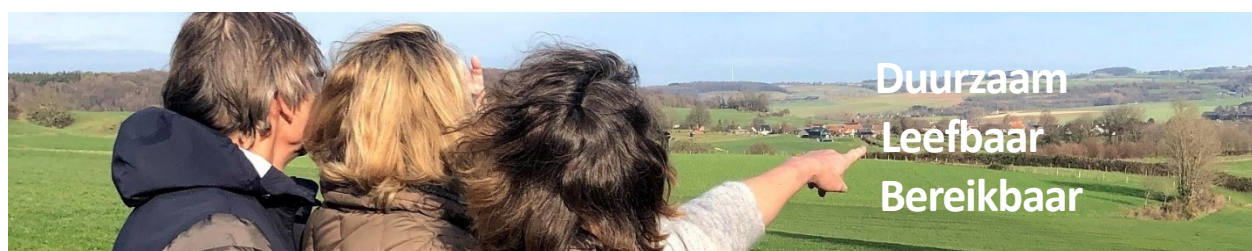


Mobiliteitsplan 2020 Gulpen-Witterm



Inhoud

Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Opbouw Mobiliteitsplan.....	6
1.3 Totstandkoming.....	7
2 Kaders en opgaven.....	8
2.1 Strategische kaders.....	9
2.2 Bewonersvisie Verkeer en vervoer.....	9
2.3 Ontwikkelingen mobiliteit.....	9
2.4 Opgaven en kansen.....	10
3 Visie en doelen.....	12
3.1 Mobiliteit in Gulpen-Wittem 2030.....	12
4 Beleidslijnen.....	14
4.1 Basisnetwerk op orde.....	15
4.2 Verduurzamen mobiliteit.....	19
4.3 Gedragsbeïnvloeding.....	21
4.4 Samen werken.....	22
4.5 Monitoring en evaluatie.....	26
A1 Kaders, opgaven en kansen.....	28
A1.1 Strategische kaders.....	29
A1.2 Klimaat en duurzaamheid.....	30
A1.3 Toerisme.....	31
A1.4 Mobiliteit.....	32
A1.5 Verkeersveiligheid.....	35
A2 Bewonersvisie op Verkeer en Vervoer in de gemeente Gulpen-Wittem.....	36

Samenvatting

De gemeente Gulpen-Wittem kenmerkt zich als een kwalitatief hoogwaardig en uniek landschap, centraal gelegen in het Zuid-Limburgse Heuvelland in de nabijheid van grote steden. Daarnaast speelt ook de leefgemeenschap een belangrijke rol in de gemeente. Gulpen-Wittem wil een gemeente zijn en blijven waar de kwaliteit van leven centraal staat, voor haar inwoners, ondernemers en gasten. De aantrekkelijkheid van dit unieke landschap heeft echter ook een keerzijde voor mobiliteit: het (toeristische) verkeer zorgt op bepaalde momenten in het jaar en op bepaalde plekken binnen de gemeente voor de nodige overlast. Tegelijkertijd biedt mobiliteit mensen ook de mogelijkheid om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. In dit spanningsveld tussen positieve en negatieve aspecten van mobiliteit moet een balans worden gevonden. In het licht van de vele ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit in de gemeente en vanuit de Cittaslow-gedachte is de visie op mobiliteit als volgt:

Gulpen-Wittem verbetert de verkeersleefbaarheid voor haar inwoners, bezoekers en ondernemers door te werken aan het realiseren van een duurzaam bereikbare gemeente.

Bij deze ambitie wordt de kwaliteit van de leefomgeving centraal gesteld. Voor mobiliteit betekent dat dat verkeer een zo min mogelijk negatief effect heeft op de verkeersleefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid en trillingen), dat het mobiliteitssysteem veilig is en dat het ruimtegebruik van het verkeer zoveel mogelijk beperkt blijft. In deze visie verwijst duurzaam naar zero-emissie (ontbreken van uitstoot). Bereikbaar wil zeggen het bieden van mogelijkheden voor iedereen om van en naar een bepaalde locatie te kunnen reizen waarmee bedrijvigheid wordt gefaciliteerd. Dat hoeft niet altijd de kortste of de snelste route te zijn of met elk vervoermiddel mogelijk te zijn. Vanzelfsprekend hierbij is dat de openbare ruimte duurzaam veilig en toegankelijk¹ wordt ingericht.

Met deze visie geeft de gemeente aan waar zij zich de komende jaren op in gaat zetten ten aanzien van mobiliteit. Met dit toekomstbeeld voor ogen pakt de gemeente mobiliteitsopgaven in de regio integraal aan en speelt zij in op kansen en toekomstige ontwikkelingen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren waarbij het behouden en versterken van het landschap en de kwaliteit van leven het uitgangspunt is.

Het Mobiliteitsplan gaat uit van een integrale benadering van fysieke opgaven waaraan mobiliteit een bijdrage kan leveren. Op die manier past het binnen de Omgevingswet en kan het document als bouwsteen functioneren voor de nog op te stellen Omgevingsvisie van de lijn 50-gemeenten. In plaats van te beredeneren vanuit een bepaald vervoersmiddel of de functie van een weg, worden opgaven vanuit een breder planologisch perspectief benaderd. Mobiliteit is één van de aspecten van ruimtelijke ontwikkelingen en staat naast (fysieke) aspecten als landschap, economie, leefbaarheid etc.. Voor mobiliteit wordt ingezet op een mix aan maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en diensten zodat de gemeente Gulpen-Wittem flexibel kan inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van partners.

Met behulp van vijf beleidslijnen wordt door de gemeente uitvoering gegeven aan de visie. De eerste drie beleidslijnen gaan specifiek over mobiliteit. De overige twee beleidslijnen beschrijven de werkwijze waarop de gemeente uitvoering geeft aan haar mobiliteitsbeleid. De vijf beleidslijnen zijn:

1. Basisnetwerk op orde

Deze eerste beleidslijn vormt het fundament voor een verkeersveilige en bereikbare gemeente en levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Met het definiëren

¹ Een goed ingerichte openbare ruimte is toegankelijk voor elke gebruiker zodat hij of zij zich zelfstandig kan voortbewegen, zonder hulp van derden (bron: CROW)

van het basisnetwerk wordt sturing gegeven aan de verkeersstromen binnen de gemeente. De gemeente zet in op het herijken van de wegategorisering, een risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid en op het hanteren van een ontwerpproces bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.

2. Verduurzamen mobiliteit

Met het ondertekenen van het klimaatakkoord heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de CO₂-uitsoot terug te brengen. Daarnaast heeft de gemeente als doel om de kwaliteit van de verkeersleefbaarheid te verbeteren door een afname van het autoverkeer te realiseren op aangewezen plekken. De gemeente zet daarom in op het verduurzamen van de mobiliteit op vier speerpunten: verminderen van de noodzaak tot het maken van verplaatsingen, het vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen, het verschonen van de automobilititeit en een aanpak om het toeristisch recreatief verkeer te verduurzamen.

3. Gedragsbeïnvloeding

Voor het realiseren van de ambitie uit het Mobiliteitsplan is meer nodig dan het uitvoeren van maatregelen op straat. Verduurzaming van de mobiliteit, verkeersveiligheid en geluidsoverlast vraagt ook iets van het gedrag van inwoners en bezoekers van Gulpen-Wittem. Gedragsbeïnvloeding is daarom minstens zo belangrijk. Daarom zet de gemeente in op bewustwording, verkeerseducatie en handhaving.

4. Samen werken

Met dit Mobiliteitsplan beschrijft de gemeente Gulpen-Wittem haar visie en aanpak van mobiliteit binnen de gemeente. Het plan is geen losstaand beleid maar heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen. Daarnaast is de gemeente deels afhankelijk van de samenwerking met partners die ieder hun eigen verantwoordelijkheden en doelen hebben. Daarom gaat de gemeente het gesprek aan: binnen de eigen organisatie om de afstemming ten aanzien van de fysieke leefomgeving vorm te geven (Omgevingswet), met partners om invulling te geven aan gemeenschappelijke opgaven en met haar inwoners. De gemeente treedt hierin op als regisseur.

5. Monitoring en evaluatie

De maatregelen die als gevolg van dit Mobiliteitsplan genomen gaan worden zijn vaak complex, kostbaar en hebben een lange doorlooptijd. Lang qua realisatie maar ook qua effect dat ze sorteren. Om te zorgen dat de juiste maatregelen nu en in de toekomst genomen gaan worden is het van belang te bepalen op welke wijze het Mobiliteitsplan gemonitord en geëvalueerd wordt. Hiervoor stelt de gemeente een Monitoringsplan op en richt het een verkeersmeetnetwerk in.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van een Mobiliteitsplan voor de gemeente Gulpen-Wittem komt voort uit de Planwet Verkeer en Vervoer. Een gemeente heeft de wettelijke verplichting om over een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te beschikken dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer ten behoeve van iedere inwoner en bezoeker.

Het vigerende Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) dateert uit 2009 en sluit niet meer aan bij de ontwikkelingen, wensen en behoeften op het gebied van mobiliteit in de gemeente Gulpen-Wittem. De gemeente heeft behoefte aan een visie op mobiliteit en infrastructuur dat op ruimtelijke ontwikkelingen is afgestemd en dat kaders biedt voor ontwikkelingen naar de toekomst. Daarnaast heeft de gemeente ook de wens om inwoners mee te laten denken en praten over de invulling van het plan. Wat is er belangrijk in hun leefomgeving op het gebied van mobiliteit?

Dit Mobiliteitsplan is een visie- en beleidsdocument waarin een vertaling is gemaakt van landelijke, provinciale en gemeentelijke ontwikkelingen naar een aanpak voor mobiliteit voor de gemeente Gulpen-Wittem, passend binnen huidige wet- en regelgeving. Het Mobiliteitsplan:

- geldt als toetsingskader voor het nemen van besluiten door college en gemeenteraad op het gebied van mobiliteit;
- geeft koers en richting aan de werkzaamheden van de gemeente op het gebied van mobiliteit;
- beschrijft de aanpak waarop de gemeente Gulpen-Wittem mobiliteitsvraagstukken benadert.

Ontwikkelingen

Met het opstellen van het Mobiliteitsplan is rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:

- De overgang van sectorale plannen naar integraal beleid. De komst van de Omgevingswet (inwerkingtreding 1 januari 2022) zorgt ervoor dat plannen voor de fysieke leefomgeving zoals het Mobiliteitsplan integraal moeten worden gezien en dat het geen op zichzelf staand plan is. Zowel de provincie Limburg als de Lijn 50-gemeenten werken momenteel aan het opstellen van een omgevingsvisie.
- De gemeente Gulpen-Wittem kiest voor een andere manier van werken en organiseren waarbij de burger, met welke beperking dan ook, centraal staat.
- Diverse technologische, maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Deze zorgen niet alleen voor nieuwe mogelijkheden op het gebied van mobiliteit (big data, zelfrijdende voertuigen) en nieuwe inzichten (bewustwording ecologische voetafdruk, behoud kwaliteit leefomgeving), maar helaas ook voor ongewenste ontwikkelingen (verhuftering van de samenleving, ook in het verkeer en verkeersoverlast door toerisme).

Bouwsteen Omgevingsvisie

Met het opstellen van het Mobiliteitsplan is rekening gehouden met de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2022. Vanaf dat moment worden bestaande wetten voor de leefomgeving gebundeld tot één Omgevingswet. Ook de Planwet Verkeer en Vervoer, dat de basis vormt voor het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid, wordt onderdeel van de Omgevingswet.

Dit Mobiliteitsplan dient als bouwsteen voor de nog op te stellen omgevingsvisie voor de Lijn 50-gemeenten. Het Mobiliteitsplan geeft richting en kaders ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gulpen-Wittem ter ondersteuning van opgaven, kansen en ontwikkelingen in de gemeente

en de regio Zuid-Limburg. Mobiliteit levert daarmee ook een bijdrage aan het realiseren van verschillende andere beleidsdoelen.

1.2 Opbouw Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan is een visie- en beleidsplan waarin zowel de visie op mobiliteit voor de gemeente Gulpen-Wittem is beschreven als de wijze waarop de gemeente deze visie wil gaan vormgeven (de beleidslijnen). Het plan is opgebouwd uit drie delen:

Kaders en opgaven

De basis van dit Mobiliteitsplan wordt gevormd door een inventarisatie van de (strategische) kaders, toekomstige ontwikkelingen, opgaven en kansen in de gemeente Gulpen-Wittem en de regio Zuid-Limburg.

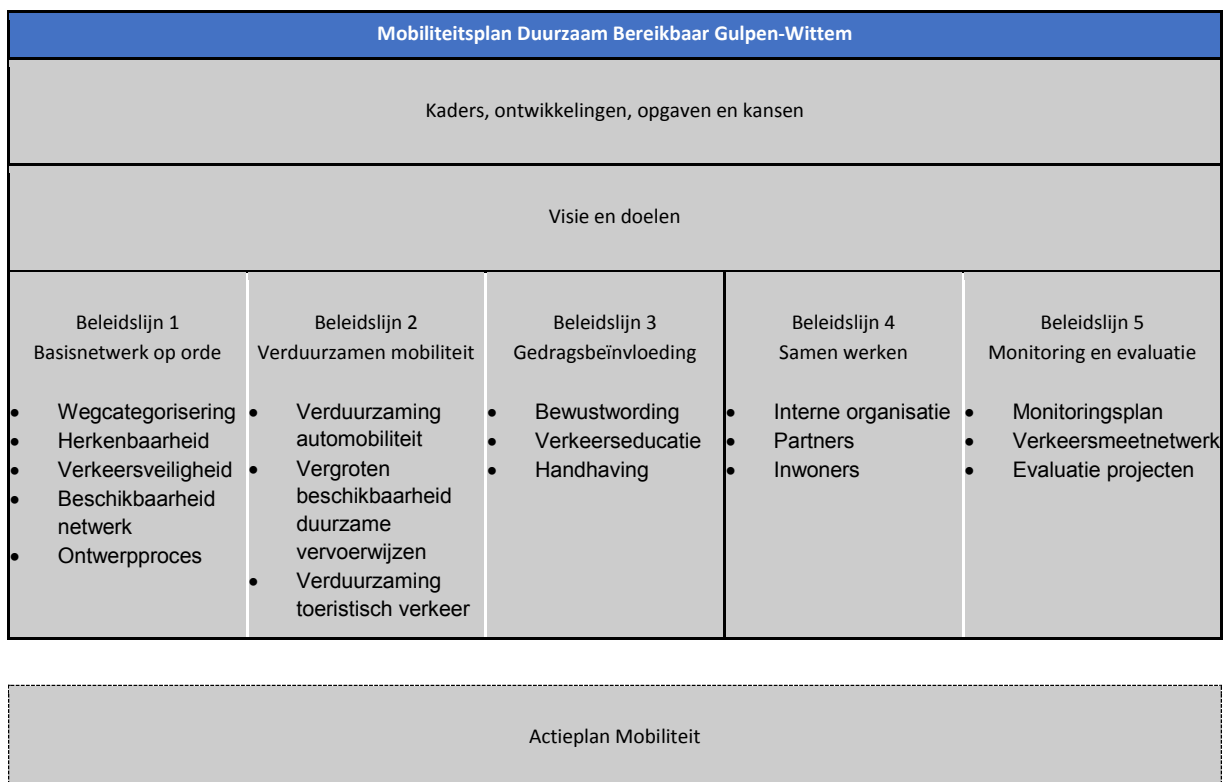
Visie en doelen

De visie van het Mobiliteitsplan beschrijft de stip op de horizon. Wat wil de gemeente bereiken op het gebied van mobiliteit in de komende tien jaar? Welke doelen streeft de gemeente na? Hierbij is uitdrukkelijk gekeken naar de brede opgaven en kansen die er liggen voor de gemeente Gulpen-Wittem en de regio Zuid-Limburg en de relatie tussen mobiliteit en andere ontwikkelingen (integrale benadering en inclusieve samenleving).

