

Mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul

Aantrekkelijk bereikbaar



Colofon:

Definitief 26 oktober 2021

Dit rapport is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV door Mathijs Schoenmakers en Johanneke Koelstra in opdracht van de gemeente Valkenburg aan de Geul

Fotoverantwoording/auteursrechten:

De foto's in dit document zijn eigendom van Royal HaskoningDHV.



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding en achtergrond	5
1.2 Doelstelling	5
1.3 Proces	6
1.4 Leeswijzer	7
2. Toekomstbeeld 2040	8
2.1 Vier ontwikkelrichtingen	9
2.2 Werkwijze	10
3. Mobiliteitsbeleid	17
3.1 Herinrichten van de openbare ruimte	17
3.2 Faciliteren mobiliteitsdiensten	18
3.3 Sturen recreatief verkeer	19
3.4 Faciliteren schone brandstof	21
3.5 Risico gestuurd aanpakken verkeersveiligheid	22
3.6 Op orde brengen mobiliteitsnetwerken	23
3.7 Realiseren gedragsverandering	30
4. Integrale planvorming	31
4.1 Gebiedsvisie Valkenburg Oost	31
4.2 Gebiedsvisie Valkenburg West	33
5. Meerjaren Uitvoeringsprogramma	34
6. Bijlagen	40
Bijlage A. Trends en ontwikkelingen i.r.t. mobiliteit	40
Bijlage B. Voetgangersvoorzieningen	44
Bijlage C. Fietsvoorzieningen	46
Bijlage D. Goederenvervoer en landbouwverkeer	48
Bijlage E. Richtlijnen voor evenementen	50
Bijlage F. Overstromingen juli 2021	51
Bijlage H. Geraadpleegde documenten	52

1. Inleiding

Gelegen in het Zuid-Limburgse Heuvelland is de gemeente Valkenburg aan de Geul met het eeuwenoude en pittoreske stadje Valkenburg, een aantrekkelijke omgeving om te wonen, te ondernemen en te recreëren. De gemeente is de plek waar de ruim 16.000 inwoners wonen, werken, naar school gaan, zorgen, sporten en elkaar ontmoeten. Het vijf-sterrenlandschap, de gastvrijheid en de cultuurhistorische waarden worden enorm gewaardeerd door de vele toeristen en recreanten die jaarlijks de gemeente bezoeken. Uit onderzoek¹ blijkt ook dat 6 op de 10 inwoners het toerisme in de gemeente ondersteunt omdat het onder andere bijdraagt aan de werkgelegenheid en het op peil houden van de voorzieningen voor inwoners. Tegelijkertijd zorgt het toerisme er ook voor dat de leefbaarheid van kernen op momenten onder druk staat door de (verkeers)drukke die het toerisme met pieken met zich meebrengt. Hoe we dit "daily urban system"² van de gemeente aantrekkelijk bereikbaar houden is beschreven in dit Mobiliteitsplan 2022-2040.



¹ Bewonersonderzoek Toerisme Zuid-Limburg, Toerisme Vlaanderen, 2018

² Het Daily Urban System (DUS) is het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen (woon -werk, studie, sport etc.) zich afspelen.

1.1 Aanleiding en achtergrond

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Valkenburg aan de Geul uit 2012 sloot niet meer aan op de veranderende visie op mobiliteit in het algemeen en op ontwikkelingen in de regio in het bijzonder. Reden voor de gemeente Valkenburg aan de Geul om een nieuw Mobiliteitsplan op te stellen.

Mobiliteit is meer dan alleen het realiseren van veilige wegen, fiets- en voetpaden. Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de balans tussen een prettige leefomgeving voor inwoners, de veranderende en vergrijzende bevolking, de klimaatopgaven zoals hittestress en wateroverlast, bereikbaarheid van voorzieningen, toerisme en gedrag.

Naast een veranderende omgeving, volgen ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit elkaar snel op. Er is een duidelijke trend op het gebied van elektrisch rijden, zowel per auto als op de fiets. Nieuwe brandstoffen en nieuwe technieken bieden kansen voor het verbeteren van mobiliteit voor iedere inwoner en daarmee onze leefomgeving.

Voor de totstandkoming van dit nieuwe Mobiliteitsplan zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen:

- de klimaatopgave en de afspraken die hierover zijn gemaakt op nationaal, Europees en wereldniveau;
- demografische, technologische en economische ontwikkelingen die van invloed zijn op de manier waarop de gemeente met mobiliteit wilt omgaan;
- trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die kansen kunnen bieden (zie bijlage A);
- vooruitlopend op (invoering van) de Omgevingswet en de integrale aanpak waarin de wet voorziet, is het Mobiliteitsplan opgesteld vanuit een breder perspectief.
- de samenwerking van de regio Zuid-Limburg (gemeenten en provincie Limburg) welke sinds 2018 aan een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie en uitvoeringsagenda werken genaamd "Slim op weg naar morgen".

1.2 Doelstelling

De verplichting om als gemeente een mobiliteitsplan op te stellen komt voort uit de Planwet Verkeer en Vervoer. Het mobiliteitsplan geeft richting aan de door de gemeenteraad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer in de gemeente. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022 wordt de Planwet onderdeel van de Omgevingswet.

In het mobiliteitsplan van Valkenburg aan de Geul staat het behoud en het verbeteren van de mobiliteit in een veranderende omgeving centraal. Het mobiliteitsplan schetst een heldere visie op het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Valkenburg aan de Geul voor de komende jaren (2022 – 2040). Het plan is een richtinggevend, toetsingskader voor alle verkeer- en vervoersvraagstukken binnen de gemeente, nu en in de toekomst.

1.3 Proces

Het Mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul is middels een stapsgewijze aanpak en participatie tot stand gekomen.

Stap 1 – Inventarisatie en analyse

Met het oog op het opleveren van een integraal Mobiliteitsplan is in de eerste stap een uitgebreide inventarisatie en analyse uitgevoerd van verschillende strategische beleidsdocumenten om de kaders voor het Mobiliteitsplan te bepalen. Op basis van deze kaders zijn in verschillende bijeenkomsten de diverse stakeholders betrokken om hun beelden over de toekomst van mobiliteit in de gemeente te delen.

Stap 2 – Opstellen visie

Op basis van de inventarisatie en de verschillende bijeenkomsten is een visie op mobiliteit in Valkenburg aan de Geul opgesteld. Deze visie beschrijft de stip op de horizon: waar wil de gemeente zijn in 2040 op het gebied van mobiliteit? Deze visie, waarin vier ontwikkelrichtingen zijn benoemd, is in de raadsbijeenkomst van 8 juni 2020 vastgesteld.

Stap 3 – Opstellen beleid

Na vaststelling van de visie is het toekomstbeeld 2040 uitgewerkt in een 7-tal beleidslijnen. Hierin is beschreven op welke wijze de gemeente invulling gaat geven aan het realiseren van het gewenste toekomstbeeld.

Stap 4 – Opstellen Meerjaren Uitvoeringsprogramma

Op basis van de zeven beleidslijnen, huidige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente en de online inventarisatie is een praktisch en realistisch Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) opgesteld.

Raadplegen omgeving

De Omgevingswet ziet erop toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) beleidsplannen een vorm van participatie plaatsvindt. Het beoogde doel van deze participatie is op te halen wat er leeft onder inwoners en dit een plek geven en daarnaast het creëren van draagvlak voor het Mobiliteitsplan. Inwoners zijn betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan middels een aantal Mobiliteitscafé's. Ook vertegenwoordigers van belangenorganisaties, bedrijven, ondernemers en vervoerders zijn via een Mobiliteitscafé geraadpleegd. Daarnaast zijn inwoners geraadpleegd via een online consultatie. Om de integraliteit met andere beleidsvelden te borgen zijn er diverse overleggen gevoerd met een interne werkgroep. Daarnaast zijn de raadsleden vanaf de start van het proces betrokken in diverse bijeenkomsten.

Mobiliteitscafé's

Tijdens drie Mobiliteitscafé's in Vilt (12/11/2019), Schin op Geul (21/11/2019) en Valkenburg (4/11/2019) hebben inwoners mee kunnen denken over de toekomst van mobiliteit in de gemeente. Tijdens deze interactieve avonden zijn we met elkaar in gesprek gegaan over thema's als leefbaarheid, toerisme, veiligheid en duurzaamheid. De informatie uit deze bijeenkomsten hebben een plek gekregen in de Mobiliteitsvisie. In een aparte bijeenkomst is met de overige stakeholders eenzelfde gesprek gevoerd (5/11/2019).

Online consultatie

Vanwege COVID-19 kon een tweede ronde Mobiliteitscafé's helaas niet doorgaan. Om inwoners toch nog de mogelijkheid te geven om te benoemen wat zij belangrijk vinden dat de gemeente de komende jaren gaat aanpakken, is een online consultatie georganiseerd. Van 19 maart tot en met 11 april 2021 konden inwoners knelpunten en wensen aangeven voor een aantal onderwerpen. Deze consultatie heeft erin geresulteerd dat circa 125-150 inwoners 400 aandachtspunten binnen de gemeente Valkenburg aan de Geul hebben meegegeven voor het definitieve Mobiliteitsplan.

Interne werkgroep

Mobiliteit heeft grote raakvlakken met de fysieke leefomgeving en het sociaal domein. De interne werkgroep bestond daarom uit medewerkers van de gemeente vanuit verschillende vakdisciplines om de integraliteit tussen mobiliteit en andere beleidsvelden binnen de gemeente te borgen. In een aantal bijeenkomsten is de visie en de inhoud van het Mobiliteitsplan besproken zodat het plan aansluit op andere beleidsthema's. Ook heeft reeds wisselwerking tussen de beleidsvelden en de ontwikkelingen plaatsgevonden.

Raadsleden

In een aantal bijeenkomsten hebben ook raads- en commissieleden meegedacht over de toekomst van mobiliteit in de gemeente. Daarnaast zijn zij ook geïnformeerd over de opbrengsten van de Mobiliteitscafé's en de voortgang van het Mobiliteitsplan.

1.4 Leeswijzer

Het Mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul 2021-2040 bestaat uit een deel Visie Toekomstbeeld 2040 (hoofdstuk 2) hierin zijn de vier ontwikkelrichtingen beschreven waar de gemeente de komende jaren invulling aan geeft. Deze ontwikkelrichtingen zijn uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid (hoofdstuk 3) waarin in zeven beleidslijnen, is beschreven welke stappen de gemeente gaat nemen om de visie tot uitvoering te brengen.

2. Toekomstbeeld 2040

Op basis van overkoepelende opgaven, de brede integrale (beleids)inventarisatie en de input vanuit de omgeving en gebruikers van het mobiliteitssysteem is de gemeentelijke mobiliteitsvisie *Valkenburg aan de Geul – Aantrekkelijk bereikbaar* ontwikkeld.

Met aantrekkelijk bereikbaar wordt bedoeld dat de bereikbaarheid voldoet aan de gewenste kwaliteit van diegene die zich wil verplaatsen. In deze visie staat het bereikbaar houden van de gemeente centraal, zonder dat hierbij de aantrekkelijkheid om er te verblijven voor inwoners en bezoekers in het geding komt.

Deze visie verwoordt de ontwikkeling die de gemeente wil bewerkstelligen op het gebied van mobiliteit en is vertaald in vier ontwikkelrichtingen en visueel weergegeven in een toekomstbeeld (figuur 1).

1. CO2-neutraal
2. Sturen recreatief verkeer
3. Vergroten keuzevrijheid mobiliteit
4. Vergroten leefbaarheid en verkeersveiligheid



Figuur 1: visualisatie toekomstbeeld Mobiliteit

2.1 Vier ontwikkelrichtingen

In het Toekomstbeeld 2040 zijn de vier ontwikkelrichtingen te herkennen. Deze versterken elkaar. Om het toekomstbeeld concreter te maken, is voor elk van de vier ontwikkelrichtingen een doel geformuleerd. De vier ontwikkelrichtingen zijn nader uitgewerkt:

Ontwikkelrichting 1 - CO₂-neutraal

De ambitie zoals verwoord in het landelijke klimaatakkoord is een belangrijke basis voor de eerste ontwikkelrichting.

“Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.”

Klimaatakkoord – Den Haag – 28 juni 2019

De gemeente sluit aan bij de afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord en heeft daarmee als ambitie om in 2050 CO₂-neutraal te zijn. In Nederland wordt bijna een kwart van de emissie van CO₂ veroorzaakt door de sector verkeer en vervoer. Het wegverkeer is daarbij de grootste emissiebron (78%)³. Werken aan het verduurzamen van de mobiliteit is daarmee onvermijdelijk om aan de duurzaamheidsdoelstellingen (Global Goals) te voldoen. Deze ontwikkelrichting stimuleert duurzame mobiliteit door ruimte te bieden aan actieve en schone mobiliteit (fietsen en wandelen) en het verschonen van de (auto)mobiliteit.

Doel: In 2040 is de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer binnen de gemeente met 50% afgenomen ten opzichte van 2019.

Ontwikkelrichting 2 – Sturen recreatief verkeer

Jaarlijks bezoeken vele dag- en verblijfsrecreanten Valkenburg aan de Geul. De gemeente (en een groot deel van haar inwoners) wil dat Valkenburg aan de Geul een toeristische bestemming blijft. De bezoekers komen uit heel Nederland en Europa. De structurele toename van recreatief verkeer en de bijbehorende opgaven als verkeersdrukte (auto en fiets), parkeren en gedrag vragen om een gerichte aanpak. Met deze ontwikkelrichting wordt beoogd om de balans tussen leefbaarheid en toerisme te borgen en waar nodig te herstellen. We realiseren een flexibel mobiliteitssysteem, stimuleren andere vervoerkeuzes en sturen op verkeerstromen door het maken van heldere netwerkkeuzes.

Doel: In 2040 is een modal shift (verandering van vervoerwijzen) gerealiseerd van 10% van auto naar duurzame vervoerwijzen (OV, fiets, voet) voor bezoekers en recreanten.

³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/energie-en-milieu/milieuaspecten-van-verkeer-en-vervoer/categorie-milieuaspecten/kooldioxide>

Ontwikkelrichting 3 - Vergroten keuzevrijheid mobiliteit

Een groot deel van de verplaatsingen in Zuid-Limburg vindt met name plaats met de auto. Maar niet iedereen heeft een rijbewijs, is fysiek in staat om auto te reizen of beschikt over een auto (bewust of ongewenst). Om inwoners en bezoekers een andere keuze dan de auto te bieden, wordt binnen deze ontwikkelrichting ketenmobiliteit gefaciliteerd door de verschillende mobiliteitsnetwerken (OV, fiets, auto) beter op elkaar te laten aansluiten. Daarnaast worden actieve vormen van mobiliteit en het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd. Bij de herinrichting van de publieke ruimte wordt het STOMP-principe gehanteerd. Deze ontwikkelrichting is ondersteunend aan de andere drie ontwikkelrichtingen.

Doel: In 2040 is een modal shift (verandering van vervoerwijzen) gerealiseerd van 25% van auto naar duurzame vervoerwijzen (OV, fiets, voet) voor afstanden tot 15 km.

Ontwikkelrichting 4 – Vergroten leefbaarheid & verkeersveiligheid

Mobiliteit heeft effect op de leefbaarheid van woon- en verblijfsgebieden. Dat is zowel positief als negatief. Deze ontwikkelrichting richt zich op het verbeteren van de leefbaarheid door de publieke ruimte in woon- en verblijfsgebieden in te richten als verblijfsgebied en daarmee de overlast van mobiliteit (geluid, lucht, snelheid en ruimtegebruik) te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten. Ook het realiseren van meer veilige wandel- en fietsroutes dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid: de auto is niet meer de belangrijkste vervoersmodaliteit.

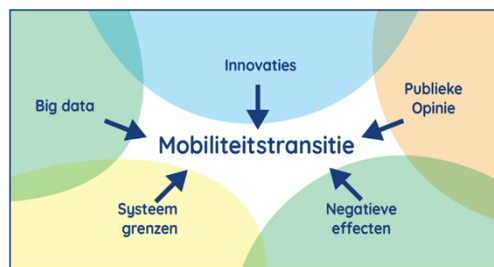
Doelen:

- In 2040 is de beleving van inwoners ten aanzien van leefbaarheid door verkeer en vervoer verbeterd ten opzichte van 2019.
- In 2040 is het aantal risicolocaties (grotere kans op verkeersongeval) verlaagd ten opzichte van 2019.

10

2.2 Werkwijze

De wijze waarop overheden en andere organisaties omgaan met mobiliteit, is in de afgelopen jaren sterk veranderd. De toenemende complexiteit van mobiliteit in relatie tot opgaven als klimaatverandering, krimp, inclusie, publieke opinie, gedrag en handhaving, negatieve effecten van mobiliteit, innovaties, afnemende publieke middelen en de belasting van de fysieke ruimte, vraagt om een andere aanpak.



Figuur 2: invloeden die de mobiliteitstransitie teweegbrengen

Deze veranderde aanpak wordt ook wel *mobilitiestransitie* genoemd. De mobiliteitstransitie zet in op een fundamentele verandering van de bestaande structuren, culturen en werkwijzen binnen het mobiliteitssysteem op de lange termijn. Het Rijksbeleid is daarop aangepast (zie

tabel 1). In deze paragraaf wordt toegelicht hoe de gemeente invulling geeft aan deze verandering.

