Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer Eijsden-Margraten

Klant: Gemeente Eijsden-Margraten
Referentie: BG2122
Versie: 02/A1
Datum: 23 juni 2020



Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 302
6199 ZN Maastricht
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer Eijsden-Margraten

Referentie: BG2122
Versie: 01/A1
Datum: 23 juni 2020
Projectnaam: Actualisatie Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer Eijsden-Margraten
Projectnummer: BG2122

Opgesteld door: Albert Erhardt

Gecontroleerd door: Albert Erhardt

Datum/Initialen: 23 juni 2020

Goedgekeurd door: Albert Erhardt

Datum/Initialen: 23 juni 2020

Classificatie
Projectgerelateerd

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATION
DNV·GL
ISO 9001 = ISO 14001
OHSAS 18001

Royal HaskoningDHV

gemeente eijsden-margraten

Inhoud

1 Samenvatting 4

2 Inleiding 6
2.1 Aanleiding 6
2.2 Doel 6
2.3 Aanpak 6
2.4 Leeswijzer 7

3 Eerder verkeersveiligheidsplan (uit 2013) 8

4 Proces om te komen tot het Beleidsplan Verkeer en Vervoer 10

5 Kaders, ontwikkelingen, opgaven en kansen 12
5.1 Toekomstige ontwikkelingen mobiliteit 12
5.2 Rijksbeleid 15
5.3 Provinciaal beleid 16
5.4 Regionaal beleid 16
5.5 Gemeentelijk beleid 17
5.6 Visie op mobiliteit 2030 18
5.7 Doelen 18
5.8 Beleidsmaatregelen 19

6 Proces om te komen tot het Beleidsplan Verkeer en Vervoer 20
6.1 Beleidsmaatregel 21

7 Thema verkeersveiligheid 22
7.1 Objectieve verkeersveiligheid 22
7.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 27
7.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten 27
7.4 Beleidsmaatregelen 27

8 Thema Doorstroming 28
8.1 Huidige situatie 28
8.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 33
8.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten 33
8.4 Gewenste situatie 33
8.5 Beleidsmaatregelen 38

9 Thema Duurzaamheid 40
9.1 Huidige situatie 40
9.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 41
9.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten 42
9.4 Gewenste situatie 42
9.5 Beleidsmaatregelen 45

10 Thema Verknoping 46
10.1 Huidige situatie 46
10.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 48

10.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten 48
10.4 Beleidsmaatregelen 49
11 Thema Kwaliteit 50
11.1 Huidige situatie 50
11.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 53
11.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten 53
11.4 Beleidsmaatregelen 54
12 Thema Educatie 55
12.1 Huidige situatie 55
12.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg 56
12.3 Ambities 56
12.4 Beleidsmaatregelen 57

1 Samenvatting

In 2013 heeft de gemeente Eijsden-Margraten een Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Inmiddels is de looptijd van dit plan verstreken. De gemeente wil graag een nieuw Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer vaststellen Een Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer komt voort uit de Planwet Verkeer en Vervoer. Een gemeente heeft de wettelijke verplichting om over een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te beschikken dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer.

In dit nieuwe verkeersplan is niet alleen aandacht besteed aan verkeersveiligheid, maar ligt de nadruk op het verbeteren van het leefklimaat. Daarbij is Eijsden-Margraten een Cittaslow gemeente. Dit houdt in dat het bewaken en bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving het allerbelangrijkst is. Ten opzichte van het verkeersveiligheidsplan uit 2013 wordt in het voor u liggende plan dan ook aandacht besteed aan thema's als duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, landbouwverkeer, zwaar verkeer en openbaar vervoer.

Fase van transitie
Het opstellen van het Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer vindt plaats in een periode waar veel in beweging is. Dit vraagt om een plan dat rekening houdt met deze ontwikkelingen (adaptief). Op hoofdlijnen zijn de volgende drie ontwikkelingen te onderscheiden:

- De overgang van sectorale plannen naar integraal beleid. De komst van de Omgevingswet zorgt ervoor dat plannen voor de fysieke leefomgeving zoals dit beleidsplan integraal moeten worden bezien en dat het geen op zichzelf staand plan is.
- De burger staat centraal. De gemeente Eijsden-Margraten kiest voor een andere manier van werken en organiseren waarbij de burger centraal staat.
- Diverse technologische, maatschappelijke en sociale ontwikkelingen. Deze zorgen niet alleen voor nieuwe mogelijkheden op het gebied van mobiliteit (big data en algoritmen, zelfrijdende voertuigen, AI) en nieuwe inzichten (bewustwording ecologische voetafdruk, behoud kwaliteit leefomgeving), maar ook voor ongewenste ontwikkelingen (verhuftering in het verkeer, verkeersoverlast door o.a. motorrijders en wielrenners) en nieuwe inzichten

In het voorliggende plan wordt het verkeersbeleid voor de komende jaren beschreven. Het is een kaderstellend beleidsplan. De uit te voeren projecten gedurende de komende jaren worden separaat beschreven in de jaarlijkse uitvoeringsprogramma´s.



De gemeente Eijsden/Margraten heeft vrijwel alle projecten uit het verkeersveiligheidsplan 2013 inmiddels uitgevoerd (zie hoofdstuk 2). Dit heeft er mede in geresulteerd dat er geen black spot locaties in de gemeente zijn *(locatie met veel (letsel)ongevallen)* en dat de gemeente relatief verkeersveilig is. Toch zijn er ook weer nieuwe, minder veilige locaties ontstaat (zoals de aansluiting A2 Gronsveld) en zijn er aandachtspunten ten aanzien van de verkeersleefbaarheid. Het richtinggevende verkeersbeleid voor de komende jaren staat beschreven in voorliggend plan.

Het Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer is opgebouwd uit vijf delen:

Kaders en opgaven
De basis van dit beleidsplan wordt gevormd door een inventarisatie van de (strategische) kaders, toekomstige ontwikkelingen, opgaven en kansen in de regio Zuid-Limburg.

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg
Hierbij is uitdrukkelijk gekeken naar de brede opgaven en kansen die er liggen voor de regio Zuid-Limburg en de relatie tussen mobiliteit en andere ontwikkelingen (integrale benadering). De aanleiding van deze visie is dat traditionele oplossingen zoals het aanleggen van meer infrastructuur niet meer wenselijk is en dat veel problemen beter kunnen worden opgelost in regionaal verband. Een omslag in denken en handelen is noodzakelijk om het toekomstige mobiliteitssysteem te creëren. Om die reden is de regio Zuid-Limburg bezig met een regionale, actuele en toekomstgerichte mobiliteitsvisie.

Onze ambitie
In de ambitie van het Gemeentelijke Beleidsplan Verkeer en Vervoer is de stip op de horizon verwoord. *Wat willen we als gemeente bereiken op het gebied van mobiliteit in de komende 10 jaar? Wat is onze visie op het gebied van mobiliteit? Welke doelen willen we behalen?*

Beleidslijnen
Vervolgens wordt in het onderdeel Beleidslijnen de vertaling gemaakt van de ambitie naar beleid. Hoe gaan we onze ambities waarmaken? Welke activiteiten gaan we daarvoor uitvoeren?

Meerjarenuitvoeringsprogramma
In het overzicht in het laatste hoofdstuk zijn de maatregelen en activiteiten benoemd die voortkomen uit de beleidslijnen.

De opbouw van het Beleidsplan is in bijgaand overzicht schematisch weergegeven.

Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer Eijsden-Margraten					
Kaders, ontwikkelingen, opgaven en kansen					
Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg					
Ambitie (visie en doelen)					
Beleidslijn 1 Verkeers-veiligheid	Beleidslijn 2 Doorstroming	Beleidslijn 3 Duurzaamheid	Beleidslijn 4 Verknoping	Beleidslijn 5 Kwaliteit	Beleidslijn 6 Educatie
Meerjaren Uitvoeringsprogramma					

Het Beleidsplan heeft een looptijd van circa 10 jaar (2020-2030). In deze periode wordt het beleid regelmatig geëvalueerd en indien nodig geactualiseerd.

Het plan kent een flexibele, modulaire opbouw, waarbij het beleid per onderwerp is uitgewerkt.
Naast dit Beleidsplan wordt er jaarlijks een Investeringsprogramma opgesteld, waarbij de projecten staan beschreven die dat jaar uitgevoerd gaan worden. De jaarlijks uit te voeren projecten zijn opgenomen in het jaarlijkse Investeringsprogramma en worden vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

In 2013 heeft de gemeente Eijsden-Margraten een Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Inmiddels is de looptijd van dit plan verstreken. De gemeente wil graag een nieuw gemeentelijk beleidsplan verkeer en vervoer opstellen. Ten opzichte van het verkeersveiligheidsplan uit 2013 wordt in dit beleidsplan ook aandacht besteed aan thema's als vrachtverkeer, leefbaarheid, duurzaamheid en Openbaar Vervoer. Daarnaast is het verkeersbeleid in Nederland de afgelopen jaren veranderd, met meer aandacht voor duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid en waarbij het realiseren van nieuwe infrastructuur (als bijvoorbeeld een randweg) veel minder vanzelfsprekend is en alleen wordt voorgesteld als er echt geen enkele andere oplossing mogelijk is. Daarbij is de gemeente Eijsden-Margraten inmiddels een Cittaslow gemeente en staat de gemeente achter de uitgangspunten als beschreven in "*Van groen hart tot groene long*" van Luc Soete.

Cittaslow is het internationale keurmerk voor gemeenten die op het gebied van leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie en behoud van identiteit tot de top behoren. Het gaat hierbij om gemeenten met minder dan 50.000 inwoners. In een Cittaslow kunnen inwoners en bezoekers op een plezierige, gastvrije manier en op een menselijk tempo genieten.

Het bewaken en bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving is het allerbelangrijkst voor een Cittaslow. Dit betekent dat een gezond milieu, het versterken van de landschappelijke kwaliteiten en een goede infrastructuur hoog op de agenda van de gemeente staan. Deze koestert het cultuurhistorisch erfgoed, de plaatselijke tradities en het aanbieden en promoten van streekproducten.

In het beleidsplan worden ambities uitgesproken, doelen gesteld en beleidsmaatregelen opgesteld, om zo Eijsden-Margraten verkeersveilig en bereikbaar te houden. Het plan dient als beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer en als toetsingskader voor toekomstige ruimtelijke en verkeerskundige plannen.

2.2 Doel

Het nieuwe gemeentelijk verkeers- en vervoersplan moet een breed gedragen plan zijn waarin de toekomstvisie voor verkeer- en vervoerszaken in de gemeente Eijsden-Margraten wordt gepresenteerd.

2.3 Aanpak

Om het doel te bereiken zijn een drietal stappen ondernomen, namelijk:

1. Inventarisatie en analyse huidige situatie.
2. Opstellen ambities en relatie met mobiliteitsvisie Zuid-Limburg.
3. Opstellen beleidsmaatregelen.

In hoofdstuk 3 is het huidige rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. Ook zijn daarbij de maatregelen uit het vorige Verkeersveiligheidsplan uit 2013 geëvalueerd. Hoofdstuk 4 beschrijft het proces om te komen tot een Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer.

In de hoofdstukken 5 en verder is, aan de hand van de volgende aspecten, de huidige situatie geëvalueerd, de ambitie voor de toekomst beschreven en zijn beleidsmaatregelen opgesteld hoe hiertoe te komen:

- *Verkeersveiligheid:* waar mogelijk scheiding tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, minder overlast van onder andere zwaar verkeer (gebruik maken van een voorkeursnet), toepassen van snelheidsbeperkingen, hinder en snelheid motoren verminderen/verlagen.
- *Doorstroming:* verbeteren doorstroming, landbouwverkeer gebruik laten maken over een beperkt aantal toegankelijke wegen.
- *Duurzaamheid*: straatmeubilair, lichtmasten, elektrisch rijden.

- *Verknoping:* ontsluitingsplaatsen inkom gemeente, verknoping wandel-, fiets- en autoverkeer/routes.
- *Kwaliteit:* uitstraling, waar mogelijk sanering van verkeersborden, eenheid in uitstraling met de regio;
- *Educatie*: scholen, bewustwording.

Om tot een breed gedragen plan te komen is bij de inventarisatie een beroep gedaan op de kennis en ervaring van de inwoners. Via een website hadden zij de mogelijkheid om aan te geven welke verkeerszaken goed zijn geregeld binnen de gemeente en welke zaken juist aandacht verdienen. Ook zijn een tweetal informatieavonden en tweetal raadsthema-bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze sessies hadden de aanwezigen de gelegenheid om mee te denken over de huidige knelpunten, het wensbeeld en de ambities voor de gemeente Eijsden-Margraten.

Vervolgens zijn de eerder benoemde knelpunten uit de inventarisatie gerubriceerd en geanalyseerd. Op basis van deze analyse zijn de ambities en visievorming opgesteld (stap 2) en zijn de bijbehorende beleidsregels opgesteld. Elk hoofdstuk eindigt met te nemen acties en beleidsmaatregelen.

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk drie is beknopt het vigerende beleid beschreven, waarna in hoofdstuk 4 het proces om te komen tot dit plan is beschreven. In de daarop volgende hoofdstukken komen de zes beleidsthema's aan bod op basis waarvan de rapportage is opgebouwd. Per thema is de huidige situatie, de aandachtspunten, beleidsregels en het ambitieniveau beschreven, waarna de beleidsmaatregelen volgen.

3 Eerder verkeersveiligheidsplan (uit 2013)

Het huidige **Verkeersveiligheidsplan** dateert uit 2013. De focus in dit plan lag op drie E's die horen bij het thema verkeersveiligheid, namelijk: Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Educatie (opleiding en voorlichting). Destijds zijn daarbij ook actiepunten benoemd, niet zijnde infrastructurele maatregelen (Tabel 1), en een Meerjaren Uitvoeringsprogramma (*Tabel 2*) met infrastructurele maatregelen. Bij het uitvoeringsprogramma is ook aangegeven of de maatregelen inmiddels zijn uitgevoerd.

Tabel 1 Niet infrastructurele maatregelen uit Verkeersveiligheidsplan 2013.

Niet infrastructurele maatregelen	Kosten
Voorkomen of oplossen van potentiële leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten bij uitbreidingen en nieuwe ontwikkelingen	
Verkeersveiligheidsaudit bij grote ruimtelijke projecten	
Voorlichting van doelgroepen	€ 10.000 per jaar
Voorlichting over verkeersregels en landelijke campagnes	€ 2.500 per jaar
Intensiveren via website en lokale media	€ 1.500 per jaar
Communicatietrajecten ten aanzien van verkeersveiligheid	
Ongevallenlocaties en handhavingsacties in overleg met de ambtenaar verkeer en uitbreiding handhaving	
Voortzetten van het meten van verkeersintensiteit op vaste locaties (volgens telprogramma)	€ 2.500 per jaar

Met name in regionaal verband is veel aandacht besteed aan voorlichting.
Ook bevatte het plan een aantal projecten, welke in tabel 2 zijn weergegeven.
Geconcludeerd kan daarbij worden dat veel van de projecten zijn gerealiseerd.
Ondanks dat er de afgelopen jaren enkele zeer ernstige dodelijke ongevallen zijn gebeurt, scoort de gemeente Eijsden-Margraten ten opzichte van andere gemeente, gekeken naar letsel- en dodelijke ongevallen, relatief gunstig.

Tabel 2 Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheidsplan Eijsden-Margraten uit 2013.

Prioriteit	Kern/locatie	Maatregel	Kosten	Status
1	Oost-Maarland - Eijsden	Aanpassen komgrens Oost-Maarland (noord en zuid), Eijsden (noord) op Oosterweg reconstrueren	*€ 150.000*	*Project is gerealiseerd*
1	Oost-Maarland - Eijsden	Aanpassen markering conform EHK Kloppenbergweg – Oosterweg	*€ 15.000*	*Project is gerealiseerd*
1	Oost-Maarland	Voorsorteervak dagstrand voorzien van fysieke middenbermen aan weerszijden conform de geldende normen	*€ 100.000*	*Project is gerealiseerd*
2	Oost-Maarland	Middenberm bij Camping Oosterdriessen combineren met de noordelijke komgrens van Oost-Maarland	*€ 35.000*	*Project is gerealiseerd*
2	Moerslag	St. Geertruiderweg / Bukel inrichten met suggestiestroken	*€ 15.000*	*Project (fietspaden en fietsstroken langs de St. Geertruiderweg - Bukel) staat op de planning voor 2020.*
1	Moerslag	Kruising St. Geertruiderweg / Moerslag en St. Geertruiderweg / Voerenweg uitvoeren met kruispuntplateau	*€ 40.000*	*Project is gerealiseerd*
3	Eckelrade	Verbeteren verkeersveiligheid kruising Eckelrade / Molenweg	*€ 25.000*	*Enkele (kleine) aanpassingen aan de kruising zijn uitgevoerd. Er wordt gemonitord in hoeverre deze maatregelen, op basis van objectieve ongevalcijfers, voor verbetering hebben gezorgd.*
1	Eckelrade	Aanbrengen portalen en 60 km/u-zone bebording op Molenweg	*€ 15.000*	*Project is gerealiseerd*
1	Gronsveld – Hoogcruts	Aanpassen wegen Mergellandroute en aanbrengen fietsvoorzieningen (St. Geertruid-Mheer als eerste fase[1])	*€ 1.250.000*	*Project is gerealiseerd*
2	Margraten	Aanpassen kruising Sprinkstraat – Amerikaplein, door middel van kruispuntplateau	*€ 20.000*	*Project is gerealiseerd*
1	Gehele gemeente	Jaarlijks budget kleine verkeersmaatregelen	*€ 50.000 per jaar*	*Continu*
1	Gehele gemeente	Vervolmaken van inrichting conform Duurzaam Veilig implementeren in ontwerp, reconstructies en beheerprogramma	*€ 50.000 2013 - 2016*	*Project is grotendeels gerealiseerd. Veel wegen zijn de afgelopen jaren heringericht en daarbij is bij het ontwerp rekening gehouden met aanvullende Duurzaam Veilige maatregelen.*
1	Gehele gemeente	Completeren van het wensbeeld wegcategorisering conform Duurzaam Veilig inclusief de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken	*-*	*Project is grotendeels gerealiseerd. Het betreft het inrichten van wegen conform de landelijk afgesproken uniforme wegmarkering. Diverse wegen zijn reeds aangepast aan de nieuwe belijning, maar er dienen ook nog meerdere wegen aangepast te worden.*
1	Gehele gemeente	Bebouwde komgrenzen meer en beter accentueren	*€ 10.000 per jaar*	*Project is grotendeels gerealiseerd. De meeste komgrenzen in de gemeente zijn reeds beter geaccentueerd.*
1	Gehele gemeente	Uniformiteit in verkeersmaatregelen, maatwerk op OV- en hulpdienstroutes	*-*	*Continu*

[1] *De totale kosten van herinrichting van de Mergellandroute bedroeg circa € 3.500.000,-.*

4 Proces om te komen tot het Beleidsplan Verkeer en Vervoer

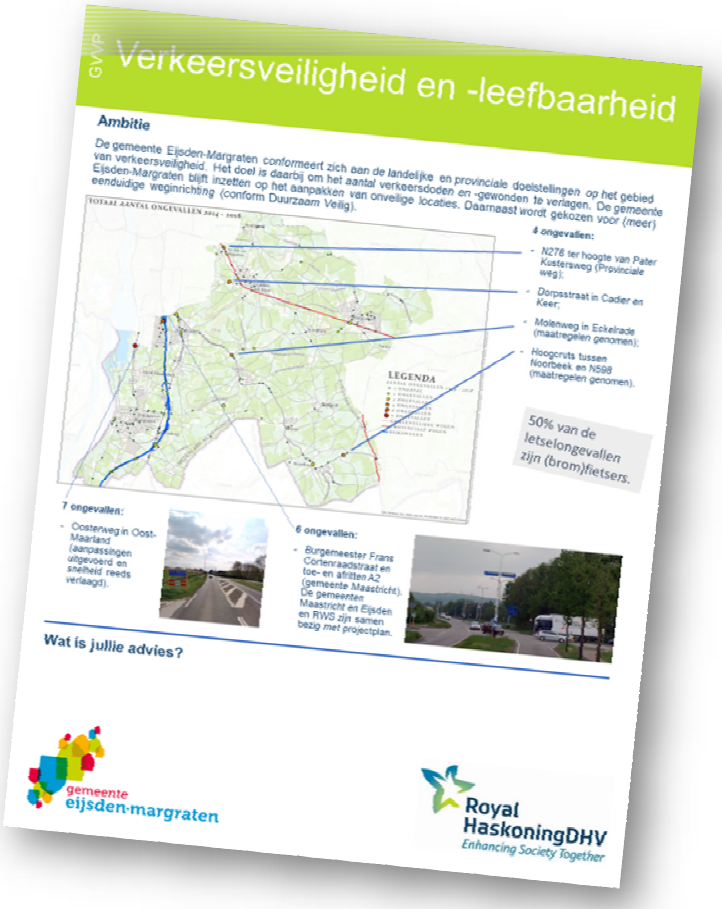
Gestart is met de evaluatie van het vorige plan en een inventarisatie van wensen, ideeën en knelpunten. Omdat de gemeente Eijsden-Margraten grote waarde hecht aan burgerparticipatie, is via een online tool aan de inwoners gevraagd te komen met alle wensen, ideeën en knelpunten. Hierop is in grote mate gereageerd wat heeft geresulteerd in ongeveer 750 opmerkingen.

