

: Beleidsplan Verkeersveiligheid Valkenburg a/d Geul

Evaluatie en actualisatie 2012



Eindrapportage
31 juli 2012

Beleidsplan Verkeersveiligheid Valkenburg a/d Geul

Evaluatie en actualisatie 2012

projectnummer : 11-0901

kenmerk : 11-0901-02

versie : 4

SAMENVATTING

De gemeente Valkenburg a/d Geul stelt samen met Nordinfra Advies een actueel Beleidsplan Verkeersveiligheid op. Hoofddreden hiervoor is dat er ambtelijk en bestuurlijk behoefte bestaat aan een actueel rapport, waarin op ondubbelzinnige wijze richting wordt gegeven aan het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren, zo mogelijk inclusief een concreet uitvoeringsprogramma. Dit laatste is afhankelijk van de keuze van de gemeenteraad bij de behandeling van dit conceptrapport. In het plan wordt tevens het vigerende Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 2004 geëvalueerd en daarna geactualiseerd. Deze rapportage betreft een conceptrapportage die zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad, waarin alle onderdelen tot en met de knelpuntanalyse zijn opgenomen. Het plan is daarmee op hoofdlijnen gereed. De te maken beleidskeuzes en knelpunten zijn bekend en geven richting aan het mogelijke uitvoeringsprogramma.

Doel

In het Beleidsplan Verkeersveiligheid wordt het verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren vastgelegd. Het doel is systematisch een samenhangend beleid te formuleren en uit te voeren waarin alle relevante aspecten integraal zijn verwerkt om daarmee te komen tot een eenduidige aanpak van de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer, om op deze wijze een bijdrage te leveren aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in de gemeente Valkenburg a/d Geul. Het Beleidsplan Verkeersveiligheid zal enerzijds fungeren als een toetsingskader voor toekomstige plannen, anderzijds zal het mogelijk een uitvoeringsprogramma bevatten met concrete maatregelen voor de komende jaren. Dit laatste is dus afhankelijk van de keuze van de gemeenteraad.

Opzet

Deze rapportage bestaat uit 2 delen, te weten

- Deel 1: Resultaten van de evaluatie van de uitgevoerde verkeersmaatregelen tussen 2004 en 2011
- Deel 2: Uitwerking van de actualisatie

Na evaluatie van de oude doelstellingen en uitgevoerde maatregelen (deel 1) vindt bij de uitwerking van de actualisatie (deel 2) allereerst een algemene beschrijving van de huidige situatie en het algemeen beleidskader en vervolgens de toekomstvisie en per beleidsthema een knelpuntanalyse plaats. Dit levert per thema een aantal knelpunten op. Voor deze knelpunten worden oplossingsrichtingen aangedragen. De oplossingsrichtingen kunnen worden onderverdeeld in infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen.

INHOUD

SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	5
1.1 Doel	5
1.2 Werkwijze	6
1.3 Leeswijzer	8
DEEL I – EVALUATIE BELEIDSPLAN VERKEERSVEILIGHEID 2004	9
2 BESCHRIJVING VAN HET TE EVALUEREN BELEID	10
3 BESCHRIJVING VAN UITGEVOERDE MAATREGELEN	12
4 EVALUATIE VAN OUDE DOELSTELLINGEN	16
4.1 Educatie, voorlichting en handhavings-doelstelling	16
4.2 Regionaal Duurzaam Veilig wegennet-doelstelling	18
4.3 Minder verkeersslachtoffers-doelstelling	18
4.4 Minder verkeersdreigingsdoelstelling	19
DEEL II – ACTUALISATIE BELEIDSPLAN VERKEERSVEILIGHEID	20
5 VIGEREND BELEID	21
5.1 Beleidskaders	21
5.2 Verkeersveiligheidsbeleid op nationaal niveau	21
5.3 Verkeersveiligheidsbeleid op provinciaal niveau	22
5.4 Verkeersveiligheidsbeleid in het Heuvelland	24
5.5 Verkeersveiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau	25
6 DE VISIE	26
6.1 Toekomstige ontwikkelingen in Valkenburg a/d Geul	26

6.2	Duurzaam veilig verkeersvisie	27
6.3	Verkeersstructuur: onderscheid naar wegcategorieën met onderscheidende wegkenmerken	28
6.4	Vertaling van de theorie naar de Zuid-Limburgse praktijk	31
6.5	Nieuwe inzichten bij het CROW	33
6.6	Concrete wensen van de regio	34
6.7	Categoriseringsplan	36
6.8	Gedragbeïnvloeding	40
6.8.1	Handhaving	40
6.8.2	Educatie en voorlichting	42
7	KNELPUNTANALYSE	45
7.1	Analyse ongevallencijfers	45
7.2	Inventarisatie subjectieve verkeersonveiligheid	55
7.3	Analyse van gereden snelheden	58
7.4	Analyse inrichting en herkenbaarheid van wegcategorieën	63
7.5	Analyse van het langzaam verkeer	64
7.5.1	Ontbrekende of onvoldoende fietsvoorzieningen op fietsnetwerk	65
7.5.2	Oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer	66
7.5.3	Gevaarlijke locaties op school-thuisroutes	67
7.5.4	Eenzijdige fietsongevallen op hellingen	68
7.6	Bijzondere verkeersdeelnemers	69
7.7	Organisatorische aandachtspunten	69
7.7.1	Monitoring	69
7.7.2	Communicatie	71
8	OPLOSSINGSRICHTINGEN EN TOEKOMSTIGE BELEIDSUITGANGSPUNTEN	73
9	UITVOERINGSPROGRAMMA	87
10	COLOFON	88

1 INLEIDING

Deze rapportage beschrijft enerzijds de evaluatie van het Valkenburgse vigerende Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 2004 en anderzijds de uitwerking van de toekomstvisie op het gebied van verkeersveiligheid in Valkenburg aan de Geul. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende aan verkeersveiligheid gerelateerde thema's.

1.1 Doel

In het Beleidsplan Verkeersveiligheid wordt richting gegeven aan het verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren.

Het doel van dit beleidsplan Verkeersveiligheid is tweeledig; enerzijds inzicht verschaffen in de maatregelen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en de daaruit voortvloeiende effecten, anderzijds een blik naar de toekomst verschaffen: (hoe) moet het verkeersveiligheidsbeleid de komende jaren worden bijgestuurd en welke maatregelen en acties dienen genomen te worden?

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid zal enerzijds fungeren als een beleidsmatig toetsingskader voor toekomstige plannen, anderzijds zal het mogelijk een uitvoeringsprogramma bevatten met concrete maatregelen voor de komende jaren.

1.2 Werkwijze

Deze rapportage gaat in op de volgende stappen, beginnend bij de evaluatie van het vigerend Beleidsplan Verkeersveiligheid, via actualisatie naar een nieuw uitvoeringsprogramma:

Inventarisatie vigerend beleidsplan en uitgevoerde maatregelen

Allereerst wordt kennis genomen van het vigerende Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 2004. Met name de destijds opgestelde doelstellingen worden nogmaals inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt nagegaan in hoeverre destijds voorgestelde maatregelen zijn uitgevoerd. Dit resulteert in een overzicht van uitgevoerde maatregelen.

De beschrijving van de huidige situatie en het beleidskader

Doel van beschrijving van de huidige situatie is het verkrijgen van een zo compleet mogelijk beeld ten aanzien van de uitgangssituatie en de autonome ontwikkeling (toekomstige situatie, uitgaande van voortgang van ingezette ontwikkelingen). Vervolgens wordt het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid beschouwd voor zover er een verband is met verkeersveiligheid.

Formuleren toekomstvisie

Op basis van gevoerde overleggen en de mede daaruit achterhaalde toekomstige ontwikkelingen en beleidskader zal een wensbeeld voor de verschillende relevante thema's voor de toekomstsituatie worden opgesteld. Op basis hiervan zullen vervolgens ambities en streefbeelden voor ieder thema worden aangescherpt en vastgelegd.

Het resultaat van deze stap behelst een geactualiseerd wensbeeld voor het toekomstige wegennet van de gemeente Valkenburg a/d Geul, waarbij wordt ingegaan op de zeven eerdergenoemde relevante thema's.

- check wegcategorisering
- aandacht "grijze wegen"
- stavaza 2e fase duurz. veilig
- afstemming andere gemeenten
- 30km zones completeren + vervolmaken
- verkeersveiligheid doorgaande wegen in kernen
- tegengaan ongewenst sluipverkeer

verkeersstructuur



- fietsverkeer - netwerk + voorzieningen
- voetgangers (m.n. in centrum)
- wielrenners
- recreatieve routes in buitengebied en kernen (div. vervoerwijzen)
- toegankelijkheid trottoirs
- beleidsregels m.b.t. toepassing zebra's
- oversteekbaarheid
- school-thuisroutes
- problematiek landbouwverkeer

langzaam verkeer



- toets aan landelijke beleidsdoelstellingen
- kwetsbare verk. deelnemers
- gevaarlijke locaties
- specifieke omstandigheden
- link met toeristisch verkeer?

verkeersongevallen



- stavaza VEBO en VEVO
- link met sociale onveiligheid en vandalisme
- verkeersgedrag bij scholen
- rol van BOA's bij intensivering handhaving
- "stop+run-gedrag"
- snelheden
- communicatie over verkeers-afsluitingen bij evenementen
- beloningsprojecten

gedragsbeïnvloeding



- "stop+run-gedrag" in centrum
- laden/lossen goederen en personen
- verkeersonveilig parkeren
- vrachtwagenparkeren

stilstaand verkeer



- structurele monitoring van klachten
- link met objectieve verkeersonveiligheid

subjectieve verkeersonveiligheid



- verkeersveiligheid serieus meenemen in bestemmings-plannen / ruimtelijke ontwikk.
- structureel budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen
- bebording: nut/noodzaak + wettelijke grondslag
- communicatie / draagvlakpeiling bij nieuwe maatregelen
- vormgeving verkeersveiligheidsmaatregelen cf. CROW-richtlijnen
- monitoring verkeersgegevens (snelheden, reistijden)
- verkeerskundig beheer VRI's
- tussentijds monitoren VVP?

beheersmatige aspecten



Thematische (knelpunt)analyse en effectbeschrijving

In deze stap wordt per thema het opgestelde wensbeeld gespiegeld aan de huidige situatie en het beleidskader. In de afbeelding hiernaast is een overzicht gegeven van de betreffende thema's en de aandachtspunten per thema. Vervolgens vindt per thema op basis van de uitgevoerde evaluatie en de inventarisatie van de huidige situatie een analyse plaats van de bestaande knelpunten. Op basis hiervan wordt aangegeven hoe het toekomstig beleid vormgegeven dient te worden om deze knelpunten te verhelpen.

Dit leidt uiteindelijk per thema tot een opsomming van concrete uitgangspunten voor de uitvoering van het toekomstige beleid.

Formuleren van oplossingsrichtingen

Bij de gesignaleerde knelpunten worden oplossingsrichtingen gezocht. Bij het formuleren van oplossingsrichtingen wordt ingegaan op infrastructurele maatregelpakketten, maar ook oplossingsrichtingen op het gebied van communicatie en organisatie worden daarbij betrokken.

Selectie van maatregelen en prioriteitsstelling

Deze stap omvat het aangeven van mogelijke maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren. Welke maatregelen gewenst zijn, is afhankelijk van gesignaleerde probleempunten en de prioriteitstelling van de oplossingsrichtingen. Resultaat van deze stap is een overzicht van oplossingsrichtingen (acties en maatregelen), selectie van acties maatregelen en prioriteitsstelling. Dit resulteert in een Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP) voor de komende 4 à 5 jaar.

1.3 Leeswijzer

De evaluatie van de uit het vigerende Beleidsplan Verkeersveiligheid 2004 voortvloeiende maatregelen is beschreven in deel I van dit rapport (hoofdstukken 2, 3 en 4). De overige stappen zijn opgenomen in deel II. In hoofdstuk 5 zal worden ingegaan op het beleidskader. De toekomstige ontwikkelingen inclusief het wensbeeld voor de toekomstige wegenstructuur komt in hoofdstuk 6, toekomstvisie, aan bod. In hoofdstuk 7 wordt aangegeven welke knelpunten er per thema voorkomen. Voor deze knelpunten worden in hoofdstuk 8 oplossingsrichtingen alsmede toekomstige beleidsuitgangspunten geformuleerd. Tot slot volgt in hoofdstuk 9 een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen en acties.

DEEL I – EVALUATIE BELEIDSPLAN VERKEERSVEILIGHEID 2004



2 BESCHRIJVING VAN HET TE EVALUEREN BELEID

Alvorens over te kunnen gaan tot de evaluatie van het gemeentelijk beleid en de uitgevoerde maatregelen, moet duidelijk zijn hoe dit beleid destijds geformuleerd is en welke doelstelling(en) destijds voor ogen werden gehouden. Hierop wordt in dit hoofdstuk ingegaan.

Het vigerende verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente Valkenburg a/d Geul is beschreven in het Beleidsplan Verkeersveiligheid van DHV uit 2004. Deze rapportage vormt de kaders voor het tot op heden gevoerde verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente en daaruit voortvloeiend de getroffen verkeersmaatregelen.

De voornaamste doelstelling uit het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2004 was systematisch een samenhangend beleid te formuleren en uit te voeren waarin alle aspecten integraal zijn verwerkt

De volgende inhoudelijke doelstellingen zijn destijds geformuleerd voor het verkeersveiligheidsbeleid:

1. EDUCATIE, VOORLICHTING en HANDHAVINGSDOELSTELLING VAN 2004

Het verkeersonderwijs op de basisscholen, de voorlichting aan de bevolking en aan afzonderlijke groepen binnen de gemeente en de handhaving door de politie dienen behouden te blijven en zo nodig te worden verbeterd. Hierbij is bijzondere aandacht nodig voor de integratie van de activiteiten van de gemeente, het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, de politie en 3VO.

2. REGIONAAL DUURZAAM VEILIG WEGENNET-DOELSTELLING VAN 2004

Met het oog op een duurzaam veilig wegennet is (in regionaal overleg) vastgesteld wat de functie van elke weg is. Daarbij dient in de toekomst het feitelijk gebruik en de vormgeving van de infrastructuur af te worden gestemd op de functie die de weg heeft gekregen, waarbij er een duidelijke regionale afstemming dient plaats te vinden.

3. MINDER VERKEERSSLACHTOFFERS-DOELSTELLING VAN 2004

De gemeente Valkenburg aan de Geul streeft, conform het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) uit 2001 naar (tenminste) 30% minder doden en 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 1998. Tevens stelt de gemeente zich ten doel om het aantal slachtoffers in het verkeer mede als gevolg van rijden onder invloed (alcoholgebruik) terug te brengen naar 4% van het totale aantal slachtoffers.

4. MINDER VERKEERSDREIGINGSDOELSTELLING VAN 2004

De gemeente Valkenburg aan de Geul stelt zich ten doel om een goede behandeling van klachten ten aanzien van de dreiging van het verkeer te blijven realiseren, waarbij een afname van de dreiging die van het verkeer uitgaat wordt bereikt.

Centrale leidraad in het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2004 was het creëren van een duurzaam veilig verkeerssysteem. In een duurzaam veilig verkeerssysteem is sprake van een afstemming tussen de functie van een weg, de vormgeving en het gebruik ervan. De eerste stap in deze afstemming is de categorisering van alle wegen. Voor iedere wegcategorie zijn essentiële inrichtingskenmerken gedefinieerd. Door het toepassen van deze essentiële kenmerken, kan een weggebruiker aan de hand van de weginrichting het wegtype herkennen en op basis daarvan bepalen welk verkeersgedrag van hem wordt verlangd. Voor een uitgebreide uitleg van het thema duurzaam veilig verkeer wordt verwezen naar deel 2 van dit beleidsplan.

3 BESCHRIJVING VAN UITGEVOERDE MAATREGELEN

Vanaf 2004 zijn verschillende wegvakken en kruispunten heringericht, waarbij - in de meeste gevallen - een afstemming heeft plaatsgevonden van functie, vormgeving en gebruik van de betreffende weg op basis van de gekozen beleidslijn Duurzaam Veilig. In het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2004 is een maatregelenpakket opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aan dit maatregelenpakket is een prioritering toegekend op basis van:

1. *Integrale benadering*

Gekozen is voor een benadering waarbij alle invalshoeken aandacht krijgen. Dit betekent dat niet alleen infrastructurele maatregelen worden voorgesteld, maar bijvoorbeeld ook activiteiten op het gebied van educatie.

2. *Budget*

Bij de verdeling van de diverse projecten is rekening gehouden met het aanwezige budget. Tevens is rekening gehouden met de tijdsbesteding van de gemeentelijke verkeerskundige.

3. *Subsidies*

Er dient ook aandacht te worden besteed aan de mogelijkheid van subsidies. Voor de totstandkoming van 30 km/h-gebieden was daar reeds rekening mee gehouden.

4. *Meeliften met infrastructurele maatregelen*

Indien wegen of kruispunten binnen afzienbare tijd zouden worden gereconstrueerd, bijvoorbeeld in het kader van onderhoud en vervanging van riolering en/of het uitvoeren van groot onderhoud van de wegen, is dat moment bij uitstek om ook verbeteringen aan te brengen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

5. *Nieuwe plannen*

Naast de hiervoor genoemde overwegingen is bij de fasering zoveel mogelijk rekening gehouden met andere ontwikkelingen, waaronder nieuwbouw- en uitbreidingsplannen.

6. *Gebiedsgerichte aanpak*

Op basis van de in het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan genoemde prioriteitenlijst ontstond een totaalpakket aan maatregelen, dat qua fasering in het MeerjarenUitvoeringsProgramma 2003-2007 zodanig is uitgewerkt, dat de gebiedsgerichte aanpak in beginsel voorop staat. Met andere woorden, het heeft de voorkeur om gehele (logische) gebieden/kernen op een uniforme wijze en in één fase in te richten.

De maatregelen en acties uit het oude MUP, alsmede de huidige status worden in de tabel op de volgende twee pagina's genoemd.



Maatregel	Uitgevoerd?	Reden/Toelichting gemeente
Algemene aandachtspunten		
Jaarlijks actieplan verkeerveiligheid opstellen	nee	Het jaarlijks opstellen van een actieplan verkeerveiligheid heeft pas nut als ook met de uitkomsten iets gedaan kan worden. Doordat hier geen structureel jaarlijks budget aan wordt vastgekoppeld wordt er momenteel ook niet jaarlijks een actieplan opgesteld.
Aanstellen algehele coördinator verkeerveiligheid en medewerker verkeersvoorzieningen	nee	De algehele coördinatie verkeerveiligheid is geïntegreerd in de functie van de beleidsmedewerker Verkeer en Mobiliteit. De structurele capaciteitsuitbreiding van 20 uur per week is nooit ingevoerd. Daarvoor in de plaats zijn bestaande taken en verantwoordelijkheden binnen de afdeling Gemeentewerken geschoven. Vooralsnog wordt de leemte ingevuld met een bovenformatieve medewerker welke kleinschalige verkeerswerkzaamheden oppakt. Een probleem zal zich voordoen als deze medewerker wordt verplaatst of ontslag neemt, aangezien deze uren dan niet meer zullen worden ingevuld.
Protocol opstellen voor de rol van de dorpsraden	nee	Er wordt momenteel door de afdeling Maatschappelijke ondersteuning een proces op gang gebracht dat moet zorgen voor een betere structurering van het contact met de gemeente, maar ook een betere opzet in belang van de burgers zelf.
Educatieve aandachtspunten		
VerkeersEducatie BasisOnderwijs evaluatie en stimulatie project	ja	Inmiddels doen alle 8 scholen mee, in 2003 waren dit er nog slechts 4. Alleen het speciaal onderwijs op de locatie Franciscusoord doet niet mee vanwege de specifieke doelgroep.
VerkeersEducatie Voortgezet Onderwijs	ja	Het Stella Maris College neemt deel aan de VEVO-regeling. Dit is ook de enige vestiging van een voortgezet onderwijs binnen de gemeente.
Project verkeerveiligheid Heuvelland	ja	
Voorlichting ten aanzien van verkeerveiligheid(posters, publicaties)	ja	Op initiatief van het VVPH
Handhaving door politie (periodiek overleg over effecten, locaties en acties)	ja	Overleg met de politie vindt voornamelijk plaats via 4 verschillende overleggen gemeentelijke verkeersadviescommissie, RMO, VVPH en handhavingsoverleg
Preventieve aandachtspunten		
Bestemmingsplannen (aandacht voor verkeerveiligheid in ruimtelijke plannen)	nee	Ten aanzien van verkeerveiligheid kunnen geen specifieke punten worden opgenomen in de regels van een bestemmingsplan (art3.1 lid 1Wro, art 3.6lid 1 a,b,c,d Wro). Het is wel mogelijk deze punten op te nemen in de toelichting, echter heeft deze geen enkele wetsbasis en wordt derhalve dus niet genoemd in de artikelen 3 tot en met 3.19 Wro. Wel is het zo dat bij aanleg van nieuwe woonwijken altijd de eis wordt gesteld dat deze ingericht dient te worden conform Duurzaam Veilig.
Openbaar vervoer (Periodiek, bijv. 2x per jaar, overleg te voeren met vervoerbedrijven en hulpdiensten).	ja	Dit overleg wordt 2 maal per jaar uitgevoerd via het RMO. Daarnaast is eenmaal per jaar een overleg met de vervoerder, korte tijd voor de nieuwe dienstregeling ingaat om eventuele wijzigingen te bespreken.
Parkeren vrachtwagens (onderzoek naar de mogelijkheden van een verbod voor vrachtwagens in de kernen in combinatie met parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. (Onderzoek resulteert in een beleidsnotitie).	ja	De mogelijkheden zijn onderzocht om een vrachtwagenparkeerterrein in te richten op het terrein van Het Zuiden aan De Valkenberg. Om financiële redenen, en door andere plannen van de ondernemer, is dit afgeketst. Bij het haalbaarheidsonderzoek naar een Transferium aan de Beekstraat is de mogelijkheid tot inpassing van een bus- en vrachtwagenparkeerplaats onderzocht.

Objectieve aandachtspunten		
Het structureel vrijmaken van geld voor kleine infrastructurele maatregelen.	nee	Na het inwerking treden van het vorige verkeersveiligheidsplan is een eenmalig bedrag gereserveerd van €130.000,- voor enkele kleine infrastructurele maatregelen. Een structureel budget is tot op heden echter niet ingepast in de begroting.
Overleg met provincie betreffende N590	ja	Er is diverse malen overleg gevoerd met de Provincie Limburg. De N590 tussen de Grote Straat in Berg en de Oostelijke komgrens van Vilt is inmiddels volledig gereconstrueerd volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
Restant nog aan te passen komgrenzen.	gedeeltelijk	Diverse komgrenzen zijn voorzien van nieuwe portalen. Verdere fysieke aanpassingen hebben echter niet plaatsgevonden. Daarnaast is een onderzoek gehouden naar de daadwerkelijke inrichting van de komgrenzen in relatie tot de CROW-ontwerprichtlijnen. Uitvoering van maatregelen heeft niet plaatsgevonden vanwege gebrek aan budget.
Daalhemmerweg (fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom en uitbreiding parkeervoorzieningen) uitwerken voorstellen en uitvoering	gedeeltelijk	Fietsvoorzieningen zijn aangebracht, uitbreiding parkeervoorzieningen heeft niet plaatsgevonden.
Herinrichting Emmaberg, Nieuweweg	nee	Er is een ontwerpschets gemaakt, echter door gebrek aan budget is deze (nog) niet uitgevoerd.
30km/uur gebied Broekhem	gedeeltelijk	Het instellen van een 30km/uur gebied in Broekhem is deels voltooid (Bloemenbuurt, Parallelweg, Koningswinkelstraat). Voor het gebied Broekhem Zuid is nog geen nieuw besluit genomen, uitgezonderd de Koningswinkelstraat
Geneindestraat-Broekhem (onderzoek naar een andere, meer verkeersveilige vormgeving)	nee	Wegens geen budget voor uitvoering
30 km/h gebieden Sibbe en IJzeren	ja	Uitgevoerd volgens een sober regime (belijning+bebording). Een uitzondering hierop betreft de Sibberkerkstraat tussen de Kenkersweg en de Burg. Wijnandsstraat. Dit gedeelte is volledig gereconstrueerd.
Verbeteren utilitaire fietsroute NS-Station - Grendelplein o.a. door toepassen van fietsstroken.	gedeeltelijk	Fietsstroken aangelegd op Stationsstraat, Spoorlaan, Wilhelminalaan. Aanleg fietsvoorzieningen op Nieuweweg is voorzien voor 2012 tussen spoorwegovergang en VRI Reinaldstraat.
Verbeteren utilitaire fietsroute Broekhem – Burg. Henssingel	gedeeltelijk	Fietsstroken aangelegd op Broekhem, Oosterweg, Burg. Henssingel en Berkelplein. Op Geneindestraat nog geen fietsvoorzieningen aangelegd. Fietsvoorzieningen op Reinaldstraat volgen bij uitvoering centrumplan (2012).
Herinrichting Parallelweg (kern Broekhem) 30km/uur gebied, geen fietsvoorzieningen.	ja	
Reconstructie Sibberkerkstraat – Kruisstraat 30 + 60 km/uur gebieden.	ja	deels sobere uitvoering d.m.v. belijning en bebording
Sobere inrichting 30km/uur gebieden Hekerbeekweg e.o. en Valkenburg-Noord (inrichting vrijwel uitsluitend met bebording).	ja	
Maatregelen na 2007		
60 km/uur gebieden	gedeeltelijk	Alleen rondom de kernen Sibbe en IJzeren zijn enkele wegen als 60km-weg aangewezen.
Resterende 30 km/uur gebieden (Valkenburg-Oost, Schin op Geul, Emmaberg)	gedeeltelijk	Valkenburg-oost en Schin op Geul zijn uitgevoerd op een sobere wijze, Emmaberg nog niet uitgevoerd.

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat het grootste gedeelte van de destijds voorgestelde maatregelen c.q. acties is uitgevoerd. Met name op het gebied van educatiemaatregelen en infrastructurele maatregelen in 30km-zones is de afgelopen jaren veel werk verzet. Ook de (door de provincie) uitgevoerde reconstructie van de N590 is een groot project dat inmiddels uitgevoerd is. Een aantal infrastructurele maatregelen is slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Hieraan liggen diverse redenen ten grondslag. In algemene zin is bij de infrastructurele maatregelen zoveel mogelijk een combinatie gezocht met andere projecten, zoals rioolrenovaties, waardoor de kosten van de herinrichtingen relatief beperkt konden blijven. Bij de uitvoering is in de praktijk afgeweken van de destijds voorgestelde prioritering, bijvoorbeeld vanuit efficiencyoogpunt.

Ook zijn er een aantal van de destijds voorgestelde maatregelen (nog) niet uitgevoerd. Het valt op dat dit vaak organisatorische maatregelen zijn, die op het 1e zicht relatief eenvoudig te realiseren zouden moeten zijn, mede gelet op de beperkte investering die ze vergen.

De effecten van de getroffen maatregelen worden inzichtelijk gemaakt bij de knelpuntanalyses van de verschillende thema's in deel II van deze rapportage.



4 EVALUATIE VAN OUDE DOELSTELLINGEN

In dit hoofdstuk worden de oude doelstellingen zoals opgenomen in het Beleidsplan verkeersveiligheid geëvalueerd. In de volgende paragrafen wordt per doelstelling aangegeven in hoeverre deze is bereikt.

4.1 Educatie, voorlichting en handhavings-doelstelling

☑ doelstelling gehaald

Educatie

Op het gebied van verkeersonderwijs zijn er in het verleden VEBO- en VEVO-convenanten afgesloten met diverse scholen. Met de deelnemende scholen worden afspraken gemaakt over verkeerseducatie en daarvoor in de plaats ontvangen de scholen een subsidie. In 2009 is deze VEVO/VEBO-regeling vervangen door de Nadere subsideregels Verkeerseducatie (NSVE). Als gevolg hiervan zijn in 2008 nieuwe convenanten met alle scholen afgesloten waarin ook nieuwe financiële bijdragen zijn vastgelegd. De bijdrage bedraagt per schoollocatie in totaal € 1.500,-, welke verdeeld is in convenantsgeld en een werkbudget. De gemeente neemt van dit bedrag de helft voor haar rekening, daarnaast is er ook een bijdrage van het ROVL en de school zelf. Op dit moment doen alle scholen in Valkenburg a/d Geul aan deze regeling mee. Met het werkbudget kunnen scholen nu zelf acties organiseren. Daarnaast draagt de gemeente via het VVPH ook bij aan overige verkeerseducatieprojecten.

