

GVVP Meerssen 2024-2030

1 Deel A Huidige situatie

1.1 Huidig Beleid

1.1.1 Evaluatie vorige GVVP

Een evaluatie van het vorige GVVP van de gemeente Meerssen biedt belangrijke informatie voor het opstellen van het nieuwe GVVP. Het leert ons wat voor beleid goed werkt in de gemeente en waarvoor extra aandacht nodig is.

Uit de evaluatie blijkt dat veel plannen uit het GVVP “Meerssen goed op weg naar 2020’ zijn uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een scala aan maatregelen en projecten, waaronder:

- Fietsstraat bij de Wereldster
- Snelfietsroute bij de Vliegveldweg
- Herinrichting van de Pletsstraat en de verbinding tussen Bunde en Geulle
- De drop-off bij Stella Maris
- Vliegenstraat in Bunde
- De Witte Hoek in Rothem
- Schoolzone Triangel in Ulestraten

Tegelijkertijd blijven verschillende onderwerpen en projecten nog steeds een aandachtspunt. De ambitie in het Verkeer- en Vervoerplan van de gemeente Meerssen (2013) zette in op een aantal onderwerpen; de wegenstructuur, duurzame mobiliteit, parkeren, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarnaast kwamen ook onderwerpen over verschillende vervoerswijzen, zoals voetgangers, fietsers, auto- en landbouwverkeer en vrachtverkeer aan bod. De belangrijkste punten uit het vorige beleidsplan en de mate waarin dit is uitgevoerd zijn hieronder per thema omschreven.

Verbeteren van de wegenstructuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid

- Aansluiten van landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig. De Duurzaam Veilig-visie is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. Dit is inmiddels succesvol toegepast op verschillende wegen in gemeente Meerssen. Het blijft belangrijk deze inzet voort te zetten.
- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de gebiedsontsluitingswegen laten rijden.
- Aanpassen van de snelheidslimiet. Binnen de bebouwde kom kregen veel oude 50km/u wegen een veilige snelheid van 30km/u. Buiten de bebouwde kom is er voor meer wegen een 60 km/u snelheid ingesteld. Ondanks dat deze stap leidt tot veiligere situaties tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer en minder (geluids)overlast, is het netwerk nu versnipperd. Er zijn nog steeds knelpunten in het netwerk die zorgen voor te veel verkeer op erftoegangswegen.
- Duidelijke komgrenzen door betere inrichting met bebording op de juiste locatie. Dit is succesvol toegepast.

Veilig gevoel in het verkeer

- De aandacht voor verdere inrichting van 30 km/u gebieden, fietspaden en het lokaal oplossen van gevaarlijke situaties heeft het verkeersveiligheidsgevoel verbeterd.
- Onveilig rijgedrag terugdringen was ook een doel van de gemeente. Uit de evaluatie blijkt dat de gemeente hier (nog) meer op in kan zetten.
- Extra aandacht voor schoolomgevingen en thuis-school routes. Hierin zijn positieve stappen gezet en is er in samenwerking met scholen maatwerk geleverd. Het is belangrijk dat er aandacht blijft voor verkeersveiligheid bij nieuwe schoolomgevingen, zoals in Bunde.

Verschillende wijzen van verplaatsen

- De gemeente verbeterde de **toegankelijkheid van looproutes** bij horeca/ winkels door middel van opritten, minimale breedtes en oversteekvoorzieningen. Toch ontvangt de gemeente nog regelmatig berichten over knelpunten voor looproutes.
- De proefprojecten met tijdelijke **voetgangersoversteekplaatsen** (zebrapaden) werden gewaardeerd, maar gaf een schijnveiligheid. Voetgangersoversteekplaatsen zijn niet overal uitgevoerd volgens de landelijke regelgeving, qua breedte en bebording.
- Voor het aanleggen van een compleet **fietsroute netwerk** zijn stappen gemaakt. Hier wordt de komende jaren verder aan gewerkt.

- In het **openbaar vervoer** is de afgelopen jaren veel veranderd. Door bezuinigingen op het openbaar vervoersbudget is het gebied ten westen van de A2 (Geulle en omgeving) slechter bereikbaar. Ook is de toegankelijkheid van bushaltes en fietsenstallingen een blijvend punt van aandacht.
- Voor **vrachtverkeer** is er een hoofdrouthenetwerk opgesteld. Momenteel rijdt het vrachtverkeer echter nog door straten en over kruisingen die niet gemaakt zijn voor (lange) vrachtauto's. Daarom blijft het juist regelen van vrachtverkeer een belangrijk aandachtspunt, bijvoorbeeld in de kern Bunde voor de bevoorrading van de supermarkt aan de Sint Rochusstraat. Hiervoor is het gewenst om het routenetwerk nader te bekijken en waar nodig aan te passen of aan te vullen. Ook is het belangrijk de routes in de fysieke omgeving duidelijk aan te geven.
- Voor het **landbouwverkeer** is een routenetwerk opgesteld. De RDW heeft mandaat gekregen om namens de gemeente Meerssen ontheffingen te verlenen voor de toelating van het brede landbouwverkeer. Dat zijn landbouwvoertuigen met een breedte tussen 3,00 en 3,50 meter die zonder ontheffing niet op de openbare weg mogen rijden.

Duurzame mobiliteit

Binnen de gemeente groeit het aantal laadpunten voor elektrische auto's op eigen terrein. Daarnaast zijn er publieke laadpunten in de openbare ruimte geplaatst. Ook dit aantal blijft groeien. Een aantal oude laadpalen werkt niet altijd goed. Recenter geplaatste laadpalen werken wel goed. Vanaf 2024 start er een nieuwe aanbesteding om een leverancier te selecteren die in de komende jaren de publieke laadpunten zal plaatsen.

Parkeren

Om de parkeersituatie in gemeente Meerssen beter te regelen is in december 2022 de nieuwe parkeer-nota 2022 – 2025 vastgesteld. De belangrijkste onderdelen zijn:

1. De juiste parkeerder op de juiste plek. Duidelijk wordt wie waar en tegen welke prijs een parkeerplek kan vinden. Op deze manier weet de automobilist of fietsparkeerder waar hij/ zij aan toe is. Dit voorkomt zoeken naar een parkeerplaats en maakt het mogelijk een keuze te maken om met een andere vervoerswijze te reizen als dat makkelijker, goedkoper of betrouwbaarder is.
2. De openbare ruimte is erg belangrijk voor de gemeente Meerssen. De gemeente kiest liever voor groen, water, spelen, ontspannen, fietsen en wandelen dan het aanleggen van meer parkeerplaatsen.
3. Voldoende parkeergelegenheid, binnen een straal van 100 meter van een eindpunt, voor mensen met een fysieke beperking.
4. Voldoende openbare mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen. De gemeente Meerssen heeft als doel om de verduurzaming van mobiliteit te stimuleren door in te spelen op de toekomstige vraag naar elektrische laadvoorzieningen.

1.1.2 Raakvlak huidig beleid andere beleidsdomeinen

Mobiliteit is een intrinsiek onderdeel van de openbare ruimte. Het kan niet los worden gezien van vraagstukken op het gebied van economie, klimaat, energie en digitalisering. De raakvlakken tussen mobiliteit en andere beleidsdoelen van gemeente Meerssen zijn hieronder beschreven.

Wonen

De gemeente Meerssen staat de komende jaren (tot medio 2035) voor de uitdaging om circa 500-650 woningen te bouwen. Deze woningen zullen niet één of twee grote uitbreidingswijken gerealiseerd worden.

Woningbouw

Voor de woningbouwopgave in gemeente Meerssen wordt eerst gekeken naar plekken binnen de bebouwde kom (inbreiding), en daarna naar mogelijkheden aan de rand van de kernen. Hierdoor zal de verkeersdruk gelijkmatig en in kleine mate toenemen, verspreid over de gemeente Meerssen. Extra ontsluitingswegen zijn hiervoor niet nodig, omdat ontsluiting al aanwezig is. Wel is er blijvende aandacht nodig voor het mogelijk ontstaan van lokale knelpunten en verkeersveiligheidsrisico's.

Duurzaamheid

Vanuit het beleidsdomein Duurzaamheid is gemeente Meerssen met name bezig met de energietransitie (90%) en de Landelijk doelstelling van 49% CO2 reductie. De basis voor de energietransitie is verankerd in de Regionale Energiestrategie Zuid-Limburg (2021) en Transitievisie Warmte (2021). Het raakvlak met mobiliteit ligt met name bij de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is.

Energietransitie en mobiliteit

Steeds meer inwoners en bezoekers van gemeente Meerssen stappen over op elektrisch rijden. Daarbij hoort een nieuwe infrastructuur met laadpunten. Veel bezitters van elektrische auto's laden hun auto op eigen terrein op. Anderen dienen gebruik te maken van openbare laadpunten welke de gemeente

Meerssen steeds meer laat plaatsen. Samen met andere nieuwe ontwikkelingen in de energietransitie, zoals zonnepanelen en warmtepompen, heeft de installatie van laadpalen invloed op het elektriciteitsnet. Door deze nieuwe ontwikkelingen neemt de druk op het elektriciteitsnet steeds meer toe. Op landelijk niveau heeft dit reeds tot netcongestie geleid. Hoe meer mensen elektrisch gaan rijden, hoe meer duurzame elektriciteit moet worden opgewekt. Dit kan zowel door zonnepanelen op particuliere daken, of via grote zonneparken op daken of grondgebonden objecten.

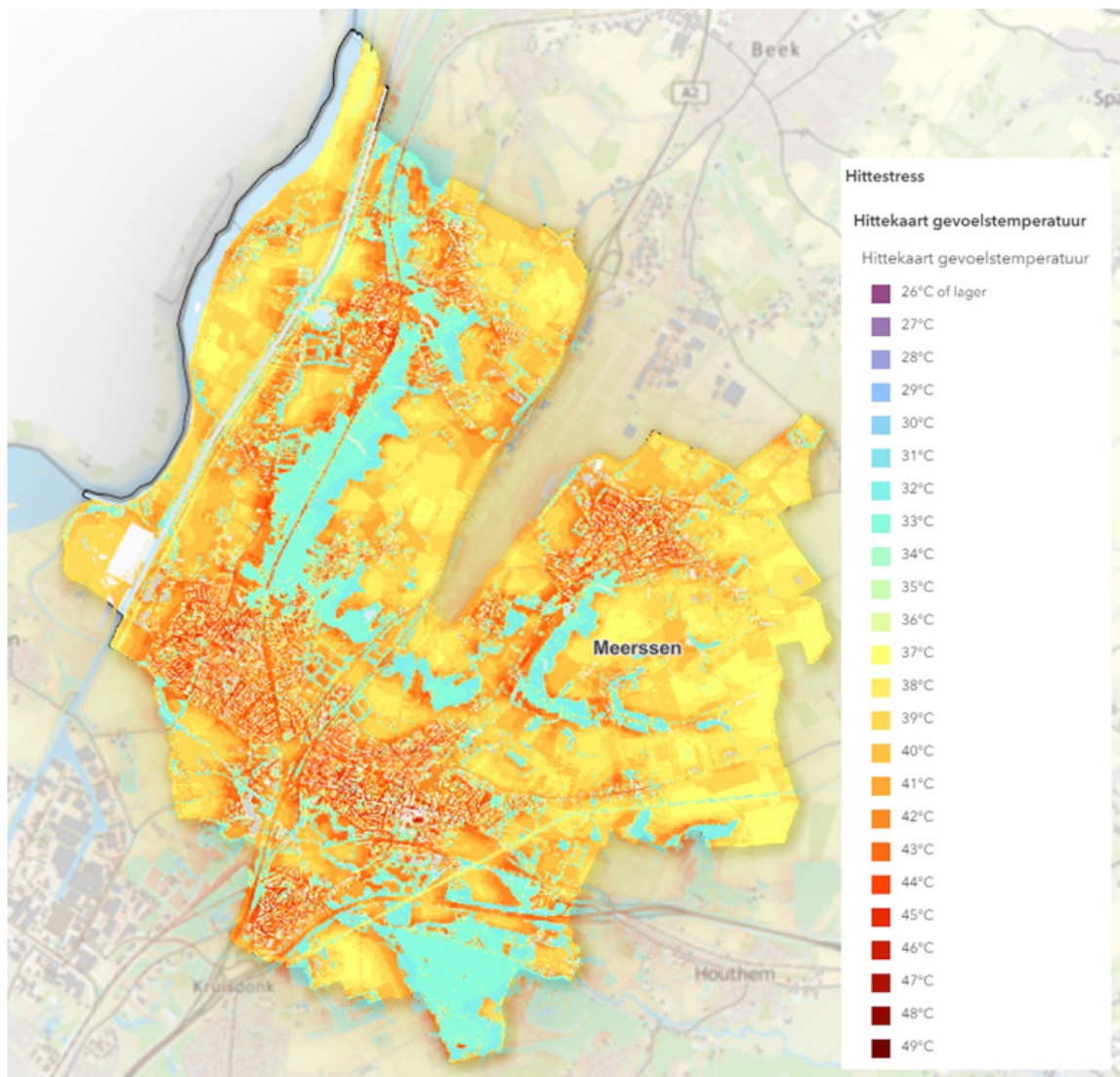
Klimaatadaptatie, het waterprogramma, Landschap en biodiversiteit

De gemeente is een groene gemeente met een uitdaging op het gebied van waterberging. Daarnaast heeft de gemeente een aantal oude historische laanstructuren omringd door natuurgebieden rondom de verstedelijkte gebieden. De beleidsdoelen voor groen zijn vastgesteld in april 2023. Het waterprogramma en de strategie voor klimaat adaptatie zijn in september 2022 vastgesteld. Het raakvlak tussen Water, Groen en Verkeer bevindt zich met name bij de (her)inrichting en aanleg van wegen. Waarbij aandacht nodig is voor het beschermen, behouden en uitbreiden van groen.

Vergroenen in plaats van verharden

Tussen de woonkernen zijn er kansen voor het verbinden van groenstructuren via bermen e.d. van ontsluitende wegen. In natuurgebieden is het vooral belangrijk dat er duidelijke keuzes worden gemaakt voor recreatiepaden in het natuurgebied. De paden zorgen ervoor dat wandelaars en fietsers op bepaalde plekken wel mogen komen en daardoor op bepaalde plekken ook niet. Daar heeft flora en fauna meer ruimte. Tegelijkertijd zijn te veel paden niet gewenst, met name mountainbikeroutes.

In verstedelijkt gebied wordt er ingezet op meer vergroening en minder verharding. Dit helpt voor de waterberging, biodiversiteit, verkoeling én gezondheid van mensen. Hierin worden al stappen gemaakt: bijvoorbeeld het weghalen van overbodige bestrating. Als groen moet wijken voor verharding, dan wordt dit gecompenseerd. Parkeerplaatsen worden zo veel mogelijk klimaatrobuust ingericht. Ook wordt er nagedacht over groen bij herinrichtingsvoorstellen en het teruggeven van grond aan de natuur in plaats van het realiseren van nieuwbouw wanneer percelen vrijkomen. Om zo effectief mogelijk te werk te gaan is het belangrijk te vergroenen waar de grootste risico's zijn in de gemeente. De klimaat-effectkaarten laten dit zien.



Hittekaart gevoelstemperatuur

Water bergen en afvoeren

De gemeente zet zich in voor waterberging middels meer groen door struiken, planten en bloemen en een meer vernieuwende waterberging (tijdelijk opvangen van regenwater in de bodem, sloten, beekjes en overige waterbergingsgebieden). Ook waterdoorlatende bestrating, zoals grasbetontegels voor parkeerplaatsen kunnen vaker toegepast worden. Daarnaast wordt er bij het aanpassen van bestaande bouw en nieuwbouw zorgvuldig afgewogen hoeveel verharding er nodig is. Een bijkomend voordeel van vergroening en natuurlijke waterberging is het verkoelende effect. Een belangrijk onderdeel met betrekking tot oplopende hittestress.

Bij heftige buien kan de riolering extreme hoeveelheden regen vaak niet verwerken. De gemeente zet dan in op waterafvoer via het wegennetwerk. Water op straat is dus onderdeel van de waterafvoeraanpak. Het overgrote deel van de wegen in de gemeente is zo ingericht dat het water tussen de trottoirbanden wordt geborgen en naar het groen in de straat wordt afgevoerd.

Economie

Gemeente Meerssen bevordert een duurzame bedrijfsomgeving en ondernemersklimaat door de optimalisatie van werklocaties en bereikbaarheid. Ook versterkt de gemeente het extensieve toerisme met de focus op cultuur en natuur. Hiervoor wordt samengewerkt met Visit Limburg. Voor zowel het ondernemersklimaat en toerisme is de bereikbaarheid en herkenbaarheid van bestemmingen en randvoorwaarde.