Naast de inwoners is het ook belangrijk de politiek mee te nemen in het proces. Hiertoe zijn, na de inventarisatie, een tweetal informele raadsthema-avonden gehouden, waarbij naast het tonen van de inventarisatie en de eerste voorlopige conclusies, ook ideeën en knelpunten vanuit de gemeenteraad zijn opgehaald.



Analyse

Vervolgens heeft, per aspect, een analyse plaatsgevonden van wensen, ideeën en knelpunten, maar ook van gewenst beleid dat past bij de ambitie van de gemeente. Dit heeft geresulteerd in aanbevelingen per onderwerp, welke we verwerkt hebben tot posters. Deze posters zijn tijdens een tweetal inloopavonden getoond aan de inwoners. Per onderwerp is zichtbaar gemaakt wat op hoofdlijnen de reactie vanuit de inwoners was en wat, vanuit beleid en ambitie van de gemeente, mogelijke aandachtspunten zijn. Een voorbeeld van een dergelijke poster treft u aan in bijgaand figuur. Gedurende de twee goed bezochte inloopavonden zijn door ongeveer 70 inwoners ongeveer 110 ideeen, klachten en wensen geuit, welke eveneens meegenomen worden in het vervolgproces.



Beleidsplan Verkeers- en Vervoer en jaarlijkse Investeringsprogramma's

Derde stap betreft het op te stellen Beleidsplan incl. de jaarlijkse investeringsprogramma's. Daarbij is ervoor gekozen om het Beleidsplan in 2020 vast te laten stellen door de gemeenteraad. Hiertoe is een raadsbesluit nodig. De projecten worden opgenomen in de jaarlijkse investeringsprogramma's en worden vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders.

Daarnaast is het belangrijk om ook de inwoners die een klacht of wens hebben geuit, te informeren. Hiertoe wordt op alle ingediende wensen, ideeën en klachten een (gebundelde) reactie gegeven. Deze reactie zal zowel in een Nota van Inspraak worden weergegeven als met dezelfde tool als waarmee de inventarisatie plaatsvond (via internet). Vanuit privacy redenen weten we dan ook niet wie de indiener van een reactie is.

5 Kaders, ontwikkelingen, opgaven en kansen

In dit hoofdstuk zijn de relevante vigerende beleidsstukken op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau beschreven. Met deze stukken is rekening gehouden bij het opstellen van het nieuwe Gemeentelijke Beleidsplan Verkeer en Vervoer.

De gemeente Eijsden-Margraten kenmerkt zich door glooiende landschappen met plateaus en brede beekdalen. Deze unieke omgeving en de ligging in het Zuid-Limburgse Heuvelland maakt de gemeente een aantrekkelijke plek om te wonen, te verblijven en te recreëren. De aantrekkelijkheid van het landschap heeft ook zijn keerzijde voor mobiliteit: het toeristische verkeer zorgt op bepaalde momenten in het jaar en bepaalde plekken binnen de gemeente voor de nodige overlast. Hierdoor komt de verkeersleefbaarheid in kernen regelmatig onder druk te staan.

Om het mobiliteitsbeleid ook voor de toekomst passend te laten zijn bij de ontwikkelingen die op de gemeente afkomen, wordt de basis van het nieuwe beleidsplan gevormd door een drietal onderdelen:

- Strategische kaders vanuit bestaand en toekomstig beleid voor zowel mobiliteit als andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen.
- Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.
- Kansen en opgaven waar de gemeente en de regio Zuid-Limburg de komende jaren mee te maken krijgen.

Strategische kaders
Het Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer is geen losstaand beleid maar heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen. Mede met het oog op de nog op te stellen omgevingsvisie voor de Lijn 50-gemeenten, is voor het opstellen van dit beleidsplan een verkenning uitgevoerd naar verschillende strategische kaders en beleidsdocumenten die van invloed (kunnen) zijn op het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

In dit hoofdstuk zijn de verschillende strategische kaders en beleidsdocumenten die relevant zijn voor het beleidsplan schematisch weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de onderlinge verhoudingen van de documenten (visie, beleid en uitvoering) en hun geografische relevantie.

Een deel van de strategische kaders is op het moment van vaststellen van het beleidsplan nog in ontwikkeling, waaronder de POVI – Provinciale Omgevingsvisie en de Omgevingsvisie Lijn 50-gemeenten. Hierdoor kunnen definitieve uitgangspunten en keuzes uit deze documenten niet worden overgenomen in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer. De reeds bekende uitgangspunten uit deze kaders zijn wel meegenomen in dit beleidsplan.

5.1 Toekomstige ontwikkelingen mobiliteit

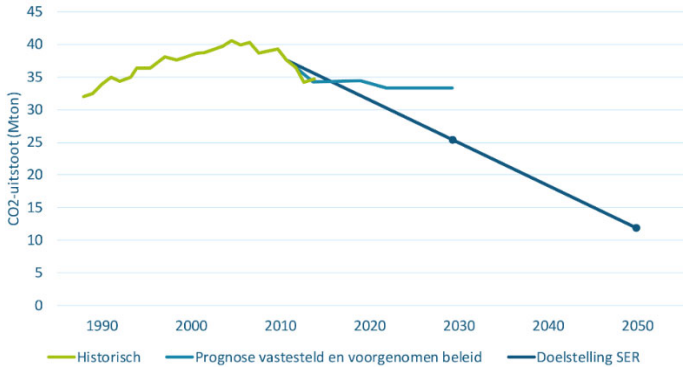
De mobiliteit die we vandaag de dag kennen verandert razendsnel. Innovatie op het gebied van mobiliteit is ook noodzakelijk om de grote maatschappelijke opgaven zoals verstedelijking, vervoersarmoede, de toenemende druk op het wegennet en het waarborgen van de luchtkwaliteit te kunnen aanpakken. Er is nog veel onduidelijkheid over hoe de toekomst van mobiliteit er exact uit gaat zien. De meeste onderzoeksinstituten, ontwikkelaars en experts zijn het in ieder geval met elkaar eens dat er drie hoofdontwikkelingen op het gebeid van mobiliteit samenkomen: de verduurzaming van de automobiliteit, een verschuiving van bezit naar gebruik van vervoermiddelen (deelvervoer, deelgebruik) en de ontwikkeling van zelfrijdende en communicerende voertuigen.



Verduurzaming automobiliteit
De verduurzaming van de automobiliteit is een ontwikkeling die als noodzakelijk wordt gezien door de Nederlandse politiek.

Nederland committeert zich aan de Europese doelstelling om in 2030 de CO_2 emissies met 40% te reduceren en in 2050 met 80 tot 95% ten opzichte van 1990.
De Sociaal Economische Raad (SER) heeft in haar Energieakkoord deze doelstelling van de Europese Unie overgenomen. Voor de sector verkeer en vervoer geldt binnen dit akkoord een specifiek opgave van 17% CO_2 reductie in 2030 en 60% in 2050 ten opzichte van 1990.

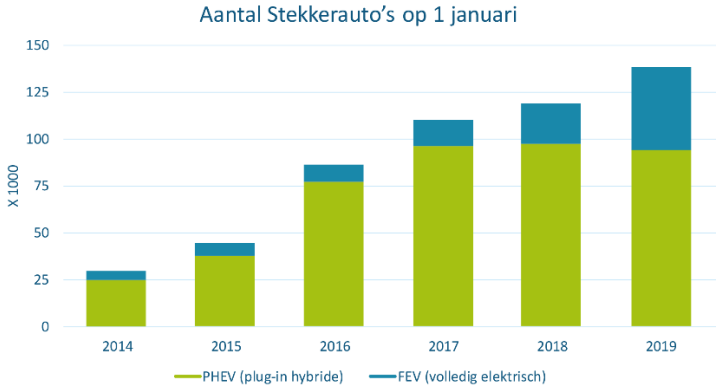
Figuur 1 CO_2-uitstoot van Nederlands verkeer[2]



Zoals in bovenstaand figuur is af te lezen, is de CO_2-uitstoot sinds 2007 al afgenomen in het Nederlands verkeer. Dit is echter nog niet voldoende in het licht van de doelstelling van de SER.

Een van de ontwikkelingen ten aanzien van verduurzaming van automobiliteit die in de afgelopen jaren sterk naar voren is gekomen, is de toename van het aantal elektrische auto's. Er is een sterke toename te zien in zowel de hybride als volledig elektrische auto's, waarbij de volledig elektrische auto de laatste paar jaar meer terrein wint.

Figuur 2 Aantal elektrische auto's in Nederland per jaar[3]



De Rijksoverheid heeft de afgelopen jaren stimulerend beleid gevoerd voor elektrisch rijden. Dit is terug te zien in de toename van het aantal elektrische auto's, al is nog slechts 1,7[4]% van het totaal aantal personenauto's in Nederland elektrisch. Maar er vinden ook ontwikkelingen plaats op het gebied van waterstofauto's, al blijft deze nog wat achter. In 2019 reden in Nederland ca. 35.000 elektrische auto's terwijl het volledige wagenpark waterstof slechts uit 1885 auto's bestond. Beide technologieën hebben zowel positieve als negatieve eigenschappen. Elektrisch rijden is bijvoorbeeld niet altijd een mogelijkheid voor zwaardere voertuigen of in heuvelachtig gebied. Waterstof biedt hiervoor meer kansen. Zo heeft Hyundai in 2019 een vrachtwagen op waterstof gepresenteerd. Welk duurzaam alternatief voor de brandstofauto in de toekomst de overhand gaat krijgen, is nog onduidelijk. Maar een ding staat vast, de verduurzaming van de automobiliteit is volop in gang.

[2] https://kpvvdashboard.blogspot.com/
[3] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/19/aantal-volledig-elektrische-auto-s-verdubbeld
[4] https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/
[5] https://opwegmetwaterstof.nl/2019/02/18/hoeveel-waterstofautos-er-nederland/

Deelmobiliteit
Een andere trend op het gebied van mobiliteit is de verschuiving van vervoermiddelbezit naar vervoermiddelgebruik waarmee flexibel reizen mogelijk wordt gemaakt. Deze trend van deeleconomie is breed zichtbaar in de maatschappij, denk aan diensten als Spotify, Airbnb en Netflix. Op een vergelijkbare manier maken reizigers ook meer flexibel gebruik van mobiliteit waardoor het bezit van een eigen voertuig niet meer noodzakelijk is. Zo is ook het aantal deelauto's in de afgelopen jaren sterk toegenomen, al is dit aantal (met circa 50.000 deelauto's) op het totale wegennet nog beperkt.

Als gevolg van deze ontwikkeling van deeleconomie zien we de transitie van een verkeerssysteem dat gericht is op verschillende, losstaande modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer) naar een meer integraal mobiliteitssysteem waarbij meerdere modaliteiten gebruikt worden door een reiziger. Hierdoor ontstaat er meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden voor de reiziger. Een term die hier vaak bij wordt genoemd is Mobility as a Service (MaaS). MaaS staat voor een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende vervoersmodaliteiten via één digitaal platform (smartphone). De reiziger hoeft zich daarbij niet meer druk te maken over verschillende reserverings- en betaalsystemen. Via het digitale platform maakt de reiziger via deelsystemen en hubs gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten om van A naar B te komen.

In gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid zoals de gemeente Eijsden-Margraten, moeten inwoners vaak wat langere afstanden afleggen om voorzieningen te bereiken. Ook is het reguliere busvervoer niet overal in het gebied beschikbaar. Iedere inwoner wil of moet zich kunnen verplaatsen voor werk, studie, recreatieve doeleinden en andere dagelijkse activiteiten. Mobiliteit stelt ons in staat om actief deel te nemen aan de samenleving. De transitie naar flexibel reizen biedt ook in de meer landelijk gelegen gebieden mogelijkheden en kansen. Door het gebruik van deelsystemen in combinatie met MaaS wordt de bereikbaarheid vergroot.

Zelfrijdende en communicerende voertuigen
De derde trend op het gebied van mobiliteit is de ontwikkeling van zelfrijdende en communicerende voertuigen. De ontwikkeling van deze voertuigen is tweeledig. Enerzijds van voertuigen die geheel zelfstandig kunnen rijden, anderzijds dat voertuigen met elkaar en de infrastructuur communiceren. Tegenwoordig rijden al op diverse plekken in Nederland zelfrijdende voertuigen. Verschillende gemeenten, ziekenhuizen of instituten zetten een zelfrijdend voertuig in op specifieke trajecten. Deze ontwikkelingen zijn echter zo klein dat zij nog geen effect hebben voor het gehele mobiliteitssysteem.

Wanneer deze technologie verder wordt ontwikkeld en de combinatie tussen zelfrijdende en communicerende voertuigen veelvuldig op de weg rijdt, is dit van grote invloed op het mobiliteitssysteem. Zeker als zelfrijdende voertuigen gecombineerd worden met de hiervoor beschreven ontwikkeling van deelmobiliteit biedt dit kansen voor de mobiliteit in steden, kernen en landelijk gebied. Binnenstedelijk kunnen parkeerplaatsen worden vrijgemaakt voor groenvoorzieningen of andere ontwikkelingen doordat voertuigen niet meer in de toch al drukke stad hoeven te parkeren. In het landelijk gebied wordt de bereikbaarheid vergroot doordat ook buitengebieden goed bereikbaar blijven en inwoners een auto kunnen oproepen wanneer ze deze nodig hebben.

De verwachting is dat de implementatie van zelfrijdende voertuigen als eerste zal plaatsvinden op het hoofdwegennet. Dit is ook waar Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) hun eerste intrede hebben gemaakt. Door de uniforme en vaak minder complexe infrastructuur biedt dit kansen voor deze technologie. De eerste stappen met deze systemen zijn gemaakt. Om tot een systeem te komen waarbij alle voertuigen zelfrijdend en communicerend zijn, zijn nog de nodige ontwikkelingen nodig.
Uit de inventarisatie van de verschillende relevante opgaven en kaders komt duidelijk naar voren dat mobiliteit geen beleidsveld is dat op zichzelf staat. Mobiliteit is in veel gevallen een belangrijke voorwaarde om andere ontwikkelingen mogelijk te maken. Maar mobiliteit kan ook sturend zijn bij bepaalde opgaven. Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, is het Beleidsplan Verkeer en Vervoer ook een bouwsteen voor de Omgevingsvisie. Het houdt daarom zoveel mogelijk rekening met de diverse opgaven en kansen die in de

gemeente en in Zuid-Limburg spelen. Uit de inventarisatie van de kaders blijkt ook duidelijk dat de gemeente haar partners nodig heeft om gezamenlijke ambities waar te maken.

5.2 Rijksbeleid



In 2012 is de landelijke **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte** (SVIR) vastgesteld. Dit is een structuurvisie van de Rijksoverheid die ingaat op het toekomstige beleid en ambities op het gebied van wegen, spoor, scheepvaart, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004. In de visie wordt het doel van het Rijk beschreven, namelijk om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. De belangrijkste uitgangspunten uit de Structuurvisie zijn:

- Stroomlijning van bestuurlijke processen en regelgeving ter voorkoming van een sectorale blik. Ruimtelijke ordening komt meer in handen van gemeentes. Meer verantwoordelijkheid voor gemeentes dus en ook meer bevoegdheden. Samenwerken met omliggende gemeentes wordt dus ook belangrijker.
- Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.
- Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO2-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.
- Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen.
- Als nationale doelstelling voor de verkeersveiligheid is vastgesteld dat in 2020 maximaal 500 doden en 10.600 ernstig gewonden mogen vallen, zodat we een plaats hebben in de top 4 van veiligste landen in de Europese Unie.



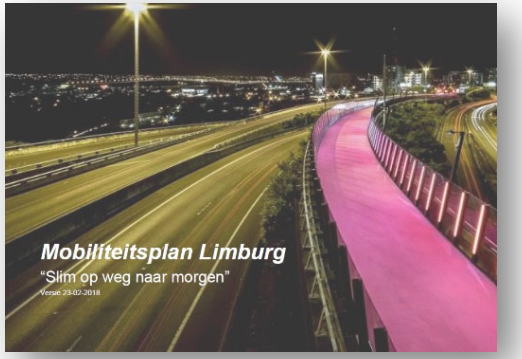
Deze doelstelling wordt helaas niet gehaald. Daarom is recent het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 "Veilig van deur tot deur"** opgesteld. In dit plan wordt een nieuwe aanpak geschreven om tot een verbetering van de verkeersveiligheid te komen. Strekking hiervan is dat alleen door nauwe samenwerking tussen de overheden, maatschappelijke partijen en verkeersdeelnemers, de verkeersveiligheid kan verbeteren. Iedere partij vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis. Vanuit een proactieve aanpak (op basis van een risicoanalyse) en niet zo zeer op basis van de ongevallen van de afgelopen jaren.
De Provincie Limburg heeft in het najaar 2019 het SPV op de agenda gezet en samen met de regio en de gemeenten de thema's van het uitvoeringsprogramma opgesteld.