Beleidslijnen

Op basis van de visie is in het onderdeel Beleidslijnen de vertaling gemaakt van de visie naar beleid. Het beschrijft de wijze waarop de gemeente haar visie gaat waarmaken en welke activiteiten daarvoor worden uitgevoerd. De eerste drie beleidslijnen gaan specifiek over mobiliteit. De overige twee beleidslijnen beschrijven de werkwijze waarop de gemeente Gulpen-Wittem uitvoering geeft aan haar mobiliteitsbeleid.

De opbouw van het Mobiliteitsplan is in onderstaand overzicht schematisch weergegeven



Het Actieplan Mobiliteit maakt geen deel uit van het Mobiliteitsplan. Het is een nadere uitwerking van het beleid vertaald naar concrete maatregelen en activiteiten. Het Actieplan Mobiliteit wordt jaarlijks geactualiseerd als onderdeel van de gemeentelijke begrotingscyclus. De gemeenteraad kan hierbij accenten aanbrengen onder andere op basis van het coalitieakkoord.

Het Mobiliteitsplan heeft een looptijd van tien jaar (2020-2030).

1.3 Totstandkoming

Dit Mobiliteitsplan is het resultaat van een proces waarin bestaand beleid en toekomstige ontwikkelingen zijn gekoppeld aan wensen vanuit inwoners en overige stakeholders.

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn de gemeente, inwoners en organisaties binnen de gemeente op de volgende wijze betrokken:

- Projectgroep – bestaande uit medewerkers van de gemeente Gulpen-Wittem
- Vertegenwoordiging werkgroep verkeer kernoverleggen – bestaande uit een afvaardiging van de werkgroepen verkeer van de verschillende kernen
- Klankbordgroep – bestaande uit vertegenwoordigers van belangrijke weggebruikers: nood- en hulpdiensten, LLTB (landbouwverkeer), Fietsersbond, Omnibuzz (Wmo-vervoer), Arriva (openbaar vervoer) en een afvaardiging van de kernoverleggen.

Ook heeft er een overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van mensen met een beperking over de wijze waarop zij de inrichting van de openbare ruimte in Gulpen-Wittem ervaren.

Tijdens de raadsconferentie van 12 december 2019 zijn de raadsleden geïnformeerd over de contouren van het Mobiliteitsplan en zijn zij in de gelegenheid gesteld om prioriteiten aan te geven.

Voor het opstellen en vaststellen van het Mobiliteitsplan zijn de volgende stappen doorlopen:

Inventarisatie en analyse

In de eerste stap is een uitgebreide inventarisatie en analyse uitgevoerd van de verschillende strategische en beleidsdocumenten. Daarnaast is uitgebreid gesproken met een vertegenwoordiging van de kernoverleggen over de Bewonersvisie op Verkeer en Vervoer. De informatie uit deze stap is besproken in de drie hiervoor genoemde groepen.

Uitwerken visie en beleidslijnen

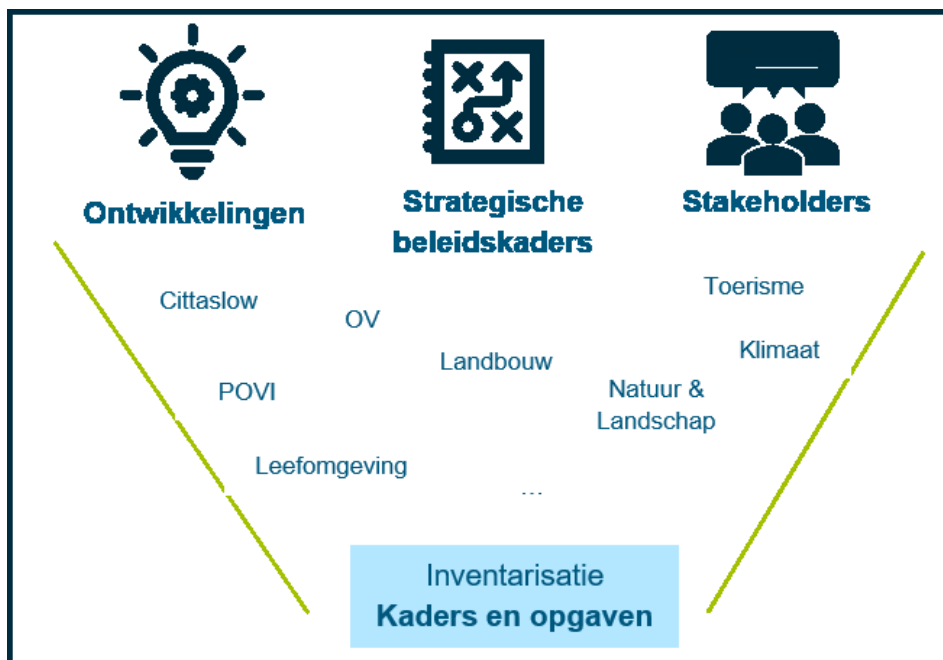
Op basis van de inventarisatie is een concept uitwerking gemaakt van Mobiliteitsplan waarin de visie en beleidslijnen zijn beschreven. Het concept-Mobiliteitsplan is besproken in de drie bovengenoemde groepen. Op basis van de opmerkingen en suggesties uit deze overleggen is het Mobiliteitsplan definitief gemaakt.

2 Kaders en opgaven

De gemeente Gulpen-Wittem kenmerkt zich door glooiende landschappen met plateaus en brede beekdalen. Deze unieke omgeving en de centrale ligging in het Zuid-Limburgse Heuvelland in de nabijheid van de grote steden, maakt de gemeente een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren. De 14.246 inwoners wonen verspreid over 10 dorpen, 12 gehuchten en vele buurtschappen. Een oase van natuur en stilte, een groene long, met een heel eigen en onderscheidende (bourgondisch) identiteit. Een stukje buitenland voor de toerist en een leefomgeving waar inwoners trots op zijn en die zij koesteren. De aantrekkelijkheid van het landschap heeft ook zijn keerzijde voor mobiliteit: het (toeristische) verkeer zorgt op bepaalde momenten in het jaar en bepaalde plekken binnen de gemeente voor de nodige overlast. Hierdoor staat de verkeersleefbaarheid in kernen regelmatig onder druk. Tegelijkertijd biedt mobiliteit mensen ook de mogelijkheid om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. In dit spanningsveld tussen de positieve en negatieve aspecten van mobiliteit moet een balans gevonden worden.

Ook in de toekomst vormen de agrarische en toeristische sector de pijlers voor de economie. Gulpen-Wittem wil een gemeente blijven waar het aantrekkelijk wonen is. Om het mobiliteitsbeleid ook voor de toekomst passend te laten zijn bij de ontwikkelingen die op de gemeente afkomen, wordt de basis van het nieuwe Mobiliteitsplan gevormd door een viertal onderdelen:

- strategische kaders vanuit bestaand en toekomstig beleid voor zowel mobiliteit als andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
- bewonersvisie Verkeer en vervoer;
- ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit;
- kansen en opgaven waar de gemeente en de regio Zuid-Limburg de komende jaren mee te maken krijgen.



2.1 Strategische kaders

Het Mobiliteitsplan is geen losstaand beleid maar heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen. Mede met het oog op de nog op te stellen omgevingsvisie voor de Lijn 50-gemeenten, is voor het opstellen van dit Mobiliteitsplan een brede verkenning uitgevoerd naar verschillende strategische kaders en beleidsdocumenten die van invloed (kunnen) zijn op het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

Een deel van de strategische kaders is op het moment van vaststellen van het Mobiliteitsplan nog in ontwikkeling, waaronder de POVI – Provinciale Omgevingsvisie, Omgevingsvisie Lijn 50-gemeenten en Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Hierdoor kunnen definitieve uitgangspunten en keuzes uit deze documenten niet worden overgenomen in het Mobiliteitsplan. De reeds bekende uitgangspunten uit deze kaders zijn wel meegenomen in het Mobiliteitsplan.

In bijlage A1 is per document een korte samenvatting opgenomen. De informatie uit deze documenten is meegenomen in de uitwerking van dit Mobiliteitsplan.

2.2 Bewonersvisie Verkeer en vervoer

Bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan is een afvaardiging van de kernoverleggen betrokken. Zij heeft het voortouw genomen om een bewonersvisie voor verkeer en vervoer in Gulpen-Wittem op te stellen. In deze paragraaf zijn de belangrijkste uitgangspunten van de bewonersvisie weergegeven. De bewonersvisie is opgenomen in bijlage A2.

Uit de bewonersvisie:

Inwoners van Gulpen-Wittem vinden het belangrijk dat in de toekomst de toegankelijkheid van buitengebieden, kernen en de aansluiting met provinciale en nationale hoofdwegen gewaarborgd wordt. Anderzijds, in combinatie met het unieke karakter van ons 5-sterren Heuvellandschap heeft die toegankelijkheid een keerzijde: groeiende verkeersoverlast voor mensen die er wonen en verblijven. Het is deze verkeersoverlast die de kwaliteit van wonen en verblijven sterk onder druk zet en waar we als gemeente, samen met de inwoners, naar afdoende oplossingen moeten zoeken in lijn met de strategische visie van Gulpen-Wittem.

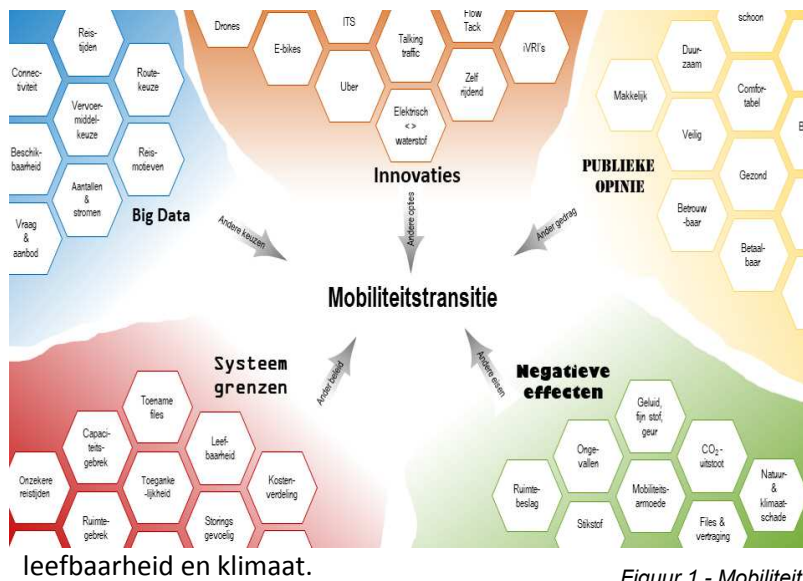
De gezamenlijke Kernoverleggen zijn van mening dat de gemeente Gulpen-Wittem een verkeer- en vervoerbeleid dient vast te stellen gebaseerd op de volgende vijf ambities:

1. Elke vorm van overlast veroorzaakt door verkeer ontbreekt (dus geen luchtvervuiling, lawaai, trilling, subjectieve onveiligheid);
2. Zowel in kernen als buitengebieden de massale aanwezigheid van verkeer heeft plaatsgemaakt voor natuur, rust, stilte, voetgangers- of fietsdomeinen etc.;
3. Normbesef en bewustwording op natuurlijke en vanzelfsprekende wijze gestimuleerd worden om zodoende de leefbaarheid te verbeteren;
4. Elke locatie binnen de gemeente voor elke categorie bewoners toegankelijk en bereikbaar is met de passende vervoersmodaliteit;
5. (verkeers-)regels overtredend gedrag onvermijdelijk gesanctioneerd wordt. Geen gedoogbeleid, wel consequent handhaven.

2.3 Ontwikkelingen mobiliteit

Naast de hiervoor beschreven strategische kaders, zijn ook ontwikkelingen binnen het werkveld mobiliteit van invloed op de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan. Mobiliteit verandert snel en ingrijpend. Deze mobiliteitstransitie is een gevolg van verschillende ontwikkelingen. Enerzijds worden de (negatieve) gevolgen van mobiliteit steeds zichtbaarder en raakt door het vele verkeer het systeem aan zijn grenzen. Anderzijds zorgen big data en innovaties er aan bij dat er kansen ontstaan om het anders aan te pakken.

Ook de publieke opinie over mobiliteit begint te kantelen: mensen willen gezonder leven, vinden duurzaamheid steeds belangrijker en willen niet altijd meer zoveel blik op straat.



De mobiliteitstransitie heeft gevolgen voor de manier waarop overheden mobiliteit organiseren. De opgaven waar ze voor staan worden steeds complexer en grijpen meer en meer op elkaar in. Daarnaast willen overheden in kunnen spelen op de veranderingen en innovaties. Er moet gezocht worden naar een nieuwe balans tussen de individuele wensen van de eindgebruikers en de collectieve ambities als

leefbaarheid en klimaat.

Figuur 1 - Mobiliteitstransitie

Openbaar vervoer

Arriva is als concessiehouder verantwoordelijk voor de uitvoering van het openbaar vervoer in Limburg en is daarmee een belangrijke partner die een bijdrage kan leveren aan het aanpakken van mobiliteitsvraagstukken binnen de gemeente Gulpen-Wittem. Voor het Heuvelland zet Arriva de komende jaren in op het verder versterken van de OV-as Maastricht – Gulpen – Aachen en het optimaliseren van de OV-verbindingen vanuit Gulpen richting Maastricht en Parkstad. Het busstation van Gulpen blijft daarbij een belangrijk OV-knooppunt in de regio. Arriva draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit in de regio door uiterlijk eind 2025 uitsluitend met zero-emissiebusen te rijden.

2.4 Opgaven en kansen

Er zijn diverse ontwikkelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving. Klimaatverandering en de energietransitie, circulaire economie, transitie van de landbouw, digitalisering, demografische ontwikkelingen, achteruitgang van de biodiversiteit en de verhouding tussen steden en platteland zijn ontwikkelingen en opgaven die op ons af gaan komen. Wat dat gaat betekenen voor de regio Zuid-Limburg en hoe al deze ontwikkelingen zich tot elkaar verhouden, gaat zijn weerslag vinden in het Provinciaal Omgevingsvisie (POVI).

Deze paragraaf richt zich op de opgaven en kansen in het Heuvelland die van invloed zijn op de mobiliteit van al haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Op hoofdlijnen onderscheiden we twee opgaven. Deze opgaven zijn een verdere uitwerking van de thema's uit het Mobiliteitsplan Slim op weg naar morgen van de provincie Limburg: vitaal platteland en grenzeloze vrijetijdseconomie.

Vitaal platteland

In het Mobiliteitsplan Limburg geeft de provincie aan dat het platteland staat voor een aantal grote uitdagingen. Demografische ontwikkelingen zorgen voor een andere dynamiek in het buitengebied. De regio Zuid-Limburg heeft tot 2040 te maken met bevolkingskrimp. De bevolking in Zuid-Limburg vergrijsst, maar het aantal ouderen neemt niet harder toe dan in de rest van Nederland. Het aantal jongeren neemt in de regio wel harder af dan in de rest van Nederland. De landelijke gemeenten in Zuid-Limburg zoals Gulpen-Wittem hebben het meest te maken met de vergrijzing die gepaard gaat met een toename van het aantal mensen met een beperking.

