\ gemeente
voerendaal

Raadhuisplein 1
6367 ED Voerendaal
Postbus 23000
6367 ZG Voerendaal

T 045 - 575 33 99
F 045 - 575 11 95
E info@voerendaal.nl
W voerendaal.nl

\ Raadsvoorstel

Zaak 185113

Onderwerp: Mobiliteitsplan

Openbaarheid: Openbaar

Portefeuillehouder: Wethouder Verbraak

Datum Raad: 08-07-2021

Nummer:

\ Samenvatting

Voor u ligt het Mobiliteitsplan Voerendaal 2021-2025. Dit plan sluit aan op actuele provinciale en regionale visies. Beschreven zijn achtereenvolgens het huidige verkeersbeleid, het gewenste toekomstbeeld en een globaal uitvoeringsprogramma van maatregelen om dit toekomstbeeld te bewerkstelligen.
Belangrijke aspecten bij dit mobiliteitsbeleid zijn de verkeersstromen per type weggebruiker, het opstellen van een gemeentelijk parkeerbeleid en knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Op basis van het geformuleerde beleid wordt vervolgens separaat een Meerjaren Uitvoerings Programma opgesteld, waarin de uit te voeren onderzoeken, acties en projecten worden beschreven, uitgezet in de tijd en van een kostenindicatie voorzien.
Het Mobiliteitsplan is tot stand gekomen via onderzoek en inbreng van vele belanghebbenden (o.a. inwoners, commissie Leefomgeving, landbouwers en loonwerkers, Fietsersbond, VVN, Provincie Limburg, Parkstad, etc.).
Naar aanleiding van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan is ook in overleg met belanghebbenden een fiets- en voetgangersscan tot stand gekomen, waarin de kwaliteit en het gebruik van de infrastructurele voorzieningen voor langzaam verkeer inzichtelijk worden gemaakt. Deze analyse is als integraal onderdeel opgenomen in het voorliggende Mobiliteitsplan.

\ Conceptbesluit

De raad besluit:
1. het Mobiliteitsplan Voerendaal 2021-2025 vast te stellen;
2. voor de jaren 2024 en 2025 een investeringskrediet beschikbaar te stellen van telkens € 100.000;
3. hiervoor de reserve afschrijving in te zetten;

\ Grondslag

\ Aanleiding

In 2017 is het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP is een richtinggevend verkeersbeleid geformuleerd voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De vele maatschappelijke, economische en ontwikkelingen op het van mobiliteitsvragen echter om een bewegende actualisatie van dit beleid. Zo zorgt de opkomst van elektrische voertuigen en geavanceerde rijhulpsystemen voor een automatische aantal mobiliteitsvormen en zijn de mobiliteitspatronen veranderd vanwege de vraag naar flexibeler werktijden.
Bovendien blijkt bij de uitvoering van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) van

het vigerende GVVP dat veel klachten en meldingen van bewoners te herleiden zijn tot de kwaliteit het huidige mobiliteitsnetwerk. Veel meldingen betreffen de regelmatige overlast door ongewenst sluipverkeer, hetgeen een negatieve uitwerking heeft op de leefbaarheid binnen de woonkernen. Nader onderzoek laat zien waar en welke knelpunten zich voordoen met betrekking tot de verschillende verkeerstromen per modaliteit. Het nu voorliggende Mobiliteitsplan geeft niet alleen inzicht in het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente Voerendaal, maar stelt tevens de gewenste verbeteringen scherp voor zowel de korte als de lange termijn. Belangrijke aspecten bij dit mobiliteitsbeleid zijn de verkeersstromen per type weggebruiker, het opstellen van een gemeentelijk parkeerbeleid en knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

\ Doel
Het doel van dit Mobiliteitsplan is het vastleggen van een concrete mobiliteitsvisie voor de gemeente Voerendaal, met verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid als de drie belangrijkste aspecten.

