



BEEKDAELEN

Visie op Mobiliteit



**MOBILITEITSPLAN
BEEKDAELEN
2020 - 2030**



BEEKDAELEN

‘Leven en werken in
het landschap met
balans tussen
leefbaarheid,
verkeersveiligheid
en bereikbaarheid’



Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Doelstelling	4
1.2 Noodzaak	4
1.3 Aanleiding	5
1.4 Resultaat	5
1.5 Proces	5
1.6 Afbakening	5
2 Vigerend beleid	6
2.1 Nationaal	6
2.2 Provinciaal en regionaal	6
2.3 Gemeentelijk – Strategische visie	7
2.4 Gemeentelijk – Duurzaamheid	8
3 Duurzaam Veilig	10
3.1 Ongevallenanalyse	10
4 Ambities	12
4.1 Autoverkeer	12
4.2 Fietsverkeer	13
4.3 Openbaar Vervoer	15
4.4 Landbouwverkeer	16
4.5 Parkeren	17
4.6 Verkeerseducatie en –handhaving	17
5 Wegcategorisering	18
5.1 Wensbeeld	18
5.2 Vertaling wensbeeld naar categoriseringskaart	19
6 Aanzet naar uitvoeringsprogramma	21



BEEKDAELEN



Voor u ligt het eerste Mobiliteitsplan van de gemeente Beekdaelen. Deze nota beschrijft de visie op mobiliteit voor de komende jaren. De visie op mobiliteit sluit aan op de volgende speerpunten uit de Strategische Visie van de gemeente Beekdaelen:

- ✓ Beekdaelen investeert in leefbare en vitale kernen en in het organiseren van een toereikend voorzieningenniveau, adequate zorgverlening en maatschappelijke participatie;
- ✓ Beekdaelen ontwikkelt een duurzame groene as van de Geleenbeek naar de Rode Beek; van Schimmert naar Schinnen naar Schinveld tot grensoverschrijdend naar Selfkant en Gangelt;
- ✓ Beekdaelen bevordert een attractief lokaal ondernemingsklimaat en vergroten van de arbeidsparticipatie;
- ✓ Beekdaelen zet in op hoogwaardige bedrijventerreinen en concentratie van bedrijvigheid (op de juiste plek), met een excellente multimodale bereikbaarheid. Onder andere door een goede aansluiting van de A76 / Buitenring;
- ✓ Beekdaelen sluit aan en anticipeert op ontwikkelingen rondom Parkstad Limburg, bedrijvencomplex Chemelot, herstructurering van de stationsomgevingen en 'smart mobility'-concepten;
- ✓ Beekdaelen zet in op (nieuwe en vertrouwde) constructieve samenwerkingsvormen tussen de gemeente en haar inwoners. Dat betekent een nieuwe sturingsfilosofie voor de ambtelijke organisatie en samenspel raad-college. Denk daarbij aan ruimte voor burgerinitiatieven of lokale coöperatieve samenwerkingen;
- ✓ Beekdaelen werkt primair aan directe routes tussen herkomst- en bestemmingsgebieden;
- ✓ Beekdaelen zorgt voor aantrekkelijke en comfortabele (bewegwijzerde) fietsroutes

Bovengenoemde speerpunten krijgen een plaats bij de uitvoeringsplannen die voortvloeien uit deze visie op mobiliteit.

1.1 Doelstelling

Uit de Startnotitie Mobiliteit en de Strategische Visie blijkt dat het aspect "leefbaarheid in de kernen" de hoogste prioriteit heeft en bereikbaarheid ongeschikt is hieraan. Het stimuleren van fietsgebruik past in deze ambitie. Tegelijkertijd zal de gemeente zorg moeten dragen voor een goede interne bereikbaarheid, vooral daar waar het gaat om de bereikbaarheid van de diverse voorzieningen in een kern.

Alleen zo kunnen we inwoners in staat stellen zo veel mogelijk zelfstandig te leven.

We zetten daarbij in op toegankelijkheid, gebruikswaarde en belevingswaarde voor alle doelgroepen, zodat iedereen in staat gesteld wordt om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer.

Binnen kernen wil de gemeente consequent het 30km-regime naleven. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte en voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. De verblijfsfunctie staat boven de verkeersfunctie. Daarom moet doorgaand verkeer in de woonkernen zoveel mogelijk geweerd worden.

- ✓ Het creëren van een betrouwbaar verkeersnetwerk dat zorgt voor goede bereikbaarheid, rekening houdend met de aspecten duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.



BEEKDAELEN

1.2 Noodzaak

Het vigerend beleid dateert uit de vorige gemeenten. Het Mobiliteitsplan Beekdaelen vervangt de reeds vastgestelde Mobiliteitsplannen (c.q. GVVP's) van de voormalige drie gemeenten en speelt daarbij in op actuele ontwikkelingen.

Op het gebied van Mobiliteit hebben de ontwikkelingen de afgelopen jaren niet stil gestaan. Denk hierbij niet alleen aan de ontwikkelingen op het technisch gebied (floating car data), maar ook op het gebied van duurzame mobiliteit en nieuwe beleidsinzichten (fiets boven auto).

Ook het ruimtelijk domein kent grote ontwikkelingen. De nieuwe Omgevingswet is hier één voorbeeld van. Hieraan ligt de filosofie ten grondslag dat inwoners meer en beter in hun eigen kracht gezet worden. "Burgerparticipatie" wordt binnen Mobiliteit dan ook volop benut. Nadrukkelijk wordt, met het oog op de toekomst, gestuurd op zelfredzaamheid van de inwoners. In dat kader ziet de gemeente voor zichzelf veel meer een regisserende rol, waarbij verantwoordelijkheden en initiatieven bij de inwoners liggen.

In onze regio ontwikkelen een aantal zaken zich relatief snel. Denk hierbij aan mobiliteitsdiensten, openbaar vervoer, maar ook de positie van fietsers en voetgangers ten opzichte van het autoverkeer in het denkbeeld over duurzame en gezonde mobiliteit. Een visie waarin duidelijk is wat Beekdaelen op deze vlakken wil, is essentieel voor de positionering van Beekdaelen in de regio. Deels zijn deze aspecten reeds verankerd in diverse vastgestelde raadsstukken.

Tot slot is het met een nieuw en actueel mobiliteitsplan mogelijk om beter aansluiting te vinden op gemeentelijke doelstellingen over duurzaamheid, gezondheid, economie en ruimtelijke ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling Thull / A76 (incl. bedrijventerreinen)).

1.3 Aanleiding

Een directe aanleiding voor het vaststellen van een Mobiliteitsplan is de verplichting vanuit de Planwet verkeer en vervoer. Daarnaast is er nu de kans om direct aan te haken op de recente ontwikkelingen binnen en buiten de organisatie zoals de omgevingsvisie Beekdaelen, ontwikkelingen rond én als gevolg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL), regionale ontwikkeling op het gebied van openbaar vervoer en veilige school-thuisroutes. Daarnaast is Provincie Limburg concreet gestart met de Gebiedsontwikkeling N276, waarin de gemeente Beekdaelen participeert voor het wegvak bij Doenrade.

1.4 Resultaat

Een integraal Mobiliteitsplan 2020-2030 (Mobiliteitsvisie en opgaven) met daarin:

- ✓ Een strategische lange termijn visie op mobiliteit voor 10 jaar met hierin alle elementen die van belang zijn voor het behalen van de doelen op het gebied van economie, duurzaamheid, gezondheid en ruimtelijke ontwikkelingen. Hierin worden ook de trends en ontwikkelingen opgenomen;
- ✓ Oplossingsrichtingen/mobiliteitsopgaven die een uitwerking geven van de strategische lange termijn visie naar concrete opgaven voor de komende vier jaar.

1.5 Proces

Met het opstellen van dit Mobiliteitsplan leggen we de basis voor onze werkwijze de komende jaren. De kracht van dit plan zit hem in de uitwerking. We gaan op projectmatige basis samenwerken met diverse stakeholders om te komen tot breed gedragen en maatschappelijk verantwoorde plannen. In de praktijk betekent dat we vaak zullen samenwerken met partijen als Provincie Limburg, de regio's, Politie, VVN, de scholen, Arriva, ProRail, de Fietsersbond, stichting Wandelnet, de ANWB.

