

Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2020 – 2030  
Bewonersadviesgroep GVVP

**Verkeersleefbaar van A naar B**

Dit voorbeeld-mobiliteitsplan is opgesteld door de Bewonersadviesgroep GVVP d.d. oktober 2020.

Mevr. G. Mohnen  
Dhr. J. Eijsermans  
Dhr. P. Schmeitz  
Dhr. P. Voorhoeve  
Dhr. B. Ubaghs  
Drh. P. Merk

<b>1</b>	<b>Inhoud</b>	
2	Samenvatting.....	3
3	Inleiding.....	3
4	Van visie naar beleid .....	5
4.1	Strategische Visie & Opgaven.....	5
4.2	Mobiliteitsvisie & beleid.....	8
4.2.1	Beleidslijn 1: Verbeteren van functionele/noodzakelijke mobiliteit.....	8
4.2.2	Beleidslijn 2: Afbouwen van overlast door verkeer .....	9
4.2.3	Beleidslijn 3: Verduurzamen mobiliteit.....	10
4.2.4	Beleidslijn 4: Verminderen impact op omgeving .....	10
4.2.5	Beleidslijn 5: Draagvlak creëren .....	11
4.3	Aanpak.....	11
4.4	Evaluatie & Monitoring beleid .....	13
5	Samenwerking.....	14
6	Van beleid naar maatregelen .....	14
7	Processen .....	15
7.1	Processen .....	15
7.1.1	Proces Knelpunten: .....	15
7.1.2	Proces Transitie-scenario/meerjarenprogramma .....	15
7.2	Project .....	16
8	Definities en begrippen .....	17
9	Bijlagen:.....	18

## 2 Samenvatting

Dit mobiliteitsplan beschrijft de richting waarin, en de manier waarop, het verkeerssysteem in Gulpen-Wittem ontwikkeld gaat worden. Centraal staan drie opgaven waarvoor het mobiliteitsbeleid een antwoord op moet bieden, zonder daarbij haar elementaire functionaliteit te verliezen: Mobiliteit moet bijdragen aan de Gulpen-Wittemse strategische doelen, het mag de verkeersleefbaarheid niet aantasten, en, verkeer moet verduurzamen. De gemeente kiest ervoor te focussen op verkeersleefbaarheid; maatregelen ten behoeve van verkeersleefbaarheid dragen automatisch bij aan de overige opgaven.

Het beleid loopt langs vijf lijnen die gericht zijn op de drie opgaven:

1. verbeteren van functionele/noodzakelijke mobiliteit
2. afbouwen van overlast door verkeer
3. verduurzamen mobiliteit
4. verminderen impact op omgeving
5. creëren draagvlak

Een gestructureerde aanpak is nodig. Als eerste zal een blauwdruk (To-Be) van het gemeentelijk wegennet vastgesteld moeten worden. Gemeentelijke wegen krijgen een herijkte functie toegewezen (verblijfsfunctie, stroomfunctie en natuurgebied) en, per functie worden de (wenselijke) beleidseisen en -eigenschappen bepaald.

Vanuit deze basis zullen via projecten (meerjarenplan) de beleidslijnen uitgerold worden; kleinere verkeersopgaven (knelpunten) worden op kortere termijn ter hand gepakt, waarbij het beleid als toetsingsinstrument dient.

## 3 Inleiding

Dit beleidsstuk geeft aan via welke route GULPEN-WITTEM haar mobiliteitssysteem wil omvormen tot een systeem dat functioneel is, doch tegelijkertijd een beperkte impact op onze leefomgeving heeft. Onder de titel 'Verkeersleefbaar van A naar B' wil GULPEN-WITTEM vanuit een helder toekomstbeeld (visie) het mobiliteitssysteem op pragmatische wijze (om)vormen. Het voorliggend plan biedt richting en handvaten om het verkeer zo in te richten dat dit aansluit aan de eisen die de gemeenschap stelt.

### **Aanleiding**

Een gemeente heeft de wettelijke verplichting vanuit de *Planwet Verkeer en Vervoer* om over een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid (mobiliteitsplan of ook wel GVVP) 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. De aanleiding voor het vernieuwen van het vigerende Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2009) komt voort uit de noodzaak dit plan te laten aansluiten bij de huidige technologische, maatschappelijke en sociale ontwikkelingen, wensen en behoeften op het gebied van mobiliteit en publieke inrichting in de gemeente Gulpen-Wittem.

Daarnaast is het met de aanstaande introductie van de Omgevingswet (geplande inwerkingtreding 1 januari 2021) nodig het mobiliteitsplan rijp te maken voor inpassing in de Lijn-50 omgevingsvisie.

### **Functie en gebruik**

#### *Functie*

Dit beleidsplan biedt kaders en richtingen ten aanzien van de inrichting van het mobiliteitssysteem

(wat), maar tevens ten aanzien van de aanpak om dit te realiseren (hoe). Als zodanig mag dit beleidsplan als een contract gezien worden, een overeenkomst tussen burgers en bestuurders, een verifieerbaar en pragmatisch beleid. Tegelijkertijd laat het volop ruimte om voor verkeersopgaven de beste, creatieve en innovatieve oplossing te ontwerpen.

Daarnaast heeft het mobiliteitsplan de functie van toetsingsinstrument. Tijdens ontwerp, ontwikkeling, implementatie en gebruik van verkeersoplossingen wordt gemeten of de oplossing en het gevolgd proces voldoet aan de eisen.

Tenslotte geeft dit mobiliteitsplan richtlijnen inzake te volgen processen voor ontwerp, samenwerking, burgerparticipatie en projectmethodiek.

#### *Gebruik*

Dit mobiliteitsplan biedt beleidskeuzes en prioriteiten. De vertaling en concrete uitwerking naar acties zijn beschreven in een meerjarenplan (projecten) en een eenjarig uitvoeringsplan (UP) . Het meerjarenprogramma en het UP zijn daarmee een onderdeel van dit beleidsdocument.