\ Argumenten
We onderscheiden zeven hoofdstukken in het mobiliteitsplan, waarin de huidige situatie weergeven wordt, een toekomstvisie geschetst, de aandachtspunten voor een uitvoeringsprogramma benoemd en waaraan een totaal uitvoeln ringsprogramma toegevoegd wordt. Dat is gedaan voor de volgende zeven te onderscheiden thema's: Wegencategorisering en autoverkeer, Langzaam verkeer, Landbouwverkeer, Vrachtverkeer, Openbaar vervoer, Parkeren, Participatie, Verkeerseducatie en Duurzaamheid.
Wegencategorisering en autoverkeer
Het huidige verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Voerendaal is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. De wegencategorisering en de bijbehorende inrichtingseisen dienen zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid binnen de woonkernen te optimaliseren.
De volgende doelstellingen zijn geformuleerd om de negatieve uitwerking van ongewenste verkeersstromen op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de woonkernen te kunnen minimaliseren:
1. Het stimuleren van doorgaand verkeer om zoveel mogelijk gebruik te maken van de daarvoor bestemde stroomwegen A76 en A79;
2. Voor diverse locaties onderzoeken of er een actualisatie van de wegencategorisering doorgevoerd dient te worden;
3. Het verder uitvoeren van een haalbaarheidsstudie om niet-essentiële (land)wegen af te sluiten voor doorgaand verkeer;
4. Het verder afstemmen van de weginrichting op de bijbehorende wegencategorisering;
5. Het verder benadrukken van de verblijfs- en uitwisselfunctie van woonkernen middels het creëren van meer groenvoorzieningen.

Om deze doelstellingen te realiseren dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 500.000,-.
Langzaam verkeer
De meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers omvat de voetgangers en het (brom)fietsverkeer. Het langzaam verkeer vormt een zeer prominente groep verkeersdeelnemers, waarbij het van groot belang is dat de daarvoor bestemde infrastructuur geoptimaliseerd wordt en blijft.
Als integraal onderdeel van het hoofdstuk langzaam verkeer van dit Mobiliteitsplan is als separate bijlage de "Nota lokale impuls fietsers en voetgangers" toegevoegd.
1 Voetgangers
Voetgangers moeten ten allen tijde gebruik kunnen maken van kwalitatief hoogwaardige en toegankelijke trottoirs of loopstroken, waarbij nadrukkelijk rekening gehouden dient te worden met de toegankelijkheid voor minder-validen. Daarnaast vormt de oversteekbaarheid voor voetgangers een belangrijk aspect bij een veilige verkeersdeelname.
2 Fietsverkeer
Het fietsverkeer vormt een van de meest gezonde en milieuvriendelijke vervoerswijzen, waarbij de komst van de elektrische fiets zorgt voor een toename van het fietsgebruik. Deze ontwikkeling stelt tevens eisen aan de kwaliteit en toegankelijkheid van de fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen.
In ontwikkeling sinds 2020, maar geheel actueel is de nota Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op hoofdlijnen van 8 maart 2021, waarin de minister de noodzaak en aanpak omschrijft voor een hoofdfietsinfrastructuur.
De volgende doelstellingen zijn geformuleerd om een veilig en adequaat netwerk voor langzaam verkeer middels optimale (oversteek)voorzieningen en voldoende fietsparkeervoorzieningen te creëren:
1. Het optimaliseren van de routes en voorzieningen voor voetgangers;
2. Het minimaliseren van trottoirparkeren binnen de woonkernen, middels handhaving;
3. Het optimaliseren van de routes en voorzieningen voor (brom)fietsverkeer;

4. Het verbeteren van de veiligheid van diverse fietsoversteekplaatsen;
5. Het verder vormgeven van de uitgangspunten uit de Fietsparkeur-norm met betrekking tot de fietsparkeervoorzieningen bij kerngebieden met een publiek aantrekkende functie;
6. Het opzetten van diverse communicatiecampagnes en rijvaardigheidstrainingen om de fietsveiligheid onder ouderen te bevorderen;

Om deze doelstellingen te realiseren dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 250.000,-.

Landbouwverkeer

De gemeente Voerendaal wordt gekenmerkt door een grote agrarische productiefunctie, wat gepaard gaat met een groot aandeel landbouwverkeer op de gemeentelijke weginfrastructuur. Vanuit de economische functie van de landbouwsector is een goede doorstroming gewenst, maar er dient tevens rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid van alle weggebruikers en de leefbaarheid van omwonenden. Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer streeft ernaar om de doorstroming van het landbouwverkeer te optimaliseren, waarbij de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd worden. Concreet betekent dit voor de gemeente Voerendaal dat landbouwverkeer zoveel mogelijk over wegen buiten de bebouwde kom gestuurd wordt.

Het aanwijzen van de geprefereerde hoofdroutes binnen het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer geeft echter geen garantie voor een vlekkeloze afwikkeling van het landbouwverkeer.