Op het gebied van verkeersonderwijs zijn dus de afgelopen jaren goede resultaten geboekt. Geadviseerd wordt het voortzetten van de bestaande convenanten en daarnaast het nemen van initiatief bij het bedenken en opzetten van nieuwe projecten via het VVPH (Verkeersveiligheidsproject Heuvelland – zie volgende pagina). De verkeerseducatie moet minimaal op een gelijk niveau blijven. Dat wil zeggen dat men met de convenanten op minimaal dezelfde manier moet voortgaan. Verder moeten de projecten van het VVPH worden gecontinueerd en liefst ook worden uitgebreid. Ook is het van belang dat de samenwerking met externe maatschappelijke organisaties zoals de fietsersbond, het ROVL (Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Limburg) en VVN (Veilig verkeer Nederland) wordt verbeterd en dit structureel betrokken wordt bij reconstructies en de aanleg van wegen.

Verkeerseducatie is een van de belangrijkste peilers in het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeerseducatie is relatief goedkoop, kan veel verandering teweeg brengen, is mogelijk voor iedere doelgroep en kan worden opgezet op specifieke onderwerpen en brede maatschappelijke thema's. Voor ouderen zijn er bijvoorbeeld scootmobielcursussen terwijl er voor middelbare scholieren dan weer fietsverlichtingsacties worden gehouden.

Voorlichting

Het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVP) is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Meerssen, Vaals en Valkenburg aan de Geul. Het project richt zich vooral op het beïnvloeden en verbeteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit. De dagelijkse leiding van dit project ligt bij een projectgroep. Hierin zijn de navolgende leden vertegenwoordigd: de deelnemende gemeenten, Consent Onderwijsbegeleiding, ROVL, VVN (district Limburg) en Regiopolitie Limburg Zuid.

Het doel van het VVP is het beïnvloeden en verbeteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit om zodoende een positieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Het VVP organiseert, faciliteert en financiert verkeersacties om dit gezamenlijke doel te bereiken. De activiteiten vanuit het VVP worden door de gemeenten gefinancierd door een bijdrage van €0,45 per inwoner. Ook worden diverse subsidies van de provincie gebruikt. Met dit bedrag is het plafond voor de bestaande acties bereikt.

In 2008 heeft het bestuur van het VVP een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarmee beoogd werd voor een nog verkeersveiliger regio te gaan. Om dit te bereiken heeft het VVP zich op een andere aanpak gericht. Dit heeft gedurende de eerste periode na het ingaan van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst geleid tot een kwaliteitsslag bij de uitvoering van een aantal campagnes, een aantal nieuwe acties en een eigen website. Ook werden er jaarlijks enkele publicaties in de regionale weekbladen geplaatst m.b.t. verkeersveiligheid. De nieuwe aanpak leidde in eerste instantie tot meer aandacht voor het VVP en een kwaliteitsslag in de projecten en uitvoering daarvan. Door formatieve wijzigingen bij de diverse partners is de inzet binnen het VVP echter de laatste twee jaar onder druk komen te staan. De inzet is als gevolg van capaciteitsproblemen behoorlijk verminderd, de bezetting bij bijeenkomsten is aanmerkelijk lager en publicaties in regionale weekbladen zijn niet meer geplaatst. Dit is ook terug te merken bij het oppakken van de diverse acties. Een kritische blik op het functioneren van het VVP c.q. een nieuwe impuls is daarom gewenst. Hierop wordt in deel 2 van deze rapportage nader ingegaan.

Handhaving politie en Boa's

Vanuit het VVP vindt structureel overleg met de politie plaats over de gewenste handhaving rondom de acties van het VVP. Door zowel preventief (voorlichting + educatie) als door handhaving aandacht te besteden aan diverse onderwerpen wordt immers het meeste effect behaald. De samenwerking tussen Boa's en politieagenten is goed en vindt plaats op dagelijkse basis. De taken zijn echter duidelijk gescheiden. De politie heeft tot taak het handhaven van de rechtsorde en de Boa het handhaven van de openbare ruimte. Er zijn taken die in beide velden tegelijk spelen en er wordt dan ook door beide partijen gehandhaafd op hun eigen terrein. Initiatieven die de afgelopen jaren zijn geopperd tot nauwere samenwerking tussen politie en boa's (o.a. beëdigende agenten tot fiscaal ambtenaar waarna deze parkeerboetes mogen gaan innen en boa's opleiden om ook laserguncontroles te laten uitvoeren) hebben geen doorgang gevonden. Dit heeft er onder andere mee te maken dat de gemeente niet meer bevoegd is om snelheidsovertredingen aan te pakken. De samenwerking op die twee gebieden is beëindigd door de landelijke

politiek. Hiermee vervalt het voordeel dat bepaalde taken kunnen worden overgenomen door de politie enerzijds en door de Boa's anderzijds. Gezien het feit dat landelijk het boetequotum is afgeschaft en dat Boa's niet meer voor alle feiten mogen verbaliseren ten aanzien van de wegenverkeerswet, heeft een duidelijke daling van het aantal bekeuringen plaatsgevonden, dit is een effect dat landelijk optreedt. In Valkenburg a/d Geul heeft met name een daling van bekeuringen ten aanzien van roodlichtnegatie en mobiel bellen plaatsgevonden.

4.2 Regionaal Duurzaam Veilig wegennet-doelstelling

doelstelling gedeeltelijk gehaald

In het vorige verkeersveiligheidsplan is een Duurzaam Veilig wegcategorysering vastgesteld voor de gemeente Valkenburg aan de Geul. Door de Provincie Limburg is een traject opgestart om de wegcategorysering provinciebreed op elkaar af te stemmen. Voor de regio Heuvelland is dit traject nog niet afgerond. Een aantal wegen zijn gemarkeerd als bevroren wegvakken. Hiervan is nog geen wegcategorysering integraal vastgesteld. Zodoende zijn er wegvakken waarbij de categorysering niet aansluit op de categorysering van deze wegen in de buurgemeente. Ook zijn er een aantal gemeentelijke wegen die qua inrichting en gebruik afwijken van de beoogde functie. Hierop wordt later in deze rapportage ingegaan.

4.3 Minder verkeersslachtoffers-doelstelling

doelstelling gehaald

Gedurende de werkingstijd van het Valkenburgse Beleidsplan Verkeersveiligheid uit 2004 zijn de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen gewijzigd. In het kader van de vastgestelde landelijke nota Mobiliteit diende voor 2010 landelijk het aantal slachtoffers als volgt gedaald te zijn: -30% doden en -7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002 (= het gemiddelde van de periode 2001 t/m 2003).

Voor de doelstelling van 2010 in Valkenburg a/d Geul betekent dit dat het gemiddeld jaarlijks aantal verkeersdoden in Valkenburg a/d Geul in 2010 niet meer mocht bedragen dan 1,4 en het gemiddeld aantal ziekenhuisgewonden moest dalen van 10 naar 9,25. In 2010 bedroeg in Valkenburg het aantal doden 0 en het aantal ziekenhuisgewonden 6. De doelstelling voor 2010 is daarmee dus gehaald. In het vorige verkeersveiligheidsplan is ook een doelstelling opgenomen om het aantal alcoholslachtoffers terug te dringen tot 4% van het totaal. Het percentage slachtoffers als gevolg van een ongeval waarbij alcohol in het spel is, is nu 3,7%, waarmee de betreffende doelstelling dus gehaald is. In deel 2 van dit beleidsplan wordt uitgebreid ingegaan op de ongevallen- en verkeersslachtoffercijfers.

4.4 Minder verkeersdreigingsdoelstelling

☐ doelstelling gehaald?

De gemeente Valkenburg aan de Geul stelde zich ten doel om een goede behandeling van klachten ten aanzien van de dreiging van het verkeer te blijven realiseren, waarbij een afname van de dreiging die van het verkeer uitgaat wordt bereikt.

Het voornaamste middel voor burgers voor het uiten van klachten ten aanzien van (de dreiging van) het verkeer is de Bel- en Herstellijn, een 24-uur servicelijn van de afdeling Gemeentewerken waar iedereen gebruik van kan maken als men opmerkingen, klachten en/of vragen heeft over de openbare ruimte. Dit kan gaan om diverse zaken: een kapotte stoeptegel, omgevallen boom, overlast door hangjongeren, verkeersonveilige situaties, etc. Ieder jaar komen duizenden meldingen binnen bij de bel- en herstellijn (schatting van de gemeente voor het jaar 2011: ca. 3500 meldingen). Over het algemeen worden meldingen binnen twee weken afgehandeld. Als, om wat voor reden dan ook, deze termijn niet gehaald kan worden, wordt de melder hiervan op de hoogte gebracht. De bel- en herstellijn werkt zeer naar tevredenheid van de gemeente. Het belangrijkste verbeterpunt is echter de introductie van een modern klachtenverwerksysteem, hetgeen tot nu toe nog ontbreekt.

Gelet op het feit dat het doel om te komen tot “een afname van de dreiging die van het verkeer uitgaat” een kwalitatieve doelstelling is die moeilijk te toetsen is, kan niet worden gezegd of thans sprake is van minder verkeersdreiging dan in 2004. Feit is dat ook nu nog veel klachten over verkeersveiligheid binnenkomen bij de gemeente.

DEEL II – ACTUALISATIE BELEIDSPLAN VERKEERSVEILIGHEID



5 VIGEREND BELEID

In dit hoofdstuk wordt in globale zin ingegaan het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader.

5.1 Beleidskaders

In de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) is vastgelegd dat de nationale, provinciale en gemeentelijke overheden hun verkeers- en vervoerbeleid adequaat dienen vorm te geven en af te stemmen op elkaar. De Planwet schrijft onder meer voor dat:

- Er sprake dient te zijn van een nationaal verkeers- en vervoerplan, dat richting geeft aan de te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.
- Het provinciaal bestuur een of meer provinciale verkeers- en vervoerplannen vaststelt, die richting geven aan de door de provincie te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het provinciaal bestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan in acht.
- Het gemeentebestuur zorgdraagt voor het "zichtbaar" voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

Voorliggend Beleidsplan Verkeersveiligheid moet gezien worden als een uitwerking van het laatste aandachtspunt. In de volgende paragrafen wordt beknopt ingegaan op het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid inzake verkeer- en vervoer.

5.2 Verkeersveiligheidsbeleid op nationaal niveau

Valkenburg a/d Geul wil met haar Beleidsplan Verkeersveiligheid goed aansluiten op de landelijke Nota Mobiliteit. In deze nota wordt uitgegaan van een gecombineerde ontwikkeling, meer concreet een onontkoombare mobiliteitsgroei en een duurzame, betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit. De Nota Mobiliteit geeft de nationale visie op het verkeers- en vervoersbeleid tot en met 2020 weer. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de randvoorwaarden op het gebied van de milieu en leefomgeving. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal én er moet voor betaald worden.

Belangrijkste kernpunt uit de Nota Mobiliteit op het gebied van verkeersveiligheid is het streven naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid:

Als nationale doelstelling voor verkeersveiligheid voor de korte termijn is vastgesteld dat het aantal doden in 2010 maximaal 900 en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 17.000 mocht zijn. De doelstelling met betrekking tot het aantal doden is vanwege de gunstige ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersveiligheidscijfers door de vorige minister aangescherpt tot maximaal 750. Ten opzichte van 2002 betekent dat een daling van 30% voor het aantal doden en 7,5% voor het aantal ziekenhuisgewonden in 2010.

De landelijke doelstelling van de Nota Mobiliteit voor de langere termijn (maximaal 580 doden in 2020) is in het Strategisch plan verkeersveiligheid aangescherpt tot maximaal 500 doden. In 2020 mogen landelijk 47% minder doden in het verkeer vallen t.o.v. 2002, respectievelijk 34% minder ziekenhuisgewonden (max. 12.250).

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een uitwerking uit 2008 van de Nota Mobiliteit. De strategie is gebaseerd op drie pijlers. De eerste pijler is Samenwerking. Benadrukt wordt dat het verkeersveiligheidsbeleid niet alleen door de rijksoverheid gemaakt wordt, maar dat er veel partijen bij betrokken zijn. Andere overheden, handhavers, kennisinstituten en belangenorganisaties hebben input geleverd voor het Plan. De tweede pijler is Integrale aanpak. Deze integrale aanpak wordt nagestreefd door dwarsverbanden te leggen met andere beleidsterreinen. De derde pijler is Duurzaam Veilig. De Duurzaam Veilig-visie wordt voortgezet om het risico op ongevallen verder terug te dringen. Het Plan continueert de generieke maatregelen van de afgelopen jaren (met name op het gebied van voertuigtechnologie, communicatie over verkeersgedrag en self explaining roads). Daarnaast wijst ze twee specifieke doelgroepen voor nieuw beleid aan. Men stelt voor de veroorzakers van onveiligheid harder aan te pakken door bestuurders verantwoordelijk te stellen voor onveilig gedrag (denk aan alcoholsloten voor "alcomobilisten" en het intrekken van het rijbewijs). Daarnaast stelt men voor kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen via scholing, technologie en belonen. Onder kwetsbare verkeersdeelnemers vallen voetgangers en fietsers, motorrijders en brommers, kinderen en ouderen.

5.3 Verkeersveiligheidsbeleid op provinciaal niveau

Provinciaal verkeers- en vervoerplan

De Provincie Limburg heeft als uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) in 2007 een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) vastgesteld. Dit is de provinciale uitwerking van het nationale beleid. In het PVVP is de ambitie verwoord om te komen tot een vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie en wel door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven.

De punten uit het PVVP die voor Valkenburg in het kader van dit Beleidsplan Verkeersveiligheid het meest van belang zijn, zijn:

- Verkeersveiligheid heeft topprioriteit. Dit betekent dat de provincie aan de hand van het huidige beleid blijft inzetten op:
 1. Aanpak infrastructuur.
Bewuste en kosteneffectieve toepassing van Duurzaam Veilig bij de aanleg en inrichting van het gehele Limburgse wegennet, inclusief de wegcategorisering. Het aanbrengen van de essentiële herkenbaarheidkenmerken op alle wegen in het kader van beheer en onderhoud.
 2. Aanpak educatie.
Bewerkstelligen dat iedere verkeersdeelnemer gedurende zijn hele leven beschikt over de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor veilige verkeersdeelname.
 3. Aanpak handhaving.
Handhaving als curatieve, gedragscorrigerende maatregel. Dit is en blijft noodzakelijk, ondanks het feit dat in Limburg vooral wordt ingezet op preventieve maatregelen via de twee vorige punten.
- Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economie gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet.
- Betrouwbare reistijden garanderen met een robuust en op elkaar afgestemd Hoofdwegennet en Regionaal Verbindend Wegennet.
- Stimuleren van het fietsen en lopen door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming te bieden, vooral voor de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km (deze doelstelling is afkomstig uit de Nota Mobiliteit, aandachtspunt in Limburg is echter het Heuvellandschap dat beperkend werkt).
- Fietsvoorzieningen moeten veilig en uitnodigend zijn, voor alle typen gebruikers, dus zowel voor scholieren, werkenden, winkelbezoekers als voor de recreatieve en toeristische fietsers.

Nota: Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN)

Als uitvloeisel van het PVVP is de nota RVWN herzien. In de nota worden keuzes gemaakt over de verbindende schakels van het onderliggende wegennet. Door Valkenburg a/d Geul lopen de volgende wegen die tot het RVWN behoren: de N298 (Valkenburg-Hoensbroek), N590 (Valkenburg-Maastricht) en de N595 (Valkenburg-Wittern). Deze wegen zijn binnen Valkenburg a/d Geul geheel nagenoeg overal in beheer en onderhoud bij de Provincie Limburg. Alleen binnen de bebouwde kom van de kern Valkenburg is het beheer en onderhoud in handen van de gemeente. Gevolg van de status van RVWN is dat doorstroming op deze wegen van belang is. Maatregelen die er toe leiden dat de doorstroming op genoemde wegen verminderen, zullen in beginsel op weerstand stuiten van de Provincie Limburg.

Nota: Essentiële Herkenbaarheidskenmerken

In het kader van Duurzaam Veilig, tweede fase is de systematiek van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken geïntroduceerd. Achterliggende gedachte is dat de weggebruiker aan de hand van de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag van hem wordt verlangd. Door consequente toepassing van deze essentiële kenmerken zijn de wegcategorieën niet alleen op papier, maar ook voor de weggebruikers herkenbaar. Dit leidt tot uniform, voorspelbaar weggedrag, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Centrale leidraad vormt de afstemming van functie, gebruik (=verkeersintensiteiten, vervoerswijzen) en vormgeving (=wegbeeld) van de infrastructuur. Discrepancies tussen deze aspecten dienen bestreden te worden.

5.4 Verkeersveiligheidsbeleid in het Heuvelland

Valkenburg a/d Geul neemt deel in het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVP). Het VVP is een samenwerkingsverband met de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Meerssen en Vaals. Het project richt zich vooral op het beïnvloeden en verbeteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit. De dagelijkse leiding van dit project ligt bij een projectgroep. Hierin zijn de navolgende leden vertegenwoordigd: de deelnemende gemeenten, Consent Onderwijsbegeleiding, ROVL, VVN (district Limburg) en Regiopolitie Limburg Zuid.

Het doel van het VVP is het beïnvloeden en verbeteren van het verkeersgedrag en de verkeersmentaliteit om zodoende een positieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Het VVP organiseert, faciliteert en financiert verkeersacties om dit gezamenlijke doel te bereiken. De activiteiten vanuit het VVP worden door de gemeenten gefinancierd door een bijdrage van €0,45 per inwoner. Ook worden diverse subsidies van de Provincie gebruikt. In deel 1 van deze rapportage is nader ingegaan op de werking van het VVP gedurende de afgelopen jaren. De afgelopen twee jaar is de inzet binnen het VVP onder druk komen te staan.



Wil de in 2008 voorgenomen en ingezette kwaliteitsslag verder doorgevoerd worden met bijvoorbeeld uitbreiding van (het aantal) acties dan dient aandacht besteed te worden aan een aantal aspecten c.q. adviezen:

- In regionaal verband de organisatie van het VVPH kritisch tegen het licht houden en hierbij wellicht een extern organisatieadvies laten opstellen, eventueel in overleg met het ROVL.
- Meer vernieuwing doorvoeren in de acties, tot nu toe zijn deze ieder jaar hetzelfde, waardoor het risico bestaat dat de aandacht bij de doelgroepen verslapt. Om deze te laten toenemen zijn nieuwe en liefst ook spraakmakendere acties nodig.
- Het advies om het bedrag per inwoner te verhogen tot bijvoorbeeld 1€ per inwoner. Alternatief voor een budgetverhoging is beperking van het aantal acties, maar deze spraakmakender en spectaculairder oppakken.

5.5 Verkeersveiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau

Het verkeersveiligheidsbeleid in Valkenburg is een primaire verantwoordelijkheid voor de afdeling Gemeentewerken. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt meerjaarlijks periodiek vastgelegd, gemonitord en bijgesteld aan de hand van het Beleidsplan Verkeersveiligheid. Dit is dan ook het voornaamste gemeentelijk beleidsplan op het gebied van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een thema dat niet alleen sectoraal wordt opgepakt, maar het wordt ook meegenomen op andere beleidsterreinen, waarmee het raakvlakken heeft. Voorbeelden hiervan zijn terug te vinden in de volgende (beleids)plannen: Parkeerbeleidsplan, Beleidsnota Parkeernormen, Mobiliteitsplan, Beleidsnota Evenementenbeleid, Beleidsplan Integrale veiligheid en leefbaarheid en het Centrumplan Valkenburg.

Coalitieakkoord "Toekomstgericht verbinden en versterken" 2010-2014

In het coalitieakkoord zijn specifiek ten aanzien van verkeersveiligheid de volgende zaken aangegeven:

- Het huidige budget voor (verkeers)veiligheid wordt gehandhaafd.
- Binnen de beschikbare financiële kaders zal worden gezocht naar mogelijkheden om optimaal de beschikbare technische hulpmiddelen voor de handhaving in te zetten.
- Bij het opstellen en implementeren van verkeerscirculatieplannen, met name in relatie tot het centrumplan, moet expliciet aandacht worden besteed aan de positie van fietsers en voetgangers.

6 DE VISIE

6.1 Toekomstige ontwikkelingen in Valkenburg a/d Geul

De volgende ontwikkelingen die (mogelijk) de komende jaren in de gemeente op stapel staan, hebben (mogelijk) een uitwerking op de verkeersveiligheid. Bij de verdere planvorming van deze zaken dient het thema verkeer(sveiligheid) dan ook nadrukkelijk meegenomen te worden.

- De werkzaamheden aan de A2-traverse in Maastricht (o.a. ondertunneling) zijn in 2011 begonnen en zullen de komende jaren tot 2016 voortduren. Diverse actoren in Valkenburg vrezen voor een toename van sluipverkeer op de aanvoerroutes naar Maastricht (Strabeek-Houthem-St. Gerlach, Berg, Sibbe en Valkenburg). Onduidelijk is op dit moment welke gevolgen deze werkzaamheden voor de regionale verkeersstromen zullen hebben.
- Het Grendelplein wordt op dit moment in het algemeen als het voornaamste verkeersveiligheidsprobleem in Valkenburg ervaren. Dit heeft met de grote mate van menging van functies op deze locatie (doorgaand gemotoriseerd verkeer versus (flanerend) langzaam verkeer) te maken en de mix van diverse verkeersdeelnemers die dit tot gevolg heeft. De gemeente werkt op dit moment samen met het ROVL aan een pilotstudie waarin bezien wordt of het "Shared Space"-concept hier toegepast kan worden.
- In en rondom de Plenkertstraat zijn verschillende toekomstplannen: op het terrein van de voormalige brouwerij "De Leeuw" is een wellness en "slow food"-ontwikkeling voorzien, waarbij sprake is van kleinschalige retail. Daarnaast wil de gemeente onder de noemer "Plenkertstraat cultuurstraat" meer voorzieningen naar deze straat halen. De hoofdonsluiting van deze ontwikkelingen dient te verlopen via de Prinses Beatrixsingel. Mede in dat kader zal de wegcategorie van deze weg opnieuw moeten worden bezien, op dit moment is sprake van een combinatie van een maximumsnelheid van 50 km/u en gelijkwaardige kruispunten, hetgeen vanuit duurzaam veilig oogpunt geen goede combinatie is.
- Er wordt samen met de buurgemeentes gewerkt aan de ontwikkeling van een vlakke fietsroute door het Geuldal. Primair bedoeld voor het recreatief fietsverkeer, maar ook utilitair verkeer kan er gebruik van maken. Aandachtspunt hierbij is het deel van de route door het centrum van Valkenburg, die in de plannen tot nu toe niet nader is uitgewerkt.
- De gemeente is voornemens op de invalsweg Emmaberg de entreefunctie van Valkenburg beter te benadrukken. In dat kader is een rotonde voorzien op het kruispunt met de Hekeweg. Uiteraard gaat hiervan ook een positief effect uit op de verkeersveiligheid.
- De gemeente werkt samen met Meerssen en Maastricht aan het padenplan "gebiedsontwikkeling Maastricht-Valkenburg" (GOMV). waarin gestreefd wordt naar een betere fysieke ontsluiting voor recreatief verkeer in de vorm van recreatief fiets- en wandelpadennetwerk. Doelstelling is beide gebieden voor recreatief verkeer met elkaar te verbinden en daarom het dagje uit naar Maastricht vanuit Valkenburg of omgekeerd mogelijk te maken, zodat uiteindelijk toeristen langer in het gebied verblijven, hetgeen gunstige financiële consequenties heeft. Na het afketsen van diverse alternatieven om diverse redenen, rest thans de optie om bestaande

wandelpaden te verbreden en zo in te richten dat zij voor zowel recreatief fietsverkeer, als voor wandelaars geschikt zijn. Echter stuit dit plan op grote bezwaren bij wandelaars en bewoners van met name Schin op Geul. Mede daarom is de gemeente genoodzaakt opnieuw alternatieven te onderzoeken. Omdat in het Geuldal inmiddels alle alternatieven onderzocht zijn, worden nu ook tracés buiten het Geuldal onderzocht. Daarmee lijkt de doelstelling van het project echter voorbijgeschoten.

6.2 Duurzaam veilig verkeersvisie

Weliswaar liet de verkeersveiligheid in de jaren '90 een hoopvolle ontwikkeling zien, maar nog steeds waren er te veel ongevallen te betreuren. Omdat duidelijk werd dat de landelijke doelstellingen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), gebaseerd op een beperking van het aantal verkeerdoden en ziekenhuisgewonden, niet zouden worden gehaald, is in 1997 in overleg tussen Verkeer en Waterstaat, Interprovinciaal Overleg, Vereniging Nederlandse Gemeenten en Unie van Waterschappen het principe Duurzaam Veilig Verkeer geïntroduceerd. Een ambitieuze visie die vraagt om een overtuigende en energieke inzet van gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk. Het verkeersveiligheidsbeleid van de diverse wegbeheerders in Nederland was vanaf toen afgestemd op deze landelijke doelstellingen en het principe van Duurzaam Veilig Verkeer.

De essentie van Duurzaam Veilig is dat verkeersonveiligheid wordt voorkomen in plaats van dat deze achteraf bestreden wordt. Binnen Duurzaam Veilig staat de mens als maat der dingen centraal. De rol van de menselijke fouten bij het ontstaan van ongelukken wordt zoveel mogelijk teruggedrongen. Een duurzaam veilig verkeerssysteem kent een infrastructuur met een vormgeving die zoveel mogelijk aansluit bij de beperkingen van de menselijke vermogens. Niet alles is op te lossen met infrastructurele maatregelen, beheer en onderhoud. Het beïnvloeden van gedrag is ook belangrijk, zowel bij het ontwerp als in het verkeer. De verkeersdeelnemer moet uit het wegbeeld duidelijk kunnen opmaken hoe snel hij mag rijden en welke wegvakken en locaties een verhoogd risico met zich meebrengen.

De kenmerken van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoersysteem zijn:

- Een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens.
- Voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen.
- Verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Vijf basisprincipes staan bij het voeren van een Duurzaam Veilig verkeersbeleid centraal:

1. Functionaliteit: voorkom onbedoeld gebruik van wegen.
2. Homogeniteit: voorkom grote verschillen in richting, massa en snelheid.
3. Herkenbaarheid: voorkom onzeker gedrag bij verkeersdeelnemers.
4. Vergevingsgezindheid: voorkom zware letsels door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie op gedrag van anderen.
5. Statusonderkenning: voorkom onvermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

6.3 Verkeersstructuur: onderscheid naar wegcategorieën met onderscheidende wegkenmerken

Een belangrijke voorwaarde voor een Duurzaam Veilig wegennet is herkenbaarheid. Om dit te kunnen bereiken wordt de volledige weginfrastructuur ingedeeld in een beperkt aantal wegcategorieën:

- Stroomwegen (SW): deze wegen zijn bedoeld voor een continue, ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid (autowegen en autosnelwegen, zoals de A2 en de A79).
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): deze wegen dienen om wijken en gebieden vlot bereikbaar te maken. Op wegvakken heeft een goede doorstroming prioriteit. Op kruispunten moet de snelheid laag zijn zodat ernstige conflicten kunnen worden uitgesloten. Deze wegen vormen de schakel tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen.
- Erftoegangswegen (ETW): deze wegen zijn bedoeld om particuliere en openbare erven toegankelijk te maken. Alle manoeuvres dienen zo veilig mogelijk te kunnen worden uitgevoerd, de snelheden zijn daarom laag. Een aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied.



De hiërarchie van wegen wordt vastgesteld in het wegcategoriseringsplan. Voor iedere wegcategorie gelden specifieke kenmerken met betrekking tot de inrichting van de weg. Door consequente toepassing van deze essentiële kenmerken zijn de wegcategorieën niet alleen op papier, maar ook voor de weggebruikers herkenbaar. Dit leidt tot uniform, voorspelbaar weggedrag, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Door deze herindeling en herinrichting van de openbare ruimte tot een samenhangend net van hiërarchisch opgebouwde wegen, straten en verblijfsgebieden, wordt doelmatig en veilig gebruik van de infrastructuur bevorderd en kan iedere weggebruiker uit de weginrichting afleiden welk verkeersgedrag van hem verwacht mag worden. Centrale leidraad vormt de afstemming van functie, gebruik (= verkeersintensiteiten, vervoersmodaliteiten) en vormgeving (= wegbeeld) van de infrastructuur. Discrepancies tussen deze aspecten dienen bestreden te worden.

Uit diverse onderzoeken is gebleken dat het voor de weggebruiker in Nederland niet altijd even duidelijk is op welke categorie weg hij rijdt en welk bijbehorend (snelheids)gedrag daar gewenst is. De weg moet als het ware “self explaining” zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont. Vanuit dat oogpunt is het noodzakelijk dat er sprake is van de toepassing van uniforme wegkenmerken per categorie. De belangrijkste onderscheidende kenmerken tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn:

- Snelheidsregime
- Rijrichtingscheiding
- Voorrangsregeling
- Fietsvoorzieningen

Vanwege diverse redenen, bijvoorbeeld ruimtegebrek, zijn deze ideale kenmerken echter niet overal 1 op 1 toe te passen. Daarom is in 2004 de landelijke richtlijn “Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur” geïntroduceerd. Deze richtlijn schrijft voor welke wegkenmerken in ieder geval toegepast moeten worden ten aanzien van de kantmarkering, rijrichtingscheiding en (zone)bebording. Hierdoor is er als het ware een minimale garantie voor wat betreft toepassing van uniforme wegkenmerken en dus de herkenbaarheid. In aanvulling op deze officiële essentiële kenmerken worden, afhankelijk van de wegcategorie, in de praktijk vaak nog drie aanvullende onderscheidende kenmerken van essentiële aard toegepast: fietsvoorziening, verticale snelheidsremmers (drempels/plateaus) en voorrangsregeling.

