



voerendaal

MOBILITEITSPLAN VOERENDAAL 2021-2025

Titel

Mobiliteitsplan Voerendaal 2021 - 2025

Opdrachtgever: Gemeente Voerendaal

Projectnaam: GVVP Voerendaal

Datum: 26 april 2021

Versie: Definitief

Ons kenmerk: 19-0705-01

Opgesteld door:

Vrijgegeven door:



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Voorwoord	5
Samenvatting.....	6
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	8
1.3 Beleidskader.....	9
2 Wegencategorisering en autoverkeer.....	10
2.1 Huidige situatie	10
2.2 Toekomstvisie	12
2.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	14
3 Langzaam verkeer	16
3.1 Huidige situatie	16
3.2 Toekomstvisie	19
3.3 Aandachtspunten en Uitvoeringsprogramma.....	20
4 Landbouwverkeer	21
4.1 Huidige situatie	21
4.2 Toekomstvisie	22
4.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	23
5 Vrachtverkeer	24
5.1 Huidige situatie	24
5.2 Toekomstvisie	25
5.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	26
6 Openbaar vervoer	27
6.1 Huidige situatie	27
6.2 Toekomstvisie	28
6.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	29
7 Parkeren	30
7.1 Huidige situatie	30
7.2 Toekomstvisie	31
7.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	31
8 Participatie, verkeerseducatie, duurzaamheid en handhaving	32
8.1 Burgerparticipatie.....	32
8.2 Verkeerseducatie.....	32
8.3 Duurzaamheid.....	33
8.4 Handhaving	34
8.5 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma	34
9 Investing.....	35

9.1	Uitwerking Meerjarig Uitvoeringsprogramma	36
	Figurenlijst	37
	Tabellenlijst	37
	Bijlagen	38
I.	Verkeersongevallen-analyse	39
II.	Resultaten inspraakronden (stakeholders / bewonersronde)	43
III.	Resultaat verkeersmetingen (intensiteiten/snelheden)	47
IV.	Voetgangers- en fietsscan	50

Voorwoord

Samenvatting

Het vernieuwde Mobiliteitsplan is erop gericht om een robuust wegennetwerk binnen de gemeente Voerendaal te creëren. Dit verkeersnetwerk moet toegankelijk en uitnodigend zijn voor alle weggebruikers. Binnen dit netwerk moet een onderlinge verbondenheid bestaan waar iedereen zich op een verkeersveilige manier kan verplaatsen. Een verkeersveilige omgeving zorgt voor een meer veiligere en leefbare gemeente.

Vanuit de gemeente Voerendaal en haar kernen wordt vanuit dit mobiliteitsplan de bereikbaarheid gewaarborgd door rekening te houden met alle typen vervoer en verplaatsingen. Voor elke soort weggebruiker wil de gemeente Voerendaal tegen 2030 een coherent, duidelijk, eenvormig en veilig netwerk creëren waarin elke inwoner zich zonder zorgen kan verplaatsen.

Voor het gemotoriseerde verkeer worden de principes van Duurzaam veilig verder uitgewerkt binnen de gemeentegrenzen. Een duidelijke en heldere wegencategorisering moet de doorgaande verkeersstromen scheiden van bestemmingsverkeer. Extra verkeersveiligheidsmaatregelen en verbeteringen aan de weginfrastructuur moeten zorgen voor minder verkeersongevallen en logisch gebruik van de diverse soorten infrastructuur voor onder andere gemotoriseerd verkeer, fietsers, en voetgangers.

De gemeente Voerendaal zet extra middelen in ter beveiliging van de kwetsbare weggebruiker door te investeren in verkeersveilige schoolroutes en schoolomgevingen. Daarnaast wordt ingezet op verkeerseducatie op alle leeftijden en alle soort weggebruikers. Dit door middel van trainingen en campagnes. Maar ook zal in nauw overleg getreden worden met handhavende instanties, zoals de politie, om problemen op het gebied van naleving (verkeers-)regels te waarborgen.

Het probleem van trottoirparkeren wil de gemeente de komende jaren een halt toe roepen zodoende dat voetgangers ten allen tijden een vrije doorgang hebben op voetpaden. Voor (brom)fietsers wordt nieuwe infrastructuur voorzien op belangrijke routes. De gemeente verliest de noodzaak aan degelijke (brom)fietsstallingen niet uit het oog.

Om de parkeerproblemen het hoofd te bieden zet de gemeente Voerendaal in op een nieuw parkeerbeleid. Dit beleid moet een nieuwe balans vinden tussen parkeergelegenheid bij publieke voorzieningen en de leefbaarheid in woonkernen. Een concrete parkeernota vloeit dan ook direct voort na vaststelling van dit mobiliteitsplan als eerste gedetailleerd product.

De gemeente Voerendaal wil de steeds grotere en bredere landbouwvoertuigen de komende jaren zo veel mogelijk uit de woonkernen door te voorzien in een vlotte en veilige routing voor landbouwvoertuigen doorheen het buitengebied. Voor het vrachtverkeer voorziet de gemeente Voerendaal een alternatieve route richting het bedrijventerrein Lindelauffer Gewande via Barrier en de Valkenburgerweg. Hiermee wordt de Heerlerweg zoveel mogelijk ontzien van doorgaand vrachtverkeer, hetgeen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid aldaar sterk verbetert.

Uitgangspunt bij dit alles is dat de gemeente Voerendaal bij de aanpak van alle thema's, onderwerpen en/of knelpunten inzet op participatie van burgers, ondernemers of andere cruciale stakeholders, om tot gedragen oplossingen te komen.

1 Inleiding

Voor u ligt het op verkeersstromen gerichte Mobiliteitsplan van de gemeente Voerendaal. Dit Mobiliteitsplan is een beleidsdocument waarin de toekomstvisie voor het wegennetwerk binnen de gemeente Voerendaal beschreven wordt. Deze visie is tot stand gekomen in samenwerking met inwoners en diverse belangengroeperingen van de gemeente Voerendaal. Gedurende meerdere inloopspreekuren en overlegmomenten zijn zeer veel meningen en inzichten vergaard, welke als uitgangspunten zijn meegenomen bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan.

1.1 Aanleiding

Op de overgang van het stedelijk gebied van Parkstad naar het Heuvelland ligt de gemeente Voerendaal, met 12.464 inwoners (1 januari 2021, bron: CBS) en een totale oppervlakte van ruim 31 km². Naast een functie als woongemeente wordt Voerendaal gekenmerkt door de bedrijvigheid in de grotere kernen en op het bedrijventerrein Lindelauffer Gewande. Bovendien kent het uitgestrekte landschap niet alleen een agrarische productiefunctie middels de vele akkerbouwbedrijven en melkveehouderijen, maar heeft het tevens een recreatieve en toeristische functie. Het huidige mobiliteitsnetwerk in en tussen de kernen vormt daarbij de verbindende factor tussen wonen, werken, recreatie en toerisme.



Figuur 1: Terveurt, gemeente Voerendaal

Ten behoeve van het creëren van een optimaal mobiliteitsnetwerk is in 2017 het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP is een richtinggevend verkeersbeleid geformuleerd voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Echter vragen de vele maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit voor een voortdurende actualisatie van dit beleid. Zo heeft de opkomst van elektrische voertuigen en geavanceerde rijhulpsystemen gezorgd voor een toegenomen aantal mobiliteitsvormen, maar zijn ook de hedendaagse mobiliteitspatronen veranderd vanwege meer flexibele werktijden en de gevolgen van de COVID-19-pandemie.

Bovendien blijkt bij de uitvoering van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) van het vigerende GVVP dat veel klachten en meldingen van bewoners te herleiden zijn tot de kwaliteit van het huidige mobiliteitsnetwerk, wat een negatieve uitwerking heeft op de leefbaarheid binnen de woonkernen. Nader onderzoek laat zien waar en welke knelpunten zich voordoen met betrekking tot de verschillende verkeersstromen per type weggebruiker. Het nu voorliggende Mobiliteitsplan geeft daarbij niet alleen inzicht in het huidige mobiliteitsbeeld van de gemeente Voerendaal, maar stelt tevens de gewenste verbeteringen scherp voor zowel de korte als de lange termijn. Vooraanstaande aspecten bij dit mobiliteitsbeeld zijn de verkeersstromen per type weggebruiker, het opstellen van een gemeentelijk parkeerbeleid en knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit Mobiliteitsplan is het vastleggen van een concrete mobiliteitsvisie voor de gemeente Voerendaal, met verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid als de drie belangrijke aspecten. Dit Mobiliteitsplan omschrijft achtereenvolgens het huidige verkeersbeeld, het gewenste toekomstbeeld en een globaal uitvoeringsprogramma van maatregelen om dit toekomstbeeld te bewerkstelligen. De hoofddoelstelling van dit Mobiliteitsplan luidt als volgt:

***Hoofddoel:** Het Mobiliteitsplan is erop gericht om een robuust wegennetwerk binnen de gemeente Voerendaal te creëren middels geoptimaliseerde verkeersveiligheid en leefbaarheid, waardoor de onderlinge verbondenheid van de kernen en de bereikbaarheid met de regio gewaarborgd wordt.*

Om deze hoofddoelstelling te verwezenlijken, worden de volgende vier thema's binnen zeven hoofdstukken nader toegelicht in het nu voorliggende Mobiliteitsplan:

- × **Wegencategorisering en weginrichting:** De huidige wegcategorisering en bijbehorende weginrichting worden geanalyseerd middels de principes van Duurzaam Veilig.
- × **Verkeersstromen per type weggebruiker:** Een beschrijving van zowel de huidige situatie als de toekomstvisie bij achtereenvolgens langzaam verkeer (fiets en voetganger), landbouwverkeer, vrachtverkeer en openbaar vervoer.
- × **Gemeentelijk parkeerbeleid:** Er wordt een gemeentelijke parkeervisie opgesteld, met daarin specifieke uitgangspunten met betrekking tot parkeerregulering, laadinfrastructuur en gehandicaptenparkeerplaatsen.
- × **Communicatie, participatie en verkeerseducatie:** Door middel van effectieve communicatievormen in de vorm van burgerparticipatie en verkeerseducatie wordt sterk ingezet op beïnvloeding in positieve richting van het gewenste verkeersgedrag.

Het verwezenlijken van de hoofddoelstelling en de bijbehorende uitgangspunten is alleen mogelijk middels een effectieve samenwerking tussen alle relevante partijen. De gemeente Voerendaal streeft ernaar om het huidige samenwerkingsproces in het kader van dit Mobiliteitsplan door te zetten, waarbij een grote rol is weggelegd voor inwoners en belangengroeperingen.

1.3 Beleidskader

Het mobiliteitsbeleid dient vanwege diverse ontwikkelingen constant geactualiseerd te worden. Het nu voorliggende Mobiliteitsplan is dan ook niet geheel vanaf de grond opgebouwd, maar dient als actualisatie van en als aanvulling op het vigerende GVVP gezien te worden. Dit Mobiliteitsplan conformeert zich aan de in het GVVP geformuleerde beleidskaders, aangevuld met de nieuw opgestelde beleidsstukken sinds het vaststellen van het GVVP in 2017.

De beleidskaders op hoger niveau bepalen mee de richting waarin het gemeentelijk Mobiliteitsplan evolueert. Nationale, provinciale en regionale beleidsplannen tonen de weg en richting die bewandeld moet worden. De laatste jaren wordt in deze beleidskaders gefocust op wegcategorisering, ketenmobiliteit en duurzamere verplaatsingen.

Op regionaal provinciaal niveau wordt voornamelijk gefocust op doorstroming, bereikbaarheid en voorzieningen voor de zachte weggebruiker. Kaderstellende beleidsdocumenten zoals het Mobiliteitsvisie (Zuid) Limburg en het Mobiliteitsvisie Parkstad worden vertaald in een lokale gemeentelijke context. Het is de bedoeling om de ambities en doelstellingen van hoger niveau te vertalen naar de schaalgrootte van de gemeente Voerendaal en op welke wijze de regionale focuspunten daartoe een bijdrage leveren.

2 Wegencategorisering en autoverkeer

Het huidige verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Voerendaal is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Deze principes zijn gebaseerd op een wegcategorisering van twee specifieke verkeersfuncties, waarbij elk type weg aan een aantal essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) dient te voldoen. Wanneer het werkelijke weggebruik niet in overeenstemming is met de betreffende wegfunctie, kunnen onwenselijke verkeersstromen een negatieve uitwerking hebben op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Doorgaand verkeer dient dan ook gestimuleerd te worden om zoveel mogelijk gebruik te maken van de stroomwegen (autosnelwegen), waardoor deze negatieve effecten geminimaliseerd worden.



Figuur 2: Retersbekerweg, gemeente Voerendaal

2.1 Huidige situatie

De wegcategorisering en de bijbehorende inrichtingseisen dienen zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid binnen de woonkernen te optimaliseren. Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Voerendaal sluit daarvoor aan bij de principes binnen Duurzaam Veilig. In 2018 is de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig ('DV3') gepubliceerd, waarin vijf doorontwikkelde principes nader toegelicht worden:

- × **Functionaliteit van wegen:** ieder wegvak en kruising wordt ingericht voor één verkeersfunctie, te weten een stroomfunctie of een uitwisselfunctie. Alleen binnen de uitwisselfunctie vindt er verkeersinteractie plaats met de omgeving;
- × **(Bio)mechanica:** bij de weginrichting worden de verschillende verkeersstromen qua snelheid, massa en afmeting op elkaar afgestemd;
- × **Psychologie (gedragsbeïnvloeding):** bij de weginrichting wordt rekening gehouden met de verwachtingen en de competenties van de betreffende gebruiker;
- × **Verantwoordelijkheid:** onder andere overheidsinstanties en wegbeheerders dienen zorg te dragen voor een verkeersveilig systeem voor de weggebruiker;
- × **Leren en innoveren:** om het verkeersveilig systeem blijvend te innoveren, hanteren verkeersprofessionals de Plan-Do-Check-Act (PDCA)-cyclus bij ongevalenonderzoek.

In het kader van de wegcategorisering vormt 'Functionaliteit' het belangrijkste principe, waarin drie verschillende wegcategorieën onderscheiden worden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Stroomwegen krijgen vanzelfsprekend een stroomfunctie toebedeeld, waarbij een fysieke rijbaanscheiding en de afwezigheid van gelijkvloerse kruisingen de doorstroming van het doorgaand verkeer faciliteren. Voor de gemeente Voerendaal vormen de A76 en A79 de twee relevante stroomwegen.

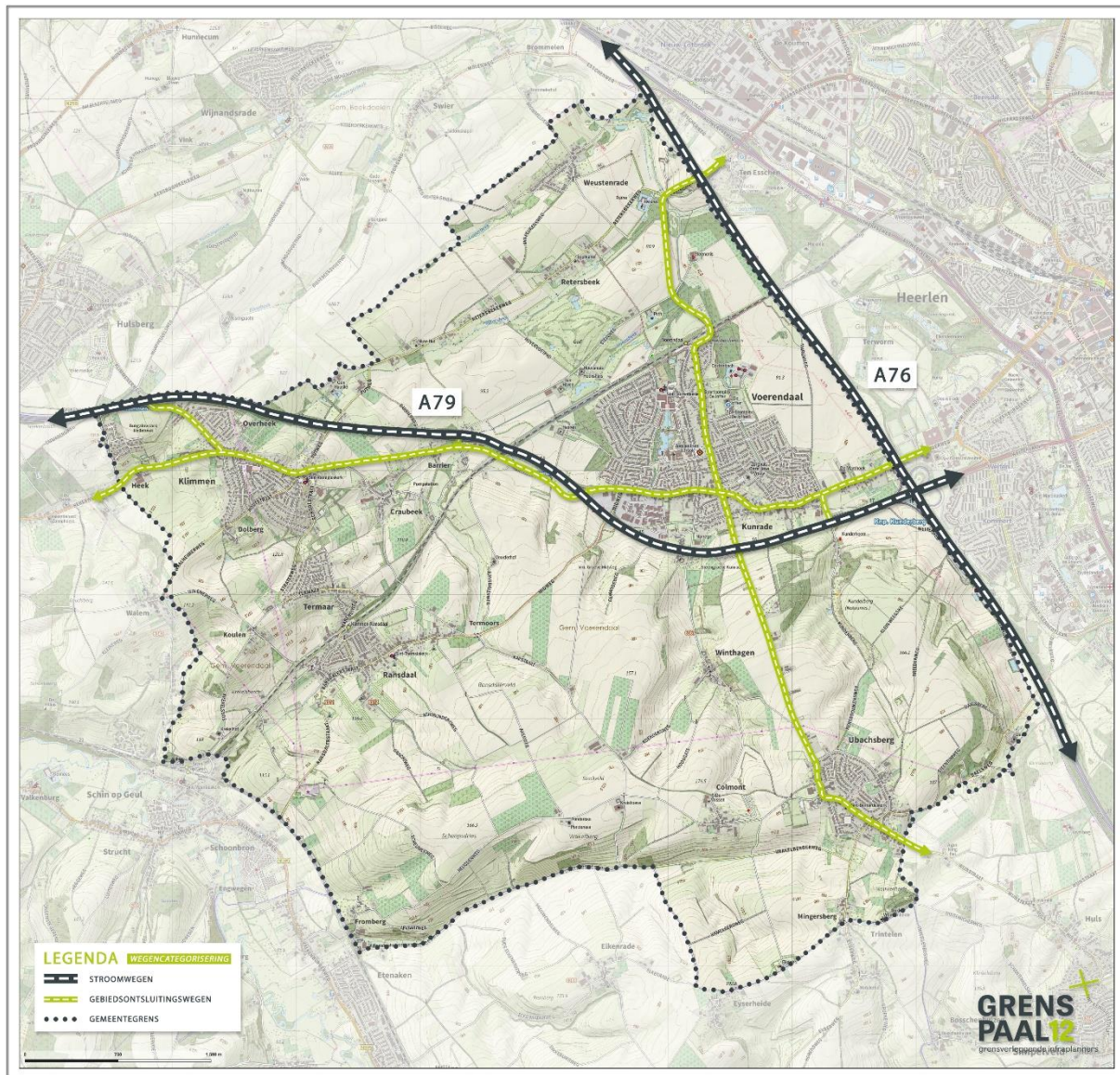
Gebiedsontsluitingswegen verbinden de verschillende woonkernen binnen de gemeente Voerendaal met elkaar, waarbij de wegvakken een stroomfunctie en de kruisingen een uitwisselfunctie kennen. Binnen de gemeente Voerendaal zijn de trajecten Overheek/Heek-Heerlerweg en Putterweg-Bergseweg als gebiedsontsluitingsweg geclassificeerd.

Erftoegangswegen zorgen voor een goede bereikbaarheid van woongebieden en bedrijven, waarbij een netwerk van erftoegangswegen aangeduid wordt als verblijfsgebied. Erftoegangswegen krijgen dan ook een uitwisselfunctie toebedeeld, waarbij een lage rijsnelheid een van de voornaamste aspecten vormt bij een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer. De huidige wegcategorisering binnen de gemeente Voerendaal is weergegeven op onderstaande figuur.

De vele maatschappelijke en technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit vragen om een periodieke evaluatie van de wegcategorisering. Een aanpassing van de wegcategorisering is gewenst wanneer ongewenste verkeersstromen op de betreffende weg een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van omwonenden. Uiteindelijk dient de inrichting van een mobiliteitsnetwerk volgens de principes van Duurzaam Veilig de kans op een ongeval met (zwaar) lichamelijk letsel significant te verlagen. Uit een verrichte ongevalanalyse zijn twaalf knelpunten binnen de gemeente Voerendaal naar voren gekomen, waar recentelijk relatief veel (letsel)ongevallen hebben plaatsgevonden (zie ook bijlage I).

Tijdens de bewonersavonden is de Steinweg meermaals genoemd in het kader van de wegcategorisering, waarbij ongewenst vracht- en landbouwverkeer zorgt voor een gevoel van verkeersonveiligheid bij met name langzaam verkeer. Daarnaast blijkt de huidige verkeerssituatie nabij de Pontstraat verouderd, aangezien deze in het verleden is ingericht om landbouwverkeer van en naar een inmiddels vertrokken agrarisch bedrijf veilig te kunnen afwikkelen. Een volledig overzicht van de verkregen inzichten tijdens het burgerparticipatietraject is opgenomen in de bijlage II.

Een geactualiseerde wegcategorisering geeft echter geen garantie voor een verkeersveilige afwikkeling van de verschillende verkeersstromen. Het tweede aspect omvat het afstemmen van de weginrichting op de bijbehorende wegcategorisering, waarbij de weggebruiker wordt geholpen middels enkele zogenoemde essentiële herkenbaarheidskenmerken. Zo dient een erftoegangsweg binnen een woonkern te zorgen voor een lage rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer, bijvoorbeeld middels groenvoorzieningen en optische versmallingen.



Figuur 3: huidige wegcategorisering Voerendaal

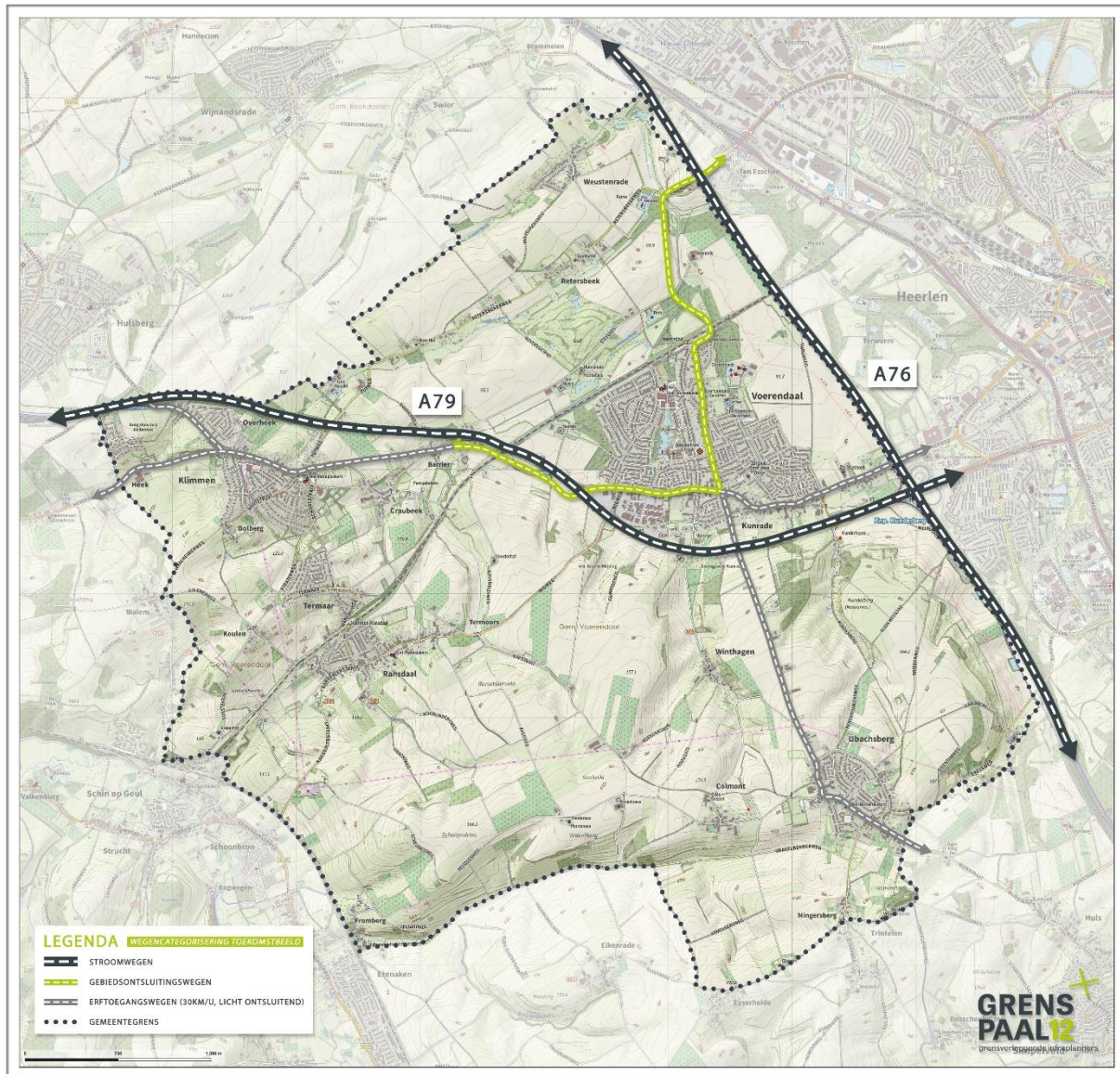
Een groot aantal bewoners heeft tijdens het burgerparticipatietraject in Kunrade aangegeven dat men vaak moeite heeft om uit de weginrichting af te leiden of het een 30 km/uur-zone of een 50 km/uur-zone betreft. In navolging van deze opmerkingen zijn snelheids- en intensiteitsmetingen uitgevoerd. De uitgevoerde metingen blijken deze opmerkingen te staven. Het resultaat en het volledige overzicht van deze metingen zijn opgenomen in bijlage III.

2.2 Toekomstvisie

De auto vormt ook in de gemeente Voerendaal een van de meest gebruikte vervoersmiddelen. De uitdaging voor de toekomst bestaat uit het vinden van een juiste balans tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid van omwonenden en een optimale doorstroming. We streven ernaar om de principes van Duurzaam Veilig in de komende jaren verder door te trekken, waarbij voornamelijk het principe 'Functionaliteit' van belang is. Zo dient doorgaand verkeer gestimuleerd te worden om zoveel mogelijk gebruik te maken van de daarvoor bestemde stroomwegen, te weten de autosnelwegen A76 en A79. Hierbij is het verminderen van de verkeersintensiteiten op zowel de gebiedsontsluitingswegen als de

erftoegangswegen het beoogde doel, hetgeen een positieve uitwerking heeft op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de woonkernen.

Uit het burgerparticipatietraject zijn locaties naar voren gekomen, waarbij omwonenden vanwege in hun ogen ongewenste verkeersstromen, geen optimaal gevoel van verkeersveiligheid en leefbaarheid ervaren. In samenhang met de wegcategorisering en opdracht voortvloeiend uit het wegbeheersplan is voor ruim zestig locaties een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waarbij onderzocht is of enkele niet-essentiële (land)wegen, al dan niet middels een fysieke maatregel, afgewaardeerd kunnen worden voor doorgaand verkeer.



Figuur 4: wensbeeld wegcategorisering 2030, gemeente Voerendaal

Naast deze actualisatie prioriteert de gemeente Voerendaal tevens het afstemmen van de weginrichting op de bijbehorende wegcategorisering. Door het doorgaande verkeer beter af te wikkelen over de stroomwegen, zal de verkeerintensiteit binnen de woonkernen afnemen en draagt bij aan de mogelijkheden om het langzaam verkeer een prominentere plek te bieden. De verblijfs- en uitwisselfunctie van de woonkernen wordt meer benadrukt middels het creëren van onder andere meer groenvoorzieningen. Tevens worden hiermee de kenmerkende verschillen benadrukt tussen de

weginrichting van een 30 km/uur-zone en een 50 km/uur-zone, hetgeen veelal tijdens de bewonersavonden is benoemd. Deze optimalisatie van de weginrichting draagt uiteindelijk bij aan het verlagen van de rijksnelheden binnen de woonkernen, alsmede aan het verbeteren van zowel de verkeersveiligheid en ruimte voor de fietser als de leefbaarheid van omwonenden.

Bovenstaand figuur toont de gewenste wegcategorisering. De zwarte lijnen geven de stroomwegen (snelwegen) weer op het grondgebied van de gemeente Voerendaal. De enige stroomweg die de gemeente telt is de A79 die van Maastricht naar Venlo loopt. De groene lijnen geven de gebiedsontsluitingswegen weer. De grijze lijnen geven de erftoegangswegen weer met een licht ontsluitende functie. De gemeente Voerendaal kent 2 gebiedsontsluitingswegen.

De eerste gebiedsontsluitende weg volgt een horizontale as van oost naar west door de gemeente met op- en afritten naar de A79 in Overheek en Barrier en de andere weg volgt een verticale as vanuit het noorden van de gemeente tot aan de kruising van de Heerlerweg met de Valkenburgerweg. De Heerlerweg wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg met licht ontsluitende functie.

De Bergseweg wordt eveneens aanzien als erftoegangsweg met licht ontsluitende functie vanaf de kruising Heerlerweg-Valkenburgerweg tot aan de zuidelijke gemeentegrens. Het downsizen van deze wegen moet als doel hebben het oneigenlijk gebruik van deze wegen ontmoedigen en het gebruik van de stroomweg A79 aanmoedigen. De overige wegen kunnen gecategoriseerd worden als erftoegangswegen. Het eerder gepresenteerde (bovenstaand) figuur toont de gewenste wegcategorisering.

Bovenstaande uitgangspunten worden samengevat middels een 'Visie Wegcategorisering en Autoverkeer' en vijf nader uit te werken doelstellingen.

Visie Wegcategorisering en Autoverkeer: Het minimaliseren van de negatieve uitwerking van ongewenste verkeersstromen op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de woonkernen.

- ✗ *Doelstelling 1: Het stimuleren van doorgaand verkeer om zoveel mogelijk gebruik te maken van de daarvoor bestemde stroomwegen A76 en A79.*
- ✗ *Doelstelling 2: Voor diverse locaties onderzoeken of er een actualisatie van de wegcategorisering doorgevoerd dient te worden.*
- ✗ *Doelstelling 3: Het verder uitvoeren van een haalbaarheidsstudie om niet-essentiële (land)wegen af te sluiten voor doorgaand verkeer.*
- ✗ *Doelstelling 4: Het verder afstemmen van de weginrichting op de bijbehorende wegcategorisering*
- ✗ *Doelstelling 5: Het verder benadrukken van de verblijfs- en uitwisselfunctie van woonkernen middels het creëren van meer groenvoorzieningen*

2.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investerings op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 650.000,-. De investeringen komen neer op aanpassingen op wegvak- en kruispuntniveau, verbetering verkeersveiligheid, snelheidsverlagende maatregelen en evt. doen naar (aanvullend) onderzoek. Ook kan uit dit budget een deelinvestering beschikbaar komen voor verkeerszaken in een majeur integraal project zoals een reconstructie of onderhoudswerk.

Jaarlijks wordt het MUP opgesteld, geactualiseerd en besproken met stakeholders en het gemeentebestuur, met als resultaat een concreet uitvoeringsplan voor het eerst opvolgende jaar, aangevuld met een doorkijk van de navolgende 3 jaren.