#### **Totstandkoming Mobiliteitsplan**

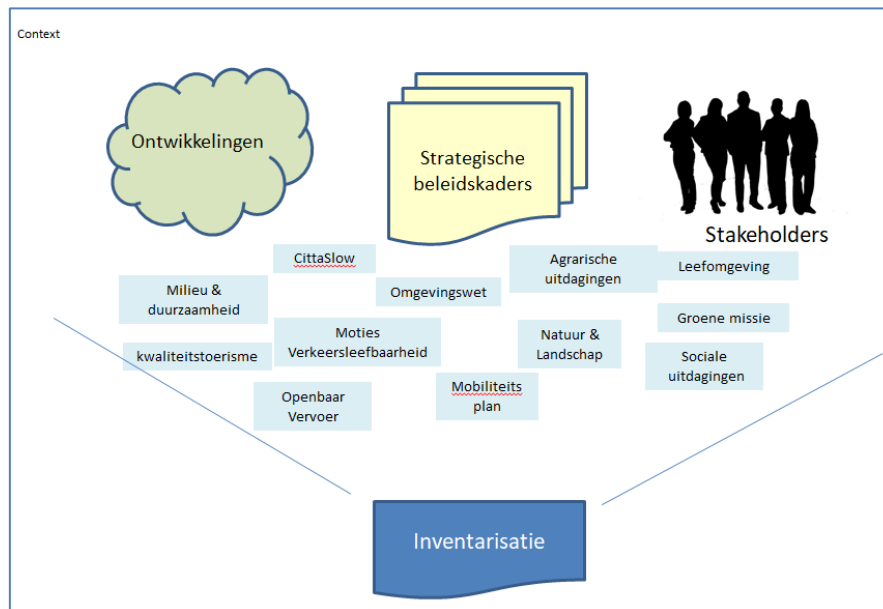
De opgave tot hernieuwen van het Gulpen-Wittense GVVP is als project aangepakt. Voor het projectplan, stakeholders, klankbordgroepen, communicatie etc. wordt verwezen naar bijlage x.

De gemeente heeft ervoor gekozen de burgers nauw te betrekken bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan (zelfsturing/participatie). Een bewonersadviesgroep, gedelegeerd vanuit de Gemeenschappelijke Kernoverleggen, heeft bijgedragen door het aanleveren van een Bewonersvisie Verkeer en Vervoer (2019), door reviewing en co-auteurschap.

## 4 Van visie naar beleid

### 4.1 Strategische Visie & Opgaven

Aan de basis van dit mobiliteitsplan ligt een toekomstbeeld (visie) van Gulpen-Wittem, dat geanalyseerd<sup>1</sup> is uit een inventarisatie van de wensen en inzichten zijn zoals benoemd in strategische (beleids-) documenten, bij stakeholders en in onderzoeken naar relevante ontwikkelingen/trends.



#### Visie:

De aantrekkelijkheid (en daarmee de kansen) voor wonen, werken en recreëren van Gulpen-Wittem blijft zijn basis vinden in het unieke heuvel landschap, de natuur en haar gunstige ligging ten opzichte van de grote steden. Een oase van natuur en stilte, een groene long, met een heel eigen en onderscheidende (bourgondische) identiteit, een stukje buitenland voor de toerist, een leefomgeving waar inwoners trots op zijn en die ze koesteren. Ook in de toekomst vormen de agrarische en toeristische sector de pijlers van de economie. Gulpen-Wittem wil een gemeente blijven waar het aantrekkelijk wonen is; voor de forens, voor jongeren, ouderen en mensen met een beperking. De gemeente streeft naar een hechte gemeenschap, waar burgers aandacht hebben voor elkaar, waar tradities gekoesterd worden en waar een bruisend verenigingsleven in cultuur en sport voorziet.

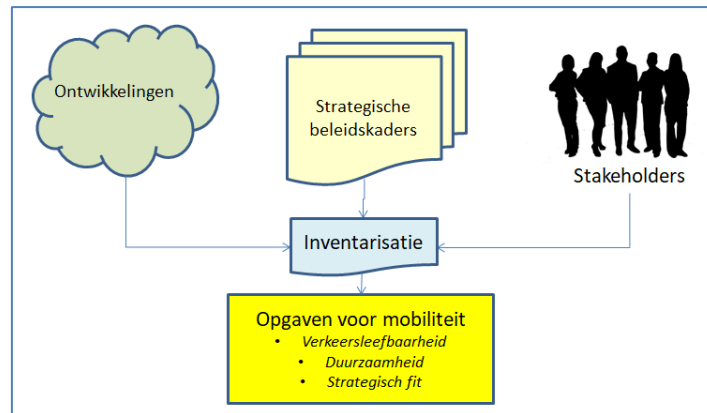
Samengevat: Gulpen-Wittem wil een gemeente zijn waar de kwaliteit van leven voor inwoner en gast op één staat; natuur, stilte, landschap, cultuur, bezinning, bourgondisch, kleinschaligheid zijn de key words van deze kwaliteit.

In bijlage 'Input' is verwoord vanuit welke bronnen de visie tot stand gekomen is.

<sup>1</sup> Voor de gedetailleerde analyse/inventarisatie wordt verwezen naar bijlage 'Input', alwaar de bronnen alsmede de voor mobiliteit relevante kernpunten genoemd zijn.

## Opgaven aan mobiliteit

Uit de inventarisatie van deze inzichten, visies en beleidsvoornemens komt naar voren welke de belangrijkste opgaven zijn voor mobiliteit in Gulpen-Wittem voor het komend decennium. Waar moet het mobiliteitssysteem antwoorden op geven?



1. *Verkeersleefbaarheid*<sup>1</sup>
2. *Verduurzaming* van mobiliteit
3. De *strategische fit* van het mobiliteitssysteem.

<sup>1)</sup> *Opgemerkt zij dat het traditioneel mobiliteitskenmerk 'verkeersveiligheid' onder verkeersleefbaarheid is opgenomen.*

### Verkeersleefbaarheid

In het containerbegrip 'Verkeersleefbaarheid' zijn vele eigenschappen van een mobiliteitssysteem vervat. Enerzijds zijn er de (wenselijke) eigenschappen die functioneel, nuttig en noodzakelijk zijn. Anderzijds zijn er (onwenselijke) eigenschappen in de vorm van overlast op natuur, woon- en leefomgeving.

#### *Gewenst:*

Het mobiliteitssysteem maakt het leven leefbaarder; je kunt je (verkeers-)veilig en comfortabel verplaatsen ten behoeve van maatschappelijke activiteiten. Het betreft functionele en noodzakelijke eigenschappen als verkeersveiligheid, bereikbaarheid van locaties (erven, winkels, steden), beschikbaarheid van vervoer en infra, noodzaak voor hulpdiensten.

