranderende vraag naar mobiliteit. Hierbij moeten we er rekening mee moeten houden dat het voorzieningenaanbod niet in alle kernen even groot is. Bewoners zijn dus genoodzaakt soms uit te wijken naar een ander dorp in onze gemeente dat niet altijd met het openbaar vervoer bereikbaar is of waarbij de afstand per fiets voor bepaalde doelgroepen te groot is. De auto is dan de enige optie.

Duurzame mobiliteit

Er ligt een grote opgave op het gebied van duurzaamheid. Mobiliteit kan hier een bijdrage aan leveren door het actief in te zetten op verduurzaming van personen- goederenvervoer, zoals opgenomen in de Energiestrategie 2030 van de gemeente Venray. Door een steeds grotere actieradius van elektrische auto's en fietsen zijn grote afstanden makkelijker te overbruggen. Dit zorgt voor een veranderende behoefte naar extra (snel-)laad-mogelijkheden, ook bij brandstofstations.

3 Uitgangspunten: Ambities, trends en doelen

Naast vigerend beleid, zijn er ook ambities, trends en doelen. Wat zeggen deze en op welke wijze zijn deze verwerkt in het Programma Mobiliteit? Dit hoofdstuk geeft hier antwoord op.

3.1 Landelijke, regionale en lokale programma's

Samenwerking tussen gemeenten en regio's is essentieel, omdat verkeer gemeentegrenzen overstijgt. Dit verhoogt de effectiviteit van programma's en activiteiten. Veel programma's worden daarom regionaal of landelijk opgepakt. De meest relevante programma's en ambities voor mobiliteit zijn samengevat weergegeven in bijlage 2.

3.2 Omgevingsvisie Limburg

De Omgevingsvisie Limburg is in 2021 vastgesteld. Als provinciaal belang op het gebied van mobiliteit is het volgende aangemerkt:

- Een goede aansluiting op (inter-)nationale en (eu-) regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis);
- Een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat dat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

Bereikbaarheid is cruciaal voor economie, leefbaarheid en een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. De autoverbindingen zijn grotendeels goed, met enkele knelpunten op piekmomenten of

locaties. Limburg richt zich daarnaast op veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. In 2025 wordt de Provinciale Omgevingsvisie herzien.

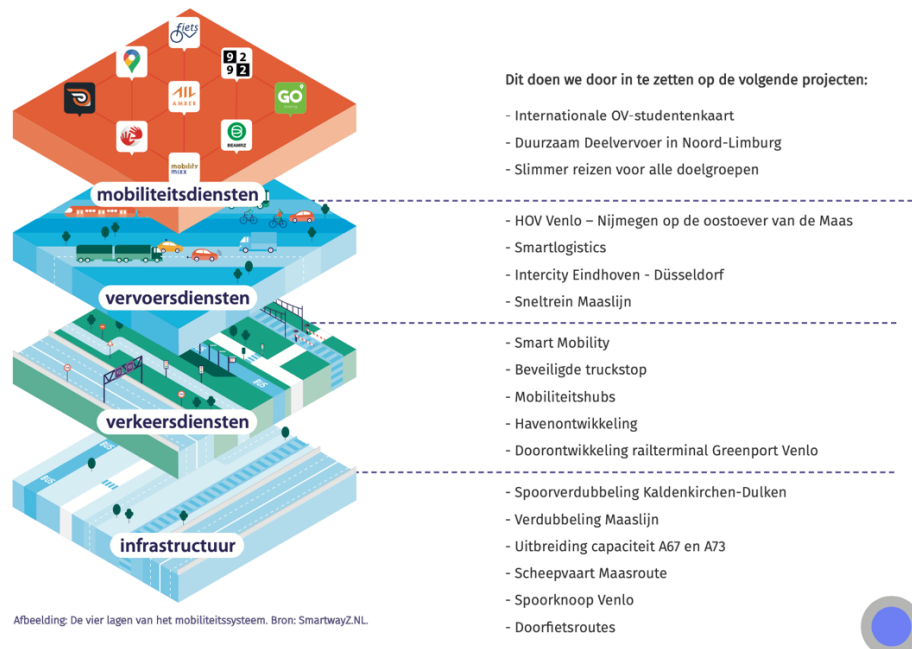
3.3 Mobiliteitsambitie Noord-Limburg, Trendsportal en SmartwayZ

Noord-Limburg kiest bewust voor gezondheid als basis voor leefbaarheid, werk en samenwerking. Een goed mobiliteitssysteem is essentieel voor inwoners en bedrijven, maar geen doel op zich—het ondersteunt economische, ruimtelijke en sociale ontwikkeling.

Onder de vlag van Trendsportal werken de acht Noord-Limburgse gemeenten samen aan slim, duurzaam en veilig mobiliteitsbeleid. De focus ligt op efficiënter gebruik van bestaande netwerken en samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs. Bereikbaarheid van voorzieningen in het landelijk gebied blijft belangrijk.

Daarnaast werkt Trendsportal samen met SmartwayZ, dat in Zuid-Nederland inzet op bereikbaarheid via infrastructuur, innovatie en duurzaam reisgedrag. SmartwayZ richt zich op slim reisgedrag, slimme logistiek, verkeersdiensten en innovaties.

Op onderstaande Infographic staan het mobiliteitssysteem en de beoogde projecten van Smartwayz afgebeeld.



Afbeelding 3.1: De vier lagen van het mobiliteitssysteem (bron: Smartwayz)

3.4 Omgevingsvisie Venray

Mobiliteit in Venray beïnvloedt en wordt beïnvloed door thema's zoals duurzaamheid, gezondheid, milieu, wonen, economie, voorzieningen, recreatie en bereikbaarheid. Het streven is om mobiliteit voor alle inwoners toegankelijk en gelijkwaardig te maken, afgestemd op hun behoeften.

In de Omgevingsvisie is het volgende geschreven over mobiliteit:

“We streven ernaar dat alle inwoners op basis van gelijkwaardigheid toegang hebben tot mobiliteit. Het is daarbij belangrijk om regelmatig te achterhalen wat de inwoners van de gemeente Venray willen en kunnen. Op deze manier zorgen we dat inwoners ook daadwerkelijk gebruik maken van de faciliteiten”.

In de omgevingsvisie is onderscheid gemaakt in de deelgebieden: centrum, woongebieden, werkgebieden, agrarische gebieden en natuurgebieden. Per deelgebied zijn aandachtspunten benoemd op het gebied van verkeer en mobiliteit.

3.5 Bestuurlijke ambities Venray

Het Hoofdlijnenakkoord van de gemeente Venray sluit aan op de Omgevingswet en vormt de basis voor het Programma Mobiliteit. Bij meerdere thema's speelt mobiliteitsbeleid een randvoorwaardelijke of ondersteunende rol

Het samenwerkingsakkoord en collegeprogramma 2022-2026 zijn deze thema's verder uitgewerkt. Sommige opgaven zijn zo complex dat ze een integrale aanpak over meerdere beleidsvelden vereisen.

Mobiliteit speelt een cruciale rol bij verschillende beleidsdoelen. De gemeente Venray zet in op veiligheid, duurzaamheid en toegankelijkheid doet via speerpunten (bijlage 2).

Deze speerpunten dragen bij de opdracht uit het collegeprogramma: voor een inclusieve samenleving: “We willen een volledig inclusief Venray, waarbij alle inwoners een plek hebben in de samenleving en gelijke kansen krijgen. We doen daarbij een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van inwoners en onze partner, maar vragen ook binnen onze eigen organisatie aandacht voor inclusie. Inclusie is iets wat ons allemaal aangaat. Samen zorgen we voor een daadwerkelijk inclusief Venray. Soms is het daarbij nodig dat wij exclusief aandacht besteden aan specifieke doelgroepen om inclusief te worden’.

In het collegeprogramma is opgenomen dat:

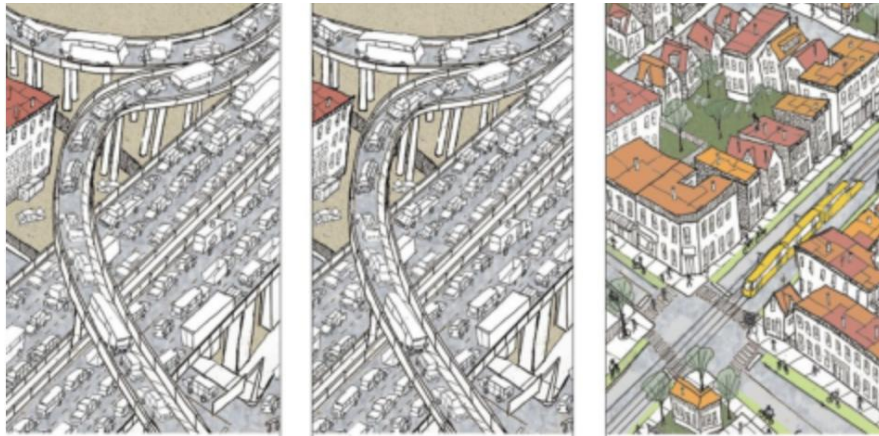
“We streven naar duurzame mobiliteit en investeren in een goede, veilige en duurzame bereikbaarheid. We zetten in op het stimuleren van fietsgebruik met de daarbij behorende infrastructuur”.

Het samenwerkingsakkoord beschrijft wat we willen bereiken. Voor mobiliteit betekend dit dat de gemeente Venray via weg, spoor en water goed en veilig bereikbaar is. Daarbij zijn de verschillende kernen goed en veilig bereikbaar en goed onderling met elkaar verbonden. Duurzame mobiliteit is ons streven!

3.6 Trends in mobiliteit

Om effectief in te spelen op de toekomst, maken we gebruik van trends en ontwikkelingen, zoals bevolkingsverandering, technologie en klimaat- en energievraagstukken. We zien de volgende trends:

- Werkenden vragen om flexibiliteit in tijd en locatie.
- Thuiswerken is de norm, al zien we in de eerste maanden van 2025 een toename in het wegverkeer.
- Vergrijzing zorgt voor een groeiende mobiliteitsbehoefte onder senioren.
- Jongeren wonen langer thuis door woningtekort.
- Mensen verhuizen vaker van dure naar betaalbare regio's.
- Mobiliteit verschuift van bezit naar gebruik en betalen per rit wordt gangbaarder.
- Flexibele mobiliteitskeuzes en nieuwe vervoermiddelen (steps, Fatbikes) vragen om regelgeving.
- Milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen stimuleren elektrisch rijden en rijden op waterstof.
- Netwerkgestie kan mobiliteitsontwikkelingen vertragen.
- Data wordt steeds meer gebruikt voor slimme mobiliteitsoplossingen (MaaS).
- Openbaar vervoer wordt verder afgeschaald.
- (snelle) elektrische fietsen zorgen ervoor dat grotere afstanden makkelijker te overbruggen zijn. Dit vraagt om een goede en directegoede fietsstructuur.
- Elektrische voertuigen zorgen niet voor afname verkeer.



Afbeelding 3.2: Verschil in ruimtegebruik, auto's op fossiele brandstof (links), elektrisch rijden (midden) en lopen + fietsen + openbaar vervoer (rechts) (Non Boring Mobility Innovations, Lab of Thought UVA)

3.7 Data en Smart Mobility

Data en Smart Mobility lijkt ver weg, maar is al onderdeel van het dagelijks verkeer. Van de weggebruikers wordt (anoniem) data verzameld die we als weggebruiker terugzien in ons navigatiesysteem of mobiele telefoon. Bijvoorbeeld als reisadvies, file-informatie of reisduur.

Houders van verkeersdata, dus ook de gemeente Venray, zijn vanaf 1 januari 2025 verplicht (Europese wetgeving) om cruciale verkeersdata goed bij te houden en beschikbaar te stellen voor gebruikers. In Nederland hebben gezamenlijke overheden afspraken gemaakt om in 2023 90% van de mobiliteitsdata op orde te hebben. Deze zogenaamde Data Top 15 bestaat o.a. uit:

(geplande en actuele) werkzaamheden, maximum snelheden, verkeersborden, logistieke bebording en parkeerdata.

De gemeente heeft niet alleen de verplichting om data aan te leveren, maar profiteert hier ook van. Het geeft inzicht in verkeersstromen, maar kunnen ook acties invloed uitoefenen op gebruik en sturing van het verkeer. Bijvoorbeeld door delen informatie over parkeerterreinen, of instellen van voorkeursroutes.

4 Beleid & uitvoering

Hoe wordt invulling gegeven aan het Programma Mobiliteit? Hiervoor zijn vijf deelprogramma's opgesteld. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op elk deelprogramma.

4.1 Vertaling uitgangspunten naar deelprogramma's

Als alle lokale, regionale en landelijke ambities, programma's, trends, doelen en uitgangspunten bij elkaar worden gebracht, wordt een rode draad zichtbaar. Deze rode draad laat zich vertalen in vijf deelprogramma's die alle beleidsuitgangspunten thematisch ondersteunen.

Programma Mobiliteit 2025 - 2030				
Deelprogramma's				
1. Prettig leefklimaat in de kernen	2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied	3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit	4. Mobiliteit voor iedereen	5. Aantrekkelijk ondernemings klimaat

Afbeelding 4.1: De vijf deelprogramma's

In de volgende paragrafen wordt per deelprogramma uitgelegd wat de ambitie (doel) is van de gemeente Venray, welke uitdagingen er zijn en wat we op hoofdlijnen gaan doen om de doelen te bereiken.

4.2 Deelprogramma 1. Prettig leefklimaat in de kernen

Doel deelprogramma 1

De gemeente Venray wil alle kernen, dorpen en wijken aantrekkelijker maken, onder andere door minder overlast van (groot zwaar) gemotoriseerd verkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het gaat daarbij niet alleen om bestaande wijken, maar ook om nieuw te ontwikkelen woongebieden. Dit is geen eenvoudige opgave en vraagt om een andere denk- en werkwijze, van zowel de gemeente, ontwikkelaars, ondernemers én inwoners.

