# Mobiliteitsprogramma Gemeente Stein 2040



**Dat maakt**
**Stein voor mij**
Rustig en goed bereikbaar in een duurzame woonomgeving

Gemeente *Stein*

# Inhoudsopgave


**1. Mobiliteitsprogramma en Omgevingsvisie ..... 3**

1.1. Positionering Mobiliteitsprogramma 'Stein 2040' 3
1.2. Totstandkoming 6
1.3. Leeswijzer 6

**2. Sociale en vitale wijken en kernen ..... 7**

2.1. Lopen 9
2.2. Fietsen 13
2.3. Gedeelde mobiliteit 18

**3. Een veilige, gezonde en groene leefomgeving ..... 20**

3.1. Verkeersveiligheid 21
3.2. Gezondheid en leefkwaliteit 24

**4. Versterken van de unieke omgevingskwaliteiten ..... 25**

4.1. Recreatieve wandel- en fietsroutes 25
4.2. Landbouwroutenetwerk 26

**5. Een bereikbare en bedrijvige gemeente ..... 27**

5.1. Wegenstructuur 27
5.2. Multimodale bereikbaarheid werk en bedrijventerreinen 30

**6. Energietransitie ..... 32**

6.1. Elektrisch rijden en laadinfrastructuur 32
6.2. Mobiliteitsdata en monitoring 33

**7. Het vervolg ..... 34**

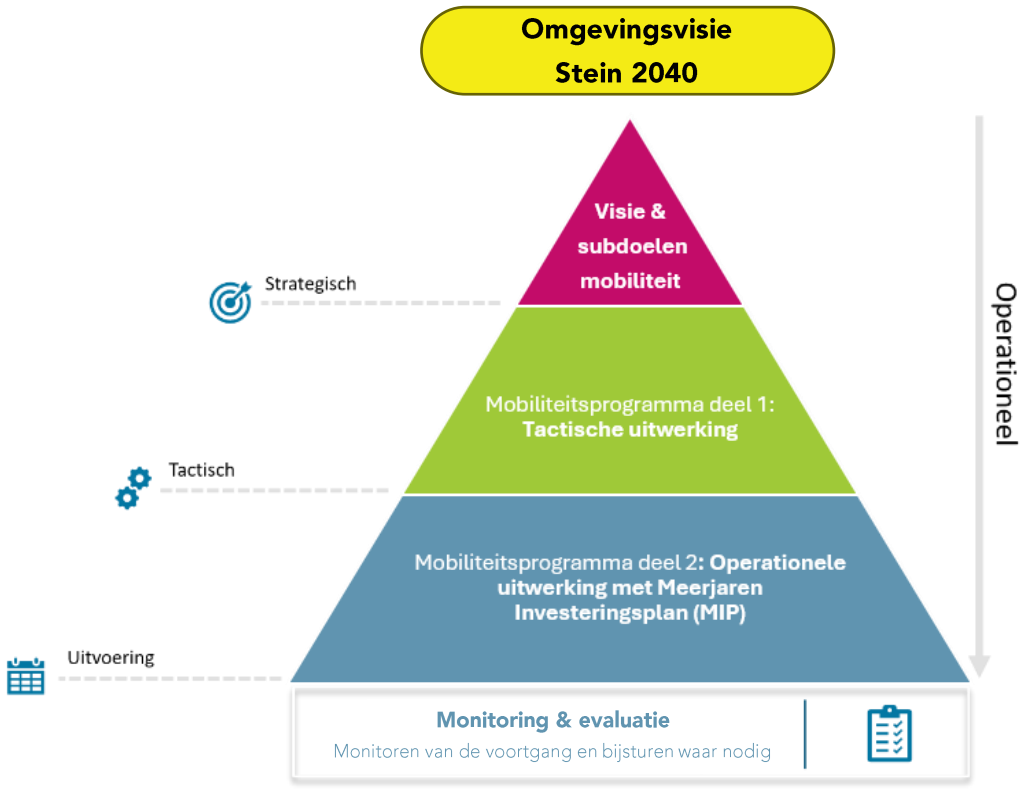
# 1. Mobiliteitsprogramma en Omgevingsvisie

**Mobiliteit vormt een belangrijke schakel in het dagelijks leven binnen de wijken en kernen van gemeente Stein. Bereikbaarheid bepaalt in hoge mate of inwoners kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven, elkaar kunnen ontmoeten en gebruik kunnen maken van voorzieningen. Daarnaast heeft de manier waarop we ons mobiliteitssysteem inrichtingen invloed op de gezondheid van inwoners en het economische klimaat van onze gemeente. Nu het huidige mobiliteitsplan 5 jaar oud is, een groot deel van de daarin beschreven projecten is uitgevoerd en zich tal van ontwikkelingen hebben voorgedaan, is er behoefte ontstaan voor een nieuw Mobiliteitsprogramma. Een programma dat vervolg geeft aan de ambities uit het vorige plan en tegelijk antwoord geeft op de uitdagingen van morgen.**

## 1.1. Positionering Mobiliteitsprogramma 'Stein 2040'

De Omgevingsvisie Stein, vastgesteld op 17 februari 2022, vormt het strategische en integrale kader voor alle ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving van de gemeente. In de visie zijn de langetermijnambities en ruimtelijke opgaven van Stein vastgelegd, gericht op onder meer vitale wijken en kernen, een veilige en gezonde leefomgeving en een duurzaam bereikbare gemeente. De Omgevingsvisie geeft daarmee richting aan de keuzes die de gemeente maakt voor de toekomst en vormt het overkoepelende beleidskader voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Het Mobiliteitsprogramma Stein 2040 geeft invulling aan deze ambities voor de thema's verkeer en mobiliteit. Het Mobiliteitsprogramma deel 1 vertaalt de strategische koers uit de Omgevingsvisie naar een specifiek mobiliteitsbeleid met concrete doelstellingen, beleidskeuzes en ontwikkelrichtingen voor het mobiliteitssysteem van de gemeente Stein. Door de verankering met de Omgevingsvisie wordt mobiliteit nadrukkelijk verbonden met bredere gemeentelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en sociale participatie.

Het Mobiliteitsprogramma deel 1 vormt daarmee de schakel tussen visie en uitvoering. De beleidskeuzes uit het programma worden uitgewerkt in deel 2 van het Mobiliteitsprogramma met daarin een Meerjaren Investeringsplan (MIP), waarin projecten, maatregelen en investeringen worden geprioriteerd en gefaseerd. Op die manier is de beleidscyclus ingericht van strategie tot uitvoering. Het Mobiliteitsprogramma deel 1 en Mobiliteitsprogramma deel 2 worden samengevoegd tot een Mobiliteitsprogramma onder de omgevingsvisie.




*Figuur 1: Opbouw mobiliteitsprogramma*

Tussen het programma Mobiliteit en de vijf integrale kernambities van de Omgevingsvisie ontstaan de volgende aanknopingspunten (zie **Error! Reference source not found.**):

- *Sociale en vitale wijken en kernen:* o.a. lopen en fietsen en gedeelde mobiliteit.
- *Een veilige, gezonde en groene leefomgeving:* verkeersveiligheid en gezondheid.
- *Versterken van de unieke omgevingskwaliteiten:* recreatieve loop- en fietsroutes.
- *Een bereikbare en bedrijvige gemeente:* wegenstructuur, multimodale bereikbaarheid en vrachtverkeer en logistiek.
- *Energietransitie:* elektrisch rijden, laadinfrastructuur en slimme mobiliteit.

### *Stand van zaken mobiliteitsbeleid Stein anno 2026*

Het voorliggende Mobiliteitsprogramma bouwt voor op het huidige Mobiliteitsplan (2021 – 2025). Op basis van een vergelijking tussen nu en vijf jaar geleden kunnen de volgende (hoofd)conclusies worden getrokken.

- De ongevalsregistratie laat zien dat het aantal geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2020-2025 per saldo is afgenomen (VIA 2021 – 2025). Ook in vergelijking met andere gemeenten, heeft gemeente Stein een lager aantal verkeersongevallen per 1.000

inwoners. Tegelijkertijd laat een peiling onder inwoners (2025) zien dat deze dalende trend niet altijd overeenkomt met de verkeersveiligheidsbeleving van inwoners[1].

- Het merendeel van de maatregelen uit het mobiliteitsplan 2020 zijn inmiddels uitgevoerd, waaronder ook enkele grootschalige projecten, zoals de Jurgensstraat (Elsoo), Michiel de Ruyterstraat (Elsloo), Heidekampweg-Nieuwe Postbaan en de Mauritsweg (Stein) en rotonde Koolweg (Elsloo). Na realisatie kennen deze veelal een afname van klachten.
- Meerdere fiets- en wandelpaden, waaronder de voetgangersoversteekplaats Heerstraat Noord nabij de Langhaagweg zijn de afgelopen jaren aangepast en verbeterd.
- Een aantal grootschalige reconstructies, waaronder de Koolweg (Elsloo), Daalstraat (Catsop), Omphaliusstraat en Heerstraat-Noord/Gerichtstraat (Stein) zijn deels in de begroting opgenomen en gepland voor realisatie.
- Andere projecten staan op de planning voor komende jaren of worden uitgevoerd (o.a. Grootschalig integrale vernieuwing Meers, herinrichting Bergerstraat (Nattenhoven, momenteel in uitvoering) en herinrichting van het Beatrixplein (Berg aan de Maas) door het verbeteren van de uitstraling, de verkeersinfrastructuur en de functies van het plein, waaronder parkeren, groen en de bushalte.
- Het huidige Mobiliteitsplan (2021-2025) is nog grotendeels actueel. Wel is behoefte aan een nieuw investeringsplan, waarin de mobiliteitsopgaven voor de komende vijf jaar duidelijk worden geprioriteerd.

### *Relatie met verkeersarrangementen*

In het kader van verkeersveiligheid heeft de gemeente Stein afgelopen jaren uitvoering gegeven aan de Verkeersarrangementen. Een verkeersarrangement is een werkwijze om verkeersveiligheid op het niveau van een dorp of wijk aan te pakken. In de kern gaat het erom dat de mensen die hinder ondervinden van verkeersveiligheid en andere verkeersproblemen ook meewerken aan het vinden van een oplossing van die problemen. Daarbij worden alle partijen betrokken die een deel van het probleem en/of een deel van de oplossing vormen. Bij de verkeersarrangementen is uitvoerig onderzoek gedaan naar de ervaren verkeersproblemen en wensen van inwoners. De resultaten van deze knelpunten en wensen hebben ook een plaats gekregen in dit Mobiliteitsprogramma. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die reeds zijn uitgevoerd, maatregelen die al gepland zijn maar nog gerealiseerd moeten worden en opgaven waarvoor nog geen concrete uitvoering is voorzien.

[1] Zie ook hoofdstuk 3.1.

## 1.2. Totstandkoming

Dit Mobiliteitsprogramma is het resultaat van een proces waarin bestaand beleid en toekomstige ontwikkelingen zijn gekoppeld aan wensen vanuit inwoners en overige stakeholders. Bij het opstellen van het programma zijn de gemeente, inwoners en organisaties binnen de gemeente op de volgende wijze betrokken:

- *Afdeling Fysiek Domein, taakveld Verkeer*– bestaande uit medewerkers van verkeer van de gemeente Stein. Het taakveld Verkeer geeft na vaststelling van het Mobiliteitsprogramma uitvoering aan het beleid.
- *Interne klankbordgroep* – bestaande uit medewerkers van de gemeente Stein van verschillende beleidsvelden (waaronder groen, economie, sociaal-domein) om de integraliteit van het Mobiliteitsprogramma te borgen.
- *Bewoners en stakeholders* – Door middel van een online enquête zijn inwoners en stakeholders gevraagd naar hun beelden en wensen over de toekomst van mobiliteit in de gemeente Stein. De resultaten van deze raadpleging zijn opgenomen in dit Mobiliteitsprogramma.
- *College en Gemeenteraad* – de gemeenteraad geeft richting aan het Mobiliteitsprogramma (deel 1 én deel 2), vaststelling van het Mobiliteitsprogramma van zowel deel 1 als deel 2 geschiedt door het College. Deze wijze van besluitvorming sluit aan bij de omgevingswet.
- Het inclusiepanel zal in het mobiliteitsprogramma deel 2 worden geraadpleegd. Zij kunnen dan richting geven aan maatregelen en de uitvoering daarvan.

## 1.3. Leeswijzer

Het Mobiliteitsprogramma deel 1 vormt de beleidsmatige uitwerking van de Omgevingsvisie en sluit aan bij de ambities uit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg (zie H1 positionering mobiliteitsprogramma). In de Mobiliteitsvisie zijn de ambities voor mobiliteit nader uitgewerkt aan de hand van de vijf thema's uit de Omgevingsvisie (Sociale en vitale wijken en kernen, een veilige, gezonde en groene leefomgeving, versterken van de unieke omgevingskwaliteiten, een bereikbare en bedrijvige gemeente en energietransitie). Het voorliggende Mobiliteitsprogramma deel 1 vertaalt deze ambities naar concrete beleidskeuzes voor de verschillende mobiliteitsthema's, zoals lopen, fietsen, verkeersveiligheid en openbaar vervoer. Het Mobiliteitsprogramma deel 2 zal de bijbehorende maatregelen, projecten en investeringen bevatten (het Meerjaren InvesteringsProgramma) en zal worden opgesteld als vervolg van het Mobiliteitsprogramma deel 1.

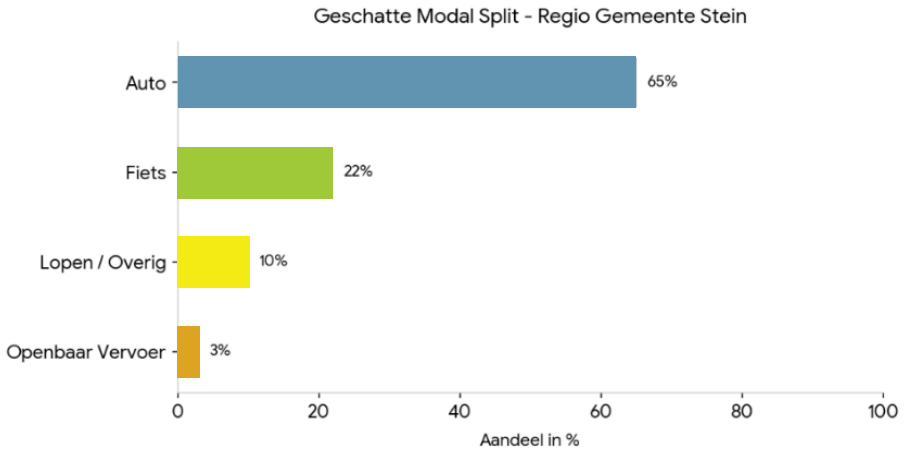
# 2. Sociale en vitale wijken en kernen

**Mobiliteit vormt een belangrijke schakel in het dagelijks leven binnen de wijken en kernen van gemeente Stein. Bereikbaarheid bepaalt in hoge mate of inwoners kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven, elkaar kunnen ontmoeten en gebruik kunnen maken van voorzieningen. Voor ondernemers en werknemers is een goede bereikbaarheid bovendien van belang voor een aantrekkelijk vestigings- en ondernemersklimaat. Het mobiliteitsprogramma draagt hieraan bij door te werken aan een mobiliteitssysteem dat inwoners, bezoekers en ondernemers in staat stelt bestemmingen eenvoudig, veilig en comfortabel te bereiken. In de Omgevingsvisie zijn bij dit eerste thema de volgende ambities voor mobiliteit geformuleerd:**

- Het faciliteren en stimuleren van ontmoeten en verbinden door het toepassen van het STOMP-ontwerpprincipe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) in de kernen.
- Het borgen van de bereikbaarheid tussen kernen onderling door de afhankelijkheid van de eigen auto te verkleinen.

Bovenstaande ambities uit de Omgevingsvisie zijn gericht op het vergroten van de keuzevrijheid binnen het mobiliteitssysteem. Op dit moment wordt ruim 60%-65% van de verplaatsingen in Stein met de auto gemaakt en ligt het autobezit boven het landelijk gemiddelde. De verdeling ziet er grofweg als volgt uit:

- Auto (Bestuurder & Passagier): Ca. 60% – 65%
  De auto is veruit het belangrijkste vervoersmiddel in Stein. Dit hoge aandeel komt door de uitstekende ontsluiting via de snelwegen A2 en A76, de relatief grote afstanden naar regionale centra (zoals Sittard, Geleen en Maastricht) en de grote stroom forenzen.
- Fiets (Inclusief E-bikes): Ca. 20% – 25%
  De fiets wordt voornamelijk gebruikt voor ritten binnen de gemeentegrenzen (schoolgaande jeugd, korte boodschappen). Dankzij de opkomst van de e-bike stijgt het aandeel van de fiets op de middellange afstanden (tot 15 kilometer) de laatste jaren, met name richting de werklocaties in de regio.
- Lopen: Ca. 10% – 12%
  Dit betreft de zeer korte, lokale verplaatsingen binnen de woonkernen voor dagelijkse behoeften.
- Openbaar Vervoer (Trein & Bus): Ca. 3% – 5%
  Het openbaar vervoer heeft een relatief klein aandeel in de totale modaliteitsverdeling (*modal split*). Wel beschikt de gemeente met het station Beek-Elsloo over een belangrijke regionale spoorverbinding, waardoor de trein voor specifieke woon-werk- en studieritten buiten de gemeente een grotere rol speelt dan de bus.




*Figuur 2: Globale Modaliteitsverdeling (Modal Split) van de gemeente Stein (op basis van data uit ODiN).*

Voor veel inwoners is de auto de meest vanzelfsprekende keuze. Een sterke afhankelijkheid van de auto brengt echter ook uitdagingen met zich mee. Voor inwoners die niet altijd over een auto kunnen beschikken, is de bereikbaarheid van werk, voorzieningen en sociale activiteiten minder vanzelfsprekend. Daarnaast neemt de druk op de openbare ruimte toe naarmate het autogebruik verder groeit. Daarom wordt ingezet op een mobiliteitssysteem met meer keuzemogelijkheden. Door lopen, fietsen, openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten aantrekkelijker en toegankelijker te maken, ontstaan meer concurrerende alternatieven voor de auto. De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel, maar de groei van de mobiliteit wordt waar mogelijk opgevangen door andere vervoerswijzen. Zo blijft de bereikbaarheid van de kernen ook op lange termijn geborgd.

**Doelstelling is om in 2030 het aandeel van de personenauto in het totaal aantal verplaatsingen (als bestuurder en passagier) te hebben verminderd [2]**

### *Stimuleren duurzame mobiliteit*

Door in de fysieke leefomgeving expliciet ruimte op te nemen voor voetgangers en fietsers faciliteren we dat mensen elkaar kunnen ontmoeten. Vervolgens wordt indien mogelijk ruimte gereserveerd voor het OV (in overleg met de concessiehouder), deelmobiliteit en de personenauto en parkeren. Dit principe staat bekend als het ***STO(M)P ontwerpprincipe***, waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer (zoals de Wensauto), Mobility as a Service (MaaS[3]) en de

[2] De afname is voorzien voor korte verplaatsingen ten gunste van voetgangers, de (elektrische) fiets en Openbaar Vervoer.

[3] MaaS staat voor een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende vervoersmodaliteiten via één digitaal platform (smartphone). De reiziger hoeft zich daarbij niet meer druk te maken over verschillende informatie-, reserverings- en betaalsystemen. Via het digitale platform maakt de reiziger via deelsystemen en overstappunten gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten om van A naar B te komen.

Privéauto. Bij herinrichting- en reconstructieprojecten wordt STOMP op maat toegepast zodat het aansluit bij de betreffende (woon)omgeving. De inrichting door middel van het STOMP-principe doet niets af aan de bereikbaarheid. Juist deze goede bereikbaarheid maakt dat de gemeente een aantrekkelijke plek is om te wonen. Door de doorstroming op gebiedsontsluitende wegen te waarborgen, is er ruimte om in woonstraten de leefbaarheid te verbeteren. Dit komt de aantrekkingskracht van Stein als aangename woongemeente ten goede.

### *Bereikbaarheid van voorzieningen*

Een goede bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen is essentieel voor sociale inclusie en leefbaarheid in de wijken en kernen van de gemeente Stein. Het Mobiliteitsprogramma richt zich daarom op een toegankelijke en rechtvaardige bereikbaarheid van voorzieningen, zodat iedereen zelfstandig of met ondersteuning kan deelnemen aan het dagelijks leven. Binnen dit thema is speciale aandacht voor jongeren, ouderen en mensen met een fysieke beperking.

## 2.1. Lopen

Lopen vormt de belangrijkste schakel in onze dagelijkse verplaatsingen en verdient daarom een veilige en aantrekkelijke inrichting. Dit betekent aandacht voor gescheiden paden, rustpunten en goed vormgegeven oversteekplaatsen.

### *Inclusieve voetpaden*

Voetgangers vormen een brede groep gebruikers van de openbare ruimte. We streven naar *toegankelijkheid voor iedereen*. Het gaat niet alleen om mensen die te voet lopen, maar ook om personen die zich voortbewegen met hulpmiddelen zoals een rollator, scootmobiel of blindengeleidestok. Daarnaast vallen ook mensen met een kinderwagen of skeelers binnen deze doelgroep. Omdat deze groep zo divers is, ontwerpen we voetpaden die voor iedereen toegankelijk zijn: breed, obstakelvrij en comfortabel te gebruiken. Dat betekent onder andere voldoende trottoirafritten, een gelijkmatige verharding zonder hobbels of gaten en het voorkomen van geparkeerde fietsen of auto's op het voetpad. Er is niet overal voldoende beschikbare ruimte om aan de ideale inrichtingseisen te voldoen. Geparkeerde auto's, groen, straatmeubilair of een smal straatprofiel vragen soms om keuzes. Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen wordt de toegankelijkheid voor voetgangers daarom nadrukkelijk meegewogen om waar mogelijk de beschikbare loopruimte te verbeteren.



*Figuur 3: Recent gerealiseerde voetgangersoversteekplaats Heerstraat Noord*

Op verschillende locaties in de gemeente is behoefte aan (verdere) verbetering. Zo vraagt onder andere de nieuwbouw Lindehagen om een ontsluiting voor voetgangers vanaf de Molenweg. Momenteel eindigt het trottoir hier zo'n 250 meter voor dit nieuwbouwplan (figuur 4).

Een mogelijke oplossing is het doortrekken van het voetpad of het beter benutten van de parallelstructuur langs de Kanaaldijk als alternatieve looproute.



*Figuur 4: Molenweg Zuid (Urmond).*

### *Oversteekplaatsen*

Goed vormgegeven oversteekplaatsen zijn cruciaal, zeker op wegen met een hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer. Zichtbaarheid van voetgangers door accentuering van de oversteekplaats met goede verlichting is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Een risicolocatie is bijvoorbeeld de Heerstraat, waar de interactie tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer regelmatig tot verkeersonveilige situaties leidt (zie figuur 4). Echter zijn er ook locaties waar in plaats van een oversteekplaats met zebrapad, een alternatieve oplossing veiliger kan zijn. Dit vraagt om maatwerk per locatie.



*Figuur 5: Heerstraat Centrum (Stein).*

### *Verblijfsgebieden*

Binnen de gemeente zijn er locaties waar lopen meer is dan alleen verplaatsen van A naar B. Het zijn plekken waar inwoners elkaar ontmoeten, voorzieningen bezoeken of even verblijven. Denk bijvoorbeeld aan het centrum van Stein of het Dorine Verschureplein in Elsloo. Echter geldt dit ook voor kleinere centrumgebieden, zoals in Urmond (zie figuur 5). Op deze locaties willen we een aantrekkelijke openbare ruimte waarin voetgangers centraal staan. Voldoende loopruimte, een comfortabele inrichting en ruimte om te ontmoeten dragen bij aan de leefbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van deze gebieden.



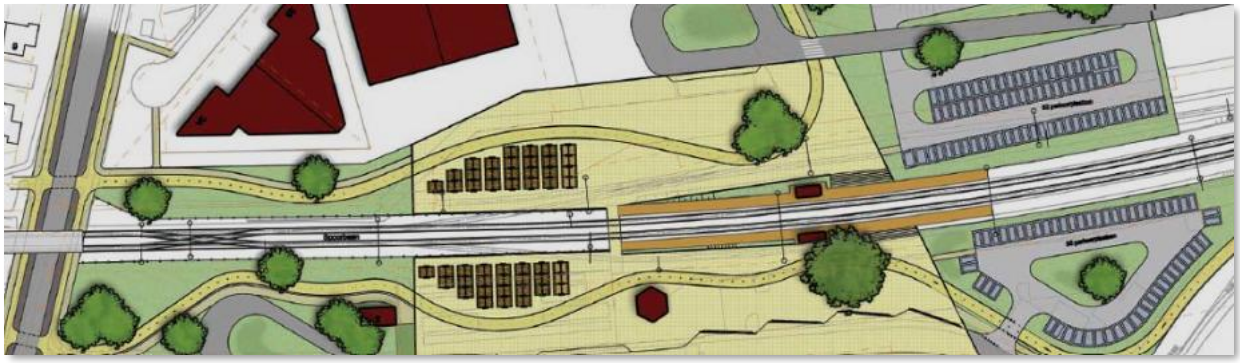
*Figuur 6: Centrumgebied Urmond.*

Verlichting speelt een grote rol in de beleving van wandelroutes. Passende verlichting, afgestemd op de omgeving, verhoogt de sociale veiligheid en nodigt uit om ook in de avond te voet te gaan. Zodat iedereen zich in onze gemeente op ieder moment van de dag veilig kan voelen.

### *Looproutes bij openbaar vervoer*

Een goed functionerende mobiliteitsketen vraagt om veilige en logische looproutes tussen woonwijken, centrumvoorzieningen en OV-knooppunten. Het station van Beek-Elsloo vormt een belangrijke schakel in dit netwerk.

De bereikbaarheid van station Beek-Elsloo is het afgelopen jaar sterk verbeterd. Daarbij zijn duidelijke, prettig vormgegeven verbindingen richting het centrum en nabijgelegen wijken en goed toegankelijke bushaltes noodzakelijk om het gebruik van OV te stimuleren. Aan Beekse zijde is een nieuw modern, overzichtelijk voorplein gerealiseerd, een keerlus voor bussen, gescheiden verkeersstromen, een Kiss&Ride en verbeterde fiets- en voetgangerspaden. Aan de zijde van Elsloo is een nieuwe volwaardige stationsingang gerealiseerd, inclusief verbeterde voetgangers- en fietspaden, een Kiss&Ride en extra parkeerplaatsen.



*Figuur 7: Vernieuwd station Beek-Elsloo.*

### *Voetgangers rond voorzieningen*

Rond scholen, sportvelden en zorginstellingen geldt dat voetgangers kwetsbaar zijn, in het bijzonder kinderen en ouderen. Hier streven we naar brede, overzichtelijke trottoirs, duidelijke oversteekpunten en voldoende rustplekken.



*Figuur 8: Oversteek Heerstraat (richting IKC De Triviant).*

Door wandelpaden toegankelijk, comfortabel en veilig in te richten, maken we lopen aantrekkelijker en stimuleren we dagelijkse beweging. Zo wordt wandelen niet alleen een verplaatsing, maar ook een prettige ervaring.

## 2.2. Fietsen

De kernen van gemeente Stein liggen op een goed fietsbare afstand van elkaar. Dit biedt kansen om de fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto te stimuleren. De afstanden tussen de dorpen zijn goed fietsbaar en dankzij de opmars van de elektrische fiets worden ook langere trajecten (tot 15 kilometer) steeds vaker comfortabel afgelegd. Hierdoor vormt de fiets steeds vaker een volwaardig alternatief voor de auto in zowel woon-werkverkeer als recreatieve verplaatsingen. Door te investeren in veilige en logische verbindingen kunnen we de fiets een centrale rol geven in de mobiliteitstransitie.

Door veilige, comfortabele en logische fietsroutes tussen de bebouwde kommen in de gemeente maken we het eenvoudig om dorpen, voorzieningen en recreatiegebieden met de fiets te verbinden. Om het comfort te verhogen zoeken we ook naar groene routes of het actief aanplanten van bomen langs fietsroutes en wandelpaden. Deze bomen vormen tevens belangrijke oriëntatiepunten voor weggebruikers. Deze routes van hoge kwaliteit stimuleren actieve mobiliteit en verminderen verkeersdruk tussen de kernen.

### *Primair fietsnetwerk*

Het primaire fietsnetwerk in Stein bestaat uit directe, veilige en comfortabele verbindingen tussen de belangrijkste kernen, aangevuld met regionale en grensoverschrijdende routes. Het gaat daarom niet alleen over de verbindingen tussen de kernen in de gemeente, maar ook naar omliggende steden en voorzieningen. Denk hierbij zowel aan de verbindingen richting Sittard of Roermond als naar onze buren in België en Duitsland.

Op het primaire fietsnetwerk werken we toe naar een verbeterde doorstroming voor de fiets door routes zo veel mogelijk direct te laten lopen, met minder stops, logische oversteeklocaties en een duidelijke voorrangspositie voor fietsers. Bij voorkeur hebben kruispunten conflictarme oversteken en herkenbare voorrangsregelingen. Daarmee wordt het netwerk niet alleen veiliger, maar ook aantrekkelijker en efficiënter.

Een belangrijk onderdeel hiervan is de doorontwikkeling van de doorfietsroute tussen Maastricht en Sittard. Hierin onderzoeken we de optimalisatie van de fietsinfrastructuur die onderdeel is van dit fietsnetwerk. Zo komt er een nieuw doorfietspad langs de Napoleonsbaan eind 2026. Op dit soort routes ligt de prioriteit in de ruimteverdeling bij de fietser (zie afbeelding op de volgende pagina).

Binnen het primaire netwerk zijn er een aantal locaties die extra aandacht behoeven om de positie voor de fietsers te verbeteren. Voor deze locaties worden maatregelen in het Mobiliteitsprogramma deel 2 verder uitgewerkt en geprioriteerd.

1. De *Veerweg (Berg aan de Maas)* vormt de verbinding tussen de Bergerstraat richting Obbicht en de Berger Maasstraat bij het veerpont Berg aan de Maas-Meeswijk. Aandachtspunt is de positie en veiligheid van fietsers op deze schakel richting de Maas.
2. De *Bergerweg (Berg aan de Maas)* heeft tussen de kruising met de Obbichterstraat en de brug over het Julianakanaal smalle voetpaden en smalle fietsstroken. Aandachtspunten zijn de beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers en de samenhang met de brugpassage.
3. Op de *kruising Molenweg Noord en Bergerweg (Berg aan de Maas)* komen verkeersstromen vanuit de A2/Sittard en Urmond samen. Door de beperkte zichtbaarheid vanuit zuidelijke richting op de Bergerweg is deze kruising een aandachtspunt.
4. Ter hoogte van de nieuwbouwlocatie Lindehagen sluit de route op de Kanaalboulevard aan op de *Molenweg Zuid (Urmond)*. Aandachtspunt is de continuïteit van de fietsverbinding en de oversteekbaarheid van de Molenweg Zuid richting de Bergerweg.
5. Op de *Mauritslaan (Urmond)* is aandacht nodig voor de herkenbaarheid en consistentie van de fietspositie. De huidige bebording en inrichting sluiten niet overal logisch aan op het feitelijke gebruik van de rijbaan door fietsers.
6. Langs de *Nieuwe Postbaan (Urmond)* ligt een belangrijke schakel in de doorfietsroute Maastricht-Chemelot. Aandachtspunt is de ontbrekende continuïteit tussen de bestaande doorfietsroute en de verbinding richting Oude Postbaan en Chemelot.
7. De *Veestraat/Heirstraat (Urmond/Stein)* vormt een belangrijke route tussen de kernen. Aandachtspunt is de beperkte breedte en kwaliteit van de fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg.
8. De *Heerstraat Noord (Stein)* heeft aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad in één richting. Aandachtspunten zijn de beperkte breedte, het comfort en de kwaliteit van de huidige tegelpaden.
9. De *Kapelaan Berixstraat/De Halstraat (Stein)* vormt de verbinding tussen Meers en het centrum van Stein. Aandachtspunt is de positie van fietsers op deze route, mede door het gebruik door scholieren.
10. De *Stadhouderslaan (Stein)* kent aan de noordzijde een tweerichtingsfietspad dat eindigt bij de ingang van Steinerbos. Aandachtspunt is de overgang voor fietsers die hun route richting het oosten willen vervolgen.
11. De *Heerstraat Zuid (Stein)* heeft tussen de Noelweg en de Heisteeg aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad in één richting. Aandachtspunten zijn de staat van de verharding, de beschikbare breedte en de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur.
12. De kruising *Steinderweg en Merodestraat (Stein)* is een belangrijke kruising voor scholieren van Groenewald. Aandachtspunt is de hoeveelheid fietsverkeer in combinatie met gemotoriseerd verkeer op deze kruising.
13. Het *fietspad langs de A76 (Stein)* vormt de verbinding tussen Nederland en België richting Maasmechelen. Aandachtspunt is het verschil in kwaliteit tussen de recent vernieuwde Belgische zijde en de Nederlandse zijde van de route.
14. Op de *Weg van Elsloo naar Groot Meers (Stein)* ligt een fietsoversteek voor fietsverkeer tussen de brug Stein en de brug Elsloo. Aandachtspunt is de vormgeving van de oversteek en de mate waarin fietsers overzichtelijk en haaks kunnen oversteken.

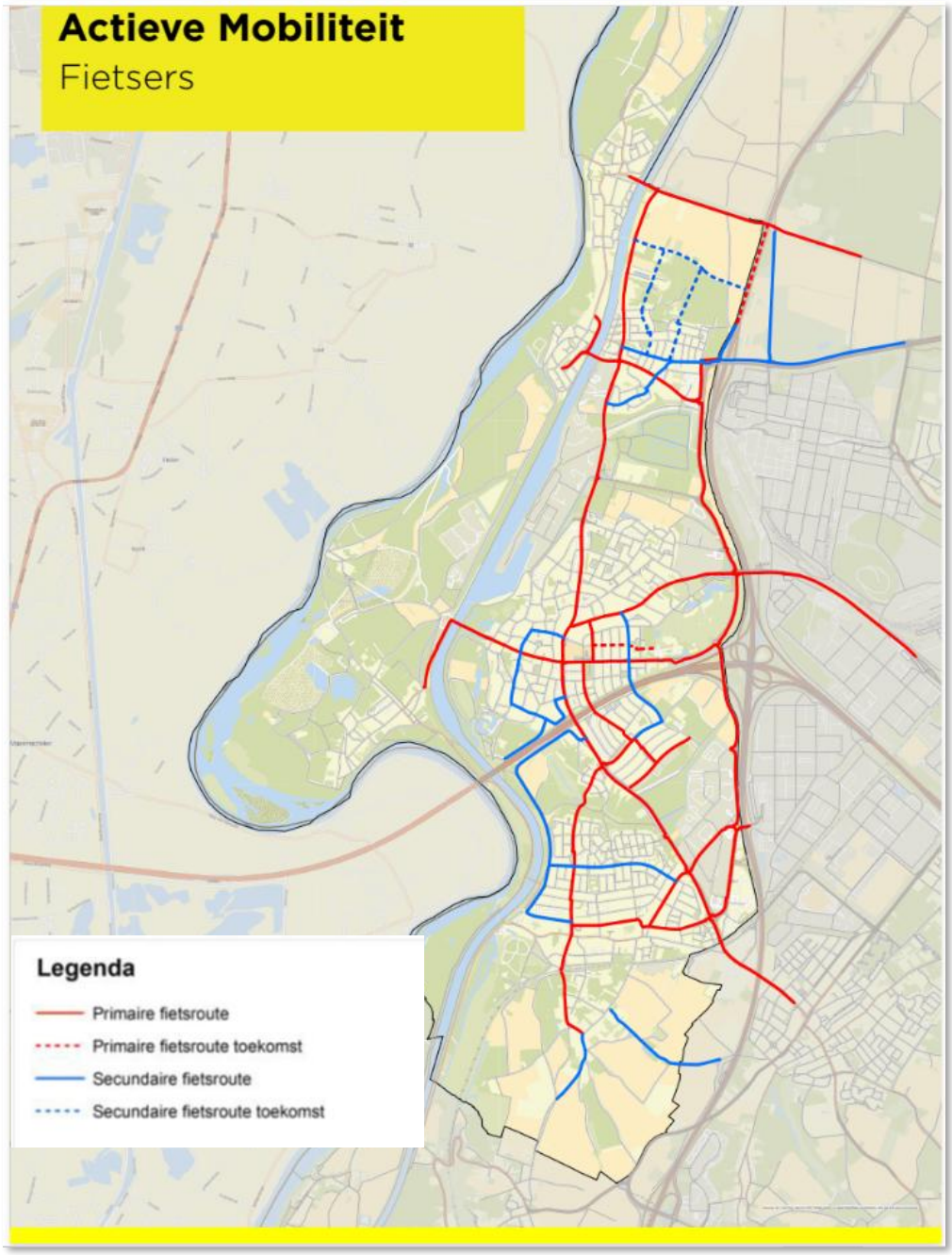
15. De *Driekuilenweg (Stein)* verbindt Stein en Elsloo door het groen. Aandachtspunt is het gedeelde gebruik door fietsers en voetgangers, in combinatie met de recreatieve kwaliteit en het groene karakter van de route.




*Figuur 9: Quick Wins Uitvoeringsplan Fietsstructuren (2025).*

Kwaliteit van de fietsinfrastructuur draait om veiligheid, comfort en beleving. De gemeente zet in op rustige, groene en prettig ingerichte fietsroutes. Dat betekent onder andere aandacht voor een comfortabele en veilige verharding, voldoende breedte van fietspaden en groene aankleding door middel van landschappelijke inpassing. Dit geldt voor fietsroutes in het buitengebied, maar ook op drukke fietsroutes binnen de kernen, zoals de Heerstraat en de Mauritslaan, wordt gekeken naar verdere verbetering van de veiligheid en het comfort voor fietsers. De onderstaande netwerkkaart (figuur 11) laat zien welke verbindingen onderdeel uitmaken van de gemeentelijke fietsstructuur. Deze structuur vormt het uitgangspunt voor het prioriteren van investeringen en kwaliteitsverbeteringen binnen het fietsnetwerk.

In het bestuursakkoord is aangegeven te willen werken aan inclusieve fietspaden. Fietspaden worden inclusief gemaakt door verbeteringen zo veel mogelijk te koppelen aan het uitrollen en versterken van het primaire en secundaire fietsnetwerk. Door werk met werk te maken, kunnen toegankelijkheid, comfort en veiligheid stapsgewijs worden meegenomen bij nieuwe aanleg, reconstructies en onderhoud.




*Figuur 10: Fietsstructuur primair (rood) en secundair (blauw) en inclusief nieuwe routes (gestippeld).*

### *Wielrenners*

De gemeente Stein wil een aantrekkelijke fietsgemeente zijn voor zowel dagelijkse fietsers als recreatieve fietsers en wielrenners. Tegelijkertijd vraagt het gebruik door wielrenners om een zorgvuldige balans tussen recreatieve kwaliteit en verkeersveiligheid. Met name op smalle, bochtige wegen in oude dorpskernen, zoals Oud-Urmond, kan de combinatie van groepen wielrenners, bewoners, voetgangers en gemotoriseerd verkeer leiden tot onveilige of onprettige situaties. Waar mogelijk wordt gezocht naar het stimuleren van logische alternatieve routes rondom kwetsbare dorpskernen, zonder afbreuk te doen aan de recreatieve waarde van het fietsnetwerk.

### *Jaagpaden*

De jaagpaden langs het Julianakanaal zijn geen officiële wandel- of fietspaden en zijn in eigendom van Rijkswaterstaat. Toch bieden deze paden een toegevoegde waarde voor recreatief gebruik. Rijkswaterstaat wil (onder voorwaarden) toestaan dat de gemeente Stein de jaagpaden gaat opwaarderen. De trajecten aan de oostzijde worden eerst aangepakt en daarop volgend de jaagpaden aan de westzijde, tussen de aansluiting Meerser Eindstraat en de brug Berg aan de Maas. Aan de westzijde is bijvoorbeeld onlangs al een nieuwe verbinding geopend tussen Maasband en Oud-Urmond (langs de Maas).

### *Fietsoversteken*

In de gemeente zijn enkele knelpunten voor fietsoversteken aanwezig die vragen om verbeteringen voor de fietser. Door deze oversteken overzichtelijker en veiliger te maken (bijvoorbeeld door middeneilanden, lagere snelheden en betere markering) wordt het fietsnetwerk betrouwbaarder voor zowel dagelijkse als schoolgaande fietsers.

### *Schoolfietsroutes*

Specifiek richten we ons op verbindingsroutes die woonkernen en scholen met elkaar verbinden. Schoolfietsroutes moeten veilig, goed verlicht en voorzien zijn van geschikte oversteekplaatsen. Door deze verbindingen in beeld te brengen en te verbeteren, stimuleren we fietsen, geven we kinderen (en ouders) vertrouwen in een veilige reis en faciliteren we een gezonde leefstijl voor onze inwoners. Binnen de gemeente Stein zijn vijf basisscholen gevestigd, verspreid over de kernen Stein, Elsloo, Urmond en Berg aan de Maas. Voor voortgezet onderwijs gaan leerlingen naar Scholengemeenschap Groenewald of naar scholen in omliggende gemeenten. Daarnaast zien we ook grensoverschrijdend fietsverkeer voor scholieren van en naar België. We besteden specifiek aandacht aan veilige schoolroutes en verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving. Speciale aandacht voor de fietsroute van en naar het Groenewald College, waarbij gedacht wordt aan een fietsstraat door de Peldenstraat in combinatie met eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Schoolfietsroutes moeten veilig, goed verlicht en voorzien zijn van geschikte oversteekplaatsen. Door deze verbindingen te verbeteren, stimuleren we fietsen, geven we kinderen (en ouders) vertrouwen in een veilige reis en faciliteren we een gezonde leefstijl voor onze inwoners.

### *Fietsparkeren*

Om fietsen aantrekkelijk te maken voor dagelijkse verplaatsingen en als ketenschakel met het openbaar vervoer, is kwalitatief fietsparkeren onmisbaar. De toename van duurdere (elektrische) fietsen vraagt om veilige, liefst overdekte, stallingsmogelijkheden. De focus ligt daarbij op:

- OV-knooppunten voor trein en bus
- Winkelcentra en winkelgebieden
- Recreatiegebieden en startpunten van fietsroutes.
- Publieke voorzieningen als sportlocaties, bibliotheek, gemeentehuis etc.).



*Figuur 11: Vernieuwd station Beek-Elsloo.*

### *Beheer en onderhoud*

Een goed functionerend fietsnetwerk vraagt om consistent beheer en onderhoud, zodat fietsers het hele jaar door kunnen rekenen op veilige en comfortabele routes. In de winterperiode betekent dit ook dat gladheidsbestrijding op (hoofd)fietsroutes een hoge prioriteit moet krijgen. Daarnaast wordt gewerkt met een vaste onderhoudsfrequentie voor verhardingen, waarbij scheurvorming, oneffenheden en wortelopdruk tijdig worden aangepakt om comfort en veiligheid te waarborgen. Ook het onderhoud van groen langs fietsroutes speelt hierin een belangrijke rol, wat direct bijdraagt aan de kwaliteit en beleving van het netwerk.

## 2.3. Gedeelde mobiliteit

Openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn belangrijke schakels in het mobiliteitssysteem en bieden alternatieven voor de eigen auto. Door OV, deelauto's en deelfietsen goed te verbinden met woongebieden, winkelkernen, bedrijventerreinen en regionale knooppunten worden de vervoersmogelijkheden vergroot en de afhankelijkheid van autobezit verkleind. Gedeelde mobiliteit ondersteunt daarmee zowel sociale inclusie als duurzaamheid.




*Figuur 12: Omnibuzz, aanbieder van doelgroepenvervoer.*

### *Openbaar vervoer*

Openbaar vervoer is een cruciale schakel in een duurzame en inclusieve mobiliteitsketen. Op verschillende locaties (o.a. Elsloo) onderzoeken we (in samenwerking met de concessiehouder) de verbetering van de bereikbaarheid met openbaar vervoer. Zo blijft er doorlopende aandacht voor het optimaliseren van het OV-netwerk en de dienstregeling.

Alle bushaltes in de gemeente Stein dienen te voldoen aan de inrichtingseisen van een inclusieve bushalte die de Provincie Limburg voor alle gemeente heeft vastgesteld. De gemeente Stein heeft zich hieraan gecommitteerd doordat de Vereniging van Nederlandse Gemeente (VNG) het VN-verdrag handicap heeft ondertekend. Met multimodale overstappunten (bekend als *hubs*) koppelen we (deel)fiets, (deel)auto en OV, waardoor reizen met het OV flexibeler en efficiënter wordt. Fietsgebruik in voor- en natransport bij trein- en busreizen wordt gefaciliteerd door hoogwaardige en veilige stallingsvoorzieningen aan te bieden.

### *Doelgroepen*

Voor ouderen, mensen met een beperking en andere doelgroepen blijven we inzetten op maatwerkoplossingen zoals buurtbussen en vrijwilligersvervoer. Deze voorzieningen zijn onmisbaar om vervoersarmoede tegen te gaan en sociale participatie te bevorderen. Hierin zoeken we aansluiting bij het gemeentelijk seniorenbeleid.



# 3. Een veilige, gezonde en groene leefomgeving

**Een veilige, gezonde en groene leefomgeving is een randvoorwaarde voor prettig wonen in de gemeente Stein. Mobiliteit heeft daarbij een directe invloed op verkeersveiligheid, gezondheid en milieukwaliteit. De keuzes die worden gemaakt in mobiliteitsbeleid dragen bij aan het voorkomen van ongevallen, het beschermen van de leefomgeving en het stimuleren van gezond gedrag. Voor dit thema zijn in de Omgevingsvisie de volgende mobiliteitsambities vastgelegd:**

- *Continu aandacht voor een veilige leefomgeving door het aanpakken van de verkeersveiligheid middels een risicogestuurde aanpak (Strategisch Plan Verkeersveiligheid).*
- *Het beschermen van de volksgezondheid en het milieu door te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer.*
- *Het bevorderen van een (positief) gezonde leefstijl door (maatschappelijke) voorzieningen goed bereikbaar te maken voor wandelaars en fietsers (dagelijkse activiteiten) en het groen in de kernen en het buitengebied te verbinden voor wandelaars en fietsers (ontspannen).*

Mobiliteit kan bijdragen aan het bevorderen van een gezonde leefstijl door bewoners vaker gebruik te laten maken van actieve vormen van mobiliteit (wandelen en fietsen) zowel in dagelijkse activiteiten als voor ontspanning. Zie ook de doelstelling voor de Modal shift (verschuiving in de keuze van vervoermiddel) om minder afhankelijk te worden van de auto die in hoofdstuk 2 is uitgewerkt.

Door maatschappelijke voorzieningen zoals winkels, buurtcentra of (gezondheids)diensten goed bereikbaar te maken voor wandelaars en fietsers hebben mensen een alternatief voor de auto. De gemeente werkt samen met een inclusie-panel die betrokken wordt bij herinrichting van de openbare ruimte. Op die manier wordt gewerkt aan het toegankelijk maken en houden van voorzieningen. Door de kernen te verbinden met het buitengebied door wandel- en/of fietspaden, worden bewoners gestimuleerd om meer te bewegen in het prachtige buitengebied van de gemeente en de mooie natuur. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende snelheden van wandelaars, fietsers, e-bikers en wielrenners. Waar mogelijk worden aparte routes aangewezen.

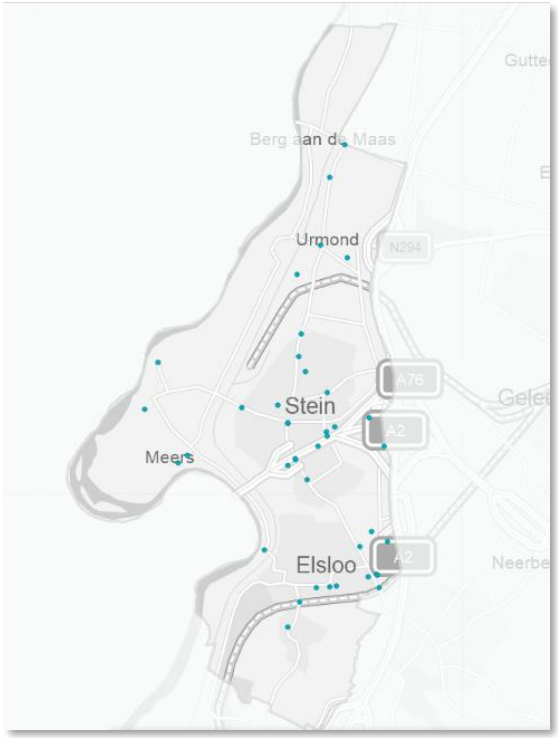
## 3.1. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor een prettige en veilige leefomgeving. Sinds de introductie van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) hanteren we een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat we niet alleen reageren op locaties waar ongevallen plaatsvinden, maar ook proactief ingrijpen op plekken met een verhoogd risico op basis van weginrichting, gebruik (intensiteit) en gedrag. Door gericht maatregelen te nemen voor specifieke doelgroepen en op locaties met verhoogde risico's, werken we preventief aan het voorkomen van verkeersslachtoffers.

**Doelstelling is om in 2030 het aantal letselongevallen, ernstige verkeersslachtoffers en dodelijke ongevallen in de gemeente Stein te reduceren ten opzichte van het referentiejaar 2025, met als streven nul verkeersslachtoffers (Vision Zero) in 2050.**

### *Objectieve verkeersveiligheid*

Als we kijken naar de geregistreerde ongevallen, dan zien we het volgende beeld. Gemiddeld vinden er in de gemeente Stein circa 75 verkeersongevallen per jaar plaats, waarvan ongeveer 10 ongevallen met letsel. Na twee dodelijke ongevallen in resp. 2021 en 2022 zijn er de afgelopen 3 ½ jaar geen dode(n) meer te betreuren. In vergelijking met andere gemeenten is Stein relatief verkeersveilig. Wel valt op dat fietsers ongeveer de helft van de verkeersslachtoffers vormen en dat ouderen licht oververtegenwoordigd zijn. Er zijn geen blackspots in de gemeente: vrijwel alle locaties met letselongevallen betreffen afzonderlijke incidenten. Op twee locaties zijn in de afgelopen 3,5 jaar twee letselongevallen geregistreerd. Het gaat in beide gevallen om rotondes: de rotonde Michiel de Ruyterstraat–Steinderweg en de rotonde Stadhouderslaan–Heerstraat Centrum. Op de eerste locatie betrof het één ongeval tussen een fietser en een auto en één ongeval tussen twee automobilisten, waarbij alcoholgebruik een rol speelde. Op de tweede locatie ging het in beide gevallen om fietsers die geen voorrang kregen van een automobilist.



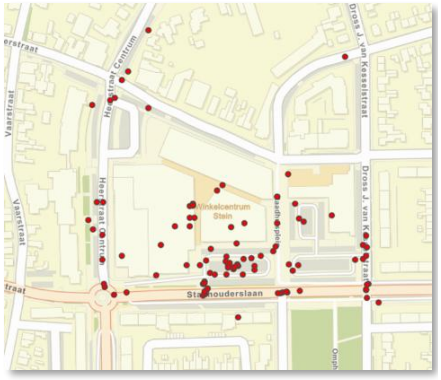

*Figuur 13. Ongevallen met slachtoffers (2023 t/m medio 2026).*

### *Subjectieve verkeersveiligheid*

Uit de online-enquête komt een duidelijke Top-7 met veel reacties, wensen en klachten ten aanzien van -met name- verkeersveiligheid.

### *1. Winkelcentrum Stein*

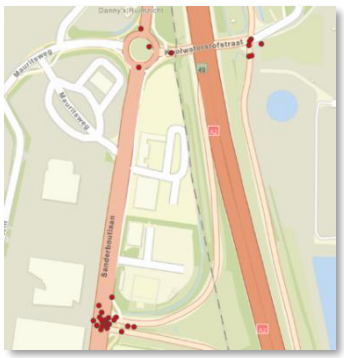
De opmerkingen over het winkelcentrum betreffen met name problemen met verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast is er overlast van laden en lossen van vrachtwagens en te hoge snelheid.
Relatief vaak genoemd is het oprijden vanaf de Stadhouderslaan, het tekort aan parkeergelegenheid, de wens van eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein en het geen voorrang krijgen bij de oversteekplaats. Ook wordt vaak voorgesteld verplicht rechtsaf in te stellen voor vertrekkende auto's die dan eventueel via de rotonde kunnen keren. Tevens is vaak als knelpunt genoemd de locatie van de bushalte in de Dross J. van Kesselstraat in combinatie met het in- en uitrijden van het winkelcentrum.




*Figuur 14: Locatie van opmerkingen en klachten in de online enquête Winkelcentrum Stein.*

### *2. Sanderboutlaan en aansluiting A2*

Een veel genoemde locatie is de (fiets)oversteek bij de op- en afrit A2 naar Elsloo en de wens voor een rotonde bij de op- en afrit aan de oostzijde van de A2. Beide locaties staan op de planning om gewijzigd te worden, in het kader van de doorfietsroute Maastricht-Beek-Brightlands Chemelot Campus en maatregelen om de doorstroming A2 te verbeteren.



*Figuur 15: Locatie van opmerkingen en klachten in de online enquête Sanderboutlaan en op- en afrit A2.*

### *3. Kindcentrum Aelse (onderbouw)*

Rondom de onderbouw van de school komen geregeld gevaarlijke situaties voor door drukte van parkerende auto's, fietsers en overstekende voetgangers.  Ondanks eerdere maatregelen (schoolzone, stopverbod) blijven er klachten komen en is de wens om een "schoolstraat" (afgesloten straat tijdens haal- en brengmomenten) geuit.




*Figuur 16: Locatie van opmerkingen en klachten in de online enquête Kindcentrum Aelse (onderbouw).*

### *4. Kindcentrum Aelse (bovenbouw)*

Bij de bovenbouw van kindcentrum Aelse concentreren de klachten zich rond het kruispunt Burg. De Witstraat-Heiveldstraat-Bandkeramiekerstraat. Klachten, opmerkingen en ideeën betreffende deze kruising dienen nader te worden bekeken om tot een gedragen en werkbare oplossing te komen.




*Figuur 17: Locatie van opmerkingen en klachten in de online enquête Kindcentrum Aelse (bovenbouw).*

### *5. Heerstraat Zuid*

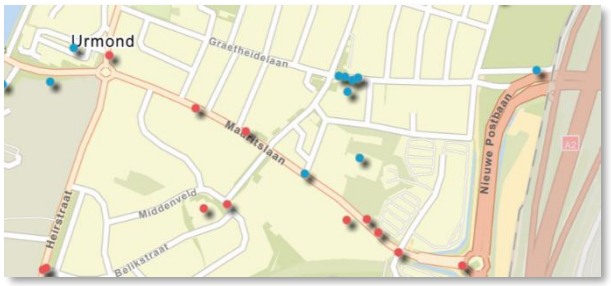
De Heerstraat Zuid is een straat met onoverzichtelijke kruisingen, ongewenste vrachtverkeer parkeeroverlast en hoge snelheden. Met name de fietsvoorzieningen langs de Heerstraat (los en scheefliggende tegels door bomen direct langs het fietspad, smal met 1.80 m breed) verdient daarbij aandacht.



*Figuur 18: Locatie van opmerkingen en klachten in de online enquête Heerstraat-Zuid.*

### *6. Mauritslaan in Urmond*

De reacties in de Mauritslaan in Urmond betreffen met name de (te) hoge snelheden, het vele vrachtverkeer en de wens om 30 km/h en een verkeersveilige inrichting.




*Figuur 19: Opmerkingen en klachten uit de online enquête Mauritslaan Urmond*

### *7. Michiel de Ruyterstraat-Rembrandtstraat (Elsloo).*

Een locatie welke recent aangepast is, maar toch nog regelmatig genoemd is, betreft deze kruising met (relatief) krappe bocht en de knik in de weg (wens om paaltjes die meer opvallen). Het is wenselijk de wensen en ideeën na een gewenningsperiode nader te bekijken. Over het algemeen lijkt men echter tevreden over de herinrichting.




*Figuur 20: Opmerkingen en klachten uit de online enquête kruising Michiel de Ruyterstraat-Rembrandtstraat*

### *Verkeerseducatie*

Verkeerseducatie speelt een belangrijke rol bij het vergroten van de verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, jongeren en senioren. Als gemeente stellen wij middelen beschikbaar voor verkeerseducatie op scholen via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Dankzij dit programma kunnen scholen gebruikmaken van verkeerslessen, fietstrainingen en andere activiteiten die bijdragen aan verkeersbewust en veilig gedrag. Daarnaast wordt ingezet op fietsvaardigheidstrainingen, opfriscursussen voor senioren en campagnes tegen afleiding en rijden onder invloed. Deze ondersteuning wordt de komende jaren gecontinueerd, zodat verkeersveiligheid structureel onder de aandacht blijft bij kwetsbare doelgroepen.

### *Handhaving*

Handhaving en toezicht vormen een belangrijk aanvullend instrument binnen het mobiliteitsbeleid. De afdeling Verkeer zoekt daarom actief de samenwerking op met Handhaving, Openbare Orde en Veiligheid en externe partners, zoals de politie, om verkeersveiligheidsopgaven gezamenlijk op te pakken. Daarbij ligt de focus op gedragingen die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden, zoals snelheidsovertredingen, het gebruik van opgevoerde fatbikes, fietsen zonder verlichting en foutparkeren. Door infrastructuur, educatie, communicatie en handhaving in samenhang in te zetten, wordt gewerkt aan een veiliger verkeerssysteem.

## 3.2. Gezondheid en leefkwaliteit

Mobiliteit heeft een directe invloed op gezondheid en leefkwaliteit, onder andere via beweging, luchtkwaliteit en geluid. Met het STOMP-principe (zie H2 *'Stimuleren duurzame mobiliteit'*) zetten we in op gezondere vervoerskeuzes en het beperken van negatieve milieueffecten. Zo draagt mobiliteit bij aan een groene, rustige en gezonde leefomgeving.



# 4. Versterken van de unieke omgevingskwaliteiten

De gemeente Stein beschikt over waardevolle landschappelijke, recreatieve en agrarische kwaliteiten. Mobiliteitsoplossingen respecteren en versterken de rust, natuurwaarden en recreatieve kwaliteiten van het buitengebied. Door passende recreatieve netwerken kunnen deze landschappen beleefd worden. Een zorgvuldige inrichting van netwerken voor recreatie en landbouw draagt bij aan een goede balans tussen gebruik en bescherming van het gebied. De Omgevingsvisie benoemt hiervoor de volgende ambities voor mobiliteit:

- *Het versterken van de toeristische infrastructuur door het realiseren van een grensoverschrijdend kwalitatief recreatief fiets- en wandelnetwerk.*
- *Het faciliteren van de land- en tuinbouw door het aanwijzen van een landbouwroutenetwerk.*

**Doelstelling is om in 2030 een samenhangend, veilig en aantrekkelijk recreatief wandel- en fietsnetwerk te hebben gerealiseerd dat recreatieve bestemmingen met elkaar verbindt en bijdraagt aan de beleefbaarheid van het landschap.**

- **Verbeteren van de verbindingen tussen kernen, recreatieve bestemmingen en regionale recreatieve routes.**
- **Vergroten van de verkeersveiligheid op risicolocaties en het gebruikscomfort voor wandelaars en fietsers.**
- **Bundelen van landbouwverkeer op passende routes en beperken van conflicten met recreatief verkeer en kwetsbare gebieden.**

## 4.1. Recreatieve wandel- en fietsroutes

De unieke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van Stein vormen een belangrijk kader voor recreatieve mobiliteit. Wandel- en fietsroutes verbinden kernen met het buitengebied en recreatieve voorzieningen zoals het Steinerbos. We streven naar een samenhangend en aantrekkelijk recreatief netwerk dat natuurbeleving vergroot en tegelijkertijd rekening houdt met rust en natuur.

Een voorbeeld hiervan zijn de "*Trage paadjes*" aan onder andere de Scharberg (Elsloo/Stein). Dit zijn nieuw aangelegde wandelstroken van halfverharding direct naast het bestaande fietspad. Het belangrijkste doel hiervan is om voetgangers en (snelle) fietsers fysiek van elkaar te scheiden, wat de verkeersveiligheid en de recreatie-kwaliteit verbetert.



*Figuur 21: Aanleg traag paadje Scharberg.*

***Natuurtransferia***

Natuurtransferia fungeren als overstappunten voor bezoekers van natuurgebieden. Hier kunnen fietsen of auto's worden geparkeerd en overstap naar fiets- of wandelroute plaatsvinden. Bijvoorbeeld nabij het Steinerbos, bij Terhagen nabij kasteel Elsloo, nabij Van der Valk in Urmond of bij de Heidekampweg. Dit vermindert verkeersdruk in kwetsbare gebieden en vergroot de beleving van natuur.




*Figuur 22: Rivierparking Elsloo.*

Het landelijk gebied van Stein zit vol verhalen. Bewegwijzering, themaroutes en digitale informatie versterken het toeristisch profiel van de gemeente. Door met behulp van mobiliteit, cultuurhistorie en landschappelijke elementen te kunnen beleven, voegen we waarde toe aan recreatie in de natuur.

## 4.2. Landbouwroutenetwerk

Het landbouwroutenetwerk faciliteert agrarisch verkeer op een veilige en doelmatige manier, passend bij het landschap en de omgeving. Door landbouwverkeer te bundelen op daarvoor geschikte routes worden woongebieden ontlast en ontstaan minder conflicten met fietsers en recreanten. Dit draagt bij aan zowel verkeersveiligheid als het behoud van landschappelijke kwaliteit.



# 5. Een bereikbare en bedrijvige gemeente

Een goed bereikbare gemeente is cruciaal voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van de lokale en regionale economie. Mobiliteit ondersteunt de bereikbaarheid van werk, bedrijventerreinen en economische kerngebieden zoals Chemelot en de haven van Stein. Tegelijkertijd vraagt dit om een evenwichtige afweging tussen economische bereikbaarheid en leefbaarheid. In de Omgevingsvisie is voor mobiliteit binnen dit thema de volgende ambitie opgenomen:

- *Het ondersteunen van de economische clusters door het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid*

**Doelstelling is om in 2030 de economische kerngebieden, bedrijventerreinen en regionale werklocaties in en rond de gemeente Stein multimodaal, veilig en betrouwbaar bereikbaar te houden.**

- **Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van economische kerngebieden, bedrijventerreinen en regionale werklocaties.**
- **Vergroten van de betrouwbaarheid en verkeersveiligheid van de belangrijkste verbindingen voor personen- en goederenverkeer.**
- **Leiden van vrachtverkeer via passende routes en stimuleren van duurzame vervoerswijzen om overlast, conflicten en autogebruik te beperken.**

## 5.1. Wegenstructuur

Een logische en goed functionerende wegenstructuur vormt de basis voor zowel bereikbaarheid als leefbaarheid in de gemeente Stein. Door een duidelijke wegcategorisering krijgt elke weg een specifieke rol en functie binnen het netwerk. Dit maakt het mogelijk om gerichte maatregelen te nemen die de doorstroming verbeteren, verkeersoverlast beperken en de veiligheid verhogen. Deze netwerkbenadering stelt ons in staat om te beoordelen of herwaardering van de maximumsnelheid nodig is, inclusief bijpassende aanpassingen in de weginrichting. Op locaties waar in de toekomst knelpunten ontstaan door toenemende verkeersdruk (zoals de op- en afritten A2 Elsloo), treffen we passende maatregelen om de doorstroming en verkeersveiligheid te waarborgen.

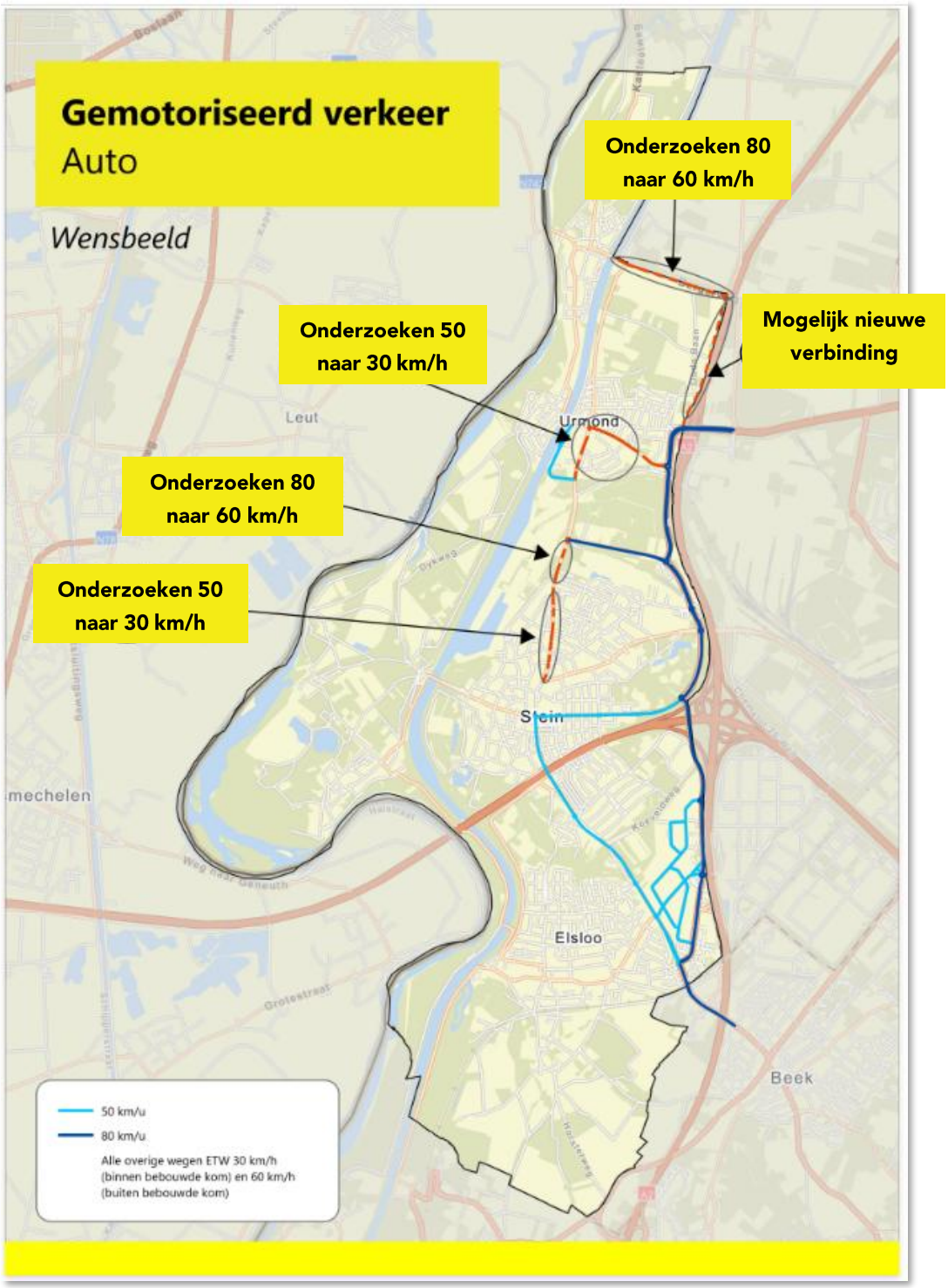
We hebben bekeken hoe het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zou moeten functioneren en waar op welke weg, welke intensiteiten en snelheden gewenst zijn (zie figuur 25). Door deze

netwerkbenadering kan worden beoordeeld of voor bepaalde wegen een herwaardering van de maximumsnelheid (met bijpassende weginrichting) gewenst is. Volgens de landelijke methodiek van Duurzaam Veilig bestaan er drie typen wegen: Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangwegen.

- Stroomwegen (SW): Stroomwegen zijn bedoeld voor de afwikkeling van grote hoeveelheden verkeer over langere afstanden. Dit zijn doorgaans autosnelwegen of autowegen met gescheiden rijbanen en snelheden van 100 tot 130 km/h. De doorstroming staat centraal; gelijkvloerse kruisingen komen hier niet voor. Deze wegen vormen de ruggengraat van de regionale en (inter)nationale bereikbaarheid.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): Gebiedsontsluitingswegen verbinden wijken, dorpen en regio's met elkaar en combineren een doorstroomfunctie op de wegvakken met een uitwisselingsfunctie op kruispunten. Idealiter hebben deze wegen gescheiden rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en fietsers en slechts een beperkt aantal uitritten. De maximale snelheid bedraagt 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h daarbuiten. Inmiddels worden er binnen de kom ook gebiedsontsluitingswegen met 30 km/h gerealiseerd.
- Erftoegangswegen (ETW): Erftoegangswegen geven toegang tot woningen, bedrijven en andere percelen. Hier delen automobilisten, fietsers en voetgangers veelal dezelfde rijbaan. De snelheden liggen laag: 30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h in het buitengebied. Kruispunten zijn in principe gelijkwaardig om de snelheid verder te temperen en de verblijfsfunctie te benadrukken.

| Ligging | Wegcategorie | Functie |
|---|---|---|
| Binnen de bebouwde kom | ETW 30 km/h | *Toegang tot erfaansluitingen, rustig wonen en veilig mengen van verkeer.* |
| | GOW 30 km/h | *Ontsluiten binnen de kom, met extra aandacht voor oversteken, interactie en veiligheid.* |
| | GOW 50 km/h | *Ontsluiten binnen de kom, met meer nadruk op doorstroming op hoofdroutes.* |
| Buiten de bebouwde kom | ETW 60 km/h | *Toegang bieden tot woningen, percelen en recreatieve routes.* |
| | GOW 60 km/h | *Ontsluiten buiten de kom, met extra aandacht voor menging, oversteken en verkeersveiligheid.* |
| | GOW 80 km/h | *Ontsluiten buiten de kom, met meer nadruk op regionale doorstroming.* |
| | SW 100/130 km/h | *Doorgaand verkeer over langere afstand vlot laten doorstromen.* |

Deze hiërarchie bepaalt de structuur van het verkeersnetwerk. Wel worden gerichte maatregelen op lokale knelpunten onderzocht. Daarnaast richten we ons op locaties waar de inrichting van wegen verbeterd kan worden om de veiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers te vergroten.




*Figuur 23: Wensbeeld categorisering van wegen gemotoriseerd verkeer.*

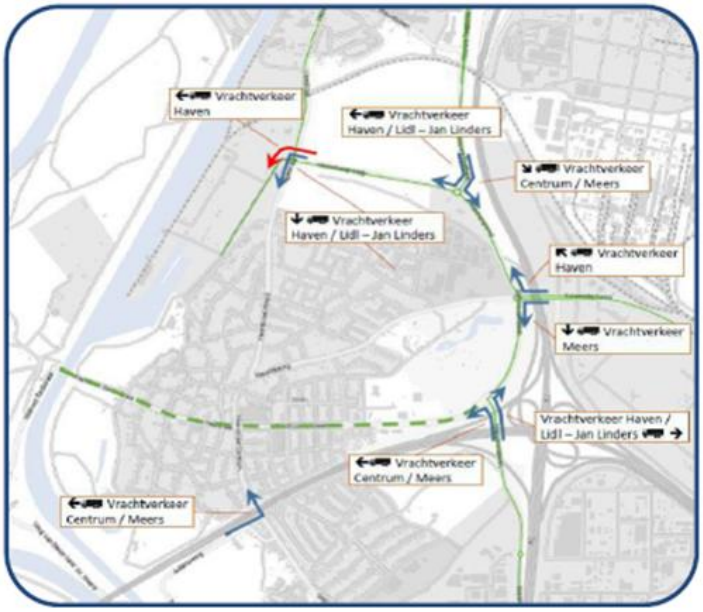
## 5.2. Multimodale bereikbaarheid werk en bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen (BPS, Kerensheide, Haven Stein/Paalweg en Schutterstraat) zijn belangrijke economische dragers. We werken aan een goede inrichting en ontsluiting van deze gebieden, met aandacht voor verkeersveiligheid en doorstroming, ook op uitbereidingslocaties. Het Mobiliteitsprogramma zet in op multimodale bereikbaarheid waarbij fiets, openbaar vervoer en auto elkaar aanvullen. Onder andere de openbaar vervoer bereikbaarheid van Chemelot, gelegen in Sittard-Geleen (vanuit Beek – Elsloo), is een belangrijk verbeterpunt. Kansen voor deze multimodaliteit worden verder onderzocht om de integraliteit tussen vervoerswijzen verder te benutten. We zoeken hierin ook de samenwerking met werkgevers en de gemeente Sittard-Geleen op, onder andere via het regionale programma Zuid-Limburg Bereikbaar en de bijbehorende Werkgeversaanpak. Ook schenken we aandacht aan goede en heldere bewegwijzering naar Business Park Stein (BPS). En worden verkeersstromen tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gescheiden. Zo wordt de economische functie ondersteund zonder onevenredige belasting van de leefomgeving.

Net als in de rest van de gemeente stimuleren we hier actieve en duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld door veilige fietsroutes, inzet van deelmobiliteit en goede OV-verbindingen naar werklocaties. Daarnaast vergroenen we de openbare ruimte op bedrijventerreinen, wat bijdraagt aan klimaatadaptatie en een prettige werkomgeving. Klimaatbestendige parkeeroplossingen, bijvoorbeeld grasbetonstenen in plaats van asfalt, en laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen maken deel uit van deze aanpak.

### *Vrachtverkeer en logistiek*

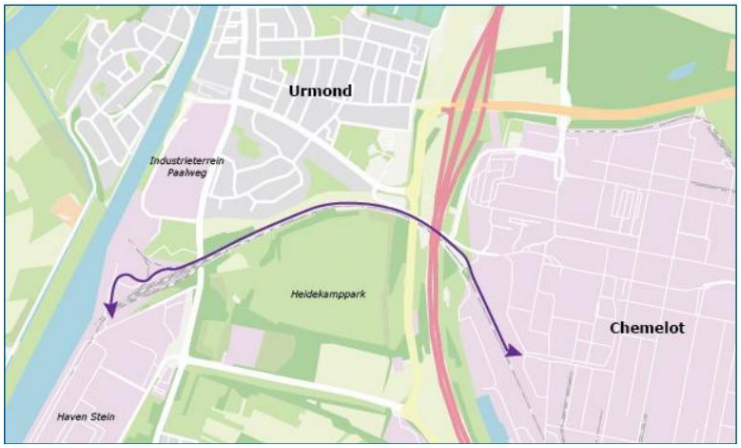
Vrachtverkeer is onmisbaar voor bedrijvigheid, maar vraagt om een zorgvuldige inpassing in het mobiliteitssysteem. De gemeente stuurt op een helder en samenhangend vrachtverkeersnetwerk dat woonkernen zoveel mogelijk ontlast. Daarnaast is parkeren voor vrachtwagens in principe verboden. Daarmee wordt een balans gezocht tussen logistieke efficiëntie en leefbaarheid. Het vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk geleid over het kwaliteitsnet goederenvervoer.




*Figuur 24: Kwaliteitsnet goederenvervoer Stein*

Binnen de regio wordt momenteel gewerkt aan het verbeteren en versterken van het logistieke knooppunt 046. Dit is een door het Rijk en de Provincie Limburg aangeduide multimodale goederenvervoerscorridor en logistieke hotspot, gelegen in de Westelijke Mijnstreek (Sittard-Geleen, Stein en Beek). Het netnummer (046) verwijst tevens naar deze regio.

Momenteel wordt gewerkt aan de realisatie van een verbindingsroute tussen Haven Stein en het Chemelot-terrein: de Multimodale Corridor (MMC). Deze corridor draagt niet alleen bij aan het verminderen van de verkeersdruk op de A2, de N294 (Urmonderbaan) en routes door de kernen, zoals de Heidekampweg, maar versterkt ook de verbinding tussen weg-, water- en spoorvervoer. Hierdoor wordt een verschuiving van goederenvervoer van de weg naar duurzamere vervoerswijzen mogelijk gemaakt (modal shift). Dit draagt bij aan een vermindering van het aantal vrachtwagenbewegingen op het wegennet, een betere doorstroming en bereikbaarheid, én aan de verduurzaming van de logistieke keten.




*Figuur 27: Route van de Multimodale Corridor*

# 6. Energietransitie

De energietransitie vraagt om veranderingen in de manier waarop inwoners en bedrijven zich verplaatsen. Mobiliteit levert hiermee een belangrijke bijdrage aan het realiseren van klimaatdoelstellingen. Door bewuste keuzes in vervoersmiddelen en aandrijving kan de uitstoot van broeikasgassen worden verminderd. De Omgevingsvisie stelt hierbij de volgende ambitie voor mobiliteit centraal:

- *Het verminderen van de $CO_2$-uitstoot door het vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen (modal shift) en het verduurzamen van de automobiliteit.*

**Doelstelling is om in 2030 de $CO_2$-uitstoot van mobiliteit in de gemeente Stein aantoonbaar te hebben verminderd door duurzame vervoerswijzen te stimuleren, emissievrije mobiliteit te faciliteren en mobiliteitsdata structureel in te zetten voor monitoring en bijsturing.**

- **Vergroten van het gebruik van duurzame vervoerswijzen.**
- **Faciliteren van emissievrije mobiliteit met passende laadinfrastructuur.**
- **Inzetten van mobiliteitsdata voor monitoring en verdere verduurzaming van het mobiliteitssysteem.**

## 6.1. Elektrisch rijden en laadinfrastructuur

Elektrisch rijden speelt een belangrijke rol in het terugdringen van $CO_2$-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De gemeente Stein voert een actief beleid om het netwerk van openbare laadpalen uit te breiden om aan de groeiende vraag naar elektrisch vervoer te voldoen. De huidige strategie richt zich op het plaatsen van tientallen nieuwe laadpunten verspreid over de verschillende kernen. Inwoners en ondernemers hebben directe invloed op de plaatsing. Via interactieve kaarten en enquêtes konden belanghebbenden hun mening geven over voorgestelde locaties.

Inwoners zonder eigen oprit of parkeergelegenheid kunnen een openbare laadpaal aanvragen via Vattenfall. Op dit moment is er geen beleid voor inwoners om een laadkabel op de stoep te leggen.

Vanaf 2025 gelden er regels voor bedrijfspanden met meer dan 20 parkeerplaatsen, die verplicht minimaal één laadpunt moeten hebben. Nabij de A2 voorzien we duurzame laadlocaties die fungeren als energiehubs om ook logistiek en langeafstandsmobiliteit te verduurzamen.

### *Deelmobiliteit*

Autodelen is een belangrijk onderdeel van duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit heeft de potentie om het autobezit te verminderen en biedt inwoners en bezoekers meer flexibiliteit en keuzevrijheid in hun dagelijkse verplaatsingen. Daarnaast kan deelmobiliteit bijdragen aan het versterken van de bereikbaarheid van voorzieningen en bestemmingen, met name op locaties waar alternatieven voor de auto beperkt zijn. Deelmobiliteit wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in mobiliteitshubs, zodat voertuigen toegankelijk worden aangeboden en overlast in het straatbeeld wordt voorkomen. Deze hubs worden bij voorkeur gerealiseerd op centrale locaties, zoals winkelcentra en andere voorzieningenclusters. Daarbij worden kansen benut om functies te combineren, bijvoorbeeld met pakketpunten of andere mobiliteitsvoorzieningen. Deelmobiliteit staat in de gemeente nog in de beginfase van ontwikkeling. Daarom zetten we samen met regionale partners in op het vergroten van de bekendheid en het gebruik van deelmobiliteit en mobiliteit op maat. Door inwoners actief kennis te laten maken met deze vormen van vervoer, wordt gewerkt aan een mobiliteitssysteem met meer keuzevrijheid en minder afhankelijkheid van de eigen auto.

## 6.2. Mobiliteitsdata en monitoring

Om de ambities uit dit mobiliteitsprogramma te realiseren, is een goede datavoorziening van belang. Mobiliteitsdata helpt om inzicht te krijgen in verkeersstromen, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het gebruik van verschillende vervoerwijzen. Daarmee vormen zij een belangrijke basis voor het onderbouwen van beleidskeuzes, het prioriteren van investeringen en het monitoren van de effecten van maatregelen. We zetten als gemeente daarom in op een meer datagedreven werkwijze. Ook meldingen van inwoners via de BuitenBeter-app vormen hierbij een belangrijke bron van informatie. Deze meldingen geven inzicht in ervaren knelpunten in de openbare ruimte en helpen om signalen uit de praktijk mee te nemen. De komende jaren wordt gewerkt aan het versterken van de beschikbare mobiliteitsdata, aan de hand van de data top15, en het structureel benutten hiervan binnen beleid en uitvoering.

Daarbij wordt samengewerkt met regiogemeenten, de Provincie Limburg, Rijkswaterstaat en andere partners om kennis en gegevens te delen en een beter inzicht te krijgen in lokale en regionale mobiliteitsontwikkelingen. Het aanstellen binnen de gemeente van een aanspreekpunt voor databeheer is belangrijk om zaken intern goed te managen.

# 7. Het vervolg

Dit Mobiliteitsprogramma deel 1 mondt uit in een Mobiliteitsprogramma deel 2 met Meerjaren Investerings Plan (MIP) voor de komende 5 jaar. In het (MIP) zijn de eerdergenoemde projecten alsmede de projecten uit de verkeersarrangementen opgenomen. Deze zijn ingedeeld per thema ***(Sociale en vitale wijken en kernen, een gezonde en veilige leefomgeving, unieke omgevingskwaliteiten, bereikbare en bedrijvige gemeente en energietransitie)***, per kern en opgesplitst per type maatregel. Hierbij is onderscheid gemaakt in gedrag, infrastructuur, onderzoek of samenwerking Zuid-Limburg Bereikbaar. Het mobiliteitsprogramma deel 1 en deel 2 worden na vaststelling door het College samengevoegd tot één document.