Er is in het Heuvelland een toename van banen te zien. Voor de gemeente Gulpen-Wittem is dit een groei van 7% over de periode 2008-2016². Het aanbod aan banen sluit echter niet aan bij de samenstelling van de beroepsbevolking van de gemeente. De woon-werkpendel uit het Heuvelland is met name gericht op de drie stedelijke gebieden van Parkstad, Sittard-Geleen en Maastricht. De grensoverschrijdende (woon-werk) pendel is klein. De regio profiteert nog niet voldoende van grote economische belangrijke steden over de grens zoals Luik en Aken, waar veel werkgelegenheid is³.

De nabijheid van voorzieningen (supermarkt, huisarts, onderwijs, buurthuis etc.) is over het algemeen goed maar het grootste deel van de verplaatsingen in Zuid-Limburg vindt plaats met de auto. Veelal is de auto het snelste vervoermiddel en het openbaar vervoer het langzaamste. De e-bike is dan vaak een beter alternatief voor de auto, zeker voor het woon-werkverkeer⁴. Er zijn mensen die geen auto (willen) hebben of kunnen betalen waardoor zij voor de langere afstanden eerder afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Hierdoor bestaat voor deze groep mensen een risico op vervoersarmoede⁵. Arriva constateert tevens dat de afname van vrijwilligers (vanwege de vergrijzing) er toe leidt dat de continuïteit van buurtbusprojecten⁶ onder druk komt te staan.

Grenzeloze vrijetijdseconomie

De toeristische sector in Zuid-Limburg is een belangrijke economische pijler die groeit en ook in de toekomst blijft bijdragen aan duurzame economische structuurversterking in en van de regio. Deze groei zorgt voor extra druk op de leefbaarheid van kernen en het verkeersnetwerk met name in de weekenden en vakanties. Ook het openbaar vervoer ondervindt op bepaalde momenten hinder van de vele evenementen die in Zuid-Limburg worden georganiseerd. Door de drukte op het wegennet of het afsluiten van wegen ten behoeve van deze evenementen, wordt de dienstregeling verstoord. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer af en kan op sommige locaties leiden tot een verminderde bereikbaarheid omdat er vaak geen alternatieve route voor de bus beschikbaar is.

Door op een andere manier om te gaan met mobiliteit en/of evenementen kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan het verduurzamen van het toeristisch recreatief verkeer en/of het verminderen van de door bewoners ervaren overlast. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbieden van een gevarieerd aanbod aan fiets- en wandelroutes die ook veilig zijn voor mensen met een beperking of door niet op alle plaatsen nog motorvoertuigen toe te staan. Er moet daarom een balans gevonden worden waarbij het mobiliteitsnetwerk zo ingericht wordt dat het tegen de topdrukke is opgewassen en tegelijkertijd recht doet aan de leefbaarheid van de regio.

² Bron: CBS, regionale kerncijfers Nederland.

³ Bron: Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

⁴ Bron: Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

⁵ Vervoersarmoede gaat over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt. Het CBS heeft eind 2018 een eerste aanzet gedaan om een indicator "risico op vervoersarmoede" te ontwikkelen. Het risico op vervoersarmoede wordt gebaseerd op negen variabelen: motorvoertuigbezit, afstand tot OV-halte, afstand tot voorzieningen, afstand tot familie, huishoudinkomen, sociaaleconomische categorie, migratieachtergrond, gezondheid en huishoudensamenstelling inclusief leeftijd (bron: CBS – Rapportage – indicator risico op vervoersarmoede, oktober 2019)

⁶ Een buurtbus is een vorm van openbaar vervoer (met een vaste dienstregeling en route) die wordt gereden door vrijwilligers.

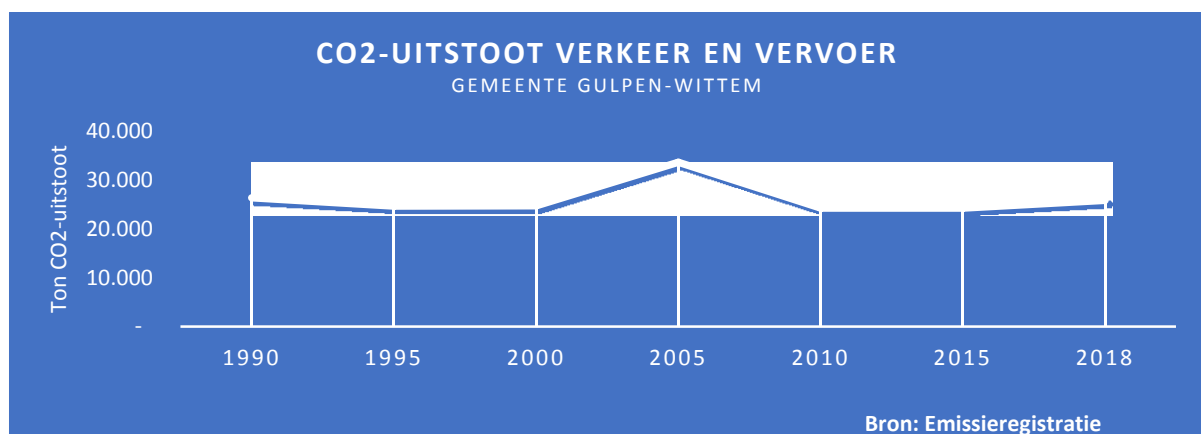
gefaciliteerd. Dat hoeft niet altijd de kortste of de snelste route te zijn of met elk vervoermiddel mogelijk te zijn. Vanzelfsprekend hierbij is dat de openbare ruimte duurzaam veilig en toegankelijk⁷ wordt ingericht. Uitgangspunt bij deze visie is dat mobiliteit mensen de mogelijkheid biedt om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Doelen om te kunnen bepalen of de visie daadwerkelijk tot uitvoering wordt gebracht, worden een aantal doelen geformuleerd op basis waarvan het maatschappelijk effect van het Mobiliteitsplan gemeten kan worden. Deze doelen worden ook wel outcome indicatoren genoemd. Met uitzondering van de doelstelling op het gebied van CO₂-reductie van mobiliteit, ontbreken op dit moment concrete gegevens om doelen te kunnen kwantificeren. Daarom is het noodzakelijk om eerst de 0-situatie in beeld te brengen. Vervolgens kan per doel een concrete ambitie bepaald worden. Bijvoorbeeld: in 2030 is het aantal verkeersslachtoffers gedaald met 10% ten opzichte van 2020.

Concreet betekent dit dat er na vaststelling van het Mobiliteitsplan een monitoringsplan wordt opgesteld waarin de outcome indicatoren en de wijze van meten van het Mobiliteitsplan zijn vastgelegd. Deze indicatoren zijn gebaseerd op de drie hoofddoelen (verkeersleefbaarheid, duurzaam en bereikbaarheid) waaraan de gemeente de komende jaren werkt op het gebied van mobiliteit. Voorbeelden van indicatoren zijn:

- een afname van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden);
- verminderde overlast (intensiteit) van het toeristisch recreatief verkeer op bepaalde locaties en op bepaalde momenten;
- een afname van CO₂-uitstoot;
- een toename van het aantal woon-werkreizen op de fiets;
- ...

Klimaatdoelstelling

Met het ondertekenen van het klimaatakkoord heeft de gemeente Gulpen-Wittem zich verbonden aan de doelstelling om de CO₂-uitstoot⁸ voor mobiliteit in 2030 met 49% te reduceren ten opzichte van 1990. In 2050 zou het verkeer en vervoer in de gemeente helemaal geen uitstoot meer mogen hebben.



⁷ Een goed ingerichte openbare ruimte is toegankelijk voor elke gebruiker zodat hij of zij zich zelfstandig kan voortbewegen, zonder hulp van derden (bron: CROW)

⁸ CO₂- uitstoot van verkeer en vervoer incl. auto(snel)wegen, excl. elektrisch railverkeer. Emissieregistratie publiceert CO₂-emissies per gemeente (bron: klimaatmonitor.databank.nl)

4 Beleidslijnen

Dit Mobiliteitsplan is opgesteld met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in het achterhoofd. Het plan gaat uit van een integrale benadering van fysieke opgaven waaraan mobiliteit een bijdrage kan leveren. In plaats van te denken vanuit bepaalde vervoermiddelen (auto, fiets, landbouwverkeer etc.) of functies van een weg, worden opgaven vanuit een breder planologisch perspectief benaderd. Mobiliteit is één van de aspecten van ruimtelijke ontwikkelingen en staat naast (fysieke) aspecten als landschap, economie, leefbaarheid, wonen etc.. Voor mobiliteit wordt uitgegaan van een integraal mobiliteitssysteem. Hierbij wordt ingezet op een mix aan maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en diensten. Op die manier kan de gemeente Gulpen-Wittem bij mobiliteitsopgaven flexibel inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van de regionale partners.

In het vorige hoofdstuk is de koers voor de gemeente Gulpen-Wittem op het gebied van mobiliteit bepaald. Om er voor te zorgen dat deze visie en doelen ook werkelijkheid worden, zijn vijf beleidslijnen gedefinieerd. Deze beleidslijnen beschrijven op hoofdlijnen de concrete uitwerking van de visie voor de langere termijn en geven richting aan de activiteiten die de gemeente de komende jaren gaat uitwerken. De eerste drie beleidslijnen gaan specifiek over mobiliteit. De overige twee beleidslijnen beschrijven de werkwijze waarop de gemeente Gulpen-Wittem uitvoering geeft aan haar mobiliteitsbeleid.

De vijf beleidslijnen zijn:

1. Basisnetwerk op orde
2. Verduurzamen mobiliteit
3. Gedragsbeïnvloeding
4. Samen werken
5. Monitoring en evaluatie

In dit hoofdstuk zijn de vijf beleidslijnen verder uitgewerkt. De beleidslijnen bestaan uit een algemene introductie, een beschrijving van de concrete activiteiten waar de gemeente uitvoering aan gaat geven en een nadere toelichting op deze activiteiten. In het Actieplan Mobiliteit worden de concrete projecten, maatregelen en activiteiten benoemd.

4.1 Basisnetwerk op orde

Deze eerste beleidslijn vormt het fundament voor een verkeersveilige en bereikbare gemeente en levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Met het definiëren van het basisnetwerk wordt sturing gegeven aan de verkeersstromen binnen de gemeente. Hierbij worden wegen aangewezen die een duidelijke autoverkeersfunctie hebben en gebieden waar het aangenaam wonen en recreëren centraal staat en waar doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk is. Hier staat de verblijfsfunctie van de weg centraal. Uiteraard blijven deze gebieden goed bereikbaar voor hulpdiensten, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, fietsers en voetgangers. Pieken in het toeristisch recreatief verkeer worden verspreid (in tijd en plaats) en waar mogelijk gereduceerd om zo de verkeersoverlast voor inwoners en bezoekers te verminderen.

Door te zorgen voor een uniform wegbeeld conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig⁹ en het zoveel mogelijk voorkomen van verkeersonveilige situaties wordt de basis gelegd voor een verkeersleefbare en duurzaam bereikbare gemeente. In het buitengebied wordt daarnaast gestuurd op het creëren van rust ten behoeve van de kwaliteit van het landschap en het milieu waarbij in de stiltegebieden het gemotoriseerd verkeer niet wordt toegestaan (met uitzondering van bestemmings- en landbouwverkeer). Voor het basisnetwerk op orde geldt dat:

- de wegcategorysering wordt herijkt;
- de herkenbaarheid van de wegen wordt verbeterd;
- de verkeersveiligheid wordt verbeterd;
- het netwerk beschikbaar is;
- er een ontwerpproces wordt gehanteerd bij infrastructurele mobiliteitsprojecten vanuit een breder planologisch perspectief.



Figuur 3 - Stiltegebieden gemeente Gulpen-Wittem en aanliggende gemeenten

Wat gaat de gemeente doen om het basisnetwerk op orde te brengen?

- Er vindt een inventarisatie plaats van het huidige netwerk waarbij inzicht wordt verkregen ten aanzien van de huidige weginrichting (wegcategorysering), aanwezige bebording, al dan

⁹ Duurzaam Veilig is een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden en is gebaseerd op drie ontwerpprincipes: vorm, functie en gebruik.

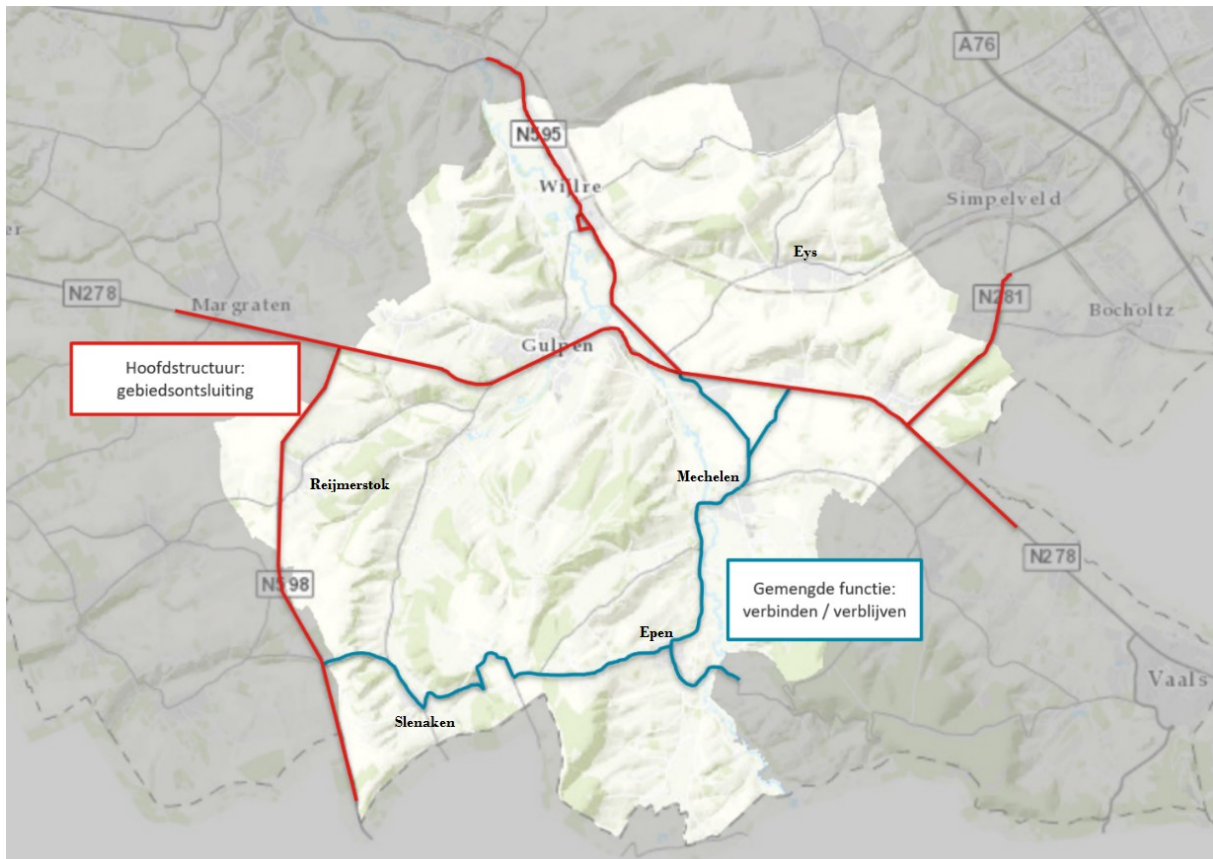
niet gesloten 30- en 60-km/h-zones, gesloten verklaringen etc. Op basis van deze inventarisatie wordt een plan van aanpak opgesteld op welke wijze het basisnetwerk op orde wordt gebracht.

- Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid geeft de gemeente invulling aan een risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid.
- Bij elk infrastructureel mobiliteitsproject worden de stappen gehanteerd zoals beschreven in de uitgangspunten van het ontwerpproces.