3 Langzaam verkeer

De meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers binnen de gemeente Voerendaal omvat de voetgangers en het (brom)fietsverkeer. Of het nu de complete route betreft of alleen de looproute naar de parkeervoorziening, iedere verkeersdeelnemer is op een bepaald moment te voet onderweg. Daarnaast is fietsen een zeer gezonde en milieuvriendelijke vervoerswijze, waarbij de komst van de elektrische fiets zorgt voor een toename van het totaal aantal fietsers. Het langzaam verkeer vormt derhalve een zeer prominente groep verkeersdeelnemers, waarbij het van groot belang is dat de daarvoor bestemde infrastructuur geoptimaliseerd wordt en blijft.



Figuur 5: Kaardenbekerweg, gemeente Voerendaal

3.1 Huidige situatie

Onder het langzaam verkeer worden alle voetgangers en al het (brom)fietsverkeer binnen de gemeente Voerendaal verstaan. Deze twee kwetsbare groepen verkeersdeelnemers hebben beide behoefte aan een toegankelijk en eenduidig routenetwerk en bijbehorende voorzieningen, waardoor zij zich op verkeersveilige wijze kunnen verplaatsen. Aangezien er significante verschillen bestaan tussen de behoeftes voor het voetgangersnetwerk en het (brom)fietsnetwerk, worden beide groepen verkeersdeelnemers separaat van elkaar besproken.

3.1.1 Voetgangers

Vrijwel iedereen neemt op een bepaald moment van de reis als voetganger deel aan het verkeer. Hiervoor dienen voetgangers gebruik te kunnen maken van kwalitatief hoogwaardige en toegankelijke trottoirs binnen de bebouwde kom, terwijl een loopstrook naast het vrijliggend fietspad voor gebieden buiten de bebouwde kom voldoet. Dit laatste voorkomt een potentieel verkeersonveilige vermenging van voetgangers met (brom)fietsverkeer. Verder dient een trottoir uitgevoerd te zijn middels een egale en kwalitatief hoogwaardige verharding, waarbij het toevoegen van groenvoorzieningen de aantrekkelijkheid van het voetgangersnetwerk bevordert.

In alle gevallen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden, en voetgangers met een rollator of kinderwagen.

Trottoirs van voldoende breedte waarborgen de bereikbaarheid van kerngebieden met een publieksaantrekkende functie voor deze groep voetgangers.

Gedurende het burgerparticipatietraject zijn diverse locaties benoemd waarbij de voorzieningen voor voetgangers door bewoners niet als optimaal ervaren worden. Bewoners van de Penderskoolhofweg te Craubeek hebben meermaals aangegeven dat het ontbreken van een trottoir in de straat voor hinder en een gevoel van verkeersonveiligheid zorgt.

Daarnaast worden op de Kerkstraat te Ubachsberg en in de woonkernen in Termaar regelmatig voertuigen op het trottoir geparkeerd, waardoor voetgangers gedwongen worden om over de weg te lopen. Vooral voor mindervaliden vormt de overgang van en naar het trottoir hierbij een verkeersonveilige manoeuvre.

Naast een verkeersveilige en toegankelijke plaats binnen het verkeersnetwerk, vormt de oversteekbaarheid voor voetgangers een belangrijk aspect bij een veilige verkeersdeelname. Enerzijds faciliteren duidelijke en veilige oversteekvoorzieningen op strategische plaatsen de oversteekbaarheid, anderzijds waarborgen verlaagde trottoirbanden op straathoeken een eenvoudige en veilige oversteek voor mindervaliden en rolstoelers. Voornamelijk bewoners van Kunrade hebben in het kader van de oversteekbaarheid aangegeven dat er een gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid bestaat bij het gebruik van de voetgangersoversteekplaatsen op zowel de Heerlerweg als de Hogeweg.

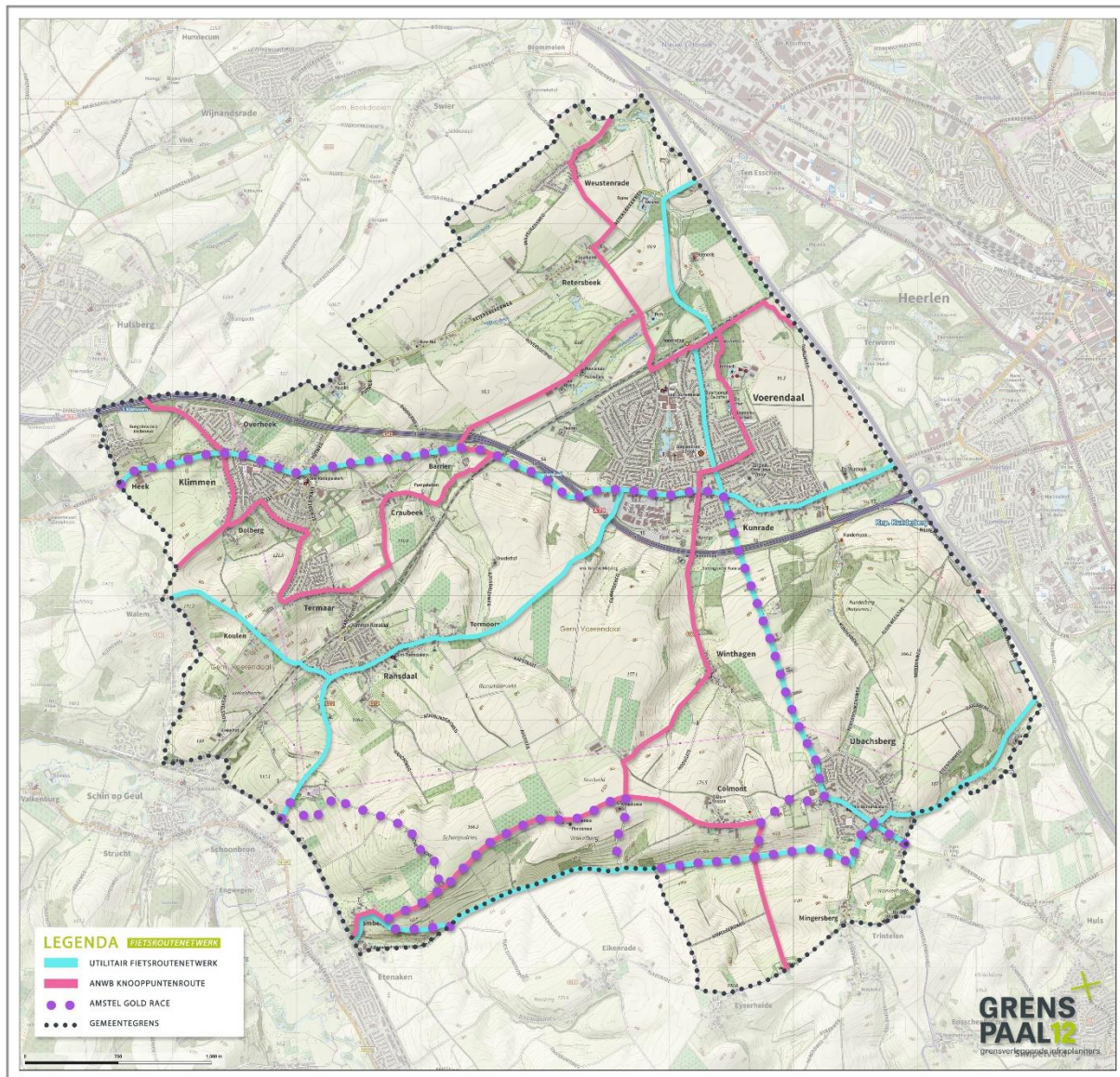
3.1.2 (Brom)fietsverkeer

Het fietsverkeer vormt een van de meest gezonde en milieuvriendelijke vervoerswijzen van nu, waarbij de komst van de elektrische fiets heeft gezorgd voor een toename in het fietsgebruik. Dergelijke innovaties bieden de fietser de mogelijkheid om vaker en over langere afstanden te fietsen. Deze ontwikkelingen stellen tevens eisen aan de kwaliteit en toegankelijkheid van de fietsinfrastructuur.

Binnen de gemeente Voerendaal wordt het provinciaal fietsroutenetwerk aangewend voor de utilitaire routes, waarbij het fietsverkeer gefaciliteerd wordt om zo snel mogelijk op de plaats van bestemming te komen. Daarnaast worden de ANWB knooppuntenroutes en de route van de Amstel Gold Race veelal door het recreatieve fietsverkeer gebruikt, waarbij ontspanning en een fraaie omgeving hoog in het vaandel staan. Deze utilitaire en recreatieve fietsroutes zijn op volgende figuur weergegeven.

Aantrekkelijke, sociaal- en verkeersveilige fietspaden en -voorzieningen leiden ertoe dat mensen eerder geneigd zijn om zich per fiets te verplaatsen. Het optimale uitgangspunt hierbij is ofwel een vrijliggend fietspad langs iedere gebiedsontsluitingsweg, ofwel voldoende ruimte voor het (brom)fietsverkeer middels veilige en brede suggestiestroken. Naast de infrastructurele maatregelen bestaat een volwaardig fietsroutenetwerk tevens uit voldoende en goed uitgeruste fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Hierbij gaat het voornamelijk om de kerngebieden met een publieksaantrekkende functie, waarbij de gemeente Voerendaal zich conformeert aan de uitgangspunten van de Fietsparkeur-norm van de Fietsersbond.

Uit het burgerparticipatietraject is door meerdere bewoners van de gemeente Voerendaal benoemd dat zij de fietsvoorzieningen nog niet als optimaal beschouwen, waarbij de behoefte aan meer vrijliggende en bredere fietspaden bestaat. Daarnaast bestaan er diverse fietsoversteekplaatsen waarbij een groot gevoel van verkeersonveiligheid heerst, waarbij de kruispunten Putterweg/Steinweg, Putterweg/Retersbekerweg, Barrier/Craubekerstraat en Klimmenderstraat/Schoolstraat het vaakst terugkomen in de opmerkingen.



Figuur 6: fietsroutenetwerk gemeente Voerendaal

3.1.3 Onderzoek voetgangers en fietsscan

De gemeente Voerendaal heeft een aparte voetgangers- en fietsscan laten opmaken om de kwaliteit en het gebruik van de infrastructurele voorzieningen voor langzaam verkeer inzichtelijk te maken. In dit document is dieper ingegaan op de knelpunten, opportuniteiten en kansen voor voetgangers en fietsers. Via een maatregelenmatrix worden in dit document voorstellen gedaan ter verbetering van de voetgangers- en fietsinfrastructuur. Deze beoogde acties worden integraal meegenomen en gewogen in dit mobiliteitsplan. De acties (maatregelen en onderzoeken) die in de Voetgangers- en Fietsscan opgenomen zijn, worden vertaald in het MUP. De fiets- en voetgangersscan is als bijlage IV bijgevoegd.

3.2 Toekomstvisie

Om een potentieel verkeersonveilige vermenging van voetgangers met gemotoriseerd verkeer te voorkomen, dienen voetgangers te beschikken over kwalitatief hoogwaardige en toegankelijke voorzieningen. Het optimaliseren en onderhouden van looproutes vormt de komende jaren dan ook een van de prioriteiten voor de gemeente Voerendaal. Bij de bestaande voetgangersvoorzieningen wordt hiertoe kritisch gekeken naar de kwaliteit van de verharding, de toegankelijkheid voor mindervaliden en de mate van oversteekbaarheid. Tijdens het participatietraject hebben diverse bewoners kenbaar gemaakt dat de voetgangersvoorzieningen op diverse locaties nog niet voldoen aan bovenstaande inrichtingswensen. Hiertoe worden de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van adequate voetgangersvoorzieningen op deze locaties. Onwenselijk trottoirparkeren zal meer en beter onderdeel moeten uitmaken van handhaving, geregeld worden middels bebording of middels een infrastructurele maatregel te worden gewijzigd.

In het kader van het onwenselijke trottoirparkeren in diverse woonkernen prioriteren we dit onderwerp binnen het vigerend handavingsbeleid.

Met betrekking tot het (brom)fietsverkeer zet de gemeente Voerendaal de komende jaren sterk in op het optimaliseren van de beschikbare fietsinfrastructuur, waarbij diverse bewoners de behoefte aan meer bredere fietspaden hebben uitgesproken. Op de recreatieve fietsroutes in het buitengebied wordt de onveilige vermenging met gemotoriseerde verkeersstromen geminimaliseerd.

Zoals benoemd zal het verkeersveiligheidsgevoel toenemen met de komst van een aantrekkelijke fietsinfrastructuur, wat op den duur het fietsgebruik bij bewoners stimuleert. De gemeente Voerendaal zal de verkeersveiligheid van oversteekplaatsen en de bijbehorende voorrangsregelingen verbeteren. Een laatste aandachtspunt vormt de mate van fietsparkeergelegenheid bij kerngebieden met een publieks-aantrekkende functie. De komende jaren wordt meer aandacht besteed aan de uitgangspunten van de Fietsparkeer-norm van de Fietsersbond.

Naast alle infrastructurele maatregelen wordt de komende jaren ook sterk ingezet op enkele knelpunten van gedragsmatige aard. Zo heeft onderzoek van de SWOV aangetoond dat het toegenomen (elektrische) fietsgebruik gepaard gaat met een opvallend hoog ongevallenpercentage binnen de groep 60-plussers. Deze specifieke groep fietsers is zich vaak niet bewust van de mogelijke gevaren van de elektrische fiets en de effecten van leeftijd op de verkeersveiligheid. De gemeente Voerendaal zet de komende jaren dan ook sterk in op diverse communicatiecampagnes en rijvaardigheidstrainingen, met als doel de fietsveiligheid onder ouderen te bevorderen. Ook vanuit duurzaamheidsoogpunt heeft de fiets een streepje voor en dient het fietsgebruik optimaal gefaciliteerd en gestimuleerd te worden. Fietsen is goed voor onze gezondheid en levert ten opzichte van het autogebruik een bijdrage aan de vermindering van de CO₂ uitstoot.

Bovenstaande uitgangspunten worden samengevat middels een 'Visie Langzaam verkeer' en zes nader uit te werken doelstellingen.

Visie Langzaam Verkeer: *Het creëren van een veilig en adequaat netwerk voor langzaam verkeer middels optimale (oversteek)voorzieningen en voldoende fietsparkeervoorzieningen.*

- ✖ **Doelstelling 1:** *Het optimaliseren en onderhouden van de (oversteek)-voorzieningen voor voetgangers, middels kwalitatief hoogwaardige en toegankelijke trottoirs en/of loopstroken en veilige oversteekplaatsen.*
- ✖ **Doelstelling 2:** *Het minimaliseren van trottoirparkeren binnen de woonkernen, middels handhaving.*
- ✖ **Doelstelling 3:** *Het optimaliseren en onderhouden van de (oversteek)-voorzieningen voor (brom)fietsverkeer, middels kwalitatief hoogwaardige vrij liggende fietspaden en/of fietssuggestiestroken.*
- ✖ **Doelstelling 4:** *Het verbeteren van de verkeersveiligheid van diverse fietsoversteekplaatsen en de bijbehorende voorrangsregelingen.*
- ✖ **Doelstelling 5:** *Het verder vormgeven van de uitgangspunten uit de Fietsparkeur-norm met betrekking tot de fietsparkeervoorzieningen bij kerngebieden met een publieksaantrekkende functie.*
- ✖ **Doelstelling 6:** *Het opzetten van diverse communicatiecampagnes en rijvaardigheidstrainingen om de fietsveiligheid onder ouderen te bevorderen.*

3.3 Aandachtspunten en Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) er in de (nabije) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investeringsprojecten op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 350.000,-. De investeringen komen neer op aanpassingen of het creëren van (nieuwe) voet- en fietspaden, oversteekvoorzieningen, verbetering verkeersveiligheid, aanleg aanvullende infrastructuur en evt. verrichten van nader (aanvullend) onderzoek.

Jaarlijks wordt het MUP opgesteld, geactualiseerd en besproken met stakeholders en het gemeentebestuur, met als resultaat een concreet uitvoeringsplan voor het eerst opvolgende jaar, aangevuld met een doorkijk van de navolgende 3 jaren.

4 Landbouwverkeer

De gemeente Voerendaal wordt gekenmerkt door een grote agrarische productiefunctie getuige de vele akkerbouwbedrijven en melkveehouderijen, hetgeen gepaard gaat met een groot aandeel landbouwverkeer op de gemeentelijke weginfrastructuur. Vanuit de economische functie van de landbouwsector is een goede doorstroming gewenst, maar er dient tevens rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid van alle weggebruikers en de leefbaarheid van omwonenden. Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer streeft ernaar om de doorstroming van het landbouwverkeer te optimaliseren, waarbij de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd worden.

4.1 Huidige situatie

Het landbouwverkeer bekleedt, zowel binnen de gemeente Voerendaal als in de omliggende regio's, een prominente plek binnen het bestaande wegennet. Ten behoeve van een veilige doorstroming van het landbouwverkeer heeft de provincie Limburg het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer opgesteld, waarin de hoofdroutes voor de afwikkeling van landbouwverkeer zijn opgenomen. Concreet betekent dit voor de gemeente Voerendaal dat landbouwverkeer zoveel mogelijk over wegen buiten de bebouwde kom gestuurd wordt.

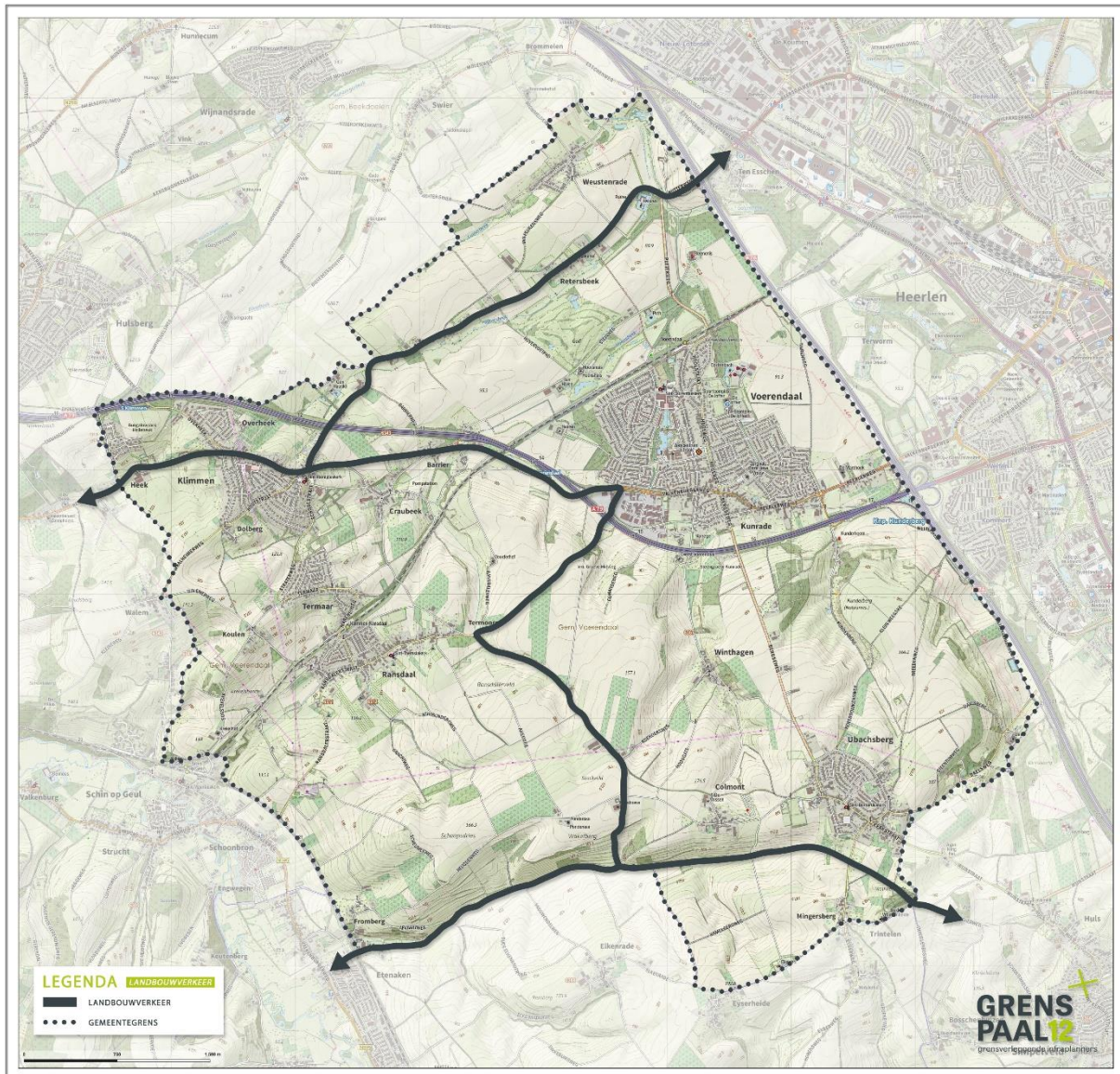
Bij dit initiatief zijn de agrariërs en loonwerkers uitdrukkelijk betrokken geweest. Samen met LLTB zal de gemeente dit opnieuw onder de aandacht brengen bij de Provincie Limburg als initiatiefnemer. Op bovenstaande figuur zijn de hoofdroutes voor de gemeente Voerendaal weergegeven, zoals opgenomen in het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer.

Uit het figuur op de volgende pagina blijkt dat de diverse woonkernen binnen de gemeente Voerendaal veelal ontzien worden door de betreffende hoofdroutes van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. De Kerkstraat te Ubachsberg is diverse malen als knelpunt benoemd tijdens de bewonersavonden, aangezien de in hun ogen hoge intensiteit landbouwverkeer leidt tot een verminderde leefbaarheid door de hoge rijsnelheden, geluidsoverlast en trillingen. Een mogelijke oorzaak is het ontbreken van een directe aansluiting voor landbouwverkeer tussen de Wijnstraat en de Vrakelbergerweg, in bovenstaande figuur aangeduid middels de rode arcering. Het ontbreken van deze directe aansluiting maakt het aannemelijk dat doorgaand landbouwverkeer veelal op de Kerkstraat als alternatieve route is aangewezen.

Het aanwijzen van de geprefereerde hoofdroutes binnen het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer geeft echter geen garantie voor een vlekkeloze afwikkeling van het landbouwverkeer. Landbouwvoertuigen worden namelijk veelal ontworpen ten behoeve van het verrichten van agrarische werkzaamheden, maar niet voor een veilige verkeersdeelname op de openbare weg. Uit de huidige inventarisatie blijkt dat diverse wegen in hun huidige vorm niet geschikt zijn om landbouwverkeer op een verkeersveilige manier af te wikkelen. De bestaande infrastructuur kent vaak een te smal wegprofiel voor een vermenging van landbouwverkeer met overige verkeersstromen, waarbij de Karstraat een treffend voorbeeld vormt. Tijdens de bewonersavonden is veelal opgemerkt dat de vermenging van (recreatief) fietsverkeer met de steeds grotere landbouwvoertuigen tot een sterk verkeersonveilig gevoel leidt.

Naast het doorvoeren van infrastructurele maatregelen zijn voorlichtingscampagnes voor overige weggebruikers en communicatietrajecten met loonwerkers van essentieel belang. Dergelijke voorlichtingscampagnes richting bewoners verschaffen inzicht in de gevaren van landbouwverkeer en bieden handvaten om adequaat rekening te houden met deze verkeersstroom. De verkeerscampagne 'Goed Gezien' van de LLTB vormt een van de lopende trajecten in het kader van voorlichting op basisscholen. Momenteel heeft de gemeente Voerendaal nog geen invulling gegeven aan de genoemde communicatietrajecten met loonwerkers, welke erop gericht zijn om loonwerkers bewust

te maken van de overlast die zij met hun verkeersgedrag veroorzaken voor omwonenden. In een gezamenlijk overleg met de LLTB en diverse loonwerkers is naar voren gekomen dat er steun is voor gesprekken met bewoners die klachten ervaren, hetgeen bijdraagt aan de bewustwording tussen burger en agrariërs/loonwerkers.



Figuur 7: hoofdroutes Kwaliteitsnet Landbouwverkeer gemeente Voerendaal

4.2 Toekomstvisie

Zoals beschreven vormt landbouwverkeer een belangrijk type weggebruiker op het wegennet binnen de gemeente Voerendaal. Echter mogen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van omwonenden niet ten koste gaan van het optimaliseren van de doorstroming.

De gemeente Voerendaal weert de “steeds grotere en bredere” landbouwvoertuigen zo veel mogelijk uit de woonkernen door te voorzien in een vlotte en veilige routing voor landbouwvoertuigen doorheen het buitengebied. Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer van Provincie Limburg vormt hiervoor een gegronde basis. De afwikkeling van landbouwverkeer wordt optimaal gefaciliteerd middels het aanmoedigen van de hoofdroutes uit het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het wegnemen van de

ontbrekende schakels. Tevens is de weginrichting van de hoofdroutes dusdanig uitgevoerd dat het verkeersonveilig gevoel van (recreatief) fietsverkeer bij de vermenging met landbouwverkeer wordt weggenomen. Waar hoofdroutes uit het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer geen optimale doorstroming garanderen wordt een alternatief voorzien via doorgaande wegen. Dit zal gebeuren via maatwerk ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen binnen de woonkernen.

Tenslotte zet de gemeente Voerendaal de huidige voorlichtingscampagnes voor overige weggebruikers voort en kweken we wederzijds begrip tussen loonwerkers en omwonenden door ze met elkaar in gesprek te brengen.

Bovenstaande uitgangspunten worden samengevat middels een 'Visie Landbouwverkeer' en vier nader uit te werken doelstellingen.

landbouwverkeer, waarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de woonkernen gewaarborgd wordt.

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

4.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet voor landbouwverkeer er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investerings op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 200.000,-. De investeringen komen neer op het aanpassen of intensiveren van de hoofdroutes Kwaliteitsnet Landbouwverkeer, het voorzien in infrastructuur voor het scheiden van kwetsbare weggebruikers met landbouwverkeer, verkeersveiligheidskwesties en aanleg additionele infrastructuur en evt. nader (aanvullend) onderzoek.

Jaarlijks wordt het MUP opgesteld, geactualiseerd en besproken met stakeholders en het gemeentebestuur, met als resultaat een concreet uitvoeringsplan voor het eerst opvolgende jaar, aangevuld met een doorkijk van de navolgende 3 jaren.

5 Vrachtverkeer

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

5.1 Huidige situatie

Om de doorstroomkwaliteit van vrachtverkeer te optimaliseren en de bijkomende overlast te minimaliseren, heeft de provincie Limburg het Kwaliteitsnet Goederenvervoer vastgesteld. Binnen de gemeente Voerendaal wordt vrachtverkeer zoveel mogelijk via wegen buiten de bebouwde kom richting de belangrijke economische gebieden gestuurd. Hiertoe zijn de stroomwegen A76 en A79 in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer van provincie Limburg opgenomen, waardoor de diverse woonkernen binnen de gemeente Voerendaal zoveel mogelijk gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer en de bijkomende overlast.

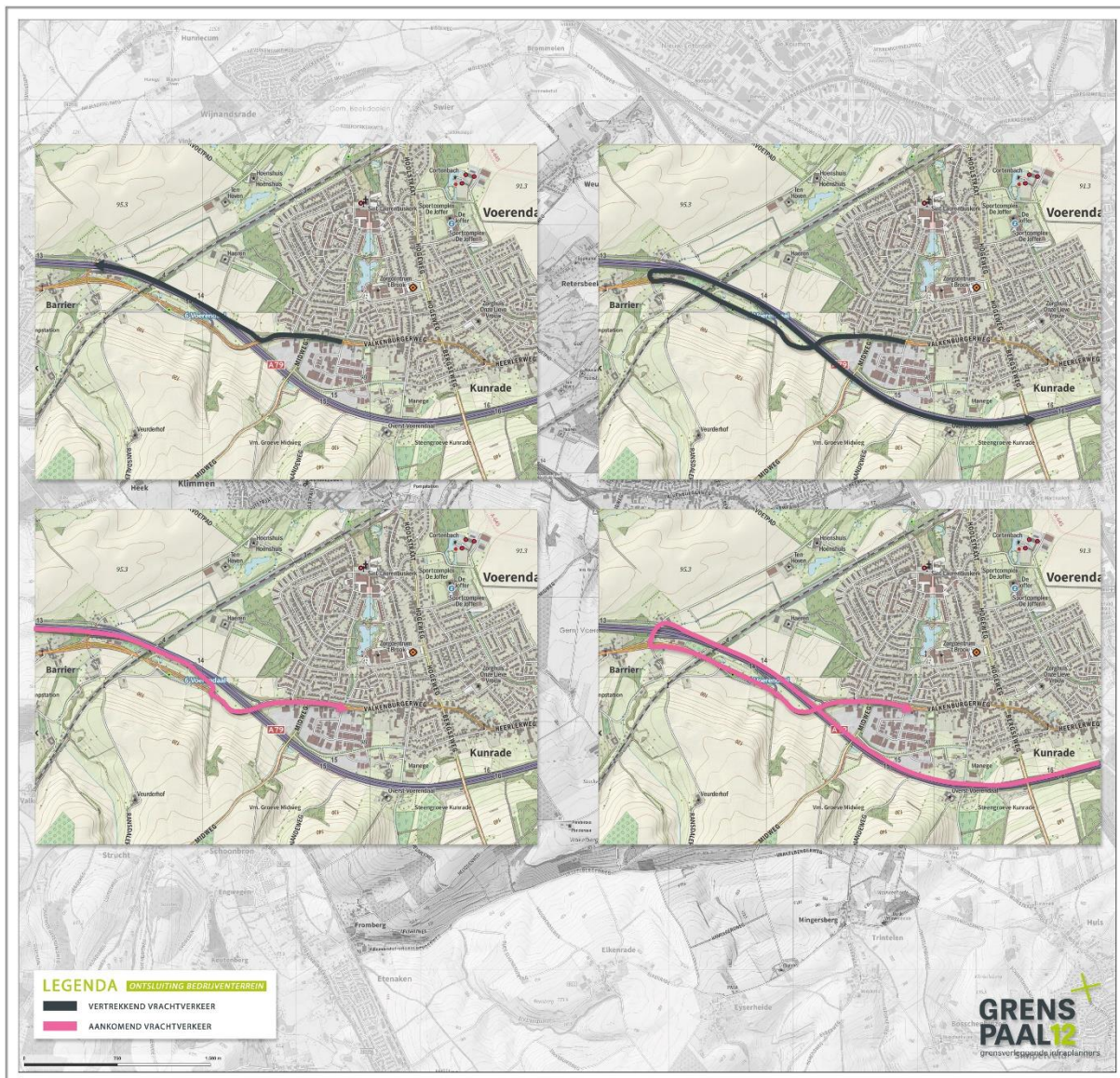


Figuur 8: Wachtendonkstraat, gemeente Voerendaal

Het dient opgemerkt te worden dat de route via Barrier en de Valkenburgerweg richting het bedrijventerrein Lindelauffer Gewande sinds de actualisatie in 2015 niet meer is opgenomen in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Uit het burgerparticipatietraject blijkt dat vrachtverkeer vanuit of richting de Lindelauffer Gewande veelal via de Heerlerweg rijdt (complex Kundenberg) in plaats van via Barrier en Valkenburgerweg. Dit heeft een negatieve uitwerking op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de Heerlerweg. Tevens zorgt een route via de Heerlerweg voor een vermenging van vrachtverkeer met schoolgaand fietsverkeer richting Heerlen op een smal wegprofiel.