1.6 Afbakening

De kaders die gedurende het proces rond de totstandkoming van het Mobiliteitsplan Beekdaelen worden uitgewerkt zijn strategische kaders in samenhang met beleidsterreinen zoals economie, ruimtelijke ontwikkeling, sociale ontwikkeling en mobiliteit. De gestelde kaders uit de strategische mobiliteitsvisie worden vertaald naar Mobiliteitsopgaven (programma's). Gedacht kan worden aan de programma's rondom thema's als:

- Mobiliteitsgedrag
- Verkeersveiligheid
- Openbaar Vervoer
- Fiets en Voetganger
- Verkeersnetwerk
- Parkeren

Hoe de kaders er precies uit zullen zien is vooraf nog niet te zeggen, dat is een kwestie van maatwerk.



Het beleidsstuk functioneert zelfstandig, andere beleidsterreinen zijn logisch geïntegreerd.

2.1 Nationaal

In 2012 is de landelijke **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)** vastgesteld. Dit is een structuurvisie van de Rijksoverheid die ingaat op het toekomstige beleid en ambities op het gebied van wegen, spoor, scheepvaart, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004. In de visie wordt het doel van het Rijk beschreven, namelijk om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. De belangrijkste uitgangspunten uit de Structuurvisie zijn:

- ✓ Stroomlijning van bestuurlijke processen en regelgeving ter voorkoming van een sectorale blik. Ruimtelijke ordening komt meer in handen van gemeentes. Meer verantwoordelijkheid voor gemeentes dus en ook meer bevoegdheden. Samenwerken met omliggende gemeentes wordt dus ook belangrijker.
- ✓ Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.
- ✓ Om een leefbare omgeving te waarborgen, om te gaan met de afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie te bereiken is een verdere transitie naar duurzame mobiliteit nodig.
- ✓ Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen op de wegen, vaarwegen en spoorwegen.
- ✓ Als nationale doelstelling voor de verkeersveiligheid is vastgesteld dat in 2020 maximaal 500 doden en 10.600 ernstig gewonden mogen vallen, zodat we een plaats hebben in de top 4 van veiligste landen in de Europese Unie.

Daarnaast geldt in Nederland de **Planwet verkeer en vervoer**. Deze wet vormt de juridische basis voor het opstellen van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Deze wet verplicht gemeenten tot het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Hierbij moet worden aangesloten op de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan (De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) en het provinciale verkeers- en vervoerplan (PVVP). Daarnaast dient het plan te beschikken over een afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu.

Ook is er een recente ontwikkeling ten aanzien van onbewaakte spoorwegovergangen; ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn voornemens om voor eind 2021 alle onbewaakte overgangen te sluiten (middels het **Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO)**). Afstemming met ProRail en overige stakeholders is noodzakelijk omdat in Beekdaelen 2 NABO's gesitueerd zijn.

2.2 Provinciaal en regionaal

In 2018 heeft de Provincie Limburg een Mobiliteitsplan '**Slim op weg naar morgen**' opgesteld. Dit mobiliteitsplan is het antwoord op de toekomstige uitdagingen op het gebied van mobiliteit in Limburg. In het plan is aangegeven hoe zij de opgaven van morgen willen aanpakken of omarmen.

De Provincie gaat voor een aantrekkelijke, leefbare en economisch krachtige provincie waar mensen met plezier werken, wonen, recreëren en studeren. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met deze ambitie. Om dit te realiseren is het volgende doel opgesteld:

- ✓ Toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

Onlangs is het provinciaal **Collegeprogramma 2019-2023 "Vernieuwend verbinden"** vastgesteld.

Daarin is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak van de totale mobiliteitsopgave (met alle modaliteiten). Provincie Limburg investeert in 'smart mobility' en 'smart logistics'. Zij creëert ruimte om hiermee innovatief aan de slag te gaan met de langere termijn voor ogen. Ook kan gedacht worden aan slim openbaar vervoer door middel van 'sharing' (nieuwe deelconcepten) om ook (studerende) jongeren op het platteland te behouden. De provincie formuleert vijf mobiliteitsdoelen ten aanzien van de fysieke en digitale bereikbaarheid:



- ✓ Wij houden onze stedelijke gebieden aantrekkelijk.
- ✓ Wij houden ons platteland vitaal dankzij goede fysieke en digitale bereikbaarheid.
- ✓ Wij versterken onze economie dankzij de ontwikkeling van economische clusters.
- ✓ Wij willen een internationale koploper blijven in de logistiek en agri-business.
- ✓ Wij versterken de vrijetijdseconomie.

Binnen de aanpak wordt – voor nieuwe investeringen – eerst bezien welke mogelijkheden er liggen voor bestaande infra, ‘smart mobility’ (inclusief ‘mobility as a service’) en ‘smart logistics’ en gedragsbeïnvloeding. Daarbij is er ook bijzondere aandacht voor invulling van het personenvervoer van voor de zogeheten ‘last mile’ in relatie tot stations en werklocaties.

Bewonersinitiatieven in kleine kernen die de leefbaarheid verbeteren worden ondersteund, waarbij aandacht is voor een goede en tijdige bereikbaarheid van de kernen. De provincie stimuleert meer veiligheid op de provinciale wegen en ondersteunen bewustwordings-campagnes voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

Er is aandacht voor voldoende en veilige parkeergelegenheid van vrachtwagens en voor de veiligheid van OV- (knoop)punten

Na de succesvolle uitrol van snel internet in het buitengebied in Midden- en Noord-Limburg zoekt de provincie ook actief de samenwerking in Zuid-Limburg voor een tijdige uitrol van snel internet. Daarbij kijkt men ook naar de kansen van digitale infrastructuur voor ‘smart mobility’ en ‘smart logistics’, inspelend op de mogelijkheden van onze digitale communicatievormen in onze samenleving.

In de regio wordt samenwerking steeds meer ingebed in het dagelijkse werken. Concreet is er nu een werkvorm op initiatief van de Provincie ontstaan om gebiedsgericht te werken, passend binnen de daarvoor gestelde kaders in diverse beleidsstukken.

2.3 Gemeentelijk – Strategische visie

In de aanloop naar de fusie hebben Onderbanken-Nuth-Schinnen (ONS) een strategische visie en een bijbehorende investeringsagenda voor de nieuwe gemeente Beekdaelen opgesteld: “LEVEN EN WERKEN IN HET LANDSCHAP”. Hierin wordt de vraag: “Welke gemeente willen we zijn?” beantwoord aan de hand van vier strategische ontwikkelperspectieven waarlangs de nieuwe gemeente zich krachtig kan profileren. Onderstaand zijn deze ontwikkelperspectieven en investeringslijnen benoemd *met daarbij de relevante raakvlakken voor de gemeentelijke mobiliteitsvisie.*

- ✓ **ONTWIKKELPERSPECTIEF / INVESTERINGSLIJN 1:**
EXCELLENT WONEN EN VITALE KERNEN
Onder meer te vertalen in het investeren in leefbare en vitale kernen en het organiseren van een toereikend voorzieningenniveau, adequate zorgverlening en maatschappelijke participatie. Dit houdt in dat bijvoorbeeld invalideparkeerbeleid kan worden geactualiseerd, en dat burgerinitiatieven te allen tijde zullen worden gehoord.
- ✓ **ONTWIKKELPERSPECTIEF / INVESTERINGSLIJN 2:**
LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING ALS KANS VOOR LOKALE EN REGIONALE OPGAVEN
Onder meer te vertalen in het ontwikkelen van een duurzame groene as van de Geleenbeek naar de Roode Beek; van Schimmert, naar Schinnen naar Schinveld tot grensoverschrijdend naar Selfkant en Gangelt. Dit houdt in dat de *weginfrastructuur per definitie beschouwd moet worden in relatie tot en in samenhang met de ecologische/landschappelijke waarde van de omgeving.*
- ✓ **ONTWIKKELPERSPECTIEF / INVESTERINGSLIJN 3:**
DUURZAME ECONOMISCHE ONTWIKKELING
Onder meer te vertalen in het bevorderen van een attractief lokaal ondernemingsklimaat en vergroten van de arbeidsparticipatie. Daarnaast inzetten op hoogwaardige bedrijventerreinen en concentratie van bedrijvigheid (op de juiste plek), met een *excellente multimodale bereikbaarheid. Onder andere door een goede aansluiting van de A76 / Buitenring Parkstad Limburg, op bedrijvencomplex Chemelot.*

Ten aanzien van ontwikkelperspectief/ investeringslijn 3, kan geconcludeerd worden dat De Horsel en De Breinder op de ideale plaats in de gemeente zijn gevestigd, gelet op de nabijheid van de nieuwe verknoping met de stroomwegen A76/N300 (Buitenring).