Herijking wegategorisering

Sinds de invoering van het startprogramma Duurzaam Veilig eind jaren negentig is er veel veranderd in het gebruik van de weg waardoor de categorisering die eind jaren negentig is ingevoerd aan slijtage onderhevig is gebleken. Op basis van klachten van bewoners, beperkingen in ruimte en/of geld zijn op lokaal niveau aanpassingen gedaan waardoor het netwerk aan eenduidigheid heeft ingeboet. Het is hierdoor voor de weggebruiker niet altijd duidelijk wat er van hem of haar wordt verwacht. In de praktijk zien we veelal dat de vorm van de weg wordt aangepast aan de gewenste functie maar dat het gebruik hierdoor niet of nauwelijks afneemt. Er is dan sprake van een risico aangezien de vorm van de weg niet berekend is op het verkeersaanbod. Dit kan geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld: omwonenden beroepen zich vaak op het gebruik van de weg (te veel voertuigen, te snel rijdende voertuigen) waardoor uiteindelijk de vorm van de weg wordt aangepakt (drempels, verkeerssluizen, snelheidsverlaging) terwijl de functie van de weg gelijk blijft (verbinden van gebied A met gebied B).

Juist de duidelijkheid in de wegategorisering tussen deze drie elementen (gebruik, vorm en functie) is van groot belang voor een verkeersveilig wegsysteem. Het is daarom voor de gemeente Gulpen-Wittem belangrijk dat de wegategorisering binnen de hele gemeente tegen het licht wordt gehouden. Op basis van de functie, vorm en het gebruik van de weg wordt vervolgens de wegcategorie bepaald.



Uitgangspunt bij de herijking van de wegategorisering is dat er onderscheid gemaakt wordt tussen gebiedsontsluitende wegen (doorstroomfunctie), wegen met een gemengde functie (verbinden / verblijven) en wegen met een duidelijke verblijfsfunctie. De provincie Limburg is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de provinciale wegen gelegen in de gemeente Gulpen-Wittem. Als vertrekpunt bij deze herijking van de wegategorisering is het uitgangspunt dat de gebiedsontsluitende functie van de provinciale wegen (N278, N598, N281 en N595) behouden blijft. Bij eventuele heroverweging van de functie van deze wegen wordt inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn voor het onderliggend gemeentelijk netwerk en de doelen uit het Mobiliteitsplan. De route via Partij, Mechelen, Epen en Slenaken heeft naast een verbindende functie voor het zuidelijke deel van de gemeente zeker ook een verblijfsfunctie. Mede op basis van de inventarisatie van het wegennet wordt bepaald of maatwerk mogelijk is om deze weg af te waarden naar een weg met een verblijfsfunctie. De overige wegen binnen de gemeente hebben een duidelijke verblijfsfunctie waarbij leefbaarheid een belangrijkere rol speelt dan de verkeersfunctie. Daarnaast voldoen de wegen aan de functionele eisen die de professionele¹⁰ gebruikers daaraan stellen. Zie ook ontwerpproces (hieronder).

Herkenbaarheid

Zodra de wegategorisering vaststaat is het van belang om de herkenbaarheid van het wegontwerp te bekijken. Is de vormgeving overeenkomstig met de essentiële herkenbaarheidskenmerken? Een laatste belangrijk onderdeel van Duurzaam Veilig is vergevingsgezindheid. Dit houdt in dat bij een wegontwerp kleine fouten van een weggebruiker niet direct aflopen met letsel of erger. In het GVVP 2009-2014 is de basis gelegd voor het huidige netwerk. Met dit Mobiliteitsplan wordt nog een stap verder gezet door duidelijk onderscheid te maken tussen verbindingswegen en woon- en verblijfsgebieden. Zie ook ontwerpproces (hieronder).

¹⁰ Openbaar vervoer, landbouwverkeer en hulpdiensten

Verkeersveiligheid

Met de invoering van het programma Duurzaam Veilig eind jaren negentig is het aantal verkeersslachtoffers drastisch gedaald. Doordat wegbeheerders werk gemaakt hebben met de wegcategorisering en de inrichting van 30 en 60 km/uur zones verbeterde de verkeersveiligheid en de leefbaarheid de afgelopen jaren aanzienlijk. Helaas is er de laatste jaren weer een kentering in de verkeersveiligheidscijfers te zien en eist het verkeer weer meer slachtoffers. Om deze tendens te keren heeft het Ministerie van I&W het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld. In het SPV wordt uitgegaan van een risico gestuurde aanpak. Dat wil zeggen dat op basis van weg-, voertuig- en persoonskenmerken maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Werden in het verleden locaties aangepakt die op basis van ongevalsconcentraties als gevaarlijk werden aangemerkt, wordt in het SPV getracht ongevallen te voorkomen op basis van een risicobenadering. Het SPV plan van het Ministerie wordt door de provincie Limburg momenteel uitgewerkt tot een actieplan met uitvoeringsprogramma. De gemeente Gulpen-Wittem participeert in dit plan. Uit een eerste analyse is gebleken dat de keuzes die in het GVVP 2009-2014 zijn gemaakt, in de basis een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Nog niet alle maatregelen uit het GVVP zijn uitgevoerd waardoor de verkeersveiligheid mogelijk nog niet op alle aspecten optimaal is. Het actieplan met uitvoeringsprogramma van het SPV richt zich daarom onder andere op:

- de verdere uitwerking van de wegcategorisering;
- keuzes hoe om te gaan met onder andere fiets- en landbouwverkeer;
- het verder vormgeven van 30- en 60-km/h zones;
- het -indien gewenst- ontmoedigen van het gebruik van bepaalde wegen.

Beschikbaarheid netwerk

Weginfrastructuur is niet onder alle omstandigheden voor alle gebruikers beschikbaar.

Werkzaamheden aan een weg of evenementen zorgen ervoor dat (bepaalde groepen) gebruikers tijdelijk geen gebruik kunnen maken van een gewenste route. Soms is dat onvermijdelijk, maar het is altijd van belang om te kijken naar de impact van een afsluiting op weggebruikers. Dit geldt met name voor professionele weggebruikers die zijn gebonden aan eisen ten aanzien van aanrijroutes (hulpdiensten) of dienstregelingen (openbaar vervoer).

Het is daarom noodzakelijk om bij afsluitingen van wegen ten behoeve van werkzaamheden of evenementen vroegtijdig in overleg te treden met deze partijen om de mogelijkheden van gelijkwaardige alternatieven te onderzoeken.

Ontwerpproces

Elk infrastructureel mobiliteitsproject levert een bijdrage aan het realiseren van de doelen zoals zijn beschreven in dit Mobiliteitsplan. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en een duurzame bereikbaarheid van de gemeente Gulpen-Wittem waarbij projecten vanuit een breder planologisch perspectief worden benaderd. Mobiliteit is één van de aspecten van ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Het staat naast (fysieke) aspecten als landschap, economie, leefbaarheid, wonen etc..

Op het moment dat er plannen worden ontwikkeld voor de aanpassing van bestaande of nieuwe infrastructuur, hanteert de gemeente onderstaande uitgangspunten voor het ontwerp van de openbare ruimte:

- Er wordt door de gemeente een ruimtelijke analyse uitgevoerd naar de huidige situatie en toekomstig gewenste ontwikkelingen in de omgeving. Hierbij vormt de Omgevingsvisie het uitgangspunt.
- Vervolgens wordt door de gemeente een analyse uitgevoerd naar het huidige en toekomstige gebruik, functie en vormgeving van de weg (voldoet de weg aan de functionele eisen van de verschillende gebruikersgroepen). Welke gebruikersgroepen maken gebruik van

de weg en sluit de huidige weginrichting daarbij aan? Welke knelpunten zijn er? Zijn er ontwikkelingen in het gebied die de functie of het gebruik van de weg kunnen beïnvloeden? Als de ontwikkeling niet past of aansluit bij de mobiliteitsdoelen, zijn er dan mogelijkheden om te sturen op het tot stand brengen van die ontwikkeling op een andere locatie? Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van monitoringsgegevens.

- Indien het huidige of verwachte toekomstige gebruik niet bijdraagt aan het realiseren van de doelen, onderzoekt de gemeente in hoeverre het ontwerp kan worden aangepast zodat dit wel het geval wordt. Wanneer aanpassing niet mogelijk is, zoekt de gemeente naar maatregelen elders waarmee het realiseren van de doelen alsnog gerealiseerd kunnen worden.
- De gemeente hanteert de uitgangsprincipes van STOMP¹¹. Het veraangemen van de publieke ruimte en het herwaarderen van lopen en fietsen en verblijven staat centraal.
- In de ontwerpfase wordt voor de herinrichting van de openbare ruimte de omgeving betrokken (inwoners, belangenvertegenwoordigers (Fietzersbond, LLTB, gehandicaptenorganisaties etc.), ondernemers, vervoerders, hulpdiensten, etc.).
- Ontwerpen voldoen aan de functionele eisen die de professionele¹² gebruikers daaraan stellen, mits haalbaar en realiseerbaar. De aanrijdroutes van de hulpdiensten zijn opgenomen in bijlage A3. Deze vitale rijroutes dienen altijd een onbelemmerde doorgang voor hulpdiensten te bieden.
- Vanzelfsprekend is het ontwerp verkeersveilig en toegankelijk voor alle gebruikers.

4.2 Verduurzamen mobiliteit

Met het ondertekenen van het klimaatakkoord heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de CO₂-uitstoot terug te brengen. Daarnaast heeft de gemeente als doel om de kwaliteit van de verkeersleefbaarheid te verbeteren door een afname van het autoverkeer te realiseren op aangewezen plekken. De gemeente zet daarom in op het verduurzamen van de mobiliteit op vier speerpunten:

- Verminderen van de noodzaak tot het maken van autoverplaatsingen
- Vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen
- Verschonen van de automobilititeit
- Aanpak verduurzaming toeristisch verkeer.

Wat gaat de gemeente doen om de mobiliteit te verduurzamen?

- De gemeente faciliteert elektrisch (auto)vervoer door uitvoering te geven aan het laadpalenbeleid (in ontwikkeling).
- Er wordt een Plan van Aanpak opgesteld om te komen tot een netwerk van overstappunten voor zowel woon-werkverkeer als toeristisch verkeer.
- Het project deelauto's Mechelen wordt geëvalueerd.
- In samenwerking met onze partners wordt een verkenning uitgevoerd naar de huidige bereikbaarheid van het landelijk gebied en naar hoe de bereikbaarheid op duurzame wijze naar de toekomst toe kan worden vormgeven.
- Vervuilende en lawaaige toertochten passen niet bij de visie van dit Mobiliteitsplan. Daarom wordt er gewerkt aan het ontwikkelen van duurzame alternatieven.
- In samenwerking met de toeristische sector wordt een Masterplan toeristische mobiliteit ontwikkeld waarin gezocht wordt naar innovatieve en duurzame mobiliteitsoplossingen om

¹¹ Het STOMP-principe geeft de volgorde aan waarmee bij het maken van een wegontwerp rekening wordt gehouden met de gebruikers: Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – MaaSdiensten – Privéauto (en het parkeren daarvan).

¹² Openbaar vervoer, landbouwverkeer en hulpdiensten

de toeristische mobiliteit te verduurzamen én om de overlast van toeristisch recreatief verkeer te beperken.

- In samenwerking met partners uit de regio wordt gewerkt aan het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig recreatief fietsnetwerk.

Verminderen van de noodzaak tot het maken van autoverplaatsingen

De Coronaproblematiek heeft laten zien dat het reduceren van verplaatsingen leidt tot minder CO₂-uitstoot en tot minder overlast door mobiliteit. Deze extreme situatie laat zien dat er mogelijkheden zijn om de noodzaak tot het maken van autoverplaatsingen te verminderen, zoals bijvoorbeeld het thuiswerken en meer aandacht voor wandelen en fietsen. Vervuilende en lawaaiige toertochten met gemotoriseerd verkeer passen hier dus in ieder geval niet meer bij.

Vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen

Om mensen de overstap te kunnen laten maken naar meer duurzame wijzen van vervoer, werkt de gemeente aan het beschikbaar maken van deze alternatieven door ketenreizen en deelmobiliteit te stimuleren, door voorzieningen voor de fiets te verbeteren en door het uitvoeren van een verkenning naar mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan een betere en duurzamere bereikbaarheid van het landelijk gebied.

De gemeente wil ketenreizen en deelmobiliteit stimuleren door het realiseren van een netwerk van overstappunten en het faciliteren van deelsystemen. Op deze overstappunten kan de overstap worden gemaakt van de ene modaliteit naar een andere gezondere, duurzamere of snellere reismogelijkheden zoals wandelen, fietsen, reizen met het openbaar vervoer of een deelauto. Hierbij wordt rekening gehouden met logische en veilige plekken voor het parkeren van auto's van mensen met een beperking. De MaaS-pilot die momenteel wordt uitgevoerd door de provincie Limburg biedt hiervoor het digitale platform. Reizigers kiezen, plannen en betalen via hun smartphone zelf hun optimale vervoersoplossing, of het nu gaat om een rit per deelauto, de bus of de fiets. Aandachtspunt bij deze technologische ontwikkeling is dat niet iedereen beschikt over een smartphone waardoor andere mogelijkheden van plannen en betalen beschikbaar zouden moeten blijven.

In samenwerking met de buurgemeenten en de provincie Limburg werkt de gemeente Gulpen-Wittem aan de verbetering van het fietsnetwerk, waarbij ingezet wordt op goede, snelle en doorgaande regionale fietsverbindingen die de gemeente met de stedelijke gebieden verbindt. De (elektrische) fiets en de speed-pedelec bieden met name in het Heuvelland kansen om in te zetten als duurzame keuze voor de auto. Het realiseren van goede en veilige (overdekte) fietsstallingen bij overstappunten, voorzieningen en attracties binnen de gemeente is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Inwoners van de gemeente Gulpen-Wittem dienen zoveel mogelijk deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven. In het landelijk gebied is er een opgave om de bereikbaarheid voor mensen die voor hun verplaatsing afhankelijk zijn van anderen ook hier te borgen. Daarom neemt de gemeente het initiatief om te onderzoeken op welke wijze de juiste mobiliteit op de juiste plek in het landelijk gebied kan worden geboden. In samenwerking met buurgemeenten, provincie, vervoerders, bewoners, ondernemers en vrijwilligers wordt gezocht naar slimme, betaalbare en vraaggestuurde mobiliteitsoplossingen die

BooschappenPlusBus
De bus rijdt in circa 90 gemeenten in Nederland (o.a. in Brunssum en Landgraaf), wordt gerund door vrijwilligers en is bedoeld voor alle ouderen die het leuk vinden om samen met anderen op pad te gaan. Iedere bus heeft een eigen planning voor ouderen uit de buurt: van leuke uitstapjes tot aan een bezoek aan supermarkt, familie of tuincentrum. De BooschappenPlusBus is een initiatief van het Nationaal Ouderenfonds.

Bron: <https://www.ouderenfonds.nl/activiteiten/bus>

bijdragen aan een betere en duurzame bereikbaarheid van het landelijk gebied. Voorbeelden van vraaggestuurd vervoer uit andere regio's zijn dorpsauto's, de wensbus of BoodschappenPlusBus.

Verduurzamen automobilititeit

Het kunnen aanschaffen van een elektrische auto is voor het merendeel van de bevolking niet vanzelfsprekend. De snelheid waarmee de verduurzaming van de automobilititeit in de gemeente Gulpen-Wittem gerealiseerd kan worden is daarom voor een belangrijk deel afhankelijk van stimuleringsmaatregelen van het Rijk die de aanschaf of lease van een elektrische auto aantrekkelijk maken. Dit geldt ook voor de ontwikkelingen rondom waterstofauto's. Met het opstellen van een laadpalenbeleid (in ontwikkeling) bereid de gemeente zich voor op het faciliteren van elektrisch (auto)vervoer op het moment dat de vraag naar laadpalen toeneemt.