Daarnaast geldt in Nederland de **Planwet verkeer en vervoer**. Deze wet vormt de juridische basis voor het opstellen van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Deze wet verplicht gemeenten tot het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Hierbij moet worden aangesloten op de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan (De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) en het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP). Daarnaast dient

het plan te beschikken over een afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu

5.3 Provinciaal beleid

In februari 2018 heeft de Provincie Limburg een mobiliteitsplan '**Slim op weg naar morgen**' opgesteld. Dit mobiliteitsplan is het antwoord op de toekomstige uitdagingen op het gebied van mobiliteit in Limburg. In het plan is aangegeven hoe zij de opgaven van morgen willen aanpakken of omarmen.



De Provincie gaat voor een aantrekkelijke, leefbare en economisch krachtige provincie waar mensen met plezier werken, wonen, recreëren en studeren. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met deze ambitie.
Om dit te realiseren is het volgende doel opgesteld:

- Toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

Daarbij zijn de volgende opgaven geformuleerd in het mobiliteitsplan:

1. Aantrekkelijk en bereikbaar houden van stedelijke gebieden door in te zetten op divers aanbod aan aantrekkelijke modaliteiten.
2. Het platteland blijft vitaal dankzij fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid.
3. Versterken van economische clusters en vergroten van de (onderlinge) bereikbaarheid.
4. Internationale koploper blijven in de groene logistiek, met Greenport Venlo als middelpunt.
5. Het versterken van de vrijetijdseconomie in Limburg. Op het gebied van recreatie en toerisme staat de provincie al in binnen- en buitenland goed op de kaart.

De Provincie Limburg heeft in het najaar 2019 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 op de agenda gezet en samen met de regio en de gemeenten de thema's van het uitvoeringsprogramma opgesteld, waarbij onderstaande thema's zijn gekozen:

Thema's vanuit de verkeersveiligheidspiramide

- Veilige infrastructuur: 50 km-wegen, 30 km-wegen.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen, fietsers.
- Onervaren verkeersdeelnemers: jongere autobestuurders.
- Snelheid: personenauto's.

Aanvullende thema's vanuit analyseteam

- Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: scholieren basis school (jongeren zelfstandig naar school (fiets / te voet).
- Afleiding in het verkeer.
- Rijden onder invloed (drugs in het verkeer).

5.4 Regionaal beleid

De regio Zuid-Limburg is bezig met het opstellen van een **mobiliteitsvisie**. De aanleiding van deze visie is dat traditionele oplossingen zoals het aanleggen van meer infrastructuur niet meer wenselijk is en dat veel problemen beter kunnen worden opgelost in regionaal verband. Een omslag in denken en handelen is noodzakelijk om het toekomstige mobiliteitssysteem te creëren. Om die reden heeft de regio Zuid-Limburg behoefte aan een regionale, actuele en toekomstgerichte mobiliteitsvisie. Omdat deze visie nog niet gereed is, is alleen rekening gehouden met de voorlopige stand van zaken van deze visie.

Strategische actieplan Middengebied Zuid-Limburg – Van groen hart tot groene long

De gemeentebesturen van het Zuid-Limburgse Middengebied, waaronder de gemeente Eijsden-Margraten, hebben een opdracht verleend voor een verdiepend onderzoek naar de economische structuurversterking en strategische ontwikkelvisie voor het Middengebied. Dit ter completering van het 'Strategisch Actieplan Randstad Zuid-Limburg'. Het **Strategische Actieplan Middengebied Zuid-Limburg** gaat in op de beleidsuitdagingen voor de gemeenten in dit groene hart.



In het actieplan worden zes strategische actiepunten aangegeven:

1. Het Middengebied ontwikkelen als experimenteerregio op het gebied van energietransitie en duurzaamheid.
2. Het activeren van de 'groene long' functie van het Middengebied: een gezondheidsoase van hoge luchtkwaliteit in Zuid Limburg.
3. Het positioneren van het Middengebied als centrum van integrale kwaliteitslandbouw met focus op productie voor lokale afzet, korte ketens en agrariërs als landschapsbeheerders.
4. Het Middengebied als 'creative highland' voor vernieuwend, kleinschalig ondernemerschap.
5. Het benutten van de sterke sociale samenhang en saamhorigheid als aantrekkingsfactor voor zowel jong als oud;
6. De ontwikkeling van Zuid-Limburg tot een 'green destination', het duurzaam maken van de hele toeristische sector.

Leefomgeving
leefwereld centraal – kleinschaligheid – duurzaamheid – verhouding stad & land – kwaliteit buitengebied – kwaliteit van leven – waardevolle landschappen – biodiversiteit – verblijfskwaliteit – culturele waarde – vijfsterren Heuvelland

Leefgemeenschap
burger centraal – goede communicatie – zelfredzame samenleving op kernniveau – participatie – sociale cohesie – kwetsbare inwoner – zelfsturing – handhaaf tradities - gemeenschapszin

In het actieplan wordt bereikbaarheid aangeduid als één van de zwaktes van het Middengebied: 'Bereikbaarheid zowel per auto als met het OV is niet optimaal met sterke toeloop in weekenden, vakantieperiodes en bij mooi weer. Meer algemeen staat verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen onder druk als gevolg van grote landbouwvoertuigen en sluipverkeer. Cittaslow wil niet betekenen 'slowcongestie'. Ook wordt de toeristische druk op specifieke populaire delen van het Heuvelland een bedreiging genoemd waardoor zowel de leefbaarheid als de toeristische beleving onder druk komt te staan.

Gelukkig zijn er ook kansen in het Middengebied waar mobiliteit een bijdrage aan kan leveren. Zo kan de groeiende populariteit van de opkomst van e-bikes en e-motors het toerisme verder uitbouwen in de richting van GREEN (**G**enuine and authentic, **R**espectful and responsible, **E**conomically sustainable, **E**nvironmentally sustainable, **N**ature and scenery friendly). Bestaande sterktes op het gebied van fietstoerisme om het toerisme als 'green destination' verder te ontwikkelen.

5.5 Gemeentelijk beleid

Op basis van de inventarisatie van de strategische en beleidsdocumenten zijn twee terugkerende thema's te herkennen die voor de gemeente Eijsden-Margraten belangrijk zijn: leefomgeving en leefgemeenschap.

De kwaliteit van het unieke landschap wordt gezien als basiskapitaal voor de regio Zuid-Limburg en de gemeente in het bijzonder.

Termen als vijfsterren Heuvelland, kleinschaligheid, duurzaamheid en natuurlijk Cittaslow benadrukken de wens om de kwaliteit van het landschap en de leefomgeving te koesteren.
Het andere terugkerende thema is de wens van de gemeente om de kennis en betrokkenheid van haar inwoners in te zetten bij de ontwikkeling van toekomstige plannen. Maar ook dat de leefgemeenschap een belangrijke rol speelt in een zelfredzame samenleving. Beide thema's vormen de basis voor de visie op mobiliteit in de gemeente Eijsden-Margraten.

5.6 Visie op mobiliteit 2030

In het licht van de vele (gewenste) ontwikkelingen in de gemeente en de regio Zuid-Limburg is een visie op mobiliteit voor de gemeente Eijsden-Margraten opgesteld. Met deze visie geeft de gemeente aan waar zij de komende jaren voor gaat ten aanzien van mobiliteit. Het is een beschrijving van het gewenste toekomstbeeld in 2030. Onze visie op mobiliteit:

"In Eijsden-Margraten werken we een duurzame bereikbaarheid van de gemeente door de kwaliteit van de leefomgeving voor haar inwoners, bezoekers en ondernemers op het gebied van mobiliteit te verbeteren".

In deze visie verwijst duurzaam naar zero-emissie. Bereikbaarheid staat voor de mogelijkheid voor iedereen om een bepaalde plaats te kunnen bereiken. Dat hoeft niet altijd de kortste of de snelste route te zijn of met elk vervoermiddel mogelijk te zijn. Het centraal stellen van de kwaliteit van de leefomgeving komt voort uit het Cittaslow-keurmerk. Hiermee wordt bedoeld dat mobiliteit zo min mogelijk een negatief effect heeft op de verkeersleefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid en trillingen), verkeersveilig is en dat het ruimtegebruik van het verkeer beperkt blijft. Vanzelfsprekend hierbij is dat de openbare ruimte toegankelijk[6] wordt ingericht.
Het is een visie die rekening houdt met de kwaliteiten van de gemeente en deze verder wil versterken: kwaliteit, rust, ruimte en een prachtig landschap.

5.7 Doelen

De hiervoor beschreven ambitie klinkt voor velen wellicht wat abstract in de oren. *Want wat betekent deze ambitie nu? Wat wil de gemeente uiteindelijk gaan bereiken? Wat gaan we straks zien op straat?*

Ambitie

Algemeen kan geconcludeerd worden dat het verkeersveiligheidsplan uit 2013 voor het overgrote deel uitgevoerd is. Het plan had een looptijd van vijf jaar en de looptijd is dan ook inmiddels verstreken. In 2013 concentreerde het verkeersbeleid van de gemeente zich vooral op het aspect verkeersveiligheid.

Inmiddels is zowel de maatschappij, de gemeente als het vakgebied verkeer veranderd. Projecten worden meer gebiedsgericht en integraal bekeken en aspecten als leefbaarheid, burgerparticipatie en duurzaamheid maken een steeds belangrijker onderdeel uit van het verkeersbeleid.
Ook maakt de gemeente nu de meeste plannen gezamenlijk mét de bewoners en worden deze ook uitgenodigd om te komen met initiatieven om de leefomgeving te optimaliseren.

De gemeente Eijsden-Margraten vormt een aantrekkelijke woon- en werkgemeente en deze aantrekkingskracht dient dan ook verbeterd te worden. Niet zo zeer om de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer te optimaliseren, maar vooral om de kwaliteit van leven nog verder te verhogen.

[6] *Een goed ingerichte openbare ruimte is toegankelijk voor elke gebruiker zodat hij of zij zich zelfstandig kan voortbewegen, zonder hulp van derden (bron: CROW).*

Ambtelijke organisatie
Om de ambities uit het Beleidsplan Verkeer en Vervoer te verwezenlijk en dit niet ten koste te laten gaan van de dagelijkse gang van zaken, zoals het afhandelen van klachten en meldingen en beoordelen van verkeersmaatregelen, dient de ambtelijke organisatie op orde te zijn. In de huidige situatie worden de verkeer- en vervoerszaken afgehandeld door 0,8 fte. Uit een benchmark onder vergelijkbare gemeente blijkt dit onvoldoende te zijn om de ambities na te streven.

Gemeente Valkenburg a/d Geul	2 fte.
Gemeente Gulpen-Wittem	1,6 fte.
Gemeente Beek	1,5 fte.
Gemeente Simpelveld	1,5 fte.

Gezien de omvang van de gemeente Eijsden-Margraten en de verkeersproblematiek verwachten we dat, om voldoende aandacht aan verkeer te besteden, er tussen de 1,5 en 2 fte verkeersmedewerkers noodzakelijk zijn. Het betreft zowel beleidstaken (circa 0,8 fte) als uitvoerings- en beheersaspecten (circa 1 fte). Daarbij is het wenselijk dat de medewerkers verkeer over een budget beschikken om snel en adequaat acute verkeersknelpunten aan te pakken.

Samen werken aan een duurzaam woon- en leefklimaat
Zoals in het bestuursakkoord vermeld, richt de gemeente zich (qua infrastructuur) de komende jaren op kindvriendelijke woonomgevingen, het realiseren en optimaliseren van fiets- en wandelverbindingen en alternatieve vormen van (openbaar) vervoer.

Burgerparticipatie
De gemeente Eijsden-Margraten pakt burgerparticipatie actief op. In een vroegtijdig stadium worden inwoners en belanghebbenden betrokken bij projecten en beleid. In dat kader is voor dit beleidsplan ook een enquête gehouden naar de wensen en klachten onder inwoners/belanghebbenden en zijn meerdere inloopavonden gehouden. Vanuit burgerparticipatie zou het goed zijn om de inwoners/belanghebbenden ook een reactie te geven op de gemelde wensen en klachten, bijvoorbeeld in een Nota van inspraak en reactie.

5.8 Beleidsmaatregelen

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Capaciteit verkeer gemeente	Uitbreiding van de verkeerscapaciteit binnen de gemeente Eijsden-Margraten (van 0,8 naar circa 1,8 fte).
Kleine verkeersmaatregelen	Jaarlijks budget voor het nemen van kleine verkeersmaatregelen (*€ 25.000,--*).

6 Proces om te komen tot het Beleidsplan Verkeer en Vervoer

In dit hoofdstuk is het proces beschreven om te komen tot een Gemeentelijk Beleidsplan Verkeer en Vervoer. Bij het opstellen van het plan is onderscheid gemaakt in een drietal stappen:

1. Inventarisatie, evaluatie en analyse.
2. Ambitie en Visievorming.
3. Beleid.

Daarnaast wordt per jaar een Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) gemaakt van projecten die gedurende dat jaar gerealiseerd dienen te worden.

Inventarisatie, Evaluatie en Analyse
Gestart is met de evaluatie van het vorige plan en een inventarisatie van wensen, ideeën en knelpunten. Omdat de gemeente Eijsden-Margraten grote waarde hecht aan burgerparticipatie, is via een online tool aan de inwoners gevraagd te komen met alle wensen, ideeën en knelpunten. Hierop is in grote mate gereageerd wat heeft geresulteerd in ongeveer 750 opmerkingen.

Naast de inwoners is het ook belangrijk de politiek mee te nemen in het proces. Hiertoe is, na de inventarisatie, een tweetal informele raadsthema-avonden gehouden, waarbij naast het tonen van de inventarisatie en de eerste voorlopige conclusies, ook ideeën en knelpunten vanuit de gemeenteraad zijn opgehaald.



Analyse
Vervolgens heeft, per aspect, een analyse plaatsgevonden van wensen, ideeën en knelpunten, maar ook van gewenst beleid dat past bij de ambitie van de gemeente. Dit heeft geresulteerd in aanbevelingen per onderwerp, welke we verwerkt hebben tot posters. Deze posters zijn tijdens een tweetal inloopavonden getoond aan de inwoners. Per onderwerp is zichtbaar gemaakt wat op hoofdlijnen de reactie vanuit de inwoners was en wat, vanuit beleid en ambitie van de gemeente, mogelijke aandachtspunten zijn. Een voorbeeld van een dergelijke poster treft u aan in bijgaand figuur. Gedurende de twee goed bezochte inloopavonden zijn door ongeveer 70 inwoners ongeveer 110 ideeen, klachten en wensen geuit, welke eveneens meegenomen worden in het vervolgproces.



Beleidsplan Verkeers- en Vervoer en jaarlijkse Investeringsprogramma's
Derde stap betreft het op te stellen Beleidsplan incl. de jaarlijkse investeringsprogramma's. Daarbij is ervoor gekozen om het Beleidsplan in 2020 vast te laten stellen door de gemeenteraad. Hiertoe is een raadsbesluit nodig. De projecten worden opgenomen in de jaarlijkse investeringsprogramma's en worden vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders.

Daarnaast is het belangrijk om ook de inwoners welke een klacht of wens hebben geuit, te informeren. Hiertoe wordt op alle ingediende wensen, ideeën en klachten een (gebundelde) reactie gegeven. Deze reactie zal zowel in een Nota van Inspraak worden weergegeven als met dezelfde tool als waarmee de inventarisatie plaatsvond (via internet). Vanuit privacy redenen weten we dan ook niet wie de indiener van een reactie is.

6.1 Beleidsmaatregel

Locatie/Onderwerp	maatregel
Reactienota	Alle (circa 750) ingediende reacties, klachten en ideeën zullen (veelal gebundeld) een reactie teruggekoppeld krijgen. Omdat de reacties veelal zonder email-adres zijn ingediend, kunnen we geen individuele reactie teruggeven maar zullen deze reacties in een nota worden verwoord.

7 Thema verkeersveiligheid

Als eerste thema wordt in dit hoofdstuk de verkeersveiligheid binnen de gemeente Eijsden-Margraten beschreven. Hierbij komen objectieve knelpunten aan bod. Vervolgens is de ambitie beschreven op het gebied van verkeersveiligheid voor Eijsden-Margaten.

7.1 Objectieve verkeersveiligheid

Voor het in kaart brengen van de objectieve verkeersveiligheid in Eijsden-Margraten is gebruik gemaakt van de ongevallencijfers uit het programma ViaStat Online. Met dit programma is een ongevallenanalyse uitgevoerd onder de geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014 t/m 2018 (5 jaar). Voor de analyse dient opgemerkt te worden dat niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. De ongevallenregistratie was als gevolg van een wijziging in de administratieve systemen bij de politie, sterk afgenomen, vooral bij ongevallen met uitsluitend materiele schade, maar neemt de afgelopen jaren weer toe. De registratiegraad bij dodelijke ongevallen is wel nog steeds hoog.

Ongevallencijfers

In de periode 2014 - 2018 zijn in totaal 458 ongevallen geregistreerd. In eerste instantie lijkt het opvallend dat daarbij het aantal ongevallen in deze periode jaarlijks is toegenomen. Dit komt echter door de toegenomen registratiegraad. Uit Tabel 3 blijkt dat bij de meeste ongevallen sprake was van uitsluitend materiële schade (UMS). In de afgelopen 5 jaar zijn 7 personen overleden in het verkeer in Eijsden-Margraten. Dit is relatief hoog; ter vergelijking in Gulpen-Wittem zijn in dezelfde periode twee verkeersdoden geregistreerd en ook in eerdere jaren (2006-2012) betrof het in Eijsden-Margraten ongeveer één dodelijk ongeval per twee jaar.

Tabel 3 Ongevallencijfers in de periode 2014 – *2018*

Jaar	Totaal ongevallen	Gewonden	Doden
2014	72	14	2
2015	79	14	1
2016	87	15	1
2017	108	12	3
2018	112	23	0
Totaal	***458***	***78***	***7***

Ongevallen per wegbeheerder

73% van de ongevallen in Eijsden-Margraten vond plaats op de gemeentelijke wegen (ongeveer 95% van alle wegen in de gemeente). De overige ongevallen deden zich voor op wegen in beheer van Rijkswaterstaat (11%) en de Provincie Limburg (15%).

Tabel 4 Ongevallen per wegbeheerder 2014 – 2018

Wegbeheerder	Totaal ongevallen	Gewonden	Doden
Gemeentelijke wegen	335	58	5
Provinciale wegen	70	19	1
Rijkswegen	50	0	1
Locatie onbekend	3	1	0
Totaal	***458***	***78***	***7***

Ongevallenlocaties

- In figuur 3 zijn de ongevallenlocaties in Eijsden-Margraten weergegeven. Uit de overzichtskaart blijkt dat er sprake is van een diffuus beeld. Op de meeste locaties heeft één ongeval plaatsgevonden. Op een zestal locaties zijn in de periode 2014 – 2018 meer dan vier ongevallen geregistreerd. Het betreft echter zeker nog geen black spots. Een black spot is een locatie waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden. Bij een black spot wordt uitgegaan van tenminste 10 ongevallen in 3 jaar, waaronder tenminste zes letselongevallen.
  A. *Oosterweg, tussen gemeentegrens en Oost-Maarland (7 ongevallen).* Hier zijn inmiddels maatregelen genomen om de snelheid te verlagen en de oversteekbaarheid te verbeteren. Naar verwachting zullen de ongevallen hier (sterk) afnemen.