Voor De Horsel geldt als aandachtspunt de huidige niet optimale inrichting van de Daelderweg (ontbreken fiets- en voetgangersvoorzieningen). Daarnaast is de structuur van het bedrijventerrein door de aanleg van de Buitenring en de veranderende functie van de Reijmersbekerweg, veranderd. De Daelderweg is nu hoofdader geworden van het bedrijventerrein. Dit vraagt om een nadere verkeerskundige studie.



BEEKDAELEN

De Breinder ligt iets verder van de hoofdwegenstructuur af, maar hier is sprake van meer “denkindustrie”; hetgeen minder vrachtverkeerbewegingen oplevert.

Ook de herstructurering van de stationsomgevingen sluit aan bij ontwikkelperspectief/ investeringslijn 3.

Als gemeente zetten we in op handhaving van de stations Nuth en Schinnen en zorgen we voor goede fietsverbindingen van en naar deze locaties. Herstructurering van stationsomgeving Nuth is inmiddels een concreet project, waarbij dit station als “hub” voor Parkstad zal gaan dienen.

Vanuit ontwikkelperspectief/ investeringslijn 3 werken we ook aan de ontwikkeling van ‘smart mobility’-concepten. We werken hierbij samen met het orgaan “Zuid Limburg Bereikbaar” dat een brede regionale opgave vervult als het gaat over bereikbaarheid en van waaruit mogelijkheden liggen voor medefinanciering van duurzame concepten/ projecten.

Verder is in het kader van ontwikkelperspectief/ investeringslijn 3 de landelijke uitrol van iVRI's (intelligente verkeerslichten) noemenswaardig. Via dit intelligente systeem worden weggebruikers/groepen beter geïnformeerd en is het mogelijk prioriteringen aan te brengen zodat we verkeersstromen kunnen optimaliseren. Deze ontwikkeling vertaalt zich concreet naar het Beekdaelense wegnnet doordat alle huidige provinciale VRI's de komende jaren als iVRI zullen gaan functioneren en ook onze eigen nieuwe gemeentelijke VRI in Amstenrade is hierop voorbereid.

Een wezenlijke bijdrage aan de energietransitie door energieopwekking in de bebouwde omgeving, langs infrastructuur en waar passend in de groene ruimte. Bijvoorbeeld zonnepanelen aan de noordzijde van de A76 of zonnige daken in de kernen.

✓ ONTWIKKELPERSPECTIEF / INVESTERINGSLIJN 4:

‘GOVERNANCE’ – EEN NIEUWE RELATIE TUSSEN GEMEENTE EN GEMEENSCHAP

Nieuwe en vertrouwde samenwerkingsvormen tussen de gemeente en haar inwoners. Dat betekent een nieuwe sturingsfilosofie voor de ambtelijke organisatie en samenspel raad-college. Denk daarbij aan ruimte voor burgerinitiatieven, lokale coöperatieve samenwerkingen of werkgroepen zoals nu al in Swier, Vaesrade, Hegge en Wolfhagen.

2.4 Gemeentelijk – Duurzaamheid

Vooruitlopend op definitieve besluitvorming kan worden gesteld dat duurzaamheid concreet en tastbaar moet worden gemaakt. Zo krijgt iedereen een goed idee bij wat we precies willen bereiken. In deze visie maken we duidelijk wat wij onder duurzame mobiliteit verstaan. Daarvoor sluiten we aan bij de 17 Sustainable Development Goals, oftewel de Global Goals van de Verenigde Naties. Uit deze 17 doelen hebben we de vier doelen gekozen die de duidelijkste relatie hebben tot mobiliteit. Zo brengen we focus aan en kunnen we gericht aan de slag met een aantal duurzaamheidsthema's.



Figuur 1: De 17 Global Goals van de Verenigde Naties, Beekdaelen focust op doelen 3, 9, 11 en 17

De vier gekozen Global Goals zijn vertaald naar concrete doelen en acties waar de komende tijd in Beekdaelen mee aan de slag gaan. In gesprek met inwoners, bedrijven, organisaties, instellingen en gemeenteraad hebben we daarbinnen prioriteiten aangebracht. Zo werken we met z'n allen gericht aan de belangrijkste opgaven om van Beekdaelen een gemeente te maken die bewust omgaat met haar leefomgeving.



BEEKDAELEN



Global Goal 3 – Goede gezondheid en welzijn

Deze doelstelling is gericht op het bevorderen gezondheid en welzijn van mensen van alle leeftijden. De gemeente Beekdaelen geeft met dit mobiliteitsplan invulling aan deze doelstelling door in te zetten op het beperken van het aantal verkeersdoden en gewonden, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van fijnstof.

Waar wordt op ingezet?

- ✓ Stimuleren van fietsgebruik;
- ✓ Voorzien in verkeersveilige fietsroutes;
- ✓ Inzetten op I-VRI om wachttijden met fiets te voorkomen;
- ✓ Fietsroutes toetsen op directheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid;
- ✓ Weren van doorgaand verkeer op gemeentelijke wegen in dorpskernen.



Global Goal 9 - Industrie, innovatie en infrastructuur

Deze doelstelling is gericht op hoogwaardig, duurzame en inclusieve infrastructuur. De gemeente Beekdaelen geeft met dit mobiliteitsplan invulling aan deze doelstelling door in te zetten op het verlagen van de impact van onze mobiliteitsbehoefte op het klimaat.

Waar wordt op ingezet?

- ✓ Verduurzamen van het eigen wagenpark;
- ✓ Inrichten van de infrastructuur voor elektrisch verkeer;
- ✓ Hergebruik van materialen bij onderhoud en reconstructies;
- ✓ Meervoudig ruimtegebruik parkeerterreinen;
- ✓ Stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer.



Global Goal 11 - Duurzame steden en gemeenschappen

Deze doelstelling is gericht op het inclusief, veilig, krachtig en duurzaam maken van onze kernen. De gemeente Beekdaelen geeft met dit mobiliteitsplan invulling aan deze doelstelling door in te zetten op bestrijding van "mobiliteitsarmoede".

Waar wordt op ingezet?

- ✓ Delen van auto's en fietsen stimuleren;
- ✓ Dorpen bereikbaar houden met doelgroepenvervoer (wensbus);
- ✓ Samen met partners en regio elektrisch vervoer stimuleren (Arriva, Wensbus, eigen wagenpark)



Global Goal 17 - Partnerschap om doelstellingen te bereiken

Deze doelstelling is gericht op effectieve samenwerkingsverbanden voor duurzame ontwikkeling op alle niveaus: publiek, publiek-privaat, maatschappelijk en mondiaal. De gemeente Beekdaelen geeft met dit mobiliteitsplan invulling aan deze doelstelling.

Waar wordt op ingezet?

- ✓ Onze duurzaamheidsdoelstelling op het gebied van mobiliteit inbrengen bij (regionale) interbestuurlijke samenwerkingsverbanden;
- ✓ De samenwerking binnen en tussen de gemeentelijke afdelingen versterken;
- ✓ Duurzaamheidsaspecten laten meewegen in besluitvorming;
- ✓ Actief communiceren over onze duurzaamheidsdoelstelling op het gebied van mobiliteit.