Aanpak verduurzaming toeristisch recreatief verkeer

Toerisme is voor de ondernemers in de gemeente Gulpen-Wittem een belangrijke bron van inkomsten en dat blijft het ook. Echter, de overlast die het toeristische recreatief verkeer op bepaalde momenten van het jaar veroorzaakt is ongewenst. In samenwerking met de toeristische sector wordt daarom ingezet aan het verduurzamen van het toeristisch recreatief verkeer door de ontwikkeling van een Masterplan toeristische mobiliteit met innovatieve en duurzame mobiliteitsoplossingen. Vervuilende en lawaaiige toertochten met brommers, motoren en (klassieke) auto's passen niet meer bij de visie van dit Mobiliteitsplan en de Cittaslow-gedachte. Er wordt daarom gezocht naar mogelijkheden om op bepaalde routes duurzame alternatieven mogelijk te maken, zoals bijvoorbeeld toertochten met e-scooters. De gemeente Gulpen-Wittem heeft samen met de gemeente Valkenburg aan de Geul het initiatief genomen om met scooterverhuurders in de regio duurzame mogelijkheden te onderzoeken.

Fietsen is een belangrijk onderdeel van het toeristisch product in het Heuvelland. Daarom wordt in samenwerking met partners uit de regio ingezet op een kwalitatief hoogwaardig recreatief fietsnetwerk. Dit netwerk behoeft daarom ook goede infrastructurele voorzieningen zoals stallingen, rustpunten en knooppuntenroutes.

4.3 Gedragsbeïnvloeding

Voor het realiseren van de ambitie uit het GVVP is meer nodig dan het uitvoeren van maatregelen "op straat" zoals in de twee vorige beleidslijnen staat beschreven. Verduurzaming van de mobiliteit, verkeersveiligheid en geluidsoverlast vraagt ook iets van het gedrag van inwoners en bezoekers van Gulpen-Wittem. Gedragsbeïnvloeding is daarom minstens zo belangrijk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Bewustwording
- Verkeerseducatie
- Handhaving

Wat gaat de gemeente doen om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden?

- De gemeente sluit zich aan bij de uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar om hun expertise in te zetten om onder inwoners en bezoekers bewustwording ten aanzien van duurzame mobiliteit te creëren en om het reisgedrag van inwoners en bezoekers te beïnvloeden.
- Er worden gedragscampagnes ontwikkelt om inwoners en bezoekers te wijzen op gewenst verkeersgedrag. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een educatiecampagne voor (groepen) wielrenners.
- Verkeerseducatie op basis- en middelbaaronderwijs wordt gecontinueerd.

- Het gericht inzetten van handhaving, in samenspraak met de politie, om daarmee de verkeersleefbaarheid te verbeteren.

Bewustwording

De gemeente wil bereiken dat inwoners en bezoekers van de gemeente Gulpen-Wittem in de toekomst meer gebruik gaan maken van duurzame vervoerwijzen. Om een verandering te kunnen maken, dienen reizigers zich eerst bewust te zijn van hun huidige mobiliteitsgedrag. Pas dan kan men een verandering doormaken. Dit geldt ook voor het gedrag van verkeersdeelnemers die zich niet aan de verkeers- en gedragsregels houden (te hard rijden, geen rekening houden met elkaar etc.). Bewustwording is een eerste stap in het kunnen veranderen van gedrag van de verkeersdeelnemer. Er wordt de samenwerking gezocht met Zuid-Limburg Bereikbaar (voorheen Maastricht Bereikbaar). Deze organisatie heeft ruim tien jaar ervaring met het beïnvloeden van het reisgedrag van inwoners en bezoekers.

Verkeerseducatie

Verkeerseducatie is noodzakelijk omdat veel verkeersongevallen het gevolg zijn van gedrag van weggebruikers. De uitvoering van verkeerseducatie wordt gecontinueerd voor het basis- en middelbaaronderwijs.

Handhaving

Handhaving vindt plaats op het moment dat een locatie is ingericht conform de uitgangspunten van het basisnetwerk als vorm, functie en gebruik in overeenstemming zijn. Er wordt ingezet op handhaving van de snelheid van het autoverkeer, overlast van motoren (geluid), foutief parkeren, (fiets)verlichting en afleiding binnen het verkeer (door gebruik van onder meer de mobiele telefoon). Jaarlijks bekijkt de gemeente in overleg met de politie waar de prioriteit voor wat betreft verkeershandhaving gewenst is.

4.4 Samen werken

Met dit Mobiliteitsplan beschrijft de gemeente Gulpen-Wittem haar visie en aanpak van mobiliteit binnen de gemeente. Het plan is geen losstaand beleid maar heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen. Daarnaast kunnen andere organisaties, partners en inwoners een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van visie van de gemeente. Essentieel is daarom dat er samenwerking plaats vindt: binnen de gemeentelijk organisatie, met partners en met haar eigen inwoners.

Wat gaat de gemeente doen om samen te werken?

- Met de komst van de Omgevingswet wordt er binnen de gemeentelijke organisatie gezorgd voor integrale afstemming ten aanzien van de fysieke leefomgeving en mobiliteit in het bijzonder.
- Voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan zoekt de gemeente actief haar partners op om samen invulling te geven aan gemeenschappelijke opgaven op het gebied van mobiliteit. De gemeente treedt hierin op als regisseur waarbij het Mobiliteitsplan het uitgangspunt is;
- Om de samenwerking met inwoners op het gebied van mobiliteit verder vorm te geven stelt de gemeente op basis van de evaluatie burgerparticipatie en zelfsturing een leidraad Burgerparticipatie, zelfsturing en mobiliteit op.

Interne organisatie

In de eerste drie beleidslijnen zijn de raakvlakken met andere beleidsvelden aan de orde gekomen. Mobiliteit heeft raakvlakken met onder andere ruimtelijke ordening, reconstructiewerkzaamheden, duurzaamheid, zelfsturing, toerisme (waaronder evenementen) en het sociaal domein. Bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan zijn de medewerkers van deze beleidsvelden betrokken. Met het oog op de komst van de Omgevingswet en de integrale benadering van de fysieke leefomgeving die daaruit volgt, is het ook voor de interne organisatie van belang om met elkaar in gesprek te blijven.

Partners

Voor het uitvoeren van het Mobiliteitsplan is de gemeente Gulpen-Wittem deels afhankelijk van de samenwerking met partners die ieder hun eigen verantwoordelijkheden en doelen hebben. Sommige opgaven zoals de toeristisch recreatieve verkeersdruk of de bereikbaarheid van het landelijk gebied spelen ook buiten de gemeentegrenzen. Waar relevant zoekt de gemeente daarom de samenwerking met de buurgemeenten op. Daarnaast zijn de provincie Limburg als concessieverlener en Arriva als concessiehouder verantwoordelijk voor de uitvoering van het openbaar vervoer. De gemeente gaat het gesprek met hen aan op het moment dat er zich kansen of knelpunten op het gebied van openbaar vervoer voor doen.

Er zijn binnen de gemeente verschillende organisaties actief die beschikken over een schat aan informatie die ingezet zou kunnen worden voor het realiseren van projecten en andere mobiliteitsmaatregelen. Het gaat om organisaties als de Fietzersbond, gehandicaptenorganisaties, de Limburgse Land- en Tuinbouwbond (LLTB), maar ook bijvoorbeeld onderwijsinstellingen en ondernemers. Ook de politie is een belangrijke partner voor de gemeente, onder andere op het gebied van handhaving. Door het betrekken van deze partners bij mobiliteitsprojecten creëert de gemeente draagvlak, worden gemeenschappelijke belangen samengebracht en kunnen partijen elkaar versterken.

Burgerparticipatie en zelfsturing

De gemeente Gulpen-Wittem zet volop in op de doorontwikkeling van burgerparticipatie en zelfsturing. Op het gebied van mobiliteit heeft dit onder andere geleid tot een actieve bijdrage van een afvaardiging van de kernoverleggen aan de totstandkoming van het Mobiliteitsplan 2020-2030. Ook zijn in de meeste kernen werkgroepen actief die zich richten op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van hun kern. De Omgevingswet stimuleert het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden bij de totstandkoming van projecten en plannen om op die manier tijdig belangen, meningen en creativiteit boven tafel te krijgen. De wijze waarop in de toekomst inwoners betrokken blijven bij de totstandkoming van mobiliteitsplannen en -projecten maakt daarom integraal onderdeel uit van het Mobiliteitsplan.

De gemeente is als wegbeheerder onder andere verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, doorstroming en beschikbaarheid van het mobiliteitsnetwerk en geeft daarom uitvoering aan het Mobiliteitsplan. Afhankelijk van het onderwerp heeft het college en/of de gemeenteraad de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid. Tegelijkertijd hebben inwoners wensen, behoeften én inzichten ten aanzien van mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte en kan deze kennis worden ingezet om de verkeersleefbaarheid in kernen te verbeteren.

De gemeente werkt aan het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en wil dit in goede samenwerking met inwoners en andere belanghebbenden doen. Inwoners worden op het gebied van mobiliteit betrokken bij:

- A. de melding van acute klachten en opmerkingen als individuele bewoner;
- B. de signalering van knelpunten en kansen via de kernoverleggen;
- C. projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit die van invloed zijn op de inrichting van de openbare ruimte. Deze kunnen voortkomen uit maatregelen op het gebied van

beheer en onderhoud, reconstructies en rioleringswerkzaamheden, maar ook vanuit het Actieplan Mobiliteit of projecten geïnitieerd vanuit andere beleidsvelden of andere organisaties.

- D. burgerinitiatieven vanuit de kernen gericht op mobiliteit en/of de inrichting van de openbare ruimte.

Hieronder volgt een nadere toelichting op de wijze van betrokkenheid van inwoners:

A. De melding van acute klachten en opmerkingen

Inwoners beschikken over een loket waar melding gemaakt kan worden van acute klachten en opmerkingen over onder andere de inrichting van de openbare ruimte en mobiliteit. Hiervoor gelden de criteria en procesafspraken van de huidige afhandelingsprocedure van de gemeente Gulpen-Wittem.

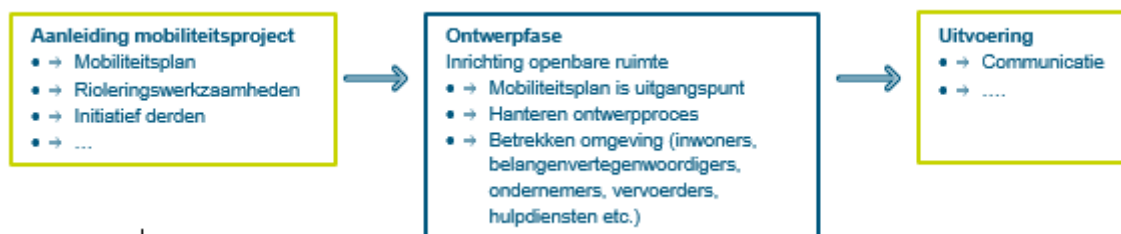
B. Signalering van knelpunten en kansen

Inwoners maken dagelijks gebruik van het mobiliteitsnetwerk in de gemeente. Hierdoor signaleren zij vaak als eerste knelpunten of kansen om het netwerk of de verkeersleefbaarheid van hun kern te verbeteren. Deze kennis kan gebundeld worden via de kernoverleggen en verder worden uitgewerkt door bijvoorbeeld het knelpunt of de kans verder te analyseren: wat is het probleem/kans en voor wie? Wat gebeurt er waardoor het een probleem/kans is? Wanneer is er geen probleem? Wat zijn de consequenties als er niet wordt ingegrepen? Etc. Deze probleemanalyse kan vervolgens gedeeld worden met de gemeente.

C. Projecten

Projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit die invloed hebben op de openbare ruimte kunnen diverse aanleidingen hebben. Zo stelt de gemeente Gulpen-Wittem voor haar projecten voor beheer en onderhoud, reconstructies en rioleringswerkzaamheden vijfjaarlijks een planning op. Bij het opstellen van de planning wordt rekening gehouden met zowel urgentie van het project als beschikbaarheid van financiële middelen. Ook wordt geprobeerd de projecten zoveel mogelijk te verspreiden over de verschillende kernen. Daarnaast worden ook vanuit het Mobiliteitsplan, andere beleidsvelden of andere organisaties projecten geïnitieerd.

De gemeente bepaalt in deze processen de agenda. Bewoners worden in de ontwerpfase betrokken bij deze projecten en hebben dan de rol als adviseur voor wat betreft de (her)inrichting van de openbare ruimte. Voorafgaand aan het project bespreekt de gemeente de projectaanpak met het kernoverleg. Onderdelen van dit verkennende gesprek zijn onder meer het delen van de vastgestelde kaders, de wijze van burgerparticipatie en de betrokkenheid van het kernoverleg gedurende het project. De resultaten van dit verkennende gesprek worden verwerkt in de projectaanpak. Na afloop van het project wordt de samenwerking met het kernoverleg geëvalueerd.



D. Burgerinitiatieven vanuit de kernen - zelfsturing

Inwoners van de gemeente Gulpen-Wittem kunnen zelf met initiatieven komen voor de verbetering van de verkeersleefbaarheid in kernen. Het kernoverleg kan deze initiatieven initiëren en ondersteunen. Hiermee nemen inwoners, als collectief, zelf een verantwoordelijkheid en geven zij vorm aan eigenaarschap. De medewerker verkeer kan hierbij adviseur zijn en onder andere adviseren

over wettelijke kaders, het Mobiliteitsplan en verkeerskundige en -technische aspecten waarmee rekening gehouden dient te worden.

Er vindt een evaluatie plaats naar de wijze waarop de gemeente Gulpen-Wittem burgerparticipatie en zelfsturing in de toekomst wil gaan vormgeven. Deze raadsconferentie is voorzien in december 2020, maar vanwege COVID-19 is de doorgang van deze bijeenkomst onzeker. Wanneer deze raadsconferentie wordt gehouden is vanwege COVID-19 onzeker. Op basis van deze evaluatie worden de hierboven beschreven betrokkenheid van inwoners voor de onderdelen B, C en D uitgewerkt tot een leidraad Burgerparticipatie, zelfsturing en mobiliteit.

4.5 Monitoring en evaluatie

De maatregelen die als gevolg van dit Mobiliteitsplan genomen gaan worden zijn vaak complex, kostbaar en hebben een lange doorlooptijd. Lang qua realisatie maar ook qua effect dat ze sorteren. Om te zorgen dat de juiste maatregelen nu en in de toekomst genomen gaan worden is het van belang te bepalen op welke wijze het Mobiliteitsplan gemonitord en geëvalueerd wordt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de drie hoofddoelen (verkeersleefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid), de beleidslijnen en nog te formuleren projectdoelen.

Wat gaat de gemeente doen om te kunnen monitoren en evalueren?

- Er wordt een monitoringsplan opgesteld waarin wordt beschreven op welke wijze de hoofddoelen, beleidslijnen en projecten worden gemonitord en geëvalueerd;
- Er wordt, o.b.v. het monitoringsplan, een verkeersmeetnetwerk gerealiseerd. Met dit netwerk worden de effecten van mobiliteit op de verkeersleefbaarheid van de gemeente inzichtelijk gemaakt.
- We evalueren het effect van projecten door het uitvoeren van een 0- en 1-meting.