Duurzame bedrijfsomgeving en ondernemersklimaat

Meerssen zet in op het stimuleren van een aantrekkelijke en duurzame bedrijfsomgeving en ondernemersklimaat. Randvoorwaarden hierbij zijn de optimalisering van bestaande werklocaties met aandacht voor circulaire economie, het optimaliseren van interne en externe bereikbaarheid van werklocaties en goed functionerende en goed bereikbare dorpscentra.

Kunst, cultuur en recreatie

De gemeente Meerssen heeft veel cultuur-historische- en religieuze bouwwerken, daarnaast biedt de kern Meerssen (luxé) winkels en een gezellig marktplein met restaurants en cafés. De gemeente Meerssen zet in op het aantrekken van meer extensief toerisme; kleinschalig en in samenwerking met de natuur. Dit doen ze in samenwerking met Visit Limburg. Voor mobiliteit betekent dit dat de gemeente Meerssen bezoekers aantrekt.

Het reisgedrag en de benodigde informatievoorziening voor deze doelgroep is anders dan dat van bewoners. Daarnaast zijn ook de wandel- en fietspaden een belangrijke aantrekkende kracht.

Behouden van kwalitatief toerisme

In samenwerking met Visit Limburg zorgt de gemeente Meerssen dat de bezoekersstroom op een prettige manier wordt geregeld. Zo worden zichtlijnen en wandelpaden van het station naar de basiliek in het nieuwe centrumplan verbeterd. Er wordt ook onderzocht hoe toeristische bestemmingen, met borden, beter zichtbaar gemaakt kunnen worden. Daarnaast zet de gemeente in op meer overnachtingsfaciliteiten en het maken van een aantrekkelijke wandelomgeving door het ontwikkelen van wandelknopen, kunst in de openbare ruimte (kunstroutes) en parkeermogelijkheid aan de rand van het centrum.

Faciliteren van wandel- en fietstoerisme

Voor het wandel- en fietstoerisme komen verschillende belangen bij elkaar, wat momenteel tot een ruimtelijke uitdaging leidt. Er wordt gezocht naar de juiste balans tussen wandelaars, fietsers en mountainbikers. Daarnaast is er aandacht voor de ontvangst van bezoekers via Natuurtransferia (zoals Natuurpoorten in Brabant), de treinstations en de locaties van parkeerplaatsen. Op de Markt in Meerssen en in het centrum van Bunde worden fietsers gefaciliteerd met een fietsenstalling. In Geulle houden we een veerpont in stand voor fietsers en wandelaars van en naar België, in het kader van het rivierpark Maasvallei.

Orde in de openbare ruimte

Een aangename woonomgeving, waarin iedereen zich veilig voelt, wordt beheerd door het beleidsdomein 'orde in de openbare ruimte'. De gemeente zet zich dagelijks in om de afgesproken regels te handhaven, waarbij zij samenwerkt met de politie. Beide partijen vervullen hun eigen rol en hebben specifieke bevoegdheden. De Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) zijn inzetbaar vanuit de gemeente, terwijl de politie regionaal en landelijk wordt aangestuurd.

Naast het handhaven van regels zet dit beleidsdomein zich ook in bij bijzondere activiteiten en evenementen, zodat deze op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Bovendien speelt het een belangrijke rol in crisissituaties, bijvoorbeeld bij wateroverlast of verkeersongevallen.

In relatie tot mobiliteit zijn er drie raakvlakken: 'veiligheidsbeleving', 'verkeer bij evenementen en crisissen' en 'handhaving van verkeersregels'.

Veiligheidsbeleving

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte, inclusief verkeersruimtes, is het belangrijk om rekening te houden met hoe mensen de veiligheid in de wijk of gemeente ervaren. Er bestaan bepaalde principes, zoals CPTED (Criminal Prevention Through Environmental Design), die dienen als ontwerprichtlijnen om de veiligheidsbeleving in de openbare ruimte te verbeteren.

Wanneer deze principes niet worden toegepast in plannen, kunnen er situaties ontstaan die aantrekkelijk zijn voor bijvoorbeeld hangjongeren, of er kunnen dode hoeken ontstaan waar onopgemerkte activiteiten plaatsvinden. In het kader van verkeer zijn er vergelijkbare thema's, zoals zichtlijnen en verlichting, vooral voor voetgangers en fietsers. Het is belangrijk om deze overwegingen vanaf het begin van projecten mee te nemen, bijvoorbeeld tijdens startoverleggen waarin alle betrokken disciplines samenkomen.

Tijdelijke bijzondere situaties - Evenementen en crisissen

Enerzijds zorgt de gemeente ervoor dat hulpdiensten hun werk goed kunnen doen door bepaalde wegen open te houden tijdens evenementen. Anderzijds is het belangrijk dat de juiste gemeente voorwaarden opneemt in vergunningen, want de gemeente geeft ook toestemming voor evenementen.

Handhaving verkeer

Voor de handhaving binnen het domein 'verkeer' zet de gemeente BOA's in en wordt er samengewerkt met de politie. Vanuit de gemeente worden BOA's direct aangestuurd en hebben ze specifieke bevoegd-

heden. De politie heeft meer bevoegdheden die algemener van aard zijn. Politieagenten mogen bijvoorbeeld ook snelheidscontroles uitvoeren en verbaliseren op snelheidsovertredingen.

- De handhaafbaarheid is afhankelijk van de juiste inrichting van de wegen volgens de regels. Als de inrichting niet volgens de regels is, kan er niet volgens de regels worden gehandhaafd.
- BOA's hebben geen bevoegdheid om op snelheid te handhaven, wat alleen door de politie mag gebeuren. Er wordt geprobeerd snelheidscontroles te faciliteren, maar dit kan niet structureel in de hele gemeente plaatsvinden.
- Handhaafbaarheid heeft ook te maken met uitvoerbaarheid, en momenteel wordt er vooral gereageerd op meldingen, waardoor de situatie ter plekke al kan zijn veranderd.
- Bij schoolomgevingen wordt projectmatig gehandhaafd op verkeerssituaties, waarbij samenwerking met scholen en ouders belangrijk is. Het streven is niet alleen handhaving en naleefgedrag vergroten, maar ook samenwerken aan verbeteringen, zoals het stimuleren van lopen en fietsen om overlast van autoverkeer te verminderen. De BOA's in de gemeente reageren proactief in dergelijke initiatieven. De gemeente Meerssen heeft juridische handvatten opgesteld om handhaving beter te faciliteren. Zo is in de verordening fysieke leefomgeving een wegsleepregeling opgenomen.

Infrastructuur

De gemeente Meerssen is belast met de uitvoering van het GVVP in combinatie met de reconstructie en het onderhoud van de wegen. Dit laatste is verankerd in het **Beleidsplan- en Beheerplan Wegen**. Daarnaast wordt er een nieuw Handboek Openbare Ruimte (HOR) voor gemeente Meerssen opgesteld. Hierin zullen allerlei overstijgende details en inrichtingen opgenomen worden vanuit wegen, verkeer, groen en water.

Integrale aanpak

Bij de start van een project worden alle disciplines benaderd om inbreng te leveren voor een schetsontwerp. Daarnaast volgt er ook een budget bijdrage vanuit de disciplines om het project te financieren voor het onderhoud.

1.1.3 Mobiliteitsbeleid in de regio

Gemeente Meerssen is onderdeel van het samenwerkingsverband "Zuid-Limburg Bereikbaar". Hierin wordt gewerkt aan bereikbaarheid, actief autogebruik en duurzame mobiliteit voor een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de regio. De samenwerkingen in de regio helpen gemeente Meerssen om de bereikbaarheid en veiligheid te verbeteren en duurzame stappen te nemen richting de toekomst. Denk hierbij aan doorfietsroutes, laadpunten voor e-bikes en elektrische auto's, mogelijkheden voor deelmobiliteit en de verdeling van het vrijetijdsverkeer. Het nieuwe GVVP voor gemeente Meerssen sluit actief aan op het regionale beleid.

Samen met gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Maastricht, Vaals en Valkenburg aan de Geul werkt gemeente Meerssen aan de **Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg** en de vertaling naar de **Mobiliteitsagenda**. De gezamenlijke mobiliteitsambities in Zuid-Limburg zijn samengevat in 10 verschillende thema's.

1. Duurzame en slimme mobiliteit;
2. Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samen komen;
3. Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer;
4. Goederenvervoer en distributie;
5. Vernieuwende aandacht voor de verkeersveiligheid;
6. Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik;
7. Robuust wegennetwerk en leefbare kernen;
8. Aanmoedigen ketenmobiliteit;
9. Vrijetijdsverkeer;
10. Sociaal en inclusief.

1.1.4 Nationaal beleid

Er zijn verschillende landelijke beleidsplannen die belangrijk zijn voor de mobiliteit in gemeente Meerssen. De belangrijkste zijn het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), het klimaatakkoord en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).

Strategisch programma Verkeersveiligheid

Het SPV is een programma van de Rijksoverheid om de verkeersveiligheid de komende jaren flink te verbeteren. Hierbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij wordt gekeken hoe ongevallen vermeden kunnen worden. In plaats van te richten op locaties waar ongevallen zijn gebeurd, wordt meer ingezet op het voorkómen van ongevallen. Meer informatie: [Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord is de noodzaak van een duurzamer mobiliteitssysteem vastgelegd. Dit is een belangrijke pijler van de Rijksoverheid. Hierin is de wens uitgesproken om minder en schoner te reizen en daarvoor het gehele mobiliteitssysteem te verduurzamen.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het NTE versterkt de positie van de fiets. Het richt zich op nieuwe fietsinfrastructuur en op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Het doel is om naast de auto en het openbaar vervoer de fiets als vervoerswijze in te zetten voor de nationale verbetering op het gebied van woningbouw, verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Het is gewenst een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te bieden, zodat het aantrekkelijker wordt om met de fiets van punt A naar punt B te gaan. Meer informatie: [Nationaal Toekomstbeeld Fiets - De kracht van de fiets volop benut! | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

In gemeente Meerssen heeft dit al tot resultaat geleid in de vorm van een Fietscafé op 16 mei 2023. Het fietscafé nodigde deelnemers uit om in drie groepen stil te staan bij het gebruik van verschillende vervoersmiddelen, barrières voor fietsen (wat is leuk en minder leuk?) en de mogelijke groeipotentie van de fiets als vervoersmiddel.

30 km/u in de bebouwde kom

Om de verduurzaming van het mobiliteitssysteem nog meer kracht bij te zetten en de leefbaarheid in woongebieden te verbeteren is er in de Tweede Kamer in 2020 een voorstel van GroenLinks en SGP aangenomen. In deze 'Motie 30' is de wens uitgesproken om in de toekomst voor méér verkeersveiligheid en méér leefbaarheid binnen de bebouwde kom te kiezen en niet meer uit te gaan van standaard 50km/u, maar van 30km/u. Dit heeft geleid tot de introductie van een nieuw type weg: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Een weg met een dubbelfunctie: doorstroming en verblijven.

Voor de introductie van de GOW30 is er een afweegkader en handreiking voor inrichting ontwikkeld. Meer informatie is te vinden op: [Kamerbrief over handreiking inrichtingskenmerken GOW30 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#).

1.2 Inventarisatie

1.2.1 Enquête: Huidige ervaringen van bewoners

De huidige ervaringen van bewoners zijn opgehaald door middel van een enquête. In de enquête is gevraagd naar het reisgedrag, de manier van verplaatsen, en de intenties en motieven voor de verplaatsingen. Dit gaf onder andere inzicht in het gebruik van verschillende vervoerswijzen. Als onderdeel van de enquête is er ook gevraagd naar de locaties van specifieke knelpunten en wensen.

Door beter te begrijpen hoe en waarom mensen in gemeente Meerssen reizen, kan er nagedacht worden over de strategie voor het faciliteren van de gewenste verplaatsingen.

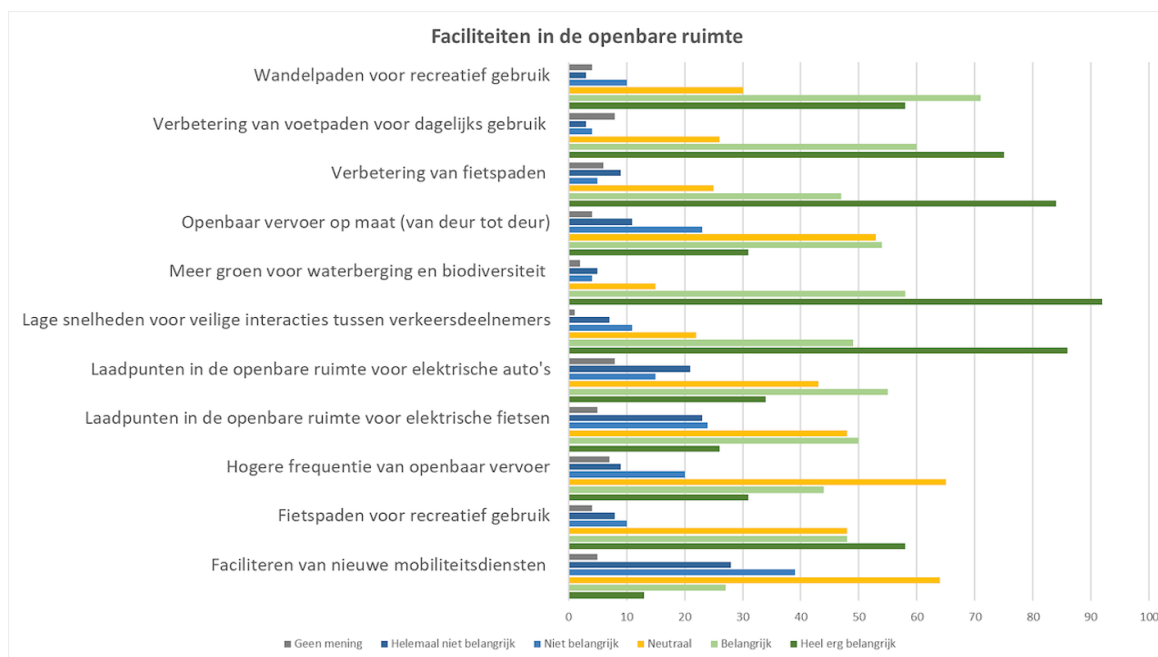
De vragenlijst en bestond uit 12 vragen, werd anoniem ingevuld en via het internet verspreid. Daarnaast zijn er berichten op sociale media en in de krant geplaatst om de vragenlijst onder de aandacht te brengen.

De vragen waren verdeeld onder de thema's "Openbare ruimte", "Verkeersveiligheid", "Vervoerswijzen en Bereikbaarheid" en "Parkeren en Leefbaarheid". Niet alle thema's hebben hetzelfde aantal reacties ontvangen. Per thema is dit aangegeven.

Openbare ruimte – 176 reacties

Voor inwoners van gemeente Meerssen zijn groen, lagere snelheden en het verbeteren van paden voor wandelen en fietsen erg belangrijk. In onderstaande figuur zijn de resultaten weergegeven. Samenvattend vallen er 3 aspecten op:

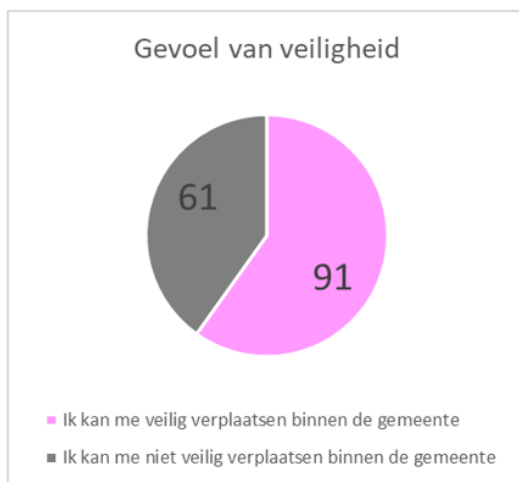
- Er is een wens voor meer groen voor waterberging, lagere snelheden en het verbeteren van paden voor wandelen en fietsen. Dit wordt door de meeste inwoners aangegeven als belangrijk of heel erg belangrijk.
- Sommige inwoners vinden de frequentie van het openbaar vervoer, openbaar vervoer op maat, en laadpunten in de openbare ruimte belangrijk, maar een groot deel geeft aan hier neutraal in te staan of dit onbelangrijk te vinden.
- Minder belangrijk voor de grootste groep inwoners is het faciliteren van nieuwe mobiliteitsdiensten.