In het volgende overzicht is een samenvatting van de kenmerken opgenomen die essentieel worden geacht voor de herkenning van het onderscheid tussen de verschillende wegcategorieën.

	Stroomweg (SW)		Gebiedsontsluitingsweg (GOW)			Erftoegangsweg (ETW)	
Categorieaanduiding	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60	ETW30/erf
Maximalsnelheid	120	100	80	70	50	60	30 / stapvoets
(Zone)bord?	ASW bord	AW bord	nee	limietbord	Nee	Zonebord	Regime- of zonebord
Kantmarkering	Doorgetrokken	Doorgetrokken	Onderbroken	Onderbroken	Onderbroken of trottoirband	Onderbroken ter versmalling rijloper of geen	Nee
Rijrichtingscheiding	Geleiderail of brede middenberm	Dubbele asstreep met 'vulling', geleiderail of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Dubbele asstreep of middenberm	Nee	Nee
Vrijliggende fietsvoorzieningen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja of fietsstrook	Nee	Nee
Drempels/ plateaus	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja
Voorrangsregeling	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	nee	Nee

6.4 Vertaling van de theorie naar de Zuid-Limburgse praktijk

Herkenbaarheid van wegcategorieën is dus een uitermate belangrijk onderdeel van Duurzaam Veilig. Met name kenmerken die over de volle lengte van een weg wel of niet aanwezig zijn, bevorderen de herkenbaarheid van de wegcategorie zoals de asmarkering of de fietsvoorziening.

Door het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW zijn diverse publicaties uitgebracht waarin richtlijnen staan opgenomen voor de inrichting van de weginfrastructuur op Duurzaam Veilige basis, zoals de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV2004)" en de eerder genoemde "Richtlijn essentiële herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur" (publicatie 203). Door gemeentes wordt getracht zoveel mogelijk aan deze landelijke richtlijnen te voldoen en bij nieuwe situaties of bestaande situaties met veel ruimte is dit veelal ook mogelijk. In bestaande situaties met beperkte ruimte is dit echter niet het geval. Er moeten dan keuzes gemaakt worden waaraan de schaarse beschikbare ruimte wordt toebedeeld. Deze keuzes worden niet of onvoldoende in de vigerende landelijke richtlijnen beschreven.



De Provincie Limburg heeft dit probleem onderkend en heeft hiervoor in een werkgroep met enkele gemeenten, waaronder ook Valkenburg aan de Geul, de Limburgse Uitgangspunten Weginrichting (LUW) opgesteld. In de LUW wordt een voorstel gedaan over op welke manier deze keuzes gemaakt kunnen worden. Deze LUW is dus een hulpmiddel dat gebruikt kan worden bij het ontwerpen van wegen die door gebrek aan ruimte niet met de vigerende richtlijnen Duurzaam Veilig zijn in te richten.

In veel gemeentes wordt, aansluitend op hetgeen in de LUW is opgenomen, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid van fietsers en/of vanwege het hoge aandeel fietsverkeer (utilitair en/of recreatief) ervoor gekozen om op een GOW50 altijd een fiets(suggestie)strook toe te passen en daarnaast wordt ook het toepassen van een enkele of geen asmarkering i.p.v. de dubbele asmarkering bij veel gemeentes toegestaan. Daarom bestaat vanuit de regio de voorkeur voor een minimumprofiel dat bestaat uit aan weerszijden een fietsstrook (minimaal 1,25 meter, echter bij voorkeur minimaal 1,50 meter) in combinatie met een rijloper voor autoverkeer van minimaal 3,50 meter. Het aanbrengen van een rode coating benadrukt het bestaan van een fietsstrook en geeft de fietser een eigen plek, waardoor de attentie van

automobilisten verhoogd wordt. Rode coating vergroot bovendien de herkenbaarheid van de fietsroutes voor de fietser zelf. Rode verharding voor fietsers is tot op heden echter nog niet gebruikt in Valkenburg a/d Geul, aangezien de gemeente zich op het standpunt stelt dat het wegbeeld met de rode streken het omgevingsbeeld kan aantasten, net zoals dat door andere specifieke wegmarkeringen het geval kan zijn (zoals kruisen bij inritten). De relatief hoge hoeveelheid verkeersslachtoffers onder fietsers in Valkenburg tijdens de afgelopen jaren, zoals nader zal worden uiteengezet in paragraaf 7.1, kan echter aanleiding zijn om deze rode verharding vanaf nu wel toe te passen op fietsstreken. Hoewel geen objectief bewijs bestaat dat het ontbreken van rode verharding leidt tot meer ongevallen onder fietsers, dragen rode streken zoals gezegd wel bij tot herkenbaarheid van de fietsstreken bij alle weggebruikers, hetgeen naar verwachting positief uitwerkt op de verkeersveiligheid.

De maximum toegestane snelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom is reëel voor de minder drukke tijden. Op drukkere tijden zal de daadwerkelijke snelheid zakken door de visuele versmalling van de verhardingsbreedte door toepassing van de fietsstrook. Dit verhoogt daarmee tevens de veiligheid voor het langzaam verkeer tijdens deze drukke periode.

In feite wordt hierbij de essentie van het probleem geraakt. Bij rijbaanbreedtes die kleiner zijn dan 7 à 7,50 meter kan de weg eigenlijk niet als GOW50 “volgens de boekjes” worden vormgegeven. Maar als het vanuit bijvoorbeeld de wegenstructuur/functie/verkeersintensiteit noodzakelijk is de weg een GOW50 te laten zijn, dan is dus maatwerk vereist.

Daarnaast zijn, zoals reeds in de inleiding vermeld, de wisselende intensiteiten tijdens het reguliere en toeristenseizoen de voornaamste oorzaak van deze discrepantie op de Heuvellandwegen ten opzichte van de overige gemeentelijke wegen. Gemiddeld is sprake van een 50% afwijking van de intensiteiten tussen het reguliere en toeristenseizoen. Een dusdanige afwijking heeft tot gevolg dat het gebruik op bepaalde momenten niet overeenstemt met de functie en de vorm. Een tweede kenmerk van deze ‘Heuvelland-wegen’ is veelal het hoge aandeel recreatieve fietsers tijdens voornamelijk het toeristenseizoen. Een derde kenmerk is tenslotte de ‘gevoelopinie’ van de (dagelijkse) gebruikers en de politieke omgeving. Enkel redenerend vanuit de netwerkgedachte hebben deze ‘Heuvelland-wegen’ een verbindende c.q. ontsluitende functie. Dit sluit tevens aan bij het ‘gevoel’ die de trajecten opwekken bij de (dagelijkse) weggebruikers. Het waarborgen van deze verbindende c.q. ontsluitende functie staat bij wegbeheerders regelmatig op prioriteit één.

6.5 Nieuwe inzichten bij het CROW

Het probleem van de zogenaamde “grijze wegen” wordt door de diverse actoren (wegbeheerders en beleidsmakers) onderkend. Mede daarom wordt door het CROW op dit moment in werkgroepverband gewerkt aan een herijking van de richtlijnen voor de basiskennmerken van wegontwerp. De resultaten daarvan worden begin 2012 in de vorm van een nieuwe CROW-brochure verwacht. Hoewel thans nog geen sprake is van definitieve richtlijnen, is het volgende wel duidelijk (bron: e-mail van Provincie Limburg inzake “afstemming wegcategorisering” d.d. 23-11-2011, verstrekt door opdrachtgever):

- De CROW-werkgroep houdt vast aan de drie vigerende wegcategorieën.
- De CROW-werkgroep houdt ook vast aan de minimum basiskennmerken wegontwerp, dat betekent dat bij de wegcategorieën de volgende snelheden behoren:
 - Stroomweg (SW): 120 km/u of 100 km/u en mogelijk ook 130 km/u vanaf 1-9-2012;
 - Gebiedsontsluitingsweg (GOW): 80 km/u buiten bebouwde kom (bubeko) en 50 km/u of 70 km/u binnen bebouwde kom (bibeko);
 - Erftoegangsweg (ETW): 60 km/u (bubeko) en 30 km/u (bibeko).
- Lokaal kan een lagere snelheid worden toegepast als de omgeving/situatie daar aanleiding voor geeft.
- Meer nadruk leggen op samenspel met andere beleidsvelden zoals openbaar vervoer.
- Op GOW bibeko wordt de asmarkering een enkele asstreep.
- Voorrangsregeling op ETW's is mogelijk in uitzonderlijke gevallen (bijv. op een busroute), maar alleen door middel van uitritconstructies (dus niet door middel van voorrangsborden) en er dienen compenserende maatregelen te worden genomen om verhoging van snelheid op de ETW tegen te gaan.
- In algemene zin geldt dat het CROW-document meer speelruimte biedt, maar tevens om creativiteit van de ontwerper vraagt, vooral ten aanzien van compenserende maatregelen.

Op basis van deze herijkte uitgangspunten van de CROW-werkgroep lijkt er dus, ondanks het vasthouden aan de drie bestaande wegcategorieën, meer speelruimte te bestaan om lokaal tegemoet te komen aan de knelpunten die wegbeheerders thans bij het in de praktijk brengen van de categorisering ervaren. Dit sluit aan bij de wens vanuit de regio, die vraagt om meer flexibiliteit en creativiteit bij de toepassing van wegcategorisering en de inrichting van wegen, waarbij in geval van de toepassing van maatwerk regionale uniformiteit het uitgangspunt moet zijn.

6.6 Concrete wensen van de regio

De regio Maastricht-Heuvelland stelt voor op korte termijn een voorstel doen aan de Provincie ten aanzien van de wegencategorisering, met name voor de genoemde grijze wegen (ofwel "bevroren wegvakken"). (Oude en) smalle doorgaande routes (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) vragen speciale aandacht, vanwege genoemde redenen (wisselende verkeershoeveelheden en –samenstellingen, openbaar vervoer). De regio stelt het volgende maatwerk voor binnen de bestaande duurzaam veilig wegcategorisering.

Ten aanzien van gebiedsontsluitingswegen:

- In geval van een smalle GOW50 bibeko: toepassing van een profiel met fietsstroken en ofwel een enkele asstreep ofwel geen asstreep.
- Op weggedeelten die te smal zijn om bovenstaand profiel adequaat toe te passen wordt vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen een maximumsnelheid van 30km/uur ingesteld. Een hogere snelheid bij een dergelijke beperkte wegbreedte in combinatie met het doorgaande karakter c.q. hoge intensiteiten acht de regio immers niet verkeersveilig en dus niet acceptabel. Indien het afwijkend profiel slechts plaatselijk over korte afstand voorkomt en deel uitmaakt van een wegvak dat verder wel aan de standaardcriteria voldoet, wordt met borden de reden van de plaatselijk afwijkende snelheid aangegeven (bijv. d.m.v. bord J17-rijbaanversmalling). Daarnaast dient de afwijkende maximumsnelheid met limietborden aangegeven te worden en dus niet met zoneborden, zodat daarmee het verschil met verblijfsgebieden duidelijk wordt gemaakt. Overigens kunnen er ook andere motiveringen zijn om op een ontsluitingsweg bibeko een limiet van 30km/uur in te stellen. Dit is dan wel een hoge uitzondering en dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Daarnaast worden op dit moment door de gemeente Valkenburg a/d Geul samen met het ROVL de toepassingsmogelijkheden van het Shared-space concept voor een dergelijke specifieke situatie op het Grendelplein onderzocht. Afhankelijk van de ervaringen hiermee, biedt dit concept wellicht mogelijkheden om als alternatieve oplossingsvorm in dergelijke specifieke gevallen toegepast te worden.
- Met name voor de genoemde Heuvellandwegen bestaat buiten de bebouwde kom de behoefte om vanwege de drukkere toeristenperiodes en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een lagere snelheid in te voeren. Op deze wegen bestaat immers (bijna) nergens de mogelijkheid om een adequate GOW80 aan te leggen inclusief afgescheiden fietspaden, zonder daarmee de omgeving veel geweld aan te doen. Het voert echter zoals gezegd te ver om de weg aan te wijzen als volledige ETW60, waarbij sprake is van gelijkwaardige kruispunten. Omwille van de veiligheid van fietsers stelt de regio voor om hier te kiezen voor een maximumsnelheid van 60 km/u met fietsvoorzieningen op de rijbaan. Een alternatief zou zijn handhaving van 80 km/u als maximumsnelheid met een verbod voor fietsers op deze wegen. Fietsers zouden in dat geval van een alternatieve route gebruik moeten maken. Gelet op de functie die deze wegen voor het Heuvelland ook voor fietsers vervullen, kiest de regio daar echter niet voor. Voor deze wegen dient qua inrichting daarom de aansluiting gezocht te worden bij de smalle GOW50 bibeko zoals hiervoor besproken: toepassing van een profiel met doorgetrokken fiets(suggestie)stroken zonder asstreep en voorrang op de zijwegen, maar met een snelheidsregime van 60 km/u, dat met limietborden (en dus niet met zoneborden) wordt aangegeven om daarmee wederom het verschil met de echte

verblijfsgebieden aan te geven. In feite ontstaat op deze doorgaande (Heuvelland)wegen dan een eenduidig profiel binnen en buiten de bebouwde kom dat past bij de eenduidige functie van de weg (verbinden/ontsluiten), waarbij echter alleen het snelheidsregime anders is (60 km/u bubeko versus 50 km/u bibeko).

Ten aanzien van “doorgaande” erftoegangswegen:

- In geval van een “doorgaande” ETW30 bibeko waarop openbaar vervoer zit: toepassing van een voorrangregeling op de kruispunten met de zijstraten, die vormgegeven wordt met uitritconstructies (zoals dat nu bijvoorbeeld ook al het geval is bij uitritten van woonerven). Dit komt ten goede aan de doorloopsnelheid van de bus. Eventuele hogere snelheden worden tegengegaan door busvriendelijke snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus t.p.v. bushaltes en/of busvriendelijke drempels. Het is van belang dat voor wat betreft de overige wegkenmerken wordt aangesloten op de inrichtingseisen die bij een ETW30 horen, omdat anders de indruk ontstaat dat sprake is van een GOW50 (bijvoorbeeld indien ook fietsstroken op een dergelijke weg toegepast zouden worden).

Ten aanzien van beide wegcategorieën:

- Bovenstaande punten houden dus ook in dat de gedachte wordt losgelaten dat per se sprake moet zijn van een doorlopende netwerkstructuur waarin sprake is van GOW50 bibeko en aansluitend GOW80 bubeko. In feite is wel nog steeds sprake van een doorlopende, onsluitende structuur, maar er wordt bij de inrichting meer uitgegaan van de (on)mogelijkheden die de omgevingskenmerken ter plaatse bieden, gerelateerd aan de verkeersveiligheidseisen. Bij de verdere uitwerking van dit concept, dient speciale aandacht te worden besteed aan de communicatie van deze weginrichting naar weggebruikers toe (bijvoorbeeld motto- en/of portaalborden die wijzen op het bijzondere karakter van de betreffende route).

6.7 Categoriseringsplan

In het categoriseringsplan wordt aangegeven tot welke weg categorie een weg behoort. Bij de opstelling van de Valkenburgse wegcategorisering enige jaren geleden is dit gedaan op basis van de toenmalige inzichten. In de praktijk kwamen echter zoals gezegd discrepanties voor tussen functie, vormgeving en gebruik van wegen. Daarom wordt in dit nieuwe Beleidsplan Verkeersveiligheid kritisch gekeken naar dit thema. Dit leidt tot een nieuw wensbeeld voor de wegcategorisering. In grote lijnen staat echter het oude wensbeeld thans nog overeind, echter mede op basis van de eerder beschreven regionale wensen, worden enkele nuanceringen aangebracht.

Voor erftoegangswegen wordt in het algemeen een streefwaarde voor de maximale acceptabele intensiteit gehanteerd vanuit leefbaarheidsoogpunt. Uitgaande van de CROW-normen geldt hiervoor een aantal van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (ASVV 2004). De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gaat uit van een maximumintensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal¹. De wens van de gemeente Valkenburg a/d Geul is echter de intensiteiten op erftoegangswegen te beperken tot maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit kan worden bereikt door erftoegangswegen met een hogere intensiteit onaantrekkelijker te maken door snelheidsremmende maatregelen en/of door het gebruik van een alternatieve route via gebiedsontsluitingswegen aantrekkelijker te maken.

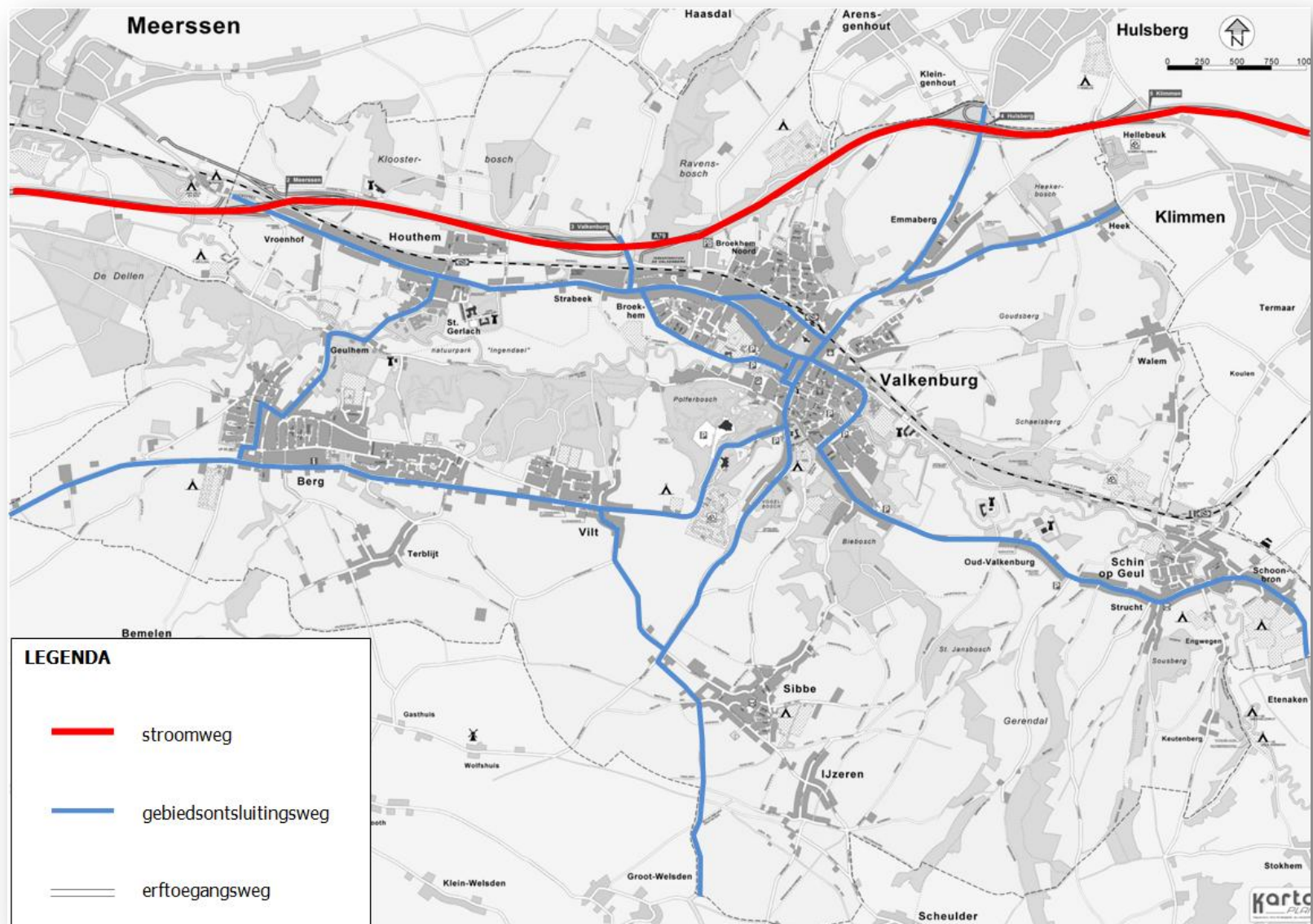
Het huidige wensbeeld voor de (regionale) wegcategorisering is opgenomen op de kaart op de volgende pagina. Slechts voor enkele wegen wordt voorgesteld om de categorie nu te herbezien c.q. wijzigen op basis van nieuwe inzichten c.q. de beschreven beperkingen vanuit de praktijk. Dit zijn de wegen die genummerd zijn op de kaart en opgenomen zijn in de daaropvolgende tabel.

¹ SWOV-Factsheet "Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom", Leidschendam 2009



Vigerende regionaal afgestemde wegcategorisering (bon: Integrale wegcategorisering RMO Maastricht en Parkstad, provincie Limburg, mei 2008) incl. voor Valkenburg genummerde knelpunten

Straat/Route	Oude wenscategorie	Nieuwe wenscategorie (evt. incl. nuancering)	Reden(en) wijziging en aandachtspunten
Route: 1. Vroenhof-St. Gerlach-Strabeek binnen bebouwde kom en 2. Gerlachstraat-Onderstestraat-Geulhemmerweg-Grotestraat binnen bebouwde kom	Erftoegangsweg (30 km/u)	Gebiedsontsluitingsweg "min" (basis: 50km/u, kritieke locaties: 30 km/u)	- openbaar vervoer op groot gedeelte aanwezig - huidig regime: 50km/u en voorrangskruispunten - route fungeert als ontsluiting voor Berg & Terblijt richting A79 - intensiteiten aan de hoge kant voor een erftoegangsweg (4.000 tot 5.500 mvt/etmaal); geschikte alternatieve routes zijn niet aanwezig - grote parkeerbehoefte leidt tot veel parkerende voertuigen op rijbaan - "min" wordt vertaald in <u>plaatselijke</u> snelheidsverlaging(en) tot 30km/u op kritieke locaties (smalle rijbaan c.q. verkeersonveilige locaties) - optimalisatie parkeersituatie is noodzakelijk; parkeren op de rijbaan zoveel mogelijk voorkomen <i>De onlangs genomen maatregelen uit het verkeersarrangement Houthem zijn in overeenstemming met deze nieuwe wenscategorie (gelet op het handhaven van 50km/u en voorrangskruispunten en toepassing van snelheidsremmende maatregelen op kritieke punten). De ontwikkelingen binnen de regio kunnen in de toekomst aanleiding geven tot een mogelijke functiewijziging van deze route.</i>
3. Pr. Beatrixsingel-Pr. Bernhardlaan	Erftoegangsweg (30 km/u)	Gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)	- openbaar vervoer aanwezig - maakt deel uit van parkeerroutering - weg heeft ontsluitende functie voor diverse toeristische attracties - huidig regime: 50km/u i.c.m. gelijkwaardige kruispunten, vanuit duurzaam veilig is deze combinatie zeer ongewenst - gelijkwaardige kruispunten opheffen - fietsstroken en asmarkering aanbrengen
4. Hekerweg	Gebiedsontsluitingsweg (70 km/u) binnen bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) buiten bebouwde kom	- openbaar vervoer aanwezig - voornaamste verbinding tussen Klimmen en Valkenburg - aan andere kant gemeentegrens (Klimmen) ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg - de karakteristieken van dit wegvak (o.a. weinig bebouwing, geen trottoirs) zijn dusdanig dat het logischer is om dit traject buiten de bebouwde kom te situeren
5. Kenkersweg-Weg van Margraten-Sibbe buiten bebouwde kom	Erftoegangsweg (60 km/u)	Gebiedsontsluitingsweg "min" (60 km/u)	- voornaamste verbinding tussen Margraten en Valkenburg - aan andere kant gemeentegrens ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg - "min" wordt vertaald in voorrangsrouten ten gunste van doorgaande verkeersstroom d.m.v. aanleg fietsstroken die doorlopen bij kruispunten - afstemming met gem. Eijsden-Margraten vereist voor gedeelte buiten bebouwde kom in Margraten
6. Kenkersweg binnen bebouwde kom	Erftoegangsweg (30 km/u)	Gebiedsontsluitingsweg "min" (betreft kritieke locatie, dus 30 km/u)	- maakt deel uit van voornaamste verbinding tussen Margraten en Valkenburg - betreft kort wegvak van ca. 130m met smal profiel en onoverzichtelijke gelijkwaardige kruising - huidige snelheid is 30km/u (zone) - gelet op nieuwe wenscategorie dient kruispunt omgevormd te worden tot voorrangskruispunt - aanleg fietsstroken die doorlopen bij kruispunt - "min" wordt vertaald in snelheidsverlaging tot 30km/u vanwege kritieke locatie (smalle rijbaan, onoverzichtelijk kruispunt), in de praktijk betekent dat hier maximumsnelheid 30 km/u vanuit verkeersveiligheidsoogpunt handhaven, echter zoneborden vervangen door limietborden



Bijgestelde wegcategorisering incl. actuele wijzigingsvoorstellen uit tabel²

² De route Cremerstraat-Spoorlaan-Stationslaan is in de regionale categorisering opgenomen als een zgn. "bevroren knelpunt", waardoor de categorie nog niet definitief was vastgesteld. In de gemeentelijke categorisering is het uitgangspunt dat dit een gebiedsontsluitingsweg is en blijft, daarom is deze ook als zodanig op deze kaart weergegeven.

Relatie met hulpdiensten

De brandweer stelt dat de stijging van de opkomsttijden een algemeen landelijk probleem is. Uit onderzoek van het CBS in 2007 is gebleken dat de landelijke richtlijn van 8 minuten opkomsttijd in 70% van de gevallen wordt overschreden. Een van de redenen hiervan is volgens de branchevereniging van de brandweer (NVBR) de toename van de snelheidsremmende maatregelen. De brandweer spreekt haar zorg uit over toekomstige wijzigingen in het snelheidsregime als gevolg van een veranderende wegcategorisering en daarmee samenhangend een toename van het aantal snelheidsremmende maatregelen. Dit mede gelet op het voornemen van de minister om de opkomstrichtlijn van acht minuten om te zetten in een aan de gemeenten opgelegde wettelijke verplichting. De inrichting van wegen moet dusdanig zijn dat hulpdiensten zonder onnodig oponthoud gebruik kunnen maken van het wegennet, maar dit mag niet leiden tot extra verkeersonveiligheid. In Valkenburg a/d Geul maakt de brandweer en overige hulpdiensten voor wat betreft de hoofduitrukroutes echter voornamelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen, waardoor zij geen extra oponthoud op deze routes tegenkomen als gevolg van snelheidsremmende maatregelen.

6.8 Gedragsbeïnvloeding

6.8.1 Handhaving

Zelf als gemeente handhaven is niet mogelijk, dus de gemeente is afhankelijk van de bereidheid van politie. Er zijn een aantal jaar geleden drie DSI's (snelheidsmeters) aangeschaft waarmee snelheidsmetingen kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast controleert de politie ook nog op diverse andere locaties. De bevoegdheid tot het plaatsen en verwijderen van flitspalen ligt bij het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM). Vanuit het VHT zijn op dit moment in de gemeente Valkenburg a/d Geul geen vaste prioteitslocaties waar regelmatig gecontroleerd wordt.

De infrastructuur werkt door in de uiteindelijke handhaving door de politie. Vandaar dat het adviseren van de wegbeheerder een van de onderdelen is van de politieverkeerstaak. Deze bestaat daarnaast op het gebied van verkeersveiligheid uit verschillende onderdelen:

- Handhaving en toezicht;
- Afhandelen van verkeersongevallen;
- Bevorderen van de doorstroming van het verkeer;
- Educatie en voorlichting.

De afgelopen jaren is gebleken dat de maatschappij wil dat verkeersregels beter worden nageleefd. Dat kan onder andere door de controle op naleving te versterken. Belangrijk daarbij zijn verkeerstoezicht met een voldoende hoge pakkans, bijvoorbeeld gericht op specifieke doelgroepen en dreiging met voldoende zware sancties. Sinds 2001 is een verkeershandhavingsteam actief in de regio (via de regiopolitie). Basisgedachte hierbij is dat een controle wordt uitgevoerd in het kader van bevordering van de verkeersveiligheid. Er moet met andere woorden sprake zijn van een verband tussen hoge rijsnelheden en objectieve gegevens (ongevallen). Het contact met de politie loopt via het aanspreekpunt Verkeer van de politie Basiseenheid Valkenburg. Ook voert het VHT handhavingsacties uit op locaties waar regelmatig klachten geuit zijn in het kader van de subjectieve verkeersonveiligheid (bijvoorbeeld in schoolomgevingen).