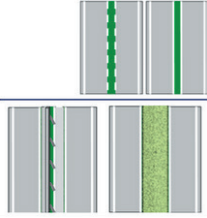


BEEKDAELEN





Om wegen nog veiliger te maken dienen functie, gebruik én vormgeving (inrichting) in overeenstemming te zijn. Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat de weggebruiker de functie en het gebruik van de weg als het ware kan “lezen” vanuit de inrichting. De maximum snelheid, wel/geen fietspad, type markering etc. is dan in overeenstemming met de verwachting. Dit worden de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) genoemd. In onderstaande tabel is de gewenste vormgeving met betrekking tot de zoneaanduidingen en de markering en rijrichtingscheiding per wegcategorie weergegeven.

EHK	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
Maximum snelheid	130-120km/u	100km/u	80km/u	70km/u	50km/u	60km/u	30km/u
Markering en rijbaanscheiding							



BEEKDAELEN

10

Op dit moment zijn er in Beekdaelen nog diverse wegen, waar geen overeenstemming is tussen het gewenste gebruik en de weginrichting. Het streven van de gemeente is om die overeenstemming op zo veel mogelijk plekken te bereiken. In ieder geval de wegen die (in het kader van beheer) de komende jaren voor nieuwe markering in aanmerking komen, voorzien we van wegmarkering conform deze landelijk vastgelegde essentiële herkenbaarheids-kenmerken. Bij de inrichting van de erftoegangswegen streeft de gemeente bovendien naar uniformiteit van de toegepaste snelheidsremmende maatregelen.

Tot slot houden we bij de inrichting van wegen rekening met de lokale situatie en de stakeholders. Daar waar het gaat om eventueel voorkomende hogere intensiteiten en/of de aanwezigheid van het openbaar vervoer en/of de hoofdroutes voor hulpdiensten. Bijvoorbeeld wordt ten behoeve van de N276 met de wegbeheerder, zijnde Provincie Limburg, overlegd.

3.1 Ongevallenanalyse

De objectieve verkeersveiligheid in Beekdaelen is in kaart gebracht aan de hand van de ongevallencijfers uit het programma “Via Signaal”. Met dit programma is een ongevallenanalyse uitgevoerd onder de geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2014 t/m 2018 (5 jaar). Voor nauwkeurige interpretatie van de analyse dient opgemerkt te worden dat niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. Het aantal registreerde ongevallen is sterk afgenomen als gevolg van een wijziging in de administratieve systemen bij de politie. Vooral het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade nam sterk af, maar laat de afgelopen jaren weer een stijgende trend zien. De registratiegraad bij dodelijke ongevallen is nog steeds hoog.

In de periode 2014 - 2018 zijn in totaal 1.087 ongevallen geregistreerd. Gedurende de eerste vier jaar van deze periode schommelde het jaarlijks aantal geregistreerde ongevallen tussen de 200 en 250. In het laatste jaar (2018) is een beduidend lager aantal geregistreerd (186).

Uit onderstaande tabel blijkt dat bij de meeste ongevallen sprake was van uitsluitend materiële schade (UMS). In de afgelopen 5 jaar zijn in Beekdaelen 4 personen overleden in het verkeer; de toedracht van deze dodelijke ongevallen was telkens verschillend.

Jaar	Totaal ongevallen	Gewonden	Doden
2014	214	16	1
2015	204	19	0
2016	232	17	1
2017	251	21	1
2018	186	44	1

53% van de ongevallen in Beekdaelen vond plaats op de gemeentelijke wegen. Een substantieel deel van de ongevallen (33%) deed zich voor op de A76, in beheer van Rijkswaterstaat en 12% op de wegen van de Provincie Limburg. Zie onderstaande tabel.

Wegbeheerder	Ongevallen	Gewonden	Doden
Gemeentelijke wegen	577	84	4
Provinciale wegen	134	16	0
Rijkswegen	364	15	0
Locatie onbekend	12	2	0

Tabel: ongevalcijfers 2014-2018

Qua locaties is er sprake van een diffuus beeld. Er zijn in Beekdaelen geen 'black spot' locaties. Op de meeste locaties heeft één ongeval plaatsgevonden.



BEEKDAELEN

4.

Ambities



Het motto 'leven en werken in het landschap' is zeker op gebied van verkeer en vervoer interessant. Om te kunnen spreken van een samenhangend netwerk voor veel verschillende modaliteiten, en met veel verschillende belangen is het noodzakelijk een goed beeld te kunnen vormen. Door het (gebruik van het) wegennet te ontrafelen, ontstaat een beter overzicht en kunnen we aandachtspunten snel inzichtelijk maken. De mobiliteitsvisie legt de basis voor de latere uitwerking.

In willekeurige volgorde wordt per vervoersmiddel beschreven waar (op hoofdlijnen) de ambities voor Beekdaelen liggen, hoe dit past in het netwerk, en waar dus sprake is of zou kunnen zijn van aandachtsgebieden.



BEEKDAELEN

4.1 Autoverkeer

De auto heeft zich door de jaren heen ontwikkeld tot het meest prominente vervoersmiddel in het straatbeeld. De laatste jaren vindt er een ontwikkeling plaats ten aanzien van de brandstof (van fossiel naar elektrisch) en de laadinfrastructuur daaromtrent. Maar de nadrukkelijke aanwezigheid van de auto in het straatbeeld is gebleven. Het individu hecht nog te veel waarde aan de auto om van het traditionele gebruik af te stappen.

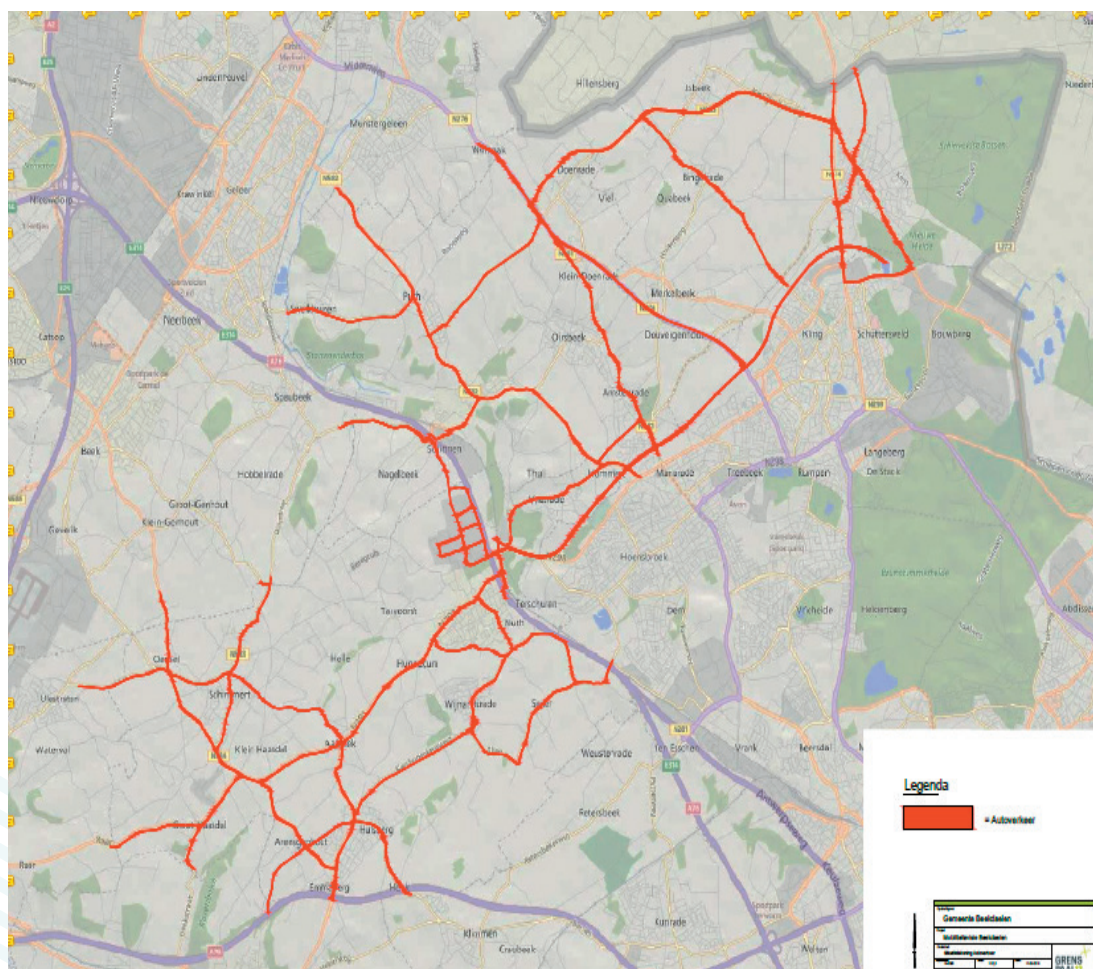
De verwachting is dat de komende jaren steeds meer gebruik gemaakt wordt van deelconcepten, omdat de (openbare) ruimte nu eenmaal beperkt is. We verwachten echter dat deze trend in Beekdaalen iets achter blijft als gevolg van de landelijke omgeving en vergrijzing. Het traditionele autogebruik en het daarmee samenhangende prominente gebruik van de openbare ruimte zullen voorlopig nog blijven. Daarmee is het zinvol om in dit netwerk te blijven investeren. Datzelfde geldt voor de laadinfrastructuur op strategische locaties.