Verkeersveiligheid – 152 reacties

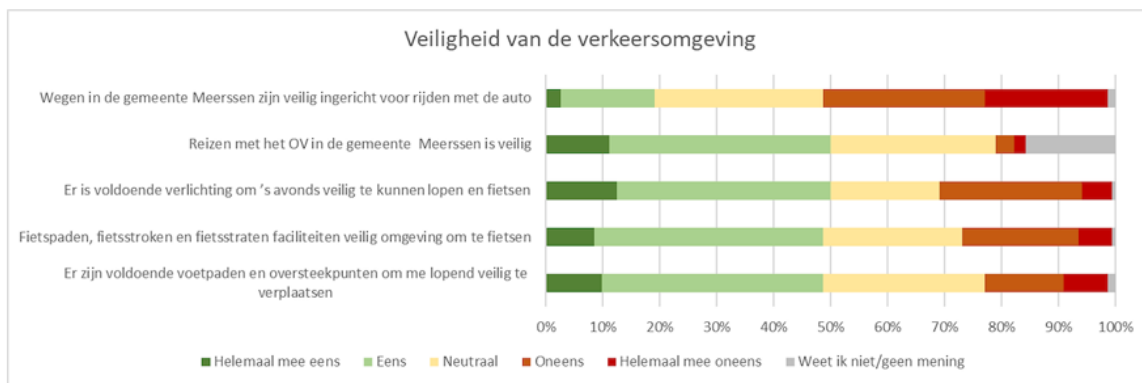
De meeste inwoners geven aan dat ze zich veilig kunnen verplaatsen binnen gemeente Meerssen. De personen die aangeven dat ze zich niet veilig kunnen verplaatsen geven de volgende aspecten als reden:

- Te hoge snelheden (16)
- Weginrichting (26)
- Gedrag van andere verkeersdeelnemers (5)
- Kinderen/ Scholieren/ Ouderen/ Slechtzienden/... (6)
- Overig (8)



Er is aan de inwoners van gemeente Meerssen gevraagd aan te geven hoe ze de verkeersveiligheid van wegen ervaren. Inwoners geven aan dat wandelpaden, fietspaden en het OV veiliger zijn dan de wegen voor gemotoriseerd verkeer in gemeente Meerssen.

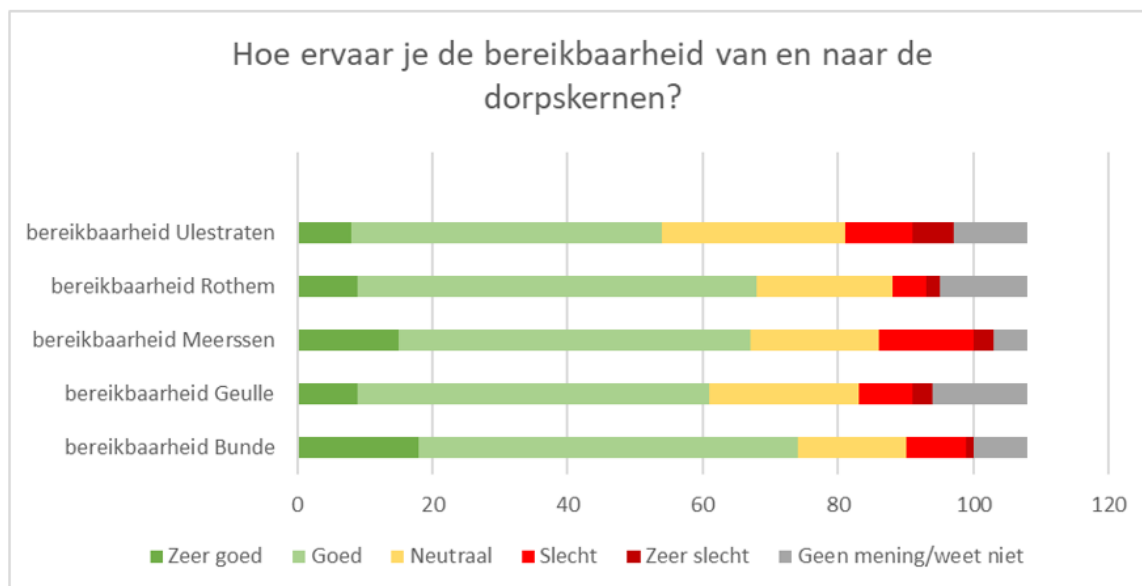
- Onveiligheid wordt met name ervaren tijdens het autorijden. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de meeste mensen het vaakst met de auto rijden.
- Lopen, fietsen of reizen met het OV wordt door ongeveer de helft van de respondenten als positief ervaren. Zij geven aan dat er voldoende verlichting is, er voldoende oversteekplaatsen zijn, dat de fietsvoorzieningen veilig zijn en het OV veilig is.



Vervoerswijzen en Bereikbaarheid – 108 reacties

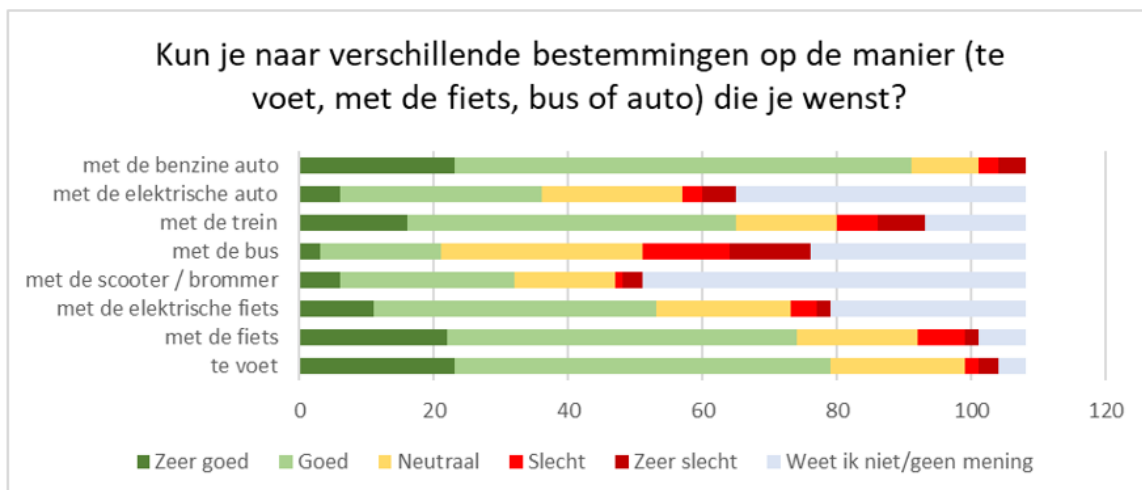
De verschillende dorpskernen zijn volgens de inwoners over het algemeen goed bereikbaar. Daarnaast kunnen met de auto, trein, fiets of lopend de meeste bestemmingen goed bereikt worden. Op basis van verschillen overwegingen wordt de keuze voor de vervoerswijze bepaald.

De bereikbaarheid van de verschillende dorpskernen wordt door de meeste inwoners als goed of zeer goed ervaren. Er zijn wel enkele kleine verschillen: Bunde is het best bereikbaar volgens de respondenten, Geulle en Ulestraten blijken net wat minder goed bereikbaar.



Er is een groot verschil te zien tussen de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen met verschillende vervoerswijzen.

- Met de benzineauto, trein, fiets en te voet kunnen de inwoners bestemmingen "goed" of "zeer goed" bereiken.
- Met de scooter/brommer, bus en elektrische auto is dit minder goed of niet van toepassing. Dit betekent dat een deel van de respondenten geen gebruik van deze vervoerswijzen kan of wil maken.
- Met de bus is het lastiger om verschillende bestemmingen te bereiken. De respondenten die gebruikmaken van de bus geven het vaakst aan dat ze "slecht" of "zeer slecht" naar verschillende bestemmingen kunnen met de bus.



De vervoerswijze die inwoners van gemeente Meerssen kiezen is afhankelijk van verschillende motieven. Uit de response blijkt dat er voor inwoners "altijd" of "vaak" meerdere redenen zijn om op een bepaalde manier te reizen.

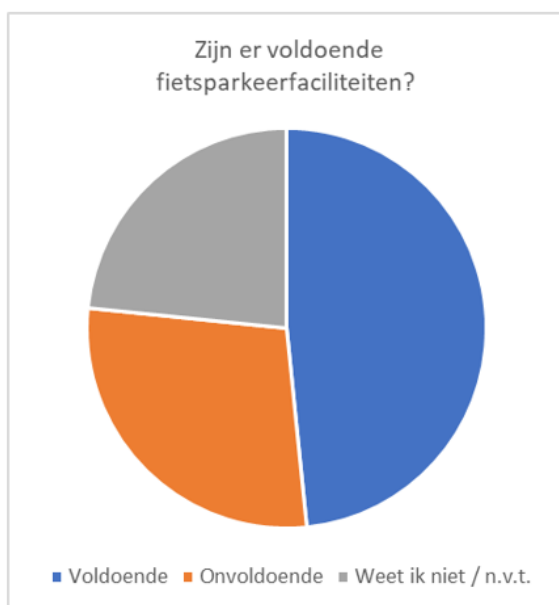
- "Veiligheid", "Reistijd", "Plezier" en "Lichamelijke beweging en comfort" worden het vaakst afgewogen
- "Duurzaamheid" en "Kosten" zijn niet altijd redenen om met een vervoermiddel te reizen
- "Laadvermogen" en "Kosten" worden door de kleinste groep gebruikt om de vervoerswijze te bepalen

Parkeren – 124 reacties

Er lijken voldoende parkeerplaatsen voor auto's te zijn in de gemeente. Voor fietsparkeerplaatsen zijn de reacties wisselend. De meeste inwoners zijn het eens met 'Betalen naar gebruik' voor het parkeren van auto's. Daarnaast vinden de inwoners dat de gemeente goede afwegingen moet maken tussen parkeren en groen.

Respondenten zijn gevraagd of er voldoende parkeerfaciliteiten zijn in de gemeente.

- Bijna de helft van de respondenten geeft aan dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn. Ongeveer 1/3 geeft aan dat er onvoldoende fietsparkeerplaatsen zijn. De overige respondenten weten het niet.
- Alle respondenten hebben aangegeven dat er voldoende autoparkeerfaciliteiten zijn.

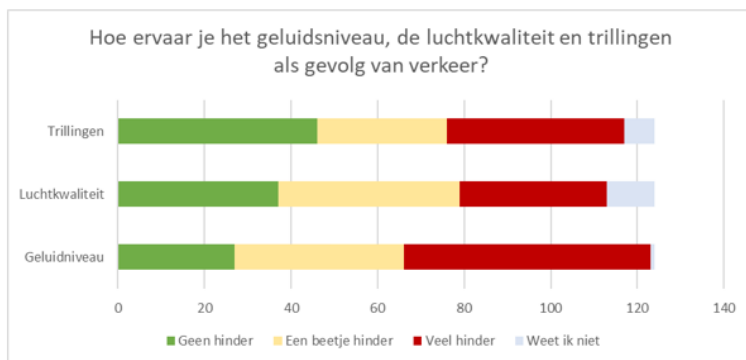


Aan de hand van twee stellingen is gevraagd welke aspecten van het parkeerbeleid ten aanzien van betaald parkeren en het vergroenen van parkeerplaatsen de respondenten belangrijk vinden:

- De meeste respondenten prefereren het betalen naar gebruik in het centrum ten opzichte van het betalen van de parkeerfaciliteiten door de gemeente.
- De meeste respondenten zijn het eens met het afwegen van ruimte voor vergroening, water en verharding. Hierbij is het logisch dat de gemeente het parkeergedrag stuurt aan de hand van vergunningen en betaald parkeren.



Verkeer en Leefbaarheid – 124 reacties



Een deel van de inwoners ondervindt hinder van verkeer. Het geluidsniveau hindert het meeste.

Respondenten zijn gevraagd hoe ze het geluidsniveau, de luchtkwaliteit en trillingen ervaren als gevolg van het verkeer.

- Trillingen: Ongeveer evenveel respondenten ondervinden geen (46) of juist veel hinder (41) van trillingen. Een kleinere groep (37) geeft aan een beetje hinder te ervaren en een enkeling (7) weet het niet.
- Luchtkwaliteit: Ongeveer evenveel respondenten ondervinden geen (37) of juist veel hinder (34) van de luchtkwaliteit. Een grotere groep (42) geeft aan een beetje hinder te ervaren en een kleinere groep (11) weet het niet.
- Geluidsniveau: De kleinste groep (27) ondervindt geen hinder, een grotere groep (39) ondervindt een beetje hinder en de grootste groep (57) ondervindt veel hinder van het verkeersgeluid. Één respondent weet het niet.

1.2.2 Wensen en knelpunten vanuit de gemeente

Wensen en knelpunten van bewoners

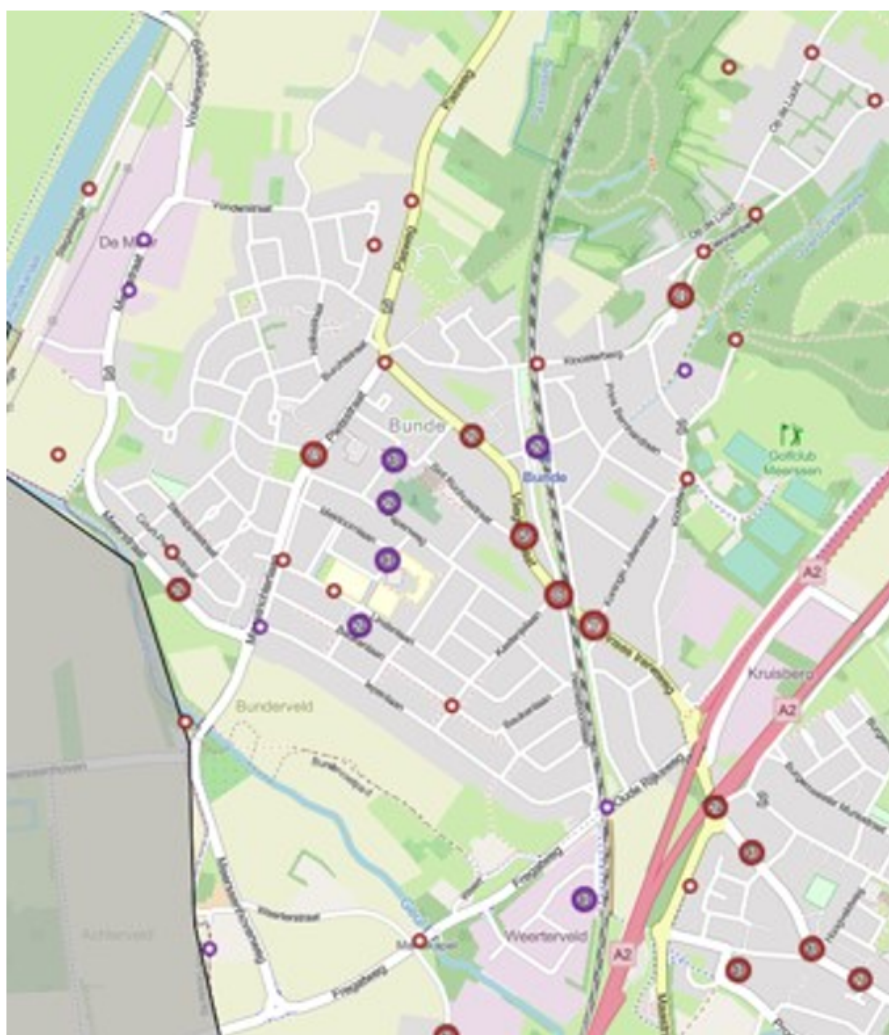
Tijdens de enquête hebben we de inwoners van gemeente Meerssen de mogelijkheid geboden om wensen, ideeën en knelpunten aan te dragen via een online tool. In deze online toepassing zijn uiteindelijk 294 reacties geregistreerd. In het [dashboard](#) zijn alle reacties zichtbaar.

U kunt ook de QR code scannen.



