2 -2-2026 Dialoogvergadering Samenleving 19.30 – 22.00 uur

Geachte voorzitter, college en raadsleden,

Ik spreek u vanavond toe namens de werkgroep Verkeersveiligheid Bloesemgaard, als bewoner van Margraten, maar vooral als bezorgde ouder en bewoner van de Prinses Amalialaan en de Bloesemgaard.

Sinds 2016 zijn wij in gesprek met de gemeente over de verkeersafwikkeling in onze wijk: de Bloesemgaard, de Heiligerweg en de Prinses Amalialaan. Al die jaren uiten wij dezelfde zorg: de verkeersveiligheid schiet tekort. Voor onze kinderen is buiten spelen zonder toezicht simpelweg niet veilig. Dagelijks rijdt er veel verkeer door de wijk, waaronder vrachtverkeer en landbouwverkeer, vaak met te hoge snelheden. Dat is geen incident, dat is structureel.

In de Bloesemgaard wonen nu al circa 44 gezinnen met twee of meer kinderen. Met de ontwikkeling van Bloesemgaard fase III en IV zal dit aantal fors toenemen. Daarmee neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe, terwijl de infrastructuur daar niet op is ingericht. De plannen die nu voorliggen dreigen een situatie te herhalen waarvan we al jaren weten dat die niet werkt: een doorgaande verkeersroute door een woonwijk.

Straks zullen ongeveer **330 huishoudens** afhankelijk zijn van deze verkeersstructuur. Dat betekent dat schoolgaande kinderen uit zowel de bestaande als de nieuwe wijk dagelijks meerdere keren een drukke straat moeten oversteken. Dat staat haaks op alles waar we als gemeente voor zeggen te staan: verkeersveiligheid, leefbaarheid en kindvriendelijke wijken.

En laat ik daar helder over zijn: dit gaat niet over gevoel of beleving. Dit gaat over **voorspelbaar risico**. Woonwijken waar zwaar gemotoriseerd verkeer, landbouwverkeer en spelende kinderen samenkomen, leiden aantoonbaar tot gevaarlijke situaties. Dat weten we. En als we dat weten, hebben we ook de verantwoordelijkheid om daar nu naar te handelen.

Sterker nog: uit onze eigen metingen en data blijkt een groot verschil tussen wenselijk en daadwerkelijk gebruik van de weg. Dat is geen discussiepunt meer, dat is een duidelijke aanleiding tot actie. Eerdere gesprekken met de gemeente bevestigen onze waarnemingen en conclusies. Echter leidde dit niet tot andere inzichten zoals de aan u gepresenteerde informatie in de raadsthemabijeenkomst van 27 januari j.l.

Tijdens de eerste participatieavond in juli 2025 is bovendien glashelder gebleken dat de **kleine rondweg** de duidelijke voorkeur heeft. Keer op keer is gewezen op de noodzaak om verkeer anders te organiseren. Toch zien wij tot onze teleurstelling dat deze inbreng niet tot nauwelijks is terug te vinden in de huidige plannen. Sterker nog: uit de toelichting van 27 januari blijkt dat het college opnieuw kiest voor een oplossing die conflicteert met eerder vastgesteld beleid en eerdere uitspraken van zowel college als raad. Er wordt

veelal verwezen naar de landelijke CROW richtlijnen en bepalingen zoals opgenomen in de ASVV. In de richtlijnen van een duurzaam veilige inrichting wordt gewezen op het scheiden van functie en gebruik. Met de huidige plannen stemt u in met gecombineerd gebruik wat impact zal hebben op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van deze wijk. Aanpassingen doen in een bestaande bebouwde omgeving is moeilijk maar nu heeft u de kans om vanuit een blanco canvas diverse problemen aan te pakken voor de kern Margraten en in hij bijzonder de Bloesemgaard.

Daarom doen wij vanavond een dringend en nadrukkelijk beroep op u.