5.2 Toekomstvisie

Uit onderstaande figuur blijkt dat een alternatieve route via Barrier en de Valkenburgerweg een oplossing kan bieden voor de overlast van vrachtverkeer op de Heerlerweg. Deze route richting het bedrijventerrein Lindelauffer Gewande zal opnieuw opgenomen moeten worden in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Hiermee wordt de Heerlerweg zoveel mogelijk ontzien van doorgaand vrachtverkeer, hetgeen de verkeersveiligheid en de leefbaarheid aldaar sterk verbetert.



Figuur 9: wensbeeld ontsluiting bedrijventerrein naar/van Maastricht (l) en naar/van Heerlen (r)

Het is niet uitgesloten dat lokaal bekend vrachtverkeer uit gewoonte dezelfde route rijdt, hetgeen het implementeren van deze nieuwe hoofdroute bemoeilijkt. De gemeente Voerendaal zet de komende jaren sterk in op diverse communicatietrajecten met de transportbedrijven en hun chauffeurs, om hen bewust te maken van zowel de voorkeursroutes uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer als de overlast die men voor omwonenden veroorzaakt.

Het vrachtverkeer dat niet lokaal bekend is, maakt veelal gebruik van de aangeboden informatie vanuit navigatiesystemen en de lokale bewegwijzering. Deze navigatiesystemen hanteren de snelste route

naar de bestemming, waardoor vrachtverkeer mogelijk over wegen buiten het Kwaliteitsnet Goederenvervoer gestuurd wordt. In samenwerking met de aanbieders van navigatiesystemen bewerkstellingen we dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de routes uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer genavigeerd wordt. Tevens actualiseren we de lokale bewegwijzering waardoor deze correspondeert met de aangeboden informatie vanuit navigatiesystemen.

Bovenstaande uitgangspunten worden samengevat middels een 'Visie Vrachtverkeer' en vijf nader uit te werken doelstellingen.

***Visie Vrachtverkeer:** Het optimaliseren en stimuleren van een vaste routing voor vrachtverkeer, waarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de woonkernen gewaarborgd wordt.*

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

5.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet voor vrachtverkeer er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investerings op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 250.000,-. De investeringen komen neer op aanpassingen van de hoofdroutes goederenvervoer in de gemeente, het voorzien van beschermende verkeersmaatregelen in conflictsituaties vrachtverkeer, autoverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers (verkeersveiligheid), aanleg nieuwe infrastructuur en evt. nader (aanvullend) onderzoek.

Speerpunt in deze is het vraagstuk rondom de afwikkeling van vrachtverkeer in en rondom Voerendaal / Lindelauffer Gewande. Hier zal nader onderzoek naar gedaan worden over hoe om te gaan met deze situatie, nu en in de (nabije/verre) toekomst. *Jaarlijks wordt het MUP opgesteld, geactualiseerd en besproken met stakeholders en het gemeentebestuur, met als resultaat een concreet uitvoeringsplan voor het eerst opvolgende jaar, aangevuld met een doorkijk van de navolgende 3 jaren.*

6 Openbaar vervoer

Een deel van de burgers kiest bewust voor of is aangewezen op het openbaar vervoer. Hierbij gaat het binnen de gemeente Voerendaal voornamelijk om scholieren richting onderwijsinstellingen, vervoer naar werk en de voorzieningen (winkels, theater etc.) van de steden Heerlen of Maastricht. Met de provincie Limburg als concessiehouder van het openbaar vervoer speelt de gemeente Voerendaal een beperkte rol wat betreft de routing en onderlinge verbindingen van het openbaar vervoer. Daarentegen valt het optimaliseren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltevoorzieningen wel onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid.



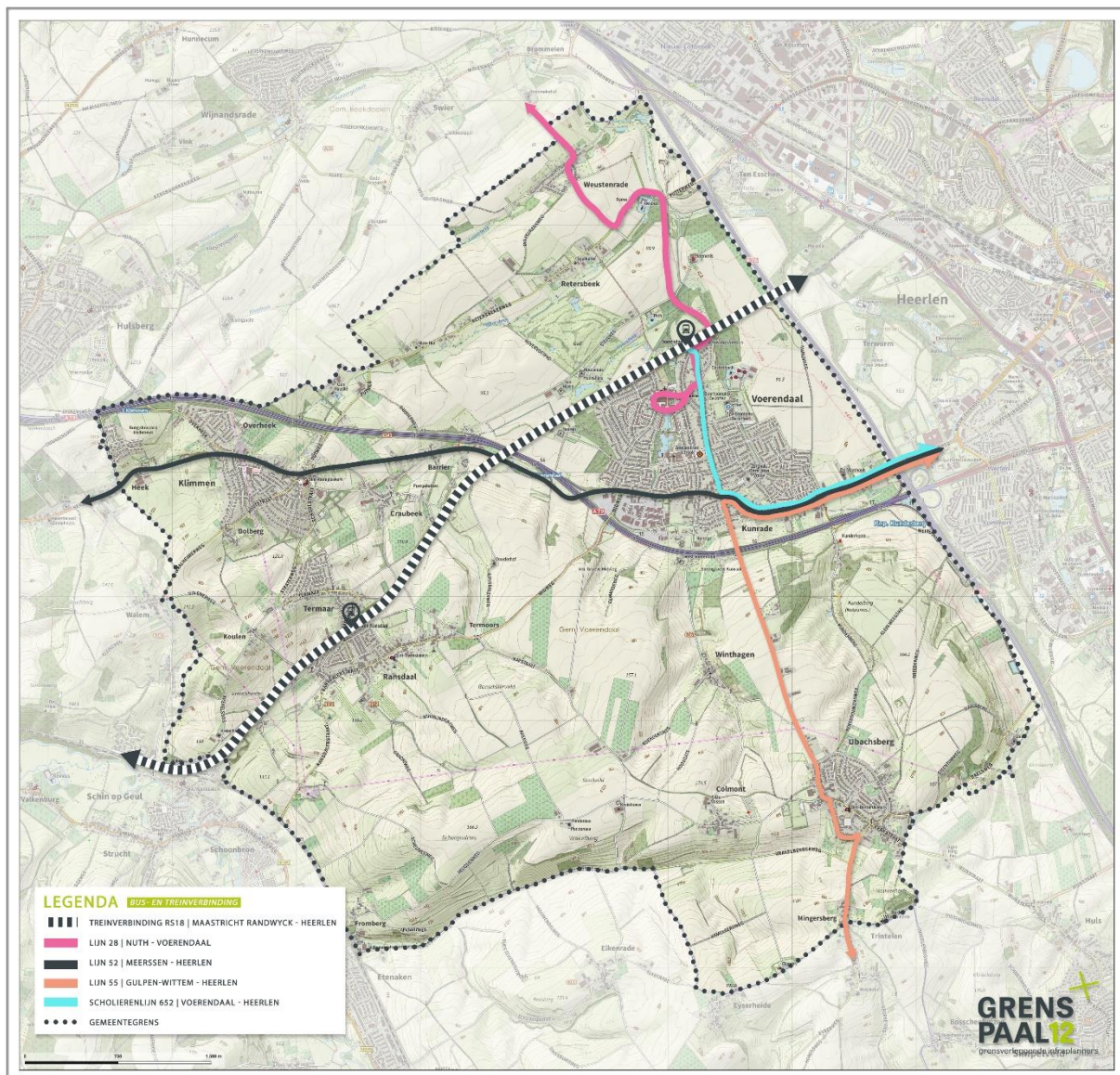
Figuur 10: station Klimmen-Ransdaal, gemeente Voerendaal

6.1 Huidige situatie

Als concessiehouder heeft de provincie Limburg in 2016 opdracht verleend aan Arriva om tot december 2031 invulling te geven aan het openbaar vervoer in Limburg. Voor de gemeente Voerendaal betekent dit concreet dat Arriva invulling geeft aan de volgende vier buslijnen en treinverbinding:

- × **Lijn 28** (Nuth – Voerendaal): éénmaal per uur in beide richtingen;
- × **Lijn 52** (Meerssen – Heerlen): éénmaal per uur in beide richtingen;
- × **Lijn 55** (Gulpen-Wittem – Heerlen): éénmaal per uur in beide richtingen;
- × **Scholierenlijn 652** (Voerendaal – Heerlen): tweemaal per uur in beide richtingen;
- × **Treinverbinding RS18** (Maastricht Randwyck – Heerlen): station Voerendaal en station Klimmen-Ransdaal worden tweemaal per uur in beide richtingen bediend.

Onderstaande figuur geeft alle bus- en treinverbindingen binnen de gemeente Voerendaal weer.



Figuur 11: bus- en treinverbindingen binnen de gemeente Voerendaal

6.2 Toekomstvisie

In de Parkstad Limburg Buurtmonitor 2017 geeft slechts 35% van de bewoners van Voerendaal aan tevreden te zijn over de busverbindingen in de buurt. Wanneer de huidige onderlinge verbindingen tussen bus en trein nader bekeken worden, valt tevens op dat de treinstations momenteel zeer beperkt bediend worden door de verschillende buslijnen. Enerzijds wordt station Voerendaal slechts éénmaal per uur in verbinding gesteld met winkelcentrum Voerendaal en Lijn 28 richting Nuth, anderzijds wordt station Klimmen-Ransdaal helemaal niet door een buslijn van Arriva bediend. Verder vormt scholierenlijn 652 de overige aansluiting tussen station Voerendaal en Hogeschool Zuyd te Heerlen. De komende jaren tracht de gemeente Voerendaal, in samenwerking met Provincie en Arriva, diverse verbeteringen in de routing van het openbaar vervoer te bewerkstelligen.

In tegenstelling tot deze routing valt de kwaliteit, toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltevoorzieningen wel onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Om het gebruik van beide

treinstations in het voor- en natransport te verbeteren en reizigers de mogelijkheid te bieden om Voerendaal en omgeving beter te leren kennen werken wij mee aan de uitrol van Velocity (Velocity is een duurzaamheidsproject van de Parkstadgemeenten en bestaat uit een oplaadstation met elektrische huurfietsen). De haltevoorzieningen voldoen inmiddels voor 99% aan de door IPO en VNG gestelde norm Optimale haltevoorzieningen, waarmee de laatste kleine aanpassingen in lopende werkzaamheden meegenomen kunnen worden.

Bovenstaande uitgangspunten worden samengevat middels een 'Visie Openbaar vervoer' en drie nader uit te werken doelstellingen.

Visie Openbaar Vervoer: Het verder optimaliseren van de routeringen en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer binnen de gemeente Voerendaal.

- ✕ **Doelstelling 1:** Het verder optimaliseren van de huidige regionale buslijnen in samenwerking met Provincie Limburg en Arriva, ten behoeve van de bereikbaarheid van Voerendaal ten opzichte van de regio.
- ✕ **Doelstelling 2:** In samenwerking met Arriva de onderlinge verbindingen tussen buslijnen en de treinstations Voerendaal en Klimmen-Ransdaal verbeteren.
- ✕ **Doelstelling 3:** Het verder verbeteren van de toegankelijkheid van het vervoer per trein en bus, middels het optimaliseren van de kwaliteit, toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltevoorzieningen. Velocity bij de treinstations Voerendaal en Ransdaal maakt hier onderdeel van uit.

6.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het openbaar vervoer er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investeringsprojecten op Projectbasis.

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

7 Parkeren

Het mobiliteitsaspect 'bereikbaarheid' kenmerkt zich, naast een optimale doorstroming van alle vervoerswijzen, door voldoende parkeergelegenheid nabij de plaats van bestemming. De gemeente Voerendaal streeft naar een goede balans tussen enerzijds toereikende parkeergelegenheid rondom openbare voorzieningen en anderzijds de leefbaarheid van bewoners binnen de kernen. Daarvoor ontbreekt het aan gemeentelijk parkeerbeleid. Er bestaat derhalve behoefte aan een kaderstellende parkeervisie, met daarin specifieke uitgangspunten voor parkeerregulering, gehandicapten-parkeerplaatsen, elektrische laadinfrastructuur en weesfietsen bij de treinstations.



Figuur 12: parkeerterrein O.L-Vrouweplein

7.1 Huidige situatie

Het voortdurend toenemende autobezit zorgt ervoor dat steeds meer weggebruikers hun auto nabij woningen of openbare voorzieningen willen parkeren. Uiteindelijk bevordert een adequate balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod de bereikbaarheid van publieke voorzieningen en de leefbaarheid van de woonkernen. Het reguleren van het parkeergedrag valt onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar de gemeente Voerendaal beschikt hiertoe nog niet over een ondersteunend parkeerbeleid. Als onderdeel van dit mobiliteitsplan zal een gemeentelijke parkeervisie opgemaakt worden. In het nu voorliggende Mobiliteitsplan worden derhalve alleen de uitgangspunten van deze parkeervisie kort toegelicht, waarna de gemeentelijke parkeervisie nader gedetailleerd ingaat op de verschillende parkeerthema's.

Naast het opstellen van een gemeentelijke parkeervisie dienen, naar aanleiding van de bewonersavonden, twee verkeerssituaties nader onderzocht te worden met betrekking tot het parkeergedrag. Rondom basisschool Cortemich te Kunrade is er regelmatig sprake van overlast door zowel het haal-/brenggedrag als het parkeergedrag van ouders. Daarnaast ervaren omwonenden veel overlast van de parkeersituatie rondom Herberg 'De Bernardushoeve', waarbij de vele in- en uitstapbewegingen voor de deur en het keren van voertuigen op het nabij gelegen kruispunt als knelpunten benoemd worden. De gemeente Voerendaal streeft ernaar om samen met deze partijen tot een gedragen oplossing te komen.

7.2 Toekomstvisie

Het Parkeerbeleidsplan Gemeente Voerendaal biedt de kaders voor het parkeerbeleid binnen de gemeente Voerendaal en het beheersmatig uitvoeren hiervan. Het overkoepelend doel van dit beleidsplan omvat het creëren van de genoemde balans tussen parkeergelegenheid bij publieke voorzieningen en de leefbaarheid in de woonkernen.

Binnen dit beleidsplan worden onder andere de volgende vijf thema's onderscheiden, met per thema enkele specifieke uitgangspunten:

- ✗ **Parkeerregulering:** Momenteel geldt er in de gemeente Voerendaal geen parkeerregulering zoals betaald parkeren, parkeervergunningen of parkeerschijfzones. De gemeente Voerendaal wenst dit uitgangspunt te handhaven binnen het nieuwe beleidsplan.
- ✗ **Parkeren in woonwijken:** De gemeente Voerendaal streeft ernaar dat bewoners zoveel mogelijk op hun eigen oprit parkeren, zonder dat dit gepaard gaat met het verharderen van voortuinen. Verder is het uitgangspunt dat trottoirparkeren, tenzij anders geregeld, in beginsel niet is toegestaan om de overlast voor voetgangers te beperken.
- ✗ **Laadinfrastructuur:** Momenteel wordt er gewerkt aan de aanleg van elektrische laadpalen, waarbij opdrachtnemer Vattenfall reeds de geschiktheid van ruim tachtig locaties geïnventariseerd heeft.
- ✗ **Gehandicaptenparkeerplaatsen:** Er wordt een passage aan het beleidsplan toegevoegd inzake het aanvragen van (persoonlijke) gehandicaptenparkeerplaatsen en het plaatsen van gehandicaptenparkeerplaatsen nabij openbare voorzieningen.
- ✗ **Parkeren van (brom)fietsen:** Ook beleidsregels inzake fietsparkeervoorzieningen in het centrum, gemeentelijke fietsparkeernormen, fietslaadinfrastructuur en weesfietsenbeleid zijn onderdeel van het parkeerbeleid.
- ✗ **Beleidslijn parkeerbijdrage:** Het doel van de beleidslijn parkeerbijdrage is het vaststellen van nadere richtlijnen om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van initiatiefnemers en ontwikkelaars van ver- en nieuwbouwprojecten mogelijk te maken door de realisatieplicht van bijbehorende parkeervoorzieningen af te kopen en met deze middelen openbare parkeerplaatsen aan te leggen (tegenprestatie). Deze beleidslijn zal separaat van het mobiliteitsplan nader uitgewerkt worden.

Zoals eerder benoemd zal de definitieve parkeervisie middels een separaat vast te stellen document nader gedetailleerd ingaan op zowel bovenstaande als aanvullende parkeerthema's.

7.3 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investeringsprojecten op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt weinig tot geen prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. Dit komt doordat het parkeerbeleid en de parkeermaatregelen in een separaat document worden gegoten, los van het Mobiliteitsplan. De verwachting is dat de acties en maatregelen die voortvloeien op het gebied van parkeren (naar aanleiding van de uitkomst parkeernota) voor een groot deel gedekt kunnen worden tegen een bedrag van € 100.000,-.

8 Participatie, verkeerseducatie, duurzaamheid en handhaving

De effectiviteit van geïmplementeerde infrastructurele maatregelen hangt sterk af van menselijk verkeersgedrag. Door middel van effectieve communicatievormen in de vorm van burgerparticipatie en verkeerseducatie zet de gemeente Voerendaal sterk in op beïnvloeding in positieve richting van het gewenste verkeersgedrag. Met betrekking tot burgerparticipatie wordt gedacht aan het ophalen van informatie bij bewoners en belanghebbenden, waarna tot een gedragen oplossing voor het voorliggende vraagstuk toegewerkt wordt. Daarnaast wordt er middels permanente verkeerseducatie op scholen vanaf jonge leeftijd ingezet op verkeersinzicht en bewustwording van de gevaren in het verkeer. Ten slotte streeft de gemeente Voerendaal naar een toegenomen gebruik van duurzame en milieuvriendelijke modaliteiten, zoals deelauto's en elektrische vervoersmiddelen.

8.1 Burgerparticipatie

In het kader van de besluitvorming omtrent de (her)inrichting van de infrastructuur hecht de gemeente Voerendaal aan een actieve betrokkenheid van belanghebbende partijen. Binnen deze burgerparticipatie wordt draagvlak gecreëerd voor infrastructurele maatregelen middels het ophalen van informatie en het delen van kennis en inzichten met bewoners en ondernemers. Ook bij de totstandkoming van het nu voorliggende Mobiliteitsplan heeft een omvangrijk inspraakproces middels diverse overlegmomenten plaatsgevonden.

Naast een groot aantal bewoners hebben onder andere Arriva, de Fietzersbond, de LLTB, de politie en Veilig Verkeer Nederland (VVN), agrariërs (LLTB), loonwerkers en commissie Leefomgeving een veelzijdigheid aan informatie verschaft en een bijdrage geleverd aan de te maken keuzes. De gemeente Voerendaal streeft ernaar om dit inspraakproces als zodanig voort te zetten, waarbij veelvuldig overlegd zal worden met bewoners en diverse belanghebbende partijen. Het uiteindelijke resultaat van een dergelijk besluitvormingsproces bevordert het inzicht in de voorkeuren van alle belanghebbenden, waarna er gezamenlijk naar een gedragen (her)ontwikkelingsplan toegewerkt kan worden.

8.2 Verkeerseducatie

Door de vele maatschappelijke en technologische ontwikkelingen is er sprake van een voortdurende verandering van de gebruikte vervoersmiddelen. Zo heeft de komst van de elektrische fiets gezorgd voor een toegenomen rijnsnelheid, maar is de beschikbare infrastructuur veelal hetzelfde gebleven. De gemeente Voerendaal zet de komende jaren dan ook sterk in op verkeerseducatie, waardoor jong en oud met ieder vervoersmiddel op een veilige manier aan het verkeer kan deelnemen. Binnen de gemeente Voerendaal wordt de Permanente Verkeerseducatie (PVE) in samenwerking met VVN en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) uitgevoerd, waarbij zes doelgroepen onderscheiden worden op basis van leeftijd en type weggebruiker. De gemeente Voerendaal ambieert om de huidige trajecten van PVE in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs verder te ontwikkelen, waarbij verkeersveilig gedrag onder de aandacht gebracht wordt bij drie leeftijdsgroepen tot 16 jaar.

De overige drie leeftijdsgroepen binnen PVE omvatten beginnende bestuurders (16 tot 25 jaar), rijbewijsbezitters (25 tot 60 jaar) en oudere weggebruikers (vanaf 60 jaar). In het vigerende GVVP uit 2017 zijn reeds enkele trainingen en campagnes voorgesteld, waarbij de gemeente Voerendaal ernaar streeft de komende jaren nader uitvoering te geven aan deze vormen van verkeerseducatie. Voor zowel beginnende bestuurders als oudere weggebruikers vormt het opzetten van diverse informatie- of doe-dagen een belangrijk doel, aangezien deze twee leeftijdsgroepen zich kenmerken door relatief hoge ongevallencijfers. Tijdens deze trajecten worden beginnende bestuurders bewust gemaakt van

de gevaren in het verkeer door bijvoorbeeld smartphone-gebruik, terwijl oudere weggebruikers middels een opfriscursus bewust gemaakt worden van de huidige verkeersregels en de effecten van leeftijd op verkeersveiligheid. Verder streeft de gemeente Voerendaal bij de groep rijbewijsbezitters naar een grotere bewustwording ten behoeve van de verkeersveiligheid, waarbij onder andere het haal-/brenggedrag van ouders bij basisscholen en fout parkeergedrag relevante aspecten vormen.

Communicatie speelt een centrale rol bij de effectieve uitvoering van de uitgangspunten van PVE. Momenteel informeert de gemeente Voerendaal haar inwoners middels sociale media-platforms, de gemeentelijke website en huis-aan-huismagazines. Voor de komende jaren vormt het gericht onder de aandacht brengen van de genoemde voorlichtingscampagnes en interactieve activiteiten een belangrijke ambitie binnen de gemeente Voerendaal. Hierbij dient zorg gedragen te worden dat de landelijke campagnes 'De scholen zijn weer begonnen', de fietsverlichtingsactie van de ANWB en '100% BOB, 0% op' hierbij niet naar de achtergrond gedreven worden.

8.3 Duurzaamheid

De gemeente profileert zich als innovatieve gemeente, waarbij het stimuleren van het gebruik van duurzame en milieuvriendelijke modaliteiten hoog in het vaandel staat. Met dank aan de recente technologische ontwikkelingen vormen elektrische voertuigen momenteel een zeer aantrekkelijke en toegankelijke nieuwe vervoersmodaliteit. Deze elektrische voertuigen zijn zeer stil in gebruik en kennen nagenoeg geen schadelijke uitstoot, hetgeen een positieve uitwerking heeft op de leefbaarheid binnen de gemeente Voerendaal. Om het gebruik van elektrische voertuigen verder te stimuleren wordt sterk ingezet te worden op de ruime aanwezigheid van laadinfrastructuur bij openbare voorzieningen en parkeergelegenheden. Voor een gedetailleerde omschrijving van deze laadinfrastructuur wordt verwezen naar het Parkeerbeleidsplan Gemeente Voerendaal, zoals reeds beschreven in hoofdstuk 7 van dit Mobiliteitsplan. In het verlengde van deze ambitie wordt middels een haalbaarheidsstudie onderzocht of de gemeente Voerendaal als pilotgemeente kan fungeren in het kader van het gebruik van elektrische deelauto's.



Figuur 13: laadstation elektrische voertuigen Hoolstraat, gemeente Voerendaal

8.4 Handhaving

Uit de bewonersavonden is gebleken dat een grote meerderheid van de gemeente Voerendaal meerwaarde ziet in een toename van handhaving op straat. Het is echter van belang om te benoemen dat dergelijke handhaving niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid valt, maar dat mobiele flitsacties en patrouilles veelal door de politie georganiseerd worden. In het kader van handhaving beschikt de gemeente Voerendaal momenteel over twee buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) en twee snelheidsdisplay's (SMILEY's) ten behoeve van snelheidsregistratie. De gemeente Voerendaal ambieert dan ook een samenwerkingsinitiatief met omliggende gemeenten en de politie.

8.5 Aandachtspunten Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen is de huidige situatie door middel van een degelijke analyse in beeld gebracht. Daarnaast is het vergezicht geschetst over hoe het wegennet voor vrachtverkeer er in de (verre) toekomst uit moet komen te zien. Om deze ambitie waar te kunnen maken, dienen verschillende maatregelen getroffen te worden en zijn er situaties te benoemen die extra onderzoek vergen. Deze acties kunnen opgesplitst worden in een drietal categorieën: Korte termijn (urgent, sober en doelmatig), (middel) Lange termijn (Inhakend op majeure ontwikkelingsprojecten of reconstructies) en Investerings op Projectbasis.

In het Meerjarig Uitvoeringsprogramma (MUP) wordt prioriteit gegeven aan deze projecten/acties. De geraamde investering gedurende de looptijd van dit beleidsdocument voor de individuele projecten en onderzoeken, zoals benoemd onder de vlag van korte termijn zijn geraamd op € 150.000,-. De investeringen worden voorzien voor burgerparticipatie, communicatie, verkeerseducatie, duurzame en milieuvriendelijke vervoersmiddelen, handhaving en evt. doen naar (aanvullend) onderzoek.

Jaarlijks wordt het MUP opgesteld, geactualiseerd en besproken met stakeholders en het gemeentebestuur, met als resultaat een concreet uitvoeringsplan voor het eerst opvolgende jaar, aangevuld met een doorkijk van de navolgende 3 jaren.

9 Investering

Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma beschrijft per type verkeersdeelnemer de investeringen die de gemeente Voerendaal wenst uit te voeren binnen de termijn van dit Mobiliteitsplan met als horizon het jaar 2030. De gemeente Voerendaal voorziet in haar begroting een budget van 1,75 miljoen euro ter verbetering van de mobiliteit binnen de gemeentegrenzen.

Dit bedrag kan uitgesplitst worden naar de verschillende verkeersstromen. Voor dit richtbedrag worden diverse acties uitgevoerd. Deze acties zijn uit te splitsen in nadere onderzoeken, uitvoeren concrete maatregelen en/of het mede financieren van verkeersmaatregelen in projecten, bijvoorbeeld onderhoudswerk en reconstructie(s).

De verdeling van de investering over de looptijd van dit mobiliteitsplan is globaal als volgt uit te splitsen.

Categorie maatregel	investering
× Wegencategorisering (weginrichting) en autoverkeer × aanpassingen op wegvak- en kruispuntniveau × verbetering verkeersveiligheid × snelheidsverlagende maatregelen × aanvullend onderzoek × deelinvestering majeur integrale verkeerprojecten (reconstructie of onderhoudswerk)	€ 650.000,-
× Langzaam verkeer (fiets en voetgangers) × aanpassingen of het creatie van (nieuwe) voet- en fietspaden × aanpassingen of creatie van (nieuwe) oversteekvoorzieningen, × verbetering verkeersveiligheid × aanleg aanvullende infrastructuur × aanvullend onderzoek	€ 350.000,-
× Landbouwverkeer × aanpassingen of intensiveren van de hoofdroutes Kwaliteitsnet Landbouwverkeer × voorzien in infrastructuur voor het scheiden van kwetsbare weggebruikers met landbouwverkeer × verkeersveiligheidskwesties × aanleg additionele infrastructuur × aanvullend onderzoek	€ 200.000,-
× Vrachtverkeer × aanpassingen of intensiveren van de hoofdroutes goederenvervoer × voorzien van beschermende verkeersmaatregelen in conflictsituaties tussen vrachtverkeer en autoverkeer en/of kwetsbare verkeersdeelnemers × aanleg nieuwe infrastructuur × nader onderzoek	€ 250.000,-
× Openbaar vervoer	€ 0,-

× Parkeren × Acties nog nader te bepalen ivv uitkomst separate parkeernota	€ 100.000,-
× Burgerparticipatie, verkeerseducatie, duurzaamheid en handhaving × burgerparticipatie × communicatie × verkeerseducatie × duurzame en milieuvriendelijke vervoersmiddelen × handhaving × aanvullend onderzoek	€ 150.000,-
× Diverse / buffer	€ 50.000,-
TOTAAL	€ 1.750.000,-

Tabel 1: overzicht raming Meerjarig Uitvoeringsprogramma mobiliteitsbeleid.

9.1 Uitwerking Meerjarig Uitvoeringsprogramma

Om de ambities na te streven en de gestelde doelen te behalen is (zoals hierboven is weergegeven) een investering noodzakelijk van ongeveer 1,75 miljoen euro. Voor dit bedrag worden diverse (nadere) onderzoeken gedaan, urgente verkeersproblemen aangepakt en zullen gewenste of aanvullende verkeersmaatregelen een plek krijgen binnen grote(re) werken zoals reconstructies of onderhoudswerkzaamheden (uitgangspunt is werk-met-werk). De gemeente zal dan ook jaarlijks een geactualiseerd Meerjarig Uitvoeringsprogramma gekoppeld aan dit Mobiliteitsplan opstellen.

Tijdens deze jaarlijkse behandeling van het MUP, wordt teruggekeken naar de verrichte werkzaamheden in het “afgelopen jaar”, is concreet inzichtelijk gemaakt welke acties/maatregelen op de planning staan voor het “aankomende jaar” en wordt een doorkijk gemaakt naar acties tot drie jaar later.

Deze actualisatie zal jaarlijks plaatsvinden. Betrokken partners (gemeentebestuur, stakeholders, burgers, etc) worden in de uitwerking en voorbereiding van de maatregelen meegenomen. Het eerste concrete Meerjarig Uitvoeringsprogramma voor de periode 2021-2022 wordt kort na definitieve vaststelling van dit Mobiliteitsplan opgesteld.