Belangrijkste wensen en knelpunten per woonkern Bunde

- Spoorwegovergang Prinses Ireneweg
- Toegang Koningin Julianastraat
- Omgeving Dennenberg



Ervaren knelpunten Bunde

Geulle

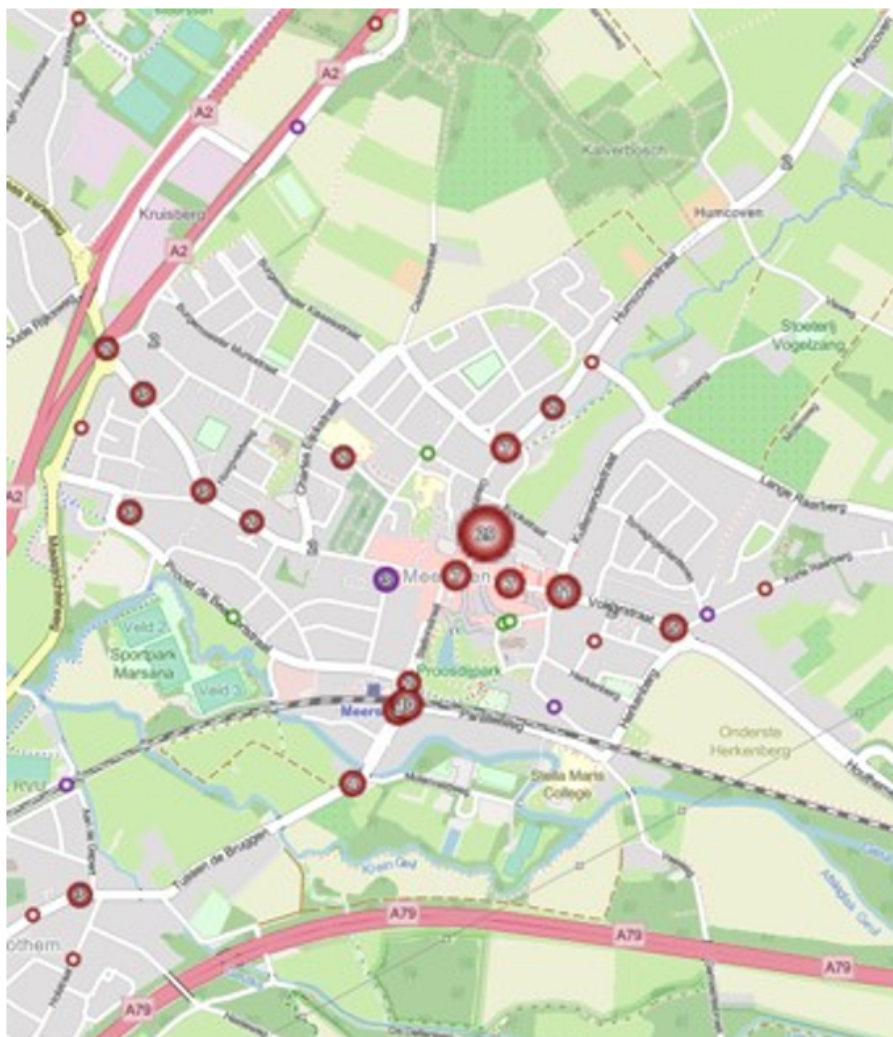
- Kruising Cruisboomveld – Cruisboomstraat – Hussenbergstraat
- Snijdersberg
- Aan de Maas



Ervaren knelpunten Geulle

Meerssen

- Spoorwegovergang station
- Ingang 't Bergske vanuit Gasthuisstraat Beekstraat
- Kruising Kuileneindestraat – Volderstraat



Ervaren knelpunten Meerssen

Rothem

- Kuilenstraat Klinkenberg
-



•



Ervaren knelpunten Ulestraten

Bovenstaande punten zijn slechts een greep uit de opmerkingen die zijn gemaakt. Uiteindelijk zijn alle opmerkingen voor zover deze verkeerskundig van aard zijn gekoppeld aan een maatregel. Dat kan zijn dat het wordt meegenomen bij een reconstructie of dat nader onderzoek gewenst is. Dit geldt vooral voor aandachtspunten met betrekking tot snelheid en parkeeroverlast. Een meting is gewenst om de aard van het aandachtspunt te objectiveren.

1.2.3 Wensen en knelpunten vanuit belangenorganisaties

Afgevaardigden vanuit verschillende belangenorganisaties zijn geconsulteerd. Zij boden waardevolle ervaringen, kennis en wensen naar voren die het GVVP mede vorm hebben gegeven. Belangrijke aandachtspunten waren:

Het voldoen aan de richtlijnen en regels. In de gemeente voldoen momenteel niet alle voetgangersoversteek plaatsen aan de richtlijnen van duurzaam veilig en veel voetpaden te smal zijn. Ook is aangegeven dat veel verkeersborden niet bijdragen aan de overzichtelijkheid van een verkeerssituatie, de borden zijn onlogisch geplaatst of niet goed leesbaar. Hier kan de gemeente de richtlijnen en regels uniform toepassen. De richtlijnen zorgen voor uniformiteit en herkenbaarheid, wat bijdraagt aan een verkeersveilige omgeving. Ook voor fietsers en het verhogen van de toegankelijkheid zijn er richtlijnen die in gemeente Meerssen consequent kan toepassen.

Tijdens de bijeenkomst is er ook gewenzen op onhandige situaties van zwaar verkeer voor zowel vracht van goederen en landbouw. Het vrachtverbod in Bunde-West beperkt de bereikbaarheid. Tegelijkertijd worden verkeersveiligheidsrisico's gesignaleerd van interactie met zwaar verkeer. Het is wenselijk dat genomen maatregelen passend zijn bij de uitdaging.

Er is aangegeven dat het huidige parkeerbeleid niet past bij de gemeente. Enerzijds is het parkeerbeleid met blauwe zones versnipperd wat leidt tot een onduidelijke parkeerregels en overlast van parkeren in woonwijken. Anderzijds zijn parkeerplaatsen niet via een logische route te vinden en varieert het parkeerbeleid tussen de verschillende kernen. Het is wenselijk dat het parkeerbeleid de economische sector van gemeente Meerssen ondersteund zonder dat dit conflicteert met de mobiliteitsdoelstellingen.

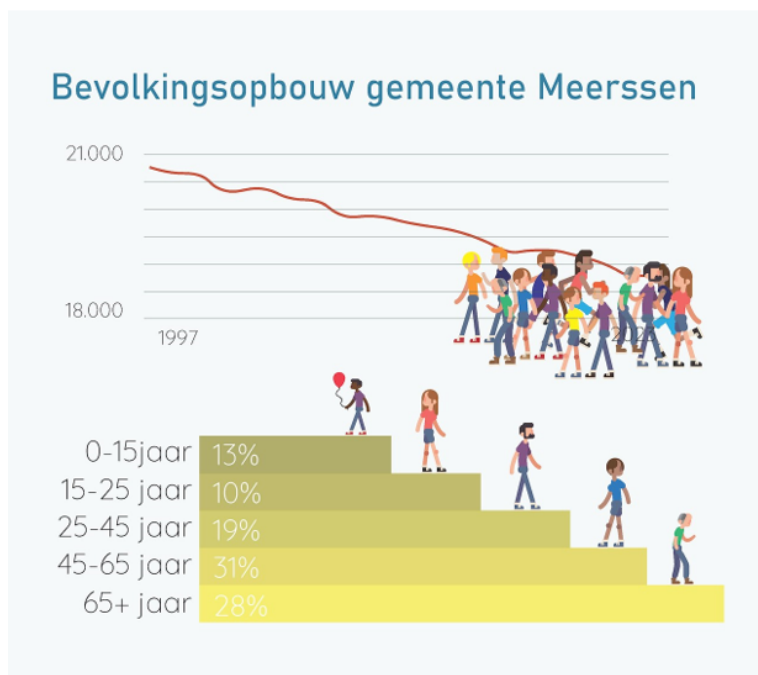
Door de verschillende belangenorganisaties zijn ook verschillende locatie specifieke knelpunten benoemd. Hierin werd overlap gezien met de knelpunten die door bewoners zijn aangedragen. Het gaat hierbij om onduidelijke verkeerskundige situaties, verkeersveiligheid met betrekking tot school - thuisroutes en onjuist geplaatste of ontbrekende verkeersborden.

1.3 Parel in het Zuid-Limburgse Heuvelland

De gemeente is een 'Parel in het Zuid-Limburgse Heuvelland', een sfeervolle gemeente waarin elk dorp zijn eigen geschiedenis heeft. Er zijn veel historische vondsten, bouwwerken en gebeurtenissen met bijbehorende verhalen. In de groene omgeving is aandacht voor rust, vrijetijdsbeweging en ontvangst van toerisme.

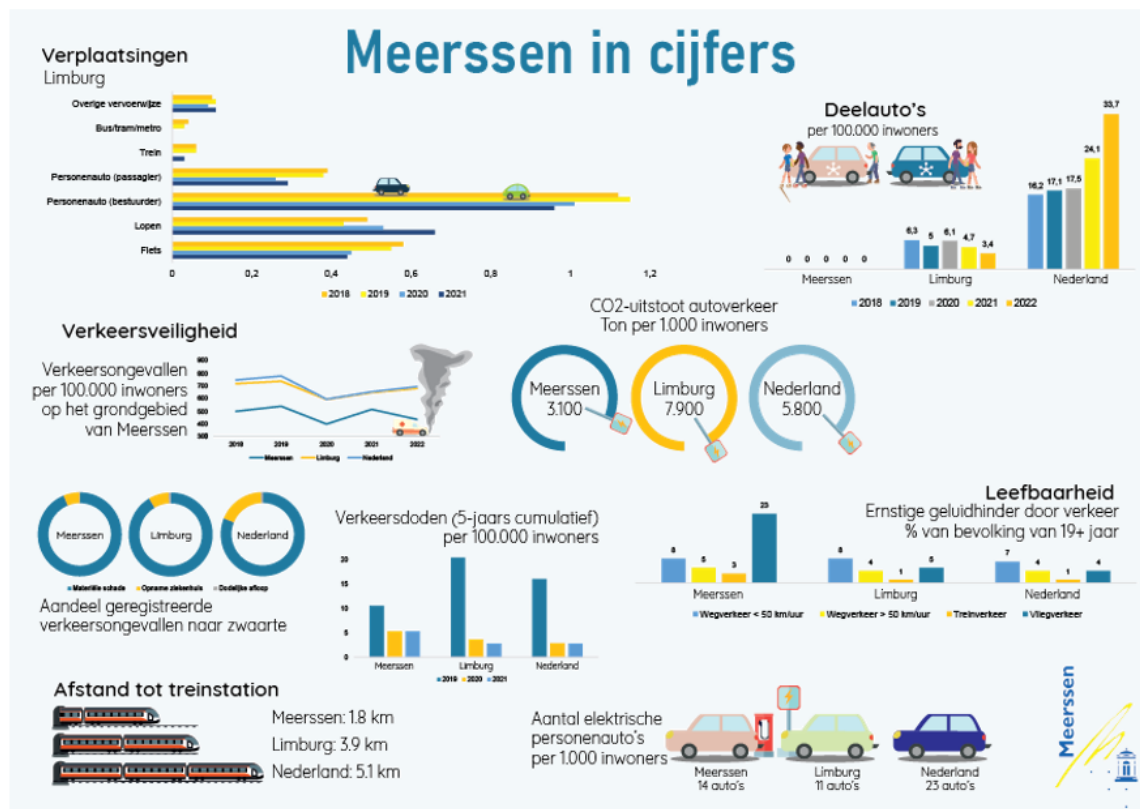
Oog op Meerssen

Het nieuwe GVVP houdt rekening met kenmerken en ontwikkelingen van gemeente Meerssen en haar inwoners. Met bijna 18.000 inwoners is gemeente Meerssen een kleine gemeente in Zuid-Limburg. De gemeente bestaat uit meerdere dorpen: Bunde, Geulle, Meerssen, Rothem en Ulestraten. In onderstaande figuren zijn een aantal kenmerken voor gemeente Meerssen opgenomen.



Mobiliteit in Cijfers voor Meerssen, Limburg en Nederland

Het onderstaande figuur toont gemiddelde cijfers met betrekking tot mobiliteit in de gemeente Meerssen, Limburg en Nederland. Opvallend is dat de verkeersveiligheid in de gemeente Meerssen relatief hoog is, de uitstoot per 1.000 inwoners laag is en de afstand tot een treinstation kort is. Bovendien volgt de gemeente Meerssen de landelijke trend naar meer elektrische auto's, met meer elektrische auto's per 1.000 inwoners dan in de provincie Limburg. Dit geldt echter niet voor deelauto's. De trend van deelauto's in Limburg en Meerssen wijkt af van de nationale trend. Terwijl het aantal deelauto's per 1.000 inwoners in heel Nederland toeneemt, neemt dit aantal af in Limburg. In Meerssen zijn er momenteel geen deelauto's beschikbaar.



2 Deel B: Visie, ambitie en doelstellingen

In deel A is de huidige situatie in gemeente Meerssen beschreven, de beleidskaders, de ervaren knelpunten en een beknopte evaluatie van het gevoerde beleid. Dit hoofdstuk geeft de ambities en doelstellingen aan voor dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. Deze worden vervolgens vertaald in netwerkaarten per modaliteit, flankerend beleid en maatregelen op het gebied van infrastructuur met een prioriteitsvolgorde.

2.1 Trends en ontwikkelingen

Trends beïnvloeden onze mobiliteit

Mobiliteit is voortdurend onderhevig aan veranderingen. Hoe we ons verplaatsen, of wanneer we thuisblijven, wordt gedreven door technologische vooruitgang, maatschappelijke verschuivingen en de toenemende druk op duurzaamheid. Trends in Nederland zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- Innovatieve trends: Data en Digitalisering, Nieuwe-Coöperatieve-Autonome voertuigen
- Sociale trends: Vergrijzing, Bevolkingsgroei en Verstedelijking, Betrokkenheid en Diversiteit in de maatschappij
- Duurzame trends: Energietransitie, Deelmobiliteit en Duurzaamheid

2.1.1 Innovatieve trends

Mobiliteit is voortdurend onderhevig aan veranderingen. Hoe we ons verplaatsen, of wanneer we thuisblijven, wordt gedreven door technologische vooruitgang; zowel op het gebied van data en digitalisering als ontwikkeling van voertuigtechnologie.

Digitalisering leidt tot nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld het aanbieden van nieuwe mobiliteitsdiensten. Door betere technologie in voertuigen en meer data kan men op een nog betere, veiligere en slimmere manier reizen. Voor de gemeente Meerssen betekent dit dat steeds meer verkeersdata beschikbaar gemaakt moet worden. Dit is afgesproken in de data Top 15 van de Digitalisering Overheden.

Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger genavigeerd werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg. Hierdoor worden soms ongewenste routes genomen om een file te ontwijken.

Digitaal werken en Thuiswerken

Met de komst van digitaal vergaderen in combinatie met de pandemie Covid-19 zijn de mogelijkheden en de acceptatie om thuis te werken voor een grote groep mensen in Nederland toegenomen. Dit geeft kansen om werkverkeer te reduceren en/of om op andere tijden te reizen.

Digitale stadslogistiek en ZE zones

Door de groei van online winkelen en thuisbezorging neemt de vraag naar efficiënte, duurzame en veilige stadslogistiek toe. Slimme stadslogistiek is een manier om de bevoorrading van bedrijven en inwoners efficiënter, en duurzamer te maken. Daarnaast kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor om bepaalde typen vervuillende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum. Vanaf 2025 treden de Zero-Emissie zones voor stadslogistiek bij verschillende gemeentes in werking (zoals de voorbereiding ZE 2050 in Maastricht).

Deze trend resulteert in het feit dat voedsel en goederen steeds vaker bezorgd, in plaats van opgehaald worden. Dit heeft invloed op het aantal en type verplaatsingen en de openbare ruimte, zowel bij winkels als op locaties met een hoge bevolkingsdichtheid. Ook hiervoor ontstaan steeds meer innovatieve oplossingen zoals elektrische voertuigen, logistieke hubs of pakketautomaten. Het is echter belangrijk de onderlinge interacties goed te begrijpen. Zo kan een pakketkluis als één centraal punt het aantal verplaatsing voor afgiften reduceren, echter komt er een nieuwe verkeersstroom op gang voor het ophalen van de pakketten door de bestellers. Tegelijkertijd is het van belang de waarde van het fysieke winkelen niet uit het oog te verliezen en een goede wisselwerking tussen online winkelen en fysiek te bevorderen.

Voertuigtechnologie

Technologie ontwikkelt en leidt tot nieuwe en slimmere voertuigen.

Nieuwe lichte elektrische voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de elektrische fiets (incl. 'fatbike'), speed pedelec, en de toename van het gebruik van o.a. de (elektrische) bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt. Ook binnen de gemeente Meerssen maken deze verschillende voertuigen hun intrede. De weg- en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om het gebruik van de diverse soorten voertuigen veilig een plaats te bieden.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto's neemt toe en er vinden ontwikkelingen plaats op het gebied van autonome en coöperatieve voertuigen. Onder een autonoom voertuig wordt een voertuig verstaan dat zich volledig automatisch kan voortbewegen. Hoewel er zich ontwikkelingen op dit gebied voordoen zijn deze nog niet zover dat autonome voertuigen voor de consument te koop zijn.

Voor de wegen in gemeente Meerssen is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke gestandaardiseerde bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

Daarnaast worden voertuigen ook geavanceerder en kunnen met elkaar én infrastructuur communiceren (bijv. verkeerslichten). Dit systeem dat de rijtaken van een bestuurder ondersteunt wordt een coöperatief systeem genoemd. De mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (o.a. middels de iVRI). Op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.

2.1.2 Sociaal maatschappelijke trends

Mobiliteit betreft alle verplaatsingen, diensten daarvoor en keuzes voor activiteiten van of door mensen, bedrijven, recreatie, sport, enzovoort. Hoe we mobiliteit organiseren is daarom afhankelijk van mensen en de verschillende mobiliteitsbehoeften.

Demografische ontwikkelingen

De demografie van de gemeente geeft inzicht in hoeveel mensen er in de gemeente wonen maar ook hoe oud ze zijn, hoe het huishouden is opgebouwd of welke culturele achtergronden er zijn. Kortom, het beschrijft de verschillende bevolkingsgroepen, deze hebben een verschillende mobiliteitsbehoefte en het is belangrijk daar rekening mee te houden. Een gezin met kinderen verplaatst zich bijvoorbeeld anders dan senioren.