Van	Naar
Verschillende modaliteiten	Eén samenhangend en samenwerkend mobiliteitssysteem
Focus op economie	Afweging op basis van effecten op bredere set aan maatschappelijke doelen
Aanbod gestuurd	Vraag gestuurd en data gedreven
Vastleggen voor de lange termijn	Flexibel, adaptief beleid
Focus op aanleg nieuwe infrastructuur	Focus op in stand houden en optimale benutting van infrastructuur
One size fits all	Differentiatie naar type gebied
Afzonderlijke projecten	Gebieds- en corridorgerichte aanpak

Tabel 1 - De mobiliteitstransitie heeft gevolgen voor het mobiliteitsbeleid (bron: Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

De gemeente Valkenburg aan de Geul gaat de mobiliteitsopgaven slim aanpakken waarbij op zoek wordt gegaan naar een nieuwe balans tussen collectieve ambities en opgaven als klimaat, leefbaarheid en inclusie en individuele wensen van eindgebruikers (de inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven). Daarvoor zal de gemeente de beperkte publieke middelen op een efficiënte en verantwoorde wijze inzetten.

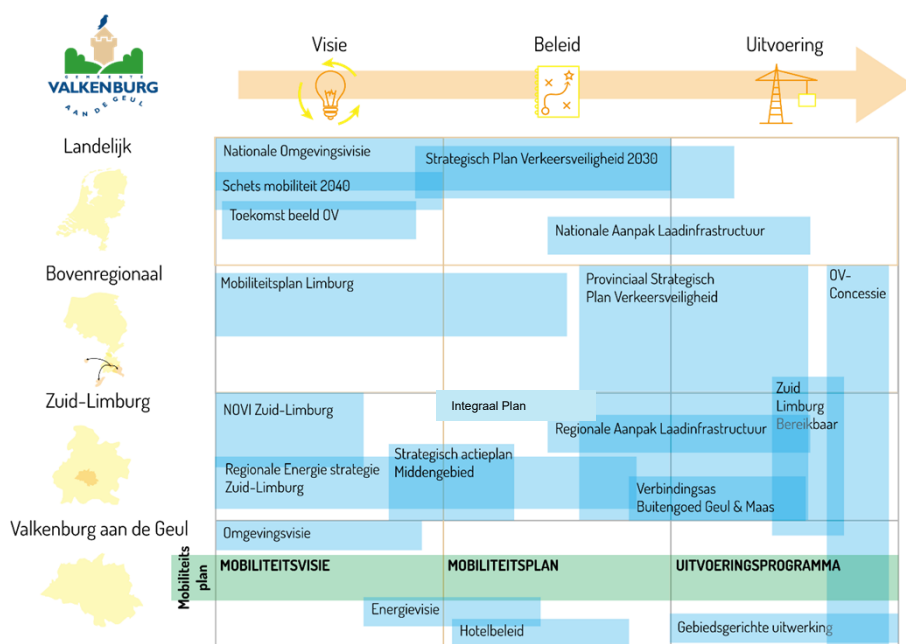
De verschuiving in het beleid en de uitvoering daarvan vereist integraliteit, samenwerking en flexibiliteit om succes te oogsten. In deze paragraaf is beschreven hoe de gemeente Valkenburg aan de Geul het geschetste Toekomstbeeld 2040 gaat realiseren.



Mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul

Integrale aanpak

Een belangrijk uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan is dat naar de huidige verwachting op 1 juli 2022 de Omgevingswet in werking treedt. Deze wet voorziet in een integrale aanpak van (beleids)plannen in het fysieke domein, waaronder mobiliteit. Het Mobiliteitsplan eist een integrale benadering van (fysieke) opgaven waaraan mobiliteit een bijdrage kan leveren of welke impact hebben op welke vorm van mobiliteit dan ook. In onderstaand schema (figuur 3) is deze samenhang tussen mobiliteitsbeleid en andere beleidsvelden weergegeven.



Figuur 3: overzicht samenhang beleidsdocumenten en Mobiliteitsbeleid

Concreet betekent deze integrale aanpak dat mobiliteit als onderdeel van de fysieke omgeving vanaf de start deel uitmaakt van ruimtelijke ontwikkelingen, plannen en projecten. Dit Mobiliteitsplan is daarbij het kader. De eerste voorbeelden hiervan zijn de gebiedsvisies Berg, Valkenburg Oost en West en overige projecten zoals de herinrichting van de Verbindingsas Houthem-Strabeek, diverse hotelontwikkelingen en herbestemmingen en het herstelplan overstroming. Daarnaast heeft de verkoop van openbare gronden aan derden veelal effect op mobiliteitsbeleid en daarmee op het bereiken van de hier beschreven doelstellingen. Er dient dus altijd een integrale afweging te worden gemaakt waarbij de effecten op mobiliteit onderzocht worden.

Bij het opstellen van andere beleids- en beheerplannen wordt gezorgd voor het borgen van de integraliteit. Zo is het Parkeerbeleidsplan⁴ een nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan voor het onderdeel parkeren. Ook bij het nog op te stellen integraal plan wegconstructies wordt vanuit meerdere invalshoeken⁵ bekeken op welke wijze de openbare ruimte kan worden heringericht conform de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan. De verduurzaming van de mobiliteit is een thema dat in coproductie met het beleidsveld duurzaamheid wordt uitgevoerd zodat de juiste condities kunnen worden geschapen voor het verduurzamen van de mobiliteit. Het opstellen van een laadpaalstrategie is hiervan een voorbeeld.

Een onderdeel dat specifiek voor Valkenburg aan de Geul erg belangrijk is, zijn evenementen. Evenementen brengen veelal een grote stroom bezoekers met zich mee die in goede banen moet worden geleid. Daarom is het bij de organisatie van een evenement belangrijk dat mobiliteit als thema vanaf het eerste begin is betrokken. In paragraaf 3.3 wordt hier verder op in gegaan.

Binnen deze kaders is zeker ook ruimte om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. Zo kan de gemeente flexibel inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op initiatieven en bijdragen van partners die bijdragen aan duurzamere mobiliteit zoals bijvoorbeeld het initiatief om de A79 te transformeren tot een energie-opwekkende fiets-autoweg van de toekomst.

Samenwerking en coördineren

Uitvoering geven aan het Mobiliteitsplan is een complexe opgave. Dat kan de gemeente niet alleen. Daarom worden andere organisaties, buurgemeenten, partners en inwoners gevraagd om een bijdrage te leveren.

Bij de aanpak van mobiliteitsopgaven wordt gekeken naar de gemeentelijke verantwoordelijkheid en wordt er gezocht naar samenwerking in de gedeelde verantwoordelijkheid: met buurgemeenten en de Provincie Limburg ten aanzien van opgaven die gemeentegrensoverschrijdend zijn, met de concessieverlener en -houder als het gaat over het openbaar vervoer, met vervoeraanbieders om het mobiliteitsaanbod te vergroten en met kennisinstellingen en belangenorganisaties, onderwijsinstellingen en ondernemers om te zorgen voor uitvoering en draagvlak. Daarbij wordt gestreefd naar win-win en wordt er gewerkt aan het creëren van een gezamenlijke oplossing die meerwaarde biedt doordat het resultaat tegemoetkomt aan de meeste individuele belangen binnen de kaders van het Mobiliteitsplan.

In de samenwerking heeft de gemeente een regisserende rol om partijen met elkaar te verbinden, om uitvoering te geven aan het Mobiliteitsplan en om flexibel in te spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen.

Een concrete invulling hiervan is de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg waarin samen met de 15 andere Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg wordt gewerkt aan gemeenschappelijke regionale en landelijke mobiliteitsambities, zoals de krachtenbundeling

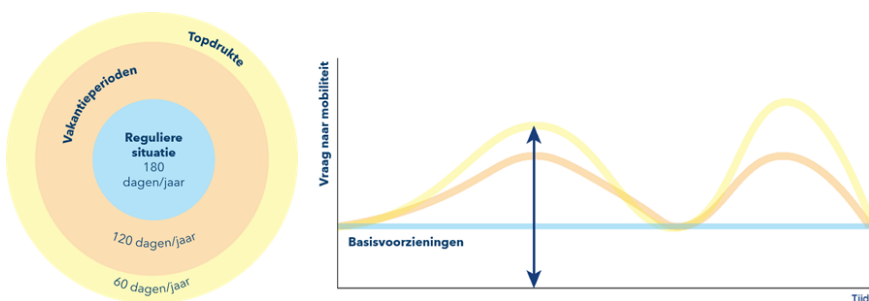
⁴ Het parkeerbeleidsplan beschrijft de ambitie voor de functie parkeren en de organisatie daarvan binnen het mobiliteitssysteem voor de komende jaren. Parkeren wordt als instrument ingezet om het gebruik van (auto)mobiliteit te sturen.

⁵ Aanpak wordt bekeken vanuit rioleringen (onderhoud/vervangingswerkzaamheden), mobiliteit, veiligheid en kwaliteitsslag (gewenste opwaardering openbare ruimte en ander materiaalgebruik).

Smart Mobility⁶, uitwerking Strategische Plan Verkeersveiligheid⁷ maar ook de regionale aanpak van de wegcategorisering. Daarnaast wordt er samengewerkt aan het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig regionaal utilitair fietsnetwerk als onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets⁸.

Realiseren flexibel mobiliteitssysteem

Vanwege haar profiel als toeristische bestemming en evenementengemeente fluctueert het aanbod van verkeer gedurende het jaar sterk binnen de gemeente Valkenburg aan de Geul.



Figuur 4: schematische fluctuatie verdeling verkeersdruk per jaar in de gemeente

In bovenstaande afbeelding is schematisch weergegeven hoe de vraag naar mobiliteit gedurende het jaar verandert. Een deel van het jaar bestaat de vraag naar mobiliteit uit lokale en regionale verplaatsingen van inwoners ten behoeve van werken, winkelen, naar school gaan en recreëren. Dit geldt niet alleen voor inwoners van de gemeente, maar ook voor inwoners uit de aanliggende gemeenten vanwege de centrale ligging in het Heuvelland en de aansluiting op de hoofdroutes (auto en openbaar vervoer).

In bepaalde perioden in het jaar komen de verplaatsingsbehoeften erbij van bezoekers aan de regio. Bezoekers die in de regio overnachten en hier recreëren, maar ook bezoekers die hier maar één dagje zijn (veelal inwoners van de omliggende regio's). Dit zijn de drukkere vakantieperiodes tussen maart en september. De topdrukke tijdens zomervakantie (bouwvak) en tijdens evenementen zorgt voor een piekbelasting van het mobiliteitssysteem.

De natuur en cultuurhistorie bepalen in belangrijke mate de wegenstructuur. Van oudsher kruisen de belangrijkste wegen de dorpen. De vier hoofdroutes (Broekhem-Beekstraat, Nieuweweg-Emmaberg, N590 (Berg en Terblijt) en N595 (Schin op Geul) komen in een lus rondom het centrum van Valkenburg samen. Deze lus is geen volwaardige centrumring waardoor men geen rondje rondom het centrum kan rijden. In de drukke perioden (tijdens

⁶ Krachtenbundeling Smart Mobility: is een landelijke samenwerking waarbij overheden de randvoorwaarden creëren om beschikbare technologie in de praktijk toe te passen zodat reizigers en vervoerders hier maximaal van kunnen profiteren en duurzamere keuzes kunnen maken.

⁷ Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een landelijke aanpak van verkeersveiligheidsbeleid

⁸ Nationaal Toekomstbeeld Fiets richt zich op nieuwe fietsinfrastructuur en op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur.

vakanties en evenementen) is de huidige infrastructuur niet toereikend om het verkeer goed te verwerken. In de dalperiode kan het verkeer goed verwerkt worden.

De centrale ligging, de doorkruising van de hoofroutes door kernen en woongebieden, de fluctuatie van het verkeersaanbod en het kunnen functioneren als belangrijke evenementen bestemming, maakt dat de gemeente op een slimme en efficiënte wijze moet omgaan met mobiliteit. De basis van het mobiliteitssysteem, dat gericht is op alle vervoerwijzen, moet op orde zijn. Daarbovenop worden flexibele maatregelen getroffen om met fluctuaties in vraag en aanbod mee te bewegen. Zo werkt de gemeente aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en blijft Valkenburg aan de Geul aantrekkelijk bereikbaar voor haar inwoners, werknemers en bezoekers uit de regio, gedurende het hele jaar.

Ruimte bieden aan innovatie

Innovatie staat aan de basis van nieuwe oplossingen voor grote maatschappelijke opgaven. Er bestaan reeds diverse mobiliteitsvormen en -initiatieven die een bijdrage leveren aan de ambitie om mobiliteit te verduurzamen, maar het is nu nog niet bekend welke innovaties er de komende jaren gaan komen. De gemeente Valkenburg aan de Geul staat daarom open voor duurzame innovaties die een bijdrage kunnen leveren aan het Toekomstbeeld 2040.

Het Mobiliteitsplan is adaptief en flexibel opgesteld zodat in de komende jaren invulling gegeven kan worden aan innovatie. Door innovatieve toepassingen te gebruiken voor bestaande problemen kunnen effectieve oplossingen worden gevonden. Innovatie is geen doel op zich, maar is een middel om de complexe opgaven waar de gemeente voor staat aan te pakken.



Monitoring en evaluatie

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt zowel kwantitatief als kwalitatief gemonitord om de investeringen en inspanningen te toetsen en om tijdig bij te kunnen sturen. Voor de kwantitatieve informatie wordt gebruik gemaakt van bestaande databronnen en dashboards als VIAstat, klimaatmonitor en het SPV (www.verkeersveiligheidsmonitor.nl). Ook Zuid-Limburg Bereikbaar maakt het effect van haar activiteiten op het gebied van Smart Mobility voor de gemeenten inzichtelijk.

Naast de kwantitatieve informatie die reeds beschikbaar is, is ook meer en betere data nodig over het gebruik van het mobiliteitsnetwerk om te kunnen sturen. Het gaat om gegevens als verkeerstellingen per periode van gemotoriseerd verkeer en fietsers, snelheden, (fiets)parkeren en vergunningen.

Ook kwalitatieve informatie over de ervaring van inwoners en bezoekers van de mobiliteit in Valkenburg aan de Geul is belangrijk. Deze informatie kan verkregen worden door een driejaarlijks onderzoek naar bijvoorbeeld de waardering van het fietsnetwerk, de ervaren overlast of het gebruik van nieuwe voorzieningen zoals deelfietsen. In deze onderzoeken stellen we de mens centraal en geven informatie over de wijze waarop de gemeente inwoners en bezoekers ten aanzien van mobiliteit kunnen worden gestimuleerd om duurzamer te reizen. Een dergelijk onderzoek kan ook deel uitmaken van (bestaande of gewenste) gemeentebrede onderzoeken.

Specifiek zijn voor de vier ontwikkelrichtingen de volgende indicatoren relevant:

- CO₂-uitstoot. De organisatie Emissieregistratie maakt inzichtelijk wat de uitstoot van verontreinigende stoffen naar lucht, water en bodem is. Dit doen zij ook voor CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer. De gemeente hoeft hiervoor geen aanvullend onderzoek te doen. Op o.a. klimaatmonitor.databank.nl is deze informatie te vinden.
- Modal shift: twee jaarlijks wordt er door het CBS onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag in Nederland (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)). Omdat de steekproef in kleinere gemeenten zoals Valkenburg aan de Geul onvoldoende is om representatief te zijn, kan de gemeente het CBS verzoeken om de steekproef in de gemeente te verhogen. De gemeente zal hiervoor moeten betalen.
- Beleving: zoals hierboven beschreven over het verzamelen van kwalitatieve informatie.
- Risicolocaties: in 2021 is een risicoanalyse naar verkeersveiligheid uitgevoerd in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Twee jaarlijks wordt deze analyse opnieuw uitgevoerd.

Voor het monitoren van de benodigde lokale effecten zoals hierboven beschreven, is budget opgenomen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP).

3. Mobiliteitsbeleid

In dit hoofdstuk zijn de vier ontwikkelrichtingen uitgewerkt in zeven beleidslijnen. De beleidslijnen geven weer wat de gemeente gaat doen om het Toekomstbeeld 2040 te realiseren.

De relatie tussen de ontwikkelrichtingen en de beleidslijnen is weergegeven in onderstaande tabel.