Op landelijk en provinciaal niveau worden jaarlijks gedurende vaste periodes verkeersveiligheidscampagnes gehouden, die ondersteund worden door handhavingsacties. In Valkenburg worden de verkeersveiligheidscampagnes afgestemd met de omliggende gemeentes in het kader van het VVPH. Vaak wordt hierbij aangesloten op landelijke campagnes.

Eind 2011 heeft Valkenburg a/d Geul meegedaan met een proef met een verplaatsbare flitspaal. Verplaatsbare flitspalen zijn een "nieuw" handhavingsmiddel, dat nog niet eerder in Nederland is toegepast. De verplaatsbare flitspaal kan relatief eenvoudig verplaatst worden naar een andere locatie en biedt daarmee meer en nieuwe mogelijkheden ten opzichte van vaste flitspalen. Deze proef werd georganiseerd en gefinancierd door het Landelijk Parket Team Verkeer (LPTV). Het LPTV biedt onder andere financiering en ondersteuning voor alle landelijke verkeershandhavingsteams in Nederland. Om ervaring op te doen met de verplaatsbare flitspaal en om te kijken naar de reacties en mening van weggebruikers ten aanzien van de verplaatsbare flitspaal, is er besloten om een "Proof of Concept" te houden voor de verplaatsbare flitspaal. In dat kader is op de Broekhem en Neerhem tussen september 2011 en begin december 2011 met een verplaatsbare flitspalen op verschillende locaties geëxperimenteerd (met tussenpauze van enkele weken).

De eerste resultaten van een evaluatie van de proef tonen aan dat de meeste respondenten uit een enquête positief staan tegenover de inzet van de verplaatsbare flitspaal voor snelheidshandhaving en dat deze verwachten dat de pakkans hoger is met de verplaatsbare flitspaal dan bij een vergelijkbaar aantal vaste flitspalen. Opvallend is echter dat uit de eerste meetresultaten ook blijkt dat de verplaatsbare flitspaal geen significant effect lijkt te hebben op de gemiddelde snelheid.



6.8.2 Educatie en voorlichting

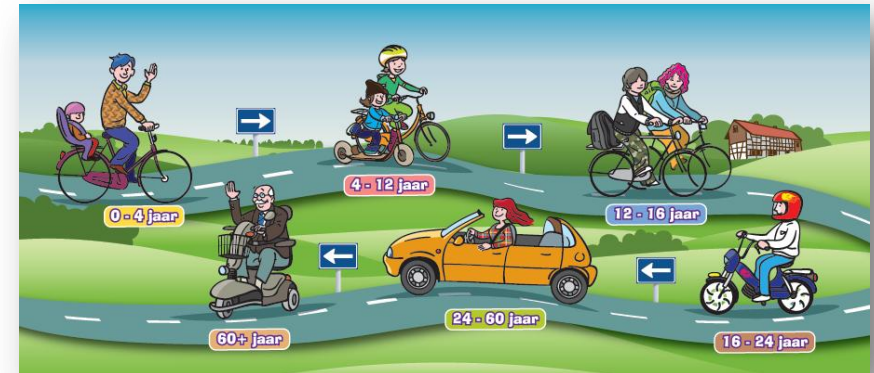
Naast infrastructuur en handhaving is verkeerseducatie de derde pijler waarop Duurzaam Veilig rust. Veel van de infrastructurele Duurzaam Veilig aanpassingen, zoals de 30 km-gebieden, zijn immers zinloos als de weggebruikers ze niet begrijpen of accepteren. Daarom zal de aanleg van de 30 km-gebieden bijvoorbeeld gepaard moeten gaan met zowel de aanpassing van de schoolomgeving en de schoolroutes als met de educatie van de schoolgaande jeugd en ouders. Dit zou met name op regionaal vlak opgepakt moeten worden binnen het VVPH.

Het streven is om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. In 2002 hebben de gezamenlijke regionale en provinciale organen voor verkeersveiligheid de uitgangspunten voor beleid vastgesteld om te komen tot een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Bij verkeerseducatie gaat het om activiteiten die bijdragen aan het vervullen van voorwaarden voor verkeersveilig gedrag bij individuele weggebruikers. Die voorwaarden zijn: kennen (kennis), kunnen (vaardigheid) en willen (motivatie). Permanente Verkeerseducatie betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden of geconstateerd wordt dat de bestaande voorwaarden van kennen, kunnen en willen niet meer toereikend zijn voor veilig gedrag en niet door "zelfinstructie" alleen toereikend zullen worden. Het permanente karakter zit hem behalve in het feit dat de educatie anticipeert op ontoereikende gedragsvoorwaarden, ook in het feit dat permanente educatie telkens voortbouwt op eerdere verkeerseducatie en een fundament legt voor latere verkeerseducatie. Er dient substantieel ingezet te worden op Permanente Verkeerseducatie en hiervoor –vanuit efficiencyoogpunt– de samenwerking in regionaal verband gecontinueerd te worden.



Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling van de doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0-4 jaar;
- 4-12 jaar;
- 12-16 jaar;
- beginnende bestuurders (16-25);
- rijbewijsbezitters (25-60 jaar);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.



Wanneer het aantal letselslachtoffers in Valkenburg a/d Geul verdeeld wordt naar leeftijd, blijkt dat de groep 25 t/m 59-jarigen veruit het grootst is, gevolgd door de groep 18 t/m 24-jarigen en 60-plussers. Afgezet naar vervoerwijze, blijkt dat er meer dan in andere gemeenten slachtoffers onder fietsers, voetgangers en motorrijders zijn. Bij de educatie en voorlichting is het in Valkenburg a/d Geul dus van belang om de aandacht met name op deze groepen te richten. De regio schenkt via diverse informatiekanalen aandacht aan de diverse doelgroepen. Voor jongeren kan hierbij gedacht worden aan een project om de werking van de dodehoekspiegel onder de aandacht te brengen. Voor de oudere verkeersdeelnemers worden nu reeds zogenaamde rijvaardigheidsritten georganiseerd. Tijdens deze ritten krijgt de 55+-automobilist een deskundig advies over zijn rijstijl, wordt zijn verkeerskennis opgefrist en kan hij bijvoorbeeld een gehoortest ondergaan.

Jonge verkeersdeelnemers lopen grote risico's, zo blijkt uit de statistieken. Een groot deel van het totale aantal jaarlijkse verkeersslachtoffers bestaat uit jonge verkeersdeelnemers met een leeftijd tot 25 jaar, ook in Valkenburg a/d Geul. De grote verkeersrisico's voor jongeren vormen voor het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg een gegronde reden om verkeerseducatie in het basisonderwijs en in het voortgezet onderwijs te stimuleren. Sinds vele jaren is in Valkenburg a/d Geul de VEVO en VEBO (tegenwoordig Netwerkoverleg Verkeerseducatie in het kader van de regeling NSVE) actief voor respectievelijk het voortgezet en basisonderwijs. Meer informatie hierover is te vinden in deel 1 van dit Beleidsplan.

Samenwerking is essentieel in het netwerkoverleg NSVE, waarbij het lokale netwerk (dat bestaat uit de school, politie, VVN, de ouders en een door ROVL ingehuurd instantie ter begeleiding van de scholen) wordt ingeschakeld ten behoeve van een lokale, gecoördineerde aanpak ter vermindering van de verkeersonveiligheid.

Als basis daarvoor dient het door betrokken partijen af te sluiten Convenant, waar bij de ondertekening de volgende afspraken zijn gemaakt:

- per bestuur wordt een Verkeercoördinator-onderwijs aangesteld die als aanspreekpunt functioneert binnen de school;
- uitvoerende taken rondom dit project komen per school bij de Verkeerscoördinator te liggen;
- de gemeente stelt hiervoor geld ter beschikking;
- de school stelt jaarlijks een actieplan op;
- de gemeente verkrijgt subsidie van het ROVL voor dit project.

Op dit moment doen alle scholen voor regulier onderwijs en in Valkenburg a/d Geul mee in het Netwerkoverleg Verkeerseducatie. Doelstelling voor de komende jaren is om deze hoge participatie voort te zetten. Voor de overige educatieacties die Valkenburg a/d Geul reeds initieert, wordt verwezen naar deel 1 van dit mobiliteitsplan.

De thema's van de landelijke verkeersveiligheidscampagnes zijn:

- "De Scholen zijn weer begonnen";
- snelheidscampagne
- rijden onder invloed van alcohol "BOB" (Bewust Onbeschonken Bestuurder);
- afleiding in het verkeer;
- het gebruik van autogordels, (bromfiets-)helm, fietsverlichting.

Het VVPH coördineert het plaatsen verwijderen van mottoborden langs de belangrijkste wegen in het kader van het regioprogramma gedragsbeïnvloeding en in de periode zoals vermeld op de landelijke campagnekalender. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) heeft de regie over de regionale implementatie van de landelijke campagnekalender en zorgt o.a. voor het continueren van de campagne-uitingen via de lokale radio en tv, internet, het sturen van artikelen die geplaatst kunnen worden in huis-aan-huisbladen of voor de gemeentelijke website. De politie versterkt de campagnes door de betreffende handhavingactiviteiten in dezelfde periode uit te voeren.



7 KNELPUNTANALYSE

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de knelpuntanalyse m.b.t. het thema verkeersveiligheid. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- analyse van de ongevallencijfers
- inventarisatie van de subjectieve verkeersonveiligheid
- analyse van gereden snelheden
- analyse van de inrichting en herkenbaarheid van wegcategorieën
- analyse van het langzaam verkeer
- bijzondere verkeersdeelnemers
- organisatorische aandachtspunten

7.1 Analyse ongevallencijfers

Trend

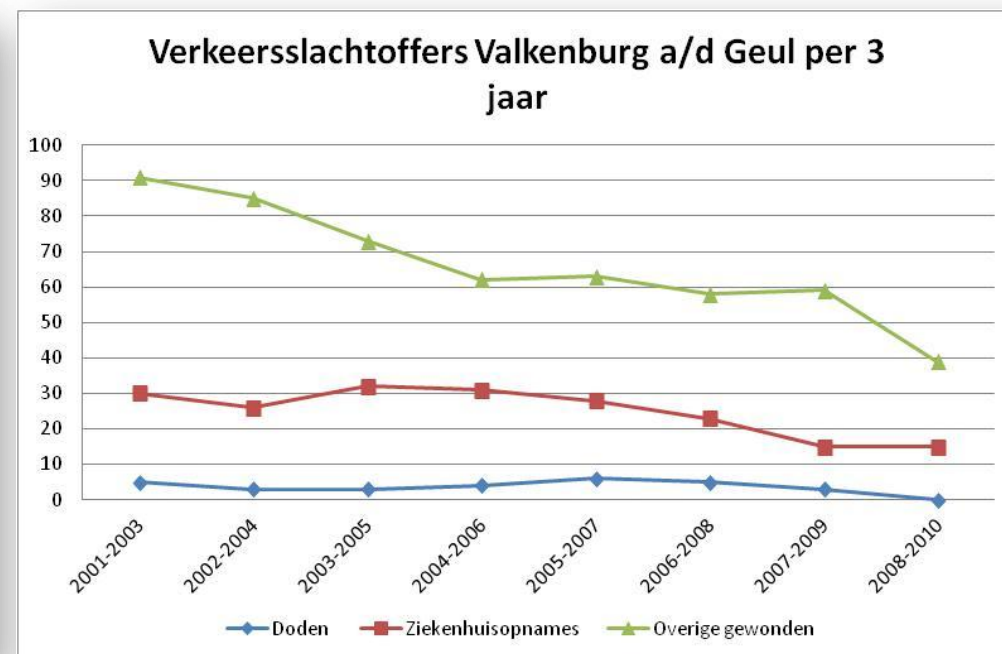
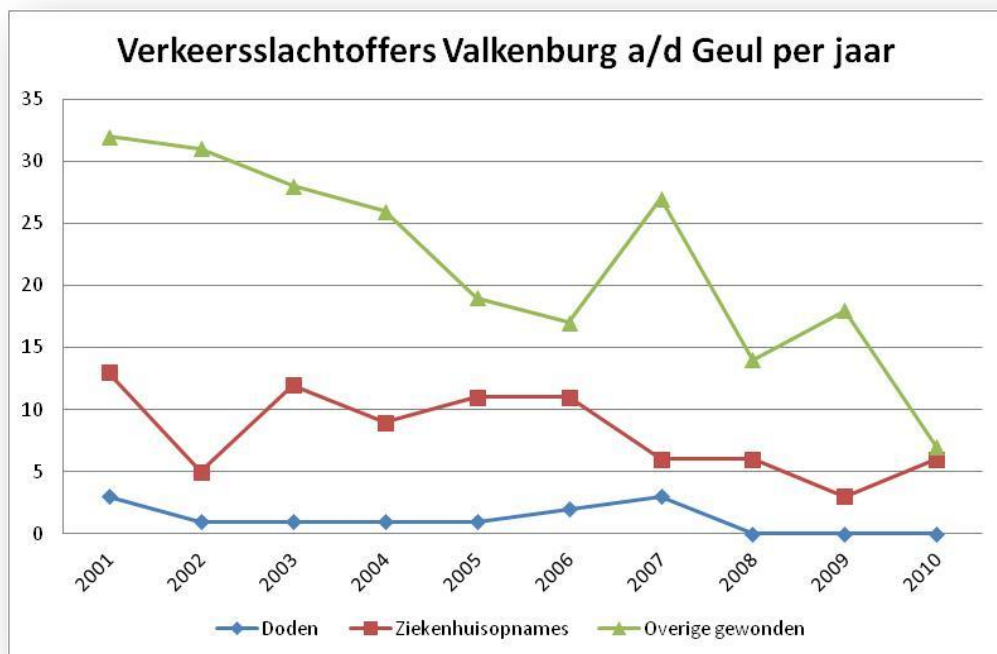
Belangrijk onderdeel van het Beleidsplan Verkeersveiligheid is de analyse van de trend (relatieve stijging / daling) van het aantal verkeersslachtoffers. In het bijzonder worden de ziekenhuisopnamen en de dodelijke slachtoffers beschouwd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer geregistreerde ongevalgegevens van de laatste 10 jaar. Deze worden aan de gemeente Valkenburg a/d Geul ter beschikking gesteld via de webapplicatie Viastat Online, waarvan voor dit Beleidsplan Verkeersveiligheid in opdracht van de gemeente gebruik is gemaakt. Vooral de gegevens met betrekking tot de letselongevallen en slachtoffers zijn van belang, niet alleen omdat deze het ernstigst zijn, maar ook vanwege het feit dat ongevallen zonder slachtoffers (uitsluitend materiële schade) niet altijd geregistreerd worden. Er wordt hierbij per driejaarlijkse periode geanalyseerd, omdat een driejaarlijkse periode een betrouwbaarder beeld van de verkeersveiligheid weergeeft dan een periode van één jaar. Met andere woorden, de kans op incidentele afwijkingen, die het reële beeld kunnen verstoren, wordt hierdoor verkleind. Zie hiervoor ook de grafieken op de volgende pagina, waarvan de jaargrafiek een veel fluctuerender beeld laat zien dan de driejaarlijkse grafiek.

Overall is het afgelopen decennium sprake van een behoorlijke daling van het aantal verkeersslachtoffers in Valkenburg a/d Geul dat in het ziekenhuis opgenomen moest worden. Wanneer we de cijfers van de laatste periode (2008 t/m 2010) vergelijken met de eerste periode (2001 t/m 2003), heeft een halvering van het aantal ziekenhuisopnames plaatsgevonden Tijdens de laatst gemeten periode (2008 t/m 2010) was sprake van 30 ziekenhuisopnames. Het aantal dodelijke slachtoffers

fluctueert gedurende de periode 2001-2007 tussen de 0 en 3. Na 2007 zijn in het Valkenburgse verkeer geen doden meer gevallen. Het aantal overige slachtoffers (lichtgewonden) is overigens gedurende de gehele analyseperiode (fors) blijven dalen.

Het feit dat tijdens de meest recente periode sprake is van een daling van het aantal verkeersslachtoffers is in lijn met de provinciale/landelijke trend. Als voorbeeld: het aantal ernstige slachtoffers in Limburg is in 2010 circa 30% lager ten opzichte van 2009. In heel Nederland kwamen in 2010 640 mensen om in het Nederlandse verkeer. Dit is een afname van 11% ten opzichte van 2009, toen het verkeer 720 dodelijke slachtoffers eiste en een afname van meer dan 14% ten opzichte van 2008, toen er 750 doden vielen.

Trend verkeersslachtoffers



Vertaling nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 en 2020

De landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen hebben betrekking op de korte termijn (2010) en de lange termijn (2020). Wanneer we de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit voor het jaar 2010 vertalen naar de situatie in Valkenburg a/d Geul, constateren we dat Valkenburg a/d Geul de doelstellingen van 2010 gehaald heeft.

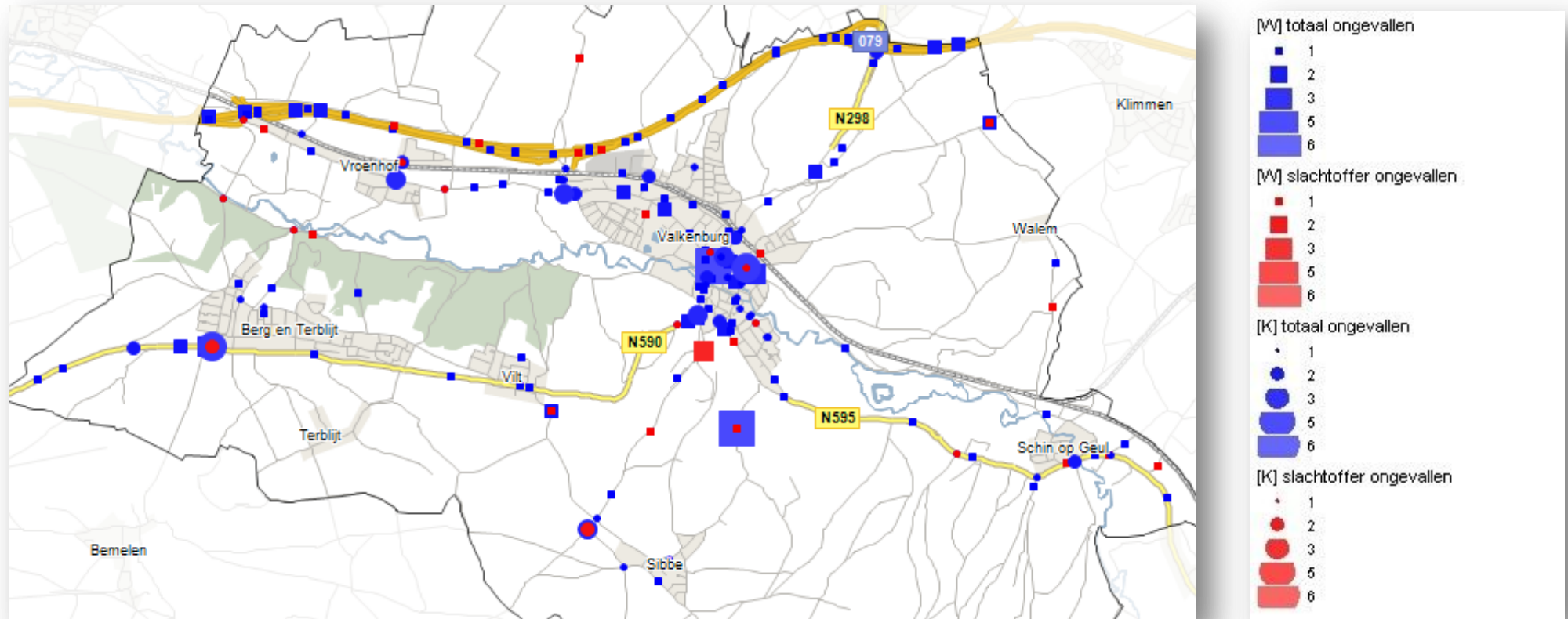
Voor 2010 diende landelijk het aantal slachtoffers immers als volgt gedaald te zijn: -30% doden en -7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002 (= het gemiddelde van de periode 2001 t/m 2003).

Voor de **doelstelling van 2010** in Valkenburg a/d Geul betekent dit dat het gemiddeld jaarlijks aantal verkeersdoden in Valkenburg a/d Geul in 2010 niet meer mocht bedragen dan 1,4 en het gemiddeld aantal ziekenhuisgewonden moet dalen van 10 naar 9,25. In 2010 bedroeg in Valkenburg het aantal doden 0 en het aantal ziekenhuisgewonden 6. De doelstelling voor 2010 is daarmee dus gehaald.

De landelijke doelstelling van de Nota Mobiliteit voor de langere termijn (maximaal 580 doden in 2020) is in het Strategisch plan verkeersveiligheid aangescherpt tot maximaal 500 doden. In 2020 mogen landelijk 47% minder doden in het verkeer vallen t.o.v. 2002 (= het gemiddelde van de periode 2001 t/m 2003), respectievelijk 34% minder ziekenhuisgewonden (max. 12.250) vallen.

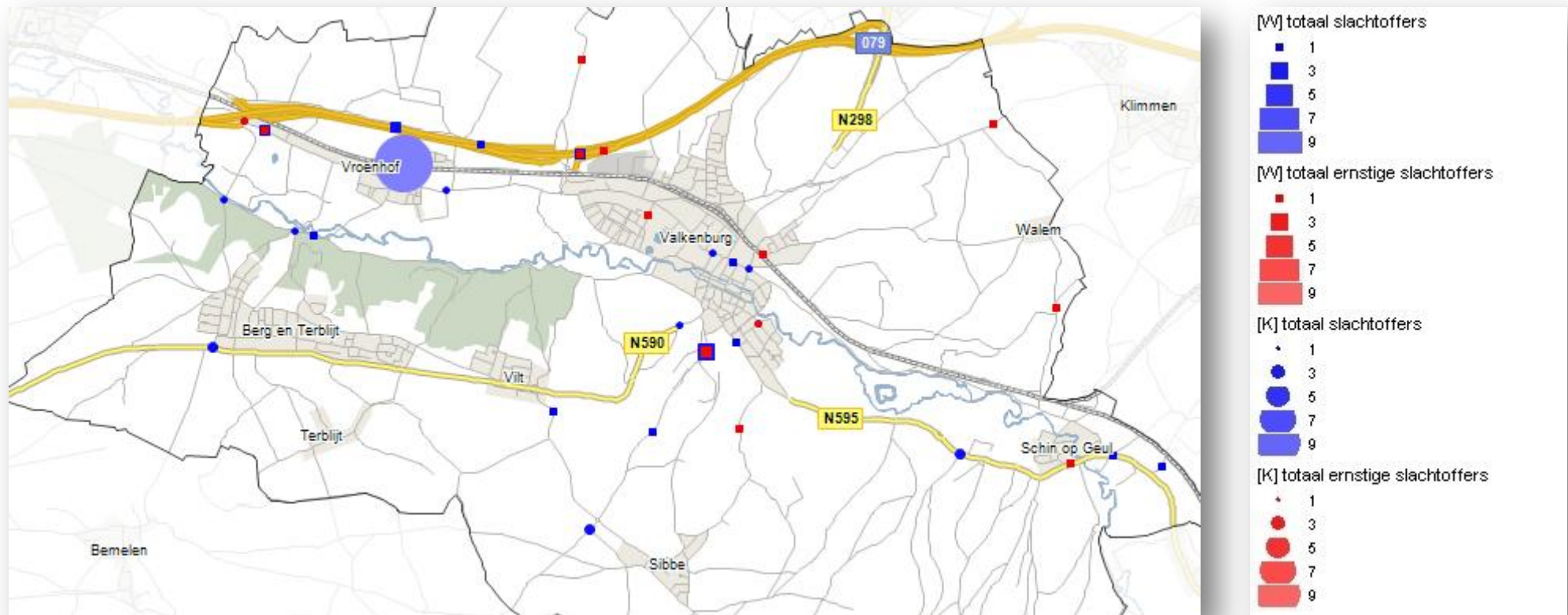
Valkenburg a/d Geul onderschrijft deze **doelstellingen voor de lange termijn (2020)** voor het wegennet op haar grondgebied: geen doden en maximaal gemiddeld 6,6 ziekenhuisgewonden in Valkenburg a/d Geul. In 2010 bedroeg in Valkenburg het aantal doden 0 en het aantal ziekenhuisgewonden 6. De doelstelling voor 2020 is daarmee dus reeds tien jaar eerder in Valkenburg gehaald. Zaak is om dit niveau de komende jaren vast te houden of beter nog verder te verminderen.

Kanttekening bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid de komende jaren is dat er geen echte blackspots meer zijn in Valkenburg a/d Geul zijn met een hoog aantal slachtoffers om op te lossen. De aanpak van de verkeersonveiligheid kan de komende jaren (naar locaties gezien) dus veel minder locatiegericht plaatsvinden. Inspanningen en evaluaties op het gebied van verbetering van de verkeersveiligheid blijven echter noodzakelijk om in Valkenburg a/d Geul de komende jaren het lage slachtofferniveau vast te houden en daarmee onder de doelstellingen voor 2020 te blijven. Bovendien is ieder verkeersslachtoffer er een teveel. Het streven dient gericht te zijn op zo min mogelijk slachtoffers. Het ROVL heeft dan ook een forse ambitie, die door de gemeente Valkenburg a/d Geul wordt onderschreven: nul verkeersslachtoffers, ieder jaar weer opnieuw. Limburg moet de meest verkeersveilige provincie worden van Nederland en zelfs van Europa. Het ROVL wil faciliteren voor wat betreft samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid tussen diverse relevante instanties en legt daarbij met name de nadruk op de verantwoordelijkheid van de lokale overheid, die samen met de andere gemeentes binnen de regio een integrale aanpak dienen te volgen, die zowel ingaat op gedragsbeïnvloeding, infrastructuur en handhaving.



Gevaarlijke locaties

Voor de periode 2008 t/m 2010 zijn de **(letsel)ongevallenlocaties** binnen Valkenburg a/d Geul in kaart gebracht. Op de kaart is te zien dat voor wat betreft de letselongevallen sprake is van een behoorlijk diffuus beeld. Er is tevens gekeken of er sprake is van black-spots. Normaliter wordt een kruispunt of wegvak gedurende een aaneengesloten periode van drie jaar 6 of meer letselongevallen gebeuren. Dat is in Valkenburg a/d Geul nergens het geval.



Wanneer we kijken naar het **aantal slachtoffers per locatie** (periode 2008 t/m 2011), dan vallen de volgende locaties negatief op:

- Daalhemerweg, tussen Heunsbergerweg en Van Meijlandstraat; bij drie letselongevallen vielen drie slachtoffers, waarvan twee ernstig
- Stationsweg, ter hoogte van de spoorwegovergang; bij één letselongeval vielen twaalf slachtoffers, waarvan geen ernstig (treinongeval d.d. 8 december 2009)

Wanneer we de gevaarlijke locaties vergelijken met die in het vorige Beleidsplan Verkeersveiligheid, valt op dat het aantal locaties met veel slachtofferongevallen aanzienlijk is afgenomen. In vorige Beleidsplan Verkeersveiligheid was nog sprake van 6 locaties (kruispunten of wegvakken) waar gedurende de analyseperiode gemiddeld 1 of meer letselongevallen per jaar gebeurden. Nu is dat alleen het geval op de Daalhemerweg. Op de volgende locaties, die in het vorige Verkeersveiligheidsplan nog het meest onveilig waren, vallen nu geen of minder slachtoffers:

- Kruispunt Geulgracht-Rijksweg – geen slachtoffers in periode 2008 t/m 2010
- Wegvak Cauberg, tussen Trichtergrubbe en Cauberg – geen slachtoffers in periode 2008 t/m 2010
- Wegvak Oud Valkenburgerweg, tussen Oud Valkenburgerweg en Oud Valkenburg - geen slachtoffers in periode 2008 t/m 2010
- Wegvak Rijksweg, tussen Rijksweg en Schansweg - geen slachtoffers in periode 2008 t/m 2010
- Wegvak Nieuweweg, tussen Stationsstraat en Parallelweg - geen slachtoffers in periode 2008 t/m 2010
- Wegvak Valkenburgerweg, tussen Scheumergats en Ransdalerweg – één slachtoffer in periode 2008 t/m 2010

Ten aanzien van de Daalhemerweg valt op dat dit een van de wegen is in Valkenburg waar structureel te hard wordt gereden. Dit kan worden herleid uit de Speedprofilesmodule in Viastat Online. Hieruit blijkt dat de vrije snelheid (de gereden snelheid op momenten waarop verkeersdeelnemers geen hinder van elkaar ondervinden en daarmee weinig invloed uitoefenen op de rij snelheden) op delen van deze weg gedurende ongeveer de helft van de tijd enigszins hoger is dan de maximumsnelheid (snelheidsovertredingen tot 5% van maximumsnelheid).