Wij pleiten voor de aanleg van een **kleine rondweg**. Deze oplossing biedt aantoonbare voordelen:

- zwaar landbouw- en vrachtverkeer wordt uit de woonkern Margraten geweerd;
- de verkeersveiligheid voor kinderen neemt aanzienlijk toe;
- de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk worden vergroot en maakt de Bloesemgaard tot één aangename woonwijk;
- toekomstige problemen worden voorkomen in plaats van achteraf hersteld;
- de rondweg zorgt voor een veilige en logische afwikkeling van bouwverkeer.
- de rondweg draagt positief bij aan de reeds bekende verkeersproblematiek van Margraten en biedt een oplossend vermogen voor oa de Pastoor Brouwerstaat, mits de gemeente keuzes durft te maken en de verkeersproblematiek in een groter geheel beschouwd.

Achteraf ingrijpen is altijd duurder — financieel, maatschappelijk én menselijk. Dan rest alleen nog die ene gedachte: *hadden we maar...*

U als raad bent nu aan zet. U kunt nu kiezen voor een oplossing die vooruitkijkt. Een oplossing die verantwoordelijkheid neemt. En een oplossing die laat zien dat veiligheid en leefbaarheid niet alleen woorden zijn, maar leidende principes en een bijdrage leveren aan heel Margraten.

Wij staan als werkgroep klaar om constructief mee te denken en mee te werken aan de verdere ontwikkeling van de Bloesemgaard.

Ons advies is helder: realiseer de kleine rondweg.

Dank u wel voor uw aandacht.

Memo

Stand van zaken, afronding fase 3 en afronding opdracht Bloesemgaard

Aan: Werkgroep Amalialaan e/o, Jan Weling, Toine Wilmes, Joep Mertens, Thei Ruijters
Van: Egbert Kalle (06 2611 0906) en Ineke Spapé (06 2611 0860) (SOAB adviseurs)
Betreft: Stand van zaken, afronding fase 3 en afronding opdracht verkeer Bloesemgaard
Datum: -22-12-2025

In dit memo kijken we terug op de 3e fase van de aanpak van Bloesemgaard. In ons memo van 18-10-2024 berichtten we fase 1 (nov 2022-augustus 2023) en 2 (september 2023-juni 2024) en blikten we vooruit op fase 3. Die stond gepland voor juli 2024-oktober 2024, maar die werkzaamheden liepen door tot juli 2025.
In dit memo doen we in aanvulling op het eerdere memo van 18-10-2025 verslag van de uiteindelijk uitgevoerde werkzaamheden in fase 3 en geven we onze kijk op de afronding van de opdracht.

FASE 3. Voorbereiding evaluatie 30 kmmaatregelen, vergelijking telgegevens en voorbereiding langetermijnaanpak (juli 2024 – oktober 2024)

In fase 3 richtten we ons vooral op:

- de laatste voorbereidingen van de 30 kmpilot en het voorbereiden van de pilotevaluatie
- het vergelijken van de diverse telggegevens en het regelen van het regionale doorgaandverkeeronderzoek met de gemeente Valkenburg en de provincie Limburg
- het afspreken van vervolgactiviteiten over de schoolroutes
- het afspreken van vervolgacties voor de geluidsproblematiek
- het spreken met de ondernemers va Aan de Fremme

SOAB voerde in deze fase ook weer regelmatig overleg (live en online) met diverse partijen.
Fase 3 nam meer tijd in beslag en duurde tot en met juli 2025.
Nu richten we ons op afronding van de opdracht.

1. Laatste voorbereidingen en evaluatie 30 kmpilot: bepalen criteria

- In fase 2 was afgesproken om samen met de gemeente en de werkgroep de evaluatie van de 30 kmpilot voor te bereiden: waaraan toetsen we de pilot? Wanneer is er sprake van een goed verlopen pilot?
  - Medio augustus '24 realiseerde de gemeente de afgesproken 30 kmmaatregelen voor de pilot: straatjuweeltjes plaatsen, zebra met verkeersbesluit realiseren en 30 kmcommunicatie (met speciale banners op de lantaarnpalen langs de GOW30wegen en in de social media).
  - Tijdens het doorgaandverkeeronderzoek eind augustus '24, samen met de bewoners, vernamen we de eerste reacties: veel reacties waren positief, ook enkele suggesties werden op de teldagen gemeld aan de onderzoekende buurtgenoten (bv het vergroten van de zichtbaarheid van de straatjuweeltjes). Dit aspect is opgenomen als criterium voor de evaluatie. *Zie hiervoor het separate memo over Evaluatiecriteria 30 kmpilot.*
  - Ook meldden zich enkele bewoners met vragen rondom de zebra op de Amalialaan. Daarover is separaat overleg gevoerd met enkele bewoners en daarna met de gemeente. Dat heeft ertoe geleid, dat er geen bezwaar is ingediend en dat er extra groen is aangeplant.

