

MOBILITEITSPLAN

Samen op weg in een gezond en bereikbaar Kerkrade

Maart 2023





Voorwoord

Kerkrade heeft de ambitie een gezonde en toegankelijke stad te zijn voor iedereen. Inwoners, ondernemers en bezoekers moeten zich met gemak kunnen verplaatsen in onze stad op de manier die het beste bij hen past. Of dat nou te voet, te fiets, met de auto of met het openbaar vervoer is.

Om deze ambitie waar te maken heeft de gemeente samen met haar inwoners, ondernemers en andere stakeholders dit mobiliteitsplan opgesteld.

In dit plan laten we zien hoe we ervoor gaan zorgen dat Kerkrade straks op het vlak van mobiliteit klaar is voor de toekomst.

Onze visie is ambitieus: als eerste willen we ervoor zorgen dat iedereen – jong of oud, gezond of met een beperking – kan komen waar hij wil.

Daarnaast willen we gezond gedrag stimuleren door in te zetten op wandelen en fietsen en willen we meer samenhang creëren binnen onze stad door de verbindingen te versterken.

Als laatste willen we natuurlijk een prettige en veilige leefomgeving creëren in een groene stad. Niet alleen in het centrum, maar ook in de wijken en op de bedrijventerreinen.

Om deze ambities waar te maken, gaan we de komende jaren inzetten op zestal hoofdopgaven. Een voorbeeld hiervan is dat de gemeente Kerkrade meer gaat investeren in fietsers, voetganger en elektrisch vervoer. Een ander voorbeeld is dat er specifieke aandacht komt voor veiligheid en toegankelijkheid in schoolomgevingen. Met deze schoolgerichte aanpak willen we ervoor zorgen dat meer kinderen lopen of met de fiets naar school komen.

Natuurlijk zijn er nog veel meer punten waar we de komende jaren als gemeente op in gaan zetten om de leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid in de wijken en het centrum te vergroten.

Wilt u weten wat er de komende jaren op de planning staat? Dat leest u allemaal in dit mobiliteitsplan.



Alexander Geers

Wethouder Verkeer en Vervoer



Inhoudsopgave

SAMENVATTING

1 INLEIDING

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Mobiliteitsplan (mobiliteitsvisie en beleidsopgave) en Meerjarenuitvoeringsprogramma
- 1.3 Leeswijzer

2 PROCES

- 2.1 Samenwerken
- 2.2 Betrekken van stakeholders
 - 2.2.1 Beslissen
 - 2.2.2 Co-producen
 - 2.2.3 Adviseren
 - 2.2.4 Raadplegen
 - 2.2.5 Informeren

3 AMBITIES (MOBILITEITSVISIE)

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Ambities

4 BELEIDSOPGAVE

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Toekomstkaart mobiliteit Kerkrade

5 MAATSCHAPPELIJK BEHOEFTE

- 5.1 Resultaten online enquête
 - 5.1.1 Resultaten online enquête samengevat
- 5.2 Resultaten denktanks en interviews

6 GEBIEDSANALYSE

- 6.1 Verkeersveiligheid
- 6.2 Lopen
- 6.3 Fietsen
- 6.4 Openbaar vervoer
- 6.5 Personenautobereikbaarheid
- 6.6 Vrachtverkeer en bedrijventerreinen
- 6.7 Parkeren

7 ONTWIKKELINGEN

- 7.1 Ruimtelijke ontwikkelingen
- 7.2 Gemeentelijk beleid
- 7.3 Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

6.

8.

8.

8.

8.

8.

9.

9.

9.

9.

9.

9.

9.

9.

11.

11.

11.

17.

17.

17.

26.

26.

27.

28.

30.

30.

31.

32.

33.

35.

36.

36.

37.

37.

37.

38.

BIJLAGEN

- B1 ONGEVALLENLOCATIES
- B2 SNELHEIDDOVERTREDINGSKAART
- B3 NETWERKKAART FIETS
- B4 NETWERKKAART AUTO
- B5 KAART AMBITIES
- B6 TOEKOMSTKAART BELEIDSOPGAVE
- B7 RAPPORTAGE ENQUÊTE MOBILITEITSPLAN

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 Kaart Ambities Mobiliteitsplan gemeente Kerkrade

Afbeelding 2 Toekomstkaart Beleidsopgave Mobiliteitsplan Kerkrade

Afbeelding 3 Verkeersslachtoffers per kwartaal in de gemeente Kerkrade: 2017 t/m 2021 (bron: STAR Verkeersveiligheidsrapportage gemeente Kerkrade)

Afbeelding 4 Maximale loopafstand bij reistijd < 15 minuten vanaf Kerkrade Centrum (links), station Chèvremont (midden) en Eygelshoven (rechts) (bron: TravelTime.com)

Afbeelding 5 Maximale fietsafstand bij reistijd < 25 minuten vanaf Markt Kerkrade Centrum

Afbeelding 6 Openbaar vervoer gemeente Kerkrade

Afbeelding 7 Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet - gemeente Kerkrade december 2021 (bron: STAR Verkeersveiligheidsrapportage gemeente Kerkrade)

Samenvatting

Inleiding

De gemeente Kerkrade zet in op een toekomstbestendige mobiliteit in Kerkrade. De aanleiding is de regionale 'Visie op Mobiliteit' van Parkstad Limburg waar duurzame mobiliteit een belangrijk uitgangspunt is. Kerkrade haakt hierop aan en zet de volgende stap door het Mobiliteitsplan en een Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) te maken. Hiermee wordt de regionale visie van Parkstad Limburg vertaald naar lokaal beleid met concrete uitvoeringsprojecten. Het mobiliteitsbeleid van Kerkrade reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Met het mobiliteitsbeleid wil de gemeente Kerkrade ook de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van vitaliteit, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie en economie.

Het Mobiliteitsplan bestaat uit twee onderdelen, namelijk de mobiliteitsvisie en de beleidsopgave. Gezamenlijk noemen we dit het Mobiliteitsplan. Het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) is een separaat document. Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn diverse databronnen gebruikt zoals van het verkeer in Kerkrade en diverse trends en ontwikkelingen.

Mobiliteitsvisie

De Kerkradse visie op mobiliteit bestaat uit vier ambities met bijbehorende hoofdthema's. Inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden zijn betrokken bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan en hebben meegedacht bij het opstellen van deze visie.

Ambitie 1: Mobiliteit is toegankelijk voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen – jong of oud, gezond of met een beperking – kan komen waar hij wil. En als er geen vervoersmiddel voor jou beschikbaar is, verzinnen we een andere manier om te zorgen dat je de deur uit kan.

Wat willen we daarvoor doen?

- Verbeteren voor- en natransport van het openbaar vervoer in de wijken en dorpskernen (zoals het reizen van en naar een halte).
- Invzetten op doelgroepenvervoer (zoals het vervoer voor ouderen en mindervaliden).
- Tegengaan 'vervoersarmoede' (door vervoersarmoede kunnen mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier deelnemen aan de maatschappij).
- Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer voor met name ouderen en mindervaliden.

Ambitie 2: Stimuleren gezond gedrag

Iedereen weet het inmiddels wel: bewegen is gezond! Daarom willen we er alles aan doen om te zorgen dat je met plezier de fiets pakt, in plaats van de auto. Een veilige weg met mooie routes zal daar zeker bij gaan helpen. En als je straks bij jou in de buurt snel een fiets kan lenen, spring je er ook makkelijker op.

Wat willen we daarvoor doen?

- Wandelen en fietsen eerste keus maken (gedragsverandering).
- Vitale loop- en fietsroutes realiseren (voor gemakkelijk, veilig en aangenaam lopen en fietsen).
- Stimuleren actieve verplaatsing via werkgevers (werkgeversaanpak).
- Invzetten op deelmobiliteit (met name deelfietsen).

Ambitie 3: Meer samenhang door versterken verbindingen

Kerkrade is natuurlijk al één stad, maar zo voelt het niet altijd als je van de ene naar de andere kant wilt komen. Daarom willen we betere routes voor auto's, fietsers en voetgangers. En meer mogelijkheden om sneller met de trein te reizen.

Wat willen we daarvoor doen?

- Netwerk wegen, fiets- en voetpaden versterken door invullen ontbrekende schakels (binnen Kerkrade, maar ook naar omringende dorpen en steden).
- Versterken verbindingen tussen wijken en Leisure-clusters.
- 'Doorbreken' fysieke barrières, zoals de Parkstad Ring, het spoor en de groene gebieden.
- Beter benutten bestaand openbaar vervoer, waaronder IC-station Herzogenrath en het versterken van de verbindingen naar Herzogenrath.

Ambitie 4: Prettige en veilige leefomgeving

Een veilig Kerkrade waar het prettig leven is, maken we samen. Door veilige wegen aan te leggen, extra op te letten in de buurt van scholen en de verkeersregels na te leven. En om te zorgen dat de volgende generaties ook nog met plezier in Kerkrade kunnen wonen, maken we ons vervoer schoner, duurzamer en groener.

Wat willen we daarvoor doen?

- Waar mogelijk scheiden netwerken auto en langzaam verkeer (beschermen kwetsbare verkeersdeelnemers).
- Veilige schoolomgeving en school-thuisroutes.
- Verbetering van bereikbaarheid van wijken en dorpskernen, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond bedrijventerreinen.
- Invzetten op gedragscampagnes (verminderen negatief verkeergedrag).
- Invvoeren van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS [deelvervoer], Personenwagens) bij met name gebiedsontwikkelingen en herstructureringsopgaven in Kerkrade, met behoud van de bereikbaarheid van de personenwagens.
- Streven naar 0-emissie door schoon en duurzaam vervoer. Zorgen voor een groene leefomgeving.



Beleidsopgave

Om de beschreven ambities in uitvoering te brengen, zetten we gefaseerd in op onderstaande hoofdogaven en deelopgaven.

Hoofdogave 1. Investeren in fietsers, voetgangers en elektrisch vervoer

We gaan extra investeren in lopen, fietsen en voorzieningen voor elektrisch vervoer. Dit doen we om de gezondheid van onze inwoners te verbeteren, om de bereikbaarheid te verbeteren en om de leefomgeving prettiger en veiliger te maken. De speerpunten die hier bij horen zijn als volgt:

- Deelopgave 1.1. Fiets- en voetgangersnetwerk versterken en STOMP-principe toepassen.
- Deelopgave 1.2. Fietsgebruik onder werknemers promoten met de werkgeversaanpak.
- Deelopgave 1.3. Aanbod laadvoorzieningen elektrisch vervoer (auto en fiets) uitbreiden.

Hoofdogave 2. Vergroten verkeersveiligheid wegen en kruispunten

De meest onveilige verkeerssituaties gaan we verbeteren. Op basis van de ongevalgegevens en de enquêteresultaten bepalen we de belangrijkste plaatsen om aan te passen. Ook voorkomen we toekomstige onveilige situaties door bij herinrichtingen extra aandacht te besteden aan verkeersveiligheid.

- Deelopgave 2.1. Onderzoek naar als onveilig aangemerkte wegen en kruispunten.
- Deelopgave 2.2 Wegencategorisering en inrichtingseisen herzien, onderzoek naar inpassing GOW-30.

Hoofdogave 3. Tegengaan vervoersarmoede en borgen voldoende aanbod OV en deelmobiliteit

Wanneer mensen door beperkte mogelijkheden of middelen niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, spreken we van 'vervoersarmoede'. Een voorbeeld hiervan is dat er geen openbaar vervoer is op het moment dat inwoners van Kerkrade het nodig hebben. Hetzelfde geldt als je geen (deel)auto hebt.

Zo krijg je het vaak moeilijk om onder meer naar je werk of de dokter te gaan. Ook een slechte kennis van de verschillende vervoersmogelijkheden werkt dit probleem in de hand. Een van de gevolgen van vervoersarmoede is dat er sprake kan zijn van een teruggang van sociale contacten door een kleiner netwerk. Dat zijn belangrijke risicofactoren waar de gemeente Kerkrade iets aan wil doen.

- Deelopgave 3.1. Inspelen op nieuw internationaal spoorwegennet.
- Deelopgave 3.2 Voor- en natransport en toegankelijkheid OV-haltes ouderen en mindervaliden.
- Deelopgave 3.3 Onderzoek naar koppeling en onder de aandacht brengen doelgroepenvervoer.
- Deelopgave 3.4 Aanbod deelmobiliteit uitbreiden door meer deelfietsstations en beleid gericht op deelmobiliteit te maken.