Bevolkingsgroei en verstedelijking

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kent de gemeente Meerssen in totaal 18.600 inwoners (januari 2023). De bevolking is sinds 1995 met 10% gedaald. Het gemiddeld aantal personen per huishouden daalt echter waardoor er per inwoner een groter aantal woningen nodig is. Daarnaast

is er een trend van verstedelijking gaande. Meer mensen die in verstedelijk gebied wonen, en minder mensen die in het buitengebied wonen. Dit komt mede doordat er voor de woningopgave in Nederland gestuurd wordt op de bouw van woningen binnen of direct aangrenzend aan bestaand verstedelijk gebied (inbreiding, "straatje erbij"). Ook gemeente Meerssen heeft een woningbouwopgave meegekregen.

Verschuiving in de bevolkingsopbouw

In Nederland vindt er een verschuiving plaats in de leeftijdsopbouw van de samenleving. De groep ouderen (55+) neemt toe (vergrijzing). Tegelijkertijd is deze groep ouderen ook mobieler dan voorheen. Maar er is ook aandacht nodig voor de mobiliteit van ouderen die niet meer willen of kunnen autorijden en fietsen.

Ouderen blijven langer actief en maken meer gebruik van verschillende vervoersmiddelen. De (elektrische) fiets wordt vooral veel gebruikt. Fietsen is niet alleen goed voor de gezondheid, maar ook voor de sociale contacten en de mobiliteit van ouderen. Het aantal fietsbewegingen onder ouderen is in de afgelopen jaren dan ook fors toegenomen. Dit vraagt om veilige en comfortabele fietspaden, die voldoende breed en goed verlicht zijn en goed onderhouden worden.

Ook is het belangrijk dat de gemeente rekening houdt met de behoefte aan meer opties voor openbaar vervoer of doelgroepenvervoer. Niet alle ouderen kunnen of willen zelfstandig fietsen of autorijden. Met toegankelijk, betaalbaar en frequent openbaar vervoer kunnen ouderen zich blijven verplaatsen.

Diversiteit in de maatschappij

De gemeente Meerssen is een diverse gemeente, waar mensen van verschillende achtergronden, culturen en leeftijden samenleven. Deze diversiteit heeft ook invloed op de mobiliteit in de gemeente. Mensen hebben verschillende behoeften, voorkeuren en mogelijkheden om zich te verplaatsen.

Naast bewoners zijn er ook toeristen die gemeente Meerssen en omgeving bezoeken. De ligging dicht tegen de Belgische en Duitse grens maakt het ook een aantrekkelijke bestemming voor dagjesmensen uit de buurlanden. Verder zijn er ook mensen met een mobiliteitsbeperking, die juist meer behoefte hebben aan aangepast vervoer, zoals rolstoeltoegankelijk OV of trottoirs aangepast op slechtienden. Deze groepen vragen om een inclusieve mobiliteit, waarbij niemand wordt uitgesloten en het mobiliteitssysteem aansluit bij de wensen en behoeften van alle inwoners.

Politiek-maatschappelijke ontwikkeling

Cultuur ontwikkelt zich en politiek-maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed op de besluitvorming van het mobiliteitsbeleid. We zorgen gezamenlijk voor een leefbare omgeving. Daarvoor gaan we in gesprek met elkaar. Participatie wordt steeds belangrijker, vanuit belangenorganisaties maar ook vanuit bewoners.

Betrokkenheid van burgers

Door een toename in internetgebruik en social media wordt steeds meer informatie transparant en worden burgers steeds meer betrokken. Dit leidt ertoe dat er meer controle op besluitvorming in de politiek plaatsvindt. De betrokken burger uit zich met gezamenlijke initiatieven, en soms zelfs protestacties. Ook dit zien we terug op het vlak van mobiliteit. De gemeente krijgt steeds meer klachten, verzoeken of inbreng van burgers en moet hier op de juiste manier mee omgaan om te waarborgen dat de gemeente de juiste koers blijft varen. In de gemeente is Burgerkracht een manier om de burgers zelf ook initiatieven te laten ontplooiën.

Participatie

Vanuit onder andere de Omgevingswet wordt er aan burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft ook effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder). Voor het GVVP wordt ingezet op consulteren.



Participatieladder omgevingswet

2.1.3 Duurzame trends

De impact van mobiliteit op het klimaat wordt steeds meer belicht. Fossiele brandstoffen, stikstof en de verharding van stedelijk gebied hebben gevolgen voor de natuur en daarmee ook de kwaliteit van onze eigen leefomgeving. Om deze impact te reduceren, ontstaan steeds meer trends op het gebied van duurzame mobiliteit en een gezonde leefomgeving.

Schonere mobiliteit

Vanuit het Rijk, de provincie en de gemeenten wordt ingezet op het reduceren van uitstoot van schadelijke stoffen zoals koolstofdioxide, stikstof en fijnstof. Dit heeft een impact op de mobiliteit. Het gebruik van duurzamere vervoerswijzen draagt bij aan de overkoepelende klimaatdoelstellingen.

Actief bereikbare regio's en autoluwe centrumgebieden

Een van de trends in de stedenbouw en mobiliteit is het concept van actief bereikbare regio's en autoluwe centrumgebieden. Het doel is om de levenskwaliteit, de duurzaamheid en de vitaliteit van een gebied te verbeteren, door minder afhankelijk te zijn van auto's en meer ruimte te geven aan groen, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Het concept actief bereikbare regio's gaat hand in hand met autoluwe centrumgebieden. Door voorzieningen op loop- of fietsafstand te hebben, is er minder noodzaak om de auto te gebruiken. En door het autoverkeer in centrumgebieden de juiste plek te geven, wordt het aantrekkelijker om naar de centrumgebieden te lopen of te fietsen. Hiervoor is een zorgvuldige ruimtelijke planning van woningen, voorzieningen van belang. Ook vraagt het om een goede inrichting van de openbare ruimte, met meer groen, pleinen, terrassen en speelplaatsen.

Actieve mobiliteit en multimodale mix

Een duurzame trend is de toename van actieve verplaatsingen en de prioriteit die hieraan gegeven wordt. Het geeft prioriteit aan duurzame mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder duurzame vormen. Op volgorde van dit principe krijgt lopen de eerste prioriteit, gevolgd door fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, MaaS (Mobility as a Service) en ten slotte de privéauto. De fiets als vervoerswijze wordt daarnaast ook steeds belangrijker bij bijvoorbeeld de bezorging van pakketjes.

Voor de gemeente Meerssen is de verwachting dat het gebruik van de auto zal afnemen en dat van de (elektrische) fiets zal toenemen. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen eenzelfde soort opkomst gaan hebben, waardoor eventuele aanpassingen aan de infrastructuur wenselijk worden. Daarnaast streeft de provincie ernaar om het openbaar busvervoer op een manier in te zetten dat meer mensen en op een betere manier bediend worden.

Deelmobiliteit

Er is sprake van een trendbreuk waarbij de positie van de auto afneemt en het belang van het bezit van een voertuig van ondergeschikt belang wordt.

Deze trend heeft bijgedragen aan het ontstaan van het concept van deelmobiliteit. Deelmobiliteit houdt in dat voertuigen zoals auto's, scooters of fietsen gedeeld worden, gebruikers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. De verplaatsing krijgt hiermee

steeds meer de prioriteit ten opzichte van bezit (MaaS -Mobility as a Service- richt zich hierop). Het aanbod van deelmobiliteit is sterk afhankelijk van de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de steden. Het is de vraag of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Meerssen

Naast service voor deelmobiliteit zien we ook andere ontwikkelingen ontstaan. Zo is er ook de Stichting NederlandLift. Deze stichting ziet liften als volwaardige vervoersmethode die reizen leuker, spontaner en socialer maakt. Om dit te faciliteren worden er bijvoorbeeld liftbankjes geplaatst.

Elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in gemeente Meerssen neemt toe, inclusief daarmee het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte. De verwachting is dat deze trend zich doorzet waardoor de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn.

Deze trend zal ertoe leiden dat de aanvragen voor de oplaadpunten in de gemeente Meerssen in sterke mate zullen toenemen.

Om de klimaatverandering te beperken en de energiezekerheid te vergroten is een overgang naar duurzame energiebronnen nodig. Nederland heeft ambitieuze klimaatdoelen die een versnelde en opgeschaalde energietransitie vereisen. Dit vraagt om meer groene energie, meer energiebesparing en meer duurzaam gedrag. Dankzij deze transitie stijgt het gebruik van alternatieven voor fossiele energiebronnen.

Gezonde leefomgeving

Steeds meer wordt verharding in stedelijk gebied teruggedrongen. Meer ruimte voor divers groen zorgt voor waterberging, een reductie van hittestress en een grotere biodiversiteit.

Ruimte voor de natuur

In toenemende mate wordt het positieve effect van natuur in stedelijk gebied erkend. Traditioneel wordt verkeersruimte ingericht met verharding die afgewisseld wordt met een groenstrook. Tegenwoordig weten we dat wanneer we groenstroken inrichten met kruidentuinen en bloemperken om boomspiegels, de biodiversiteit wordt vergroot. Wegen kunnen worden aangelegd zodat ze groengebieden verbinden in plaats van zorgen voor een barrière voor flora en fauna. Maar ook dat meer groen oppervlak leidt tot betere waterberging en een reductie van hittestress. Voor deze ontwikkelingen zijn steeds meer innovatieve toepassingen, van speciale watervasthoudende matten, tot grasbetontegels en anti-uilenrollen op hectometerpaaltjes.

2.2 Visie op mobiliteit in gemeente Meerssen

Gemeente Meerssen ligt in Zuid-Limburg, vlakbij Maastricht. Het heeft de kenmerken van stedelijk gebied en landelijk gebied. Veel inwoners werken in de regio Maastricht. Maar ook de regio Heerlen, Kerkrade en Sittard - Geleen zijn voor inwoners en bedrijven een belangrijke bestemming. Deze bestemmingen zijn goed te bereiken via het spoor of via de A2, A79, A76. Vanwege de rurale ligging, is gemeente Meerssen een aantrekkelijke toeristische bestemming. De gemeente zet zich in om het voor ouderen mogelijk te maken om zo lang mogelijk zelfstandig in de eigen buurt te kunnen blijven wonen en jongere inwoners te behouden.

De stations Meerssen en Bunde zijn strategisch goed gelegen en belangrijke sprinterstations in de regio. Station Meerssen is een halte voor de sneltrein Maastricht – Heerlen die ook naar Aken en, op termijn, Luik doorrijdt. Deze meeste OV-reizigers in de gemeente reizen via station Meerssen. De stations Bunde en Meerssen zijn verbonden met Maastricht en Sittard of Heerlen vanwaar Intercity's van en naar Brabant en de rest van Nederland vertrekken. De stations kunnen worden gezien als een lokale hub waar verschillende vervoersvormen samenkomen. Deze hubfunctie kan verder worden versterkt. De stations Meerssen en Bunde kunnen hierdoor voor de vijf kernen als poort naar de rest van Zuid-Limburg fungeren.

Het spoor is belangrijk voor een goede ontsluiting, maar het vormt ook een barrière tussen de dorpskernen. Deze barrière moet geen belemmering zijn voor inwoners om zich te verplaatsen binnen de gemeente. Duidelijke routes voor gemotoriseerd en langzaam verkeer moeten zorgen voor een optimale doorstroming.

Meerssen is een gemeente met vijf dorpskernen op relatief korte afstanden. Niet alleen binnen de bebouwde kom, maar ook tussen de dorpen is de fiets daarom bij uitstek het meest geschikte het belangrijkste vervoermiddel. Elektrische fietsen vervullen hierin een steeds grotere rol. Om de fiets optimaal te faciliteren, is het belangrijk dat er meer comfortabele en veilige fietsroutes komen naar de verschil-

lende attractiepunten in de vijf kernen, de centra, belangrijke voorzieningen en het station. Goede fietsparkeervoorzieningen op deze bestemmingen zijn daarbij belangrijk.

Voor inwoners en bezoekers die geen gebruik kunnen of willen maken van de fiets of die zware boodschappen moeten doen, is bereikbaarheid van winkels en de centrumgebieden eveneens van belang. Dit hoeft niet altijd via de kortste route als een iets langere route veiliger is voor andere weggebruikers.

2.3 Vertaling van Visie naar Ambities en doelstellingen

De hoofddoelstelling van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan is te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij duurzaamheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid belangrijke randvoorwaarden zijn.

Per thema worden daar een aantal doelstellingen en tactische handvatten aan gekoppeld. Van belang is dat zowel de volgorde van de thema's als de volgorde van de doelstellingen willekeurig is (dus niet op volgorde van prioriteit).

2.3.1 Veiligheid - Iedereen elke dag veilig thuis

In de dynamiek van het dagelijks leven, willen en kunnen we ons gemakkelijk binnen en buiten gemeente Meerhoven verplaatsen. Voor de gemeente staat hierin veiligheid centraal. Het doel: "Iedereen elke dag veilig thuisbrengen." Dit bereiken we aan de hand van vier strategische doelstellingen

Herkenbare wegen

Terwijl we ons verplaatsen, zijn begrijpelijke en uniforme wegen van essentieel belang. Ons beleid streeft naar wegen die een universele taal spreken, zodat weggebruikers weten wat er van hen verwacht wordt. Zo creëren we een omgeving van verantwoorde mobiliteit.

- **Continue verbetering aan standaarden van duurzaam veilig**
- **Voldoende uniform ingerichte voetgangersoversteekplaatsen**
- **Aanpakken van langlopende knelpunten**

Veilige snelheden binnen en buiten de kom

De snelheid waarmee we ons verplaatsen, heeft invloed op onze veiligheid. Ons beleid stelt veilige snelheden vast die zowel efficiënt reizen als veiligheid mogelijk maken, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

- **Implementatie van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg 30 km/u binnen de bebouwde kom**
- **Implementatie van 60 km/u buiten de bebouwde kom**

Ruimte voor diversiteit op het fietspad

De diversiteit aan lichte voertuigen zoals elektrische fietsen, speedpedelecs leiden tot meer verplaatsingen over langere afstanden in vergelijking met de normale fiets. Daarnaast ontstaan er ook meer snelheidsverschillen. Om veilig gebruik te maken van deze voertuigen is het belangrijk dat fietspaden voldoende ruimte bieden om in te halen.

- **Sterk netwerk met doorfietsroutes (zie ook bereikbaarheid)**
- **Brede fietspaden op hoofdroutes**

Veilige schoolomgevingen

Schoolomgevingen verdienen bijzondere aandacht. Ons doel is om deze gebieden veiliger te maken, zodat kinderen en families zonder zorgen (zelfstandig) naar school kunnen gaan.

- **Lage snelheden in schoolzones**
- **Attentieverhogende schoolzones**
- **Fietsen en lopen uitnodigen en auto te gast**

Veilig gevoel op straat

Een gevoel van veiligheid op straat is van onschatbare waarde. We willen dat iedereen zich met een veilig gevoel in gemeente Meerhoven kan verplaatsen, ook wanneer het donker is. Via slimme stadsplanning, goede verlichting en zichtlijnen willen we een straatomgeving creëren waarin die prettig is. Handhaving speelt hierin ook een rol.

Dit komt terug bij thema 4.

- **Aandacht voor sociale veiligheid in ontwerp, met name in het donker**

2.3.2 Duurzaam - Aanpassingsvermogen voor de toekomst

In een wereld waarin verandering de constante factor is, staat ook het thema duurzaamheid centraal. We moeten op weg naar een veerkrachtige toekomst. Het doel: "Voorbereiding op de toekomst door aanpassingsvermogen."

Reduceren uitstoot (CO2, stikstof, fijnstof)

De impact van onze mobiliteit reikt ver. Het verminderen van emissies zoals CO₂, stikstof en fijnstof door het maken van andere mobiliteitskeuzes draagt bij aan de beleidsdoelen om uitstoot te reduceren. Door het stimuleren van duurzame mobiliteit in gemeente Meerssen werken we aan een schonere lucht en bewerkstelligen we een gezonder milieu.

- **Stimuleren actieve mobiliteit en OV**
- **Verkennen van de mogelijkheden voor implementatie van deelmobiliteit**
- **Vergroten van laadmogelijkheden en stimuleren van elektrisch vervoer**

Benutten van kansen voor klimaatadaptatie: water en biodiversiteit

Infrastructuur voor verplaatsingen bieden ruimte voor dubbelgebruik. Hierdoor kan er in de gemeente beter worden omgegaan met hitte, extreme regen of droogte. Tegelijkertijd zijn er kansen om de biodiversiteit te versterken. Zo passen we ons aan richting de toekomst en creëren we tegelijkertijd een ecosysteem waarin rijke natuurpracht behouden blijft.