	CO ₂ -neutraal	Sturen recreatief verkeer	Vergroten keuzevrijheid	Leefbaarheid & verkeersveiligheid
Herinrichten van de openbare ruimte	x	x	x	x
Faciliteren deelmobiliteit		x	x	
Sturen recreatief verkeer		x		x
Faciliteren schone brandstof	x			
Risico gestuurd aanpakken verkeersveiligheid				x
Op orde brengen mobiliteitsnetwerk		x		x
Realiseren gedragsverandering	x	x	x	x

Tabel 2: relatie beleidslijnen en ontwikkelrichtingen

3.1 Herinrichten van de openbare ruimte

De meest duurzame vormen van mobiliteit zijn wandelen en fietsen. Door het toepassen van het STOMP-ontwerpprincipe wordt aan deze vervoerswijzen meer "eigen" ruimte gegeven en wordt duurzame mobiliteit verder gestimuleerd. Het autoluwe centrum is hier een voorbeeld van. Het is een principe waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (wandelen), Trappen (fietsen), Openbaar en sociaal vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto en parkeren. Bij herinrichting- en reconstructieprojecten van woon- en/of verblijfsgebieden wordt STOMP op maat toegepast: binnen de openbare ruimte wordt nadrukkelijk ruimte geboden voor wandelen en fietsen om deze wijzen van vervoer aantrekkelijker te maken. Hierbij hoort ook het op orde brengen van voorzieningen zoals toegankelijke wandelpaden, veilige (bewaakte) fietsenstallingsvoorzieningen, laadinfrastructuur en rustgelegenheden.

Specifiek voor voetgangers geldt dat wandelroutes voldoen aan de eisen van toegankelijkheid en dat routes logisch en aantrekkelijk zijn (zie ook bijlage B). Met name goede wandelroutes binnen de bebouwde kom naar voorzieningen zoals winkels, onderwijs en toeristische trekpleisters dragen bij aan het aantrekkelijker maken van wandelen. Buiten de bebouwde kom zijn soms voorzieningen nodig om het netwerk voor de wandelaar veiliger te maken en deze kennen een ander kwaliteitsniveau ten aanzien van toegankelijkheid. Een ommetje kunnen maken draagt bij aan de leefbaarheid van de kernen.



Figuur 5: Metrominuto Pontevedra - De stad Pontevedra, Spanje is een wandelvriendelijke gemeente. De gemeente heeft een kaart ontwikkeld waar de wandelafstanden op zijn aangegeven.

Bij vergunningverlening en gebiedsontwikkelingen worden kaders vanuit het Mobiliteitsplan meegegeven zodat het STOMP-principe gemeente breed wordt toegepast.

Het functioneren van het autoluwe centrum en dan met name het systeem en het gebruik ervan wordt geëvalueerd.

3.2 Faciliteren mobiliteitsdiensten

De opkomst van mobiliteitsdiensten (ook wel deelmobiliteit genoemd) past in de bredere maatschappelijke trend van 'bezit' naar 'gebruik'. Gebruikers van deelmobiliteit hoeven geen grote voorinvestering te doen in de vorm van de aanschaf van een eigen auto of zijn door de aanwezigheid van deelmobiliteit flexibeler in het maken van keuzes voor vervoer. Deelmobiliteit biedt kansen voor het verbeteren van vraag gestuurde mobiliteit in landelijke kernen. Juist op die locaties waar het openbaar vervoer beperkt aanwezig is, kan een deelauto of -fiets voorzien in vervoersbehoeften. Daarnaast bieden deelfietsen een mogelijkheid voor bezoekers en toeristen om de omgeving te ontdekken.

Het succes van deelmobiliteit wordt niet bepaald door de technische oplossing (het vervoermiddel) maar is mede afhankelijk van ruimtelijke factoren en het (beoogde) gedrag en behoefte van eindgebruikers. Veel inwoners van de gemeente Valkenburg aan de Geul zijn (nog) niet bekend met deelmobiliteit. Daarom wordt uitgegaan van een groeimodel. Door te starten met deelfietsen op de OV-hubs zoals de stations Valkenburg, Schin op Geul en Houthem-St Gerlach, als onderdeel van de P+R's en bij de belangrijkste (toeristische) voorzieningen, kan een netwerk worden opgebouwd en kunnen inwoners en bezoekers kennis maken met het systeem.

Er zijn inmiddels meerdere aanbieders van MaaS-apps⁹ die het gebruik van verschillende deel-mobiliteitsdiensten ondersteunen.

De gemeente gaat onderzoeken hoe haar deelauto's en deelfietsen beschikbaar gesteld kunnen worden aan inwoners. Om het aanbod van deelauto-aanbieders in de toekomst te

⁹ Een MaaSapp is een digitale dienst die toegang geeft tot alle vormen van vervoer, op basis van individuele behoeftes. Met een dergelijke app kan men een reis plannen, boeken en betalen. MaaS staat voor Mobility as a Service.

uniformeren zet de gemeente in op samenwerking met de overheidscoöperatie ServiceHuis Parkeren en Verblijven om te komen tot één certificaat.

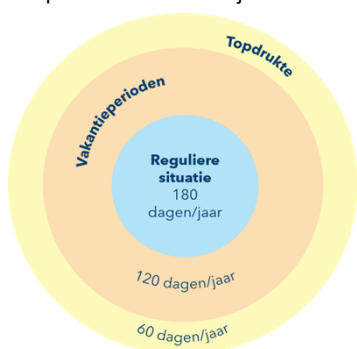
Het realiseren van deelmobiliteitslocaties is een gezamenlijke ambitie van de regio Zuid-Limburg. Door hier samen in op te trekken, wordt beoogd om een regio brede dekking van deelmobiliteitsaanbieders te realiseren.

3.3 Sturen recreatief verkeer

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 kent de gemeente Valkenburg aan de Geul fluctuaties in het verkeersaanbod. Het toenemende recreatieve verkeer (met name dagrecreatie) raakt op piekmomenten steeds vaker de grenzen van het kwetsbare Heuvelland. Op momenten worden deze grenzen overschreden. Verdere groei van het verkeer leidt tot aantasting van het basiskapitaal van het unieke Limburgse Heuvellandschap en tot afname van de leefbaarheid voor inwoners. Het mobiliteitsbeleid is er daarom op gericht om de pieken in het (gemotoriseerd) dagrecreatief verkeer terug te dringen.

Hernieuwde aandacht voor verkeers- en mobiliteitsmanagement

Tijdens topdrukte bij evenementen wordt ingezet op (dynamisch) verkeersmanagement¹⁰ om daarmee de bezoekersstromen te sturen, zoals Valkenburg Kerststad en de Amstel Gold Race. Tijdens deze periodes is het faciliteren en sturen van het verkeer met inzet van dynamisch verkeersmanagement binnen de gemeente (en regio) nodig. Op deze manier wordt verkeersoverlast zo veel mogelijk voorkomen en blijft de gemeente met deze professionele aanpak een aantrekkelijke locatie voor het organiseren en beleven van evenementen.



Figuur 6: schematische verdeling verkeersdruk per jaar

Mobiliteitsmanagement houdt in dat men de wijze van vervoer van de bezoeker dusdanig beïnvloedt dat de druk op het mobiliteitssysteem bij drukte afneemt. Er wordt ingezet op het stimuleren van bezoekers aan de evenementen om gebruik te maken van wandelen, de fiets of het openbaar vervoer door o.a. tijdelijke fietsparkeervoorzieningen te realiseren, de aanduiding van wandel- en fietsroutes te verbeteren, combitickets voor het openbaar vervoer en duidelijke communicatie over mobiliteit als onderdeel van de evenementencommunicatie aan te bieden.

Per evenement wordt dan ook (afhankelijk van de omvang) een evenementenplan mobiliteit opgesteld waarin verkeers- en mobiliteitsmanagement¹¹ maatregelen zijn beschreven.

¹⁰ Verkeersmanagement is het beïnvloeden van wegverkeer naar tijd en plaats en gaat o.a. over routekeuze, tijdstip en rijgedrag. Dynamisch verkeersmanagement gaat over geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren.

¹¹ Mobiliteitsmanagement richt zich op het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze van personen. Deze vindt plaats voordat iemand start met zijn reis en dus nog niet op de weg zit.

Onderzoek naar realisatie P+R

Om de druk van het autoverkeer in de *vakantieperioden* en tijdens *topdrukke* in en rondom het centrum van Valkenburg te verlagen, wordt onderzocht hoe Park+Ride locaties kunnen worden aangelegd. Het doel van de aanleg van deze locaties buiten het centrum is dat bezoekers met een langere verblijfsduur op een veilige locatie kunnen parkeren en dat er in het centrum ruimte blijft voor kortparkeerders en vergunninghouders en dat er ruimte is en blijft om de verblijfskwaliteit te borgen.

Belangrijk onderdeel bij de aanleg van P+R locaties is dat er een goede verbinding is met het centrum van Valkenburg (het natransport). Dit kan door middel van een ontsluiting via duidelijke en veilige wandel- en fietsroutes, door het aanbieden van een deelfietssysteem of andere deelvervoermiddelen of doordat de P+R is gelegen aan een bestaande openbaar vervoer verbinding. Tijdens *topdrukke bij evenementen* kan het natransport vanaf de P+R mogelijk worden aangevuld met extra busvervoer en op termijn wellicht autonoom pendelvervoer.

Rondom het centrum van Valkenburg is de inrichting van vier P+R's beoogd op de locaties: Nieuweweg, Beekstraat, P Geulpark en P Cauberg. Een haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen welke kosten en baten de P+R's hebben, mede in relatie tot de uitwerking van de gebiedsvisies (zie hoofdstuk 4).

Veiligheid fiets- en wandelroutes

Inwoners ervaren in bepaalde gebieden overlast van groepen wielrenners, recreatieve fietsers en mountainbikers. Daarnaast ontstaan er regelmatig onveilige situaties tussen fietsers en wandelaars (en soms ook dieren) daar waar men samen van de beschikbare ruimte gebruik maakt. Het aantal recreatieve en sportieve fiets- en wandelroutes is talloos en tegelijkertijd maken veel recreatieve fietsers gebruik één fietsknooppuntenroute door Valkenburg en Ingendael. Deze verkeersdruk heeft negatieve gevolgen voor de beleving en de veiligheid bij het gebruik van de wegen en paden, met name in het buitengebied.

In de nabije toekomst gaat de gemeente als onderdeel van het Novi-gebied een toeristische visie opstellen die ook aandacht geeft aan de leefbaarheid en het verlagen van de drukte danwel spreiden van de drukte en hierbij de visie op de recreatieve routestructuren en de vraag wat willen we waar en waar niet. Om de verschillende fietsstromen beter te reguleren zet de gemeente in op het uitbreiden van het fietsknooppuntenrouten netwerk. Ook werkt zij met andere gemeenten in de regio en Visit Zuid-Limburg aan het realiseren van een nieuw Knopenlopen wandelnetwerk Zuid-Limburg¹² Bij de ontwikkeling wordt ook zoveel mogelijk gekeken naar het waar mogelijk ontvlechten van de fiets- en wandelroutes.

Daar waar ontvlechting niet mogelijk is zoeken we integraal naar een veilige oplossing. Voor het in goede banen leiden van recreatieve voetgangers en fietsers in het buitengebied, wordt een integrale aanpak gehanteerd waarbij met verschillende partijen (natuur en landschap, Samen Sterk in Limburg¹³, toerisme en verkeer) wordt gezorgd dat wandelaars en fietsers het landschap, de natuur en elkaar respecteren.

3.4 Faciliteren schone brandstof

21

Soms zijn verplaatsingen met de auto onvermijdelijk. Deze vorm van mobiliteit dient verschoond te worden. Mede vanuit de ambities zoals geformuleerd in het Actieplan Middengebied Zuid-Limburg - de eerste emissie loze regio van Nederland voor toeristisch verkeer te kunnen worden- en de gemeentelijke Energievisie faciliteert de gemeente het gebruik van duurzame brandstoffen door te zorgen voor voldoende aanbod van laadpalen voor 2025 voor zowel bewoners als bezoekers. Het faciliteren van laden moet zo eenvoudig mogelijk zijn zodat inwoners, ondernemers en organisaties gestimuleerd worden om een overstap te maken naar duurzame brandstoffen.

Daarnaast wordt ook de duurzame logistiek gestimuleerd door samen met ondernemers in het autoluwe centrum van Valkenburg te werken aan het verder realiseren van een aantrekkelijk verblijfsgebied zonder uitstoot (Zero Emissie zone). Dit is niet alleen een investering in het realiseren van een aantrekkelijker verblijfsklimaat voor inwoners, bezoekers en toeristen, maar draagt tevens bij aan maatschappelijke opgaven op het gebied van milieu (verbeterde luchtkwaliteit), klimaat, verkeersveiligheid en toerisme¹⁴. Om te komen tot een gedragen

¹² Knopen Lopen is een initiatief van Zuid-Limburgse ondernemers en gemeenten om een nieuw wandelnetwerk te realiseren. Op 18 maart 2021 tekenden de gemeenten een convenant, met steun van de provincie Limburg.

¹³ Samen Sterk in Limburg (SSiL) is een brede handhavingssamenwerking in het buitengebied. De samenwerking wordt gevormd door 39 partijen met als doel misstanden in het buitengebied van Limburg effectief te kunnen aanpakken.

¹⁴ In de Visie Vrijtijdseconomie Zuid-Limburg wordt vermeld dat Zuid-Limburg op weg is om gecertificeerde Green Destination te worden. Een Green Destination is een gebied waar gestreefd wordt naar "verantwoord toerisme": voor de wijze waarop zij omgaan met leefbaarheid van de streek, milieu, klimaat en erfgoed en de kwaliteit van het toeristisch aanbod.

invoering van een zero emissiezone is een integrale aanpak met uitgebreide participatie en bijdragen van ondernemer en inwoners van groot belang.

Goed voorbeeld doet goed volgen: de gemeente neemt het initiatief om bij de aanschaf van nieuwe voertuigen alleen duurzame alternatieven te overwegen. Ook bij ruimtelijke ontwikkelingen stimuleert de gemeente ontwikkelaars om het faciliteren van duurzame brandstoffen mee te nemen in de planontwikkeling.

3.5 Risico gestuurd aanpakken verkeersveiligheid

Met de invoering van het programma Duurzaam Veilig eind jaren negentig is het aantal verkeersslachtoffers in Nederland drastisch gedaald. Helaas is er de laatste jaren weer een kentering in het aantal verkeersslachtoffers te zien. Daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke organisaties het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. SPV is een risico gestuurde aanpak: er wordt niet alleen gekeken naar ongeval locaties, maar er wordt binnen het gehele mobiliteitsstelsel gekeken naar de grootste risico's zoals: waar verplaatsen zich de meeste verkeersdeelnemers? Waar rijden kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en schoolgaande kinderen en waar is de infrastructuur nog niet veilig ingericht? En waar zijn grote verschillen in snelheid tussen weggebruikers?

In vergelijking met andere gemeenten in de regio vallen er in de gemeente Valkenburg aan de Geul relatief veel slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers (wandelaars en fietsers) en inzittenden van personenauto's, dit kan te maken hebben met het aandeel bezoekers echter dit is niet te achterhalen. Om te bepalen waar zich onveilige situaties in de gemeente (zouden kunnen) voordoen, is een (regionale) risicoanalyse (vanuit SPV) uitgevoerd. Om het aandeel risicolocaties uit deze analyse te reduceren is de aanpak van de knelpunten opgenomen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP). Hiervoor zoeken we de integraliteit en de werk-met-werk maken aanpak door met andere projecten de combinatie te zoeken.

Ook heeft risicoanalyse geresulteerd in een vastgestelde uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Limburg. In deze uitvoeringsagenda zijn zowel kwetsbare als onervaren verkeersdeelnemers als prioriteit benoemd bij de aanpak voor het verbeteren van verkeersveiligheid. Voor het stimuleren van verkeersveilig gedrag is het belangrijk dat verkeersdeelnemers permanente en structurele verkeerseducatie krijgen. Een belangrijke doelgroep hierin zijn de leerlingen van het basis- en voortgezet onderwijs. De gemeente heeft voor de uitvoering van het verkeerseducatiebeleid een samenwerkovereenkomst gesloten. Scholen die meedoen worden een verkeersactieve school (voormalig VeBo). De provincie verstrekt subsidie hiervoor.

De gemeente werkt in regionaal verband ook samen in het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVP) gericht op verkeerseducatie aan andere risicogroepen (zoals ouderen), het beïnvloeden en verbeteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit.

Inzet Burgerkracht

Naast de risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid door de gemeente, kunnen ook inwoners een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In het kader van burgerparticipatie kunnen kernen via bureau Burgerkracht een eigen budget krijgen om verkeersonveilige situaties te verbeteren. Met deze aanpak krijgen inwoners zicht op de

afwegingen die gemaakt moeten worden ten aanzien van veiligheid en voelen ze zich meer verantwoordelijk voor hun eigen mobiliteitsgedrag.

3.6 Op orde brengen mobiliteitsnetwerken

Om het Toekomstbeeld 2040 te kunnen realiseren, is het een voorwaarde dat de verschillende mobiliteitsnetwerken op orde zijn of worden gebracht. Er wordt daarbij meer ruimte geboden aan wandelaars en fietsers. De capaciteit van het huidige gemotoriseerde verkeer wordt behouden en er wordt gewerkt aan het verlagen van de intensiteit tijdens de drukke perioden. Het aantrekkelijk bereikbaar houden van de gemeente staat bij het op orde brengen van de mobiliteitsnetwerken centraal. In deze paragraaf zijn de netwerken voor wandelaars en fietsers beschreven. Daarnaast wordt specifiek ingegaan op de aanpak van de weginrichting en hubs.