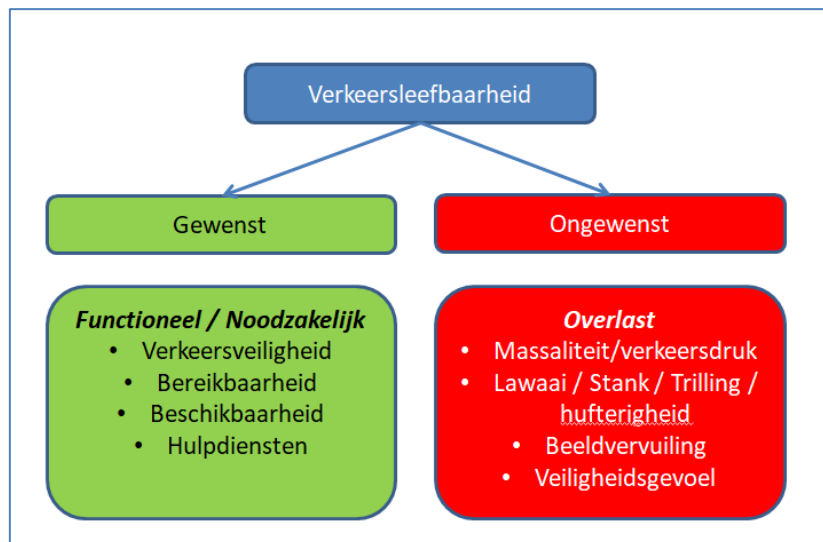
#### *Ongewenst:*

Anderzijds betreft de term verkeersleefbaarheid tevens de mate van overlast door (en in) het verkeer. Zoals uit de eerder genoemde strategische inventarisatie gebleken is, neemt Gulpen-Wittem de overlast door verkeer hoog op. Vanuit de Bewonersvisie alsmede de motie Verkeersleefbaarheid (zie bijlagen) is duidelijk geworden dat het verkeer (verkeerdruk, funverkeer, oneigenlijk gebruik van wegen), gemanaged moet worden om overlast te beëindigen, en deelnemen aan verkeer (m.n. voor langzaam verkeer) weer aantrekkelijk te maken.

Onder verkeersoverlast wordt verstaan:

- lawaai door (motor)voertuigen en bestuurders
- trilling door voertuigen

- geur, uitlaatgassen, fijnstof
- hufgedrag van verkeersdeelnemers
- onveiligheidsgevoel (door snelheid, omvang van voertuigen etc.) voor niet- en verkeersdeelnemers



De opdracht aan het mobiliteitssysteem betreft enerzijds het garanderen van beschikbaarheid van vervoer, het veilig bereikbaar houden van locaties en faciliteren van (toeristische, agrarische en overige) bedrijvigheid, anderzijds tegelijkertijd voor bewoners en gasten een leefbare verblijfsomgeving te bieden zonder overlast door verkeer.

#### Strategische fit

Met de strategische fit van het mobiliteitssysteem wordt bedoeld de mate waarin het mobiliteitssysteem bijdraagt aan het bereiken van de strategische doelen (visie) van Gulpen-Wittem. Ondanks dat de strategische visie momenteel herzien wordt, staan de contouren vast (zie bijlage Input). Daarmee is de opgave aan het mobiliteitssysteem eveneens duidelijk; er is behoefte aan een functioneel mobiliteitssysteem met een *beperkte impact* op natuur, landschap en publieke ruimte, dat op passende en gerichte wijze economische en sociale activiteiten mogelijk maakt.

#### Duurzaamheid

Milieuvervuiling en duurzaamheid staan hoog op de wereldagenda, zo ook voor de gemeente Gulpen-Wittem. Op lokaal niveau zal ook Gulpen-Wittem haar steentje bijdragen. Naast de vele technologische ontwikkelingen (zie bijlage 4) wil Gulpen-Wittem (niet-technische) initiatieven nemen om aan duurzaamheidseisen tegemoet te komen. Gulpen-Wittem ziet het als opgave om te komen tot vermindering van CO<sub>2</sub>, fijnstof, energie- en grondstofverbruik door verkeer (in de breedste zin des woords). Dit betreft dus meer als elektrificatie van voertuigen<sup>2</sup>; denk ook aan gebruikte grondstoffen en materialen, duurzaam onderhoud en ontmanteling van infra en middelen.

<sup>2</sup> Elektrificatie van voertuigen wordt heden ten dage gezien als verduurzaming. Echter, er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat dit slechts een verplaatsing van problemen is. Een kritische houding is gewenst.

## 4.2 Mobiliteitsvisie & beleid

### Mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie schetst een beeld hoe mobiliteit in de toekomst als wenselijk gezien wordt. In lijn met de strategische visie, en op basis van de in het vorig hoofdstuk genoemde opgaven, betekent dit voor Gulpen-Wittem dat mobiliteit qua functie beschikbaar moet blijven, doch als systeem sterk naar de achtergrond, duurzaam, zonder overlast en emissies.

De visie op mobiliteit luidt als volgt:

**Het mobiliteitssysteem in de gemeente Gulpen-Wittem is in 2030 zo ingericht, dat de verkeersleefbaarheid significant<sup>1</sup> is verbeterd ten opzichte van 2020 en dat er sprake is van duurzame mobiliteit volgens de beste, op dat moment geldende maatstaven<sup>2</sup>. Dit alles in lijn met de uitgangspunten<sup>3</sup> van de Strategische Visie van Gulpen-Wittem (*strategische fit*).**

Toelichting:

*1) Verkeersleefbaarheid kent vele dimensies en daarmee moeilijk kwantificeerbaar! Vandaar deze kwalitatieve formulering.*

*Interpretatie: De huidige(2020) mate van Verkeersleefbaarheid is LAAG op veel locaties (er zijn grote lokale verschillen!). Deze lage waardering volgt uit diverse enquêtes en andere uitingen van bewoners. In 2030 moet dit op geen enkele locatie meer het geval zijn.*

*2) De mate van realisatie van Duurzame Mobiliteit is semi-exact verwoord: er wordt niet gezegd WAT er dan gerealiseerd moet zijn (dat gaat ook niet), maar de gemeente heeft in 2030 de Best Practice van dat moment gerealiseerd.*

*3) De uitgangspunten van de strategische visie (zie bijlage Input)betreffen het streven om Gulpen-Wittem een gemeente te laten zijn waar landschap, natuur, rust etc. de basis vormt.*

### Mobiliteitsbeleid

Om oplossingen voor de genoemde opgaven te vinden richt Gulpen-Wittem zich op de volgende vijf beleidslijnen:

1. verbeteren van functionele/noodzakelijke mobiliteit
2. afbouwen van overlast door verkeer
3. verduurzamen mobiliteit
4. verminderen impact op omgeving
5. draagvlak creëren

Het volgen van deze beleidslijnen, en de daaruit voortvloeiende maatregelen, hebben, in meer of mindere mate, invloed op alle opgaven.