B. *Burgemeester Frans Cortenraadstraat in Gronsveld (6 ongevallen in de gemeente Eijsden-Margraten).* Door toename van het verkeer van en naar het Retailpark is zowel door doorstroming als de verkeersveiligheid in het geding. Zowel de aansluiting Retailpark (oversteek van fietspad in twee richtingen) als de aansluitende kruising met de Kobbesweg verdient aandacht. Er loopt momenteel een studie naar de op- en afritten A2 Gronsveld inclusief de kruising Kobbesweg- Frans Cortenraadstraat (gemeente Maastricht in samenwerking met RWS).



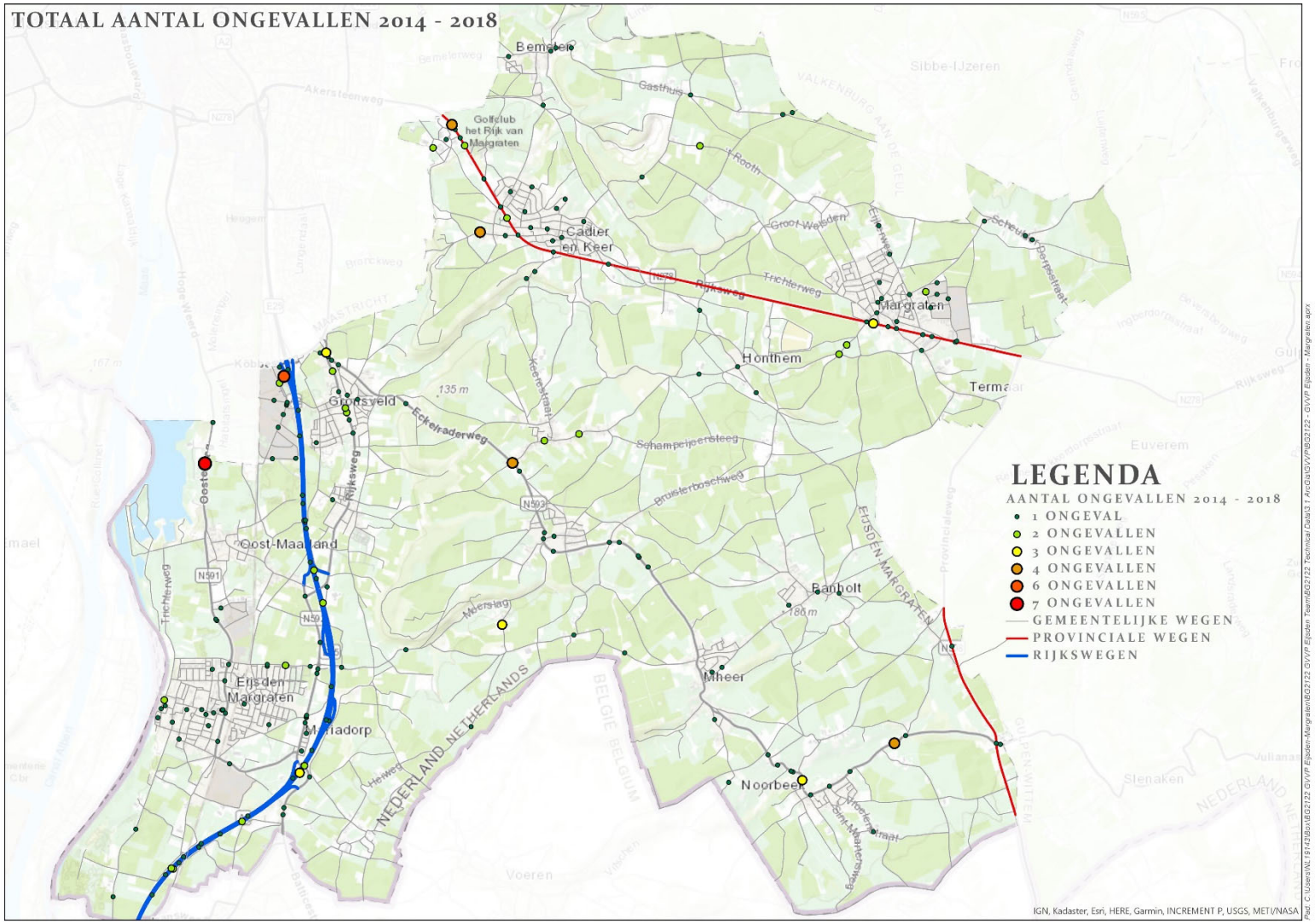
C. *Dorpsstraat in Cadier en Keer (4 ongevallen).* De Bronckweg-Dorpsstraat is een snelle verbinding tussen Maastricht (De Heeg/Randwyck/UMC+/Universiteit) en het Heuvelland. Het betreft gedeeltelijk een holle smalle weg met bochten en matig zicht. Nadere analyse van deze ongevallen is dan ook gewenst;

D. *N278 ter hoogte van Pater Kustersweg (4 ongevallen),* De Rijksweg tussen Cadier en Keer is een drukke verbinding en kent een duidelijk hoogteverschil. Op deze helling ontstaan, mede door nieuwe ontwikkelingen, steeds meer afslaande bewegingen.
De combinatie van hoge snelheid (toegestaan is 80 km/h), (stilstaand) afslaand verkeer en hoge intensiteiten lijkt de oorzaak van de ongevallen te zijn. Het betreft een weg in beheer van de Provincie Limburg.

E. *Molenweg-Eckelraderweg nabij de Dorpsstraat in Eckelrade (4 ongevallen);* Deze locatie was (ook) al vermeld in het vorige plan. Hoge snelheid, afslaand verkeer, overstekende fietsers en voetgangers lijken de oorzaak van de ongevallen te zijn.

F. *Hoogcruts tussen Noorbeek en N598 (4 ongevallen):* slingerende weg met hoogteverschillen, toename van verkeer waaronder ook afslaand verkeer (Landal). Er zijn reeds op enkele locaties maatregelen genomen in de vorm van een bliksemschicht (op de rijbaan) en kanalisatiestrepen bij de voetgangersoversteekplaats.
Daarnaast ontbreekt het hier grotendeels aan verlichting (nu alleen bij de kruisingen) wat gevaarlijk is, zeker in combinatie met voetgangers op de rijbaan. Het plaatsen van enkele lichtmasten op onveilige locaties zal zeker nog tot verbetering van de verkeersveiligheid kunnen leiden.

Figuur 3 Ongevallenlocaties in Eijsden-Margraten 2014 - 2018



Slachtoffers

Er zijn 85 slachtoffers (letsel of dodelijk) geregistreerd tussen 2014 en 2018. In figuur 3 zijn de locaties van deze ongevallen weergegeven. Uit de overzichtskaart blijkt dat er in Eijsden-Margraten geen 'black spot' locaties aanwezig zijn. Een 'black spot' is een wegvak of kruispunt waar in een periode van drie aaneengesloten jaren tenminste 10 ongevallen waaronder tenminste zes letselongevallen hebben plaatsgevonden.

Vervoerswijzen en doelgroepen

Door de grote spreiding in de locaties en de grote diversiteit van de aanleiding van de verkeersongevallen in de gemeente is het minder gemakkelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren aan de hand van infrastructurele maatregelen. Daarom is ook gekeken of doelgroepen en vervoerswijzen opvallend 'hoog' scoren in de ongevallenanalyse. Afhankelijk van deze cijfers kan gericht gestuurd worden op educatieve en preventieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

In Tabel *5* is de vervoerswijze van slachtoffers van verkeersongevallen (letsel- of dodelijk) weergegeven. Opvallend zijn de ongevallen waarbij slachtoffers gebruik maakten van een fiets, e-bike of bromfiets+[7], namelijk bij 45% van de slachtoffer ongevallen. Ook het aantal ongevallen waarbij slachtoffers gebruik maakten van een motor scoort, met 18%, hoog.

Tabel 5 Slachtoffer ongevallen per vervoerswijze 2014 – 2018 in Eijsden-Margraten

Vervoerswijze	Slachtoffer ongevallen	Letsel ongevallen	Dodelijke ongevallen
Bestelauto	2	1	1
Bromfiets +	15	14	1
Fiets	21	21	0
E-bike	2	2	0
Motor	15	11	4
Overige[8]	16	15	1
Personenauto	12	12	0
Voetganger	2	2	0
Totaal	85	78	7

[7] *Onder Bromfiets+ vallen bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel.*

[8] *ViaStat heeft ongevallen waarbij de vervoerswijze niet is geregistreerd samengevoegd in de categorie overige vervoerswijze*

Daarbij is het logisch dat fiets- en bromfietsongevallen vaker plaatsvinden op gemeentelijke wegen (en niet op autosnelwegen) en dat op Rijks- en Provinciale wegen naar verhouding veel ongevallen met personenauto´s plaatsvinden. Wel valt op dat personenauto´s bij 2/3 van alle ongevallen betrokken zijn, maar automobilisten 14% van de slachtoffers betreffen.

Tabel 6. Betrokkenen ongevallen per wegbeheerder.

Leeftijd/ Vervoerwijze	Gemeente	Prov	Rijk	Overig	Totaal
Bestelauto	12	13	3		28
Bromfiets+	29	13		1	43
E-bike	2	1			3
Fiets	37	4			41
Motor	24	4	1		29
Overig	18	3			21
Personenauto	244	63	44	3	354
Voetganger	5	2		1	8
Vrachtwagen	13	2	6		21
Totaal	***384***	***105***	***54***	***5***	***548***

Slachtoffers naar leeftijd

Uit tabel 7 blijkt dat 7 verkeersdeelnemers met een maximale leeftijd van 17 zijn geregistreerd als slachtoffers van een verkeersongeval. Dit komt neer op een percentage van 8% en kan voor deze leeftijdscategorie als ‘positief’ worden benoemd.

Als aandachtspunt kunnen de slachtoffers onder de fietsers en bromfietsers boven de 50 jaar worden vermeld.

Tabel 7. Vervoerwijze en leeftijd slachtoffers (gewonden en doden).

Leeftijd/ Vervoerwijze	Bestel-auto	Brom-fiets	E-bike	Fiets	Mo-tor	Auto	Ove-rig	Voet-gang-er	To-taal[9]
12 t/m 15				3		1			4
16 t/m 17		1					2		3
18 t/m 24	0	2			3	4	2		11
25 t/m 39	1	0		2	4	4	3		14
40 t/m 49	0	4		2	2	0	2		10
50 t/m 59	1	6		9	4	1	3		24
60 t/m 69		2	1	3	2	1	3		12
70 en ouder	0	0	1	2		1	1	2	7
Totaal	**2**	**15**	**2**	**21**	**15**	**12**	**16**	**2**	**85**

Ander aandachtspunt betreft motorrijders. Van de dodelijke letselongevallen blijkt meer dan de helft een motorrijder te betreffen. In het Heuvelland wordt zeker in het voorjaar en de zomer veel met motoren gereden. Wellicht dat niet alle motorrijders even ervaren zijn met hoogteverschillen in combinatie met vaak veel bochten in de weg.

[9] *Omdat er geen slachtoffers met als vervoerwijze vrachtwagen zijn gevallen, is deze categorie niet opgenomen in het overzicht*

7.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg



In de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg blijft het streefbeeld onverminderd om het aantal verkeersdoden terug te brengen naar nul in 2030. De aanpak verschuift naar een risicobenadering, waarbij zal worden ingezet op de factoren die in de regio leiden tot te hoge verkeersonveiligheid.
In de mobiliteitsvisie worden de volgende aktiepunten vermeld:

- Onderzoek en uitwerking risicogestuurde aanpak van de verkeersonveiligheid.
- Versterken algemene verkeerseducatie op scholen.
- Aandacht voor de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemer.
- Wegen veiliger en leefbaarder maken door terugbrengen snelheid op landelijke wegen en in kernen.

7.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten

De gemeente Eijsden-Margraten conformeert zich aan de landelijke, provinciale en regionale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Het doel is daarbij om het aantal verkeersdoden en gewonden tot nul te reduceren. Naast de aanpak voor verkeersonveilige locaties heeft verkeerseducatie een belangrijke prioriteit in de gemeente.

7.4 Beleidsmaatregelen

De gemeente Eijsden-Margraten scoort qua verkeersveiligheid, ten opzichte van vergelijkbare gemeenten, relatief gunstig. Er zijn geen black spots in de gemeente. Regionaal zal worden ingezet op een risicogestuurde aanpak, waarbij niet alleen wordt gekeken naar het aantal ongelukken gedurende de afgelopen jaren, maar met name de kans op ongelukken wordt berekend. Verder blijkt uit de ongevalgegevens dat een tweetal doelgroepen slechts scoren, ouderen en motorrijders. Deze doelgroepen verdienen extra aandacht.

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Risico gestuurde aanpak	In regionaal verband (Maastricht-Heuvelland) wordt er in 2020 een risicoanalyse opgesteld, uitmondend in een regionaal Uitvoeringsprogramma.
Black spots en overige ongevallocaties	Locaties met meer dan vier ongevallen worden nader geanalyseerd. Indien er in de gemeente een black spot-locatie ontstaat, dan dient deze locatie geanalyseerd en spoedig aangepast te worden. De analyses dienen jaarlijks te gebeuren. Hiervoor is een jaarlijks budget van € 5.000,- nodig.
Motorrijders	Project opzetten voor de verbetering van de verkeersveiligheid voor motorrijders (zie ook Hoofdstuk 12).
Ouderen in het verkeer	Project opzetten voor oudere fietsers en bromfietsers in het verkeer (zie ook Hoofdstuk 12).

8 Thema Doorstroming

In dit hoofdstuk staat de doorstroming van het verkeer in Eijsden-Margraten centraal. Allereerst is ingezoomd op de huidige situatie. Vervolgens zijn de aandachtspunten en ambities beschreven.

8.1 Huidige situatie

De wegenstructuur binnen een gemeente wordt aangeduid door middel van een wegencategoriseringsplan. Het uitgangspunten bij het opstellen van een categoriseringsplan zijn de Duurzaam Veilig principes: functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid. Voor weggebruikers moet het aan de hand van de inrichting van de weg duidelijk zijn welk verkeersgedrag van hem wordt verwacht. Om deze voorspelbaarheid en herkenbaarheid te bereiken is in de wegencategorisering onderscheid gemaakt in een drietal wegfuncties, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In Tabel 8 zijn deze functies toegelicht.

Tabel 8 Overzicht wegcategorieën conform wegencategorisering

Wegtype	Functie	Toelichting
Stroomweg	Stroomfunctie (130 km/h)	Snel verwerken van doorgaand verkeer
Gebiedsontsluitingsweg *(80 km/h buiten de kom)* *(50 km/h binnen de kom)*	Ontsluitingsfunctie	Vlot bereikbaar maken van wijken en gebieden
Erftoegangsweg *(60 km/h buiten de kom)* *(30 km/h binnen de kom)*	Erf- en verblijfsfunctie	Toegankelijk maken van erven/percelen, woningen en voorzieningen en gelijktijdig de straat als ontmoetingsplaats veiligstellen

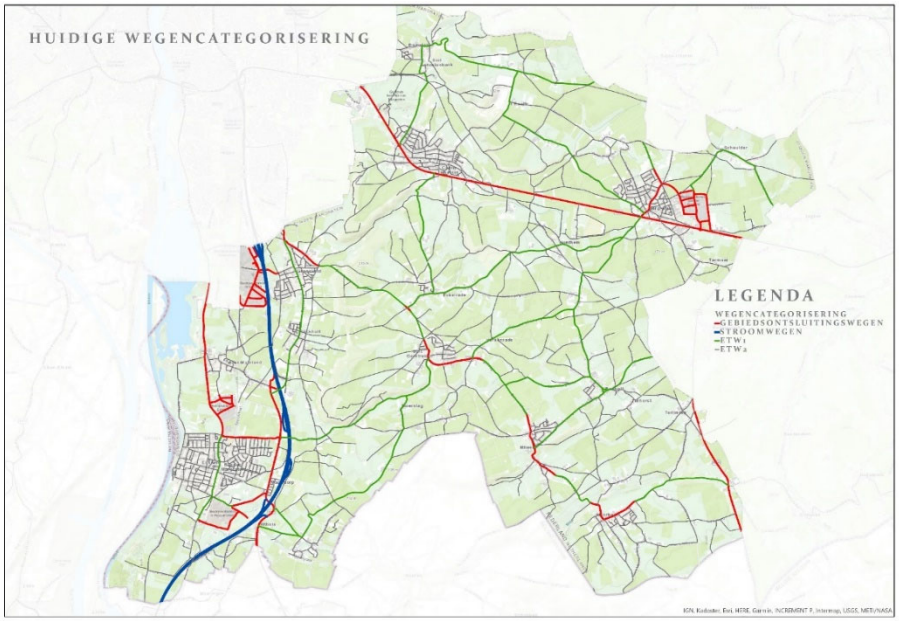
In Figuur 4 is de huidige wegencategorisering van de gemeente Eijsden-Margraten weergegeven. In dit plan is de Rijksweg A2 aangeduid als stroomweg. De Provinciale wegen N278 en N598 zijn aangeduid als gebiedsontsluitingswegen. Dit geldt ook voor enkele gemeentelijke wegen in Eijsden, Gronsveld, St. Geertruid, Mheer, Noorbeek en Margraten. De overige wegen binnen de gemeente Eijsden-Margraten zijn, mede op basis van de verkeersintensiteiten, aangeduid als erftoegangswegen.

Voor het gemotoriseerd verkeer gelden de volgende aandachtspunten:

- Afwijking van functie en vormgeving (inrichting). Om de wegen nog veiliger te maken dienen functie, gebruik én vormgeving (inrichting) in overeenstemming te zijn. Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat de weggebruiker de functie en het gebruik van de weg als het ware kan “lezen” vanuit de inrichting. De maximum snelheid, wel/geen fietspad, type markering etc. is in overeenstemming met de verwachting. Op dit moment zijn er nog enkele wegen, welke op basis van het gewenste gebruik, afwijken van de gewenste weginrichting. Een duidelijk voorbeeld is de Groenstraat, welke door de kantmarkering (en zonder opsluitbanden) en het ontbreken van een trottoir oogt als een weg buiten de bebouwde kom. Wens is om de Groenstraat (duidelijker) in te richten als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (zie voor de inrichtingseisen figuur 7 op bladzijde 33).
- Snelheid. Uit snelheidsmetingen blijkt dat op enkele erftoegangswegen zowel binnen de bebouwde kom (oa. in Bruisterbosch, Bemelen, Cadier en Keer, Mesch, Margraten en Eijsden) als buiten de bebouwde kom (o.a. op de Mergellandroute) de V85 ruim boven de maximum snelheid ligt. De V85 is de snelheid die 85% van de weggebruikers niet overschrijdt. Deze norm is maatgevend voor de politie. Advies is om bij wegen met een V85 boven de 40 km/h (bij een snelheid van 30 km/h) snelheidsremmende maatregelen te overwegen. Dit omdat er dan -min of meer structureel- sprake is van een hoge snelheid en niet een incidentele hardrijder.