Figurenlijst

Figuur 1: Terveurt, gemeente Voerendaal	7
Figuur 2: Retersbekerweg, gemeente Voerendaal	10
Figuur 3: huidige wegcategorisering Voerendaal	12
Figuur 4: wensbeeld wegcategorisering 2030, gemeente Voerendaal	13
Figuur 5: Kaardenbekerweg, gemeente Voerendaal	16
Figuur 6: fietsroutenetwerk gemeente Voerendaal	18
Figuur 7: hoofdroutes Kwaliteitsnet Mandbouwverkeer gemeente Voerendaal	22
Figuur 8: Wachtendonkstraat, gemeente Voerendaal	24
Figuur 9: wensbeeld ontsluiting bedrijventerrein naar/van Maastricht (l) en naar/van Heerlen (r)	25
Figuur 10: station Klimmen-Ransdaal, gemeente Voerendaal	27
Figuur 11: bus- en treinverbindingen binnen de gemeente Voerendaal	28
Figuur 12: parkeerterrein O.L-Vrouweplein	30
Figuur 13: laadstation elektrische voertuigen Hoolstraat, gemeente Voerendaal	33
Figuur 14: overzicht ongevalslocaties gemeente Voerendaal	39
Figuur 15: ongevalslocaties kern Klimmen, gemeente Voerendaal	40
Figuur 16: ongevalslocaties kern Ransdaal, gemeente Voerendaal	41
Figuur 17: ongevalslocaties kern Voerendaal, gemeente Voerendaal	42
Figuur 18: snelheids- en intensiteitsmetingen kernen Klimmen en Ransdaal, gemeente Voerendaal ..	47
Figuur 19: snelheids- en intensiteitsmetingen kern Ubachsberg, gemeente Voerendaal	48
Figuur 20: snelheids- en intensiteitsmetingen kern Voerendaal, gemeente Voerendaal:	49

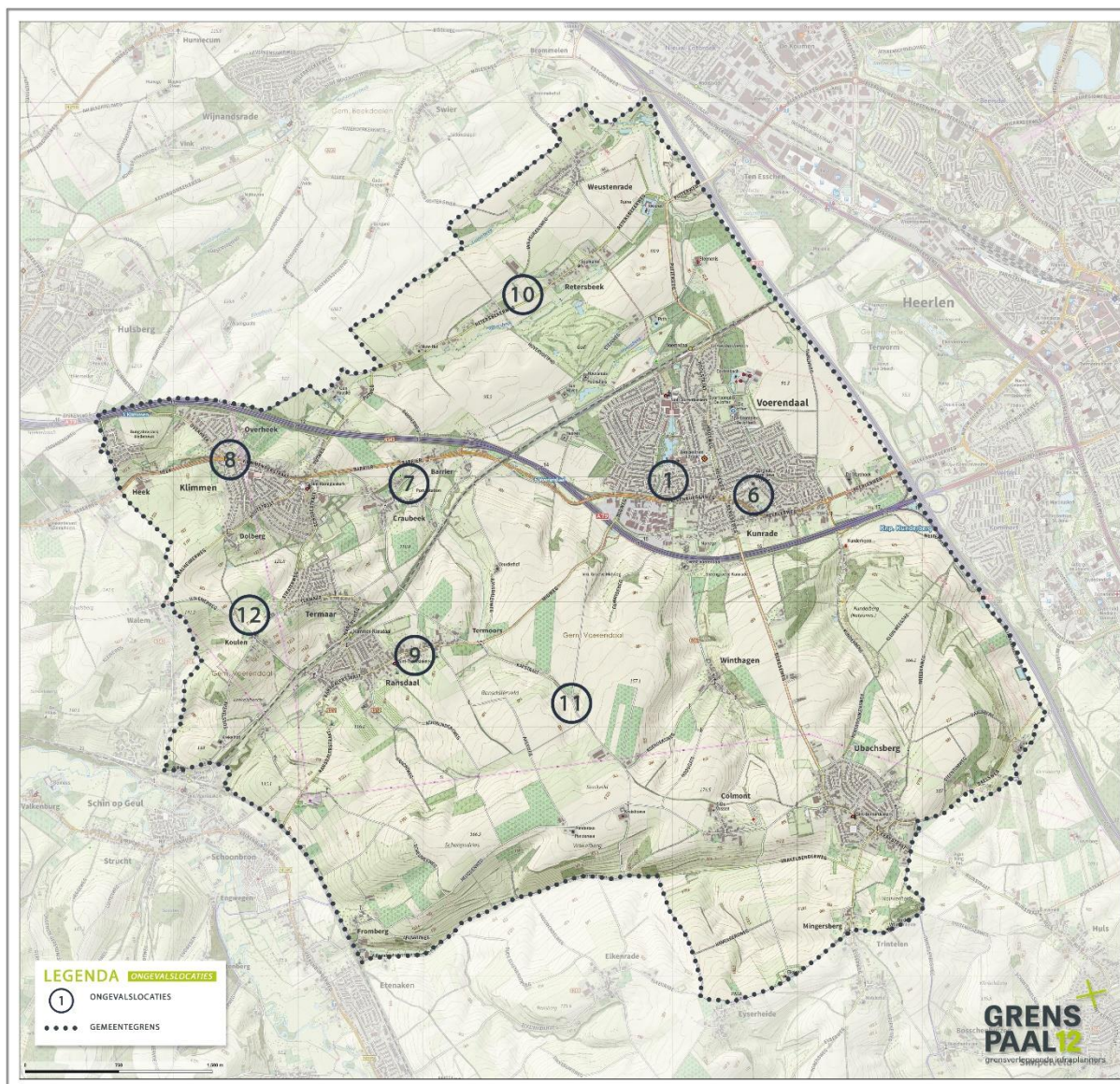
Tabellenlijst

Tabel 1: overzicht raming Meerjarig Uitvoeringsprogramma mobiliteitsbeleid.	36
--	----

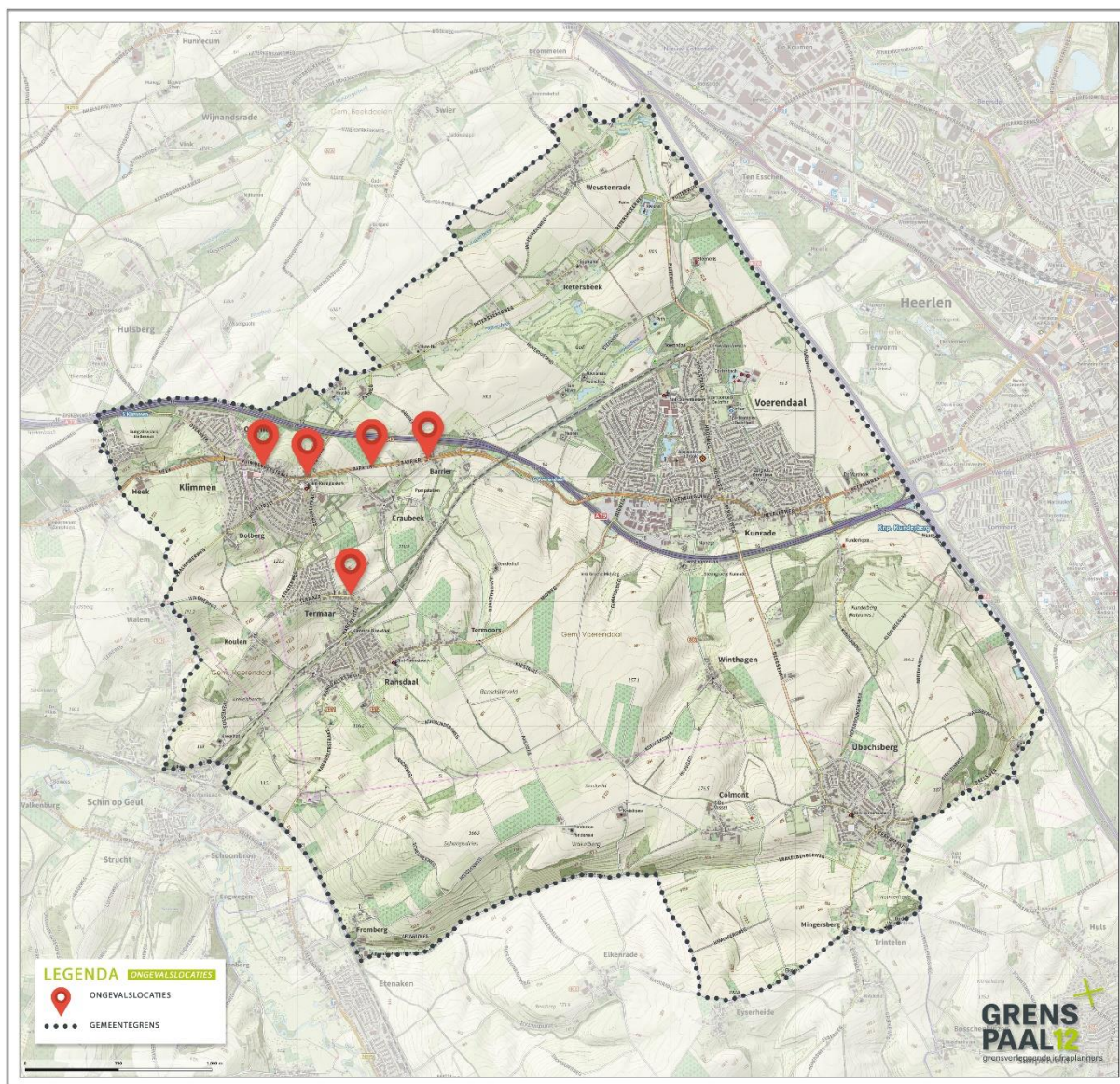


BIJLAGE

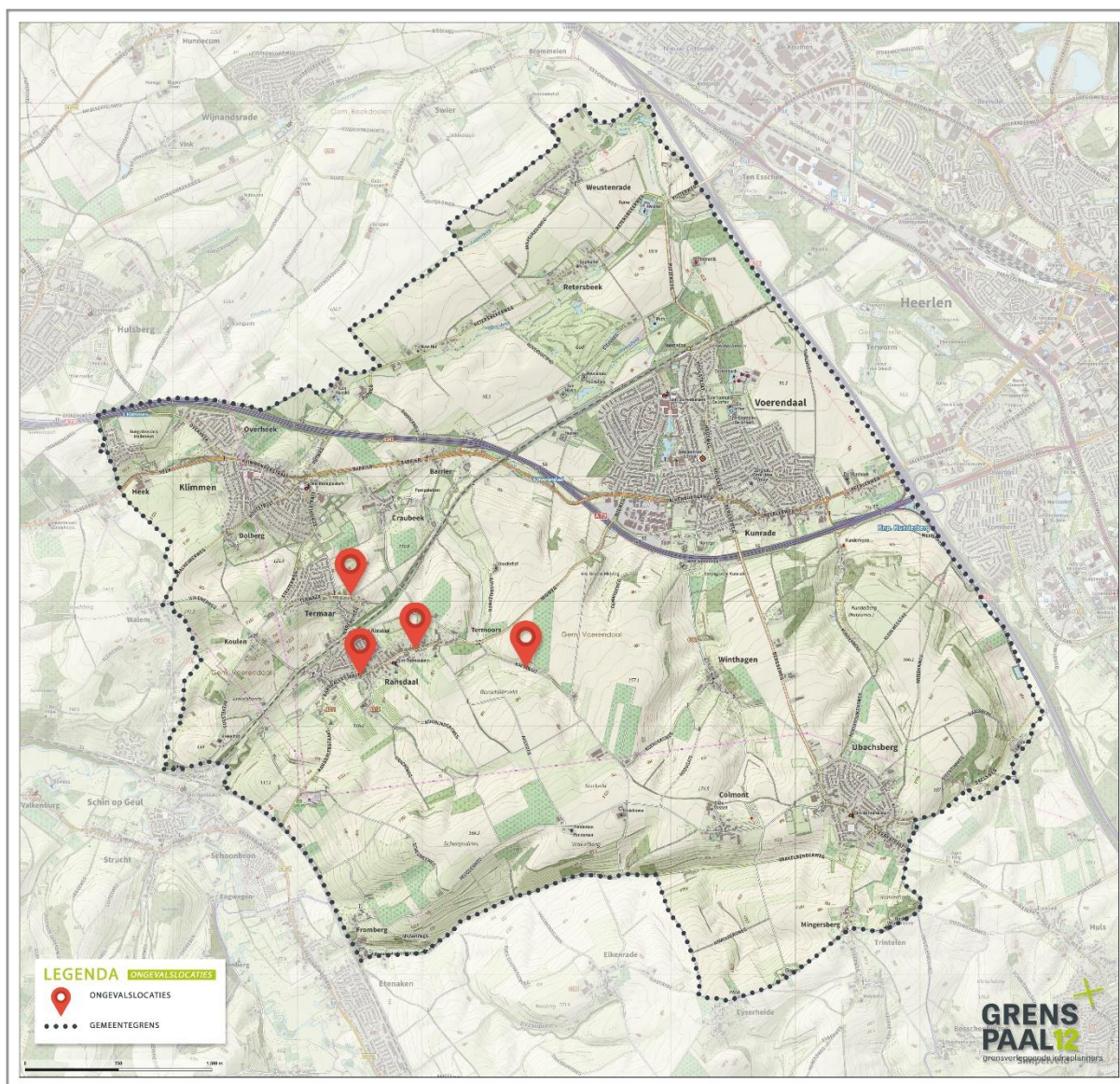
I. Verkeersongevallen-analyse



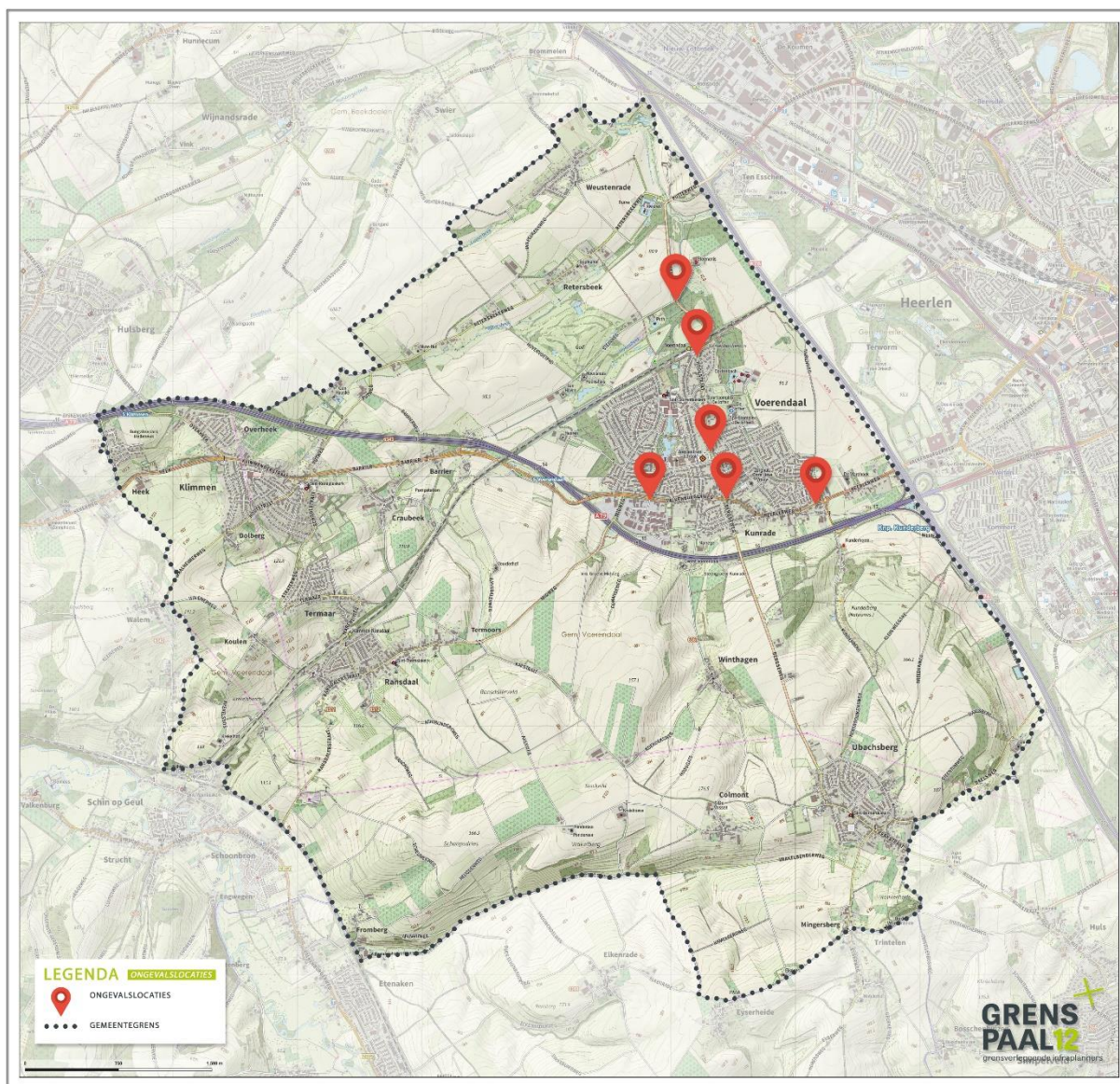
Figuur 14: overzicht ongevalslocaties gemeente Voerendaal



Figuur 15: ongevalslocaties kern Klimmen, gemeente Voerendaal



Figuur 16: ongevalslocaties kern Ransdaal, gemeente Voerendaal



Figuur 17: ongevalslocaties kern Voerendaal, gemeente Voerendaal

II. Resultaten inspraakronden (stakeholders / bewonersronde)

Geanonimiseerde verwerking inspraakronde

ALGEMENE OPMERKINGEN			
Kem.	Straat	Categorie	Toelichting
Niet-locatie specifiek		Fietzers en/of voetgangers	(5x) Optimaliseer de fietsvoorzieningen (o.a. bredere en veiligere vrijliggende fietspaden) om fietsgebruik te stimuleren
		Fietzers en/of voetgangers	De voorrangregeling voor fietsverkeer is niet eenduidig uitgevoerd, voornamelijk van af de Heerlenweg tot en met de Klimmenderstraat
		Weginrichting	(4x) Weginrichting is 'rechttoe-rechtaan' ontworpen, hetgeen uitnodigt om snel te rijden, optische versmallingen en/of drempels zijn gewenst
		Weginrichting	(2x) Uit de weginrichting is het vaak onduidelijk of het een 30 km/uur of 50 km/uur zone betreft, dit dient eenduidiger gerealiseerd te worden
		Verkeersgedrag	(3x) Naast de weginrichting dient ook gekeken te worden naar het bewerkstelligen van gedragsverandering (o.a. stimuleren fietsgebruik)
		Hoge snelheid	(2x) Overall binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur, buiten de bebouwde kom overal 60 km/uur
		Wegcategorisering	Wegcategorisering is niet overall meer relevant of actueel, dus deze dient tegen het licht gehouden te worden
		Parkeren	Onveilig parkeergedrag van bedrijfsauto's en bestelbussen in smalle en drukke woonwijken
		Overig	(4x) Leg de link met beleidsdocumenten (o.a. Mobiliteitsplan Limburg, Omgevingsvisie Limburg en projecten RMO's) voor duurzame oplossingen
		Overig	(2x) Werk samen met aangrenzende gemeenten bij het zoeken naar oplossingen voor o.a. de overlast van toeristisch verkeer
		Overig	Het onderhoud van de groenvoorzieningen binnen de gemeente dient meegenomen te worden in deze projecten

BARRIER/CRAUBEK			
Kem.	Straat	Categorie	Toelichting
Barrier	Barrier	Hoge snelheid	Voornamelijk landbouwverkeer
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk landbouwverkeer
		Vracht- en/of landbouwverkeer	Stuiterende karren van landbouwverkeer zorgen voor geluidsoverlast en trillingen, met scheuren in de gevel als gevolg
		Weginrichting	Boogstraat bij in- en uitrijden Craubekerstraat niet optimaal voor zwaar verkeer, hierdoor rijdt zwaar verkeer over de witte vluchtheuvel
		Parkeren	Er staat regelmatig een Mercedes-bus in de bocht van de Craubekerstraat geparkeerd, met slecht uitzicht als gevolg
		Weginrichting	Gevaarlijke fietsoversteek
		Weginrichting	Verwarrende voorrijdsituatie voor overstekend fietsverkeer
Craubek	Kruispunt Barrier/Steinweg (1x)	Weginrichting	
	Craubekerstraat (2x)	Hoge verkeersintensiteit	(2x) Vooral in de spits, o.a. naar basisschool Ummer Clumme
		Sluipverkeer	Vanuit Ransdaal/Termaar richting Heerlen, veroorzaakt door afwezigheid van afrit Kunrade A79
		Weginrichting	Verkeersremmende maatregelen hebben niet de beoogde werking, maar zorgen wel voor overlast voor omwonenden
		Weginrichting	Overgang van asfalt naar klinkerelementen zorgt voor geluidsoverlast, trillingen en scheuren in gevels
	Weginrichting	Klinkerelementen zijn spiegelglad bij regenacht of winters weer, met aanrijdingen met straatmeubilair als gevolg	
		Overig	Verkeersremmende maatregelen op Schoolstraat en Retersbekerstraat zorgen ervoor dat verkeer de voorkeur geeft aan de Craubekerstraat
	Kaardenbekenweg	Weginrichting	Smal wegprofiel
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk toeristisch verkeer
	Pendersloophofweg (5x)	Pendersloophofweg (5x)	Parkeren
Hoge snelheid			(4x)
Weginrichting			(3x) De drempel bij de koming van is te laag en heeft daardoor niet de beoogde snelheidsremmende werking
Weginrichting			Er is geen trottoir aanwezig, waardoor voetgangers over de weg dienen te lopen
Hoge verkeersintensiteit			(2x) Vooral in de spits, het toekomstige multifunctioneel centrum zal de intensiteit nog meer laten toenemen
Vracht- en/of landbouwverkeer			Veel vracht- en landbouwverkeer in de straat, ondanks dat er een verbodsbord geplaatst zou worden
Sluipverkeer	Sluipverkeer	Alle typen verkeersstromen, voornamelijk omdat navigatiesystemen deze route als kortste route aanmerken	
		Parkeren	Nieuwe vakantiewoning heeft geen parkeerplaatsen op eigen terrein, hierdoor wordt op straat geparkeerd met afgereden spiegels als gevolg

COLMONT/MINGERSBERG/UBACHSBERG			
Kem.	Straat	Categorie	Toelichting
Colmont	Kolmondenweg	Hoge snelheid	(2x) WKR-telling op deze straat wordt aangeraden
		Parkeren	Parkeeroverlast van bezoekers Herberg 'De Bemardushoeve' met veel in- en uitstapbewegingen voor de ingang
Mingersberg	Herberg 'De Bemardushoeve'	Verkeersgedrag	Auto's keren op een verkeersonveilige manier op het kruispunt
		Hoge snelheid	(2x) Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen
Ubachsberg	Kerkstraat (4x)	Sluipverkeer	(2x) Veel sluipverkeer dat niet op deze weg thuishoort
		Parkeren	(2x) Door geparkeerde voertuigen op het trottoir (vanwege schuins afgewerkte trottoirbanden) dienen voetgangers over de weg te lopen
		Parkeren	Vooral 's avonds veel lege parkeeravken, waardoor een brede en overzichtelijke wegloper ontstaat
		Weginrichting	(2x) Geluidsoverlast, trillingen en scheuren in gevels door klinkerelementen (t.h.v. nr. 117 en de drempel nabij de Hunsstraat)
		Weginrichting	Tussen Hunsstraat en Wijnstraat is de inrichting niet conform een 30 km/uur zone
		Verkeersgedrag	Verkeer rijdend op de Kerkstraat verleent geen voorrang aan naderend verkeer uit de Veeuweg
		Verkeersgedrag	De rijstijl en verkeersgedrag van het landbouwverkeer heeft reeds tot een aanrijding met een woning geleid
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk zware transportvoertuigen en akkerbouwers
		Vracht- en/of landbouwverkeer	Er blijft veel landbouwafval achter op de weg
		Hoge snelheid	Hoge snelheid bij het naderen van het kruispunt vanuit Oude Schoolstraat en Vrenkeweg
Kruispunt Oude Schoolstraat/Vrenkeweg	Kruispunt Oude Schoolstraat/Vrenkeweg	Verkeersgedrag	Gemotoriseerd verkeer hanteert bij het kruispunt zelden de juiste voorrangregeling
		Verkeersgedrag	Verbod op gemotoriseerd verkeer wordt niet gehonoreerd, met gevaar voor schoolgaande fietsers en recreanten als gevolg

KLIMMEN			
Kem.	Straat	Categorie	Toelichting
Klimmen	Grubbenweg	Hoge snelheid	Voornamelijk landbouwverkeer
		Weginrichting	De rijloper is vrij breed en loopt naar beneden, hetgeen uitnodigt om snel te rijden
		Overig	De werkzaamheden m.b.t. het plaatsen van snelheidsremmers zijn reeds enkele jaren geleden stilgelegd
		Hoge snelheid	Vooral motoren
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk toeristisch verkeer, met geluidsoverlast als gevolg
		Hoge snelheid	Snelheden van gemotoriseerd verkeer zijn gevaarlijk voor fietsverkeer en kinderen
		Hoge verkeersintensiteit	Grote toename van vooral vracht- en landbouwverkeer en in mindere mate van gemotoriseerd verkeer, met geluidsoverlast als gevolg
		Parkeren	Voertuigen worden regelmatig op het trottoir geparkeerd
		Overig	Slechte asfaltkwaliteit
		Weginrichting	Gestagneerde doorstroming door slechte toegankelijkheid parkeerplaats op Schoolstraat vanwege hoge entreedrempel
Kruispunt Klimmenderstraat/Schoolstraat (2x)	Kruispunt Klimmenderstraat/Schoolstraat (2x)	Weginrichting	Boogstraat bij in- en uitrijden Schoolstraat niet optimaal voor zwaar verkeer, hierdoor rijdt zwaar verkeer rakelings langs het trottoir en terras
		Weginrichting	Gevaarlijke fietsoversteek richting de Putweg
		Hoge snelheid	Vooral landbouwverkeer
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk in de spits
		Weginrichting	Voetgangersoversteekplaats is ongelukkig geplaatst
		Overig	Gevaarlijke situaties doordat fietsers op de rijbaan (en tegen de rijrichting in) door de wegvsmalling dienen te fietsen
		Fietzers en/of voetgangers	
		Straatweg (2x)	
		Hoge snelheid	Fors accelererend verkeer in korte 60km/uur zone tussen Klimmen en Termaar
		Sluipverkeer	Voornamelijk naar aanleiding van openstelling afrit Klimmen A79
Overig	Overig	Weginrichting	Markeringen en kanalisatiestrepen van voetgangersoversteekplaats zijn niet teruggeplaatst na aanbrengen nieuwe slijtlaag

KUNRADE			
Kem.	Straat	Categorie	Toelichting
Kunrade	BS Cortemich & Goswijnstraat (3x)	Parkeren	(2x) Parkeerproblematiek rondom BS Cortemich door haal-/brenggedrag van ouders
		Weginrichting	Geen éénrichtingsverkeer Goswijnstraat, waardoor er richting BS Cortemich tijdens haal- en brengtijden een dubbele verkeersstroom ontstaat
		Overig	Geluidsoverlast van hangjongeren op de parkeerplaats van het sportcomplex
		Sluipverkeer	(3x) Sliplrouten om VRI Hogeweg/Heerlenweg te vermijden (Heerlenweg-Grachtstraat-Kunrade-Hogeweg)
		Sluipverkeer	Sliplrouten om VRI Hogeweg/Heerlenweg te vermijden (G.L. Vrouwenplein-Lambrechtsstraat-Grachtstraat-Heerlenweg)
		Hoge snelheid	Vooral 's avonds en nabij de bocht richting de Eickhoefstraat
		Verkeersgedrag	Gemotoriseerd verkeer hanteert bij Hogeweg zelden de juiste voorrangregeling
		Weginrichting	Opduikbanden en paaltjes nabij wegvsmalling zijn beschadigd door aanrijdingen
		Overig	Geen handhaving in de straat
		Hoge snelheid	(3x) Hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer, éénmaal wordt genoemd dat dit voornamelijk bussen betreft
Heerlenweg (3x)	Heerlenweg (3x)	Hoge verkeersintensiteit	(2x) Naast veel fiets- en busverkeer ook extreem veel vracht- en landbouwverkeer
		Weginrichting	(2x) Smal wegprofiel met gevaar voor (schoolgaand) fietsverkeer
		Weginrichting	Onoverzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen
		Vracht- en/of landbouwverkeer	(2x) Vrachtverkeer zorgt voor beschadigd asfalt, geluidsoverlast en trillingen
		Verkeersgedrag	Motoren en scooters rijden over trottoir, met gevaarlijke situaties bij afrijden oprit als gevolg
		Weginrichting	Voetgangersoversteekplaats nabij gemeentehuis is onveilig (onoverzichtelijk door groenvoorziening en onjuiste bebording)
		Hoge verkeersintensiteit	
		Hogeweg	
		Hoolstraat	Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen
		Keerberg (2x)	(2x) Sliplrouten om VRI Hogeweg/Heerlenweg te vermijden (Valkenburgerweg-Keerberg-Raschuisplein-Hogeweg)
Kruispunt Heerlenweg/Pontstraat	Kruispunt Heerlenweg/Pontstraat	Weginrichting	Inrijverbod Pontstraat werkt verwarrend vanwege ontbreken uniformiteit voor beide rijrichtingen