#### 4.2.1 Beleidslijn 1: Verbeteren van functionele/noodzakelijke mobiliteit

Dit betreft de elementaire (wenselijke) functie van een mobiliteitssysteem, daarmee de mobiliteitsprestatie voor veiligheid, bereikbaarheid, beschikbaarheid en ten behoeve van hulpdiensten. Deze mag als verkeersleefbaar bestempeld worden als bereikbaarheid, veiligheid, beschikbaarheid en inzetbaarheid van hulpdiensten voldoet aan de (aard van de) vraag/eisen.

### Verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is een no-brainer, en daarmee niet echt een beleidslijn: Gulpen-Wittem zal geen onveilige verkeerssituaties accepteren.

Principieel volgt zij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) (zie bijlage Strategisch Plan Verkeersveiligheid). Onveilige situaties worden benaderd vanuit de kwetsbare, zwakkere en minder mobiele mens of verkeersdeelnemer. Nadrukkelijk wordt ernaar gestreefd verkeersonveilige situaties te verwijderen/voorkomen in plaats van de onveiligheid te managen. Omdat verkeerssituaties in de loop der tijd kunnen veranderen zal de gemeente regelmatig veiligheidschecks uitvoeren. De gemeente kiest voor een risico-gestuurde aanpak in het vaststellen van verkeersonveilige situaties

### *Gegarandeerde Bereikbaarheid.*

Gulpen-Wittem garandeert dat alle locaties binnen haar gemeente bereikbaar zijn. Bereikbaarheid (en daarmee verplaatsing) wordt sterker gereguleerd. Zij neemt daartoe initiatieven die alle locaties bereikbaar houden, zij het selectief en/of restrictief, en, niet meer per definitie via de kortste route.

### *Maatwerk beschikbaarheid:*

GULPEN-WITTEM stelt dat alle inwoners van het mobiliteitssysteem gebruik moeten kunnen maken (infrastructuur, OV, speciaal vervoer). Voor bepaalde groepen (ouderen, kinderen, jeugd, mensen met een beperking) moet laagdrempelig vervoer beschikbaar zijn. Zij zet in op innovatieve oplossingen die duurzaam, doelgericht en een hoge servicegraad bieden. Slimme beschikbaarheid, flexibel en gebaseerd op de vraag (Zie bijlage 'Ontwikkelingen mobiliteit').

### *Hulpdiensten:*

Aanrijdroutes van hulpdiensten (snelste, kortste route) staan qua gebruik haaks op de inrichting van de verblijfsfunctie (gemengde wegfunctie). Waar aanrijdroutes snel, kort en zonder obstakels moeten zijn, geldt het tegenovergestelde voor de wegen in een verblijfsgebied<sup>3</sup> (niet doorgaand, lage snelheid, remmende inrichting, inrichting voor langzaam verkeer). Het beleid is erop gericht dat hulpdiensten te allen tijde op de snelst mogelijke wijze hun inzet kunnen plegen, dus ook via de kortst mogelijke route. Dit vereist innovatieve oplossingen (bijv: toepassing van verkeerssluizen; zie bijlage Verkeerssluis). Tevens neemt GULPEN-WITTEM initiatieven om met buurgemeenten tot een 'slimmere' organisatie te komen, waardoor aanrijroutes en –tijd verkort kunnen worden.

## **4.2.2 Beleidslijn 2: Afbouwen van overlast door verkeer**

Ondanks dat 'overlast' een subjectief begrip is en als zodanig niet eenvoudig te meten en te kwantificeren, is inmiddels duidelijk dat 66% van de Zuid-Limburgers overlast ervaart van verkeer (bron: zie bijlage x). Met name geluidsoverlast, trillingen, hufterig gedrag, schadelijke gassen/geur en veiligheidsgevoel maken het leven voor verkeersdeelnemers en niet-verkeersdeelnemers (bewoners, gasten) er niet leuker (lees: leefbaarder) op.

Gezien de urgentie en druk vanuit de samenleving zal de overlast doortastend aangepakt worden, en zullen onconventionele maatregelen getroffen worden. Een pragmatische en resultaatgerichte aanpak staat centraal; 'niet rekenen aan, doch afrekenen met overlast' is het credo. Benadrukt is dat

---

<sup>3</sup> Een weg met een Verblijfsfunctie is een weg waar mobiliteit is ingericht vanuit het wonen en verblijven. Dit i.t.t. stroomfunctie. Zie bijlage

de bewoners intensief deel van zullen uitmaken van projecten, en dat ook zij de zwaarstwegende stem hebben in de te implementeren maatregelen.

Het beleid is er op gericht:

- beëindigen van oneigenlijk gebruik<sup>4</sup> van wegen waarmee automatisch de meeste problemen geluidsoverlast, stank en trilling verminderd worden
- het stimuleren van gewenst verkeersgedrag (bewustwording, gedragsbeïnvloeding) met tegelijkertijd het fors handhaven op ongewenst gedrag. Dit betreft
  - snelheid: GULPEN-WITTEM zet in op permanente (geautomatiseerde) handhaving voor snelheid voor bepaalde wegvakken. De pakkans moet 100% zijn.
  - huftergedrag: GULPEN-WITTEM zet in op methoden om pakkans te vergroten (helaas, kliksysteem) en accurate/snellere interventies door BOA's,
  - veiligheidsgevoel: de gemeente laat dit aspect onderzoeken; mogelijke maatregelen die het veiligheidsgevoel vergroten worden geïmplementeerd.
  - lawaai en stank: dit behoort niet in het heuvelland, is verstorend en tast de leefomgeving aan.

Benadrukt zij: dit aspect heeft hoge urgentie en zal ingrijpende maatregelen tot gevolg hebben.

#### **4.2.3 Beleidslijn 3: Verduurzamen mobiliteit**

De gemeente zet in op de transitie naar een volledig duurzaam mobiliteitssysteem. Dit geldt voor de gehele lifecycle van mobiliteitsproducten (voertuigen, energie, grondstoffen voor infra, ontmanteling etc).