- In fase 3 maakte SOAB hiervoor in overleg met zowel de gemeente als de werkgroep Bloesemgaard een overzicht van evaluatiecriteria. *Zie hiervoor het eerder genoemde separate memo over Evaluatiecriteria 30 kmpilot.*
- De gemeente gebruikt deze set van criteria voor haar evaluatie in dit najaar (november 2024), voor zowel de kwantitatieve kant (criteria als snelheid, intensiteit) als ook voor de kwalitatieve kant (meer subjectieve criteria). De laatste criteria worden opgenomen in een enquête, die de gemeente uitzet onder de GOW30-bewoners van de direct betrokken straten als Heiligerweg en Amalialaan en (via social media) onder de inwoners van Margraten.

2. (Regionaal) doorgaandverkeeronderzoek met provincie en Valkenburg

— In overleg met gemeente en bewoners hebben we eind augustus 2024 samen met de buurtbewoners van Bloesemgaard vanuit SOAB een doorgaandverkeermeting voorbereid en uitgevoerd. De resultaten hebben we verwerkt, geanalyseerd en met zowel gemeente als werkgroep Bloesemgaard besproken. Eerder uitgevoerde tellingen (november 2023) van de Amalialaan en Eijkerstraat zijn meegenomen en afgezet tegen de door een bewoner verzamelde Telraamgegevens van de Amalialaan. In deze periode was geen sprake van oogst-, verwerkings- of zaaiverkeer, waardoor het aandeel landbouwverkeer laag bleef. *Zie hiervoor het separate memo Resultaten Doorgaandverkeeronderzoek Amalialaan.*

— Gelet op het regionale belang (ook doorgaand vracht- en landbouwverkeer van/naar Valkenburg/Sibbe), gelet op de evaluatie van de 30 kmpilot, gelet op aankomende ontwikkelingen als de nieuwbouw aan de noordzijde van Bloesemgaard en een mogelijke rondweg en gelet op de uitkomst van het overleg met de gemeente Valkenburg (oktober 2024) hadden we voorgesteld om samen met de gemeente Valkenburg politiek bestuurlijk te gaan voor een regionaal doorgaandverkeeronderzoek, met camera's op een aantal cordonpunten. Dit onderzoek is aangehouden omdat momenteel onderzoek plaatsvindt naar een rondweg rond Bloesemgaard en de nieuwe uitbreiding. De resultaten van dit onderzoek worden verwacht in de 2e helft van 2025.

3. Overleg ondernemersvereniging Aan de Fremme

— In oktober 2024 vond overleg plaats met de ondernemersvereniging Aan de Fremme. De ondernemers ervaren problemen op het gebied van te hoge snelheid van het verkeer, waardoor het ondernemen ansich lastiger wordt (laden/lossen). Verder willen ze graag betrokken worden en in overleg komen met de werkgroep Bloesemgaard, om verkeerszaken af te stemmen.

— Belang voor de gemeente om samen te werken met de ondernemers ligt o.a. ook in het gegeven dat middelbare scholieren die over Aan de Fremme fietsen onveiligheid ervaren: het er donker, er zijn geen fietsvoorzieningen en er wordt hard gereden en het lijkt onveilig. In de toekomst moet ook nagedacht worden over oplossingen hiervoor samen met de ondernemers van Aan de Fremme.

— De camerагegevens van Aan de Fremme kunnen niet gebruikt worden voor Bloesemgaard.