Uitdagingen

Woningbouwopgave

Ook Venray heeft een grote woningbouwopgave. De komende jaren worden er circa 2400 woningen gebouwd. Deze woningbouwuitbreidingen staan gepland in of nabij bestaande dorpen en wijken, wat betekent dat de meeste locaties gebruik kunnen maken van al bestaande verkeersnetwerken. Daarnaast worden er in de wat verdere toekomst nog eens 1000 woningen voorzien op de locaties De Brabander en Oostrum Oost.

Dat is positief, maar houdt wel in dat het verkeer op deze bestaande netwerken zal toenemen. Er moet vooraf goed nagedacht worden over de hoofdverkeerstructuur van Venray en de diverse plangebieden. Dit om toekomstige verkeersproblemen te voorkomen.

Autoafhankelijkheid is groot

We willen betaalbare woningen bouwen en tegelijkertijd een prettige leefomgeving creëren met veel ruimte voor groen, spelen, verblijven en klimaatadaptatie. In de 'oude' manier van ontwerpen werd er vaak ontworpen vanuit de autobereikbaarheid. Dit zien we ook terug in het gebruik. Vaak is de auto het eerste vervoermiddel dat mensen zien bij het verlaten van de woning. Voor veel mensen is het dan ook vanzelfsprekend om de auto te nemen, ook voor korte ritten die in veel gevallen ook op een andere wijze gemaakt hadden kunnen worden.

Toename verkeer in woonstraten door pakketbezorgers

Het aantal bestelwagens dat door de straten rijdt is afgelopen jaren fors toegenomen. Dit is niet alleen in Venray het geval, maar landelijk. Het feit dat we steeds meer spullen online bestellen heeft invloed op het aantal verkeersbewegingen in woonstraten en de verkeersveiligheid. Cijfers laten zien dat er met name binnen 30 km/uur zones regelmatig te hard wordt gereden en dat (pakket)bezorgers vaak parkeren op plaatsen waar dat niet is toegestaan.

Vershraling openbaar vervoer

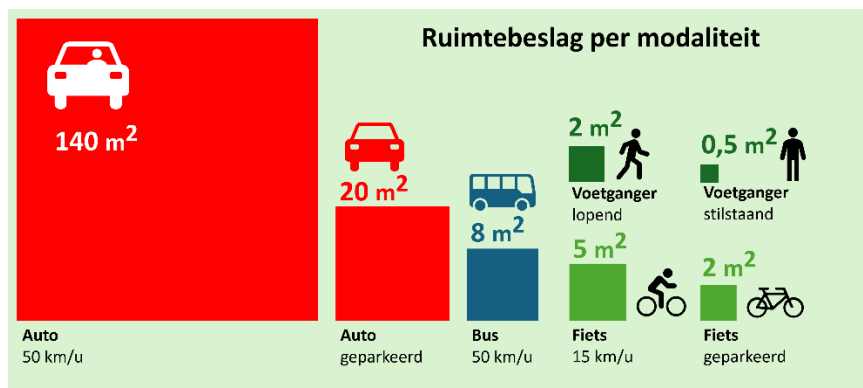
Het openbaar vervoer is op dit moment niet optimaal. De openbaar vervoersverbinding in de gemeente kent beperkingen en is voor veel inwoners van de kleinere dorpen en wijken op dit moment geen gelijkwaardig alternatief voor de (eigen) auto. Landelijk is er sprake van versobering van het openbaar vervoer, met name in het busvervoer. Niet rendabele busverbindingen worden geschrapt of vervangen door alternatieven.

Onbekendheid Nederlandse regelgeving

Niet in alle landen gelden dezelfde verkeersregels en weginrichting. De regio Noord-Limburg kent veel internationale werknemers en bezoekers. Daarnaast is er een opvang voor vluchtelingen gehuisvest in Venray. De onbekendheid met de Nederlandse verkeersregels en weginrichting leidt regelmatig tot verwarring en onveilige situaties.

Hoe gaan we de doelen bereiken?

We moeten onze mobiliteitsbehoefte en de aanpak op een andere wijze benaderen om Venray ook in de toekomst leefbaar, bereikbaar, veilig en duurzaam te houden. Een andere denk- en werkwijze begint bij bewustzijn. In de afbeelding hieronder wordt getoond hoeveel ruimte iedere vervoerwijze vraagt. De auto vraagt veel ruimte, zowel rijdend als stilstaand.



Afbeelding 4.2: Ruimtegebruik per vervoersmiddel

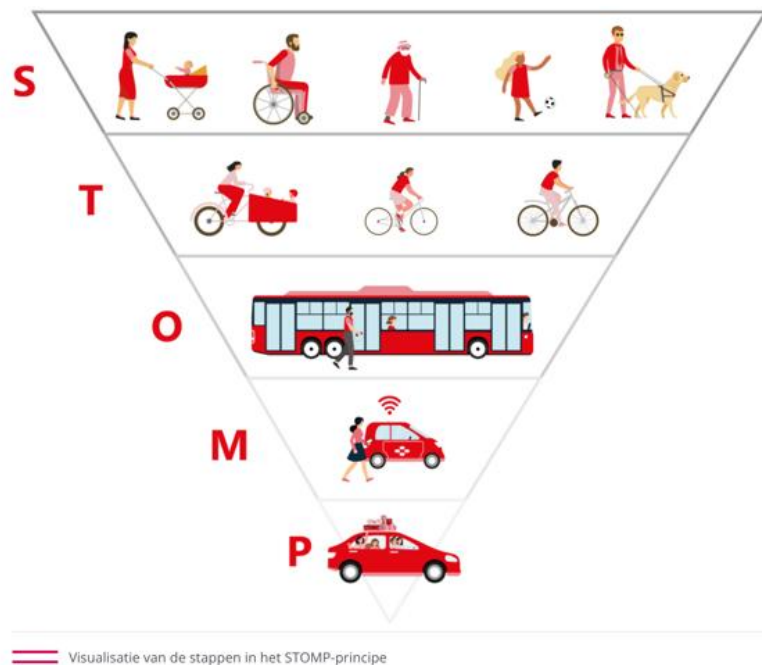
Bij het ontwerp van gebieden, wijken of straten gaat het overgrote deel van de ruimte dan ook vaak nog naar de auto en niet naar groen, spelen, klimaat of waterberging. Dit terwijl klimaatverandering de leefomgeving in de dorpen en wijken bedreigt (Uitgangspunten Omgevingsvisie 2023). Verhardingen in de woongebieden dragen bij aan de hittestress en zorgen voor extra afvoer van extra regenwater omdat het niet de grond inzakt. Ook materiaalkeuze van wegen, fietspaden, voetpaden en parkeerplaatsen dragen hieraan bij.

Om een prettig leefklimaat in de dorpen en wijken te realiseren, moet er op een andere wijze naar de beschikbare ruimte gekeken worden. Er moet in de opzet en het ontwerp een betere balans gevonden worden tussen groen en grijs. Door de opzet en inrichting van de wijk en straten stimuleren we bewoners meer duurzame keuzes te maken voor hun verkeersbewegingen. Dit kan relatief eenvoudig zonder afbreuk te doen aan de

bereikbaarheid voor auto's. Denk bijvoorbeeld aan het aanleggen van directe en comfortabele loop- en fietsroutes naar belangrijke voorzieningen. De routes voor actieve mobiliteit worden zoveel mogelijk groen ingepast en voorzien van bankjes en stallingsmogelijkheden. De auto kan ook bij de voorzieningen komen, maar soms wat minder direct en de parkeerplaatsen voor fietsen liggen dichtbij de voorzieningen dan de parkeerplaatsen voor auto's.

Bij het ontwerpen van nieuwe wijken kunnen we bewoners actief stimuleren om een gezonde vervoerskeuze te maken. Bijvoorbeeld door de ontwerpkeuze te maken om de parkeerplaatsen aan de achterzijde van de woningen – op eigen terrein of in een parkeerhofje – te positioneren. Dit heeft meerdere voordelen. Aan de voorzijde ontstaat een veilige verblijfsruimte zonder gemotoriseerd verkeer voor groen, verblijven en spelen. De auto's zijn minder prominent in het straatbeeld aanwezig. Maar ook het realiseren van fietsparkeervoorzieningen aan de voorzijde van de woning is een optie (bijv. fietsenstalling in voortuin). Bij het verlaten van de woning komen bewoners eerst langs de fiets voor zij bij de auto komen. Hiermee stimuleren we bewoners om de afweging te maken welk vervoermiddel het meest geschikt is. Dit draagt niet alleen bij aan de doelstelling tot een meer gezonde levensstijl, maar biedt ook kansen om meer groen toe te voegen in de openbare ruimte. Het toevoegen van meer groen in de openbare ruimte en langs loop- en fietsroutes zorgt daarnaast voor een verbeterde fysieke en mentale gezondheid en bevordert gezond gedrag.

We ontwerpen vanuit het zogenaamde **STOMP-principe**.



Afbeelding 4.3: Visualisatie STOMP ontwerpprincipe (Bron: Bureau Goudappel)

STOMP staat voor:

- Stappen: voorzieningen op loopafstand, aantrekkelijke looproutes.
- Trappen: voorzieningen op fietsafstand, directe en comfortabele routes, stallingsmogelijkheden.
- Openbaar vervoer (OV): het versterken van het OV, zoeken naar nieuwe vormen van OV.
- Mobility as a Service: mobiliteitsdiensten zoals deelauto's, hubs, carpoolen.

- Privéauto: als een gebied bereikbaar moet zijn voor de privéauto moet goed nagedacht worden over welke mate en op welke locatie.

We gaan bij het STOMP-principe uit dat bewoners en bezoekers bij iedere reis de afweging maken welk vervoermiddel voor die betreffende reis het meest geschikt is. We verbieden de auto niet, maar verleiden bewoners tot het maken van een bewuste keuze per reis door het aanbieden van alternatieven.

We zetten in op directe en comfortabele routes voor het langzame verkeer (lopen en fietsen). We zorgen voor goede stallingmogelijkheden voor fietsers dichtbij de bestemming. Deelmobiliteit en carpoolen wordt gestimuleerd en gefaciliteerd door het beschikbaar stellen van parkeergelegenheid. Daar waar mogelijk brengen we de snelheid van gemotoriseerd verkeer terug naar 30 km/uur. Dit verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid maar biedt vaak ook meer ruimte voor bijvoorbeeld groen. Als er sprake is van onnodige verharding in de openbare ruimte (van bijvoorbeeld ongebruikte parkeerplaatsen of een te brede weg) wordt gekeken of deze een andere functie kan krijgen zoals meer ruimte voor groen, spelen, verblijven, maar ook waterberging of maatregelen voor het tegengaan van hittestress.

We faciliteren ophaalpunten en pakketkluizen voor het bezorgen en afhalen van pakketjes op logische locaties waar bewoners regelmatig komen (bijv. supermarkt, bouwmarkt etc.). Hierdoor stimuleren we bewoners om hier meer gebruik van te maken en minder aan huis te laten bezorgen.

De gemeente is afhankelijk van de Provincie Limburg als concessieverlener en vervoersmaatschappij Arriva als uitvoerder van de OV-concessie 2016-2031. Met beide partijen heeft de gemeente een goede relatie. Ook aankomende jaren blijven we inzetten op het behoud van de buslijnen en waar mogelijk uitbreiding, al dan niet in een andere vorm (bijv. vlinder-concept). In 2025 is huidige bus vervoerder Arriva gestart met het zogenaamde vlinder-concept. Daarbij volgt de bus geen vaste lijn maar bedient een netwerk van (kleinere) bushaltes in een afgebakend gebied.

4.3 Deelprogramma 2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied

Doel deelprogramma 2

De gemeente heeft een groot landelijk gebied met een belangrijke rol voor de agrarische sector en intensieve veehouderij, ook al zijn de nodige ontwikkelingen (landelijk) gaande. Het gebruik van dezelfde weg door alle verkeerdeelnemers, van groot zwaar verkeer tot fietsers, levert uitdagingen op. De gemeente Venray wil de verkeersveiligheid als gevolg van de toename aan mobiliteit en de impact hiervan op de leefomgeving in het landelijk gebied verbeteren.

Uitdagingen

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid in het landelijk gebied blijft een belangrijk aandachtspunt. Tractoren, machines en vrachtverkeer zijn groot

en kunnen als een bedreiging ervaren worden door andere verkeersdeelnemers zoals (schoolgaande) fietsers.

Het Voortgezet Onderwijs is verspreid over de regio. Veel leerlingen uit onze gemeente gaan naar scholen in Venray, Deurne, Horst en Stevensbeek en leggen hierbij soms grote afstanden af. Op veel routes maakt het landbouwverkeer en (e-)fietsverkeer gebruik van dezelfde route en zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig.

Overlast door vrachtverkeer

Op een aantal routes wordt hinder ervaren van vrachtverkeer. Dat is het gevolg van historische ontwikkelingen, waarbij kleinere bedrijven zijn gegroeid en daardoor meer verkeer genereren. De verkeersonveiligheid wordt soms veroorzaakt door snelheid of door de hoeveelheid verkeer.

Overlast door landbouwverkeer

In een aantal kernen wordt hinder ervaren van landbouwverkeer. Niet op alle routes is een parallelstructuur (parallelweg of rondweg) aanwezig of noodzakelijk. Op deze locaties rijdt het landbouwverkeer over de bestaande wegenstructuur en dus in sommige gevallen door het dorp.

Ruimte bermen is beperkt

Mede door grotere (landbouw-)voertuigen en nieuwe richtlijnen voor weginrichting wordt het profiel van wegen buiten de bebouwde kom vaak breder. Vaak wordt er geen extra grond aangekocht, maar gaat dit te koste van de breedte van de berm.

Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid, maar biedt ook onvoldoende ruimte voor nieuwe opgaven (biodiversiteit, kabels en leidingen ivm energietransitie).

Hoe gaan we de doelen bereiken?

Fietsers, zowel utilitair als recreatief, maken vaak gebruik van dezelfde routes als het landbouw- en vrachtverkeer. Niet overal is het mogelijk of noodzakelijk om het fietsverkeer van het landbouw- en vrachtverkeer te scheiden.