De Daalhemerweg staat bovendien als enige lokatie in de gemeente Valkenburg a/d Geul op een in 2011 door het ROVL in samenwerking met het RMO opgestelde lijst met aandachtspunten ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid. Het ROVL concludeert in zijn algemeenheid dat de komende jaren op infrastructureel gebied met name de 50 km/uur-wegen en de fietsvoorzieningen nog een verbeterslag behoeven. In de betreffende overzichten is op basis van een analyse van de ongevallencijfers per RMO aangegeven welke knelpunten volgens het ROVL en de RMO's de komende jaren zouden moeten worden aangepakt, waarvan dus ook de Daalhemerweg een van die knelpunten is. Het ROVL heeft aangegeven dat oplossingen voor deze knelpunten in aanmerking zullen komen voor co-financiering, mits de provinciale politiek de beschikbare middelen voor de verkeersonveiligheidsbestrijding handhaaft.

Overige verkeersveiligheidsdoelstellingen uit het oude Beleidsplan

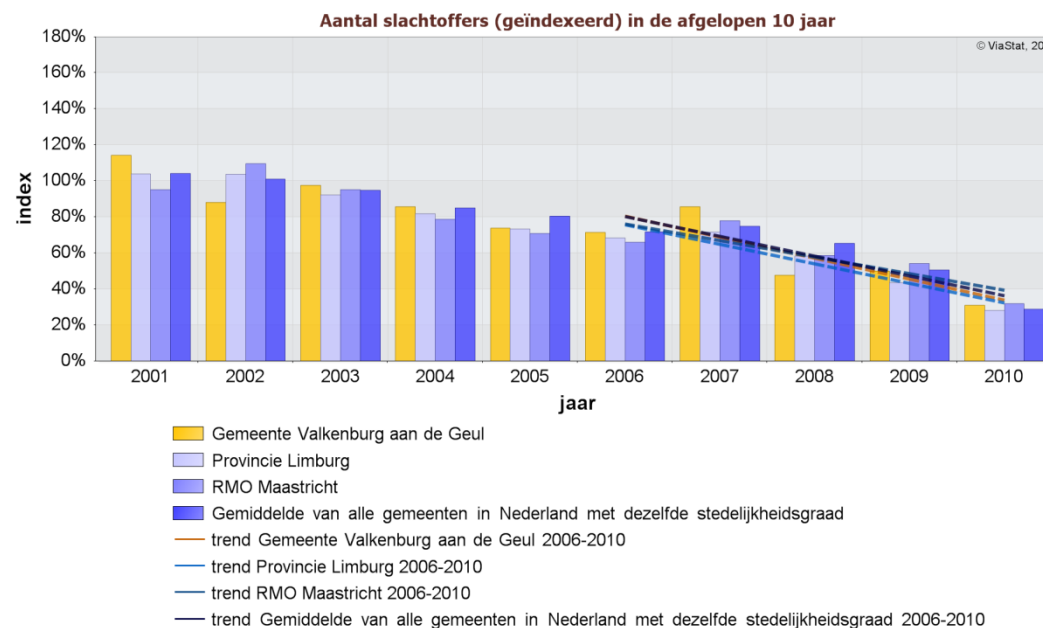
Doelstelling alcoholslachtoffers:

In het vorige verkeersveiligheidsplan is ook een doelstelling opgenomen om het aantal alcoholslachtoffers terug te dringen tot 4% van het totaal. Wanneer we kijken naar het gemiddelde over de laatste analyseperiode (2008 t/m 2010), bedraagt het percentage slachtoffers als gevolg van een ongeval waarbij alcohol in het spel is 3,7%, waarmee de betreffende doelstelling dus gehaald is. Dit is beduidend beter dan tijdens het resultaat in het vorige verkeersveiligheidsplan, toen was immers nog sprake van 10% slachtoffers (mede) als gevolg van alcoholgebruik.

Een volledige detailanalyse van de slachtofferongevallen van 2006 t/m 2010 is opgenomen in de Verkeersveiligheidsmonitor in bijlage 1, waarin de Valkenburgse cijfers vergeleken worden met de volgende referentiegebieden: het gemiddelde van alle Nederlandse gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad, het RMO Maastricht en de gehele provincie Limburg.

Opvallende zaken die uit de detailanalyse naar voren komen, zijn:

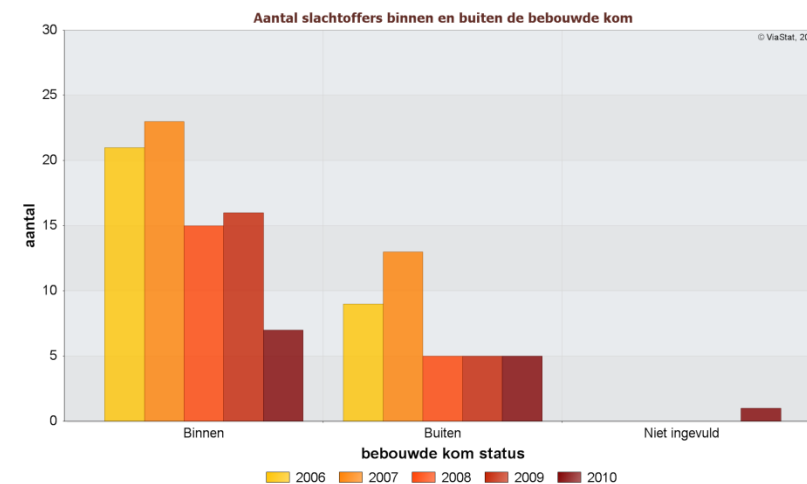
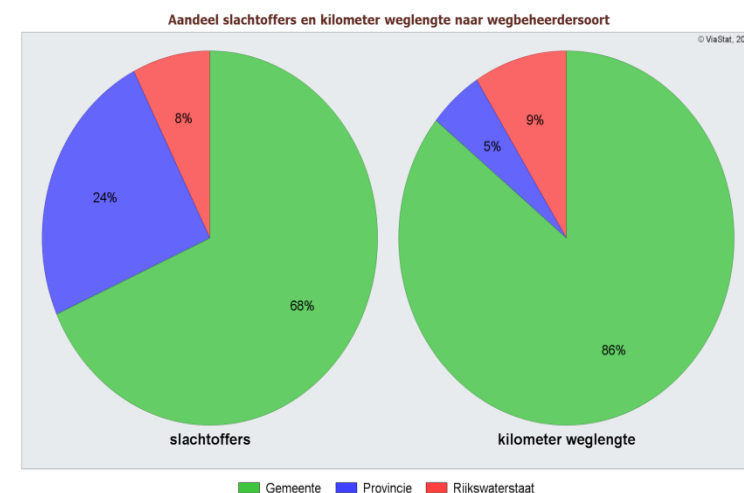
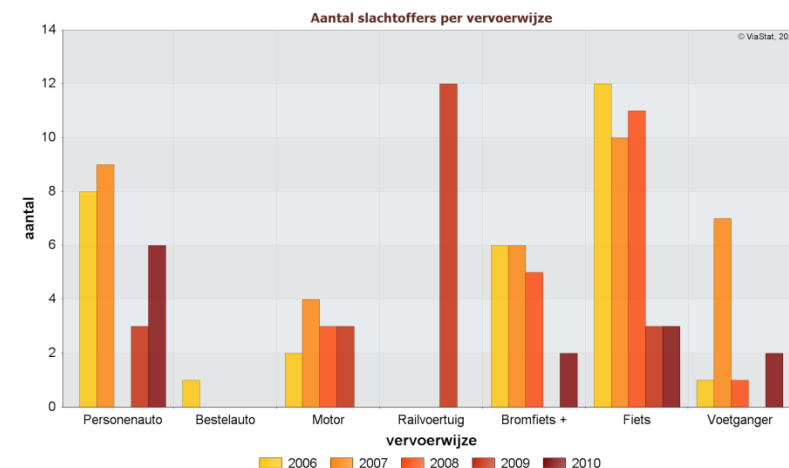
- Alleen in 2007 was het **aantal slachtoffers** (per 100.000 inwoners) in Valkenburg a/d Geul hoger dan in de referentiegebieden, de andere jaren was dit aantal lager of gelijk.
- De dalende trend van het aantal slachtoffers is **conform de trend in omliggende gemeenten.**

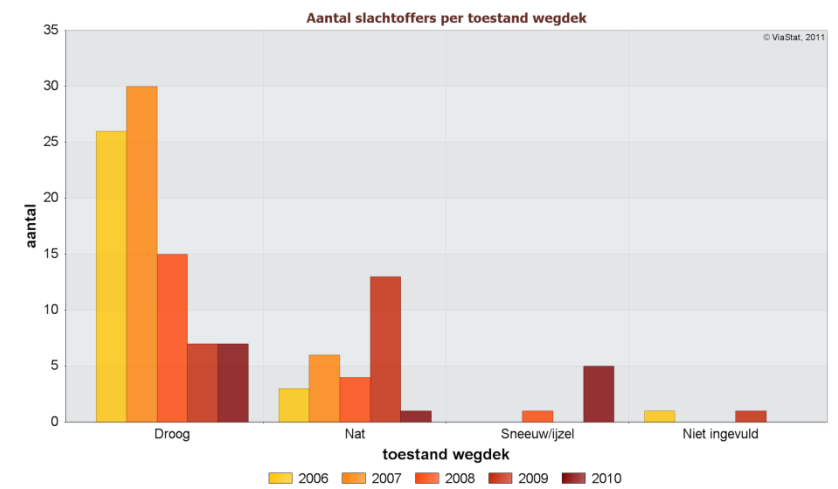
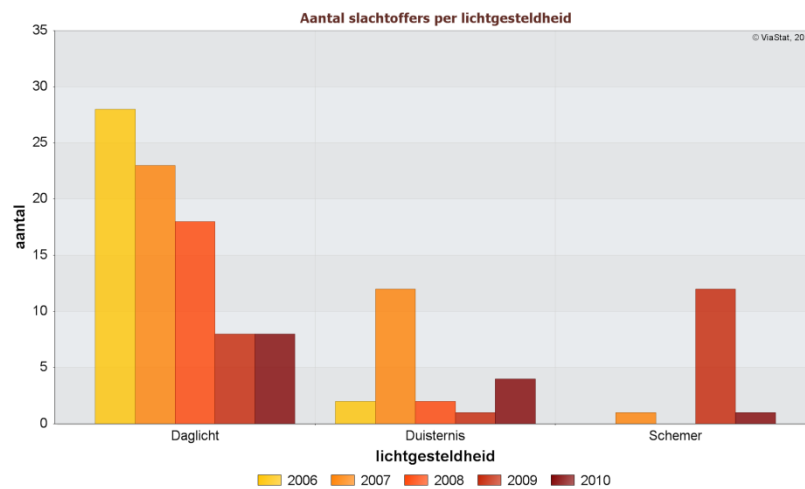


- In Valkenburg a/d Geul zijn ten opzichte van de referentiegebieden **meer slachtoffers onder langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en motoren** en minder slachtoffers in personenauto's en op bromfietsen. Het relatief hoge aantal slachtoffers onder fietsers is reeds lange tijd een probleem in Valkenburg a/d Geul, ook in de vorige verkeersveiligheidsplannen was dit percentage hoog. Het aandeel van bromfietzers in de slachtoffers is echter ten opzichte van het vorige Beleidsplan Verkeersveiligheid gedaald. Dat geldt ook voor het aandeel van personenautoinzittenden en motorrijders. Over het algemeen is het ongevallebeeld voor de bovenmatig betrokken verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en motorrijders) diffuus. Wel springt de kern Valkenburg er negatief uit voor alle drie deze groepen en dan met name de gebiedsontsluitingswegen. Een oorzaak zou kunnen zijn dat op verschillende gebiedsontsluitingswegen (adequate) voorzieningen voor het langzaam verkeer ontbreken, terwijl er in deze gemeente juist sprake is van veel recreatief (langzaam) verkeer. De enige concrete "ongevalconcentraties" zijn:
 - Onderaan de Daalhemerweg, waar in 5 jaar tijd 6 ongevallen met fietsers zijn gebeurd, waarvan 5 met letsel. De ongevalsorzaken op dit wegvak variëren echter, zodat niet eenduidig een oorzaak is aan te wijzen.
 - De Rijksweg door Berg en Vilt, waar in 5 jaar tijd 5 ongevallen met motoren zijn gebeurd, waarvan 3 met letsel. Bij 3 ongevallen was sprake van geen voorrang verlenen. In 2011 heeft op deze weg echter een grootschalige reconstructie plaatsgevonden. Verwacht wordt dat deze een gunstige invloed zal hebben op het ongevallebeeld op deze weg.

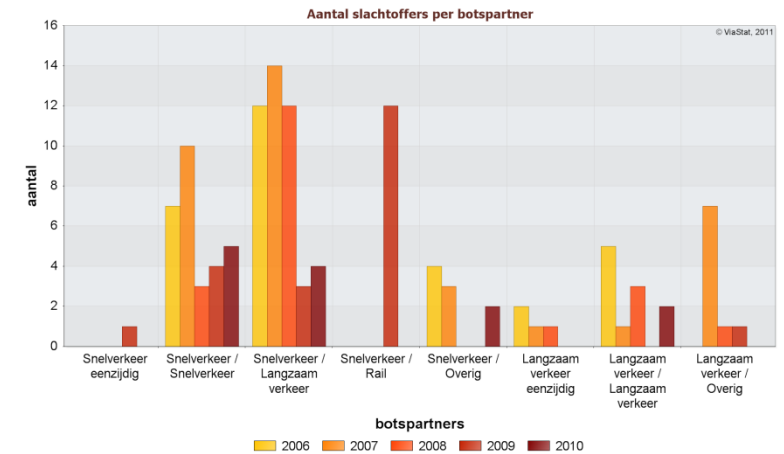
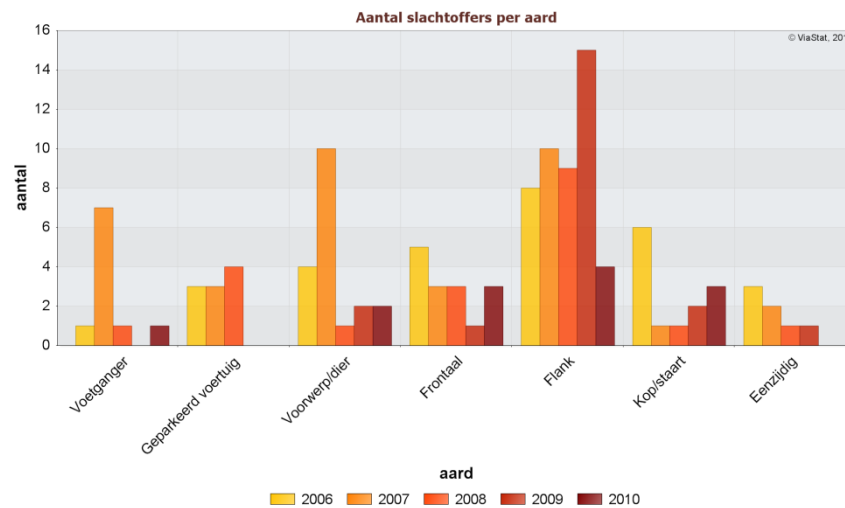
- In relatie tot het aantal kilometer weglengte, vallen in Valkenburg a/d Geul **veel slachtoffers op provinciale wegen**: 24% van alle slachtoffers valt op slechts 8% van het totale aantal kilometer weglengte.
- Het aantal slachtoffers **binnen de bebouwde kom is gedurende de periode 2006 t/m 2010 behoorlijk gedaald, buiten de bebouwde kom is het aantal slachtoffers de eerste jaren gedaald en daarna gestabiliseerd**. Gedurende de loop der jaren is het grote verschil tussen het aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom bijna verdwenen en vallen ongeveer evenveel slachtoffers binnen als buiten de bebouwde kom.

11-0901-02_v4

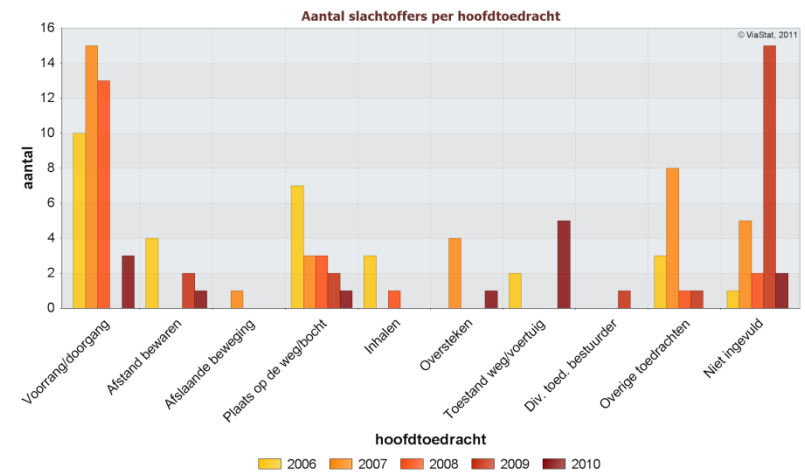


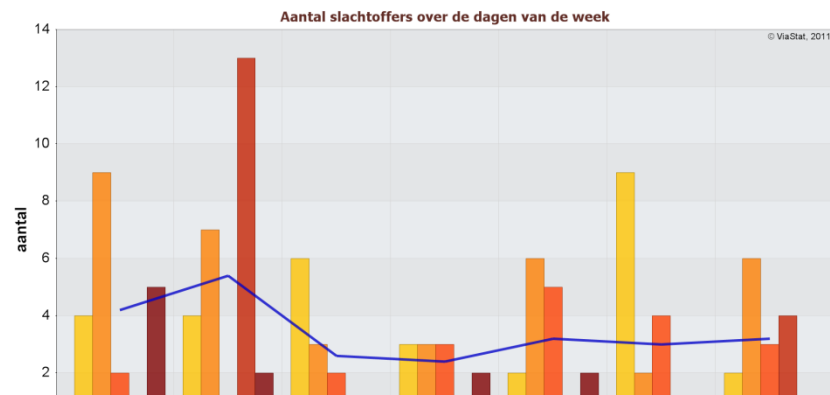


- Met name het aantal slachtoffers dat bij ongevallen onder "normale omstandigheden" valt is afgenomen (bij daglicht c.q. op een droog wegdek).

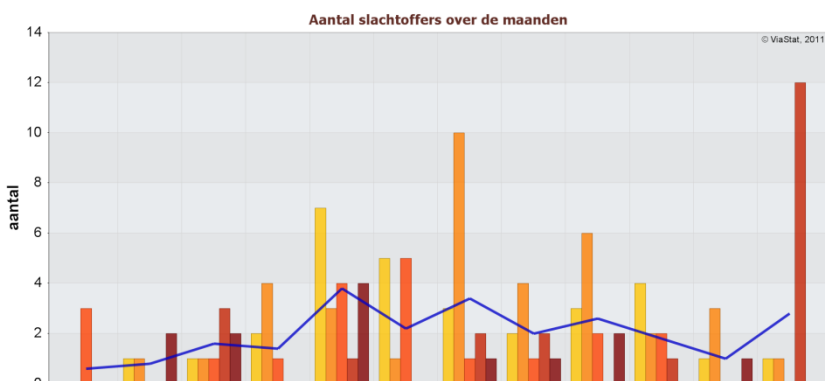


- Gedurende de periode 2006 t/m 2010 vielen de meeste slachtoffers bij:
 - aard: flankongevallen
 - botspartners: snelverkeer vs. snelverkeer en snelverkeer vs. langzaam verkeer
 - hoofdtoedracht: geen voorrang/doorgang verlenen

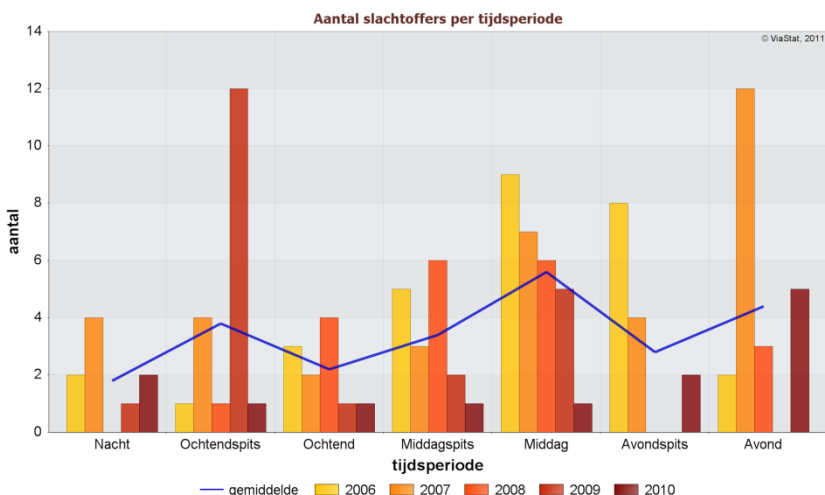




• In het weekend vallen niet substantieel meer slachtoffers dan door de week.



• De meeste **slachtoffers vallen vanaf de maand mei tijdens de zomerperiode**, met pieken in mei en juli en **daarnaast ook in december**. Dit zijn in Valkenburg a/d Geul ook de drukke toeristische maanden. In eerdere jaren bleek ook duidelijk een piek aan ongevallen en slachtoffers te zijn in de zomermaanden. Opvallend is dat het laatste jaar ook december als onveilige maand beschouwd kan worden, waar dat vroeger niet het geval was. Dit heeft zeer waarschijnlijk te maken met de extreme winterse weersomstandigheden in die maand.



• De **meeste slachtoffers vallen tijdens de middagperiode**, opmerkelijk is het dat **tijdens de drukte van de ochtend- en avondspits relatief weinig slachtoffers** vallen. Dit was bij de analyses die in het verleden zijn uitgevoerd ook het geval en heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat de drukke tijden in Valkenburg a/d Geul (met veel toeristisch verkeer) niet overeenkomen met de landelijke drukke uren (spitsuren).

De voornaamste aandachtspunten die uit de ongevalanalyse naar voren komen zijn:

- Hoog aantal letselongevallen op een gedeelte van de Daalhemerweg, waarbij een mogelijke oorzaak de hoge snelheden kunnen zijn.
- Veel letselachtoffers onder voetgangers, fietsers en motorrijders, met name in de kern Valkenburg.
- Veel letselachtoffers op de provinciale wegen.

7.2 Inventarisatie subjectieve verkeersonveiligheid

Op basis van de slachtofferaantallen wordt een objectief beeld gegeven van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Het *gevoel* van veiligheid (subjectieve verkeersveiligheid) onder bewoners is echter ook een belangrijke indicator om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te meten. Het gevoel van onveiligheid wordt mede gevoed doordat diverse weggebruikers zich regelmatig niet aan de heersende snelheidslimiet houden. Ook speelt de verkeersdruk in een straat een rol bij de subjectieve beoordeling van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit kan objectief worden gestaafd door:

1. de gemeten snelheden zoals opgenomen in de Speedprofilesmodule te analyseren;
2. de getelde intensiteit in een straat te vergelijken met de streefwaarde voor de desbetreffende functie die de straat in het wegennet vervult.

Ten behoeve van de totstandkoming van dit vernieuwde Beleidsplan Verkeersveiligheid, zijn gesprekken gevoerd met het overkoepelende leefbaarheidsoverleg en daarnaast met vertegenwoordigingen van de kernen Sibbe, Berg-Vilt, Schin op Geul, Houthem-St. Gerlach en Valkenburg-centrum. Bovendien heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de meest voorkomende klachten die bij de "Bel en Herstellijn" binnenkomen. Op basis van de gevoerde gesprekken met de leefbaarheidsgroeperingen, worden de volgende inhoudelijke aspecten ten aanzien van de subjectieve verkeersonveiligheid en leefbaarheid voor dit Beleidsplan Verkeersveiligheid van belang geacht.

Algemeen (door meerdere vertegenwoordigingen aangedragen thema's):

- kritische blik op (gewenste) functie van doorgaande wegen in de kernen i.r.t. gebruik (o.a. snelheden, oversteekbaarheid, parkeren) en vormgeving
- recreatieve fiets-, mountainbike, motor, wielren en wandelroutes in buitengebied/kleine kernen en de (on)wenselijkheid van gecombineerd gebruik daarvan: heldere keuzes maken is gewenst
- het ontbreken van en de toegankelijkheid van trottoirs: opstellen van begaanbaarheiduitgangspunten (mede i.r.t. groenonderhoud)
- screening van de bebording op nut/noodzaak en wettelijke grondslag
- aandacht besteden aan gedragsverandering van ouders in de omgeving van basisscholen bij het halen/brengen van kinderen
- aandacht voor intensivering van de handhaving, gerichtere inzet van BOA's; suggestie: geef burgers hierin inspraak
- de vigerende wegcategorisering en de weginrichting (bijv. verhardingstypes) dient kritisch tegen het licht gehouden te worden, waarbij afstemming dient plaats te vinden met de buurgemeenten

Specifiek Valkenburg-centrum:

- inhoudelijke relatie met centrumplan leggen: streven naar effectuering hiervan incl. verkeerskundige randvoorwaarden (verkeersluw gebied)
- voetgangersverkeer speelt een essentiële rol in dit gebied, daarom specifiek aandacht hieraan besteden
- aandacht voor “stop en run”-gedrag (= snel parkeren voor de deur van een winkel om even een boodschap te doen)
- vrachtwagens die laden/losssen, vrachtwagens bij ledigen glascontainers, in- en uitstappen van personen zijn aspecten die in dit gebied veelvuldig voorkomen en regelmatig tot onveilige situaties leiden
- relatie met vandalisme uitgaanspubliek; dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties (bijv. sloop van straatverlichting, verplaatsing van afsluitingshekken, snelheid taxi's → niet alleen aandacht voor snel handhaving ter voorkoming, maar ook voor snel ingrijpen achteraf (herstel)
- hoge snelheden onder aan de Cauberg → pilot “shared space” i.o.m. ROVL

Specifiek Houthem - St. Gerlach:

- het opgestelde verkeersarrangement voor de doorgaande wegen in het dorp is afgerond, evaluatie van de maatregelen zal eind 2012 plaatsvinden
- verkeerssituatie v. Peltstraat - Past. Ribberghstraat: al dan niet invoeren van eenrichtingsverkeer
- invoeren van beleidsregels ten aanzien van het al dan niet toepassen van zebra's

Specifiek Schin op Geul:

- parkeerproblematiek rondom station i.r.t. een verkeersveilige inrichting van de straten, er is een plan gereed, maar nog geen duidelijkheid over de uitvoering
- Walem: twee gelijkwaardige onoverzichtelijke kruispunten plus de wegversmalling achter de spoortunnel (te breed) leveren gevaarlijke situaties op (inmiddels zijn deze punten gereconstrueerd)
- herinrichting van het Kerkplein i.r.t. het creëren van een verkeersveiligere situatie is wenselijk met aandacht voor verduidelijking van de voorrangssituatie en tevens aandacht voor herinrichting van het plein bij de school
- 1e wegversmalling Breeweg, nabij prov. weg is te smal: weinig ruimte voor fietsende kinderen, met name indien er auto's geparkeerd staan

Specifiek Berg & Terblijt/Vilt:

- aanpassing van de drempels cf. de uitvoeringsvoorschriften van het CROW is noodzakelijk
- fietsoversteek Vilterweg/Sibberweg t.p.v. komgrens: deze ligt erg dicht op de drempel, beter accentueren is noodzakelijk
- Geulhemmerberg: verkeerssituatie is gevaarlijk voor fietsers (stalen platen boven afvoergoot en krappe ruimte achter straatjuwelen)
- vrachtwagenparkeren Meesweg; dit wordt thans gedoogd, wens tot regulering
- wens tot instandhouding route via "eigen weg" naar Houthem
- linksafslaand verkeer op de Rasberg richting tuincentrum levert onveilige situaties op

Specifiek Geulhem:

- behoefte aan veilige voetgangersvoorziening op Geulhemmerweg (trottoirs ontbreken of zijn te smal terwijl er veel wandelaars zijn)
- verzoek tot afsluiting van de Geulweg voor autoverkeer ter voorkoming van sluipverkeer door Geulhem

Specifiek Sibbe:

- door het ontbreken van een goede en directe bovenlokale/regionale noord-zuidverbinding, rijdt veel sluipverkeer (ook bedrijfsmatig) door Sibbe, tot 2016 mag aangenomen worden dat dit probleem blijft bestaan c.q. verergert, gelet op de bouw c.q. openstelling van de A2 tunnel in Maastricht
- hoe omgaan met discrepanties tussen objectieve verkeersonveiligheid (snelheidsmetingen, ongevallencijfers) en subjectieve verkeersonveiligheid (beleving van bewoners)?
- veilige fietsverbinding tussen Bemelen en Sibbe gewenst voor schoolgaande jeugd; de school in Bemelen is opgeheven, kinderen gaan nu in Sibbe naar school

Specifiek Broekhem:

- ongewenst sluipverkeer (ook vrachtverkeer) rijdt door de woonbuurt van/naar bedrijventerrein De Valkenberg
- verkeersveiligheid in de wijk Broekhem-zuid, wens tot invoering van een 30km-zone
- kruispunt Bosstraat-De Valkenberg: menging van schoolgaande jeugd met sluipverkeer leidt tot verkeersonveilige situaties, met name tijdens ochtendspits
- ten aanzien van de weg Broekhem: hoge snelheden, slechte oversteekbaarheid en belemmering uitzicht bij uitritten door geparkeerde auto's