Om te kunnen monitoren is het van belang dat een set indicatoren wordt opgesteld die op uniforme en objectieve wijze kunnen worden gemeten. De indicatoren kunnen kwantitatief (hoeveel is gerealiseerd, hoe groot is het effect) als kwalitatief (wat is de waardering van maatregel) van aard zijn. Monitoring is een kostbare aangelegenheid. Het is dus zaak om aan te sluiten bij de indicatoren die landelijk worden gemeten. In het dashboard van de VNG (www.waarstaatjegemeente.nl) wordt momenteel gewerkt aan een mobiliteitsdashboard waar voor alle gemeenten basisinformatie over mobiliteit wordt bijgehouden. Daarnaast beheert Royal HaskoningDHV de verkeersveiligheidsmonitor voor de provincie Limburg waarbij inzicht wordt gegeven over de inspanningen en resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid van alle gemeenten in Limburg. Ook de provincie Limburg heeft een aantal dashboards en viewers beschikbaar welke nog in ontwikkeling zijn.

Om de ervaren overlast van verkeer en specifiek de toeristische verkeersdruk te meten is het opzetten van een structureel meetnetwerk gewenst. Door het actueel beschikbaar hebben van data uit dit meetnetwerk kan de gemeente gericht beleid voeren op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

Ten behoeve van infrastructurele projecten wordt een 0- en een 1-meting uitgevoerd om inzichtelijk te maken of het project daadwerkelijk heeft bijgedragen aan vooraf geformuleerde doelen. De kernoverleggen zouden hierin een rol kunnen spelen.

Daarnaast beschikt de gemeente Gulpen-Wittem over een inwonerspanel. Dit panel zou ingezet kunnen worden voor het doen van kwalitatief onderzoek naar mobiliteit in de gemeente. Bijvoorbeeld een onderzoek naar de fietsbeleving (hoe veilig voelt een fietser zich op een bepaalde route).

Om de monitoring en evaluatie eenvoudig en doeltreffend vorm te geven dient voor de visie, per beleidslijn en per project een doelstelling gekozen te worden die uit een of meerdere gemonitord indicatoren kan worden gemeten. Dit kunnen reeds bestaande indicatoren zijn maar ook indicatoren die voor een specifiek project zijn benoemd.

Bijlagen

A1 Kaders, opgaven en kansen

Met het oog op de invoering van de Omgevingswet in januari 2021 is voor het opstellen van dit GVVP een brede inventarisatie gemaakt van opgaven en kansen binnen de gemeente Gulpen-Wittem en Zuid-Limburg. De opgaven en kansen voor de gemeente lopen over in die van de regio Zuid-Limburg en andersom. Ze versterken elkaar.

Uit de inventarisatie van de verschillende kaders komen de volgende aandachtspunten voor het Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem naar voren:

- Benutten van kwaliteiten natuur, landschap, sociaal-maatschappelijk en cultuurhistorisch basiskapitaal in samenhang ten behoeve van inwoners, ondernemers en bezoekers (Strategische visie);
- Realiseren van een zelfredzame samenleving op kernniveau (Strategische visie);
- Duurzame versterking en ontwikkeling van kwaliteit van het buitengebied (Strategische visie);
- Als gemeentelijke organisatie opereren als een daadkrachtige regisseur en partner (Strategische visie);
- Het Middengebied als experimenteerregio op het gebied van energietransitie en duurzaamheid (Actieplan Middengebied);
- Activeren “groene long” functie van het Middengebied: een gezondheidsoase van hoge luchtkwaliteit (Actieplan Middengebied);
- Benutten van sterke sociale samenhang en saamhorigheid als aantrekkingsfactor voor jong en oud (Actieplan Middengebied);
- Ontwikkeling van Zuid-Limburg tot GREEN destination: het duurzaam maken van de hele toeristische sector (Actieplan Middengebied);
- Streven naar de hoogst mogelijke kwaliteit van leven voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers (Cittaslow);
- Handhaven en ontwikkelen waardevolle landschappen en biodiversiteit (Cittaslow);
- Betekenis geven aan de verhouding tussen stad en land (Cittaslow);
- Beschermen van de kwaliteit van leven voor haar inwoners (Cittaslow);
- Grootst mogelijke zorg voor milieu en zorgen ervoor dat iedereen zich bewust is van zijn of haar omgeving (Cittaslow);
- Verdrag van Parijs: in 2030 geen uitstoot van broeikasgassen en voor 2050 klimaatneutraal (Klimaat- en energiebeleidsplan);
- Toerisme blijft bijdragen aan duurzame economische structuurversterking van de regio (Visie Vrijetijdseconomie);
- Kwalitatieve groei boven kwantitatieve groei (Visie Vrijetijdseconomie);
- Vrijetijdseconomie helpt om natuur en landschap te ontwikkelen (Visie Vrijetijdseconomie);
- Een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staat en de impact op de leefomgeving minimaal is (Schets Mobiliteit 2040);
- Toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen (Mobiliteitsplan Limburg);
- Het platteland blijft vitaal dankzij fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid (Mobiliteitsplan Limburg);
- Het versterken van de vrijetijdseconomie (Mobiliteitsplan Limburg);
- Het verbeteren van gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in het Heuvelland en binnen de kernen door meer ‘actieve mobiliteitsvormen’ die minder ruimte innemen en veiliger zijn voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers (Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg);
- Verduurzaming en CO2-reductie als gevolg van een mobiliteitstransitie (Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg);

- Een inclusievere samenleving en verbeterde collectieve bereikbaarheid waarmee de bewegingsvrijheid van mensen, hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en het leggen van sociale contacten toeneemt (Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg).
- In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste opgaven en kansen ten aanzien van mobiliteit gebundeld per thema.

A1.1 Strategische kaders

Strategische visie 2009-2020 – Duurzaam versterken en ontwikkelen

In 2009 heeft de gemeente Gulpen-Wittem een **Strategische Visie** opgesteld voor 2009 – 2020 ‘Duurzaam versterken en ontwikkelen’. De gemeente geeft in deze visie aan dat zij ‘haar centrale ligging in het groene grensoverschrijdende hart van het euregionale stedelijk netwerk [benut] om de kwalitatief hoogwaardige combinatie van natuur- en cultuurlandschappelijk, sociaal-maatschappelijk en cultuurhistorisch basiskapitaal in haar unieke samenhang verder door te ontwikkelen ten behoeve van haar inwoners, ondernemers en bezoekers. In deze visie staan de volgende drie doelstellingen centraal:

1. Het realiseren van een zelfredzame samenleving op kernniveau;
2. Duurzame versterking en ontwikkeling van kwaliteit van het buitengebied;
3. Als gemeentelijke organisatie opereren als daadkrachtige regisseur en partner.

Begin 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met het opstellen tot een nieuwe strategische toekomstvisie die het gedragen en gewenste toekomstbeeld van Gulpen-Wittem in 2030 schets. De toekomstvisie borduurt voort op de nog actuele thema’s uit de huidige strategische visie ‘Duurzaam versterken en ontwikkelen’ en is richtinggevend voor toekomstige beleidskaders.

Strategische actieplan Middengebied Zuid-Limburg – Van groen hart tot groene long

De gemeentebesturen van het Zuid-Limburgse Middengebied, waaronder de gemeente Gulpen-Wittem, hebben een opdracht verleend voor een verdiepend onderzoek naar de economische structuurversterking en strategische ontwikkelvisie voor het Middengebied. Dit ter completering van het ‘Strategisch Actieplan Randstad Zuid-Limburg’. **Het Strategische Actieplan Middengebied Zuid-Limburg** gaat in op de beleidsuitdagingen voor de gemeenten in dit groene hart.

In het actieplan worden zes strategische actiepunten aangegeven:

1. Het Middengebied ontwikkelen als experimenteerregio op het gebied van energietransitie en duurzaamheid;
2. Het activeren van de ‘groene long’ functie van het Middengebied: een gezondheidsoase van hoge luchtkwaliteit in Zuid Limburg;
3. Het positioneren van het Middengebied als centrum van integrale kwaliteitslandbouw met focus op productie voor lokale afzet, korte ketens en agrariërs als landschapsbeheerders;
4. Het Middengebied als ‘creative highland’ voor vernieuwend, kleinschalig ondernemerschap;
5. Het benutten van de sterke sociale samenhang en saamhorigheid als aantrekkingsfactor voor zowel jong als oud;
6. De ontwikkeling van Zuid-Limburg tot een ‘green destination’, het duurzaam maken van de hele toeristische sector.

In het actieplan wordt bereikbaarheid aangeduid als één van de zwaktes van het Middengebied: ‘Bereikbaarheid zowel per auto als met het OV is niet optimaal met sterke toeloop in weekenden, vakantieperiodes en bij mooi weer. Meer algemeen staat verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen onder druk als gevolg van grote landbouwvoertuigen en sluipverkeer. Cittaslow wil niet betekenen ‘slowcongestie’. Ook wordt de toeristische druk op specifieke populaire delen van het Heuvelland een bedreiging genoemd waardoor zowel de leefbaarheid als de toeristische beleving onder druk komt te staan.

Gelukkig zijn er ook kansen in het Middengebied waar mobiliteit een bijdrage aan kan leveren. Zo kan de groeiende populariteit van de opkomst van e-bikes en e-motors het toerisme verder uit bouwen in de richting van GREEN (Genuine and authentic, Respectful and responsible, Economically sustainable, Environmentally sustainable, Nature and scenery friendly). Bestaande sterktes op het gebied van fietstoerisme om het toerisme als 'green destination' verder te ontwikkelen.

Cittaslow

De gemeente Gulpen-Wittem heeft zich geconformeerd aan het internationale keurmerk Cittaslow. Dit keurmerk is opgericht voor gemeenten die streven naar de hoogst mogelijke kwaliteit van leven voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarbij gelden de volgende zes principes:

1. Een Cittaslow-gemeente staat voor kwaliteit van leven;
2. Een Cittaslow-gemeente is een gemeenschap en biedt sociale cohesie;
3. Een Cittaslow-gemeente handhaaft en ontwikkelt waardevolle landschappen en biodiversiteit;
4. Een Cittaslow-gemeente handhaaft tradities en staat voor innovatie;
5. Een Cittaslow-gemeente stelt kwaliteit op prijs;
6. Een Cittaslow-gemeente geeft door middel van haar kwaliteiten betekenis aan de verhouding tussen stad en land.

Een Cittaslow beschermt de kwaliteit van leven voor haar inwoners en gaat uit van de grootst mogelijk zorg voor milieu en zorgen ervoor dat iedereen zich bewust is van zijn of haar omgeving. Om een Cittaslow te kunnen zijn, zijn voor mobiliteit een aantal onderdelen relevant:

- Beleid om de verkeersveiligheid van kwetsbare deelnemers te verbeteren (fietspaden, school-thuisroutes e.d.)
- Hoeveel procent van alle wegen in de gemeente is fietspad?
- Fietsenstalling bij op-/overstappunten -> beleid op het terrein van stallen van fietsen?
- Welke maatregelen heeft de gemeente getroffen om het stallen van fietsen te reguleren?
- Heeft de gemeente beleid om het alternatief vervoer van inwoners te stimuleren?
- Welke maatregelen heeft de gemeente getroffen op het terrein van mobiliteitsmanagement?
- Beleid om verkeersstromen en bevoorrading van bedrijven in het centrum te reguleren. (Nu geen apart beleid)

A1.2 Klimaat en duurzaamheid

De gemeente heeft zich na het Verdrag van Parijs gecommitteerd aan de klimaatverklaring van het Klimaatverbond. Daarin is vastgelegd dat gemeenten en provincies zich inzetten om uiterlijk in 2030 geen broeikasgassen meer te produceren en voor 2050 klimaatneutraal te zijn. In januari 2018 heeft de gemeenteraad met de vaststelling van het Klimaat- en energiebeleidsplan 2018-2021 'Samen vooruit naar een energie neutrale toekomst' inzichtelijk gemaakt wat er nodig is om in 2030 energieneutraal te zijn. Met dit plan streeft de gemeente naar een energie neutrale gemeente en minimaal de invulling van het besparingspotentieel van de gemeente.

Ook de verduurzaming van de mobiliteit draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. In het Klimaat- en energiebeleidsplan is aangegeven dat het huidige verbruik voor vervoer in de gemeente (benzine en diesel) in totaal 0,6 PJ per jaar is. Gesteld wordt dat op personenvervoer 0,2 PJ besparing mogelijk is.

A1.3 Toerisme

Door de 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg is een gezamenlijke Visie Vrijtijdseconomie 2030 opgesteld. In deze Visie Vrijtijdseconomie 2030 wordt verwoord hoe de overheden gezamenlijk willen werken aan een toekomstbestendige toeristische-recreatieve bestemming Zuid-Limburg. De visie is in mei 2019 opgeleverd als discussienota. Op basis van huidige opgaven en toekomstige trends en ontwikkelingen, is het de ambitie dat in 2030 Zuid-Limburg een toekomstbestendige bestemming is waarin:

- Toerisme blijft bijdragen aan duurzame economische structuurversterking in van de regio;
- Kwalitatieve groei boven kwantitatieve groei gaat;
- Landschappelijke en stedelijke kwaliteiten elkaar versterken;
- De vrijetijdseconomie helpt om natuur en landschap te ontwikkelen;
- Inwoners en gasten heel Zuid-Limburg kunnen beleven.

'We willen dat onze gasten en bewoners geraakt worden door de bijzondere verhalen van Zuid-Limburg, zich daarmee verbonden voelen en Zuid-Limburg écht beleven.

De ambitie voor mobiliteit en bereikbaarheid, als voorwaarde om Zuid-Limburg in 2030 als toekomstbestendige bestemming mogelijk te maken, is als volgt beschreven:

- In 2030 zijn de toeristische-recreatieve vervoersmogelijkheden zoveel mogelijk emissie loos;
- De bereikbaarheid van Zuid-Limburg van buitenaf, over de weg en spoor, is in 2030 goed en de regio staat ook zo bekend bij bezoekers uit binnen- en buitenland;
- De interne bereikbaarheid is verbeterd en de extra bezoekers leiden niet tot vervoersproblemen, onder andere doordat belangrijke voorzieningen en bezienswaardigheden ook per OV zijn te bezoeken;
- De wandel- en fietsnetwerken zijn verbeterd en uitgebreid, bijvoorbeeld in de stad-landzones en grensoverschrijdend.

Op basis van de Visie Vrijtijdseconomie 2030 en het advies uit het Strategische Actieplan Middengebied Zuid-Limburg, werkt de gemeente Gulpen-Wittem in samenwerking met de overige gemeenten uit het Middengebied, op dit moment aan een uitvoeringsprogramma Toerisme van de toekomst. Binnen de nationale en regionale ambities op het gebied van toerisme ziet het Middengebied van Zuid-Limburg en aantal verschillende ambities en opgaven. Het Middengebied wil zich confirmeren aan "het goede leven" en de kleinschaligheid die daarbij hoort. Ze willen deze kernwaarden beter zichtbaar, beleefbaar en rendabel maken. Het hanteren van gemeenschappelijke kernwaarden vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt: Verblijf, Vermaak, Vergezichten, Vervoer, Verbinden, Verleiden. Specifiek voor mobiliteit is als doelstelling opgenomen: het middengebied is de eerste emissie loze regio van Nederland betreffende toeristische-recreatief vervoer.

Uit *Bestemming Zuid-Limburg 2030*
– *Visie Vrijtijdseconomie* (p.19-21)

De dagrecreatieve sector is van groot economisch belang voor de regio. In 2016 besteedden toeristen en recreanten in Zuid-Limburg in totaal € 2,2 miljard; ruim tweederde (€ 1,56 miljard; 71%) van de totale bestedingen in Limburg. Hiervan werd bijna een derde (€638 miljoen, 29%) besteed door verblijfstoeristen en tweederde door (dag)recreanten). In 2016 bestedingen door vakantiegangers: 50 euro pp per dag en 142 euro per vakantie.