Hoofdogave 4. Negatief verkeersgedrag tegengaan en positief gedrag belonen

Inwoners van Kerkrade ergeren zich aan negatief verkeersgedrag door een deel van de weggebruikers in de gemeente. Zo wordt er in woonstraten soms te hard gereden en zorgt asociaal rijgedrag voor frustratie en verkeersonveiligheid. De gemeente maakt hier werk van, door naast een weginrichting die dit gedrag tegengaat, te blijven handhaven op de verkeersregels. Op hot-spots waar veel negatief verkeersgedrag plaatsvindt, wordt door middel van gedragsmaatregelen en campagnes dit negatieve verkeersgedrag tegengegaan.

- Deelopgave 4.1 Handhaving op hot-spots hardrijden en tegengaan van negatief verkeersgedrag.
- Deelopgave 4.2 Werk maken van gedragsverandering weggebruikers door middel van campagnes.

Hoofdogave 5. Specifieke aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid in schoolomgevingen

Schoolomgevingen moeten bij uitstek plekken zijn waar jeugd en jongeren zonder zorgen kunnen leren en spelen. Uit de enquêteresultaten blijkt dat inwoners van Kerkrade de schoolomgeving waarbij zij wonen of hun kind naar school brengen als onveilig te ervaren door verkeer. Dit heeft verschillende oorzaken. Ten eerste is er de inrichting van de schoolomgeving. Door kinderen die lopend of met de fiets naar school komen meer ruimte te geven en de auto bij scholen te weren, wordt de straat veiliger en de overlast bij omwonenden minder. Het gedrag van de ouders en verzorgers die hun kind naar school brengen en weer ophalen, zorgt soms ook voor onveiligheid in het verkeer. Door een schoolgerichte gedragsaanpak zorgt de gemeente Kerkrade dat meer kinderen lopen of met de fiets naar school komen. Dit vergroot de mentale en fysieke vitaliteit van kinderen en maakt de schoolomgevingen veiliger.

- Deelopgave 5.1 Inrichtingseisen schoolomgevingen (autoluw, ruimte voor fiets en voetganger).
- Deelopgave 5.2 Gedragsaanpak halen en brengen te voet of per fiets.

Hoofdogave 6. Specifieke aandacht voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid bedrijventerreinen en Leisure-clusters

De bedrijventerreinen en Leisure-clusters zijn belangrijke publiekstrekkingen binnen de gemeente Kerkrade. Deze plekken trekken daarom veel verkeer aan. Er is aandacht voor een goede en veilige bereikbaarheid van deze locaties voor fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer.

- Deelopgave 6.1 Werk maken van aan- en afrijroutes bedrijventerreinen (goede doorstroming, multimodaal [auto/fiets/OV] en verkeersveilig).
- Deelopgave 6.2 Attractiewaarde Leisure-clusters verder vergroten een betere bereikbaarheid van en verbindingen tussen Leisure-clusters.

In het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP), wat een separaat document is, zijn de hoofdogaven en deelopgaven uitgewerkt in concrete uitvoeringsmaatregelen met een globale kostenraming en een planning.

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Samen met Parkstad Limburg zet de gemeente Kerkrade in op toekomstbestendige mobiliteit in Kerkrade. In de regionale 'Visie op Mobiliteit' van Parkstad Limburg is duurzame mobiliteit een belangrijk uitgangspunt en Kerkrade zet nu de volgende stap door de regionale visie te vertalen naar lokaal beleid met concrete uitvoeringsprojecten door een Mobiliteitsplan (mobiliteitsvisie en beleidsopgave) en een Meerjarenuivoeringsplan te maken. De volgende zes focuspunten vormen daarvoor de basis, met vijf punten uit de regionale visie en een zesde focuspunt dat met name voor Kerkrade belangrijk is (in willekeurige volgorde).

- **Focuspunt 1 – Zet in op fietsen**
- **Focuspunt 2 – Verruim het aanbod van vervoersmiddelen**
- **Focuspunt 3 – Zet in op elektrisch vervoer**
- **Focuspunt 4 – Verbeter de leefbaarheid**
- **Focuspunt 5 – Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid**
- **Focuspunt 6 – Grensoverschrijdende mobiliteit**

De regionale mobiliteitsvisie staat vol met dromen. Dromen over een duurzame toekomst voor Parkstad waar het goed werken, wonen en recreëren is. Maar bij alleen dromen mag het niet blijven. We moeten ook concreet iets gaan doen om die toekomst mogelijk te maken. En om te zorgen dat we de juiste dingen doen, denken we samen met inwoners, ondernemers, beleidsmakers, bestuurders en politici na over hoe we dromen uit de visie gaan waarmaken in de praktijk.

1.2 Mobiliteitsplan (mobiliteitsvisie en beleidsopgave) en meerjarenuivoeringsprogramma

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning. Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid zijn we daarom gestart met het opstellen van een Mobiliteitsvisie voor 2040. Daarin hebben we omschreven welke maatschappelijke effecten we willen bereiken met het mobiliteitsbeleid. In dit Mobiliteitsplan kijken we tien jaar vooruit en staat de 'hoe-vraag' centraal: hoe dragen we met het mobiliteitsbeleid bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Kerkrade?

Mobiliteitsplan

In de Mobiliteitsvisie als onderdeel van het Mobiliteitsplan hebben we de 'waarom-vraag' beantwoord. De visie is gebaseerd op vijf ambities die we hebben opgesteld op basis van analyses en gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Aan iedere ambitie hebben we speerpunten gekoppeld waarmee we werken aan het realiseren van de ambities. In dit Mobiliteitsplan maken we de ambities en speerpunten concreter die in de visie zijn verwoord. In Beleidsopgave staat de 'hoe-vraag' centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Kerkrade? We vertalen hiervoor de speerpunten naar hoofdoopgaven en deelopgaven en maatregelen voor de komende tien jaar.

Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP)

In het Meerjarenuivoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de 'wat-vraag'. Wat gaat de gemeente Kerkrade de komende vier jaar doen om de gestelde doelstellingen te behalen? Hiervoor vertalen we de maatregelen uit het Mobiliteitsplan in een aantal concrete projecten. We stellen in het MUP een prioritering voor van de projecten die we als eerste oppakken. We baseren die prioritering op de mate waarin projecten bijdragen aan het behalen van de speerpunten. Een project dat veel bijdraagt aan verschillende speerpunten zal eerder worden uitgevoerd dan een kostbaar project dat maar een klein beetje bijdraagt aan een enkel speerpunt.

Een integrale benadering

Het mobiliteitsbeleid van Kerkrade reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Met het mobiliteitsbeleid willen we ook de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van vitaliteit, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. In verschillende bijeenkomsten zijn de dwarsverbanden met deze beleidsvelden geïnventariseerd, zowel ambtelijk als met externe partijen.

Relatie mobiliteitsplan en het programma VIE

Mobiliteit heeft alles te maken met het zo goed en zo aantrekkelijk mogelijk van a naar b verplaatsen in Kerkrade. Goede bereikbaarheid in de stad is hier een onderdeel van. Een van de aspecten die een onderdeel is van een mobiliteitsplan is om met elkaar na te denken over de vraag: hoe creëren wij een omgeving waarin mensen zich uitgenodigd voelen om zich actief te kunnen bewegen door te fietsen en te lopen. Fietsen en lopen is van belang om mensen fit en gezond te houden. Omdat het mobiliteitsplan ingaat op deze onderwerpen, is er een duidelijk verband met dit mobiliteitsplan en het programma VIE in Kerkrade. Het programma VIE staat voor een gezonder en vitale toekomst van de inwoners van Kerkrade. Het stimuleren van een gezonde leefstijl maakt hier onderdeel van. In dit mobiliteitsplan laten we zien welke verbindingen er te maken zijn in de maatregelen die we voorstellen.

1.3 Leeswijzer

Dit Mobiliteitsplan laat zien hoe de gemeente Kerkrade er in 2040 uitziet op het gebied van verkeer en mobiliteit. We hebben dit plan daarom vormgegeven als kaart van de toekomst. Op de achterzijde vind je een kaart waarop we alle maatregelen hebben aangegeven. Met een toelichting op de maatregelen in het kader daaromheen.

Hoofdstuk 2 beschrijft het proces waarmee dit Mobiliteitsplan tot stand is gekomen. Vervolgens bestaat dit Mobiliteitsplan uit twee delen.

Deel A: Ambities en beleidsopgave

De Mobiliteitsvisie, waarin ambities op het gebied van mobiliteit in Kerkrade (2040) zijn vastgelegd, is te lezen in Hoofdstuk 3 van deze rapportage. Vervolgens beschrijft Hoofdstuk 4 de Beleidsopgave, met concrete maatregelen die helpen de gestelde ambities te verwezenlijken.

Deel B: Achtergrond

De opgehaalde wensen, knelpunten en ambities met betrekking tot mobiliteit vanuit de samenleving zijn opgenomen in Hoofdstuk 5 (Maatschappelijke behoefte). Hoofdstuk 6 bevat een Gebiedsanalyse van de verkeerssituatie in de gemeente Kerkrade op basis van feitelijke data. Daarbij is aandacht voor verschillende vervoerswijzen en thema's. Tot slot beschrijft Hoofdstuk 7 ontwikkelingen die van invloed zijn op de ambities en maatregelen in dit Mobiliteitsplan.

2. Proces

2.1 Samenwerken

Het nieuwe Mobiliteitsplan is gemaakt in samenwerking met de Kerkraadse samenleving. Dit is belangrijk voor het draagvlak van het Mobiliteitsplan, in de samenleving van Kerkrade, bij de politiek en in de ambtelijke organisatie. Daarbij is samenwerken van belang voor een succesvollere uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Om een vruchtbare samenwerking te faciliteren is gebruik gemaakt van de werkmethode 'Denktanks'. Voor deze denktanks zijn leden van de participatiegroep en vertegenwoordigers van de politiek uitgenodigd, aangevuld met experts op diverse thema's. In de denktank staat niet alleen denken centraal, maar we steken ook de handen uit de mouwen. Eenieder heeft hierin een rol en zet zijn eigen expertise in. De denktank heeft tot doel om zowel de expliciete (de kennis op papier) als impliciete kennis (ervaringskennis; kennis die in het hoofd zit, maar lastig specifiek te benoemen is) van de verschillende stakeholders aan te spreken. Door dit sámen te doen, vul je elkaar aan en kom je samen tot een beter en breder gedragen Mobiliteitsplan.

2.2 Betrekken van stakeholders

Dit mobiliteitsplan hebben we sámen opgesteld met de Kerkraadse samenleving. Uiteraard niet met iedere individuele inwoner, maar wel met een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de samenleving. Om dat goed te doen, hebben we gewerkt aan de hand van de participatieladder.

2.2.1 Beslissen

De gemeenteraad stelt het Mobiliteitsplan vast. Het is daarom belangrijk dat de ambities en speerpunten van het mobiliteitsbeleid goed doorleven. Daarom hebben we de raadsleden ook op informele wijze – in twee raadswerkplaatsen – betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. We hebben gekozen voor een getrapte besluitvorming – van visie, via plan naar uitvoeringsprogramma – om ervoor te zorgen dat de gekozen beleidslijn consequent wordt doorgevoerd in de uitvoering van projecten in de komende jaren.

2.2.2 Co-produceren

Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid hebben we een participatiegroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van de Kerkraadse samenleving die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt in de gemeente Kerkrade.
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken.
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

Samen met deze groep hebben we in verschillende bijeenkomsten een beeld geschetst van de wensen en ambities van de Kerkraadse samenleving, een prioritering aangegeven in de ambities en speerpunten en nagedacht over de maatregelen die we kunnen treffen om de ambities en speerpunten waar te maken. Voor de externe begeleidingsgroep hebben we uitgenodigd: grote werkgevers, belangenvertegenwoordigers zoals KBO Kerkrade, Vervoersmaatschappij Arriva, Wijkplatforms, hulpdiensten, Impuls, Parkstad Limburg, Seniorenraad, BTM Bedrijvenmanagement, Fietsersbond en Buurtbus.