Percelen moeten bereikbaar zijn voor een goede bedrijfsvoering. Dit geldt echter ook voor percelen van inwoners. Voor de afvalinzameling, een verhuizing of leverantie van meubelen moet een vrachtwagen ter plaatse kunnen komen.

We onderzoeken op basis van verkeersdata hoe groot het probleem van vracht- en landbouwverkeer is, wat de oorzaak van eventuele hinder is en of een oplossing nodig is. Eventuele oplossingen bestaan niet vanzelfsprekend uit infrastructurele aanpassingen, maar kunnen ook bestaan uit afspraken tussen verschillende doelgroepen en gedragscampagnes. Indien dit wel leidt tot infrastructurele aanpassingen, dan dient een voldoende brede berm ingepast te worden.

Daarnaast zijn en blijven met de provincie in overleg over de mogelijkheden om snel landbouwverkeer toe te staan op (delen) van de provinciale wegen.

4.4 Deelprogramma 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit

Doel deelprogramma 3

Ieder jaar zijn er nog slachtoffers bij verkeersongevallen, ook in de gemeente Venray. Venray streeft naar nul ernstige verkeersslachtoffers conform de doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) Aandacht voor verkeersveiligheid blijft dan ook structureel noodzakelijk. We werken hierbij risicogestuurd aan verkeersveiligheid, zoals landelijk afgesproken in het SPV.

Gezondheid staat al op de agenda maar wordt nog wezenlijker door de vergrijzende bevolking en de toenemende sociaal-economische verschillen. Venray is onderdeel van de Gezondste Regio, een ambitie voor de regio Noord-Limburg. We streven ernaar om onze inwoners zo lang mogelijk op een veilige en gezonde wijze deel te laten nemen aan het mobiliteitssysteem. Dit geldt niet alleen voor ouderen, maar voor alle leeftijden. Gemeente Venray heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Hiermee onderschrijft de gemeente het belang van het akkoord. We streven ernaar om de WHO-normen te halen.

Uitdagingen

Verkeersonveiligheid is niet altijd meetbaar en fysiek oplosbaar
Verkeersonveiligheid bestaat uit 2 delen, objectieve (meetbaar) en subjectieve (gevoel van) onveiligheid. Via monitoring (registratie ongevallen en meldingen) weten we waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Dit kan onder andere door fysieke aanpassingen. Maar dit biedt niet overal een oplossing. Het

overgrote deel van de ongevallen wordt immers veroorzaakt door menselijk handelen ofwel het gedrag van de verkeersdeelnemer en niet door de inrichting van de weg.

Massa voertuigen nadelig voor verkeersveiligheid

We zien de automobilititeit nog altijd toenemen. Daarnaast zijn gemotoriseerde voertuigen (personenauto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen) afgelopen decennia steeds groter en zwaarder geworden. Dit vraagt niet alleen meer ruimte, maar heeft ook een nadelig effect op de verkeersveiligheid. De massa van een voertuig heeft immers invloed op de impact bij een verkeersongeval. Het aantal ongevallen met ernstige afloop is dan ook toegenomen.

Deze trend zet zich inmiddels ook door bij de fiets. Het aanbod en de diversiteit neemt toe. Fietsen worden sneller (e-bike, speedpedelec), groter (bakfiets, driewieler) en zwaarder. Dit vraagt om andere ontwerpkeuzes en een bredere kijk op voorzieningen als fietsenstallingen.

Jongeren vaker betrokken bij een verkeersongeval

Uit ongevalsgegevens blijkt dat juist jongeren en ouderen relatief vaak betrokken zijn bij een ongeval. Het gebruik van mobiele telefoons en oordopjes heeft een negatieve invloed op het reactievermogen. Daarnaast fietsen steeds meer jongeren op een e-bike of Fatbike.

Opvallend is ook dat afgelopen decennia het aantal ouders dat leerlingen school brengt met de auto fors is toegenomen. Dit geldt zowel voor het Primair Onderwijs als Voortgezet Onderwijs. De

vaardigheden van kinderen die minder vaak zelfstandig deelnemen in het verkeer zijn vaak minder goed ontwikkeld dan die van kinderen die van jongs af aan leren deel te nemen aan het verkeer.

Onbekendheid regelgeving

Niet in alle landen gelden dezelfde verkeersregels. De regio Noord-Limburg kent veel buitenlandse bezoekers, internationale werknemers die al dan niet tijdelijk dan wel permanent hier gehuisvest zijn, en een opvang voor vluchtelingen. De gemeente Venray wil dat alle bezoekers en inwoners hier op een veilige wijze deel kunnen nemen aan het verkeer.

Vergrijzing

Nu we steeds ouder worden en langer zelfstandig blijven wonen zijn goede mobiliteitsopties voor senioren belangrijk om aan de maatschappij te kunnen blijven deelnemen. Tegelijkertijd zorgt dit ook voor nieuwe uitdagingen. Senioren verplaatsen zich vaker en leggen grotere afstanden af (zowel per fiets als met de auto) als de ouderen van vroeger. Dat is positief, om dat zij hierdoor langer actief deel uitmaken aan de maatschappij. Echter leidt het ook tot een toename van het aantal verkeersslachtoffers in deze leeftijdscategorie.

Stijging aantal Nederlanders met overgewicht

In 1990 had één op de drie volwassen Nederlanders matig of ernstig overgewicht. Sindsdien is het aantal Nederlanders met overgewicht sterk gestegen. In 2023 had de helft van alle volwassenen overgewicht. De maatschappelijke kosten die dat met zich meebrengt zijn hoog.



Duurzame mobiliteit

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 adviesnormen opgesteld voor stikstofoxiden en fijnstof. In het SLA (Schone Lucht Akkoord) is afgesproken om in 2030 aan deze WHO-adviesnormen

te voldoen. In 2021 heeft de WHO de adviesnorm aangescherpt. Om aan de aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit te halen zijn maatregelen nodig, ook op het gebied van mobiliteit. In veel Nederlandse steden en dorpen is verkeer een van de grootste veroorzakers van luchtverontreiniging.

De Gemeente Venray heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Maar op veel locaties binnen de gemeente wordt op dit moment niet aan de WHO-normen voldaan. Onze rol om te zorgen voor een schonere lucht kan een impuls gebruiken.

Hoe gaan we de doelen bereiken?

Verbeteren verkeersveiligheid

In 2022 is een Risicoanalyse uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid. In de Risicoanalyse en Uitvoeringsagenda zijn risicothema's en risicolocaties benoemd. We acteren niet meer alleen op directe ongevalslocaties, maar richten ons ook op het voorkomen van ongevallen door het wegnemen van de oorzaken op die locaties en pakken proactief risicovolle locaties aan.

Daarnaast zetten we ook in op gedragsbeïnvloeding en verkeereducatie. Dat gebeurt grotendeels in Trendsportal-verband

waarin we samen met de andere gemeenten in Noord-Limburg dagelijks werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook acteert de gemeente op wijk- en buurniveau met gedragscampagnes. Specifieke aandacht hierbij is nodig voor landbouwverkeer en vrachtverkeer dat door de dorpen en wijken rijdt.

We schenken aandacht aan de groeiende groep ouderen zodat ze langer op een veilige manier mobiel blijven en deel uitmaken van de maatschappij. Bijvoorbeeld door het opzetten van acties gericht op veilig fietsen, zoals fietslessen, gebruik fietshelm (in samenwerking met Trendsportal). Maar stimuleren ook gebruik van driewielers, fietsspiegeld en duo-fietsen.

Gezonde mobiliteit

Het stimuleren van actieve mobiliteit zoals fietsen en lopen, draagt bij aan een duurzamere samenleving en aan een gezonde levensstijl. Dit wordt versterkt als de route mooi, groen en veilig is. Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de positie van de voetganger en de fietser bij de inrichting van wegen en pleinen, worden versterkt. Dat kan via het STOMP-principe (zie deelprogramma 1). We vergroenen routes, zorgen voor goede voorzieningen (bijv. bankjes, watertappunten) en versterken de lanenstructuur.

Door de opkomst van de (snelle) elektrische fiets worden grotere afstanden eenvoudiger te overbruggen. Dit zorgt voor een toename van het aantal fietsritten en vraagt om het verbeteren van de fietsinfrastructuur. De gemeente Venray wil inzetten op het

verder versterken van bestaande fietsroutes en aanleggen van snelfietsroutes tussen kernen en belangrijke voorzieningen, zowel lokaal als regionaal, om het gebruik van de fiets verder aan te moedigen.

Daarnaast zetten we in op bewustwording en gedragsbeïnvloeding. Onder andere bij scholen en sportverenigingen stimuleren we dat leerlingen en sporters zoveel mogelijk op een duurzame wijze (lopend of fietsend) komen. We roepen ondernemers op om duurzaam woon-werkverkeer blijvend te stimuleren. De aanleg van snelfietsroutes tussen woon- en werkgebieden draagt hieraan bij.

Duurzame mobiliteit

We zetten in op duurzame mobiliteit, het verkleinen van de emissie-footprint en verminderen van het geluid van met name gemotoriseerd verkeer. Duurzame aandrijving van auto's worden gestimuleerd. Dus zorgen we voor laadinfra en/of waterstof voor de logistieke sector, maar ook beperken we het gebruik van voertuigen die gebruik maken van fossiele brandstoffen. We verkennen de mogelijkheden van zogenaamde laadpleinen, waarbij parkeerplaatsen worden overkapt met zonnepanelen.

We stimuleren inwoners en ondernemers om bij iedere reis die zij maken af te wegen welk vervoermiddel voor die betreffende rit het meest geschikt is. Door meer te lopen en fietsen, minder auto te rijden, samen te reizen of te kiezen voor een elektrische auto valt grote winst te behalen.

In 2030 moeten er in Nederland al 50% minder primaire abiotische grondstoffen worden gebruikt en moet de bouwsector 400.000 ton CO2 emissie gereduceerd hebben. Dit geldt ook voor de infrasector. Om de doelen te behalen wordt onderzocht op welke wijze wij als gemeente invulling kunnen geven aan deze doelen.

Om te bepalen wat de lucht- en geluidskwaliteit is, welke maatregelen nodig zijn en welke effecten deze hebben, is landelijk afgesproken om deze te monitoren. Overheden monitoren de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit per 1 januari 2024 in aandachtsgebieden en daarbuiten. Ditzelfde geldt voor deelnemers aan het SLA. Dit wordt gedaan door het CIMLK (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit).

Via de Aanvullingsregeling Geluid Omgevingswet wordt voor het aspect geluid de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG) ingericht. De CVGG wordt het digitale systeem voor het uitwisselen van geluidgegevens. Overheden worden verplicht geluidgegevens via deze voorziening te delen. De voorziening zorgt er straks voor dat deze gegevens voor iedereen eenvoudig vindbaar, inzichtelijk en beschikbaar zijn. Gemeenten zijn vanaf 2026 wettelijk verplicht om de geluidemissie van gemeentelijke wegen met intensiteiten hoger van 2.500 motorvoertuigen per etmaal, de zogenaamde Basis Geluid Emissie (BGE), inzichtelijk te maken en dit iedere jaar te actualiseren. Het opstellen van het BGE en ook het uploaden van de gegevens naar het CVGG kost tijd en vergt ook een investering. Er wordt gezocht naar regionale samenwerking om het

uploaden van gegevens zo goed en efficiënt mogelijk te organiseren.

4.5 Deelprogramma 4. Mobiliteit voor iedereen

Doel deelprogramma 4

Mobiliteit is een behoefte die iedereen heeft en is essentieel om zelfstandig te kunnen functioneren. Het bezoeken van vrienden, winkels, openbare voorzieningen, theater, een arts is een vrijheid die bijdraagt aan het zelfstandig functioneren in de maatschappij. Ook is een vorm van mobiliteit in veel gevallen noodzakelijk om te kunnen werken. Maar niet iedereen heeft toegang tot mobiliteit. Dit kan komen door beperkingen of omdat een auto of openbaar vervoer te duur is. Of het openbaar vervoer sluit niet goed aan bij de reisbehoeftes.

Dit wordt vervoersarmoede genoemd en dat willen we zoveel mogelijk bestrijden. Iedereen moet toegang hebben tot een vorm van mobiliteit, die bij die betreffende behoefte past. Dat kan zelfstandig zijn, maar ook met hulp van een ander.

Uitdagingen

Openbaar vervoer is soms beperkt of niet aanwezig

In de gemeente Venray is openbaar vervoer met name op het platteland een uitdaging – naast de personenauto zijn er niet altijd voldoende alternatieven (er zijn wel drie wensbussen: Merselo/Vredepeel, Wanssum en Ysselsteyn). Voor de kwetsbare bewoners kan dit een probleem zijn omdat ze niet meer volledig meedoen met de samenleving en vereenzaming op de loer ligt. Het

verdwijnen van voorzieningen en de groeiende vergrijzing maken dit probleem groter. Nabijheid van voorzieningen voor kwetsbare inwoners helpt om de afhankelijkheid van de auto en openbaarvervoer te verminderen en zelfstandigheid te voet of met de fiets aan te moedigen. De rol van kleinschalig vervoer (bijv. Omnibuzz of Wensbus) is voor deze inwoners van groot belang.

Toegankelijkheid openbare ruimte

Mobiliteit voor iedereen gaat ook over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. De vanzelfsprekendheid en het gemak van zich verplaatsen of reizen is niet voor iedereen weggelegd. Zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit zijn belangrijke voorwaarden om aan de maatschappij te kunnen deelnemen.

Onbekendheid deelmobiliteit

Deelmobiliteit staat nog in de kinderschoenen en zal aankomende jaren verder ontwikkeld worden. Landelijk vinden er veel pilots plaats. De ervaringen zijn positief, maar maken ook zichtbaar waar nog verbeteringen nodig zijn. Met name op duurzaamheid van het systeem, beschikbaarheid van gebruiksvriendelijke apps en informatievoorziening naar toekomstige gebruikers valt nog winst te behalen.

Deelmobiliteit vormt echter wel een goede aanvulling op het huidige mobiliteitsaanbod. In veel gevallen is het een goed alternatief voor de tweede auto. Zeker met de wetenschap dat de gemiddelde personenauto in Nederland 95% van de tijd ongebruikt stil staat. Meer informatie over deelvervoer, de voor- en nadelen

van deelmobiliteit, het gebruik en financiën is randvoorwaardelijk om onbekendheid met deelmobiliteit weg te nemen.