##### *Beleid*

GULPEN-WITTEM zal op kritische wijze technische ontwikkelingen en landelijke/provinciale beleidsvoornemens volgen, en daar waar mogelijk, aan bijdragen (pilots, bijdragen aan onderzoek, tests), of aansluiten. Daarnaast wil zij initiatieven ontplooiën die de efficiency van mobiliteit verhogen (zelfde mobiliteitsprestatie leveren met minder brandstof, voertuigen, ruimtebeslag etc.), en zal zij stimulerende maatregelen nemen ten behoeve van de shift naar groene vervoersmiddelen (auto naar (e-)fiets). Verduurzamen door anders te organiseren en te sturen.

#### **4.2.4 Beleidslijn 4: Verminderen impact op omgeving**

Het afbouwen van de impact (verkeersdruk/massaliteit) betreft het reduceren van de aanwezigheid van het (gemotoriseerd) mobiliteitssysteem in Gulpen-Wittem. Zowel hoorbaarheid als zichtbaarheid wil de gemeente in de kernen en buitengebieden terugdringen. Dit wordt gerealiseerd door

- verminderen van bestemming/gebruik van publieke ruimte voor gemotoriseerd verkeer
- het verminderen van aantal gemotoriseerde voertuigen op wegennet (rijdend als geparkeerd), waarbij de essentiële mobiliteitsfunctie (bereikbaarheid) niet wordt aangetast.

Zij zet in op maatregelen die resulteren in autovrije/-luwe gebieden, die het ongewenst doorgangskarakter van wegen opheffen, en, die het oneigenlijk gebruik van wegen beëindigen.

---

<sup>4</sup> Oneigenlijk gebruik van wegen betreft gebruik niet in lijn met de wegfunctie.

#### 4.2.5 Beleidslijn 5: Draagvlak creëren

Voor het uitvoeren van de beleidslijnen 1 t/m 4 is het een voorwaarde bij inwoners, verkeersdeelnemers, bestuurders en ondernemers draagvlak te krijgen. Dit is wellicht de moeilijkste zijde van de medaille, maar wel een cruciale. Acceptatie, bewustwording en bereidheid bij stakeholders om de noodzaak en kansen van de 'nieuwe' mobiliteit in te zien vraagt om permanente en gerichte aandacht. Gulpen-Wittem realiseert zich dit terdege en zal als regisseur erop toezien dat alle partijen bij dit veranderingsproces gehoord worden, kunnen bijdragen, en, kunnen kiezen (dus ook bewoners). Daarom zet Gulpen-Wittem dit als een separate beleidslijn neer.

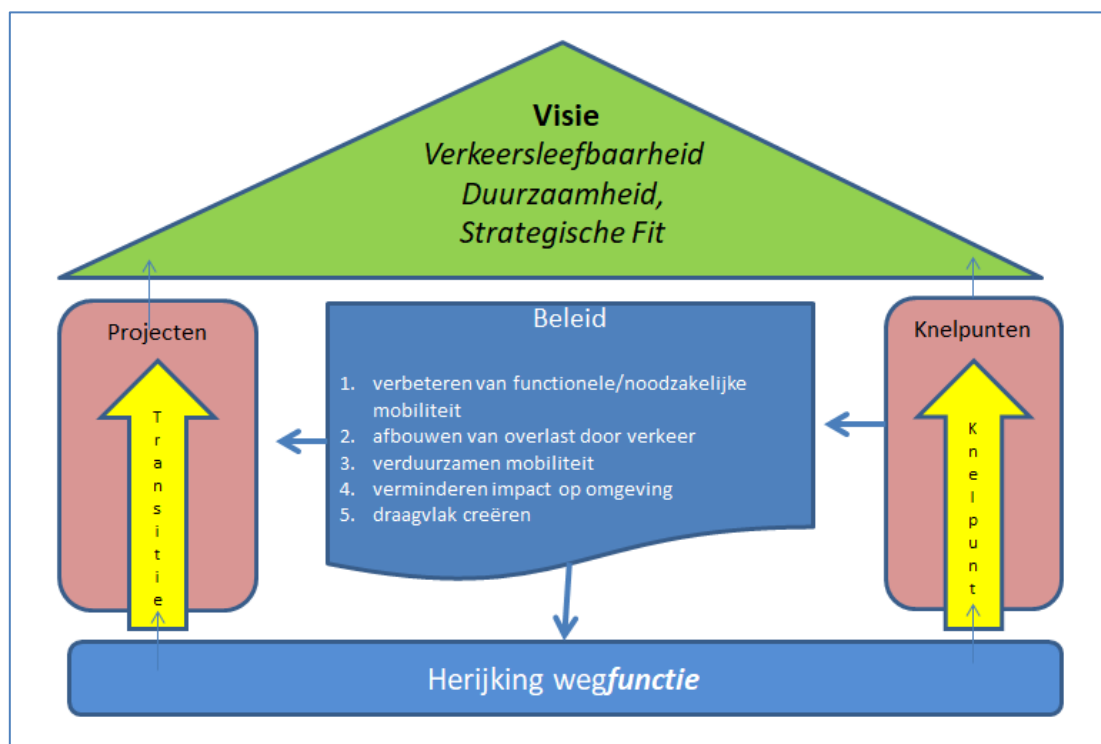
##### *Beleid*

De gemeente wil draagvlak creëren bij stakeholders voor de noodzakelijke hervorming van het mobiliteitssysteem in haar gemeente door:

- initiatieven die leiden tot bewustwording dat nieuwe mobiliteit nodig is
- bewoners en ondernemers intensief te betrekken bij ontwerp en implementatie van nieuwe mobiliteit. Uitgangspunt zelfsturing! De bewoner wordt co-designer, mede-eigenaar en beslisser van/bij de oplossing.
- Up-to-date communicatie; doorlopend via media de bewoners informeren wat, waarom, status, planning van projecten/voornemens etc.

#### 4.3 Aanpak

Om het beleid vorm te geven zullen projecten uitgevoerd, en maatregelen geïmplementeerd moeten worden. Dit dient op gestructureerde wijze gebeuren. Onderstaand mobiliteitshuis geeft aan wat het fundament is, welke muren het dak dragen, en hoe de rol van het beleid hierin is.



De eerste stap betreft de *herijking van wegfuncties*. Dit resulteert in een blauwdruk van het GULPEN-WITTEM's wegennet en haar gebruik. De mobiliteitsvisie is leidend bij de keuzes die gemaakt worden; verkeersleefbaarheid, duurzaamheid en strategische fit bepalen hoe elke wegfunctie vormgegeven moet worden.