Kruispunt Hoensweg/Dijkstraat	Weginrichting	Slecht uitzicht met flinke remsporen als gevolg
Kruispunt Hoensweg/Steinweg	Weginrichting	Slecht uitzicht door de aanwezige haag
Kruispunt Hogeweg/Loolerstraat/Kerkplein (2x)	Hoge snelheid	(2x) Hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer richting kruispunt, met levensgevaarlijke verkeerssituaties als gevolg
	Weginrichting	(2x) Onoverzichtelijk kruispunt, voornamelijk bij het uitrijden van de parkeergarage bij het appartementencomplex
	Overig	Wateroverlast bij noodweer
Kruispunt Hoolstraat/Cortenbacher Allee	Hoge snelheid	
	Sluipverkeer	
	Weginrichting	Boogstraat bij inrijden Cortenbacher Allee niet optimaal voor landbouwverkeer vanwege druppels incl. reflectorpalen op Hoolstraat
	Fietsers en/of voetgangers	Fietsende kinderen komen onverwacht vanuit het olifantenpadje en zorgen voor een schrikreactie bij automobilisten
Kruispunt Putterweg/Steinweg/Molenweg (3x)	Weginrichting	(3x) Gevaarlijke oversteek vanuit Steinweg (vanwege helling) en Molenweg (vanwege belemmerd zicht door groenvoorziening)
Kruispunt VRI Heerlerweg/Hoge weg (2x)	Weginrichting	De VRI staat krap afgesteld, met verkeersonveilige situaties als gevolg
	Verkeersgedrag	Verkeer komend vanuit de Bergseweg rijdt vaak door rood
Laurentiusplein	Hoge snelheid	
	Hoge verkeersintensiteit	Ondanks verbod ook vrachtverkeer, met schade aan geparkeerde auto's als gevolg
	Verkeersgedrag	Verkeer komt vermoedelijk door een onduidelijke verkeerssituatie per ongeluk op het Laurentiusplein terecht
Loolerstraat	Parkeren	Parkeerplaatsen appartementencomplex Loolerstraat worden vaak door omwoners (met eigen opnt) gebruikt
Milleveld	Parkeren	Parkeerprobleemak
Molenweg	Wegcategorisering	Veel onbevoegd verkeer dat op de eelgen weg parkeert, om vervolgens de hond uit te laten
O.L. Vrouweplein	Weginrichting	Geen drempel geplaatst bij kruising met Hogeweg, dit versterkt de mate van sluipverkeer m.b.t. ontwijken VRI Hogeweg/Heerlerweg
Putterweg	Hoge snelheid	Recentelijk drie zeer zware ongevallen vanwege te hoge snelheid
Putterweg t.h.v. spoortunnel (3x)	Fietsers en/of voetgangers	(2x) Gevaarlijke situaties doordat fietsers op de rijbaan dienen te fietsen
	Weginrichting	(2x) Zichtlijn op de spiegel bij de spoortunnel is in de richting van de Putterweg niet optimaal en is vaak beslagen
Steinweg (2x)	Hoge verkeersintensiteit	(2x) Alle typen verkeersdeelnemers, waarbij vooral de combinatie van langzaam verkeer met vracht- en landbouwverkeer problematisch is
	Weginrichting	(2x) Smal wegprofiel, waarbij de grasbetonstroken slecht berijdbaar zijn voor fietsers
	Fietsers en/of voetgangers	(2x) Fietsers en voetgangers mijden Steinweg vanwege gevaarlijke verkeerssituatie
	Hoge snelheid	
	Overig	Bij het uitrijden van de oprit belemmeren de bomen het uitzicht op mogelijk naderend verkeer
Teggert (2x)	Hoge snelheid	(2x) Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen en onveilig gevoel bij ouderen

KOULEN/RANSDAAL/TERMAAR/WALEM			
Kern	Straat	Categorie	Toelichting
Koulen	Koulen	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Koulenbergsweg	Sluipverkeer	Veelal doorgaand gemotoriseerd verkeer en motoren
Ransdaal	Ransdaalstraat (4x)	Hoge snelheid	(3x) Verkeer verhoogt snelheid om eerder dan tegenligger door te wegversmalling t.h.v. nr. 27 te kunnen rijden
		Verkeersgedrag	(3x) Vooral vracht- en landbouwverkeer rijdt over het trottoir, met kapotgereden trottoirbanden als gevolg
		Parkeren	Reeds opgelost middels markering: (2x) Slecht uitzicht op tegemoetkomend verkeer bij wegversmalling t.h.v. nr. 27 door geparkeerde voertuigen
		Weginrichting	(2x) De wegversmalling t.h.v. nr. 27 is gevaarlijk, onoverzichtelijk en te lang
		Weginrichting	Smal wegprofiel met afgereden spiegels als gevolg
Termaar	Kruispunt Termaar/Koulen (2x)	Weginrichting	(2x) Slecht overzicht op kruispunt
	Kruispunt Termaar/Peerboomkensweg (2x)	Weginrichting	(2x) Slecht overzicht op kruispunt komend vanuit Mareheiweg
	Mareheiweg	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Schalenboschweg (4x)	Weginrichting	Nabij Schepenbank ontbreekt bebording voor doodlopende weg, hierdoor keren voertuigen regelmatig nabij spelende kinderen
		Wegcategorisering	Reeds opgelost middels bebording: (3x) Voetpad Schalenboschweg is gevaarlijk fietspad geworden
	Steenpunt/Dingbank/Tiendstraat	Hoge snelheid	Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen
		Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Straterweg/Termaar/Mareheiweg	Hoge snelheid	
Walem		Verkeersgedrag	Motoren, wielrenners en fietsers zorgen voor gevaarlijke situaties
		Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Termaar nr. 6 t/m 10	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Schafens Molenweg	Verkeersgedrag	Ondanks verbod op gemotoriseerd verkeer rijden er SUV's op dit wandelpad
	Waalheimerweg	Hoge snelheid	

Prioritering inspraakronde

ALGEMENE OPMERKINGEN			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Niet-latie specifiek		Fietzers en/of voetgangers	(5x) Optimaliseer de fietsvoorzieningen (o.a. bredere en veiligere vrijliggende fietspaden) om fietsgebruik te stimuleren
		Fietzers en/of voetgangers	De voorrangregeling voor fietsverkeer is niet eenduidig uitgevoerd, voornamelijk vanaf de Heerlerweg tot en met de Klimmenderstraat
STRIP		Weginrichting	(4x) Weginrichting is 'rechttoe-rechtaan' ontworpen, hetgeen uitnodigt om snel te rijden, optische versmallingen en/of drempels zijn gewenst
		Weginrichting	(2x) Uit de weg inrichting is het vaak onduidelijk of het een 30 km/uur of 50 km/uur zone betreft, dit dient eenduidiger gerealiseerd te worden
STRIP		Verkeersgedrag	(3x) Naast de weginrichting dient ook gekeken te worden naar het bewerkstelligen van gedragsverandering (o.a. stimuleren fietsgebruik)
		Hoge snelheid	(2x) Overal binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur, buiten de bebouwde kom overal 60 km/uur
		Wegcategorisering	Wegencategorisering is niet overal meer relevant of actueel, dus deze dient tegen het licht gehouden te worden
		Parkeren	Onveilig parkeergedrag van bedrijfsauto's en bestelbussen in smalle en drukke woonwijken
		Overlig	(4x) Leg de link met beleidsdocumenten (o.a. Mobiliteitsplan Limburg, Omgevingsvisie Limburg en projecten RMO's) voor duurzame oplossingen
		Overlig	(2x) Werk samen met aangrenzende gemeenten bij het zoeken naar oplossingen voor o.a. de overlast van toeristisch verkeer
		Overlig	Het onderhoud van de groenvoorzieningen binnen de gemeente dient meegenomen te worden in deze projecten

BARRIER/CRAUBEK			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Barrier		Hoge snelheid	Voornamelijk landbouwverkeer
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk landbouwverkeer
	Kruispunt Barrier/Craubekerstraat (2x)	Weginrichting	Stuiterende karren van landbouwverkeer zorgen voor geluidsoverlast en trillingen, met scheuren in de gevel als gevolg
		Parkeren	Boogstraat bij in- en uitrijden Craubekerstraat niet optimaal voor zwaar verkeer, hierdoor rijdt zwaar verkeer over de witte vluchtheuvel
		Weginrichting	Er staat regelmatig een Mercedes-bus in de bocht van de Craubekerstraat geparkeerd, met slecht uitzicht als gevolg
Craubeek	Kruispunt Barrier/Steinweg (1x)	Weginrichting	Gevaarlijke fietsoversteek
	Craubekerstraat (2x)	Hoge verkeersintensiteit	Verwende voorrangssituatie voor overstekend fietsverkeer
STRIP	Craubekerstraat (2x)	Sluipverkeer	(2x) Vooral in de spits o.a. naar basisschool Ummerlumme
		Weginrichting	Vanuit Randsdal/Termaar richting Heerlen, veroorzaakt door afwezigheid van afrit Kunderade A79
		Weginrichting	Verkeersremmende maatregelen hebben niet de beoogde werking, maar zorgen wel voor overlast voor omwonenden
		Weginrichting	Overgang van asfalt naar klinkeralelementen zorgt voor geluidsoverlast, trillingen en schuiven in geventen
		Overlig	Klinkeralelementen zijn speglad bij regenacht of winters weer, met aanrijdingen met straatmeubilair als gevolg
	Kaardenbekerweg	Weginrichting	Verkeersremmende maatregelen op Schoolstraat en Ratersbekerstraat zorgen ervoor dat verkeer de voorkeur geeft aan de Craubekerstraat
STRIP		Weginrichting	Smal wegprofiel
	Penderskoolhofweg (5x)	Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk toeristisch verkeer
		Parkeren	Geparkeerde voertuigen op de straat blokkeren de doorgang
		Hoge snelheid	(4x)
		Weginrichting	(3x) De drempel bij de komingang is te laag en heeft daardoor niet de beoogde snelheidsremmende werking
		Weginrichting	Er is geen trottoir aanwezig, waardoor voetgangers over de weg dienen te lopen
		Hoge verkeersintensiteit	(2x) Vooral in de spits, het toekomstige multifunctioneel centrum zal de intensiteit nog meer laten toenemen
		Weginrichting	Veel vracht- en landbouwverkeer in de straat, ondanks dat er een verbodsbord geplaatst zou worden
		Sluipverkeer	Alle vormen van verkeerstromen, voornamelijk omdat navigatiesystemen deze route als kortste route aanmerken
		Parkeren	Nieuwe vakantiewoning heeft geen parkeerplaats op eigen terrein, hierdoor wordt op straat geparkeerd met afgereden spiegels als gevolg

COLMONT/MINGERSBERG/UBACHSBERG			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Colmont	Kolmonderweg	Hoge snelheid	(2x) WKR-telling op deze straat wordt aangeraden
Mingersberg	Herberg 'De Bernardshoeve'	Parkeren	Parkeren overlast van bezoekers Herberg 'De Bernardshoeve' met veel in- en uitstapbewegingen voor de ingang
GVP		Verkeersgedrag	Auto's keren op een verkeersveilige manier op het kruispunt
Ubachsberg	Kerkstraat (4x)	Hoge snelheid	(2x) Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen
		Sluipverkeer	(2x) Veel sluipverkeer dat niet op deze weg thuishoort
		Parkeren	(2x) Door geparkeerde voertuigen op het trottoir (vanwege schuins afgewerkte trottoirbanden) dienen voetgangers over de weg te lopen

GVP		Parkeren	Vooral 's avonds veel lege parkeervakken, waardoor een brede en overzichtelijke wegloper ontstaat
		Weginrichting	(2x) Geluidsoverlast, trillingen en schuiven in geventen door klinkeralelementen (t.h.v. nr. 117 en de drempel nabij de Hunsstraat)
		Weginrichting	Tussen Hunsstraat en Wijnstraat is de inrichting niet conform een 30 km/uur zone
		Verkeersgedrag	Verkeer rijdend op de Kerkstraat verleent geen voorrang aan naderend verkeer uit de Vaeveeg
		Verkeersgedrag	De rijstijl en verkeersgedrag van het landbouwverkeer heeft reeds tot een aanrijding met een woning geleid
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk zware transportvoertuigen en akkerbouwers
	Kruispunt Oude Schoolstraat/Vrenkeweg	Weginrichting	Er blijft veel landbouwverkeer achter op de weg
		Hoge snelheid	Hoge snelheid bij het naderen van het kruispunt vanuit Oude Schoolstraat en Vrenkeweg
	Kruispunt Vrenkeweg/Kersboomkiesweg	Verkeersgedrag	Gemotoriseerd verkeer hanteert bij het kruispunt zelden de juiste voorrangregeling
		Verkeersgedrag	Verbod op gemotoriseerd verkeer wordt niet gehonoreerd, met gevaar voor schoolgaande fietsers en recreanten als gevolg

KLIMMEN			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Klimmen	Grubbenweg	Hoge snelheid	Voornamelijk landbouwverkeer
		Weginrichting	De rijloper is vrij breed en loopt naar beneden, hetgeen uitnodigt om snel te rijden
		Overlig	De werkzaamheden m.b.t. het plaatsen van snelheidsremmers zijn reeds enkele jaren geleden stilgelegd
GVP	Heek (2x)	Hoge snelheid	Vooral motoren
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk toeristisch verkeer, met geluidsoverlast als gevolg
	Klimmenderstraat	Hoge snelheid	Snelheden van gemotoriseerd verkeer zijn gevaarlijk voor fietsverkeer en kinderen
		Hoge verkeersintensiteit	Grote toename van vooral vracht- en landbouwverkeer en in mindere mate van gemotoriseerd verkeer, met geluidsoverlast als gevolg
		Parkeren	Voertuigen worden regelmatig op het trottoir geparkeerd
		Overlig	Slechte asfaltkwaliteit
GVP	Kruispunt Klimmenderstraat/Schoolstraat (2x)	Weginrichting	Gestagneerde doortromming door slechte toegankelijkheid parkeerplaats op Schoolstraat vanwege hoge entredrempel
		Weginrichting	Boogstraat bij in- en uitrijden Schoolstraat niet optimaal voor zwaar verkeer, hierdoor rijdt zwaar verkeer rakelings langs het trottoir en terras
		Weginrichting	Gevaarlijke fietsoversteek richting de Putweg
	Overheek	Hoge snelheid	Vooral landbouwverkeer
		Hoge verkeersintensiteit	Voornamelijk in de spits
		Weginrichting	Voetgangersoversteekplaats is ongelukkig geplaatst
	Schoolstraat	Fietzers en/of voetgangers	Gevaarlijke situaties doordat fietsers op de rijbaan (en tegen de rijrichting in) door de wegvorming dienen te fietsen
	Stratenweg (2x)	Hoge snelheid	Fors accelererend verkeer in korte 60 km/uur zone tussen Klimmen en Termaar
		Sluipverkeer	Voornamelijk naar aanleiding van openstelling afrit Klimmen A79
		Weginrichting	Markeringen en kanalisatiestegen van voetgangersoversteekplaats zijn niet teruggeplaatst na aanbrengen nieuwe slijtlaag

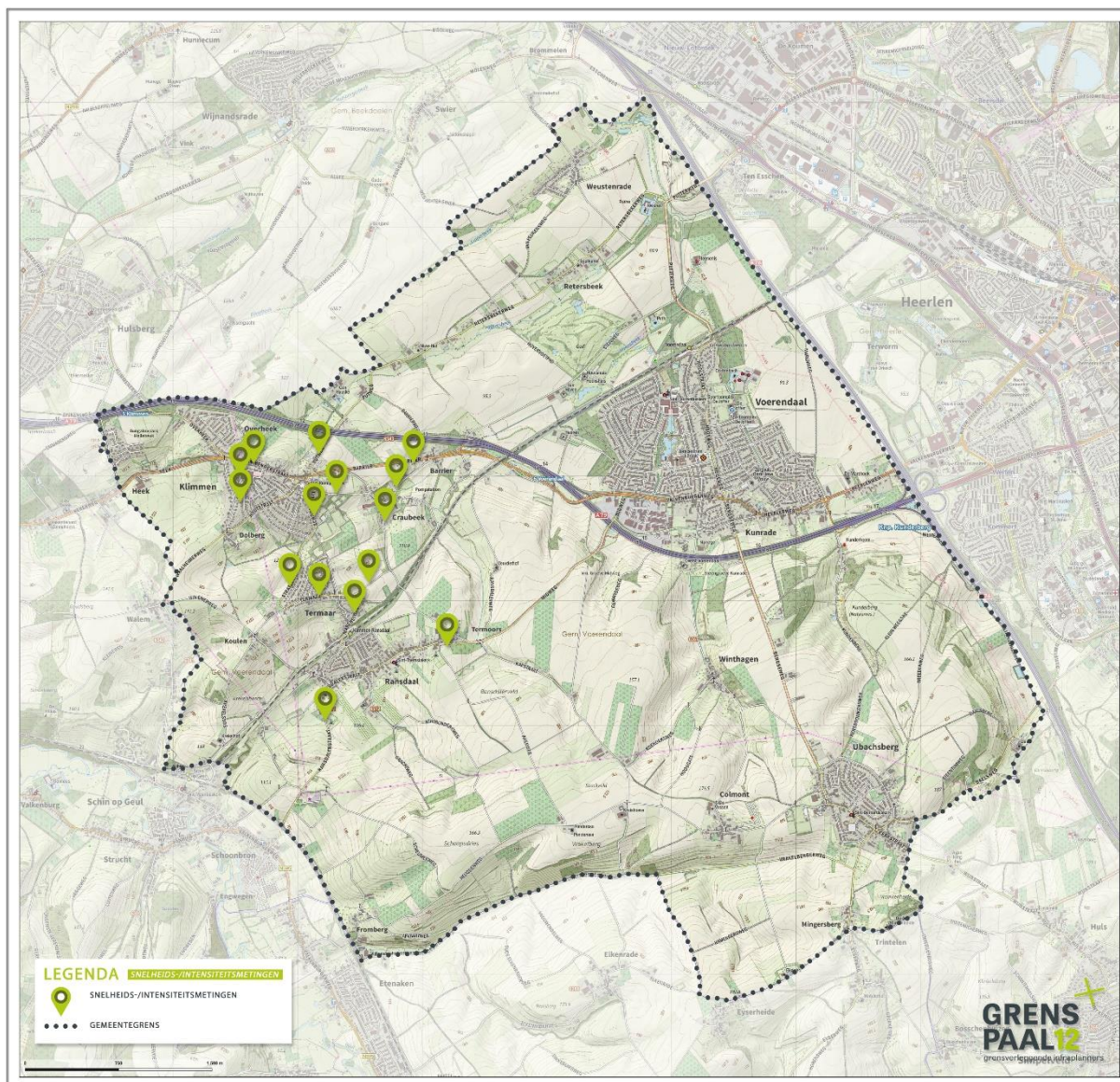
KUNRADE			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Kunrade	BS Cortemich & Goswijnstraat (3x)	Parkeren	(2x) Parkeerproblematiek rondom BS Cortemich door haal-/brenggedrag van ouders
	BS Cortemich & Goswijnstraat (3x)	Weginrichting	Geen éénrichtingsverkeer Goswijnstraat, waardoor er richting BS Cortemich tijdens haal- en brengritten een dubbele verkeerstrook ontstaat
STRIP/GVP		Overlig	Geluidsoverlast van hangjongeren op de parkeerplaats van het sportcomplex
	Grachtstraat (4x)	Sluipverkeer	(3x) Sluiproute om VRI Hogeweg/Heerlerweg te vermijden (Heerlerweg-Grachtstraat-Kunostraat-Hogeweg)
		Sluipverkeer	Sluiproute om VRI Hogeweg/Heerlerweg te vermijden (O.L. Vrouweplein-Lambrechtsstraat-Grachtstraat-Heerlerweg)
		Hoge snelheid	Vooral 's avonds en nabij de bocht richting de Eichovenstraat
		Verkeersgedrag	Gemotoriseerd verkeer hanteert bij Heggewike zelden de juiste voorrangregeling
		Weginrichting	Opsluitbanden en paaltjes nabij wegvorming zijn beschadigd door aanrijdingen
		Overlig	Geen handhaving in de straat
STRIP	Heerlerweg (3x)	Hoge snelheid	(3x) Hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer, éénmaal wordt genoemd dat dit voornamelijk bussen betreft
		Hoge verkeersintensiteit	(2x) Naast veel fiets- en busverkeer ook extreem veel vracht- en landbouwverkeer
		Weginrichting	(2x) Smal wegprofiel met gevaar voor (school) fietsverkeer
		Weginrichting	Onoverzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen
		Weginrichting	(2x) Vrachtverkeer zorgt voor beschadigd asfalt, geluidsoverlast en trillingen

STRIP/GVVP	Hogeweg	Verkeersgedrag	Motoren en scooters rijden over trottoir, met gevaarlijke situaties bij afrijden oprit als gevolg
		Weginrichting	Voetgangersoversteekplaats nabij gemeentehuis is onveilig (onoverzichtelijk door groenvoorziening en onjuiste bebording)
STRIP/GVVP	Hogeweg	Hoge verkeersintensiteit	
	Hooistraat	Hoge snelheid	Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen
STRIP/GVVP	Keerbergen (2x)	Sluipverkeer	(2x) Sluiproute om VRI Hogeweg/Heerlerweg te vermijden (Valkenburgweg-Keerbergen-Raadhuysplein-Hogeweg)
	Kruispunt Heerlerweg/Pontstraat	Weginrichting	Inrijverbod Pontstraat werkt verwarrend vanwege ontbreken uniformiteit voor beide richtingen
STRIP/GVVP	Kruispunt Hoensweg/Dijkstraat	Weginrichting	Slecht uitzicht met flinke remsporen als gevolg
	Kruispunt Hoensweg/Steinweg	Weginrichting	Slecht uitzicht door de aanwezige haag
STRIP/GVVP	Kruispunt Hogeweg/Looierstraat/Kerkplein (2x)	Hoge snelheid	(2x) Hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer richting kruispunt, met levensgevaarlijke verkeerssituaties als gevolg
		Weginrichting	(2x) Onoverzichtelijk kruispunt, voornamelijk bij het uitrijden van de parkeergarage bij het appartementencomplex
STRIP/GVVP		Overig	Wateroverlast bij noodweer
STRIP/GVVP	Kruispunt Hoolstraat/Cortenbacher Allee	Hoge snelheid	
		Sluipverkeer	
STRIP/GVVP		Weginrichting	Boogstraat bij inrijden Cortenbacher Allee niet optimaal voor landbouwverkeer vanwege druppels ind. reflectorpalen op Hoolstraat
		Fietzers en/of voetgangers	Fietssende kinderen komen onverwacht vanuit het olifantenpadje en zorgen voor een schrikreactie bij automobilisten
STRIP/GVVP	Kruispunt Puttenweg/Steinweg/Molenweg (3x)	Weginrichting	(3x) Gevaarlijke oversteek vanuit Steinweg (vanwege helling) en Molenweg (vanwege belemmerd zicht door groenvoorziening)
	Kruispunt VRI Heerlerweg/Hogeweg (2x)	Weginrichting	De VRI staat krap afgesteld, met verkeersonveilige situaties als gevolg
STRIP	Laurentiusplein	Verkeersgedrag	Verkeer komend vanuit de Bergseweg rijdt vaak door rood
		Hoge snelheid	
STRIP		Hoge verkeersintensiteit	Ondanks verbod ook vrachtverkeer, met schade aan geparkeerde auto's als gevolg
		Verkeersgedrag	Verkeer komt vermoedelijk door een onduidelijke verkeerssituatie per ongeluk op het Laurentiusplein terecht
STRIP	Looierstraat	Parkeren	Parkplaatsen appartementencomplex Looierstraat worden vaak door omwoners (met eigen oprit) gebruikt
	Mileveld	Parkeren	Parkproblematiek
STRIP	Molenweg	Wegcategorisering	Veel onbevoegd verkeer dat op de eigen weg parkeert, om vervolgens de hond uit te laten
	O.L. Vrouweplein	Weginrichting	Steen drempel geplaatst bij kruising met Hogeweg, dit versterkt de mate van sluipverkeer m.b.t. ontwijken VRI Hogeweg/Heerlerweg
STRIP	Puttenweg	Hoge snelheid	Recentelijk drie zeer zware ongevallen vanwege te hoge snelheid
	Puttenweg t.h.v. spoorwiel (3x)	Fietzers en/of voetgangers	(2x) Gevaarlijke situaties door dat fietsers op de rijbaan dienen te fietsen
STRIP/GVVP		Weginrichting	(2x) Zichtlijn op de spiegel bij de spoorwiel is in de richting van de Puttenweg niet optimaal en is vaak beslagen
	Steinweg (2x)	Hoge verkeersintensiteit	(2x) Alle typen verkeersdeelnemers, waarbij vooral de combinatie van langzaam verkeer met vracht- en landbouwverkeer problematisch is
STRIP/GVVP		Weginrichting	(2x) Smal wegprofiel, waarbij de grasbetonstroken slecht berijdbaar zijn voor fietsers
		Fietzers en/of voetgangers	(2x) Fietzers en voetgangers midden Steinweg vanwege gevaarlijke verkeerssituatie
STRIP/GVVP		Hoge snelheid	
		Overig	Bij het uitrijden van de oprit belemmeren de bomen het uitzicht op mogelijk naderend verkeer
STRIP/GVVP	Teggert (2x)	Hoge snelheid	(2x) Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen en onveilig gevoel bij ouderen

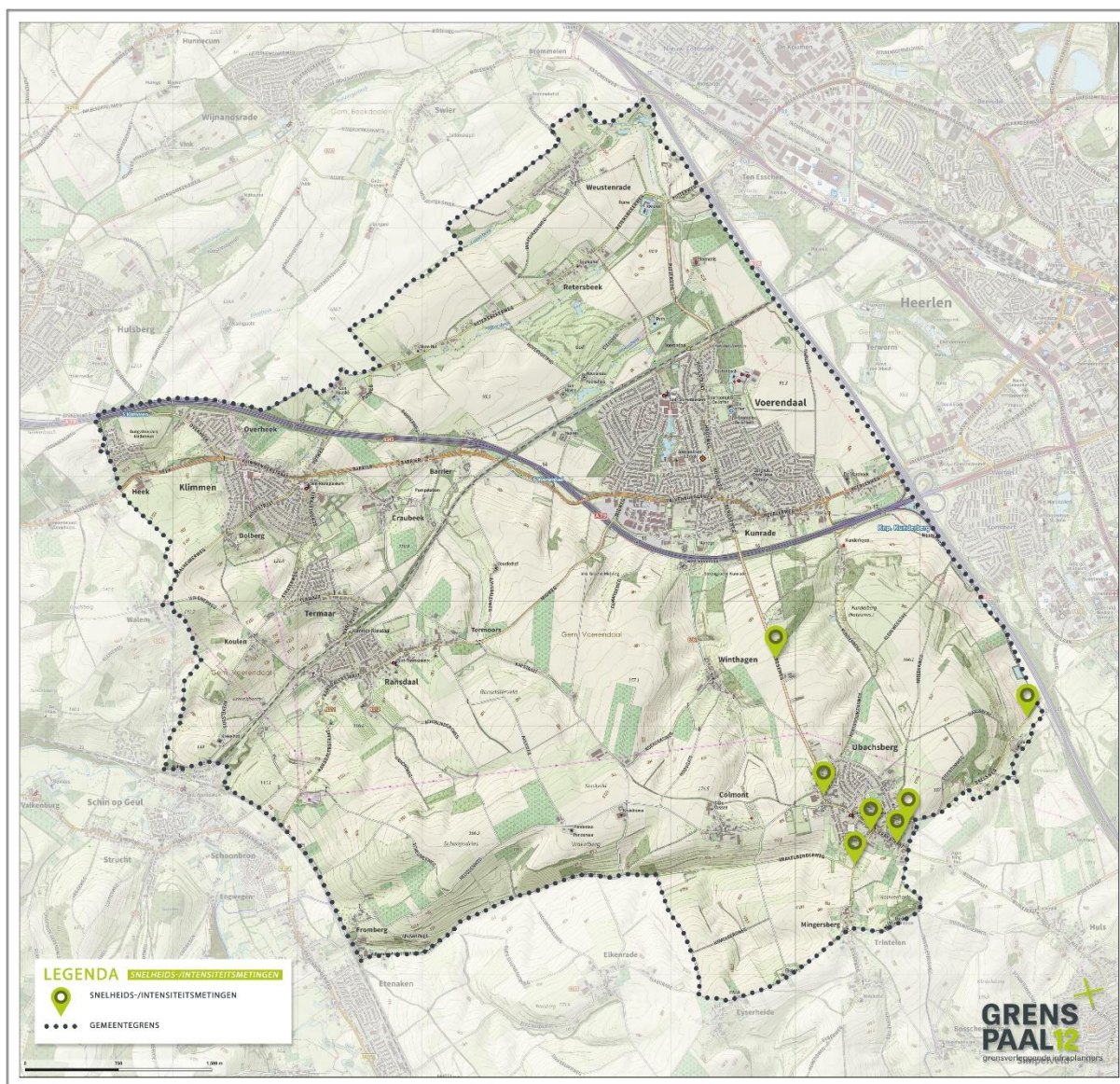
KOULEN/RANSDAAL/TERMAAR/WALEM			
Kem	Straat	Categorie	Toelichting
Koulen	Koulen	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Koulenbergsweg	Sluipverkeer	Veelal doorgaand gemotoriseerd verkeer en motoren
Ransdaal	Ransdaalstraat (4x)	Hoge snelheid	(3x) Verkeer verhoogt snelheid om eerder dan tegenligger door te wegversmalling t.h.v. nr. 27 te kunnen rijden
	Ransdaalstraat (4x)	Verkeersgedrag	(3x) Vooral vracht- en landbouwverkeer rijdt over het trottoir, met kapotgereden trottoirbanden als gevolg
GVVP		Parkeren	Reeds opgeëld middels markering: (2x) Slecht uitzicht op tegemoetkomend verkeer bij wegversmalling t.h.v. nr. 27 door geparkeerde voertuigen
		Weginrichting	(2x) De wegversmalling t.h.v. nr. 27 is gevaarlijk, onoverzichtelijk en te lang
Termaar	Kruispunt Termaar/Koulen (2x)	Weginrichting	Smal wegprofiel met afgereden spiegel als gevolg
	Kruispunt Termaar/Peerboomkensweg (2x)	Weginrichting	(2x) Slecht overzicht op kruispunt
Walem	Mareheiweg	Weginrichting	(2x) Slecht overzicht op kruispunt komend vanuit Mareheiweg
	Scholenboschweg (4x)	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
Walem	Steenpunt/Dingbank/Tiendstraat	Weginrichting	Nabij Schapenbank ontbreekt bebording voor doordlopende weg, hierdoor keren voertuigen regelmatig nabij spelende kinderen
		Wegcategorisering	Reeds opgeëld middels bebording: (3x) Voetpad Scholenboschweg is gevaarlijk fietspad geworden
Walem		Hoge snelheid	Bewoners laten hun kinderen hierdoor niet op straat spelen

	Stratenweg/Termaar/Mareheiweg	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
		Hoge snelheid	
		Verkeersgedrag	Motoren, wielrenners en fietsers zorgen voor gevaarlijke situaties
		Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Termaar nr. 61/6130	Parkeren	Door geparkeerde voertuigen op het trottoir dienen voetgangers over de weg te lopen
	Scholenboschweg	Verkeersgedrag	Ondanks verbod op gemotoriseerd verkeer rijden er SUV's op dit wandelpad
Walem	Waalheimerweg	Hoge snelheid	