Deelmobiliteit moet beschikbaar zijn voor iedereen. Dit houdt niet alleen in dat er deelauto's en fietsen in woongebieden aanwezig moeten zijn, maar ook dat het aanbod aansluit bij de wensen van de bewoners (past er een rollator in de deelauto?, mag mijn hondje mee in de deelauto?, is er een groter voertuig beschikbaar als ik naar een bouwmarkt ga?). Een andere belangrijke voorwaarde is de toegankelijkheid het systeem. Iedereen, ook inwoners met beperkte digitale vaardigheden, moet via een app de deelauto of -fiets kunnen reserveren en gebruiken.

Data deelmobiliteit niet geborgd

Veel deelaanbieders werken met overeenkomsten waarin zij het alleenrecht hebben over de data van de gebruikers. Bij eventuele verkoop van een deelaanbieder aan een andere partij is het onderdeel 'data van gebruikers' vaak niet goed geborgd. Tevens heeft de gemeente geen inzicht in het gebruik. Monitoring en bijstelling van beleid is daardoor niet mogelijk. De G5 gemeenten hebben inmiddels gezamenlijk met het Ministerie van I&W en marktpartijen een plan van aanpak opgesteld op welke wijze gemeenten dit vraagstuk kunnen oppakken.

Hoe gaan we de doelen bereiken?

Om iedereen toegang te geven tot een passende vorm van mobiliteit vraagt om creatieve oplossingen. Hierbij kan de gemeente soms aanjager zijn van nieuwe concepten, maar het

vraagt ook om creatieve oplossingen om nieuwe vormen van mobiliteit toepasbaar te maken.

We bevorderen daarmee de positie van de voetgangers en de fietsers als actieve mobiliteit. We zorgen voor goed en betaalbaar openbaar vervoer en kijken naar nieuwe vormen van vervoer. De inzet van OV-ambassadeurs kan helpen om de kloof tussen (potentiële) gebruikers en aanbieder te verkleinen. Deze vrijwilligers maken bewoners bewust van de mogelijkheden die openbaar vervoer biedt, hoe de systemen werken en hoe je informatie kunt opvragen.

Om mensen met een (tijdelijke) beperking deel te laten nemen in het verkeer- en vervoerssysteem moeten we hierbij met de inrichting van zowel de openbare ruimte als bushaltes rekening houden. We hanteren hierbij de richtlijn toegankelijkheid.

Het inzetten van deelmobiliteit is een goed alternatief voor het gebruik van de (eigen) auto. Het plaatsen van deelfietsen en -auto's vraagt om ruimte, maar levert uiteindelijk ook ruimte op. Het plaatsen van deelmobiliteit kan op bestaande parkeerplaatsen op zichtbare en goed bereikbare locaties. Hoe vaker men een deelauto ziet, hoe eerder men geneigd is om deze uit te proberen. Om te bepalen waar er behoefte is aan deelmobiliteit en in welke vorm wordt onderzoek gedaan onder bewoners.

Studenten hebben moeite om een stageplek (bedrijventerrein en buitengebied) binnen de gemeente te bereiken. Binnen het Programma Economie is afgesproken om samen met

ondernemers de inzet van een zogenaamde stagebus te verkennen. Mogelijk kan de Vlinderbus hier ook een rol in spelen.

Op dit moment is er nog geen beleid en aanpak op het gebied van deelvervoer. Om de mobiliteitstransitie in gang te zetten is een systeem van deelmobiliteit nodig. Om dit systeem te kunnen uitzetten in de markt is een duidelijke visie van de gemeente Venray nodig. Hierin wordt onder andere vastgelegd aan welke voorwaarden deelaanbieders moeten voldoen, waar we deelmobiliteit en in welke vorm we deelmobiliteit willen toestaan. Tevens biedt dit mogelijkheden om eisen te stellen aan de locatie, contracten en data. Een communicatieplan gericht op alle verschillende doelgroepen maakt onderdeel uit van de aanpak.

4.6 Deelprogramma 5. Aantrekkelijk vestigingsklimaat bedrijven

Doel deelprogramma 5

De gemeente Venray heeft een gunstige ligging met de A73, de N270 en de N277, waardoor in alle windrichtingen de bereikbaarheid op het hoofdwegennet goed is. Dat betekent een goed en aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Er zijn verschillende bedrijventerreinen met lokale bedrijven en ook grote internationals. De meeste bedrijventerreinen zijn goed bereikbaar via de A73 afslagen Venray-Zuid en Venray-Noord. In Ysselsteyn bevindt zich een concentratie van bedrijven die via de N270 en de N277 goed bereikbaar zijn. Ook het industriegebied rondom de haven in Wanssum is een belangrijke plek met

groeipotentie en de mogelijkheden tot overslag op schepen. De bereikbaarheid is ook hier goed door de N270 en de aanleg van de rondweg Wanssum. De gemeente Venray wil de goede positie voor bedrijven behouden en waar mogelijk versterken.

Uitdagingen

Toename verkeer

Venray heeft ook een goed draaiend centrum waarin veel voorzieningen en ondernemingen zijn gevestigd. Deze worden met name ontsloten via het stelsel van een binnenring en een buitenring (singels). De afwikkeling op het hoofdwegenstelsel (A73, Provinciale wegen en inprikkers) is goed. Voor de komende jaren moet dit zeker op peil blijven. Toename van verkeer door uitbreidingen (bijvoorbeeld door de woningbouwopgave) vragen om monitoring en tijdig ingrijpen in de lokale wegenstructuur als gevolg van extra verkeer of verandering in verkeersstromen.

Bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor werknemers

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is niet alleen de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen zelf een voorwaarde. Het is ook belangrijk te zorgen dat (potentiële) werknemers de bedrijven op een goede, veilige en bij voorkeur duurzame wijze kunnen bereiken.

Parkeren buitenlandse chauffeurs

De verzorgingsplaatsen langs de Rijkswegen zijn niet overal voldoende groot. Dit geldt ook voor de verzorgingsplaats langs de A73 ter hoogte van Venray. De verzorgingsplaats, maar ook op- en afritten staan regelmatig vol met chauffeurs die in het kader van

het rijtijdenbesluit verplicht moeten pauzeren. Wanneer deze verzorgingsplaatsen vol staan wijken de chauffeurs uit naar wegen binnen de gemeente Venray. Dit geeft overlast. Er is ook een aantal chauffeurs dat in het weekend aankomt bij een bedrijf op één van de bedrijventerreinen, maar nog niet het terrein op kan om te laden/lossen. Deze chauffeurs parkeren hun vrachtwagen op het bedrijventerrein en verblijven hier gedurende de nacht en het weekend. Dit geeft overlast en is verboden.

Hoe gaan we de doelen bereiken?

Een gedeelte van de N270 is inmiddels aangepakt. Een aantal rotondes is vervangen door kruispunten met verkeerslichten om het verkeer beter te kunnen afwikkelen. De bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer naar de bedrijven laat soms nog te wensen over. Dit is wel van belang om de werknemers van de betreffende bedrijven te stimuleren om met het OV of de fiets te komen.

We blijven een lobby voeren bij zowel Rijk als provincie over de problematiek met buitenlandse chauffeurs. We zetten hierbij in op het vergroten van de capaciteit van de verzorgingsplaatsen en op realisatie van bewaakte parkeerplaatsen voor chauffeurs met voorzieningen. Daarnaast blijven we met de lokale bedrijven in gesprek om te zoeken naar passende oplossingen.

4.7 Uitvoeringsprogramma

De vijf deelprogramma's van het Programma Mobiliteit worden uitgewerkt in een uitvoeringsplan met concrete projecten en

maatregelen. Dit plan is adaptief: jaarlijks wordt bij de aanvraag van middelen een vooruitblik gegeven op de uitvoering. Daarnaast wordt aangehaakt op de planningen vanuit weg- en rioolbeheer. Zo benutten we capaciteit en middelen efficiënt, sluiten we aan bij andere beleidsvelden en spelen we in op onverwachte ontwikkelingen.

5 Gewenste netwerken en wegcategorisering

Het bepalen van de projecten en maatregelen begint bij de netwerken (wegcategorisering). De netwerkennota heeft dan ook een directe koppeling met het Programma Mobiliteit. De huidige netwerkennota "Uitgangspunten netwerken infrastructuur en verkeer" dateert uit 2019. Sindsdien is er veel veranderd in het denken over verkeer. Actieve mobiliteit wordt steeds belangrijker en de dominantie van de auto wordt steeds meer ter discussie gesteld.

In dit Programma Mobiliteit zijn de netwerken uit de netwerkennota 2019 herzien en als wensbeeld opgenomen. De focus ligt op eenduidige en logische netwerken. De netwerken bieden ruimte voor de plannen en ambities uit het Programma Mobiliteit en andere omgevingsprogramma's. In de wensbeelden zijn ook nieuwe ontwikkelingen meegenomen, zoals de invoering van de 'gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur' (GOW30) binnen de kernen. Daarbij worden wegen waar nu nog 50 km/uur wordt gereden, afgewaardeerd naar een snelheid van 30 km/uur. Waarbij wel nog rekening wordt gehouden met de aanwezigheid en doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Dat bevordert de verkeersveiligheid.

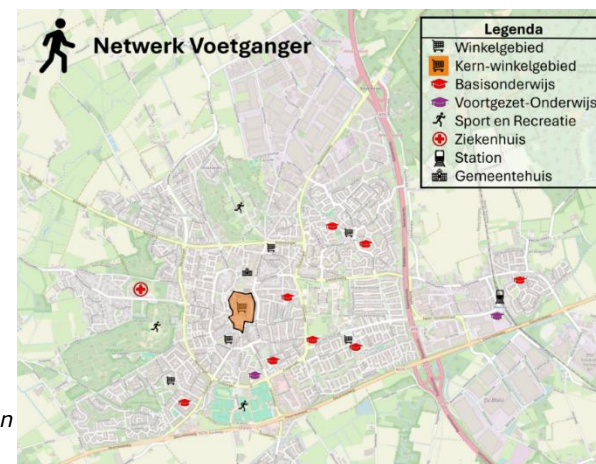
De Netwerken en bijbehorende kenmerken zijn verder uitgewerkt in onderstaande paragrafen. Zij vormen een basis voor projecten en maatregelen. Op een later moment wordt de netwerkennota herzien en ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

5.1 Netwerken actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers)

Het stimuleren van actieve mobiliteit draagt bij aan onze doelen op het gebied van duurzaamheid en gezondheid. Hiervoor is het nodig voldoende ruimte en een hogere prioriteit te geven aan fiets- en voetgangersvoorzieningen.

Voorzieningen voor voetgangers

Voetgangers verplaatsen zich over het algemeen erg diffuus en over korte afstanden. Uitgangspunt is dat elke plek in de openbare ruimte in principe gebruikt kan worden door voetgangers. Om deze reden is er geen duidelijk netwerk voor voetgangers op te stellen. Er zijn wel locaties aan te wijzen waar meer geconcentreerde voetgangersstromen zijn. Op de volgende kaart van de kern Venray is een overzicht gegeven van belangrijke voorzieningen die goed en op een veilige wijze bereikbaar moeten zijn voor voetganger



Afbeelding 6.1:
Voetgangersvoorzieningen
in Venray

Er bevinden zich ook scholen in Ysselsteyn, Merselo, Leunen, Oirlo Blitterswijck en Wanssum. De routes naar de scholen en belangrijke oversteeklocaties zijn in beeld en hebben onze aandacht. In 2024 is hiervoor de 'aanpak verkeersveilige schoolomgeving' opgesteld.

Ook haltes van het openbaar vervoer per bus zijn belangrijke punten waar goede voorzieningen zowel bij de halte als op de route er naar toe belangrijk zijn. Deze zijn niet op de kaart ingetekend, maar kunnen uit het actuele haltebestand worden opgehaald.

Op deze specifieke locaties zorgen we voor extra aandacht aan voetgangers en fietsers. Denk daarbij aan oversteekvoorzieningen zodat routes naar voorzieningen op een veilige manier door voetgangers gebruikt kunnen worden. Door het bundelen van routes naar logische oversteekplaatsen ontstaat meer sturing en daardoor meer grip op de verkeerssituatie.

Routes en voorzieningen voor fietsers

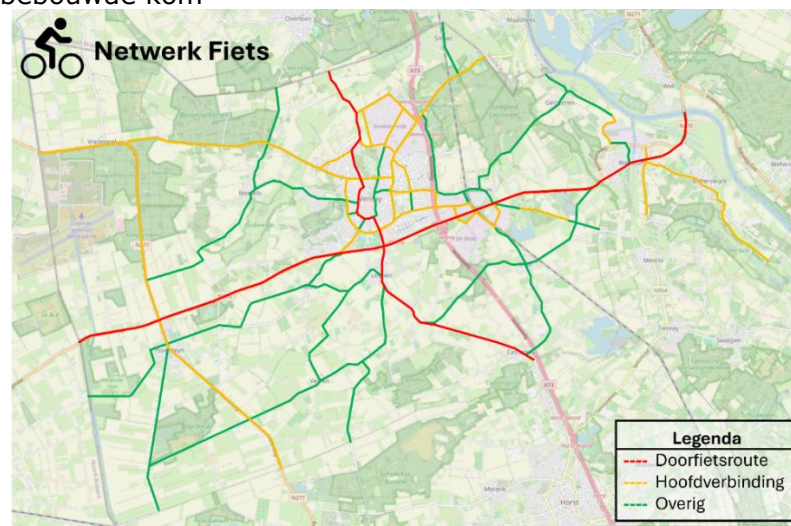
Fietsers verplaatsen zich over langere afstanden dan voetgangers en hebben een belangrijke rol in het woon-, werk-, school- en winkelverkeer binnen en buiten de bebouwde kom. Door de opkomst van elektrische fietsen wordt het gebruik steeds meer en kunnen fietsers zich over langere afstanden verplaatsen. Speedpedelecs maken de mogelijke verplaatsingsafstand nog langer.