Wandelen

Om het wandelen verder te stimuleren ligt de focus op het realiseren van veilige en toegankelijke voetgangersvoorzieningen binnen de bebouwde kom naar voorzieningen zoals in de centra, rondom scholen en naar openbaar vervoer hubs. Op drukke locaties waar veel gewandeld en gefietst wordt, is het streven om beide stromen zoveel mogelijk te ontvlechten.

Voor de inrichting van de utilitaire wandelinfrastructuur worden de richtlijnen voor voetgangers in het CROW ASVV2021 gehanteerd en wordt voldaan aan de toegankelijkheidseisen¹⁵, al is het vanwege de aanwezigheid van o.a. bebouwing, wegenstructuur en hoogteverschillen niet altijd mogelijk om hieraan te voldoen. Wanneer niet kan worden voldaan aan de richtlijnen, wordt onderzocht welke alternatieve routes er mogelijk zijn, passend binnen de uitgangspunten en binnen de factoren die van invloed zijn op de acceptatie van de loopafstand.

23

Fietsen

De fiets en/of e-bike is een gezonde manier om over relatief korte afstanden (5-15 km) van A naar B te komen, zelfs in een heuvelachtige omgeving. De speedpedelec¹⁶ is zelfs voor afstanden tot 30 kilometer een gezond alternatief voor de auto. Valkenburg aan de Geul is gebaat bij goede en veilige fietsverbindingen zodat er optimaal ruimte kan worden gegeven aan deze vorm van verplaatsen. Zeker met de e-bike en speedpedelec liggen er kansen om het fietsgebruik te bevorderen.

De belangrijkste actie is het ontwikkelen van een duidelijk, aantrekkelijk fietsnetwerk met minder knelpunten en het ontwerpen van een fietsvriendelijke infrastructuur (zie bijlage C). De eerste stap hierin is het aanwijzen van een gemeentelijk fietsnetwerk dat aansluit op het regionale fietsnetwerk Zuid-Limburg en waarmee elke kern en dorps hart is verbonden.

Bijzondere aandacht bij het aanwijzen van een gemeentelijk fietsnetwerk gaat uit naar schoolthuisroutes. Door het sluiten en/of fuseren van (basis)scholen ontstaan er nieuwe schoolthuisroutes. Deze routes maken integraal deel uit van het (utilitair) fietsnetwerk. Zo is de Geulweg een drukke fietsstraat (Stella Maris) waar het autoverkeer te gast is (en ook gewandeld wordt). Ook de route door het Ingendael vanuit Valkenburg naar Meerssen is een

Commentaar [DB1]: Ik mis het plaatje fietsnetwerk?

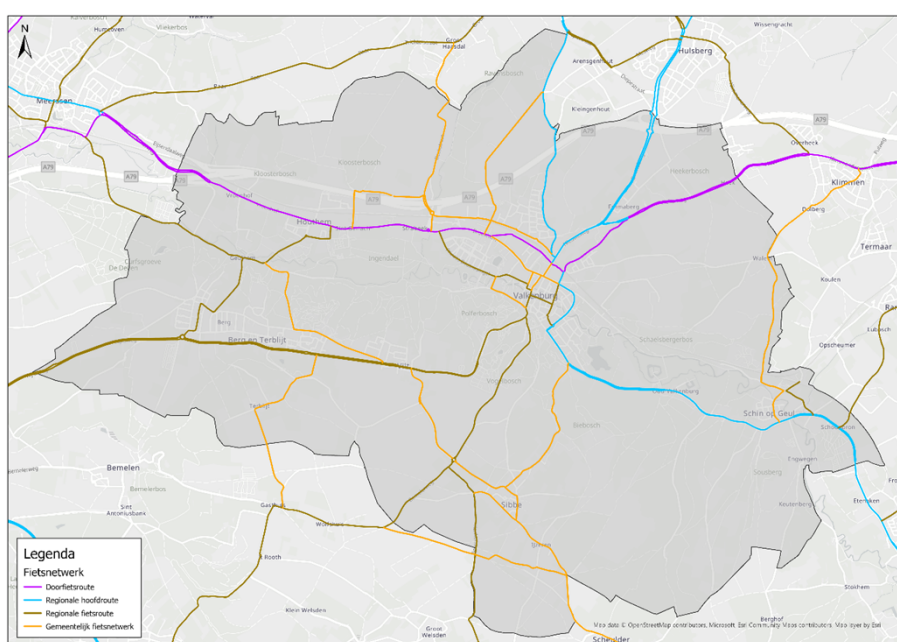
¹⁵ CROW richtlijn 177 – Integrale toegankelijkheid openbare ruimte

¹⁶ Een speedpedelec is een snelle elektrische fiets waarmee je 45 km/uur kunt halen. Sinds 1 januari 2017 is de speedpedelec officieel een bromfiets en moeten zich dan ook houden aan dezelfde regels.

goed alternatief in de zomer voor de drukker route Strabeek. Ook de route via de Valkenberg en rotondes Beekstraat-Broekhem en de Plenkertstraat behoeven aandacht.

Voor wat betreft de speedpedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets dus zij rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het bromfietspad. Bij de herinrichting van wegen en fietsinfrastructuur dient aandacht te zijn voor deze snelle vorm van fietsen.

Zoals ook vermeld onder het kopje voetgangers wordt gestreefd naar het ontvlechten van fietsers en voetgangers waar dat nodig is om de risico's die deze kwetsbare verkeersdeelnemers lopen te beperken.



Figuur 7: regionaal en gemeentelijk utilitair fietsnetwerk

Weginrichting

Met de invoering van het Duurzaam Veilig eind jaren negentig is er landelijk veel veranderd aan de inrichting van wegen. Er is gewerkt aan het eenduidig inrichten van wegen waarbij vorm, functie en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd ten behoeve van de herkenbaarheid en het verwachtingspatroon voor de weggebruiker zodat daar zij of hij haar gedrag kan aanpassen. De gemeente Valkenburg aan de Geul heeft de afgelopen jaren het aanpakken van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig niet overal even consequent doorgevoerd (niet elke 30 km/u zone is als zodanig ingericht) waardoor er geen consistente basis voor het wegennet aanwezig is. Daardoor is het voor weggebruikers onduidelijk wat er van haar of hem wordt verwacht.

Deze inconsistentie is ontstaan doordat in de afgelopen jaren op lokaal niveau maatwerk aanpassingen zijn gedaan. Deze aanpassingen hadden vaak enkel betrekking op het gebruik van de weg, maar de vorm en functie van de weg werden in deze aanpassing niet

meegenomen. Dit kan geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld: omwonenden beroepen zich vaak op het gebruik van de weg (te veel voertuigen, te hard rijden etc.) waardoor uiteindelijk de vorm van de weg wordt aangepast (drempels, verkeerssluizen, snelheidsverlagingen etc.) waarmee de functie van de weg (verbinden van gebied A met gebied B via een gebiedsontsluitingsweg) wordt ondermijnd en onduidelijk wordt.

Duidelijkheid in wegategorisering en dus tussen deze drie elementen (gebruik, vorm en functie) is van groot belang voor een verkeersveilig en voldoende functionerend wegsysteem en daarmee voor de bereikbaarheid van de gemeente. Valkenburg aan de Geul maakt daarom heldere netwerkkeuzes en zal de wegen hiernaar inrichten. Zo wordt de basis op orde gebracht met de bijbehorende infrastructurele maatregelen, ontstaat er eenduidigheid en weet de weggebruiker wat van haar of hem verwacht wordt. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid toe en wordt gezorgd voor de gewenste spreiding van het verkeer over het aangewezen netwerk. Als wegbeheerder kun je niet handhavend optreden en is een juiste inrichting conform richtlijnen dus extra belangrijk. Een juiste inrichting is ook een voorwaarde voor de politie om aanvullend handhavend op te kunnen treden. Het effect van handhaving kan net de laatste 5 km/u te hard doen afnemen. Hard rijden vindt vaak plaats in de avond- en nachtelijke uren. Politie richt haar handhaving niet specifiek op deze doelgroep.

Specifieke aandacht gaat uit naar de invalswegen. De gedeelten waar de bebouwing veelvuldig aanwezig is vraagt om een meer verblijfsachtige uitstraling. Hier is ook meer interactie en kan de uitstraling van de weg ook als deze 50 km/u is bijdragen aan de beleving en het verkeersgedrag. Hoe dit nader vorm te geven¹⁷ in de toekomst wordt nader uitgewerkt en hangt ook samen met de eventuele mogelijkheden voor alternatieve fietsroutes¹⁸ (zie fietsnetwerkkartaat figuur 7).

Wegategorisering en weginrichting

Wegen in de gemeente Valkenburg aan de Geul worden conform Duurzaam Veilig onderverdeeld in drie categorieën:

- **Erftoegangsweg (ETW):** deze wegen hebben als doel individuele woningen, bedrijven en andere reisdoelen bereikbaar te maken. De erftoegangsweg vormt het begin en het eind van vrijwel iedere reis. Omdat op zowel de wegvakken als kruispunten het uitwisselen van verkeer de primaire functie is, dient de snelheid van het verkeer relatief laag te liggen. Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 60 km/uur, binnen de bebouwde kom is deze 30 km/uur. Een aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied.
- **Gebiedsontsluitingsweg (GOW):** deze wegen hebben als primaire functie om kernen en gebieden met elkaar te verbinden en hebben een hogere intensiteit (> 4.000 motorvoertuigen per etmaal). Op de wegvakken heeft doorstroming de hoogste prioriteit. Op kruispunten ligt de snelheid lager, zodat op veilige wijze verkeer kan worden uitgewisseld. De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg is 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom zijn gescheiden fietsvoorzieningen vereist.
- **Stroomweg:** dit zijn de autosnelwegen, waar de doorstroming van het verkeer de primaire functie is. Om dit op veilige wijze mogelijk te maken worden verschillende rijrichtingen fysiek van elkaar gescheiden en zijn er geen gelijkvloerse kruisingen. Een stroomweg aangrenzend aan de gemeente Valkenburg aan de Geul is de A79. Stroomwegen hebben een maximumsnelheid van 100 km/uur.

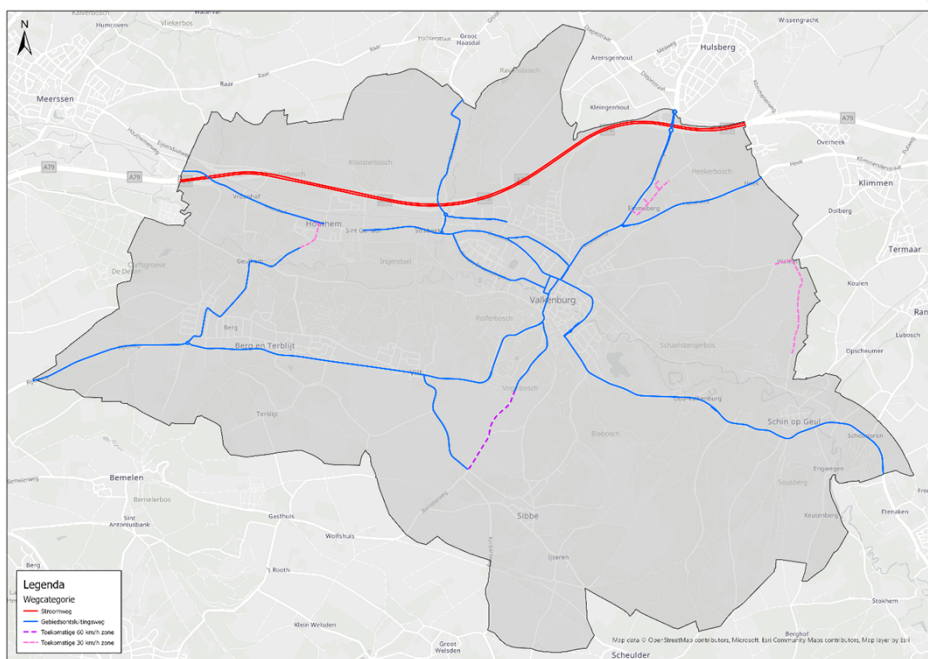
¹⁷ Waarbij de visie verbindingsas het inspiratieboek kan zijn

¹⁸ Alternatieve routes zijn in het kader van het regionaal fietsnetwerk en gebiedsvisie Oost in beeld gebracht.

Bij het op orde brengen van het verkeersnetwerk en daarmee de wegcategorysering worden de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Alle ETW's en GOW's worden bij herinrichtingen en reconstructies ingericht volgens de principes van STOMP en Duurzaam Veilig;
- Bestaande ETW's waarvan de huidige intensiteit in de reguliere periode lager is dan 4.000 mvt/etmaal, maximaal 6.000 mvt/etmaal is in de vakantie- en piekperioden én waarbij de snelheid V85 meer is dan 40 km/u worden ingericht als 30 km/zones. Dit wordt opgenomen in het integraal plan wegreconstructies.

Afgelopen jaren is gewerkt aan het instellen van de 30 km/u zones. Vanuit nationaal verkeersbeleid wordt nu gewerkt om 30 km/uur als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen. Dit betekent dat alle wegen in beginsel 30 km/u zijn tenzij daar lokaal beredeneerd van wordt afgeweken¹⁹. De uitwerking van deze maatregel heeft invloed op de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid en vraagt om een goede afweging. Het uitgangspunt in Valkenburg aan de Geul is dan ook de wegcategorysering en dat 50 (en 70) km/uur behouden blijft waar het noodzakelijk is (de aangewezen GOW's) zodat er een hiërarchie in het netwerk blijft bestaan. De wegcategorysering is aangeduid in figuur 8.



Figuur 8 - Wegcategorysering Valkenburg aan de Geul

¹⁹ Motie Lid Kröger (12-10-2020): Overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeersomgeving moet zijn, overwegende dat de SWOV 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang.

Het behouden van 50 km/uur wordt gevormd door een aantal factoren:

- de functie die een weg heeft in het netwerk;
- het aantal motorvoertuigen per etmaal;
- het effect van wijzigingen in snelheid op gebruik van omliggende straten;
- het gebruik van de weg door hulpdiensten en de aanwezigheid van het openbaar vervoer.

We willen onderzoeken of het mogelijk is om bij enkele GOW's (invalswegen) binnen de bebouwde kom de snelheid te verlagen of deze anders in te richten waarbij het gebruik door fietsers en voetgangers een hoger belang krijgt dan het doorstromen van het gemotoriseerd verkeer met hogere snelheid. Dit is nodig om een strategie te hebben voor de reconstructie van invalswegen en gebiedsvisies. Bij dit onderzoek worden de volgende uitgangspunten gehanteerd voor GOW's:

- waarvan de intensiteit het gehele jaar meer is dan 4.000 mvt/etmaal blijven GOW, tenzij een passende inrichting niet mogelijk is. Dan wordt maatwerk geleverd.
- waarbij de intensiteit in de reguliere periode lager is dan 4.000 mvt/etmaal én in de vakantie- en piekperiode tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal worden onderzocht waarbij een juiste inrichting onontbeerlijk is voor het bewerkstelligen en beheersbaar maken van de gewenste maximum snelheid.

Voor GOW's buiten de bebouwde kom gelden de volgende uitgangspunten bij het onderzoek:

- wegen met een intensiteit in de reguliere periode lager dan 4.000 mvt/etmaal en in de vakantie- en piekperioden tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal worden afgewaardeerd naar 60 km/uur
- wegen met een intensiteit van 4.000 mvt/etmaal of lager en die niet beschikken over vrijliggende fietspaden, afwaarderen naar 60 km/uur.
- wegen met een intensiteit van 5.000 mvt/etmaal in de reguliere periode worden niet afgewaardeerd naar 60 km/uur. Bij deze wegen dient de herinrichting conform de richtlijnen prioriteit te hebben.

De ETW's buiten de kom zijn nog niet volledig als 60 km/u zone aangewezen. Dit zal in 2022 worden uitgevoerd. Zo ontbreekt de maximum snelheid ook op de Curfsweg en Geulweg. Uit verkeersanalyse blijkt dat de Curfsweg voor 2/3 van het verkeer de route van de hoofdwegen naar Berg en Terblijt en omgeving is en blijft in gebruik als ETW. Het afsluiten van deze weg leidt tot ongewenste toename van het verkeer binnen de bebouwde kom Vroenhof en Houthem.

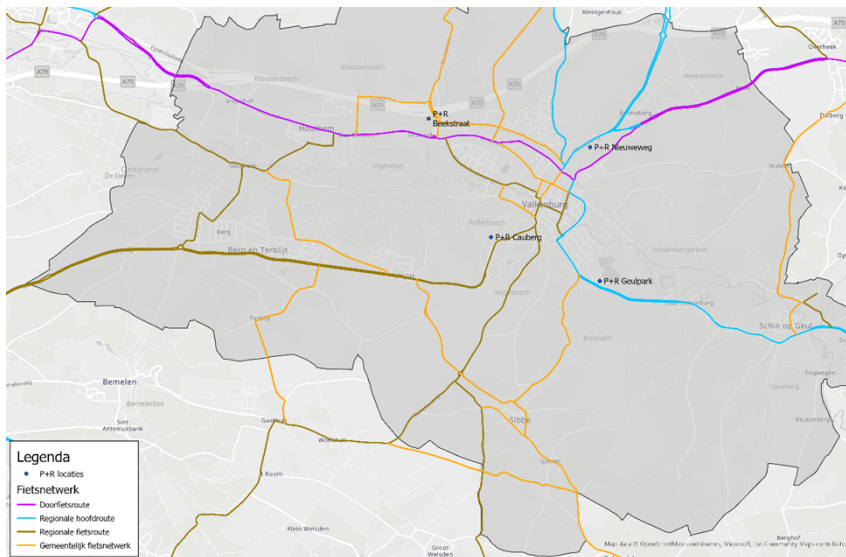
Voor het faciliteren van het vracht- en landbouwverkeer wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitsnetwerken voor deze voertuigen (bijlage D).