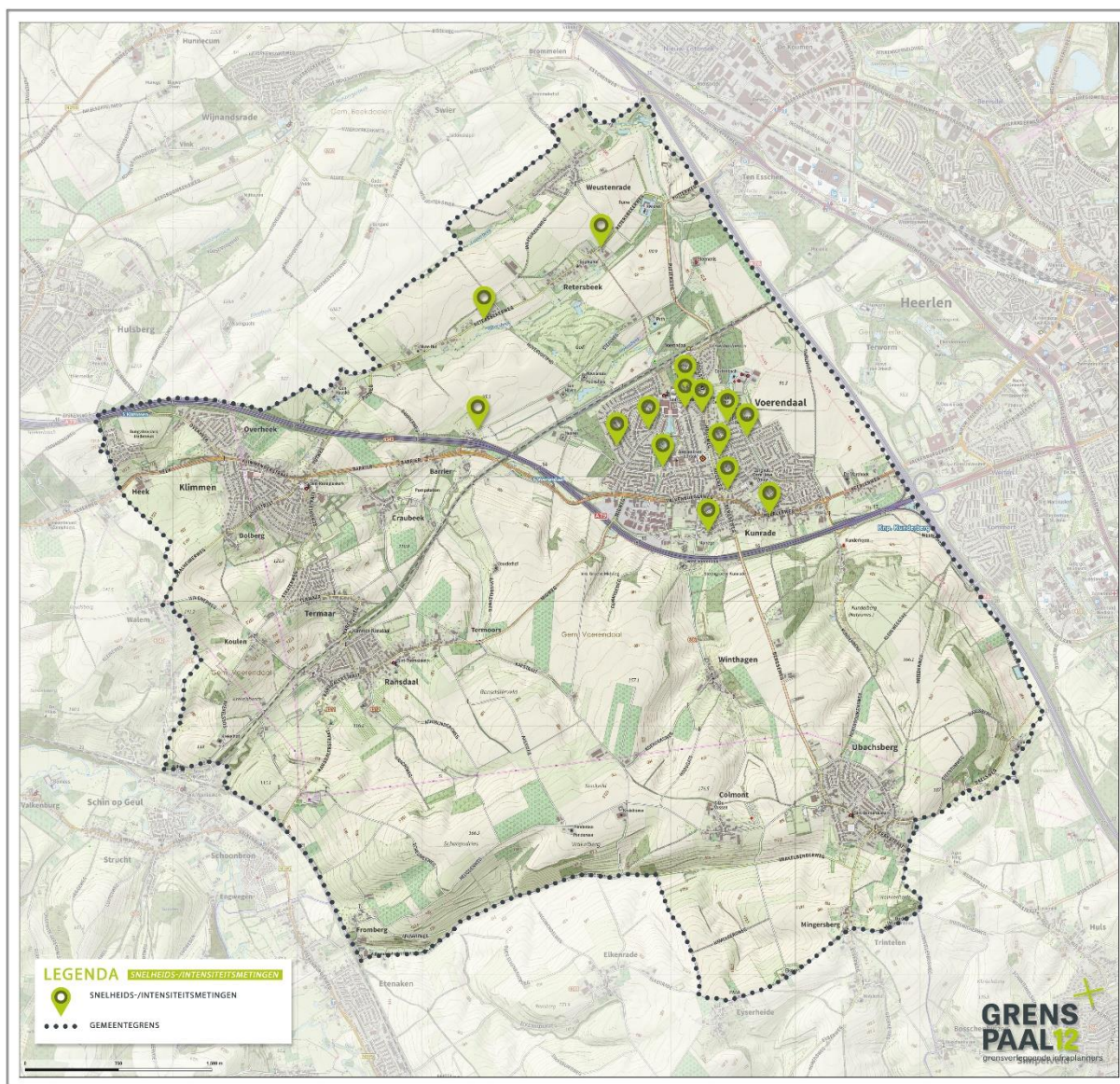
III. Resultaat verkeersmetingen (intensiteiten/snelheden)



Figuur 18: snelheids- en intensiteitsmetingen kernen Klijmen en Ransdaal, gemeente Voerendaal

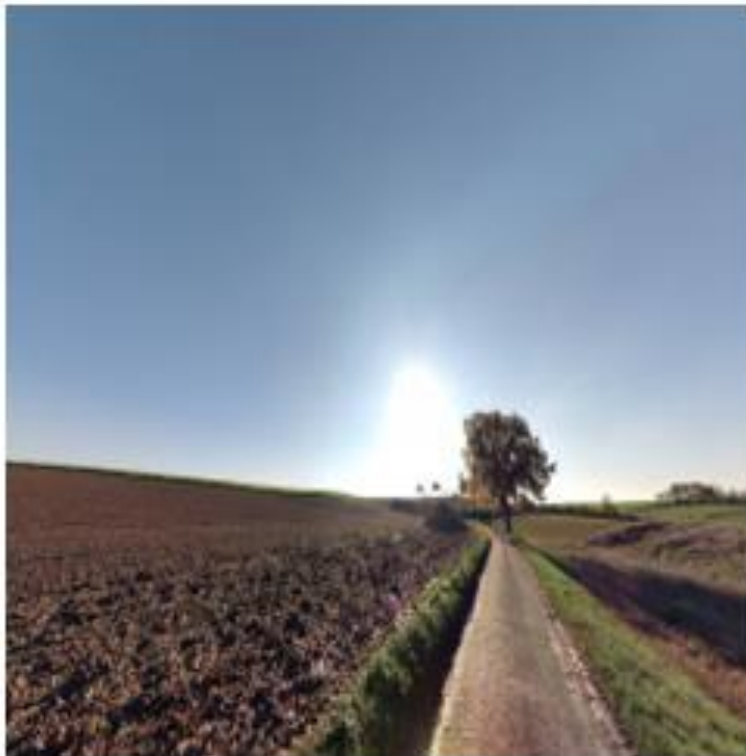


Figuur 19: snelheids- en intensiteitsmetingen kern Ubachsberg, gemeente Voerendaal



Figuur 20: snelheids- en intensiteitsmetingen kern Voerendaal, gemeente Voerendaal:

IV. Voetgangers- en fietsscan



VOORWOORD

De aanleiding voor deze fiets- en voetgangersscan is vanuit diverse omstandigheden ingegeven.

- Klimaatverandering is zowel landelijk als regionaal en provinciaal een belangrijk agendapunt. Duurzaamheidsmaatregelen om fiets- en voetgangers-gebruik te stimuleren zijn belangrijker dan ooit.

- Lopen en fietsen dragen bij tot een gezondere leefstijl waarmee overgewicht en andere gezondheidsproblemen aangepakt kunnen worden.

- Landelijk, provinciaal en regionaal lopen al diverse acties/projecten om het fiets- en voetgangersgebruik te stimuleren. Ook de gemeente Voerendaal wil hierin bijdragen. Met de uitvoering van deze scan wordt invulling gegeven aan het onderzoek zoals dat is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Voerendaal op weg naar 2020.

Deze lokale uitwerking is opgesteld op basis van de fiets- en voetgangersscan van het fietsberaad (CROW).

Deze word-versie bevat de nagenoeg 1:1 versie van het iReport (www.geosolutions.nl/sites/scanvoerendaal/) van Royal HaskoningDHV.

Inhoudsopgave

Fiets- en voetgangersscan

Aanleiding

FASE 1 KADER EN OPDRACHT

Stap 1: Problematiek en focus

Stap 2: Aansluiting lopend beleid en uitvoering

Stap 3: Samenwerkingspartners

FASE 2 - AANPAK VOOR LOKALE IMPULS VOETGANGERS EN FIETSERS

Stap 4: Verdieping

Stap 5: Maatregelenmix

Stap 6: Voorbereiding uitvoering

Fase 3 - Uitvoering en structurele inbedding

Stap 7: Uitvoering

Stap 8: Monitoring en evaluatie

Uitvoeringsprogramma (korte omschrijving)

Meerjareuitvoeringsplan (jaarplanning en kostenoverzicht)

Aanleiding

De gemeente Voerendaal heeft Royal HaskoningDHV gevraagd een fiets- en voetgangersscan uit te voeren om de kwaliteit en het gebruik van de infrastructurele voorzieningen voor langzaam verkeer inzichtelijk te maken. Er zijn verschillende aanleidingen hiervoor:

- De klimaatverandering is zowel landelijk als regionaal en provinciaal een belangrijk agendapunt. Duurzaamheidsmaatregelen om fiets- en voetgangersgebruik te stimuleren zijn belangrijker dan ooit.
- Lopen en fietsen dragen bij tot een gezondere leefstijl waarmee overgewicht en andere gezondheidsproblemen aangepakt kunnen worden.
- Landelijk, provinciaal en regionaal lopen al diverse acties/projecten om het fiets- en voetgangersgebruik te stimuleren. Ook de gemeente Voerendaal wil hierin bijdragen.

Met de uitvoering van deze scan wordt invulling gegeven aan het onderzoek zoals dat is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Voerendaal op weg naar 2020. Op basis van de fiets- en voetgangersscan is dit iReport lokale impuls fietsers en voetgangers opgesteld.

Methode

Deze wordversie van is nagenoeg 1:1 versie van het iReport van Royal HaskoningDHV en is opgebouwd aan de hand van de Modelaanpak Veilig Fietsen (zie bijlage 1). Deze aanpak is opgesteld door het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu, VNG en CROW-Fietsberaad en biedt een handvat om gemeenten te helpen met het verbeteren van de fietsveiligheid. Omdat dit iReport zowel over fietsen als over wandelen gaat, is de modelaanpak ook toegepast voor de voetgangers.

Het iReport is een interactieve rapportage: op kaarten kan in- en uitgezoomd worden en objecten kunnen aangeklikt worden. Daarnaast bevat de tekst in het linkerpaneel ook interactiviteit. Door op aangemerkte tekstelementen te klikken, wordt de visualisatie in het rechterpaneel aangepast. Het iReport wordt gehost op de webpagina www.royalhaskoningdhv.com/ireport/scanvoerendaal

Voor de directe leesbaarheid, maar gebaseerd op het iReport, is deze word-versie opgemaakt. Voor wie het makkelijker vindt of verder wilt inzoomen op zaken wordt de digitale versie (iReport) aangeraden.

Opbouw rapport

Dit iReport beschrijft de aanpak voor de lokale impuls fietsers en voetgangers. In de tabbladen 'Fase 1', 'Fase 2' en 'Fase 3' worden de verschillende stappen uit de Modelaanpak Veilig Fietsen doorlopen.



Onder het tabblad Fase 1 - Kader en opdracht wordt het kader beschreven waarbinnen de aanpak wordt opgepakt. Onderdelen in deze fase zijn het inzichtelijk maken van de problematiek en de focus van de aanpak (stap 1), het beschrijven van de context waarbinnen de aanpak een plek krijgt (stap 2) en met welke samenwerkingspartners de gemeente Voerendaal de aanpak vorm geeft en gaat uitvoeren (stap 3).

In het onderdeel Fase 2 - Aanpak voor lokale impuls fietsers en voetgangers wordt dieper ingegaan op de knelpunten en de doelgroepen (stap 4). Uiteindelijk resulteert de analyse in het benoemen van een mix aan maatregelen die de gemeente gaat aanpakken (stap 5). De tweede fase sluit met de wijze waarop de gemeente Voerendaal de maatregelen gaat uitvoeren (stap 6).

In het laatste tabblad Fase 3 - Uitvoering en structurele inbedding wordt een eerste aanzet gegeven voor het uitvoeren (stap 7) en structureel inbedden van maatregelen door middel van monitoring en evaluatie (stap 8).

FASE 1 KADER EN OPDRACHT

In de eerste fase van de modelaanpak wordt beschreven wat het kader is waarbinnen de lokale aanpak wordt opgesteld.

Dit kader is vastgesteld met de projectgroep die het opstellen van de fiets- en voetgangersscan heeft begeleid.

Stap 1: Problematiek en focus

Stap 2: Aansluiting lopend beleid en uitvoering

Stap 3: Samenwerkingspartners

Stap 1 - Problematiek en focus

Voerendaal is een groene, landelijk gelegen woongemeente met diverse grotere en kleinere kernen. Voerendaal heeft een gevarieerd aanbod van voorzieningen en een rijk verenigingsleven.

De gemeente Voerendaal heeft zichzelf tot taak gesteld om bij de inrichting van de openbare ruimte er voor te zorgen dat de voorzieningen goed bereikbaar zijn. De gemeente bevordert dat de openbare ruimte kan worden gebruikt als spontane ontmoetingsruimte in de vorm van uitnodigende pleinen, parken en plekken waar vanuit de samenleving behoefte aan is.

Knelpunten

Tijdens de informatieavonden die zijn gehouden ten behoeve van de totstandkoming van het GVVP, zijn veel opmerkingen gemaakt over de voetgangersvoorzieningen. Deze opmerkingen varieerden van beheer en onderhoudsklachten tot het ontbreken van voorzieningen en slechte oversteekbaarheid voor ouderen en/of mensen met een beperking. Bewoners gaven aan dat zij zich op veel plaatsen niet veilig voelden als voetganger in het verkeer. In fase 2 worden deze knelpunten nader toegelicht en waar nodig zijn maatregelen geformuleerd.

Doelgroepen

In het GVVP heeft de gemeente ervoor gekozen zich in te zetten voor de voetganger, de ouderen en minder validen. Wanneer de openbare ruimte voor deze twee doelgroepen goed toegankelijk is, kunnen alle overige mensen zich ook goed in de openbare ruimte verplaatsen.

Voor fietsers onderscheidt de gemeente de volgende doelgroepen:

- senioren
- schoolgaande jeugd - basisschool en middelbare school
- fietsers op een elektrische fiets
- groepen wielrenners

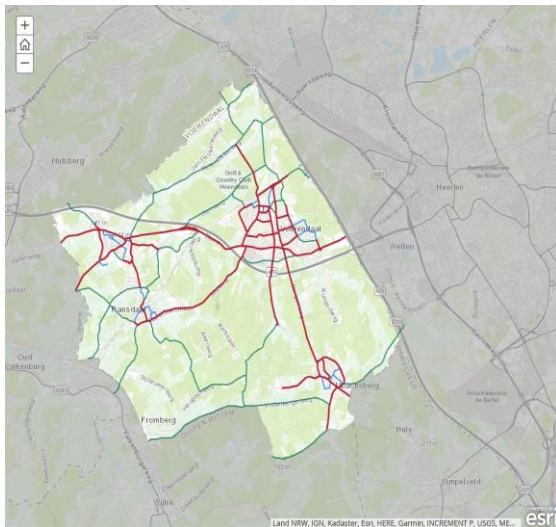
Netwerk

Gemeente Voerendaal heeft aangegeven te willen werken met een netwerk voor zowel voetgangers als fietsers. Deze netwerken vormen de primaire routes die optimaal gefaciliteerd gaan worden. Dat houdt in dat knelpunten op deze netwerken geprioriteerd gaan worden. Knelpunten voor fietsers en voetgangers buiten dit netwerk worden met regulier onderhoud en reconstructies opgelost en hebben een lagere uitvoeringsprioriteit.

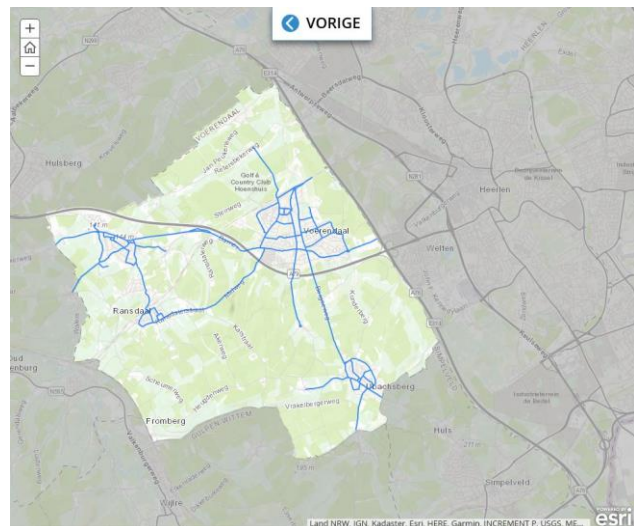
Stap 2 - Aansluiting lopend beleid en uitvoering

Beleid

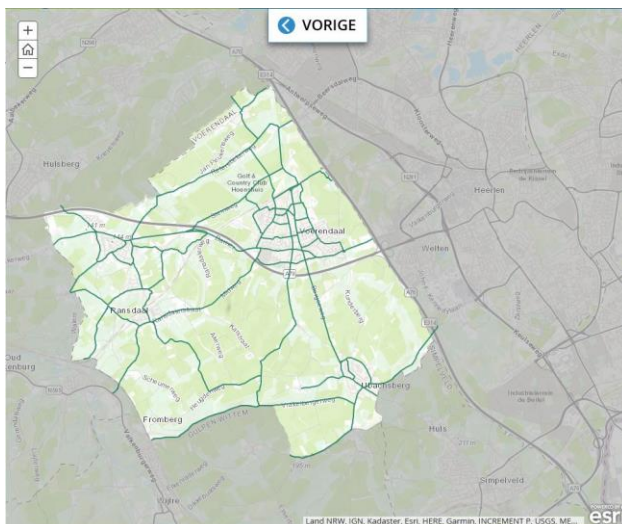
In het GVVP (zie bijlage 4) ligt de focus en de nadruk op voetgangers (figuur 1 en 2) en fietsers (figuur 3). Deze twee groepen verkeersdeelnemers zijn de meest kwetsbare groep in het verkeer en vragen vanuit die kwetsbaarheid om extra aandacht wat betreft de verkeersveiligheid. Daarnaast zijn aan zowel fietsen als wandelen vooral voordelen verbonden: je bent gezond bezig, je stoot geen schadelijke stoffen uit, je geniet meer van de omgeving, je zorgt voor minder overlast bij je medeweggebruikers en je neemt minder ruimte in op de weg dan met de auto.



Figuur 1 – Voetgangers



Figuur 2 – Voetgangers



Figuur 3 – Fietsers

Ambitie

Om de kwetsbare groep deelnemers in het verkeer beter te beschermen en om de voordelen van fietsen en wandelen maximaal te benutten, heeft de gemeente Voerendaal in het GVVP de volgende ambities opgenomen:

- Veilige en toegankelijke voetgangersvoorzieningen in alle kernen van de gemeente Voerendaal.
- Streven naar veilige en kwalitatief hoogwaardige fietspaden langs alle gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Voerendaal en langs alle erftoegangswegen voldoende fietsvoorzieningen, afhankelijk van de situatie.

Naast de ambities opgenomen in het GVVP zijn er nog enkele andere ambities waarmee in deze lokale impuls fiets en voetgangers rekening gehouden is:

- Minimaliseren van de ongelukken met fietsers en voetgangers om zo het fietsgebruik te stimuleren door het veiligheidsgevoel van met name de kwetsbaarste groepen (jongeren en ouderen) te verbeteren
- Binnen de kernen de infrastructuur zodanig inrichting dat alle voorzieningen goed en veilig te bereiken zijn.
- De infrastructuur zodanig inrichten dat de aanwezigheid van fietsers en voetgangers voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is.
- Verkeersdeelnemers welke een gevaar voor elkaar kunnen vormen scheiden; een scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers.
- De infrastructuur zodanig aanpassen dat de schoolgaande jeugd gestimuleerd wordt om met de fiets naar school te gaan

Doelstellingen

Om deze ambities ook daadwerkelijk waar te kunnen maken, zijn er vier doelstellingen gedefinieerd voor voetgangers en zeven voor fietsers

Voor voetgangers:

1. Kwalitatief goede trottoirs langs alle wegen binnen de bebouwde kom
2. Veilige en uniforme oversteekvoorzieningen
3. Toegankelijke voorzieningen
4. Voetgangers buiten de bebouwde kom een minimale voorziening bieden

Voor fietsers:

1. Streven naar veilige en kwalitatief hoogwaardige fietspaden langs alle gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Voerendaal
2. Realiseren van maatwerk in fietsvoorzieningen langs alle erftoegangswegen
3. Realiseren goed verknoopte fietssnelweg Heerlen – Maastricht op Voerendaals grondgebied
4. Uniforme, voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen in openbaar gebied
5. Veilige en uniforme oversteekvoorzieningen, met voorrang voor de fiets bij oversteeklocaties in de verblijfsgebieden
6. Bevorderen van gebruik elektrische fiets
7. Verhogen van fietsgebruik

De belangrijkste verbindingen in het netwerk voor fiets en voetgangers zijn:

- van en naar centra
- van en naar de Burgerij (wijksteunpunten)
- van en naar scholen en andere voorzieningen
- tussen dorpskernen
- van en naar overstappunten (openbaar vervoer en natuurtransferia)

De ambities uit het GVVP zijn ook onderschreven door de huidige raad en zijn daarom opgenomen in het Raadsakkoord 2018-2022 (zie bijlage 5): We streven er naar om goede, bereikbare zorg-, welzijns- en onderwijsvoorzieningen in alle kernen in stand te houden. En: We streven naar vitale kernen, die bereikbaar zijn en die ingericht zijn op de toekomst. (...) En zorgen we voor goede verbindingen tussen de kernen en het buitengebied. Daarnaast streeft de gemeente naar een buitengebied dat uitnodigt om te gebruiken voor recreatie met goed onderhouden wandel- en fietspaden (...) We blijven alert op kansen om het wandel- en fietsnetwerk tussen Voerendaal en de omliggende gemeenten te verbeteren. (...) Bij onderhoud en wegreconstructies zetten we accenten op de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers en minder validen) en de reductie van geluidsbelasting.

Uitvoering

In het GVVP wordt de problematiek rondom fietsers en voetgangers in Voerendaal uitvoerig beschreven. Na vaststelling van het document in het voorjaar van 2017, wordt er al uitvoering gegeven aan het Uitvoeringsprogramma 2017 - 2019 om de doelstellingen voor het voetgangers en fietsers te realiseren.

Stap 3 - Samenwerkingspartners

Om een gedragen aanpak voor fietsers en voetgangers in de gemeente Voerendaal te realiseren, is de samenwerking gezocht met de volgende partners:

- Provincie Limburg
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
- RMO Parkstad Limburg
- Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg
- VVN
- Wandelnet
- Basisscholen

Daarnaast wordt ook binnen de gemeente Voerendaal afstemming gezocht met andere beleidsvelden zoals wegbeheer, sport en welzijn.

In verschillende werkgroep-overleggen is de totstandkoming van dit rapport inhoudelijk besproken. Partijen hebben hun inbreng kunnen leveren om op die manier tot een gedragen aanpak te komen.

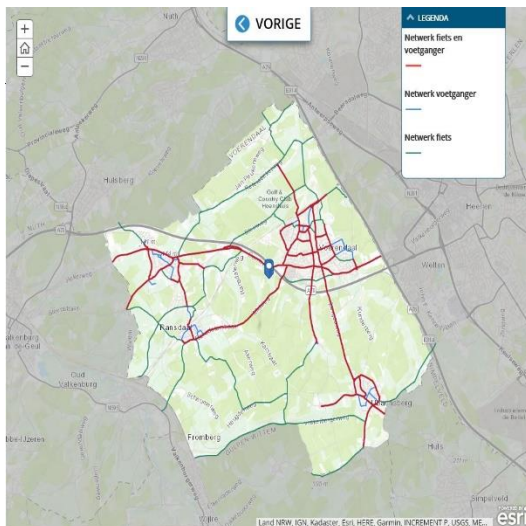
FASE 2 - AANPAK VOOR LOKALE IMPULS VOETGANGERS EN FIETSERS

Het hiervoor beschreven kader wordt in deze fase uitgewerkt om te komen tot een aanpak voor voetgangers en fietsers, inclusief maatregelenpakket. De prioritering in deze aanpak is gelegd op het op orde brengen van de bestaande infrastructuur. Geconstateerd is dat de laatste jaren hard gewerkt is aan het voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig maar dat voetgangers en fietsers hierin minder aandacht hebben gekregen dan het gemotoriseerd verkeer. Bij reconstructies wordt nog (te veel) geredeneerd vanuit de auto zoals geconstateerd bij de Heerlerweg en de Valkenburgerweg. De fietser en voetganger moeten zich hier afwikkelen op de restruimte. Naast het op orde brengen van de bestaande infrastructuur is door de Fietzersbond aangegeven meerwaarde te zien in alternatieve - parallelle- verbindingen teneinde de fietser en voetganger een prettig alternatief te bieden gescheiden van het doorgaande autoverkeer. In deze scan zijn deze verbindingen vooralsnog niet onderzocht. Wel zijn er kansen voor deze verbindingen waarbij de combinatie met het oplossen van de problematiek rondom het landbouwverkeer door de kern van Voerendaal meerwaarde heeft. Te denken valt aan een verbinding tussen de Valkenburgerweg (figuur 4) en de Midweg (figuur 5) aan de zuidzijde van de A79.

Stap 4: Verdieping

Stap 5: Maatregelenmix

Stap 6: Voorbereiding uitvoering



Figuur 4 – Valkenburgerweg

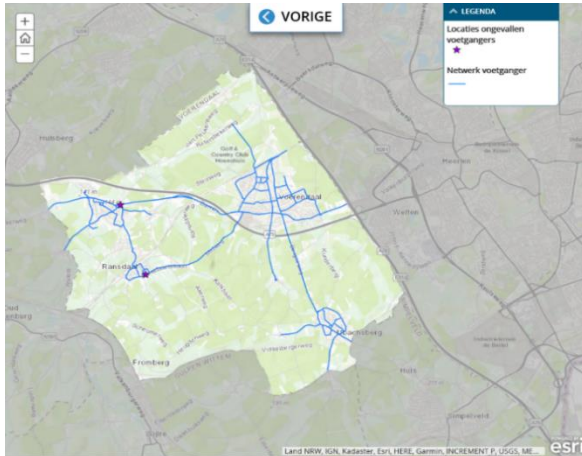


Figuur 5 – Midweg

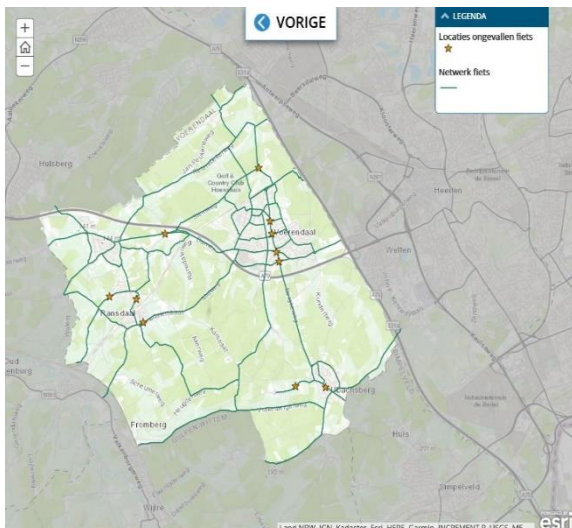
Stap 4 - Verdieping

Om een nadere analyse naar de knelpunten voor voetgangers en fietsers zijn er twee netwerkkaarten opgesteld:

- basisnetwerk voetgangers



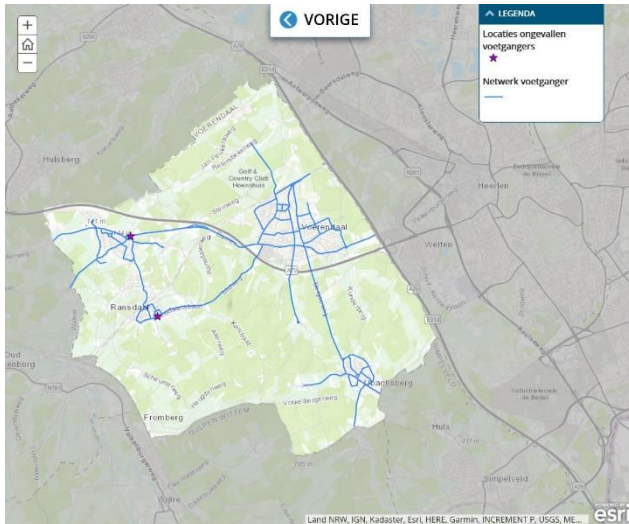
- basisnetwerk fietsers



Door in het iReport verder op de kaart in te zoomen worden ook de voorzieningen binnen de gemeente Voerendaal zichtbaar.

Basisnetwerk voetgangers

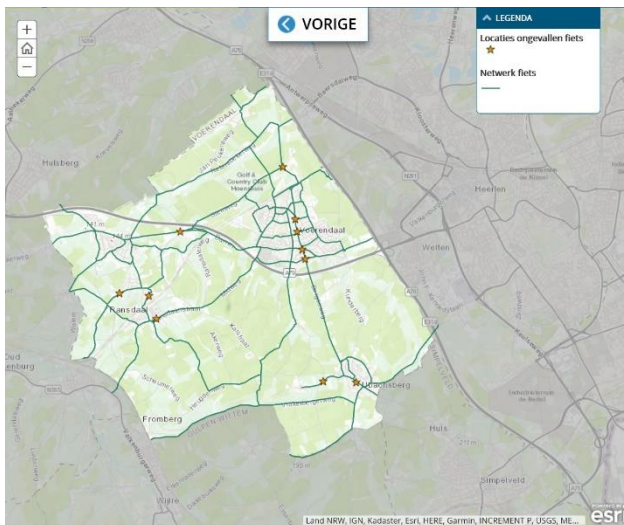
Het voetgangersnetwerk van Voerendaal bestaat uit belangrijke verbindingen tussen woonkernen en kernen met voorzieningen (Voerendaal en Klimmen). Ook verbindingen naar aangrenzende gemeenten zijn opgenomen. Op de kaart zijn ook de voetgangersongevallen (2013 - 2017) weergegeven.



Door de gemeente leiden ook allerlei recreatieve wandelroutes. Deze wandelroutes zijn verkregen via de website van de VVV. De bewegwijzerde recreatieve routes zijn opgenomen in het voetgangersnetwerk. De niet-bewegwijzerde recreatieve routes zijn niet opgenomen.

Basisnetwerk fietsers

Op deze kaart is het fietsnetwerk van Voerendaal weergegeven. Daarnaast bevat de kaart ook fietsongevallen van de jaren 2013 tot en met 2017.



Er wordt in Voerendaal niet alleen utilitair, maar ook recreatief gefietst. Er leiden dan ook allerlei recreatieve fietsroutes door Voerendaal. In deze scan zijn twee soorten recreatieve routes onderscheiden:

- bewegwijzerde recreatieve routes
- niet-bewegwijzerde recreatieve routes

Alleen de bewegwijzerde recreatieve routes zijn in het fietsnetwerk opgenomen. Specifiek betreft dit de routes van het fietsknooppuntensysteem. De gemeente Voerendaal zal een verzoek tot wijziging indienen bij de VVV om op twee locaties de route van het fietsknooppuntensysteem te wijzigen om de overlast voor de bewoners te verminderen. Dit gaat gebeuren nadat de fietsvoorzieningen aan de Vrakelbergerweg en de Daelsweg ([Link naar iRapport fietsvoorziening Vrakelbergerweg en Daelsweg](#)) zijn gerealiseerd.