- Werk met werk maken. De gemeente stelt jaarlijks een Meerjaren Onderhoudsprogramma (MOP) op waarbij o.a. de te reconstrueren wegen worden opgenomen. Het is wenselijk voor deze wegen een aanvullend budget in het Uitvoeringsprogramma Verkeers- en Vervoersplan op te nemen voor extra verkeers(remmende) maatregelen.
- Mergellandroute. In de huidige situatie geldt op de Mergellandroute buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u (erftoegangsweg) en binnen de bebouwde kom 50 km/u (gebiedsontsluitingsweg). Conform de Duurzaam Veilig principes is een overgang van 60 naar 50 km/h niet wenselijk. Zo is vanuit 60 km/u wegen alleen een overgang naar 30 km/u wegen mogelijk. De (maximale) snelheden en bijbehorende weginrichting is de afgelopen jaren echter al vaker bekeken. Afgesproken is om deze situatie, welke tot stand is gekomen na meerdere studies en analyses (en tevens in de gemeente Gulpen-Wittem geldt), niet opnieuw te heroverwegen.
- Bloesemgaard. De nieuwe randweg in Margraten, via de Bloesemgaard, is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Vanuit bewoners is de wens geuit om deze weg aan te duiden als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Afgesproken is (tussen gemeente en de bewoners) dat de weg het eerste jaar na openstelling zal worden gemonitord (op snelheid en verkeersveiligheid) en dat voor deze evaluatie/monitoring geen voortijdige maatregelen of aanpassingen worden verricht.
- De Eijkerstraat - Eijkerweg is in de huidige categorisering aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. De functie (en vormgeving) van deze route dient in samenhang te gebeuren met de gewenste functie in de Bloesemgaard. Advies is om vooralsnog de huidige functie (gebiedsontsluitingsweg) voor de Eijkerstraat-Eijkerweg te handhaven.

Figuur 4 Huidige wegencategorisering Eijsden-Margraten



Landbouwverkeer

De gemeente Eijsden-Margraten kent een groot buitengebied, waar regelmatig landbouwverkeer rijdt. Dit kan, in combinatie met lokaal en toeristisch verkeer, zorgen voor hinder en leiden tot verkeersonveilige situaties. Om het landbouwverkeer beter te faciliteren is door de provincie Limburg, in samenwerking met alle gemeenten, waaronder de gemeente Eijsden-Margraten, Cumela en de LLTB, een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer opgesteld (Figuur 8, pag. 37). Het doel van dit kwaliteitsnet is het om het doorgaande landbouwverkeer te stimuleren om van deze routes gebruik te maken om zo de overige wegen, die minder geschikt zijn voor landbouwverkeer, te ontlasten.

In het kwaliteitsnetwerk zijn een aantal belangrijke lokale routes voor agrariërs niet opgenomen, het provinciale netwerk betreft alleen een beperkt aantal (hoofd)routes. Deze hoofdroutes moeten op termijn ook toegankelijk zijn voor het ontheffingsplichtige brede landbouwverkeer[10]. Aanvullend op het provinciale netwerk zijn extra (groene) routes opgenomen in het landbouwnetwerk voor de gemeente Eijsden-Margraten. Op het gebied van verkeerseducatie speelt landbouwverkeer ook een belangrijke rol in Eijsden-Margraten. De LLTB initieert samen met de gemeente een actie (“zien en gezien worden”) waarin onderling begrip tussen weggebruikers en agrariërs centraal staat. Ook wordt in samenwerking met de buurgemeentes binnen het RMO Maastricht-Heuvelland (waaronder de lijn 50-gemeenten Gulpen-Wittem en Vaals) extra ingezet op landbouwverkeer en de mogelijke problematiek daaromtrent.

RMO Maastricht-Heuvelland, de gemeente Eijsden-Margraten, LLTB en VVN starten verkeerscampagnes



Veilig Verkeer Nederland en de LLTB gaan verkeersproblemen en -knelpunten inventariseren in de gemeente Eijsden-Margraten. De inventarisatie is onderdeel van een verkeerscampagne.

Hiertoe start een campagne primair geënt op het verbeteren van het onderlinge begrip tussen weggebruikers en agrariërs.

As de campagne in Eijsden-Margraten een succes is, wordt die uitgerold naar de rest van Zuid-Limburg”, vertelt regiobestuurslid Rebecca Steinbusch-Lacroix. “De gemeente gebruikt het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan voor de inventarisatie, maar roept ook actief burgers op knelpunten te melden. Het is belangrijk dat agrarische ondernemers in het gebied ook laten weten waar het misgaat en waar zich potentieel onveilige situaties voordoen.”

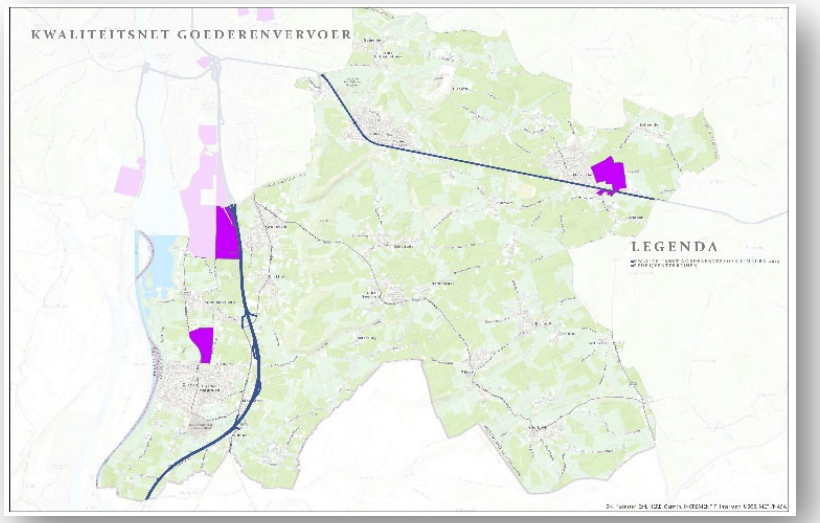
Ook het Regionale Mobiliteitsoverleg Maastricht/Heuvelland heeft de problematiek “landbouwverkeer”, samen met VVN, LLTB en de binnen het RMO aangesloten gemeenten, binnen het SPV 2030 als prioriteit voor aan te pakken thema opgepakt.

Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer in Eijsden-Margraten gaat voornamelijk naar de bedrijventerreinen in de kernen van Gronsveld, Eijsden en Margraten. In tegenstelling tot het landbouwverkeer maakt het vrachtverkeer minder gebruik van de wegen in het buitengebied en de kleinere dorpskernen van de gemeente Eijsden-Margraten.
In figuur 5 is het kwaliteitsnet goederenvervoer weergegeven. Naast de provinciale weg N278 maken ook de verbindingen vanaf de bedrijventerreinen Eijsden en Gronsveld naar de A2 onderdeel uit van het kwaliteitsnet.

[10] Het gaat om landbouwverkeer dat breder is dan 3,00 meter met een maximale breedte van 3,50 meter. Nog bredere voertuigen vallen onder de regeling exceptioneel transport. Voor landbouwvoertuigen wordt de ontheffing verleend door de RDW.

Figuur 5 Kwaliteitsnet Goederenvervoer

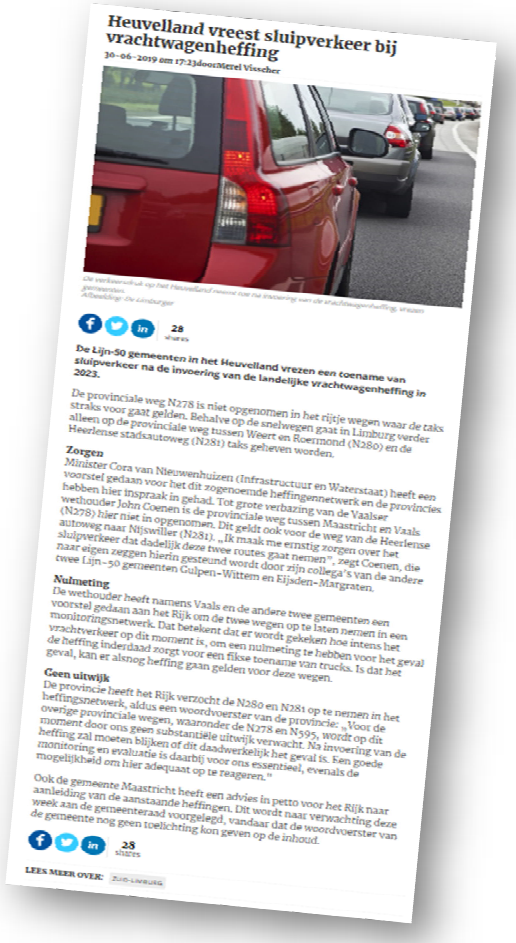


Het (doorgaande) vrachtverkeer binnen de gemeente dient gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. De Provincie Limburg heeft een kwaliteitsnet goederenvoervoer opgesteld. Deze wegen zijn ingericht op grotere voertuigen waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid kan worden gewaarborgd. Er dient voorkomen te worden dat vrachtwagens ongewenste routes gaan gebruiken, zoals de Sint Jozefstraat in Oost-Maarland waar een vrachtwagenverbod geldt. Ook wordt er door inwoners hinder ervaren in enkele woonstraten in de omgeving van het bedrijventerrein Aan de Fremme. Enerzijds zijn hier straten met vrachtverboden waarbij meldingen zijn dat deze vrachtverboden worden overtreden (Sprinkstraat (gedeelte Amerikaplein-Burg. Ronckersplein), Laathovenlaan en Holstraat.
Anderszijds zijn er routes welke door vrachtverkeer worden gebruikt zoals de Sprinkstraat (tussen Burg. Ronckersplein en Aan de Fremme).

Vrachtwagenheffing
In het Regeerakkoord is opgenomen dat het kabinet (Rutte III) in navolging van de ons omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoert. Hierdoor betaalt het binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de vervoerssector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en ingezet voor innovatie en verduurzaming van de sector.
De invoering van vrachtwagenheffing staat gepland voor 2023.

Wat is het effect van deze heffing?
Het invoeren van deze tolheffing kan mogelijk leiden tot een verschuiving van de routes van het vrachtverkeer.
In meerdere landen in Europa is deze tolheffing al ingevoerd. Uit evaluaties in België en Duitsland is geen uitwijk op grote schaal van vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet vastgesteld. In België is alleen in een beperkt aantal wegen is sprake van uitwijk naar het onderliggend wegennet geweest en heeft dit ertoe geleid dat enkele wegen aan het heffingsnetwerk zijn toegevoegd. De hiervoor vastgestelde spoedregeling maakt het mogelijk om in Nederland bij te sturen als onverhoopt sprake is van negatieve effecten.

Op basis van monitoringsgegevens kan gedurende 18 maanden na invoering van de heffing het netwerk worden bijgesteld. In het huidige voorstel zijn de N278 en de N281 niet opgenomen in het heffingnetwerk. De verwachting is dat, gezien de vaak langere reistijd, er slechts een beperkte verschuiving zal plaatsvinden naar niet beprijsde wegen.
Wel is het belangrijk dat de N278 en N281 worden gemonitord, zodat het effect van de heffing inzichtelijk kan worden gemaakt. De “lijn 50” gemeenten hebben dit (belang van monitoring) dan ook gezamenlijk aangegeven.



Heuvelland vreest sluipverkeer bij vrachtwagenheffing

30-06-2019 om 17:23 door Merel Visscher

Het verkeersbeeld op het Heuvelland neemt toe na invoering van de vrachtwagenheffing, vrezen gemeenten. Archieffoto: De Limburger

28 shares

De Lijn-50 gemeenten in het Heuvelland vrezen een toename van sluipverkeer na de invoering van de landelijke vrachtwagenheffing in 2023.

De provinciale weg N278 is niet opgenomen in het rijtje wegen waar de taks straks voor gaat gelden. Behalve op de snelwegen gaat in Limburg verder alleen op de provinciale weg tussen Weert en Roermond (N280) en de Heerlense stadsautoweg (N281) taks geheven worden.

Zorgen

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) heeft een voorstel gedaan voor het dit zogenoemde heffingennetwerk en de provincies hebben hier inspraak in gehad. Tot grote verbazing van de Vaalser wethouder John Coenen is de provinciale weg tussen Maastricht en Vaals (N278) hier niet in opgenomen. Dit geldt ook voor de weg van de Heerlense autoweg naar Nijswiller (N281). „Ik maak me ernstig zorgen over het sluipverkeer dat dadelijk deze twee routes gaat nemen”, zegt Coenen, die naar eigen zeggen hierin gesteund wordt door zijn collega’s van de andere twee Lijn-50 gemeenten Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten.

Nulmeting

De wethouder heeft namens Vaals en de andere twee gemeenten een voorstel gedaan aan het Rijk om de twee wegen op te laten nemen in een monitoringsnetwerk. Dat betekent dat er wordt gekeken hoe intens het vrachtverkeer op dit moment is, om een nulmeting te hebben voor het geval de heffing inderdaad zorgt voor een fikse toename van trucks. Is dat het geval, kan er alsnog heffing gaan gelden voor deze wegen.

Geen uitwijk

De provincie heeft het Rijk verzocht de N280 en N281 op te nemen in het heffingsnetwerk, aldus een woordvoerster van de provincie: „Voor de overige provinciale wegen, waaronder de N278 en N595, wordt op dit moment door ons geen substantiële uitwijk verwacht. Na invoering van de heffing zal moeten blijken of dit daadwerkelijk het geval is. Een goede monitoring en evaluatie is daarbij voor ons essentieel, evenals de mogelijkheid om hier adequaat op te reageren.”

Ook de gemeente Maastricht heeft een advies in petto voor het Rijk naar aanleiding van de aanstaande heffingen. Dit wordt naar verwachting deze week aan de gemeenteraad voorgelegd, vandaar dat de woordvoerster van de gemeente nog geen toelichting kon geven op de inhoud.

28 shares

LEES MEER OVER: ZUID-LIMBURG

8.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

In de regionale mobiliteitsvisie wordt omschreven dat een efficiënte bereikbaarheid van de belangrijkste regionale bedrijventerreinen belangrijk is voor de regionale economie. Vrachtverkeer van regionaal economisch toegevoegde waarde wordt gefaciliteerd, maar vrachtverkeer dat Zuid-Limburg als doorvoerroute gebruikt wordt ontmoedigd.
Voor de gemeente Eijsden-Margraten belangrijke aktiepunten uit de regionale mobiliteitsvisie zijn:

- Streven naar regionale verkeersaantrekkende functies zoveel mogelijk in de buurt van hoofdinfrastructuur.



Het grootste deel van de verplaatsingen vindt in Zuid-Limburg plaats met de auto. Door de groei van de economie, vrije tijd en internethandel wordt het wel drukker op de weg. De regio wil de goede bereikbaarheid behouden. De regio onderneemt actie in de vorm van beter benutten of selectieve bereikbaarheid wanneer de bereikbaarheid verslechtert. In alle kernen zijn de voetganger en fietser de hoofdgebruiker. Het aanwezige autoverkeer is zo mogelijk beperkt tot bestemmingsverkeer. Elke gemeente kan maatregelen nemen (vb circulatie, inrichting, autoluwe schoolomgevingen) om deze leefbare kernen uit te bouwen. Voor steden als Maastricht wordt de auto aan de rand afgevangen op Park&Ride of Park&Bike voorzieningen. Een snelle fiets- en OV verbinding is daarbij cruciaal.

Voor de gemeente Eijsden-Margraten belangrijke aktiepunten uit de regionale mobiliteitsvisie zijn:

- Voorkomen knelpunten op het wegennet door alternatieven aan te bieden (en de auto onafhankelijkheid in de regio te bevorderen).
- Verbeteren P+R en fietsvoorzieningen bij stations.

8.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten

De gemeente Eijsden-Margraten heeft de ambitie om een uitstekende bereikbaarheid voor de bedrijventerreinen in de gemeente te garanderen. Daarnaast dienen knelpunten op het wegennet voorkomen te worden door -waar mogelijk- alternatieven aan te bieden.

8.4 Gewenste situatie

Het is voor de gemeente Eijsden-Margraten belangrijk dat de vormgeving van de wegen eenduidig is, waarbij vorm, functie en gebruik van de weg overeen komen. Er dient gestreefd te worden naar meer eenduidigheid in de vormgeving van de wegen. Onderstaand een overzicht van type wegen en de gewenste vormgeving.

Figuur 6 Afbeelding van de gewenste weginrichting per categorie

Type weg		Gewenste vormgeving
Stroomweg	Autosnelweg (130, 120 of 100 km/h[11])	
Stroomweg	Autoweg (100 km/h)	
Gebieds-ontsluitingsweg	Buiten de bebouwde kom (80 km/h)	
Gebieds-ontsluitingsweg	Binnen de bebouwde kom (50 km/h)	
Erftoegangsweg	Buiten de bebouwde kom, type I (60 km/h)	

[11] *Recent is aangekondigd dat vanaf 1 januari 2020 overdag een maximum snelheid van 100 km/h zal gelden op alle autosnelwegen (tussen 6.00 uur en 19.00 uur). In de avond en nacht blijft een snelheid van 130 of 120 km/h mogelijk.*

Erftoegangsweg	Buiten de bebouwde kom, type II (60 km/h)	
Erftoegangsweg	Binnen de bebouwde kom, type I (30 km/h)	
Erftoegangsweg	Binnen de bebouwde kom, type II (30 km/h)	

Inrichtingsrichtlijnen per functie

Per functie worden daarbij de volgende inrichtingsrichtlijnen vastgesteld.

Figuur 7 Inrichtingsrichtlijnen per type wegcategorie

Functie	Snelheid (km/uur)	As markering	Kant markering	Verharding	Fietsvoorziening	Parkeren	Voet-gangers
Buiten de bebouwde kom							
GOW	80	dubbel	onderbroken	gesloten	gescheiden	n.v.t.	n.v.t.
ETW type 1	60	geen	onderbroken	elementen of gesloten	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	n.v.t.	Berm of fiets-voorziening
ETW type 2	60	geen	geen	elementen of gesloten	geen	n.v.t.	rijbaan
Binnen de bebouwde kom							
GOW	50	dubbel	trottoirband of markering	gesloten verharding	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	geen of in langs parkeer-vakken	trottoir
ETW type 1	30	geen	trottoirband	elementen	fiets (suggestie) strook	in parkeer-vakken	trottoir
ETW type 2	30	geen	trottoirband	elementen	geen	rijbaan	trottoir of rijbaan

Toetsingskader

In meerdere woonstraten staat de leefbaarheid onder druk.
Om de leefbaarheidsknelpunten objectief en meetbaar te maken, is een toetsingskader opgesteld.
In principe worden er in woonstraten (erftoegangswegen) geen verkeersdrempels gerealiseerd. Alleen wanneer er een aantoonbare te hoge snelheid is en andere maatregelen niet mogelijk zijn (versmallingen, kruispuntplateaus) kunnen maatregelen als drempels worden overwogen.