— Met het bestuur van de ondernemers van Aan de Fremme was afgesproken, dat na de resultaten van het doorgaandverkeeronderzoek een overleg komt met alle ondernemers om te bespreken wat de problemen en oplossingsrichtingen zijn voor de ondernemers. Omdat dat onderzoek is aangehouden, heeft overleg met de ondernemer nog niet plaatsgevonden.

4. Overleg landbouworganisaties

— Er is uiteindelijk geen overleg gevoerd met vertegenwoordigers van landbouworganisaties als LLTB/ZLTO, Cumela, Cerfontaine. Ook dat overleg is afhankelijk van de resultaten van het doorgaandverkeeronderzoek en heeft derhalve nog niet plaatsgevonden. Dit overleg kan door de gemeente zelf worden opgepakt als meer duidelijk is over de rondweg. Het probleem speelt in meer kernen: een gezamenlijke aanpak met de provincie is denkbaar. We adviseren dit breder te agenderen.

5. Wat na fase 3: afronding begeleiding bewoners Amalialaan/Bloesemgaard

— De gemeente heeft toegezegd de evaluatieuitkomsten van de 30 kmpilot te gebruiken voor eventuele aanpassingen voor de korte en langere termijn: de werkgroep Bloesemgaard wordt daarbij betrokken om in co-creatie met de gemeente te werken aan structurele aanpassingen aan de inrichting van de Amalialaan/Heiligerweg op de langere termijn (en in samenhang met Eikerstraat/Eikerweg/Pastoor Brouwersstraat).

— Gelet op de enthousiaste reacties van bewoners met het Telraam, een vorm van het vergroten van de betrokkenheid van burgers bij gemeentelijke activiteiten (zogeheten 'citizen science') lijkt het raadzaam dit initiatief van burgers op meer plekken te gebruiken om samen met burgers gegevens te verzamelen over intensiteiten, snelheden en samenstelling van diverse verkeerssoorten. Telraam telt ook fietsers en voetgangers, een bijzondere kans om daarvoor überhaupt gegevens te verzamelen. Resultaten kunnen aanvullend op die van het doorgaandverkeeronderzoek worden gebruikt voor beleid. Advies is er een gemeentebreed project van te maken, met bv 'rondtrekkende' Telramen, net zoals de Smileyborden.

— Eind augustus/begin september 2025 worden de resultaten van de evaluatie van de 30 kmmaatregelen verwacht. Met die resultaten belegt SOAB een afrondend overleg om die met de werkgroep Amalialaan te bespreken. Mogelijk is de uitkomst daarvan dat een derde afrondende brede buurtbijeenkomst Bloesemgaard wordt belegd om de resultaten met de hele buurt te delen.

6. Afrondend overleg

Er is 21 november 2025 een afrondend overleg gehouden met de werkgroep. Daarin zijn de drie inhoudelijke accenten van de werkgroep aan de orde gekomen:

— *Het (doorgaand) verkeer en landbouwverkeer*

Wat betreft de verkeerssituatie is aan de orde gekomen, dat de 30 km pilot zal worden doorgezet in heel Margraten. Specifiek voor de Amalialaan geldt, dat de huidige maatregelen (straatjuweeltjes) vanwege de klachten zullen worden verwijderd. Over alternatieve maatregelen wordt voorlopig niet nagedacht, omdat de effecten van de ontsluiting van de uitbreiding van Bloesemgaard nog niet duidelijk zijn.

Uit de eerste schetsen van de verkeersafwikkeling van de uitbreiding van Bloesemgaard incl. een "kleine" rondweg om de nieuwe uitbreiding heen blijkt conform berekeningen dat de keuze voor één van de varianten een aanzienlijk effect kan hebben op de verkeersituatie en daarmee de overlast in de Amalialaan. Tijdens het afronden gesprek is duidelijk geworden, dat de werkgroep niet aan tafel zit bij de bespreking van de plannen, maar dat het – juist gezien de effecten op de Amalialaan wel wenselijk is, te kijken of en hoeverre de werkgroep mee kan praten over de toekomstige ontwikkelingen in Bloesemgaard.