Voor het fietsverkeer wordt onderscheid gemaakt in:

- Doorfietsroutes: zijn geïnitieerd vanuit de provincie Limburg om verschillende kernen op grotere afstanden met elkaar te

verbinden. Deze routes verbinden verschillende gemeenten met elkaar;

- Hoofdverbindingen: deze faciliteren doorgaand fietsverkeer over langere afstanden. Deze routes kenmerken zich door intensief fietsgebruik en verbinden de kernen met elkaar;
- Overige routes: vormen een belangrijke schakel tussen verschillende gebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom



Afbeelding 6.2: Netwerk fiets

Naast de fietsverbindingen voor dagelijkse verplaatsingen is er ook een recreatief netwerk met knooppunten in de gemeente. De stichting Visit Noord-Limburg beheert deze routes. Steeds meer fietsers maken gebruik van apps om zelf een route samen te stellen. De waarde van een knooppuntensysteem neemt daardoor af en is als zodanig niet meer opgenomen als onderdeel van de

netwerken. Dat neemt niet weg dat aandacht voor deze routes en de verkeersveiligheid voor fietsers op deze routes noodzakelijk is.

Belangrijkste veranderingen actieve mobiliteit

- In de Netwerkennota van 2019 is de derde ring van Venray als fietsroute aangegeven. Doel hiervan was het invullen van ontbrekende schakels en consistentie te creëren in doorgaande routes van het utilitaire netwerk. Een aantal onderdelen zijn uitgevoerd aan de oostzijde van de kern met relatief veel bewoners. Maar andere, nog uit te voeren onderdelen zijn op dit moment onzeker. Met name aan de westzijde van Venray vinden nog tal van ontwikkelingen plaats in de wijk de Brabander en zijn er mogelijke ontwikkelingen op het huidige terrein van VieCuri aan de Merseloseweg. Daarom is er voor gekozen om de uitvoering van de derde ring (voorlopig) niet meer als zodanig op te nemen in de fietsstructuur.
- In plaats van verbindingen tussen wijken, zijn radiale verbindingen effectiever om het fietsverkeer in zijn geheel te stimuleren.
- De doorfietsroute tussen de Langstraat en de Germaan, is door de Provincie Limburg niet langs de N270 doorgetrokken, maar past wel in het wensbeeld van de Gemeente Venray om deze aan te leggen. Nu wordt het fietsverkeer via de Henri Dunantstraat afgewikkeld. Die fietspaden zijn niet geschikt voor de functie van doorfietsroute. Ook ten aanzien van de doorfietsroute via de Westsingel en Zuidsingel, is het de vraag of deze

geschikt zijn voor de beoogde functie door de Provincie Limburg.

5.2 Netwerken openbaar vervoer

Het station van Venray is de lokale spil in het netwerk van het openbaar vervoer. Vanuit hier zijn kernen zowel binnen als buiten onze gemeente via de Maaslijn en diverse buslijnen bereikbaar. De treinverbinding richting Nijmegen en Venlo wordt in de periode 2025 tot en met 2028 geëlektrificeerd en het spoor wordt over een aanzienlijk deel verdubbeld. Dat betekent schonere treinen en de mogelijkheid om de dienstregeling te verdichten en te versnellen.



In de laatste jaren is het aanbod van openbaar vervoer per bus gedaald. Door coronacrisis zijn veel reizigers weggebleven en

daardoor is de financiering van het openbaar vervoer onder druk komen te staan. Toch blijft een goed openbaar vervoer-netwerk belangrijk. Niet iedereen heeft immers toegang tot een auto of fiets en is voor het maken van reizen.

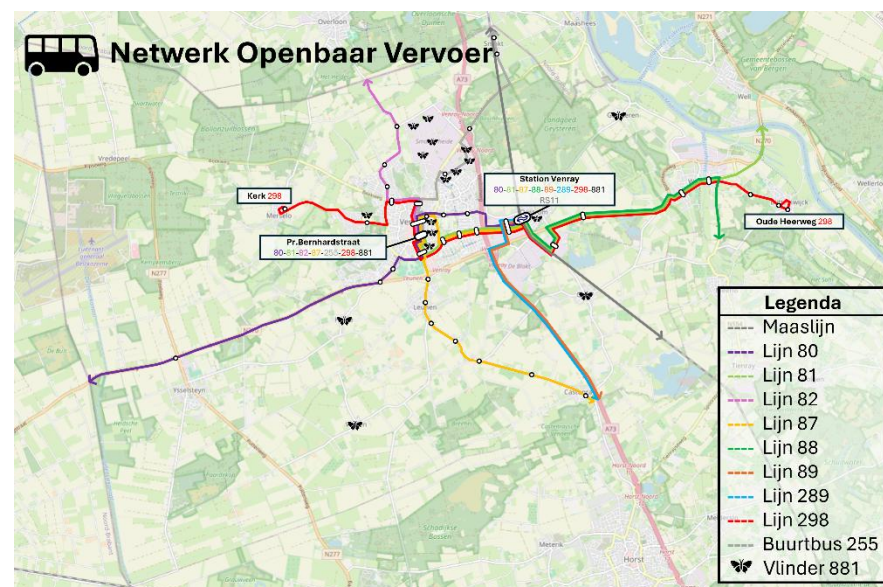
Nieuwe vormen van openbaar vervoer en/of voorzieningen kunnen dit gat vullen. Zo is Arriva met een pilot 'Vlinderbus' in Venray gestart in 2025. Bij dat concept start op een afgesproken tijdstip een busrit in een vooraf bepaald gebied. Er is geen vaste lijn maar op basis van instappers en aanmeldingen wordt de meest snelle en efficiënte route berekend via een netwerk van bushaltes. Vraag en aanbod wordt dus maximaal op elkaar afgestemd. In Venray start Arriva met een Vlinder naar de kernen Geijsteren, Heide, Veulen, Oirlo en het bedrijventerrein Smakterheide. Met deze pilot wil Arriva een nieuwe vorm van OV aanbieden in dorpen en wijken waar nu nog geen bus komt.

Ontwikkelingen zoals MaaS (Mobility as a Service) bieden in toenemende mate kansen om de behoefte aan mobiliteit anders in te vullen. MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren.

Belangrijkste veranderingen openbaar vervoer

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de netwerkenota 2019?

- De Vlinderbus is geïntroduceerd en bedient de kernen Veulen, Heide, Oirlo en Geijsteren.
- Routes worden zijn waar mogelijk aangepast ten gunsten van met name de leefbaarheid. Zo heeft de aanleg van de Halfweg (Oostverbinding) geleid tot geen busverkeer meer in het gedeelte Stationsweg-Oostrum.



Afbeelding 6.3: Openbaar vervoer

5.3 Netwerken gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtverkeer en landbouwverkeer)

De netwerken gemotoriseerd verkeer bestaan uit de netwerken voor auto-, vracht- en landbouwverkeer. De hoofdstructuur voor het gemotoriseerde verkeer is ingericht volgens de landelijke visie Duurzaam Veilig, onderverdeeld in drie categorieën wegen:

- Stroomwegen (SW): het snel verwerken van grote stromen doorgaand verkeer;
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): het verbinden en ontsluiten van verschillende delen van het netwerk;
- Erftoegangswegen (ETW): de zogenaamde haarvaten van het netwerk. Hier speelt de verblijfsfunctie een grotere rol dan de verkeersfunctie.

Nieuwe wegcategorieën: GOW30 en GOW60

Tot op heden was er binnen de bebouwde kom alleen de keuze voor ETW 30 km/uur (verblijfsfunctie) of GOW 50 km/uur (doorstroming). Omdat dit met het veranderende verkeer niet toereikend bleek is er binnen Duurzaam Veilig afgelopen periode gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe categorieën. Dit heeft onder andere geleid tot een nieuwe categorie, namelijk de GOW30.

Deze tussencategorie kan door wegbeheerders worden ingezet op bestaande wegen met een belangrijke verkeersfunctie, maar waar toch een snelheid van 30 km/uur gewenst is. Venray kiest ervoor om alleen die 50 km/uur wegen af te waarderen waar er te weinig ruimte is om de drukke verkeersstroom te scheiden van het langzaam verkeer. Het afwaarderen van de snelheid op deze wegen van 50 naar 30 km/uur is goed voor de verkeersveiligheid en met

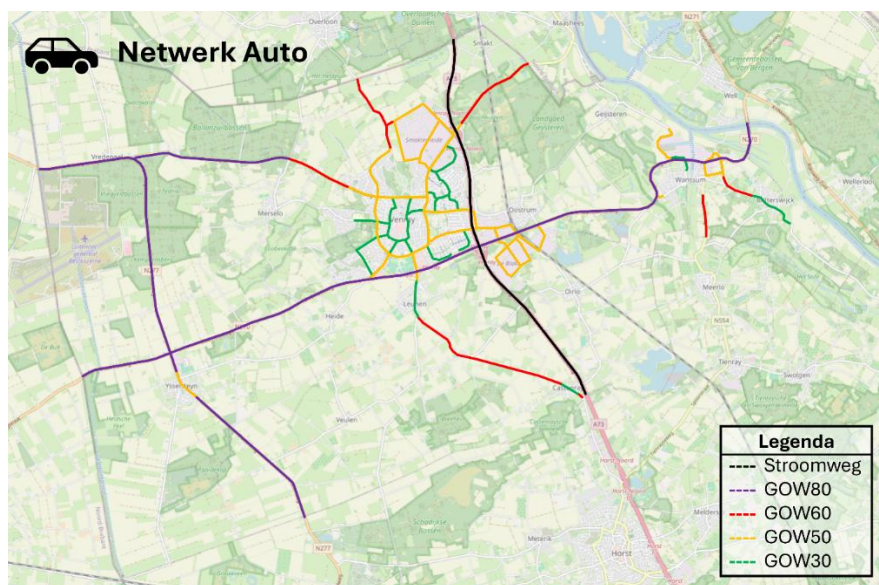
name ook de leefbaarheid in dorpen/wijken. De wensbeelden met de nieuwe wegcategorisering is afgestemd met de hulpdiensten om het effect van de eventuele snelheidsverlaging op de aanrijdtijden in beeld te brengen.

Het verlagen van de snelheid voor een veiligere, leefbaardere en aantrekkelijkere omgeving speelt niet alleen binnen de bebouwde kom. Ook buiten de kom is verlaging van de snelheid op bepaalde plekken wenselijk, vooral vanuit verkeersveiligheid. Met de introductie van GOW60 sorteren we hier op voor. Deze wegen hebben net als GOW80 wegen een primaire verkeersfunctie maar vanwege de omgeving is een verlaging van de snelheid toch gewenst. De precieze eisen en vormgeving van een GOW60 zijn op dit moment nog in voorbereiding. Echter nemen we deze categorie wel reeds op in de wensbeelden voor de netwerken. Zo wordt inzichtelijk op welke wegen buiten de bebouwde kom op termijn een verlaging van de snelheid aan de orde is. In de nieuwe netwerken onderscheiden we de volgende wegen:

Type weg	Max. snelheid
SW – Stroomweg (buiten bebouwde kom)	100-130 km /uur
GOW 80 Gebiedsontsluitingsweg (buiten bebouwde kom)	80 km/uur
GOW 60 Gebiedsontsluitingsweg (buiten bebouwde kom)	60 km/ uur
ETW 60 Erftoegangsweg (buiten bebouwde kom)	60 km/ uur
GOW 50 Gebiedsontsluitingsweg (binnen bebouwde kom)	50 km/ uur
GOW 30 Gebiedsontsluitingsweg (binnen bebouwde kom)	30 km/ uur
ETW 30 Erftoegangsweg (binnen bebouwde kom)	30 km/ uur

Wat betekent dit voor ons netwerk? Voor de daadwerkelijke invoer van de GOW30 en GOW60 is meer onderzoek en een afstemming met buurgemeenten en regio belangrijk. We zullen

dit projectmatig oppakken met de gemeenten in de regio, zodat een weloverwogen keuze gemaakt kan worden voor de uitvoering. Er zijn immers verschillende opties. Zo is er de aanpak van Amsterdam waarbij de invoering van de GOW30 gepaard gaat met een minimale herinrichting, met het uitsluitend plaatsen van verkeersborden. Maar er zijn ook gemeenten die een introductie van de GOW30 alleen doen inclusief herinrichting. In het eerste geval is het eenvoudiger en goedkoper om de wegen af te waarderen, maar is niet altijd aan de inrichting van de weg duidelijk welk gedrag er van de weggebruiker wordt verwacht. In het tweede geval duurt het jaren voor het gewenste netwerk voltooid is.

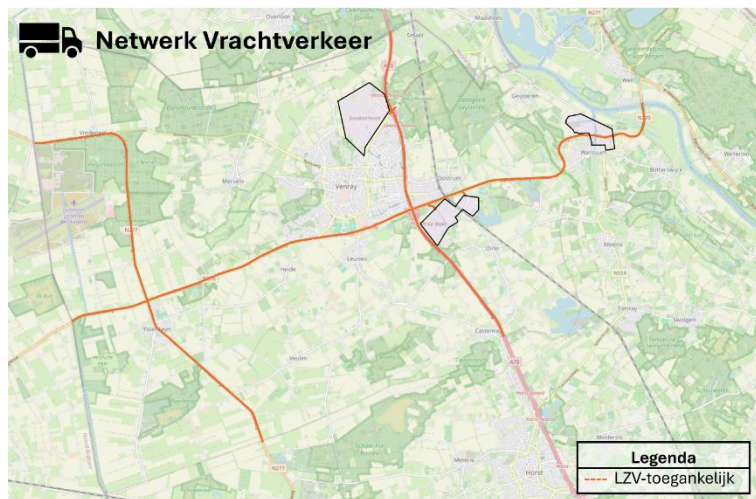


Afbeelding 6.5: Netwerk autoverkeer

Vrachtverkeer en landbouwverkeer

Vracht- en Landbouwverkeer is onmisbaar, maar op plekken waar zij andere weggebruikers kruisen of met andere verkeersdeelnemers de weg delen levert het ook uitdagingen en gevoelens van onveiligheid op. Waar dat mogelijk is wordt vracht- en landbouwverkeer door de kernen zoveel mogelijk voorkomen en de confrontaties met kwetsbare verkeersgebruikers zoals voetgangers en fietsers tot een minimum beperkt.

