

Mobiliteitsplan Simpelveld 2022 – 2032



Colofon:

Definitief 13 april 2022

Dit rapport is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV in opdracht van de gemeente Simpelveld

Fotoverantwoording/auteursrechten:

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



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding en achtergronden	4
1.2 Doelstelling	4
1.3 Proces.....	5
1.4 Resultaat	6
2. Mobiliteit Simpelveld 2032	7
2.1 Vertrekpunt	7
2.2 Mobiliteitsambities	7
2.3 Aanpak: de route naar 2032	14
3. Mobiliteitsbeleid.....	18
3.1 Wandelen.....	19
3.2 Fietsen.....	21
3.3 Openbaar en sociaal vervoer	25
3.4 Mobiliteitsdiensten	27
3.5 Personenauto, infrastructuur en parkeren	28
3.6 Vracht- en landbouwverkeer	33
4. Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Simpelveld 2022-2032	35
5. Bijlagen	37
Bijlage 1 – Geraadpleegde documenten	37
Bijlage 2 – Factsheet Simpelveld	38
Bijlage 3 – Risico analyse verkeersveiligheid gemeente Simpelveld	39
Bijlage 4 – Resultaten bewonersenquête	43

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergronden

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Simpelveld 2013-2017 sloot niet meer aan op de veranderende visie op mobiliteit in het algemeen en op ontwikkelingen in de regio in het bijzonder. Reden voor de gemeente Simpelveld om een nieuw Mobiliteitsplan op te stellen.

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

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

Bij de totstandkoming van dit nieuwe Mobiliteitsplan zijn deze ontwikkelingen meegenomen. Concreet zijn dit:

- De klimaatopgave en de afspraken die hierover zijn gemaakt op nationaal, Europees en wereldniveau;
- Demografische, technologische en economische ontwikkelingen zijn van invloed op de manier waarop we als gemeente Simpelveld met mobiliteit willen omgaan;
- Met het oog op de (invoering van) de Omgevingswet en de integrale aanpak waarin de wet voorziet, is het Mobiliteitsplan opgesteld vanuit een breder perspectief;
- Daarnaast wordt er sinds 2018 in de regio Zuid-Limburg door gemeenten, stadsregio Parkstad en provincie Limburg gewerkt aan een gemeenschappelijke visie over de toekomst van mobiliteit in de regio;

- De komst van de Buitenring Parkstad heeft regionaal veel veranderd: in bereikbaarheid, verkeersaanbod en verkeersstructuren.

1.2 Doelstelling

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

In het mobiliteitsplan van Simpelveld staat het behoud en het verbeteren van de mobiliteit in een veranderende omgeving centraal. Het mobiliteitsplan schetst een heldere visie op het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Simpelveld voor de komende jaren (2022-2032). Het plan is een richtinggevend toetsingskader voor alle verkeer- en vervoersvraagstukken binnen de gemeente, nu en in de toekomst. Hierin zijn accenten gelegd op verschillende vervoerwijzen.

Simpelveld maakt deel uit van de duurzame en aantrekkelijke regio Parkstad Limburg. Parkstad is een regio met specifieke uitdagingen zoals krimp in het aantal banen en inwoners, vergrijzing en ontgroening en veel mensen hebben een relatief ongezonde levensstijl. De regio is zeer auto-georiënteerd en er wordt door inwoners relatief weinig gefietst. Het nieuwe mobiliteitsplan van Simpelveld speelt strategisch in op deze kenmerken, door mobiliteitsbeleid hand in hand te ontwikkelen met andere beleidsvelden in de gemeente.

1.3 Proces

Het Mobiliteitsplan Simpelveld is middels een stapsgewijze aanpak tot stand gekomen waarbij op basis van een uitgebreide analyse een vertaling is gemaakt naar drie mobiliteitsambities, een beleidsplan en een uitvoeringsprogramma.

Beleidsstudie

Met het oog op het opleveren van een integraal Mobiliteitsplan zijn in stap 1 de relevante kaders en richtlijnen van verschillende beleidsterreinen verzameld en geanalyseerd om de kaders voor het Mobiliteitsplan te bepalen. Het onderschrijven van het nationale Klimaatakkoord door gemeenten en het aansluiten op de Omgevingswet zijn hierbij belangrijke speerpunten. Vanuit verkeersveiligheid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast zorgen de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, de bijbehorende agenda en de Visie op Mobiliteit van de Stadsregio Parkstad voor inhoudelijke bouwstenen voor het Mobiliteitsplan voor de gemeente Simpelveld.

Analyse beschikbare data

De gemaakte afspraken en beleidsdocumenten gemaakt op landelijke en regionaal niveau zoals deze in de bureaustudie zijn geanalyseerd, zijn vertaald naar gemeentelijk niveau. Hierbij zijn op basis van beschikbare data over onder andere wonen, toerisme, sociaal domein, economie en duurzaamheid specifieke speerpunten voor Simpelveld benoemd. Deze hebben vervolgens een verdere uitwerking gekregen in het Mobiliteitsplan.

Raadplegen: Burgerparticipatie

De Omgevingswet ziet er op toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) beleidsplannen een vorm van participatie plaatsvindt. Het resultaat is dat nieuwe plannen aansluiten op ervaringen en behoeften van inwoners zodat er breder draagvlak ontstaat. Inwoners zijn betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan middels een bijeenkomst met het Verkeersplatform Simpelveld en door raadpleging middels een online enquête. Naast het geven van invulling aan bewonersparticipatie is de integraliteit met andere beleidsvelden geborgd via overleggen met een interne klankbordgroep. Ook de raadsfracties zijn tijdens een informatiebijeenkomst geïnformeerd over de kaders van het Mobiliteitsplan.

Verkeersplatform

Het verkeersplatform Simpelveld, is een onafhankelijk adviesorgaan voor de gemeente Simpelveld op het gebied van verkeersveiligheid met vertegenwoordigers uit (plaatselijke) belangengroepen als de Fietzersbond, werkgroep toegankelijkheid en scholenhulpdiensten. Tijdens een online informatiebijeenkomst op 7 juli 2021 is het verkeersplatform meegenomen in de hoofdlijnen van het nieuwe Mobiliteitsplan. Daarbij hebben zij op diverse onderdelen zaken aangevuld.

Enquêtering

Een belangrijke verandering ten opzichte van het vorige GVVP is dat het nieuwe Mobiliteitsplan meer rekening houdt met opgaven zoals die onder andere benoemd zijn in het Klimaatakkoord. Met het uitvoeren van de enquête is inwoners gevraagd naar hun huidige mobiliteitsgedrag, welke wensen en behoeften zij hebben ten aanzien van (duurzame) mobiliteit en welke thema's zij in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid belangrijk vinden. De uitkomsten en de analyse van de enquête is opgenomen in paragraaf 2.3.3.

Interne klankbordgroep

In twee interne klankbordbijeenkomsten is de inhoud van het Mobiliteitsplan ambtelijk afgestemd en gespiegeld met de verschillende gemeentelijke beleidsterreinen. Zo is geborgd dat het Mobiliteitsplan inhoudelijk aansluit op andere beleidsthema's en ontwikkelingen binnen de gemeente of dat het zelfs wordt versterkt.

Informatiebijeenkomst raadsfracties

Op 19 juli 2021 is een afvaardiging van de raad formeel geïnformeerd over de vorm en inhoud van het nieuwe Mobiliteitsplan. Tijdens deze avond hebben de leden van de fracties samen met de wethouder gesproken over de toekomst van mobiliteit binnen de gemeente en wat er voor nodig is om de opgaven waar de gemeente voor staat aan te pakken.

1.4 Resultaat

In het Mobiliteitsplan Sijpeveld 2022-2032 is integraal uitgewerkt op welke wijze de gemeente invulling geeft aan de opgaven voor mobiliteit. Mobiliteit heeft raakvlakken met de fysieke leefomgeving en met het sociaal domein. Het is tevens onderdeel van de maatschappelijke opgaven waar Sijpeveld en de regio voor aan de lat staat zoals klimaat, vergrijzing, ontgroening en gezondheid van haar inwoners. Het gaat over de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe inwoners aangemoedigd worden dit op een duurzame en gezonde manier te doen. Met dit Mobiliteitsplan en het bijbehorende Meerjaren Uitvoeringsprogramma geeft de gemeente Sijpeveld invulling aan de afspraken uit het Klimaatakkoord en sluit het aan op de kaders van de Omgevingswet.

Het Mobiliteitsplan Sijpeveld 2022-2032 bestaat uit een overzicht van drie ambities waar de gemeente de komende tien jaar invulling aan geeft. Deze ambities zijn uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid waarin per modaliteit is beschreven welke stappen de gemeente gaat nemen. Het Mobiliteitsplan sluit af met een flexibel Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP). Zowel de ambtelijke organisatie, de raadscommissie en inwoners en andere belanghebbenden zijn betrokken bij de totstandkoming van het plan.

*Met de **Visie op Mobiliteit – Stadsregio Parkstad Limburg** is een regionale doorvertaling gemaakt van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. In dit Sustainable Urban MobilityPlan (SUMP) zet Parkstad zich in op vijf focuspunten:*

- #1 Zet in op fietsen*
- #2 Verruim het aanbod van vervoersmiddelen*
- #3 Zet in op elektrisch vervoer*
- # 4 Verbeter de leefbaarheid*
- #5 Bereikbaarheid & verkeersveiligheid*

De Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en de vijf focuspunten voor Parkstad maken integraal deel uit van het Mobiliteitsplan Sijpeveld 2022 - 2032



2. Mobiliteit Simpelveld 2032

In 2032 zorgt mobiliteit in Simpelveld ervoor dat iedere inwoner zich thuis voelt in een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving. De multimodale bereikbaarheid van voorzieningen in Simpelveld is goed, evenals de onderlinge bereikbaarheid tussen de kernen Simpelveld en Bocholtz¹. Ook de omgeving is voor inwoners en bezoekers goed en duurzaam multimodaal bereikbaar.

2.1 Vertrekpunt

De wijze waarop overheden en andere organisaties omgaan met mobiliteit, is ten opzichte van het vorige GVVP Simpelveld 2013-2017 sterk veranderd. De toenemende complexiteit van mobiliteit in relatie tot opgaven als klimaatverandering, inclusie, publieke opinie, negatieve effecten van mobiliteit, innovaties, afnemende publieke middelen en de belasting van de fysieke ruimte, vraagt om een andere aanpak. Deze veranderde aanpak wordt ook wel de mobiliteitstransitie genoemd. De mobiliteitstransitie is een fundamentele verandering van de bestaande structuren, culturen en werkwijzen binnen het mobiliteitssysteem op de lange termijn.

Als we op dezelfde wijze met mobiliteit zouden omgaan als zo'n 10 jaar geleden, dan lopen we het risico dat we onze ruimte, onze mobiliteit én ons financiële draagvlak op slot zetten. De consequenties hiervan hebben niet alleen gevolgen voor mobiliteit.

In de gemeente Simpelveld gaan we de mobiliteitsopgaven slimmer aanpakken waarbij we zoeken naar een nieuwe balans tussen collectieve ambities en opgaven als klimaat, leefbaarheid en inclusie en individuele wensen van eindgebruikers (de inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven). Daarnaast blijven we als gemeente de beperkte publieke (financiële) middelen op een efficiënte en verantwoorde wijze inzetten.

¹ Multimodale bereikbaarheid: de bereikbaarheid van een locatie voor meerdere vormen van vervoer (te voet, voor fietsers en per OV en auto).

2.2 Mobiliteitsambities

In dit Mobiliteitsplan is een vertaling gemaakt van de opgaven waar we als overheid voor staan, naar het schaalniveau van Simpelveld. De ambitie zoals vastgelegd in het landelijke klimaatakkoord is hiervoor een belangrijke basis.

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

Klimaatakkoord – Den Haag – 28 juni 2019

Andere ontwikkelingen die relevant zijn voor Simpelveld en die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid zijn beschreven in bijlage 2. Dit zijn onder andere de vergrijzing, focus op een gezondere leefstijl van inwoners, het toerisme, de mogelijkheden voor de e-bike en het hoge autobezit.

Met 2032 als stip op de horizon zijn drie ambities geformuleerd die gezamenlijk staan voor de wijze waarop de gemeente werkt aan mobiliteitsopgaven:

- **Ambitie 1** – Bijdragen aan een gezonde en sociale samenleving en een prettige leefomgeving
- **Ambitie 2** – Het op orde houden en versterken van duurzame verbindingen
- **Ambitie 3** – Het op orde houden van bereikbaarheid en veiligheid

Doelen

Om te kunnen beoordelen of de ambities daadwerkelijk worden gerealiseerd, zijn per ambitie een aantal mobiliteitsdoelen geformuleerd. Gedurende de looptijd van het mobiliteitsplan wordt regelmatig op de voortgang van de ambities en bijbehorende doelen gereflecteerd.



Ambitie 1 - Bijdragen aan een gezonde en sociale samenleving en een prettige leefomgeving

Mobiliteit is iets dat we allemaal (dagelijks) doen: we brengen de kinderen naar school, we gaan op bezoek bij vrienden en familie, we doen onze boodschappen (of laten die doen), we gaan naar ons werk of naar school, we ontmoeten elkaar op straat en we gaan op pad om te genieten van onze omgeving. Daarnaast is mobiliteit iets dat we overal om ons heen zien: de bussen van Arriva door de kernen, fietsers op weg naar school, parkeerplaatsen bij de supermarkt, auto's in de straat en fietsroutes door het mooie Heuvelland.

Juist omdat we allemaal dagelijks reizen en de invloed van mobiliteit op de openbare ruimte groot is, willen we dat de effecten van mobiliteit ons leven positief verrijken. Het mobiliteitssysteem ondersteunt in het kunnen meedoen aan de samenleving (sociale contacten, werk en school, boodschappen, samen leuke dingen doen) en biedt mogelijkheden tot gezonde manieren van verplaatsen. Met mobiliteit leveren we een positieve bijdrage aan de gezondheid (mentaal en fysiek) en fitheid van onze inwoners. Dit doen we door bij de (her)inrichting van het publieke domein meer ruimte te bieden aan actieve mobiliteit (wandelen, fietsen, steppen etc.) en door verblijfsgebieden (woonstraten en rondom voorzieningen) in te richten volgens het STOMP²-principe.

De ambitie om bij de inrichting van het publieke domein meer ruimte te bieden aan verblijven en bewegen, biedt kansen om ook ruimte te creëren voor meer groen. Niet alleen omdat een groene leefomgeving uitnodigt tot bewegen, sociale contacten stimuleert en een gezonde ontwikkeling van kinderen bevordert, maar ook omdat het aansluit bij de urgente klimaatopgaven waar de gemeente ook voor staat: het verminderen van hittestress en het realiseren van waterberging.

Met deze ambitie dragen we niet alleen bij het realiseren van een prettige leefomgeving van de inwoners van de gemeente. Ook toeristen en bezoekers profiteren hiervan.

² De letters STOMP staan voor: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer, Mobiliteitsdiensten en (elektrische) Privé auto (incl. parkeren). In het ontwerp van de openbare ruimte

Een blik vooruit: Simpelveld in 2032

Het is prettig wonen in Bocholtz, Simpelveld en het landelijke gebied in onze gemeente. Er zijn de afgelopen jaren op momenten moeilijke keuzes gemaakt ten aanzien van mobiliteit. Maar uiteindelijk is de kwaliteit van onze openbare ruimte sterk verbeterd en is de leefbaarheid van de kernen vergroot. Er is ruimte gecreëerd voor veiligheid en meer groen waardoor het aantrekkelijk is om vaker te fietsen (al dan niet met de e-bike) en te wandelen. In de winkelgebieden is de auto te gast en is het een prettig gebied om te verblijven: er is ruimte voor terrassen, er zijn geen obstakels op de trottoirs en de fiets kan veilig worden gestald. Ook in sommige woonstraten is er meer ruimte voor groen en speelvoorzieningen omdat de parkeerruimte naar de randen is verplaatst of omdat inwoners een auto zijn gaan delen.