Nadat de wegfuncties en hun kenmerken/eisen vastgesteld zijn, kunnen nader te selecteren mobiliteitsprojecten geïnitieerd worden (muren); beleidslijnen zijn sturend voor selectie, prioriteitsstelling en inhoud van de projecten. Daarnaast zullen doorlopend verkeersknelpunten aangepakt moeten worden; het beleid geldt als toetsingsinstrument.

#### Herijking wegfunctie (basisnetwerk op orde **doch aangepast**).

In het verleden werd de wegfunctie bepaald op basis van de eigenschappen functie, vorm en gebruik (Duurzaam Veilig 1992 !!). Gulpen-Wittem kiest ervoor om in plaats van de traditionele verkeerskundige benadering te kiezen voor een verkeer planologische benadering (Zie Bijlage Herijking Wegfuncties)

Wegen worden geclassificeerd als verblijfsfunctie OF als stroomfunctie OF als natuurgebied. Deze categorieën krijgen ieder een helder profiel van eisen en gewenste kenmerken. Een vermenging van functies is niet wenselijk. Daar, waar de vermenging op korte termijn niet opgeheven kan worden, dienen (tijdelijke-)maatregelen zoveel mogelijk op de verblijfsfunctie gericht te zijn.

#### *Verblijfsfunctie:*

Een weg met verblijfsfunctie (wonen, recreëren centraal) is vanuit de bewoning, voetganger en fiets gedacht. Het zijn wegen waar de functie van de weg hoofdzakelijk het bereikbaar maken van erven betreft. De verkeerssituatie kenschetst zich door bewegingen die rondom wonen gelden (bereikbaarheid, recreëren, speelruimte, groen, faciliteren van gemeenschapsactiviteiten).

#### *Stroomfunctie:*

Wegen met een stroomfunctie (afhandelen verkeer centraal) zijn gericht op doorstroming van (gemotoriseerd) verkeer. Veilige afhandeling van (motor) voertuigen staat centraal. Dienen voor ontsluiting/bereikbaarheid van Gulpen-Wittem als gemeente.

In Gulpen-Wittem zijn meerdere wegen die zowel de verblijfsfunctie, maar ook de stroomfunctie hebben (bijv. rondweg Partij-Mechelen-Epen-Slenaken-Gulpen). In deze gevallen is het beleid om maatregelen te treffen die bovenal vanuit de verblijfsfunctie gedacht zijn.

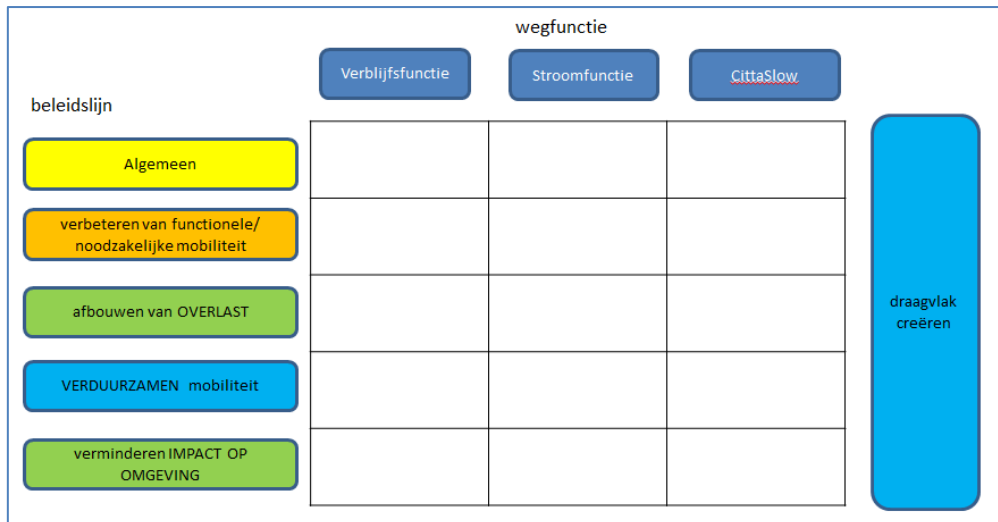
*Het is gebleken dat in alle kernen van de gemeente de grootste overlast optreedt op doorgaande, funroutes en sluiptwegen. Hoge pluriforme verkeersdruk en veel oneigenlijk gebruik. Gulpen-Wittem zal deze wegen in kaart brengen, en met hoge prioriteit projecten initiëren om te komen tot verbeterde verkeersleefbaarheid.*

#### *Natuurgebied:*

De gemeente wijst (in overleg met stakeholders) gebieden aan die als natuurgebied bestempeld worden. Het zijn natuur- en stiltegebieden, alwaar gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd hulpdiensten, agrariërs en vergunninghouders zoals bijv. mensen met een beperking) niet is toegestaan.

#### Kenmerken/eisen per wegfunctie

Elke wegfunctie krijgt een heldere, eenduidige en herkenbare kenmerken, toegespitst op de functie die de weg vervult. Dit betreft naast algemene zaken o.a. aan welk type voertuigen toegang heeft, snelheid, maatregelen voor gewenst gedrag, methoden van handhaven, tijdvensters (voor bijv. leveranciers) , proces van keuze/besluitvorming bij aanpassingen, inrichting ruimte, op welke wijze parkeervoorzieningen etc. De eisen en kenmerken worden afgeleid van de beleidslijnen, waardoor onderstaande matrix ontstaat. Het creëren van draagvlak is een activiteit die parallel aan de andere beleidslijnen loopt, vandaar dat deze apart staat.



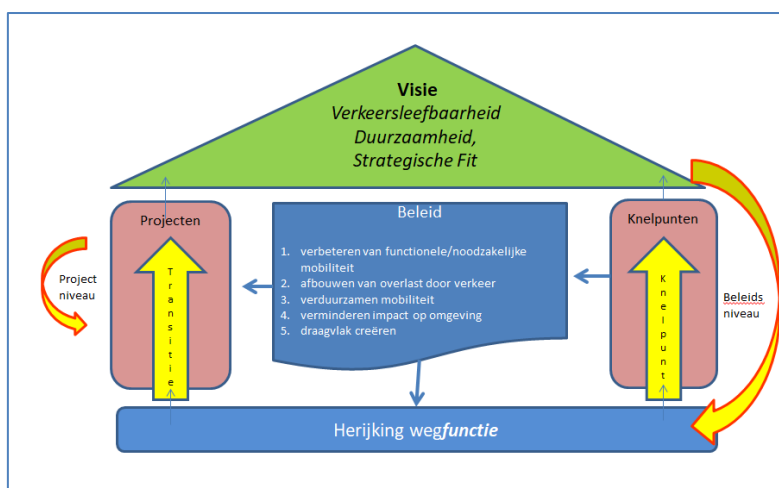
In bijlage XX is (als voorbeeld) is deze matrix uitgewerkt voor elke wegfunctie. Als zodanig dient deze bijlage als checklist genomen te worden bij alle genomen of te nemen maatregelen.