Bel en herstellijn:

Een andere bron van informatie is de Bel- en Herstellijn, een 24-uur servicelijn van de afdeling Gemeentewerken waar iedereen gebruik van kan maken als men opmerkingen, klachten en/of vragen heeft over de openbare ruimte (beschrijving is opgenomen in deel 1 van deze beleidsnota). De meest voorkomende onderwerpen bij de bel- en herstellijn op het gebied van verkeer zijn:

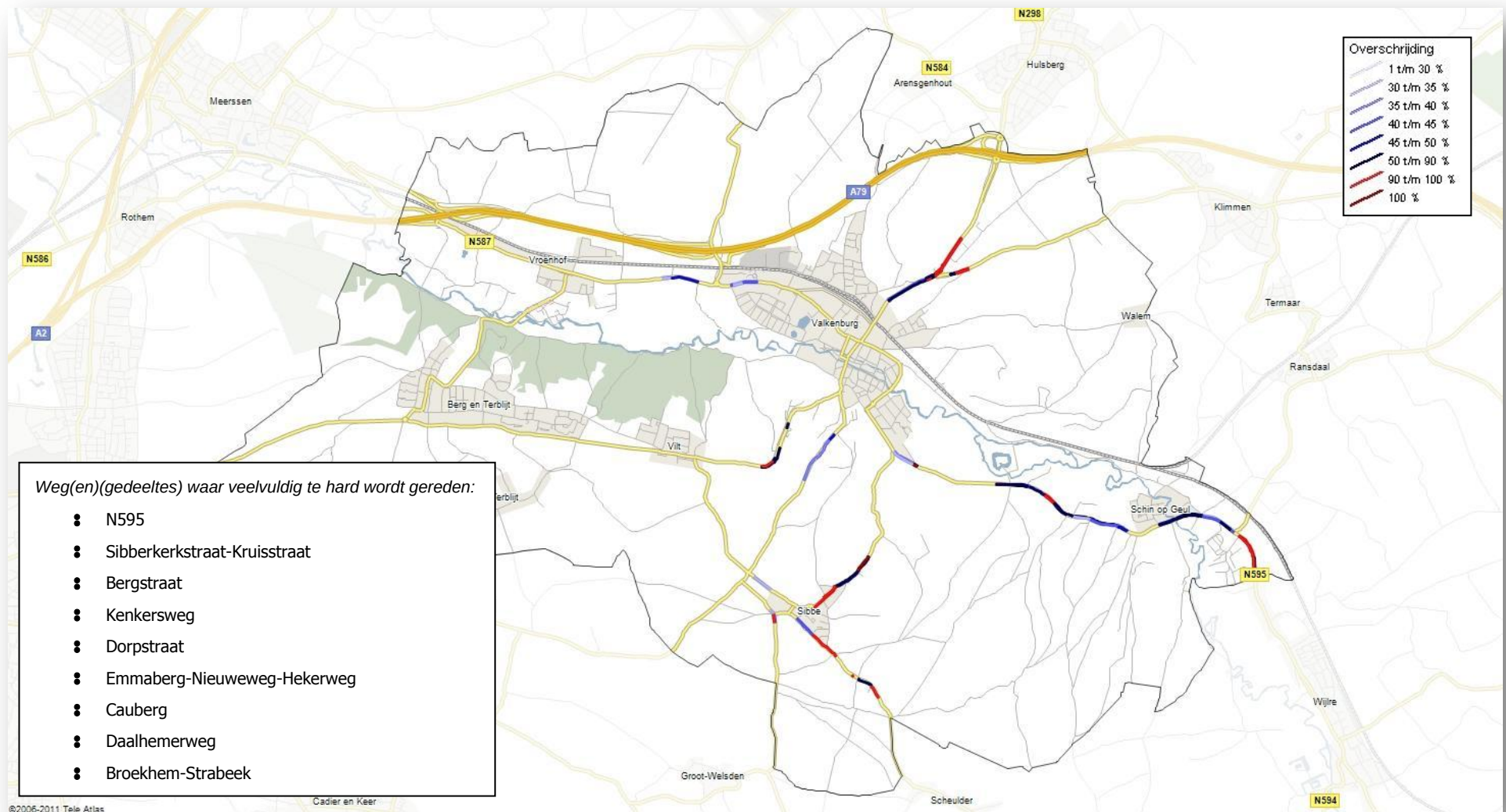
- Te hard rijden in een 30 km-zone.
- Verkeersonveiligheid rondom scholen.
- Aanvragen voor een ontheffing om te parkeren waar dat niet mag.
- Overlast van quads in het buitengebied bij Sibbe en het grensgebied bij Margraten.
- Aangereden/scheve/verdraaide verkeersborden.
- Niet kunnen in- en uitrijden van privégrond door fout geparkeerde auto's.
- Vragen om plaatsing van een snelheidsmeter.
- Ontregelde verkeerslichten.

7.3 Analyse van gereden snelheden

Veel klachten uit de vorige paragraaf hebben direct of indirect te maken met de (beleving van) gereden snelheden op bepaalde wegen. Op basis van de Speed Profilesmodule in Viastat kan op een objectieve wijze een overzicht worden verkregen van de locaties waar het meest te hard wordt gereden. Deze module is een nieuwe informatiebron ten behoeve van de analyse van gereden snelheden. Binnen ViaStat Speed Profiles zijn voor bijna alle wegen informatie beschikbaar over de daar gemiddeld gereden snelheden in de afgelopen 2 jaar. De snelheidswaarden zijn bekend per rijrichting én per tijdstip op de dag, zodat specifiek kan worden vastgesteld hoeveel én wanneer te hard wordt gereden of vertragingen optreden. Speed Profiles geven informatie over de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerd verkeer, gebaseerd op anonieme GPS-metingen van TomTom navigatiesystemen. TomTom verzamelt de GPS-metingen van al haar navigatiesystemen, waaruit voor elk afzonderlijk wegvak het gemiddelde snelheidsverloop over de dag is afgeleid. Het gemiddelde snelheidsverloop is gebaseerd op een 2-jarig voortschrijdende gemiddelde. Hiermee is het voor wegbeheerders en politie eenvoudig mogelijk om inzicht te krijgen in de gemiddeld gereden snelheden op bijna alle wegvakken van het wegennet, gespecificeerd naar rijrichting en tijdstip. Daarnaast is het hierbij mogelijk om inzicht te krijgen:

- in welke mate op wegvakken sprake is van gemiddeld gereden snelheden die boven de ingestelde snelheidslimiet liggen (= limietoverschrijding);
- in de wegvakken waar sprake is van gemiddeld gereden snelheden die veel én gedurende langere tijd lager liggen dan de snelheid in de nacht (= vertraging/filevorming).

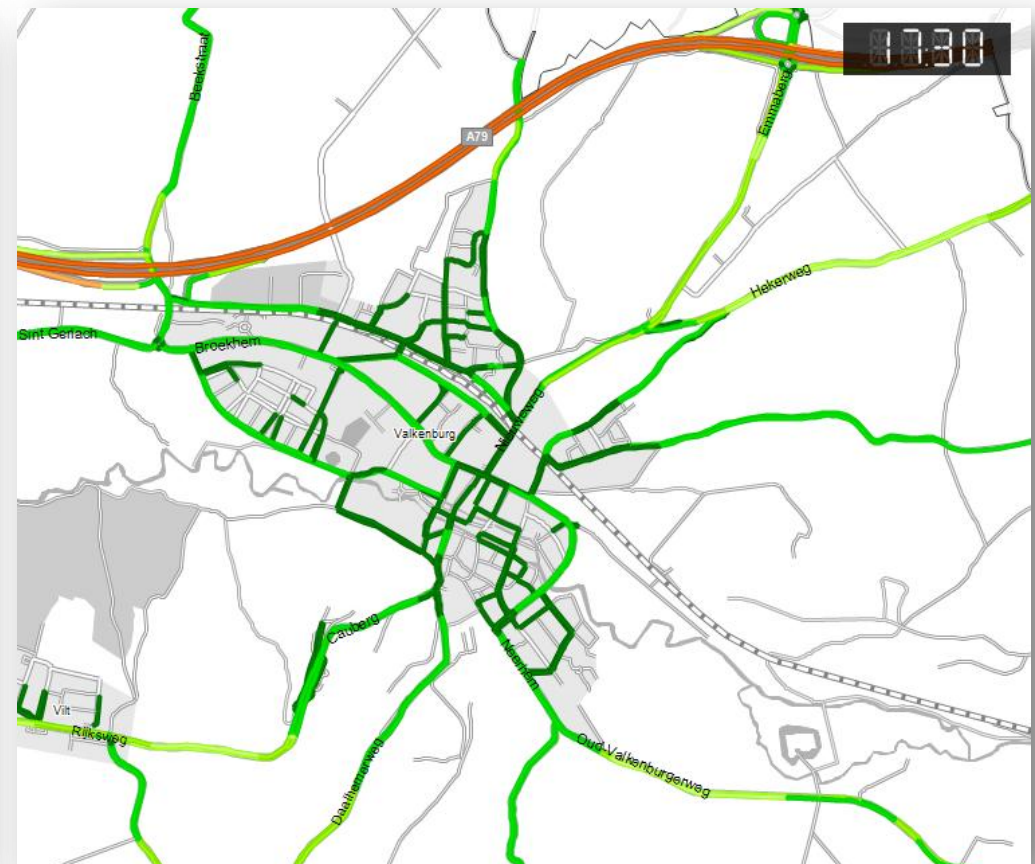
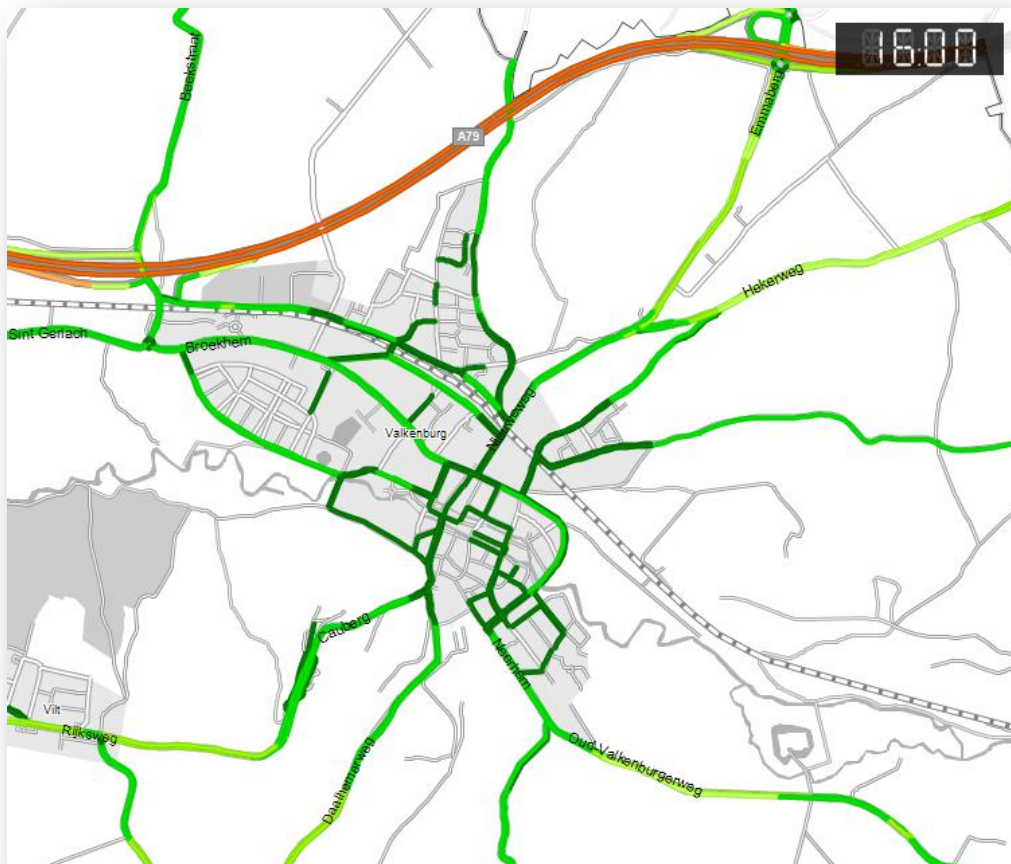
Op de volgende pagina's zijn deze aspecten op de kaartbeelden aangegeven.



Percentage van de tijd dat de snelheidslimiet overschreden wordt (locaties waar veelvuldig te snel gereden wordt)



Mate van overschrijding van de snelheidslimiet



Vergelijking van gereden snelheden op zondag om 16u (links) en donderdag om 17:30u (rechts)

Opvallend is, dat de gemiddelde snelheid op de ontsluitingswegen in Valkenburg op een gemiddelde zondagmiddag gelijk zijn of lager liggen dan op een gemiddelde donderdagmiddag tijdens de avondspits, waar normaliter op zondagmiddag de snelheden hoger zouden moeten liggen. Dit is het gevolg van drukte, veroorzaakt door het toeristisch verkeer in Valkenburg op zondagen. Met name het langzaam rijdend verkeer de route Berkelplein-Burg. Henssingel-Oosterweg op zondag valt op.



Vele weggebruikers houden zich op bepaalde gebiedsontsluitingswegen dus niet aan de heersende snelheidslimiet. Uit de inventariserende gesprekken met vertegenwoordigers van de kernen bleek dat dit verkeersgedrag zich volgens hen met name voordoet op de doorgaande wegen in de kernen. De analyse van de Speed Profiles toont aan dat deze signalen ten dele terecht zijn. De objectieve metingen tonen aan dat in de kernen langs de N595 (Oud Valkenburg, Schin op Geul) en daarnaast in Sibbe-IJzeren, Strabeek en op delen van de belangrijkste invalswegen van Valkenburg (Broekhem, Emmaberg-Nieuweweg, Cauberg, Daalhemerweg) regelmatig te hard wordt gereden. Op de locaties waar wel klachten over te hoge snelheden zijn geuit, maar waar uit de Speed Profilesanalyse blijkt dat niet te snel wordt gereden, heeft dit derhalve te maken met de *beleving* van de bewoners m.b.t. het passerend verkeer. Dit strookt met de ervaringen m.b.t. de snelheidsmetingen met DSI's op plaatsen waar klachten van bewoners zijn over het snelheidsgedrag. Ook daaruit blijkt dat vaak in objectieve zin geen sprake is van veelvuldig te snel rijden. Hierop wordt verderop nader ingegaan. Overigens blijkt in veel gevallen hetzelfde wanneer de geuite klachten over verkeersonveilige situaties worden afgezet tegen de objectieve verkeersongevallencijfers (zie paragraaf 7.1). Daaruit blijkt dan dat geen sprake is van een objectief onveilige locatie. De noodzaak om hier direct verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen ontbreekt dan. Het nader oppakken van dergelijke klachten dient in dat geval plaats te vinden bij het reguliere onderhoud van de betreffende wegen.

Op gebiedsontsluitingswegen kan de maximumsnelheid niet volledig door infrastructurele maatregelen worden afgedwongen, handhaving is hier noodzakelijk om het gewenste gedrag af te dwingen. Hoewel sprake is van structureel overleg met de politie, heeft de gemeente geen directe invloed op de prioritering van de politie bij de handhaving van de verkeersveiligheid. Eén keer per jaar vindt een bijeenkomst plaats met het regionale handhavingsteam van de politie, waarbij de gemeente haar wensen ten aanzien van de handhavingslocaties kan aangeven. Aanbevolen wordt om de resultaten van eerdergenoemde Speed Profilesanalyse daarbij te betrekken en ook in de toekomst op basis van een reguliere Speed Profileanalyse na te gaan of de handhavingsprioriteit naar andere locaties verlegd moet worden.

Daarnaast loopt op dit moment een experiment in samenwerking met het ROVL om de omgeving van het Grendelplein (kruising Daalhemerweg-Cauberg) te herinrichten conform het Shared Spaceprincipe. Dit is een verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. De verblijfsruimte wordt ingedeeld als mensenruimte en wordt niet geïnterpreteerd als verkeersruimte, ook indien deze op gebiedsontsluitingswegen gelegen is. Een belangrijk kenmerk van Shared Space is de geringe aanwezigheid van verkeersborden en verkeerslichten. Afhankelijk van het al dan niet uitvoeren van dit experiment op de betreffende locatie en de ervaringen die ermee worden opgedaan, kan dit concept in de toekomst wellicht op meer plaatsen worden toegepast.

Snelheidsgerelateerde doelstelling

Uiteraard dient ernaar gestreefd te worden dat men zich zoveel mogelijk (het liefst altijd) aan de maximumsnelheid houdt. Een dergelijke doelstelling kan pas gemonitord worden indien ze meetbaar gemaakt wordt. De eerder beschreven Speed Profiles-module biedt hiertoe mogelijkheden. Ook bij de "traditionele snelheidsmetingen" is dit echter mogelijk door uit te gaan van de 85-percentielsnelheid (V85). Dit is de snelheid die op een weg door 85% van de passerende automobilisten niet wordt overschreden (onder normale weersomstandigheden). Deze waarde weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van de automobilisten als redelijk en veilig beschouwt tijdens ideale omstandigheden. Is de V85 hoger dan de toegestane snelheid, dan verdient deze weg extra aandacht, ofwel in de vorm van aanvullende snelheidsremmende maatregelen ofwel in de vorm van handhaving.

De concrete en meetbare doelstellingen ten aanzien van de gereden snelheden waarop in de toekomst gemonitord zal worden, zijn:

1. Het streven is om de V85 nergens boven de maximum toegestane snelheid uit te laten komen (te controleren aan de hand van "conventionele snelheidsmetingen").
2. Het percentage van de tijd dat een snelheidslimiet overschreden wordt overal te maximaliseren op 30% (te controleren middels Viastat Speed Profiles).
3. De mate van overschrijding van de snelheidslimiet (vrije snelheid t.o.v. maximumsnelheid) overal te beperken tot maximaal 5% (te controleren middels Viastat Speed Profiles).

7.4 Analyse inrichting en herkenbaarheid van wegcategorieën

Door de diverse infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen, die de afgelopen jaren getroffen zijn, is de herkenbaarheid van de wegcategorieën op straat verder verbeterd. De herkenbaarheid van de wegcategorieën is nog niet overal optimaal door het ontbreken van asmarkering, fietsvoorzieningen en/of de ligging c.q. inrichting van bebouwde komgrenzen. Een uniforme voorrangsregeling is wel op alle gebiedsontsluitingswegen aanwezig.

Er is de afgelopen jaren meer uniformiteit in de toepassing van snelheidsremmende maatregelen in Valkenburg a/d Geul toegepast, wat ten goede komt aan de uniformiteit en herkenbaarheid voor weggebruikers. Tevens is aandacht besteed aan de vormgeving van kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen, welke meer en meer conform duurzaam veilig uitgevoerd worden. De vormgeving van kruispunten tussen erftoegangswegen onderling is soms echter nog niet conform duurzaam veilig uitgevoerd, aangezien hier nog vaak voorrangskruispunten voorkomen. Ook is nog niet op alle erftoegangswegen een bijpassende maximumsnelheid ingevoerd (30 km/u bebouwde kom c.q. 60 km/u buiten bebouwde kom).

Hoewel bij nieuwe aanleg van snelheidsremmende maatregelen uniformiteit wordt nagestreefd, is in buurten met oudere onaangepaste maatregelen nog niet overal sprake van uniformiteit conform duurzaam veilig, wat niet ten goede komt aan de herkenbaarheid van wegcategorieën. Bij de effectuering van verkeerskundige maatregelen combineert de gemeente zoals eerder aangegeven deze zoveel mogelijk met wegonderhouds- of ruimtelijke herstructureringsprojecten. Dit vanuit efficiencyoogpunt. Er is niet altijd genoeg fysieke ruimte om het gewenste rijbaanprofiel op ontsluitingswegen te kunnen realiseren met de minimaal benodigde rijbaanbreedte, een aparte plek voor de fietsers en, daar waar een parkeerbehoefte is, langsparkeerplaatsen. Binnen de bebouwde kommen is langs de gebiedsontsluitingswegen bijna nergens sprake van vrijliggende fietspaden, behalve langs de Neerhem, Rijksweg in Vilt en Berg en sinds kort ook langs de Beekstraat. Op alle overige gebiedsontsluitingswegen in Valkenburg moeten fietsers van de rijbaan gebruik maken, al dan niet op fiets(suggestie)stroken.

7.5 Analyse van het langzaam verkeer

In Limburg en ook in Valkenburg a/d Geul wordt voor de utilitaire verplaatsingen minder gefietst dan in de rest van Nederland, waar de fiets voor gemiddeld 25% van de verplaatsingen wordt gebruikt. Het lagere aandeel fietsgebruik is deels toe te schrijven aan het aanbod van fietsvoorzieningen, maar ook omgevingsfactoren zoals hoogteverschillen, de samenstelling van de bevolking en de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn hierbij bepalend. Met name op de korte “binnenstedelijke” afstanden (tot 5km), maar ook op de middellange afstanden tussen kernen (5 à 7,5km) kan de fiets een behoorlijk deel in de verplaatsingen voor haar rekening nemen. Juist op deze verplaatsingen dient het fietsverkeer dan ook gestimuleerd te worden.

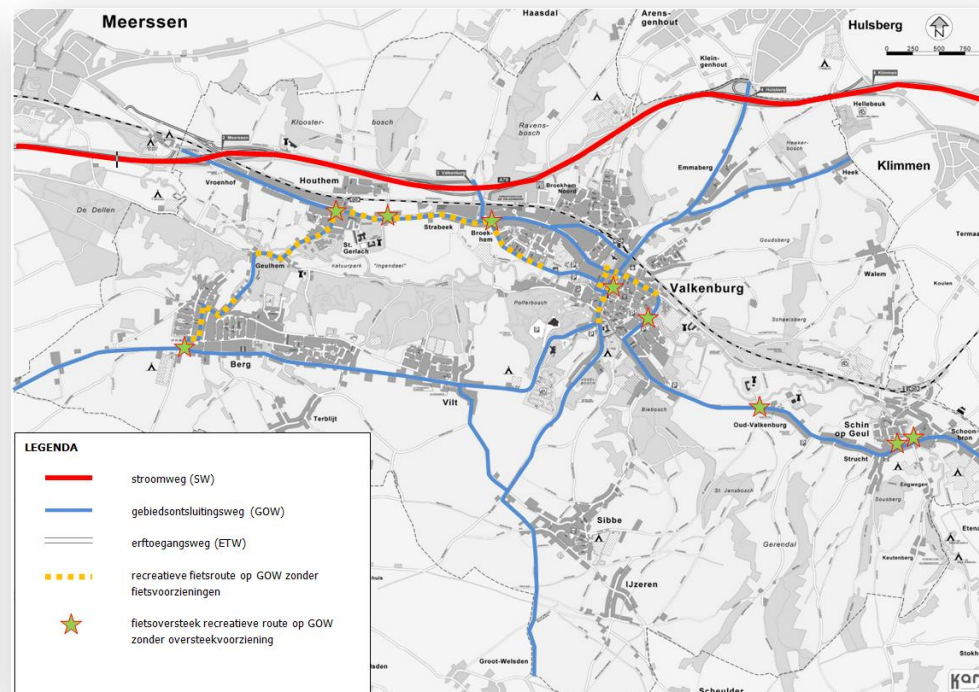
Om het fietsgebruik te stimuleren en te zorgen voor veilige fietsroutes, is daarnaast door de provincie Limburg en de gemeenten een provinciaal fietsroutenetwerk opgesteld. De knelpunten in fietsvoorzieningen op het netwerk zijn daarbij aangegeven. Het netwerk is bedoeld als basis voor de prioritering van de fietsinfrastructuur en maakt onderdeel uit van het PVVP. Het netwerk wordt gebruikt als criterium in de stimuleringsregeling van de gemeentelijke fietsinfrastructuur.

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de knelpuntanalyse m.b.t. het thema langzaam verkeer. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- ontbrekende of onvoldoende fietsvoorzieningen op diverse fietsnetwerken
- oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer
- gevaarlijke locaties op school-thuisroutes
- eenzijdige fietsongevallen op hellingen

7.5.1 Ontbrekende of onvoldoende fietsvoorzieningen op fietsnetwerk

Op het *provinciaal* fietsroutenetwerk is volgens het PVVP in Valkenburg op één locatie sprake van een gevaarlijke oversteek voor fietsers: het door verkeerslichten geregelde kruispunt aan de Nieuweweg-Reinaldstraat-Wilhelminalaan. Dit kruispunt zal in 2012 gereconstrueerd worden, waarbij ook de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd zal worden. Ook op andere plaatsen, waar het *gemeentelijk* fietsnetwerk de gebiedsontsluitingswegen kruist, is sprake van verkeersonveilige oversteekplaatsen. Bij reconstructies wordt hier door de gemeente rekening gehouden met de verdere invulling van het fietsnetwerk. Deze lijn dient te worden voortgezet. Verder ontbreken volgens het PVVP op diverse wegen in de gemeente adequate fietsvoorzieningen op het *provinciaal* fietsroutenetwerk, zie de oranje wegen op de afbeelding linksonder. Inmiddels zijn de afgelopen jaren op deze oranje wegen wel fietssuggestiestroken aangelegd ter verbetering van de verkeersveiligheid. Op de afbeelding rechtsonder is aangegeven op welke plaatsen op de *recreatieve* fietsroutes (knooppuntenetwerk, Mergellandroute en centrumplan) fiets- c.q. oversteekvoorzieningen ontbreken. Deze kaart is uitvergroot opgenomen in bijlage 4.



Op diverse ontsluitingswegen is het totale breedteprofiel van de weg en/of de aanwezige fietssuggestiestroken te smal ($< 1,20\text{m}$). Hierdoor maakt (tegemoetkomend) autoverkeer op dit soort wegen veelvuldig gebruik van de fietssuggestiestroken om elkaar te kunnen passeren. Bovendien wordt in veel gevallen (deels) op de fietssuggestiestroken geparkeerd. Hoewel deze handelingen juridisch toegestaan zijn, is het niet bevorderlijk voor het comfort en de veiligheid van fietsers. Fietsers worden dan immers gedwongen uit te wijken naar de smalle rijbaan.

7.5.2 Oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

Gelijkvloerse oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer op ontsluitingswegen zijn op enkele plaatsen nog te beperkt vormgegeven qua uitvoering waardoor de voorziening niet altijd wordt onderkend. Bij zebra's op dergelijke locaties wordt vaak niet gestopt. Dit is met name het geval op de drukkere ontsluitingswegen, waar geen sprake is van een middengeleider. De opvallendheid van voetgangersoversteekplaatsen op ontsluitingswegen kan worden vergroot door het aanleggen van middengeleiders, eventueel gecombineerd met het plaatsen van verlichte waarschuwborden boven de rijbaan (zie afbeelding) die tevens het zebrapad aanstralen.



7.5.3 Gevaarlijke locaties op school-thuisroutes

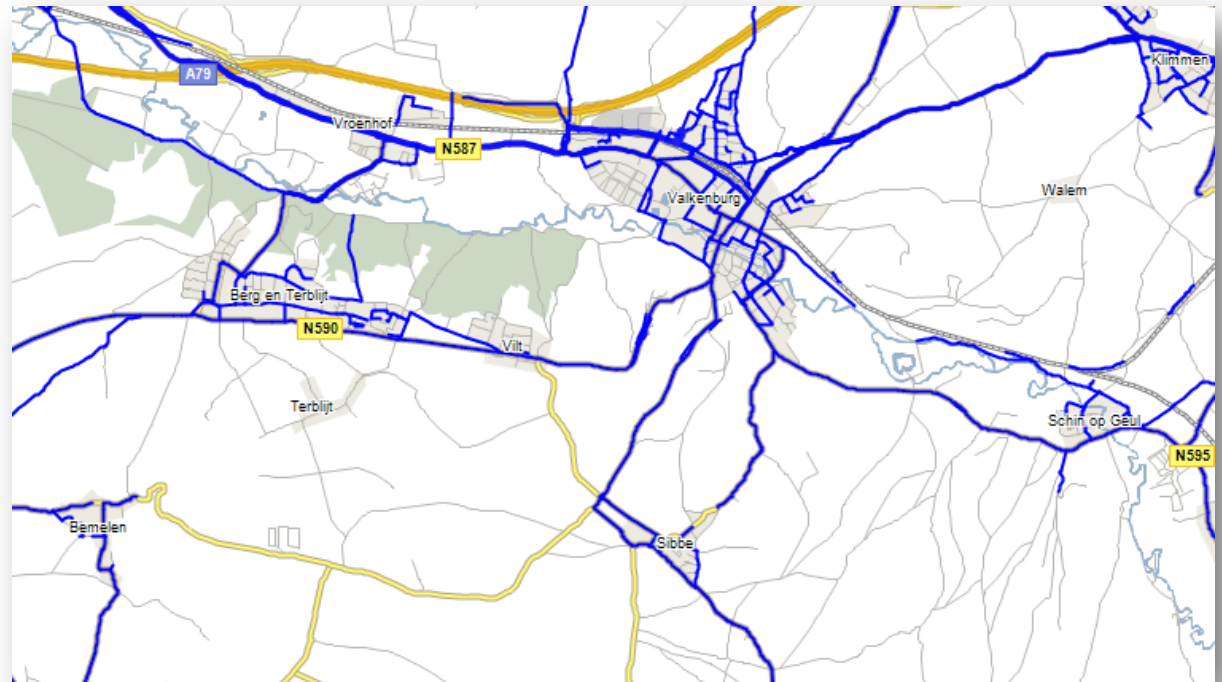
Op regionale schaal heeft in 2009 een schoolroute-onderzoek plaatsgevonden ter vergroting van de veiligheid van jonge fietsers en voetgangers uit het voortgezet onderwijs. In deze paragraaf worden de voornaamste conclusies uit dit onderzoek belicht.