In het overleg met agrariërs en loonwerkers is naar voren gekomen dat er bereidheid is voor gesprekken en overleg met bewoners die klachten ervaren, hetgeen bijdraagt aan de bewustwording tussen burger en agrariërs/loonwerkers.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor het landbouwverkeer om de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de kernen te waarborgen:

1. Het opnieuw onder de aandacht brengen bij provincie Limburg van het provinciale Kwaliteitsnet Landbouwverkeer;
2. Het verder specificeren van een lokaal Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het wegnemen van ontbrekende schakels;
3. Het voldoende breed inrichten van de hoofdroutes van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het waarborgen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de woonkernen middels maatwerk;
4. Het opstarten en verder vormgeven van voorlichtingscampagnes en communicatietrajecten samen met agrariërs en loonwerkers.

Om deze doelstellingen te realiseren dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 150.000,-.

Vrachtverkeer

Het bedrijventerrein Lindelaufer Gewande en de kernen van Voerendaal en Klimmen vormen de belangrijkste economische gebieden binnen de gemeente Voerendaal. Enerzijds is het van groot belang om de bereikbaarheid van deze gebieden voor het vrachtverkeer te optimaliseren, maar anderzijds dient de overlast door dit vrachtverkeer tot een minimum beperkt te blijven. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer moet de basis zijn om vrachtverkeer te stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van de stroomwegen A76 en A79. Hierdoor wordt de belasting op de overige wegen binnen de gemeente Voerendaal geminimaliseerd.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor het stimuleren van een vaste routering voor vrachtverkeer om de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de kernen te waarborgen:

1. Het opnieuw onder de aandacht brengen van de wenselijke gemeentelijke routestructuur bij provincie Limburg aansluitend op het provinciale Kwaliteitsnet Goederenvervoer;
2. Het verder specificeren van een lokaal Kwaliteitsnet Goederenvervoer ten behoeve van het minimaliseren van de overlast voor bewoners in de kernen;
3. Het opstellen van diverse communicatietrajecten met chauffeurs, om hen bewust te maken van zowel de voorkeursroutes als de overlast die men voor omwonenden kan veroorzaken;
4. Het vrachtverkeer in samenwerking met navigatieaanbieders zoveel mogelijk over de hoofdroutes uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer navigeren en de bijbehorende bewegwijzering actualiseren;
5. Het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor het afsluiten van afrit 6 van de A79.

Om deze doelstellingen te realiseren dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 150.000,-.

Openbaar vervoer

Met de provincie Limburg als concessiehouder van het openbaar vervoer heeft de gemeente Voerendaal een beperkte rol wat betreft zeggenschap over de routering en onderlinge verbindingen van het openbaar vervoer.

Daarentegen valt het optimaliseren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltevoorzieningen wel onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid.
De volgende doelstellingen zijn geformuleerd voor de toegankelijkheid van het Openbaar vervoer in Voerendaal:
1. Het verder optimaliseren van de huidige regionale buslijnen in samenwerking met Provincie Limburg en Arriva, ten behoeve van de bereikbaarheid van Voerendaal met de regio;
2. In samenwerking met Arriva de onderlinge verbindingen tussen buslijnen en de treinstations Voerendaal en Klimmen-Ransdaal verbeteren;
3. Het verder verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer per trein en bus, middels het optimaliseren van de kwaliteit, toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltevoorzieningen.

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt weinig prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. Dit komt doordat de gemeente Voerendaal weinig inbreng heeft in de provinciale en landelijke openbaar vervoersnetwerken. De gemeente Voerendaal kan wel in gesprek gaan met de desbetreffende overheden en de consessiehouder(s) om hun pakket van wensen, eisen en doelen op tafel te leggen.