Op basis van de herijking en regime-toekenning, worden projecten geïnitieerd om op proactieve wijze het beleid vorm te geven, en, kunnen knelpunten getoetst worden aan de gewenste inrichting.

#### 4.4 Evaluatie & Monitoring beleid

Om de voortgang en uiteindelijke effectiviteit van beleid te bepalen zal het beleid geëvalueerd dienen te worden. Enerzijds zal het effect vastgesteld worden ( is de verkeersleefbaarheid daadwerkelijk toegenomen), anderzijds zal de voortgang van het programma worden bepaald (welke projecten die aan verkeersleefbaarheid bijdragen, zijn gerealiseerd).

In de bijlage 'Beleidsvaluatie' staat de uitwerking om dit evaluatieproces op gestructureerde wijze uit te voeren.



## 5 Samenwerking

Samenwerking moet bijdragen aan de kwaliteit en of snelheid van projecten. Het maakt verdeling van taken mogelijk, en voorkomt dat het wiel tig keer wordt uitgevonden. Er bestaat echter een risico dat samenwerking vervalt in afschuiven, wachten op elkaar, geen eigenaarschap nemen. Dit wil Gulpen-Wittem het hoofd bieden door zorg te dragen voor effectieve samenwerking; doelgericht, met heldere verwachtingen.

Samenwerking wordt frequent geëvalueerd, procedures voor beëindigen van samenwerking liggen op voorhand vast. Monitoring door de gemeenteraden, rapportage aan kernoverleggen.

Voor alle samenwerkingsverbanden worden schriftelijk verwachtingen, doelstellingen en taken en verantwoordelijkheden beschreven. Digitale ondersteuning zal ingericht worden.

Partners/stakeholders zijn:

- GULPEN-WITTEM betreft op intensieve wijze de bewoners (zelfsturing). Zeker voor verkeersprojecten is betrokkenheid van burgers (bewoners) een verplichting. Burgers worden ingezet gedurende het gehele project. Zie Handboek Burgerparticipatie.
- Gulpen-Wittem wil zoveel mogelijk aansluiten bij het taskforce project, doch neemt haar eigen verantwoordelijkheid naar haar eigen inwoners en zal dit onderwerp voortvarend oppakken.
- samenwerken met (Lijn-50) buurgemeenten, waarbij nadrukkelijk GULPEN-WITTEM bereid is de voortrekkersrol te nemen, danwel gedeeltelijk haar eigen koers te varen.
- Samenwerking met buurgemeenten in BE en DE. Zoals bekend stoeien ook deze gemeenten met dezelfde problematiek.
- Samenwerking met overige belangengroepen (fietsbond, ondernemers, toerisme etc)
- Verkeersplanologische expertise

## 6 Van beleid naar maatregelen

In het vorig hoofdstuk werd beschreven op welke wijze Gulpen-Wittem de mobiliteitsopgaven gaat aanpakken. Op enig moment moet dit concreet gemaakt worden door het vertalen van beleid in (uitvoerbare) preventieve en correctieve maatregelen. Gulpen-Wittem kiest met nadruk voor de toepassing van preventieve maatregelen.

Gulpen-Wittem kiest voor de volgende uitgangspunten bij het kiezen van maatregelen.

- Er wordt gedacht vanuit de zwakkere verkeersdeelnemer (voetganger, fietser, speciale groepen). Bij herinrichting wordt het STOMP<sup>5</sup> principe gebruikt.
- Verkeersveiligheid geniet hoogste prioriteit; de wijze van invullen gebaseerd op de beleidslijnen
- Permanent streven om landschap, natuur, leefbaarheid en veiligheid doorslaggevend te laten zijn (i.t.t. snelheid, doorstroming, gemak). Mobiliteit past zich aan aan de context; verander mobiliteit ipv de omgeving.

In de bijlage Maatregelen zijn details opgenomen.

## 7 Processen

### 7.1 Processen

In dit hoofdstuk worden de processen beschreven die tot uitvoering leiden. Zoals eerder gesteld, er zijn 2 stromen; het transitiescenario (projecten) en de knelpunten (kleinere verkeersproblemen). De bijbehorende processen zijn op hoofdlijnen als volgt:

#### 7.1.1 Proces Knelpunten:

Voor kleinere maatregelen geldt dat bestaande inrichting/gebruik/functie van de mobiliteit onveranderd blijft, doch als gevolg van nodig (acuut) herstel, onderhoud, tekortkoming of veiligheidsredenen 'hersteld' of aangevuld dient te worden. Dit betreft kleinere maatregelen. De verzoeken komen rechtstreeks van burgers, via kernen (knelpuntenoverzichten), via andere stakeholders of vanuit het onderhoudsplan (jaarplan). Uitvoering is reactief en op basis van urgentie of jaarplanning (uitvoeringsplan, 1 jaar).

De beleidslijnen worden als toetsingsinstrument gebruikt (past de voorgestelde uitvoering in het vastgesteld beleid). Daartoe is in de bijlage een checklist opgenomen, welke aan begin, tijdens en evaluatie van maatregelen gebruikt wordt. Dit toetsinstrument wordt door monitorgroep, de Raad en fracties gebruikt om te beoordelen of het gewenste beleid ook daadwerkelijk toegepast is.

Het indienen van verkeersvraagstukken verloopt volgens een standaardproces (zie bijlage). In alle gevallen wordt het kernoverleg geïnformeerd bij het indienen van een verkeersprobleem; zij kunnen inschatten of iets vergelijkbaars op andere plaatsen speelt, dan wel of het probleem al in scope is van een (gepland) project.

Adequate terugkoppeling naar indiener wordt gerealiseerd.

In de bijlage is een procesbeschrijving opgenomen.