A1.4 Mobiliteit

Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de Schets Mobiliteit 2040 (juni 2019) vastgesteld waarmee zij richting wil geven aan het denken en handelen op het gebied van mobiliteit, en het verkennen van kansen om stap voor stap de ambitie te realiseren: een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. De gebruiker en diens deur-tot-deur-reis staan hierbij centraal en de impact op de leefomgeving is minimaal.

- Veilig staat voor veilig op de weg, het spoor, het water en in de lucht, maar ook voor sociaal veilig en het veilig gebruiken en uitwisselen van data.
- Robuust houdt in dat mensen en goederen binnen een acceptabele tijd op hun bestemming kunnen komen, ook als er door incidenten verstoringen optreden. Verschillende vervoersmogelijkheden sluiten op elkaar aan; of dit nu over weg, spoor, water en lucht is. De reistijd is voorspelbaar en betrouwbaar.
- Duurzaam betekent zero-emissie. De infrastructuur is energieneutraal en zo ontworpen dat materiaal kan worden hergebruikt en er zo min mogelijk grondstoffen worden gebruikt.
- De gebruiker en zijn/haar deur-tot-deur-reis centraal betekent dat we de gebruiker (reiziger, vervoerder en verlader) in staat willen stellen om zo veilig, makkelijk, betrouwbaar en flexibel mogelijk van deur tot deur te laten reizen, ook internationaal. De gebruiker heeft op elk moment inzage in de verschillende reisopties, inclusief kosten en impact op het milieu. De reis kan op een eenvoudige manier geregeld en betaald worden.
- Een minimale impact op de leefomgeving betekent zo min mogelijk effect op luchtkwaliteit, geluid en trillingen. Ook gebruiken we niet meer (schaarse) ruimte dan nodig is.

Van	Naar
Verschillende modaliteiten	Eén samenhangend mobiliteitssysteem
Focus op economie	Afweging op basis van effecten op bredere set aan maatschappelijke doelen
Aanbod gestuurd	Vraag gestuurd en data gedreven
Vastleggen voor de lange termijn	Flexibel, adaptief beleid
Focus op aanleggen nieuwe infrastructuur	Focus op in stand houden en optimale benutting van infrastructuur
One size fits all	Differentiatie naar type gebied
Afzonderlijke projecten	Gebieds- en corridorgerichte aanpak

Mobiliteitsplan Limburg – Slim op weg naar morgen

De provincie Limburg heeft in februari 2018 een mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' vastgesteld. Met dit mobiliteitsplan beoogt de provincie antwoord te geven op toekomstige uitdagingen op het gebied van mobiliteit in Limburg. In het plan is aangegeven hoe de provincie Limburg de opgaven van morgen wil aanpakken of wil 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 ten aanzien van mobiliteit het volgende doel opgesteld:

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

Daarbij zijn de volgende opgaven geformuleerd in het mobiliteitsplan:

1. Aantrekkelijk en bereikbaar houden van stedelijke gebieden door in te zetten op divers aanbod aan aantrekkelijke modaliteiten.
2. Het platteland blijft vitaal dankzij fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid.
3. Versterken van economische clusters en vergroten van de (onderlinge) bereikbaarheid.
4. Internationale koploper blijven in de groene logistiek, met Greenport Venlo als middelpunt.
5. Het versterken van de vrijetijdseconomie in Limburg. Op het gebied van recreatie en toerisme staat de provincie al in binnen- en buitenland goed op de kaart.

Voor de gemeente Gulpen-Wittem zijn met name Vitaal platteland en Grenzeloze vrijetijdseconomie de belangrijkste opgaven:

Mobiliteitsuitdaging Vitaal Platteland

De provincie Limburg wil het platteland bereikbaar en vitaal houden door voorzieningen bereikbaar te houden. Fiets, auto, openbaar vervoer en maatwerk vervoer versterken elkaar, zodat het netwerk krachtig en aantrekkelijk blijft. Op knooppunten komen de verschillende modaliteiten bij elkaar. In de OV-concessie verkennen we de rol van slimme initiatieven als maatwerk OV, autodelen en Mobility as a Service (MaaS¹³). De provincie zet in op een betaalbaar aanbod. Zo blijft de keten sterk en toegankelijk.

Mobiliteitsuitdaging Grenzeloze vrijetijdseconomie

Uitgangspunt is dat mobiliteit de vrijetijdseconomie in Limburg moet versterken. Daarom zet de provincie samen met gemeenten en het bedrijfsleven in op de doorstroming richting de belangrijke toeristische trekpleisters. Ook de fiets-, wandel- en dagtoerist maakt intensief gebruik van het mobiliteitsnetwerk. Om het aanbod aantrekkelijk te houden zet de provincie Limburg in op een kwalitatief hoogwaardig en grensoverschrijdend fietsnetwerk met een hoge belevingswaarde. Waar nodig wordt het netwerk aangevuld met ontbrekende schakels. De provincie Limburg ziet daarnaast dat het netwerk kwetsbaar is bij piekbelasting rondom topdagen en evenementen. Daarom wil zij het netwerk zo inrichten dat het tegen deze topdrukke is opgewassen en recht doet aan de leefbaarheid van de regio. Hierbij kiest de provincie in eerste instantie op slimme (multimodale) oplossingen.

Verdere uitwerking Mobiliteitsplan

In het licht van de Omgevingswet werkt de provincie Limburg samen met partners gebiedsgericht de verschillende opgaven verder uit. Hierbij staat de integrale regionale opgave centraal waarbij elk vraagstuk om maatwerk vraagt. Zoals de provincie formuleert: 'mobiliteit en bereikbaarheid zijn geen wiskundige afwegingen, maar gebruikersgerichte puzzels.' Op het moment van het opstellen van het GVVP zijn geen concrete gebiedsopgaven van de provincie Limburg voor de gemeente Gulpen-Wittem bekend.

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

In opdracht van de Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg, wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een mobiliteitsvisie voor Zuid-Limburg. Aanleiding voor het opstellen van deze visie is dat traditionele oplossingen zoals het aanleggen van meer infrastructuur niet meer voldoende is en dat sommige problemen niet langer kunnen worden opgelost binnen de gemeentegrenzen. Een omslag in denken en handelen is noodzakelijk om het toekomstige mobiliteitssysteem te creëren. De

¹³ Mobility as a Service is een concept waarin de reis van deur tot deur via verschillende deelmodaliteiten wordt aangeboden.

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is volop in ontwikkeling. Op dit moment richt de conceptvisie zich ten aanzien van mobiliteit op (d.d. 02-09-2019):

- Het doorontwikkelingen van de agglomeratiekracht van de regio;
- Het verbeteren van gezondheid en leefbaarheid;
- Het streven naar duurzame mobiliteit en CO2-reductie;
- Inclusieve mobiliteit en collectieve bereikbaarheid.

Het is op dit moment nog niet bekend hoe deze bovenstaande thema's worden doorgevoerd. De verwachting is dat begin 2020 de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg wordt opgeleverd.

Bewonersvisie op verkeer en vervoer in de gemeente Gulpen-Wittem

De gemeente Gulpen-Wittem zet nadrukkelijk in op het betrekken van bewoners bij planvorming. Zo heeft een afvaardiging van de kernoverleggen het voortouw genomen om een bewonersvisie op verkeer en vervoer in Gulpen-Wittem op te stellen. Deze visie is afgestemd met de leden van de kernoverleggen.

Uit de bewonersvisie:

Inwoners van Gulpen-Wittem vinden het belangrijk dat in de toekomst de toegankelijkheid van buitengebieden, kernen en de aansluiting met provinciale en nationale hoofdwegen gewaarborgd wordt. Anderzijds, in combinatie met het unieke karakter van ons 5-sterren Heuvellandschap heeft die toegankelijkheid een keerzijde: groeiende verkeersoverlast voor mensen die er wonen en verblijven. Het is deze verkeersoverlast die de kwaliteit van wonen en verblijven sterk onder druk zet en waar we als gemeente, samen met de inwoners, naar afdoende oplossingen moeten zoeken in lijn met de strategische visie van Gulpen-Wittem.

De gezamenlijke Kernoverleggen zijn van mening dat de gemeente Gulpen-Wittem een verkeer- en vervoerbeleid dient vast te stellen gebaseerd op de volgende vijf ambities:

1. Elke vorm van overlast veroorzaakt door verkeer ontbreekt (dus geen luchtvervuiling, lawaai, trilling, subjectieve onveiligheid);
2. Zowel in kernen als buitengebieden de massale aanwezigheid van verkeer heeft plaatsgemaakt voor natuur, rust, stilte, voetgangers- of fietsdomeinen etc.;
3. Normbesef en bewustwording op natuurlijke en vanzelfsprekende wijze gestimuleerd worden om zodoende de leefbaarheid te verbeteren;
4. Elke locatie binnen de gemeente voor elke categorie bewoners toegankelijk en bereikbaar is met de passende vervoersmodaliteit;
5. (verkeers-)regels overtredend gedrag onvermijdelijk gesanctioneerd wordt. Geen gedoogbeleid, wel consequent handhaven.

A1.5 Verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

'Veilig van deur tot deur' is de titel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 dat door het Rijk, de provincies, gemeenten en vervoersregio's samen met maatschappelijke partijen is bedacht om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd. Het SPV 2030 kent een nul-ambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Met het SPV 2030 wordt ingezet op vijf kernelementen:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
2. Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
3. Risico gestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
4. Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid;
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

De provincie Limburg start in het najaar van 2019, in samenwerking met de Regionale MobiliteitsOverleggen (RMO's) en gemeenten met het in kaart brengen van de verkeersveiligheidssituaties om op basis van deze informatie te komen tot uitvoeringsplannen.

A2 Bewonersvisie op Verkeer en Vervoer in de gemeente Gulpen-Wittem

Bewonersvisie op Verkeer en Vervoer in de gemeente Gulpen-Wittem

Een visie vanuit bewonersperspectief op mobiliteit en verkeersleefbaarheid binnen de gemeente Gulpen-Wittem door de Gezamenlijke Kernoverleggen (zelfsturing) ten behoeve van de totstandkoming van het *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2019*.

4 april 2019

Samengesteld door de werkgroep

- Antoine Camps
- Jos Eijsermans
- Paul Merk
- Pascal Schmeitz
- Bert Ubaghs
- Peter Voorhoeve

Onder begeleiding van Gé Hoeijmakers, extern coördinator leefbaarheid.

Samenvatting

Deze samenvatting geeft op hoofdpunten het bewonersperspectief op de toekomstige mobiliteit en verkeersleefbaarheid binnen de gemeente Gulpen-Wittem(GW) weer.

Visie

Inwoners van Gulpen Wittem vinden het belangrijk dat in de toekomst de toegankelijkheid van buitengebieden, kernen en de aansluiting met provinciale en nationale hoofdwegen gewaarborgd wordt.

Anderzijds, in combinatie met het unieke karakter van ons 5-sterren Heuvellandschap heeft die toegankelijkheid een keerzijde; groeiende verkeersoverlast voor mensen die er wonen en verblijven. Het is deze verkeersoverlast die de kwaliteit van wonen en verblijven sterk onder druk zet en waar we als gemeente, samen met de inwoners, naar afdoende oplossingen moeten zoeken in lijn met de strategische visie van Gulpen-Wittem.

De Gezamenlijke Kernoverleggen zijn van mening dat onze gemeente een Verkeers- en vervoersbeleid dient vast te stellen gebaseerd op de volgende vijf ambities:

Ambities

Gulpen-Wittem wil de gemeente zijn waar het *Cittaslow-concept*¹ en de *Groene Hart* – gedachte² leidend zijn voor de inrichting van het verkeers- en vervoerssysteem. Concreet betekent dit dat GW een gemeente wil zijn waar...

1. elke vorm van overlast veroorzaakt door verkeer ontbreekt (dus geen: luchtvervuiling, lawaai, trilling, subjectieve onveiligheid)
2. zowel in kernen als buitengebieden *de massale aanwezigheid van verkeer* heeft plaatsgemaakt voor natuur, rust, stilte, voetgangers- of fietsdomeinen etc..
3. normbesef en bewustwording op natuurlijke en vanzelfsprekende wijze gestimuleerd worden om zodoende de leefbaarheid te verbeteren
4. elke locatie binnen de gemeente voor elke categorie bewoners toegankelijk en bereikbaar is met de passende vervoersmodaliteit.
5. (verkeers-)regels overtredend gedrag onvermijdelijk gesanctioneerd wordt. Geen gedoogbeleid, wel consequent handhaven.

Werkwijze

De gemeente – samen met de bewoners – kunnen dit realiseren door:

1. Actief de bewoners en kernoverleggen te betrekken bij verkeersvraagstukken (bij detectie, ontwerp, implementatie, evaluatie, bijsturing)
2. Innovatief aan de slag te gaan door bijvoorbeeld:
 - a. Het verkeer aan de omgeving aan te passen i.p.v. andersom
 - b. Problemen bij de wortel aan te pakken en soms fors ingrijpen of juist aantrekkelijke alternatieven aan te bieden
 - c. Proef mobiliteitsprojecten te initiëren (i.s.m. met hogescholen en universiteiten)
3. Transparant prioriteiten te stellen aan de hand van een objectief wegingsmodel
4. Zorg te dragen voor afstemming met de buurgemeenten.

¹ Cittaslow, letterlijk Langzame stad is een internationaal keurmerk voor gemeenten die op het gebied van leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie en behoud van identiteit goed scoren.

² Strategisch Actieplan: Randstad Zuid-Limburg - Prof. dr. Luc Soete, februari 2018

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Bewonersperspectief.....	4
1.2	Zelfsturing.....	4
1.3	Relatie knelpunten en GVVP	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Visie	6
2.1	Verkeersleefbaarheid.....	6
2.2	Mobiliteit (bereikbaarheid).....	6
3	De ambities.....	6
4	Maatregelen & Suggesties.....	7
5	Tabel.....	8

1 Inleiding

Deze *Notitie bewonersvisie* is opgesteld in het kader van het op te stellen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan 2019 (GVVP). Daarbij is door de gemeente gekozen voor actieve inbreng vanuit de bewoners via zelfsturing.

1.1 Bewonersperspectief

Deze notitie, in gezamenlijkheid opgesteld door de Kernoverleggen, verwoordt nadrukkelijk de visie, ambities en maatregelen vanuit *bewonersperspectief*. De inbreng van andere stakeholders (belanghebbenden zoals agrariërs, horecaondernemers) is voorzien in een klankbordgroep.

De bewoners van Gulpen-Wittem vormen geen homogene groep. Nadrukkelijk moet er ten aanzien van alle in deze notitie genoemde aspecten rekening worden gehouden met speciale groepen zoals ouderen, scholieren en mindervalide bewoners.

1.2 Zelfsturing

In het verleden kwam 'alle goeds van boven'; de overheden bepaalden wat, wanneer en hoe er iets gerealiseerd werd, wat vaak tot frustraties leidde bij de burgers. Dit tijdperk willen wij als burgers achter ons te laten. Gulpen-Wittem (GW) heeft gekozen voor *zelfsturing*. Het betrekken van bewoners bij beleids- en besluitvorming via de kernoverleggen is een eerste poging om te bezien op welke wijze zowel van de zijde van de gemeente alsook van de zijde van de kernoverleggen het beste resultaat gehaald kan worden.

Zelfsturing moet geleerd worden, zowel door degene die 'zelf' moet gaan sturen (burger), als ook door degene die 'het sturen' moet loslaten (bestuurder). Een proces van vallen en opstaan. Laten we ervoor zorgdragen dat we elkaar steunen in dit (leer)proces.