De gemeente streeft ernaar om in 2030 volledig energieneutraal te functioneren. Hiertoe is een verandering van de modal-split van inwoners en bezoekers wenselijk.

Een betrouwbaar netwerk met voldoende capaciteit en kwaliteit (ook voor vrachtverkeer) vraagt om een duidelijke en logische inrichting van het wegennet. We kiezen voor voorrang van gemotoriseerd verkeer op de gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 km/u) in het onderliggend wegennet en op wegen in het bovenliggend wegennet (rijkswegen en provinciale wegen/de Buitenring). Op erftoegangswegen (30 en 60 km/u) daarentegen krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte en voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. De verblijfsfunctie staat boven de verkeersfunctie. Dit sluit aan bij de Duurzaam Veilig filosofie.

Als gevolg van de landelijke omgeving en van bezoekende recreanten en toeristen zijn er echter ook veel (lokaal doorgaande) erftoegangswegen waar auto's rijden. Ook kiest doorgaand verkeer nog te vaak voor een route door de kernen (sluipverkeer). Het is daarom essentieel dat we doorstroming op doorgaande wegen optimaal faciliteren (Kwaliteitsnet Goederenvervoer van de Provincie Limburg) terwijl de dorpskernen met hun voorzieningen juist vooral moeten uitnodigen om te “verblijven”:

Het primaire autonetwerk zoals hieronder weergegeven is dus niet per definitie het netwerk van gebiedsontsluitingswegen, maar geeft ook de drukkere verbindingen weer van erftoegangswegen.



BEEKDAELEN

4.2 Fietsverkeer

Samenvatting

- ✓ Beekdaelen investeert in een samenhangend netwerk teneinde het gebruik te bevorderen;
- ✓ Beekdaelen werkt primair aan directe routes tussen herkomst- en bestemmingsgebieden;
- ✓ Beekdaelen zorgt voor aantrekkelijke en comfortabele (bewegwijzerde) fietsroutes, bijvoorbeeld door middel van fietsstraten.

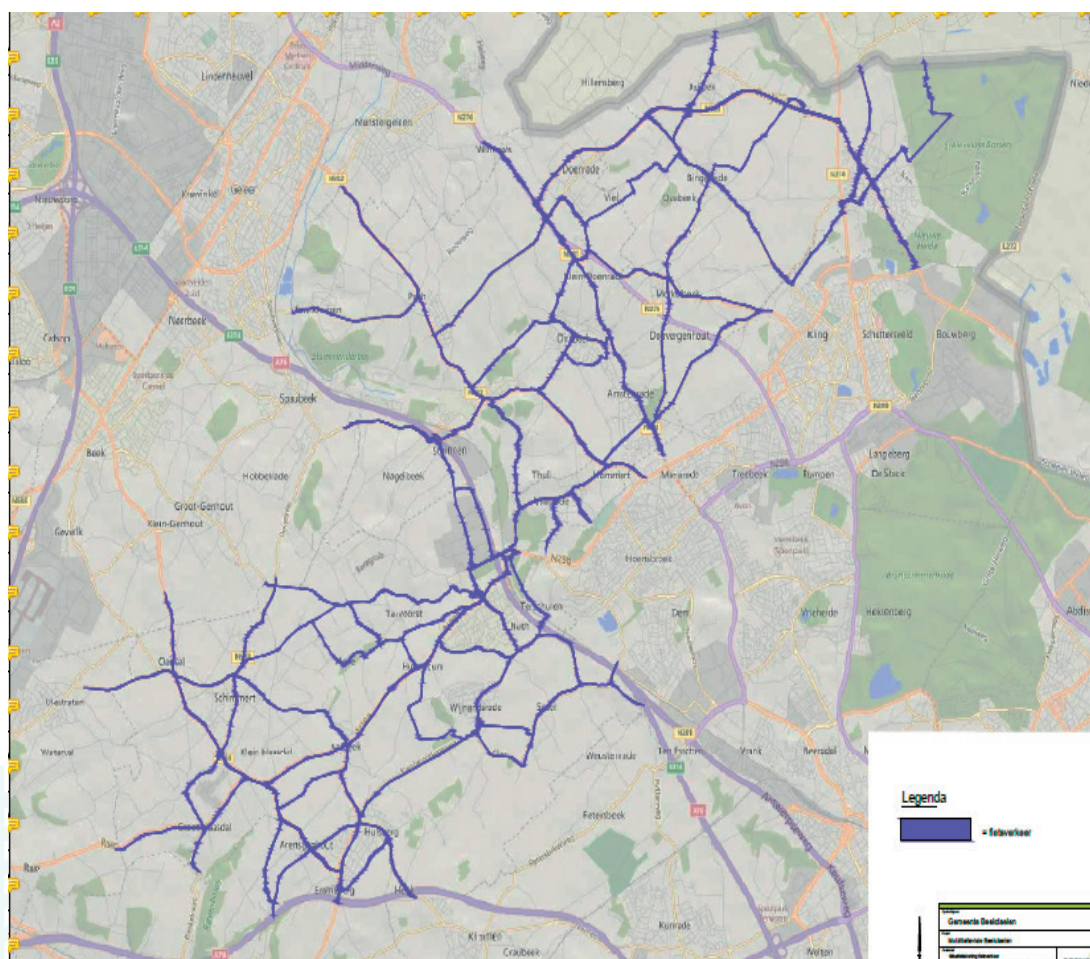
In Beekdaelen wordt veel gefietst. Dit past bij het motto leven en werken in het landschap. Het fietsnetwerk is erg fijnmazig. Dit een duidelijk uitgangspunt om bij iedere verkeerssituatie rekening mee te houden. Tegelijkertijd is dit een valkuil om lokale doorgaande (fiets-)routes uit het oog te verliezen waardoor er te weinig en onvoldoende gericht op wordt geïnvesteerd. Om die reden duiden we op de kaart een netwerk aan, op basis waarvan (op termijn) strategische keuzes kunnen worden gemaakt.

Het centrale uitgangspunt van het fietsnetwerk is dat alle belangrijke bestemmingen (zoals de centra, winkels, treinstations, sportparken en bedrijventerrein) voor fietsers goed te bereiken zijn. Niet alleen binnen de gemeentegrenzen, maar ook in omliggende gemeenten.

Verder wordt met gepaste prioriteit gekeken naar school-thuisroutes, zowel naar het basisonderwijs als naar het voortgezet onderwijs.

Tot slot zijn e-bikes steeds meer in beeld als vervoermiddel. Met een e-bike zijn afstanden binnen de gemeente (en daar net omheen) prima te overbruggen, en is het dus ook interessanter om in het onderstaande fietsnetwerk te investeren. Denk daarbij aan het beperken van obstakels, het inrichten van fietsstraten en het voorkomen dat mensen onnodig moeten omrijden als gevolg van eenrichtingsverkeer.

Opmerking: de fietsprojecten Leisure Lane, Beekdaelenroute en school-thuisroutes zijn niet specifiek opgenomen in onderstaand overzicht, maar maken wel deel uit van het netwerk.