#### 7.1.2 Proces Transitie-scenario/meerjarenprogramma

Het transitie scenario betreft maatregelen en oplossingen die een forsere wijziging in het mobiliteitssysteem vormen, gebaseerd op de beleidsthema's. Vanwege de duur en omvang (complexiteit) zal de uitvoering via een programma (meerdere projecten) gerealiseerd moeten

<sup>5</sup> STOMP = Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto.

[https://www.crow.nl/getmedia/9128d8f8-51ac-4ef2-8504-0aa622122988/Handreiking-mobiliteit-en-duurzame-gebiedsontwikkeling\\_web.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.crow.nl/getmedia/9128d8f8-51ac-4ef2-8504-0aa622122988/Handreiking-mobiliteit-en-duurzame-gebiedsontwikkeling_web.pdf.aspx?ext=.pdf)

worden; GULPEN-WITTEM stelt daartoe een high-level meerjarenprogramma op, als deel van dit beleid (zie bijlage).

Selectie:

Projecten worden opgenomen in een programma. Belanghebbenden (bewoners) worden betrokken bij de selectie van projecten.

## 7.2 Project

### **Projecten**

Zodra de basis gelegd is (herijking en regimes) wordt deze leidend bij projecten en knelpunten. Projecten zijn gebaseerd op het gemeente breed uitvoeren van de beleidslijnen. Zij vormen de bouwstenen van het meerjarenprogramma (master plan) dat uitgerold wordt in het (proactief) transitie scenario.

Voor projecten geldt:

- gebruik van een pragmatisch project methodiek; geen ellelange ontwerpfasen met tekentafeloplossingen, doch pragmatisch en doen.
- denken buiten de gebaande paden; innovatie en onconventionele oplossingen worden serieus overwogen
- inzet van uni's en hogescholen, adviesbureaus, burger-expertise
- pilot projecten worden geïnitieerd.
- voortgang/bijsturing geschiedt middels een monitoring/stuur groep (vertegenwoordiging uit de Raad en bewoners)

In de bijlage staat een mogelijke project aanpak.

De selectie van projecten en hun prioriteitstelling vraagt om een gestructureerde en transparante aanpak. Projecten die een significante bijdrage leveren aan alle (meerdere) beleidslijnen genieten de hoogste prioriteit, doch Verkeersleefbaarheidsprojecten (motie Verkeersleefbaarheid) genieten de voorrang.

## 8 Definities en begrippen

### **Verkeersleefbaarheid**

Verkeersleefbaarheid is een door verkeer/mobiliteit bepaald welzijnsgevoel van de mens. *Het begrip heeft betrekking op iedereen die met verkeer te maken heeft, zowel actief: de verkeersdeelnemer, als ook passief: diegenen die verkeer ervaren zonder deel te nemen (bewoner, gast). In het begrip Verkeersleefbaarheid zitten andere begrippen en thema's besloten, zoals Veiligheid en Bereikbaarheid. Als die niet in orde zijn is de Verkeersleefbaarheid laag.*

### **Visie**

Beschrijving van een gewenst toekomstbeeld van onze samenleving betreffende een bepaald thema. Het geeft antwoord op de vraag: wat willen we over 10 jaar zijn? *Het moet inspirerend, ambitieus en collectief geaccepteerd zijn.*

### **Beleidslijn**

De beleidslijnen beschrijven de aanpak om de visie te realiseren. Ze geven richting aan de activiteiten van de gemeente. Het geeft antwoord op de vraag: hoe willen we de visie bereiken?

### **Verkeer/Mobiliteit**

Verkeer / Mobiliteit is verplaatsing van mensen, planten, dieren, goederen, grondstoffen door menselijk handelen met welk vervoersmiddel dan ook, via land, water en lucht.

(ook wel: verkeers- en mobiliteitssysteem)

*Voor dit mobiliteitsplan is alleen verkeer via land (wegverkeer) relevant*

### **Bereikbaarheid**

Bereikbaarheid geeft de mate van mogelijkheden weer voor iedereen om van en naar een bepaalde plaats te kunnen reizen.

*Een keuze kan zijn dat dit niet altijd de kortste of de snelste route hoeft te zijn of met elk vervoermiddel mogelijk hoeft te zijn.*

### **Duurzame mobiliteit**

Is mobiliteit (of 'n mobiliteits-systeem) waarbij door geschikte keuze van type en gebruik van zowel vervoersmiddelen als ook infrastructuur de huidige generaties in hun mobiliteits-behoeften kunnen voorzien, zonder de komende generaties te beperken in al hun behoeften.

### **Vervoersmiddel**

Alle middelen en mogelijkheden om mensen, planten, dieren, goederen, grondstoffen te verplaatsen door menselijk handelen.

Lopen / wandelen wordt er bij meegenomen.

### **Vervoersmiddelcategorie**

Cluster/groep van verwante vervoersmiddelen.

### **Massaliteit**

Hoeveelheid losse vervoersmiddelen in een mate die doorgaans als ongewenst ervaren wordt. Het heeft een associatie met een te grote hoeveelheid.

#### **Maatregel**

*Spreekt voor zich. Bruikbaar is ook Maatregelencategorieën.*

#### **Toerist**

Iemand, die voor zijn plezier reist; die een andere dan zijn eigen woonomgeving bezoekt en zich daar recreatief bezighoudt; die de typische gebiedseigen kwaliteiten wil ervaren.

#### **Dagcreant**

Toerist voor één dag.

*Er is geen sprake van overnachting*

#### **Funverkeer**

Weggebruikers die het wegennet gebruiken ten behoeve van sport en amusement.

Verkeersbewegingen als hobby. Door gebruik van het voorvoegsel "fun" heeft het een associatie met "overbodig / ongewenst / ten koste van anderen".

*Het wegennet wordt niet gebruikt waarvoor het bedoeld is.*

#### **Veiligheidsgevoel**

Subjectieve perceptie van verkeersveiligheid

#### **Opgave**

De opgave is de vraagstelling die voor mobiliteit voorligt. Een opdracht, De uitdaging! Term overgenomen van concept Johanneke.

#### **Strategische fit**

Met strategische fit wordt bedoeld de mate waarin het mobiliteitsbeleid bijdraagt aan het bereiken van de ambities en doelen van de strategische visie van Gulpen-Wittem

#### **KPI**

Key Performance Indicator: Een (belangrijke) prestatie-indicator die weergeeft hoe een proces presteert.

## **9 Bijlagen:**

Bij dit beleidsplan horen bijlagen welke zijn opgenomen in document:

Bijlagen Mobiliteitsplan Bewonersadviesgroep okt 2020