Slimme verkeerslichten

Onderdeel van weginrichting zijn de verkeerslichten. In het centrum van Valkenburg staan 3 installaties. De capaciteit van de kruispunten is tijdens pieken beperkt. Door ruimtegebrek is hier ook niet veel mogelijk om de capaciteit te verruimen. Het verbeteren van de doorstroming trekt mogelijk ook extra verkeer wat niet wenselijk is. We willen het bezoekend verkeer juist afvangen en niet stimuleren tot in het centrum te rijden. De verkeerslichten zijn echter wel van belang en optimalisatie voor met name de voetganger en fietsers zijn wenselijk. Het verkeerslicht bij het spoor is aan het einde van de levensduur en er zal op termijn een nieuwe installatie moeten komen. We zetten in op samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar om van de verkeerslichten intelligente verkeerslichten (iVRI) te maken en het slimmer (softwarematig) functioneren en onderling communiceren te onderzoeken.

Ontwikkelen hubs

De verschillende mobiliteitsnetwerken komen bij elkaar bij hubs. Dit zijn locaties waar eenvoudig de overstap kan worden gemaakt van de ene naar de andere vervoerwijze. Stations, bushaltes en P+R's zijn hiervan bekende voorbeelden. Deze overstaplocaties worden verder aangevuld met deelmobiliteit.



Figuur 9 - Beoogde P+R locaties rondom het centrum van Valkenburg

Hoe een hub wordt ingericht is afhankelijk van de mate van verstedelijking in de omgeving en van de functie van de hub als herkomst-, bestemmings- of overstaplocatie in het mobiliteitsnetwerk. Ook de bereikbaarheid van de hub voor de verschillende vervoersmogelijkheden is hierbij relevant. Specifiek voor OV-hubs geldt dat de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers hierbij belangrijk is omdat dit de belangrijkste vormen van voor-

en natransport zijn. Alle hubs zijn goed toegankelijk voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente en voldoen aan de eisen van toegankelijkheid²⁰.

De primaire bushaltes zijn ook belangrijk in de keten en deze worden bij reconstructies toegankelijk gemaakt indien dit nog niet aanwezig is.



²⁰ CROW-richtlijn 177 – Integrale toegankelijkheid openbare ruimte

3.7 Realiseren gedragsverandering.

Dit Mobiliteitsplan is tot stand gekomen in een periode waarin het mobiliteitsgedrag van mensen drastisch is veranderd. COVID-19 en de maatregelen die daarbij het afgelopen jaar van kracht waren, hebben het extra zetje gegeven dat nodig was om te laten zien dat men in staat is om haar of zijn mobiliteitsgedrag aan te passen. Om uitvoering te kunnen geven aan het Mobiliteitsplan, is de bijdrage van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties van cruciaal belang. De gemeente wil deze gedragsverandering vasthouden. Niet meer opgelegd om te voorkomen dat een virus zich verspreidt, maar omdat nu duidelijk is dat er andere mogelijkheden zijn.

Sturende maatregelen voor auto's, korte en directe routes voor fietsers en voetgangers en het invoeren van emissiezones zijn maatregelen die duurzame mobiliteit stimuleren. Daarnaast is het creëren van bewustwording dat er anders wordt omgaan met mobiliteit zoals beschreven in dit Mobiliteitsplan. Te beginnen bij onszelf. De overheid heeft een verantwoordelijkheid om te werken aan het creëren van een brede welvaart en de aanpak van klimaatopgaven voor alle inwoners. In het dagelijks werk als ambtenaar, wethouder of raadslid betekent dit dat men zich meer bewust moet zijn van de (beleids)keuzes die gemaakt worden en welke consequenties die hebben voor mobiliteit.

Naast bewustwording van het eigen handelen, is ook het vergroten van het mobiliteitsbewustzijn van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties een belangrijk onderdeel om de mobiliteit te verduurzamen. Om inwoners en bezoekers te bewegen om zich op een duurzamere manier te gaan verplaatsen, is het realiseren van gedragsverandering cruciaal. Gedragsverandering is een proces van de lange adem omdat men zich eerst bewust zal moeten zijn van zijn of haar huidige mobiliteitsgedrag om vervolgens een motivatie te vinden (intrinsiek of gestuurd) om het mobiliteitsgedrag aan te passen.

Ook hier geldt weer: goed voorbeeld doet goed volgen. Medewerkers van de gemeente wordt actief gestimuleerd duurzame mobiliteitsvormen te gebruiken voor verplaatsingen. Valkenburg aan de Geul sluit zich aan bij de werkgeversaanpak van Zuid-Limburg Bereikbaar om dit te realiseren.

In de verschillende projecten die volgen uit het Mobiliteitsplan maakt gedragsbeïnvloeding integraal deel uit van de aanpak: om het gebruik van fietsen en wandelen te stimuleren, om deelsystemen te laten slagen en bij de aanpak van evenementen. Deze gedragsbeïnvloeding kan gaan over communicatie over het project, om mensen te informeren over de beschikbaarheid en mogelijkheden van bestaande en nieuwe vormen van mobiliteit of door het ontwikkelen van een probeeraanbod om mensen kennis te laten maken. Via Uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar wordt daarom ingezet op samenwerking aan onder andere de werkgeversaanpak, gedragscampagnes voor de fiets en e-mobiliteit. Daarnaast staat ook de aanpak van onveilig en asociaal verkeersgedrag met name bij evenementen en in buitengebieden in samenwerking met de politie hoog op de agenda (ook bij afdeling VTH en via SSIL). Hiervoor wordt de samenwerking gezocht met de overige gemeenten in het Heuvelland (mogelijk onder het project Verantwoord op Weg).

4. Integrale planvorming

Om de ambities uit het Mobiliteitsplan te realiseren is het essentieel dat bij de aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen mobiliteit hier integraal deel van uit maakt. Dit Mobiliteitsplan is het kader voor het formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden.

Naast de kaders zoals beschreven in dit Mobiliteitsplan, worden bij ruimtelijke ontwikkelingen de treden van de Ladder van Verdaas gevolgd. Dit is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het mobiliteitssysteem en is tevens een handvat om de integraliteit met andere beleidsvelden en organisaties inzichtelijk te maken. De treden geven een prioriteitsvolgorde aan. De treden worden gevolgd om als overheid zo efficiënt mogelijk met beschikbare middelen (ruimte, capaciteit, geld etc.) om te gaan en daarmee een zo groot mogelijk effect te bereiken. In de praktijk zal het om een mix van maatregelen gaan.

Ladder van Verdaas:

- 1 Ruimtelijke ordening
- 2 Anders betalen
- 3 Bewustwording en gedragsbeïnvloeding
- 4 Kwaliteitssprong OV, fiets en mobiliteitsdiensten
- 5 Slim benutten huidige infrastructuur
- 6 Aanpassen huidige infrastructuur

In dit hoofdstuk zijn de twee gebiedsvisies Valkenburg Oost en Valkenburg West beschreven²¹ waarbij mobiliteit een belangrijk onderdeel vormt en die de komende jaren worden uitgevoerd. Gedurende de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan is voor deze gebiedsontwikkelingen al meegedacht. De beschrijvingen in dit hoofdstuk zijn illustratief voor toekomstige ontwikkelingen²² en geven een duidelijk beeld van welke mogelijkheden en onderzoeken er nodig zijn om mobiliteit een duidelijke positie te geven binnen gebiedsontwikkelingen.

4.1 Gebiedsvisie Valkenburg Oost

De gebiedsvisie Valkenburg Oost is gestart in 2020 met een drietal onderzoeken op het gebied van wonen, natuur en retail waarbij wensbeelden bij inwoners en ondernemers zijn opgehaald. De resultaten van deze onderzoeken hebben invloed op het mobiliteitssysteem. In algemene zin kan geconstateerd worden dat de opgehaalde wensen in lijn zijn met de ambities en het beleid zoals beschreven in het Mobiliteitsplan. Het vergt echter nader onderzoek om specifiek voor de scenario's vanuit de gebiedsvisie tot een passend pakket aan juiste mobiliteitsmaatregelen te komen.

²¹ Stand van zaken d.d. 21 juli 2021

²² Andere ontwikkelingen zijn onder andere de Verbindingsas, gebiedsvisie Berg en Croix de Bourgogne

In het kort onderstaand een overzicht van de opgehaalde wensen:

- De wens is om het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen terug te dringen en schonere vervoersbewegingen te stimuleren;
Het gemotoriseerd verkeer krijgt een gastrol en wordt minder dominant op de invalswegen naar het centrum ten faveure van voet- en fietsverkeer;
- Het Walramplein wordt een aantrekkelijk stadsplein voor en door inwoners van Valkenburg aan de Geul en krijgt een gemeenschapsfunctie om een hoger cultureel aanbod te kunnen bieden aan (nieuwe en jonge) inwoners:
 - Wens: het aantal parkeerplaatsen op het Walramplein te reduceren ten faveure van verblijfskwaliteit. In plaats van de parkeerplaats wordt nagedacht over een speelgelegenheid, een kiosk en meerdere zitplekken om het Walramplein opnieuw tot 'leefplein' in te richten.
- Het functioneren van de Palankastraat en Het Bat worden meegenomen in de mobiliteitsaanpak en in de verdere ontwikkeling van het Walramplein en Berkelplein;
- De ruimtelijke kwaliteit van het Kastelenpark wordt doorgetrokken tot aan de Burgemeester Hensingel (inclusief Valkenheim, parkeerplaats en rolschaatsbaan) en verbonden met het centrum;
- Het Kastelenpark wordt voor voetgangers en fietsers verbonden met het centrum
- Een wandelrondje Kastelenpark wordt mogelijk zonder gebruik te hoeven maken van de doorgaande route (provinciale weg);
- De lanen naar Kasteel Schaloen en Kasteel Oost worden weer echte kaststeellanen in plaats van parkeerplaatsen zodat beleven door te wandelen en fietsen voorop staat;
- Om beter aan de woonbehoefte te voldoen worden de flats rondom het Berkelplein maar ook het Berkelplein zelf qua ontwerp, functionaliteit en toegevoegde waarde heroverwogen.

32

Deze wensen passend uitstekend binnen de kaders van het Mobiliteitsplan. Échter, nader onderzoek is nodig om de consequenties voor de mobiliteit van deze wensen in beeld te brengen zodat passende maatregelen kunnen worden getroffen. Concreet gaat dit om het in beeld brengen van:

- parkeermogelijkheden als parkeerplaatsen in het centrum een andere ruimtelijke invulling krijgen. De realisatie van P+R's aan de randen van het centrum kunnen hierin mogelijk een rol vervullen en het natransport richting het centrum moet daarbij goed worden ingevuld;
- de mogelijkheden om de wandel- en fietsvoorzieningen te verbinden tussen de P+R Geulpark, het Kastelenpark en het centrum zodat aantrekkelijke veilige routes ontstaan. Naast een wandelroute door het groen, zou mogelijk een fietsroute vanuit de Veeweg via Schaloen en het Geulpark naar het centrum een goede aanvulling zijn. Dan worden fietsstromen beter gespreid en via een mooie aantrekkelijke route naar het centrum geleid. Fietsers zijn daarmee minder kwetsbaar dan als de fietsroute via Neerhem zou lopen. Bij de ontwikkeling van wandel- en fietsroutes is aandacht voor de leefgebieden van fauna (via Knopen Lopen en fietsknooppunten- en mountainbikeroutes);
- de consequenties van de aanleg van nieuwe wandel- en fietsroutes voor het gemotoriseerd verkeer. Dit geldt specifiek voor de route Oost Valkenburgerweg en Neerhem, maar heeft ook invloed op het gehele verkeerssysteem rondom het centrum;
- kansen voor een breder palet aan mobiliteitsmogelijkheden zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit, passend bij de inrichting van de openbare ruimte en de doelgroepen die daarmee worden bereikt.

4.2 Gebiedsvisie Valkenburg West

Momenteel wordt een aanpak opgesteld voor de gebiedsvisie Valkenburg West. Er heeft een ambtelijke sessie plaatsgevonden over de eerste ideeën, mogelijkheden en aandachtspunten. Een van de doelen van de gebiedsontwikkeling West is het actief betrekken van de Plenkertstraat bij het centrum. Er is gesproken over onder andere:

- het benadrukken van een deel van de Plenkertstraat als toegang naar het natuurgebied;
- de mogelijkheden tot het ontwikkelen van recreatie langs de Plenkertstraat-Mergelwand (middendeel);
- het mogelijk realiseren van een recreatieve groene verbinding halverwege de Plenkertstraat ter hoogte van de Polfermolen;
- onderzoeken of het mogelijk is om een “rondje Valkenburg” te realiseren: Cauberg – via voorzieningen Plenkertstraat – via kabelbaan – Cauberg;
- verkennen mogelijkheden autoluwe Plenkertstraat en/of Grendelplein.

Vanuit de kaders van het Mobiliteitsplan is het sturen van bezoekersstromen belangrijk om de gewenste doelen te realiseren. Daarbij moeten keuzes inzichtelijk gemaakt worden in het mobiliteitsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, parkeren etc.). Daar komt bij dat het ontwikkelen van meer ruimtelijke functies met een verkeer aantrekkende werking betekent dat de consequenties van deze functies goed in beeld moeten worden gebracht: welke functies komen erbij? Hoe moeten bezoekers daar komen? Hoe kan men gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer? Hoe kunnen wandelaars en fietsers worden ontvlochten? Waar is de beste plek om te parkeren? etc. Hiervoor dient een plan opgesteld te worden om zo de aantrekkelijke bereikbaarheid van het centrum te kunnen waarborgen.

Een ander punt van aandacht is het in kaart brengen van de mogelijkheden om de Plenkertstraat en Grendelplein eventueel autoluw te maken. De Plenkertstraat is een belangrijke verbinding in het wegennetwerk en het autoluw maken van deze weg heeft consequenties voor de spreiding van het gemotoriseerde verkeer rondom het centrum. Een aandachtspunt hierbij is of de Emmabrug (die tijdens de overstromingen in de zomer van 2021 is vernield) terug zou moeten komen. Het autoluw maken van het Grendelplein is niet mogelijk vanwege onder andere de ligging in het wegennet. De intensiteiten van het plein zijn hiervoor te hoog, waardoor ook een Shared Space²³-achtige omgeving niet passend zal zijn. Dat neemt niet weg dat de er geen mogelijkheden zijn om deze intensiteiten omlaag te brengen door het wandelen, fietsen en het openbaar vervoer meer te stimuleren. Ook het Grendelplein herinrichten biedt kansen voor een meer verblijfsachtig gebied. Dit kan onderdeel vormen van de studie invalswegen waarin ook de Daalhemerweg en de Cauberg zijn betrokken. De studie zou dan inclusief de analyse van de circulatie mogelijkheden in West worden opgesteld voor het totaalbeeld als input voor de scenario's van West.

²³ Shared Space is een verkeersconcept waarbij verkeersruimtes zijn ingericht als verblijfsruimte.

5. Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) 2022-2025

Om uitvoering te geven aan de ontwikkelrichtingen uit dit Mobiliteitsplan (stip op horizon 2040) wordt de komende jaren ingezet op een divers pakket aan maatregelen. De maatregelen zijn organisatorisch, fysiek en niet fysiek van aard. Investerings zijn, afhankelijk van de maatregel, doorlopend en/of incidenteel van aard.

Het uitvoeringsprogramma richt zich op de komende 4 jaren. In het 4^e jaar is, op basis van de monitoring van effecten, een herijking van het mobiliteitsplan voorzien zodoende de nieuwe koers voor de volgende 4 jaar te bepalen en mee te kunnen bewegen met de innovaties in de mobiliteitswereld.

In het uitvoeringsprogramma zijn alle activiteiten benoemd die komende 4 jaar nodig zijn om te ontwikkelen in de richtingen zoals bepaald in de mobiliteitsvisie. Dit zijn onder andere ook interne activiteiten die geen aanvullende investering vragen. Het merendeel van de activiteiten is hier kort van een toelichting voorzien (zie tabel 3).

Structurele werkzaamheden 2022-2025

De structurele werkzaamheden die nodig zijn om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid bestaan uit onder andere het invulling geven aan regionale samenwerkingen voor met name verkeersveiligheid, -educatie & -gedrag en het tot uitvoering brengen van de regionale mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Daarnaast zijn het monitoren, het organisatorisch kunnen uitvoeren van het parkeerbeleid (sub-beleid) en het kunnen uitvoeren van verkeersanalyses en onderzoeken, structurele werkzaamheden.