De verbindende voetpaden in de kernen Simpelveld en Bocholtz zijn in een straal van 500 meter rondom de winkelgebieden en scholen aangepast. Alle gebruikers, van jonge kinderen tot de groeiende groep senioren, kunnen nu veilig en gemakkelijk de belangrijkste voorzieningen bereiken. Nu de hoofdwandelroutes zijn aangepakt, werkt de gemeente verder aan verbeteren van de voetpaden in de rest van de gemeente. Rondom de scholen is de omgeving zo ingericht dat de kinderen zelfstandig te voet of te fiets naar school kunnen komen. Een hele geruststelling voor zowel ouders, leraren en omwonenden.

staat daarbij de mens centraal. -> De MaaSapp is ondersteunend aan alle modaliteiten en is niet alleen gekoppeld aan mobiliteitsdiensten

Mobiliteitsdoelen

- Het mobiliteitssysteem nodigt uit tot gezonde manieren van verplaatsen en draagt op die manier bij aan de fitheid van inwoners. We werken aan het vergroten van aandeel fietsers en voetgangers op verplaatsingen tot 7,5 km.
- Inwoners van de gemeente Simpelveld ervaren dat hun omgeving groener, veiliger en leefbaarder wordt.
- Inwoners van de gemeente Simpelveld ervaren dat ontmoeten makkelijker is geworden door inrichting van de openbare ruimte.

Ambitie 2 – Het in stand houden en versterken van duurzame verbindingen

De gemeente Simpelveld is voornamelijk een woongemeente: de beroepsbevolking is voor een groot gedeelte afhankelijk van werkgelegenheid in de regio (Parkstad, Westelijke Mijnstreek, Heuvelland/Maastricht), middelbare scholieren stappen voor het onderwijs dagelijks op de fiets richting Heerlen, Gulpen en Valkenburg en ook voorzieningen (winkelen, ziekenhuis) zijn wat verder weg gelegen. Daarom is het van groot belang dat de regionale verbindingen vanuit Simpelveld en Bocholtz met Parkstad, Aken en het Heuvelland op orde worden gebracht en blijven. De bestaande goede autoverbindingen worden uitgebreid met een aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk en we werken waar mogelijk aan het uitbreiden van het ov-netwerk met vervoers- en mobiliteitsdiensten waarbij openbaar vervoer en fiets elkaar versterkt. Op die manier ontstaat er een alternatief netwerk voor het individuele autogebruik.

Om de draagkracht van natuur, landschap en van inwoners niet te overschrijden, richt de vrijetijdseconomie in de regio zich meer en meer op het ontwikkelen van natuur en landschap, beleving en een kwalitatieve groei (i.p.v. kwantitatieve groei). De multimodale en duurzame bereikbaarheid van de gemeente is ook een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het toerisme in het Heuvelland en Parkstad.

Het in stand houden en versterken van duurzame verbindingen is niet iets dat we als gemeente alleen kunnen realiseren. Wij leveren onze bijdrage als gemeente door actief de samenwerking op te zoeken met onze partners: onze buurgemeenten, de provincie Limburg, vervoerders en andere partners. Binnen deze samenwerking hebben we allen onze eigen opgaven, taken en verantwoordelijkheden. Wij gaan daarbij op zoek naar win-win mogelijkheden die bijdragen aan onze ambitie.

Een blik vooruit: Simpelveld in 2032

Het fietsnetwerk in de gemeente sluit aan op de regionale (toeristische) fietsverbindingen. Ook de recreatieve fietser kan goed terecht in Simpelveld. De Leisure Lane en Kalkbaanroute nodigen uit om naar Simpelveld te komen. De recreatieve fietsroutes door de gemeente leiden over rustige, veilige wegen, waardoor de recreatieve fietser optimaal kan genieten van alles wat de gemeente te bieden heeft. Een bezoeker kan bovendien gebruik maken van deelfietsen op strategisch uitgekozen locaties.

De nieuwe openbaar vervoerconcessie van de provincie Limburg is in december 2031 ingegaan. Het openbaar vervoer is anders ingericht dan in 2021 het geval was. De OV-concessie is meer een mix geworden van verschillende vormen van mobiliteitsdiensten (bus, kleine taxi's, deelauto's). Allemaal elektrisch. Hierin heeft ook de ontwikkeling van het sociale vervoer een rol ingespeeld. De kernen Simpelveld en Bocholtz zijn nog steeds verbonden met de centra van Parkstad en het Heuvelland.

Ouderen zijn steeds vaker digitaal vaardig. Hierdoor wordt het online bij elkaar brengen van vraag en aanbod o.a. van mobiliteit steeds eenvoudiger. De Durpswinkel faciliteert hierin. Langzaamaan ontstaan er steeds meer mobiliteitshubs. Dit zijn locaties waar inwoners en bezoekers gebruik kunnen maken van (deel)mobiliteit. De eerste mobiliteitshubs zijn bushaltes die uitgebreid zijn met goede fietsvoorzieningen zodat de fiets veilig gestald kan worden. Na realisatie van de eerste Velocity fietshub in Bocholtz in 2022, is het netwerk van Velocity in de afgelopen jaren gestaag gegroeid. Ook het Spoorpark Simpelveld heeft inmiddels de eerste mobiliteitshub met deelauto's.



Mobiliteitsdoelen

- Het behouden en versterken van de bereikbaarheid van bestemmingen binnen de regio, met duurzame vervoerswijzen. Dit doel wordt onder andere bereikt door het verruimen van het aanbod van deelfervoer, het uitwerken van regionale verbindingen en het strategisch plaatsen van oplaadvoorzieningen;
- Versterken van het gebruik van toeristische wandel- en fietsroutes in de omgeving. De omgeving van Simpelveld leent zich goed voor wandelen en fietsen als ontspanning. Stimuleren van het gebruik daarvan is daarom een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan;
- Het toegankelijk maken van voetpaden en trottoirs voor alle weggebruikers. Dus ook voor personen die minder goed ter been zijn, of gebruik maken van een bijvoorbeeld een scooter.

Ambitie 3 – Op orde houden bereikbaarheid en veiligheid

Het is de ambitie om de verkeersveiligheidsaanpak in Simpelveld op het zelfde uitstekende niveau te houden als in 2020: Tussen 2010 en 2020 is de gemeente jaarlijks aangemerkt als meest verkeersveilige gemeente van Limburg. Als enige gemeente van Limburg heeft Simpelveld in de periode van 2016 t/m 2020 geen verkeersdoden. Dit is een resultaat van een zorgvuldige en effectieve aanpak. Deze aanpak continueren we conform de richtlijnen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Een vergrijzende bevolking, nieuwe mobiliteitsvormen als de e-bike en speedpedelec en de wens om bezoekers aan te trekken, vergroten het belang van het op orde houden van een goede verkeersveiligheid. De nadruk van de SPV-aanpak ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen.

Tegelijk met het behouden van de hoge mate van verkeersveiligheid, stimuleert het plan het op orde houden van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de infrastructuur. Daarnaast zijn inwoners van de gemeente afhankelijk van goede verbindingen met de omliggende kernen en steden voor onderwijs en werk. Daarom is het voor de bereikbaarheid belangrijk dat de infrastructuur voor fiets en autoverkeer op orde is en blijft.

Een andere ontwikkeling is de verdere uitbreiding van 30 km/uur als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. De uitwerking van deze maatregel heeft invloed op de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid en vragen daarom ook om een goede afweging. Het uitgangspunt in Simpelveld is daarom ook dat 30 km/uur wordt ingevoerd bij wegen waar minder dan 3000

motorvoertuigen per dag rijden en 50 km/uur waar het noodzakelijk is om het verkeer goed en vlot te kunnen afwikkelen.

Een blik vooruit: Simpelveld in 2032

In 2032 is Simpelveld nog steeds de meest verkeersveilige gemeente van Limburg.

Door de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid zijn de belangrijkste verkeersonveilige locaties aangepakt. Elk jaar zijn daar stappen ingezet. Met de aanpak van de wandel- en fietsroutes is ook het gevoel van veiligheid onder de wandelaars en fietsers vergroot. Dit geldt niet alleen voor de verkeersveiligheid, maar ook de sociale veiligheid is verbeterd.

Door de samenwerking met omliggende gemeente, hebben de kernen Simpelveld en Bocholtz een goede fietsverbinding met Kerkrade (via de Leisure Lane) en richting Gulpen. Ook de directe openbaar vervoerverbinding via Parkstad Stadion naar Heerlen en naar Gulpen hebben zijn in de nieuwe openbaar vervoerconcessie gebleven.

Mobiliteitsdoelen

- Het behouden en verbeteren van Simpelveld als meest verkeersveilige gemeente van Limburg, door vast te houden aan Duurzaam-Veilig aanpak en uitwerking van Strategisch Plan Verkeersveiligheid;

2.3 Aanpak: de route naar 2032

De komende tien jaar richten we ons mobiliteitsbeleid op een mobiliteitstransitie. In deze paragraaf is beschreven op welke wijze wij onze drie ambities willen realiseren.

We stellen de mens centraal

Bekeken vanuit onze drie ambities faciliteren wij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties zoveel als mogelijk om duurzaam en gezond te reizen. Dat doen wij vraag-gestuurd. Daarvoor is het nodig om ons bewust te zijn van de reisbehoeften in de gemeenten en zo de reiziger in staat te stellen om te kiezen welke vervoerwijze (of combinatie van) het beste past bij zijn of haar behoeften. We nodigen hen uit om na te denken over gezonde en duurzame vormen van vervoer.

Om inzicht te krijgen in de behoeften van inwoners ten aanzien van gezonde en duurzame mobiliteit is een enquête uitgevoerd. De respons op de enquête was laag en daarmee weinig representatief. Op basis van ervaringen elders, verwachten wij dat de oorzaak van de lage respons ligt in het feit dat inwoners weinig bezig zijn met duurzaamheid, gezondheid of mobiliteit al kunnen we dat niet met zekerheid zeggen. Het advies is daarom ook tijdens de uitvoering van het mobiliteitsplan nadrukkelijk aandacht te besteden aan bewustwording.

We doen het samen

Uitvoering geven aan het Mobiliteitsplan is een complexe opgave. Dat kan de gemeente niet alleen. Daarom worden andere organisaties, partners en inwoners gevraagd om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de drie ambities. We hebben een gedeelde verantwoordelijkheid in het oplossen van de ervaren mobiliteitsopgaven. Met de invoering van de Omgevingswet is integrale afstemming ten aanzien van de fysieke leefomgeving essentieel en er wordt binnen de gemeentelijke organisatie voor gezorgd dat deze afstemming plaatsvindt. Mobiliteit is hier een essentieel onderdeel in.

Bij de aanpak van mobiliteitsopgaven kijken we naar onze eigen verantwoordelijkheid en zoeken we samenwerking in de gedeelde

verantwoordelijkheid: met buurgemeenten, de Stadsregio Parkstad en de Provincie Limburg ten aanzien van opgaven die gemeentegrensoverschrijdend zijn, met de concessieverlener en -houder als het gaat over het openbaar vervoer, met vervoeraanbieders om het mobiliteitsaanbod te vergroten en met belangenorganisaties, onderwijsinstellingen en ondernemers om te zorgen voor draagvlak. In onze aanpak streven we naar win-win waarbij we werken aan het creëren van een gezamenlijke oplossing die meerwaarde heeft doordat het resultaat tegemoet komt aan de meeste individuele belangen binnen de kaders van het Mobiliteitsplan.

Een concrete invulling hiervan is de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg waarin we samen met de 15 andere Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg werken aan gemeenschappelijke opgaven. De Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg moet uiteindelijk het integrale kader worden voor de uitvoering van gezamenlijk mobiliteitsbeleid in Zuid-Limburg. In de agenda wordt door de gemeenten gewerkt aan:

1. Werkgeversaanpak
2. E-mobiliteit en infrastructuur
3. Deelmobiliteit en Hubs
4. OV en Openbare Ruimte
5. MaaS
6. Fietsstimulering
7. Parkering
8. Realisatie iVri's
9. Corridoraanpak Logisitek
10. Zero Emissie Logisitek

We vergroten ons mobiliteitsbewustzijn

Het anders willen omgaan met mobiliteit, de mobiliteitstransitie, zoals beschreven in dit Mobiliteitsplan, begint bij bewustwording. Te beginnen bij onszelf. Als overheid hebben we een verantwoordelijkheid om te werken aan het creëren van

een brede welvaart en de aanpak van klimaatopgaven voor al onze inwoners. In ons dagelijks werk als ambtenaar, wethouder of raadslid betekent dit dat we ons meer bewust moeten zijn van de (beleids)keuzes die we maken en welke consequenties die hebben voor mobiliteit. Het Mobiliteitsplan neemt het voortouw in het realiseren van bewustwording in relatie tot klimaatopgaven.

Naast bewustwording van ons eigen handelen, is ook het vergroten van het mobiliteitsbewustzijn van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties een belangrijk aspect voor het kunnen realiseren van een transitie. Wanneer men zich niet bewust is van het gewenste mobiliteitsgedrag kan men niet veranderen én kan men zijn of haar verantwoordelijkheid niet nemen om een bijdrage te leveren. We streven ernaar dat iedereen bewuster nadenkt over zijn of haar verplaatsingen: is de verplaatsing echt nodig of kan het gezonder of duurzamer? COVID-19 en de maatregelen die daarbij in 2020-2021 van kracht waren, hebben een extra zetje gegeven om te laten zien dat men in staat is om zijn of haar mobiliteitsgedrag aan te passen. Deze positieve ontwikkeling wil de gemeente Simpelveld vasthouden.

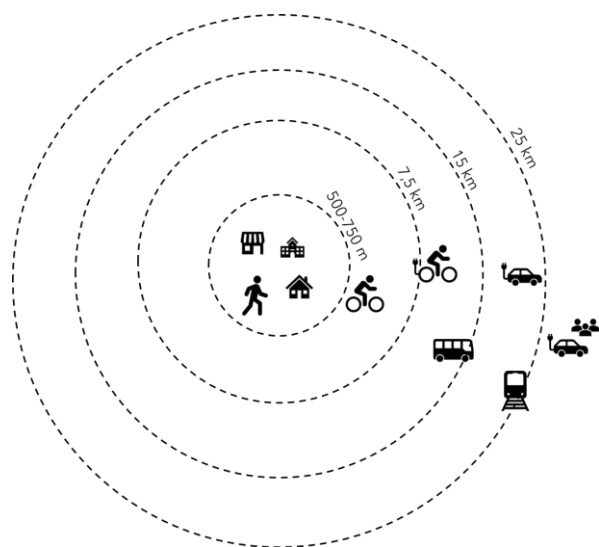
Een specifiek onderdeel van gedragsbeïnvloeding is om het menselijke gedrag in het verkeer te verbeteren ten gunste van de verkeersveiligheid. De belangrijkste middelen om het verkeersgedrag te beïnvloeden zijn voorlichting, educatie en handhaving.

Bewustwording- en gedragscampagnes worden in de uitvoering van het Mobiliteitsplan ingezet als belangrijk instrument. Deze campagnes kunnen op zichzelf staan, maar zijn extra krachtig als dit gekoppeld wordt aan een specifiek project. De gemeente Simpelveld maakt hierbij gebruik van de kennis en kunde van Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Dit is het onafhankelijk orgaan dat in opdracht van de Provincie Limburg werkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Limburg. In de aanpak staan drie zaken centraal. Allereerst een betere samenwerking tussen Provincie, scholen en gemeenten. Daarnaast worden scholen ondersteund bij het geven van verkeerseducatie door onderwijsadviseurs die Provincie en gemeenten beschikbaar stellen. Als derde kunnen scholen verkeerseducatieprojecten en materialen kiezen via een nieuwe digitale omgeving.

We richten onze openbare ruimte in volgens het STOMP ontwerpprincipe

Het toepassen van het STOMP ontwerpprincipe is overgenomen en verder aangescherpt vanuit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Het is een principe waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (wandelen), Trappen (fietsen), Openbaar en sociaal vervoer (zoals het ANWB-automaatje), Mobiliteitsdiensten en de (elektrische) Privéauto en parkeren.

Bij herinrichting- en reconstructieprojecten van woon- en/of verblijfsgebieden wordt STOMP op maat toegepast: binnen de openbare ruimte wordt nadrukkelijk ruimte geboden voor wandelen en fietsen om deze wijzen van vervoer aantrekkelijker te maken. Vervolgens wordt er, waar van toepassing, ruimte gereserveerd voor het OV, mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit) en de personenauto en parkeren. De inrichting middels het STOMP-principe doet niets af aan de bereikbaarheid. Juist door de doorstroming op gebiedsontsluitende wegen te waarborgen en/of te vergroten, is er ruimte om in woon- en verblijfsgebieden de leefbaarheid te verbeteren. Dit komt de aantrekkingskracht van Simpelveld als woongemeente ten goede.



Figuur 1 – Afstanden rondom woning, buurt of verblijfsgebied waarbij de primaire modaliteit is weergegeven.

Figuur 1 geeft de voorkeursmodaliteit aan bij verschillende afstanden. Voor de wandelvoorzieningen binnen de kernen zet de gemeente in op een passend kwaliteitsniveau bij de omgeving zodat elke inwoner binnen de kernen voorzieningen goed te voet kan bereiken. Om de bereikbaarheid tussen kernen te waarborgen is het belangrijk om hiervoor niet alleen afhankelijk te zijn van de auto. Niet iedereen beschikt over een rijbewijs en/of auto. Dit kan een bewuste keuze zijn, maar ook zijn ingegeven door bijvoorbeeld leeftijd, kosten of (fysieke) beperkingen. Om iedereen aan de maatschappij deel te kunnen nemen, wordt ingezet op het versterken van mobiliteitsnetwerken fiets, collectief vervoer en deelmobiliteit.

Bij ontwikkelingen in de inrichting van de openbare ruimte kijken we ook altijd naar de opgave voor klimaatadaptatie. Met andere woorden: in welke mate en op welke wijze kunnen we het verharde oppervlak reduceren ten faveure van groen en onverhard terrein. Dit kan consequenties hebben voor de ruimte en

materiaalkeuze waarop de verkeersfuncties (wandelen, fietsen, gemotoriseerd verkeer) worden ingevuld.

We pakken de verkeersveiligheid risico gestuurd aan

Als gemeente stellen we hoge eisen aan verkeersveiligheid. Niet voor niets is de gemeente Simpelveld in de periode 2016-2020 door BLIQ aangewezen als de meest verkeersveilige gemeente van Limburg en wil zij dit ook de komende jaren blijven. Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig³.

Om te bepalen waar zich onveilige situaties (zouden kunnen) voordoen wordt de komende jaren ingezet op een risico gestuurde aanpak zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Met deze aanpak richten overheden en maatschappelijke organisaties zich op het voorkomen van ongevallen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Er wordt daarbij niet alleen gekeken naar ongeval locaties, maar wordt er binnen het gehele mobiliteitssysteem gekeken naar de grootste risico's zoals: waar verplaatsen zich de meeste verkeersdeelnemers? Waar rijden kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en schoolgaande kinderen en waar is de infrastructuur nog niet veilig ingericht? En waar zijn grote verschillen in snelheid tussen weggebruikers?

Voor de gemeente Simpelveld is een risico analyse uitgevoerd (bijlage 4) op basis waarvan in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) concrete maatregelen zijn benoemd om de belangrijkste risico's aan te pakken. De belangrijkste aandachtspunten hierbij zijn:

- de omgeving en routes naar scholen, verzorgingshuizen en publieke voorzieningen (o.a. Durpswinkel en bibliotheek);
- Voortzetten van permanente verkeerseducatie in de vorm van Verkeersactieve school

³BLIQ is een verkeersveiligheidsrapportage die op basis van verschillende data een actueel beeld geeft van de verkeersveiligheid in een gemeente.

We monitoren, evalueren en reflecteren

De uitvoering van ons mobiliteitsbeleid monitoren we zowel kwantitatief als kwalitatief om de investeringen en inspanningen te toetsen. Daarnaast reflecteren we op ons handelen (hoe is een proces verlopen?) om hiervan te leren en om te kunnen bijsturen in de realisatie van onze ambities.

Voor de kwantitatieve informatie maken we gebruik van bestaande databronnen en dashboards als VIAstat, klimaatmonitor en het SPV (www.verkeersveiligheidsmonitor.nl). Daarnaast wordt in samenwerking met Parkstad het verplaatsingsgedrag in de regio twee jaarlijks inzichtelijk gemaakt waarmee inzichtelijk wordt gemaakt wat de modal split⁴. Ook Zuid-Limburg Bereikbaar maakt het effect van haar activiteiten inzichtelijk

Daarnaast willen we kwalitatieve informatie verzamelen door tweejaarlijks onderzoek te doen onder onze inwoners hoe zij de mobiliteit in de gemeente ervaren: hoe waarderen inwoners het fietsnetwerk, hoe staat het met het mobiliteitsbewustzijn van onze inwoners of hoe ervaren inwoners hun woonomgeving? Dit geeft ons informatie om in onze aanpak de mens centraal te kunnen stellen. Een dergelijk onderzoek kan ook gecombineerd worden met bijvoorbeeld de aanpak van de klimaatopgaven.

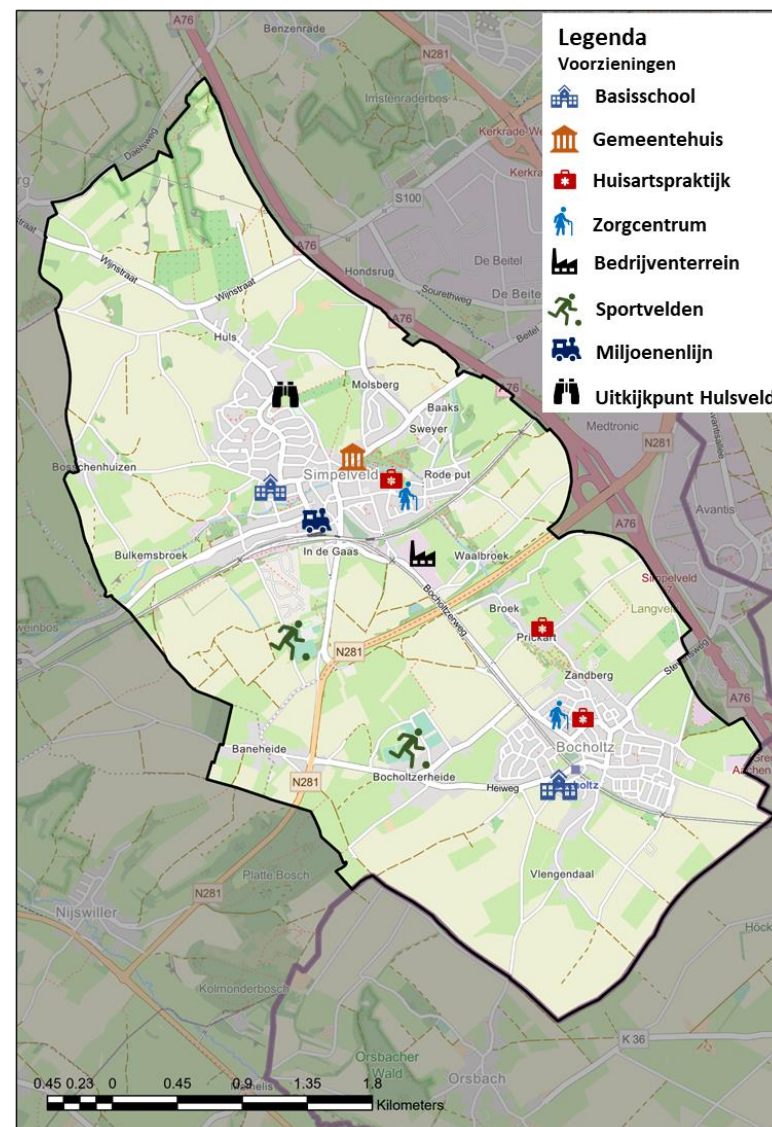
⁴ Modal split beschrijft de verdeling van verplaatsingen tussen verschillende vervoerwijzen. Dus bijvoorbeeld hoeveel procent van de verplaatsingen gebeurt op de fiets.

3. Mobiliteitsbeleid

In dit hoofdstuk worden de ambities per modaliteit verder uitgewerkt in beleidsuitgangspunten waarbij we ons richten op drie onderdelen:

1. de inrichting van de openbare ruimte;
2. mobiliteitsbewustzijn en gedrag;
3. relaties met andere modaliteiten.

Om de beleidsuitgangspunten concreter te maken, benoemen we vervolgens een aantal thema's waar de gemeente de komende jaren aan gaat werken. Deze werkthema's zijn gebaseerd op de kansen die we op dit moment zien zodat de eerste stappen gezet kunnen worden om invulling te geven aan de gestelde ambities. Tegelijkertijd bestaat er binnen de thema's ook ruimte om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. Zo kan de gemeente Simpelveld flexibel inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op initiatieven en bijdragen van partners. Concrete plannen en projecten die voortkomen uit de thema's krijgen hun plek in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP).



3.1 Wandelen

Voetgangers behoren, net als fietsers, tot de groep langzame verkeersdeelnemers. Voor voetgangers worden vaak geen bijzondere maatregelen getroffen (buiten trottoirs) terwijl zij binnen de kernen een grote groep kunnen vertegenwoordigen. Wandelen is een gezonde en milieuvriendelijke manier van verplaatsen. Met goede wandelroutes naar voorzieningen en OV-locaties, zorgen we er voor dat wandelen een prominentere plaats inneemt in de reisketen. Vanuit de drie ambities verdienen wandelaars in dit mobiliteitsplan extra aandacht.

Inrichting openbare ruimte

De afstand die iemand acceptabel vindt om te lopen verschilt per persoon en hangt af van verschillende factoren. Zo zijn stedenbouwkundige aspecten als bebouwing en groen van invloed voor de beleving van de loopafstand.⁵ Ook de looptijd is van belang, zo kunnen bijvoorbeeld wachttijden de acceptatie van de loopafstand beïnvloeden. Daarnaast heeft Simpelveld te maken met hoogteverschillen waardoor wandelen voor bepaalde mensen niet altijd even makkelijk is.

Om de wandelbereikbaarheid van voorzieningen binnen de gemeente Simpelveld te verbeteren, hanteren we een aantal richtlijnen die gebaseerd zijn op acceptabele loopafstanden. Van huis naar

- algemene voorzieningen zoals winkels, zorgvoorzieningen en werklocaties: 500 – 750 meter;
- school en sportvoorzieningen: 750 – 1.000 meter;
- geparkeerde reguliere auto: 100 – 200 meter;
- bushalte: 500 meter.

De acceptatie van de loopafstand hangt daarnaast af van een groot aantal factoren zoals aantrekkelijkheid, directheid, veiligheid (sociaal en verkeer) op de

wandelroute en de conditie van de voetganger. Aantrekkelijke routes willen mensen nogmaals ervaren.

Voor de inrichting van de wandelinfrastructuur baseren we ons op de richtlijnen voor voetgangers in het CROW ASVV2021, al is het vanwege de aanwezigheid van o.a. bebouwing, wegenstructuur en hoogteverschillen niet altijd mogelijk om hier aan te voldoen. Wanneer niet kan worden voldaan aan de richtlijnen, wordt onderzocht welke alternatieve routes er mogelijk zijn, passend binnen de uitgangspunten en binnen de factoren die van invloed zijn op de acceptatie van de loopafstand. Daarnaast houden we bij de inrichting van wandelpaden rekening met mogelijkheden voor klimaatadaptatie (ruimte en materiaalgebruik).

Beleidsregels bij de inrichting van de openbare ruimte voor voetgangers

- Voetpaden zijn van goede kwaliteit: voldoende breed en verhard. De minimale maat voor een trottoir is 1,50 meter breed. Er bevinden zich geen obstakels (terrassen, reclameborden, fietsenrekken, laadpalen etc.) op de route;
- Voetpaden voldoen aan de toegankelijkheidseisen⁶ zodat personen in een scootmobiel of rolstoel of personen met een kinderwagen makkelijk gebruik kunnen maken van het trottoir. Bij oversteekplaatsen en wegaansluitingen zijn trottoirs op één of meerdere plaatsen voorzien zijn van een verlaagde trottoir- of inritband met helling $\leq 1:10$ en breedte $\geq 1,2$ m.
- Wandelroutes naar scholen en voorzieningen zijn op orde en de juiste bewegwijzering is aanwezig;
- Door goede oversteekvoorzieningen, passend bij de juiste wegcategorie, wordt de barrièrewerking van infrastructuur verminderd. De voetgangersoversteekplaatsen (vop's) in Simpelveld zijn goed zichtbaar en herkenbaar. Vop's worden niet aangelegd in 30 km/uur-zones (uitgezonderd nabij scholen en verzorgingshuizen). Op gebiedsontsluitingswegen worden vop's beperkt toegepast;

⁵ CROW en Ruimte voor lopen – Inzicht in acceptabele loopafstanden – juni 2021

⁶ CROW richtlijn 177 – Integrale toegankelijkheid openbare ruimte

Werkthema's

- Op orde brengen wandelroutes. Dit doen we door de hoofdroutes rondom voorzieningen te bepalen binnen de acceptabele loopafstanden, de onveilige situaties aan te pakken, de routes vervolgens zichtbaar te maken (zie ook mobiliteitsbewustzijn) en door deze routes aantrekkelijker te maken.
- Vergunningverlening. Bij het verlenen van vergunningen voor evenementen, uitstallingen en terrassen voorwaarden opnemen over de obstakelvrije ruimte voor voetgangers.

Mobiliteitsbewustzijn en gedrag

We willen inwoners en bezoekers van Simpelveld stimuleren vaker te wandelen voor reizen binnen de woonkern. Hiervoor is het belangrijk dat wandelroutes zichtbaar worden gemaakt. Dat kan door middel van bewegwijzering, maar ook door campagnes waar men gewezen wordt op de aanwezige wandelroutes (bewustwording). Daarnaast vestigen we aandacht op wat vaker wandelen persoonlijk kan betekenen voor mensen: het draagt bij aan een betere gezondheid en vitaliteit van mensen (gedragsverandering).

De groene en aantrekkelijke omgeving van Simpelveld kan als een positieve motivator werken wanneer utilitaire wandelroutes naar voorzieningen in de kernen worden verbonden met de recreatieve wandelroutes in de regio.

Werkthema's

- Verbinden wandelen en gezondheid. Door samen te werken met organisaties zoals BAS Samen Actief in Bocholtz en Simpelveld of Wmo-beweegcoaches kan een breed publiek worden bereikt waarbij het belang van wandelen voor de persoonlijke gezondheid wordt benadrukt en in de praktijk wordt gebracht.
- Jong geleerd is oud gedaan. Samen werken met de basisscholen en daarin leraren, ouders en kinderen bewust te maken van de voordelen van wandelen van en naar school. Daarbij zijn veilige wandelroutes een voorwaarde. Ook activiteiten als een avondvierdaagse kan kinderen vanaf jonge leeftijd laten zien dat wandelen leuk en gezond is. Leg hierbij ook de combinatie met fietsen.

Relaties met andere modaliteiten

Binnen de mobiliteitsketen vervult wandelen een dubbelrol. Wandelen is een goed en gezond alternatief voor verplaatsingen over korte afstanden binnen Simpelveld. Daarnaast vervult wandelen een belangrijke schakel tussen het gebruik van andere vervoersmiddelen en eindbestemmingen. Door het aanleggen van goede wandelvoorzieningen tussen onder andere opstapplaatsen voor het openbaar vervoer, deelvoertuigen en fietsenstallingen, wordt het gebruik van deze vervoersmiddelen binnen één reis bevordert.

Knopen Lopen

Zuid-Limburgse ondernemers en gemeenten gaan samen aan de slag met de realisatie van een nieuw wandelnetwerk met systeem met knooppuntnummers naar analogie van het fietsknooppuntensysteem. Op 18 maart 2021 tekenden de 16 Zuid-Limburgse gemeenten, met steun van provincie Limburg, de samenwerkingsovereenkomst om het wandelroutesysteem Knopen Lopen te realiseren. Het wandelnetwerk van naar verwachting 1800 km zal aangelegd worden in de driehoek tussen Sittard-Geleen, Vaals en Eijsden-Margraten en zal nauw aansluiten bij reeds bestaande knooppuntennetwerken van Echt-Susteren, de Voerstreek en de Aachener Wald. Ook toekomstige netwerken van Städteregion Aachen en Selfkant zullen in de nabije toekomst aangesloten worden.

Visit Zuid-Limburg – Nieuw wandelnetwerk Zuid-Limburg

3.2 Fietsen

Naast wandelen is fietsen een aangewezen gezonde en duurzame manier om over relatief korte afstanden (5 – 15 km) van A naar B te komen. Simpelveld is daarom gebaat bij goede en veilige fietsverbindingen zodat er optimaal ruimte kan worden gegeven aan deze vorm van verplaatsen. Zeker met de e-bike liggen er kansen om het fietsgebruik te bevorderen.

Inrichting openbare ruimte

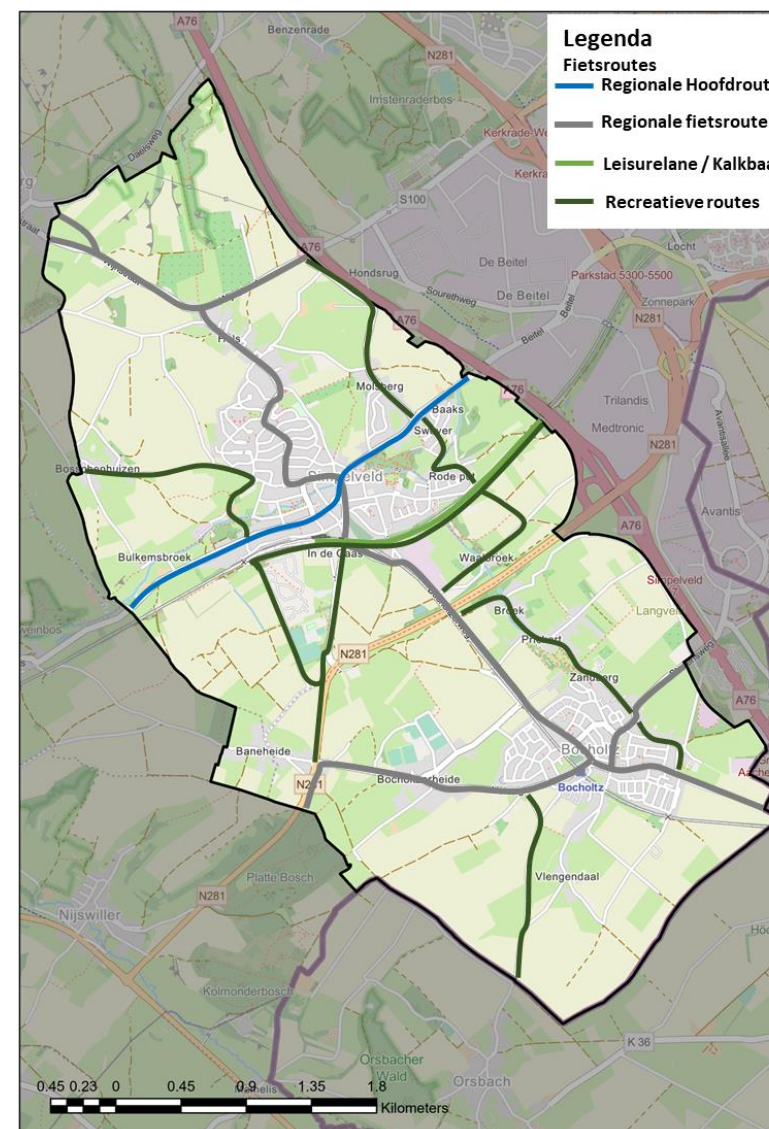
Het faciliteren van het fietsgebruik in de gemeente begint bij het vaststellen en onderling verbinden van het lokale utilitaire (gericht op het verbinden met voorzieningen zoals winkel, werk en school) en recreatieve netwerk met de utilitaire en recreatieve regionale netwerken. Vooral het utilitaire regionale netwerk vormt de ruggengraat voor fietsers tussen woonkernen en de belangrijkste regionale werk-, school- en voorzieningenlocaties. De gemeente Simpelveld beschikt nog niet over een eigen vastgesteld utilitair fietsnetwerk. Wel lopen er door de gemeente een regionale hoofdroute en enkele regionale routes.

Verder is voor het fietsers bij de inrichting van de openbare ruimte van belang dat een fiets ook veilig kan worden gestald bij voorzieningen als winkels, sportlocaties, bushaltes en basisscholen. Daarbij geldt dat fietsenstallingen zo dicht als mogelijk bij de ingang een plek dienen te krijgen (ook als dit ten koste zou gaan van een parkeerplaats) zonder de wandelroutes te blokkeren. Wij belonen daarmee duurzaam reisgedrag. Voor recreatieve fietsers zijn oplaadpunten voor de e-bike ook wenselijk.

Ondernemers en bedrijven in Simpelveld spelen ook een rol in het gebruik van e-bike. Zij kunnen faciliteiten aanbieden voor bezoekers en personeel om fietsen op te laden en daarmee het gebruik te stimuleren. We zien hierin een wisselwerking tussen ondernemers, bedrijven en de gemeente.

Werkthema's

- Realiseren utilitair fietsnetwerk. Om te komen tot een eigen fietsnetwerk dat gericht is op de bereikbaarheid van eigen voorzieningen én tevens aansluit op

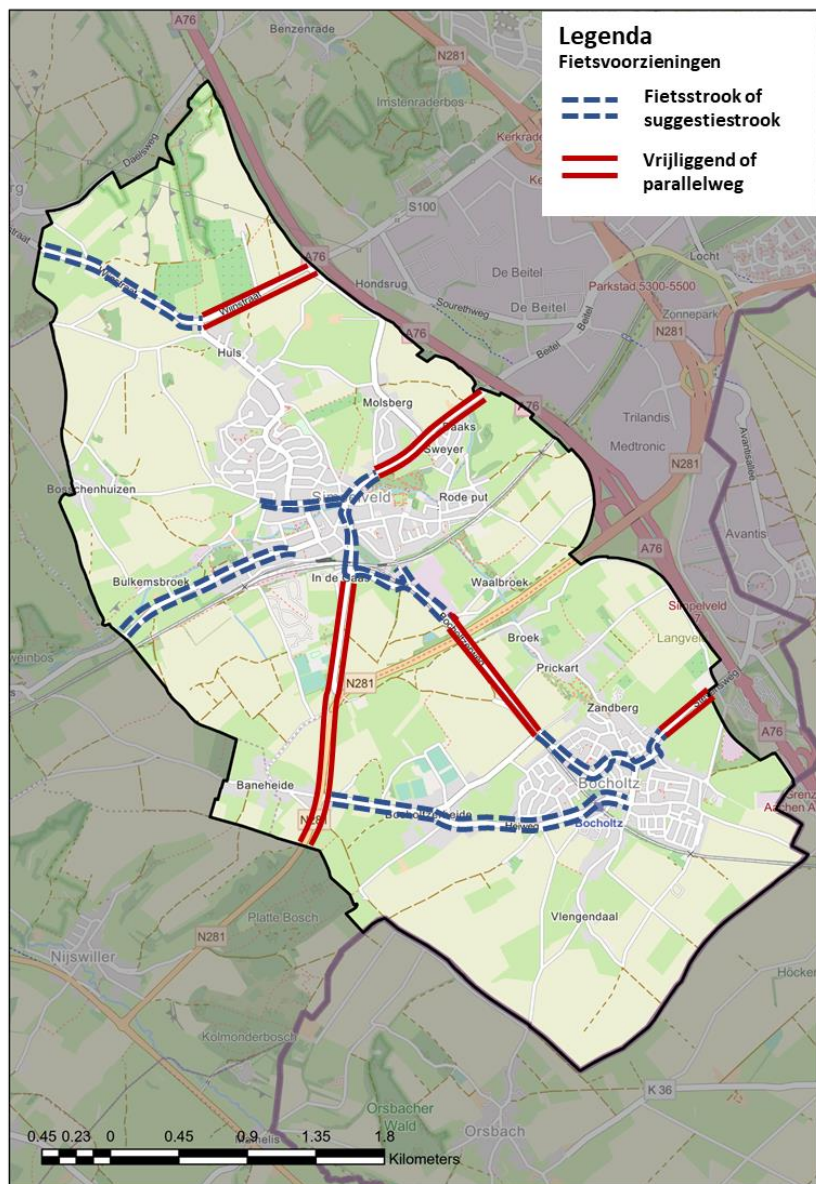


de regionale routes, worden de belangrijkste bestemmingen in de gemeente in beeld gebracht. Vervolgens kunnen de hoofdroutes worden bepaald naar de woongebieden en het regionale utilitaire fietsnetwerk. Op deze hoofdroutes krijgen fietsers zoveel ruimte als minimaal nodig is om veilig gebruik van de route te stimuleren. Als het utilitaire eigen fietsnetwerk is gerealiseerd, kan vervolgens de verbinding worden gelegd met de regionale recreatieve fietsverbindingen in het Heuvelland, waaronder de Leisure Lane en de Kalkbaanroute.

- Realiseren fietsenstallingen en oplaadplaatsen bij voorzieningen als winkels, sportlocaties, bushaltes, toeristische voorzieningen en basisscholen zodat fietsers hun fiets veilig kunnen stallen en opladen;
- Aanpak verkeersveiligheid. Een goede en veilige inrichting van fietsinfrastructuur is belangrijk voor fietsgebruik nu en in de toekomst. Of een fietspad voldoende veilig is, is een samenspel van factoren. Kort samengevat is een fietspad 'voldoende veilig' als: fietsers veilig in balans kunnen blijven, het is voorzien van een vergevingsgezinde berm en of er voldoende ruimte is om elkaar veilig in te halen en/of tegenliggers te passeren (zie bijlage 3)
- Aanpak sociale veiligheid. Naast fysieke maatregelen die ervoor zorgen dat fietsers veilig over de weg kunnen bewegen, is sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Het gevoel dat iemand heeft bij het deelnemen aan het verkeer op de fiets is daarin een belangrijke indicator. Om sociale veiligheid op- en om de fietsinfrastructuur te verbeteren, moet er bijvoorbeeld gezorgd worden voor voldoende verlichting, bebording en mogelijkheden om uit te wijken van een bepaalde route.

Beleidsregels bij de inrichting van de openbare ruimte voor fietsers

- Langs alle gebiedsontsluitingswegen zijn fietsvoorzieningen aanwezig, mits passend in de beschikbare ruimte;
- Fietsvoorzieningen worden aangelegd conform de technische eisen uit publicatie 230 van het CROW (ontwerpwijzer fietsverkeer);
- Aanpassing van bestaande fiets- en voetgangersvoorzieningen wordt zo veel mogelijk gecombineerd met regulier onderhoud;
- Fietspaden worden voorzien van goede verlichting en voor de herkenbaarheid en het comfort in principe uitgevoerd in een roodkleurige asfaltverharding.



Mobiliteitsbewustzijn & stimuleren gedrag

Net als voor wandelen geldt dat we inwoners en bezoekers van Simpelveld willen stimuleren vaker te fietsen. Ook hier is de zichtbaarheid van (toeristische) fietsroutes belangrijk en inwoners inzicht geven in wat fietsen kan betekenen voor de gezondheid van mensen.

Werkthema's

- Jong geleerd is oud gedaan. Fietsen naar school: veel ouders vinden het niet veilig om hun kind (alleen) naar school te laten fietsen. Door ouders en kinderen te wijzen op bestaande en aantrekkelijke fietsroutes buiten de drukke wegen om, kan een school het gebruik van de fiets doen toenemen. Dit kan bijvoorbeeld door het jaarlijks organiseren van een campagne-week, samen met de gemeente en de scholen. Leg hierbij ook de combinatie met wandelen.
- Fietslessen: door het aanbieden van fietslessen voor jong en oud, kan de fietsvaardigheid blijvend worden verbeterd. Samenwerking met verschillende betrokken partijen is hierbij wenselijk, denk bijvoorbeeld aan de VVN, Fietsersbond, ANWB en landbouworganisaties
- Werkgeversaanpak: Simpelveld is een echte woongemeente. Veel inwoners werken in een andere plaats en gaan dan veelal met de auto. Door regionaal met werkgevers in Zuid Limburg in te zetten op fietsgebruik van en naar het werk, wordt het fietspotentieel in de gemeente vergroot.

Relaties met andere modaliteiten

De fiets is een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen in relatie tot het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Door het voortransport met de fiets te faciliteren met goede routes en stallingsvoorzieningen wordt het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit verder bevorderd. Het initiatief Velocity is een fietsdeelsysteem waar in de regio Parkstad op verschillende strategische locaties elektrische deelfietsen beschikbaar worden gesteld. Voor Simpelveld gaat het om een pilot met 12 fietsen, die in eerste instantie in Bocholtz (halte Schoolstraat) worden geplaatst. Indien de pilot succesvol blijkt, zullen ook op andere strategische plaatsen mogelijk elektrische deelfietsen worden geplaatst zoals bijvoorbeeld bij de ZLSM station Simpelveld en bij uitkijkpunt Hulsveld.

Aantrekkelijke fietsroutes in de omgeving van Simpelveld

Leisure Lane - De Leisure Lane is in ontwikkeling en loopt door zes gemeenten: Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade en Simpelveld. Het is een route vanaf de Stationsstraat te Schinnen tot aan het spooremlacement in Simpelveld. De Leisure Lane verbindt de verschillende gebieden in Parkstad en wordt tegelijkertijd de schakel in het internationale netwerk van lange afstand fietsroutes tussen de Duitse Vennbahn en het Belgische Kolenspoor.

Kalkbaanroute - Simpelveld ligt aan de Kalkbaanroute en bestaat uit een fietsroute van 19km tussen Simpelveld en het buitengebied van Aken. De route voert langs de middeleeuwse verbindingsweg tussen Heerlen en Aken en de voormalige spoorbaan Miljoenenlijn: de eerste grensoverschrijdende spoorlijn van Europa.



3.3 Openbaar en sociaal vervoer

Arriva en de provincie Limburg (bevoegd gezag) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Limburg. Zij stellen de kaders voor wat er binnen de OV-concessie (het Limburgnet) mogelijk is. De opgave voor het openbaar vervoer is steeds om zoveel mogelijk mensen te vervoeren met de beschikbare middelen en zo een OV-aanbod te creëren dat zoveel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoeften.

De gemeente Simpelveld is aangewezen op het busvervoer. Het dichtstbijzijnde Intercitystation is dat in Heerlen. Twee buslijnen verbinden Simpelveld met Heerlen, Kerkrade, Gulpen en Vaals en tussenliggende kernen:

- Lijn 43 Heerlen Station - Vaals Busstation:
Rijdt 1x per uur in zowel spits, dal, avond als in het weekend
- Lijn 47 Kerkrade Parkstad Stadion - Gulpen Busstation:
Rijdt 2x per uur in de spits en 1x per uur in dal, avond, weekend. In de ochtend op weekdays wordt deze lijn aangevuld met een extra scholierenrit.

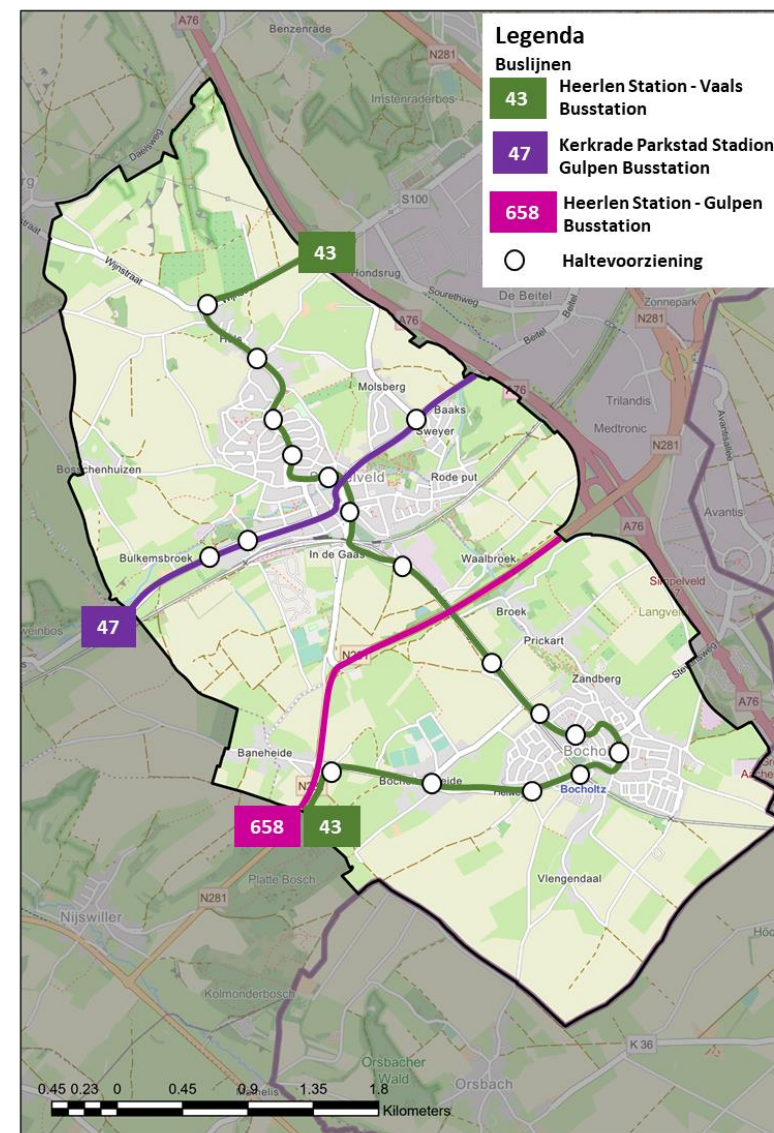
Lijn 658 Heerlen Station – Gulpen Busstation rijdt via de N281 door Simpelveld, maar halteert niet in de gemeente.

Naast het openbaar vervoer vervult ook sociaal (vrijwilligers) vervoer een belangrijke rol in het zelfredzaam kunnen zijn van inwoners van de gemeente.

Inrichting openbare ruimte

Zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit zijn belangrijke voorwaarden om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Een toegankelijke openbare ruimte en toegankelijk openbaar vervoer zijn hiervoor belangrijk. Om het openbaar vervoer in Simpelveld zo goed mogelijk te laten functioneren, is het belangrijk om als gemeentelijke wegbeheerder de infrastructuur en toegankelijkheid van het openbaar vervoer goed op orde te hebben:

Werkthema's



- Betrouwbare en comfortabele dienstverlening. Om bij te dragen aan een betrouwbare dienstverlening, is het voor het openbaar vervoer belangrijk om busroutes over doorgaande routes (50 km/u) te behouden. Daarnaast kan het bus comfort worden verbeterd door verlaging of vermindering van drempels/plateaus op de doorgaande busroutes in Simpelveld;
- Haltes op orde. Het op orde brengen en houden van de halte inrichting conform de CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder om de halte inrichting op orde te brengen.
- Vindbaarheid en bereikbaarheid. Naast de inrichting van de haltevoorziening en de businfrastructuur, is ook de vindbaarheid en bereikbaarheid van het OV belangrijk. Simpelveld zorgt daarom voor goede wandel- en fietspaden naar OV-haltes. Ook de bewegwijzering is daarbij op orde.
- Kansen benutten. Bij herontwikkeling of nieuwbouwprojecten in Simpelveld, worden de kansen voor het openbaar vervoer afgewogen en moet worden gekeken hoe en of een OV dienst als meerwaarde kan worden geïntegreerd.

Mobiliteitsbewustzijn & stimuleren gedrag

Een toegankelijk en goed gebruikt openbaar vervoersysteem, zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van Simpelveld met de regio. Om het gebruikspotentieel van het openbaar vervoer te vergroten, is het belangrijk om inwoners in te laten zien dat het een alternatief kan zijn voor de auto.

Werkthema's

- Promotie openbaar vervoer. In samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en Arriva campagnes ontwikkelen en uitvoeren om meer mensen kennis te laten maken met de voordelen van het openbaar vervoer.

Relaties met andere modaliteiten

Wandelen en fietsen zijn de twee vervoerswijzen die het openbaar vervoer kunnen versterken zoals reeds beschreven in de voorgaande paragrafen. Daarnaast kan het toevoegen van deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelfietsen) op bushaltes er voor zorgen dat het bereik van het OV systeem wordt versterkt.

Bij een vergrijzende bevolking en voor inwoners met een verminderde mobiliteit, biedt het aanbieden van aanvullend vervoer door de gemeente een uitgelezen kans om de bereikbaarheid te vergroten. Er zijn verschillende manieren waarop aanvullend sociaal vervoer in Simpelveld een verschil kan maken. In Simpelveld is er op dit moment het ANWB AutoMaatje en Omnibuzz voor inwoners met een Wmo-indicatie.

- Het AutoMaatje is een programma van ANWB en is bedoeld voor minder mobiele inwoners van de gemeente met een hulpvraag op het gebied van vervoer binnen de gemeentegrenzen. Het gaat om inwoners die niemand in hun eigen netwerk hebben om zich te laten vervoeren. AutoMaatje Simpelveld werkt met behulp van vrijwilligers via d'r Durpswinkel voor een rit naar de huisarts, tandarts, fysiotherapeut, apotheek of het gemeentehuis. Maar ook voor een ritje naar de kapper of pedicure, een vriend(in) of kennis binnen de gemeente. Simpelveld heeft als ambitie om dit initiatief in de toekomst groter en beter beschikbaar te maken, zodat meer mensen er gebruik van kunnen maken. Een voorwaarde hiervoor is dat er voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn om dit vervoer te kunnen verzorgen.
- Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling van 30 Limburgse gemeenten en draagt zorg voor een goede uitvoering van het Wmo-vervoer in en tussen gemeenten en over de grens. Omnibuzz zorgt ervoor dat haar klanten goed vervoerd worden en daardoor deel kunnen blijven nemen aan maatschappelijke activiteiten. Omnibuzz en gemeente Simpelveld werken aan kwaliteitsverbeteringen en beheersbaarheid van vervoersvormen. Zodat ook in de toekomst het Wmo-vervoer voor iedereen die daar recht op heeft beschikbaar is en binnen de gemeentelijke begrotingen mogelijk blijft.

3.4 Mobiliteitsdiensten

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

Inrichting openbare ruimte

Om deelmobiliteit succesvol te laten zijn, is het zaak om bij ruimtelijke (gebieds)ontwikkelingen en projecten dit vanaf de start een plek te geven. Op dat moment kunnen er keuzes worden gemaakt over de ruimtelijke inrichting en de kansen voor deelmobiliteit, in nauwe afstemming met de wensen van de beoogde doelgroepen.

Werkthema's

- Ruimte reserveren. Om deelmobiliteit in de bestaande openbare ruimte aantrekkelijk te maken, zorgt de gemeente ervoor dat er ruimte gereserveerd wordt bij openbaar vervoerhaltes en centrale voorzieningen in de kernen Simpelveld en Bocholtz ten behoeve van deelauto's;
- Routes op orde. Goede wandel- en fietsroutes en bewegwijzering naar locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden.

Mobiliteitsbewustzijn & stimuleren gedrag

Het succes van deelmobiliteit wordt niet bepaald door de technische oplossing (het vervoermiddel) maar is mede afhankelijk van ruimtelijke factoren en het

(beoogde) gedrag van eindgebruikers. Veel inwoners van de gemeente Simpelveld zijn (nog) niet bekend met deelmobiliteit. Om mensen in aanraking te laten komen met deelmobiliteit wordt gestimuleerd om mobiliteit op maat te gebruiken als bijvoorbeeld aanvulling op het openbaar vervoer. Om een vitaal businessmodel voor deelmobiliteit op te stellen, is bewustzijn bij de inwoners over de beschikbaarheid en mogelijkheden van deze mobiliteitsvorm belangrijk.

Werkthema's

- Stimuleringscampagnes. In samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en de regio Parkstad wordt de bekendheid met deelmobiliteit onder inwoners vergroot. Een eerste stap hierin is het uitvoeren van een promotiecampagne ten behoeve van Velocity;
- Carpoolen. Door middel van een promotiecampagne de aanwezigheid van de carpoollocatie aan de Nijswillerweg onder de aandacht brengen zodat inwoners ook hun eigen auto delen of met andere kunnen meerijden;
- Werkgeversaapnak: Simpelveld is een echte woongemeente. Veel inwoners werken in een andere plaats en gaan dan veelal met de auto naar hun werklocatie. Door in Zuid-Limburg regionaal met werkgevers in te zetten op deelmobiliteit van en naar het werk, wordt dat gebruikspotentieel van deelmobiliteit in de regio vergroot. Hierbij wordt samengewerkt met Zuid-Limburg Bereikbaar.

Relaties met andere mobiliteitsdiensten

Binnen de mobiliteitsketen vervult deelmobiliteit een dubbelrol. Het biedt een duurzaam alternatief voor verplaatsingen binnen en buiten Simpelveld. Daarnaast kan deelmobiliteit een belangrijke rol vervullen in het voor- en/of natransport van andere vervoersmiddelen. Door het strategisch plaatsen van deelmobiliteitsvoorzieningen wordt het gebruik van al deze vervoersmiddelen binnen één verplaatsing bevorderd.

3.5 Personenauto, infrastructuur en parkeren

Het aantal autoverplaatsingen in Simpelveld ligt hoger dan gemiddeld in de provincie Limburg. Dit is te verklaren door de heuvelachtige omgeving en het feit dat veel inwoners van Simpelveld buiten de gemeente werken. Het hoge autogebruik heeft ook een keerzijde. Het beïnvloedt de leefomgeving door lucht- en geluidsoverlast en heeft invloed op het gebruik van de openbare ruimte (o.a. parkeeroverlast). In de ongevallencijfers zien we dat veelal personenauto's zijn betrokken.

Inrichting openbare ruimte

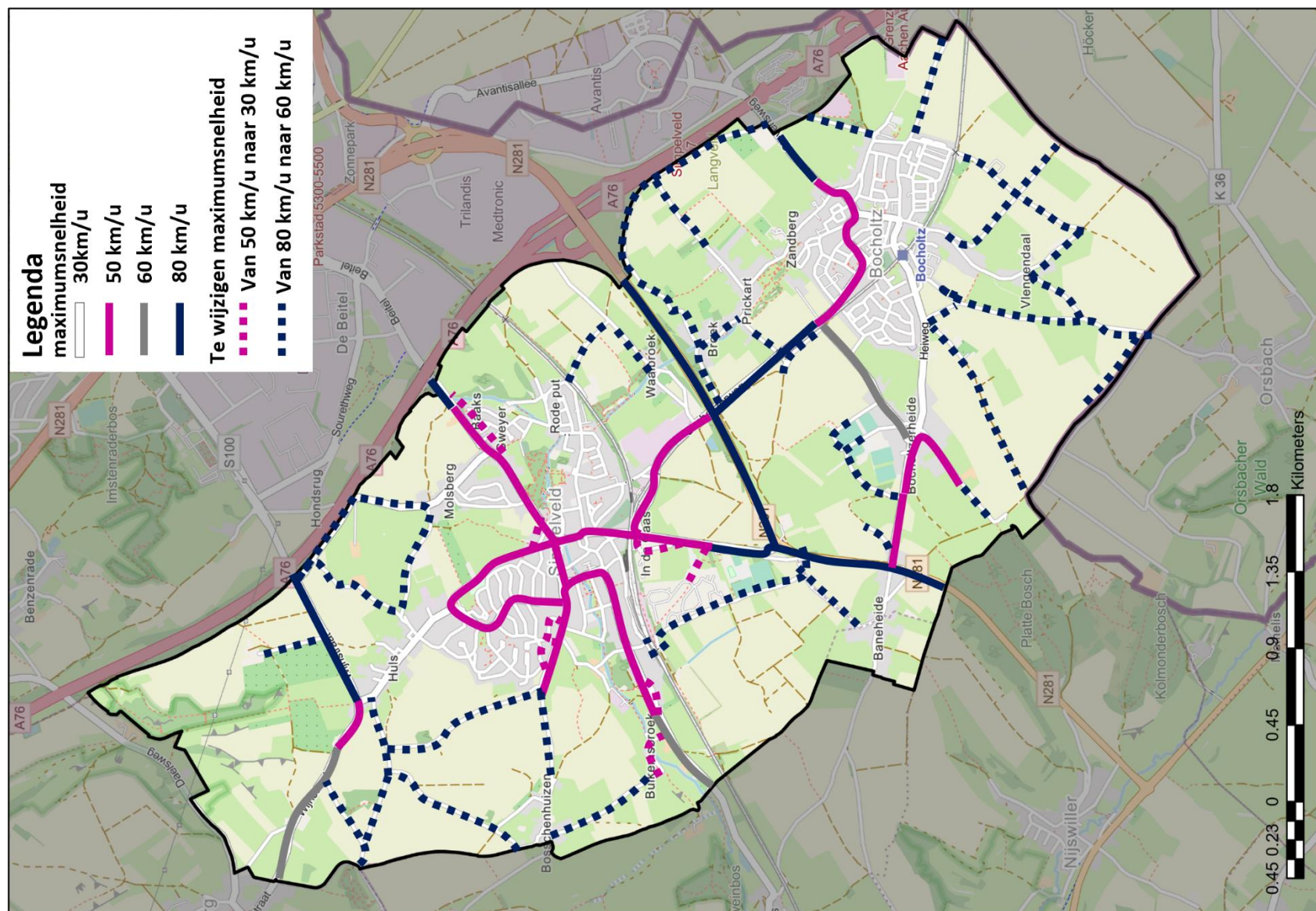
Door inwoners bewuster te maken van het effect dat het autogebruik heeft op de leefbaarheid, beogen we het autogebruik daar waar mogelijk te verminderen. We zorgen er wel voordat de weg veilig en doelmatig wordt ingericht om autoverplaatsingen mogelijk te houden.

30 km/uur bebouwde kom

Vanuit nationaal verkeersbeleid, is de invoering van 30km/uur als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom gewenst. De uitwerking van deze maatregel heeft invloed op de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid en vragen daarom ook om een goede afweging. Het uitgangspunt in Simpelveld is daarom ook dat 30 km/uur wordt ingevoerd waar dat kan en 50 km/uur behouden waar het noodzakelijk is. Die noodzaak wordt gevormd door een aantal factoren die bepalen dat een weg 50 km/uur blijft:

- De functie die een weg heeft binnen het wegennet (verkeersfunctie);
- Het aantal motorvoertuigen (meer dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal);
- Aanwezigheid van aanliggende wegen met grote verschillen in intensiteit dan ook verschil in snelheidsregime aanhouden (hoofdroute 50 km/uur, aanliggende wegen 30 km/uur);
- Het gebruik van de weg door hulpdiensten, vracht- en landbouwverkeer en de aanwezigheid van het openbaar vervoer.



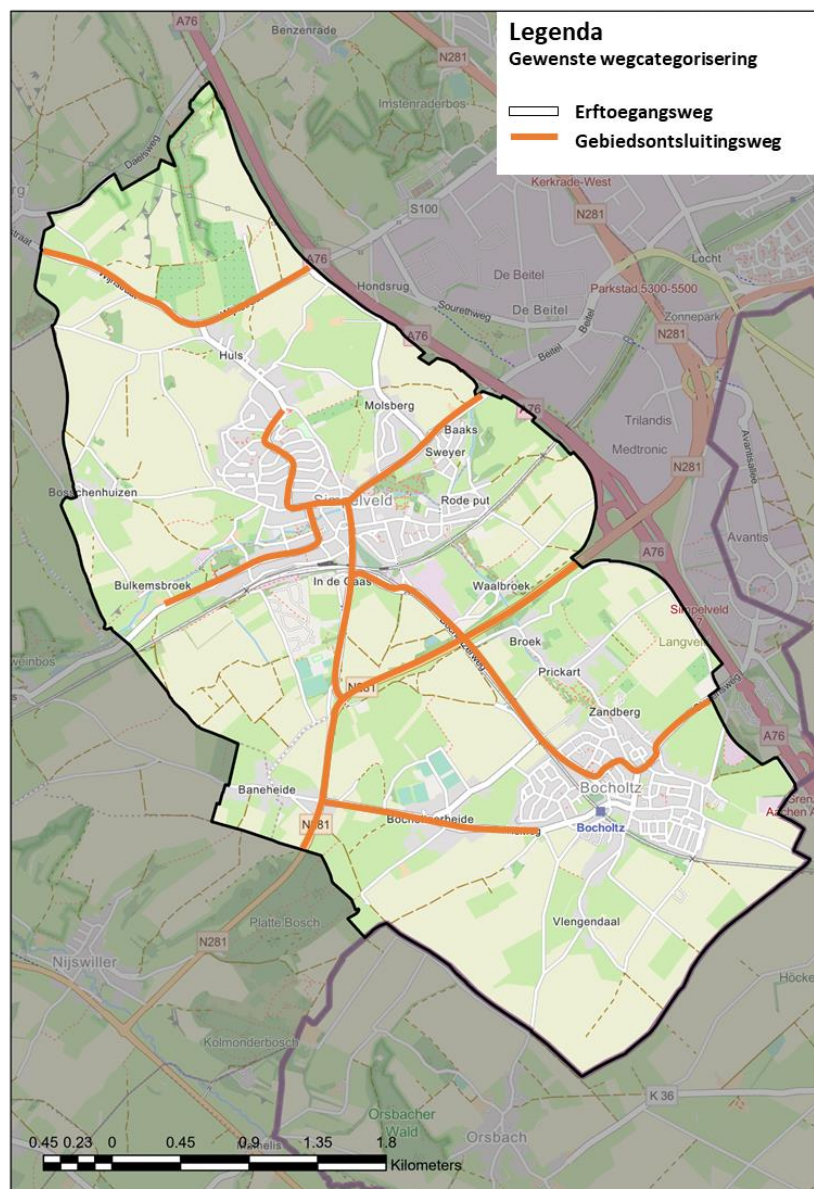


Wegcategorisering en weginrichting (toelichting kaart vorige pagina)

Wegen in de gemeente Simpelveld zijn conform Duurzaam Veilig onderverdeeld in drie categorieën:

- **Erftoegangsweg:** deze wegen hebben als doel individuele woningen, bedrijven en andere reisdoelen bereikbaar te maken. De erftoegangsweg vormt het begin en het eind van vrijwel iedere reis. Omdat op zowel de wegvakken als kruispunten het uitwisselen van verkeer de primaire functie is, dient de snelheid van het verkeer relatief laag te liggen. Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 60 km/uur, binnen de bebouwde kom is deze 30 km/uur. Een aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied.
- **Gebiedsontsluitingsweg:** deze wegen hebben als primaire functie om kernen en gebieden met elkaar te verbinden. Op de wegvakken heeft doorstroming de hoogste prioriteit. Op kruispunten ligt de snelheid lager, zodat op veilige wijze verkeer kan worden uitgewisseld. De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg is 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom zijn gescheiden fietsvoorzieningen vereist.
- **Stroomweg:** dit zijn de autosnelwegen, waar de doorstroming van het verkeer de primaire functie is. Om dit op veilige wijze mogelijk te maken worden verschillende rijrichtingen fysiek van elkaar gescheiden en zijn er geen gelijkvloerse kruisingen. Een stroomweg aangrenzend aan de gemeente Simpelveld is de A76. Stroomwegen hebben een maximumsnelheid van 100 km/uur.

In Simpelveld zijn aan de Dorpstraat diverse winkels gelegen en door de ligging in het centrum is de kwaliteit van de leefomgeving een belangrijk thema. Echter, de belangrijke verkeersfunctie (7.000-9.000 motorvoertuigen per etmaal) in combinatie met fietsers en smalle trottoirs leidt ertoe dat deze weg (tussen het kruispunt Kloosterstraat en rotonde) een aandachtspunt is in verkeersbeleid van de gemeente.



Parkeren

Parkeren is balanceren. Tussen de wensen van individuele gebruikers en collectieve ambities en opgaven. Tussen bereikbaarheid en economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeerbeleid is daarmee een sturingsinstrument van de gemeente.

De vraag naar parkeerplaatsen is in de afgelopen jaren toegenomen. De gemeente hecht aan de wens om te kunnen voldoen naar de parkeervraag van inwoners, maar ziet zich aan de andere kant genoodzaakt om ook andere keuzes te maken ten gunste van klimaat (waterberging, hittestress) en leefbaarheid. Het is daarom uitgesloten dat voor iedere voordeur, voldoende ruimte beschikbaar is om parkeerplaatsen te realiseren. Daarom hanteren we een acceptabele loopafstand van voorziening of woning naar een parkeerplaats van 100 tot 200 meter.

Simpelveld wil profiteren van haar unieke ligging en aantrekkelijke voorzieningen in de directe omgeving. Het is daarom van belang om bezoekers van de gemeente de mogelijkheid te bieden om te kunnen parkeren. Op de locaties ZLSM, dorps hart Bocholtz en uitkijkpunt de Huls is daarom specifieke aandacht voor parkeren, waarbij enerzijds voldoende parkeerplek wordt gecreëerd voor bezoekers en daarnaast de parkeeroverlast in de omgeving wordt geminimaliseerd. Dit zijn tevens locaties die als strategische plaats voor bijvoorbeeld deelmobiliteit in aanmerking komen.

Voor het parkeerbeleid hanteert de gemeente, aanvullend op het ASVV 2021, een aantal uitgangspunten:

- Parkeerregulering vindt daar waar nodig plaats door middel van blauwe zones. Deze blauwe zones functioneren goed en stimuleren het centrumbezoek. De gemeente kiest bewust niet voor betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of parkeerontheffingen, met uitzondering van de bestaande vergunningen
- Het (deels) parkeren op het trottoir is niet toegestaan
- Parkeren in de voortuin is toegestaan onder bepaalde voorwaarden.

- Bij wegreconstructies of ruimtelijke ontwikkelingen wordt bij het realiseren van parkeervoorzieningen uitgegaan van de acceptabele loopafstand. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag opgevangen op eigen terrein;
- Bij openbare voorzieningen zijn altijd voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig.

Laadpalen

Om klaar te zijn voor de toenemende vraag naar openbare laadpalen worden de komende jaren op strategische plaatsen openbare laadpalen geplaatst nabij winkels, voorzieningen of toeristische locaties. Het plaatsen van deze laadvoorzieningen gaat ten koste van bestaande reguliere parkeerplaatsen. Daarmee stimuleren we enerzijds het gebruik van elektrische voertuigen en gaat het laadpalenbeleid niet ten koste van de openbare ruimte en groenvoorzieningen.

Werkthema's

- Afwaardering wegen 50 km/uur – 30 km/uur. De komende jaren worden diverse straten afgewaardeerd naar 30 km/uur.
- Afwaardering wegen 80 km/uur – 60 km/uur. Wanneer de afwaardering van de 50 km-wegen is voltooid, wordt gestart met de afwaardering van wegen buiten de bebouwde kom.
- Uitwerken en afwegen van de landelijke beleidsregel van maximum snelheid van 30km/u in de bebouwde kom, daar waar het kan (bij max. 3000 motorvoertuigen per etmaal). We behouden 50km/u waar het nodig is zoals beschreven op pagina 28.
- Laadpalen. Uitvoeren pilot met energieleverancier Vattenfall om 25 tot 30 openbare laadpalen te plaatsen op strategische locaties in de periode 2022 - 2025.

Mobiliteitsbewustzijn & stimuleren gedrag

Om het autogebruik in de gemeente te verminderen, is het belangrijk dat de mogelijkheden voor andere vervoersmiddelen overtuigend zijn en dat de voordelen daarvan ten opzichte van de auto worden benadrukt. In de voorgaande

paragrafen in dit hoofdstuk zijn de mogelijkheden genoemd die op de korte en middellange afstand een goed alternatief zijn voor de auto.

Handhaving

Handhaving is 'de sluitpost' van de mensgerichte activiteiten. Slechts als het aanpassen van de infrastructuur, het voorlichten van de weggebruikers en educatie niet werken, moet er over gegaan worden op handhaving. Dit instrument ligt echter beperkt binnen de gemeentelijke reikwijdte.

De gemeente beschikt over BOA's, in functie gesteld om de verkeersregels en het gebruik van de openbare ruimte te handhaven.

Op het gebied van handhaving wordt door de politie als uitgangspunt gesteld dat er pas gehandhaafd wordt als de weginrichting het gewenste gedrag stimuleert. De gemeente bespreekt bij klachten in zeer sober ingerichte zones de aanpak met de politie. De samenwerking tussen gemeente en politie verloopt goed.

3.6 Vracht- en landbouwverkeer

Vracht- en landbouwvoertuigen zijn over het algemeen grote voertuigen. Om de verkeersveiligheid in de gemeente te waarborgen is het belangrijk dat deze voertuigen over de daarvoor geschikte routes rijdt.

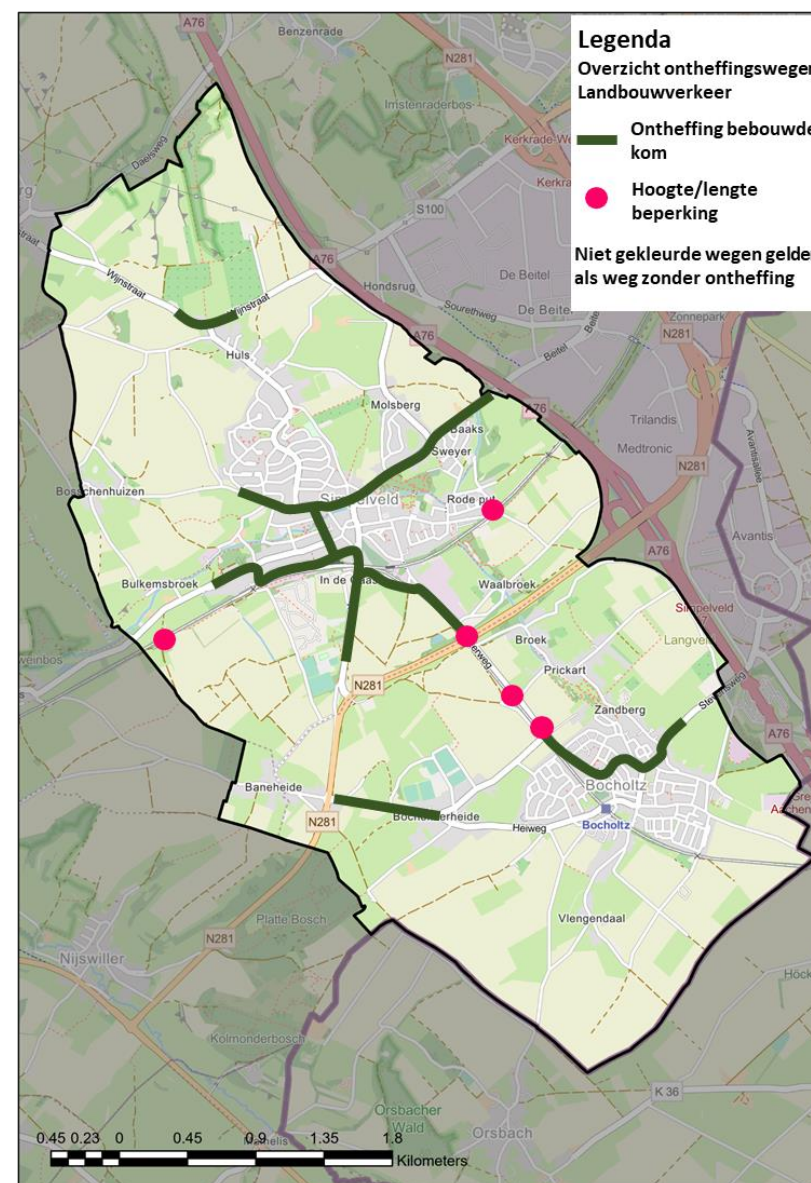
Landbouwverkeer

De gemeente Simpelveld is een agrarische gemeente waar relatief veel landbouwverkeer aanwezig is terwijl het wegennet binnen de gemeente grotendeels ongeschikt is voor brede landbouwvoertuigen (> 3,00 meter). Er zijn binnen de bebouwde kom transitieroutes aangewezen waarbij de weg breed genoeg is. Om gebruik te maken van deze routes dient er door bedrijven een ontheffing te worden aangevraagd bij RDW.

Vrachtverkeer

Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg, net als veel andere provincies en regio's in het land, een Kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld. Een Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra, waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Het Kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk. Hierdoor blijven wegen buiten dit Kwaliteitsnet gevrijwaard van grote stromen vrachtverkeer en de daarmee gepaarde verkeershinder.

Binnen de gemeente Simpelveld maken de N281, Nijswillerweg en Vroenkuilerweg deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Hier concentreert zich het doorgaande vrachtverkeer. In de spitsperiodes ontstaan wachtrijen op de Nijswillerweg voor het kruispunt met de N281 waardoor vrachtverkeer vertraging oploopt. Aan de Bochoitserweg te Simpelveld, ligt het bedrijventerrein “Bochoitserweg” dat in principe bedoeld is te voorzien in de behoefte voor de plaatselijke ondernemers. Hier is een diversiteit van bedrijvigheid aanwezig. Het is een kleinschalig bedrijventerrein voor (boven)lokale ondernemers. Dit bedrijventerrein heeft een directe aansluiting op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Het bedrijventerrein is dan ook goed bereikbaar voor vrachtverkeer.



Het is niet toegestaan om grote voertuigen op de weg te parkeren. De gemeente verleent echter wel vergunningen om vrachtwagens of touringcars tijdelijk op de openbare weg te zetten. Simpelveld biedt daarnaast de mogelijkheid om vrachtwagens voor langere tijd te parkeren op de parkeerplaats tussen de Gaasstraat en de Nijswillerweg (carpoolplaats). Voor grote trucks is het toegestaan om daar doordeweeks maximaal 24 uur en in het weekend maximaal 48 uur te parkeren.



4. Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Simpelveld 2022-2032

Om uitvoering te geven aan de ambities uit dit Mobiliteitsplan wordt de komende jaren ingezet op een divers pakket aan maatregelen. Hierbij is onderscheid gemaakt in maatregelen voor de korte termijn (2022-2025) en voor de middellange termijn (2026-2032).

Structurele werkzaamheden 2022-2032

Naast de uitvoeringsmaatregelen zijn er jaarlijks structurele werkzaamheden die nodig zijn om uitvoering te geven aan de basis van het Mobiliteitsplan (minimum). Het betreffen beheersmatige taken als het uitvoeren van verkeerstellingen en snelheidsmetingen, klachtenbeantwoording, monitoring en afstemming en overleg met o.a. het Verkeersplatform, de Stadsregio Parkstad en de samenwerkende gemeenten in Zuid-Limburg.

Werkzaamheden 2022

Focus op de fiets

Om de eerste stappen te zetten in de uitvoering van het nieuwe Mobiliteitsplan wordt aangesloten bij bestaande kansen en ontwikkelingen. Daarom richt het Uitvoeringsprogramma zich in 2022 met name op de fiets. Het Fietsnetwerk Zuid-Limburg is (bijna) vastgesteld, vanuit het Rijk wordt er gewerkt aan het Toekomstbeeld Fiets en Zuid-Limburg Bereikbaar richt zich in 2022 specifiek op gedragsbeïnvloeding van (potentiële) fietsers. De gemeente richt zich verder op een onderzoek naar het utilitair fietsnetwerk zodat vanuit de gemeente kan worden aangesloten op het regionale netwerk, de realisatie van een deelfietsstation en diverse fietsenstallingen en wordt de samenwerking met de basisscholen geïntensiveerd om er voor te zorgen dat er meer kinderen op de fiets en te voet naar school komen.

Overig

- Actualiseren verordeningen op basis van het vastgestelde Mobiliteitsplan;
- Realisatie eerste elektrische laadpalen in samenwerking met Vattenfall.

Werkzaamheden 2023-2025

Focus op de fiets

De ingezette acties worden gecontinueerd en uitgebreid. Vanaf 2023 wordt jaarlijks op basis van het in 2022 uitgevoerde onderzoek ten minste één fietsroute aangepakt (verbeteren verkeersveiligheid, inrichting, comfort etc.).

Focus op wandelen

Het stimuleren van wandelen is, zeker in relatie tot het toeristische profiel van Simpelveld, een kans. Daarom wordt er vanaf 2023 naast fiets ook actief ingezet op het verbeteren van bestaande wandelvoorzieningen en het eventueel toevoegen van nieuwe wandelpaden. De eerste stap is het in kaart brengen van het huidige wandelroutenetwerk en het inzichtelijk maken van ontbrekende schakels. Vervolgens start de aanpak van het verbeteren van de wandelroutes.

Overig

- Realiseren elektrische laadpalen in samenwerking met Vattenfall wordt gecontinueerd (5-10 stuks per jaar);
- Enkele wegen dienen te worden afgewaardeerd van 50 km/u naar 30 km/u. Dit doen we sober en doelmatig;
- Wanneer wegreconstructies plaatsvinden, worden bushaltes ingericht conform de geldende richtlijnen;
- Haltevoorzieningen (zoals fietsenstalling, afvalbak en wachtgelegenheid) worden op orde gemaakt indien de ruimte bij de bushalte dat toelaat.

Werkzaamheden 2026-2032

Focus op deelmobiliteit

Vanaf 2026 gaan we aan de slag met het verder uitbreiden van mobiliteitsdiensten (deelauto). We pakken dit op in samenwerking met een bestaande deelmobiliteit aanbieder. Dat betekent dat we kunnen bouwen op de kennis en ervaring van een dergelijk bedrijf.

Overig

- De ingezette acties op fiets en wandelen worden gecontinueerd;
- Wanneer de afwaardering van de 50 km/u naar 30 km/u wegen is afgerond, starten we met het afwaarderen van de 80 km/u wegen naar 60 km/u buiten de bebouwde kom.

Kostenraming

Voor het uitvoeren van het Mobiliteitsplan Simepveld 2022-2032 zijn de geschatte kosten als volgt:

Jaren	Uitvoeringskosten (per jaar)	Kosten inhuur (€ 95 per uur per jaar)	Totaal kosten (per jaar)
2022	€ 65.000	€ 57.000	€ 122.000
2023 - 2025	€ 71.500	€ 67.260	€ 138.760
2026 - 2032	€ 45.000	€ 57.380	€ 102.380

De totaalkosten voor het uitvoeren van het Mobiliteitsplan 2022 – 2032 zijn:

Voor 2022	1 x € 122.000	=	€ 122.000
Voor 2023-2025	3 x € 138.760	=	€ 416.280
Voor 2026-2032	6 x € 102.380	=	€ 614.280
Totaal 2022-2032			€ 1.152.560

In deze berekening zijn nog niet de kosten opgenomen van infrastructurele maatregelen die volgen uit de verschillende inventariserende onderzoeken. Met andere woorden: Mochten er “projecten” voortkomen uit deze onderzoeksfase, dan zijn hier nog géén middelen voor voorzien in dit MUP.

5. Bijlagen

Bijlage 1 – Geraadpleegde documenten

Algemeen

- Arcadis, *NOVI-gebied Zuid-Limburg – Plan van Aanpak en Uitnodiging*, oktober 2020
- Gemeente Simpelveld, *Strategische visie 2013-2023*, juni 2013

Mobiliteit

- APPM-GoudappelCoffeng, *Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg – Leaflet*, mei 2020
- APPM-GoudappelCoffeng, *Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg – Werkboek - concept*, januari 2020
- Arriva, *Lijnennetkaart Zuid-Limburg*, 13 december 2020
- BLIQ, *Verkeersveiligheidsrapportage Limburg 2016-2020*
- Braining the future, *Visie op Mobiliteit – Stadsregio Parkstad Limburg*, september 2020
- Provincie Limburg, *Mobiliteitsplan - Slim op weg naar morgen*, februari 2018
- Royal HaskoningDHV, *GVVP Simpelveld – Mobiliteitsvisie 2013-2017*, augustus 2013
- Royal HaskoningDHV, *Risicoanalyse verkeersveiligheid*, juli 2021
- Regio Zuid-Limburg, *Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg*, juli 2021
- <https://www.waarstaatjegemeente.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>

Gezondheid

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

Toerisme

- Bureau BUITEN e.a., *Bestemming Zuid-Limburg 2030 – Visie Vrijtijdseconomie*, december 2019
- Parkstad, *Uitvoeringsprogramma Toerisme Parkstad 2010-2014*, februari 2010

Wonen

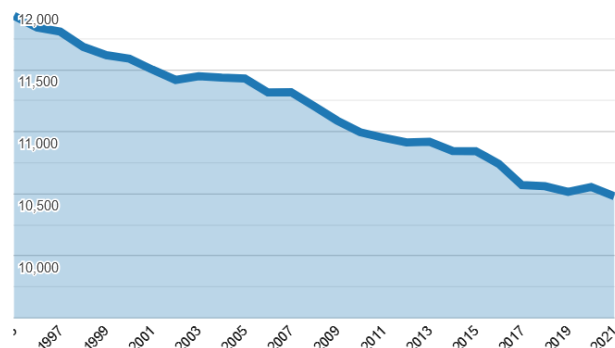
- Parkstad Limburg, *Gemeentelijke woonvisie Simpelveld 2017-2021*, maart 2017

Klimaat

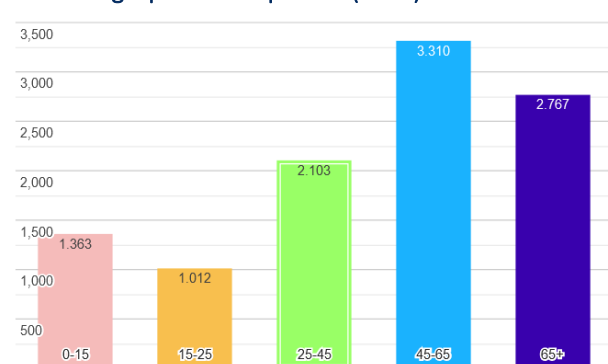
- Klimaatakkoord – hoofdstuk mobiliteit, Den Haag 28 juni 2019
- <https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/mobiliteit/>
- Parkstad Limburg Energietransitie, *Palet 3.0*, 2016

Bijlage 2 – Factsheet Simpelveld

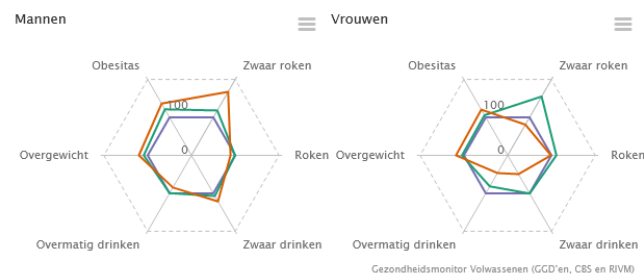
Aantal inwoners Simpelveld



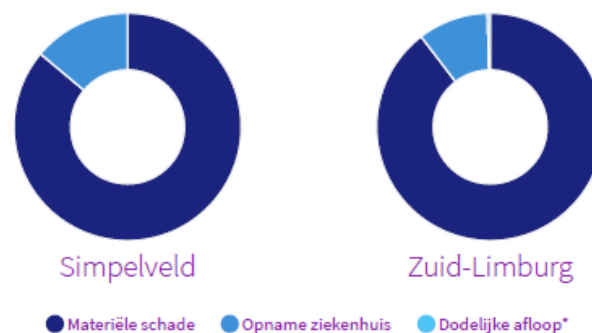
Bevolkingsopbouw Simpelveld (2020)



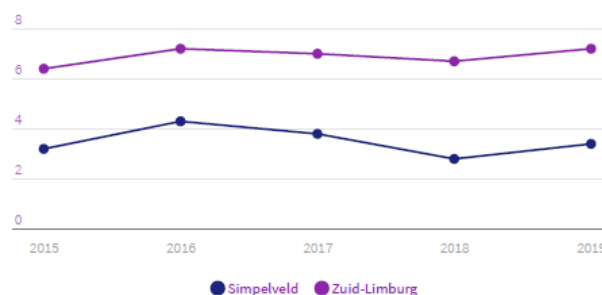
Gezondheidsdiagram Simpelveld



Geregistreerde ongevallen naar zwaarte



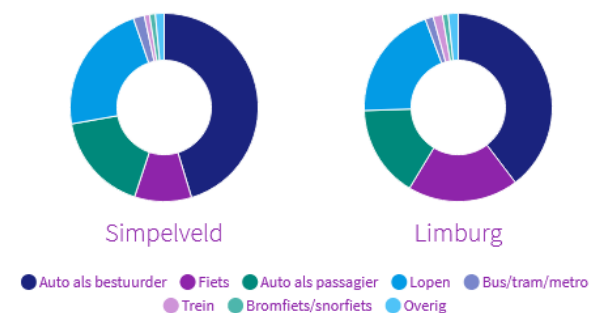
Verkeersongevallen per 1000 inwoners



Bronnen:

Website: WaarStaatjegemeente
Website: Klimaatmonitor
Website: Allecijfers

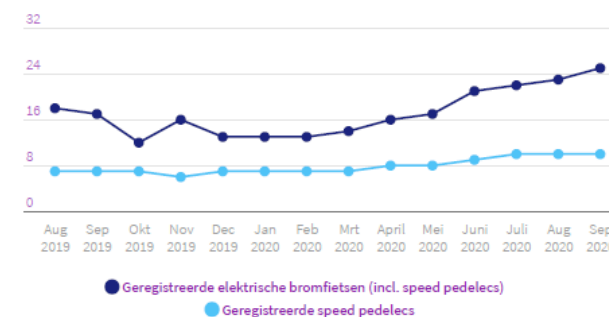
Verplaatsingen Simpelveld per modaliteit 2020



Geregistreerde elektrische auto's



Geregistreerde ongevallen met elektrische bromfietsen en speed pedelecs



Bijlage 3 – Risico analyse verkeersveiligheid gemeente Simpelveld

SPV aanpak

Simpelveld stelt hoge eisen aan verkeerveiligheid. Niet voor niets is de gemeente door het ROVL uitgeroepen tot de meest verkeersveilige gemeente van Zuid Limburg 2016-2020 en wil zij dat ook de komende jaren blijven. Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilige weginrichting. Hieraan wordt in het nieuwe mobiliteitsbeleid het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) toegevoegd.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een aanpak die het Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke organisaties hebben vormgegeven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

In het SPV zetten de betrokken partijen gezamenlijk in op een 'risico gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem (locaties, omstandigheden of gedragingen) proactief aan te pakken. Door de risicogestuurde aanpak wordt er niet alleen gekeken naar ongevalslocaties maar wordt er binnen de gemeente gedetailleerd gekeken naar de grootste risico's op het gebied van verkeer. Daarbij wordt gekeken naar een groot aantal factoren, waaronder:

- Waar verplaatsen zich de meeste verkeersdeelnemers?
- Waar verplaatsen zich kwetsbare verkeersdeelnemers (e.g. ouderen, naar school gaande kinderen etc.)?
- Waar is de infrastructuur onveilig ingericht?
- Waar zijn grote verschillen in de snelheid tussen weggebruikers?

Wegbeheerders maken op basis daarvan een risicoanalyse van het eigen wegennet en stellen vervolgens een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen op om de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken.

Voorbeeld SPV aanpak

Op weg A rijden 10.000 voertuigen per dag en zijn 10 ongevallen gebeurd. Op weg B rijden 4.000 voertuigen per dag en zijn 2 ongevallen gebeurd. Wanneer de klassieke ongevalsgerichte aanpak wordt gehanteerd, zal weg A naar voren komen als meest onveilig, hier zijn immers meer ongevallen gebeurd. Wanneer er met de risicogestuurde aanpak naar het risico van de weg wordt gekeken, blijkt dat weg B het meest onveilig vanwege andere factoren, ook al zijn daar minder ongevallen gebeurd. De risicofactoren op weg B zorgen ervoor dat weg B eruit springt in de SPV aanpak.

Van een ongevalsgerichte aanpak:

Weg A: 50km/u

10.000 voertuigen per dag
10 ongevallen

1 ongeval per 1.000 voertuigen, en:

- De weg is goed ingericht
- De weg beschikt over vrijliggende fietspaden
- Er zijn geen ongeregelde kruispunten
- De gemiddelde snelheid is 58 km/uur



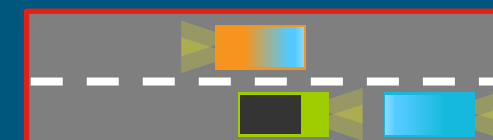
Naar een risico-gestuurde aanpak:

Weg B: 50km/u

4.000 voertuigen per dag
2 ongevallen

0,5 ongeval per 1.000 voertuigen, maar:

- Aan deze weg wonen veel ouderen
- De weg wordt gebruikt om naar de voorzieningen in de gemeente te komen
- Daarnaast is het een schoolroute voor naar schoolgaande kinderen
- Er zijn geen vrijliggende fietspaden



Verkeersveiligheid in Simpelveld

In het kader van de SPV aanpak, is door Royal HaskoningDHV een analyse en voorgestelde aanpak gemaakt van de belangrijkste risicothema's die spelen in Simpelveld. Dit is gedaan op basis van data en informatie uit de www.verkeersveiligheidsmonitor.nl en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. Voor een gedetailleerde toelichting op de SPV analyse van Simpelveld wordt verwezen naar de bijlagen van dit mobiliteitsplan.

Risicothema's die voor Simpelveld lokaal als prioriteit zijn aangewezen zijn:

- 30 km/uur wegen
- De oudere fietser

30km/u wegen

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op een groot deel van de 30 km/u wegen in Simpelveld de maximumsnelheid wordt overschreden. Kijkend naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Simpelveld in de periode 2016 – 2020 in totaal 16 slachtoffers zijn gevallen. In deze periode zijn 5 slachtoffers (31%) op 30 km/u wegen gevallen.

De laatste jaren is er geen trend waarneembaar en de personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en op de bromfiets zijn de meeste slachtoffers gevallen (3). Van de 5 slachtoffers zijn er 3 gevallen op een wegvak en 2 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, met een concentratie (3) op kruispunten op de Heiweg in Bochtoltz.

De oudere fietser

Het aandeel 60-69 jarigen (van 15,3% naar 15,4%) en het aandeel 70-plussers (van 16,2% naar 18,4%) in de gemeente Simpelveld is in de periode 2015-2019 toegenomen, waardoor het totaal aandeel ouderen is toegenomen tot 33,8%. Dit aandeel ligt iets lager dan het aandeel in Voerendaal (34,8%) en Vaals (35,7%). Kijkend naar het aandeel 65-plussers dan betreft dit 26% in de gemeente, waarbij

Aan de hand van CROSS-score zijn de meest onveilige trajecten op basis van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen waarbij de snelheid een grote impact zijn:

- Wijnstraat (betreft 60 km/u gedeelte)
- Nijswillerweg (50 km/u en 80km/u)
- Bochtoltzweg (50 km/u), Schiffelderstraat (30 km/u)
- Pleistraat, Rolduckerweg (50 km/u)

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft, naast 30km/u wegen, ook 50- en 60km/u wegen zijn.

het aandeel in de wijken Baneheide (35%), Simpelveld (33%) en Hulsveld (28%) hoger ligt en hier dus relatief veel ouderen wonen.

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets (en de speed-pedelec). De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen kan risico's veroorzaken in het verkeer.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de gemeente Simpelveld dan betreft 13% van de slachtoffers iemand van 60 jaar of ouder. Dit komt in absolute aantallen wel maar neer op 2 slachtoffers. Beide verkeersslachtoffers zijn echter gevallen met de fiets (1) en de e-bike (1).

Aanvullende risicothema's

Naast de hier beschreven risicothema's op lokaal niveau, spelen een aantal aanvullende overkoepelende thema's die in de komende jaren ook in Simpelveld als risicothema zijn aangewezen.

- Rijden onder invloed
- Snelheidsovertreders
- Afleiding en smartphone-gebruik
- Verkeersovertreders

Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Snelheidsovertreders

Snelheid in het verkeer is een risico in Simpelveld. Op verschillende 30 km/u wegen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020), dan blijkt dat bij 30 km/u wegen het percentage overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief groot is (ca. 50%), terwijl dit percentage bij 60 km/u bijna 100% is. Dit overigens is vergelijkbaar met andere gemeenten.

Afleiding en smartphone-gebruik

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In het SPV 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk risico thema, hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente. Het CROW stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie

voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. De Interpolis Barometer (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

Verkeersovertreders

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk aandachtspunt. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Uit nationaal onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Scholen, verzorgingshuizen en publieke voorzieningen

Speciale aandacht voor verkeersveiligheid gaat uit naar scholen, verzorgingshuizen en publieke voorzieningen. De gemeente Simpelveld heeft twee brede scholen, waarvan één gevestigd is te Simpelveld en één te Bocholtz. Het wegvak voor de ingang van de basisschool in Simpelveld wordt tijdens haal- en brengmomenten afgesloten met pionnen voor autoverkeer waardoor de verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen toeneemt.

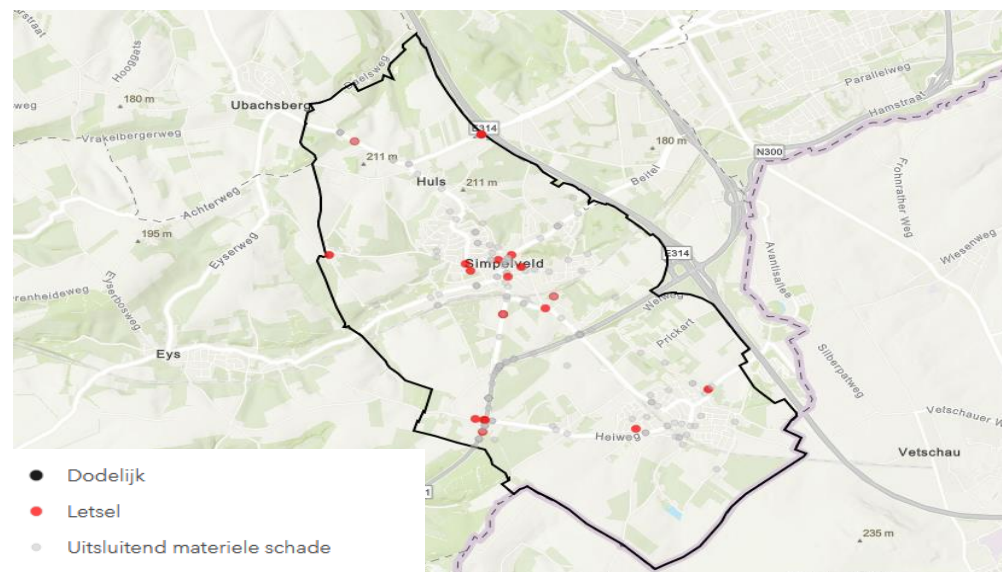
Daarnaast zijn de vestigingen van D'r Durpswinkel en bijvoorbeeld het servicepunt van de bibliotheek aandachtspunten in het verkeersveiligheidsbeleid van Simpelveld.

Oversteekplaatsen die extra aandacht behoeven (nabij scholen, ouderencentra etc.) zijn daarom bijvoorbeeld nu al aangegeven met een blauw bord met een fluorescerende gele achtergrond.

Verkeersveiligheid en fietsen

De SPV-aanpak verandert de kijk op verkeersveiligheid en het prioriteren van verkeersonveilige locaties. De monitor laat zien dat er tussen 2016 en 2020 14 keer een ongeval plaatsvond waar bij een (elektrische) fietser betrokken was. Er is geen specifieke locatie aan te wijzen waar vaker een ongeval met een fiets gebeurt. De spreiding is breed in en om Simpelveld. Opvallend is dat er in de kern van Bocholtz geen enkel fietsongeval heeft plaatsgevonden.

In het onderdeel Verkeersveiligheid (paragraaf 3.2) is al opgemerkt dat met name de oudere fietser in de toekomst een aandachtspunt is. Echter geldt ook de noodzaak om blijvend aandacht te houden voor andere categorieën fietsers, waaronder scholieren en recreatieve fietsers. Om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren, is het belangrijk om te blijven monitoren en op basis van de risicogestuurde benadering, in de komende jaar een aantal risicolocaties aan te pakken.



Figuur bijlage 2. Overzicht ongevallen Simpelveld 2014-2019 (bron: SPV monitor Simpelveld)

Bijlage 4 – Resultaten bewonersenquête

Op basis van de contouren van de beleidsnota (hoofdstuk 2 – Mobiliteit in Simpelveld 2032) is inwoners gericht gevraagd naar hoe zij aankijken tegen duurzame en gezonde mobiliteit. Daarbij is inzichtelijk gemaakt wat het huidige mobiliteitsgedrag is en waar mensen behoeften aan hebben ten aanzien van duurzame mobiliteit.

De enquête is uitgezet in de periode van 18 juni tot en met 4 juli 2021. De gemeente heeft hierover gecommuniceerd via de Troebadoer, via Gemeenteberichten en diverse malen via sociale media.

Hoe denkt u over mobiliteit? Laat het ons weten!

Gemeente Simpelveld werkt aan het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan. Wethouder Wiel Schleijpen: "In dit plan beschrijven we hoe de gemeente de komende jaren om wil gaan met verkeer en vervoer zodat het plan aansluit bij de afspraken die zijn gemaakt in het landelijke klimaatakkoord. Steeds meer mensen verplaatsen zich in en om onze gemeente. Te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer en de auto. Met andere woorden, de mobiliteit neemt toe.

Hoe gaan we ons dan verplaatsen? Hoe gaan we om met parkeren? Wat doen we voor voetgangers en fietsers? Hoe zetten we duurzame en gezonde mobiliteit (zoals wandelen en fietsen) in het vervoer in? Wat is daarvoor nodig? Op deze vragen geeft een mobiliteitsplan antwoord. De rode draad van het plan is dat gemeente Simpelveld leefbaar en bereikbaar blijft." Wat vindt u? Wij vinden het belangrijk wat u van deze

thema's vindt. Daarom vragen we maximaal 10 minuten van uw tijd om een anonieme vragenlijst in te vullen. De resultaten van de vragenlijst worden gebruikt om invulling te geven aan het Mobiliteitsplan Simpelveld 2021-2030. Een link naar de enquête vindt u op onze website: www.simpelveld.nl Klik op 'enquête mobiliteit'.

wateroverlast (klimaatadaptatie) en ruimtelijke inrichting (krappe en smalle straten).

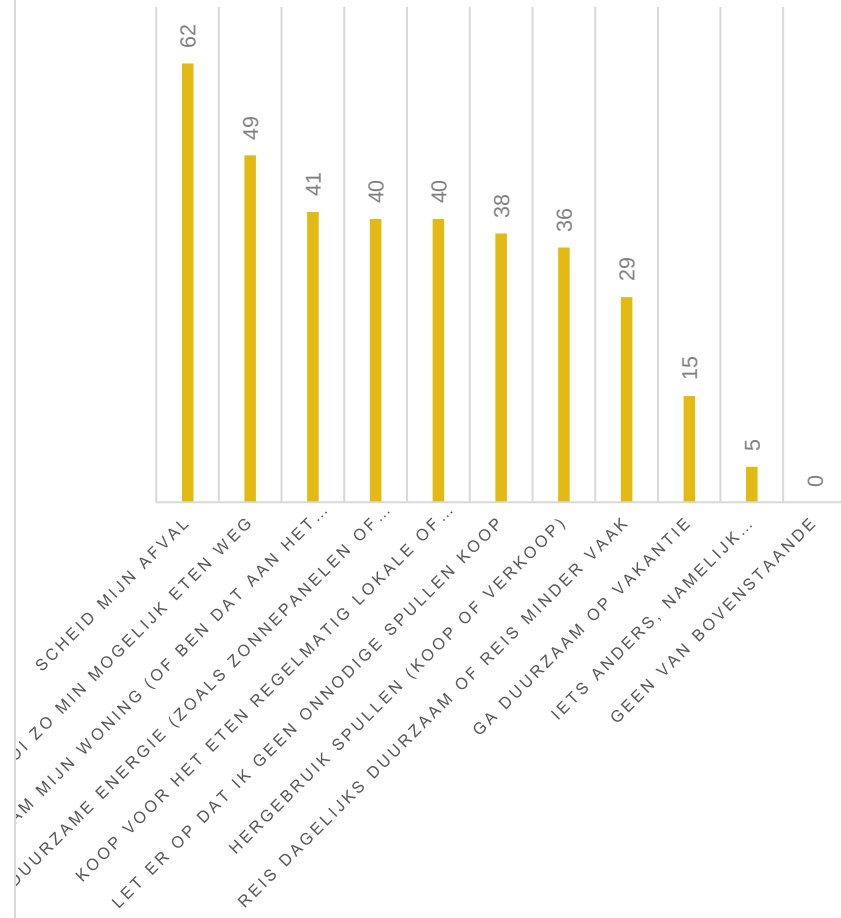
Ook al is de uitkomst van de enquête niet representatief, toch vallen een aantal zaken op:

- Inwoners lijken al wel bezig te zijn met het verduurzamen van woningen en het gebruik van duurzame energiebronnen. Verder lijken inwoners ook redelijk bewust bezig met lokaal eten, afval scheiden en consuminderen. Duurzaam reizen vinden inwoners het minst belangrijk. Bij het vergroten van het mobiliteitsbewustzijn door o.a. campagnes kan daarom voor mobiliteit gezocht worden naar aanhaking met de andere duurzaamheidsthema's;
- Het gebruik van duurzame energiebronnen speelt onder de deelnemers aan de enquête wel enigszins. Dit kan gekoppeld worden aan duurzame mobiliteit omdat de mens zelf de meest duurzame energiebron is van reizen;
- De auto wordt het vaakst gebruikt, mogelijk omdat mensen daar geen problemen mee ervaren (goede routes, voldoende parkeergelegenheid);
- Gezondheid en ontspanning zijn voor de respondenten belangrijke redenen om te fietsen. De gemiddelde leeftijd van de respondenten was +/- 50 jaar, dus wellicht zit hier een relatie.

Uiteindelijk hebben 64 inwoners gereageerd, waarmee de enquête niet representatief is voor de hele gemeente. Aangezien er meerdere malen aandacht aan is besteed via de gemeentelijke communicatiekanalen, is de inschatting dat de lage respons komt doordat de meeste inwoner weinig bezig zijn met duurzaamheid, gezondheid of mobiliteit. Dit is daarom ook een aandachtspunt bij het willen vergroten van het mobiliteitsbewustzijn van inwoners: maak inwoners meer bekend met het onderwerp gezonde en duurzame mobiliteit. En koppel dit mobiliteitsbewustzijn aan onderwerpen die al spelen in de gemeente zoals

OP WELKE MANIER BENT U AL BEZIG MET VERDUURZAMEN?

N=64



Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst?

N=64