4.3 Openbaar Vervoer

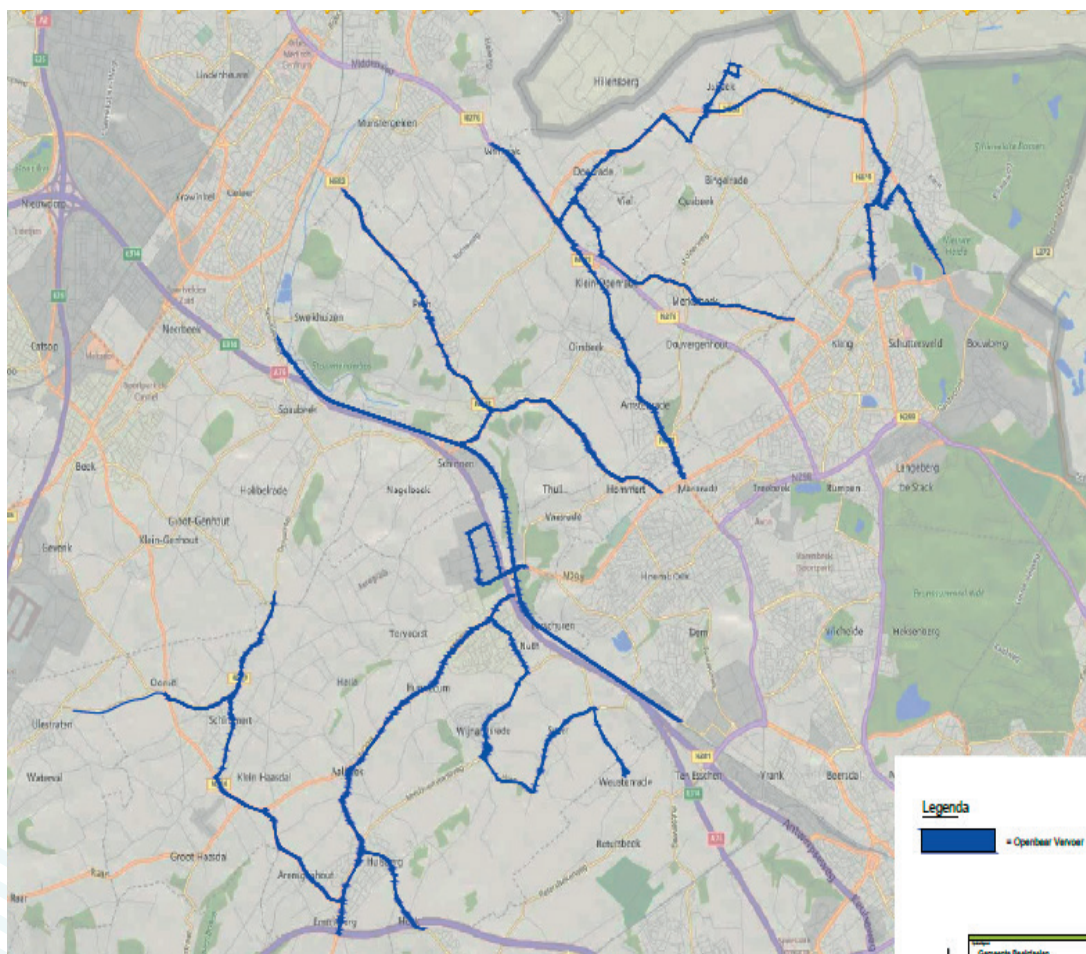
Samenvatting

- ✓ Beekdaelen helpt haar inwoners bij haar mobiliteitskeuze. Het Openbaar Vervoer moet een volwaardige optie zijn;
- ✓ Beekdaelen investeert in een duurzame relatie met Arriva om gezamenlijk tot een optimale invulling van netwerk te komen.

Het netwerk van Openbaar Vervoer in Beekdaelen heeft de laatste jaren een enorme ontwikkeling doorgemaakt. De traditionele lijnvoering van een aantal jaren geleden is, op basis van het Limburgnet zoals uitgevraagd door de Provincie Limburg, flink 'verstrakt' door Arriva. Anders gezegd focust de lijnvoering zich meer op drukke plekken, en minder op rustige plekken. De bus bleef lang een vaste waarde in het straatbeeld, ook al reed hij vaak (nagenoeg) leeg. Maar die tijd is voorbij. Door die ontwikkeling moet men zich aanpassen. Deze omschakeling blijkt lastig, vooral voor ouderen. Gelukkig zijn er veel alternatieven en staat Arriva open voor input en afstemming.

Als gemeente leveren we een bijdrage door continue te werken aan 'bus vriendelijke' inrichting van de infrastructuur en zoeken we naar maatwerkoplossingen voor specifieke doelgroepen (zoals comfortabele wachtvoorzieningen en fietsparkeerplaatsen).

Communicatie en voorlichting over de mogelijkheden van het openbaar vervoer zijn van groot belang. Als we dit goed aanpakken is wellicht een verandering van de Modal Split ten gunste van het OV te bewerkstelligen. Op projectniveau werken we aan de gebiedsontwikkeling van de stationsgebieden 'Poort van Parkstad' in Nuth en het station in Schinnen. Met name het station Nuth wordt gezien als (boven)lokaal knooppunt, zowel vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer als vanuit het oogpunt van toerisme.



BEEKDAELEN

4.4 Landbouwverkeer

Samenvatting

- ✓ Beekdaelen investeert in een degelijk netwerk voor landbouwverkeer zodat agrariërs en overige verkeersdeelnemers zo min mogelijk hinder ondervinden van elkaar.

In het verkeer- en vervoersnetwerk van de gemeente Beekdaelen wordt (nadrukkelijk) rekening gehouden met de aanwezigheid van landbouwverkeer. Deze specifieke groep verkeersdeelnemers heeft eigen behoeftes. Ook de uiteindelijke bestemmingen van landbouwverkeer vragen om gerichte routes.

Om te voorkomen dat landbouwverkeer onnodig overlast veroorzaakt is benoeming van een eigen netwerk gewenst (op hoofdlijnen en conform het kwaliteitsnet landbouwverkeer van de Provincie Limburg). Het landbouwnetwerk is vooral een netwerk van 'kernen-verbindende' wegen, en maakt alleen gebruik van lokale wegen als er geen alternatief voorhanden is. Op dit netwerk faciliteren we het gebruik volledig: uitgangspunt minimaal 3,0m breed en aan beide zijden een obstakelvrij grasberm á 2,0m.



4.5 Parkeren

Samenvatting

- ✓ Beekdaelen past zoveel mogelijk vrije parkeergelegenheid toe. Afhankelijk van lokale behoeften en belangen kunnen we van dit uitgangspunt afwijken. Extreme vormen zoals vergunninghouderzones en betaald parkeren dienen we te vermijden;
- ✓ Beekdaelen evalueert continue bestaande regelingen (zoals blauwe zones) en stelt deze bij indien noodzakelijk op basis van vernieuwde uitgangspunten;
- ✓ Beekdaelen volgt de (landelijke) CROW richtlijnen nauwgezet.

De gemeente Beekdaelen is een landelijke gemeente. Daar past vrije parkeergelegenheid bij en dat is dan ook het primaire uitgangspunt, maar er is ook ruimte voor maatwerk. Daarbij dient steeds opnieuw de overweging ten aanzien van alle belanghebbenden te worden gemaakt. Oftewel de vraag beantwoorden: "Is regulering gewenst of niet?". Bewoners, bezoekers en werknemers hebben namelijk andere behoeftes. Als regulering gewenst is kiezen we bij voorkeur voor de minst ingrijpende vormen, zoals het instellen van blauwe zones. Extreme vormen zoals vergunninghouderzones of betaald parkeren dienen we zoveel mogelijk te voorkomen.

Door de jaren heen hebben er in Beekdaelen veel ontwikkelingen plaatsgevonden, maar is de (inrichting van de) openbare ruimte niet altijd mee veranderd. Daarom is het zinvol de centrale uitgangspunten op basis van de algemene richtlijnen van het CROW nogmaals te benoemen; parkeren in principe op eigen terrein, een sluitende parkeerbalans in woongebieden, en het faciliteren van winkelend publiek in centrumgebieden. Verder dienen ook grote voertuigen op eigen terrein te worden geparkeerd, maar is het wenselijk op industrieterreinen extra in de behoefte te voorzien om overlast te voorkomen.