- **Wegen inzetten ten behoeve van waterberging en het afvoeren van water**
- **Groenen netten, wegen als verbindingen van ecosystemen**
- **Vergroening in plaats van verharding, met name in gebieden met groot risico op hittestress**
- **Diversiteit in groen**

Recreatief wandelen en fietsen

De landschappelijke kwaliteiten in gemeente Meerssen dragen bij aan de ambities voor het creëren van een schone lucht en een klimaatadaptatie. Tegelijkertijd biedt het de ruimte voor een aantrekkelijk netwerk voor wandelen en fietsen waarmee we inwoners en bewoners faciliteren en stimuleren om actief te wandelen en fietsen. Dat komt ten goede komt aan de gezondheid en welzijn.

- **Stimuleren actieve recreatieve mobiliteit**
- **Veilige recreatieve wandel- en fietsroutes**

2.3.3 Bereikbaarheid & Toegankelijkheid - Een robuust netwerk met aandacht voor doorstroming en gebruik voor iedereen

In een wereld waar bewegingsvrijheid gelijkstaat aan sociale inclusie, is toegankelijkheid een van de belangrijkste aandachtspunten van de gemeente. Het doel: dorpskernen goed bereikbaar voor iedereen.

Doorstroming in netwerken

Ons beleid voorziet in het creëren van een robuust netwerk, zorgvuldig ontworpen om rekening te houden met verkeersstromen en zo gebruiksvriendelijkheid voor elke persoon te waarborgen. Terwijl we de basis leggen voor dit onderling verbonden web, erkennen we het belang van het geven van prioriteit aan actieve reismogelijkheden binnen deze netwerken. Hierbij verliezen we de doorstroming van de privéauto, de stadslogistiek en het vracht- en landbouwverkeer niet uit het oog.

- **Routenetwerk fiets**
- **Routenetwerk OV**
- **Routenetwerk Nood- en hulpdiensten**
- **Routenetwerk auto**
- **Routenetwerk logistiek en vrachtverkeer**
- **Ontsluiting ten tijde van evenementen. Zie draaiboek evenementen.**
- **Ontsluiting ten tijde van wateroverlast. Zie draaiboek en checklist (dreigend) hoogwater voor woonbuurten.**

Zorg voor onze kinderen en oudere inwoners

Terwijl we voorwaarts gaan, is het essentieel om rekening te houden met de diverse behoeften van onze samenleving, inclusief onze vergrijzende bevolking. Het beleidsplan pleit voor een toegankelijke infrastructuur die voldoet aan de evoluerende vereisten van senioren, waarbij hun onafhankelijkheid en deelname binnen de stedelijke landschappen worden gewaarborgd.

- **Kinderen kunnen binnen de kernen zelfstandig en veilig lopen en fietsen**
- **Oudere inwoners blijven zo lang mogelijk zelfstandig, veilig en actief in het verkeer**

Aandacht voor mindervalide inwoners en bezoekers

Het garanderen van een infrastructuur die geschikt is voor mensen met diverse beperkte mobiliteitsmogelijkheden is van belang voor de toegankelijkheid in de gemeente. Het beleid benadrukt de inzet om omgevingen te creëren die gevoelig zijn voor de behoeften van minder bevoordeelde individuen, waardoor zij met gemak en waardigheid door de gemeente kunnen bewegen.

- **Publieke en openbare voorzieningen zijn gemakkelijk te bereiken voor mensen met een verstandelijke en/ of fysieke beperking**

Bereikbare kernen en bedrijfslocaties

De vijf verschillende kernen hebben een belangrijke verbindende, dienstverlenende en economische functie binnen de gemeente. Op deze plekken zijn voorzieningen gecentreerd en komt veel verkeer te samen. Zoekverkeer is onnodig en ongewenst. Het is daarom belangrijk dat de kernen voor verschillende verkeersdeelnemers vanuit de gemeente en de regio bereikbaar zijn middels logische, herkenbare routes. Daarnaast zijn er bedrijfslocaties in Bunde (de Meer), Meerssen (Weerterveld en Kruisberg) en Ulestraten (Bamford). Voor zowel logistiek als werknemers is het belangrijk dat deze locaties op veilige, duurzame wijze optimaal bereikbaar blijven.

- **Bezoekers worden middels logische, herkenbare routes naar de verschillende kernen begeleid**
- **Ophaalpunten voor pakketten worden gecombineerd met fysieke winkels om wisselwerking te bevorderen en extra verplaatsingen te reduceren**
- **Kernen en bedrijfslocaties zijn op veilige, duurzame wijze gemakkelijk te bereiken**

2.3.4 Verkeersleefbaarheid - minder hinder

Goed verbonden zijn en ons makkelijk kunnen verplaatsen heeft ook een schaduwkant. Verkeer kan leiden tot hinder. Leefbaarheid staat echter voor de gemeente centraal als de sleutel tot een harmonieuze samenleving. Daarom zetten we ons in om hinder van mobiliteit te verminderen.

De juiste gebruiker parkeert op de juiste plek

Om de parkeersituatie in gemeente Meerssen beter te regelen is in december 2022 de parkeernota 2022 – 2025 vastgesteld. Deze parkeernota geeft het beleid van het parkeren in het centrum van de kern Meerssen weer en presenteert de gehanteerde parkeernormen.

Vanuit de gemeente is er behoefte aan een parkeerbeleid voor de gehele gemeente waarbij de huidige maatregelen worden heroverwogen. Sinds de invoering van het betaald parkeren zijn namelijk diverse nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd zoals de P&R terreinen. Daarnaast zijn er diverse vergunninghouderszones gerealiseerd en hebben er herontwikkelingen plaatsgevonden. Ook is het betaalregime in de loop der jaren aanzienlijk veranderd waardoor diverse neveneffecten hebben plaatsgevonden. Deze veranderingen hebben geleid tot een versnipperd parkeerbeleid waardoor de ruimte niet optimaal gebruikt wordt.

Daarnaast kent ook de kern Bunde vraagstukken met betrekking tot parkeren in het centrumgebied. Tot slot spelen er diverse knelpunten rondom voorzieningen en woonwijken in de gehele gemeente waar met een uniform parkeerbeleid sturing aan gegeven kan worden.

Tijdens de looptijd van dit GVVP gaat de gemeente daarom aan de slag met een nieuw parkeerbeleid voor de gehele gemeente als opvolger van de huidige parkeernota 2022- 2025.

- **Passend parkeerbeleid op centrum en buurniveau**
- **Optimaal gebruik van huidige parkeervoorzieningen**

Reduceren van omgevingshinder

De impact van mobiliteit gaat ook over het verminderen van geluidshinder, trillingen en directe overlast van luchtvervuiling. Het doel is om een omgeving te creëren waarin iedereen zich comfortabel kan bewegen zonder de ongewenste effecten van geluid, trillingen en uitstoot.

- **Reduceren van overlast vrachtverkeer**
- **Reduceren van overlast landbouwverkeer**

Uitnodigen van veilig verkeersgedrag en handhaving voor onveilig verkeersgedrag

Veilig verkeersgedrag wordt bevorderd met een duurzaam veilige verkeersinrichting (zie thema veiligheid), informatievoorziening en campagnes. Een veilige en verantwoorde samenleving vereist handhaving van verkeersregels en het voorkomen van gevaarlijk rijgedrag. Het beleid zet zich in voor de handhaving van goede rijgewoonten, wat bijdraagt aan een veiligere mobiliteitservaring en een leefomgeving vrij van onnodige risico's.

- **Voorlichting en bewustwording verkeersgedrag (afleiding in het verkeer, zichtbaarheid op de fiets, rijden met gewenste snelheid)**
- **Reduceren van te hard rijden**
- **Reduceren van overlast wielergroepen**

Voorkomen van neveneffecten bij nieuwe ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen mogen de leefbaarheid van onze omgeving niet ondermijnen. We willen ongewenste neveneffecten van nieuwe innovaties voorkomen, zoals verrommeling van de openbare ruimte door deelvoertuigen of extra verplaatsingen van zoekverkeer of door pakketkluisen.

- **Geen onnodig extra verplaatsingen bijv. bij gebiedsontwikkelingen**
- **Geen overlast van deelmobiliteit**

2.4 Netwerken

In dit hoofdstuk beschrijven we de verschillende netwerken die de gemeente kent om zo te bepalen waar prioriteit aan gegeven moet worden en waarmee rekening gehouden moet worden met de inrichting van de weg. De volgende netwerken zijn in kaart gebracht:

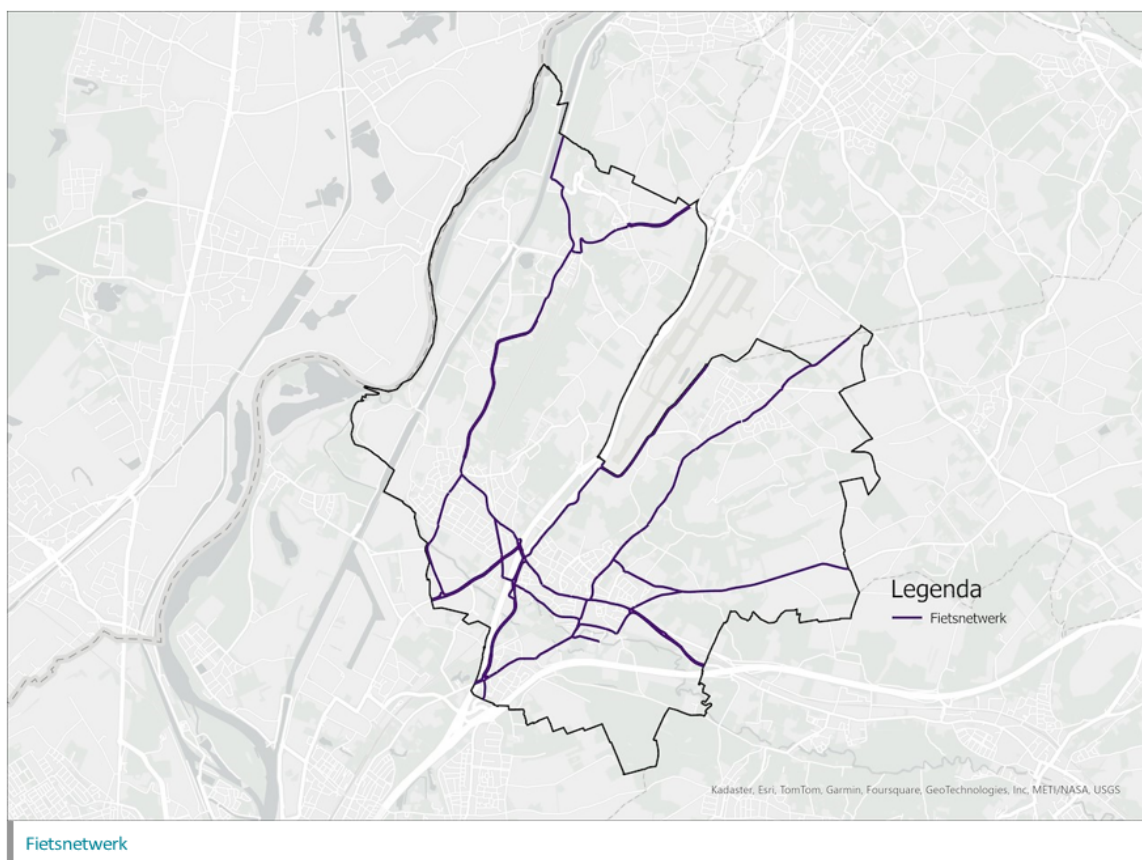
- Fiets: De belangrijkste fietsroutes door de gemeente
- Openbaar vervoer: De busroutes en treinverbindingen door de gemeente
- Gemotoriseerd verkeer: De hoofdstructuur voor autoverkeer in de gemeente
- Goederenvervoer: De hoofdroutes waarover goederenverkeer zich veilig door de gemeente kan verplaatsen.
- Landbouwverkeer: De hoofdroutes waarover landbouwverkeer zich veilig door de gemeente kan verplaatsen
- Vitale routes: De hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten
- RVM netwerk: Het Regionaal Verkeersmanagement Netwerk. Wegenstructuur op regionaalniveau.

Voor het gemotoriseerd verkeer, de auto, het goederenvervoer en het landbouwverkeer is een fijner netwerk gewenst. Om hier de goede afwegingen voor het maken, is een verkeerscirculatiestudie nodig.

Fiets

Gemeente Meerssen heeft de ambitie om positie van de fiets te versterken in zowel het woon-werk/schoolverkeer als in het recreatieve verkeer. Om dit stapsgewijs verder vorm te geven is het van belang om de hoofdassen van dit netwerk te definiëren zodat de infrastructuur op deze verbindingen passend gemaakt kan worden aan de doelstelling.

Fietsers zijn bijna overal welkom. Toch zijn er routes die drukker bereden worden dan anderen. Om de fietser hier veilig af te kunnen wikkelen, zijn deze hoofdroutes in onderstaande kaart weergegeven. Op deze routes dient de fietser het liefst gescheiden van gemotoriseerd verkeer op brede vrijliggende fietspaden te worden afgewikkeld. Dit is gelet op de bestaande bebouwing niet altijd mogelijk. Daar waar de fietser gebruikmaakt van dezelfde rijstrook als gemotoriseerd verkeer dient de snelheid van gemotoriseerd te worden verlaagd naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

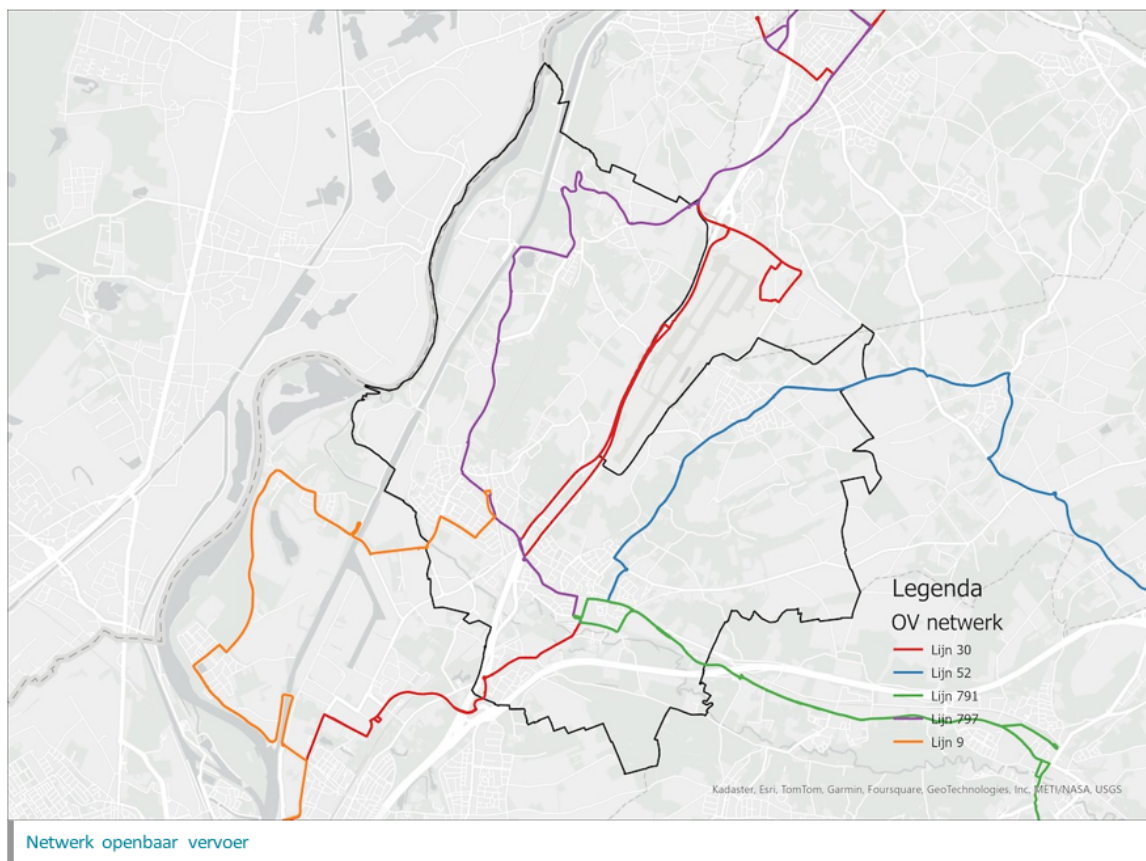


Openbaar vervoer

Gemeente Meerssen is met twee treinstations relatief goed bereikbaar per spoor. De stations van Meerssen en Bunde zorgen voor een goede verbinding met Maastricht. Vanuit station Meerssen is tevens Heerlen goed te bereiken terwijl vanuit station Bunde een snelle verbinding naar Sittard en verder is.

Het busverkeer in gemeente Meerssen heeft de laatste jaren te maken gehad met verdere verschraling. Lijn 52 vanaf station Meerssen richting Ulestraten en verder kent in de daluren, op zaterdag en zondag en in schoolvakanties een uurfrequentie.