2.2.3 Adviseren

Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben we een aantal individuele gesprekken gevoerd met specifieke (maatschappelijke) organisaties (zoals programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar en Omnibuzz), om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen in de Kerkraadse samenleving. De inzichten uit deze gesprekken hebben we meegenomen bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan.

2.2.4 Raadplegen

De gemeente Kerkrade heeft participatiebeleid vastgesteld. Om deugdelijk mobiliteitsbeleid te maken gaan we de straat op en gaan actief met bewoners in gesprek om te weten te komen welke ideeën mensen hebben. Zo zijn leden van het projectteam bij buurtwinkelcentra en tijdens de weekmarkt het gesprek aangegaan met inwoners van Kerkrade.



Raadplegen tijdens een wijkbezoek

2.2.5 Informeren

Gedurende het gehele proces hebben we de inwoners van gemeente Kerkrade regelmatig geïnformeerd via sociale media en de gemeentelijke website. Tevens hebben we een pagina bijgehouden op de gemeentelijke website waarop we alle relevante documenten hebben gepubliceerd.



3. Ambities (mobiliteitsvisie)

3.1 Inleiding

Gemeente Kerkrade is een stad die onderdeel uitmaakt van de stadsregio Parkstad Limburg. Het gemeenschappelijke mijnverleden is hierbij een belangrijke verbindende factor. Dit zie je terug in het rijke verenigingsleven, de hechte gemeenschap en de grote saamhorigheid.

Ook is Kerkrade een gemeente van en voor haar inwoners. Sport- en speelvoorzieningen zijn veelal op loopafstand. Ook zijn er door de hele stad verschillende mooie groengebieden te vinden, waar men fijn kan wandelen. Jongeren fietsen zonder gevaar naar school en ouderen gaan met het openbaar vervoer naar het theater. De leefomgeving helpt onze inwoners om in beweging te blijven, waardoor zij langer gezond en vitaal blijven.

Daarnaast trekt onze stad jaarlijks veel bezoekers. Dit doen we met publiekstrekkingen als de Rodaboulevard, het Discovery Museum, Abdij Rolduc en natuurlijk de prijswinnende GaiaZOO. Ondernemers krijgen de ruimte om te groeien op een plek die goed bereikbaar is, zelfs met de fiets en het openbaar vervoer.

Als gemeente zorgen we graag voor een begrijpelijke verkeerssituatie, verkeersveilige en goed ontsloten wijken. Ook zorgen we voor kwalitatieve infrastructuur die goed onderhouden wordt. Dit maakt deel uit van onze Mobiliteitsvisie, waarvan de animatie te zien is op de website van de gemeente Kerkrade (www.kerkrade.nl).

3.2 Ambities

Voorafgaand aan het formuleren van de ambities zijn denktankbijeenkomsten gehouden met de gemeenteraad van de gemeente Kerkrade, de beleidsmakers en de participatiegroep en gesprekken met stakeholders. Dat heeft geleid tot vier hoofdambities welke hieronder worden toegelicht, waarbij per ambitie is beschreven welke hoofdstappen genomen worden om deze ook daadwerkelijk waar te maken.



Ambitie 1: Mobiliteit is toegankelijk voor iedereen

We vinden het belangrijk dat iedereen, jong of oud, gezond of met een beperking, kan komen waar hij wil. En als er geen vervoersmiddel voor jou beschikbaar is, verzinnen we een andere manier om te zorgen dat je de deur uit kan.

Wat willen we daarvoor doen?

- Verbeteren voor- en natransport van het openbaar vervoer in de wijken en dorpskernen (zoals het reizen van en naar een halte).
- Inzetten op doelgroepenvervoer (zoals het vervoer voor ouderen en mindervaliden).
- Tegengaan 'vervoersarmoede' (door vervoersarmoede kunnen mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier deelnemen aan de maatschappij).
- Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer voor met name ouderen en mindervaliden.



Ambitie 2: Stimuleren gezond gedrag

Iedereen weet het inmiddels wel: bewegen is gezond! Daarom willen we er alles aan doen om te zorgen dat je met plezier de fiets pakt, in plaats van de auto. Een veilige weg met mooie routes zal daar zeker bij gaan helpen. En als je straks bij jou in de buurt snel een fiets kan lenen, spring je er ook makkelijker op. Wij zien fietsen en lopen als een belangrijke manier van duurzaam vervoeren in Kerkrade, dat hand in hand gaat met de goede autobereikbaarheid in Kerkrade.

Wat willen we daarvoor doen?

- Lopen en fietsen eerste keus maken (gedragsverandering)
- Vitale loop- en fietsroutes creëren
- Stimuleren actieve verplaatsing via werkgevers (werkgeversaanpak)
- Inzetten op deelmobiliteit (met name deelfietsen)



Ambitie 3: Meer samenhang door versterken verbindingen

Kerkrade is natuurlijk al één stad, maar zo voelt het niet altijd als je van de ene naar de andere kant wilt komen. Daarom willen we betere routes voor auto's, fietsers en voetgangers. En meer mogelijkheden om sneller met de trein te reizen.

Wat willen we daarvoor doen?

- Netwerk wegen, fiets- en voetpaden versterken door invullen ontbrekende schakels tussen wijken en dorpskernen.
- Versterken (fiets)verbindingen tussen wijken en diverse Leisure-clusters.
- 'Doorbreken' fysieke barrières, zoals de Parkstad Ring, het spoor en de groene gebieden.
- Beter benutten van het bestaande openbaar vervoer, waaronder het IC-station Herzogenrath en het versterken van de verbindingen naar het station Herzogenrath.



Ambitie 4: Prettige en veilige leefomgeving

Een veilig Kerkrade waar het prettig leven is, maken we samen. Door veilige wegen aan te leggen, extra op te letten in de buurt van scholen en de verkeersregels na te leven. En om te zorgen dat de volgende generaties ook nog met plezier in Kerkrade kunnen wonen, maken we ons vervoer schoner, duurzamer en groener.

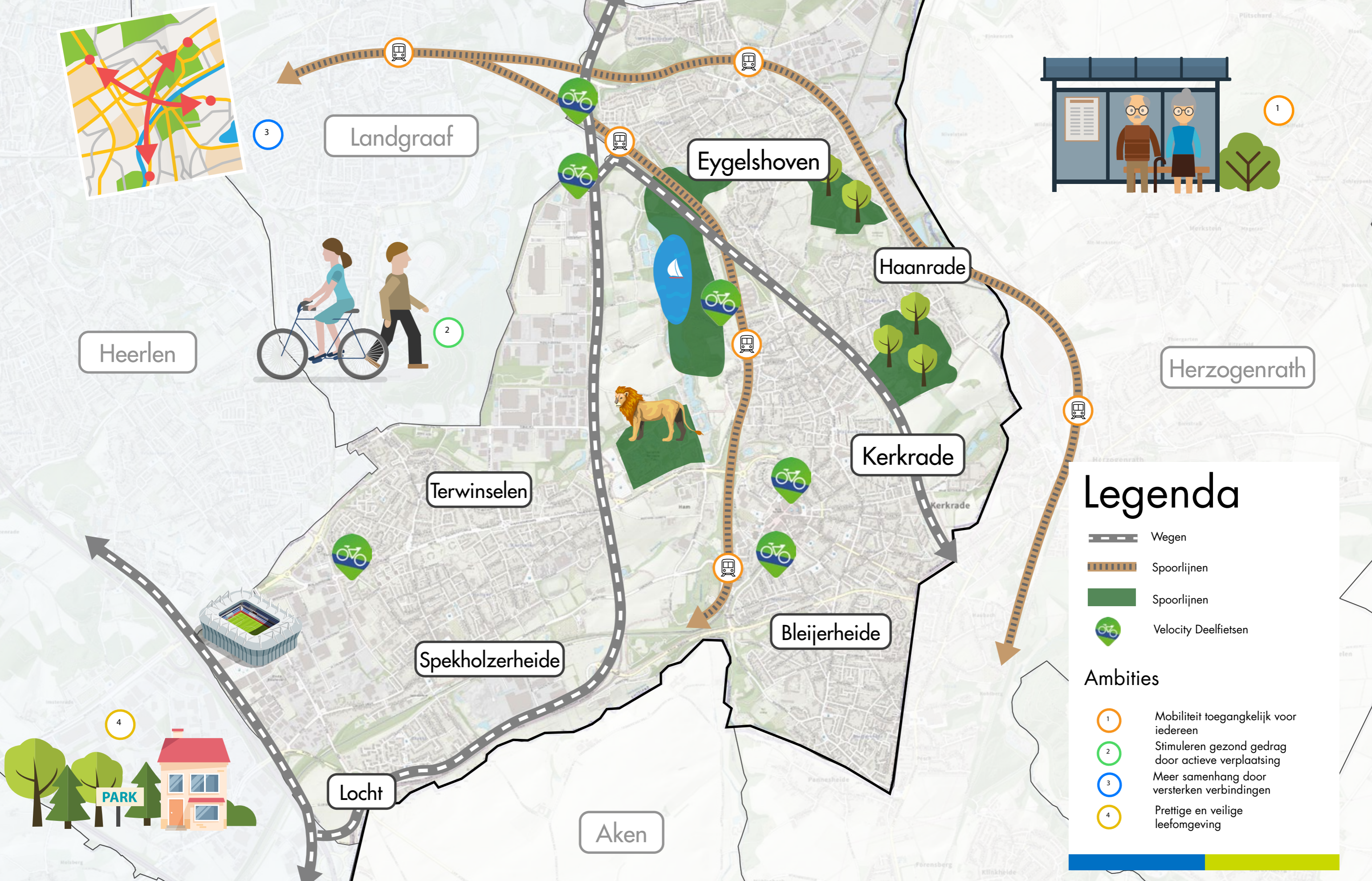
Wat willen we daarvoor doen?

- Waar mogelijk scheiden netwerken auto en langzaam verkeer (beschermen kwetsbare verkeersdeelnemers).
- Veilige schoolomgeving en routes naar scholen toe vanuit de wijken.
- Verbetering van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond bedrijventerreinen.
- Inzet gedragscampagnes gericht op het verminderen negatief verkeergedrag.
- Invoeren STOMP-principe¹ (Stappen, Trappen, OV, MaaS [deelvervoer], Personenwagen) bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en herstructureringsopgaven.
- Streven naar een 0-emissie door schoon en duurzaam vervoer. Creëren van groene leefomgeving.

¹ Met het STOMP ordeningsprincipe wordt prioriteit gegeven aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en OV). In Kerkrade vinden we het belangrijk om de prioriteit die gegeven wordt aan langzaam verkeer, hand in hand te laten gaan met de goede bereikbaarheid van de stadsdelen en dorpskernen met de personenwagens. Zo zorgen we voor goed bereikbare en leefbare gebieden.



Afbeelding 1 Kaart ambities
 Mobiliteitsplan gemeente Kerkrade



Legenda

-  Wegen
-  Spoorlijnen
-  Spoorlijnen
-  Velocity Deelfietsen

Ambities

-  1 Mobiliteit toegankelijk voor iedereen
-  2 Stimuleren gezond gedrag door actieve verplaatsing
-  3 Meer samenhang door versterken verbindingen
-  4 Prettige en veilige leefomgeving

4. Beleidsopgave

4.1 Inleiding

De ambities en speerpunten zoals deze omschreven zijn in hoofdstuk 3 zijn in dit hoofdstuk uitgewerkt in hoofd- en deelopgaven. Deze geven antwoord op de vraag 'Hoe gaat de gemeente Kerkrade de ambities voor mobiliteit waarmaken?' In de deelopgaven zijn de (hoofd)maatregelen genoemd.