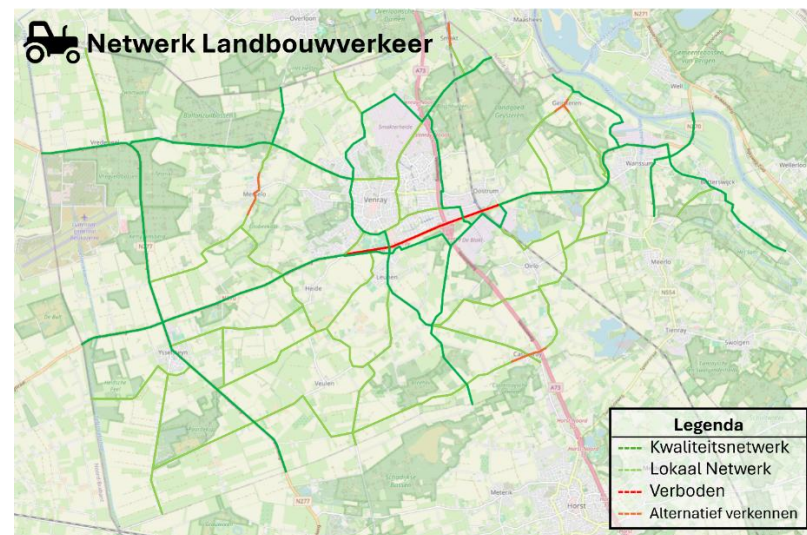
Het netwerk vrachtverkeer wordt gevormd door de ruggengraat van ons wegensysteem, de wegen die de bedrijventerreinen verbinden met de hoofdroutes. Deze wegen zijn geschikt voor de afwikkeling van dat vrachtverkeer. Maar een deel van het vrachtverkeer begeeft zich ook op andere wegen die minder geschikt zijn. Denk aan bevoorrading van winkels, bezorgen van meubels, verhuishagens, afvalinzameling etc. Op de routes naar de bedrijfsterreinen als ook op de bedrijventerreinen zelf zijn Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) toegestaan. Exceptioneel transport maakt eveneens van hetzelfde netwerk gebruik. Daarom is dit niet meer expliciet in het netwerk opgenomen.



Afbeelding 6.6: Netwerk vrachtverkeer

Het netwerk landbouwverkeer is gewijzigd in Wanssum: de voorkeursroute is via de nieuwe rondweg en niet door het centrum. Eind 2024 is bekend geworden dat de Provincie Limburg passeerhavens langs de rondweg Wanssum gaat aanleggen, zodat landbouwverkeer dat is voorzien van een kenteken (voertuigen die 40 km/uur mogen rijden) niet meer door de kern van Wanssum hoeven rijden.

Vanuit de kernen Smakt, Merselo, Geijsteren en Castenray komen regelmatig signalen dat inwoners overlast ervaren van landbouwverkeer. Zoals op afbeelding 6.7 is weergegeven zal onderzoek gedaan worden hoe groot het feitelijke probleem van vracht- en landbouwverkeer in deze kernen is, wat de oorzaak van eventuele hinder is en of oplossingen noodzakelijk zijn.



Afbeelding 6.7: Netwerk landbouwverkeer

Belangrijkste veranderingen

Wat zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de netwerkennota 2019?

- Introductie van de nieuwe wegcategorieën GOW30 (binnen bebouwde kom) en GOW60 (buiten bebouwde kom);
- De dorpsverbindingswegen (DVW) en Wijkontsluitingswegen (WOW) komen niet meer terug;
- Op de oude categorie Wijkontsluitingsweg, wordt de snelheid verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Deze wegen worden als GOW30 uitgevoerd. Deze wegen worden niet toegevoegd aan bestaande 30 km/uur zones, omdat er sprake is van een zekere verkeersfunctie, die niet aanwezig is binnen een 30 km/zone;

- De Halfweg is toegevoegd als GOW 50 km/uur en de Stationsweg is afgewaardeerd;
- De wegenstructuur in het buitengebied is sterk vereenvoudigd;
- Exceptioneel transport maakt gebruik van het netwerk voor vrachtverkeer. Hiervoor is geen expliciete route meer opgenomen;
- In het netwerk landbouwverkeer gaan we ervan uit dat landbouwverkeer 40 km/uur rijdt en gebruik maakt van de rondweg om Wanssum.

6 Uitvoering, monitoring en evaluatie

6.1 Uitvoeringsplan en projectbundels

Binnen de looptijd van het Programma Mobiliteit wordt invulling gegeven aan de uitvoering van de vijf deelprogramma's.

Programma Mobiliteit 2025 - 2030				
Deelprogramma's				
1. Prettig leefklimaat in de kernen	2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied	3. Vorrang aan veilige en gezonde mobiliteit	4. Mobiliteit voor iedereen	5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

We doen dit door de vijf deelprogramma's te vertalen naar een uitvoeringsplan. Dit uitvoeringsplan bestaat niet uit een totaaloverzicht met maatregelen en projecten. Er is gekozen om te werken met zeven **projectbundels** die samen het uitvoeringsplan vormen.

Dit heeft als reden dat een aantal van de projecten en/of maatregelen is niet onder één deelprogramma te vatten is. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen in het kader van de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheidsmaatregelen zijn belangrijk

en komen in meerdere deelprogramma's terug, allen met hun eigen accent.

Om een goed overzicht te houden op alle maatregelen en projecten is gekozen om per thema een projectbundel samen te stellen. Per projectbundel is omschreven welke projecten we uitvoeren of maatregelen we nemen en op welke deelprogramma's inzet nodig is.

Het uitvoeringsplan bestaat uit zeven projectbundels (bijlage 3) waarin de projecten en maatregelen op een logische wijze gebundeld zijn. We onderscheiden de volgende projectbundels in willekeurige volgorde:

1. Netwerken en wegencategorisering
2. Bereikbaarheid
3. STOMP
4. Parkeren
5. Openbaar Vervoer (OV)
6. Verduurzamen logistiek en personen vervoer
7. Verkeersveiligheid

Het uitvoeringsplan wordt een adaptief plan. Jaarlijks met het aanvragen van de benodigde middelen wordt een doorkijkje gegeven naar de maatregelen/projecten die dat betreffende jaar worden uitgevoerd worden. Dit om zo efficiënt mogelijk invulling te geven aan de beschikbare middelen en ambtelijke capaciteit, aan te kunnen sluiten bij projecten van andere beleidsvelden (werk-met-werk maken) en adequaat in te kunnen spelen op onverwachte ontwikkelingen in de maatschappij (als voorbeeld: de

Fatbike die ineens in opkomst kwam en voor problemen zorgt). Hoewel het streven is om ieder jaar uit iedere projectbundel maatregelen uit te voeren en dit proberen zo efficiënt mogelijk te doen, zullen we soms ook maatregelen naar voren halen indien een situatie daar om vraagt. Denk bijvoorbeeld aan een zogenaamde hotspot waarbij in een korte periode veel letselongevallen gebeuren.

6.2 Monitoring

Met dit Programma Mobiliteit zetten we een andere koers in het gebied van mobiliteit. Monitoring laat de effecten van het nieuwe beleid zien en vormt een belangrijk instrument in het tijdig kunnen bijsturen op beleid of (gedrags-) maatregelen. Het mobiliteits-systeem is immers altijd in beweging. De beschikbaarheid van actuele data is een randvoorwaarde. Er wordt al veel verkeersdata verzameld, waaronder intensiteiten, snelheden en ongevallen. Ook beschikken we over een regionaal verkeersmodel dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeersstromen.

Monitoring is waardevol om de juiste keuzes te kunnen maken. Zo weten we bijvoorbeeld door het analyseren van ongevalsdata dat in ruim 90% van alle verkeersongevallen in Nederland menselijk handelen één van de oorzaken is en in ruim 50% zelfs de enige oorzaak. Dit heeft ertoe geleid dat de aanpak van verkeersonveiligheid die zich voornamelijk richtte op de inrichting van de weg, steeds vaker wordt aangevuld met of vervangen wordt door gedragscampagnes.

Een nieuwe kijk op mobiliteit vraagt ook om andere monitoring. Projecten die zijn gericht op gedrag, het naleven van verkeersregels, beïnvloeding van reisgewoonten van inwoners en bedrijven, anders denken over mobiliteit en andere vervoerskeuzes maken, vragen om andere manieren om gegevens te verzamelen. Denk hierbij aan observaties, enquêtes, meten effecten mobiliteits- en beleidsdoelen. In de looptijd van dit Programma zullen we de huidige vormen van monitoring verder uitbreiden om zo optimaal gebruik te maken van beschikbare data en inzichten. Om de juiste informatie te verkrijgen, monitoren we de volgende indicatoren:

Indicatoren	Wat brengen we in beeld?
Groei autoverkeer	verkeerstellingen
Verkeersveiligheid en leefbaarheid	Snelheidsmetingen, ongevalsregistratie, ervaringen van inwoners/ondernemers
Ontwikkeling Modal Split	Aandeel fietsen, OV-gebruik en autogebruik
Parkeren	Aantal parkeerplaatsen en parkeerdruk van zowel fiets- als autoparkeerplaatsen
Openbaar Vervoer	Gebruiksgegevens reizigers bus en trein
Deelmobiliteit	Gebruiksgegevens gebruikers deelmobiliteit
Laadinfra	Aantal laadpunten en het gebruik daarvan, verdeling over gemeente

6.3 Evaluatie

Het Programma Mobiliteit kent in principe een looptijd van vijf jaar. Echter vormt het Programma Mobiliteit een uitwerking van de Omgevingsvisie. We sluiten daarom met de evaluatie en eventuele herziening van het Programma aan bij het ritme van de Omgevingsvisie van Venray. Bij de evaluatie zetten data (objectieve gegevens) verkregen uit de monitoring in, maar maken ook gebruik van de ervaring en beleving van onze inwoners, ondernemers en bezoekers (subjectieve gegevens).

BIJLAGEN

Bijlage 1. Enquête

Aanleiding

Eind 2024 is er een online enquête gehouden over mobiliteit in de gemeente Venray. Aanleiding hiertoe was om bewoners, dorpsraden, ondernemers, bedrijven en andere belangstellenden te bevragen over mobiliteit en hun mobiliteitsbehoeften. Deze enquête is ingezet als hulpmiddel bij zowel het opstellen van het Programma Mobiliteit als ook een verdere vertaling van het beleid naar concrete maatregelen.

Opzet

De enquête is opgesteld op basis van een aantal belangrijke, maar ook bepalende, elementen, te weten:

- Landelijke en regionale beleidsprogramma's en wensen;
- Lokale beleidsprogramma's en wensen;
- De samenhang met andere programma's en de Omgevingsvisie van Venray;
- Het benutten van kansen om mobiliteit beter, veiliger en duurzamer te maken.

De enquêtes zijn verspreid via social media en via lokale huis aan huisbladen. Specifieke doelgroepen als ondernemers, dorps- en wijkraden zijn rechtstreeks via de e-mail benaderd met het verzoek de enquête in te vullen.

De enquête bestond uit vier typen vragen:

1. Algemene vragen over de persoon zoals leeftijd etc.

2. Vragen over verplaatsingsgedrag waarmee inzicht ontstaat in patronen.
3. Vragen over mobiliteit van en naar specifieke bestemmingen

Specifieke stellingen waarom een reactie werd gevraagd om inzicht te krijgen in de mate waarin beleidsrichtingen worden ondersteund.

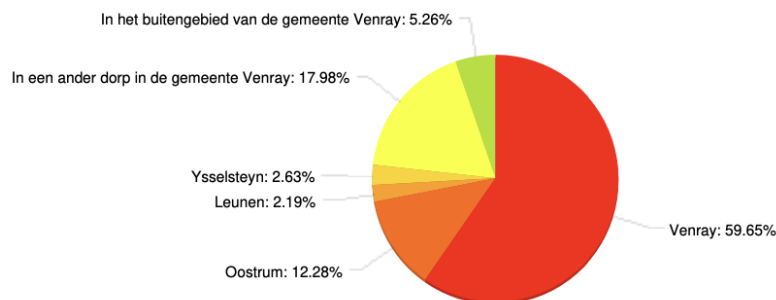
Bij de vragen over de stellingen hadden de respondenten de keuze uit de volgende opties:

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Niet mee eens
- Helemaal niet mee eens

Respons

Er zijn 228 enquêtes ingevuld. Bijna 60% van de respondenten valt in de leeftijdscategorie 31 – 65 jaar, ofwel de groep met werkenden. Ook de groep boven de 65 jaar is goed vertegenwoordigd met 27%.

Op de vraag waar men in de gemeente woont, geeft circa 60% aan in Venray te wonen. Ruim 35% komt uit een van de andere kernen.



Gezien de lagere respons dan vooraf op werd gehoopt, moet voorzichtig omgegaan worden met het trekken van conclusies. Toch is er een aantal uitspraken te doen naar aanleiding van de resultaten van deze enquête:

1. De ingezette beleidslijn om verduurzaming van mobiliteit in te zetten, verdient meer aandacht. 44% van de respondenten heeft dit namelijk niet op het netvlies;
2. 2/3^e van de inwoners vindt leefbaarheid belangrijker dan de snelheid van het verkeer. 1/3^e ziet dat niet zo. Het is noodzakelijk extra aandacht te geven aan voorlichting over nut en noodzaak.
3. De fiets als vervoermiddel verdient extra aandacht. Deze wordt al goed gebruikt, maar extra gebruik is beter. Vooral het feit dat fietsen duurzamer is kan verder worden ondersteund. Een bewuste keuze voor de fiets wordt nog weinig gemaakt.

4. Het gebruik van het openbaar vervoer is voor een aantal respondenten te moeilijk. Hierop moet actie worden ondernomen.
5. Boodschappen doen we nog vaak met de auto. Een bewustwordingscampagne zou bij kunnen dragen om het fietsen verder te stimuleren.
6. Veel respondenten ondersteunen initiatieven waarbij overbodige verharding wordt omgevormd naar groen.
7. 80% van de respondenten geeft aan dat mobiliteit voor iedereen bereikbaar moet zijn.

De resultaten van de enquête zijn verwerkt in het Programma Mobiliteit.

Bijlage 2. Landelijke, regionale en lokale beleidskaders

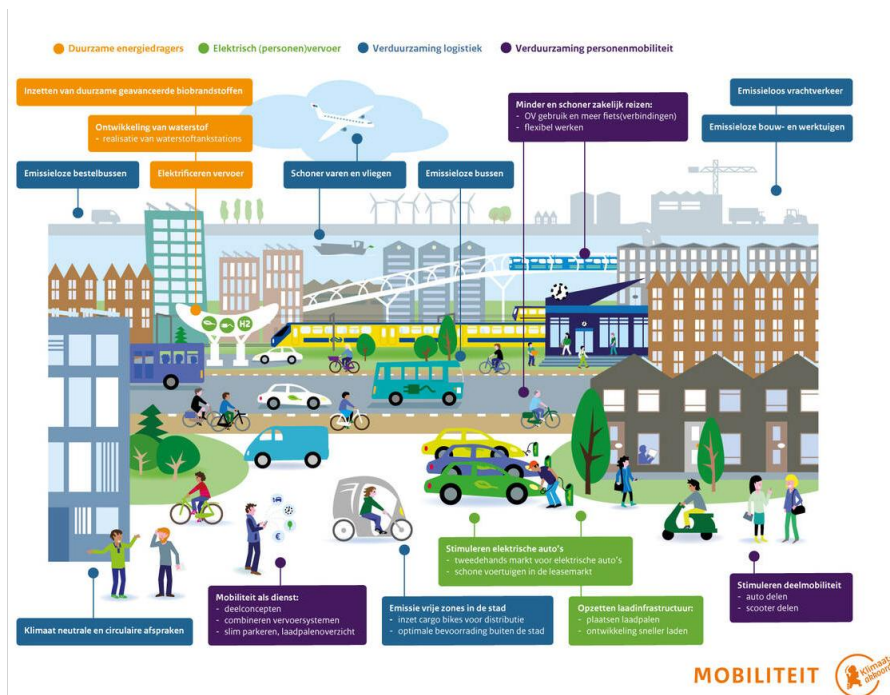
Landelijke en regionale programma's

Onder 3.2 is benoemd dat de samenwerking tussen gemeenten en regio's essentieel is, zeker bij gemeentegrens overschrijdende thema's. Voor mobiliteit zijn de volgende programma's essentieel:

- **SPV 2030** (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) - regionaal prioriteiten bepalen, meer accent op gedrag en zorgen voor afgestemde infrastructuur;
- **NTF** (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) - bovenlokale fietsnetwerken samenstellen;
- **"30 het nieuwe 50"** - invoering 30 km/uur als norm, tenzij.....in plaats van 30 km alleen in verblijfsgebieden. Het afwegingskader en de herkenbaarheids-kenmerken worden ontwikkeld via het CROW. Voor gemeentegrensoverschrijdende wegen wordt de samenwerking met buurgemeenten gezocht.
- **NAL** (Nationale Agenda Laadinfrastructuur) **en RAL Zuid** (Regionale Agenda Laadinfrastructuur Zuid) - uitrol elektrische laadpalen via regionale contracten;
- **Data Top 15** - mobiliteitsdata op orde, zodat providers goede verkeersinformatie aan gebruikers kunnen bieden;
- **Vrachtwagenheffing** - tolheffing op autosnelwegen, autowegen en provinciale wegen per 2026;
- **SLA** (Schone Lucht Akkoord) - Wegverkeer, vooral oudere dieselloftuigen, draagt sterk bij aan negatieve gezondheidseffecten. De rijksoverheid zet in op strengere

EU-emissie-eisen, betere monitoring en toezicht. Ook maatregelen uit het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak en lokaal beleid helpen emissies te verminderen.

- **Deelmobiliteit** - aanbieden via regionale contracten (schaalvoordeel);
- Verschillende programma's en projecten op het vlak van mobiliteit zoals Smartwayz, MaaS, VN verdrag handicap uit 2018.
- **MMA** - Er wordt gewerkt aan de Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) voor Zuid-Nederland (Limburg en Noord-Brabant), geleid door SmartwayZ en het ministerie van I&W. De MMA dient als gezamenlijk kader voor overheden om mobiliteitsprojecten af te stemmen en vormt de basis voor afspraken met het Rijk, met input vanuit gemeentelijk mobiliteitsbeleid.
- **POVI'25** - in 2025 vindt een herziening van de Provinciale Omgevingsvisie plaats, de zogenaamde POVI'25. De POVI'25 is het strategisch plan voor de fysieke leefomgeving in Limburg. Het beschrijft de ambities, doelen en kader voor de lange termijn (2025-2050) en vormt een integrale leidraad voor de inrichting, het beheer en het gebruik van de schaarse ruimte in de provincie.
- **Klimaatakkoord** - Zorgeloze mobiliteit voor iedereen in 2050: emissievrij, bereikbaar, inclusief, betaalbaar, veilig, comfortabel en gezond. Slimme, duurzame steden met optimale doorstroming en goed ontsloten dorpen waar mobiliteit wonen, werken en vrije tijd verbindt. De infographic toont de aandachtspunten.



Afbeelding 3.1: Infographic mobiliteitsdoelen Klimaatakkoord.

Bestuurlijk ambities Venray

Het Hoofdlijnenakkoord van de gemeente Venray vormt de basis voor het Programma Mobiliteit. Zoals beschreven onder 3.2 speelt mobiliteitsbeleid bij meerdere thema's een randvoorwaardelijke of ondersteunende rol. In het samenwerkingsakkoord en collegeprogramma 2022-2026 zijn deze thema's verder uitgewerkt.

We zetten in op veiligheid, duurzaamheid en toegankelijkheid via de volgende speerpunten.

- **Sociale cohesie en mobiliteit:** Aanpakken van mobiliteitsarmoede en verbeteren van toegankelijkheid, vooral voor ouderen en mensen met een beperking.
- **Verkeersveiligheid:** Uitbreiding van 30 km/h-zones, (her)inrichting straten en aanpak onveilige situaties. Introductie van GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur) en uitbreiden bestaande 30 km/uur zones. Gedragscampagnes voor risicogroepen.
- **Infrastructurele projecten:** Het verbeteren van de bereikbaarheid van dorpen en wijken. Onder andere door aanleg infrastructuur nieuwe wijken, opwaarderen N270 (ViaVenray), aanleg Oostverbinding, elektrificatie Maaslijn en verbeteren stationsomgeving.
- **Fietsstimulering:** Investeren in fietsverbindingen, veilige routes naar scholen en (sport)voorzieningen, verbetering fietsinfrastructuur (fietsstraten, -paden en -parkeren). Inclusief actief inzetten op grondverwerving waar nodig.
- **Duurzame mobiliteit:** Meer oplaadpunten voor auto's, scootmobielen en fietsen; stimuleren van lopen, fietsen en deelmobiliteit om gezondheid en leefbaarheid te verbeteren.
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid:** Infrastructuur- en gedragsmaatregelen voor veiliger verkeer.
- **Toezicht en handhaving beleid centrum:** fietsen is overal toegestaan met uitzondering van de Grotestraat.
Schoolomgevingen: Fysieke aanpassingen en gedragscampagnes voor veiliger verkeer rondom scholen

Bijlage 3. Uitvoeringsplan - projectbundels

Vertaling van deelprogramma's naar projectbundels en projecten
Binnen de looptijd van het Programma Mobiliteit wordt invulling gegeven aan de uitvoering van de vijf deelprogramma's.

Programma Mobiliteit 2025 - 2030				
Deelprogramma's				
1. Prettig leefklimaat in de kernen	2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied	3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit	4. Mobiliteit voor iedereen	5. Aantrekkelijk ondernemings klimaat

We vertalen de deelprogramma's naar een uitvoeringsplan. Dit uitvoeringsplan bestaat uit zogenaamde projectbundels. Hierin bundelen we een aantal projecten en maatregelen.

Het uitvoeringsplan wordt een adaptief plan. Jaarlijks met het aanvragen van de benodigde middelen wordt een doorkijkje gegeven naar de maatregelen/projecten die dat betreffende jaar worden uitgevoerd worden.

Dit om zo efficiënt mogelijk invulling te geven aan de beschikbare middelen en ambtelijke capaciteit, aan te kunnen sluiten bij projecten van andere beleidsvelden (werk-met-werk maken) en

adequaate in te kunnen spelen op onverwachte ontwikkelingen in de maatschappij. Er zijn diverse subsidieregelingen beschikbaar voor het thema mobiliteit en verkeersveiligheid. Belangrijke voorwaarde is wel dat er sprake is van cofinanciering.

Hieronder komen de verschillende projectbundels een voor een aan bod. Deze projectbundels vormen samen het Uitvoeringsplan. Per projectbundel wordt op hoofdlijnen beschreven welke projecten en/of maatregelen we binnen het Programma Mobiliteit oppakken, wat de samenhang is met de verschillende deelprogramma's en wie de stakeholders zijn.

Projectbundel 1. Netwerken en wegcategorisering

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd, de GOW30 en GOW60. Dit biedt kansen om op een aantal wegvakken de snelheid te verlagen. Met name kwetsbare verkeersdeelnemers profiteren hiervan. De positie van actieve mobiliteit wordt hierdoor versterkt.

Een herziening van de netwerkennota (wegcategorisering) is nodig. Een eerste voorzet hiertoe is reeds gedaan met de wensbeelden zoals opgenomen in dit programma. De wegcategorisering heeft ook effect op de inrichting van onze wegen. We sluiten hierbij zoveel mogelijk aan bij de landelijke richtlijnen. Daarnaast werken we binnen Trendsportal samen op dit vlak, om te zorgen dat weggebruikers regionaal een zo'n uniform mogelijk wegbeeld ervaren en dan met name op die wegen met een gemeentegrensoverschrijdende functie.

Niet alle wegen kunnen in één keer worden heringericht conform de nieuwe categorisering. We stellen een implementatieplan op voor de invoering van GOW30 en GOW60 waarbij we zoveel mogelijk meeliften op onderhoudsprogramma's aan wegen en/of riolering.

Projecten/maatregelen:

- Herziening Netwerkennota met wegcategorisering
- Deelname regionale werkgroep (Trendsportal)
'weginrichting GOW30 en GOW60'

- Opstellen implementatieplan netwerken

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied
- 5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

Stakeholders:

- Politie, handhaving, hulpdiensten
- Concessiehouder en concessieverlener Openbaar Vervoer
- Buurgemeenten, Trendsportal
- Bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden

Projectbundel 2. Bereikbaarheid

De gemeente Venray heeft een gunstige ligging met de A73, de N270 en de N277, waardoor in alle windrichtingen de bereikbaarheid op het hoofdwegennet goed is. Dat betekent een goed vestigingsklimaat voor inwoners, bedrijven, scholen en instellingen. En dat houden we graag zo.

Bij werkzaamheden aan het bovenliggend wegennet (Rijks- en provinciale wegen) is de kans op overlast op gemeentelijke wegen aanwezig en is de gemeente veelal minder goed bereikbaar. Om dit te voorkomen moeten in overleg met andere overheden gerichte maatregelen worden getroffen om sluisverkeer door onze gemeentelijke kernen tegen te gaan.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het belangrijk ervoor te zorgen dat (potentiële) werknemers de bedrijven goed kunnen bereiken. Echter laat de bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer soms nog te wensen over. De gebieden zelf zijn redelijk goed bereikbaar, maar intern kan de situatie worden verbeterd. De werkgeversaanpak, waarbij duurzame vervoermiddelen worden ingezet voor het woon-werkverkeer, maakt werknemers bewust van hun reisgedrag. Via regelingen vanuit de werkgever, zoals goede fietsvoorzieningen, kan het reisgedrag beïnvloedt worden.

Projecten/maatregelen:

- Verzamelen en toepassen mobiliteitsdata om tijdig te kunnen bijsturen

- Op orde houden en/of verbeteren netwerken
- In beeld brengen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk voor woon-werk/woon-school en onderzoeken mogelijkheden snelfietsroutes
- Stimuleren werkgeversaanpak
- Ondersteunen logistieke aanpak Trendsportal
- Gerichte aanpak bij grootschalige werkzaamheden (Rijks- en provinciale wegen)

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit
- 5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

Stakeholders:

- Rijkswaterstaat, Provincie Limburg, buurgemeenten, Trendsportal
- bewoners, ondernemers en bedrijven

Projectbundel 3. STOMP

De auto is een vervoermiddel met veel potentie en geschikt voor korte en lange afstanden. De auto is niet meer weg te denken uit de samenleving. De keerzijde is dat de auto heel veel ruimte inneemt, ook binnen het verkeerssysteem zelf. Een geparkeerde auto neemt zo'n 20 m² in beslag. Dit is 10 keer meer dan een geparkeerde fiets en zelfs 40 keer meer dan een stilstaande voetganger.

De auto zit in ons systeem. We vinden het logisch om zo dicht mogelijk voor de ingang van onze woning te parkeren. We vinden het normaal om even op de stoep te parkeren omdat we een snelle boodschap moeten doen. We vinden het vanzelfsprekend dat onze straten vol staan met geparkeerde auto's en dat er bij een hoge parkeerdruk groen omgevormd wordt tot nieuwe parkeerplaatsen. Dit terwijl we het bij een bezoek aan een vakantiepark wel normaal vinden om de reistassen bij het vakantiehuisje uit te laden en daarna de auto te parkeren op een centrale parkeerplaats op afstand. We ervaren het dan juist als prettig dat de omgeving van het vakantiehuisje autovrij is en er meer ruimte is voor groen en spelen.

De mens moet weer bovenaan staan, met actief lopen en fietsen op de eerste plaats. Het ontwerpen via het STOMP-principe helpt hierbij. We willen fietsen en wandelen als duurzame en gezonde vorm van vervoer stimuleren, ook voor dagelijkse ritten naar school of het werk.



Afbeelding.7.1: Een andere wijze van ontwerpen. (www.derechtvaardigestraat.nl)

In een landelijke gemeente liggen de intensiteiten van landbouwverkeer hoger dan gemiddeld. Hierdoor zijn er regelmatig confrontaties tussen fietsers en landbouwvoertuigen. Waar mogelijk willen we op hoofdroutes voor fietsers en voetgangers het verkeer scheiden om het gevoel van onveiligheid weg te nemen en de actieve mobiliteit te stimuleren.

Ook willen we dat de vele toeristen kunnen genieten van onze gemeente. Goede fiets- en wandelvoorzieningen en routes zijn de basis voor een solide netwerk voor actieve mobiliteit. Niet alleen het beschikbaar zijn van de schakels in het systeem is belangrijk, maar ook de vormgeving en breedtes. Door bijvoorbeeld de opkomst van de (snelle) elektrische fiets worden andere eisen gesteld aan het netwerk, maar ook aan de vaardigheden van fietsers.

In combinatie met onderhoudswerkzaamheden worden fysieke aanpassingen gedaan aan de routes. Hierbij gaat het niet alleen om aanleg van routes, maar ook voor de noodzakelijke voorzieningen als fietsparkeerplaatsen, bankjes, watertappunten etc. We zetten hierbij niet alleen in op voorzieningen bij publieke voorzieningen (scholen, sportlocaties, winkels en OV). Hoewel de gemeente hier minder invloed op heeft, zetten we ook in op voorzieningen voor actieve mobiliteit bij woningen en bedrijven.

Het gebruik van wandelen en de fiets wordt gestimuleerd en daarmee kunnen kilometers die eerder met de auto worden afgelegd, worden gereduceerd. Om fietsers en voetgangers, en met name kwetsbare doelgroepen als scholieren en ouderen, veilig deel te laten nemen aan het verkeer wordt ingezet op educatie en gedragsbeïnvloeding.

Projecten/maatregelen:

- STOMP als leidend principe hanteren bij alle nieuwe projecten
- Onderzoek naar fiets- en looproutes (zowel utilitair als recreatief) en vormgeving van de routes
- Stimulering actieve mobiliteit (waaronder aanleg van comfortabele en veilige routes, voorzieningen, educatie en gedragsbeïnvloeding)
- Plan van aanpak voor Veilig fietsen in buitengebied, met nadruk op confrontatie met groot (landbouw-)verkeer
- Opstellen visie deelmobiliteit

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit
- 4. Mobiliteit voor iedereen
- 5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

Stakeholders:

- Gemeente Venray als wegbeheerder
- ProRail, NS en Arriva (fietsvoorzieningen bij station en bushaltes)
- Ondernemers en inwoners
- Andere stakeholders (Fietzersbond, VVV – Venray Bloeit, scholen, Veilig Verkeer Nederland, etc.)

Projectbundel 4. Parkeren

Er is sprake van druk op de openbare ruimte. Parkeerplaatsen zijn daar een voorbeeld van. Het zijn grote verharde oppervlaktes die vaak niet waterdoorlatend zijn, zodat regen afgevoerd moet worden. Door de vele verharding binnen de dorpen en wijken komt hittestress voor. Toekomstbestendig parkeren betekent dat we kritisch kijken naar de parkeernormen, het gebruik van parkeerplaatsen, 'overbodige' parkeerplaatsen en dat we alternatieven voor de (tweede) auto in beeld brengen. We stimuleren de aanleg van 'groene' parkeerplaatsen, zowel in de openbare ruimte als op terrein van derden (bedrijven, VVE's). Op deze wijze willen we ervoor zorgen dat er minder grijs komt, meer groen, gaan we wateroverlast en hittestress tegen.

In de huidige nota parkeernormen is verouderd en er zijn geen normen voor fietsparkeren opgenomen. In het kader van de mobiliteitstransitie en de invoering van het STOMP-principe is dit wel gewenst. De Nota Parkeernormen krijgt een actualisatie. Hierin worden niet alleen de huidige normen herzien en fietsparkeernormen toegevoegd, maar creëren we ook ruimte om andere vormen van mobiliteit en het STOMP-principe te implementeren in het beleid. Dit biedt mogelijkheden voor zowel ontwikkelaars, ondernemers als gemeente om te blijven bouwen, maar ook invulling te geven aan de andere opgaven in de openbare ruimte.

Projecten/maatregelen:

- Actualisatie Nota Parkeernormen, inclusief fietsparkeernormen en STOMP
- Weghalen van 'overbodige' verharding bij reconstructies en herinrichting van wegen
- Ver'groen'en parkeerplaatsen

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit
- 5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

Stakeholders:

- Gemeente Venray als wegbeheerder
- Bewoners, ondernemers
- Ontwikkelaars, woningbouwstichting

Projectbundel 5. Openbaar Vervoer

Station Venray is een belangrijk openbaar vervoer overstappunt in onze gemeente. We hebben daarmee een rechtstreekse en snelle verbinding met Venlo en Nijmegen. Vanuit daar kan overgestapt worden op verder weg gelegen stations. Het station ligt aan de oostkant van Venray maar is voor veel inwoners per bus, fiets en auto goed bereikbaar. De intentie is om aankomende jaren het stationsplein een facelift te geven, waarbij de bushaltes en parkeervoorzieningen voor fiets en auto worden aangepast en er een aantrekkelijker (verblijfs)gebied ontstaat. Zodoende wordt overstappen nog makkelijker en aantrekkelijker.

De Maaslijn wordt geëlektrificeerd. De huidige dieseltreinen zijn daarmee straks verleden tijd. Op vier plekken langs de Maaslijn wordt een extra spoor aangelegd: bij Cuijk, Boxmeer, Venray en Reuver, zodat tegemoetkomende treinen elkaar kunnen passeren. Ook worden bochten ruimer gemaakt zodat de treinen sneller kunnen rijden. Tot 2028 worden de werkzaamheden uitgevoerd.

Hoewel de treinverbinding vanaf station Venray goed is en verder verbetert wordt, zijn de busverbindingen in de gemeente zijn beperkt en bereiken deze niet alle voorzieningen. Kleinschalig openbaar vervoer als de 'vlinderbus', alternatieve vormen van vervoer als deelmobiliteit en andere initiatieven als 'automaatje', 'wensbus' en 'omnibuzz' kunnen een goede aanvulling zijn op de reguliere busverbindingen. De gemeente stimuleert en faciliteert deze initiatieven om zoveel mogelijk inwoners toegang te geven tot een vorm van mobiliteit. Tevens zet de gemeente samen met

Trendsportal in op campagnes om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergemakkelijken (OV-ambassadeurs).

Goede overstapvoorzieningen voor openbaar vervoer (Hubs) en toeristische ritten (Tops) en carpoolplaatsen zijn van belang. Een verplaatsing wordt vaak met meerdere vervoerswijzen uitgevoerd en een overstap moet zo eenvoudig mogelijk zijn. Hubs richten zich op openbaar vervoer of deelmobiliteit (auto's, fietsen, scooters etc.) en laten zich makkelijk combineren met andere functies als bijv. pakketmuren. Carpoolplaatsen richten zich op meerijden waarbij van twee of meer auto's wordt overgestapt naar één auto. Deze overstapvoorzieningen dragen bij aan het terugdringen van het aantal autoritten. De gemeente stelt een visie en aanpak op voor deelmobiliteit, hubs en carpoolplaatsen. De ontwikkeling van de Tops is al in volle gang. Er zijn reeds 3 locaties ontwikkeld en er zijn 2 locaties in ontwikkeling.

Projecten/maatregelen:

- Behouden, verbeteren (kleinschalig) openbaar vervoer
- Opwaarderen Station Venray
- Onderzoek naar carpoolplaats (n.a.v. motie)
- Opstellen lokale aanpak mobiliteitshubs en carpoolplaatsen
- Opschaling duurzaam deelvervoer
- Deelname een regionale campagnes openbaar vervoer en deelmobiliteit en deze waar nodig aanvullen met lokale campagnes
- Ondersteunen lokale initiatieven

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit
- 4. Mobiliteit voor iedereen

Stakeholders:

- Rijkswaterstaat, Provincie Limburg, buurgemeenten, Trendsportal
- NS, ProRail, Arriva
- initiatievennemers vervoer (zoals Automaatje, Wensbus etc)
- Aanbieders deelsystemen vervoer
- bewoners, ondernemers

Projectbundel 6. Verduurzamen logistiek en personenvervoer

De Gemeente Venray neemt deel aan de gezamenlijke uitrol van laadpalen in Limburg. Continu wordt het areaal aan laadpalen uitgebreid waar de behoefte er ligt en de mogelijkheden er zijn. Netcongestie vormt mogelijk in de toekomst een bedreiging voor verdere uitrol. De gemeente Venray beschikt momenteel niet over een beleid op het gebied van laadinfra.

De ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming gaan snel. Batterijen worden compacter en leveren meer capaciteit. Alternatieven als waterstof dienen zich aan. We moeten dus niet alleen blijvend aandacht hebben voor deze ontwikkelingen, maar ook een laadvisie opstellen waarin we het beleid ten aanzien van laadinfra en de energietransitie binnen mobiliteit vastleggen.

Overstappen van fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen is belangrijk, maar we zetten ook in op het verminderen van het gebruik van de auto. Dit geldt niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor pakketbezorging en bevoorrading. Bevoorrading van winkels is in de afgelopen jaren veranderd; veel winkels worden dagelijks bevoorraadt in kleine hoeveelheden, afgestemd op de winkelvoorraad of bestelde artikelen. Dat betekent dat er relatief meer bevoorradend (maar niet altijd vol) verkeer door centrumgebieden rijdt. Ook zien we een aanzienlijke stroom bevoorradend verkeer in de woonwijken met bestelde pakketjes. Dat leidt tot hinder zoals gevoelens van onveiligheid, dubbel parkeren en te hard rijden.

Om de overlast te beperken zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Zo is het plaatsen van pakketmuren op strategisch slimme plaatsen een manier waarop de hoeveelheid bezorgend verkeer in woonwijken kan worden tegengegaan. Maar ook het invoeren van zero-emissiezones is een optie. In die zones mogen alleen nog bestel- en vrachtwagens rijden die geen gebruik maken van fossiele brandstoffen maar bijvoorbeeld elektrisch rijden of op waterstof. Ook is te denken aan de inzet van bakfiets of bundeling van goederenstromen. De ontheffingenregeling is beperkt, waardoor er aanzienlijk gestuurd kan worden. Het aantal gemeenten waar de zero-emissiezone wordt ingesteld, groeit. Medio 2024 zijn er circa 30 gemeenten die in de komende jaren een zero-emissiezone gaan invoeren. In de regio is de gemeente Venlo momenteel aan de slag om deze per 2027 in te voeren.

Projecten/maatregelen in nauwe samenhang met de beleidsvelden energie, duurzaamheid en economie als onderdeel van het Programma Economie en de Energiestrategie.

- Lobbyen in (regionaal) verband over oplossingen netcongestie
- Opstellen visie laadinfrastructuur (personenvervoer en vrachtverkeer)
- Onderzoek mogelijkheden laadplein (combinatie functies parkeren, opwek en opslag energie, laadinfra)
- Verkennen mogelijkheden om (overlast van) bevoorradend verkeer in centrum en woongebieden terug te brengen

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit
- 5. Aantrekkelijk ondernemingsklimaat

Stakeholders:

- RAL Zuid (expertisecentrum laadinfra Regio Zuid)
- Politie, handhaving, hulpdiensten
- (buur) gemeenten, Trendsportal
- Bewoners, ondernemers
- EVO-Fenedex, TLN

Projectbundel 7. Verkeersveiligheid

Nul verkeersslachtoffers is waar we in Limburg en landelijk naar streven. Met het regionaal opgestelde Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) wordt gekeken waar verhoogde risico's zitten in het verkeer. Voor Venray is een risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit zijn de volgende prioritaire risicothema's naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50, 60 en 80 km/h wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike
- Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/h wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

Op basis van deze risicoanalyse is een pakket aan maatregelen samengesteld. Dit pakket bestaat zowel uit infrastructurele maatregelen als gedragsbeïnvloeding en educatie. In een aantal gevallen worden bij een project beide maatregelen toegepast. Denk bijvoorbeeld rond scholen, waar zowel een veilig ingerichte schoolomgeving als het stimuleren van lopen of fietsen naar school deel uitmaakt van de aanpak. Voor de uitvoering van maatregelen in het kader van het SPV zijn subsidieregelingen beschikbaar.

Infrastructuur

De infrastructurele maatregelen die zijn benoemd worden aangevuld met infrastructurele aanpassingen die volgen uit de herziening van de netwerken. Vervolgens wordt de lijst gekoppeld

met de planning voor weg- en rioolonderhoud om zoveel mogelijk werk-met-werk te maken.

Verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding

Verkeerseducatie richt zich op het vergroten van de vaardigheden om deel te kunnen nemen aan het verkeer. Scholieren, ouderen en e-bikers zijn thema's waarop we ons richten. Dit zijn kwetsbare groepen. Door het verbeteren van de vaardigheden en de kennis wordt de verkeersveiligheid vergroot. Naast lokale initiatieven, wordt aangehaakt bij landelijke campagnes zoals die in het najaar "wij gaan weer naar school". Ook leren we door de inzet van vervoersambassadeurs aan ouderen hoe het systeem van het openbaar vervoer werkt.

Projecten/maatregelen:

- Projecten voor doelgroepen bestaande uit verkeerseducatie, stimuleren en gedragsbeïnvloeding
- Infrastructurele aanpassingen (SPV-maatregelen)
- Verkeersveilig inrichten schoolomgeving en routes naar school
- Verkeerseducatie Scholen → Verkeersactieve School.
- Verkeersexamens.

Samenhang met deelprogramma('s):

- 1. Prettig leefklimaat in de kernen
- 2. Veilig en toegankelijk landelijk gebied
- 3. Voorrang aan veilige en gezonde mobiliteit

Stakeholders:

- Politie, handhaving, hulpdiensten
- Provincie Limburg, buurgemeenten en Trendsportal
- Bewoners en ondernemers
- Scholen, ouders/verzorgers en leerlingen