Zoals reeds in 2021 aangekondigd is de samenwerking ten aanzien van de verkeersveiligheidsprojecten voor meerdere risicogroepen regionaal gebundeld in het VVPH.

Het structurele budget voor de uitvoering van mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor de samenwerking tussen de Zuid-Limburgse gemeenten en uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar. Zij zullen zorgdragen voor het uitvoeren van een deel van de “zachte” maatregelen uit de mobiliteitsagenda Zuid-Limburg.

Het structurele budget voor het uitvoeren van parkeerbeleid zal deels ingezet worden voor de samenwerking met de overheidscoöperatie Service Huis Parkeren en Verblijfsgebieden (SHPV). Het SHPV is een landelijk coöperatie van en voor gemeenten en biedt de infrastructuur voor digitalisering van het parkeerbeleid waarmee onze eigen organisatie ontlast wordt.

Aanvullend aan de huidige structurele posten zijn twee posten toegevoegd zijnde: 1. het structureel monitoren van verkeersintensiteiten en snelheden en 2. het structureel implementeren van duurzaam reisgedrag en vervoersmanagement tijdens de drukkere perioden. Dit zijn werkzaamheden die efficiënter en professioneler kunnen worden uitgevoerd door te zorgen voor continuïteit en structuur in de aanpak. Hiervoor is nu rekening gehouden met een beperkte structurele bijdrage.

De structurele kosten Beheer & Onderhoud van het verkeerskundig deel van het wegareaal zoals markeringen bebordingen en pollers maken geen onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma.

Subsidiemogelijkheden

Belangrijk punt van aandacht voor de aankomende investeringen zijn de mogelijke subsidieverstrekingen vanuit het Rijk en de Provincie. Vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan de komende jaren subsidies verstrekt worden. Vanuit SPV zal naar verwachting een 2^e tranche in 2022 gaan lopen. Naar verwachting zal, net als in de 1^e tranche, subsidie met name verstrekt worden voor het uitvoeren van fysieke ingrepen. Het is daarvoor van belang dat we als gemeente kunnen duiden welke verkeersveiligheidsmaatregelen we waar gaan treffen en of deze ook begroot zijn. De planning van de reconstructieve projecten speelt hierin een belangrijke rol. In het kader werk-met-werk maken is het meeliften met de reconstructies de efficiëntste manier om de verkeersveiligheid op straat vorm te geven en aanspraak te maken op subsidie. Ook verwachten de gemeenten een tegemoetkoming in de vergoeding van de uitvoeringslasten ten gevolge van de Klimaatwet. De provincie doet een bijdrage in de regionale samenwerkingen zoals het VVPH en Mobiliteitsagenda en in de realisatie van een OV-overstappunt station Houthem. Ook vanuit de aanwijzing als NOVI-gebied is een mogelijke bijdrage te verwachten aan het uitvoeren van met name maatregelen die inzetten op het verlagen van de drukte en vergroten van de leefbaarheid. recreatieve

Kern van de activiteiten in 2022

Strategie laadinfrastructuur

Komende jaren komt er een grote opgave op de gemeente af en dat is de vraag naar laadinfrastructuur. Vanuit het klimaatakkoord moeten alle overheden elektrisch vervoer stimuleren. De groei van elektrische voertuigen is niet te stoppen. Het aanbod van openbare laadpunten moet dan ook drastisch omhoog voor onze inwoners en onze bezoekers. Hiervoor heeft een collectieve aanbesteding plaatsgevonden in de provincies N-Brabant en Limburg waar onze gemeente, als enige, geen deelgenoot van is en waaraan we op korte termijn ook niet kunnen deelnemen. We zijn momenteel dan ook interessant voor een groot aandeel laadpaalaanbieders met een diversiteit aan aanbiedingen en minder gunstige voorwaarden als in het collectief. Iedere gemeente in Nederland moet een bijbehorende laadinfrastrategie opstellen. Voor ons is deze strategie door onze positie nu en in de toekomst zeer belangrijk. We streven in beginsel naar een gezamenlijke regionale strategie, echter we gaan, omwille van de voortgang, uit van het in eigen hand uitvoeren. Hoe we de laadpaalstrategie op straat gaan uitrollen is nog niet te voorzien en als PM opgenomen.

35

Focus op gedrag (start 2022)

De samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar start in 2022 specifiek op gedragsbeïnvloeding van (potentiële) fietsers. Ook gaan we werken aan het gedrag tijdens de drukke dagen in bijvoorbeeld de natuurgebieden maar ook op de weg en tijdens evenementen. Dit in samenwerking met handhaving (VTH en politie) en bijvoorbeeld de lijn 50 gemeente vanuit de aanpak Verantwoord op weg.

Visie invalswegen en wegreconstructies

Het heeft in 2022 onze prioriteit, in samenwerking met de diverse betrokken disciplines, een onderbouwd integraal plan wegreconstructie voor de komende 4 jaar op te stellen. De recente overstromingen spelen hier een belangrijke rol in. Parallel daaraan zal op basis van de ophanden zijnde informatie van de gebiedsvisies en aanvullend verkeerskundig onderzoek een visie opgesteld worden over de uitvoeringsvormen van de diverse invalswegen.

Parkeerbeleid

In 2022 zal het nieuwe parkeerbeleid afgerond worden. Het is voor het kunnen opstellen van gedegen parkeerbeleid nodig een goede basis aan data te hebben. Deze data is door de overstroming niet vergaard kunnen worden. We investeren in het alsnog vergaren van deze data.

Veiligere fietsnetwerken (start 2022)

Het regionaal utilitair fietsnetwerk wordt uitgewerkt (onderdeel NTF). Grotendeels zal dit fysiek vorm krijgen in wegconstructies maar zijn kleine fysieke ingrepen ook voorzien. Ook onderzoeken we mogelijkheden de fietser een veiligere directere en comfortabele alternatieve fietsroute aan te bieden weg van de drukke invalswegen. Dit zijn onze kansen, benoemd in het regionaal fietsnetwerk.

Ook met het ontvlechten van recreatief verkeer omwille van de verkeersveiligheid starten we in 2022. Er lopen reeds initiatieven rondom het Walramplein en Ingendael, de uitbreiding van de fietsknooppunten en ontvlechten van wandelroutes. Naast de analyses van de mogelijkheden is ook rekening gehouden met een bijdrage aan eventuele beperkte fysieke maatregelen.

Faciliteren van de fietser (start 2022)

In 2022 starten we met het gefaseerd uitvoeren van de aanleg van meer fietsenstallingsvoorzieningen rondom het centrum van Valkenburg.

Haalbaarheid van de P+R's

De haalbaarheid en daarbij behorende voorwaarden, verschijningsvormen en effecten van de P+R's wordt onderzocht zodoende op juiste wijze in te zetten op de ontwikkeling van de P+R's.

Eenheid in snelheidsregimes

Binnen de gemeente zijn nog niet alle snelheidsregimes passend bij de wegategorisering. In 2022 zal, na analyse, een collectief verkeersbesluit voor de resterende 30 en 60 km/u zones genomen worden.

Professionaliseren van verkeersmanagement (start 2022)

Het tijdens drukte proactief managen van verkeerstromen inclusief aansturen op het anders reizen vraagt om een kwaliteitsslag van huidige aanpak. Hierbij sturen we op een verkeersmanagementplan dat op meerdere momenten inzetbaar is. De uitvoeringskosten zijn als PM opgenomen.

OV-overstappunt Houthem

Het realiseren van het OV-overstappunt is integraal onderdeel van de reconstructie Vroenhof-Houthem. Het uitvoeringsbudget (en verleende subsidie) maakt onderdeel uit van de reconstructie. In 2022 zal met de stakeholders concreet gemaakt worden welke maatregelen genomen worden.

Schoolomgevingen

Binnen de schoolomgeving Sibbe (vanuit kernoverleg) en Valkenburg (Plenkertstraat) worden in overleg met de scholen maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Werkzaamheden 2023

Activiteiten welke gefaseerd worden uitgevoerd en aangevangen worden in 2022 lopen door in 2023 en verder. Deze zijn hier niet nogmaals opgenomen.

Deelmobiliteit en Hubs

In 2023 zal de focus liggen op het onderzoeken en eventueel uitrollen van de deelmobiliteit initiatieven. Dit zal gebeuren in samenwerking met ZLB en deels in eigen hand. De werkzaamheden bestaan uit het opstellen van een strategie ten aanzien van deelaanbieders, uitrol deelfietsstelsel (pilot), onderzoek mogelijkheid hubs en het mogelijk vrijgeven van onze gemeentelijke deelauto's voor de omgeving.

Slimme verkeerslichten

De verkeerslichten in centrum Valkenburg en aan het spoor behoeven een update. Vanuit de regionale aanpak Smart Mobility onderzoeken we of de ombouw tot iVRI hier toepasbaar is. De verkeerslichten hebben ook een belangrijke functie voor fietsers en voetgangers, dit behoeft ook aanpassingen aan de installaties.

Monitoring risico's verkeersveiligheid

Iedere 2 jaar worden de verkeersveiligheidsrisico's opnieuw gemonitord conform aanpak SPV.

Werkzaamheden 2024

Monitoring beleving en parkeergedrag

Ten behoeve van de evaluatie van het mobiliteitsplan en parkeerbeleidsplan in 2025 wordt het doelbereik en parkeergedrag gemonitord. Het monitoren van de beleving en kwaliteit zou mogelijk samen met toerisme en economie kunnen worden uitgevoerd (gewenst belevingsonderzoek).

Focus op lopen

Het stimuleren van meer afstanden te voet afleggen onder bewoners is een van de gewenste gedragsveranderingen. Dit krijgt binnen de komende jaren als eerste de aandacht bij ontwikkelingen (voorwaarden) en wegconstructies. In 2024 toetsen we de kwaliteit van de loop- en wandelvoorzieningen op toegankelijkheid en veiligheid (het inzichtelijk maken van ontbrekende schakels) en stellen hiervoor een aanpak op.

Werkzaamheden 2025

Actualiseren mobiliteitsplan en parkeerplan

Het mobiliteitsplan en parkeerplan krijgen in 2025 een herijking op basis van de op dat moment bekende ontwikkelingen zowel ruimtelijk als technologisch alsook in gedrag.

Voor deze herijking is het van belang dat de diverse onderdelen gemonitord zijn om input te leveren aan de actualisatie van het mobiliteitsbeleid en het uitvoeringsprogramma. De herijking leidt tot een volgend uitvoeringsprogramma.

Actualiseren bewegwijzering

De gehele bewegwijzering in de gemeente wordt geïnventariseerd. Op basis van de nieuwste inzichten en in samenwerking met toerisme wordt een plan opgesteld voor uniforme bewegwijzering naar kernen en recreatieve/toeristische bestemmingen.

Kostenraming

Voor het uitvoeren van het Mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul 2022-2025 zijn de kosten als volgt:

De structurele kosten bedragen € 59.023, - per jaar

De incidentele kosten voor de periode 2022-2025 bedragen € 548.000, -.

Tabel 3 Overzicht MUP 2022-2025

Nr.	Maatregel	Prioritering	Kans op subsidie	Structurele kosten per jaar	Structurele kosten opgenomen in begroting	Incidentele kosten 2022	Incidentele kosten 2023	Incidentele kosten 2024	Incidentele kosten 2025
Samenwerking & integraliteit									
1	Structureel overleg tussen beleidsmedewerkers afdelingen OR en FEO	doorlopend							
2	Samenwerken met bureau Burgerkracht t.a.v. initiatieven Mobiliteit	doorlopend							
3	Samenwerking RMO Maastricht Heuveland	doorlopend			€ 6.537,00				
4	Verkeersveiligheidsplatform Heuveland (VVPH) & verkeerseducatie	doorlopend	100%		€ 10.675,00				
5	Bijdrage regionale samenwerking aan uitvoering Mobiliteitsagenda Zuid Limburg	2022 - 2025	60%		€ 23.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00
6	Integraal plan voor wegconstructies	2022-2023							
7	Samenwerkingsproject Recreative fiets- en wandelstructuur	2022-2025							
8	Samenwerken t.b.v. (het laten uitvoeren van) haalbaarheidsonderzoeken & analyses effect ontwikkelingen & gebiedsvisies op mobiliteit- & parkeerbeleid	2022-2025							
Beleid en vergunningen									
9	Opstellen strategie laadinfrastructuur (vanuit VNG)	2022	30%	PM		€ 10.000,00			
10	Uitrol duurzaam mobiliteitsmanagement eigen organisatie	2022	30%						
11	Aanpassen vergunningaanvragen ontwikkelingen	2022-2023							
12	Uitvoeren van parkeerbeleid - organisatorisch	doorlopend			€ 7.000,00				
13	Opstarten evaluatie mobiliteitsplan en parkeerbeleidsplan	2025							PM
Monitoring									
14	Monitoring door derden	divers				€ 2.000,00			€ 2.000,00
15	Monitoring door gemeente	1x 3 jaar						€ 15.000,00	
16	Monitoring verkeersintensiteiten en snelheden	doorlopend				€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00
17	Monitoring parkeerdata ten behoeve van parkeerbeleid & verkeersmanagement (o.a. evenementen/peiken)	1x 3 jaar						€ 10.000,00	
18	Bijdrage regionaal verkeersmodel	doorlopend			€ 1.000,00				
19	Bijdrage stichting Verkeersregelaars	doorlopend			€ 1.202,00				
Gedrag & educatie									
20	Fietsstimuleringscampagnes onder bewoners en toeristen (onderdeel Smart Mobility)	2022 - 2027							
21	Stimuleren van duurzaam reisgedrag & vervoersmanagement tijdens pieken	2022 - 2027				€ 3.000,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00
22	Regionale of lokale gedragscampagnes met handhaving: gedrag in natuurgebieden, op de weg en verdraagzaamheid	2022 - 2027		PM		€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	
Onderzoeken									
23	Uitvoeren van onderzoek en verkeersanalyses voor diverse projecten in de gemeente	doorlopend			€ 9.609,00				
24	Onderzoek parkeerdata tbv parkeerbeleid	2022				€ 20.000,00			
25	Onderzoek verkeersdruk fiets - effect maatregelen	2022				€ 10.000,00			
26	Strategie toekomst gemeentelijke invalswegen	2022					€ 20.000,00		
27	Onderzoek ZE-Zone Valkenburg en evaluatie autoluw centrum	2023							
28	Onderzoek alternatieve veilige fietsroutes voor regionaal utilitair fietsnetwerk	2022-2023				€ 25.000,00	€ 15.000,00		
29	Ontwischen van fietsers en wandelaars tbv veiligheid: onderzoek en uitvoering	2022 - 2024				€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	
30	Inventarisatieonderzoek kwaliteit van trottoirs en wandelvoorzieningen i.r.t. verkeersveiligheid	2024		PM				€ 10.000,00	
31	Implementatie/haalbaarheid deelfietsensysteem onderzoeken en uitrollen	2023		PM			€ 15.000,00		
32	Onderzoek optimalisatie VRI's centrum - voetgangers- en fietsvriendelijker - efficiënter en gekoppeld als IVRI	2023						€ 30.000,00	
33	Professionaliseren Dynamisch Verkeers- en vervoersmanagement Plan voor sturen (toeristische) pieken in verkeersstromen	2022		PM		€ 15.000,00			
34	Haalbaarheidsonderzoek P+R locaties, met speciale aandacht voor uitvoeringsvorm + realisatie/fasering P+R Nieuweweg	2022				€ 25.000,00			
35	Actualiseren bewegwijzering	2024							€ 15.000,00
Fysieke maatregelen									
36	Verduidelijken snelheidsregimes (analyse SPV) onderzoek en uitvoering	2022-2025				€ 3.000,00	PM	PM	PM
37	P+R aanleggen locatie Nieuweweg	2024-2030		PM					
38	P+R aanleggen locatie Goulpark								
39	P+R aanleggen locatie Beekstraat								
40	P+R aanleggen locatie Cauberg								
41	Fietsinfrastructuur utilitair fietsnetwerk verbeteren	2022 - 2025	60%	PM					
42	Herinrichting wegen op basis wegcategorie en analyse SPV	2022 - 2027	70%	PM					
43	Aanleggen ontbrekende voetgangersvoorzieningen binnen de kom	2022 - 2025	70%	PM					
44	Verbeteren verkeersveiligheid fietsers op locaties	2022 - 2025	70%			€ 30.000,00	€ 20.000,00	€ 30.000,00	
45	Realiseren fietsenstallingsvoorzieningen en e-laadpunten fiets	2022-2025				€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00
46	Aanbrengen openbare laadpunten auto's	2022-2025				PM	PM	PM	PM
47	Schoolomgevingen	2022				€ 18.000,00			
Voorzieningen keten- en deelmobiliteit									
48	OV-Overstappunt station Houthem / Wij-land	2022-2025	80%						
49	Toegankelijkheid OV-bushaltes	2022-2025							
50	Gemeentelijke deelauto's en -fietsen van gemeente vrijgeven	2023					€ 5.000,00		
51	Opstellen strategie en voorwaarden deel-aanbieders	2023					€ 5.000,00		
Totaal investeringen									
	Benodigde investeringen			€ -	€ 59.023,00	€ 211.000,00	€ 142.000,00	€ 150.000,00	€ 45.000,00

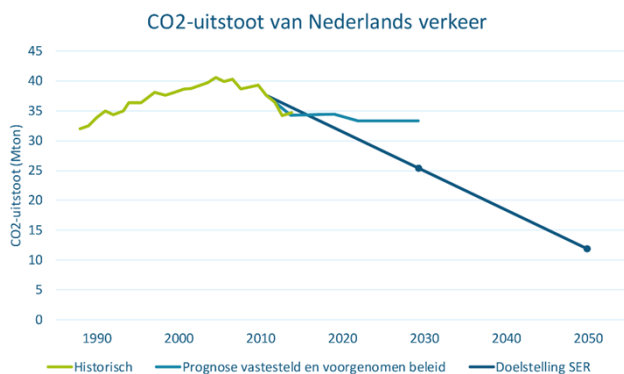
6. Bijlagen

Bijlage A. Trends en ontwikkelingen i.r.t. mobiliteit

Er zijn een aantal ontwikkelingen binnen het werkveld mobiliteit die van invloed zijn op de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan. Dit zijn ontwikkelingen die direct betrekking hebben op de gemeente, maar er zijn ook meer algemene ontwikkelingen te onderscheiden. Deze ontwikkelingen en innovaties kunnen een bijdrage leveren aan het aanpakken van de (mobiliteits)opgaven in de regio. We onderscheiden hierin de duurzame trend, de innovatieve trend en de sociaal maatschappelijke trend.