Op de kaart zijn de schoolroutes in Valkenburg a/d Geul die uit dit onderzoek naar voren kwamen, aangegeven. Het betreft scholieren die per fiets naar school komen. De dikte van de lijnen correspondeert met het gebruik door scholieren van een wegvak.

De volgende redenen worden door de leerlingen het meest aangegeven als oorzaak voor verkeersonveilige situaties:

- te veel verkeer
- te hard rijden
- geen goede fietspaden
- geen goede oversteekplaatsen

Voor wat betreft de locaties die als onveilig worden aangeduid door de leerlingen geldt een zeer diffuus beeld, waarbij wel geldt dat de meeste locaties op de gebiedsontsluitingswegen binnen de kern Valkenburg liggen.



7.5.4 Eenzijdige fietsongevallen op hellingen

Uit de verkeersongevallenanalyse (paragraaf 7.1) is gebleken dat relatief veel fietsongevallen op de Daalhemerweg gebeuren. Deze zijn in sommige gevallen eenzijdig van aard. Deze helling, maar ook andere hellingen zoals de Cauberg en Keutenberg zijn relatief steil. Bureau Mobycon heeft hierover een memo opgesteld, die de input voor deze paragraaf vormt³.

Fietsers onderschatten deze hellingen. Er worden (al dan niet onbewust) hoge rijsnelheden gehaald, waarbij men vaak zijn of haar eigen fietsvaardigheid overschat. In sommige gevallen verliest men vervolgens de controle over de fiets. Dit wordt versterkt door het feit dat in de gemeente Valkenburg aan de Geul jaarlijks veel fietstoeristen komen. Dit zijn met name wielrenners, maar ook toerfietsers. In veel gevallen zijn zij onbekend met het wegennetwerk en haar specifieke kenmerken.

Dit is voor Nederlandse begrippen een uniek probleem. Slechts in de regio Zuid-Limburg treden dergelijke grote hoogteverschillen op. Dat maakt dat er geen 'standaard' oplossing voor het probleem te vinden is. Dit wordt in Valkenburg versterkt door twee aspecten. Enerzijds zijn de wegen veelal doorgaande wegen (gebiedsontsluitingswegen) voor de auto. 'Standaard' snelheidsremmende maatregelen voor fietsers conflicteren veelal met deze autoverkeersfunctie. Daarnaast zijn veel hellingen, waaronder met name de Cauberg, onderdeel van belangrijke wielervedstrijden en Tour de France etappes. Obstakels die de kwaliteit van deze route verminderen moeten vermeden worden. Deze beide aspecten vragen om een maatwerkoplossing voor de Cauberg en voor overige hellingen in Valkenburg aan de Geul.

Als oplossingsrichting wordt niet ingezet op de reguliere snelheidsremmende maatregelen om de fietssnelheid te matigen. De oorzaak van het probleem ligt voor een belangrijk deel in de beleving van snelheid door de fietser zelf. Hierbij past een meer cognitieve aanpak, die zich direct op dit gevoel van snelheid richt. Men moet zich bewust worden van de hoge snelheid, en hierdoor tijdig afremmen. Op de hellingen wordt gezocht naar elementen die de snelheidsbeleving voor fietsers kunnen doen toenemen, zonder fysiek een belemmering of gevaar te zijn voor fietsers en/of autoverkeer. Op de Daalhemerweg kan deze oplossingsrichting als pilotstudie uitgewerkt worden.

³ Notitie "Eenzijdige fietsongevallen op hellingen", Mobycon Delft, 7 februari 2011

7.6 Bijzondere verkeersdeelnemers

Toerfietzers, motoren, agrarisch verkeer, quads, crossfietzers. Het zijn aparte groepen verkeersdeelnemers waar in het Heuvelland rekening mee moet worden gehouden. Doordat het landschap in de gemeente Valkenburg a/d Geul ook voor een groot deel een agrarisch goed is, maken er regelmatig landbouwvoertuigen gebruik van de wegen. Voor een goede agrarische bedrijfsvoering is het van belang dat de bereikbaarheid van landbouwbedrijven gewaarborgd blijft. Omwille van de verkeersveiligheid is het veelal wenselijk om fysieke maatregelen te treffen op de wegen. Deze kunnen echter vaak hinderlijk zijn voor landbouwverkeer. In de ontwerpfase is het daarom noodzakelijk om de fysieke maatregelen af te stemmen op het landbouwverkeer. Daarnaast is het Heuvelland een populaire bestemming om te gaan toeren met de fiets, motor of auto. Ook wordt het bosrijke gebied steeds aantrekkelijker voor crossmotoren/-fietzers en quads. Er bestaat een zekere spanning bij deze bijzondere verkeersdeelnemers. Enerzijds veroorzaken ze (in groepssituaties) vaak overlast naar andere weggebruikers, omwonenden, natuur, etc. Anderzijds behoren zij ook tot de dagrecreanten, die willen genieten van het landschap en vaak een economische bijdrage leveren aan de horeca. Het verbieden van deze verkeersdeelnemers in het (buiten)gebied, is juridisch gezien geen haalbare zaak. Beter kan worden ingezet op gedragsbeïnvloedende activiteiten, die een bijdrage leveren aan het verminderen van overlast. Het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVP) kan hierin een (regionale) bijdrage leveren. Daarnaast verdient aanbeveling om een onderzoek uit te voeren naar de optimalisering van de recreatieve routes voor de diverse doelgroepen in het buitengebied en daarbij aan te geven of al dan niet combinatiemogelijkheden aanwezig zijn.

7.7 Organisatorische aandachtspunten

7.7.1 Monitoring

Zoals gezegd beschikt de gemeente over drie zogenaamde "DSI's" (dynamisch snelheidssysteem) die een corrigerende werking op te snelle bestuurders tot doel hebben. Deze geven de gereden snelheid aan de bestuurders aan en knipperen indien te snel wordt gereden. Hiermee wordt echter niet geverbaliseerd. Het gebruik van de DSI's wordt gecoördineerd door de afdeling gemeentewerken. De meters worden min of meer structureel geplaatst, hetgeen mede afhankelijk is van de mogelijkheden c.q. mankracht. De gemeente streeft ernaar altijd één of twee DSI's operationeel te hebben om ergens te meten waar klachten ingekomen zijn over te snel rijden. De objectieve snelheidsmetingen worden dan gebruikt in het overleg met bewoners, zodat de emotie gerelativeerd kan worden. Vaak blijkt namelijk uit de snelheidsmetingen dat niet (veelvuldig) te snel gereden wordt in woonstraten.



Daarnaast gebeurt plaatsing van de DSI's naar eigen idee van de gemeente op plaatsen waar zij dat zelf nuttig acht. Ook worden de meters soms ingezet om op locaties waar een tijdelijke omleidingsroute is aangebracht om het rijgedrag van bestuurders te regelen c.q. corrigeren, want in dergelijke gevallen komen vaak klachten van bewoners langs de betreffende route.

In de praktijk is ongeveer elke twee tot drie maanden een plaatsing in een of twee richtingen. Er wordt meestal ca. 4 tot 6 weken geteld per richting. De meters registreren naast de gereden snelheden ook het aantal bewegingen maar hier zit een te grote marge in. Aandachtspunt ten aanzien van de DSI's zijn:

- De meters functioneren nog goed maar de bijbehorende laptop is inmiddels nogal verouderd. Draadloze overdracht van gegevens is niet mogelijk, waardoor het bewerkelijk is om de gegevens uit te lezen.
- De conditie van de behuizing van de DSI's; plastic schroeven laten los of begeven het. De beschermplaten rond de meters worden er soms vanaf gereden door grote voertuigen, aangezien ze aan een lichtmast hangen.

De gemeente beschikt daarnaast nog over een teller die de verschillende verkeerssoorten plus snelheden kan meten. Die wordt doorgaans eens per half jaar ingezet om nauwkeurigere cijfers te verkrijgen. Deze beïnvloedt de weggebruiker dus verder niet om zijn gedrag aan te passen. De meter meet in beide richtingen tegelijk (mits de wegbreedte normaal minimaal 4,50 is). De gemeente heeft nog te weinig ervaring met dit apparaat opgedaan om uitspraken te doen over bruikbaarheid en eventuele aandachtspunten.

Tot slot laat de gemeente soms grootschaligere verkeerstellingen uitvoeren op het hoofdwegenet, waarmee een beeld ontstaat van gereden intensiteiten en snelheden. Dit dient als monitoringsmiddel en kan mede bepalen waar aanvullende snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden. Er is echter geen sprake van een structureel roulerend telprogramma. Ook het verkeersprognosemodel, dat jaarlijks op basis van tellingen wordt geüpdate, is een uitstekend monitorings- en effectbepalingsmiddel. De gemeente heeft echter alleen een raadpleegfunctie in het verkeersmodel en voert niet zelf berekeningen en/of analyses in het model uit. Hiervoor doet zij een beroep op de leverancier van het softwarepakket. Van belang is dat de genoemde monitoringsmiddelen in de toekomst voortgezet worden. Daarnaast vormt de Speed Profiles-module binnen het softwarepakket Viastat, welke voor ook de opstelling van dit Beleidsplan Verkeersveiligheid gebruikt is, een nuttige aanvulling op de metingen op straat. Aanbevolen wordt om deze structureel in te zetten voor het tijdsgebonden (bijv. per kwartaal c.q. jaar) opsporen en analyseren van snelheidsgerelateerde knelpunten. Mogelijk kan deze module zelfs in de toekomst ingezet worden als vervanging van snelheidsmetingen op straat.

7.7.2 Communicatie

De gemeente verschaft informatie aan de inwoners via onder andere het huis-aan-huisblad en de gemeentelijke website. Daarin worden tevens alle openbare bekendmakingen en andere officiële mededelingen gepubliceerd. Om de bewoners van Valkenburg a/d Geul bij moeilijke processen meer bij de besluitvorming te betrekken, en zo meer draagvlak voor de maatregelen te creëren, is het mogelijk dat een besluit via een arrangement met de bewoners en/of betrokkenen wordt genomen. In dergelijke specifieke “moeilijke projecten” kan het ROVL meehelpen in de processturing. Dit is enkele jaren geleden bijvoorbeeld in Houthem-St. Gerlach gebeurd. Daarnaast is er voor burgers de “bel- en herstellijn” om klachten over onder meer verkeerssituaties bij de gemeente te uiten.

Bij de communicatie over (nieuwe) verkeerssituaties maakt de gemeente gebruik van overlegmomenten met de vertegenwoordigingen van de kernen, die als spreekbuis voor de dorpen en buurten fungeren. Bij nieuwe plannen wordt met de vertegenwoordigingen van de kernen met name expliciet gesproken over randvoorwaarden en uitgangspunten om zo te voorkomen dat achteraf bepaalde verwachtingen (die niet hiermee stroken) niet waargemaakt kunnen worden. Naast de formele inspraak geldt in Valkenburg a/d Geul de mogelijkheid in te spreken bij commissievergaderingen. Aanbevolen wordt om de gemeentelijke website ook te gebruiken voor het verzamelen van klachten op het gebied van onveilige/onduidelijke verkeerssituaties. Hiermee ontstaat een extra communicatiekanaal op het gebied van verkeersveiligheid. Dit vergroot zowel het gemak voor burgers als voor de gemeente. Tevens dient de mogelijkheid gezien te worden voor het inrichten van een webpagina, waarop weggebruikers melding kunnen doen van betrokkenheid bij een verkeersongeval. Dit heeft zowel meerwaarde voor de betrokkene, die zijn “verhaal kwijt kan”, als voor de gemeente (verhoging registratiegraad ongevallen).

Zelfsturing

Valkenburg aan de Geul is één van de eerste gemeenten die ervaring opdoet met “zelfsturing” door burgers. Zelfsturing betekent dat de gemeente bewust ruimte maakt voor initiatieven en oplossingen van bewoners en hen verantwoordelijk laat zijn voor de leefbaarheid in hun dorp of kern. Dat wil niet zeggen dat de gemeente haar handen ervan aftrekt, maar ze geeft de bewoners de kans om de dingen zo te regelen dat iedereen zich er prettig bij voelt. Gemeenten en instellingen stemmen hun dienstverlening af op datgene wat er in de gemeenschappen van kernen gebeurt. De gedachte daarachter is dat er daardoor oplossingen op maat komen en de betrokkenheid bij de eigen leefomgeving vergroot wordt.

De gemeente Valkenburg aan de Geul vindt het belangrijk dat mensen in dorpen en kernen ruimte krijgen om zelf vorm te geven aan een aangename omgeving. Inwoners bouwen zelf actief aan de leefbaarheid van de gemeenschappen waar ze deel van uitmaken en de overheid geeft de burgers ruimte om te werken aan sociale samenhang in de buurt en aan een prettige leefomgeving. Met name in het openbare en sociale domein in de samenleving gaan inwoners van een dorp of kern samen aan de slag om te werken aan de leefbaarheid. De rol van de overheid en van maatschappelijke organisaties zoals woningstichtingen, welzijnsorganisaties, zorgaanbieders en onderwijs beperkt zich in deze gevallen tot enthousiasmeren en faciliteren van de inwoners.

Ook op het gebied van verkeersveiligheid zijn de afgelopen jaren een aantal projecten voorbereid middels zelfsturing, waarmee de ervaringen wisselend zijn. In het kader van verkeersveiligheid is het van belang dat bij de (her)inrichting van wegen een bepaalde mate van uniformiteit wordt nagestreefd, zodat de weggebruiker weet wat van hem verwacht wordt. Deze uniformiteit wordt bereikt door het gebruik van landelijke ontwerprichtlijnen. Dat beperkt de mogelijkheden van zelfsturing enigszins. De visie van de gemeente dient daarom altijd bepalend en kaderstellend te zijn. Binnen deze kaders kan dan uiteindelijk nog met de buurt/wijk in overleg getreden worden over de verschillende mogelijkheden. Het wordt afgeraden om bij elk signaal vanuit de buurt werkgroepen in te stellen die vanuit de buurt vrijelijk met de verkeersproblemen aan de slag gaan en zelf dan maatregelvoorstellen doen, aangezien de bewoners niet op de hoogte zijn van de richtlijnen. Vanuit de buurt kunnen echter wel problemen gesignaleerd en gebundeld worden, deze dienen vervolgens voorgelegd te worden aan de gemeente. De gemeente bepaalt vervolgens zelf of deze de problemen onderkent (ziet zij dat ook als een probleem of is het normaal voor de betreffende situatie en daarmee dus geen probleem?). Ook bepaalt de gemeente vervolgens of er een vervolgtraject (met de buurt) volgt om het probleem verder aan te pakken, welke kaders/randvoorwaarden er zijn zijn en welke speelruimte men als buurt daarbij heeft.

Verkeersadviescommissie

In de gemeente is een verkeersadviescommissie actief, waarin naast enkele ambtenaren vanuit de verschillende relevante afdelingen ook de politie, de fietsersbond en de wethouder deelnemen. Deze komt één maal per kwartaal bij elkaar en bespreekt verkeersgerelateerde punten. Aandachtspunt ten aanzien van het functioneren van deze commissie is het verbeteren van de voeding van de verkeerscommissie; de inbreng is nu te veel persoonsafhankelijk; diverse thema's komen daardoor niet op tafel, onder meer door behandeling van onderwerpen in aparte, specifieke (projectgerelateerde) werkgroepen.



8 OPLOSSINGSRICHTINGEN EN TOEKOMSTIGE BELEIDSUITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk worden allereerst de oplossingsrichtingen beschreven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van beleidsuitgangspunten die gehanteerd dienen te worden bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid gedurende de komende jaren.

Toepassing van essentiële herkenbaarheidkenmerken

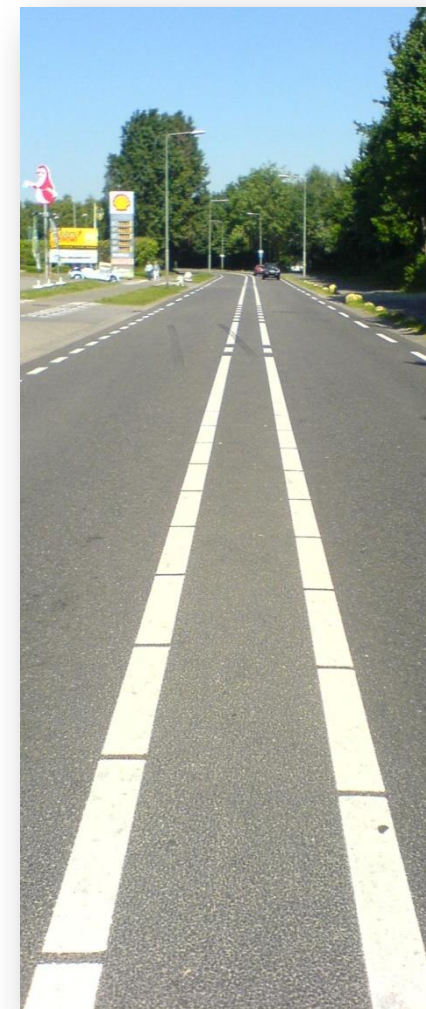
De essentiële herkenbaarheidkenmerken dienen overal zo optimaal mogelijk te worden toegepast waardoor de herkenbaarheid van de wegcategorie wordt bevorderd.

Aanpassen aan gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingswegen dienen zodanig ingericht te zijn dat deze wegen door weggebruikers als gebiedsontsluitingsweg herkend worden en ze hun verkeersgedrag, waaronder ook hun snelheid, hierop afstemmen. Enkele wegen in de gemeente Valkenburg a/d Geul dienen heringericht te worden conform de essentiële herkenbaarheidkenmerken die voor een gebiedsontsluitingsweg worden gesteld, conform het voorbeeld op de afbeelding hiernaast. Op gebiedsontsluitingswegen dient de doorstroming gewaarborgd te worden. Nieuwe verkeersaantrekkende voorzieningen zoals scholen en ouderenvoorzieningen dienen bij voorkeur niet rechtstreeks op gebiedsontsluitingswegen ontsloten te worden, zodat ter plaatse van deze voorzieningen op dit type wegen geen belemmering van de doorstroming en verkeersonveilige manoeuvres plaatsvinden. Waar dat nodig is moet de mogelijkheid bestaan om regionaal afgestemd maatwerk te leveren in specifieke situaties met een smal wegprofiel zoals eerder in deze rapportage aangegeven. Dat betekent dat in dergelijke gevallen een profiel met fietsstroken en een enkele asstreep c.q. geen asstreep wordt toegestaan en in zeer smalle situaties een maximumsnelheid van 30km/u i.p.v. 50 km/u wordt toegepast, welke met limietborden (dus geen zoneborden!) wordt aangegeven.

Uitbreiding en verfijning van 30 km zones (erftoegangswegen binnen bebouwde kom)

Voorts wordt geadviseerd om in de verblijfsgebieden de aanduiding van de 30 km zones te completeren en reeds bestaande 30km-zones qua inrichting verder te verfijnen. Met name bij rioolvervangingen of wegonderhoud dient de noodzaak van o.a. snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen voor de betreffende straat inzichtelijk te worden gemaakt. Het



Duurzaam Veilig verkeersbeleid schrijft voor om binnen 30km-zones met name op potentiële conflictpunten (meestal kruispunten) fysieke maatregelen te treffen. Dit kunnen attentieverhogende, snelheidsremmende en/of sluipverkeerwerende maatregelen zijn. Verticale snelheidsremmers zoals drempels zijn hiervoor het meest effectief, maar deze kunnen geluids- en/of trillingsoverlast voor bewoners opleveren, hetgeen altijd als aandachtspunt bij de planvorming dient te worden meegenomen.

Binnen verblijfsgebieden worden zo min mogelijk verkeersregulerende maatregelen getroffen (eenrichtingsverkeer, parkeerverboden e.d.) en wordt elementenverharding gebruikt in plaats van asfalt.

Bij de toepassing van snelheidsremmende/attentieverhogende maatregelen dient uniformiteit bewerkstelligd te worden. Daarom wordt aanbevolen om zoveel mogelijk gebruik te maken van de volgende maatregelen. Het te hanteren type is afhankelijk van het te bewerkstelligen doel (snelheidsremming, attentieverhoging en/of sluipverkeer weren).

Wegvakken:

- verkeersdrempel, of
- versmalling inclusief verkeersdrempel ter wering van sluipverkeer
- standaardmaatregel bij oversteekvoorziening scholen: versmalling, oversteekdrempel en zebra

Kruispunten:

- bij voorkeur: verhoogd kruispuntplateau, anders
- blokmarkering inclusief kruispunt in afwijkende verharding en kleur, of
- blokmarkering.



Waar dat nodig is moet de mogelijkheid bestaan om regionaal afgestemd maatwerk te leveren in specifieke situaties waar sprake is van een busroute over een erftoegangsweg. In dergelijke gevallen kan de voorrang worden geregeld ten voordele van de busroute d.m.v. inritconstructies op de zijwegen (dus niet d.m.v. voorrangsborden!).

Aanpassen aan gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

Een gedeelte van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, waarvan het merendeel in eigendom en beheer is van de Provincie Limburg, voldoet aan de essentiële herkenbaarheidkenmerken, maar enkele wegvakken nog niet, met name qua kantmarkering en rijrichtingscheiding. Buiten de bebouwde kom geldt voor gebiedsontsluitingswegen een maximumsnelheid van 80km/h. Richtlijnen voor de inrichting van wegen buiten de bebouwde kom zijn opgenomen in het "Handboek Wegontwerp" van het CROW. Zie als voorbeeld de afbeelding van hiernaast. Het verdient aanbeveling de markering op deze wegen hierop aan te passen.



Aanpassen aan erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

Op dit moment is nog bijna nergens sprake van een duurzaam veilige inrichting met de bijbehorende essentiële herkenbaarheidkenmerken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom dienen de erftoegangswegen te worden ingericht als 60 km/u zone. Alle voorrangsregelingen komen in deze zones te vervallen, dat betekent dus dat op deze kruispunten de regel "verkeer van rechts gaat voor" geldt. Snelheidsremmende maatregelen zijn wenselijk op wegvakken waar specifieke gevaarlijke situaties voorkomen, waar te hard gereden wordt en/of waar veel fietsverkeer voorkomt. De snelheidsremmende maatregelen op deze wegen dienen te worden vormgegeven conform de daarvoor geldende CROW-richtlijnen. De wens is om te komen tot aaneengesloten 60 km/u zones. Waar dat nodig is moet de mogelijkheid bestaan om regionaal afgestemd maatwerk te leveren in specifieke situaties met een smal wegprofiel in combinatie met een grote hoeveelheid verkeer, zoals eerder in deze rapportage aangegeven. In dergelijke gevallen dient wel sprake te zijn van voorrangskruispunten.

Maatregelen op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen

Kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen onderling leiden in het algemeen vaak tot veel verkeersongevallen. Wordt op een kruispunt van gebiedsontsluitingswegen een rotonde toegepast dan heeft dit als effect dat het aantal ongevallen gemiddeld gezien afneemt. Deze kruispuntvorm geniet dan ook vanuit het oogpunt van duurzaam veilig de voorkeur. Alvorens over te gaan tot herinrichting van deze kruispunten tot rotonde dient per kruispunt geanalyseerd te worden of een rotonde het (toekomstige) verkeersaanbod kan verwerken. Daarnaast dient tevens beschouwd te worden of er voldoende ruimte aanwezig is om een rotonde conform voorschriften (CROW publicatie 126) uit te voeren. Indien een rotonde om (een van deze) reden(en) niet mogelijk is, dient in principe gekozen te worden voor de plaatsing van verkeerslichten op het kruispunt. Beide kruispuntvormen hebben vaak een grote financiële en ruimtelijke impact. Gelet hierop en mede gelet op het feit dat er in Valkenburg a/d Geul op geen enkel kruispunt sprake is van ernstige ongevallenconcentraties, wordt aanbevolen de aanleg van dergelijke omvangrijke kruispuntreconstructies te combineren met andere werkzaamheden zoals riool- of wegreconstructies. Op de volgende locaties verdient de aanleg van een veiligere kruispuntoplossing prioriteit vanuit het oogpunt van ofwel letselongevallen die in het verleden zijn gebeurd of vanwege de mate van snelheidsovertredingen op het betreffende wegvak (een rotonde werkt immers snelheidsremmend voor de toeleidende wegen):



Vanwege letselongevallen tijdens de afgelopen 10 jaar (periode 2001 t/m 2010)

- Cauberg-Daalhemerweg 1 letselongeval op kruispunt + 3 letselongevallen op toeleidende wegvakken
- Rijksweg-Grotestraat 1 letselongeval op kruispunt + 2 op toeleidend wegvak, rotonde is reeds gepland in het kader van reconstructie N598
- Wilhelminalaan-Oranjelaan 1 letselongeval op kruispunt

Vanwege veelvuldige overschrijding van de snelheidslimiet (zoals blijkt uit Viastat Speedprofiles)

- Nieuweweg-Emmaberg-Hekerweg
- Broekhem-Prinses Beatrixsingel

De overige kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen waar geen directe prioriteit voor de ombouw tot rotonde (maar die wel bij een algehele wegreconstructie kan worden aangelegd) geldt, zijn

- Broekhem-Cremerstraat
- Geneindestraat-Julianalaan
- Julianalaan-Prins Bernhardlaan
- Rijksweg-Sibberweg
- Vroenhof-Gerlachstraat

Voorts verdient het aanbeveling om de VRI-afstellingen op de bestaande VRI-kruispunten te checken aan de hand van de actuele verkeersintensiteiten. Door diverse ontwikkelingen kunnen intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen toe- of afnemen. Een van deze ontwikkelingen is de openstelling van de nieuwe A79 afrit aan de Beekstraat, waardoor de verkeersdruk op de alternatieve route afneemt. Door het aanpassen van de VRI-parameters aan de hand van de recente intensiteiten draaien VRI's efficiënter, waardoor wachttijden en wachtrijen verminderen, wat uiteindelijk ook een milieuvoordeel oplevert.

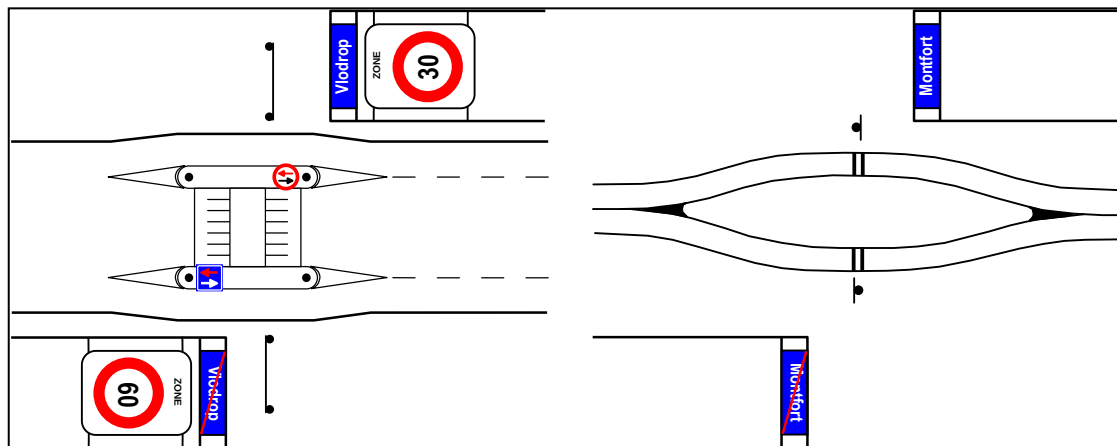
Bebouwde komgrenzen verplaatsen en/of aanpassen

Een speciaal aandachtspunt in een Duurzaam Veilig wegennet is de overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom. Deze zogenaamde komgrenzen zijn traditioneel alleen herkenbaar aan een bord. Formeel betekent het passeren van een komgrens een verandering van het snelheidsregime. Zonder infrastructurele voorzieningen treedt een snelheidverlaging bij het binnenkomen van de kern in de praktijk nauwelijks op. Hoewel op de komgrenzen in Valkenburg a/d Geul op diverse plaatsen snelheidsremmende maatregelen voorkomen, zijn momenteel de grenzen van de kernen niet overal ingericht conform Duurzaam Veilig en wordt de weggebruiker niet overal voldoende geattendeerd op het aanpassen van de rijsnelheid. Ook de locaties van de volgende komgrenzen zijn niet overal optimaal.