Parkeren

Het mobiliteitsaspect 'bereikbaarheid' kenmerkt zich, naast een optimale doorstroming van alle vervoerswijzen, door voldoende parkeergelegenheid nabij de plaats van bestemming. De gemeente Voerendaal streeft ernaar om een balans te creëren tussen enerzijds toereikende parkeergelegenheid rondom openbare voorzieningen en anderzijds de leefbaarheid van bewoners binnen de kernen.
Er bestaat derhalve behoefte aan een kaderstellend parkeerbeleid met daarin specifieke uitgangspunten met betrekking tot parkeerregulering, gehandicaptenparkeerplaatsen, laadinfrastructuur en weesfietsen bij de treinstations.
Als onderdeel van dit mobiliteitsplan zal separaat een gemeentelijke parkeervisie gemaakt worden. In het nu voorliggende Mobiliteitsplan worden derhalve alleen de uitgangspunten van deze parkeervisie kort toegelicht, waarna de gemeentelijke parkeervisie nader gedetailleerd ingaat op de verschillende parkeerthema's
In dit beleidsplan worden onder andere de volgende thema's onderscheiden:
1. Parkeerregulering:
2. Parkeren in woonwijken: De gemeente Voerendaal streeft ernaar dat bewoners zoveel mogelijk op hun eigen oprit parkeren, zonder dat dit gepaard gaat met het verharden van voortuinen. Verder is het uitgangspunt dat trottoirparkeren, tenzij anders geregeld, in beginsel niet is toegestaan om de overlast voor voetgangers te beperken;
3. Laadinfrastructuur: Momenteel wordt in samenwerking met de provincies Limburg en Noord-Brabant de mogelijkheid onderzocht om te komen tot grootschalige uitrol van een laad-infrastructuur. Over de uitwerking hiervan zult u separaat worden geïnformeerd;
4. Gehandicaptenparkeerplaatsen: In het beleidsplan wordt een passage gewijd aan aan het aanvragen van (persoonlijke) gehandicaptenparkeerplaatsen en het plaatsen van gehandicaptenparkeerplaatsen nabij openbare voorzieningen;
5. Parkeren van (brom)fietsen: Ook beleidsregels inzake fietsparkeervoorzieningen in het centrum, gemeentelijke fietsparkeernormen, fietslaadinfrastructuur en weesfietsenbeleid zijn onderdeel van het parkeerbeleid;
6. Beleidslijn parkeerbijdrage: Het doel van de beleidslijn parkeerbijdrage is het vaststellen van nadere richtlijnen om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van initiatiefnemers en ontwikkelaars van ver- en nieuwbouwprojecten mogelijk te maken door de realisatieplicht van bijbehorende parkeervoorzieningen af te kopen en met deze middelen openbare parkeerplaatsen aan te leggen (tegenprestatie). Deze beleidslijn van het mobiliteitsplan zal nader uitgewerkt worden en als onderdeel aan het beleidsplan parkeren toegevoegd.

Zoals eerder benoemd zal het definitieve parkeerplan middels een separaat vast te stellen document nader gedetailleerd ingaan op zowel bovenstaande als aanvullende parkeerthema's. Daarom wordt in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) weinig tot geen prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De inschatting is dat de acties en maatregelen die voortvloeien op het gebied van parkeren (naar aanleiding van de uitkomst parkeernota) voor een groot deel gedekt kunnen worden tegen een bedrag van € 100.000,-.

Participatie, verkeerseducatie, duurzaamheid en handhaving

De effectiviteit van geïmplementeerde infrastructurele maatregelen hangt sterk af van menselijk verkeersgedrag. Door middel van effectieve communicatievormen in de vorm van burgerparticipatie en verkeerseducatie zet de gemeente Voerendaal in op beïnvloeding in positieve richting van het gewenste verkeersgedrag.
Ten slotte streeft de gemeente Voerendaal naar een toegenomen gebruik van duurzame en milieuvriendelijke modaliteiten.

Burgerparticipatie

In het kader van de besluitvorming omtrent de (her)inrichting van de infrastructuur hecht de gemeente Voerendaal aan een actieve betrokkenheid van belanghebbende partijen. Binnen deze burgerparticipatie wordt draagvlak gecreëerd voor infrastructurele maatregelen middels het ophalen van informatie en het delen van kennis en inzichten met bewoners en ondernemers.

Verkeerseducatie
Door de vele maatschappelijke en technologische ontwikkelingen is er sprake van een voortdurende verandering van de gebruikte vervoersmiddelen. De beschikbare infrastructuur is echter veelal hetzelfde gebleven. Binnen de gemeente Voerendaal wordt de Permanente Verkeereducatie (PVE) in samenwerking met VVN, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) en basisscholen uitgevoerd, waarbij 6 PVE-doelgroepen onderscheiden worden op basis van leeftijd en type weggebruiker. Hiermee wordt beoogd dat jong en oud met ieder vervoersmiddel op een veilige manier aan het verkeer kan deelnemen.
Duurzaamheid
De gemeente besteedt op zoveel mogelijk beleidsterreinen aandacht aan duurzaamheid. In het kader van Mobiliteit richt zich dit onder andere op het stimuleren van het gebruik van duurzame en milieuvriendelijke vervoersmiddelen. Om het gebruik van elektrische voertuigen verder te stimuleren wordt ingezet op de ruime aanwezigheid van laadinfrastructuur bij openbare voorzieningen en parkeergelegenheden. Ook participeert de gemeente in de realisatie van laadstations voor elektrische deelfietsen bij de NS-stations.
Handhaving
Uit de bewonersavonden is gebleken dat een grote meerderheid van de burgers van Voerendaal meerwaarde ziet in een toename van handhaving op straat. Niet alle handhavingsaspecten vallen echter onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid en met name mobiele flitsacties en patrouilles veelal door de politie georganiseerd worden.