De kern Geulle wordt bediend met buurtbus 797 en kent de gehele dag een uurfrequentie. Na 19:00 uur is de kern verstoken van openbaar vervoer, in het weekend zelfs al iets eerder, afhankelijk van de richting.



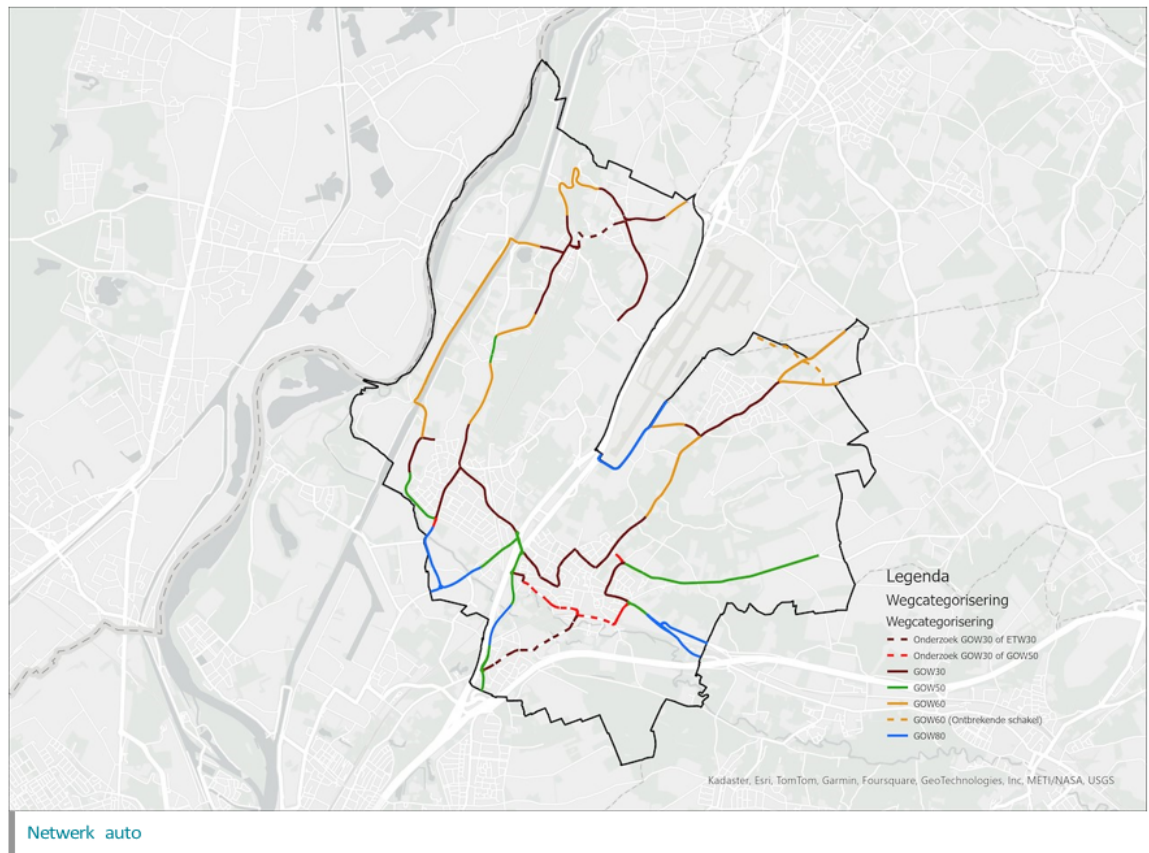
Gemotoriseerd verkeer

Gemeente Meerssen kent een oude weginfrastructuur en kenmerkt zich binnen de kernen door relatief smalle profielen. Op deze wegen ontbreken vaak vrijliggende fietsvoorzieningen en wordt er naast of op de rijbaan geparkeerd. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn de laatste jaren al diverse wegen in snelheid teruggebracht tot 30 km/uur. Door de komst van de nieuwe wegcategorie GOW30 ontstaat de mogelijkheid om deze wegen qua categorie onderscheidend te laten zijn van de woonstraten. Voor de regio Zuid-Limburg hebben de collega's van Bureau Goudappel een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke categorisering. Het resultaat is zichtbaar op [deze kaart](#). Hoewel we in grote lijnen het advies kunnen volgen wijkt op een aantal wegen ons beeld vooralsnog af. Het gaat om de volgende wegen:

- Proost de Beaufortstraat - Sint Josephstraat
- Parallelweg
- Herkenberg
- Op de Beukel

Tijdens de looptijd van het GVVP zal tevens gekeken worden naar de functie van de Montfortlaan. Deze weg heeft nu alleen voor het openbaar vervoer een doorgaande functie. Na het verwijderen van de bussluis is deze weg alleen middels bebording gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Omwonenden geven tijdens de inventarisatie enerzijds aan dat dit verbod veelvuldig wordt genegeerd en anderzijds ontstaat de vraag waarom de weg niet geopend kan worden als alternatief voor de verbinding door het centrum van de kern Meerssen. Aangezien een dergelijke maatregel onvoorziene neveneffecten

kan hebben en kan leiden tot een ander verplaatsingsgedrag van het verkeer, zal onderzocht worden of een openstelling van de Montfortlaan al dan niet gewenst is.



Goederenvervoer

Door de provincie Limburg is in 2015 het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geactualiseerd. In deze actualisatie is het lokale netwerk veranderd in een regionaal netwerk. Concreet houdt dit in dat er minder wegen zijn toegekend aan dit netwerk. Voor de gemeente Meerssen betekende dit dat er geen gemeentelijke wegen meer onderdeel vormden van dit netwerk.

Dat wil niet zeggen dat de wegen die uit het provinciale netwerk zijn geschrapt geen functie meer hebben voor het goederenvervoer. Zij zijn voor de gemeente Meerssen nog steeds de meest belangrijke verbindingen om het goederenvervoer over af te wikkelen. In onderstaande kaart zijn de beide netwerken daarom weergegeven.

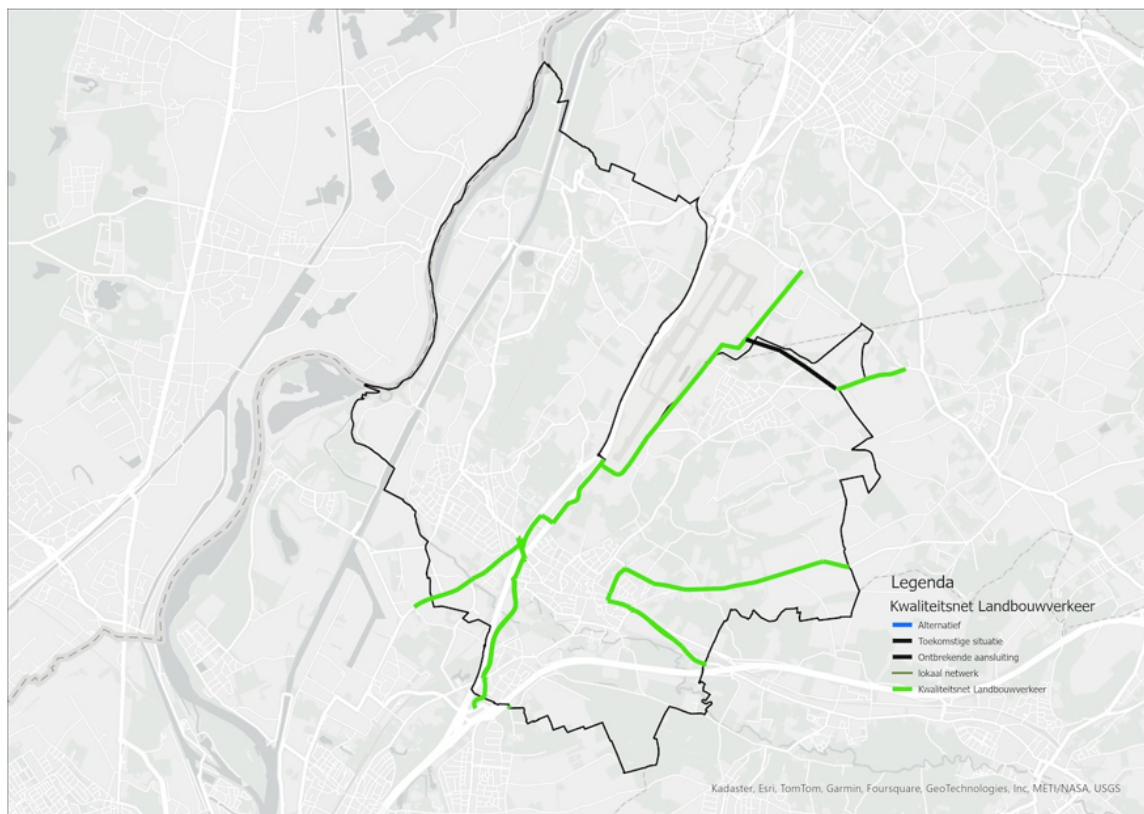
Binnen de gemeente Meerssen zijn met betrekking tot het laad- en losverkeer echter diverse knelpunten signaleerd, onder andere in Bunde en het centrum van Meerssen. In het uitvoeringsplan is om deze reden dan ook als maatregel een verkeerscirculatieplan voor de gehele gemeente opgenomen.



Netwerk goederenvervoer

Landbouwverkeer

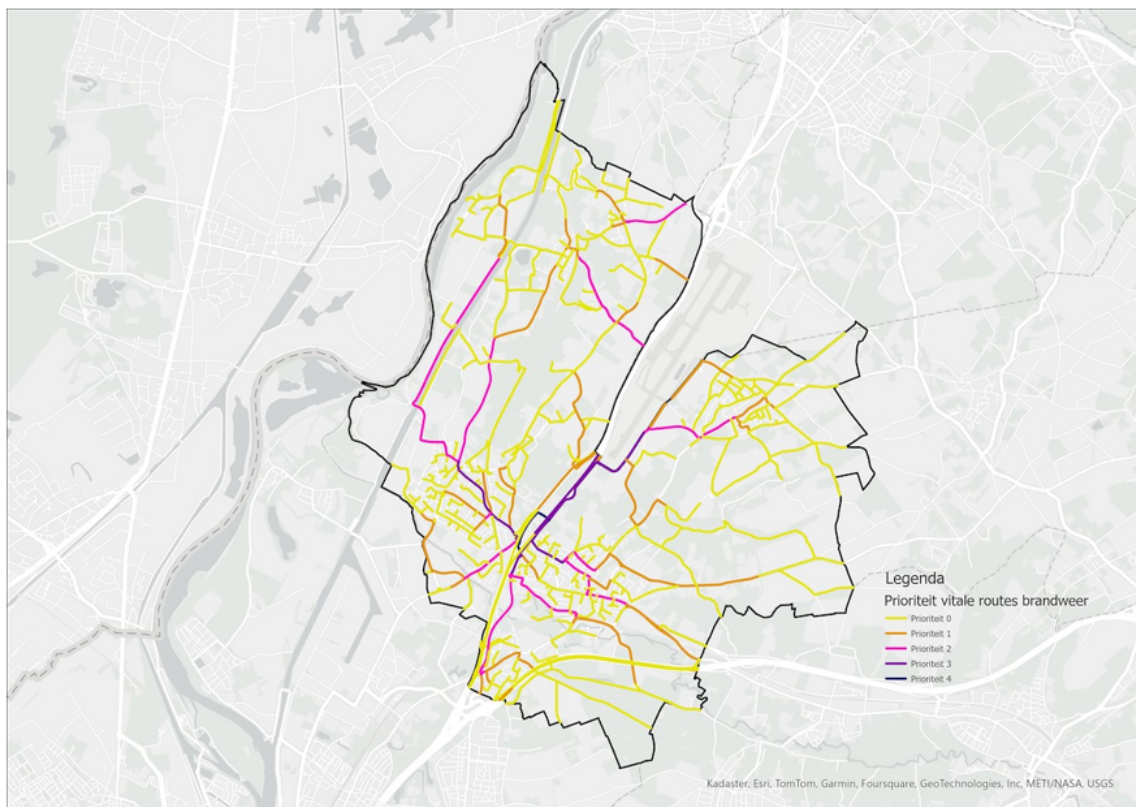
Door de provincie Limburg is in samenwerking met de Limburgse gemeenten en de sector (LLTB en Cumela) in 2016 gewerkt aan een Kwaliteitsnet (land)bouwverkeer. Dit wensnetwerk laat de doorgaande routes voor het (land)bouwverkeer zien waarop het (land)bouwverkeer zich kan afwikkelen. Op dit netwerk bestaan momenteel nog diverse knelpunten en missende schakels zoals de verbindingsweg Ulestraten. De wegbeheerders en de sector hebben indertijd afgesproken de knelpunten op dit netwerk zoveel mogelijk op te lossen waarna de sector deze verbindingen verkiest boven de wegen die niet tot het netwerk behoren.



Netwerk landbouwverkeer

Vitale routes brandweer

De routes van de brandweer kennen diverse prioriteiten waarbij 1 de meest urgente zijn en 5 de minst. Op de kaart zijn de eerste vier prioriteiten weergegeven aangezien prioriteit 5 nagenoeg alle overige wegen betreft. Op deze routes dienen verkeersmaatregelen in overleg met de brandweer genomen te worden.



Netwerk vitale routes brandweer

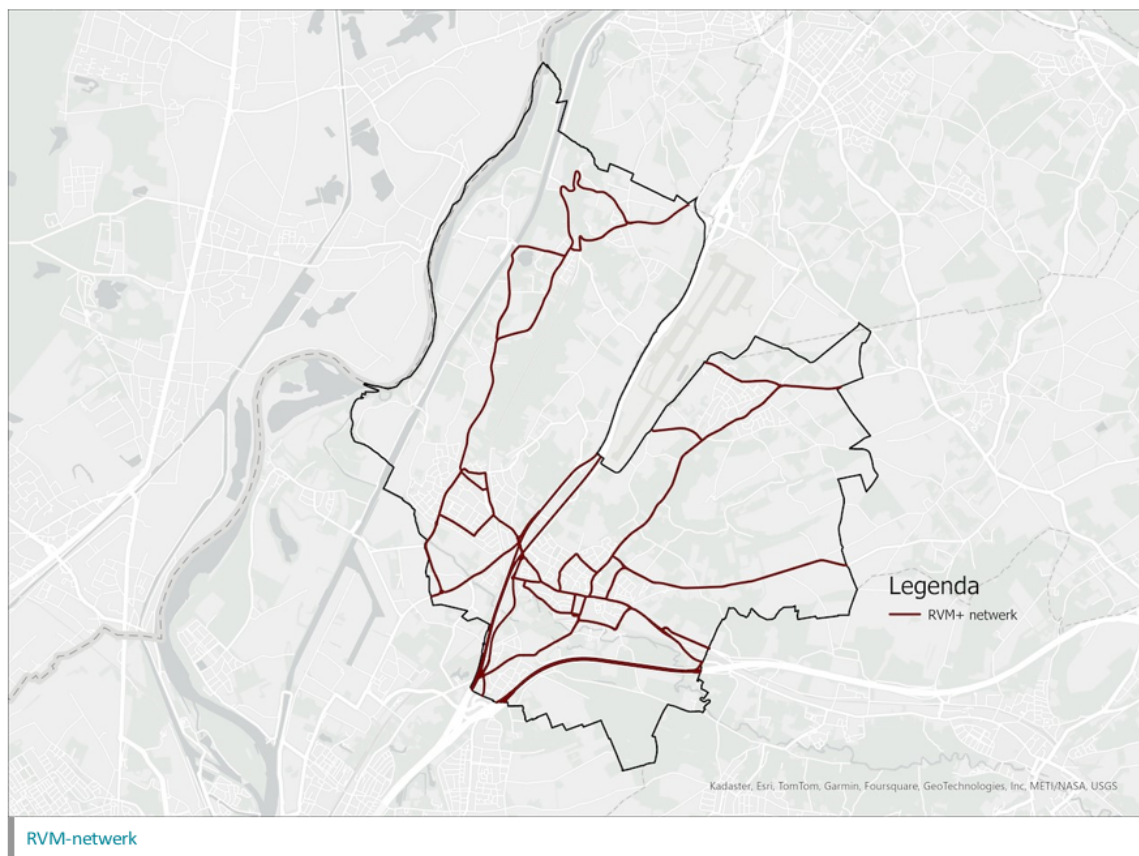
RVM netwerk

Het RVM netwerk is het netwerk waarover de gemeenschappelijke wegbeheerders afspraken gemaakt hebben over regionaal verkeersmanagement.

Het RVM-netwerk bestaat uit de volgende wegen:

- Alle autosnelwegen;
- Alle rijks autowegen;
- Alle provinciale wegen (behalve de wegen met een zeer lage verkeersintensiteit);
- Gemeentelijke wegen die een bijdrage leveren aan regionale beleidsdoelen.