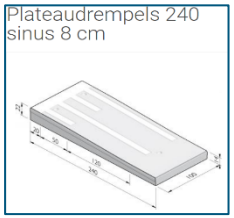
Onderstaand schema geeft een handvat (en is een hulpmiddel) voor het objectiveren van leefbaarheidsknelpunten. Het vormt geen harde grens, maar is het beleidsmatig vertrekpunt voor de afweging.
Indien de norm wordt overschreden, kunnen eventuele fysieke of overige maatregelen (gedragsbeïnvloeding) worden overwogen.

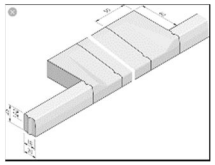
Indicatoren leefbaarheid	Norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (met een maximum snelheid van 30 km/h). Indicatie is de V85 *(gereden snelheid van het verkeer dat door 85% van het verkeer niet wordt overschreden)* van het gemotoriseerd verkeer	Bij V85 > 40 km/h kunnen maatregelen worden overwogen
Snelheid gemotoriseerd verkeer op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (met een maximum snelheid van 50 km/h). Indicatie is de V85	Bij V85 > 55 km/h kunnen maatregelen worden overwogen
Percentage vrachtverkeer op erftoegangswegen (30 km/h)	Maximaal 10% vrachtverkeer

Uitvoeringsprincipes

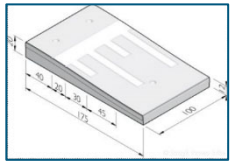
Voor de gemeentelijke wegen worden de volgende principes gehanteerd:

- Kruisingen van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/h zone) worden in principe voorzien van een kruispuntplateau.
- Op gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom worden (eventueel) sinusvormige verkeerdrempels toegepast (zie figuur).
- De aansluiting van een erftoegangsweg met een gebiedsontsluitingsweg wordt in principe vormgegeven door middel van een inritconstructie (*zie afbeelding).*





- Binnen de bebouwde kom worden bij erftoegangswegen drempels met een maximale hoogte van 8 cm toegepast *(zie afbeelding).*



Landbouwverkeer
Het faciliteren én stimuleren van het gebruik van het kwaliteitsnet landbouwverkeer door agrariërs vormt de ambitie van de gemeente Eijsden - Margraten. Met deze ambitie is het noodzakelijk om waar nodig maatregelen te treffen om het netwerk toegankelijk te maken voor (brede) landbouwvoertuigen. Gekozen is om het provinciale landbouwnet beter te faciliteren en hieraan een tweetal lokale routes aan toe te voegen. Het (verder) geschikt maken van deze routes heeft dan ook prioriteit.
Deze ambitie sluit prima aan bij de provinciale doelstelling in het Mobiliteitsplan waarbij, dankzij fysieke en digitale bereikbaarheid, als opgave een vitaal platteland wordt geformuleerd.

Vrachtverkeer
Het faciliteren en stimuleren van gebruik van de gebiedsontsluitingsweg (conform het wegencategoriseringsplan) door vrachtverkeer om zo de verkeersveiligheid op erftoegangswegen, die hier niet op zijn ingericht, te waarborgen.

Figuur 8 Landbouwroutenetwerk Eijsden-Margraten



8.5 Beleidsmaatregelen

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Afwijking tussen functie en vormgeving (Groenstraat (Eijsden)	Vanuit Duurzaam Veilig is het gewenst om functie, vormgeving en gebruik van een weg in overeenstemming te brengen. De weggebruiker weet dan wat hem/haar te wachten staat. Een afwijking van de vormgeving betreft de Groenstraat in Eijsden. Het is wenselijk deze weg (duidelijker) in te richten als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De huidige kantmarkering en het ontbreken van een trottoir suggereren (nog) een weg buiten de bebouwde kom.
Snelheden binnen de bebouwde kom	Indien de V85 beduidend hoger is dan de maximumsnelheid kunnen snelheidsremmende maatregelen overwogen worden. Indien de V85 in een 30 km/h-gebied boven de 40 km/h zit, kunnen snelheidsremmende maatregelen worden overwogen.
Mergellandroute	Handhaven van de huidige snelheidsregimes (50 km/h binnen de kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) op deze route.
Bloesemgaard *(Prinses Amalialaan)*	De Prinses Amaliastraat is ontworpen op 50 km/h. Na openstelling van de weg (wellicht eind 2020) is het wenselijk om de verkeerssituatie te monitoren, zowel qua aantal verkeer als ten aanzien van de gereden snelheid. Naar aanleiding van deze monitoring zal de verkeerssituatie worden geëvalueerd.
Eijkerstraat—Eijkerweg (Margraten)	De Eijkerstraat - Eijkerweg is in de huidige categorisering aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. De gewenste functie van deze route dient in samenhang te gebeuren met de gewenste functie in de Bloesemgaard. Advies is om vooralsnog de huidige functie (gebiedsontsluitingsweg) te handhaven.
Gehele gemeente	De gemeente hecht grote waarde aan het samen met bewoners plannen maken bij een herinrichting. Bij reconstructies zullen dan ook in een vroeg stadium bewoners worden betrokken.
Gehele gemeente	Completeren van een eenduidige Duurzaam Veilige weginrichting. Voor de inrichting van de wegen wordt gebruik gemaakt van de inrichtingsrichtlijnen per wegtype, om een eenduidig wegbeeld te kunnen realiseren.
Toetsingskader	Voor het doorvoeren van verkeersmaatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, waar de verblijfsfunctie onder druk staat, wordt gebruik gemaakt van een toetsingskader.
Gehele gemeente	De gemeente stelt jaarlijks een Meerjaren Onderhoudsprogramma (MOP) op waarbij onder andere de te reconstrueren wegen worden opgenomen. Het is wenselijk een aanvullend budget (van € 50.000) in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer GVVP op te nemen voor extra verkeers(remmende) maatregelen.
Landbouwroutes	De gekozen landbouwroutes (zie figuur 4) (verder) fysiek geschikt maken voor (breed) landbouwverkeer, niet door de rijbaan te verbreden maar te kijken naar slimme oplossingen, zoals het toepassen van semi-verharde bermen of passeerhavens.
Inventarisatie knelpunten	In samenwerking met LLTB en VVN inventarisatie van knelpunten en klachten en zoeken naar oplossingsrichtingen.
Ontheffing Landbouwverkeer	Ontheffingen landbouwverkeer *(breder dan 3,0 meter met een maximale breedte van 3,50 meter)* worden verleend door de RDW.

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Vrachtverkeer	Vrachtverkeer dient (meer dan nu) gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen (het kwaliteitsnet goederenvervoer) en hinder in woonwijken (oa. in de omgeving Aan de Fremme) dient voorkomen te worden door o.a. betere bewegwijzering en handhaven van de bestaande vrachtverboden.
Vrachtverboden	Bij regelmatige klachten kan in voorkomende gevallen een vrachtverbod worden ingesteld. Dit dient echter altijd in onderlinge samenhang bekeken te worden, zodat adhoc maatregelen zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden.
Heffing vrachtverkeer	De effecten van de tolheffing worden door het ministerie gemonitord. Bij toename van vrachtverkeer dient overwogen te worden om bijv. de N278 en/of de N281 op te nemen in het heffingennetwerk.

9 Thema Duurzaamheid

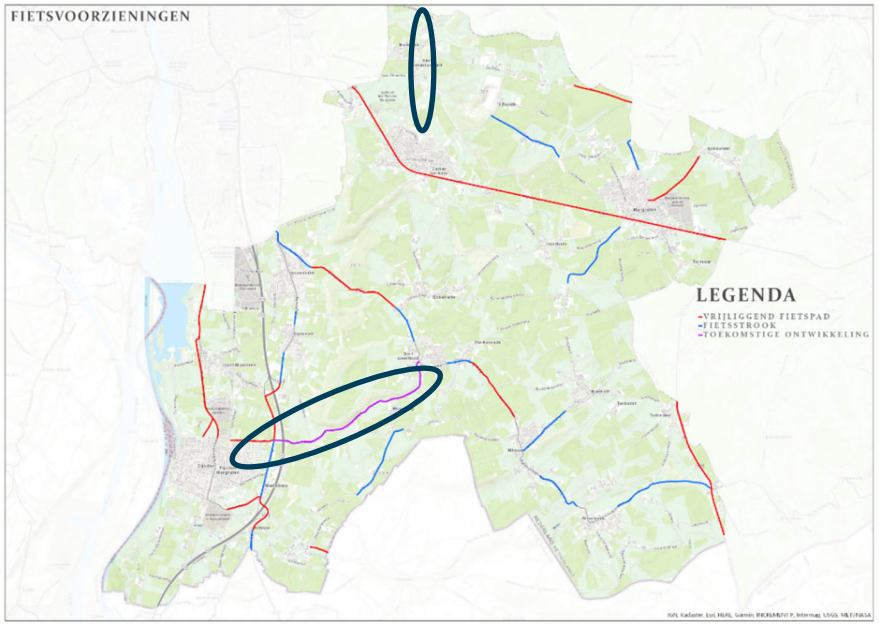
In het kader van bereikbaarheid én duurzaamheid zijn fietsen en lopen belangrijke vervoersvormen. Het is belangrijk om deze vormen van vervoer te stimuleren in Eijsden-Margraten. De gemeente heeft de afgelopen jaren al veel initiatieven genomen om het fietsgebruik te stimuleren en de vele (recreatieve) fietsvoorzieningen kennen een belangrijk toeristische aantrekkingskracht. In dit hoofdstuk worden het huidige fietsnetwerk en de knelpunten en ambities voor fietsers en voetgangers in de gemeente beschreven.

9.1 Huidige situatie

In figuur 9 is het huidige utilitaire fietsnetwerk in Eijsden-Margraten weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen vrijliggende fietspaden en (fiets)suggestiestroken. Daarnaast kent de gemeente ook nog een recreatief netwerk met toeristische fietsroutes met knooppuntnummers.
De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan veilige (school-)fietsroutes. Zo is een grotendeels vrijliggend fietspad gerealiseerd langs de Mergellandroute. Toch ontbreken er ook nog enkele fietsvoorzieningen tussen de kernen.

De voorzieningen voor voetgangers zijn gericht op het faciliteren van verbindingen binnen de bebouwde kom (door middel van trottoirs en voetgangersoversteekplaatsen) en wandelroutes in het buitengebied. Het Beleidsplan Verkeer- en vervoer focust zich daarbij op de voetgangers binnen de bebouwde kom (en dus niet op recreatieve wandelroutes in het buitengebied).

Figuur 9 Fietsnetwerk

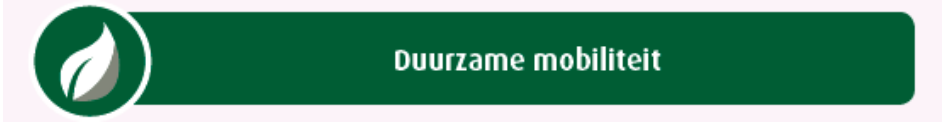


Op het gebied van langzaam verkeer vragen vanuit de bewoners de volgende zaken aandacht:

- De wens om op de route Eijsden – Sint Geertruid (Bukel) een vrijliggend fietspad te realiseren in verband met hoge snelheden gemotoriseerd verkeer.
- Ontbreken van een veilige fietsroute tussen Margraten en Sibbe/Valkenburg a/d Geul.
- Verkeersonveilige situaties in Margraten doordat fietsers tegen de rijrichting in fietsen of gebruik maken van voetpaden (verkeersgedrag).

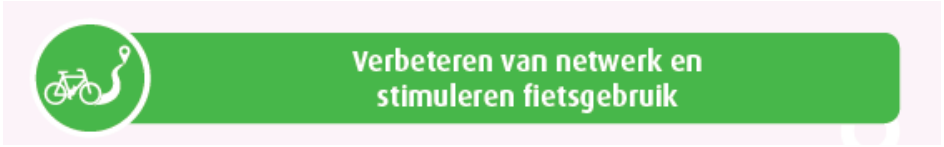
- Geen eenduidigheid in regelgeving rondom bromfietsers op de rijbaan of op het fietspad binnen de bebouwde kom.
- Ontbreken van een trottoir aan één zijde in de Bloesemgaard en geen veilige oversteekplaatsen tussen de Bloesemgaard en Eijkerstraat (school-thuisroute) en in de President Kennedystraat (brede school).
  In de Eijkerstraat zijn recent weliswaar twee zebra's aangelegd en de Pres. Kennedylaan is onderdeel van een 30 km zone waar in principe geen zebra's worden aangelegd.
- Ontbreken van trottoir op de Sint Geertruiderweg (met name voor wandelaars).
- Smal trottoir en geparkeerde voertuigen op trottoir op de Rijksweg in Gronsveld.
- Ontbreken trottoir Groenstraat (richting bushalte).

9.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg



Duurzame mobiliteit is noodzaak. Dit vergt een ander gedrag. Een duurzaam mobiliteitsgedrag is enerzijds het verminderen van de noodzaak voor het maken van verplaatsingen (frequentie en/of afstand) en anderzijds het vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen. Dit doet de regio door het stimuleren en faciliteren van emissieloos vervoer, onder andere door het realiseren van voldoende laadstations en door gedragsbeïnvloeding.
Aktiepunten:

- Inzetten op gedragsbeïnvloeding op verplaatsingskeuze.
- Aanjagen emissieloos vervoer en bijbehorende (laad)infrastructuur.
- Ruimte bieden aan deelmobiliteit gebaseerd op beïnvloeden van autobezit.



De (elektrische) fiets heeft een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie. De e-bike en speed-pedelec biedt in een diffuus en heuvelachtig gebied als het Heuvelland kansen om de fiets als alternatief vervoermiddel (voor de auto) in te zetten. Bovendien is fietsen gezond.
Aktiepunten:

- Goede, snelle doorgaande regionale fietsverbindingen verbinden steden, economische en toeristische clusters en het landelijke gebied tot afstanden van circa 15 km.
- Verbeteren fietsparkeren bij bestemmingen en knopen.
- Bevorderen recreatief en utilitair gebruik met gedragsmaatregelen.



De recreatieve sector vormt een belangrijke kracht voor Zuid-Limburg. Fietsen is een belangrijk onderdeel van het toeristisch product. Daarom zet de regio in op:

- Het versterken van een hoogwaardig (recreatief) netwerk,
- Ontwikkelen van multimodale mobiliteitsknopen als recreatieve poorten naar het Heuvelland;
- Ontwikkelen van verkeersaantrekkende recreatieve functies nabij bestaande hoofdinfra.

9.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten

Eijsden-Margraten wil een fiets- en wandelgemeente zijn. Het complementeren van het utilitaire fietsnetwerk en investeren in veilige en directe (school-thuis) routes voor fietsers en voetgangers maakt daar onderdeel van uit. Ook investeert de gemeente in nieuwe knooppunten van wandel- en fietsroutes.
Daarnaast streeft de gemeente naar een -waar mogelijk- betere scheiding tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

Momenteel kent de gemeente diverse fietsvoorzieningen als fietspaden, fietsstroken en fietsenstallingen. Een eenduidig beeld ontbreekt echter. Ook het gebruik van fiets- en suggestiestroken en het al of niet toepassen hiervan op erftoegangswegen (30 km/h) gebeurt niet altijd consistent. Het is dan ook wenselijk om, als de gemeente de ambitie als fietsgemeente echt waar wil maken, een fietsbeleidsplan op te stellen.

9.4 Gewenste situatie

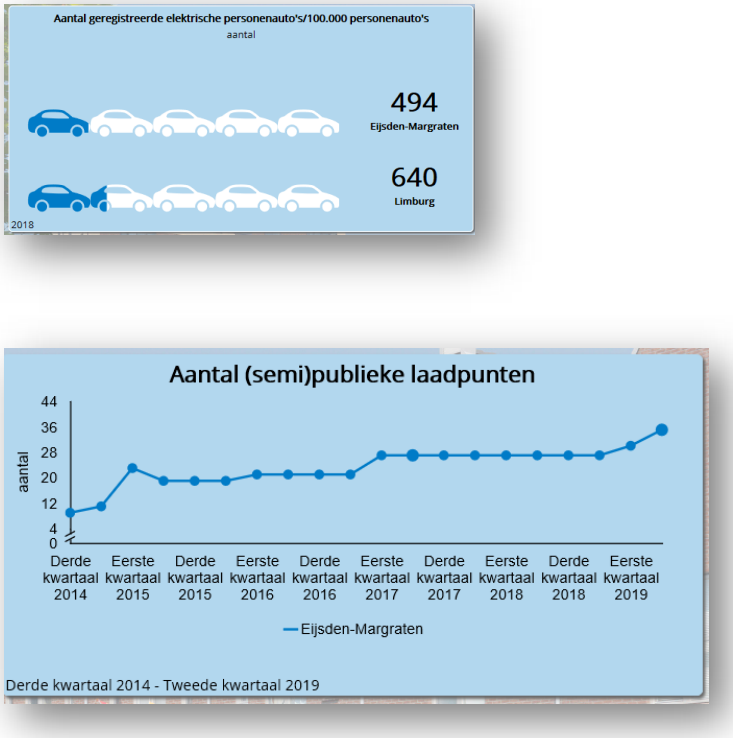
Locatie/Onderwerp	Maatregel Fietsvoorzieningen
Gebiedsontsluitingswegen (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) en fietsvoorzieningen	*Gebiedsontsluitingswegen* (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) kennen bij voorkeur vrijliggende fietsvoorzieningen. 
	 *Indien vrijliggende fietspaden ruimtelijk niet mogelijk zijn, worden binnen de bebouwde kom aanliggende fietsvoorzieningen (zoals fietsstroken) van voldoende breedte (bij voorkeur 1,80 meter en tenminste 1.50 meter) gerealiseerd.*
Erftoegangswegen en fietsvoorzieningen	*Erftoegangswegen (type 1)* kunnen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voorzien worden van fietssuggestiestroken.  *Erftoegangswegen (type 2)* kennen geen fietsvoorzieningen, dit geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. 

Onderwerp	Maatregel Voetgangersvoorzieningen
Algemeen	Om het lopen voor alle doelgroepen mogelijk te maken, te stimuleren en hun bereikbaarheid te vergroten ligt de focus op de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen in de centra en bij de schoolomgevingen.
Maatvoering	Bij nieuwe aanleg streven we naar de volgende maatvoering: ■ Op- en afritten oversteeklocaties minimaal 1.20 breed. ■ Vrije doorgang trottoir mimimaal 1,50 meter. Bij incidentele punten als lantaarnpalen mimimaal 0,90 meter. ■ Draaipunten voor kinderwagens, rolstoelen en dergelijke mimimaal 1,50 x 1,50 meter; ■ Keuze voor materialen die goed toegankelijk en vlak zijn.
Toegankelijkheid	Realiseren van op- en afritten bij trottoirs voor mindervaliden en mensen met een kinderwagen. Uit te voeren door werk-met-werk te maken.

Laadpalen

Nieuwe vormen van mobiliteit vragen om een andere inrichting van de openbare ruimte. Er zal ruimte vrijgemaakt moeten worden voor laadpalen en fietsenstallingen.