De belangrijkste locaties die beter ingericht en/of verplaatst kunnen worden waar het meeste effect te verwachten is, zijn (mede gelet op de grote mate van geregistreerde snelheidsovertredingen, zie paragraaf 7.3):

- Daalhemerweg
- Emmaberg
- Hekeweg
- Oud Valkenburgerweg (Valkenburg)
- Strabeek

Op komgrenzen op gebiedsontsluitingswegen dient in zijn algemeenheid gestreefd te worden naar de aanleg van een (liefst brede) middengeleider, op erftoegangswegen naar een wegversmalling, eventueel in combinatie met een drempel of plateau. Op onderstaande afbeelding is aangegeven op welke wijze goed ingerichte bebouwde komgrenzen op gebiedsontsluitingswegen (rechts) en erftoegangswegen (links) eruit dienen te zien.



Daarnaast worden de volgende locaties als aandachtspunt in dit kader aangestipt, hier dient echter sprake te zijn van een integrale aanpak waarbij ook andere aspecten meespelen:

- Cauberg (mogelijkheden tot verplaatsing/herinrichting zijn beperkt i.v.m. ligging wielerboulevard, betreft geen ongevalslocatie)
- de komgrenzen in Sibbe en IJzeren; Bergstraat, Dorpstraat, Kenkersweg, Sibberkerkstraat en Kruisstraat (komremmers zijn reeds aanwezig en snelheid is in de gehele dorpskern te hoog, dit vereist een integrale aanpak)

Gedragbeïnvloeding

Onverminderde aandacht voor gedragbeïnvloeding: op gebiedsontsluitingswegen kunnen snelheidsovertredingen niet volledig met fysieke maatregelen worden voorkomen. In essentie moet de inrichting van de weg het gewenste gedrag uitlokken, indien dat niet lukt, zijn de mogelijkheden van snelheidsremmende maatregelen op deze wegen beperkt. Handhaving c.q. voorlichting is hier een belangrijk middel en voorts dient de educatie op scholen en de maatregelen in het kader van het VVPH voortgezet te worden. Voor wat betreft het VVPH dient gestreefd te worden naar vergroting van het budget door middel van een hogere bijdrage vanuit de gemeentes, hier zal gestreefd moeten worden naar regionale overeenstemming onder de gemeentes m.b.t. een verhoging van de bijdrage.

Gevaarlijke locaties

Aanpak van de locaties waar de afgelopen jaren veel verkeersslachtoffers zijn gevallen. Op basis van de eerder beschreven verkeersongevallenanalyse in paragraaf 7.1 komt alleen op het gedeelte van de Daalhemerweg, tussen de Heunsbergerweg en de Van Meijlandstraat een ongevallenconcentratie voor. De verwachting is dat de situatie in infrastructurele zin hier aanzienlijk verbeterd kan worden door het vervangen van de haakspaarkeervakken voor langspaarkeervakken i.c.m. de aanleg van een trottoir in de vrijgekomen ruimte. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen op deze locatie kan mogelijk worden opgevangen door de aanleg van extra parkeerplaatsen in de omgeving van de hogerop gelegen parallelweg en/of solitair parkeerterrein bij de Steenkolenmijn. Daarnaast wordt zoals in paragraaf 7.5.4 is aangegeven, geadviseerd voor deze locatie een gedragsmatig pilotproject op te starten dat zich richt op het rijgedrag van afdalende fietsers op hellingen.

Structurele jaarlijkse monitoring en rapportage van ongevallen, snelheden en intensiteiten

Voorts verdient het aanbeveling jaarlijks ongevallen (beleids)analyses uit te (laten) voeren voor de gehele gemeente, op basis van de ongevallen- en snelheidsgegevens in Viastat Online. Op grond van de analyses kunnen gevaarlijke punten in de gemeente Valkenburg a/d Geul vroegtijdig onderkend worden. Tevens kunnen eventuele nieuwe ontwikkelingen direct opgemerkt en geanalyseerd worden.

Daarnaast wordt geadviseerd om een structureel jaarlijks roulerend telprogramma voor de belangrijkste doorgaande wegen op te zetten, zodat de (fluctuaties) in verkeersintensiteiten kunnen worden bijgehouden. Gelet op de accuratesse m.b.t. intensiteitsmetingen dienen deze tellingen niet uitgevoerd te worden met de DSI's, maar met het "reguliere" beschikbare telapparaat, dat volledig vrijgemaakt wordt op deze roulerende structurele tellingen uit te voeren c.q. met een nieuw aan te schaffen telapparaat. Op de kaart in bijlage 3 is een locatievoorstel gedaan voor de vaste telpunten. Per telpunt dient geteld te worden gedurende een periode van 2 weken.

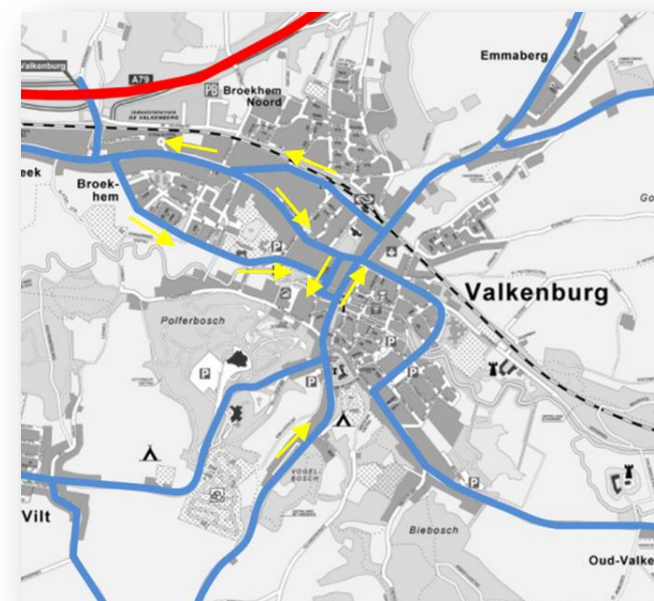
Aanbrengen fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen

Gestreefd dient te worden naar completering van een aaneengesloten fietsnetwerk door het aanleggen of verbeteren van fietsvoorzieningen op alle gebiedsontsluitingswegen. Hierbij verdient het de voorkeur om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Indien dit vanwege ruimtegebrek niet mogelijk is dienen voldoende brede rode fietsstroken (min. 1,50m) of rode suggestiestroken (min. 1,20m) te worden aangebracht, afhankelijk van de beschikbare ruimte tussen de bebouwing. Deze maatregelen dienen in ieder geval opgepakt te worden indien weg- en/of rioolonderhoud plaatsvindt op een van de betreffende wegen.

Prioriteit verdienen de volgende routes c.q. oversteeklocaties:

- wegen of locaties die onderdeel uitmaken van het provinciaal fietsroutenetwerk (zie paragraaf 7.5.1)
- wegen of locaties die onderdeel uitmaken van een recreatieve route (zie paragraaf 7.5.1)
- wegen of locaties rond het centrum van Valkenburg

Gelet op de beperkte ruimte op de gebiedsontsluitingswegen in de kern Valkenburg en de vele aanwezige functies, waaronder parkeren, is het hier nauwelijks mogelijk om vrijliggende fietspaden of brede fietsstroken aan te leggen. Een alternatief kan hier worden gevonden in het instellen van een eenrichtingscircuit voor autoverkeer, waardoor er meer ruimte ontstaat voor de inpassing van een verkeersveilige oplossing voor het fietsverkeer, indien nodig met instandhouding van eventuele langspaarvakken. Fietsers zijn in dat geval uitgezonderd van het eenrichtingsverkeer en kunnen via een (fysiek afgescheiden fietspad) tegen de richting van het autoverkeer inrijden. Hierbij dient nadere studie plaats te vinden naar welke wegen hiervoor in aanmerking komen en welke rijrichting het best kan worden gekomen. Een eerste gedachtengang is aangegeven in de figuur hiernaast.



Verbetering routes langzaam verkeer in het centrum

In het kader van het Centrumplan Valkenburg bestaat het voornemen om diverse fietsroutes te verleggen van de gebiedsontsluitingswegen naar de rustige autovrije straten in het centrum, hetgeen voor fietsers ten goede komt aan de verkeersveiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Op bijgaande afbeelding uit het Centrumplan zijn de beoogde routes aangegeven. Voor de oost-west verbinding is het voorstel om een nieuwe verbinding (rode lijn) te creëren tussen het toeristisch centrum en het fietsnetwerk vanuit de gebiedsontwikkeling Maastricht-Meerssen-Valkenburg.

Voorgesteld wordt om in eerste instantie te focussen op realisatie van één goede noord-zuidfietsroute en één goede oost-westfietsroute door het centrum (zie de twee geel gemarkeerde lijnen in de afbeelding hiernaast). In een later stadium kan dan de noodzaak en exacte ligging van aanvullende routes uit het centrumplan hierop bekeken worden.

Het centrumplan voorziet op deze fietsroutes door het centrum aan de randen van het gebied niet in een verkeersveilige aansluiting/oversteek van deze fietsroutes op c.q. over de gebiedsontsluitingswegen, behalve voor de locatie St. Pieterstraat-Reinaldstraat waar recent een VRI geplaatst is. De volgende twee locaties hebben prioriteit voor wat betreft verbetering daarvan (t.p.v. de genummerde locaties op de afbeelding hiernaast):

1. Wilhelminalaan (t.p.v. Koninginneweg)
2. Burg. Henssingel (t.p.v. nieuwe voorgestelde fietsverbinding bij Dr. Hermanstraat)

Het centrumplan voorziet verder in een voetgangerszone waardoor de verkeersveiligheid verbetert voor deze doelgroep, aangezien autoverkeer hierbinnen niet meer voorkomt. Bovendien zal hierdoor in dit gebied ook geen stop-en rungedrag meer voorkomen. Bevoorrading van winkels vindt alleen plaats tijdens venstertijden in de ochtend, hetgeen minder overlast voor het langzaam verkeer oplevert.



Langzaam verkeer expliciet als onderwerp meenemen bij ruimtelijke planontwikkelingen

In geval van ruimtelijke planvorming van nieuwe woon-, werk- of recreatiegebieden of in geval van herstructurering van bestaande woonwijken of grootschalige reconstructie van bestaande wegen dient het aspect "langzaam verkeer" al vanaf het beginstadium meegenomen te worden in de planvorming. Waar nodig dienen infrastructurele voorzieningen voor het langzaam verkeer vervolgens opgenomen te worden in de plannen. Goede en snelle ontsluiting voor langzaam verkeer en goede fietsparkeervoorzieningen bij openbare gebouwen en winkelcentra zijn daarbij aan de orde.

Fietsverkeer in woonbuurten

In de woonbuurten dient door middel van fysieke maatregelen waar nodig de instelling van een 30 km/u-regime verder te worden ondersteund. In deze 30 km-zones dienen geen specifieke fietsvoorzieningen te worden aangebracht, aangezien vanuit het oogpunt van duurzaam veilig op dit soort wegen een menging van verkeersdeelnemers wenselijk is. Indien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te hoog is voor een veilige menging met het fietsverkeer dienen snelheidsremmende maatregelen te worden toegepast.

Vrijstelling éénrichtingsverkeer voor fietsers

In de woonbuurten is het wenselijk dat fietsers in éénrichtingsstraten tegen de rijrichting in mogen rijden, mits de verhardingsbreedte van de rijstrook dat toelaat (minimaal 3,40m) en er geen gevaar is voor de verkeersveiligheid.

Voorzieningen voor overstekend langzaam verkeer op gebiedsontsluitingswegen

Oversteken van langzaam verkeer op gebiedsontsluitingswegen gebeurt bij voorkeur nabij kruispunten waar rotondes of VRI's zijn gesitueerd. Gelijkvloerse oversteken op wegvakken dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Indien dit toch noodzakelijk is vanwege de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen waar sprake is van grote en structurele concentraties van oversteekbewegingen, bijvoorbeeld scholen, verzorgingshuizen en winkelomgevingen, dan dient dit met fysieke maatregelen zoals brede middengeleiders en aangepaste kleurechte verlichtingsarmaturen te worden ondersteund.

Alvorens een VOP (zebrapad) wordt aangelegd, dient eerst objectief conform de CROW-methodiek (zoals onder meer opgenomen in de ASVV 2004) de oversteekbaarheid ter plaatse inzichtelijk te worden gemaakt. Conform deze methodiek worden oversteektijd en wachttijd bepaald aan de hand van onder meer de wegbreedte en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer. Bij een gemiddelde wachttijd van 15 seconden of meer komt de oversteekbaarheid voor voetgangers in het geding. Daarom wordt aanbevolen om in situaties met hogere wachttijden aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld een voetgangersoversteekplaats/zebrapad (VOP)) te treffen. In situaties met grote voetgangersstromen waar lagere wachttijden voorkomen, volstaat een aanduiding middels kanalisatiestrepen en de RVV-borden J21 of J23.

Aanvullend hierop kunnen bij oversteken op wegvakken op specifieke locaties waar veel wordt overgestoken verlichte attentieborden boven de weg worden geplaatst, welke extra opvallendheid van de overstekende voetganger bewerkstelligen. Dergelijke aanvullende voorzieningen bij oversteekplaatsen dienen in principe alleen toegepast op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen als een rotonde of kruispunt met VRI te ver van de oversteekvoorziening ligt én als de oversteekvoorziening van zebramarkering en een middengeleider is voorzien. Genoemde voorzieningen hebben de voorkeur boven de toepassing van VRI's ter beveiliging van oversteekvoorzieningen. Prioriteit voor de verbetering van de veiligheid van oversteekvoorzieningen ligt bij de locaties op schoolroutes, in de nabijheid van ouderenvoorzieningen of op drukke toeristische routes. In algemene zin dienen VOP's en kanalisatiestrepen aangelegd te worden op de meest veilige oversteeklocatie op een wegvak, waar sprake is van voldoende zichtlengte. Dit hoeft dus niet overeen te komen met de locatie waar op dat wegvak het meest wordt overgestoken.

Voorzieningen voor overstekend langzaam verkeer op erftoegangswegen

Op erftoegangswegen moet conform Duurzaam Veilig in principe overal veilig kunnen worden overgestoken (verspreid oversteken). Aanvullende voorzieningen zoals een VOP zijn op dit type wegen dan ook niet noodzakelijk. Het bundelen van voetgangersstromen is alleen mogelijk of zinvol als het om gerichte routes gaat zoals een schoolroute. Voor kwetsbare groepen, zoals kinderen en bejaarden, is het van belang dat zij een (herkenbaar) oversteekpunt hebben waar zij gemakkelijk en veilig kunnen oversteken. Dit kan worden bewerkstelligd door bijvoorbeeld de aanleg van een wegversmalling

Aanbevolen wordt een onderzoek uit te voeren naar alle bestaande VOP's in de gemeente, waarbij op basis van het bovenstaande aangegeven wordt of de betreffende VOP gehandhaafd dient te blijven, verwijderd moet worden c.q. aangepast/verbeterd moet worden.

Wielervedstrijden

Op vaste wedstrijdroutes van wielervedstrijden zet de gemeente in op verplaatsbare verkeersmaatregelen of inrichtingen die niet hinderlijk zijn voor de deelnemers van dit soort wedstrijden. Dit is vastgelegd in convenant met de organisatie van de Amstel Gold Race. Alle herinrichtingsplannen op de vaste route van deze koers worden met deze stichting besproken om het ook voor wielervedstrijden nog veilig/acceptabel te houden. Daarbij dient altijd gezocht te worden naar verkeersveiligheidsmaatregelen die optimaal bijdragen aan een veiligere inrichting in de normale situatie, maar die ook tijdens wielervedstrijden acceptabel zijn, dan wel tijdelijk aangepast kunnen worden (bijv. verplaatsbare middengeleiders).

Sanering verkeersborden

Met name binnen 30km-zones komt op dit moment nog regelmatig overbodige bebording voor, bijvoorbeeld om te waarschuwen voor verkeersdrempels. In principe wordt op dit type wegen (erftoegangswegen) alleen het snelheidsregime middels borden aangegeven bij het inrijden en verlaten van de 30km-zone. Binnen 30km-zones dient zo min mogelijk sprake te zijn van regulering dus andere bebording dient slechts sporadisch geplaatst te worden indien de situatie daarom vraagt. Dat betekent dat ook parkeerverbods- en eenrichtingsverkeersborden zo veel mogelijk vermeden c.q. gesaneerd dienen te worden binnen 30km-zones. Alle dubbele of overbodige bebording dient bij wegreconstructies verwijderd te worden, dit werkt immers in het voordeel van de weggebruiker (helder, eenduidig wegbeeld zonder onnodige afleiding).

Op basis van de in dit Beleidsplan Verkeersveiligheid beschreven beleidskaders, visie, knelpuntanalyse en uitwerking worden de volgende uitgangspunten voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstig beleid met betrekking tot het thema verkeersveiligheid.

Inrichting van wegen
• Toepassing van de essentiële inrichtingskenmerken bij nieuwe aanleg, herinrichting, onderhoud of herstructurering van wegen met ruimte voor regionaal afgestemd maatwerk. • Nieuwe verkeersaantrekkende voorzieningen niet rechtstreeks ontsluiten op gebiedsontsluitingswegen. • Ligging en inrichting van bebouwde komgrenzen op logische wijze, gerelateerd aan de bebouwing en de weginrichting. • Wegen buiten de bebouwde kom dienen ingericht te worden conform het "Handboek Wegontwerp" van het CROW. Wegen binnen de bebouwde kom conform de ASVV2004 en andere specifieke publicaties van het CROW. Bij herinrichting van krappe gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom ofwel erftoegangswegen waarover een busroute loopt ofwel smalle en drukke erftoegangswegen buiten de bebouwde kom maatwerk leveren conform de regionaal vast te leggen afspraken. • Vervolmaking van 30 km zones in de verblijfsgebieden op specifieke locaties waar dat nodig is. • Op erftoegangswegen maatregelen treffen op (potentiële) conflictlocaties, bij voorkeur toepassing van verticale snelheidsremmers, aangezien dit de meest efficiënte vorm van snelheidsremming biedt. • Uniformiteit hanteren bij de (her)bestrating van 30km-straten (elementenverharding) en bij de uitvoering van snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen en zo min mogelijk verkeersregulerende maatregelen. • Bij voorkeur rotondes aanbrengen op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen. • Toepassing van verplaatsbare of niet hinderlijke verkeers(veiligheids)maatregelen op vaste wielervedstrijdroutes zonder dat daarbij de effectiviteit van de maatregel voor de verkeersveiligheid verloren gaat.
Gedragbeïnvloeding en organisatorische aspecten
• Onverminderde voortzetting van aandacht en acties m.b.t. gedragsbeïnvloeding. • Uitvoering van jaarlijkse verkeerskundige beleidsanalyses (zowel op het gebied van verkeersveiligheid/ongevallen als doorstroming/tellingen).

Langzaam verkeer

- Langzaam verkeer expliciet vanaf het begin als onderwerp meenemen bij (ruimtelijke) planontwikkelingen.
- Aanbrengen of optimaliseren fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen, bij voorkeur vrijliggend.
- Verfijning van het 30 km/u-regime in verblijfsgebieden zonder aanleg van specifieke fietsvoorzieningen.
- Zoveel mogelijk vrijstelling van éénrichtingsverkeer voor fietsers
- Voorrang geven aan projecten die gelegen zijn op het provinciaal fietsroutenetwerk, gelet op de mogelijkheden van medefinanciering.
- Eenduidige voorrangsregeling hanteren voor fietsers op rotondes conform de CROW-richtlijnen:
 - Buiten bebouwde kom (fietser uit de voorrang).
 - Binnen bebouwde kom (fietser in de voorrang).
- Prioriteit voor de verbetering van de veiligheid van oversteekvoorzieningen ligt bij de locaties op schoolroutes, in de nabijheid van ouderenvoorzieningen of op drukke toeristische routes.
- Binnen de bebouwde kom overal streven naar aanwezigheid van voor alle relevante doelgroepen toegankelijk trottoir aan minstens één zijde van de weg en minimum breedtemaat van trottoirs baseren op CROW-richtlijnen.
- Creëren van oversteeklocaties voor langzaam verkeer op gebiedsontsluitingswegen gebeurt bij voorkeur nabij kruispunten. Gelijkvloerse oversteekvoorzieningen op wegvakken zo veel mogelijk voorkomen. Indien toch noodzakelijk dan minimaal een fysieke middengeleider toepassen van bij voorkeur 2m breed. Indien een middengeleider fysiek niet in te passen is dient bij voorkeur geen oversteekvoorziening op die locatie aangelegd te worden. Indien dit toch gebeurt, dienen altijd verlichte borden boven de weg geplaatst te worden. Op specifieke locaties met veel overstekende voetgangers zebra-markering toepassen. Ook in geval van veel overstekende kinderen of ouderen het plaatsen van aanvullende attenderende voorzieningen zoals verlichte borden boven de weg overwegen.

9 UITVOERINGSPROGRAMMA

PM

10 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Valkenburg a/d Geul
Project	: Beleidsplan verkeersveiligheid 2012
Projectnummer	: 11-0901
Kenmerk	: 11-0901-02_v4
Omvang rapport	: 88 pagina's
Auteur	: ing. Nordine Bouchiba
Datum	: 31 juli 2012



verkeerskundig onderzoek en advies

Postbus 2093
6201 CD Maastricht
T: +31 (0)6 185 65 707
E: info@nordinfra.nl
I: www.nordinfra.com

BIJLAGEN

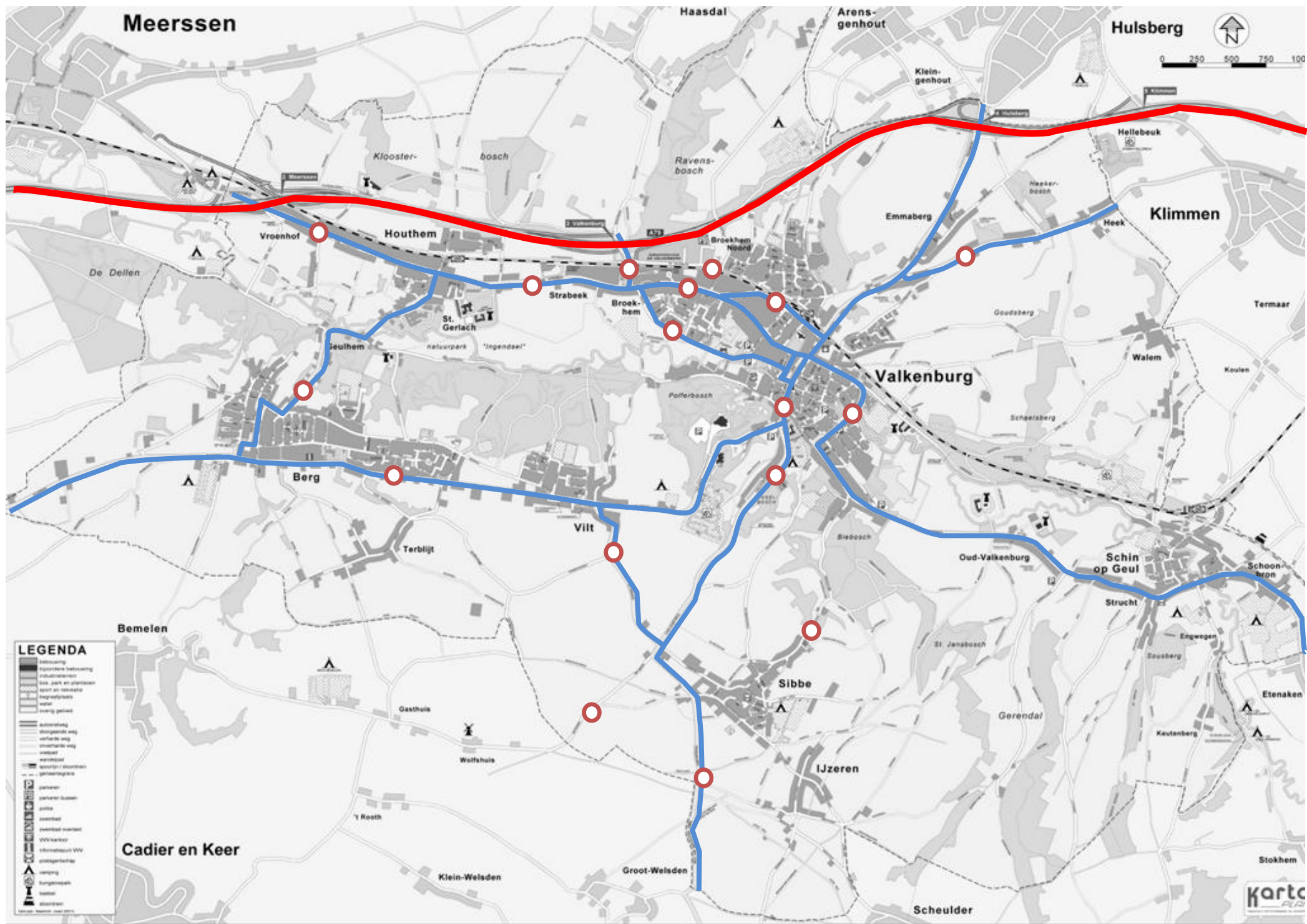
BIJLAGE 1: VOLLEDIGE VERKEERSVEILIGHEIDSMONITOR UIT VIASTAT ONLINE

zie afzonderlijk PDF-bestand

BIJLAGE 2: VOLLEDIG STANDAARDOVERZICHT VALKENBURGSE HERKENBAARHEIDSKENMERKEN

	Wegcategorie:	Stroomweg		Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg		
	Categoriecode/max. snelheid:	SW120	SW100	GOW80	GOW70	GOW50	ETW60 type 1	ETW60 type 2	ETW30
	Wensbeeld Intensiteit (mvt/etmaal, indicatie)			> 10.000	> 12.000	> 6.000	Max. 6.000	< 3.000	< 3.000
	Bubeko of Bibeko	Bubeko	Bubeko	Bubeko	Bibeko	Bibeko	Bubeko	Bubeko	Bibeko
Essentiële herkenbaarheidkenmerken	(zone)bord	ASW bord	AW bord	Nee	Limietbord	Nee	Zonebord	Zonebord	Regime- of zonebord
	Kantmarkering	Doorgetrokken/ ononderbroken	Doorgetrokken/ ononderbroken	Onderbroken	Onderbroken	Onderbroken of trottoirband	Onderbroken ter versmalling rijloper	Nee	Nee
	Rijrichtingscheiding	Geleiderail of brede middenberm	Dubbel asstreep 'vulling', geleiderail of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Dubbel asstreep of middenberm	Nee	Nee	Nee
	Vrijliggende fietsvoorziening	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Mogelijk	Nee	Nee
	Drempels/Plateaus	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
Gewenst gedrag	Voorrangsregeling	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee
	Tegemoetkomend verkeer?	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Kruisend verkeer op kruispunten?	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Kruisend verkeer op wegvakken?	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
	Landbouwverkeer op rijbaan?	Nee	Nee	Nee, (alleen bij ontbreken parallel voorziening)		Ja	Ja	Ja	Ja
Overig	(brom)fiets op rijbaan?	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja/Nee (fiets niet bromfiets wel)	Ja, bij voorkeur fietsstroken en anders fietspaden	Ja	Ja
	Inhalen toegestaan?	Ja	Ja, alleen op 2x2	Ja,, alleen op 2x2	Ja, alleen op 2x2	Ja, alleen op 2x2 en bij inhalen landbouwverkeer	Ja	Ja	Ja
	Rijbanen		2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	2x2 of 2x1	1 rijloper	1 rijloper	1 rijloper
	Parkeren	Nee	Nee	Nee	Nee	Voorkeur niet, anders In vakken naast rijbaan	Nee	Nee	In vakken naast rijbaan of op rijbaan
	Bewegwijzering	Altijd aanwezig	Altijd aanwezig	Altijd aanwezig, incl. voorwegwijzers	Altijd aanwezig, incl. voorwegwijzers	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig	Beperkt aanwezig	Straatnamen
	OV-halten	Vrijliggend	Vrijliggend	Op parallelstructuur of aanliggend	Nee	Havens naast rijbaan	Op rijbaan	Rijbaan	Rijbaan
	Erfaansluitingen	Nee	Nee	Liever niet	Nee	Liever niet	Ja	Ja	Ja

BIJLAGE 3: OVERZICHTSKAART NIEUWE TELPUNTLOCATIES



BIJLAGE 4: OVERZICHTSKAART WEGENCATEGORISERING EN ONTBREKENDE FIETSVOORZIENINGEN OP RECREATIEVE ROUTES