Centrum Voerendaal

De route "Op de Beek – Keerberg – Breemstraat – Hogeweg – Onze Lieve Vrouweplein - Hongerbeekstraat" is gewijzigd naar "Op de Beek – Keerberg – Raadhuisplein – Hogeweg – Kunostraat – Hongerbeekstraat"

Verbinding door Colmont

De verbinding door Colmont vervalt en deze fietsers worden via de Vrakelbergerweg geleid en hiervoor wijzigen en in overeenstemming brengen van het netwerk (zowel voor recreatief als utilitair). Reden hiervoor is het toekomstige vrijliggend fietspad langs de Vrakelbergerweg.

De niet-bewegwijzerde recreatieve routes zijn in het bruin aangegeven op kaart maar worden niet opgenomen in het fietsnetwerk. Dit betreft fietsroutes die bij de VVV verkrijgbaar zijn, denk hierbij aan fietslussen van de Amstel Gold. Deze routes zijn wel beschreven maar hiervan is op straat geen routing opgenomen.

Op de kaarten worden ook de belangrijke voorzieningen van de gemeente getoond. Door verder op de kaart in te zoomen, worden de verschillende typen voorzieningen zichtbaar. Niet alleen de voorzieningen in de eigen gemeente zijn met de fiets bereikbaar, ook de belangrijke voorzieningen in de aanliggende gemeenten kunnen worden bereikt. De meeste gemeentegrensoverschrijdende wegen maken onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk waardoor de bereikbaarheid per fiets van deze gemeenten gewaarborgd is.

Knelpunten

Tijdens de informatieavonden die zijn gehouden ten behoeve van de totstandkoming van het GVVP, zijn veel opmerkingen gemaakt over de voetgangersvoorzieningen. Deze opmerkingen varieerden van beheer en onderhoudsklachten tot het ontbreken van voorzieningen en slechte oversteekbaarheid voor ouderen mensen met een beperking. Bewoners gaven aan dat zij zich op veel plaatsen niet veilig voelen als voetganger in het verkeer. Daarnaast registreert de gemeente Voerendaal klachten en opmerkingen van bewoners die telefonisch of schriftelijk worden gemaakt. De klachten welke betrekking hebben op de fiets en/of voetgangers zijn ook meegenomen in de analyse.

Daarnaast is een objectieve scan uitgevoerd naar de voetganger- en fietsvoorzieningen in de gemeente. Hierbij is inzichtelijk gemaakt waar de voorzieningen niet voldoen aan de richtlijnen voor een veilige weginrichting. Dit heeft geresulteerd in een knelpuntenkaart waarin alle knelpunten op het voetganger- en fietsnetwerk zijn opgenomen.

Tot slot zijn de oversteeklocaties op het netwerk welke als knelpunt worden gezien in kaart gebracht.

Stap 5 - Maatregelenmix

Om de (potentiële) voetgangers en fietsers in Voerendaal beter te kunnen faciliteren en stimuleren om (vaker) te gaan wandelen of fietsen, is een mix aan infrastructurele maatregelen samengesteld. Naast infrastructurele maatregelen, kunnen ook gedragsmaatregelen genomen worden om mensen veiliger en vaker gebruik te laten maken van de beschikbare infrastructuur.

Om uniformiteit in het netwerk voor fietsers en voetgangers te realiseren, zijn een aantal ontwerpprincipes vastgesteld voor zowel infrastructurele voetgangers- als fietsersvoorzieningen. Hiervoor worden zoveel als mogelijk de CROW-richtlijnen gehanteerd.

Infrastructuur

Voor voetgangers- (figuur 6) en fietsvoorzieningen (figuur 7) zijn enkele infrastructurele ontwerpprincipes gedefinieerd en is veelal afhankelijk van de rijbaanbreedte (figuur 8). Er is verschil gemaakt tussen de principes buiten de bebouwde kom (bubeko) en binnen de bebouwde kom (bibeko). Zoals het woord al aangeeft gaat het om principes: de gemeente Voerendaal probeert deze principes zoveel mogelijk toe te passen. Gelet op fysieke omstandigheden, eigendommen en

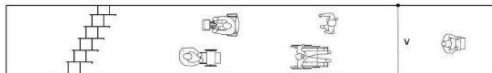
kostenoverwegingen kan er afgeweken worden van deze principes. Naast de wegvakken en kruisingen zijn er diverse locaties die zich niet laten vangen in standaard richtlijnen of waarbij op voorhand duidelijk is dat de implementatie van de richtlijnen op korte termijn niet inpasbaar is. Voorbeelden hiervan zijn de spoorwegonderdoorgang aan de Putterweg, de aansluiting van het Antoniuspad op de Lambrechtsstraat en de situatie van de fietser op de Heerlerweg. Voorstellen om deze knelpunten aan te pakken zijn uitgewerkt in stap 6.

Ontwerpcriteria voetganger

Voor voetgangersvoorzieningen zijn enkele ontwerpprincipes gedefinieerd. er is verschil gemaakt tussen de principes buiten de bebouwde kom (bubeko) en binnen de bebouwde kom (bibeko). Zoals het woord al aangeeft gaat het om principes: de gemeente Voerendaal probeert deze principes zoveel mogelijk toe te passen. Gelet op fysieke omstandigheden, eigendommen en kostenoverwegingen kan er afgeweken worden van deze principes.

Voor voetgangers bubeko bij aanwezigheid trottoir:

- bij aanliggend pad, niveau verschil van 0,08 a 0,12 m met rijbaan aanbrengen (trottoir)
- trottoirband in beginsel (nagenoeg) verticaal (tegen parkeren en rijden op trottoir)
- op plaatsen waar mensen oversteken trottoir op-/afritten aanbrengen
- verharding (en afwatering)
- minimale breedte 1,80 m
 - > 1,20 m bij vernauwingen korter dan 10 m
 - > 0,90 m bij harde puntenvernauwingen (lichtmasten, verkeersborden)
- keerplekken $\geq 2,1$ m om de 100 m
- vrije hoogte $\geq 2,30$ m
- indien natuurlijke gidslijnen (trottoirband) onvoldoende zijn, worden geleidelijnen toegepast
- op strategische locaties realiseren van rustplekken

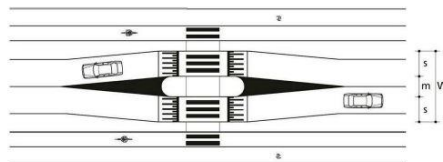


Voor voetgangers bubeko:

- (half)verharde voorziening langs rijbaan
- gebruik maken van de fietsvoorziening
- minimaal 1,00 meter breed
- minimaal 4,50 meter van rijbaan of tegen fietsvoorziening
- op strategische locaties realiseren van rustplekken

Voetgangersoversteek

- toepassen L2-bord boven de rijstrook met aanvullende verlichting
- maatvoering
 - $m = 2,50$ m
 - $s = 2,90$ a $3,50$ m
 - $W \geq 7,30$ m



Figuur

6

—

ontwerpcriteria

voetganger

Ontwerpcriteria fietser

Op basis van onderstaand stroomschema wordt gekozen voor een bepaald type fietsvoorziening:



Voor fietsvoorzieningen langs GOW

- solitair fietspad: min. 3,5 meter breed
- tweerichtingenfietspad aan één zijde van de rijbaan: min. 3,5 meter breed
- eerichtingenfietspad aan beide zijden van de rijbaan: min. 2,5 meter breed
- indien bovenstaande niet mogelijk is: fietsstrook minimaal 2,0 meter breed

Voor fietsvoorzieningen langs ETW bibeko:

- eventueel suggestiestrook
- fietsstraat: rood asfalt

Voor fietsvoorzieningen ETW bubeko:

- < 3.000 mvt -> suggestiestrook
- > 3.000 mvt -> vrijliggende fietsvoorziening (maatvoering cf GOW)

Uitvoering van de fietsvoorzieningen is als volgt:

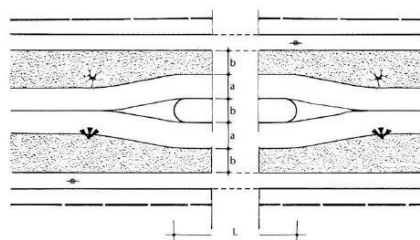
- vrijliggende fietspaden: zwart asfalt met op de conflictpunten rood asfalt
- fietsstrook: rood asfalt
- bij voorkeur geen verticale snelheidsremmers en als deze onvermijdelijk zijn, dan een sinusvormige drempel

Fietsoversteek GOW

- Indien er sprake is van een gecombineerde fiets- en voetgangersoversteek, ook voorrang geven voor de fietser

• Maatvoering

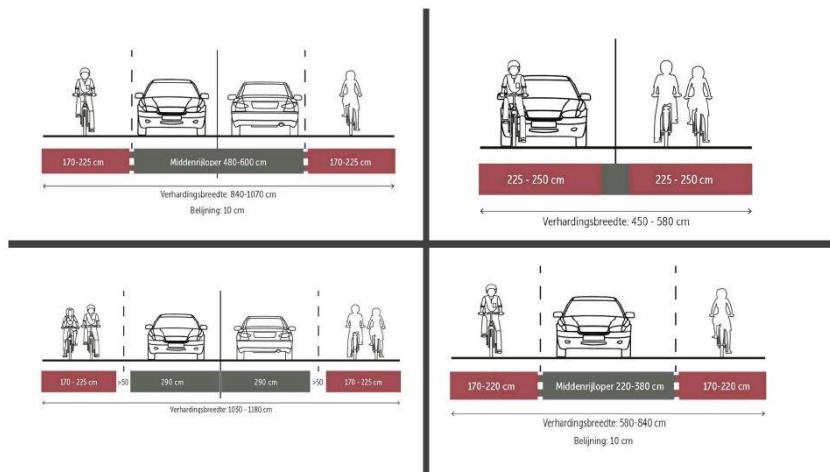
- a = 2,75 a 3,50 m, afhankelijk van functie voor gemotoriseerd verkeer
- b = breedte middengeleider $\geq$ 2,50 meter
- L = 5,00 a 20,00 m
- Afschuining uitbuigingen afhankelijk van ontwerpsnelheid, maar minimaal 1:5
- hoogte eventuele beplanting op geleider <0,60 m



Figuur 7 – ontwerpcriteria fietser

Ontwerpcriteria fietser – indeling rijbanen

Op basis van de verhardingsbreedte van de weg gelden de volgende indelingen voor de rijbaan:



Figuur 8 – rijbaanbreedte

Overige fietsvoorzieningen

Naast het op orde brengen van de fietsinfrastructuur, is het ook van belang dat overige fietsvoorzieningen op orde zijn, zoals de bewegwijzering, de fietsparkeervoorzieningen en oplaadpunten voor de elektrische fiets. Ook het uitvoeren van deze maatregelen geven een positieve bijdrage aan het gebruik van de fiets.

Bewegwijzering

In 2017 is in Regio Parkstad Limburg verband de fietsbewegwijzering in beeld gebracht. Samen met de omliggende gemeenten is bepaald welke kernen verwezen moeten worden en via welke verbinding dat het best kan. Dit project is opgestart teneinde te komen tot een sluitende verwijzing in de regio Parkstad Limburg. Ook Voerendaal heeft hier aan meegewerkt wat geresulteerd heeft in een overzicht van de fietsbewegwijzering.

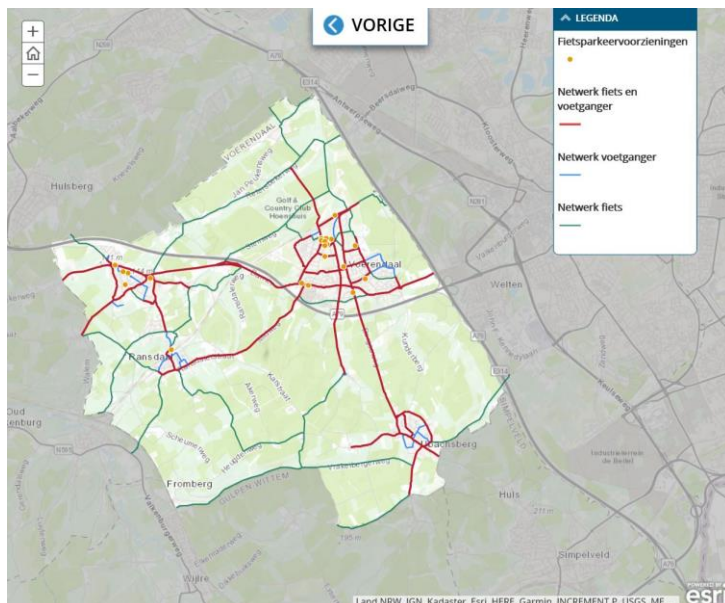
Fietsparkeervoorzieningen

Het realiseren van goede fietsenstallingen (of fietsparkeervoorzieningen) maakt dat mensen eerder gebruik maken van de fiets als de fiets veilig gestald kan worden. Fietsparkeervoorzieningen die voldoen aan het FietsParKeurmerk (bijlage 6) voldoen aan een aantal kwaliteitseisen (rekening houdend met verschillende typen fietsen):

- gemak bij het plaatsen van een fiets
- gemak bij het vastzetten van een fiets
- kans op letsel bij de gebruiker of passant
- kans op schade aan de fiets
- kraakbestendigheid
- duurzaamheid
- informatie over het systeem

Voerendaal neemt de verantwoordelijkheid op zich om fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte en voor openbare voorzieningen op orde te houden en waar nodig te verbeteren.

Op deze kaart (figuur 9) worden de fietsparkeervoorzieningen in Voerendaal aangeduid.



Figuur 9 - Fietsparkeervoorzieningen

Oplaadpunten elektrische fiets

Het gebruik van de elektrische fiets wordt steeds populairder. De potentie van de elektrische fiets in Voerendaal is enorm vanwege de ligging in een heuvelachtig landschap. Daarnaast wonen er in Voerendaal veel senioren. De elektrische fiets is voor deze groep mensen een waardevolle aanvulling in het mobiliteitsaanbod. Om het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren, is het belangrijk gebruikers zo goed mogelijk te faciliteren en informeren. Het realiseren van elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte is dan ook een gewenste maatregel. Omdat voor het opladen van een elektrische fiets een losse adapter nodig is, is onbewaakt opladen van elektrische fietsen lastig. De gemeente stimuleert daarom de marktpartijen, zoals horecagelegenheden, om elektrische oplaadpunten voor de fiets te realiseren. Dan kunnen fietsers het opladen van de fiets in de gaten houden tijdens een welverdiende pauze.

Op de kaart is aangegeven bij welk knelpunt, welke maatregelen gewenst zijn. Ook is de prioritering van aanpak weergegeven.

Weesfietsen

Om er voor te zorgen dat fietsparkeervoorzieningen bij de stations ook beschikbaar blijven, heeft het Fietsberaad een Handboek Weesfiets (bijlage 7) opgesteld. Dit handboek helpt gemeenten om weesfietsen aan te pakken. Het op structurele basis verwijderen van deze fietsen levert grote voordelen op voor de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Het aanpakken van weesfietsen is primair een gemeentelijke taak. Het handboek biedt tal van praktische handvatten om het verwijderen van weesfietsen structureel vorm te geven. De aanpak is als volgt:

- neem een besluit op bestuurlijk niveau
- opnemen artikel in APV waarin stallingsduur in bepaalde gebieden aan een limiet gebonden wordt en plaats borden.
- identificeren te lang gestalde fietsen
- weghalen en opslaan fietsen in fietsdepot

Gedragmaatregelen

Voerendaal heeft in het GVVP twee doelstellingen opgenomen om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren (bevorderen van gebruik elektrische fiets en verhogen van fietsgebruik). In de aanpak zijn vier doelgroepen gedefinieerd waar de gemeente zich op gaat richten.

Voor alle doelgroepen geldt dat de gemeente samenwerking zoekt met gemeenten in de Parkstad Regio en met de provincie Limburg.

Senioren

Bij ongevallen waarbij geen motorvoertuigen zijn betrokken, lopen vooral oudere fietsers risico om gewond te raken. Om dat risico te verminderen, is het niet genoeg om alleen infrastructurele en fietsgerichte maatregelen te nemen. Ongeveer de helft van de ongevallen wordt namelijk mede veroorzaakt door (onveilig) gedrag van de fietser, blijkt uit onderzoek (bijlage 8) van het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteit). Daarom zijn er ook maatregelen nodig die het gedrag van oudere fietsers beïnvloeden.

De gemeente Voerendaal wil senioren bewust maken van het feit dat fietsen meer risico's met zich meebrengt dan dat ze vaak denken, maar ook dat capaciteiten van senioren afnemen. Wie zijn beperkingen en de risico's kent, past zijn gedrag eerder aan. Het zou goed zijn als oudere fietsers een reëler beeld krijgen van de risico's die ze lopen.

Door het organiseren van informatieavonden voor senioren (in samenwerking met bijvoorbeeld VVN en de Fietsersbond regio Parkstad en de lokale ouderenbonden) maakt de gemeente het veilig fietsen onder senioren bespreekbaar.

Schoolgaande jeugd

Voor schoolgaande jeugd zijn er veel bestaande campagnes en programma's beschikbaar om het wandelen en fietsen te stimuleren. Daarnaast draagt verkeerseducatie op scholen bij aan de bewustwording van scholieren om veilig deel te nemen aan het verkeer. Binnen het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) werken bestuurlijke en maatschappelijke partners samen om de verkeersveiligheid in Limburg te optimaliseren en te regisseren. Het is daarom een belangrijke partner voor de gemeente Voerendaal bij het benaderen van de schoolgaande jeugd.

Een voorbeeld om fietsen en wandelen te stimuleren voor schoolkinderen is het programma Cycling4School. Met dit programma worden kinderen en hun ouders gestimuleerd om vaker te voet of per fiets naar school te gaan. Cycling4school (www.cycling4school.nl) is een beloningsproject waarbij ouders samen met hun kinderen letterlijk een beloning bij elkaar lopen of fietsen: cycling4schoolpunten. De gemeente kan de basisschool in de gemeente Voerendaal ondersteunen om een dergelijk programma uit te rollen.

Naast het stimuleren van meer wandelen en fietsen, maakt de gemeente Voerendaal al gebruik van de Subsidie Verkeerseducatie (Nadere subsidieregels Verkeerseducatie 2017-2020) om de verkeerseducatie aan scholieren te bevorderen zodat kinderen zich ook veilig in het verkeer gedragen.

De gemeente benadert de scholen binnen de gemeente en aangrenzende gemeenten om het belang van verkeerseducatie te benadrukken. Gemeente en scholen maken reeds gebruik van de bestaande verkeersveiligheidscampagnes van het ROVL zoals de fietsverlichtingscampagne of van die van Veilig Verkeer Nederland De scholen zijn weer begonnen.



Fietsers op een elektrische fiets

Om het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren, kan de gemeente een aantal maatregelen of een combinatie van maatregelen uitvoeren:

1. Gratis of goedkoop uitproberen van een e-bike. In samenspraak met de plaatselijke rijwielhandelaar kan de gemeente Voerendaal een e-bike ter beschikking laten stellen voor inwoners van de gemeente om te proberen. Vaak is een proefrit doorslaggevend voor de aankoop van een e-bike. Aandachtspunt hierbij is wel dat er geen sprake mag zijn van staatssteun.
2. De gemeente kan een aankoopsubsidie voor de aanschaf van een nieuwe e-bike instellen.
3. Grotere werkgevers benaderen om het fietsgebruik te stimuleren.

Groepen wielrenners

De wielersportbond NTFU behartigt de belangen van de sportieve fietser. Zij zetten zich in voor de kwaliteit en veiligheid binnen de wielersport. Ook zij zien dat (kleine groepjes) wielrenners zich niet altijd zo gedragen als het hoort. Omdat het voor de sportbond lastig is om het gedrag van wielrenners op afstand bij te sturen, kiezen ze er voor om wielrenners elkaar te laten aanspreken op ongewenst gedrag. Met behulp van enkele video's willen ze ongewenst gedrag bespreekbaar maken.

De gemeente neemt het voortouw om wielerverenigingen in de regio te benaderen om de klachten die de gemeente ontvangt over wielrenners te bespreken. Samen met de verenigingen maakt de gemeente

afspraken over hoe het gedrag van (enkele groepen) wielrenners in de regio van Voerendaal verbeterd kan worden. Mede met behulp van bijvoorbeeld de filmpjes over *ongewenst gedrag* of *wat de wielrenner zelf kan doen*.

Stap 6 - Voorbereiding uitvoering

In stap 5 is een overzicht van het type maatregelen geïntroduceerd, maar wat betekent dit nu voor de concrete maatregelen die Voerendaal moet nemen? In deze paragraaf behandelen we deze concrete maatregelen. Dat doen we langs twee lijnen:

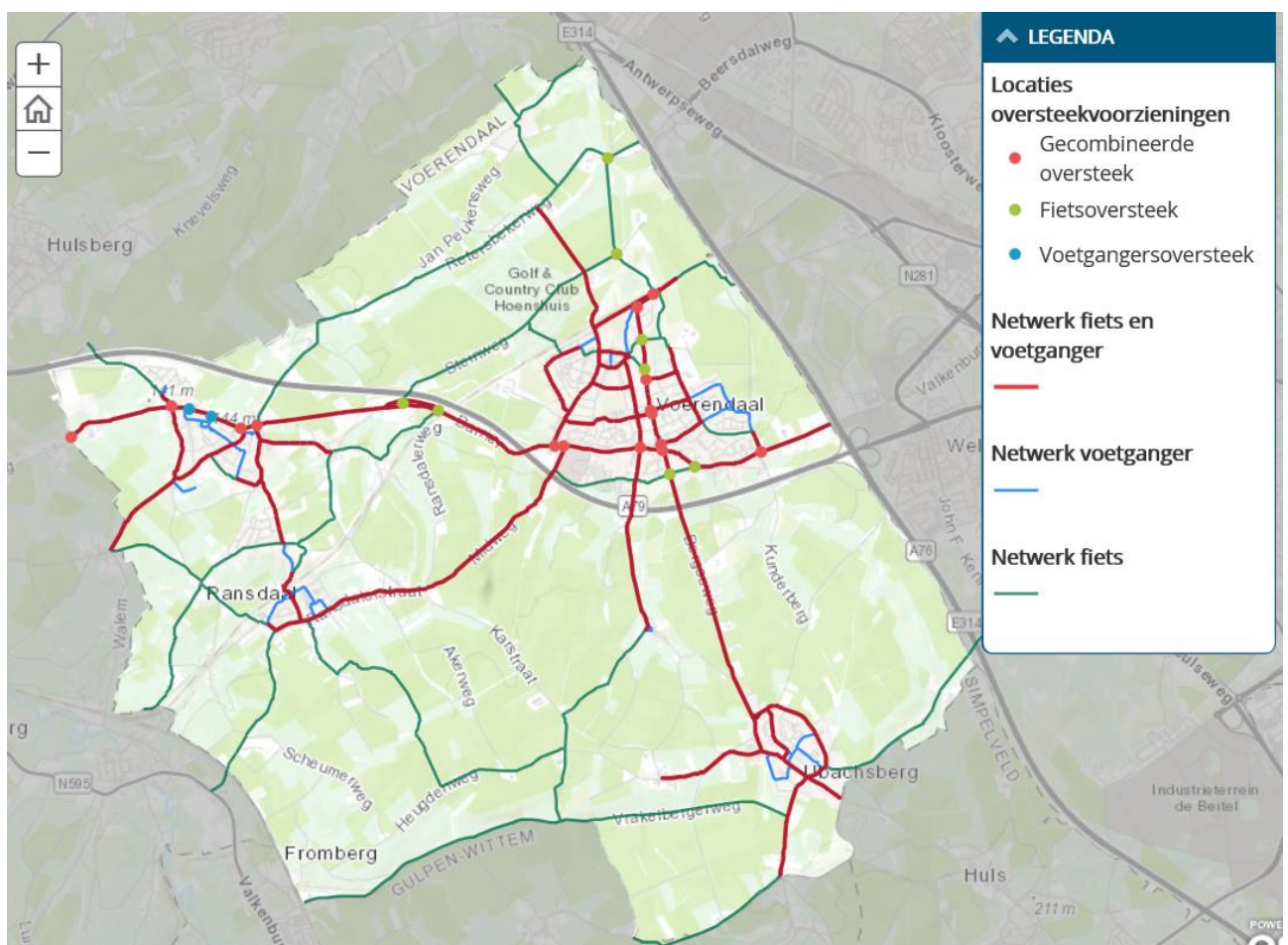
1. De eerste lijn is de vertaling van de ontwerpprincipes op de feitelijke situatie buiten. Waar wijkt de huidige situatie af van de ontwerprichtlijnen en wat moet er gebeuren om de principes zoveel mogelijk te implementeren

2. De tweede lijn zijn de losse elementen en knelpunten. Tijdens de GVVP inventarisatie en via de klachtenlijn alsmede verkeerskundige schouw zijn een aantal specifieke knelpunten naar voren gekomen die zich niet laten vangen in ontwerpprincipes. Deze losse knelpunten behandelen we kort in dit iReport.

Implementatie ontwerpprincipes

Op de kaart hieronder staan de locaties weergegeven waar fiets- en voetgangersoversteken gerealiseerd moeten gaan worden.

Tevens is inzichtelijk gemaakt waar deze voorzieningen gecombineerd kunnen worden. De overstekvoorzieningen blijven beperkt tot de gebiedsontsluitingswegen in Voerendaal en voorzien in een gefaseerde overstek voor fietsers en voetgangers.



Voetgangersoversteken

Voerendaal kent op meerdere locaties voetgangersoversteken door middel van een VOP. Deze zijn veelal ongefaseerd waardoor ze niet voldoen aan de in deze scan vastgestelde principes. Op de Klimmenderstraat te Klimmen (zie figuur 10) zijn nog twee solitaire voetgangersoversteekplaatsen (Schoolstraat en bij de Mergelgats) aanwezig waarbij een gefaseerde oversteek gerealiseerd kan worden.



Figuur 10 – Voetgangersoversteekplaatsen Klimmenderstraat

Op de locatie Schoolstraat zijn inmiddels op verzoek van bewoners 2 LED-intentie-zuilen aangebracht. Waarmee alleen de locatie ter hoogte van Klimmenderstraat 60 (bij de Mergelgats) rest.

Fietsoversteken

In het GVVP van de gemeente Voerendaal zijn enkele fietsoversteken opgenomen als prioritaire maatregel. Het gaat om fietsoversteken in de Putterweg bij de Retersbekerweg (figuur 11) en de Steinweg (figuur 12).



Figuur 11



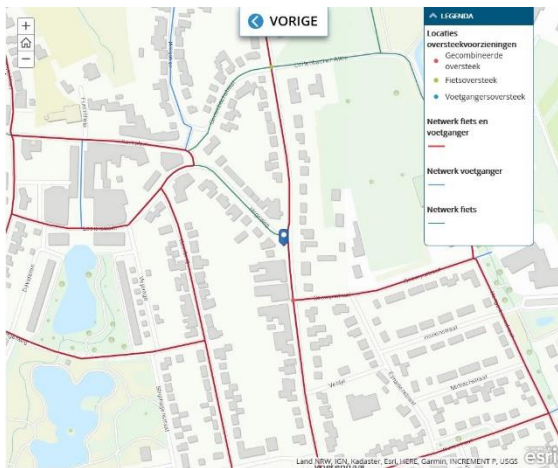
Figuur 12

Uitvoering van deze oversteken conform de vastgestelde ontwerpprincipes zijn weliswaar kostbaar, maar ruimtelijk mogelijk.

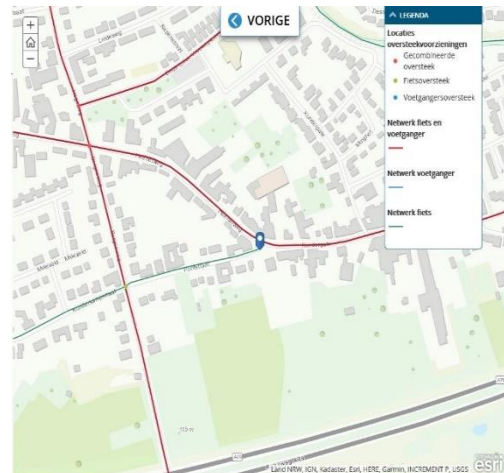
Voor de Retersbekerweg zijn voorlopige maatregelen uitgevoerd, waarbij de markering voor de fietser is verbeterd en een vangrail geplaatst in de buitenbocht ter bescherming van de fietsers).

De meest nijpende verkeersonveilige situatie voor de fietser betreft de kruising Steinweg. Hiervoor is een nieuw ontwerp met kostenraming gemaakt door RAIInfra en zal separaat behandeld worden.

Ook op de Hogeweg/Hoolstraat (figuur 13) zijn twee fietsoversteken aanwezig evenals de oversteek naar de Pontstraat aan de Heerlerweg (figuur 14) en die aan de Bergseweg (figuur 15). In de eerste situatie zijn mogelijkheden voor een gefaseerde oversteek, in de tweede situatie zal dit in verband met de aanwezige bebouwing niet realiseerbaar zijn.



Figuur 13



Figuur 14

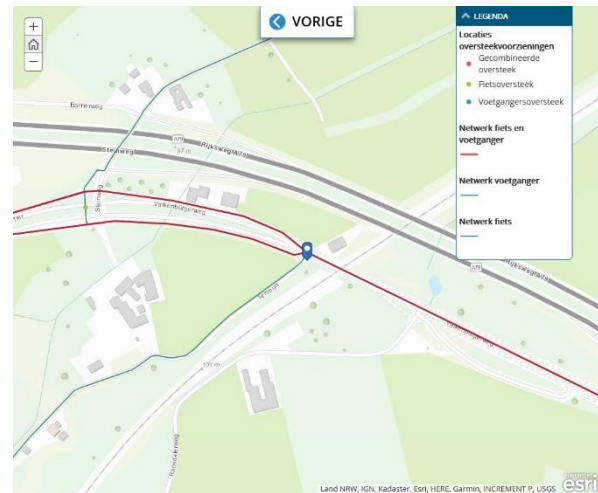


Figuur 15

Tot slot liggen er nog twee fietsoversteken op de Barrier. Een bij de aansluiting van de Steinweg (figuur 16), welke voldoet aan de gestelde eisen en een nabij de Weg langs de Zevensprong (figuur 17) kort bij het spoorwegviaduct.