In de provincie Limburg is een + aan het RVM netwerk toegevoegd. Dit houdt in dat ook de wegen zijn opgenomen specifiek ten behoeve van afstemming van wegwerkzaamheden.



3 Deel C: Maatregelen en kosten

Om de mobiliteitsambities in gemeente Meerssen te behalen zijn de doelstellingen per thema vertaald naar concrete maatregelen. Hierbij is vervolgens een indicatie gegeven van de benodigde kosten en aangegeven wanneer de maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Het totaaloverzicht laat de kosten van de maatregelen per thema, per jaar zien. De maatregelen zijn tevens voorzien van een planning van uitvoering. Getracht wordt om zoveel mogelijk werk met werk te maken om kosten en inzet van ambtelijke begeleiding te minimaliseren. In de verdeling van de werkzaamheden is rekening gehouden met de begeleiding door 1 fulltime verkeerskundig medewerker afhankelijk van het aandeel werkzaamheden dat in combinatie met andere werkzaamheden kan worden opgepakt.

Maatregelen veiligheid - Iedereen elke dag veilig thuis

1. Veiligheid - Iedereen elke dag veilig thuis	Maatregel	Type	Bijzonderheden	Planning
1.1 Herkenbare, uniforme wegen zodat verkeersdeelnemers weten wat er van ze wordt verwacht				
1.1.1 Continue verbetering aan stand- daarden van duur- zaam veilig	Onderzoek richtlijnen Duurzaam veilig en Toegankelijkheid versus praktijk (wegen, fietspaden, voetpaden).	onderzoek + fysieke maatregel	Cofinanciering mogelijk Strate- gisch Plan Ver- keersveilig	2025/2026
	* Aanpassen kruising Past. N de Reims- straat/Gasthuisstraat			
	* Sluitende 30 km/u bebording/aanpas- sing wegmarkering			
	* Verminderen verkeersborden			
1.1.2 Aanpakken van langlopende knelpunten	* Sint Catharinastraat / Pastoor van Eijsstraat, Ulestraten	onderzoek + fysieke maatregel	Al meegenomen met bereik- baarheid. Catha- rinastraat apart project	
	* Omleiding centrum Meerssen			
	* Routing vrachtverkeer			

1.1.3 Voldoende uniform ingerichte voetgangersoversteekplaatsen	* Centrum Meerssen	onderzoek + fysieke maatregel	Cofinanciering mogelijk Strategisch Plan Verkeersveilig	2027
	* Oude Rijksweg			
	* Stationsomgevingen			
1.2 Veilige snelheden binnen en buiten de kom				
1.2.1. Implementatie GOW30 bibeko Bebording en kruispunten, herinrichting i.c.m. onderhoudsagenda.	* Klinkenberg	fysieke maatregel	Cofinanciering mogelijk Strategisch Plan Verkeersveilig en in combinatie met onderhoudsprogramma	Jaarlijks budget, koppelen aan beheer en onderhoud
	* Tussen de Bruggen			
	* Bunderstraat			
	* Volderstraat			
	* Humcoven/Humcoverstraat			
	* Vliek (tussn de Beekerweg en de Sint Catharinastraat)			
	* Sint Catharinastraat/Pastoor van Eijstraat			
	* Maastrichterlaan binnen de kom/Pasweg/Pletstraat			
	* Meerstraat vanaf de Geulstraat			
	* Hulserstraat			
	* Hussenbergstraat binnen de kom			
	* Heirweg			
	* Heerenstraat tot aan de			
	zie ook netwerken autoverkeer			
	Nader onderzoek:	onderzoek		2025
	*Proost de Beaufortstraat - Sint Josephstraat			
	*Parallelweg			
*Herkenberg				
*Op den Beukel				
1.2.2. Implementatie 60 km/u buiten de bebouwde kom Bebording	* Humcoven	fysieke maatregel	Cofinanciering mogelijk Strategisch Plan Verkeersveilig	Jaarlijks budget
	* Heufkensveldweg/Weg van Ulestraten naar Schimmert			
	* Langs de Gewannen			
	* Wasselderweg (oostverbinding)			
	* Slingerberg			
	* Oostbroek			
	* Pasweg			
	zie netwerken autoverkeer			
1.3 Faciliteren van diversiteit op het fietspad				
1.2.3. Sterk netwerk doorfietsroutes en hoofdfietsroutes	Verbreden vrijliggende fietspaden: * Raar * Maastrichterweg	fysieke maatregel		2026/2027
1.2.4. Voldoende ruimte voor fiets en LEV's				
1.4 Veilige schoolomgevingen				
1.4.1. Schoolzones hebben lage snelheden en attentieverhogende maatregelen	Klaarovers	activiteit	Inzet door school zelf	
	Waarborgen/ onderhoud inrichting schoolzones	fysieke maatregel		Jaarlijks budget
	continueren van verkeersactieve scholen	activiteit	geen extra kosten	2024 t/m 2030

1.4.2. Fietsen en lopen wordt uitgenodigd, auto is te gast	Samenwerking faciliteren Scholen - Fietserbond (producten Veilige Schoolroutes en de Fietsuitdaging).	activiteit	Enkel inzet beleidsmedewerker	2025 t/m 2030
	Jaarlijkse Gedragscampagne	activiteit	Aansluiten bij regionale campagnes	Jaarlijks budget
1.5 Veilig gevoel op straat				
1.5.3. Aandacht voor sociale veiligheid in ontwerp, met name in het donker	Sociale veiligheid onderdeel van integrale werkwijze (uitnodigen beleidsdomein orde in openbare ruimte)	activiteit	geen extra kosten	2024 t/m 2030
	Introduceren CPTED principes	activiteit	geen extra kosten	2024
1.6 Structureel budget kleinschalige maatregelen				

Maatregelen Duurzaamheid - Aanpassingsvermogen voor de toekomst

Duurzaamheid - Aanpassingsvermogen voor de toekomst	Maatregel	Type	Bijzonderheden	Planning
2.1 Reductie van uitstoot (CO2, stikstof, fijnstof)				
2.1.1. Stimuleren actieve mobiliteit (utilitaire trips)	Aansluiten regionale programma's zoals #Posifiets vanuit Zuid Limburg bereikbaar	activiteit	Enkel inzet beleidsmedewerker	Jaarlijks budget
	Gedragscampagnes			
	Realiseren van stallingsmogelijkheden bij * Centrum Meerssen * Centrum Bunde * Gemeenschapshuizen			2026
2.1.3. Modalshift naar OV	Verkenning potentiële modalshift i.r.t. OV voorzieningsniveau Gedragscampagne	onderzoek		2029
2.1.4. Inzicht in de potentie en mogelijkheden van deelmobiliteit voor Meerssen	Verkenning Deelmobiliteit	onderzoek		2026
2.1.5. Ontwikkelen van laadpalen netwerk	Richtlijnen en plankaart Laadinfra en Elektrisch vervoer	onderzoek	Waar kan aansluiten bij regionale ontwikkelingen	2024
	Plaatsingleidraad	onderzoek		2024
2.2. Recreatief wandelen en fietsen				
2.2.1. Stimuleren actieve recreatieve mobiliteit	Vergroten bekendheid en zichtbaarheid van routes (promo, communicatie en wayfinding) i.s.m. Kunst, Cultuur en Toerisme.	fysieke maatregel	In samenwerking met kunst, cultuur en recreatie	2026
2.2.2 Veilige recreatieve wandel- en fietsroutes	Onderhoud en eventueel verbreden van bestaande recreatieve routes * De Dellenweg * Oliebergweg/Oliemolenweg * Kampweg * Fietsstallingen Kalverbos	fysieke maatregel, combineren met onderhoud		2026

	* Fietspad Bunderbos (Mergellandroute)			
2.3 Benutten van kansen voor klimaat adaptatie: water en biodiversiteit				
2.3.1. Wegen inzetten ten behoeven van waterberging en het afvoeren van water	Herinrichting van wegen in samenwerking met water	onderzoek + fysieke maatregel	Onderdeel van vastgesteld Waterprogramma 2023 - 2027	
2.3.2. Groenen corridors, N-wegen als verbindingen van ecosystemen	Herinrichting van bermen in samenwerking met Landschap	onderzoek + fysieke maatregel	Inzet beleidsmedewerkers, en aanpassing werkwijze groenonderhoud.	
2.3.3. Vergroenen ipv verhard	Huidige parkeerplaatsen vergroenen / halfverharding toepassen op basis van klimaateffecten. * P+R Meerssen bij station Meerssen * P+R Bunde bij station Bunde * Vergroenen Beekstraat / Bunderstraat	onderzoek + fysieke maatregel, combineren met onderhoud.		2025
2.3.4. Diversiteit in groen	Aanpassing groen richtlijnen langs wegen in samenwerking Landschap.	activiteit	Inzet beleidsmedewerkers, en aanpassing werkwijze groenonderhoud.	2024
1.6 Structureel budget kleinschalige maatregelen				

Maatregelen Bereikbaarheid & Toegankelijkheid

Bereikbaarheid en toegankelijkheid	Maatregel	Type	Bijzonderheden	Planning
3.1 Doorstroming in netwerken				
3.1.1. Inzicht in verkeersstromen	Auto- en fietstellingen	onderzoek		Jaarlijks budget voor fietstellingen
3.1.2. Routenetwerk fiets	zie kaart; aanpassing bebording en weginrichting	fysieke maatregel	raakvlak maatregelen duurzaamheid	2024-2030
3.1.3. Routenetwerk OV	Overleg met Provincie Limburg over bediening kernen		geen kosten	2024-2030
3.1.4. Routenetwerk Nood- en hulpdiensten	Overleg met hulpdiensten over inrichting GOW30		geen kosten	2024-2030
3.1.5. Routenetwerk Auto	Inrichting van GOW30 en GOW60 wegen	fysieke maatregel	Afhankelijk van beheer en onderhoudprogramma	2024-2030
3.1.6. Routenetwerk vrachtverkeer	Opstellen gewenste route, nemen van maatregelen en communicatie	fysieke maatregel		2025
3.1.7. Routenetwerk ontsluiting bij wateroverlast	https://www.wachtnietopwater.nl/wat-kun-jij-doen/tijdens-wateroverlast	activiteit	geen kosten	
3.1.8 Verkeerscirculatieplan	Opstellen van verkeerscirculatieplan (gedetailleerder dan huidige netwerken)	onderzoek		2024

3.2 Zorg voor jongere en oudere inwoners				
3.2.1. Jongere inwoners kunnen binnen de kernen zelfstandig en veilig lopen en fietsen	Aansluiten bij schoolprogramma's: lopen en fietsen buiten school	activiteit	raakvlak met veiligheid	2024-2030
3.2.1. Oudere inwoners blijven zo lang mogelijk zelfstandig, veilig en actief in het verkeer	campagne en activiteiten Doortrappen	activiteit	Aansluiting Landelijk programma	Jaarlijks budget
3.3 Aandacht voor minder valide inwoners				
3.3.1. Publieke en openbare voorzieningen zijn gemakkelijk te bereiken voor mensen met een verstandelijke en/of fysieke beperking	Implementatie van CROW richtlijn Toegankelijkheid - Onderdeel van integrale aanpak Wegen + Onderzoek veilige wegen	Onderzoek		2026
	Uitvoering maatregelen	fysieke maatregel	PM	2027
3.4 Bereikbare kernen en toegankelijke bedrijfslocaties				
3.4.1. Bezoekers worden middels logische, herkenbare routes naar de verschillende kernen begeleid.	Wayfinding en bebording. Raakvlak met verkeerscirculatieplan en parkeervisie	fysieke maatregel		2026
3.4.2. Ophaalpunten voor pakketten worden gecombineerd met fysieke winkels om wisselwerking te bevorderen en extra verplaatsingen te reduceren	Verkenning locaties pakketpunten	onderzoek		2025
3.4.3. Kernen en bedrijfslocaties zijn op veilige, duurzame wijze gemakkelijk te bereiken	Onderdeel van fietsstimulering, laadinfraplan, verkeerscirculatie en parkeervisie	onderzoek, activiteit en fysieke maatregelen	geen extra kosten	2024 t/m 2026
1.6 Structureel budget kleinschalige maatregelen				Jaarlijks budget

Maatregelen Verkeersleefbaarheid - Minder hinder

4. Verkeersleefbaarheid - Minder hinder	Maatregel	Type	Bijzonderheden	Planning
4.1.1. Passend parkeerbeleid op centrum en buurtniveau	* Parkeervisie 2025 - 2030 * Autoluw maken van Markt Meerssen, Agnesplein Bunde	onderzoek		2024
4.1.2. Optimaal gebruik van huidige parkeervoorzieningen	Parkeertellingen	onderzoek		Jaarlijks budget
4.2 Veilig rijgedrag				
4.2.1. Reduceren van te hard rijden	Plaatsen van semi-permanente flitskasten	activiteit		
	Plaatsen van Smileys op 3-5 risicowegen	fysieke maatregel	Geen	
	Snelheidsmetingen	fysieke maatregel	Geen	
4.2.2. Reduceren van afleiding	Aansluiting bij campagne Mono	activiteit	Via VVPH	2x per jaar
4.2.3. Zichtbaar op de fiets	Campagne 'Licht aan'	activiteit	Via VVPH	

4.3 Voorkomen van neveneffecten bij nieuwe ontwikkelingen				
4.3.1. Geen onnodig extra verplaatsingen bijv. bij gebiedsontwikkelingen	Verkenning pakketkluizen, centralisatie van voorzieningen	onderzoek		2025
4.3.2. Geen overlast van deelmobiliteit	Onderdeel van verkenning deelmobiliteit - Parkeerhubs voor LEV's	onderzoek	Raakvlak met duurzaamheid	2026
3.4 Structureel budget kleinschalige maatregelen				

Totaaloverzicht

Zodra we alle kosten doorrekenen naar jaren ontstaat onderstaande overzicht. We houden rekening met een post onvoorzien van 5% op basis van inschattingen anno 2024. Stijgende materiaal- en arbeidskosten kunnen op termijn resulteren tot stijgingen in de uitgaven.

TOTAAL	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal2
Veiligheid	€ 145.000	€ 175.000	€ 240.000	€ 270.000	€ 145.000	€ 145.000	€ 145.000	€ 1.265.000
Duurzaamheid	€ 60.000	€ 100.000	€ 190.000	€ 70.000	€ 50.000	€ 65.000	€ 50.000	€ 585.000
Bereikbaarheid en toegankelijkheid	€ 80.000	€ 80.000	€ 95.000	€ 70.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 520.000
Verkeersleefbaarheid	€ 65.000	€ 100.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 80.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 505.000
5% onvoorzien investeringen	€ 14.250	€ 18.500	€ 26.750	€ 20.500	€ 14.250	€ 14.250	€ 14.250	€ 122.750
Totaal	€ 364.250	€ 473.500	€ 616.750	€ 495.500	€ 354.250	€ 354.250	€ 339.250	€ 2.997.750
Exploitatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Veiligheid	€ 10.000	€ 20.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 80.000
Duurzaamheid	€ 10.000	€ -	€ -	€ 20.000	€ -	€ 15.000	€ -	€ 45.000
Bereikbaarheid en toegankelijkheid	€ 30.000	€ 15.000	€ 30.000	€ 20.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 140.000
Verkeersleefbaarheid	€ 15.000	€ 50.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 155.000
Totaal	€ 65.000	€ 85.000	€ 55.000	€ 65.000	€ 55.000	€ 55.000	€ 40.000	€ 420.000
Huidige taken die in nieuw GVVP zitten en ook in huidige exploitatiebudget	€ 42.150	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 192.150
Extra benodigd budget GVVP	€ 22.850	€ 60.000	€ 30.000	€ 40.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 15.000	€ 227.850
Investing	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Veiligheid	€ 135.000	€ 155.000	€ 230.000	€ 260.000	€ 135.000	€ 135.000	€ 135.000	€ 1.185.000
Duurzaamheid	€ 50.000	€ 100.000	€ 190.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 540.000
Bereikbaarheid en toegankelijkheid	€ 50.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 380.000
Verkeersleefbaarheid	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 350.000
5% onvoorzien investeringen	€ 14.250	€ 18.500	€ 26.750	€ 20.500	€ 14.250	€ 14.250	€ 14.250	€ 122.750
Totaal	€ 299.250	€ 388.500	€ 561.750	€ 430.500	€ 299.250	€ 299.250	€ 299.250	€ 2.577.750
Huidige investering die in nieuw GVVP zitten en ook in huidige investeringsbudget	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 450.000	€ 3.150.000
Extra benodigd budget GVVP	€ -150.750	€ -61.500	€ 111.750	€ -19.500	€ -150.750	€ -150.750	€ -150.750	€ -572.250

De extra benodigde budgetten voor de exploitatie jaarlijks worden grotendeels gecompenseerd met de tot nu toe inzichtelijke overschotten uit het beleidsplan wegen 2024-2028. Per saldo blijven de exploitatiebudgetten gelijk voor het GVVP en beleidsplan wegen.