

Mobiliteitsplan Stein

Dat maakt Stein voor mij: Rustig en goed bereikbaar in een duurzame woonomgeving



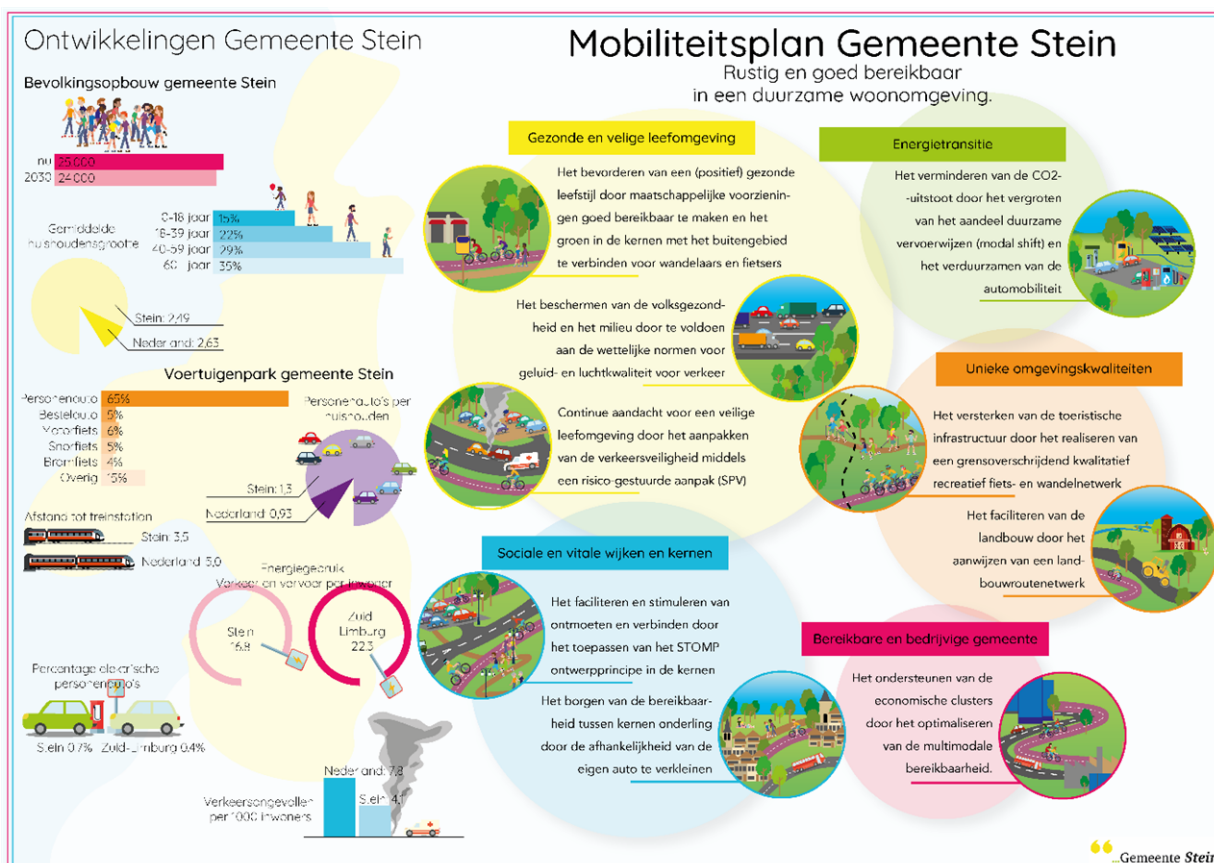
Inhoudsopgave

1 Samenvatting	3
2 Inleiding	5
2.1 Relatie Omgevingsvisie Stein	5
2.2 Relatie Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg	6
2.3 Relatie verkeersarrangementen	6
2.4 Totstandkoming	7
2.5 Leeswijzer	7
3 Ambitie – Mobiliteit in de gemeente Stein – 2030	8
3.1 Thema 1 Sociale en vitale wijken en kernen	8
3.2 Thema 2 Een gezonde en veilige leefomgeving	11
3.3 Thema 3 Unieke omgevingskwaliteiten	13
3.4 Thema 4 Bereikbare en bedrijvige gemeente	13
3.5 Thema 5 Energie-transitie	14
4 Gebiedsgericht uitwerking	15
4.1 Uitwerking Voetgangers	16
4.2 Uitwerking Fietsers	22
4.3 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie	26
4.4 Uitwerking Hulpdiensten	26
4.5 Uitwerking Autoverkeer en parkeren	27
4.6 Uitwerking Vrachtverkeer	29
4.7 Uitwerking landbouwverkeer	30
4.8 Uitwerking gedragsverandering	30
4.9 Gebied 1: Dorpslint	31
4.10 Gebied 2: Landelijke kern	36
4.11 Gebied 3: Verstedelijkte kern	40
4.12 Gebied 4: Bedrijven	45
4.13 Werkwijze	46
5 Inwoners enquête	51
5.1 Huidige mobiliteitsgedrag	51
5.2 Toekomstig reisgedrag	54
5.3 Behoeftte van de inwoners	55
5.4 Conclusie	56
5.5 Verantwoording	56
6 Meerjaren Investeringsplan (MIP)	58

1 Samenvatting

Het vigerende Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) had een looptijd tot 2018 en sloot niet meer aan bij de ontwikkelingen, wensen en behoeften op het gebied van mobiliteit in de gemeente Stein. Daarnaast heeft de gemeente in de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan de Verkeersarrangementen. Hiermee is, samen met inwoners en belanghebbenden, concrete invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door specifieke verkeersknelpunten aan te pakken in de gemeente. De lange termijn projecten uit deze aanpak, alsmede de vastgestelde uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en de omgevingsvisie Stein zijn onderdeel van dit nieuwe Mobiliteitsplan.

De vijf thema's uit de bouwsteennotitie Omgevingsvisie zijn leidend voor ontwikkelingen in het fysieke domein in de gemeente Stein, zo ook voor mobiliteit. Deze ambities en opgaven zijn voor dit Mobiliteitsplan overgenomen uit de bouwsteennotitie. Vervolgens is beschreven op welke wijze mobiliteit een bijdrage kan leveren aan het realiseren van deze ambities en opgaven uit de Omgevingsvisie. Hiervoor zijn beleidslijnen geformuleerd. In onderstaand overzicht staat per thema uit de Omgevingsvisie op welke wijze de beleidslijnen uit het Mobiliteitsplan bijdragen aan de ambities van de gemeente.



Sociale en vitale wijken en kernen:

- Het faciliteren en stimuleren van ontmoeten en verbinden door het toepassen van het STOMP ontwerpprincipe in de kernen
- Het borgen van de bereikbaarheid tussen kernen onderling door de afhankelijkheid van de eigen auto te verkleinen

Een gezonde en veilige leefomgeving:

- Continue aandacht voor een veilige leefomgeving door het aanpakken van de verkeersveiligheid middels een risico-gestuurde aanpak (SPV)
- Het beschermen van de volksgezondheid en het milieu door te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer

- Het bevorderen van een (positief) gezonde leefstijl door maatschappelijke voorzieningen goed bereikbaar te maken en het groen in de kernen met het buitengebied te verbinden voor wandelaars en fietsers

Unieke omgevingskwaliteiten:

- Het versterken van de toeristische infrastructuur door het realiseren van een grensoverschrijdend kwalitatief recreatief fiets- en wandelnetwerk
- Het faciliteren van de landbouw door het aanwijzen van een landbouwroutenetwerk

Een bereikbare en bedrijvige gemeente:

- Het ondersteunen van de economische clusters door het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid

Energietransitie:

- Het verminderen van de CO₂-uitstoot door het vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen (modal shift) en het verduurzamen van de automobiliteit

De gemeente Stein is een gemeente met diverse typen gebieden. . De ambities en beleidslijnen zijn voor de verschillende gebiedstypologieën concreet uitgewerkt in acties. Binnen deze gebiedsgerichte uitwerking is onderscheid gemaakt in de typologieën: dorpslint, landelijke kern, stedelijke kern en bedrijven terreinen. In de gebiedsgerichte uitwerking is per vervoerwijze beschreven wat de gemeente de komende jaren doet om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid.

De Omgevingswet ziet er op toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) plannen een vorm van participatie plaatsvindt. Middels een online enquête zijn inwoners en stakeholders gevraagd naar hun beelden en wensen over de toekomst van mobiliteit in de gemeente Stein. In de gebiedsgerichte uitwerking is op basis van de resultaten van deze raadpleging richting gegeven aan de activiteiten die de gemeente gaat oppakken.

De ambities, beleidslijnen en gebiedsgerichte uitwerking hebben geleid tot een concrete invulling van het Meerjaren Investerings Plan (MIP). In dit MIP zijn de projecten uit de verkeersarrangementen alsmede onderzoeken, plannen en projecten die voort komen uit het Mobiliteitsplan opgenomen. Met het MIP wordt invulling gegeven aan het realiseren van het nieuwe mobiliteitsbeleid en wordt er gewerkt aan de toekomst van de gemeente Stein.

Dat maakt Stein voor mij: Rustig en goed bereikbaar in een duurzame woonomgeving

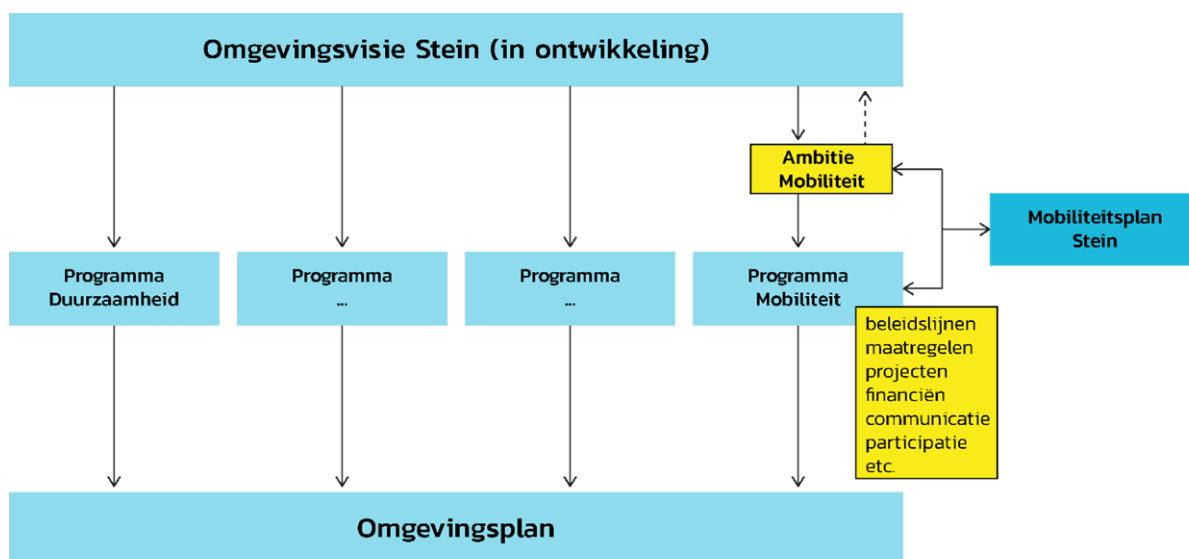
2 Inleiding

De aanleidingen voor het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Stein zijn divers. Het vigerende Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) had een looptijd tot 2018 en sloot niet meer aan bij de ontwikkelingen, wensen en behoeften op het gebied van mobiliteit in de gemeente Stein. Daarnaast heeft de gemeente in de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan verschillende Verkeersarrangementen. Hiermee is, samen met inwoners en belanghebbenden, concrete invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door specifieke verkeersknelpunten aan te pakken. De lange termijn projecten die uit deze aanpak naar voren zijn gekomen, wilt u graag integreren in een vernieuwd Mobiliteitsplan. Ook maatschappelijke, technologische en economische ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit maken dat de gemeente Stein haar beleid wil actualiseren.

De verplichting om als gemeente een mobiliteitsplan op te stellen komt voort uit de Planwet Verkeer en Vervoer. Het mobiliteitsplan geeft richting aan de door de raad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer.

2.1 Relatie Omgevingsvisie Stein

Met het oog op de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2021 is dit Mobiliteitsplan opgesteld in samenhang met de Omgevingsvisie Stein die momenteel wordt vormgegeven. De Omgevingsvisie Stein wordt het document van de gemeente dat leidend is voor alle plannen en activiteiten in het fysieke domein. De visie bevat de strategische en integrale langetermijnvisie. Het Mobiliteitsplan Stein is een eerste uitwerking van de visie in een programma voor het onderdeel mobiliteit. In het Mobiliteitsplan wordt de verbinding gelegd tussen mobiliteit en de beleidsvelden/-thema's leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, economie, duurzaamheid en het sociaal domein.



Figuur 1. Relatie omgevingsvisie Stein

Op 31 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie vastgesteld. Vervolgens heeft er beleids- en stakeholderanalyse plaatsgevonden en hebben bewoners hun inbreng kunnen leveren over wat zij belangrijk vinden met betrekking tot hun fysieke leefomgeving. Dit heeft geresulteerd in een bouwsteennotitie ten behoeve van de Omgevingsvisie waarin vijf thema's zijn benoemd die verder worden uitgewerkt, welke is vastgesteld door de gemeente raad:

- Sociale en vitale wijken en kernen
- Een gezonde en veilige leefomgeving
- Versterken van de unieke omgevingskwaliteiten

- Een bereikbare en bedrijvige gemeente
- Energietransitie

Deze vijf thema's zijn in het Mobiliteitsplan Stein verder uitgewerkt.

2.2 Relatie Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie Limburg hebben gezamenlijk hun ambities op het gebied van mobiliteit verwoord in de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Deze visie vormt de basis van het toekomstige regionale mobiliteitsbeleid in de regio. De visie gaat uit van het realiseren van een mobiliteitstransitie die resulteert in actieve, gezonde en duurzamere en inclusieve mobiliteit. De tien thema's uit de mobiliteitsvisie maken, waar van toepassing, integraal deel uit van het mobiliteitsplan Stein.

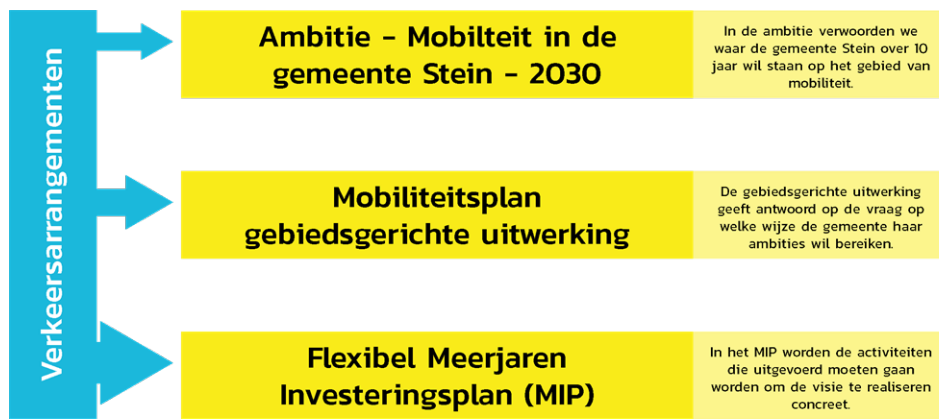
10 Thema's mobiliteitsvisie Zuid Limburg

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

2.3 Relatie verkeersarrangementen

De gemeente heeft, middels een interactief proces met inwoners en andere belanghebbenden, de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan de Verkeersarrangementen. Een verkeersarrangement is een werkwijze om verkeersveiligheid op het niveau van een dorp of wijk aan te pakken. In essentie gaat het erom dat de mensen die hinder ondervinden van verkeersveiligheid en andere verkeersproblemen, ook meewerken aan het vinden van een oplossing van de problemen. Daarbij worden alle partijen betrokken die een deel van het probleem en/of een deel van de oplossing vormen. Bij de verkeersarrangementen uitvoerig onderzoek gedaan naar de ervaren verkeersproblemen en wensen van inwoners. De resultaten van deze knelpunten en wensen hebben een plaats gekregen in dit mobiliteitsplan. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen wensen en ambities voor de langere termijn, meer algemene problemen en wensen voor de middellange termijn en concrete uitvoeringsprojecten. De wensen en ambities voor de langere termijn hebben een plek gekregen in de visie van het Mobiliteitsplan. Algemene wensen en knelpunten zijn per gebiedstypologie uitgewerkt (gebiedsgerichte uitwerking) en de uitvoeringsprojecten hebben hun plek in het Meerjaren Investeringsplan (MIP).

In onderstaande afbeelding is de verdeling van de opgehaalde informatie uit de verkeersarrangementen in relatie tot het Mobiliteitsplan weergegeven.



Figuur 2. Relatie Verkeersarrangementen Stein

2.4 Totstandkoming

Dit Mobiliteitsplan is het resultaat van een proces waarin bestaand beleid en toekomstige ontwikkelingen zijn gekoppeld aan wensen vanuit inwoners en overige stakeholders. Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn de gemeente, inwoners en organisaties binnen de gemeente op de volgende wijze betrokken:

- Team Ruimte, vakgroep Verkeer en Mobiliteit – bestaande uit medewerkers van verkeer van de gemeente Stein. De vakgroep Verkeer en Mobiliteit geeft na vaststelling van het Mobiliteitsplan uitvoering aan het beleid.
- Interne klankbordgroep – bestaande uit medewerkers van de gemeente Stein van verschillende beleidsvelden om de integraliteit van het Mobiliteitsplan te borgen.
- Bewoners en stakeholders – Omdat de verkeersarrangementen middels een interactief proces met inwoners en andere belanghebbenden tot stand zijn gekomen, ligt er al een belangrijke basis voor het Mobiliteitsplan. Er is een beeld van wat er onder de inwoners leeft voor wat betreft concrete verkeersknelpunten en -wensen. De Omgevingswet ziet er op toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) plannen een vorm van participatie plaatsvindt. Middels een online enquête zijn inwoners en stakeholders gevraagd naar hun beelden en wensen over de toekomst van mobiliteit in de gemeente Stein. De resultaten van deze raadpleging zijn opgenomen in [dit hoofdstuk](#).
- College en Gemeenteraad – Het college en de gemeenteraad besluiten uiteindelijk over de vaststelling van het Mobiliteitsplan. In september 2020 is het mobiliteitsplan aan zowel het college als de gemeenteraad toegelicht. Opmerkingen en aanvullingen zijn integraal in het document verwerkt.

2.5 Leeswijzer

Het Mobiliteitsplan Stein is een uitwerking van de Omgevingsvisie en sluit aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. In het volgende hoofdstuk zijn de ambities voor mobiliteit uitgewerkt op basis van de vijf thema's zoals deze zijn benoemd in de Omgevingsvisie Stein. In de gebiedsgerichte uitwerking van het daarop volgende hoofdstuk worden de ambities en beleidslijnen per gebiedstypologie uitgewerkt voor de verschillende vervoerwijzen. Vervolgens staan de resultaten van de inwoners enquête uitgewerkt en in het laatste hoofdstuk is het Meerjaren Investeringsplan (MIP) beschreven.

3 Ambitie – Mobiliteit in de gemeente Stein – 2030

De vijf thema's uit de bouwsteennotitie **Omgevingsvisie** zijn leidend voor ontwikkelingen in het fysieke domein, zo ook voor mobiliteit. In dit hoofdstuk zijn de ambities en opgaven ten aanzien van de vijf thema's overgenomen uit de bouwsteennotitie. Vervolgens is beschreven op welke wijze mobiliteit een bijdrage kan leveren aan het realiseren van deze ambities en opgaven. Per thema zijn de verschillende beleidslijnen voor mobiliteit beschreven.

De vijf thema's uit de bouwsteennotitie Omgevingsvisie

- Sociale en vitale wijken en kernen
- Een gezonde en veilige leefomgeving
- Versterken van de unieke omgevingskwaliteiten
- Een bereikbare en bedrijvige gemeente
- Energietransitie

3.1 Thema 1 Sociale en vitale wijken en kernen

Wat wil Stein bereiken met de Omgevingsvisie?

De gemeente wil de dorps saamhorigheid en gemeenschapszin in kernen behouden en verder versterken. Stein blijft een woongemeente waar het dorps wonen is in een verstedelijkt gebied met hoogwaardige voorzieningen met ruimte voor ondernemerschap en particulier initiatief.

Wat zijn de opgaven voor Stein?

- Afstemmen woonmilieus op toekomstige (regionale) samenstelling van de bevolking (kwalitatief en kwantitatief)
- Samenleven: ontmoeten & verbinden stimuleren en faciliteren
- Actief eigenaarschap inwoners en ondernemers stimuleren en faciliteren
- Trots en bewust van de eigen(zinnige) identiteit en kwaliteit

Mobiliteit draagt bij aan deze ambitie en opgaven door:

Het faciliteren en stimuleren van ontmoeten en verbinden door het toepassen van het STOMP ontwerpprincipe in de kernen

Het toepassen van het STO(M)P ontwerpprincipe komt uit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en is een principe waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer (zoals de Wensauto), Mobility as a Service (MaaS¹) en de Privéauto. Door in de fysieke leefomgeving expliciet ruimte op te nemen voor voetgangers en fietsers faciliteren we dat mensen elkaar kunnen ontmoeten. Vervolgens wordt er ruimte gereserveerd voor het OV (waar van toepassing), deelmobiliteit en de personenauto en parkeren. Bij herinrichting- en reconstructieprojecten wordt STOMP op maat toegepast zodat het

¹ MaaS staat voor een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende vervoersmodaliteiten via één digitaal platform (smartphone). De reiziger hoeft zich daarbij niet meer druk te maken over verschillende informatie-, reserverings- en betaalsystemen. Via het digitale platform maakt de reiziger via deelsystemen en overstappunten gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten om van A naar B te komen.

aansluit bij de betreffende (woon)omgeving. De inrichting middels het STOMP-principe doet niet af aan de bereikbaarheid. Juist deze goede bereikbaarheid maakt dat de gemeente een aantrekkelijke plek is om te wonen. Door de doorstroming op gebied ontsluitende wegen te waarborgen, is er ruimte om in woonstraten de leefbaarheid te verbeteren. Dit komt de aantrekkingskracht van Stein als aangename woongemeente ten goede.

STOMP – principe

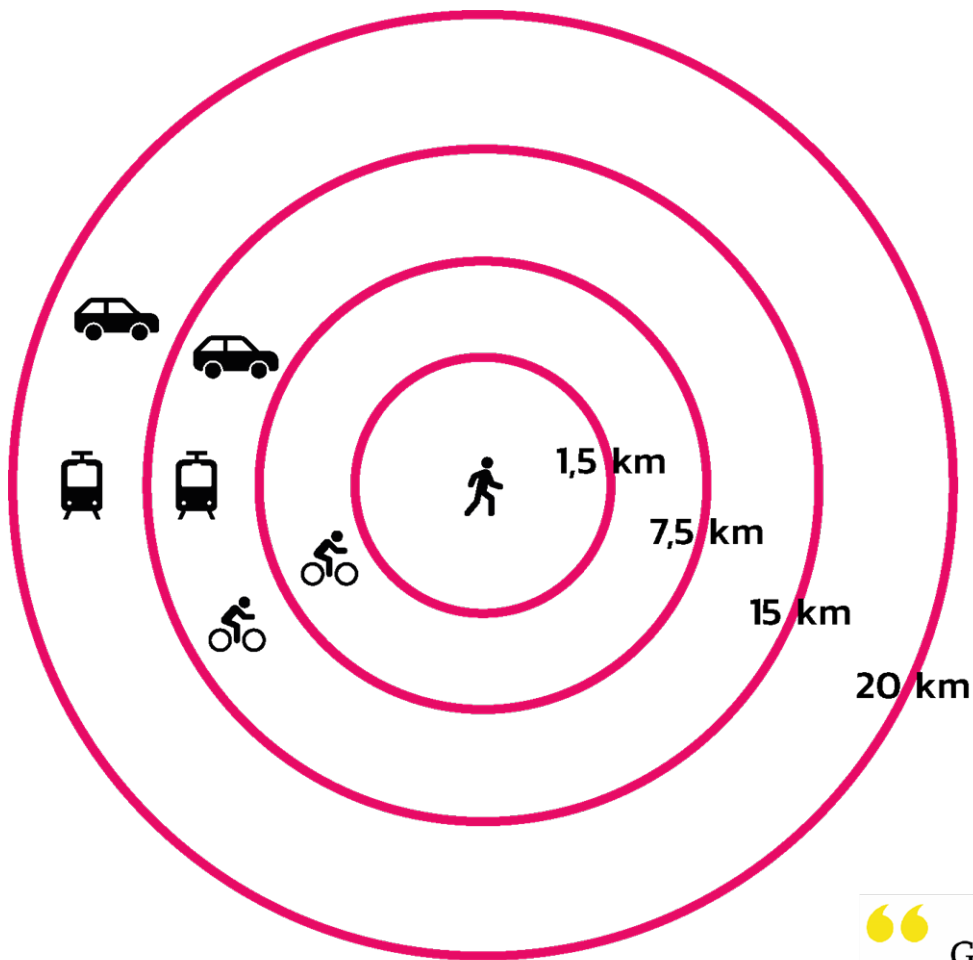
Het STOMP ontwerpprincipe is een Vlaams ontwerp principe waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en de Privéauto (incl. parkeren). In het ontwerp van de openbare ruimte staat dus de mens centraal. Belangrijke voorzieningen zijn per voet bereikbaar. Voetpaden zijn veilig en van goede kwaliteit. Daarna volgt ruimte voor de fiets, goede fietspaden en stallingsvoorzieningen maken het aantrekkelijk voor de fietser. Ook is het openbaar en collectief vervoer waar mogelijk belangrijk. Waar er geen plek is voor het OV kan er ruimte worden gemaakt voor nieuwe diensten als deelmobiliteit (auto's, fietsen), waarbij de diensten ontsloten worden middels een MaaS-app. Pas als laatste wordt er gekeken naar de ruimte voor de privé auto. Het gaat erom dat de gebruiker centraal staat in de openbare ruimte en dat deze verblijft in een prettige leefomgeving.



Figuur 3. Voorbeeld: Omphaliusstraat is een breed opgezette weg. Dit biedt de mogelijkheid om meer ruimte te maken voor groen, voetgangers en fietsers middels het STOMP principe.

Dit ontwerpprincipe betekent niet dat er bij wegen eerst een voetpad wordt aangelegd, daarna een fietspad en de overige ruimte beschikbaar wordt gesteld voor de auto, maar dat er een veilige integrale mobiliteitsoplossing wordt gekozen waar de gebruiker centraal staat. Voor sommige afstanden is het bijvoorbeeld niet mogelijk om te wandelen of heeft een voetganger niet altijd een trottoir nodig. Onderstaande afbeelding geeft de voorkeursmodaliteit aan bij verschillende afstanden.

Voor de wandelvoorzieningen binnen de kernen zet de gemeente in op een hoog kwaliteitsniveau bij voorzieningen zodat elke inwoner binnen de kernen voorzieningen goed te voet kan bereiken.



“...Gemeente *Stein*

Figuur 4. Afstanden per voorkeursmodaliteit

Het borgen van de bereikbaarheid tussen kernen onderling door de afhankelijkheid van de eigen auto te verkleinen

Om de bereikbaarheid tussen kernen te waarborgen is het belangrijk om hiervoor niet alleen afhankelijk te zijn van de auto. Niet iedereen beschikt over een rijbewijs en/of auto. Dit kan een bewuste keuze zijn, maar ook zijn ingegeven door bijvoorbeeld leeftijd, kosten of (fysieke) beperkingen. Om iedereen aan de maatschappij deel te kunnen nemen, wordt ingezet op het versterken van andere mobiliteitsnetwerken (fiets, collectief vervoer, deelmobiliteit), wordt ingespeeld op de toekomstige samenstelling van de bevolking en wordt aangesloten bij verschillende woonmilieus.

Nota bene: De ambitie en opgaven voor mobiliteit richt zich binnen dit thema op de bereikbaarheid van inwoners. Economische bereikbaarheid heeft een plaats in de gebiedsgerichte uitwerking.

3.2 Thema 2 Een gezonde en veilige leefomgeving

Wat wil Stein bereiken met de Omgevingsvisie?

Stein wil een aantrekkelijke, gezonde en veilige woongemeente. Waarbij Stein de volksgezondheid beschermd, een gezonde levensstijl van bewoners wil stimuleren, een veilige leefomgeving wil bevorderen en schade aan het milieu wil voorkomen.

Wat zijn de opgaven voor Stein?

- Water
- Klimaatadaptatie
- Bescherming volksgezondheid en milieu
- Bevorderen veilige leefomgeving
- Bevorderen van een (positief) gezonde leefstijl

Mobiliteit draagt bij aan deze ambitie en opgaven door:

Continue aandacht voor een veilige leefomgeving door het aanpakken van de verkeersveiligheid middels een risico-gestuurde aanpak (SPV)

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is een risico-gestuurde aanpak die het Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen hebben vormgegeven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen, wordt een veilige leefomgeving bevorderd.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risico gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem (locaties, omstandigheden of gedragingen) proactief aan te pakken. Door de risicogestuurde aanpak wordt er niet alleen gekeken naar ongevalslocaties maar wordt er binnen het integrale mobiliteitssysteem gekeken naar de grootste risico's. Waar verplaatsen zich de meeste verkeersdeelnemers? Waar verplaatsen zich kwetsbare verkeersdeelnemers (e.g. ouderen, naar school gaande kinderen etc.)? Waar is de infrastructuur onveilig ingericht? Waar zijn grote verschillen in de snelheid tussen weggebruikers? Etc.

Wegbeheerders maken hiervoor een risicoanalyse van het eigen wegennet en stellen vervolgens een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen op om de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken.

Als voorbeeld, op weg A rijden 10.000 voertuigen per dag en zijn 5 ongevallen gebeurd. Op weg B rijden 4000 voertuigen per dag en zijn 4 ongevallen gebeurd. Wanneer de klassieke ongevalsgerichte aanpak wordt gehanteerd zal weg A naar voren komen als meest onveilig, hier zijn immers meer ongevallen gebeurd. Wanneer we met de risicogestuurde aanpak naar het risico van de weg kijken zien we dat weg B het meest onveilig is. Daar is 1 ongeval gebeurd per 1000 voertuigen per dag terwijl dit op weg A 0.5 ongeval per 1000 voertuigen per dag was. De kans op een ongeval op weg B is dus 2x zo groot dan op weg A.

De risicogestuurde aanpak kijkt op een brede manier naar verkeersveiligheid en kijkt naar alle onderdelen van het integrale mobiliteitssysteem om op deze manier een continue aandacht te behouden op verkeersveiligheid.

Het beschermen van de volksgezondheid en het milieu door te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer

Door lucht- en geluidsoverlast van verkeer te beperken, dragen we bij aan een prettige en gezonde leefomgeving. In een onderzoek dat is uitgevoerd in samenwerking met de DOP's (Kernoverleggen) naar fijnstof en geluid is gebleken dat de gemeente Stein binnen de wettelijke normen blijft. De meeste lucht- en geluidsoverlast binnen de gemeente wordt veroorzaakt door de grote doorgaande wegen zoals de A2 en de A76. De gemeente monitort deze overlast en onderneemt stappen in samenwerking met de regio en Rijkswaterstaat als de normen dreigen te worden overschreden.

Het bevorderen van een (positief) gezonde leefstijl door maatschappelijke voorzieningen goed bereikbaar te maken en het groen in de kernen met het buitengebied te verbinden voor wandelaars en fietsers

Mobiliteit kan bijdragen aan het bevorderen van een gezonde leefstijl door bewoners vaker gebruik te laten maken van actieve vormen van mobiliteit (wandelen en fietsen) zowel in dagelijkse activiteiten als voor ontspanning. Door maatschappelijke voorzieningen zoals winkels, buurtcentra of (gezondheids)diensten goed bereikbaar te maken voor wandelaars en fietsers hebben mensen een alternatief voor de auto. De gemeente werkt samen met een inclusie panel die betrokken wordt bij herinrichting van de openbare ruimte. Op die manier wordt gewerkt aan het toegankelijk maken en houden van voorzieningen. Door de kernen te verbinden met het buitengebied door wandel- en/of fietspaden, worden bewoners gestimuleerd om meer te bewegen in het prachtige buitengebied van de gemeente en de mooie natuur. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende snelheden van wandelaars, fietsers, e-bikers en wielrenners. Waar mogelijk worden aparte routes aangewezen.

De speed pedelec op het fietspad?

De opkomst van nieuwe innovaties op het gebied van fiets maakt dat de discussie oplaait waar deze nieuwe vervoersmiddelen een plek krijgen op de weg. De speed pedelec is een snelle e-bike die maximaal 45 kilometer per uur kan rijden en is daarmee een goed en duurzaam alternatief voor forenzen. Gezien de maximale snelheid heeft de fiets een brommerstatus, wat betekent dat ze binnen de bebouwde kom op de rijbaan moeten. De BOVAG is van mening dat het niet veilig is om met deze fiets tussen de auto's, bussen en vrachtwagens te rijden. De Fietsersbond is juist van mening dat de speed pedelec niet thuishoort op het fietspad in de bebouwde kom, want daar fietsen de meest kwetsbare fietsers: kinderen en ouderen. Kortom, de perfecte locatie van dit nieuwe vervoersmiddel is er nog niet.

Om deze speedpedelecs tegemoet te kunnen komen kunnen fietspaden worden omgeturnd tot bromfietspaden, zodat de speed pedelec er op mag. Daarnaast is educatie een belangrijk onderdeel om het gebruik van deze speed pedelecs veilig en verantwoord te laten plaatsvinden. Het is dus maatwerk binnen de gemeente om te bepalen waar de speed pedelec op de weg moet en waar op het fietspad.

3.3 Thema 3 Unieke omgevingskwaliteiten

Wat wil Stein bereiken met de Omgevingsvisie?

Door de cultuurhistorische waarden, de ligging aan de Grensmaas en diverse groene verbindingen is tevens sprake van landelijk wonen binnen een groter verstedelijkt gebied. Deze troeven willen we nog verder uitspelen om ons als woongemeente te profileren.

Wat zijn de opgaven voor Stein?

- Landelijke verstillings
- Cultuurhistorische waarden

Mobiliteit draagt bij aan deze ambitie en opgaven door:

Het versterken van de toeristische infrastructuur door het realiseren van een grensoverschrijdend kwalitatief recreatief fiets- en wandelnetwerk

De afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in de wandelvoorzieningen in de kernen. De grootste uitdaging zit nu in de realisatie van het knooppuntennetwerk en de verbinding te maken tussen de kernen en het buitengebied voor wandelaars. Naast de wandelvoorzieningen heeft de gemeente Stein ook de ambitie om de meest fietsvriendelijke gemeente te worden. Het is daarom van belang om ook hierbij het knooppuntennetwerk verder te completeren en extra aandacht te vestigen op de kwaliteit van de fietspaden. Door het versterken van de toeristische infrastructuur worden de omgevingskwaliteiten beter benut en kan het toerisme in de regio zich verder ontwikkelen.

Het faciliteren van de landbouw door het aanwijzen van een landbouwroutenetwerk

Er worden specifieke routes voor landbouwvoertuigen aangewezen zodat zij zo weinig mogelijk in aanraking komen met de kwetsbare verkeersdeelnemers als wandelaars en fietsers.

3.4 Thema 4 Bereikbare en bedrijvige gemeente

Wat wil Stein bereiken met de Omgevingsvisie?

Om het economisch klimaat verder te versterken is het van belang om juist die kansen te benutten die aansluiten bij de economische identiteit van onze gemeente en de economische diversiteit bevorderen. Dit kunnen we niet alleen. Hiervoor is (Eu)regionale samenwerking noodzakelijk en dient de aansluiting met de A2/A67 en de verbinding met België gewaarborgd te blijven.

Wat zijn de opgaven voor Stein?

- Versterken lokale economie in de regio
- Optimale (digitale) bereikbaarheid

Mobiliteit draagt bij aan deze ambitie en opgaven door:

Het ondersteunen van de economische clusters door het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van kantoren, bedrijven, winkels en voorzieningen is van groot belang voor de economische groei van de gemeente. Door deze economische clusters te ondersteunen in het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid blijven de clusters voor iedereen bereikbaar voor werknemers, klanten en leveranciers

Het Mobiliteitsplan beschrijft de koers waarop de gemeente Stein de komende jaren invulling wil geven aan haar mobiliteitsbeleid. Binnen de regio wordt momenteel gewerkt aan het verbeteren en versterken van het logistieke knooppunt O46. Zo wordt voor de Haven Stein een toekomstvisie opgesteld. Maatregelen die worden genomen om een modal shift binnen de logistieke sector te realiseren, maken geen deel uit van dit Mobiliteitsplan.

3.5 Thema 5 Energie-transitie

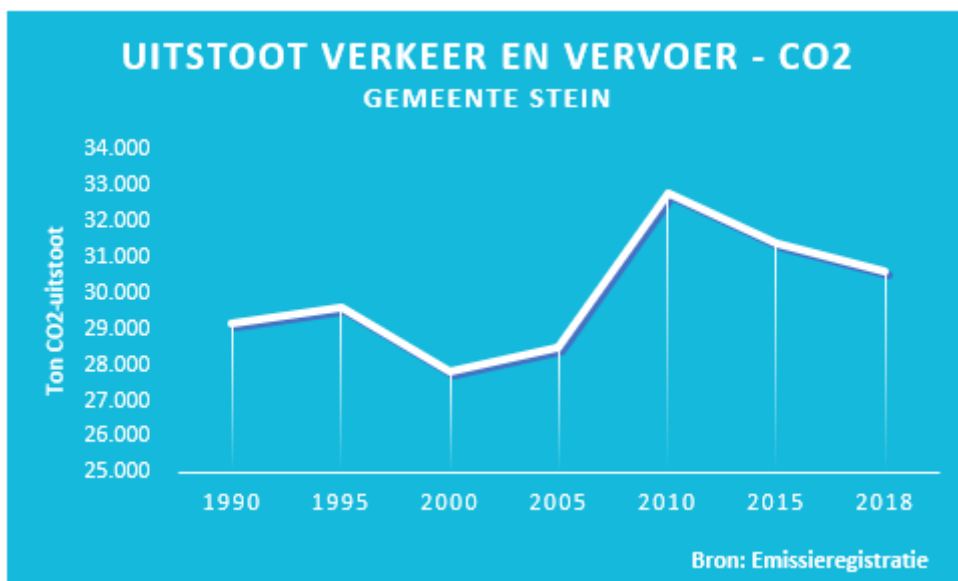
Wat wil Stein bereiken met de Omgevingsvisie?

Vermindering CO₂-uitstoot (in 2030 met 49% verlaagd en in 2050 is de gemeente Stein energieneutraal).

Mobiliteit draagt bij aan deze ambitie en opgaven door:

Het verminderen van de CO₂-uitstoot door het vergroten van het aandeel duurzame vervoerwijzen (modal shift) en het verduurzamen van de automobilititeit

Met het ondertekenen van het klimaatakkoord, heeft de gemeente Stein zich verbonden aan de doelstelling om de CO₂-uitstoot voor mobiliteit in 2030 met 49% te reduceren ten opzichte van 1990. In 2050 zou het verkeer en vervoer in de gemeente helemaal geen uitstoot meer mogen hebben. Het Mobiliteitsplan geeft invulling aan de wijze waarop de gemeente deze doelstelling wil gaan realiseren: door het gebruik van actief transport (wandelen en fietsen) en duurzame vervoerwijzen (openbaar en collectief vervoer, deelmobiliteit) te vergroten en door de automobilititeit te verduurzamen (elektrisch rijden).



Figuur 5. CO₂ uitstoot verkeer en vervoer gemeente Stein

4 Gebiedsgericht uitwerking

De gemeente Stein is een erg diverse gemeente met verschillende gebiedstypologieën. Van landelijke gebieden in het groen, tot verstedelijkte kernen met veel bedrijvigheid. Verschillende gebiedstypes hebben verschillende behoeftes op het gebied van mobiliteit. De afstanden tot voorzieningen zijn in kleine kernen groter dan in kernen als Stein en Elsloo en de economische clusters hebben weer een andere mobiliteitsbehoeftes. Vanwege deze differentiatie in gebiedstypologieën, zijn de ambities en beleidslijnen uit **het vorige hoofdstuk** uitgewerkt per gebiedstype.

In de Transformatievisie Westelijke Mijnstreek zijn verschillende gebiedstypologieën beschreven. Voor het mobiliteitsplan hanteren wij ook dit onderscheid. Omdat bereikbaarheid en mobiliteit ook van cruciaal belang is voor de economische ontwikkeling in de regio is het Mobiliteitsplan een extra typologie toegevoegd: De gemeente is verdeeld in de volgende vier gebiedstypologieën.

Gebiedstypologie	Kern
Dorpslint	Berg a/d Maas, Catsop, Kleine Meers, Maasband, Meers, Nattenhoven, Veldschuur
Landelijke kern	Urmond
Verstedelijkte kern	Stein, Elsloo
Bedrijventerrein	Haven Stein, Businesspark Stein (& Chemelot)

Tabel 1. Gebiedstypologieën

Binnen deze gebiedstypologieën is onderscheid gemaakt in de verschillende typen vervoerwijzen. Hierbij wordt de volgorde volgens STOMP aangehouden:

- Uitwerking ambities voetgangers
- Uitwerking ambities fietsers
- Uitwerking ambities deelmobiliteit en innovatie
- Uitwerking ambities Hulpdiensten
- Uitwerking ambities autoverkeer en parkeren
- Uitwerking ambities Vrachtverkeer
- Uitwerking ambities Landbouwverkeer
- Uitwerking ambities gedragsverandering

4.1 Uitwerking Voetgangers

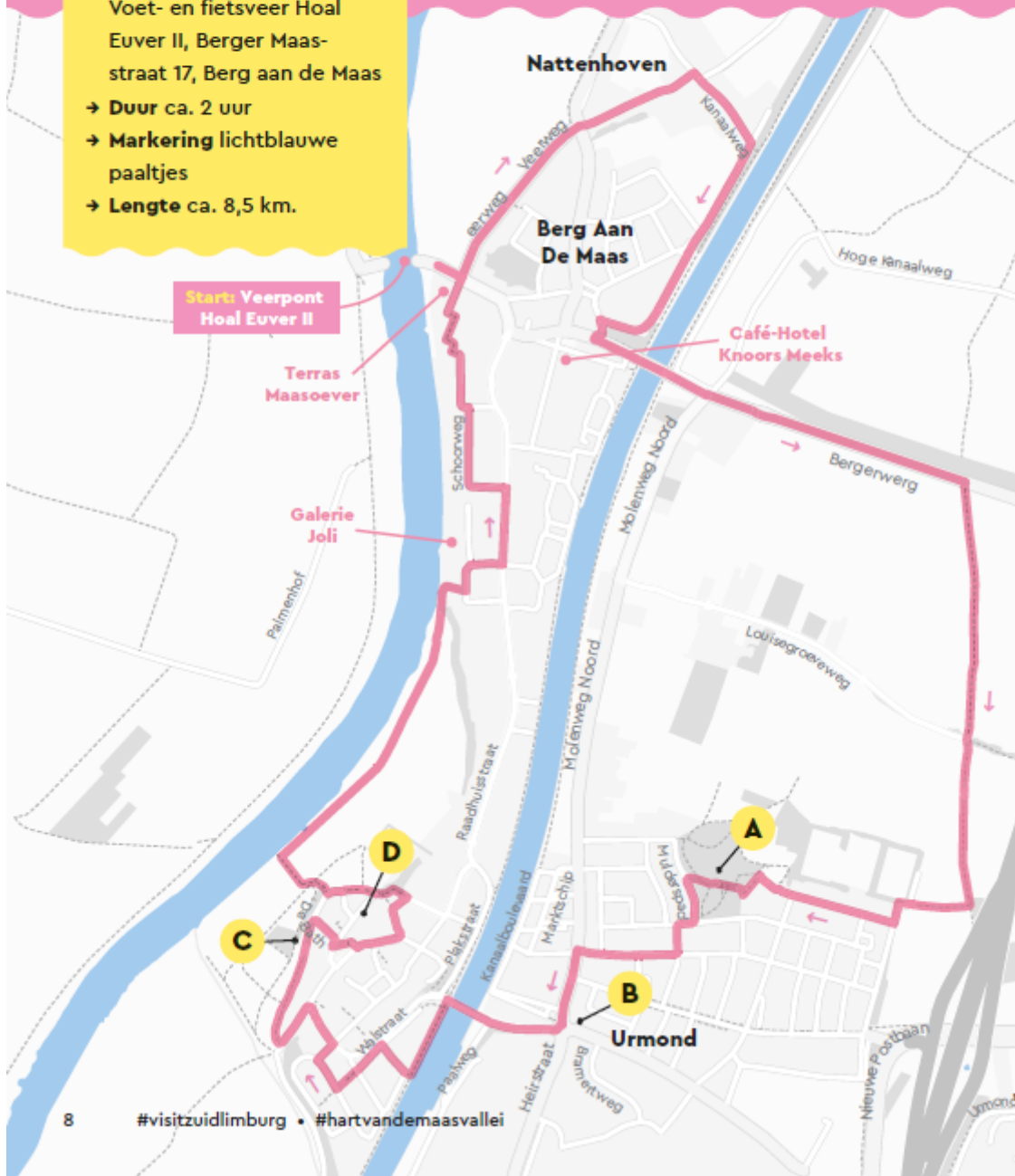
- De kwaliteit van de voetpaden binnen de gemeente verdient continu de aandacht, met name binnen de kernen. De wandelvoorzieningen dienen goed toegankelijk te zijn voor iedereen.
- Naast de utilitaire voetgangersverbindingen binnen de kernen, dienen ook de toeristische wandelvoorzieningen op orde te zijn om een gezonde levensstijl te bevorderen. Door de mooie natuurgebieden in Stein te verbinden met de kernen wordt de groene omgeving toegankelijker voor wandelaars. Hiertoe worden de wandelstructuren ende kwaliteit van de wandelvoorzieningen verbeterd en worden de voorzieningen voor wandelaars versterkt (rustpunten). Hiertoe worden de volgende acties ondernomen:
 - Inventarisatie toeristische wandelroutes en voorzieningen;
 - De toeristische wandelroutes worden op elkaar aangesloten middels het wandelknooppunten netwerk in Zuid-Limburg;
 - Verbeteren kwaliteit paden en voorzieningen toeristische wandelroutes.

In de bijlage zijn de vijf toeristische wandelroutes van de gemeente Stein opgenomen.

Cultuurroute

Urmond - Berg - Nattenhoven

- **Start- en eindpunt**
Voet- en fietsveer Hoal Euver II, Berger Maasstraat 17, Berg aan de Maas
- **Duur** ca. 2 uur
- **Markering** lichtblauwe paaltjes
- **Lengte** ca. 8,5 km.



Gedichtenroute

Elsloo – Catsop

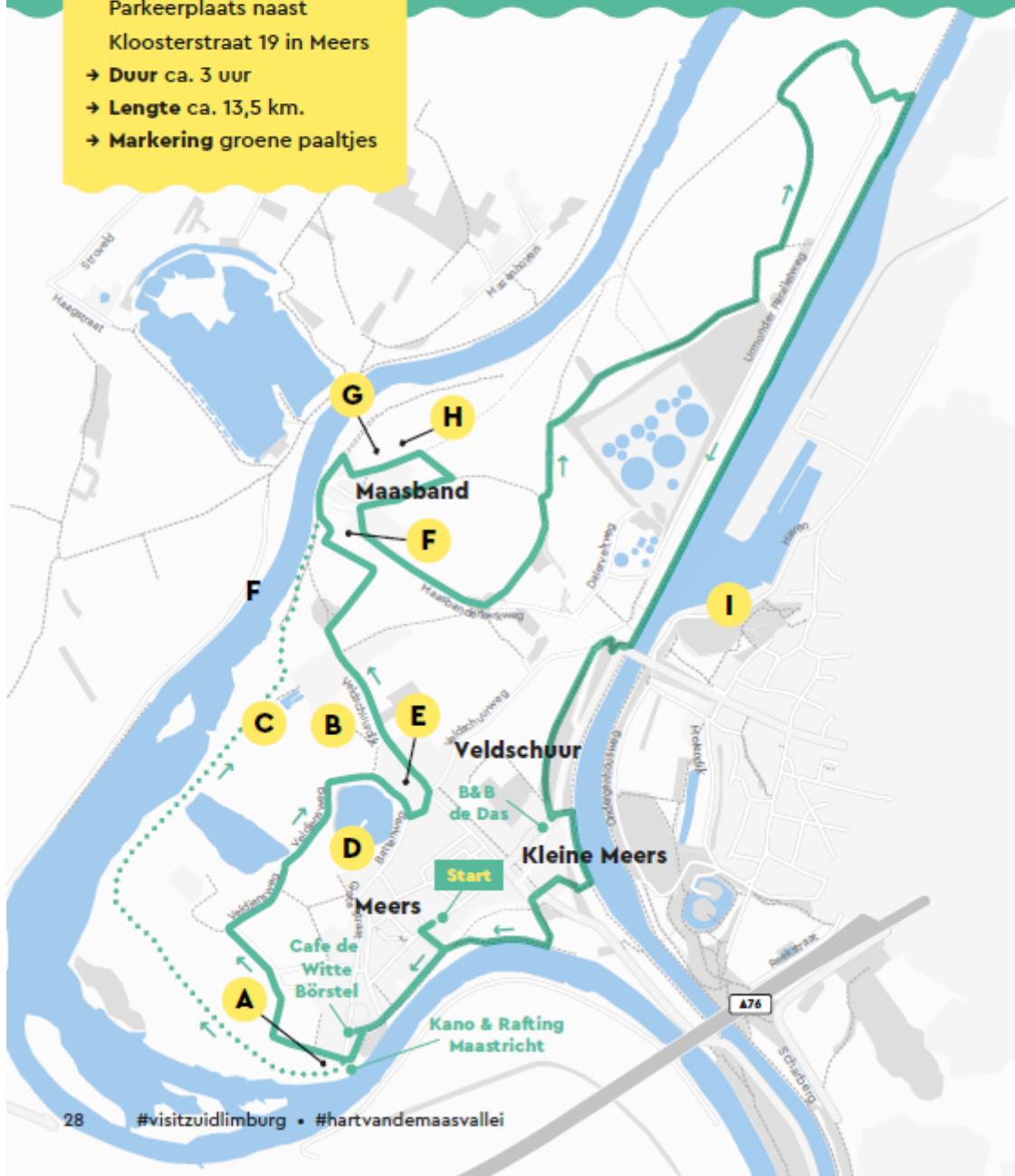
- Start- en eindpunt
P-plaats Terhagen,
Terhagen 1, Elsloo
- Markering rode paaltjes
- Duur ca. 1,5 uur
- Lengte ca. 6,5 km.



Natuurroute

Meers-Maasband

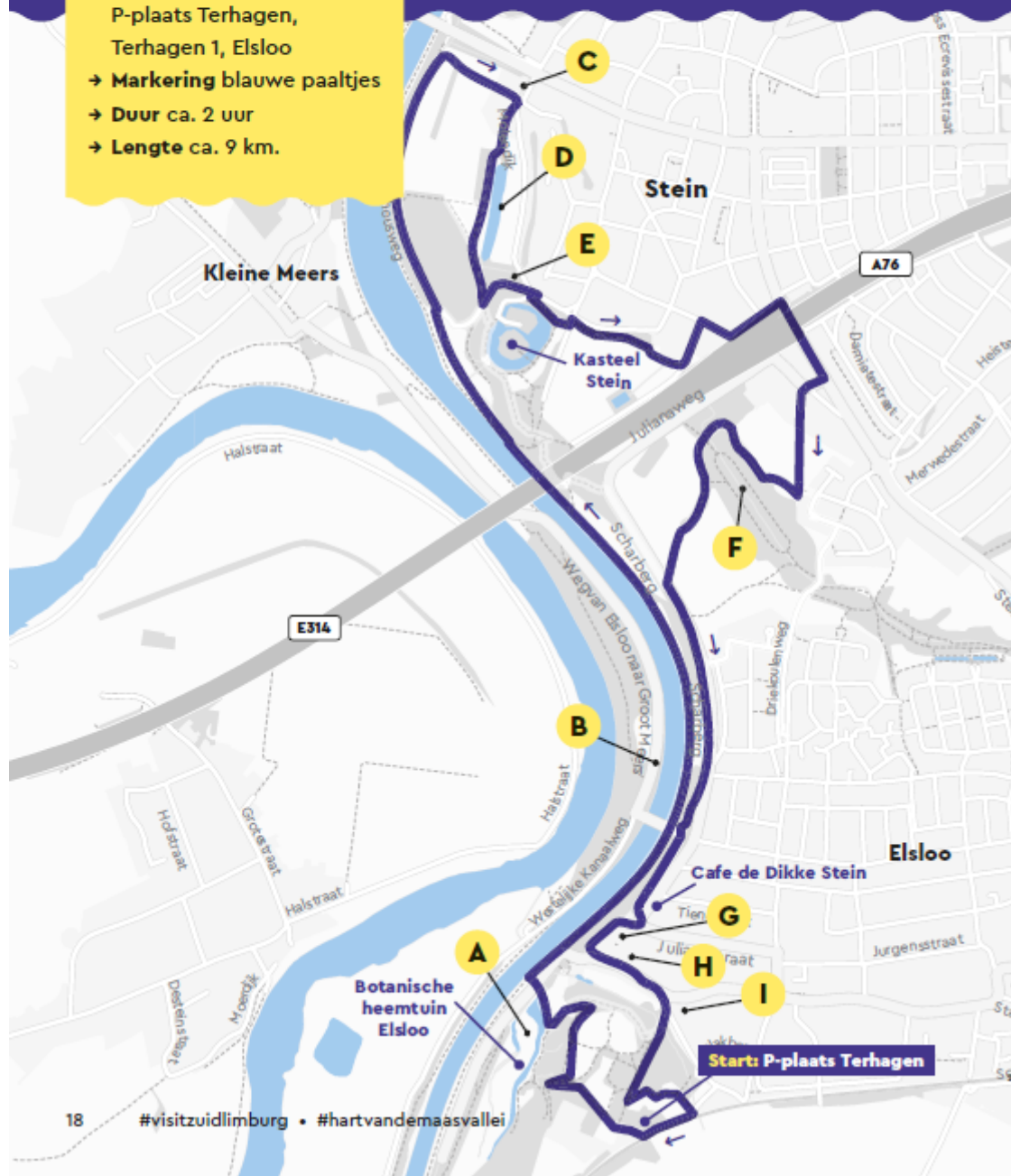
- **Start- en eindpunt**
Parkeerplaats naast
Kloosterstraat 19 in Meers
- **Duur** ca. 3 uur
- **Lengte** ca. 13,5 km.
- **Markering** groene paaltjes



Historische Route

Stein – Elsloo

- Start- en eindpunt
P-plaats Terhagen,
Terhagen 1, Elsloo
- Markering blauwe paaltjes
- Duur ca. 2 uur
- Lengte ca. 9 km.



Spirituele route

Stein

- Start- en eindpunt
St Martinuskerk,
Wilhelminaplein 1, Stein
- Markering oranje paaltjes
- Duur ca. 1 ¼ uur
- Lengte ca. 4,5 km.



Figuur 6. Wandelroutes

4.2 Uitwerking Fietsers

- De afgelopen jaren heeft de gemeente veel in haar fietsvoorzieningen geïnvesteerd. Deze lijn wordt doorgezet om de voorzieningen zoals fietsenstallingen verder uit te breiden en de positie van de fiets in het mobiliteitsnetwerk nog verder te versterken. Deze maatregelen dragen bij aan de ambitie om de meest fietsvriendelijke gemeente te worden.
- Daarnaast wordt de kwaliteit van de toeristische fietsverbinding (Rondje Stein en Blauwe verbinding) versterkt. De haalbaarheid van de route met de blauwe stippellijn dient nog nader onderzocht te worden. Hierbij ligt de nadruk op het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en rustpunten en de uitbreiding van de fietsenstallingen en het verbeteren van de rustpunten langs de toeristische routes.
- Naast de utilitaire fietser zijn er ook veel recreatieve fietsers in de gemeente Stein. Er worden kaders ontwikkeld voor de vergunningverlening van georganiseerde tochten. Door keuzes te maken over wegen waar wél en geen toertochten doorheen mogen kunnen gewenste wegen (e.g. Raadhuisstraat) worden ontlast. En de toeristische fietser wordt bereikt middels een samenwerking met de VVV en de andere toeristische attracties. De communicatie zal worden aangepast ook het fietsgebruik van toeristen te stimuleren.
- De schoolroutes verdienen continue aandacht en blijvende aandacht onder het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:
 - Schoolroutes lopen niet zonder aanvullende maatregelen langs gebiedsontsluitingswegen;
 - Schoolroutes worden zo veel mogelijk gebundeld: zo veel mogelijk fietsstromen samenvoegen;
 - Schoolroutes zijn uniform vormgegeven: dezelfde oplossingen komen terug (eenduidig wegbeeld);
 - Schoolroutes zijn herkenbaar: alle weggebruikers weten wanneer zij extra rekening moeten houden met fietsende kinderen.

Rondje Stein

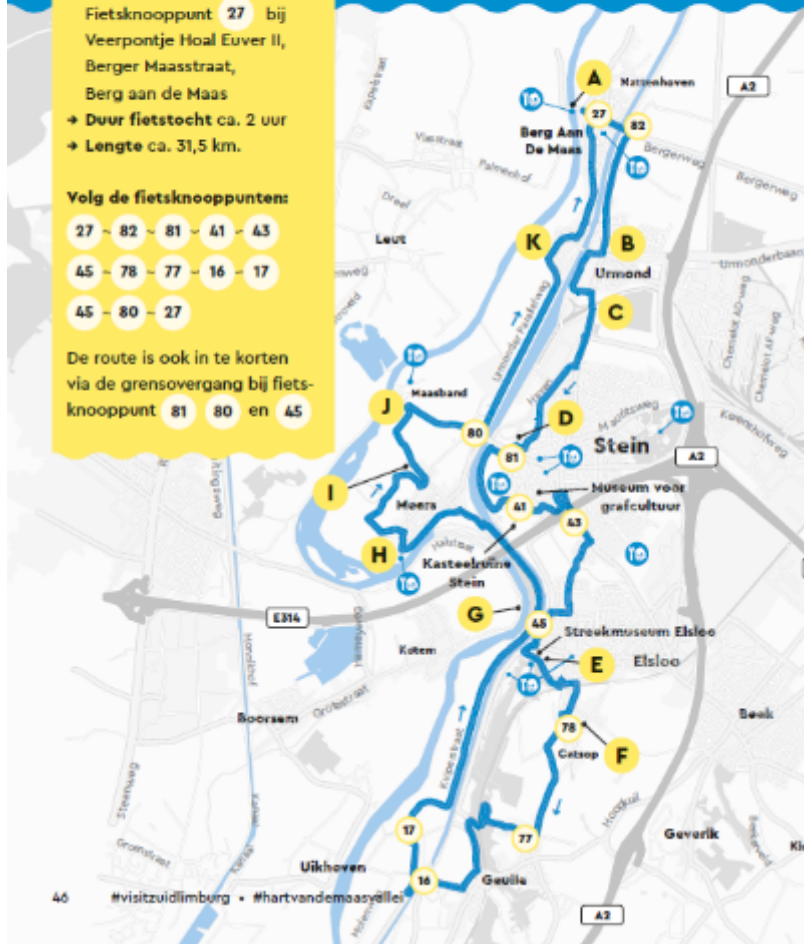
Stein

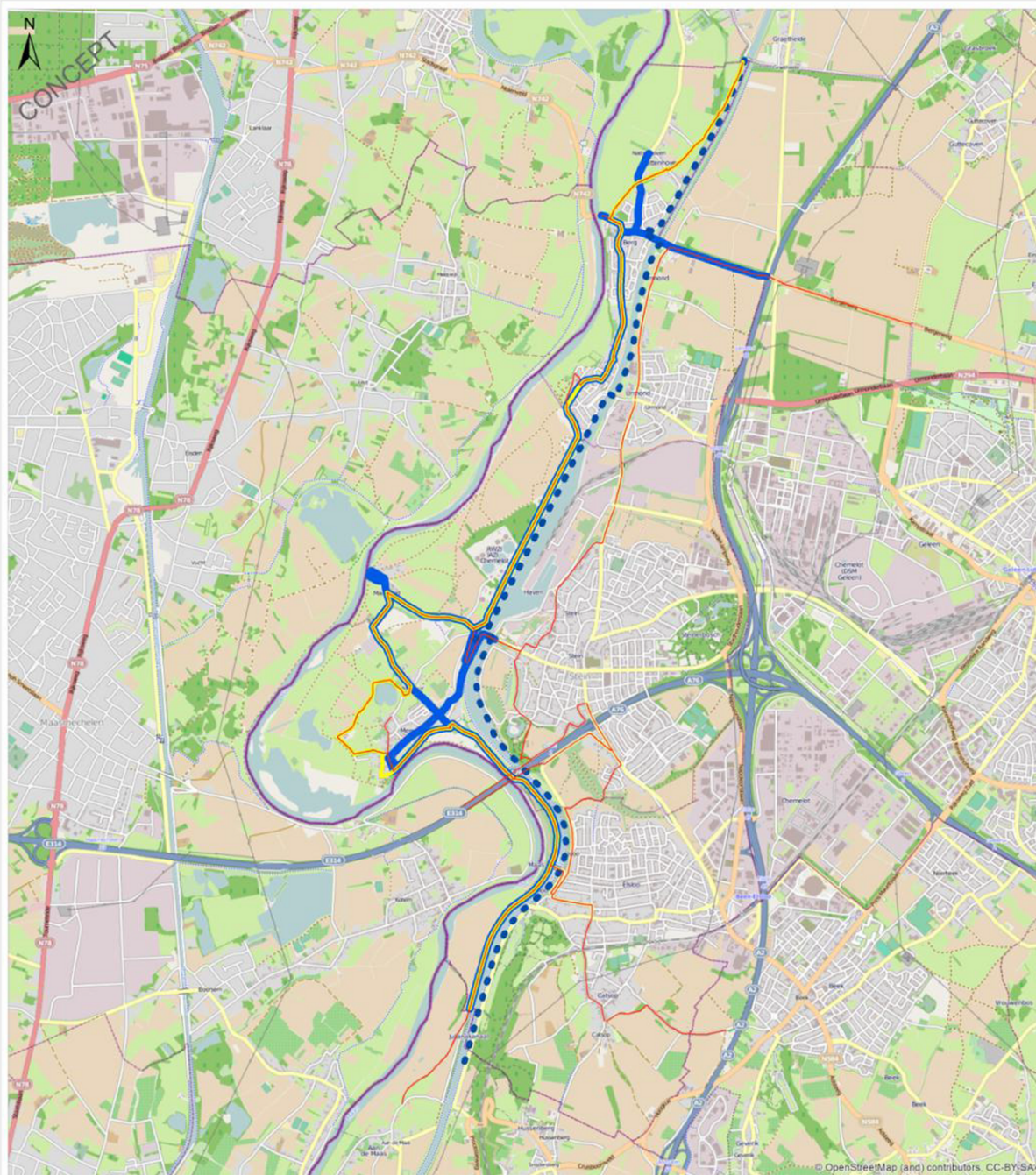
- Start- en eindpunt
Fietsknooppunt 27 bij
Veerpontje Hoal Eüver II,
Berger Maasstraat,
Berg aan de Maas
- Duur fietstocht ca. 2 uur
- Lengte ca. 31,5 km.

Volg de fietsknooppunten:

- 27 - 82 - 81 - 41 - 43
- 45 - 78 - 77 - 16 - 17
- 45 - 80 - 27

De route is ook in te korten
via de grensovergang bij fiets-
knooppunt 81 80 en 45





Legenda

- LF fietsroute
- Knooppunt fietsroute
- Overig recreatief (bestaand)
- - - Overig recreatief (toekomst)

Titel
Fietsnetwerk Recreatief

Project
Actualisatie GVPV 2013

Opdrachtgever
Gemeente Stein

Datum
3/28/2013

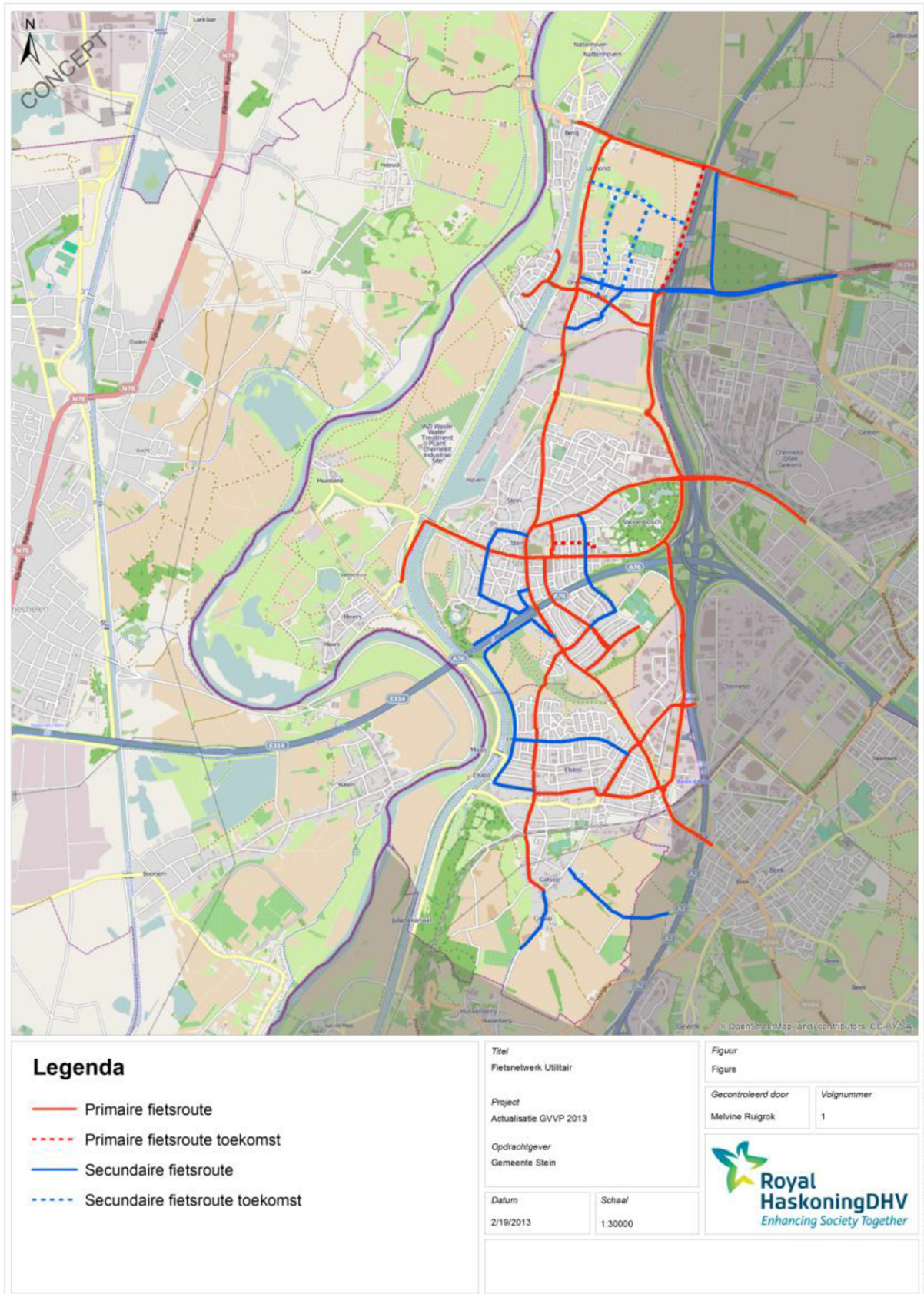
Schaal
1:33939

Figuur
Figuur

Gecontroleerd door	Volgnummer
Melvine Ruigrok	1



Plan: F:\Data\projecten\GIS\overzichtbaar\recreatieve\fietspaden\boomstf.mxd



Figuur 7. Fietsroutes

4.3 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie

- De inwoners van de gemeente Stein zijn (nog) niet bekend met deelmobiliteit. Deelmobiliteit kan een oplossing bieden voor de afname van het reguliere openbaarvervoer. Om mensen in aanraking te laten komen met deelmobiliteit wordt er ook gestimuleerd om mobiliteit op maat te gebruiken. Onder de ambities deelsystemen en mobiliteitsinnovaties worden in de verschillende gebiedstypologieën deelsystemen uitgerold. Deze systemen bieden een uitkomst om de gemeente multimodaal bereikbaar te houden en de auto onafhankelijkheid te vergroten. Echter dient de bevolking dan ook gebruik te maken van deze systemen om het een vitaal business model te houden. Daarom wordt er door de gemeente een Stimuleringscampagne deelmobiliteit en mobiliteit op maat in samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar opgezet.
- Op het gebied van innovatie is de gemeente Stein niet de koploper maar volgend in innovatieve oplossingen en is bereid deze toe te passen wanneer de innovatie bewezen functioneel zijn.

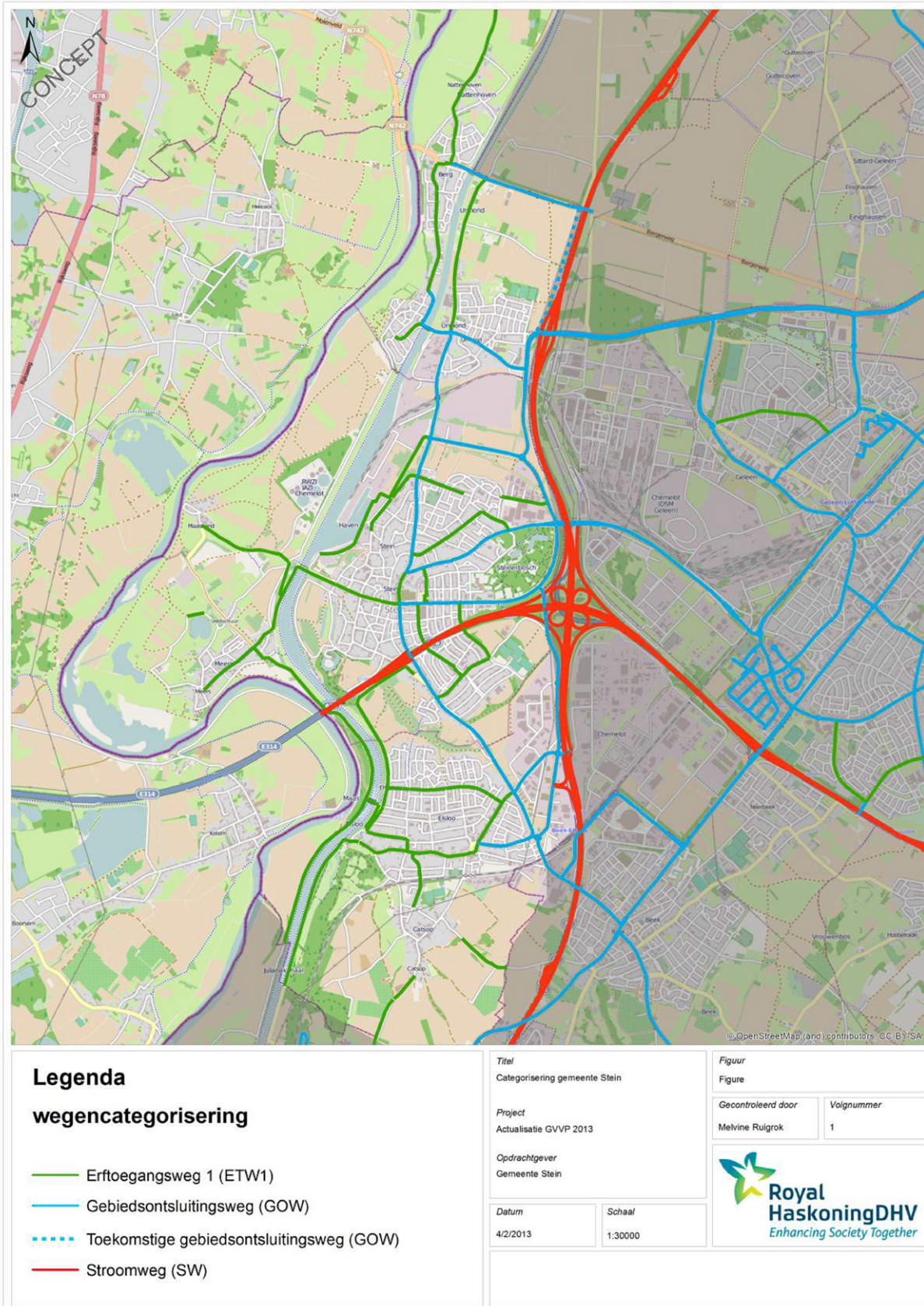
4.4 Uitwerking Hulpdiensten

Voor de veiligheid van de gemeente is het van cruciaal belang dat de hulpdiensten ten alle tijden goed op de locatie van een ongeval- of onveilige situatie kunnen komen. Het is dan ook van belang dat de aanrijroutes voor hulpdiensten zodanig zijn ingericht dat kan worden voldaan aan de eisen van de hulpdiensten (aanrijdtijden). Indien op deze aanrijroutes snelheidsremmende maatregelen zijn aangebracht remt dat automatisch ook de snelheid van het voertuig. Hierdoor gaan kostbare seconden verloren. Ook geparkeerde voertuigen leiden tot kostbaar tijdverlies. Natuurlijk kunnen niet alle snelheidsremmende maatregelen op de aanrijroutes verwijderd worden, zij dienen immers ook een verkeersveiligheidsaspect. Wel kan met de aanleg van de snelheidsremmers rekening gehouden worden met het feit dat een weg deel uitmaakt van de aanrijroutes. Daarom worden de hulpdiensten bij de herinrichting van wegen betrokken in het proces zodat de input van de hulpdiensten kan worden meegenomen in het wegontwerp.

4.5 Uitwerking Autoverkeer en parkeren

De wegcategorieën (conform Duurzaam Veilig) geven de wegen binnen Stein elk een specifieke functie in het netwerk. De functie van een weg vraagt om een specifiek verkeersgedrag van de weggebruiker. Om dat gedrag bij de weggebruiker op te roepen zijn in Duurzaam Veilig duidelijke eisen aan inrichting, gebruik en functie van deze wegen vastgesteld. De Duurzaam Veilig inrichtingsprincipes zijn opgenomen in CROW publicatie 315.

Wanneer we kijken naar de ongeval cijfers scoort de gemeente Stein t.o.v. andere gemeenten in de regio relatief goed. De inrichting van de wegen voldoet echter niet overal waardoor niet het juiste gedrag bij de weggebruiker wordt opgeroepen en de verkeersveiligheid op specifieke punten in het geding komt. Snelheid verlagende maatregelen bij wegen waarbij de verkeersveiligheid in het geding komt door een overschrijding van de V85 met 10 km/uur. Wanneer de V85 met meer dan 10 km/uur wordt overschreden worden er in samenwerking met de bewoners en passend in de omgeving gekeken naar welke maatregelen genomen kunnen worden. Dit is mede afhankelijk van de functie van de weg zoals deze in de wegategoriseringskaart is opgenomen.



Figuur 8. Wegencategorisering gemeente Stein

Het huidige parkeerbeleid met de bijbehorende parkeernormen is strenger dan de huidige CROW-normen waardoor er bij nieuwe ontwikkelingen meer parkeervoorzieningen privaat moeten worden ontwikkeld. Echter is het parkeerbeleid verouderd en wordt er binnen dit parkeerbeleid geen rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen zoals deelmobiliteit en het plaatsen van laadpalen. Het huidige parkeerbeleid dient eerst te worden verlengd waarna het parkeerbeleid de komende jaren geactualiseerd zal worden waarin deze nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.

De volgende punten worden opgenomen in het nieuwe parkeerbeleidsplan:

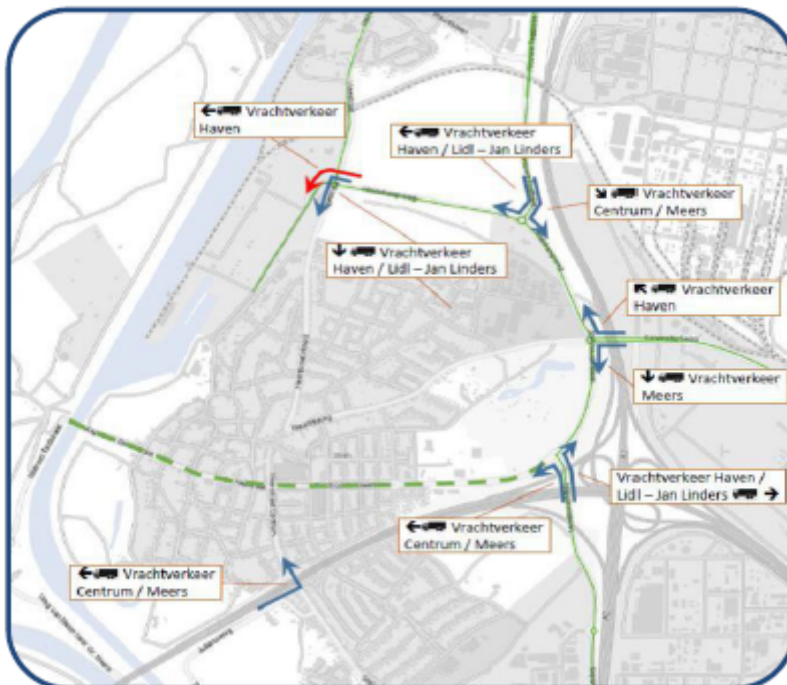
- Opnemen eisen deelmobiliteit en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.
- Parkeerregulering (parkeerschijfzones, vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren) toepassen in zones waar de parkeerdruk te hoog is om de parkeerdruk te verlagen en ruimte te creëren voor groen en andere functies op straat.
- Parkeergelegenheid bij winkelgebieden faciliteren en sturen.
- Opnemen eisen laadpalen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.

4.6 Uitwerking Vrachtverkeer

Het knooppunt 046 (Sittard-Geleen, Stein, Beek en Beekdaelen, Echt-Susteren) geldt binnen Nederland als logistieke hotspot. Om die functie te behouden wordt er blijvend gewerkt aan de concurrentiepositie in het internationale speelveld. Een goede bereikbaarheid van knooppunt 046 alsook belangrijke regionale bedrijventerreinen via weg, water, rail en buisleiding zijn daarbij een vereiste. De haven van Stein en de campus van Chemelot (gelegen buiten de gemeentegrenzen) maken hier deel van uit. Voor het bedrijventerrein is de multimodale bereikbaarheid van groot belang. Doorgaand vrachtverkeer wordt gestimuleerd gebruik te maken van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (KG) dat aansluit op de bedrijventerreinen. Het KG is door de Provincie Limburg opgesteld om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren. Het Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra, waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld.

Binnen de gemeente Stein maken naast de A2 en A76 de volgende wegen onderdeel uit van het kwaliteitsnet goederenvervoer:

- Nieuwe Postbaan,
- Heidekampweg;
- Veestraat;
- Verbinding Stadshouderslaan-Napoleonsbaan-Sanderboutlaan-Stationstraat.



Figuur 9. Kwaliteitsnet Goederenvervoer Gemeente Stein

4.7 Uitwerking landbouwverkeer

In het buitengebied is er sprake van landbouwverkeer. Dit kan, in combinatie met lokaal en toeristisch verkeer, zorgen voor hinder en leiden tot verkeersonveilige situaties. Om het landbouwverkeer beter te faciliteren is door de provincie Limburg, in samenwerking met alle gemeenten, Cumela en de LLTB, een kwaliteitsnet landbouwverkeer opgesteld. Het doel van de netwerkkaart voor landbouwverkeer is het faciliteren en bundelen van landbouwverkeer op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. Landbouwverkeer dient zoveel als mogelijk op de hoogst beschikbare wegcategory te worden afgewikkeld. Op stroomwegen (100/120/130 km/h) worden landbouwvoertuigen uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet toegelaten (= bestaand beleid). Ook 'bovenregionale' gebiedsontsluitingswegen zijn of worden vanuit 'doorstromingsperspectief' gesloten verklaard. Voor de andere ontwerpseisen dient er aangesloten te worden bij de richtlijnen zoals deze zijn opgesteld voor het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg.



Figuur 10. Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg

4.8 Uitwerking gedragsverandering

Naast het faciliteren van de voorzieningen dient er ook een gedragsverandering plaats te vinden onder de bewoners om deze meer te laten fietsen, wandelen en duurzame mobiliteitskeuzes te laten maken. We willen hiermee bereiken dat inwoners en bezoekers van Stein in de toekomst meer gebruik gaan maken van duurzame vervoerwijzen en bewuster omgaan met mobiliteit. Dit is een proces van de lange adem omdat men zich eerst bewust zal moeten zijn van zijn of haar huidige mobiliteitsgedrag. Pas dan kan men een verandering doormaken. De weg naar het realiseren van de ambitie is daarom minstens zo belangrijk als het einddoel. Door met elkaar te werken aan het realiseren van een groene en gezonde stad worden inwoners en bezoekers van de gemeente zich gaandeweg bewust van hun eigen (duurzame) mobiliteitsgedrag. Hiertoe worden de volgende acties ondernomen:

- Verkeerseducatie op scholen verbeteren
- Fietsstimuleringsprogramma's opzetten voor de toename van utilitair verkeer
- Inzetten op mobiliteitsmanagement en gedragsverandering om te zorgen voor een modal shift van personeel/studenten van Chemelot ect. (meer OV gebruik, flexibele/andere werktijden, thuiswerken, stimuleren e-bike, slim parkeerbeleid)

4.9 Gebied 1: Dorpslint

Berg a/d Maas, Catsop, Kleine Meers, Maasband, Meers, Nattenhoven, Veldschuur

4.9.1 Uitwerking voetgangers

Aansluitend op de ambitie van de sociale en vitale wijken en kernen ligt bij het dorpslint de nadruk op het vergroten van de bereikbaarheid van (Openbaar Vervoer) voorzieningen zoals bushaltes maar ook winkels, zorg-buurtcentra en sportvoorzieningen. Hierbij dient de cultuurhistorische waarde van de openbare ruimte te worden meegenomen.



Figuur 11. Voorbeeld: Op de Dries, Bushalte Catsop, geen voetpaden naar de bushalte, ook geen stallingsvoorzieningen voor fietsers.

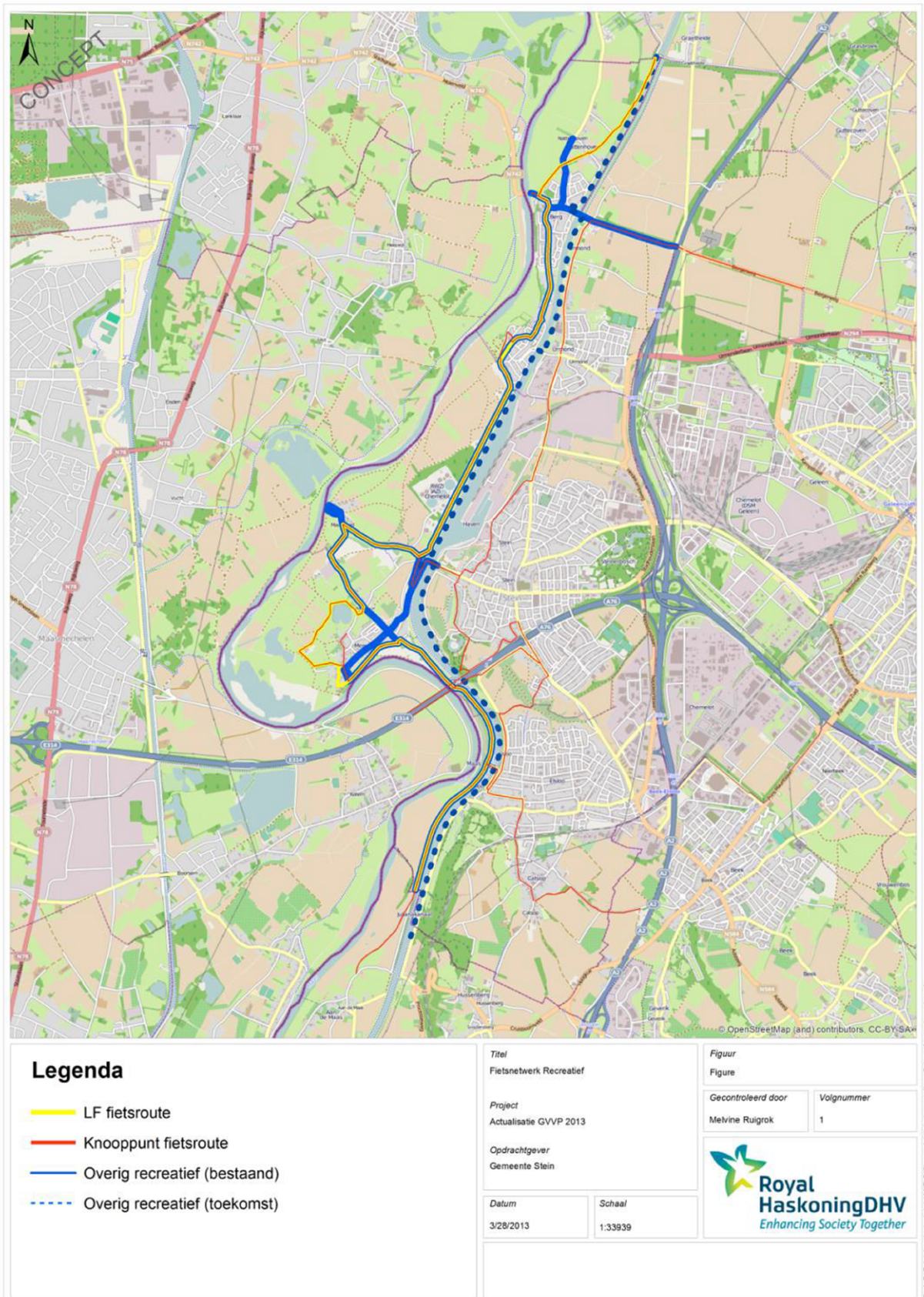
Naast de utilitaire voetgangersverbindingen dienen ook de toeristische wandelvoorzieningen verbeterd te worden om een gezonde levensstijl te bevorderen. Door de mooie natuurgebieden in Stein te verbinden met de kleine dorpslinten wordt dit toegankelijker voor wandelaars. Hiertoe worden de wandelstructuren verbeterd, de kwaliteit van de wandelvoorzieningen en worden de voorzieningen voor wandelaars versterkt (rustpunten).

Acties:

- Toepassen van het STOMP-principe bij reconstructies en herinrichtingsplannen. Bij plannen die momenteel in ontwikkeling zijn wordt dit principe al toegepast (e.g. ontwikkeling openbare ruimte oude dorpskernen);
- Verbeteren kwaliteit paden en voorzieningen toeristische wandelroutes;

4.9.2 Uitwerking fietsers

De positie van de fiets in het mobiliteitsnetwerk wordt nog verder versterkt. Hierbij ligt de nadruk op het verbinden van de kernen met de groene omgeving van de gemeente en om de bereikbaarheid van voorzieningen te vergroten. De recreatieve fietsroutes (stippelroutes) in onderstaande kaart worden in de komende jaren ontwikkeld



Figuur 12. Fietsroutes

Op de verbindingen tussen de dorpslinten en de verstedelijkte kernen (oranje lijnen) krijgt de fiets extra aandacht om de verbinding tussen de kernen te verbeteren en de autoafhankelijkheid binnen deze gebieden terug te brengen. Hiervoor wordt een inventarisatie gemaakt van de bestaande kwaliteit van de fietsroutes en deze worden ingericht volgens de volgende richtlijnen:

- Verhardingsmateriaal bij voorkeur asfalt;
- Minimale breedte van 2.5 meter;

- Duidelijke bewegwijzering;
- Stallingsvoorzieningen bij (toeristische) attracties (buiten de commerciële verantwoordelijkheid) en OV-punten;
- Wielrenners (waar mogelijk) op het fietspad, conform de wetgeving.

Acties:

- Verbindingen tussen de dorpslinten en verstedelijkte kernen (oranje lijnen) worden versterkt middels de opgenomen richtlijnen in het mobiliteitsplan.



Figuur 13. Voorbeeld: Veestraat, is de verbinding van Catsop naar Elsloo, hier is slechts beperkt ruimte voor de fiets.

4.9.3 Uitwerking ambities collectief vervoer

In de dorpslinten is vaak beperkt openbaar of collectief vervoer beschikbaar. De gemeente Stein vindt het belangrijk dat inwoners zo lang mogelijk (zelfstandig) mee kunnen doen in de samenleving. Dit heeft voordelen voor het individu maar ook voor de samenleving als geheel. Het is daarbij belangrijk dat er een goede balans is tussen de behoefte van de inwoner en het type vervoer dat daarbij past. De wensauto is beschikbaar in Meers en Berg aan de Maas. Alle inwoners van de gemeente Stein - jong en oud - kunnen van de Wensauto gebruik maken. Wensauto's zijn bedoeld als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. Inwoners die minder mobiel of zelfredzaam zijn, hebben bij het bestellen van een rit voorrang. Daarnaast is er voor inwoners met een Wmo-indicatie² vervoer op maat van Omnibuzz beschikbaar.

In het landelijk gebied ligt de toekomst van het OV wellicht in vraaggestuurd vervoer. Dit vraaggestuurd vervoer dient optimaal te worden aangesloten op elkaar en bestaand openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Vraaggestuurd vervoer vereist mede daarom veel samenwerking: bewoners, ondernemers en vrijwilligers bepalen samen de beste mobiliteitsoplossing. Het voorkomt ook 'vervoersarmoede' (gebrek aan toegang tot vervoer). Omnibuzz onderzoekt hoe hun aanbod zo goed mogelijk kan aansluiten op het bestaande openbare en collectieve vervoer. De gemeente ondersteunt hierin door haar netwerk om dergelijke initiatieven van collectief vervoer succesvol te maken en levert indien nodig een financiële bijdrage.

Acties:

- Nieuwe initiatieven van collectief vervoer ondersteunen en faciliteren.

² <https://www.gemeentestein.nl/vervoer-op-maat>

4.9.4 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie

Deelmobiliteit zou een oplossing kunnen bieden door het ontbreken van openbaar en/of collectief vervoer in de dorpslinten. Vanuit de Transformatievisie Wonen Westelijke Mijnstreek wordt de suggestie gedaan om een Mobipunt te realiseren. Een Mobipunt is een locatie waar deelauto's en/of -fietsen (bij voorkeur elektrisch) kunnen worden ontleend. Dit zou de bereikbaarheid met omliggende kernen kunnen garanderen. De gemeente onderzoekt de haalbaarheid van een Mobipunt in dorpslinten.

Acties:

- Onderzoek haalbaarheid Mobipunt uitvoeren.

4.9.5 Uitwerking autoverkeer en parkeren

In de dorpslinten staat parkeren vaak op gespannen voet met voetgangersvoorzieningen. uit de bewonersavonden van de verkeersarrangementen in Nattenhoven, Berg aan de Maas, Meers en Maasband kwam regelmatig naar voren dat er te weinig parkeervoorzieningen zijn of dat er op het trottoir geparkeerd wordt. Vanuit de STOMP ontwerpprincipes zou de voetganger in de openbare ruimte voorrang moeten krijgen t.o.v. de auto, met name in woongebieden. Echter, zolang de autoafhankelijkheid in dorpslinten nog in grote mate aanwezig is, is het in relatie met de bereikbaarheid ook belangrijk voldoende ruimte te bieden aan de auto. Daarom wordt er altijd maatwerk geboden bij dergelijke vraagstukken. Daarbij wordt ook aansluiting gezocht bij de cultuurhistorie, woonkwaliteit en bebouwingsdichtheid zodat de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gekeken worden naar parkeervoorzieningen centraal in te richten.



Figuur 14. Voorbeeld: Berger Maasstraat: Auto's parkeren extra van weg af i.v.m. smalle doorgang waardoor de al smalle trottoirs nog smaller worden.

Acties:

- Richtlijnen ontwikkelen voor het op straat parkeren of het inrichten van parkeervakken zodat daar binnen de gemeente eenduidigheid over ontstaat. Dit wordt opgenomen in het nieuwe parkeerbeleidsplan.

- Waar mogelijk worden de parkeeroplossing buiten het straatbeeld gevonden om de cultuurhistorische en landschappelijke woonkwaliteiten te waarborgen. Hierbij wordt uitgegaan van het STOMP-principe.
- De aandachtspunten uit de verkeersarrangementen oppakken en verbeteren.

4.10 Gebied 2: Landelijke kern

Urmond

Oud-Urmond heeft een beschermd dorpsgezicht. Vanwege deze bijzondere status verdient de aanpak van de openbare ruimte in dit gebied een eigen benadering vanwege cultuurhistorie en aantrekkelijkheid.

4.10.1 Uitwerking ambities voetgangers

De kwaliteit van de voetpaden in de gemeente verdient ook in de landelijke kern Urmond continu de aandacht. In de landelijke kern zijn bij het grootste deel van de wegen aan weerszijde voetgangersvoorzieningen. Echter wordt hierbij ook vaak ruimte van het voetpad gebruikt voor geparkeerde voertuigen waardoor het voetpad vaak nog erg smal is. Er wordt meer ruimte geboden aan de voetganger om zowel de voorzieningen als de groene omgeving goed bereikbaar voor voetgangers te houden.

Acties:

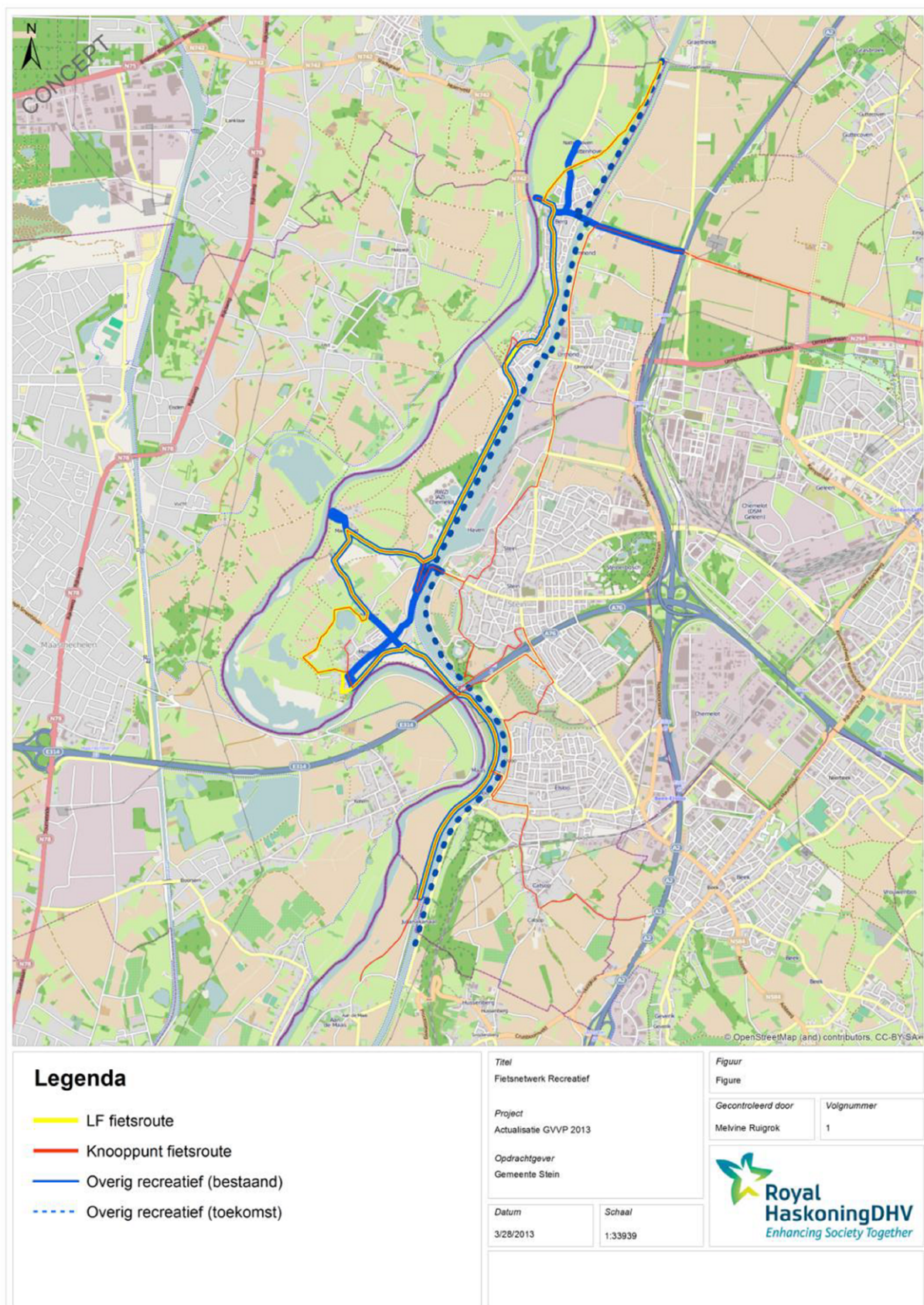
- Bij de herinrichting van (woon)straten in Urmond wordt ruimte aan de voetganger geboden ten koste van het autoverkeer waarbij de bereikbaarheid te voet van voorzieningen worden geborgd
- Voetpaden aanleggen waar deze nog niet aanwezig zijn binnen de bebouwde kom



Figuur 15. Voorbeeld: Molenweg Zuid, Urmond. De woningen aan deze weg zijn niet bereikbaar voor voetgangers. Deze weg is ook binnen de bebouwde kom.

4.10.2 Uitwerking fietsers

De positie van de fiets in het mobiliteitsnetwerk moet nog verder versterkt worden. Hierbij ligt de nadruk op het verbinden van de kern van Urmond met de groenvoorzieningen in de gemeente en de kern van Stein. De fietspaden in onderstaande afbeelding zijn nog niet allemaal gerealiseerd de komende jaren zullen deze alsnog ontwikkeld worden.



Figuur 16. Fietsroutes

Om de autoafhankelijkheid van Urmond te verkleinen krijgt de fietsverbinding tussen Stein en Urmond extra aandacht. Daarnaast zal ook de fietsverbinding van Urmond richting Chemelot worden verbeterd om ook de grotere werklocaties beter bereikbaar met de fiets te maken.

Acties:

- Een verbetering van de kwaliteit van het fietspad van de Veestraat om de verbinding naar Stein te versterken.
- De verbinding vanuit Stein naar Chemelot verbeteren door het creëren van een verbinding over/onder de Nieuwe Postbaan richting Chemelot
- Fietsverkeer sturen en verleiden om uit voetgangersgebieden te blijven (bijv. Raadhuisstraat) door de fiets- en wandelvoorzieningen duidelijk in te richten.



Figuur 17. Voorbeeld: Veestraat, is de verbinding van Urmond naar Stein, hier zijn vrijliggende fietspaden beschikbaar, maar is de inrichting erg smal en beperkt. In de kernen zijn de vrijliggende fietsvoorzieningen erg goed, maar tussen de kernen is de kwaliteit beperkt.

4.10.3 Uitwerking openbaar en collectief vervoer

Urmond is met het openbaar vervoer verbonden met Beek, Stein, Geleen en Sittard. Elke 30 minuten rijden er directe bussen waarbij de bus even snel, of zelfs sneller is dan de auto. In verband met de lagere vraag naar OV in de avonduren wordt het OV aanbod afgeschaald. In aansluiting op het onderzoek naar collectief vervoer binnen de dorpslinten, kunnen hierbij ook de vervoersbehoeften uit Urmond worden meegenomen.

Om de mogelijkheden van het openbaar vervoer binnen de gemeente bekend te maken onder haar inwoners, zal Arriva worden gevraagd om de gemeente hierin te ondersteunen. Om gedragsverandering te realiseren en de mobiliteit binnen de gemeente te verduurzamen, wordende volgende acties uitgevoerd.

Acties:

- Stimuleringsprogramma Anders Reizen³ uitrollen;

³ Anders Reizen is een programma dat werkt aan het verminderen van CO₂-uitstoot van zakelijke reizen. De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Binnen het platform worden 'best practices' gedeeld en handvaten om werkgevers in de gemeente te stimuleren om duurzamer te reizen.

- Toeristische bezoekers stimuleren om met het OV te komen door dit actief te communiceren op alle toeristische informatievoorzieningen in samenwerking met de VVV;

4.10.4 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie

Deelmobiliteit biedt de mogelijkheid voor vraag gestuurde mobiliteit in landelijke kernen. Juist op die locaties waar het openbaar vervoer beperkt aanwezig is kan een deelauto voorzien in behoeften. Wonen in een dorp wordt daarmee voor meer mensen die werken in de stad een acceptabel alternatief. Deelfietsen bieden een mogelijkheid voor toeristen vanaf (natuur)transferia.

Acties:

- Bij ontwikkelingen in de openbare ruimte wordt er ruimte gereserveerd voor deelauto's;
- Een deelauto pilot starten binnen de gemeente dat aansluit bij het deelauto systeem in de regio (e.g. gemeente Beek). Momenteel wordt onderzocht of het mogelijk is om in samenwerking met omliggende gemeenten een gemeenschappelijke aanbesteding te doen voor bedrijfsauto's en bussen. Hierbinnen wordt onderzocht of een deelauto systeem ook een van de opties is voor de ambtenaren.



Figuur 18. Voorbeeld: Gemeentehuis Gemeente Beek, bij het gemeentehuis staan deelauto's die beschikbaar zijn voor de ambtenaren van de gemeente maar binnenkort ook openbaar gesteld zullen worden.

Daarnaast is carpoolen een vorm van gedeelde mobiliteit die het autogebruik van inwoners en omliggende gemeenten verder kan terugdringen. Onlangs is de carpoollocatie bij het Van Der Valk Hotel in Urmond gesloten. Dit was een veelgebruikte locatie door gebruikers van de A2 of de N294. De gemeente zoekt, binnen de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek, naar een vervangende carpoollocatie in de regio.

4.10.5 Uitwerking autoverkeer en parkeren

De autobereikbaarheid van Urmond is goed, al voldoet de inrichting van de wegen niet overal waardoor de verkeersveiligheid op specifieke punten in het geding komt. Uit de verkeersarrangementen kwam ook naar voren dat parkeren wordt gebruikt om de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer te halen. Daarnaast zien we ook hier dat parkeren vaak ten koste gaat van de loopruimte op de trottoirs. Daarom worden hier de volgende acties ondernomen:

Daarnaast wordt elektrische automobieliteit steeds belangrijker. De gemeente heeft nu nog geen richtlijn voor het plaatsen van laadvoorzieningen voor elektrische auto's. De gemeente kan hiervoor het beste richtlijnen opstellen die zowel aanbod- als vraaggestuurd inspelen op de ontwikkelingen van de elektrificatie. Zo kunnen ze een aantal plaatsen realiseren binnen de kernen en bij aanvragen extra bijplaatsen.

Acties:

- Richtlijnen ontwikkelen voor het op straat parkeren of het inrichten van parkeervakken zodat daar binnen de gemeente eenduidigheid over ontstaat (opnemen in Parkeerbeleidsplan)
- Aandachtspunten uit het Verkeersarrangement zijn opgenomen in het Meerjaren Investeringsplan
- Opstellen laadpalenbeleid (in ontwikkeling).
- Publieke laadpunten aanleggen (uitwerken laadpalen plan) om gebruik elektrische auto te stimuleren

4.11 Gebied 3: Verstedelijkte kern

Stein, Elsloo

4.11.1 Uitwerking voetgangers

De kwaliteit van de voetpaden in de gemeente verdient in de verstedelijkte kernen Stein en Elsloo de meeste aandacht. De voorzieningen dienen goed toegankelijk te zijn voor iedereen, ook inwoners die slecht ter been zijn. Door de grotere dichtheid aan voorzieningen in de verstedelijkte kernen is het belangrijk dat dit allemaal goed bereikbaar is voor voetgangers. Voor de meeste wegen in Stein en Elsloo zijn aan weerszijde van de wegen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Echter zijn er nog voldoende wegen waar geen voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. Dit is zowel in relatief nieuw ontwikkelde gebieden zoals rondom de Meestraat, maar ook in oudere gebieden zoals Dirgelen. Bij onderhoud en herinrichting van de weg dient bij deze wegen rekening gehouden te worden met het bieden van meer ruimte aan de verkeersveiligheid van de voetganger. Met name richting voorzieningen. Ook hier wordt er vaak ruimte van het voetpad gebruikt voor geparkeerde voertuigen en is het vervolgens erg smal voor de voetganger. Met het inrichten van grotere en herkenbare langzaam verkeersstructuren (bijvoorbeeld tussen het Steinerbos via het centrum naar Oud-Stein of vanuit het centrum naar Nieuwdorp (Van Heldenplein)) maak je het wandelen (en fietsen) zichtbaar voor inwoners en bezoekers zodat zij gestimuleerd worden om vaker de auto te laten staan (bv. bezoek aan Steinerbos combineren met een bezoek aan het centrum).

Daarnaast wordt er in Stein veel gewandeld door toeristen. Zo is er de historische route Stein Elsloo of de route langs de Maas. Daarnaast scheidt de Maas Nederland van België en zijn er ook veel mooie 'internationale' wandelroutes. Om deze toeristische wandelaars veilig te laten wandelen dient ook dit netwerk versterkt te worden. Hierbij wordt ook extra aandacht gevestigd op de bewegwijzering die een aantrekkelijke wandelroute biedt. Dit versterkt de toeristische branche in de gemeente en verbetert de verkeersveiligheid.

Acties:

- Bij de herontwikkeling van straten in Stein en Elsloo wordt ruimte aan de voetganger geboden ten koste van het autoverkeer en wordt aansluiting gezocht bij de bestaande en gewenste groenstructuren in wijken
- Voetpaden aanleggen waar deze nog niet aanwezig zijn binnen de bebouwde kom (bijv. Meestraat)
- Verbeteren oversteekvoorzieningen bij gebiedsontsluitingswegen en gebieden met veel voorzieningen.
- (Recreatief) wandelnetwerk kwalitatief verbeteren door het verhogen van het comfort, bewegwijzering en veiligheid van de routes.
- Duurzame verbinding met België (wandelnetwerk)



Figuur 19. Voorbeeld: Dellevaetestraat, de voetpaden eindigen hier terwijl er wel ruimte is in de straat voor voorzieningen voor voetgangers.



Figuur 20. Voorbeeld: Koolweg, er zijn slechts aan een kant van de weg oversteekvoorzieningen. Op de afbeelding staat ook een voetganger te wachten om over te kunnen steken.

4.11.2 Uitwerking fietsers

De afgelopen jaren heeft de gemeente haar fietsvoorzieningen versterkt. Deze lijn dient doorgezet te worden om de voorzieningen verder uit te breiden en de positie van de fiets in het mobiliteitsnetwerk nog verder te versterken. Hierbij ligt de nadruk op het verbinden van de centra en OV-punten van Stein en Elsloo met de omliggende kernen. Om de autoafhankelijkheid van de gemeente te verkleinen en sociale en vitale wijken te waarborgen is het belangrijk dat de belangrijkste OV-punten goed bereikbaar zijn per fiets.

Verder zijn er in de afgelopen jaren langs de meeste gebiedsontsluitingswegen vrijliggende fietsvoorzieningen aangelegd. De gemeente continueert deze aanpak. Nadat de infrastructuur is aangelegd kan er ook geïnvesteerd worden in de kwaliteit en comfort van de fietspaden. Om inwoners en toeristen te stimuleren om meer te fietsen dienen ook de faciliteiten langs de routes op orde te zijn.

Acties:

- Vrijliggende fietspaden bij alle gebiedsontsluitingswegen aanleggen.
- Fietsenstallingen bij bushaltes Stein verbeteren waar nodig.
- Fietsenstallingen bij voorzieningen (e.g. supermarkten) verbeteren.
- De snelfietsroute naar de Chemelot Campus.
- Kwalitatief (recreatief) fietsnetwerk, aantrekkelijk, comfortabel en veilig
- Samen met de regio de Leisure Lane doorzetten vanuit Vennbahn (Aken) naar het Kolenspoor (België).
- Publieke laadpunten voor e-bikes aanleggen om (toeristisch) gebruik e-bike te stimuleren.

4.11.3 Uitwerking openbaar en collectief vervoer

Het aanbod van het openbaar vervoer binnen de gemeente is het grootst in de verstedelijkte kernen Stein en Elsloo. Om de bereikbaarheid van de gehele gemeente te waarborgen en de afhankelijkheid van de eigen auto binnen de gemeente te verkleinen is het belangrijk om ook de kleinere kernen aan te laten sluiten bij deze verstedelijkte kernen. Hiervoor is de ontwikkeling van multimodale knooppunten van cruciaal belang. Vanaf station Beek-Elsloo is er elk half uur een trein richting Maastricht en een richting Roermond en Sittard en vanaf bushalte Stein gaat er elk halfuur een bus naar Sittard en een naar Geleen. Om vanuit de kleine kernen naar dit station te komen is het belangrijk dat de stations multimodaal bereikbaar zijn.

Vanaf de bushalte aan de Omphaliusstraat in Stein is het bijvoorbeeld 22 minuten met de bus om naar station Sittard te komen, dit is 32 minuten fietsen en 17 minuten met de auto. Wanneer de bushalte goed bereikbaar is per fiets zou dus de bus een prima alternatief kunnen zijn voor de auto (versterken van de keten).



Figuur 21. Voorbeeld: Omphaliusstraat in Stein is een bushalte welke elke 30 minuten naar Sittard gaat. Bij deze bushalte zijn geen fietsenstallingsvoorzieningen en is de halte niet ingericht als herkenbare bushalte.

De plannen om station Beek-Elsloo aan de zijde van de gemeente Stein te ontsluiten, dragen bij aan het verbeteren van de (ov-)bereikbaarheid. Er worden aan de zijde van Stein fietsenstallingen gerealiseerd en er wordt een Kiss + Ride aangelegd en een Park+Ride aangelegd. De start realisatie van de ontsluiting van station Beek-Elsloo aan de zijde van Stein is voorzien in 2022. De ontsluiting zal worden opgeleverd in 2023.

Wanneer deze voorzieningen zijn verbeterd dienen zowel bezoekers als bewoners van Stein hierover geïnformeerd te worden zodat zij ook gebruik gaan maken van de mogelijkheden die worden geboden. Om de gedragsverandering teweeg te brengen en de mobiliteit van de gemeente te verduurzamen.

Acties:

- Verbeteren bij bushaltes in Stein en Elsloo. Er wordt gestreefd om bij alle bushaltes fietsenstallingen en wachtgelegenheid te realiseren, afhankelijk van de ruimtelijk inpassing.

- Stimuleringsprogramma Anders Reizen uitrollen;

4.11.4 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie

Naast het versterken van de mobiliteitsknooppunten dienen ook nieuwe innovaties de bereikbaarheid, leefbaarheid en auto onafhankelijkheid van de regio te verbeteren. Als gevolg van de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit zien we de transitie van een verkeerssysteem dat gericht is op verschillende, losstaande modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer) naar een meer integraal mobiliteitssysteem waarbij meerdere modaliteiten gebruikt worden door een reiziger. Hierdoor ontstaat er meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden voor de reiziger. Deelsystemen bieden de mogelijkheid voor vraag gestuurde mobiliteit in verstedelijkte kernen. Doordat het aantal potentiële gebruikers in verstedelijkte kernen groter is, is een deelsysteem een mogelijk alternatief. Een term die hier vaak bij wordt genoemd is Mobility as a Service (MaaS). MaaS staat voor een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger gebruik maakt van verschillende vervoersmodaliteiten via één digitaal platform (smartphone). De reiziger hoeft zich daarbij niet meer druk te maken over verschillende informatie-, reserverings- en betaalsystemen. Via het digitale platform maakt de reiziger via deelsystemen en overstappunten gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten om van A naar B te komen.

Acties:

- Waar mogelijk aansluiten bij een MaaS pilot.
- Bij nieuwe ontwikkelingen ruimte reserveren voor deelauto's;
- Een deelauto pilot starten binnen de gemeente dat aansluit bij het deelauto systeem in de regio (e.g. gemeente Beek).
- In de openbare ruimte specifieke plaatsen reserveren voor deelauto's bij OV-knooppunten en centrale voorzieningen in het centrum.
- Ruimte reserveren voor deelfietsen bij OV-knooppunten.

4.11.5 Uitwerking autoverkeer en parkeren

De autobereikbaarheid van Stein is erg goed. Door de ligging langs de A2 en A76 is de ontsluiting met de auto naar andere steden en regio's erg goed. Door deze goede bereikbaarheid maken veel inwoners en bezoekers van de gemeente gebruik van de auto waardoor er vaak wel problemen zijn met het parkeren in de gemeente. Het huidige parkeerbeleid met de bijbehorende parkeernormen is strenger dan de huidige CROW-normen waardoor er bij nieuwe ontwikkelingen meer parkeervoorzieningen privaat moeten worden ontwikkeld. Echter is het parkeerbeleid verouderd en dient de komende jaren geactualiseerd te worden. Daarnaast dient de parkeerregulering aangepast te worden in de gemeente.

Daarnaast wordt de elektrificatie van de personenauto steeds belangrijker. Ook in de gemeente Stein zien we het aantal elektrische auto's toenemen de afgelopen jaren. Een laadpalenbeleidsplan wordt momenteel opgesteld.

Acties:

- Opstellen van een nieuw parkeerbeleidsplan, met daarin:
 - Opnemen eisen deelmobiliteit en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.
 - Parkeerregulering (parkeerschijfzones, vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren) toepassen in zones waar de parkeerdruk te hoog is om de parkeerdruk te verlagen en ruimte te creëren voor groen en andere functies op straat. Parkeerplaatsen kunnen centraal worden opgevangen om het beschermde dorpsgezicht van Elsloo te behouden.
 - Parkeergelegenheid bij winkelgebieden faciliteren en sturen.
 - Opnemen eisen laadpalen bij nieuwe ontwikkeling in de gemeente.
- Publieke laadpunten aanleggen (uitwerken laadpalen plan) om gebruik elektrische auto te stimuleren

4.12 Gebied 4: Bedrijven

Haven, Businesspark, Kerensheide en (Chemelot)

Het Mobiliteitsplan beschrijft de koers waarop de gemeente Stein de komende jaren invulling wil geven aan haar mobiliteitsbeleid, zo ook voor de mobiliteit rondom de bedrijventerreinen. Binnen de regio wordt momenteel gewerkt aan het verbeteren en versterken van het logistieke knooppunt 046. Zo wordt voor de Haven Stein een toekomstvisie opgesteld. Maatregelen die worden genomen om een modal shift binnen de logistieke sector te realiseren, maken geen deel uit van dit Mobiliteitsplan.

4.12.1 Uitwerking voetgangers

In algemene zin zijn bedrijven terreinen vaak geen voetgangersgebieden. Om te stimuleren dat meerbezoekers en werknemers van het bedrijvenpark op een duurzame manier naar het werk gaan, zijn voetgangers voorzieningen wel een voorwaarde. OV-punten liggen vaak niet direct voor de ingang van een bedrijf waarvoor voetgangersvoorzieningen nodig zijn om de laatste afstand te overbruggen.

Het businesspark Stein is goed te voet bereikbaar vanaf station Beek-Elsloo, afhankelijk van de locatie 10 tot 20 minuten lopen. Loopvoorzieningen ontbreken nog. Wanneer het station aan de Steinzijde wordt ontsloten, wordt deze looptijd minder.

Voor de bedrijventerreinen Kerensheide en de haven Stein is de loopafstand van de dichtstbijzijnde OV-halte te lang waardoor de combinatie van OV-wandelen niet realistisch is.

Acties:

- Voetpaden aanleggen waar deze nog niet aanwezig zijn bij Businesspark Stein.

4.12.2 Uitwerking fietsers

De fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen is belangrijk zodat werknemers en bezoekers op de fiets naar het terrein kunnen komen. Dit om duurzame mobiliteit te stimuleren en de multimodale bereikbaarheid van de terreinen te waarborgen. Het businesspark Stein is goed met de fiets bereikbaar vanuit verschillende invalshoeken en ook binnen 5 minuten vanaf station Beek-Elsloo. De hoofdwegenstructuur van het bedrijventerrein heeft ook veelal vrijliggende fietspaden, echter zijn de tussenliggende wegen niet voorzien van fietsvoorzieningen. Kerensheide is ook goed bereikbaar per fiets vanaf verschillende windrichtingen. De haven is niet goed bereikbaar voor fietsers, dit is echter ook geen probleem en wordt door de gemeente als een niet prioritaire fietsverbinding gezien.

4.12.3 Uitwerking openbaar en collectief vervoer

De bereikbaarheid met het openbaar en/of collectief vervoer is belangrijk ten aanzien van de multimodale bereikbaarheid van de locaties. Het businesspark Stein is goed bereikbaar met het OV. Vanaf station Beek-Elsloo is het ca. 15 minuten wandelen en 5 minuten fietsen naar het bedrijventerrein. Wanneer de ontsluiting aan de Steinzijde van het station is gerealiseerd, wordt het bedrijventerrein direct ontsloten met het station. Kerensheide en de Haven zijn echter minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer waarbij de dichtstbijzijnde bushalte in de Zwartdriesstraat meer dan 15 minuten wandelen is. Het is daarom ook niet de verwachting dat veel werknemers en bezoekers gebruik zullen maken van deze OV-punten.

4.12.4 Uitwerking deelmobiliteit en innovatie

Het faciliteren van deelmobiliteit op de grote werklocaties laat de gemeente over aan de bedrijven zelf. Wel kan de gemeente bedrijven wijzen op de mogelijkheden van de werkgeversaankpak van Zuid-Limburg bereikbaar. Zuid-Limburg Bereikbaar begeleidt werkgevers bij het in kaart brengen van de manieren waarop werknemers op een duurzame manier naar hun werk kunnen reizen. Deelmobiliteit en innovatie maken hier deel van uit.

Acties:

- Werkgeversaankpak oppakken samen met Zuid-Limburg bereikbaar.

4.12.5 Uitwerking autoverkeer en parkeren

Alle bedrijven terreinen zijn uitstekend bereikbaar per auto. Ook beschikken de verschillende bedrijven die gevestigd zijn op de bedrijvenparken zelf over parkeervoorzieningen. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Het is belangrijk deze locaties goed bereikbaar te houden.

4.13 Werkwijze

Om de punten uit het mobiliteitsplan tot uitvoering te brengen is het van belang dat er op een effectieve manier wordt gewerkt. Hiervoor wordt de voortgang van de uitvoering van het beleid gemonitord en wordt er samen gewerkt met de partners in de regio.

4.13.1 Monitoring en evaluatie

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

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

- Er wordt een monitoringsplan opgesteld waarin wordt beschreven op welke wijze de hoofddoelen, beleidslijnen en projecten worden gemonitord en geëvalueerd;
- Op basis van het monitoringsplan wordt een verkeersmeetnetwerk gerealiseerd. Met dit netwerk worden de effecten van mobiliteit op de verkeersleefbaarheid van de gemeente inzichtelijk gemaakt. De gemeente monitort momenteel op die locaties waar klachten en wensen van bewoners zijn.
- We evalueren het effect van projecten door het uitvoeren van een 0- en 1-meting.

Om te kunnen monitoren is het van belang dat een set indicatoren wordt opgesteld die op uniforme en objectieve wijze kunnen worden gemeten. De indicatoren kunnen kwantitatief (hoeveel is gerealiseerd, hoe groot is het effect) als kwalitatief (wat is de waardering van maatregel) van aard zijn. In het dashboard van de VNG (www.waarstaatjegemeente.nl) wordt momenteel gewerkt aan een mobiliteitsdashboard waar voor alle gemeenten basisinformatie over mobiliteit wordt bijgehouden. Een deel van de indicatoren sluiten aan bij de beleidsdoelen van de gemeente Stein. Daarnaast beheert Royal HaskoningDHV de verkeersveiligheidsmonitor voor de provincie Limburg waarbij inzicht wordt gegeven over de inspanningen en resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid van alle gemeenten in Limburg. Ook de provincie Limburg heeft een aantal dashboards en viewers beschikbaar welke nog in ontwikkeling zijn. Hieronder staan een aantal indicatoren die gebruikt kunnen worden om de voortgang van de 5 thema's te monitoren met de bijbehorende databronnen.

Indicator	Databron	Thema
Snelheid	De gemeente beschikt over 4 meetkastjes waarbij 160 metingen per jaar worden uitgevoerd.	<ul style="list-style-type: none"> • Een gezonde en veilige leefomgeving
Ongevallen	VIA	<ul style="list-style-type: none"> • Een gezonde en veilige leefomgeving
CO2-uitstoot	Klimaatmonitor Rijkswaterstaat	<ul style="list-style-type: none"> • Energie-transitie
Aantal elektrische personenauto's	RDW	<ul style="list-style-type: none"> • Energie-transitie
Personenauto's per huishouden	CBS	<ul style="list-style-type: none"> • Energie-transitie
Fietstellingen	Meetlussen	<ul style="list-style-type: none"> • Gezonde en veilige leefomgeving • Sociale en vitale wijken en kernen • Unieke omgevingskwaliteiten • Bereikbare en bedrijvige gemeente
Luchtkwaliteit	Luchtmeetnet RIVM	<ul style="list-style-type: none"> • Een gezonde en veilige leefomgeving
Kwaliteit voetpaden	Inventarisatie kwaliteit voetpaden	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale en vitale wijken en kernen
Kwaliteit fietspaden	Inventarisatie kwaliteit fietspaden	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale en vitale wijken en kernen
Aantal landbouwvoertuigen	Tellingen landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Unieke omgevingskwaliteiten

Tabel 2. Indicatoren en databronnen monitoringsplan

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

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

Om te monitoren hoe de uitvoering van het Mobiliteitsplan wordt gezien en gewaardeerd door de inwoners van de gemeente, worden de inwoners van Stein 2-jaarlijks bevroegd over mobiliteit binnen de gemeente. Enerzijds gaat deze vragenlijst over de huidige mobiliteit, maar kijkt de vragenlijst ook naar hoe de inwoners denken over de toekomst van (duurzame) mobiliteit. Dit onderzoek is ook uitgevoerd bij het opstellen van dit mobiliteitsplan en is opgenomen in [hoofdstuk 4](#). Dit inzicht maakt dat de gemeente passende maatregelen kan nemen bij projecten die aansluiten bij de behoeften van de inwoners. Door dit onderzoek 2-jaarlijks uit te zetten kan ook de ontwikkeling en gedragsverandering bij de inwoners worden gemonitord.

4.13.2 Samenwerking

Voor het realiseren van de ambities uit het Mobiliteitsplan werkt de gemeente samen met verschillende partners. Zo wordt in de regio Zuid-Limburg gewerkt aan het opstellen van een uitvoeringsagenda voor de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Binnen de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek werkt de gemeente samen met de Provincie Limburg, Rijkswaterstaat, de gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Beek en Beekdaelen om te komen tot een regionale mobiliteitsagenda waarbinnen afspraken worden gemaakt over regionale mobiliteitsopgaven. Ten aanzien van gedragsverandering en de werkgeversaankpak wordt de samenwerking gezocht met Zuid-Limburg Bereikbaar.

Andere belangrijke partners die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van onze visie zijn onze buurgemeenten, vervoerders, bedrijven (Brightlands Chemelot, etc.) en maatschappelijke organisaties.

De koers die de gemeente Stein binnen deze samenwerkingsverbanden inbrengt, staan beschreven in dit Mobiliteitsplan.

OV-concessie en rol gemeente

Kenmerken Limburgnet

Vraag bepaalt

HB-stromen en omvang vd stromen
(voorkeuren/mogelijkheden per modaliteit)

Direct

geen bus-busoverstap
dichtbij de bestemmingen

Snel

kortste route
(minste geslinger)

Frequent

Meer ketenreis trein-bus

als het sneller is
als de reis gemakkelijker is

Beter maatwerk (en meer dan voorheen)

gericht op specifieke doelgroepen
op afroep, op selecte momenten, op maat door gemeenschap

Eenvoudiger netwerk

attractief (bewustwording)
gemakkelijk te gebruiken

Arriva en de provincie Limburg (bevoegd gezag) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Limburg. Zij stellen de kaders voor wat er binnen de OV-concessie (het Limburgnet) mogelijk is. De opgave voor het openbaar vervoer is steeds om zoveel mogelijk mensen te vervoeren met de beschikbare middelen en zo een OV-aanbod te creëren dat zo veel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoeften. Verder beoogt het Limburgnet het blijvend versnellen en verbeteren van het OV.

Een gemeente kan haar wensen ten aanzien van OV aangeven en gaat daarover met Arriva en provincie in gesprek. Hoe beter de gemeente haar wensen aan laat sluiten bij de kaders van het Limburgnet en haar wensen kan onderbouwen (door middel van onderzoeken, aansluitend bij behoeften van haar inwoners, ondernemers en/of maatschappelijke organisaties), hoe groter de kans van slagen is dat Arriva en provincie hun medewerking verlenen. Wanneer een wens van de gemeente leidt tot concrete uitvoering en leidt tot extra kosten voor Arriva en/of provincie, draagt de gemeente (financieel_ bij en/of faciliteert zij de gewenste veranderingen (bv. realisatie van bushaltes of businfrastructuur). Voor het bedienen van kleinere reizigersstromen of specifieke individuele mobiliteitsbehoeften is het traditionele OV geen goed middel:

- Als de vraag in omvang beperkt en diffuus is dan sluit een vast netwerk niet goed aan op de reisbehoeften;
- Vaak zijn de wegen niet geschikt voor groot materieel (denk aan drempels, krappe bochten, 30km zone);
- Het omleiden van bestaande lijnen of toevoegen van nieuwe lijnen zijn vrijwel altijd in strijd met het kader van het Limburgnet, omdat een kleine reizigersstroom of specifieke individuele mobiliteitsbehoeften via die ingrepen ten koste gaat van de kwaliteit voor grotere groepen reizigers. Een voorbeeld hiervan is de bus van Stein naar station Beek-Elsloo. Het is de wens om deze bus door Elsloo te laten rijden, maar door deze langere reistijd wordt de aansluiting met de trein niet gehaald. Die paar reizigers die in Elsloo opstappen wegen dan niet op tegen al die reizigers die de aansluiting met de trein missen. Anders gezegd: voor elke oplossing ontstaat dan een nieuw probleem en dat willen we niet veroorzaken. De gemeente kan in die situaties op zoek naar andere oplossingen (e.g. deelmobiliteit, mobiliteit op maat).

5 Inwoners enquête

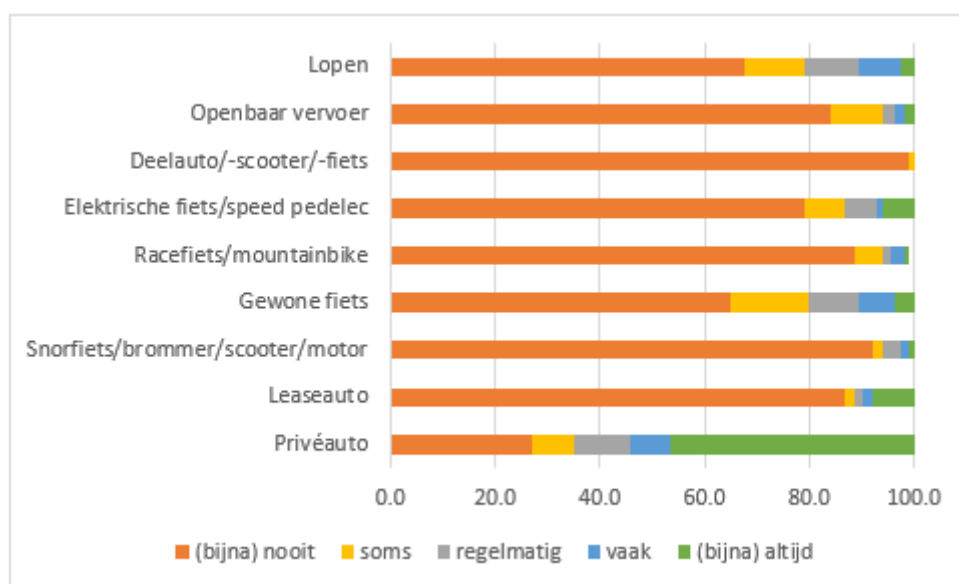
Het betrekken van bewoners bij een mobiliteitsplan is een cruciaal onderdeel van participatie. Omdat de verkeersarrangementen middels een interactief proces met inwoners en andere belanghebbenden tot stand zijn gekomen, ligt er al een belangrijke basis voor het Mobiliteitsplan. Er is een beeld van wat er onder de inwoners leeft voor wat betreft concrete verkeersknelpunten en -wensen. De Omgevingswet ziet er op toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) plannen een vorm van participatie plaatsvindt. Middels deze online enquête zijn inwoners en stakeholders gevraagd naar hun huidige mobiliteitsbedrag en de beelden en wensen over de toekomst van mobiliteit in de gemeente Stein.

5.1 Huidige mobiliteitsgedrag

Om inzicht te krijgen in het huidige mobiliteitsgedrag van de inwoners in Stein hebben de ondervraagden inzicht gegeven in het gebruik van hun vervoersmodaliteiten per bestemmingsdoeleind. Hierbij is onderzocht met welke modaliteit de inwoners van Stein naar hun werk, voorzieningen en recreatie reizen en met welke modaliteit ze hun kinderen naar school brengen.

Naar werk

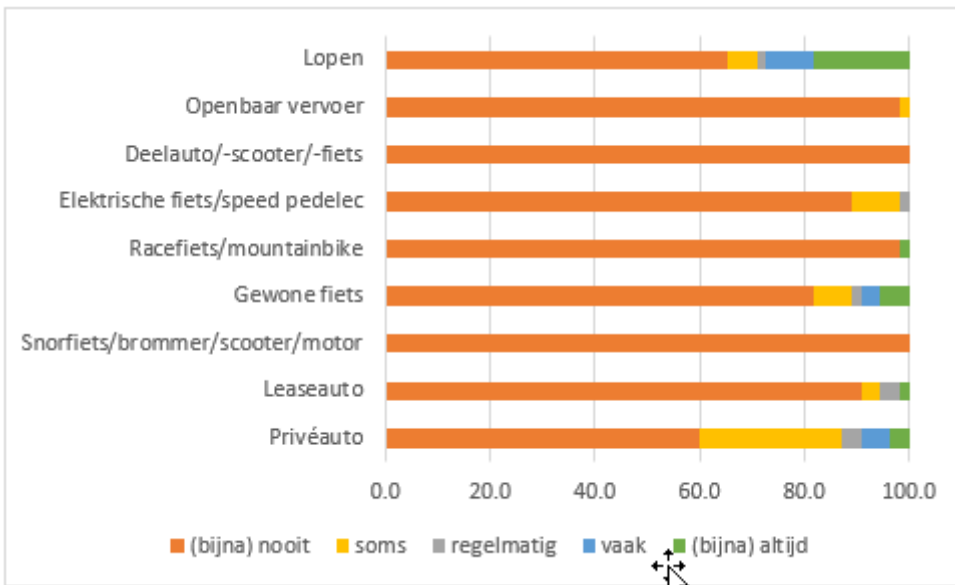
In onderstaande grafiek is per vervoersmodaliteit aangegeven of de inwoners in Stein dit vervoersmiddel bijna (nooit), soms, regelmatig, vaak of (bijna) altijd gebruiken om naar hun werk te reizen. Zoals zichtbaar in onderstaande resultaten wordt de gewone fiets- en de elektrische fiets soms gebruikt om naar het werk te reizen maar wordt de privé auto het meest gebruikt. 46.5% van de ondervraagden gebruikt (bijna) hiervoor altijd de privé auto. Daarnaast geeft ook nog 10% van de ondervraagden aan soms met het openbaar vervoer naar hun werk te reizen. Daarnaast is het opvallend dat slechts een klein aandeel (8%) vaak de leaseauto te gebruiken.



Figuur 23. Gebruik vervoersmodaliteit werk

Kinderen naar school

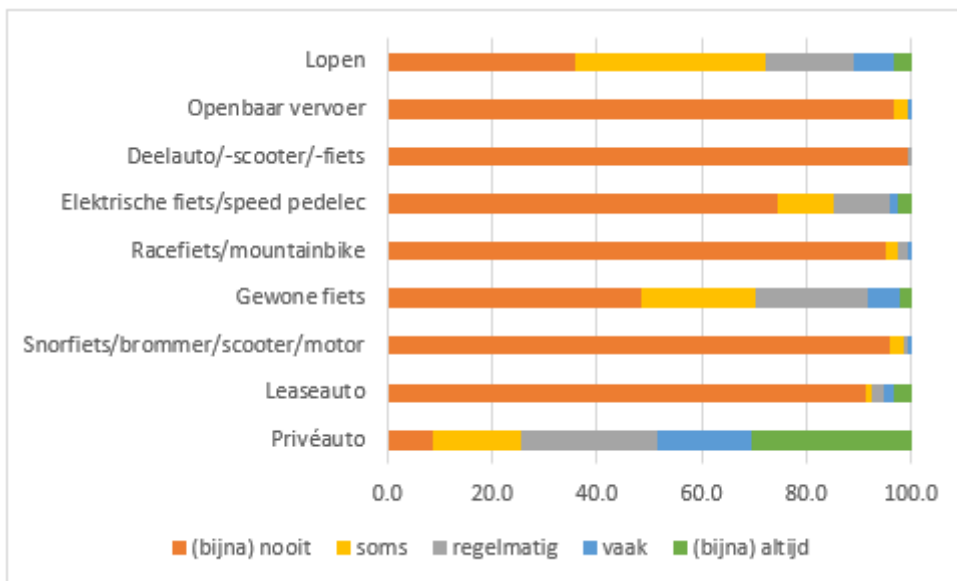
De inwoners zijn ook bevraagd naar de modaliteit waarmee ze hun kinderen naar school brengen indien dit van toepassing is. Hierbij wordt er door de meeste inwoners naar school gewandeld of gefietst en soms wordt de privé auto gepakt om de kinderen naar school te brengen.



Figuur 24. Gebruik vervoersmodaliteit om kinderen naar school te brengen

Voorzieningen

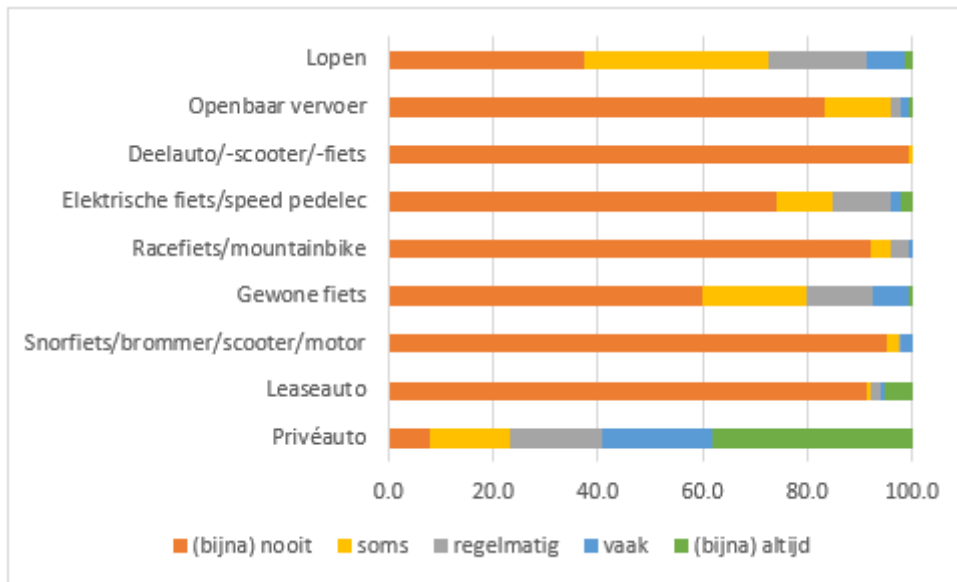
Ook zijn de inwoners bevraagd hoe vaak zij onderstaande modaliteiten gebruiken om voorzieningen (zoals supermarkt of apotheek) te bereiken. Hierbij wordt het duidelijk dat de inwoners veelal de auto pakken. Er wordt soms gewandeld of gefietst, maar het grootste aandeel (48%) gebruikt vaak of (bijna) altijd de privé auto om naar de supermarkt of apotheek te gaan.



Figuur 25. Gebruik vervoersmodaliteit voorzieningen

Recreatie

Net zoals bij de andere reisdoeleinden zien we ook bij recreatie dat de privéauto het grootste aandeel heeft. 38% van de ondervraagden geeft aan altijd de privéauto te gebruiken om te recreëren. Daarnaast wordt er ook nog soms gewandeld of gefietst. Opvallend in deze categorie is dat net als bij werk ca. 10% soms het openbaar vervoer pakt.



Figuur 26. Gebruik vervoersmodaliteit recreatie

Conclusie huidig reisgedrag

De inwoners van de gemeente Stein gebruiken het meest de privéauto om te reizen. Of ze nu naar hun werk reizen, de supermarkt of gaan recreëren, de privé auto is de populairste modaliteit. Zelfs bij het naar school brengen van hun kinderen wordt nog regelmatig de privé auto gepakt. In de CBS opendata over de nabijheid van voorzieningen zien we bijvoorbeeld dat voor de gemeente Stein de gemiddelde afstand tot een grote supermarkt ca. 900 meter en tot een apotheek ca 1.5 km (CBS StatLine, 2019). Beide afstanden kunnen makkelijk met de fiets worden afgelegd. Toch geeft ca. 50% van de ondervraagden aan nooit met de fiets te gaan. Ook de basisscholen zijn in de gemeente op ca. 800 meter (CBS StatLine, 2019). Voor de veiligheid van de schoolomgeving, de leefbaarheid en gezondheid van het kind is het wenselijk dat ouders dit lopen of fietsen met hun kinderen. Echter geeft nog steeds ca. 30% aan om soms met de privé auto de kinderen naar school te brengen. Gelukkig geeft ook 18% aan altijd te lopen en ca. 7% altijd te fietsen.

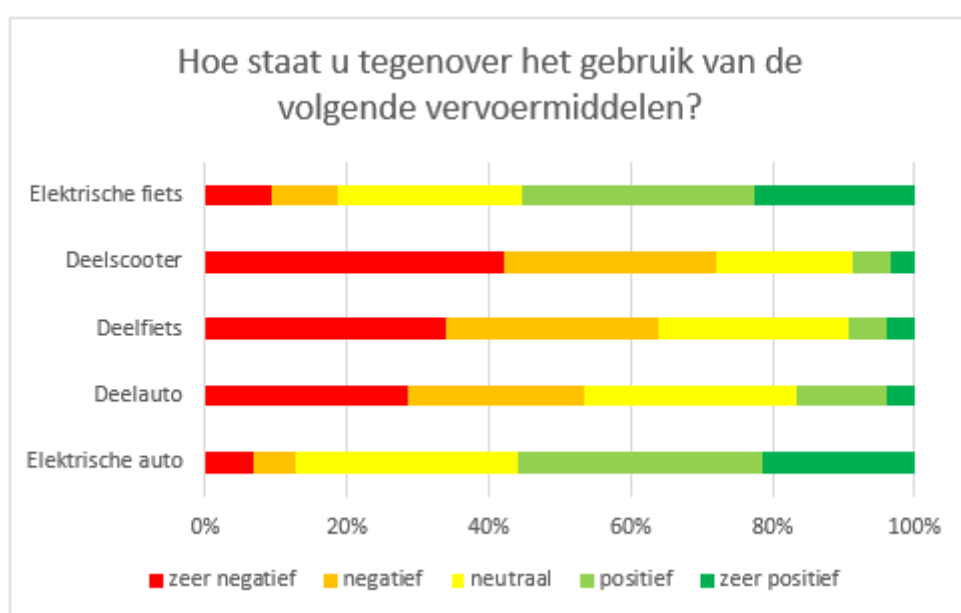
Een punt dat opvalt is dat slechts een relatief klein aandeel van de inwoners een leaseauto heeft. 87% heeft aangegeven nooit met een leaseauto naar het werk te gaan. Dit percentage heeft dus waarschijnlijk niet de beschikking over een leaseauto. Doordat wel een erg groot aandeel de privé auto gebruikt om naar het werk te gaan is hier ook de mogelijkheid om vanuit de bedrijven duurzaam/gezond mobiliteitsgedrag te stimuleren.

Uit deze analyse wordt het duidelijk dat de privéauto vaker wordt gepakt dan dat noodzakelijk is en dat er de mogelijkheid is om de inwoners te stimuleren om duurzaam en actief te reizen.

5.2 Toekomstig reisgedrag

Naast het huidige reisgedrag hebben zijn ook de wensen en behoefte op het gebied van mobiliteit geïnventariseerd. Er zijn momenteel twee trends gaande op het gebied van mobiliteit waar de gemeente Stein mogelijk rekening mee moet houden in haar beleid. Dit zijn de ontwikkeling van de deelmobiliteit en de elektrificatie van de mobiliteit.

De ondervraagde inwoners in de gemeente zijn vrij positief over het gebruik van elektrische mobiliteit. Ca. 55% heeft aangegeven positief te zijn over het gebruik van de elektrische fiets én de elektrische auto en minder dan 10% geeft aan er zeer negatief tegen over deze vervoersmiddelen te staan. Ook heeft 50% van de ondervraagden aangegeven dat ze graag een elektrische auto zouden willen rijden. Het daadwerkelijke aandeel elektrische auto's in de gemeente is echter aanzienlijk lager. Slechts 0.6% van de personenauto's in de gemeente is elektrisch (RDW, Rijksdienst voor wegverkeer, 2019). Het gebrek aan laadpalen in de gemeente is voor het grootste deel van de inwoners geen probleem. Slechts 13% gaf aan het eens te zijn met de stelling "Ik rijd niet in een elektrische auto omdat er onvoldoende laadpalen in de gemeente staan."



Figuur 27. Attitude t.o.v. nieuwe vervoersmiddelen

Wanneer we de inwoners ondervroegen naar deelmobiliteit waren ze minder positief. Zeker tegenover het gebruik van de deelscooter waren de inwoners vrij negatief. Meer dan 40% gaf aan zeer negatief te staan tegenover het gebruik van de deelscooter. De weerstand tegenover het gebruik van de deelfiets (ca. 34%) en deelauto (ca. 29%) was kleiner, maar nog steeds aanwezig. Ook gaven de inwoners aan op de stelling "Als er een deelauto op loopafstand van mijn huis zou staan, zou ik daar gebruik van maken." dat 60% het er niet mee eens is. Daarnaast gaf 67% van de deelnemers aan er moeite mee te hebben om vervoersmiddelen zoals auto's en scooters te delen met buurtbewoners.

Nieuwe ontwikkelingen stuiten in het begin vrijwel altijd op weerstand. Elektrische mobiliteit is al langer bekend en wordt daarom beter geaccepteerd door de inwoners van de gemeente Stein. Deelmobiliteit is relatief nieuw en nog in ontwikkeling. Voor de gemeente Stein is het nu misschien nog te vroeg om deel mobiliteit te introduceren, maar biedt het voor de lange termijn wel mogelijkheden. Bij de introductie van deelmobiliteit in de gemeente is het daarom belangrijk dat de gebruikers op de juiste manier worden geïnformeerd en meegenomen in de ontwikkelingen.

5.3 Behoeftte van de inwoners

Over het algemeen zijn de inwoners van de gemeente Stein relatief tevreden over het huidige mobiliteitssysteem.

Op het gebied van het openbaar vervoer is er nog ruimte voor verbetering. 44% van de deelnemers geeft aan dat de mogelijkheden om de bus te gebruiken niet aansluit bij zijn behoefte. Zoals ook uit de analyse van het huidige reisgedrag bleek wordt het openbaar vervoer niet vaak gebruikt. Ook slechts 7% gaf aan vaak gebruik te maken van de combinatie tussen de fiets en de bus. Er is ook nog ruimte om de faciliteiten van het openbaar vervoer binnen de gemeente te verbeteren. 50% gaf namelijk aan dat de mogelijkheid om je fiets te stallen of de mogelijkheid om te wachten op een bankje het gebruik van de bus aantrekkelijker maakt.

Op het gebied van actief transport geven de bewoners aan dat hier meer aandacht op gevestigd moet worden. Ook in het vrije opmerkingenveld van de enquête geven veel bewoners aan dat er meer aandacht moet gaan naar de kwaliteit van de fiets- en wandelpaden. Hieronder slechts enkele voorbeelden:

- *“Zou aantrekkelijker gemaakt moeten worden om te fietsen en lopen: goede voorzieningen & faciliteiten, groene & mooie omgeving, etc.”*
- *“Meer aandacht voor snelfietsroutes, en meer ruimte voor voetganger en fiets (zoals bv vernieuwde Mauritsweg Stein)”*
- *“Fietspaden en stoepen zijn er slechter aan toe dan de wegen. Zo zie je wie stein het liefst ziet...”*

Een kwaliteitsimpuls van de fietspaden zou een positief effect moeten hebben op het fietsgebruik in de gemeente. 40% van de inwoners geeft namelijk aan dat ze minder gebruik maken van de fiets dan dat ze zouden willen door de onvoldoende kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Daarnaast geeft 32% van de inwoners aan meer naar hun bestemming te fietsen wanneer er meer snelfietsroutes zouden zijn in de gemeente.

Ook voor de wandelvoorzieningen is er ruimte voor verbetering. Men geeft aan dat ze graag wandelen in de gemeente (89%), de voorzieningen over het algemeen goed bereikbaar zijn en dat ze op een veilige, makkelijke manier naar een bushalte kunnen lopen. Echter geeft ook 74% aan dat het goed zou zijn voor de inwoners van de gemeente Stein als er betere wandelpaden aangelegd worden. Ook geeft 49% aan dat de wandelpaden in zijn omgeving niet goed toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking.

Veel mensen geven aan dat er meer ruimte moet komen voor fietsers en voetgangers. De inwoners hebben ook aangegeven hoe ze hier tegenover staan ten opzichte van bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Op de stelling “Ik vind het belangrijker dat ik mijn auto kan parkeren, dan dat de stoep vrij blijft om te lopen.” gaf slechts 17% aan het hier mee eens te zijn en 64% het hier niet mee eens te zijn. Ook geeft 45% aan dat er betere regels nodig zijn voor het parkeren van auto's zodat er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers.

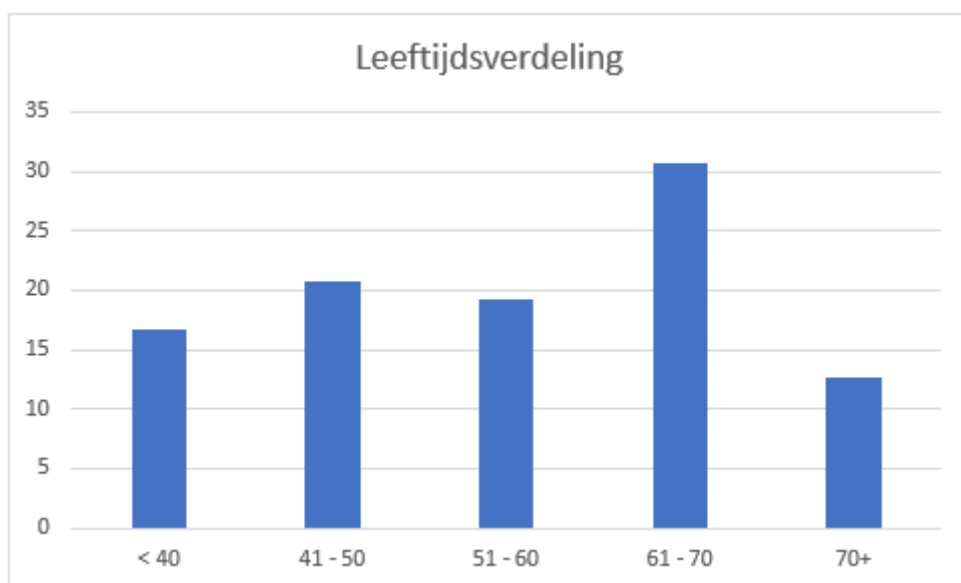
5.4 Conclusie

De inwoners zijn over het algemeen vrij positief over de mobiliteit binnen de gemeente Stein. De volgende punten zijn de belangrijkste punten die meegenomen moeten worden uit het inwonersonderzoek.

- Het gebruik van de privéauto in de gemeente is erg hoog. Wanneer andere modaliteiten beter worden gefaciliteerd en gestimuleerd is er de mogelijkheid om een modalshift te laten plaatsvinden.
- De inwoners zijn erg positief over het gebruik van elektrische mobiliteit. Een stimulerend beleid van de gemeente kan het gebruik hiervan versnellen.
- Er is relatief veel weerstand t.o.v. deelmobiliteit. Bij de introductie van deelmobiliteit is het daarom belangrijk om inwoners goed te informeren en het gebruik hiervan te stimuleren. Mogelijk is de gemeente nog niet klaar voor deelmobiliteit en dient dit pas over een aantal jaar uitgerold te worden wanneer dit beter is bewezen als werkend concept.
- Een verbetering van de voorzieningen rondom bushaltes is wenselijk om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.
- Door een kwaliteitsimpuls in de wandelvoorzieningen zal er meer gewandeld worden in de gemeente. Hierbij dient er extra aandacht te zijn voor inwoners met een functiebeperking.
- Een verbetering van de fietsvoorzieningen, inclusief stallingsvoorzieningen zorgt er voor dat inwoners meer gebruik zullen maken van de fiets. Ook voor de langere afstanden zal er meer gefietst worden wanneer de voorzieningen verbeterd worden.
- Er dient een parkeerplan te komen waarbij extra aandacht wordt gevestigd op de kwaliteit van de fiets- en wandelvoorzieningen. Bewoners zijn bereid verder te wandelen naar hun geparkeerde auto wanneer de fiets en wandelvoorzieningen hierdoor verbeterd kunnen worden.

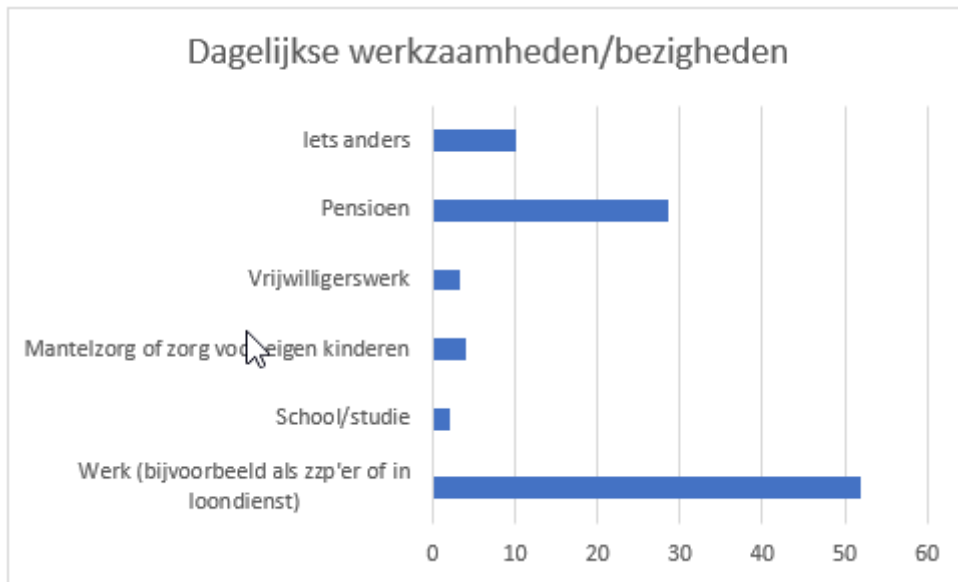
5.5 Verantwoording

150 inwoners van de gemeente Stein hebben deelgenomen aan de inwoners enquête voor het mobiliteitsplan. Van deze deelnemers was 55% man en 45% vrouw en is de leeftijdsverdeling weergegeven in onderstaande grafiek.



Figuur 28. Leeftijdsverdeling deelnemers bewonersenquête

Van de deelnemers was het grootste aandeel werkende (52%) en was 29% gepensioneerd.



Figuur 29. Dagelijkse werkzaamheden / bezigheden deelnemers bewonersenquête

6 Meerjaren Investeringsplan (MIP)

In het Meerjaren Investerings Plan (MIP) zijn bovengenoemde projecten alsmede de projecten uit de verkeersarrangementen opgenomen. Deze zijn ingedeeld per thema (Sociale en vitale wijken en kernen, een gezonde en veilige leefomgeving, unieke omgevingskwaliteiten, bereikbare en bedrijvige gemeente en energie-transitie), per kern en opgesplitst per type maatregel. Hierbij is onderscheid gemaakt in gedrag, infrastructuur, onderzoek of samenwerking Zuid-Limburg Bereikbaar.