Omdat de verkeerssituatie rond Margraten sterk beïnvloed wordt door de manier waarop uiteindelijk de ontsluiting van de nieuwe uitbreiding wordt vormgegeven is tevens afgezien van het doorgaand verkeeronderzoek dat samen met de gemeente Valkenburg zou worden opgezet.

Afgesproken is, dat er een overleg met de wethouder komt om precies daarover verder te praten. Inmiddels is het gesprek gepland op 8 januari 2026. SOAB heeft aangeboden desgewenst daarbij aanwezig te zijn.

— *De veilige schoolroutes*

Wat betreft de veilige schoolroutes zijn na het schoolroute-onderzoek in het februari 2024 mede in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan geen verdere stappen ondernomen. Voor de werkgroep is het belangrijk, dat dit thema nog wel op de agenda blijft staan en het zal aangestipt worden tijdens het geplande overleg met de wethouder.

— *De bouwkundige gebreken*

Vanuit de werkgroep hebben diverse leden bouwbedrijf Jongen aangeschreven omtrent mogelijke gebreken van geluidswerende aard in hun woningen. In één geval heeft dat ertoe geleid dat bouwbedrijf Jongen andere geluidwerende roosters heeft geplaatst. Voor zover bekend hebben de andere initiatieven (nog) niet tot aanpassingen geleid.

7. Ter afsluiting

Ter afsluiting wordt besloten eerst een overleg meet de wethouder af te spreken en daarna te bezien of een brede buurtbijeenkomst nog nodig of wenselijk is.

Kindlint®: spelend bewegen en bewegend spelen!

Wat is een Kindlint®?
Een Kindlint® verbindt de belangrijkste kinderbestemmingen: de school, speeltuin, het trapveldje, de bibliotheek, het winkelcentrum, de kinderboerderij... Op een kindvriendelijke, aantrekkelijke en veilige manier.

Wat is een Kindlint

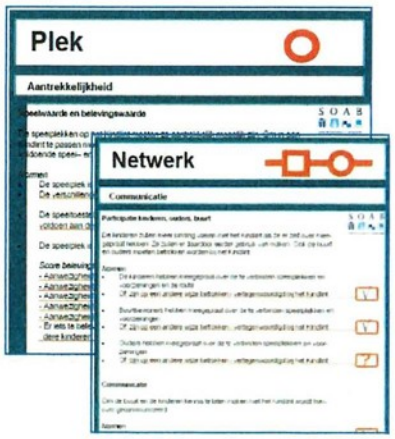
Een Kindlint® is een netwerk van kindvriendelijke routes. Het verbindt speelplekken, scholen en andere kinderbestemmingen in een buurt of wijk met elkaar. Zo kunnen kinderen zich al spelend zelfstandig, maar wel veilig door de wijk bewegen. SOAB, Adviseurs voor Woning en Leefomgeving ontwikkelde het concept 'Kindlint' en registreerde het, zodat gewaakt wordt over de kwaliteit en over de criteria en normen waaraan een Kindlint moet voldoen. Kindlint is niet alleen verkeersveilig, speelvriendelijk en sociaal veilig, het biedt vooral spannende, leuke en aantrekkelijke routes door de buurt en zo weinig mogelijk conflictsituaties met andere weggebruikers. Zo ontstaan er veilige bespeelbare verbindingen voor kinderen die zich te voet bewegen tussen huis, school, speelplek, sportclub en andere plekken waar ze graag komen. Kindlint geeft kinderen hun bewegingsvrijheid weer terug. Ook de gezondheid en de ontplooiing van kinderen zijn hierbij gebaat. En wat goed is voor kinderen, is goed voor iedereen!



En hoe ziet een Kindlint® er dan uit?
Een Kindlint® is:

- **Herkenbaar**: aan kindvriendelijke bewegwijzering in de vorm van bijv. tegels, bordjes of paaltjes
- **Conflictvrij**: liefst autovrije delen, zonder conflicten met autoverkeer, maar anders minimaal kindveilige en verkeersremmende oversteekplaatsen (wegversmallingen, drempels, obstakels, zebra's, stoplichten en visuele versmallingen)
- **Aantrekkelijk**: met speel- en sportelementen en spelaanleidingen, op de route zelf, maar ook op centrale plekken (speeltuin). Met aandacht dus voor de speel- en belevingswaarde
- **Bijzonder**: met meer kleur, kunst en creativiteit, gewoon gaaf.