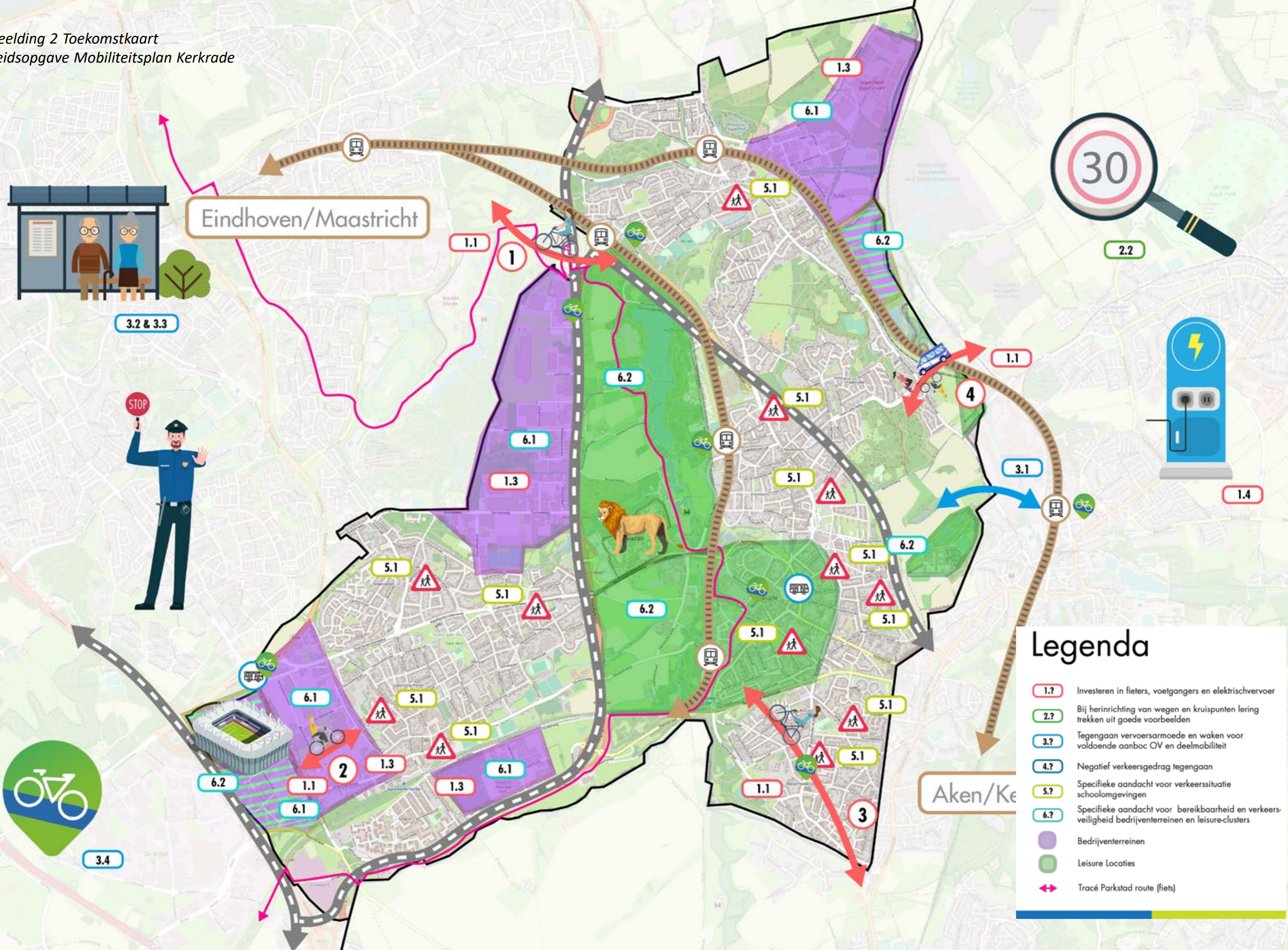
4.2 Toekomstkaart mobiliteit Kerkrade

De toekomstkaart op de volgende pagina (Afbeelding 2 en Bijlage 6) laat zien hoe de gemeente Kerkrade er in 2040 uitziet op het gebied van mobiliteit. De maatregelen op deze kaart helpen mee om de ambities van de Mobiliteitsvisie waar te maken. Rondom de plattegrond staan alle maatregelen beschreven die wij als gemeente Kerkrade treffen tussen nu en 2040. Maatregelen die over een specifieke plaats in Kerkrade gaan, staan aangegeven op de plattegrond.

Vanzelfsprekend gaan we niet al deze maatregelen direct en tegelijkertijd uitvoeren. De maatregelen die je op deze kaart ziet zullen we in verschillende fases tussen nu en 2040 uitvoeren. De beschikbaarheid van voldoende financiële middelen is een belangrijke randvoorwaarde om de maatregelen uit te kunnen voeren. Ook wordt zo goed mogelijk bekeken in hoeverre 'werk met werk' gemaakt kan worden.

In het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) stellen we vast welke projecten we in welke volgorde gaan uitvoeren, hoeveel geld daarvoor nodig is en wie we nodig hebben om de projecten uit te kunnen voeren. Ieder jaar bekijken we of we op de goede weg zijn om onze ambities en doelstellingen te bereiken. Als het nodig is passen we het MUP aan. Op deze manier werken we er gezamenlijk aan om stap-voor-stap het toekomstbeeld op deze kaart te realiseren.

Afbeelding 2 Toekomstkaart
 Beleidsopgave Mobiliteitsplan Kerkrade



Legenda

- 1.? Investeren in fietsers, voetgangers en elektrischvervoer
- 2.? Bij herinrichting van wegen en kruispunten lering trekken uit goede voorbeelden
- 3.? Tegengaan vervoersarmoede en waken voor voldoende aanbod OV en deelmobiliteit
- 4.? Negatief verkeersgedrag tegengaan
- 5.? Specifieke aandacht voor verkeerssituatie schoolomgevingen
- 6.? Specifieke aandacht voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid bedrijventerreinen en leisure-clusters
- Bedrijventerreinen
- Leisure Locaties
- ↔ Tracé Parkstad route (fiets)

Hoofdoopgave 1. Investeren in fietsers, voetgangers en elektrisch vervoer

Om gezond gedrag zo goed mogelijk te faciliteren en te stimuleren, het netwerk in Kerkrade te versterken en bij te dragen aan een prettige en veilige leefomgeving vinden we het van belang om prioriteit te geven aan lopen en fietsen en elektrisch vervoer binnen de gemeente zo goed mogelijk te faciliteren. De speerpunten die hier bij horen zijn als volgt:

Deelopgave 1.1 Fiets- en voetgangersnetwerk versterken en STOMP-principe toepassen

De cijfers laten zien dat het fietsgebruik in Kerkrade achterblijft op andere gemeenten van vergelijkbare omvang. Mogelijke redenen zijn: de hoogteverschillen, de lange fietsafstanden door ontbrekende schakels in fietsnetwerk, oncomfortabele en onveilige fietspaden (subjectief). Kerkrade is een autogerichte gemeente. Het streven is om lopen en fietsen in de gemeente belangrijker te maken en bij mobiliteit-gerelateerde projecten prioriteit moet krijgen en de personenauto onderaan (STOMP-principe). Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV en MaaS. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Meer lopen en fietsen draagt positief bij aan een gezonde leefstijl en een prettige leefomgeving doordat de auto minder prioriteit krijgt.

Maatregelen:

- Invullen ontbrekende schakels van het huidige fietsnetwerk. Zie Bijlage 3 (Netwerkaart Fiets).
- Onderzoek naar veiligheid en comfort op belangrijke bestaande fietsverbindingen en kruispunten.
- Hoge eisen stellen aan het loop- en fietsroutenetwerk (inrichtingseisen conform landelijke richtlijnen CROW).
- Vergroten van de beweegvriendelijkheid in de stad door het creëren van vitaliteitsroutes, zodat de verbinding naar de groene gebieden in de stad op een veilige, gemakkelijke en comfortabele manier mogelijk wordt gemaakt.

Deelopgave 1.2 Fietsgebruik onder werknemers promoten met de werkgeversaanpak

Binnen de gemeente Kerkrade is een aantal grote werkgevers aanwezig, zoals Boston Scientific, BTM Parkstad Limburg en gemeente Kerkrade. Een groot deel van de werkgelegenheid in Kerkrade is geclusterd op een van de grote bedrijventerreinen. Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar zijn er reeds initiatieven om middels werkgevers het gebruik van duurzame vervoerswijzen te promoten.

Maatregelen:

- Voortzetten en uitbreiden huidige werkgeversaanpak, ondersteunend aan regionale projecten van Zuid-Limburg Bereikbaar.
- Potentiescan duurzame mobiliteit voor grote werkgevers in de gemeente Kerkrade.
- Voortzetten en uitbreiden werkgeversaanpak met verbeterde fietsfaciliteiten, deelmobiliteit, beloningsstelsel en aanbieden (elektrische) fietsplan en sturen op werkgeversaanpak bij nieuwe grote initiatieven op bedrijventerreinen.

Deelopgave 1.3 Aanbod laadvoorzieningen elektrisch vervoer uitbreiden

De gemeente Kerkrade kan bijdragen aan de regionale doelstelling om over te gaan op duurzame energie, verduurzaming van de gebouwde omgeving en daarmee het aanjagen van de energietransitie. Wij zetten in op de uitvoering van het recente laadpalenbeleid, met als doel voldoende laadpalen (zowel voor auto's als fietsers) te realiseren binnen de gemeente en elektrisch rijden te stimuleren.

Maatregelen:

- Uitvoering geven aan laadpalenbeleid en het realiseren van laadpunten voor de elektrische fiets.

Hoofdoopgave 2. Vergroten verkeersveiligheid wegen en kruispunten

Binnen de gemeente Kerkrade zijn diverse locaties in beeld (hot-spots) die door inwoners worden bestempeld als verkeersonveilig. Daar wil de gemeente Kerkrade wat aan doen. Enerzijds door goed onderzoek te doen naar verkeersonveilige locaties en anderzijds door op basis van prioritering gericht maatregelen te treffen en te leren van reeds uitgevoerde projecten in de gemeente.

Deelopgave 2.1 Onderzoek naar als onveilig aangemerkte wegen en kruispunten

Binnen de gemeente Kerkrade zijn diverse locaties in beeld (hot-spots) die door inwoners worden bestempeld als verkeersonveilig. Vanuit ongevalldata zijn er eveneens locaties die aandacht verdienen. Daarbij zijn de kruispunten aangeduid op kaart waar men aangeeft zich het meest onveilig te voelen. Deze informatiebronnen geven belangrijke input voor het treffen van maatregelen die zijn gericht op het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Maatregelen:

- Uitvoering geven aan het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV).
- Onderzoek naar potentieel onveilige locaties binnen de gemeente. Zie Bijlage 1 voor potentieel onveilige locaties op basis van ongevalcijfers en Hoofdstuk 5 / Bijlage 7 voor potentieel onveilige locaties op basis van enquêteresultaten.
- Op basis van dit onderzoek prioritering geven aan de herinrichting van wegvakken en kruispunten.
- Herinrichting van potentieel meest onveilige wegen en kruispunten.

Deelopgave 2.2 Wegencategorisering en inrichtingseisen herzien, onderzoek naar inpassing GOW-30

Bij reconstructies vormen de wegcategorisering en inrichtingseisen de basis voor de nieuwe inrichting van wegen en kruispunten. Met de herziening van de wegcategorisering en inrichtingseisen, kan uitvoering worden gegeven aan de gestelde ambities en speerpunten. Gezien de ligging van de gemeente Kerkrade in de grensregio heeft grensoverschrijdende afstemming daarbij de aandacht.

De introductie van GOW-30 in de wegcategorisering is een relatief nieuw fenomeen en kan eraan bijdragen dat langzaam verkeer meer prioriteit krijgt (STOMP-principe). Over de afwaardering van bestaande wegen binnen de bebouwde kom van Kerkrade naar de GOW-30, worden landelijke ontwikkelingen en richtlijnen gevolgd. Onderzocht wordt welke wegen in aanmerking komen voor een mogelijke afwaardering en herinrichting naar GOW-30, om de verkeersveiligheid van met name het langzaam verkeer te waarborgen.

Maatregelen:

- Volgen nieuwe wegcategorisering Auto, zie Bijlage 4 (Netwerkaart Auto). Opstellen nieuwe inrichtingseisen openbare ruimte.
- Onderzoek naar potentie GOW-30 (op huidige GOW-50 wegen).

Hoofdoopgave 3. Tegengaan vervoersarmoede en borgen voldoende aanbod OV en deelmobiliteit

We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen. Een voorbeeld hiervan is dat er geen openbaar vervoer is op het moment dat inwoners van Kerkrade het nodig hebben. Hetzelfde geldt als je geen (deel)auto hebt. Zo krijg je het vaak moeilijk om onder meer naar je werk of de dokter gaan. Ook een slechte kennis van de verschillende vervoersmogelijkheden werkt dit probleem in de hand. Een van de gevolgen van vervoersarmoede is dat er sprake kan zijn van een teruggang van sociale contacten door een kleiner netwerk. Dat zijn belangrijke risicofactoren waar de gemeente Kerkrade iets aan wil doen.

Deelopgave 3.1 Inspelen op nieuw internationaal spoorwegennet

In verband met de toekomstige Intercity (IC) verbinding Aken – Eindhoven (via Herzogenrath) dient zich in de nabije toekomst de mogelijkheid aan voor een rechtstreekse verbinding van Herzogenrath naar Eindhoven. Hiermee wordt de bereikbaarheid van Kerkrade verbeterd. Door een goede fietsverbinding en openbaar vervoer tussen Kerkrade en Herzogenrath, zal het bestaande aanbod vergroot worden. Station Herzogenrath en Eygelshoven Markt zijn daarnaast middels de Drielandentrein (treinverbinding Zuid-Limburg met Aken en Luik) aangesloten op het internationale spoornetwerk. Tot slot maakt Kerkrade zich sterk voor andere mogelijke uitbreidingen van het (internationale) spoorwegennet, bijvoorbeeld door middel van de Avantislijn.

Maatregelen:

- Verbeteren van verbinding (voor- en natransport) tussen Kerkrade en Herzogenrath in verband met een toekomstige nieuwe internationale treindienst (IC) tussen Eindhoven en Aachen.
- Verbeteren van voor- en natransport tussen station Herzogenrath, Eygelshoven Markt en belangrijke herkomsten/bestemmingen Kerkrade.
- Sterk maken voor mogelijke uitbreidingen op bestaande spoorwegennet, bijvoorbeeld door middel van de Avantislijn.

Deelopgave 3.2 Voor- en natransport en toegankelijkheid OV-haltes ouderen en mindervaliden

Gezien het groot aantal ouderen en mindervaliden in Kerkrade is toegankelijk OV een belangrijk aandachtspunt. Maatregelen om de opstapplaatsen bij de bus aan te passen is een van de benodigde maatregelen.

Maatregelen:

- Bij opstellen nieuwe inrichtingseisen voldoende ruimte voor voetganger en rekening houden met ouderen (75-plus) en mindervaliden.
- Ook richtlijnen voor toegankelijkheid OV-haltes opnemen.
- Inventarisatie van toegankelijkheid bestaande bushaltes en prioriteren van opwaarderen bushaltes (gericht op het gelijkvloers maken van bushaltes).

Deelopgave 3.3 Onderzoek naar koppeling en onder de aandacht brengen doelgroepenvervoer

In Kerkrade is een breed aanbod van doelgroepenvervoer waaronder Omnibuzz, Valys, UWV, Zonnebloemauto, Boodschappenbus, Automaatje, Museum Plus Bus, OV begeleiderskaart, Zittend Ziekenvervoer (vervoer van en naar zorgaanbieder). Niet van alle vervoersdiensten wordt even goed gebruik gemaakt. Het verdient de aandacht om te onderzoeken welke verbetermogelijkheden voor doelgroepenvervoer, waarbij de toegankelijkheid van en communicatie over het bestaande regulier openbaar vervoer de aandacht heeft.

Maatregelen:

- Onderzoek naar verbetermogelijkheden doelgroepenvervoer (koppelmogelijkheden en communicatie).

Deelopgave 3.4 Aanbod deelmobiliteit uitbreiden d.m.v. meer deelfietsstations en beleid t.a.v. deelmobiliteit (in nieuwe parkeerbeleid, waarin aandacht voor parkeeroverlast woongebieden)

In Kerkrade zijn zeven deelfietsstations aanwezig en in de regio is het aanbod groter. Slagen van een dergelijk systeem staat of valt bij voldoende goed bereikbare plaatsen en een goed systeem van huren en terugbrengen. De gemeente Kerkrade heeft nog geen beleid ten aanzien van deelmobiliteit, zoals bijvoorbeeld free-floating deelfiets en -scootersystemen, deelauto's en dergelijke. Deelmobiliteit zou voor Kerkrade interessant kunnen zijn omdat bijvoorbeeld een relatief groot deel van de inwoners geen fiets heeft door financiële beperking en het te overbruggen hoogteverschil waardoor fietsen niet tot de mogelijkheden behoort. Verder is parkeeroverlast een veel gehoorde klacht onder de inwoners, voornamelijk in woonwijken. Het centrum is door het ruime parkeeraanbod goed bereikbaar voor auto's.

Maatregelen:

- Inzet op de uitbreiding van het bestaand deelfietsstelsel (Velocity) met meer stations, gekoppeld aan OV knooppunten.
- Beleidsregel 'Deelmobiliteit' opstellen, met regels voor de inzet van deelauto's en (elektrische) deelscooters bij woningbouwontwikkelingen en mogelijk toestaan van free-floating deelfiets- en deelscootersystemen.
- In deelautobeleid en nieuw parkeerbeleid inventarisatie parkeerdruk in woongebieden.

Hoofdoopgave 4. Negatief verkeersgedrag tegengaan en positief gedrag belonen

In inwoners van Kerkrade ergeren zich aan negatief verkeersgedrag door een deel van de weggebruikers in de gemeente. Zo wordt er in woonstraten soms te hard gereden en zorgt asociaal rijgedrag voor frustratie en verkeersonveiligheid. De gemeente maakt hier werk van, door naast een weginrichting die dit gedrag tegengaat, te blijven handhaven op de verkeersregels. Op hot-spots waar veel negatief verkeersgedrag plaatsvindt, wordt door middels van gedragsmaatregelen en campagnes dit negatieve verkeersgedrag tegengegaan.

Deelopgave 4.1 Handhaving op hot-spots hardrijden en tegengaan van negatief verkeersgedrag

De politie is verantwoordelijk voor de controle en handhaving of mensen zich aan de regels houden en geen overtredingen begaan. Daarnaast hebben BOA's binnen de gemeente een handhavende rol op het gebied van parkeren, stilstaand verkeer en laden & lossen. De gemeente Kerkrade voorziet handhavers met informatie over locaties met veel meldingen over bijvoorbeeld hardrijden, asociaal rijgedrag en parkeeroverlast. De informatie is direct afkomstig van de inwoners van Kerkrade, namelijk uit de resultaten van de Mobiliteitsenquête en individuele meldingen.

Maatregelen:

- Uitvoeren snelheidsmetingen en in kaart brengen locaties waar hardst gereden wordt.
- In beeld brengen locaties met meeste klachten aangaande negatief verkeersgedrag.
- Handhaving op hot-spots hardrijden en negatief (hufferig) gedrag in de vorm van een pilotproject.

Deelopgave 4.2 Werk maken van gedragsverandering weggebruikers d.m.v. campagnes

Dat weggebruikers zich aan de geldende maximum snelheid en verkeersregels houden, heeft niet alleen te maken met een goede weginrichting. Het gedrag van de weggebruiker heeft hier ook invloed op. Daarom zet de gemeente Kerkrade in op gedragscampagnes om negatief verkeersgedrag zoals hardrijden, asociaal rijgedrag en parkeeroverlast tegen te gaan.

Maatregelen:

- Gedragscampagnes voor het tegengaan van hardrijden en negatief verkeersgedrag.

Hoofdoopgave 5. Specifieke aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid in schoolomgevingen

Schoolomgevingen moeten bij uitstek plekken zijn waar kinderen zonder zorgen kunnen leren en spelen. Uit de enquêteresultaten blijkt dat inwoners van Kerkrade de schoolomgeving waarbij zij wonen of hun kind naar school brengen als onveilig ervaren door verkeer. Dit heeft verschillende oorzaken. Ten eerste is er de inrichting van de schoolomgeving. Door kinderen die lopend of met de fiets naar school komen meer ruimte te geven en de auto bij scholen te weren, wordt de straat veiliger en de overlast bij omwonenden minder. Het gedrag van de ouders/verzorgers die hun kind naar school brengen en weer ophalen, zorgt soms ook voor onveiligheid. Door een schoolgerichte gedragsaanpak zorgt de gemeente Kerkrade dat meer kinderen lopen of met de fiets naar school komen. Dit vergroot de mentale en fysieke vitaliteit van kinderen en maakt de schoolomgevingen veiliger.

Deelopgave 5.1 Inrichtingseisen schoolomgevingen (autoluw, ruimte voor fiets en voetganger)

Door het STOMP-principe (lopen en fietsen prioriteit) in te voeren moet ook in schoolomgevingen binnen de gemeente Kerkrade (basisonderwijs, middelbaar onderwijs en speciaal onderwijs) meer ruimte komen voor de fietsers en voetgangers. Dit wordt bereikt door scholen en omliggende straten autoluw in te richten of te zorgen voor maatregelen waardoor de straten rondom school in spitsuren (ochtend en middag) ruim baan geeft aan wandelaars en fietsers en beperkt ruimte geeft voor de auto. Ook worden belangrijke schoolthuisroutes bekeken, en waar nodig maatregelen genomen om deze veiliger te maken voor leerlingen die lopen of fietsend naar school komen.

Maatregelen:

- Bij opstellen nieuwe inrichtingseisen openbare ruimte, specifieke aandacht voor verkeersveilige inrichting schoolomgevingen (mogelijk schoolzones).
- In kaart brengen scholen met veel klachten en meldingen over verkeersonveiligheid en met een laag aandeel kinderen dat te voet en per fiets naar school komt.
- Schoolgericht verkeersmaatregelenpakket voor veilige schoolomgevingen en school-thuisroutes.

Deelopgave 5.2 Gedragsaanpak halen en brengen te voet of per fiets

Verkeersonveiligheid wordt soms veroorzaakt door het gedrag van de ouders/verzorgers die hun kind naar school brengen en weer ophalen. Door een schoolgerichte gedragsaanpak zorgt de gemeente Kerkrade dat meer kinderen lopen of met de fiets naar school komen en de schoolomgevingen veiliger worden. In samenwerking met scholen de omgeving wordt via een lesprogramma met als thema verkeer ingezet op het belonen van positief gedrag van ouders en verzorgers.

Maatregelen:

- Gedragscampagne opzetten in samenwerking met scholen, promoten van halen en brengen te voet of met de fiets.

Hoofdpogave 6. Specifieke aandacht voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid bedrijventerreinen en Leisure-clusters

De bedrijventerreinen en Leisure-locaties in Kerkrade zijn belangrijke publiekstrekkingen binnen de gemeente Kerkrade. Deze plekken trekken daarmee ook veel verkeer aan. Er is aandacht voor een goede en veilige ontsluiting voor fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer van deze locaties.

Deelopgave 6.1 Werk maken van aan- en afrijroutes bedrijventerreinen (goede doorstroming, multimodaal [auto/fiets/OV] en verkeersveilig)

De gemeente Kerkrade beschikt over een aantal grote bedrijventerreinen. Een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid op deze terreinen vergroot het vestigingsklimaat en kan werknemers verleiden om vaker met duurzame vervoerswijzen (fiets of openbaar vervoer) naar het werk te reizen.

Maatregelen:

- Onderzoek naar verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen. Ondernemersverenigingen betrekken.
- Infrastructurele ingrepen (wegen, paden en kruispunten) ter verbetering bereikbaarheid en verkeersveiligheid bedrijventerreinen.
- Betere verbinden van OV bedrijventerreinen (ligt nu geen verbinding). Een buslijn.

Deelopgave 6.2 Attractiewaarde Leisure-clusters verder vergroten een betere bereikbaarheid van en verbindingen tussen Leisure-clusters

De gemeente Kerkrade beschikt over een aantal Leisure-clusters, met een hoge attractiewaarde. Door de bereikbaarheid van en verbindingen tussen de Leisure-clusters te vergroten, wordt Kerkrade nog aantrekkelijker voor bezoekers van buitenaf. De realisatie van de Parkstadroute is een eerste stap om de bereikbaarheid voor fietsverkeer te vergroten.

Maatregelen:

- Inzetten op goede fietsbereikbaarheid van de Leisure-clusters.
- Infrastructurele ingrepen (wegen, paden en kruispunten) ter verbetering bereikbaarheid van en verbindingen tussen Leisure-clusters.



DEEL B: ACHTERGROND

5. Maatschappelijke behoefte

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan staat de behoefte van onze samenleving centraal. Welke ambities willen inwoners en ondernemers in de gemeente Kerkrade realiseren, welke knelpunten ervaren zij en welke wensen spelen er? En hoe kunnen we met het mobiliteitsbeleid deze wensen, knelpunten en ambities vooruit helpen? In de Mobiliteitsvisie hebben we deze maatschappelijke behoefte vertaald naar de ambities en speerpunten. In dit Mobiliteitsplan vertalen we de wensen en knelpunten naar concrete oplossingsrichtingen.

5.1 Resultaten online enquête

In de maand april van 2022 bijna 800 inwoners van de gemeente Kerkrade de online enquête ingevuld over verkeer en mobiliteit in onze gemeente. De deelnemers aan de enquêtes hebben onder meer aangegeven wat zij goed vinden gaan, wat beter kan en hoe zij de loop- en fietsroutes waarderen. In Bijlage 7 is de complete rapportage met de enquêteresultaten opgenomen. In deze paragraaf is een uitgebreide samenvatting opgenomen.

Wat is het reisgedrag in Kerkrade?

De auto wordt relatief veel gebruikt voor dagelijks woon-werkverkeer. Naar school is de auto, in mindere mate, ook een veelgebruikt vervoersmiddel voor het halen en brengen van kinderen. Voor de andere motieven (vrije tijd en boodschappen) zijn te voet en met de fiets de meest gebruikte dagelijkse vervoerswijzen. In de gemeente Kerkrade wordt relatief veel gelopen. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde in Nederland is het fietsgebruik in Kerkrade juist laag. Dit zou zich kunnen verklaren door het hoogteverschil in Kerkrade. Dagelijks wordt het openbaar vervoer relatief weinig gebruikt, maar het doelgroepen vervoer wordt wel goed gebruikt.

Reden om niet te lopen of te fietsen?

Een op de drie van de respondenten die aangegeven hebben niet te lopen, vindt de afstand te groot naar de bestemming en een op de vijf geeft aan de omgeving te donker te vinden wat een gevoel van onveiligheid met zich mee kan brengen. Van de respondenten die aan hebben gegeven niet te fietsen, heeft de helft geen fiets in hem of haar bezit. Dit is een relatief hoog percentage.

Dit zou zich kunnen verklaren door de kosten die gepaard gaan met de aanschaf van de fiets en het hoogteverschil in Kerkrade waardoor men andere vervoersmiddelen kiest (waaronder de auto) om zich te vervoeren in en om Kerkrade.

Reden om geen OV te gebruiken?

Van de mensen in Kerkrade die het OV gebruiken geeft circa 75% aan weleens met de trein te reizen. 62% geeft aan weleens de bus te gebruiken. Redenen om niet het OV te pakken zijn divers. Een aantal veel genoemde redenen zijn dat men met de auto flexibeler is en overal in Kerkrade gemakkelijk kan komen en dat met de bus men de eindbestemming moeilijker kan bereiken. Een andere reden is dat men in vergelijking tot aantallen jaren geleden het moeilijker is om een opstappunt te vinden dichtbij de woon- of werkplek. Vooral ouderen vinden dat het lastiger is geworden om per bus naar een voorziening te gaan.

Welke verkeerslocaties worden als goed beoordeeld?

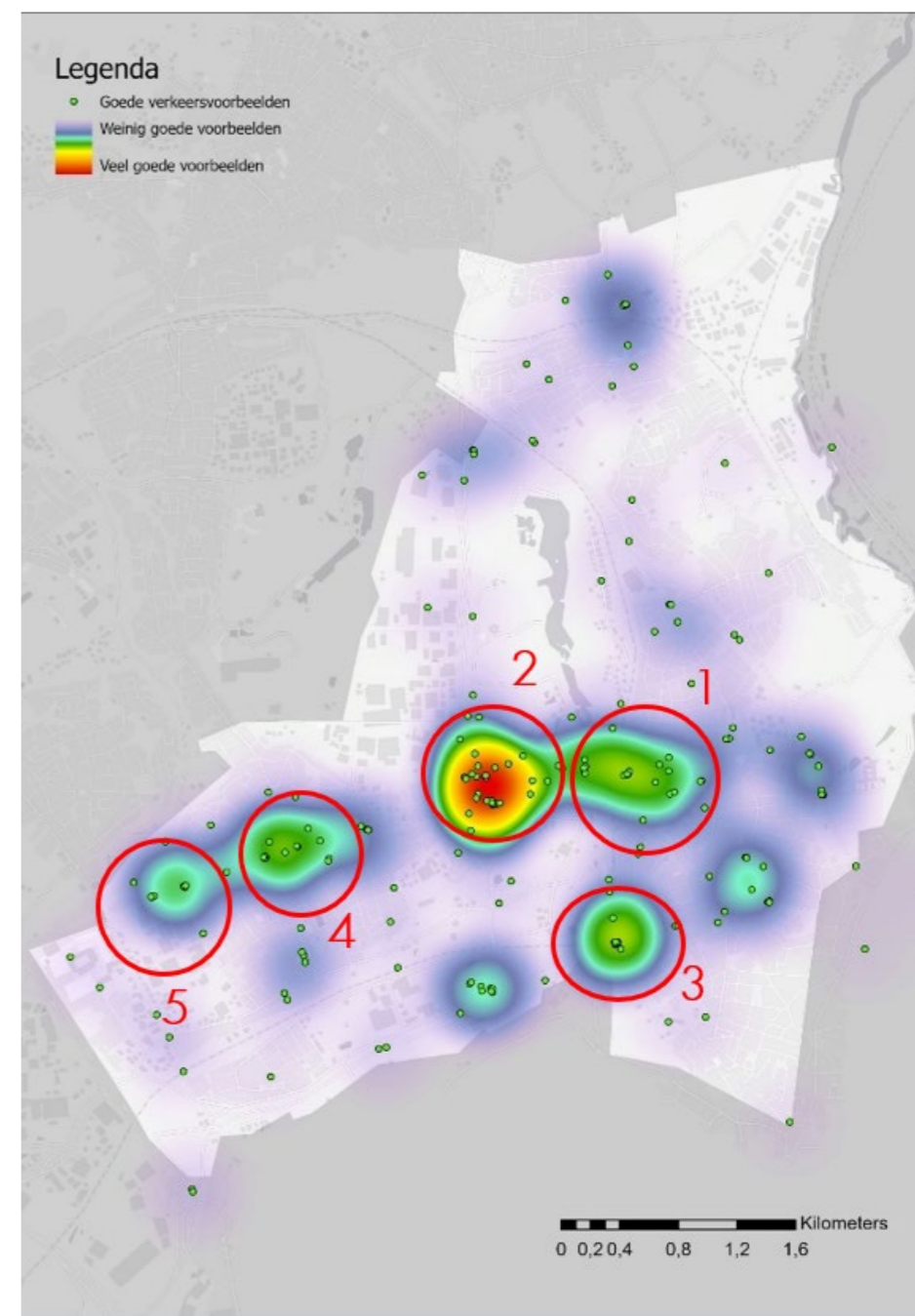
De volgende locaties in de stad worden als goed beoordeeld:

- Ronde Koningsweg - Kerkradersteenweg
- Ronde Kerkradersteenweg - Kaalheidersteenweg
- Ronde Hamstraat - Stationsstraat - Voorterstraat - Dominiale Mijnstraat
- Ronde Kaalheidersteenweg - Strijthagerweg
- Ronde Kaalheidersteenweg - Akerstraat
- Ronde Heerlenersteenweg - Winckelen

De automobilisten beoordelen de punten als goed voornamelijk vanwege de overzichtelijkheid van het punt. Daarbij worden voldoende locaties binnen de gemeente goed gewaardeerd.

De respondenten hebben verkeersknelpunten kunnen aanduiden op kaart. De volgende verkeersknelpunten zijn veelvuldig genoemd:

- T-splitsing Veldhofstraat - Laurastraat
- Schoolomgeving Basisschool de Blokkenberg, Spoorbrug Toupsbergstraat
- T-splitsing Stationsstraat - Hambosweg
- Ronde Hamstraat – Stationsstraat - Voorterstraat - Dominiale Mijnstraat
- Ronde Kaalheidersteenweg - Strijthagerweg, Kruising Begoniastraat-Dahliastraat
- Kruising Drievogelstraat-Industriestraat



Welke punten worden ervaren als verkeersknelpunten?

Naast alle losse meldingen verspreid over de gemeente, zijn de volgende hotspots te onderscheiden:

1. Eygelshoven

- Kruispunt Veldhofstraat - Laurastraat

2. Chevremont

- Basisschool de Blokkenberg
- Spoorbrug Toupsbergstraat

3. Centrum

- Kruispunt Stationsstraat - Hambosweg
- Rotonde Hamstraat - Stationsstraat - Voortierstraat - Dominiale Mijnstraat

4. Kaalheide

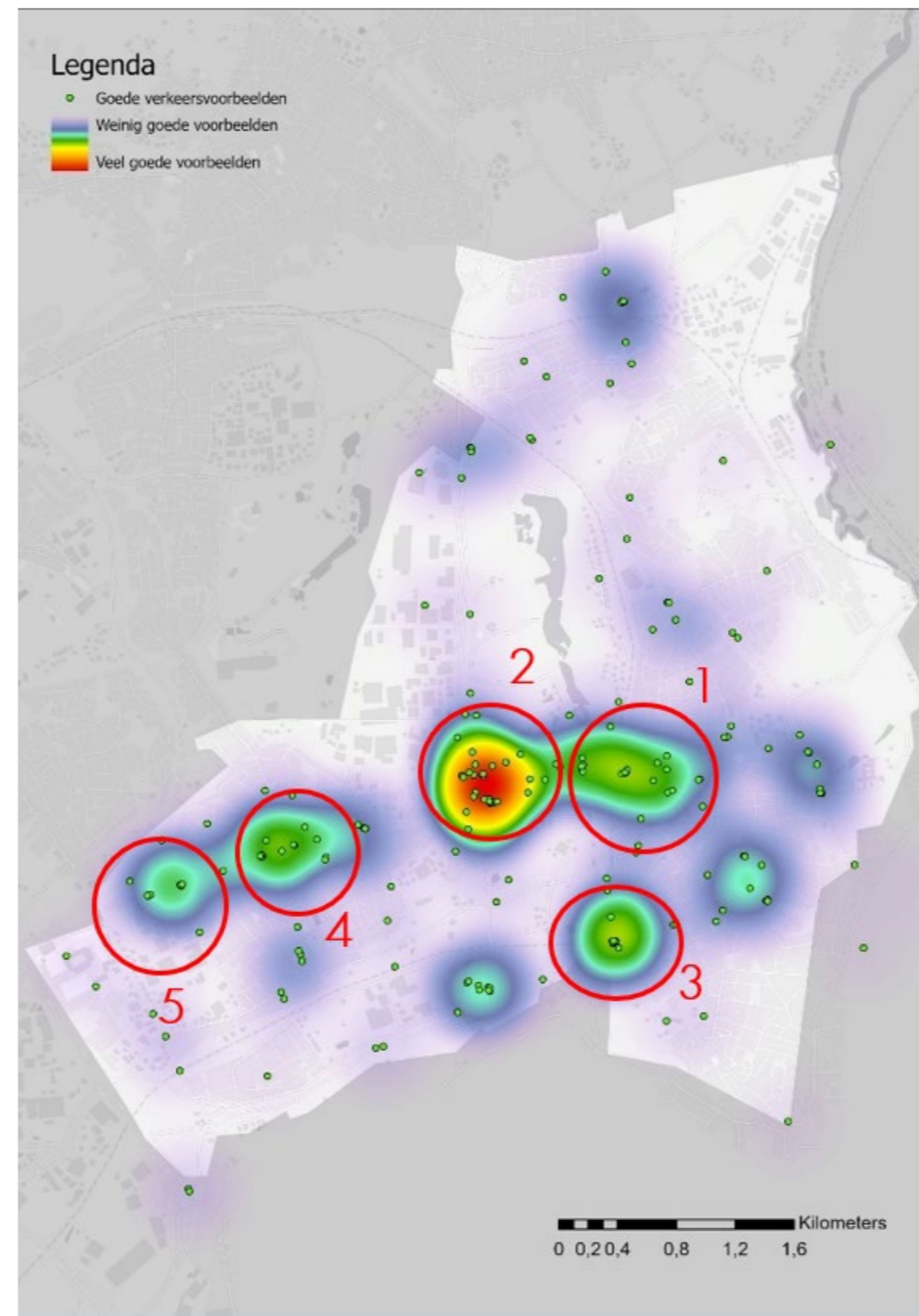
- Rotonde Kaalheidersteenweg - Strijthagerweg (zowel goed als niet goed beoordeeld)
- Kruising Begoniastraat - Dahliastraat

5. Spekholzerheide

- Kruispunt Drievogelstraat - Industriestraat

De meest genoemde redenen voor de knelpunten zijn dat:

- a) Met auto's te hard wordt gereden (151 respondenten)
- b) Het punt (kruispunt of rotonde) onoverzichtelijk is (139 respondenten)
- c) Parkeeroverlast wordt ervaren (114 respondenten)
- d) Er te veel verkeer is (92 respondenten)



Hotspots

5.1.1 Resultaten online enquête samengevat

De resultaten van de online enquête zijn hieronder puntsgewijs samengevat:

1. De enquête is door 792 respondenten ingevuld (1,7% van aantal inwoners gemeente Kerkrade). De enquête was opengesteld voor respondenten van 1 april 2022 t/m 2 mei 2022.
2. De auto wordt relatief veel gebruikt voor dagelijks woon-werkverkeer. Naar school is de auto, in mindere mate, ook een veelgebruikt vervoersmiddel voor het halen en brengen van kinderen.
3. Voor vrije tijd en voor het doen van boodschappen zijn lopen en fietsen de meest gebruikte dagelijkse vervoerswijzen.
4. In de gemeente Kerkrade wordt relatief veel gelopen. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde is het fietsgebruik juist laag.
5. De reacties van de respondenten laten zien dat het openbaar vervoer niet intensief gebruikt wordt.

5.2 Resultaten online enquête

Tijdens de denktanks zoals deze gehouden zijn met de raad, participatiegroep en de beleidsmakers hebben we de suggesties, wensen en ideeën samengevat, welke hieronder zijn beschreven. Elke ambitie kent vier speerpunten. Per speerpunt zijn de resultaten uit de denktanks beknopt beschreven.

Stimuleren gezond gedrag (ambitie 1)

Om actief en gezond gedrag te stimuleren vinden we het belangrijk om fietsen en wandelen zo goed mogelijk te faciliteren en te stimuleren. Om de fietser zo goed mogelijk te ondersteunen vindt men het belangrijk om voldoende faciliteiten in de stad te hebben zoals voldoende aanbod aan fietsparkeerplaatsen, om het transport van de fietser zo aangenaam mogelijk te maken. Daarnaast ziet men kansen om het wandel- en fietsnetwerk te versterken. Voorgesteld is om de verbindingen vanuit centrum en vanuit de wijken naar de groene gebieden te optimaliseren op verkeersveiligheid en de kwaliteit van de fiets- en wandelpaden. Het wordt belangrijk gevonden om recreanten en sporters die gebruik maken van de openbare ruimte de ruimte en het comfort te bieden. Om de veiligheid voor het langzaam verkeer te bevorderen worden autovrije zones aanbevolen. Ook vindt men goede verlichting van fiets- en wandelpaden belangrijk voor een gevoel van veiligheid.

Men vraagt aandacht voor de toegankelijkheid en veiligheid in de omgeving van scholen, welzijns- en verzorgingscentra te vergroten. Voor het stimuleren van een actieve manier van transport door (meer) lopen en fietsen, ziet men een deel van de oplossing in het aanbieden van elektrische fietsen. Gedragscampagnes voor jeugd en jongeren zullen moeten leiden tot het vergroten van de bewustwording van gezond gedrag door bewegen. Het stimuleren woon-werk verkeer met de fiets door werkgevers is een van de onderwerpen die veelvuldig genoemd is in de gesprekken die zijn gevoerd. Goede en veilige fietsverbindingen en de benodigde fietsfaciliteiten op het werk gericht zijn veel genoemde punten.

Om de bereikbaarheid te verbeteren en gezond gedrag te stimuleren, ziet men een kans om in te zetten op (meer) deelmobiliteit zoals bij werkomgevingen en bij strategische locaties in de stad. Deelmobiliteit draagt ook bij aan andere ambities zoals een prettige en gezonde leefomgeving.

Toegankelijkheid mobiliteit (ambitie 2)

Om de drempel voor het voor- en natransport en het overstappen zo laag mogelijk te houden, wordt het belangrijk gevonden om de infrastructuur en voorzieningen nabij OV-knooppunten te verbeteren. Mogelijkheden om verbeteringen aan te brengen ziet men onder meer het koppelen van deelfietsstelsel aan OV-knooppunten, verbeteren van looproutes rond stations en het versterken van OV-verbindingen rond bedrijventerreinen. Ook vraagt men aandacht voor het voor- en natransport bij OV. Ook wordt het belangrijk gevonden om het fietsparkeren zo goed mogelijk te faciliteren. Doelgroepenvervoer is van groot belang voor de bereikbaarheid van met name ouderen en mindervaliden in de stad. Dit houdt verband met de vervoersarmoede die men ervaart, waardoor doelgroepenvervoer nog belangrijker geworden is. Onderzoek doen naar de balans tussen de behoefte en het aanbod van doelgroepenvervoer is een van de voorstellen die gedaan is. Men vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindervaliden en informatievoorziening van het openbaar vervoer voor deze doelgroep.

Bereikbaarheid en verbindingen (ambitie 3)

Om het voor een ieder gemakkelijk te maken om zich te kunnen verplaatsen door Kerkrade, zou het netwerk van routes en paden versterkt kunnen worden. Hierbij zijn diverse suggesties gegeven voor het verbeteren van het huidige netwerk en mogelijk versterken of uitbreiden van dit netwerk. Verder wordt er voor gepleit om fysieke barrières, zoals drukke wegen, de Ring parkstad en het spoor aan te pakken waardoor voorzieningen in de stad gemakkelijk bereikbaar zijn voor langzaam verkeer. Ook de Rodaboulevard zal voor fietsers en voetgangers beter bereikbaar moeten zijn volgens betrokkenen. Ook voor belangrijke verbindingen van en naar Kerkrade vanuit de randsteden en omliggende dorpen wordt aandacht gevraagd. Diverse suggesties zijn gedaan om de bereikbaarheid te verbeteren van en naar bedrijventerreinen. Op en rond bedrijventerreinen is veel verbetering nodig waar het gaat om de verkeersveiligheid, waar intensiever samenwerken met werkgevers wordt aanbevolen. Verder is de suggestie gedaan om onderzoek te doen naar de OV-bereikbaarheid in Kerkrade-west.

Prettige en veilige leefomgeving (ambitie 4)

Om een prettige en veilige leefomgeving te waarborgen en te verbeteren wordt het belangrijk gevonden om de fietser een veilige omgeving te bieden waardoor de fietser zich veilig voelt en op een aangename manier door Kerkrade kan reizen. Diverse maatregelen zijn aangedragen die hieraan bij kunnen dragen, zoals het aanpassen van wegcategorisering (van 50 naar 30 kilometer per uur), (meer) fietsstraten introduceren en het waar mogelijk scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Meer ruimte voor lopen en fietsen is een veel gehoord onderwerp, waarbij door betrokkenen maatregelen zijn genoemd om lopen en fietsen meer prioriteit te geven. Voorbeelden zijn: het introduceren van verblijfsgebieden en woonstraten waar de auto geen plaats (meer) heeft in bepaalde zones. Invoeren van het zogenaamde STOMP-principe heeft bij velen de voorkeur.

Tijdens de bijeenkomsten is veel gezegd over de schoolomgevingen als het gaat om de veiligheid van de routes van en naar school en in de directe schoolomgeving. Diverse suggesties zijn gedaan om de veiligheid rond schoolomgevingen te verbeteren. Sommige suggesties liggen meer in fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld het mogelijk aanpassen van inrichtingseisen van schoolomgevingen en andere maatregelen zijn meer gericht op gedragsverandering. Naast de schoolomgeving heeft ook de werkomgeving de aandacht bij betrokkenen.

Men vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen per fiets. In dat kader zijn diverse suggesties gedaan voor het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid, zoals veilige en comfortabele verbindingen van en naar bedrijvenparken. Ook de OV-verbinding kan op diverse locaties beter volgens betrokkenen, zoals het voor- en natransport (bijvoorbeeld bij het traject Mensheggerweg - Highlite). Bij een prettige leefomgeving hoort ook een positief gedrag in het verkeer. Een veel gehoord punt is de wens om het negatieve verkeersgedrag door automobilisten tegen te gaan. Negatief verkeersgedrag zorgt ervoor dat inwoners zich niet prettig en/of onveilig voelen in het verkeer. Maatregelen worden voorgesteld om meer controles uit te voeren en het gedrag te beïnvloeden en mensen bewust te maken van verkeersgedrag.

Brand



6. Gebiedsanalyse

De behoefte uit de samenleving van Kerkrade is een belangrijke bouwsteen voor de keuzes die op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit worden gemaakt. Daarnaast is de situatie op straat belangrijk om behoeften vanuit de samenleving en feiten samen te brengen. Zo bepalen wij welke maatregelen nodig zijn om de ambities van de gemeente Kerkrade waar te maken. In de gebiedsanalyse wordt gekeken naar de verkeersveiligheid, netwerken van de verschillende vervoerswijzen en parkeersituatie.

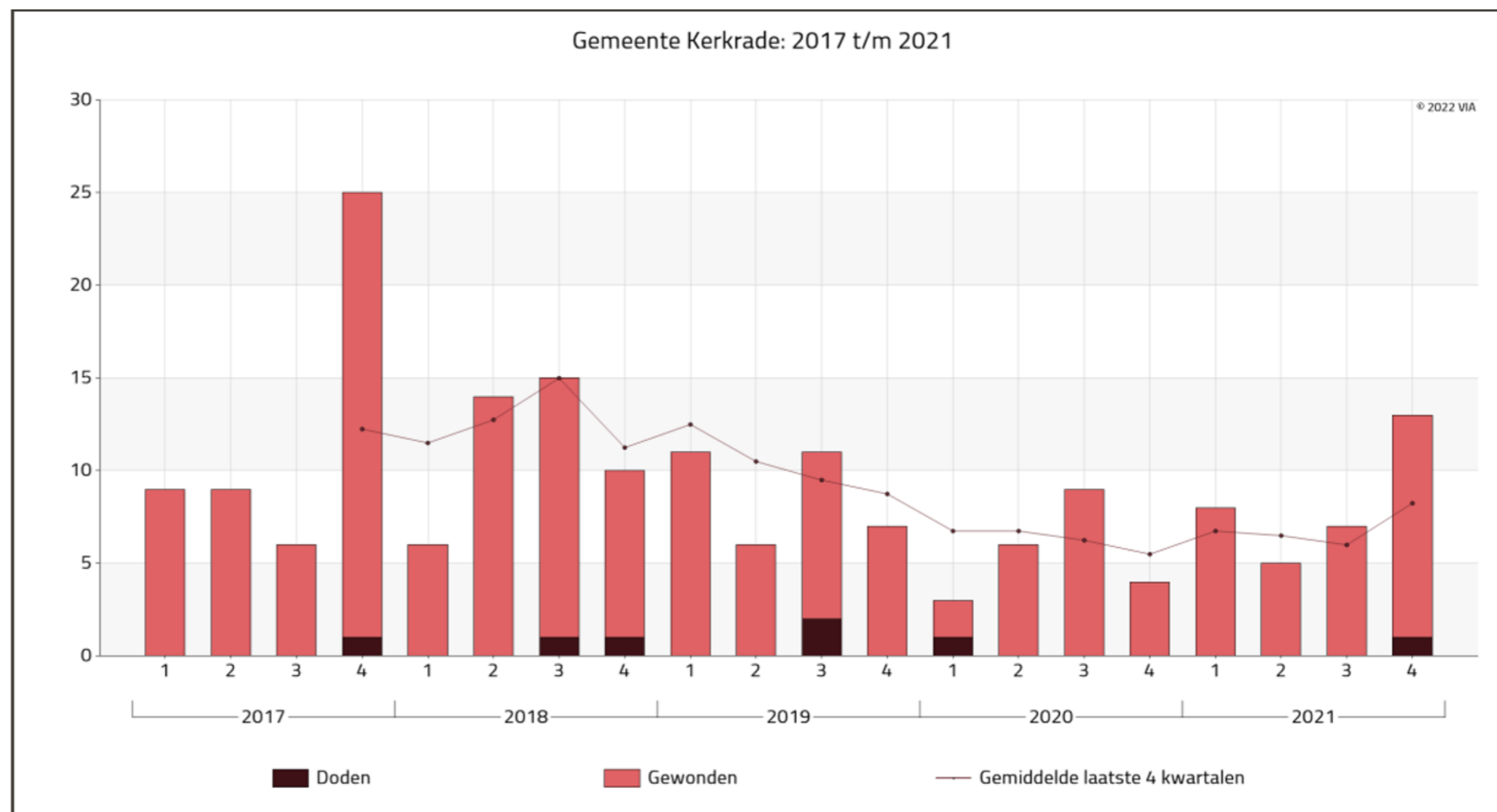
6.1 Verkeersveiligheid

Het aantal ernstige verkeersongevallen is de afgelopen 30 jaar sterk afgenomen. Helaas is deze afname in de gemeente Kerkrade vanaf 2012 gestopt en is er weer een geleidelijke toename van verkeersongevallen met ernstige afloop zichtbaar. Landelijk is deze trend eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding voor de smartphone. Dit vraagt om een aanpassing van verkeersveiligheidsbeleid, onder andere met meer aandacht voor nieuwe technologieën en gedragsverandering van specifieke doelgroepen.