\ Kanttekeningen

\ Relaties met programmabegroting en/of visiedocument
- Begrotingsprogramma Verkeer, vervoer en Waterstaat
- Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan (GVVP 2016-2020)
- Omgevingsvisie Voerendaal 2016-2030

\ Financiële, juridische en organisatorische consequenties
\ Financieel
Vigerend GVVP
In de programmabegroting tot en met 2019 is een cumulatief bedrag van € 400.000 opgenomen voor het uitvoeren van specifieke maatregelen voortvloeiend uit het vigerende GVVP. Daarnaast zijn diverse aanpassingen en verbeteringen, voortvloeiend uit dit GVVP, integraal opgenomen binnen reeds geplande projecten in de begroting. Het laatste in uitvoering zijnde project betreft kruispunt Putterweg/Steinweg. Hierna is het gehele budget besteed.
Mobiliteitsplan
De kosten voor de uitvoering van het concept meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP 2021 t/m 2025) van dit Mobiliteitsplan zijn per hieronder opgevoerde categorie bepaald op basis van globale kostenramingen voor een concept maatregelprogramma en worden in totaal geraamd op € 1.750.000,-.
In hoofdstuk 9 van het Mobiliteitsplan is de kostenopbouw beschreven
Om het totaal geraamde investeringenvolume van € 1,75 mln binnen de planperiode uit te voeren is een gemiddeld jaarlijks budget nodig van € 350.000. Rekening houdend met de personele capaciteit van onze organisatie is dit niet reëel. De inschatting is dat wij een jaarlijks investeringenvolume kunnen wegzetten van € 100.000. Voor de jaren 2021 t/m 2023 is reeds een krediet beschikbaar van € 100.000, waardoor enkel nog voor de jaren 2024 en 2025 een investeringskrediet beschikbaar dient te worden gesteld. Geadviseerd wordt daarom voor de jaren 2024 en 2025 een investeringskrediet beschikbaar te stellen van telkens € 100.000. Tevens wordt geadviseerd hiervoor de reserve afschrijving in te zetten. In de jaarrekening 2020 is dit betreffende bedrag aan de reserve toegevoegd.
\ Risico's
De geraamde budgetten zijn bepaald op basis van globale kengetallen. In deze kengetallen is rekening gehouden met een onzekerheidsmarge. Daarom kan in de praktijk blijken dat de uiteindelijke werkelijke kosten op onderdelen afwijken van deze ramingen. In de jaarlijkse evaluatie zal aandacht worden besteed aan de kostenontwikkeling.
\ Communicatie en draagvlak
Middels een klankbordgroep is de basis gelegd voor het Mobiliteitsplan. Verder is dit plan tot stand gekomen in samenwerking met inwoners en diverse belangengroeperingen. Gedurende meerdere inloopspreekuren zijn zeer veel inzichten vergaard en als uitgangspunten meegenomen voor het opstellen van dit plan.

\ Uitvoering
Evaluatie GVVP2016-2020
Mede naar aanleiding van het vigerende GVVP is vanaf 2016 tot heden een uitgebreid pakket aan maatregelen uitgevoerd en zijn diverse projecten opgestart met als doel een inhaalslag te maken op het gebied van verkeer

en vervoer. Voor een overzicht van de uitgevoerde of in voorbereiding zijnde projecten, waarin diverse aspecten t.a.v. verkeersveiligheid zijn meegenomen en acties uit het MUP van het vigerende GVVP, zie de bijlage “Evaluatie vanaf 2016”.
Na vaststelling van het Mobiliteitsplan door de Raad zullen de maatregelen nader uitgewerkt worden tot een meerjaren uitvoeringsprogramma voor de jaren tot en met 2025. Jaarlijks zal uw Raad op de hoogte worden gebracht van de uitgevoerde maatregelen van het voorgaande jaar en de voorgenomen maatregelen van het nieuwe jaar. Verantwoording en evt. bijsturing van de financiële consequenties komen dan ook aan de orde, binnen de beschikbare budgetten.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN VOERENDAAL

De secretaris	De burgemeester
C.J.H.M. Janssen	**W. Houben**

\ Bijlagen
210611 Rapport Mobiliteitsplan Voerendaal Concept College BW.pdf (original), Bijlage 2 Evaluatie GVVP 2016-2020.pdf (original), Concept Raadsbesluit.docx (original), Concept Raadsbesluit.pdf (original)