Kindlint®=Hardware+Orgware+Software
Een Kindlint® bestaat naast bovengenoemde fysieke elementen (hardware) op verschillende planningsniveaus (van plekken, tot routes en netwerken op buurt- en stadsniveau), ook uit een proces: van samenwerking (orgware) met partijen als kinderen, scholen, wijkbeheer, speeltuinverenigingen, buurtraden én uit communicatie (software) met kinderen, ouders, hun verzorgers, de school en de buurt: ze moeten wel weten wat een Kindlint is en wat het voor hen kan betekenen.



Keurmerk en checklist Kindlint®
Bedenker van het Kindlint® is Ineke Spapé, van SOAB adviseurs voor woon- en leefomgeving. Het concept Kindlint® is geregistreerd en mag niet zonder toestemming gebruikt worden. SOAB staat voor een goede toepassing om de kwaliteit van de inrichting van een Kindlint® voor kinderen en hun ouders (verwachtingen-management) zo goed mogelijk te borgen. Omdat het concept helaas ook zonder toestemming te beperkt en verkeerd is toegepast, zag SOAB zich genoodzaakt een keurmerk Kindlint® in het leven te roepen. Het toetsen van een Kindlint® gebeurt op basis van de Checklist Kindlint®. De checklist kent bijna 20 criteria met daaronder nog eens een 50 tal normen waaraan we een Kindlint® toetsen.

Praktijkvoorbeelden (zie volgende bladzijde)
Kindlinten zijn gerealiseerd in Amsterdam, Delft, Middelburg en op meer locaties. Zie bv. ook: Kenniscentrum Sport en Bewegen: https://www.allesoversport.nl/artikel/kindvriendelijke-speel-en-beweegroutes/

Ineke Spapé SOAB Adviseurs 06 26110860 i.spape@soab.nl

Kindlint in beeld....





Chronologische volgorde gesprekken met de gemeente:

- Juni 2021
  presentatie aan de geïnteresseerden van de raad over de situatie Heiligerweg/ Amalialaan. Uitgangspunt Veiligheid, woongenot en zwaar verkeer.
- November 2021
  Wijkschouw met wethouder Dreessen in de Bloesemgaard.
  Citaat wethouder: "woongenot moet meegenomen worden bij evaluatie metingen"
- 3-12-2021 op- en aanmerkingen GVVP
  Onze zienswijze naar gemeente gemaild en 6 december gebruik gemaakt spreekrecht.
- Begin 2022
  Overleg met Kusters en de werkgroep. Gesprek vooral juridische insteek.
- Juli 2022
  1ste overleg met wethouder Weling, onderling vertrouwen uitgesproken en er komt een infoavond voor de wijk Bloesemgaard.
- Najaar 2022
  Inschakeling adviesbureau Soab door gemeente. 1ste infoavond gehouden. Druk bezocht. Wethouder deelt zorgen van buurt.
- Juni 2023
  Overleg met gemeente/ SOAB/ Werkgroep. Diverse conclusies gedeeld, geen verdere opvolging.
- 2 augustus 2023
  Brief aan bewoners van de gemeente. In de brief wordt gesproken over dat er maatregelen worden getroffen voor de korte en langere termijn. Welke dat zijn is dan niet bekend.
- 30 jan 2024
  2de buurtavond gehouden, aankondiging 30km/h pilot voor de kern Margraten en Bloesemgaard.
- 2025
  Ondanks herhaalde verzoeken tot informatie en/ of overleg door SOAB geen tot weinig respons van gemeente.
- 8 januari 2026
  Op initiatief van de werkgroep weer een overleg ingepland met wethouder. Afspraken dat informatie wordt gedeeld. Bijwonen raadsinformatiebijeenkomst 27 januari door de werkgroep. Geen gelegenheid tot inspreken/ vragen.
- 2 februari vervolgoverleg met wethouder.