De duurzame trend

De verduurzaming van de automobilititeit is een ontwikkeling die als noodzakelijk wordt gezien door de Nederlandse politiek. Nederland committeert zich aan de Europese doelstelling om in 2030 de CO₂ 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% CO₂ reductie in 2030 en 60% in 2050 ten opzichte van 1990.



Figuur 10 - CO₂-uitstoot van Nederlands verkeer²⁴

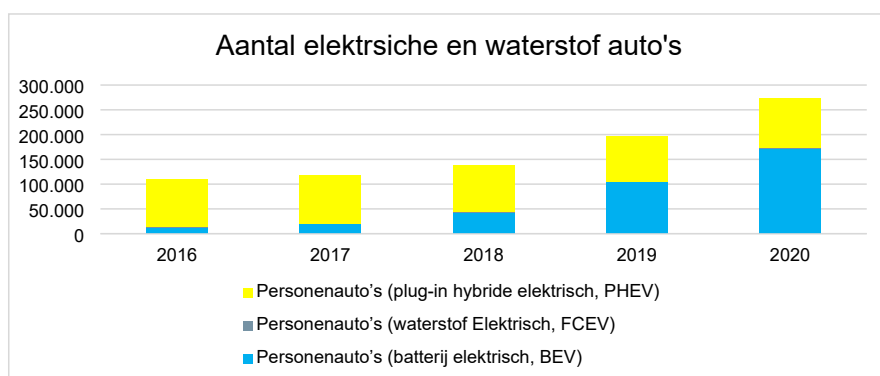
Zoals in de bovenstaande figuur is af te lezen, is de CO₂-uitstoot sinds 2007 afgenomen in het Nederlands verkeer. Dit is echter nog niet voldoende in het licht van de doelstelling van de SER. Het invoeren van een verbod op de verkoop van nieuwe brandstofauto's in Europa vanaf 2035 zal voor een verdere afname van de CO₂-uitstoot zorgen.

Naast de toename van fietsers en voetgangers in steden neemt door krimp in buitengebieden de automobilititeit toe. De meest duurzame vorm van verplaatsten is actieve mobiliteit; wandelen en fietsen. Daarnaast staat naast goed wonen en slim werken ook 'gezond leven' vaker op de politieke agenda. Fietsen en wandelen kan hier een grote bijdrage aan leveren.

²⁴ <https://kpvvdashboard.blogspot.com/>

Daarom zien we ook dat fietsen en wandelen een steeds belangrijkere plek krijgt in het beleid en op die manier ook een sterkere positie in de openbare ruimte.

Ook is een duurzame ontwikkeling op het gebied van de auto zichtbaar. Er is een sterke toename te zien in de verkoop van zowel de hybride als volledig elektrische auto's, waarbij de volledig elektrische auto de laatste paar jaar meer terrein wint.



Figuur 11. Aantal elektrische auto's in Nederland per jaar²⁵

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 1,7²⁶% van het totaal aantal personenauto's in Nederland elektrisch. Er vinden ook ontwikkelingen plaats op het gebied van waterstofauto's, al blijft de deze nog wat achter. Beide technologieën hebben zowel positieve als negatieve eigenschappen. Welk duurzaam alternatief voor de brandstofauto in de toekomst de overhand gaat krijgen, is nog onduidelijk, maar de verduurzaming van de automobiliteit is in gang gezet.

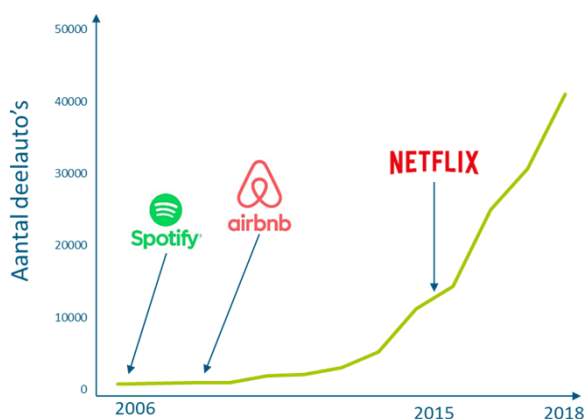
Een andere trend op het gebied van mobiliteit is de verschuiving van bezit van vervoermiddelen naar een gedeeld gebruik hiervan waarmee flexibel reizen²⁷ mogelijk wordt gemaakt zoals de deelfiets en deelauto. Deze verschuiving maakt deel uit van een brede socio-economische trend van deeleconomie waarbij individuen goederen en diensten met elkaar delen. Voorbeelden van andere soorten deeldiensten zijn bijvoorbeeld het Repair Café waarbij op buurtniveau kapotte spullen worden gerepareerd met behulp van vrijwilligers of waarbij mensen gezinsmaaltijden ook delen met hun burens. Ook diensten als Spotify (muziek), Airbnb (verhuur accommodaties) en Netflix (video streaming) zijn hier een voorbeeld van. Doordat de deeleconomie steeds meer voet aan de grond krijgt is het de verwachting dat het delen van vervoermiddelen ook de komende jaren verder toe zal nemen. Deze toename is ook zichtbaar in onderstaande grafiek. In deze grafiek is de ontwikkeling van het aantal deelauto's in

²⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/19/aantal-volledig-elektrische-auto-s-verdubbeld>

²⁶ <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>

²⁷ Flexibel reizen betekent enerzijds het slim gebruik maken van beschikbare vervoermiddelen en dat de aansluitingen tussen deze vervoermiddelen optimaal is (ketenmobiliteit). Anderzijds betekent flexibel reizen dat een reiziger niet elk reismoment voor hetzelfde vervoermiddel kiest. Dus soms maakt men gebruik van de auto, soms van de fiets en soms van het openbaar vervoer.

Nederland afgezet tegen de introductiemomenten van de diensten Spotify (2006), Airbnb (2008) en Netflix NL (2013).



Opmars elektrische auto's gaat sneller dan eerder gedacht

Het gaat goed met de elektrische auto! De wereldwijde opmars van elektrische auto's verloopt sneller dan gedacht én de interesse van consumenten in elektrische voertuigen stijgt. Onderzoeks- en accountantskantoor EY verwacht zelfs dat in 2033 de elektrische auto dominant zal zijn in de wereldwijde autoverkoop, wat vijf jaar sneller is dan eerder werd voorspeld.

Figuur 12 – Toename van deelauto's in Nederland, afgezet tegen de introductie van de deeldiensten Spotify, Airbnb en Netflix

Als gevolg van de ontwikkeling van deelmobiliteit 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 één 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 wordt ontzorgd doordat de verschillende informatie-, reserverings- en betaalsystemen gekoppeld zijn. Via het digitale platform maakt de reiziger via deelsystemen en overstappunten gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten om van A naar B te komen.

Deelmobiliteit kan in gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid, zoals de gemeente Valkenburg aan de Geul, een bijdrage leveren in het bereikbaar houden van voorzieningen. Dit als aanvulling op het openbaar vervoer en andere collectieve vraagafhankelijke vervoerssystemen.

De innovatieve trend

Een belangrijke innovatieve trend op het gebied van mobiliteit, die grote gevolgen kan hebben voor het mobiliteitssysteem is de ontwikkeling van zelfrijdende en communicerende voertuigen. De ontwikkeling van deze voertuigen is tweeledig. Enerzijds is er de ontwikkeling van voertuigen die geheel zelfstandig kunnen rijden. Anderzijds is er de ontwikkeling van voertuigen die met elkaar en verkeerssystemen communiceren. Tegenwoordig rijden er al op diverse plekken in Nederland zelfrijdende voertuigen.

Verschillende gemeenten, ziekenhuizen of instituten zetten een zelfrijdend voertuig in op specifieke trajecten voor hun klanten of medewerkers. Deze ontwikkelingen zijn echter zo klein dat zij nog geen effect hebben voor het gehele mobiliteitssysteem.

In de toekomst biedt dit wel kansen om het mobiliteitssysteem te veranderen. Echter, wanneer deze technologie verder wordt ontwikkeld en de combinatie tussen zelfrijdende en communicerende voertuigen veelvuldig op de weg rijdt, dit van grote invloed is op het mobiliteitssysteem. Daarom is deze ontwikkeling voor een gemeente relevant om te (blijven) volgen.

Daarnaast zien we veel 'slimme'-toepassingen die het dagelijkse mobiliteitssysteem verbeteren. Een voorbeeld hiervan zijn intelligente verkeersregelininstallaties, ofwel iVRI's. Deze slimme verkeerslichten kunnen communiceren met voertuigen en/of fietsers. Op basis van de ontvangen voertuigdata kunnen kruispunten efficiënter worden geregeld. De iVRI 'weet' immers beter dan een conventionele VRI hoeveel verkeer eraan komt en wat voor verkeer het is. Dit biedt mogelijkheden om bepaalde verkeersstromen prioriteit te geven boven andere. Het geven van groen licht aan vrachtverkeer geeft besparingen in tijd, brandstof en CO2. Of het geven van groen licht aan fietsers verhoogt het fietsplezier door het reduceren van het aantal stops.

De sociaal maatschappelijke trend

Naast de duurzame en innovatieve trend zien we de afgelopen jaren ook behoorlijk veel veranderen op sociaal maatschappelijk niveau. Zo is dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen in een periode waarin ons mobiliteitsgedrag drastisch is veranderd. COVID-19 en de maatregelen die daarbij van kracht waren, hebben ons het extra zetje gegeven dat we nodig hadden om te laten zien dat we allen in staat zijn om ons mobiliteitsgedrag aan te passen.

43

Om de mobiliteitstransitie in de regio te bewerkstelligen, is de bijdrage van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties van cruciaal belang. Deze gedragsverandering willen we vasthouden. Niet meer opgelegd om te voorkomen dat een virus zich verspreidt, maar omdat we weten dat er een andere mogelijkheid is. Bij voorkeur op vrijwillige basis, maar als het moet via belonen van gewenste gedrag of het bestraffen van het negatieve. We doen dit omdat we zien dat ons eigen (verplaatsings)gedrag bijdraagt aan een leefbare regio.

Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt voor rekening van ouderen. De nieuwe generatie ouderen is gemiddeld welvarender, vitaler, actiever en mobieler dan eerdere generaties. Zij verplaatsen zich vaker, langer en verder en behouden hun auto tot op hoge leeftijd. Het aandeel ouderen in de bevolking, en daarmee in het verkeer, neemt toe. Ook in de gemeente Valkenburg aan de Geul. Mede hierdoor blijft de (auto)mobiliteit nog wel wat groeien, maar minder snel dan vroeger. Doordat de ouderen zich wel vaker en verder verplaatsen dan de ouderen van vroeger, en door het hogere ongevalsrisico van ouderen leidt de mobiliteitsvergrijzing dan ook tot meer ongevallen en verkeersslachtoffers volgens een rapportage van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Door een toename in internetgebruik en social media wordt steeds meer informatie transparant en worden burgers steeds mondiger. Dit leidt er toe dat politiek steeds interactiever wordt en er meer controle op besluitvorming plaatsvindt. De mondige burger uit zich met gezamenlijke initiatieven of protestacties. Ook dit zien we terug op het vlak van mobiliteit. De gemeente krijgt steeds meer klachten, verzoeken of inbreng van burgers en moet hier op de juiste manier mee omgaan om te waarborgen dat de gemeente de juiste koers blijft varen. In de gemeente is Burgerkracht een manier om de burgers zelf ook initiatieven te ontplooiën.

Bijlage B. Voetgangersvoorzieningen

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 bebouwde kom dus in de centra, OV-knooppunten en bij de schoolomgevingen. Vanuit de inventarisatie zijn diverse ontbrekende loopvoorzieningen naar voren gekomen. Deze zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma en zullen op basis van een prioritering tot uitvoering worden gebracht. Bij prioritering moet men denken aan: 1. verkeersveiligheidsrisico 2. school-thuisroute 3. de mogelijkheid om werk met werk te maken 4. onderdeel van ommetje kern of knopenlopenroute.

Bij nieuwe aanleg en in bestaande situaties streven we naar de volgende maatvoering voor de loopvoorzieningen voor voetgangers en minder-validen:

- De hoeken van straten en voetgangersoversteekplaatsen zijn voorzien van een opritje daar waar hoogteverschil te overbruggen is, om de looproute te kunnen vervolgen.
- Opritjes van deze oversteeklocaties zijn minimaal 1.20 breed en uitgevoerd met inritblokken en zo min mogelijk zicht (hoogteverschil tussen materialisatie).
- Vrije doorgang van een trottoir bedraagt minimaal 1,50 meter. Bij incidentele puntversmallingen zoals lantaarnpalen of prullenbakken bedraagt de doorgang minimaal 0,90 meter over maximaal een lengte 1 meter. Bij langere versmallingen of ruimte gebruik wordt ingezet op één volwaardige loopvoorziening aan één kant van de weg.
- Draaipunten voor kinderwagens, rolstoelen en dergelijke minimaal 1,50 x 1,50 meter;
- Materialen die gebruikt worden zijn goed toegankelijk en vlak.
- Buiten de kom: hier is minimaal een (onverhard) struinp pad aanwezig van 0,50 m breed en minimaal 1,0 m uit kant weg.

Oversteekvoorzieningen

Regelmatig wordt de gemeente verzocht om een voetgangersoversteekplaats ("zebra") aan te brengen. Door objectieve normen en plaatsingsregels vast te stellen voor deze voetgangersoversteekplaatsen ontstaat er een eenduidiger afwegingskader voor de gemeente.

Oversteekvoorzieningen worden uitsluitend toegepast op gebiedsontsluitingswegen. Dit sluit ook aan bij de ontwerprichtlijnen voor erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen (CROW ASVV).

Voor de gebiedsontsluitingswegen geldt dat voetgangers niet (gelijkvloers) op willekeurige plaatsen oversteken op wegvakken. Oversteken vindt (geconcentreerd) plaats bij een oversteekvoorziening of ongelijkvloers.

Oversteekvoorzieningen worden bij gebiedsontsluitingswegen toegepast wanneer er wordt voldaan aan de volgende eisen:

- de oversteekvoorziening in de 'natuurlijke' looplijn van de voetganger ligt;
- er minimaal 100 voetgangers per dag oversteken;
- de locatie herkenbaar is als voetgangersoversteekplaats;
- de snelheid van het gemotoriseerde verkeer bij het naderen en het passeren van de oversteekplaats in ieder geval niet hoger is dan 50 km/h (V85);
- het onderlinge zicht van de voetganger en van de automobilist gewaarborgd is;
- de gemiddelde wachttijd voor voetgangers niet meer dan 15 seconden bedraagt met een maximum van 30 seconden.
- de oversteekplaats ligt minimaal 40 meter vanaf een andere oversteekplaats om de doorstroming te faciliteren.
- op gebiedsontsluitingswegen met een intensiteit hoger dan 5000 motorvoertuigen per etmaal heeft is een gefaseerde oversteek de voorkeur.
- Oversteek ligt binnen 4 m na tangentpunt bocht en niet binnen 30 m van kruispunt i.v.m. kop-staart botsingen.

Oversteekvoorzieningen worden bij erftoegangswegen niet toegepast. Oversteken op erftoegangswegen is overal mogelijk voor voetgangers. Hiervoor zijn geen voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken. Nabij een schoolomgeving kan afhankelijk van de situatie maatwerk geleverd worden om kinderen te kanaliseren.

Bijlage C. Fietsvoorzieningen

De meest abstracte en tegelijk meest essentiële activiteit bij het ontwerpen van fietsvriendelijke infrastructuur is het ontwikkelen van een fietsnetwerk. Het fietsnetwerk aanwijzen is de basis waarna gewerkt kan worden aan de juiste kwaliteit van het netwerk. De kwaliteit bepaalt namelijk in hoge mate de kwaliteit van het 'fietsklimaat' in een gebied.