Als we kijken naar de website “Klimaatmonitor” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dan zien we dat er verhoudingsgewijs nog weinig elektrische auto’s in de gemeente Eijsden-Margraten zijn, beduidend minder dan gemiddeld in Zuid-Limburg maar vooral ook ten opzichte van de rest van Nederland (met gemiddeld 1441 elektrische personenauto’s per 100.000 personenauto’s). Het aantal publieke laadpunten stijgt langzaam en de verdeling over de diverse kernen in de gemeente lijkt niet goed overeen te komen met het aantal elektrische voertuigen.



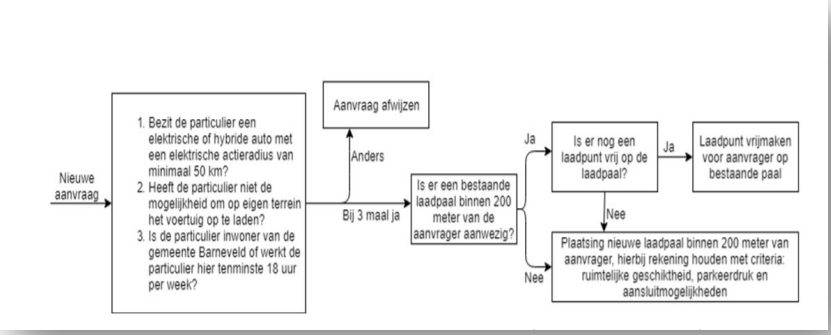
Figuur 10 Aantal geregistreerde elektrische personenauto's (per 100.000 personenauto’s) en het absolute aantal (semi) publieke laadpunten

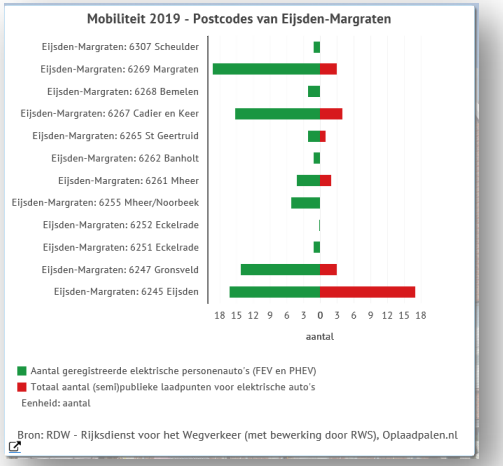
Momenteel kent de gemeente een reactief beleid ten aanzien van laadpunten. Indien er een aanvraag binnenkomt, wordt deze beoordeeld. Gezien de verwachte toename van elektrisch vervoer in de komende jaren, adviseren wij om proactief beleid hiervoor te formuleren. Streven moet zijn dat de laadinfrastructuur niet een beperkende factor mag zijn bij de transitie naar elektrisch vervoer. De voorkeur heeft het om dit beleid in regionaal verband op te stellen.

Plaatsen laadpalen

De gemeente Maastricht faciliteert (samen met de Provincie Limburg) voor 2020 een collectieve aanbesteding met betrekking tot het plaatsen van laadpalen voor het opladen van elektrische auto's in de openbare ruimte. Met behulp van deze aanbesteding wordt de komende jaren mede invulling gegeven aan de doelstelling en verplichtingen die zijn opgenomen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Figuur 11 Voorbeeld van een beslisboom





Figuur 12 Per kern het aantal geregistreerde elektrische personenauto's en het aantal publieke laadpunten.

9.5 Beleidsmaatregelen

De gemeente streeft naar een fijnmazig net van fietsvoorzieningen. In paragraaf 9.2 zijn de beleidsregels opgesteld.

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Ontbreken van een trottoir op de Sint Geertruiderweg (met name voor wandelaars).	Mogelijkheid van een wandelpad naast de rijbaan (tussen Rotonde Eijsden en Kneuvelkesweg) onderzoeken.
Ontbreken trottoir Groenstraat in Eijsden (naar bushalte).	Haalbaarheid van een trottoir langs de Groenstraat onderzoeken.
Gehele gemeente	Toegankelijkheid *(ten behoeve van minder validen en mensen met een kinderwagen)* vergroten door op- en afritten bij oversteeklocaties trottoirs te maken. Uit te voeren door werk-met-werk te maken (gecombineerd met andere werkzaamheden).
Vrijliggend fietspad Eijsden – Bukel Sint Geertruid (in projectvoorbereiding).	Vrijliggend fietspad realiseren tussen Eijsden en Sint Geertruid.
Gehele gemeente	Realiseren van nieuwe knooppunten van wandel- en fietsroutes
Gehele gemeente	Opstellen van een fietsbeleidsplan om daarmee een samenhangend beleid op te stellen.
Oplaadpunten	De gemeente wil, in regionaal verband, het opladen van elektrische voertuigen faciliteren door middel van een aantal publiek toegankelijke laadpunten. Er dient een proactief beleid ten aanzien van oplaadpunten opgesteld te worden, zodat een goede spreiding over de kernen wordt gerealiseerd. Dit onderdeel wordt opgenomen in het parkeerbeleidsplan. Daarnaast is het wenselijk (bijvoorbeeld door middel van een stroomschema/beslisboom) om aan te geven wanneer wel of niet particuliere laadpalen worden toegestaan *(wel/niet laadpaal in een beschermd dorpsgezicht? Kabels wel/niet over trottoir toegestaan bij geen eigen inrit? etc).* Uitgangspunt daarbij is een positieve grondhouding ten opzichte van parkeren van elektrische voertuigen wanneer dit niet botst met het algemeen belang.

10 Thema Verknoping

10.1 Huidige situatie

De gemeente Eijsden-Margraten zet in op verknoping van de diverse modaliteiten. Daarbij is het streven dat het verkeer in de dorpskernen wordt beperkt en dat bezoekers aan het vijfsterren heuvelland landschap buiten de centra overstappen op de fiets of vanaf hier gaan wandelen.

Een voorbeeld hiervan is de P&R bij Station Eijsden. Zoals op onderstaande foto te zien is komen hier de modaliteiten bus, trein, auto(parkeren) en fiets bij elkaar. Bezoekers van het Heuvelland kunnen hier parkeren en bijvoorbeeld met de fiets door het Heuvelland gaan, of kunnen met de trein een bezoek brengen aan (bijvoorbeeld) Luik of Maastricht. Het is zaak om dergelijke parkeerplaatsen op strategische plekken te realiseren, zodat overlast in de -vaak al te drukke dorpskernen- beperkt kan worden.



Opvallend is ook dat er in buiten bijna elke kern een geconcentreerde parkeerplaatsen (voor met name wandelaars en fietsers) is, maar dat deze relatief weinig opvallen. Voorbeeld van dergelijke (minder zichtbare) parkeerterreinen zijn bijvoorbeeld Gronsveld en Noorbeek.





Parkeren is een kwestie van vraag en aanbod. Het is belangrijk om hierbij een balans te vinden tussen de wensen van de gebruikers en de ruimtelijke mogelijkheden. In Eijsden-Margraten geldt in de meeste kernen geen parkeerregime. Hier is wel sprake van in Eijsden, Margraten en Gronsveld. Vanwege de aanwezige voorzieningen in de centra van deze grotere kernen is hier sprake van een grotere parkeervraag. Ook in enkele straten in Gronsveld is een blauwe zone ingesteld, met name doordat meerdere groepen (bewoners, bezoekers, werknemers) gebruik willen maken van dezelfde openbare ruimte. Om het bezoek aan deze voorzieningen te faciliteren en het lang parkeren tegen te gaan zijn in deze kernen parkeerschijfzones met een maximale parkeerduur van 2 uur ingesteld. Bovendien is in Eijsden vergunning parkeren ingesteld.

Naast Eijsden en Margraten worden in enkele andere kernen ook klachten ten aanzien van parkeren gemeld, veelal in oude(re) historische straten.

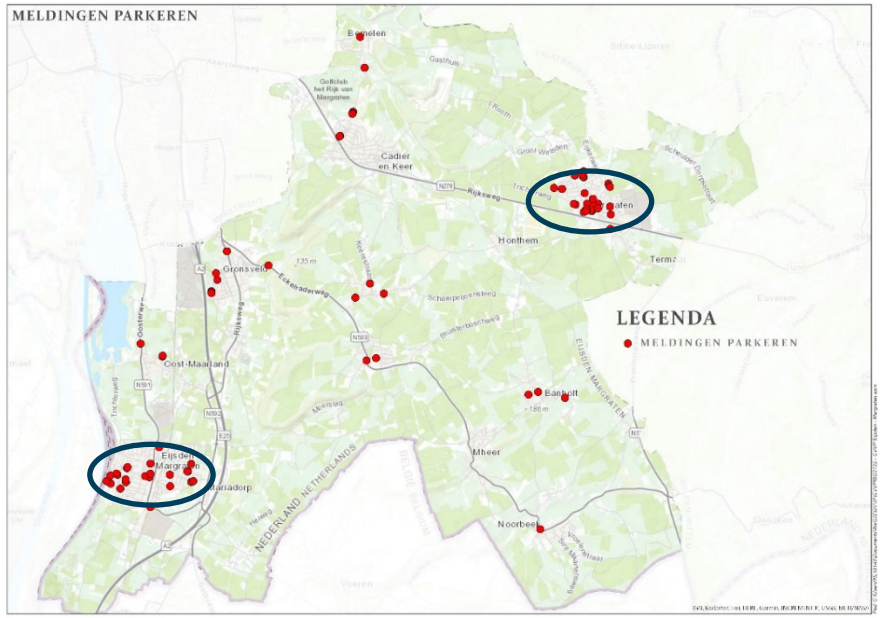
Een algemene oplossing is hier niet voorradig en kan eventueel (incidenteel) met maatwerk worden opgelost. In de overige kernen en buiten de centra van Eijsden en Margraten kan gratis en onbeperkt geparkeerd worden.

Parkeernormen

In het kader van de Omgevingswet zal parkeren integraal bekeken worden binnen de fysieke leefomgeving. Een strategische en integrale lange termijnvisie op de fysieke leefomgeving wordt voor Rijk, Provincie én gemeente verplicht.
Tot de vaststelling van nieuw gemeentelijk parkeerbeleid worden de kencijfers conform de CROW-publicatie 317 "*Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*" gehanteerd. Om dit te waarborgen in de vigerende plannen is het "*Parapluplan parkeren Eijsden Margraten"* (augustus 2018) opgesteld.
Ook voor de toekomst is het belangrijk dat er duidelijke parkeernormen worden vastgesteld, waardoor de veroorzaker van de parkeervraag bij een nieuwbouw- of verbouwproject zelf verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen. Uitgangspunt daarbij is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers *"parkeren op eigen terrein"* te laten realiseren.

Daarnaast verdient, gezien de reacties van de inwoners, het parkeren in de kernen Eijsden en Margraten aandacht. Bewoners en bezoekers van deze kernen geven aan dat het huidige parkeerbeleid hier onduidelijk is en voor verbetering vatbaar is. Om beter inzicht te krijgen in de mogelijke verbeterpunten is het wenselijk om in de centra van Eijsden en Margraten parkeeronderzoeken uit te voeren.

Figuur 13 Meldingen ten aanzien van parkeren



10.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg



De knooppunt waar ruimte en mobiliteit samenkomen zien we op drie niveaus:

- Maastricht als internationale knoop.
- Heerlen en Sittard als nationale knoop.
- Regionale en lokale knopen, die het landelijke gebied ontsluiten. Een knoop bij Gulpen of Margraten zijn te onderzoeken lokaties.

Bij het ontwikkelen van knopen is de gemeente aanjager en regisseur.
Daarbij kan het ´Mobility As a Service (MaaS)´ concept worden gehanteerd: reizigers kiezen, plannen en betalen via hun smartphone zelf hun optimale vervoersoplossing, of het nu gaat om een rit per huurauto, deelfiets of bus.
Concrete akties vanuit de regionale mobiliteitsvisie:

- Uitwerken regionaal knooppuntenprogramma: bepalen opzet en locatie knopen/mobiliteitshubs.
- Verbeteren P+R en fietsvoorzieningen bij knooppunten.
- Stimuleren van deelmobiliteit.

10.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten

De gemeente Eijsden-Margraten is een toeristische gemeente die vooral inzet op wandel- en fietstoerisme. Naast meer aandacht voor fietsparkeren wil de gemeente ook het gemotoriseerd (auto)verkeer faciliteren. Uitgangspunt is wel dat alleen extra parkeergelegenheid wordt gerealiseerd als dit cijfermatig ook duidelijk is aangetoond. Voor de gehele gemeente blijft het regime van gratis parkeren gehandhaafd, met uitzondering van de gebieden waar sprake is van een vergunningstelsel.
Daarnaast werkt de gemeente, samen met de Heuvelland-gemeenten, het regionaal knooppuntenprogramma verder uit *(Wat behelzen regionale en lokale knopen?).*

10.4 Beleidsmaatregelen

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Parkeerregime	De gemeente Eijsden-Margraten kent parkeerregimes in Eijsden, Gronsveld en Margraten. Er is onvoldoende draagvlak om een parkeerregime in de andere kernen in te voeren. De effecten van de bestaande blauwe zones worden regelmatig geëvalueerd en waar nodig vindt aanpassing plaats.
Blauwe zone	Een blauwe zone functioneert beter wanneer er regelmatig wordt gehandhaafd. Om effectief te kunnen handhaven op parkeren in de blauwe zone, maar ook op foutparkeren in het algemeen, is de inzet van een BOA noodzakelijk. Dit wordt opgenomen binnen de uren van de BOA's.
Gehandicapten-parkeerplaatsen	Op openbare parkeerterreinen is de verdeling gewone parkeerplaatsen en algemene parkeerterreinen 1:50. Deze plaatsen worden op korte afstand van de te bezoeken locatie(s) gerealiseerd.
Onvoldoende parkeerplaatsen in de oude kern van zowel Margraten als Eijsden	Er wordt een parkeerbeleidsplan opgesteld voor de gehele gemeente, waarbij o.a. de gewenste parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen duidelijk verwoord staan. Vanuit duurzaamheid wordt er in deze dorpskernen alleen (aanvullende) parkeergelegenheid gerealiseerd als er cijfermatig een duidelijk en aantoonbaar tekort is.
Onduidelijkheid over parkeerregime in Eijsden	Maakt onderdeel uit van het recent opgestelde parkeercirculatieplan Eijsden.
Tekort aan parkeren bij nieuwe ontwikkeling	Op korte termijn worden duidelijke parkeernormen (mede in het kader van de Omgevingswet) opgesteld.
Parkeren	Uitbreiding van parkeergelegenheid alleen als nut en noodzaak cijfermatig is aangetoond. De gemeente wenst met name het fietsgebruik te stimuleren.
Regionale en lokale knopen	Uitwerken regionaal knooppuntenprogramma: bepalen opzet en locatie knopen/mobiliteitshubs Aanpak overstappunten: • Hoe ziet het netwerk eruit, • Welke (toeristische) voorzieningen wil je bij overstap van modaliteit naar modaliteit (kansen voor het realiseren van een Poort tot het Heuvelland) • Relatie met fiets- en toertochten, wandelroutes etc.

11 Thema Kwaliteit

11.1 Huidige situatie

De kwaliteit van het unieke landschap wordt gezien als basiskapitaal voor de regio Zuid-Limburg en de gemeente in het bijzonder. Termen als vijfsterren Heuvelland, kleinschaligheid, duurzaamheid en natuurlijk Cittaslow benadrukken de wens om de **kwaliteit** van het landschap en de leefomgeving te koesteren.

Kwaliteit van de woonomgeving
Belangrijkste aspect is dat, wellicht anders dan in het verleden, de gemeente Eijsden-Margraten heeft aangegeven dat bij het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving de kennis en betrokkenheid van haar inwoners in worden gezet bij de ontwikkeling van toekomstige plannen.

Naast dergelijke beleidsregels zijn er ook concrete projecten welke de leefomgeving kunnen verbeteren. Zo wil de gemeente inzetten op de sanering van verkeersborden.

Sanering van verkeersborden
Als wegen goed ontworpen en ingericht zijn en alle weggebruikers de verkeersregels juist toepassen, zijn er nauwelijks verkeersborden in de openbare ruimte nodig. Dit blijkt in de praktijk echter een illusie en dus worden er verkeersborden geplaatst: Veel verkeersborden! Soms zijn er zelfs zoveel verkeersborden dat dit leidt tot onduidelijkheid bij de weggebruiker.
Vaak zijn er zoveel verkeersborden geplaatst dat de reden voor de plaatsing niet meer duidelijk is. Een overzicht ontbreekt. Naast onduidelijkheid bij weggebruikers leveren de vele verkeersborden ook extra werk op voor beheerders.

Ongewenste onkruidgroei rondom de paal vergt meer beheer, palen vormen een obstakel voor de veegmachines, verkeerborden worden gestolen of beschadigd waardoor beheerders borden moeten vervangen (voorraad gewenst).
Voor gemeenten is het daarom tijd om verstandig om te gaan met het aan de voorkant plaatsen van verkeersborden en aan de achterkant het weghalen van verkeersborden. Zeker in een tijd van bezuinigingen. Maar hoe doe je dat? Saneren van borden kan een optie zijn, maar ook het goed combineren van borden en een uniforme wijze van plaatsing speelt een rol. Want ook het zomaar weghalen van verkeersborden kan problemen opleveren. Hoe voorkom je dat? En hoe zit het met aansprakelijkheid?

Middels een afwegingsschema wordt bepaald of en waar borden kunnen worden verwijderd of dat de verkeerssituatie zodanig aangepast kan worden dat verkeersborden niet nodig zijn.

Vooraf dient de gemeente het doel te kiezen van het saneren van verkeersborden. Dit kan per kern verschillen. Er worden daarbij een drietal situatie onderscheiden:

- **Bordenluw**; het ‘opschonen’ van het bordenwoud. Hierbij ligt de nadruk op het beantwoorden van vragen zoals ‘is dit bord overbodig of in strijd met de voorschriften? En ‘staat het bord op de juiste, meest logische, plaats?’.
- **Bordenarm**; het ‘aanpassen’ van de weginrichting. Het is vaak mogelijk om de ruimtelijke situatie met kleine ingrepen aan te passen. Borden kunnen dan vervangen worden door markering of infrastructurele maatregelen. Te denken valt aan het plaatsen van fietssymbolen op fietsstroken om parkeren of stilstaan langs de weg te voorkomen. Of het aanbrengen van een inritconstructie zodat een aparte voorrangsregeling overbodig wordt.
- **Bordenvrij**; het ‘herinrichten’ van de openbare ruimte. Bij grotere reconstructies kunnen in een integrale afstemming van de weg én zijn omgeving verkeersborden overbodig worden. De verkeersafwikkeling wordt dan onder invloed van sociale interactie en basisverkeersregels georganiseerd. Een stap in de richting van echte bordenvrije ‘shared space’.

Uitgangspunt van de gemeente Eijsden-Margraten is om (op termijn) te komen tot een bordenarme gemeente. Een bordenluwe gemeente is weliswaar eenvoudig te realiseren, maar biedt maar beperkt effect, terwijl een bordenvrije gemeente grote ingrepen én bijbehorende kosten vergt.