Figuur 16

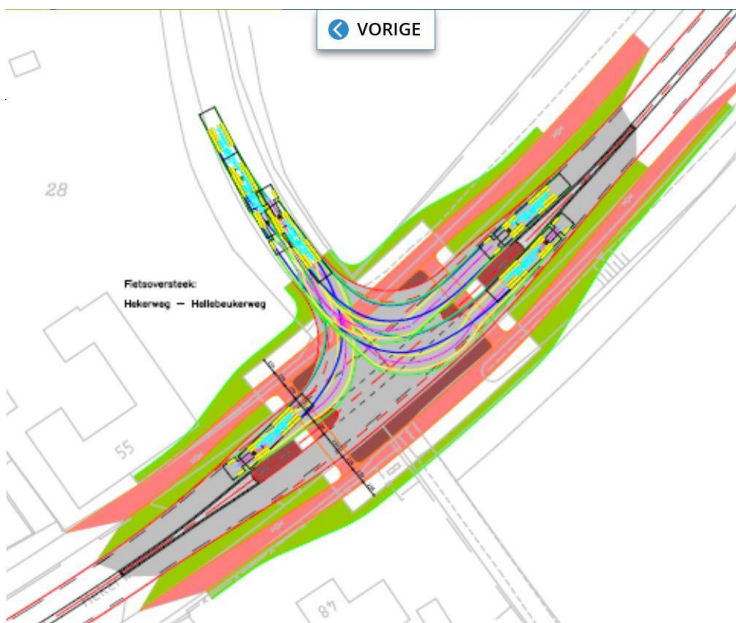


Figuur 17

De oversteken aan de Hogeweg/Hoolstraat kunnen worden meegenomen in de reconstructie van deze weg, de overige oversteken liggen op wegen zonder concrete reconstructie- of rehabilitatieplannen en zullen daarom projectmatig moeten worden opgepakt.

Gecombineerde oversteken

Naast de solitaire oversteken kunnen op diverse plaatsen oversteken worden gecombineerd. Zo is op de Hellebeukerweg (figuur 18) een gecombineerde oversteek voorzien waarvan in een eerder stadium reeds een ontwerp is gemaakt.



Figuur 18

Deze oversteek bij de Hellebeukerweg zien wij als gemeente als een weliswaar voor de verkeersveiligheid van met name fietsers en wandelaars nodige locatie, maar gezien de kosten, ruimtelijke afweging en overzichtelijkheid van het kruispunt, als de locatie met de minst hoge prioriteit.

Maatwerkmaatregelen

Niet alle knelpunten laten zich vangen in vooraf gestelde principes doordat bestaande fysieke inrichting beperkingen opleggen aan de inrichting of omdat situaties zo specifiek zijn dat algemene principes niet opgaan. In deze paragraaf gaan we in op enkele van deze specifieke punten waarvoor maatwerk gewenst is.

Spoorwegviaduct Putterweg

Aan de Putterweg is een spoorweg onderdoorgang gelegen. Dit spoorwegviaduct (figuur 19) is zeer krap vormgegeven. Een doorgangsregeling regelt het gemotoriseerd verkeer maar de fietser en voetganger komt in de huidige inrichting in een onveilige situatie. Mede door het ontbreken van een goede verlichting is de verkeersveiligheid van fietser en voetganger in het geding. Op lange termijn is het wenselijk de onderdoorgang te verbreden zodat voldoende profielbreedte aanwezig is. In de tussentijd adviseren we de onderdoorgang te voorzien van een beveiliging door middel van een verkeersregeling waarbij de fietser en voetganger zich los van het gemotoriseerd verkeer kunnen innemen.

Deze situatie is inmiddels sterk verbeterd door plaatsing van een verkeersspiegel, het aanbrengen van een verkeersgeleiding en de mogelijkheid om van het fietspad in de Koning naar het stationsplein in 2 fasen over te steken. Het minst veilig is de situatie in het viaduct voor voetgangers en voor fietsers van beide richtingen, voornamelijk ten gevolge van de krapte onder het viaduct.



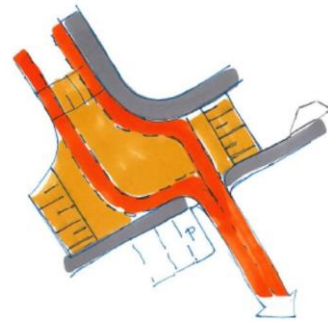
Figuur 19

Antoniuspad - Lambrechtsstraat

Het Antoniuspad is een fietspad door Kunrade. Ter hoogte van de Lambrechtsstraat (figuur 20) eindigt dit fietspad. Verkeer is niet bedacht op het fietsverkeer dat van rechts komt en voorrang heeft. In de richtlijnen van het CROW zijn voor dit soort specifieke situaties nog geen afdoende oplossingen bedacht. Hiervoor vinden we een verkeersplateau (figuur 21) een geschikte maatregel. Of deze oplossing inpasbaar is kan met een schetsontwerp worden bepaald. Aan de andere zijde van het Antoniuspad, daar waar het pad uitkomt op de Grachtstraat is reeds een maatregel genomen waardoor dit knelpunt is opgelost.



Figuur 20



Figuur 21

De aanpak van deze locatie zal onderdeel moeten uitmaken van het STRIP 2.0 - project afkoppelen Voerendaal-Oost.

Alternatieve route Heerlerweg

De Heerlerweg kenmerkt zich door een smal profiel. Niet zo vreemd, want deze oude verbinding met de aanliggende huizen komt al voor op kaarten van 1850 (figuur 22). Bij de reconstructie van enkele jaren geleden heeft de fietser wederom suggestiestroken (figuur 23) gekregen ter attentieverhoging.

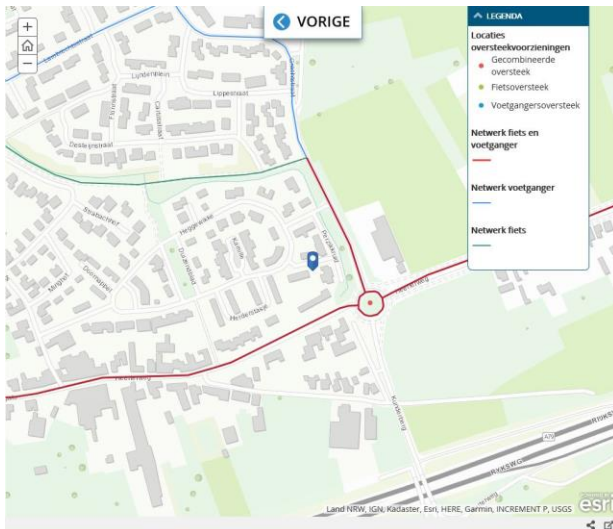


Figuur 22



Figuur 23

Gelet op het smalle profiel in combinatie met de hoeveelheid verkeer zal de fietser hier nooit de ideale oplossing krijgen in de vorm van vrij liggende fietspaden langs een GOW (Gebiedsontsluitingsweg). Verbeteringen zijn echter wel mogelijk, maar dan moet het parkeren langs de Heerlerweg worden opgeheven om zodoende meer profielruimte te creëren. Gelet op de belangen van de omwonenden alsmede het feit dat de Heerlerweg in 2010 geheel is gereconstrueerd is deze maatregel op korte en middellange termijn niet te verwachten. Door de Fietzersbond is aangegeven dat het wellicht mogelijk is om te werken aan een alternatieve route. Een optie zou de verbinding via Perzikkruid (figuur 24) naar de Heggewikke (figuur 25)

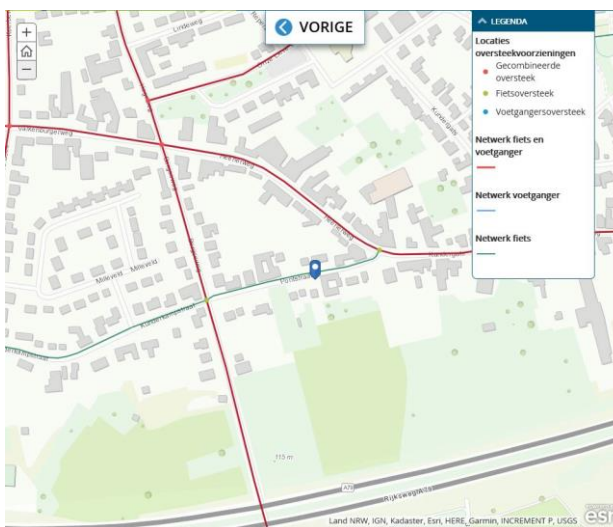


Figuur 24



Figuur 25

kunnen zijn om vervolgens een verbinding te zoeken richting Pontstraat (figuur 26) of de Hogeweg. Ook het Antoniuspad (figuur 27) kan als alternatief verder worden uitgenut. Een beter alternatief voor de utilitaire fietser zou een tracé voor een “snelfietsroute” zijn welke ten zuiden van de kern Voerendaal parallel aan de A79 moet worden geprojecteerd.



Figuur 26



Figuur 27

Gedragmaatregelen

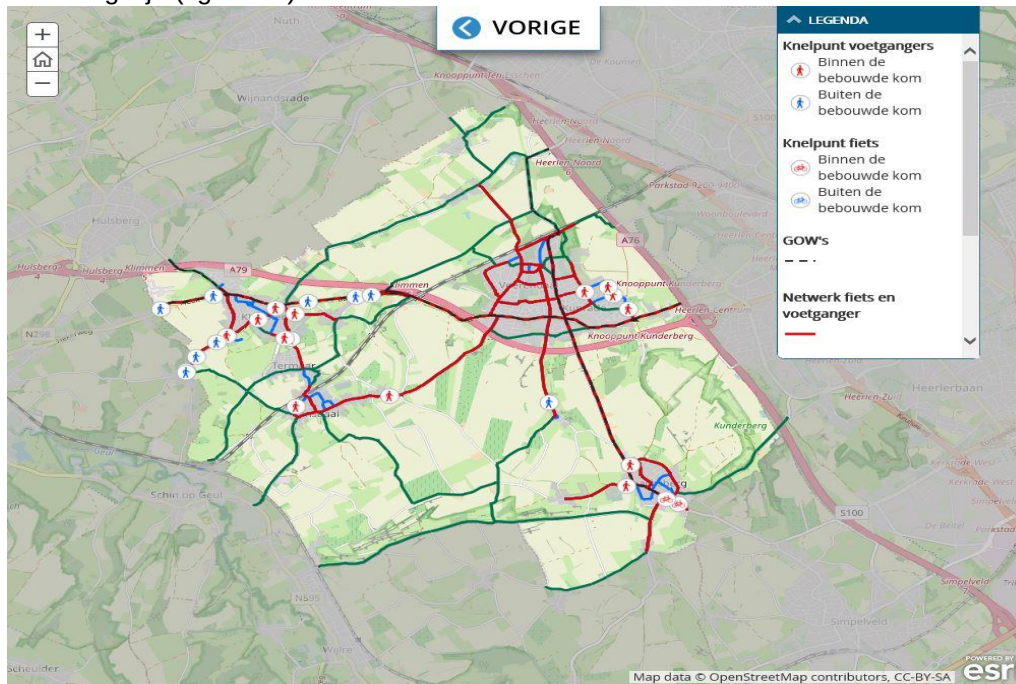
De gemeente Voerendaal heeft in het GVPV aangegeven zich te willen inzetten voor voetgangers en fietsers. Daarom organiseert zij, samen met haar partners, een speciale beurs waarvoor de inwoners van Voerendaal worden uitgenodigd. Tijdens deze dag, worden zij geïnformeerd over de plannen van de gemeente (bekendheid geven aan de fiets- en voetgangersscan), kunnen bijvoorbeeld e-bikes worden getest en kan er mee gepraat worden over de aanpak van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Laten we het een “fietsmarkt” noemen.

Samenwerkingspartners bij het organiseren van deze dag zijn bijvoorbeeld de Fietzersbond Parkstad, het ROVL, basisscholen, ouderenbonden en fietshandelaren in de gemeente.

Prioritering

De prioritering van het realiseren van de bovengenoemde maatregelen is pragmatisch van insteek. Als eerste wordt bij geplande werkzaamheden (reconstructies) de voorzieningen voor langzaam verkeer aangepast conform de in dit rapport beschreven ontwerpprincipes. Het betreft de plannen uit het GVVP, het STRIP en onderhoudswerken. Daarnaast worden die knelpunten aangepakt waar de veiligheid van het langzaam verkeer in het geding is of waar in het verleden zich ongevallen hebben voorgedaan die tijdens de inventarisatie naar voren zijn gekomen en die nog niet worden opgepakt in het kader van andere projecten. Deze knelpunten zijn als volgt geprioriteerd:

1. Het realiseren van fiets- en voetgangersvoorzieningen binnen het netwerk waar deze nog niet aanwezig zijn (figuur 28).

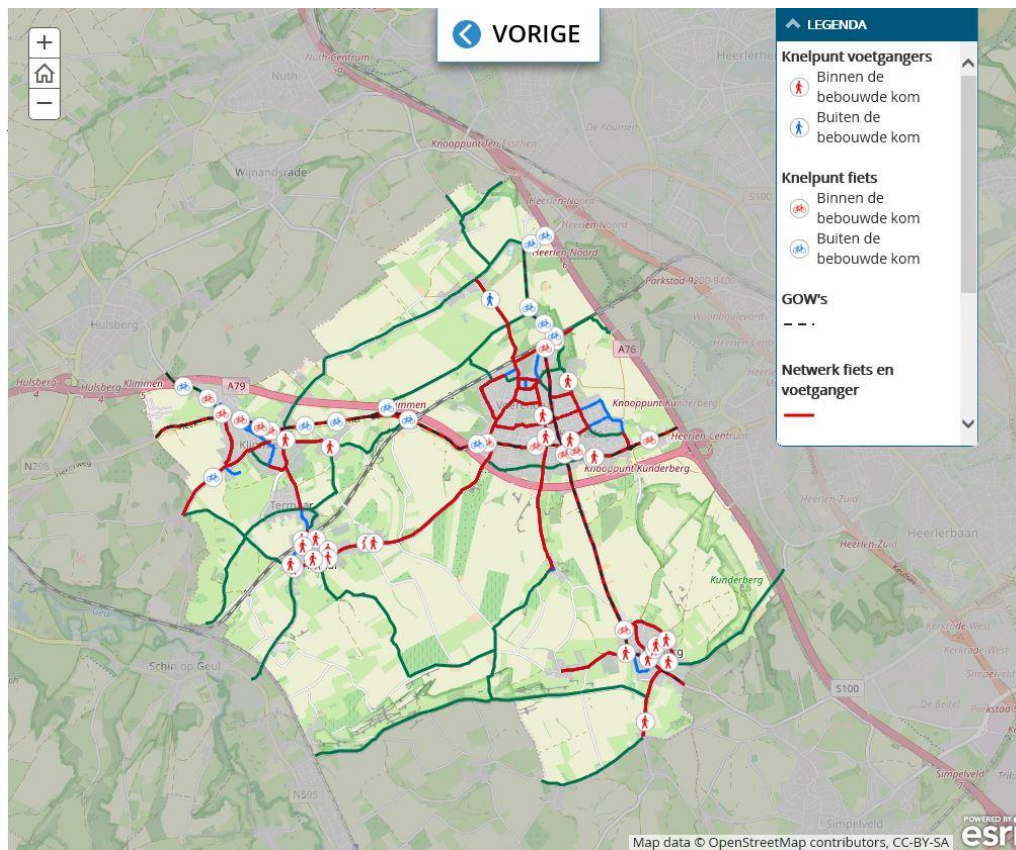


Figuur

28

De eerste prioriteit betreft locaties buiten de bebouwde kom aan gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de bebouwde kom worden de gebiedsontsluitingswegen zonder fiets- en voetgangersvoorzieningen aangepakt. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom worden enkel de ontbrekende voetgangersvoorzieningen gerealiseerd. Om de maatregelen uit te voeren is een bedrag benodigd van circa € 300.000,-;

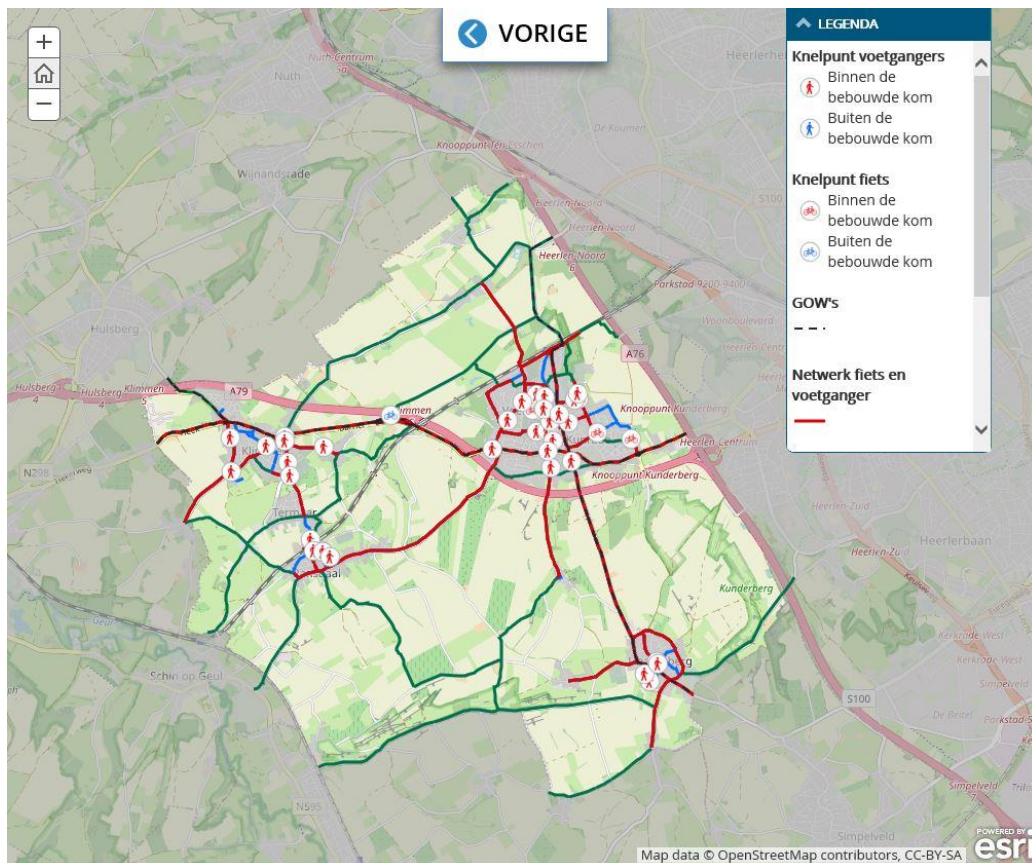
2. Op veel plekken in de gemeente zijn wel fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig, maar voldoen deze niet aan de gewenste maatvoering (figuur 29).



Figuur 29

De tweede prioriteit ligt bij de knelpunten waarbij de fietsvoorzieningen smaller zijn dan 2,0 meter en voetgangersvoorzieningen die smaller zijn dan 1,20 meter. De globale kosten om deze maatregelen te realiseren liggen tussen de € 350.000 en € 500.000;

3. Op veel plekken in de gemeente zijn wel fiets- en voetgangersvoorzieningen aanwezig, maar voldoen deze niet aan de gewenste maatvoering (figuur 30).



Figuur 30

De derde prioriteit ligt bij knelpunten waarbij de fietsvoorzieningen smaller zijn dan 3,5 meter en voetgangersvoorzieningen die smaller zijn dan 1,80 meter. De kosten hiervan zijn niet geraamd aangezien de aanpassing vraagt om expliciete keuzes die de benodigde kosten in grote mate bepalen;

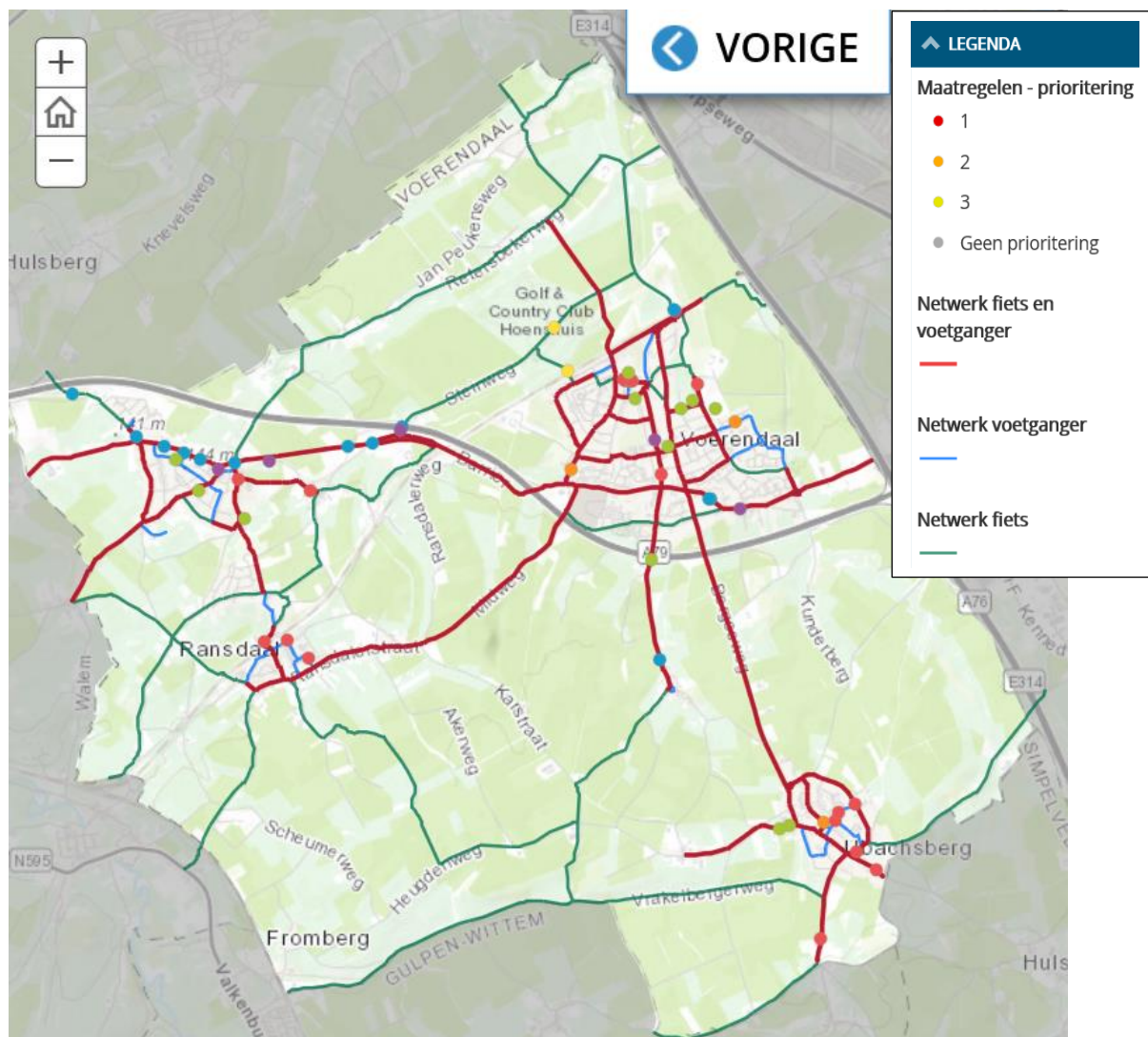
4. Als laatste worden die voorzieningen opgepakt die bijdragen aan het verbeteren van de directheid van een route of het comfort van het fiets- en/of voetpad. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld meegenomen worden in regulier onderhoud.

Kostenindicatie

Bij de voorgestelde maatregelen is een kosteninschatting gemaakt voor het uitvoeren van de maatregelen. Deze kosten zijn gecategoriseerd met de volgende indeling:

1. < € 1.000	3 objecten	=>	< € 3.000
2. € 1.000 – € 5.000	12 objecten	=>	€ 12.000 - € 60.000
3. € 5.000 – € 10.000	18 objecten	=>	€ 90.000 - € 180.000
4. € 10.000 - € 25.000	6 objecten	=>	€ 60.000 - € 150.000
5. € 25.000 - € 50.000	13 objecten	=>	€ 325.000 - € 650.000
6. > € 50.000	2 objecten	=>	> € 100.00

Maatregelen met betrekking tot ambtelijke inzet (zoals begeleiden gedragsacties en handhaving) en maatregelen die meegenomen worden met reconstructies, zijn niet voorzien van een kostencategorie. Kosten zijn bepaald aan de hand van kencijfers en geven een globaal beeld van de kosten. Exacte kosten kunnen berekend worden na realisatie van ontwerpen.



Figuur 31

Fase 3 - Uitvoering en structurele inbedding

Hoewel het uitwerken van deze fase geen onderdeel uitmaakt van de opdracht geven we handvatten voor de verdere uitwerking. In dit hoofdstuk zijn daarom enkele suggesties gedaan voor de uitvoering en structurele inbedding.

Het resultaat van fase 3 is structurele inbedding van de aanpak van fietsers en voetgangers in het lokale beleid en communicatie met aandacht voor monitoring en actualisatie.

De opgestelde aanpak lokale impuls fietsers en voetgangers heeft bij voorkeur een looptijd van een tot vier jaar (al dan niet gekoppeld aan de collegetermijn) en dient regelmatig herijkt te worden. Het plan is de leidraad voor de uitvoering en wordt actief gemonitord.

We adviseren in deze periode structureel overleg te houden met de stakeholders om op die wijze het plan verder door te ontwikkelen. Hoewel het plan vooral inzet op verbetering van de bestaande infrastructuur is door met name de Fietsersbond gewezen op de kansen van het benutten van parallelle structuren. Op deze wijze kunnen fietsers kiezen voor een alternatief waar men wellicht minder hinder ondervindt van het gemotoriseerd verkeer. Deze parallelle structuren zijn maatwerk en niet overal direct toepasbaar. Desalniettemin is het verstandig kansen die in de toekomst voorbij komen zoveel mogelijk te benutten. Zeker indien deze kansen gecombineerd kunnen worden met andere knelpunten zoals het doorgaande landbouwverkeer door de kern van Voerendaal.

Stap 7: Uitvoering

Stap 8: Monitoring en evaluatie

Stap 7 - Uitvoering

Organisatie en inbedding

De uitvoering van de aanpak dient een vaste plek te krijgen binnen de gemeentelijke organisatie, het beleid en bij de samenwerkingspartners. Binnen de gemeente maakt deze aanpak Lokale impuls fietsers en voetgangers integraal deel uit van het GVVP. Bij de verschillende momenten van de gemeentelijke begrotingscyclus, wordt de raad geïnformeerd over de voortgang van de aanpak en worden middelen gevraagd om uitvoering te geven aan de maatregelen.

Financiering

Om uitvoering te kunnen geven aan de aanpak lokale impuls fietsers en voetgangers, is financiering essentieel. Vandaar dat over de voortgang van de aanpak wordt aangesloten bij de gemeentelijke begrotingscyclus.

Nu de gemeente heeft bepaald welke maatregelen er genomen moeten worden om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, is het raadzaam de (toekomstige) subsidiemogelijkheden bij de provincie Limburg, de stadregio Parkstad en de Rijksoverheid.

Onderzoek bij de uitvoering van de maatregelen ook de mogelijkheden of marktpartijen een rol kunnen spelen in de uitvoering.

Het kan wenselijk zijn budget te reserveren voor adhoc uitvoering van kleine maatregelen of bijvoorbeeld initiatieven vanuit de bewoners of andere partijen. Dit levert naast effecten op het gebied van verkeersveiligheid vaak ook een goede pers en draagvlak voor het beleid op.

Marketing van de aanpak

De communicatie over de Lokale aanpak impuls fietsers en voetgangers van de gemeente is goed voor de zichtbaarheid binnen en buiten de gemeente en dient indirect als gedragsbeïnvloeding. Gebruik daarom de momenten van oplevering van infrastructurele aanpassingen en realisatie van voorzieningen door hier in de lokale pers aandacht aan te schenken. Benut deze persmomenten om het positieve imago van de fiets te benadrukken: het is gezond, goedkoop (voor zowel persoon als de maatschappij in vergelijking met andere modaliteiten), snel en milieuvriendelijk. Een positieve benadering helpt bij het vergaren van draagvlak voor de aanpak.

Maak bij de communicatie ook onderscheid naar doelgroep. Samenwerkingspartners, bestuurders en inwoners vragen ieder om een andere benadering.

Stap 8 - Monitoring en evaluatie**Monitoring en Evaluatie**

Houd samen met de partners in beeld of de uitvoering op koers ligt en of de in de aanpak beschreven praktische resultaten worden geboekt. Deze output-monitoring is belangrijk om het lokaal bestuur goed te kunnen informeren en betrokken te houden.

Het meten van outcome-effecten op lokale schaal zijn lastiger te beschrijven. Het effect van infrastructurele maatregelen is pas zichtbaar als ongevallen uitblijven op de plaats van de getroffen maatregel, maar dat zegt niet direct iets over eventuele neveneffecten bijvoorbeeld op een volgend kruispunt. Gedragsbeïnvloeding en educatie leveren pas vaak op termijn verbeteringen op. En de veiligheidsbeleving van de verkeersdeelnemers hoeft niet altijd overeen te komen met de harde cijfers van ongevallen.

Manieren om de outcome-effecten te monitoren en evalueren zijn:

- ongevallenregistratie bij houden
- een jaarlijks belevingsonderzoek naar verkeersveiligheid onder inwoners van Voerendaal uitvoeren
- het bereik van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen te meten: hoe veel scholen hebben we bereikt, hoeveel ouderen hebben deelgenomen aan een educatieprogramma?

Up-to-date

Wanneer de fiets- en voetgangersscan is vastgesteld en gestart wordt met de uitvoering van het plan, is continue aandacht gewenst op zowel de voortgang van de projecten als op de samenwerking met andere partijen. De voortgang van de projecten kan worden bewaakt door deze te koppelen aan de begrotingscyclus van de gemeente. Voor het bewaken van de samenwerking kan een structureel overleg voor fiets- en voetgangersverkeer worden ingevoerd. De gemeente Voerendaal kan in Parkstadverband het thema fietsers en voetgangers agenderen voor de halfjaarlijkse Regionale Mobiliteits Overleggen. Het kan dan gaan over de voortgang van de uitvoering maar ook om kennis te delen, inspiratie op te doen en ontwikkelingen te bespreken. Daarnaast kan een structureel overleg met de Fietzersbond en/of wandelnet van toegevoegde waarde zijn om de knelpunten in het fiets- en wandelnetwerk te bespreken.

Bijlagen:

Uitvoeringsprogramma