In de voormalige gemeenten zijn blauwe zones ingesteld met verschillende uitgangspunten en kenmerken. Dit is prima mogelijk en hanteerbaar, maar gelet op het feit dat deze zones vaak jaren geleden ingesteld zijn, is het wenselijk deze te evalueren. Uitgangspunt van de evaluatie is om te bezien of de maatregel (nog steeds) aansluit op de behoefte of dat aanpassing wenselijk is.

De enige uitzondering op vrij parkeren, en dus gereserveerd parkeren, is een individuele invalideparkeerplaats. Hierdoor maken we het voor die doelgroep mogelijk toch een mobiel leven te leiden, en deel te nemen aan de maatschappij. Door middel van specifiek (uitvoerend) beleid zoals bijvoorbeeld een parkeernormennota geven we hier invulling aan.

4.6 Verkeerseducatie en –handhaving

In Beekdaelen is volop aandacht voor de 'zachte kant' van het verkeer- en vervoersysteem, oftewel educatie en handhaving. Verkeersgedrag heeft namelijk een enorme impact op leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid (in positieve dan wel negatieve zin). Daarom is het noodzakelijk hierover in overleg te treden met stakeholders zoals de politie, VVN, de Fietzersbond en stichting Wandelnet.

Te allen tijde haken we aan op het motto van de Provincie Limburg: 'maak van de nul een punt!'. Ook heeft VVN diverse uitgangspunten gepresenteerd, bijvoorbeeld ten behoeve van verkeersveiligheid in schoolomgevingen en het vergroten van de gezondheid. Deze zijn samengevat in '10 gouden regels', waar Beekdaelen de komende jaren mee aan de slag gaat.

Omdat iedere situatie anders is leveren we per schoolomgeving maatwerk. Beekdaelen zet, geheel in lijn met de visie, maximaal in op bewustwording, educatie en burgerparticipatie. Een voorbeeld hiervan is de jaarlijkse scootmobielcursus en een cursus voor ouderen om hen te stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Om onze doelstellingen op het gebied van verkeerseducatie en –handhaving te bereiken is het noodzakelijk met de stakeholders samen te werken in het structurele verkeersoverleg. Verder zetten we een structureel telprogramma op om onder andere klachten en meldingen te kunnen objectiveren. Objectieve data zijn namelijk erg belangrijk bij het opzetten en uitvoeren van een gemeentebreed uitvoeringsprogramma.





Samenvatting

- ✓ Het wegcategoryeringsplan is opgesteld op basis van landelijke richtlijnen;
- ✓ Zogenaamde grijze wegen zijn situatieafhankelijk bekeken om te bepalen of een weg wordt aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50km/u) of erftoegangsweg (30 km/u).

De wegenstructuur binnen een gemeente wordt aangeduid door middel van een wegencategoriseringsplan. De uitgangspunten bij het opstellen van een categoriseringsplan zijn de Duurzaam Veilig principes: functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid. Voor weggebruikers moet het aan de hand van de inrichting van de weg duidelijk zijn welk verkeersgedrag van hem wordt verwacht. Om deze voorspelbaarheid en herkenbaarheid te bereiken is landelijk in de wegencategorisering onderscheid gemaakt in een drietal wegfuncties, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Hieronder zijn deze functies nader toegelicht.

Wegtype	Functie	Toelichting
Stroomweg (130-120-100 km/u)	Stroomfunctie	Snel afwikkelen van doorgaand verkeer
Gebiedsontsluitingsweg (Buiten bebouwde kom 80 km/u) (Binnen bebouwde kom 70 of 50 km/u)	Ontsluitende functie	Vlot bereikbaar maken van wijken, kernen en gebieden
Erftoegangsweg (Buiten bebouwde kom 60 km/u) (Binnen bebouwde kom 30 km/u)	Erf- en verblijfsfunctie	Toegankelijk maken van erven/percelen, woningen en voorzieningen en gelijktijdig de straat als ontmoetingsplaats veiligstellen



BEEKDAELEN

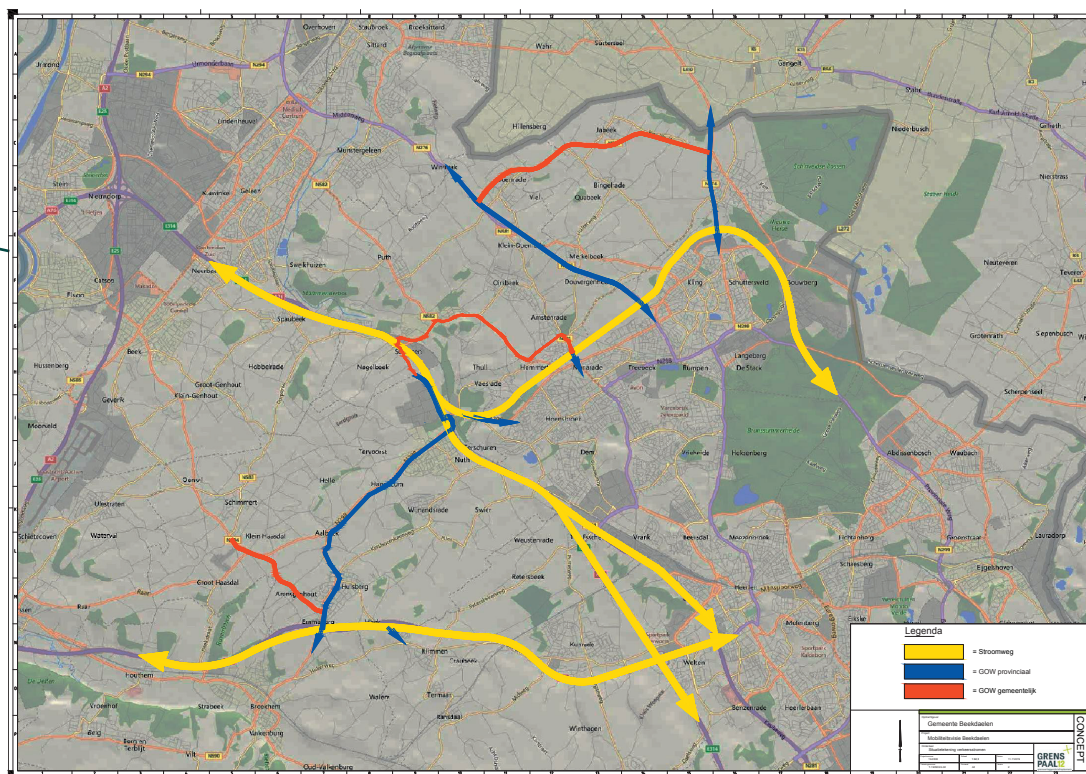
5.1 Wensbeeld

In onderstaande figuur is het wensbeeld voor de drie functies in de gemeente Beekdaelen weergegeven. De kaart geeft aan hoe de drie functies “stromen”, “ontsluiten” en “toegang geven” aanwezig zijn op het wegennetwerk in Beekdaelen, mede gezien vanuit het totale wegennetwerk (ook in de buurgemeentes) en de daarop voorkomende verkeersstromen.

Op de kaart is te zien dat alle auto(snel)wegen (A76, A79, N300) fungeren als stroomweg. Het openstellen van de Buitenring (N300) heeft in Beekdaelen tot wezenlijk andere verkeersstromen geleid. Zo is er in het algemeen sprake van minder doorgaand verkeer op de gemeentelijke wegen, maar de Buitenring heeft een aanzuigende werking op de gemeentelijke en provinciale wegen die daarop aansluiten. Daar leidt dat juist plaatselijk tot meer verkeer.

De provinciale wegen N274, N276 en N298 hebben een duidelijke gebiedsontsluitende functie, hetgeen ook geldt voor enkele gemeentelijke wegen, zoals de Steenakkerweg-Kneijkuilerweg, de route tussen Amstenrade en Schinnen (A76).