Openbaar vervoer

Kwaliteit van leven heeft ook te maken met een goede bereikbaarheid voor jong en oud en het voorkomen van vervoersarmoede. Ook mensen zonder auto (of fiets) moeten de mogelijkheid hebben zich te kunnen verplaatsen.
In Eijsden-Margraten zijn verschillende vormen van Openbaar Vervoer aanwezig. In dit hoofdstuk is het Openbaar Vervoer systeem beschreven inclusief knelpunten en de ambities.
In de **figuren 14 en 15** is het openbaar vervoer systeem in Eijsden-Margraten weergegeven. De gemeente Eijsden-Margraten beschikt over een **treinstation** in Eijsden. Daarbij maakt het station onderdeel uit van de verbinding tussen de stations in Maastricht en Luik (België).

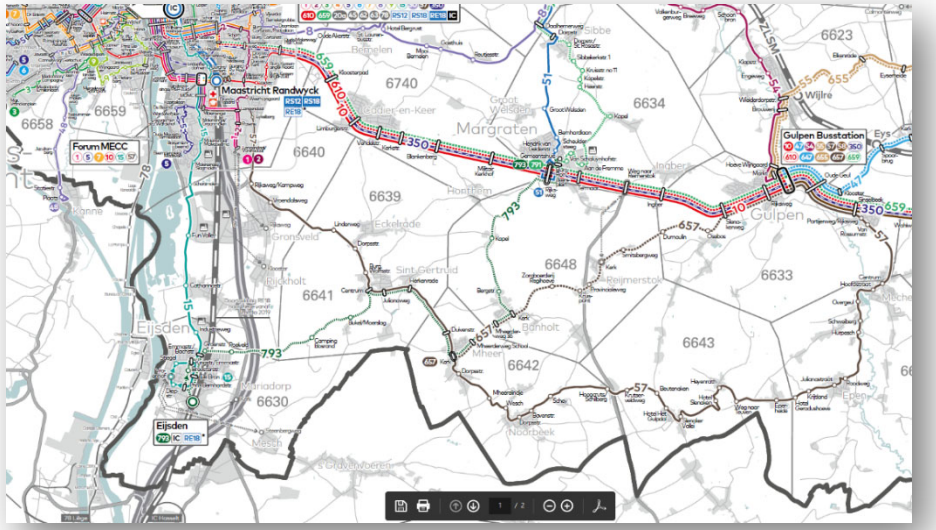
In opdracht van de Provincie Limburg is Arriva verantwoordelijk voor het **Openbare Vervoer** in Eijsden-Margraten.

In de Openbaar Vervoer concessie (uit 2016) is ervoor gekozen om het rijden met lege bussen te voorkomen. Voor plekken en/of tijdstippen met een beperkte vervoersvraag worden maatwerkoplossingen gezocht. De belangrijkste route in de gemeente worden verbonden door vaste routes. De kleinere kernen binnen de gemeente worden gefaciliteerd door kleinschaligere Openbaar Vervoer voorzieningen.
Het huidige aanbod ziet er als volgt uit.

Figuur 14 Huidig aanbod aan buslijnen (aug 2019)

Lijn	Route	Frequentie
350	Maastricht station-Aachen station Limburgliner (via N278)	4 x per uur – elk kwartier
659	Scholierenlijn Vaals-Maastricht station (via N278)	1 x in spitsuur ochtend
10	Maastricht Noord P&R – Gulpen busstation (via N278)	2 x per uur
610	Scholierenlijn Simpelveld-Maastricht station (via N278)	1 x spitsuur ochtend
51	Margraten Rijksweg – Valkenburg station (via Groot-Welsden-Sibbe)	1 x per uur (klein 8 p. busje)
8	Valkenburg station–Bemelen-Maastricht Meulestr	1 x per uur (klein 8 p. busje)
15	Maastricht Planetenhof-Eijsden-de Bron (via Oost-Maarland, Fun Valley, MUCM)	2 x per uur
57	Gulpen busstation-Maastricht station (via Hoogcruts-Noorbeek-Mheer-St. Geertruid-Eckelrade-Gronsveld)	2 x per uur
657	Scholierenlijn Mheer-Banholt-Reijmerstok-Gulpen	1 x spitsuur ochtend en middag
793	Buurtbus Margraten Rijksweg 27-Eijsden Station (via Bruisterbosch-Banholt-Mheer-St.Geertruid Bukel-Poelveld-Groenstraat)	1 x per uur
791	Buurtbus Margraten Rijksweg 27-Meerssen Station (via Aan de Fremme-Scheulder-Sibbe-Valkenburg)	1 x per uur
OV-shuttle	Rijksweg t.h.v. N278-N598-Weg naar Reijmerstok	Op aanvraag 1 x per uur
OV-shuttle	Vroenhof Eijsden naar Kerk Mariadorp	Op aanvraag 1 x per uur
OV-shuttle	Vroenhof Eijsden naar Mesch	Op aanvraag 1 x per uur
OV-shuttle	Klooster Rijckholt naar Langendaal Maastricht	Op aanvraag 1 x per uur
OV-shuttle	Rijksweg Gronsveld naar Langendaal Maastricht	Op aanvraag 1x per uur

Figuur 15 Lijnennetkaart Eijsden-Margraten



Arriva geeft aan dat de focus de komende jaren in Eijsden-Margraten ligt op:

- Het versterken van de OV-as tussen Maastricht en Aachen. Daarbij is het streven om slecht gebruikte haltes op de N278 op te heffen ten gunste van de reistijd.
- Vraaggericht inzetten van scholierenlijnen, gericht op Gulpen/Maastricht en Parkstad.
- Extra OV-inzet bij grote evenementen zoals de Heuvelland Vierdaagse en ontwikkeling van de OV-toerpas (OV-dagkaart combineren met boeking van een accommodatie in het Heuvelland).
- Inzet op de spits op werkdagen en saneren in de avond en weekend in kleinere kernen (alternatieven inzetten).
- Bij een 2 x per uur frequentie van de spoorverbinding tussen Luik en Eijsden wordt de frequentie van buslijn 15 tussen Eijsden en Maastricht teruggebracht naar één keer per uur.
- Bushaltes toegankelijk maken voor iedere gebruiker (binnen de dorpskernen). Jaarlijks budget voor vrijmaken om enkele bushaltes te kunnen uitvoeren.
- Buurtbusjes kunnen niet overweg met toegankelijke haltes. Alleen haltes toegankelijk maken waar een “reguliere” bus komt.
- Daarnaast is het voor Arriva niet mogelijk om de draai op het recent gereconstrueerde Stationsplein te Eijsden te realiseren. De bocht moet worden aangepast om Arriva op het Stationsplein te laten keren. Deze optimalisering kan er voor zorgen dat het beter bereikbaar wordt voor reguliere bussen en voor noodbussen wanneer trein is uitgevallen.

Daarnaast is vanuit de gemeenschap in Gronsveld de wens geuit voor een betere openbaar vervoersverbinding. Op dit moment is het alleen mogelijk om een OV-shuttle aan te vragen. Deze shuttle is door Arriva ingesteld omdat er sprake was van een te lage vervoersvraag waardoor een vaste uurdienstregeling niet rendabel was. Bij navraag bleken er in Gronsveld vier tot zeven instappers per dag te zijn en dit is gewoonweg te weinig voor een reguliere buslijn.
Tot slot gaven inwoners van de kernen Eijsden en Noorbeek aan dat wachttijden van bussen bij twee bushaltes zorgen voor doorstromingsknelpunten (nabij De Bron in Eijsden en in het centrum van Noorbeek).

Onderzoek naar alternatieve vormen van openbaar vervoer (met name voor de kleine kernen) is uitgevoerd, maar deze vormen zijn weinig realistisch. De huidige dienstregeling voorziet voldoende in de behoefte en lijkt het maximaal haalbare. Het herstellen van oude buslijnen (als tussen Ryckholt en Gronsveld) is weinig realistisch. Wel zal onderzocht worden of uitbreiding van stallingsmogelijkheden bij bushaltes voor fietsen en scooters mogelijk is en/of het gebruik van deelfietsen voor de verplaatsing tussen herkomst of bestemming en de halte.

11.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg



In de Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat de spoorlijnen de ruggengraad van het OV is. Het versterken van het OV naar Eindhoven (en de rest van Nederland) en Luik (HSL via Maastricht) heeft prioriteit.
Relevant aktiepunt vanuit de Mobiliteitsvisie:

- Inzetten op meer en betere grensoverschrijdende verbindingen.



Alle inwoners en bezoekers van Zuid-Limburg dienen zoveel mogelijk deel te nemen aan het maatschappelijk leven. In het landelijk gebied ligt de toekomst van het OV bij vraaggestuurd vervoer. Vraaggestuurd vervoer vereist samenwerking: bewoners, ondernemers en vrijwilligers bepalen samen de beste mobiliteitsoplossing. Het voorkomt ´vervoersarmoede´(gebrek aan toegang tot vervoer). De mogelijkheden tot deelname aan de samenleving en dus tot het verplaatsen binnen en buiten de regio zijn voor kwetsbare en kansarme mensen van groot belang en willen we versterken.
Relevante aktiepunten voor de gemeente Eijsden-Margraten vanuit de mobiliteitsvisie:

- Streven naar mobiliteit drempelloos van deur tot deur.
- Onderzoek naar Zuid-Limburgs mobiliteitsbudget (bijv. voor kwetsbare doelgroepen).
- Zorgen dat vraaggestuurd vervoer beter op elkaar en op het bestaand OV aansluit in het landelijk gebied.

11.3 Ambitie gemeente Eijsden-Margraten

Verbetering van het Openbaar Streekvervoer, met name in de kleine kernen, wordt bevorderd. Hiervoor zal de Provincie nadrukkelijk worden aangesproken. Ook alternatieve vormen van (openbaar) vervoer worden onderzocht. De gemeente blijft zich inzetten voor een halfuurs-treindienst van en naar het station Eijsden. Het “vervoer op maat” in de vorm van een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem wordt in stand gehouden.

Slimme alternatieve mobiliteitsoplossingen
De technologische ontwikkelingen maken het mogelijk kleinschalig openbaar vervoer aan te bieden op een slimme (smart) wijze. De gemeente is hier niet leidend in, maar volgt deze ontwikkelingen. Slimme technologische vervoersvormen kunnen een alternatief zijn voor de minder rendabele lijndiensten, juist ook voor kleine kernen. Indien alternatieven zich aandienen dan zullen wij meedenken en deze in regionaal verband onderzoeken. Hier is een betere samenhang tussen de verschillende aangeboden (vraagafhankelijke) vervoersvormen van belang (zoals WMO-vervoer, buurt- en belbussen etc).

11.4 Beleidsmaatregelen

Locatie/Onderwerp	Maatregel
Verkeersborden	Saneren van verkeersborden (“bordenarme gemeente”), verwijderen overbodige borden, vervangen borden voor markering of zonering en/of kleine infrastructurele aanpassingen.
Gehele gemeente	Éénmaal per kwartaal overleg met de vervoerder Arriva (en lijn 50 -buurgemeenten) om nieuwe ontwikkelingen te bespreken en om gezamenlijk te zorgen dat het openbaar vervoer minimaal op het huidig niveau gehandhaafd blijft.
Deelvervoer	Deelauto’s en deelfietsen bieden vooral mogelijkheden in stedelijk gebied. Wel kan de gemeente pro-actief beleid opstellen (gemeentelijk parkeerbeleidsplan) om deelauto’s (verder) te stimuleren. Het stimuleren van deelauto’s dient in regionaal verband te worden opgepakt.
Gehele gemeente	Onderzoek zal plaatsvinden naar uitbreiding van de stallingsmogelijkheden voor scooters en fietsen bij bushaltes, om daarmee het OV gebruik (verder) te stimuleren.
Gehele gemeente	Onderzoek naar de mogelijkheden van gratis openbaar vervoer voor recreanten in het Heuvelland, ter versterking van recreatie en toerisme.
Gehele gemeente	Anticiperen op smart mobility toepassingen.

12 Thema Educatie

12.1 Huidige situatie

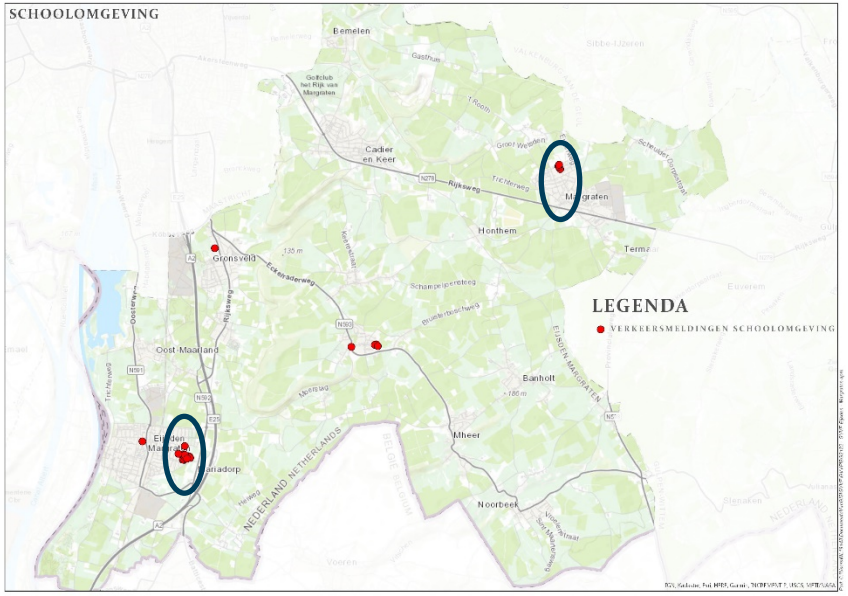
Uit de enquête en de inloopavonden blijkt dat er relatief veel meldingen zijn over verkeershinder en verkeersveiligheid rondom de schoolomgevingen. Met name de schoolomgevingen in Eijsden en Margraten worden door bewoners als druk en verkeersonveilig ervaren.

Naast infrastructuur spelen educatie en handhaving ook een belangrijke rol binnen de verkeersveiligheid. De gemeente Eijsden-Margraten richt zicht op het gebied van verkeerseducatie op scholieren en senioren door middel van cursussen (Streetwise en opfriscursus van de verkeersregels). Voor handhaving van de verkeersregels staat de politie aan de lat. Op het gebied van parkeren is ook een taak weg gelegd voor de BOA's van de gemeente Eijsden-Margraten.

De schoolomgevingen in Eijsden-Margraten vormen een aandachtspunt. Het verkeersgedrag van automobilisten wordt bij meerdere scholen als hinderlijk en verkeersonveilig ervaren, waarbij met name de meldingen nabij de Cramignon / Tangram in Eijsden en Maurice Rose in Margraten door de veelheid aan meldingen alsmede de intensiteit van de reacties opvallen. Overigens loopt er, in het kader van het afstuderen van een agente van de politieacademie, een studie naar de onveiligheid rondom de Cramignon/Tangram in Eijsden. De bevindingen worden binnenkort verwacht. Ook voor de Maurice Rose school in Margraten zijn aanvullende maatregelen in onderzoek. De ANWB heeft in oktober 2019 de onderzoeksresultaten Maurice Rose gepresenteerd naar aanleiding van een veilige schoolomgeving. Ouders, leerlingen en leraren worden daarbij betrokken.
Geconcludeerd wordt dat er maatregelen gewenst zijn om de situatie te verbeteren.

Het betreft in Margraten zowel maatregelen om het gedrag van ouders en kinderen aan te passen als het verbeteren van de situatie ter plekke, waarbij de suggestie wordt gedaan om het autoverkeer (meer) te scheiden van fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt geadviseerd om maatregelen te nemen nabij de kruising Eijkerstraat-Eynattenstraat (bij Talentino).

Figuur 16 Meldingen over verkeersveiligheid in de schoolomgeving of op school-thuisroutes



Educatie en handhaving
Naast infrastructuur spelen educatie en handhaving ook een belangrijke rol binnen de verkeersveiligheid. De gemeente Eijsden-Margraten richt zich op het gebied van verkeerseducatie op scholieren en senioren door middel van cursussen (Streetwise en opfriscursus van de verkeersregels).

Permanente VerkeersEducatie (PVE) is de rode draad voor verkeersveilig verkeersgedrag. Dat betekent dat doelgroepen van alle leeftijden moeten worden benaderd. Dus niet alleen schoolgaande kinderen op de basisschool. Er moet aandacht zijn voor verkeersveiligheid van peuter tot oudere, maar ook andere doelgroepen zoals minder validen en beroepsmatige verkeersdeelnemers. De rol van de gemeente bij permanente verkeerseducatie is faciliterend. Andere partijen, als ROVL, VVN, KBO moeten de uitvoerende rol op zich blijven nemen. Voorwaarde is wel dat de gemeente een vaste ambtelijke contactpersoon heeft en deze ook voldoende tijd heeft voor verkeerseducatie. Onderdeel van de faciliterende rol is de afstemming van acties op de landelijke en regionale campagnekalender. Aansluiten op landelijke thema's en campagnes maken het effect van acties groter. De ervaring leert dat het "meeliften" met bovenlokale activiteiten beter is. De gemeente is hier actief bij betrokken.

Voor handhaving van de verkeersregels staat de politie aan de lat. Op het gebied van parkeren is ook een taak weg gelegd voor de BOA's van de gemeente Eijsden-Margraten.

12.2 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg



Aktiepunten ten aanzien van educatie vanuit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg:
- Versterken algehele verkeerseducatie op scholen.
- Aandacht voor de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemer.

12.3 Ambities

Ambitie van de gemeente Eijsden-Margraten is om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de schoolomgevingen te verbeteren en om een veilige schoolomgeving te creëren bij alle scholen in de gemeente Eijsden-Margraten.
In het bestuursakkoord staat vermeld dat schoolroutes veilig moeten zijn en ook als zodanig worden onderhouden.

Figuur 17 Foto Tangram/Cramignon Eijsden
Figuur 18 Foto Maurice Rose in Margraten





12.4 Beleidsmaatregelen

Locatie/Onderwerp	Maatregel
School-thuisroutes in de gehele gemeente	De gemeente hecht sterk aan veilige school-thuisroutes. Om tot verbeteringen van de schoolomgevingen te komen wordt de volgende aanpak voorgesteld. 1.De school en de leerlingen hebben het initiatief. 2. Zij komen tot een inventarisatie en komen met verbetervoorstellen voor gedrag of voor infrastructurele maatregelen. 3. De gemeente heeft de regie en stelt de kaders (keuze, prioriteit, geld) en toetst de plannen als wegbeheerder. 4. Waar nodig en wenselijk, nemen van (optische) maatregelen.
Eijsden	Uitvoeren van de maatregelen rondom de Cramignon/Tangram als vermeld in het onderzoek naar een veilige schoolomgeving alhier.
Margraten	Fysieke en gedragsmaatregelen opnemen in het uitvoeringsprogramma.
Mheer	Realiseren van een veilige schoolomgeving aan de Burg. Beckersweg in combinatie met nieuwe, veilige en toegankelijke bushaltes.
Ouderen in het verkeer	Project opzetten voor ouderen in het verkeer.
Motorrijders	Aandacht voor de verkeersveiligheid voor motorrijders.
Permanente Verkeer Educatie (PVE)	Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie