

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Gemeente Valkenburg aan de Geul
Van: Johanneke Koelstra
Datum: 10-4-2020
Kopie:
Ons kenmerk: BG5977-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Mobiliteitsvisie Valkenburg aan de Geul

Mobiliteitsvisie Valkenburg aan de Geul

1 Aanleiding

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 en te recreëren. Het vijf-sterrenlandschap, de gastvrijheid en de cultuurhistorische waarden worden enorm gewaardeerd door de vele toeristen 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 onder druk komt te staan door de (verkeers)drukke die het toerisme ook met zich meebrengt. En daarnaast is de gemeente meer dan alleen een toeristische trekpleister. Het is ook een plek waar de ruim 16.000 inwoners wonen, werken, naar school gaan, zorgen, sporten en elkaar ontmoeten.

Daarnaast verandert er veel op het gebied van mobiliteit. Maatschappelijke opgaven zoals krimp in de landelijke gebieden, vervoersarmoede, de toenemende druk op het wegennet en het kunnen waarborgen van de luchtkwaliteit zorgen voor innovatieve oplossingen op het gebied van mobiliteit. Er zijn momenteel drie hoofdontwikkelingen te onderscheiden:

- verduurzaming van de automobilititeit: de verduurzaming van de automobilititeit is een trend die als noodzakelijk wordt gezien om de Europese doelstellingen om in 2030 de CO₂-emissies met 40% te reduceren. Mede door het stimulerende beleid van de Rijksoverheid heeft dit in de afgelopen jaren geleid tot een toename van het aantal (volledig) elektrische auto's.
- deelmobiliteit: de verschuiving van bezit van vervoermiddelen naar een gedeeld gebruik hiervan maakt het mogelijk om flexibel² te reizen. Deze verschuiving van bezit naar gebruik maakt deel uit van een brede socio-economische trend van de deeleconomie. Diensten als Netflix en Airbnb zijn hier ook voorbeelden van.



¹ Bewonersonderzoek Toerisme Zuid-Limburg, Toerisme Vlaanderen, 2018

² Flexibel reizen betekent enerzijds het slim gebruik maken van beschikbare vervoermiddelen en dat de aansluiting tussen deze vervoermiddelen optimaal is (ketenmobiliteit). Anderzijds betekent flexibel reizen dat een reiziger niet op elk reismoment voor hetzelfde vervoermiddel kiest. Dus soms maakt men gebruik van de auto, soms van de fiets en soms van het openbaar vervoer.

- 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 kunnen communiceren. Deze ontwikkelingen gaan in kleine stappen. Vooralsnog hebben ze nog geen effect voor het gehele mobiliteitssysteem.

Bovenstaande ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid, toerisme en mobiliteit maakt dat de gemeente Valkenburg aan de Geul behoefte heeft aan een kader dat richting geeft aan mobiliteit bij toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De eerste stap om te komen tot dat kader is deze Mobiliteitsvisie. In de volgende stap later dit jaar wordt het kader verder uitgewerkt tot een Mobiliteitsplan (het beleid).

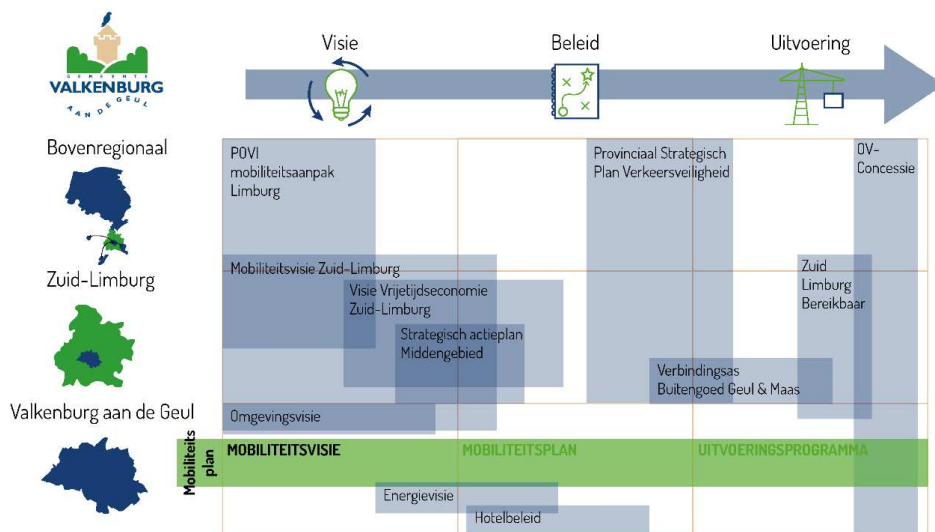
2 Totstandkoming Mobiliteitsvisie

Tijdens het proces om te komen tot een Mobiliteitsvisie voor de gemeente Valkenburg aan de Geul hebben twee begrippen centraal gestaan: integraliteit en draagvlak.

Integraliteit

Een belangrijk uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie is dat met ingang van 1 januari 2021³ de Omgevingswet in werking treedt. Deze wet voorziet in een integrale aanpak van (beleids)plannen in het fysieke domein, waaronder mobiliteit. Deze integrale aanpak draagt er ook aan bij dat er meer integraal wordt samengewerkt tussen de verschillende beleidsvelden. Tijdens het vormen van de visie zijn met een interne werkgroep de relaties tussen mobiliteit en andere beleidsvelden inzichtelijk gemaakt. Door het borgen van deze integraliteit kan de Mobiliteitsvisie als bouwsteen dienen voor de nog op te stellen Omgevingsvisie.

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



³ Wordt uitgesteld in verband met de recente ontwikkelingen rondom het Corona-virus waardoor de planning van implementatie niet kan worden gehaald ([Kamerbrief 1 april 2020 – Inwerkingtreding Omgevingswet](#)). Nieuwe datum van implementatie was op het moment van schrijven van deze notitie nog niet bekend.

Draagvlak

Om te komen tot een gedragen Mobiliteitsvisie, zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd. Met de interne werkgroep en de gemeenteraad is een brede verkenning uitgevoerd naar de toekomst van mobiliteit in de gemeente. Vervolgens zijn er drie mobiliteitscafé 's georganiseerd voor inwoners: in Vilt, Schin op Geul en Valkenburg. Daarnaast is er een mobiliteitscafé georganiseerd voor stakeholders (bedrijven, belangenorganisaties, vervoerders etc.). In de mobiliteitscafé 's hebben de deelnemers samen stilgestaan bij wat mobiliteit betekent voor thema's als leefbaarheid, innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en toerisme.

3 Mobiliteitsvisie Valkenburg aan de Geul 2040



De brede integrale (beleids)inventarisatie en de inbreng van de vele betrokkenen zijn gebundeld en verwerkt tot de Mobiliteitsvisie: Valkenburg aan de Geul – aantrekkelijk bereikbaar. 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. Om deze visie verder te concretiseren is de visie uitgewerkt in vier ontwikkelrichtingen:

3.1 CO₂-neutraal

De gemeente heeft als ambitie om in 2050 CO₂-neutraal te zijn. De mobiliteitssector veroorzaakt een vijfde deel van de CO₂-uitstoot in Nederland. Om de lokale, regionale, landelijke en Europese klimaatdoelen te behalen is het noodzakelijk om in de Mobiliteitsvisie hiermee een koppeling te leggen.

Binnen deze ontwikkelrichting wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd door ruimte te bieden aan actief transport (fietsen en wandelen), duurzame innovatieve mobiliteitsinitiatieven en het verduurzamen van de (auto)mobiliteit.

3.2 Verlagen toeristische verkeersdruk

Jaarlijks bezoeken vele dag- en verblijfsrecreanten Valkenburg aan de Geul. Deze bezoekers komen zowel uit de nabije omgeving (Zuid-Limburg) als uit de rest van Nederland en Europa. Mobiliteit is een van de grootste veroorzakers van overlast door toerisme in de regio Zuid-Limburg. Met deze ontwikkelrichting wordt beoogd om de balans tussen leefbaarheid en toerisme te waarborgen en waar nodig te herstellen zodat de gemeente een aantrekkelijke woon- en toeristische plek blijft. Binnen deze ontwikkelrichting worden duurzame vervoersmogelijkheden voor toeristisch verkeer gestimuleerd en door heldere netwerkkeuzes te maken wordt doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden.

3.3 Vergroten keuzevrijheid

Het grootste deel van de verplaatsingen in Zuid-Limburg vindt met name plaats met de auto. Maar niet iedereen beschikt over een auto (ongewenst of bewust). Om inwoners en bezoekers van de gemeente een alternatief voor de auto te bieden, wordt binnen deze ontwikkelrichting ketenmobiliteit gefaciliteerd door de verschillende netwerken beter op elkaar te laten aansluiten, door actieve vormen van mobiliteit te stimuleren en door bij plannen en projecten uit te gaan van het STOMP⁴-principe.

3.4 Vergroten leefbaarheid

Mobiliteit zou een zo min mogelijk negatief effect moeten hebben op de leefbaarheid van woon- en verblijfsgebieden. De vierde ontwikkelrichting richt zich daarom op het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen door overlast (geluid, lucht, snelheid en ruimtegebruik) van automobilititeit te beperken. Ook het realiseren van veilige wandel- en fietsroutes dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid omdat voor korte reizen de auto niet meer de enige veilige vervoersmodaliteit is.

4 Vervolg

De Mobiliteitsvisie Valkenburg aan de Geul – Duurzaam bereikbaar wordt verder uitgewerkt tot een Mobiliteitsplan. In dit plan worden de vier ontwikkelrichtingen verder uitgewerkt tot concrete beleidslijnen. Deze beleidslijnen beschrijven de uitgangspunten voor de aanpak van mobiliteitsvraagstukken en de concrete activiteiten die de gemeente Valkenburg aan de Geul de komende jaren gaat ondernemen om de Mobiliteitsvisie 2040 waar te maken.

Voor de zomervakantie van 2020 wordt het Mobiliteitsplan in het Mobiliteitscafé getoetst onder inwoners en andere stakeholders (bedrijven, belangenorganisaties, vervoerders etc.). Er wordt gekozen voor een participatievorm die aansluit bij de richtlijnen van het RIVM in het kader van de ontwikkelingen rondom het Corona-virus. In september wordt een raadsinformatiebijeenkomst gepland waarbij de raadsleden worden bijgepraat over het Mobiliteitsplan en de opbrengsten uit het Mobiliteitscafé.

⁴ Het STOMP-principe geeft de volgorde aan waarmee bij het maken van een wegontwerp rekening wordt gehouden met de gebruikers: Stappen – Trappen (fietsen) – Openbaar Vervoer – MaaSdiensten – Privéauto (en het parkeren daarvan). MaaSdiensten – Mobility as a Service is een concept waarin de reis van deur tot deur via verschillende deelmodaliteiten wordt aangeboden.