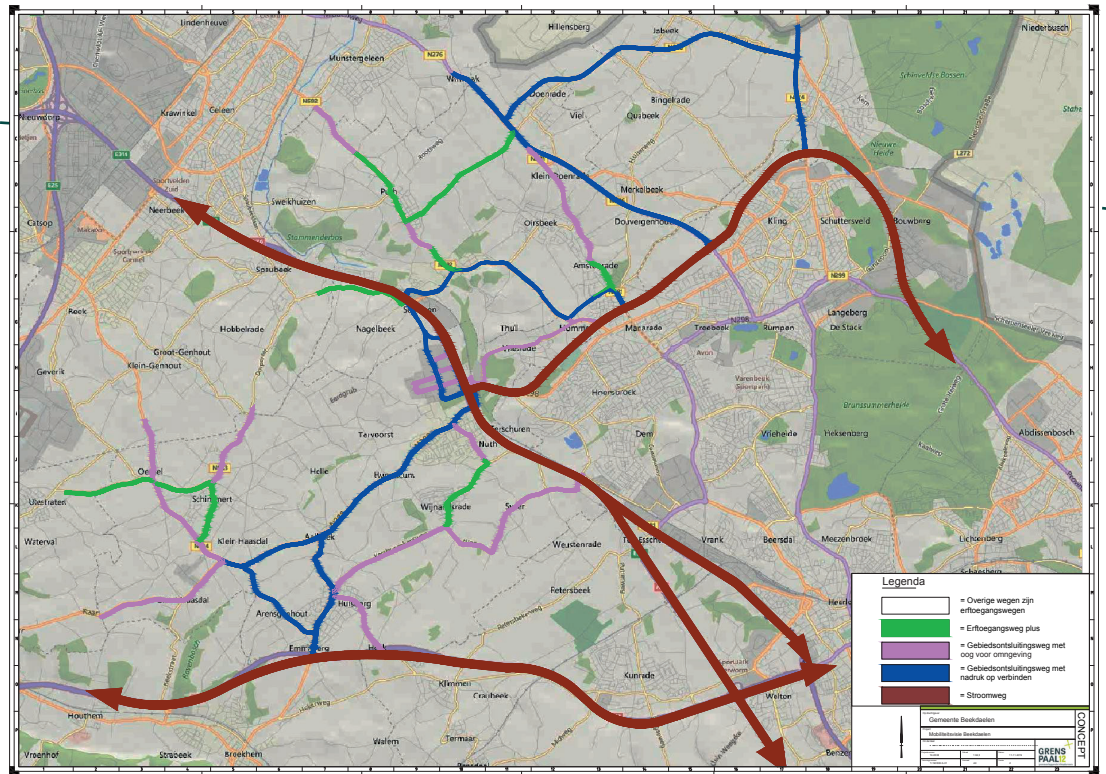
De overige wegen binnen de gemeente Beekdaelen zijn, mede op basis van de verkeersintensiteiten, aangeduid als erftoegangswegen. Dit betekent dat in de basis alle gemeentelijke erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom dienen te worden gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximum snelheid van respectievelijk 60 km/u en 30 km/u.



5.2 Vertaling wensbeeld naar categoriseringskaart

Bij de vertaling van het hierboven beschreven wensbeeld naar een praktisch hanteerbare categoriseringskaart voor Beekdaelen gelden de volgende aandachtspunten:

- ✓ Op een aantal zogenaamde “grijze wegen” bestaat discrepantie tussen de gewenste functie vanuit het netwerk en de huidige vormgeving van de weg en haar omgeving. Zo kan het zijn dat een weg vanuit haar ligging in het omliggende wegennet en/of het (veelvuldig) gebruik idealiter als gebiedsontsluitingsweg zou moeten fungeren, maar dat de huidige inrichting en/of omgeving dat niet optimaal mogelijk maakt. Voorbeelden daarvan zijn de diverse oude doorgaande maar smalle wegen in diverse dorpskernen. Voor deze wegen is per weg situatieafhankelijk bekeken of deze wordt aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50km/u) of erftoegangsweg (30 km/u). Het resultaat is dat een aantal wegen moet worden afgewaardeerd en met name in dorpskernen moet de inrichting gericht zijn op kwaliteit, sfeer en beleving zodat bewegen en ontmoeten maximaal worden gefaciliteerd.
- ✓ Conform de Duurzaam Veilig principes is vanuit een erftoegangsweg 60 km/u alleen een overgang naar een erftoegangsweg 30 km/u mogelijk. Echter, in de huidige situatie geldt op verschillende plaatsen buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 60 km/u (erftoegangsweg) en binnen de bebouwde kom 50 km/u (gebiedsontsluitingsweg). Als voorbeeld: de Maastrichterweg-Steenstraat. Dit is onwenselijk.
- ✓ Op de grotere bedrijventerreinen dient, ongeacht de hoeveelheid verkeer, een maximum snelheid van 50km/uur op de wegen te gelden. Dit strookt met de huidige gebieds-ontsluitende functies van de wegen op bijvoorbeeld bedrijventerrein De Horsel. Op deze wegen zijn niet overal fietsvoorzieningen noodzakelijk, maar alleen op de drukke routes waar dat vanuit de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en fietsers wenselijk is. Op kleinschalige bedrijventerreinen met weinig vrachtverkeer en beperkte distributie of productiefunctie, zoals bedrijventerreinen De Reuken en De Steeg dient een maximum snelheid van 30km/uur overwogen te worden.



BEEKDAELEN

Aanzet naar een dynamisch uitvoeringsprogramma



Samenvatting

- ✓ Het dynamische uitvoeringsprogramma behelst fysieke maatregelen en onderzoeken ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen;
- ✓ Er wordt geprioriteerd op basis van verkeerskundige uitgangspunten, maar er wordt ook rekening gehouden met grotere belangen (zoals een interdisciplinair project of een bestuurlijk belang);
- ✓ Fysieke maatregelen zijnde quick wins worden sober en doelmatig uitgevoerd, tenzij kan worden aangehaakt bij reconstructies;
- ✓ Specifieke thema's worden als afzonderlijk project en gemeentebreed opgepakt;
- ✓ Algemeen uitgangspunt is uitvoering op basis van de gealloceerde budgetten;
- ✓ Indien een ontwikkeling vraagt om extra financiële middelen of een politiek standpunt dan wordt de raad benaderd.

Nadat de voorliggende nota is vastgesteld wordt een eenduidig (dynamisch) uitvoeringsprogramma opgezet. In dit uitvoeringsprogramma worden projecten geprioriteerd o.b.v. een zogenaamde Multi Criteria Analyse. Zodoende kan op ieder moment een vraagstuk worden beoordeeld en kan worden bijgestuurd in de uitvoering. Ook in de voormalige gemeenten zijn projecten uitgevoerd op basis van uitvoeringsprogramma's. Het werkgebied van verkeer en vervoer is echter continue in ontwikkeling; het verkeer- en vervoersnetwerk is nooit klaar. Daarom wordt enerzijds teruggekeken naar verkeersvraagstukken die (nog steeds) van meerwaarde zijn, maar wordt anderzijds vooruitgekeken naar verkeersvraagstukken die toekomstgericht zijn.

Bij het Uitvoeringsprogramma kan worden gedacht aan projecten als veilige schoolomgevingen (bijvoorbeeld instellen stopverboden en aanbrengen oversteekplaatsen), school-thuisroutes, stimuleren OV door middel van communicatie, het opstellen van een parkeernormennota, sanering van overbodige verkeersborden en diverse fysieke aanpassingen.

Standaard bij alle niet tijdelijke en zoveel als mogelijk bij tijdelijke verkeersbesluiten en/of verkeersplannen rekening te houden met de toegankelijkheid van mensen met een handicap/functiebeperking.

Om de voortgang van het uitvoeringsprogramma te bewaken wordt jaarlijks de stand van zaken opgemaakt en waar nodig bijgestuurd in (noodzaak voor) projecten.

Vanzelfsprekend worden ingrijpende maatregelen op basis van het principe sober en doelmatig altijd integraal met rioleringswerkzaamheden en grootschalig onderhoud van de verhardingen opgepakt en gecombineerd uitgevoerd. Hierdoor kan het dus voorkomen dat sommige verkeerskundige wensen niet direct worden uitgevoerd. Dit blijkt te zijner tijd uit de hierboven genoemde Multi Criteria Analyse.



BEEKDAELEN