De Gezamenlijke Kernoverleggen hebben voor het realiseren van de inbreng in het GVVP een werkgroep³ ingesteld. Deze werkgroep GVVP heeft een concept visie opgesteld welke op 19 maart 2019 is toegelicht en besproken met vertegenwoordigers van de kernen (leden werkgroepen verkeer uit de kernen). De vertegenwoordigers spraken hun brede steun en sympathie uit voor deze visie. Opmerkingen en commentaar zijn, zoveel als functioneel en mogelijk werd geacht door de werkgroep, verwerkt in dit voorliggende stuk.

1.3 Relatie knelpunten en GVVP

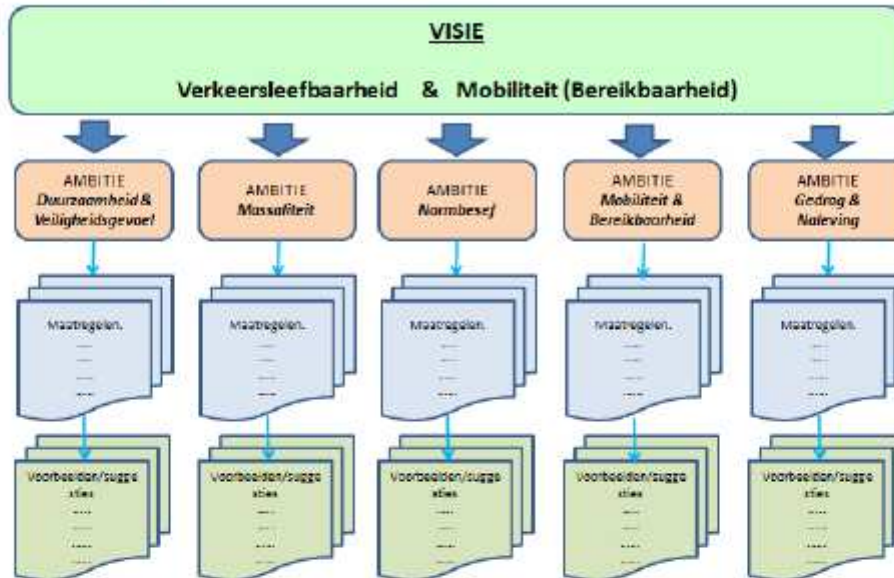
De meeste kernen hebben een overzicht aangeleverd met daarin opgenomen de lokale verkeersknelpunten, eventueel voorzien met voorgestelde verkeersmaatregelen. Er is voor gekozen om deze knelpuntenbenadering te scheiden van de toekomstgerichte inbreng die gewenst is voor het GVVP.

De afkorting GVVP staat voor Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, een beleidsdocument waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente uiteen wordt gezet. Kort samengevat is het GVVP een richtinggevend beleidsdocument. In dit document geeft de gemeente aan op welke wijze zij verkeersvraagstukken wil beantwoorden en in welke richting oplossingen gezocht kunnen worden. Verkeersvraagstukken kunnen komen van de (lokale, bewoners) knelpunteninventarisaties, maar tevens vanuit strategische of wetgevende hoek of gewijzigde infrastructuur in en buiten de gemeente. Als zodanig is het GVVP tevens een toetsingskader: zijn de aangedragen oplossingen voor knelpunten in overeenstemming met de richtinggevende visie die in het GVVP is vastgelegd?

³ Deze werkgroep bestaat uit leden die afkomstig zijn uit de kernen Eys, Euverem en Epen: Leden zijn: Toine Camps, Paul Merk en Bert Ubaghs (worden deelnemers aan de klankbordgroep GVVP), Peter Voorhoeve, Pascal Schmeitz en Jos Eijssermans. De werkgroep staat onder technisch voorzitterschap van Gé Hoelijmakers, extern coördinator leefbaarheid.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van dit *Bewonersperspectief* is gebaseerd op de volgende structuur:



Figuur 1. Structuur Bewonersperspectief

Allereerst zal beknopt de toekomstvisie besproken worden zoals bewoners mobiliteit en verkeersleefbaarheid in de toekomst graag zouden zien. Vanuit bewonersperspectief is het vooral de leefbaarheid die onder druk staat door verdere (ongecontroleerde) groei van mobiliteit.

Vervolgens bespreken wij een vijftal ambities, waarvan wij vinden dat de gemeente zich aan zou dienen te conformeren.

Vanuit de vijf ambities hebben we maatregelen benoemd die genomen zouden kunnen worden om de ambities te bereiken.

Tenslotte is in de tabel een kolom 'suggesties' toegevoegd. Dit, uitsluitend als voorbeeld dan wel voer voor discussie.

2 Visie

Deze visie (toekomstbeeld) is geformuleerd vanuit *bewonersperspectief*. De bewonersvisie voor het beleidsdomein Vervoer & Verkeer van Gulpen-Wittem steunt op twee pijlers:

1. Verkeersleefbaarheid
2. Mobiliteit (bereikbaarheid)

2.1 Verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid definiëren wij als de mate waarin de aanwezigheid van verkeer overlast veroorzaakt op mens (bewoner) en milieu. In ons toekomstbeeld is er géén overlast meer voor bewoners veroorzaakt door het verkeer, in de breedste zin des woords. Dit betekent:

- Als er al verkeer moet zijn (noodzakelijk), dan is dit duurzaam verkeer: Geen uitstoot van belastende stoffen voor mens en milieu, geen belasting door lawaai en trillingen
- Massaliteit van verkeer: De aanwezigheid van verkeer is beperkt tot het noodzakelijke.
- Veiligheidsgevoel: De bewoner ervaart (subjectief) geen bedreiging en/of risico als gevolg van de aanwezigheid van verkeer
- Normbesef: Verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de positieve impact op de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers door het naleven van (verkeers-) fatsoensnormen.
- Gedrag en naleving regels: Regulering zonder controle op naleving is niet effectief. Het overtreden van regels wordt hard aangepakt, goed gedrag beloond.

2.2 Mobiliteit (bereikbaarheid)

Met mobiliteit wordt bedoeld de mate waarin en de wijze waarop elke locatie binnen de gemeente bereikbaar is. In onze visie vraagt mobiliteit een andere benaderingswijze. Dit betekent:

- Elke locatie is bereikbaar, echter niet per definitie de kortste weg van A-B als daarmee de leefbaarheid gediend wordt.
- Transitie van puur auto-gedomineerde weg inrichting naar langzaam-verkeer⁴ gedomineerde inrichting
- Innovatieve concepten van mobiliteit: te denken valt aan gemeenschapsvervoer, P&R achtige terreinen, E-leenauto's, belonen van carpoolen, wens-bus etc.

3 De ambities

Gebaseerd op deze visie, dient de gemeente de volgende ambities te omarmen:

1. Duurzaamheid & Veiligheidsgevoel
In 2025 wil GW een gemeente zijn waar geen verkeersoverlast bestaat. Dit door overlast veroorzakende voertuigen (luchtvervuiling, lawaai, trilling) actief te beperken op benoemde wegen en/of in benoemde periodes, alsmede het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
2. Massaliteit
In 2025 is de verkeersdruk op kernen/buitengebieden significant verminderd.
3. Normbesef
GW wijst elke vorm van fatsoensnormvervaging binnen haar gemeentelijke grenzen af. Handhaaft op vervaging van het normbesef. In 2025 heeft zij een systeem geïmplementeerd voor permanente educatie en gedragsbeïnvloeding zodat normbesef en bewustwording wordt gestimuleerd

⁴ Onder langzaam verkeer wordt verstaan niet-motorvoertuigen, fietsers, voetgangers, en geleiders/berijders van een dier. Ook motorvoertuigen met een snelheidsbeperking, zoals landbouwvoertuigen, vallen onder het langzaam verkeer. Voorbeelden van niet-motorvoertuigen zijn de bromfiets, de brommobiel en het gehandicaptenvoertuig. De overige motorvoertuigen worden ook wel aangeduid als snelverkeer.

4. Mobiliteit & Bereikbaarheid

In 2025 heeft GW een toekomstbestendig mobiliteitssysteem geïmplementeerd dat niet langer exclusief 'auto-georiënteerd' is.

5. Gedrag & Naleving

In 2025 is het volledig geaccepteerd dat ongewenst verkeersgedrag niet wordt toegestaan en streng wordt aangepakt.

De gemeente – samen met de bewoners – kunnen dit mede realiseren door:

1. Actief de bewoners en kernoverleggen te betrekken bij verkeersvraagstukken (bij detectie, ontwerp, implementatie, evaluatie, bijsturing)
2. Innovatief aan de slag te gaan door bijvoorbeeld:
 - a. Het verkeer aan de omgeving aan te passen i.p.v. andersom
 - b. Problemen bij de wortel aan te pakken en soms fors in te grijpen of juist aantrekkelijke alternatieven aan te bieden
 - c. Proefprojecten te initiëren (i.s.m. met hogescholen en universiteiten)
3. Transparant prioriteiten te stellen aan de hand van een objectief wegingsmodel
4. Aangezien de mobiliteitsproblematiek de gemeentegrenzen overstijgt, zijn de bewoners van mening dat het GVVP moet worden afgestemd met de buurgemeenten. Hierin mag Gulpen-Wittem een proactieve en regionale trekkersrol vervullen.
5. Er wordt gewaakt voor het verschuiven/verplaatsen van het probleem.

4 Maatregelen & Suggesties

In de onderstaande tabel zijn de ambities verder uitgewerkt in maatregelen en bijbehorende suggesties. Deze suggesties zijn uitsluitend bedoeld als voer voor toekomstige discussie en overleg. Het is een poging om zaken iets concreter te maken maar we realiseren ons dat sommige suggesties dan ook stof doen opwaaien. Deze suggesties zijn niet besproken en als zodanig ook niet geaccordeerd door de Gezamenlijke kernen. Uitwerking van maatregelen zijn gewenst in samenspraak met deskundigen en betrokkenen.

5 Tabel

	Ambitie	Maatregelen	Suggesties
1	<p>In 2025 worden overlast veroorzakende voertuigen (luchtvervuiling, lawaai, trilling) actief geweerd op benoemde wegen en/of in benoemde periodes. (Duurzaamheid & Veiligheidsgevoel)</p>	<p>GW beschrijft in het GVP een aanpak gericht op het effectief en aantoonbaar afbouwen van luchtvervuiling, lawaai, stankoverlast, onveiligheidsgevoel en trilling overlast veroorzaakt door het verkeer in de kernen en buitengebieden.</p> <p>Controle en handhaving naar 100%</p> <p>Stimuleer/bevorder ecologische vervoersmodaliteiten (e-auto, e-bus)</p> <p>Agrarisch verkeer (agrarische functie) niet reguleren, wel handhaven op combinatie snelheid-gewicht.</p> <p>Zie maatregelen onder 'massaliteit' (punt 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeer gerelateerde zaken worden niet langer meer uitsluitend vanuit 'verkeers-perspectief' beschouwd, maar ook vanuit leefbaarheid • Inzet technologie (trajectcontrole) • Contacteer Uni's, Vervoersacademie, SWOV, CROW • Initieel proefprojecten • Inzet 'buurtherrif' • Uitbreiding bevoegdheden BOA's • Installeer laadpalen, waterstof tankstations • Stimuleer autonoom rijden • Stimuleer fiets, e-fiets etc. door infrastructuurele aanpassingen (fietsstraat) • Handhaven • Dialoog/communicatie aangaan met agrariërs en LLTB • Communicatie/voorlichting door LLTB naar bewoners tijdens zaai- en oogsttijden.
2	<p>In 2025 is de verkeersdruk op kernen/buitengebieden significant verminderd. (Massaliteit)</p>	<p>Richt autovrij-/luwe gebieden (woonkernen, stiltegebieden) in waar uitsluitend bestemmingsverkeer, fietsers en voetgangers toegang hebben. (concept vergelijkbaar met voetgangerszones, stadje Thorn etc)</p> <p>Selectief gebruik van wegen zowel voor type voertuigen alsmede in de tijd (zoning, bestemmingsverkeer, vergunning)</p> <p>Ontwikkel verkeersgeleidingsystemen (apps) die</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg parkeerterreinen met hub-functie (wisselen van modaliteit) • Parkeren buiten de kernen, geen toegang meer met 'eigen voertuig' in de zone • Toegangspas, sticker, ticket • App development voor mobiliteitssturing • Gratis OV, hop-on hop-off • Reactieve milieulinijn voor lokaal vervoer • Aanpak van sluiswegen • Bestemmingsverkeer • Verbod voor fun-verkeer (motoren, classic cars, bierkarren, huifkarren, etc...) • Geen toegang tijdens zon- en feestdagen • Uitbannen modeloos verkeer • Wegnemen 'doorgaand karakter' van ontsluitingswegen • Afbouwen/afschaffen van tourroutes zoals Mergelland

		verkeersstromen managen	<p>route</p> <ul style="list-style-type: none"> • GPS tracking en geleiding • Toegangsdosering van gebied
3	GW wijst elke vorm van fatsoensomvraging binnen haar gemeentelijke grenzen af. In 2025 heeft zij een systeem geïmplementeerd voor permanente educatie en gedragsbeïnvloeding zodat normbesef en bewustwording wordt gestimuleerd (Normbesef)	Gedragsbeïnvloeding door educatie, beloning en bestraffen. Implementeer methoden die uitgaan van het belonen van het positieve.	<ul style="list-style-type: none"> • Gefaciliteerd door gemeente in symbiose met verkeersdeskundigen op lokaal niveau concrete aanpakken vaststellen, die op effectieve wijze leiden tot gewenst gedrag. • VVN buurtcoaches • Implementeer tools/systemen die onbewust het positieve gedrag bewerkstelligen • Handhaving
4	In 2025 heeft GW een toekomstbestendig mobiliteitssysteem geïmplementeerd dat niet langer exclusief 'auto-geïntenteerd' is. (Mobiliteit & Bereikbaarheid)	Huidig systeem is 'auto based' (benadering vanuit automobilist). Initieer de transitie naar een systeem waarbij andere modaliteiten (zoals voetganger, (e-)fiets, gemeenschapsvervoer) de dominantie vormen bij inrichting en gebruik. Inhuur expertise inzake toekomstverwachtingen, onderzoek nieuwe/alternatieve technologieën. Van maas- naar sternetwerk. Niet langer 'de kortste weg' is de standaard optie Beëindig diffuse verwarmde wegfuncties qua definitie als ook qua uitvoering Implementeer voor alle kernen/buitengebieden een digitale snelweg (Internet)	<ul style="list-style-type: none"> • richt (snel-) fietsstraten in, kortste route (concept 'auto te gast') • initieer privé/lokale vormen van gemeenschapsvervoer • gemeenschapsvervoer de aantrekkelijkste optie voor forensen en toeristen • Gebruik expertise om de juiste, toekomstbestendige, keuzen te maken • Elke locatie blijft bereikbaar, echter niet meer volgens kortste route • Helderheid en herkenbaarheid van 'categorie' weg en bijbehorend regime wordt duidelijker • Snelkrachtig internet reduceert forensen/werkverkeer
5	In 2025 is het volledig geaccepteerd dat ongewenst verkeersgedrag niet wordt toegestaan en streng wordt aangepakt. (Gedrag & Naleving)	Initeer omdenken in de vorm van campagnes, gemeente faciliteert dorpsinitiatieven ter attitude verandering, etc Snelheidshandhaving ook vanuit verkeersleefbaarheidsperspectief, niet uitsluitend vanuit veiligheidsperspectief	<ul style="list-style-type: none"> • Buurtsheff • Buurtcoach • Lokale BOA • Samenwerking gemeente, deskundigen en bewoners • 100% pakkans • Snelheidsvertreding = Leefbaarheidsvertreding