In het fietsnetwerk zijn de volgende drie niveaus onderscheiden (CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2017):

- Basisstructuur:
 - Binnen de bebouwde kom gaat het hierbij om de ontsluitende verbindingen op buurniveau, in praktijk overeenkomend met ongeveer ieder pad en elke straat die door fietsers kan worden gebruikt; buiten de bebouwde kom gaat het om het netwerk van wegen en paden dat zorgt voor de ontsluiting van het buitengebied. Op deze routes moet aan fietsers de basiskwaliteit worden geboden. Dit zijn dus praktisch gezien de erftoegangswegen binnen de gemeente. De basisstructuur is dan ook niet opgenomen in de gemeentelijke fietsnetwerkkkaart.
 - Voor de wegen en paden in de basisstructuur zijn geen specifieke fietsvoorzieningen voorzien. Dit geldt voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom en sluit aan bij de ontwerprichtlijnen zoals deze zijn opgenomen voor erftoegangswegen (ETW).
- Hoofd fietsnetwerk:
 - Buiten de bebouwde kom verbindt dit netwerk kernen, dorpen, steden en belangrijke functies. Deze routes moeten fietsers de maximale kwaliteit bieden en (op drukke locaties en trajecten) berekend zijn op hoge aantallen fietsers. Deze routes zijn bepaald op regionale schaal (utilitair fietsnetwerk ZL).
 - Het regionale netwerk is gecompleteerd met lokale hoofdverbindingen tussen kernen.
 - Dit hoofd fietsnetwerk wordt ook aangevuld met de belangrijkste routes binnen de bebouwde kom. Het betreft het de verbindingen op wijkniveau, die zorgen voor de ontsluiting van alle wijken en buurten en belangrijke functies zoals centra en scholen/sportaccommodaties, maar ook de mogelijk toekomstige P+R-locaties langs de invalswegen.
- Toeristische fietsroutes:
 - Dit zijn routes die hoogwaardig zijn ingericht voor toeristische en recreatieve fietsers. Deze routes bestaan in de gemeente in de basis uit het fietsnooppuntennetwerk van Visit Zuid-Limburg en de mountainbikeroutes welke door het MOZL gepland, uitgevoerd en beheerd²⁸ worden.
 - Bij voorkeur gelden hiervoor dezelfde inrichtingseisen als voor het hoofd fietsnetwerk wanneer deze langs een gebiedsontsluitingsweg gaan maar deze worden passend binnen het landschap ingericht indien dit wenselijk is.
 - De belangrijkste toeristische- en/of recreatie bestemmingen zijn ontsloten via het toeristisch recreatief fietsnetwerk (opnemen in strategie toeristische visie).
 - Daar waar het toeristisch-fietsnetwerk overeenkomt met de gemeentelijke hoofd fietsstructuur en waar mogelijk op regionale verbindingen krijgt de inrichting meer kwaliteit/prioriteit.
 - Bij het uitbreiden van het recreatieve fietsnetwerk wordt door de organisaties afstemming gezocht met de gemeente om te voorkomen dat een nieuwe route

²⁸ De bebording van de routes worden gefinancierd door de gemeente en zijn gemeentelijk eigendom.

samenvalt met belangrijke/drukke wandelroutes zoals toekomstige knopenlopenroutes. Ook worden drukke verkeersaders of onveilige oversteekplekken vermeden danwel worden hier maatregelen voorgesteld.

Door de opkomst van de elektrische fiets worden de snelheidsverschillen op het fietspad steeds groter waardoor de breedte van de fietspaden cruciaal is voor de verkeersveiligheid. Het hoofdfietsnetwerk (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) kent bij voorkeur de volgende inrichtingseisen:

- Vrijliggende fietsvoorzieningen: 2,0 meter voor een eenrichtingsfietspad en 3,00 meter voor een tweerichtingsfietspad.
- Indien vrijliggende fietspaden ruimtelijk niet mogelijk zijn, worden binnen de bebouwde kom aanliggende fietsvoorzieningen (zoals fietsstroken) van voldoende breedte (bij voorkeur 2,00 meter en tenminste 1,50 meter) gerealiseerd. Wanneer de minimale breedte van een fietssuggestiestrook (1,25 m) niet haalbaar is moet er worden gekeken naar maatwerkoplossingen. Hierbij heeft de verkeersveiligheid van de fietser de prioriteit.
- Indien een erftoegangsweg deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk dan is binnen de kom minimaal een fietssuggestiestrook aanwezig en buiten de kom een fietsstrook.

Bijlage D. Vracht- en landbouwverkeer

Landbouw- en goederenvoertuigen zijn over het algemeen grote voertuigen. Om de verkeersveiligheid in de gemeente te waarborgen is het belangrijk deze voertuigen over de daarvoor geschikte routes te sturen. Hiervoor is het gemeentelijk kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer en het kwaliteitsnet goederenvervoer opgesteld.

Landbouwverkeer

De gemeente Valkenburg aan de Geul kent een groot buitengebied, waar regelmatig landbouwverkeer rijdt. Met name op wegen in het buitengebied komt landbouwverkeer in toenemende mate in conflict met auto- en fietsverkeer. Als gevolg van de grote massa- en snelheidsverschillen tussen het landbouw- en fietsverkeer kan dit in toenemende mate leiden tot potentieel verkeersonveilige situaties. Een veilige ontsluiting en routing van het landbouwverkeer is daardoor belangrijk. Niet alleen voor de landbouwsector zelf, maar ook om eventuele hinder voor de omgeving en overige verkeersdeelnemers te zoveel mogelijk te voorkomen of beperken.

Om het landbouwverkeer beter te faciliteren is door de provincie Limburg, in samenwerking met alle gemeenten, waaronder de gemeente Valkenburg aan de Geul, Cumela en de LLTB, een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer opgesteld. Het doel van dit netwerk is het faciliteren en bundelen van landbouwverkeer op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. Landbouwverkeer dient zoveel als mogelijk op de hoogst beschikbare wegcategorie te worden afgewikkeld. Op stroomwegen (100/120/130 km/h) worden landbouwvoertuigen uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet toegelaten (= bestaand beleid). Ook 'bovenregionale' gebiedsontsluitingswegen zijn of worden vanuit 'doorstromingsperspectief' gesloten verklaard. Voor de andere ontwerpeisen dient er aangesloten te worden bij de richtlijnen zoals deze zijn opgesteld voor het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg.

In het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg is een ontbrekende verbinding die vanuit landbouwperspectief wel wenselijk is. Dit is een noord-zuid verbinding tussen de N595 en de Hekerweg. Dit verkeer wordt nu over de Neerhem, Berkelplein, Burgemeester Henssingel, Oosterweg en Nieuwegeweg gestuurd. Deze verbinding is wenselijk om de drukke gebiedsontsluitingswegen in het centrum te ontlasten van landbouwverkeer. Echter zijn de kosten niet in evenwicht met de baten voor het aanleggen van deze weg waardoor dit momenteel geen prioriteit heeft.

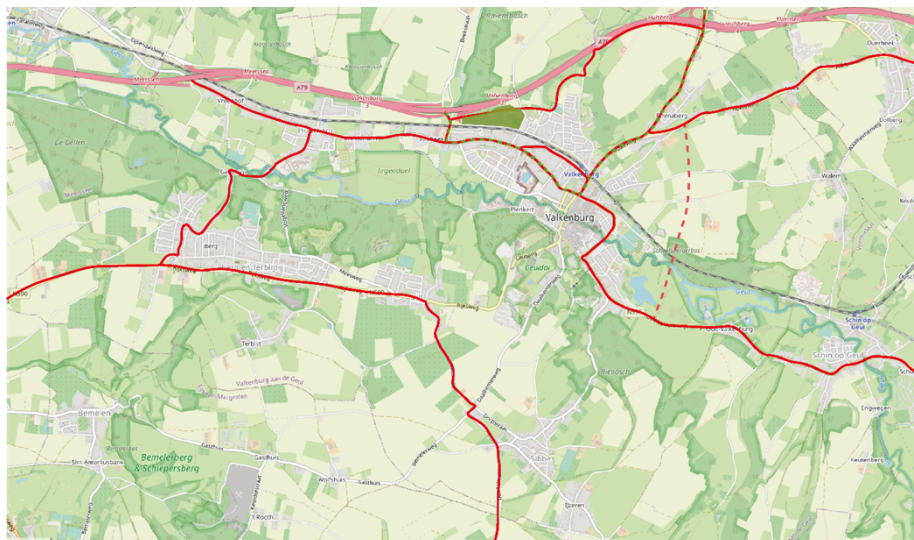
Uitgangspunten:

- Landbouwverkeer wordt afgewikkeld via het hoofdrouthenetwerk voor landbouwverkeer;
- Binnen de gemeentegrens worden ontheffing verleend aan landbouwvoertuigen breder dan 3,5 meter die gebruik willen maken van de openbare weg. (Deze ontheffingsverlening moet worden overgedragen aan het RDW).
- Doorgaand landbouwverkeer wordt in principe om de dorpen heen geleid. Indien dit niet mogelijk is wordt landbouwverkeer daar waar mogelijk afgewikkeld via GOW's.
- Het Grendelplein/Cauberg dient zoveel mogelijk vermeden te worden.
- De reguliere breedte beperkingen blijven gelden.
- Daar waar het hoofdrouthenetwerk conflicteert met belangrijke ontsluitingsroutes voor het auto-, vracht- en/of fietsverkeer treft de gemeente indien noodzakelijk maatregelen om de (verkeers)veiligheid van alle verkeersdeelnemers te borgen.

- De gemeente treft maatregelen om mogelijke schade aan de weg en directe omgeving daarvan door landbouwverkeer te voorkomen of zo snel mogelijk te repareren.
- Gemeente besteedt samen met scholen aandacht aan verkeerseducatie voor zowel bestuurders van landbouwvoertuigen als overige kwetsbare verkeersdeelnemers (specifiek scholieren) die in conflict met landbouwvoertuigen kunnen komen.

Goederenvervoer

Het vrachtverkeer in Valkenburg aan de Geul gaat voornamelijk naar Bedrijventerrein De Valkenberg. In tegenstelling tot het landbouwverkeer maakt het vrachtverkeer minder gebruik van de wegen in het buitengebied en de kleinere dorpskernen van de gemeente. In de netwerkkaart is het kwaliteitsnet goederenvervoer weergegeven. Deze wegen zijn ingericht op grotere voertuigen waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid kan worden gewaarborgd. Naast de provinciale weg N297 en de A79 maken ook de Emmaberg, Nieuweweg en Broekhem deel uit van dit netwerk. Het doorgaande vrachtverkeer binnen de gemeente dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen.



Figuur 13: Kwaliteitsnet goederenvervoer en landbouwverkeer

Bijlage E. Richtlijnen voor evenementen

De grote evenementen, zoals de jaarlijkse Kerstmarkt, maar ook incidentele evenementen als de Tour de France, leiden tot grote verkeershinder in Valkenburg en omgeving. Deze hinder is voorspelbaar en te managen.

Weliswaar worden er verkeersregelaars ingeschakeld om de hinder te beperken, maar mogelijk kan met andere maatregelen (bijv. Mobiliteitsmanagement) nog verdere winst (vermindering van de automobiliteit) worden behaald. Daartoe moeten alle draaiboeken voor evenementen minimaal de volgende elementen bevatten:

1. *Huidige verkeerssituatie*: Wat is de huidige verkeerssituatie, wat zijn de huidige verkeersintensiteiten en zijn er zonder het evenement ook al knelpunten in het netwerk op het moment van uitvoering?
2. *Beschrijving evenement en impact op verkeer*: welk evenement gaat er plaatsvinden, waar gaat deze plaatsvinden, hoelang duurt het en wat gaat er gebeuren. Hierbij dient ook een beschrijving van wat ervoor nodig is om dit evenement te laten plaatsvinden en welke wegen er mogelijk afgesloten moeten worden voor welke periode. De duur van de afzetting en de impact op het verkeer ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Hierbij komt een toelichting op de nieuwe verkeersverdeling, de verwachte knelpunten en mogelijke hinder die kan ontstaan als gevolg van het evenement.
3. *Beschrijving verkeersmaatregelen*: hier komt een uitgebreide beschrijving van de voorziene verkeersmaatregelen die genomen worden om het evenement te laten plaatsvinden. Welke maatregelen komen op de weg en waar komen deze te staan. Bij voorkeur? Afhankelijk van omvang evenement in te kaderen? in een uitgewerkt verkeersmaatregelen plan. Beschrijving van hoe mensen komen en gaan. Hoe ze inzetten op OV en fiets?
4. *Verwachte knelpunten*: als gevolg van de analyse van punt 2 wordt hier een overzicht gegeven van de te verwachte knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming.
5. *Beheersmaatregelen knelpunten*: hier komt per knelpunt een toelichting hoe de hinder van dit knelpunt wordt gemitigeerd. Dit kan doormiddel van statische- of dynamische maatregelen. Er kan hierbij gedacht worden aan verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie.
6. *Afstemming overige wegbeheerders*: de wegafzettingen, hinder en maatregelen dienen afgestemd te worden met overige wegbeheerders indien dit invloed heeft op het areaal van andere wegbeheerders.
7. *Afstemming hulpdiensten*: de wegafzettingen, hinder en maatregelen dienen afgestemd te worden met de hulpdiensten. Het is van groot belang dat ten alle tijden hulpdiensten op tijd ter plaatse kunnen komen. Om hierin te voorzien dienen de hulpdiensten vroegtijdig betrokken worden bij de afstemming van een evenement met impact op het verkeer.
8. *Afstemming OV-diensten*: de wegafzettingen, hinder en maatregelen dienen afgestemd te worden met de OV-diensten.

Bijlage F. Overstromingen juli 2021

In juli 2021 werd het Heuvelland getroffen door extreme neerslag en de afvoer van al dit water kon onvoldoende door alle watersystemen worden afgevoerd. Hierdoor overstroomde het Geuldal. Dit heeft gezorgd voor veel leed en schade aan gebouwen en infrastructuur. Een deel van de schade aan de infrastructuur kon op korte termijn hersteld worden en maakte daarmee weer deel uit van het mobiliteitssysteem. Een deel van de schade kon niet op korte termijn hersteld worden vanwege financiële barrières of omdat de daadwerkelijke schade nog niet zichtbaar is (bv. onder wegverharding). Deze onopgeloste knelpunten kunnen mogelijk een belemmering of juist een kans zijn voor het mobiliteitssysteem van de gemeente.

Te denken valt aan het wel of niet volledig herstellen van de brug in de Emmalaan of de verschoven prioritering in de aanpak van wegen vanwege beschadigde riolering. Op die locaties kunnen kansen worden benut door bij de herinrichten van wegen het Mobiliteitsplan als kader te hanteren. Ook de schade aan gebouwen (sloop) biedt mogelijk kansen voor mobiliteit. Onder andere in relatie tot de gebiedsvisies van Valkenburg Oost en West.

Het verzilveren van (mobiliteits)kansen wordt in bijvoorbeeld een gebiedsvisie of als separaat project integraal opgepakt. De wateroverlast heeft ook de diverse vraagstukken ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen op scherp gezet.

De gemeente maakt de schade op alle terreinen op. Op basis hiervan wordt een prioritering opgesteld. Wat dit betekent voor mobiliteitsprojecten is nog niet bekend.

Bijlage H. Geraadpleegde documenten

Algemeen

- Arcadis, *NOVI-gebied Zuid-Limburg – Plan van Aanpak en Uitnodiging*, oktober 2020
- Luc Soete, *Van groen hart tot groene long – Strategisch Actieplan: Middengebied Zuid-Limburg*, februari 2019

Mobiliteit

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam*, juni 2019
- APPM-GoudappelCoffeng, *Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg – Leaflet*, mei 2020
- APPM-GoudappelCoffeng, *Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg – Werkboek - concept*, januari 2020
- Arriva, *Lijnennetkaart Zuid-Limburg*, 13 december 2020
- Provincie Limburg, *Mobiliteitsplan - Slim op weg naar morgen*, februari 2018
- Royal HaskoningDHV, *Risicoanalyse verkeersveiligheid*, juli 2021
- Regio Zuid-Limburg, *Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg*, juli 2021
- *Samenwerkingsovereenkomst Verkeerseducatie voor het basis- en voortgezet onderwijs gemeenten Maastricht-Heuvelland 2021-2025*
- <https://www.waarstaatjegemeente.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>
- RHDHV, RP210728, *Conceptplan regionaal Utilitair Fietsnetwerk*, juli 2021

Gezondheid

- <https://www.gezondheidsatlaszl.nl/>

Toerisme & economie

- Bureau BUITEN e.a., *Bestemming Zuid-Limburg 2030 – Visie Vrijetijdseconomie*, december 2019
- Bureau Verbeek, *Intergemeentelijke Structuurvisie*, 5 april 2012

Klimaat

- Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit, Den Haag 28 juni 2019
- <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>
- Driven by Value, *Gemeentelijke Energievisie 2019-2022 & jaarprogramma*

Veiligheid, Toezicht en Handhaving

- Integraal Veiligheidsplan *Heuvelland 2020-2023*, mei 2020