In de periode 2017 t/m 2021 zijn er door de politie binnen de gemeente Kerkrade 1.266 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 177 gewonden en 7 dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Onder de jongeren, in de leeftijd 12 tot en met 24 jaar, valt 27% van de slachtoffers. Dit is relatief veel. Specifieke aandacht gaat daarom uit naar onder andere kinderen vanaf 12 jaar die voor het eerst met de fiets naar de middelbare school gaan en jongvolwassenen die voor het eerst met de bromfiets of auto rijden. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+¹) valt ongeveer 55% van de verkeersslachtoffers, wat eveneens relatief hoog is. De infrastructuur voor deze groep moet veiliger worden om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Verspreid over de gemeente Kerkrade zijn diverse locaties aangewezen waar een concentratie van verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. Bijlage 1 bevat een verkeersongevallenkaart (2017 t/m 2021) en top 10 van meest verkeersonveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsoverschrijdingen. Meer informatie: Rapport 'BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage gemeente Kerkrade

¹ Bromfietsers+ = bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel.



Afbeelding 3. Verkeersslachtoffers per kwartaal in de gemeente Kerkrade: 2017 t/m 2021 (bron: STAR Verkeersveiligheidsrapportage gemeente Kerkrade)

6.2 Lopen

Het belang van lopen als verplaatsing in Kerkrade is enorm. In gebieden als Chevremont, Kerkrade-Centrum en Eygelshoven liggen bestemmingen binnen loopafstand. Inwoners van de gemeente Kerkrade brengen te voet de kinderen naar school, lopen naar het winkelcentrum en maken een recreatief ommetje. In Nederland leggen de meeste mensen ongeveer 18% van hun verplaatsingen lopend af. In de Zuid-Limburgse gemeenten, zo ook Kerkrade, is het aandeel verplaatsingen te voet zeer hoog. Meer dan 34% van de verplaatsingen in Kerkrade worden te voet afgelegd¹, waarmee de gemeente tot de top van Nederlandse gemeenten behoort als het gaat om het aantal verplaatsingen te voet. De belangrijkste knelpunten in het netwerk van voetpaden in Kerkrade zijn indirecte looproutes, waardoor afstanden op plekken (te) groot zijn. Inwoners geven daarnaast aan het niet prettig te vinden te lopen op onverlichte voetpaden².



Afbeelding 4 Maximale loopafstand bij reistijd < 15 minuten vanaf Kerkrade Centrum (links), station Chevremont (midden) en Eygelshoven (rechts) (bron: TravelTime.com)

¹ Rijksoverheid - Compendium voor de Leefomgeving (oktober 2020). Belang van lopen als verplaatsing toegenomen. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2194-ontwikkeling-lopen>.

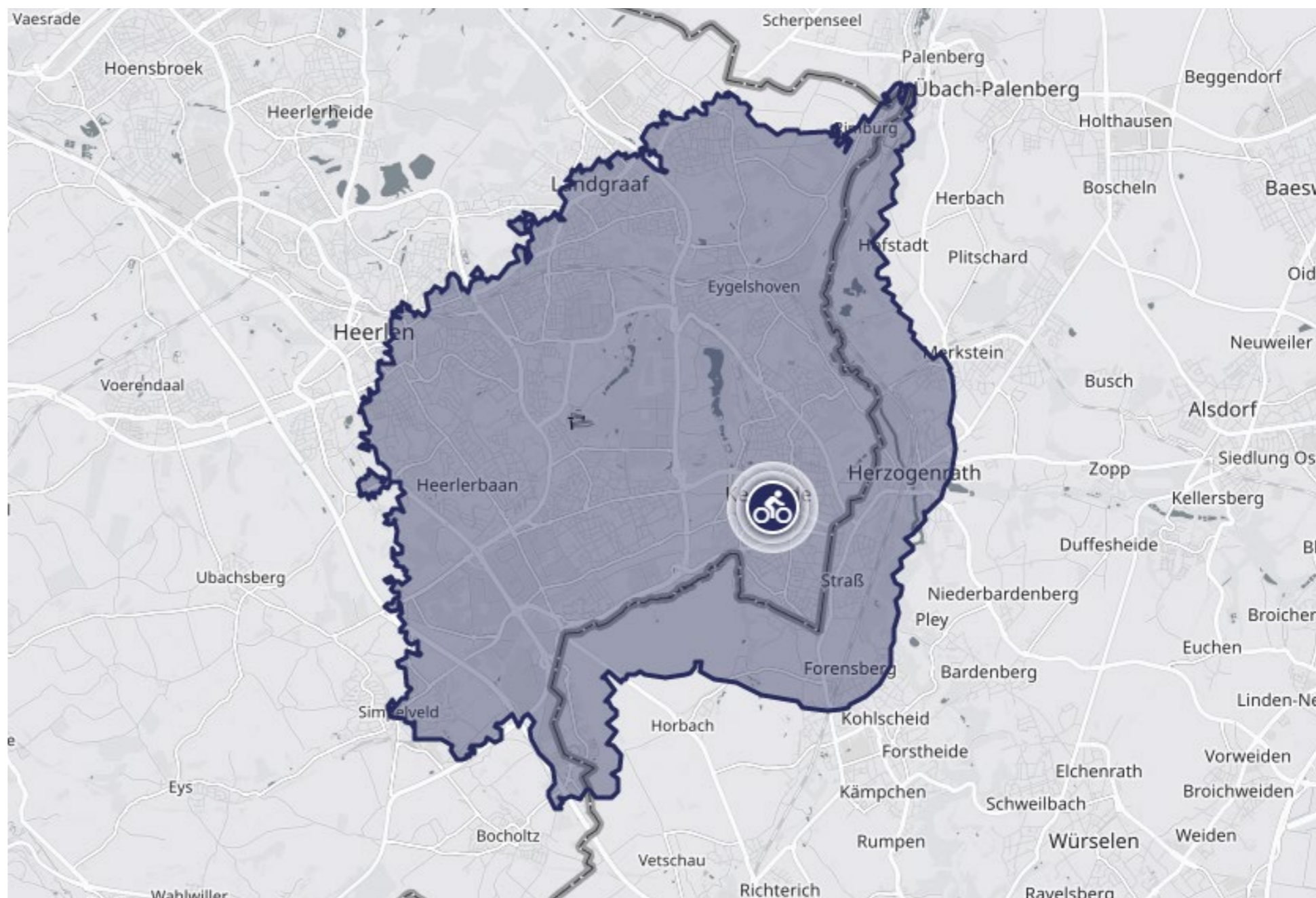
² Kragten (2022). Onderzoeksrapport enquête Mobiliteitsplan gemeente Kerkrade.

6.3 Fietsen

Waar het aandeel verplaatsingen in Kerkrade te voet bovengemiddeld hoog is, wordt er in Kerkrade weinig gebruik gemaakt van de fiets. Gemiddeld in Nederland is het fietsgebruik 37% bij een afstand tot 7,5 kilometer (normale fiets: 33,1%; elektrische fiets: 3,9%). Van het fietsgebruik in Nederland is deze het laagst (< 25%) in Zuid-Limburg. In de gemeente Kerkrade is het fietsgebruik bij afstand tot 7,5 km 10,1% van alle verplaatsingen, waarvan 8,3% met de normale fiets en 1,8% met de elektrische fiets¹. Bij afstanden tot 15 km ligt dit aandeel voor zowel de normale fiets als de e-bike vanzelfsprekend nog lager.

Afbeelding 5 laat de maximale fietsafstand zijn bij een reistijd van < 25 minuten vanaf Kerkrade Centrum (Markt). Dit toont de potentie van de fiets als woon-werkvervoersmiddel: delen van Landgraaf, Heerlen en Simpelveld zijn per fiets binnen 25 minuten te bereiken. Met de e-bike is dit bereik nog groter. Dat de fiets in Kerkrade als vervoersmiddel niet populair is, heeft verschillende oorzaken. De Ring Parkstad ontsluit de gehele gemeente uitstekend, waarmee de bereikbaarheid van Kerkrade per auto uitstekend is. Dit zorgt er voor dat het alternatief voor de fiets als vervoersmiddel zeer goed is. Uit de mobiliteitsenquête blijkt dat vanuit de belangrijkste reden van inwoners van Kerkrade om de fiets te laten staan, is dat zij überhaupt geen fiets in bezit hebben.

Daarnaast komen vaker gehoorde redenen aan bod, zoals onder andere de behoefte om veel spullen te vervoeren, het aandoen van meerdere bestemmingen binnen een verplaatsing en het feit dat men de auto als comfortabeler ervaart. Daarnaast valt er qua fietsinfrastructuur binnen Kerkrade winst te behalen, om de veiligheid en het comfort ten opzichte van het dominante autoverkeer te waarborgen en de fiets een aantrekkelijker alternatief te maken. Verder is het nodig om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk in te vullen. De Parkstad Route draagt bij aan de uitbreiding van het fietsnetwerk. Om de hoogteverschillen in het landschap te overbruggen, heeft het stimuleren van gebruik van de elektrische fiets potentie.



Afbeelding 5 Maximale fietsafstand bij reistijd < 25 minuten vanaf Markt Kerkrade Centrum (bron: TravelTime.com)

¹ Rijksoverheid - Sport en bewegen in cijfers. Fietsgebruik per gemeente (2015-2019).

<https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik>.

6.4 Openbaar vervoer

De gemeente Kerkrade is per openbaar vervoer bereikbaar met de trein of bus. Binnen de gemeente liggen vier treinstations: Kerkrade Centrum, Chevremont, Eyselshoven en Eyselshoven Markt. De gemiddelde afstand tot het dichtstbijzijnde treinstation is voor inwoners van de gemeente Kerkrade dan ook laag (1,8 kilometer) ten opzichte van het Nederlands gemiddelde (5,2 kilometer)¹. Echter is in Kerkrade de gemiddelde afstand tot een belangrijk overstapstation (treinstation van grote omvang of met belangrijke overstapmogelijkheden) relatief hoog (7,9 kilometer). Wel ligt een deel van de gemeente Kerkrade binnen het verzorgingsgebied van het Duitse station Herzogenrath. Tezamen maken de treinstations in de gemeente Kerkrade de richtingen Sittard/Eindhoven en Aken/Keulen bereikbaar.

Verschillende gebieden binnen de gemeente worden ontsloten door buslijnen. De belangrijkste busstations zijn gelegen op het Oranjeplein (nabij het centrum) en bij het Parkstad Stadion. Met het dekkende netwerk van bushaltes binnen de gemeente, is de gemiddelde afstand tot OV-haltes (exclusief trein) laag (300 meter) ten opzichte van het landelijk gemiddelde (400 meter)².

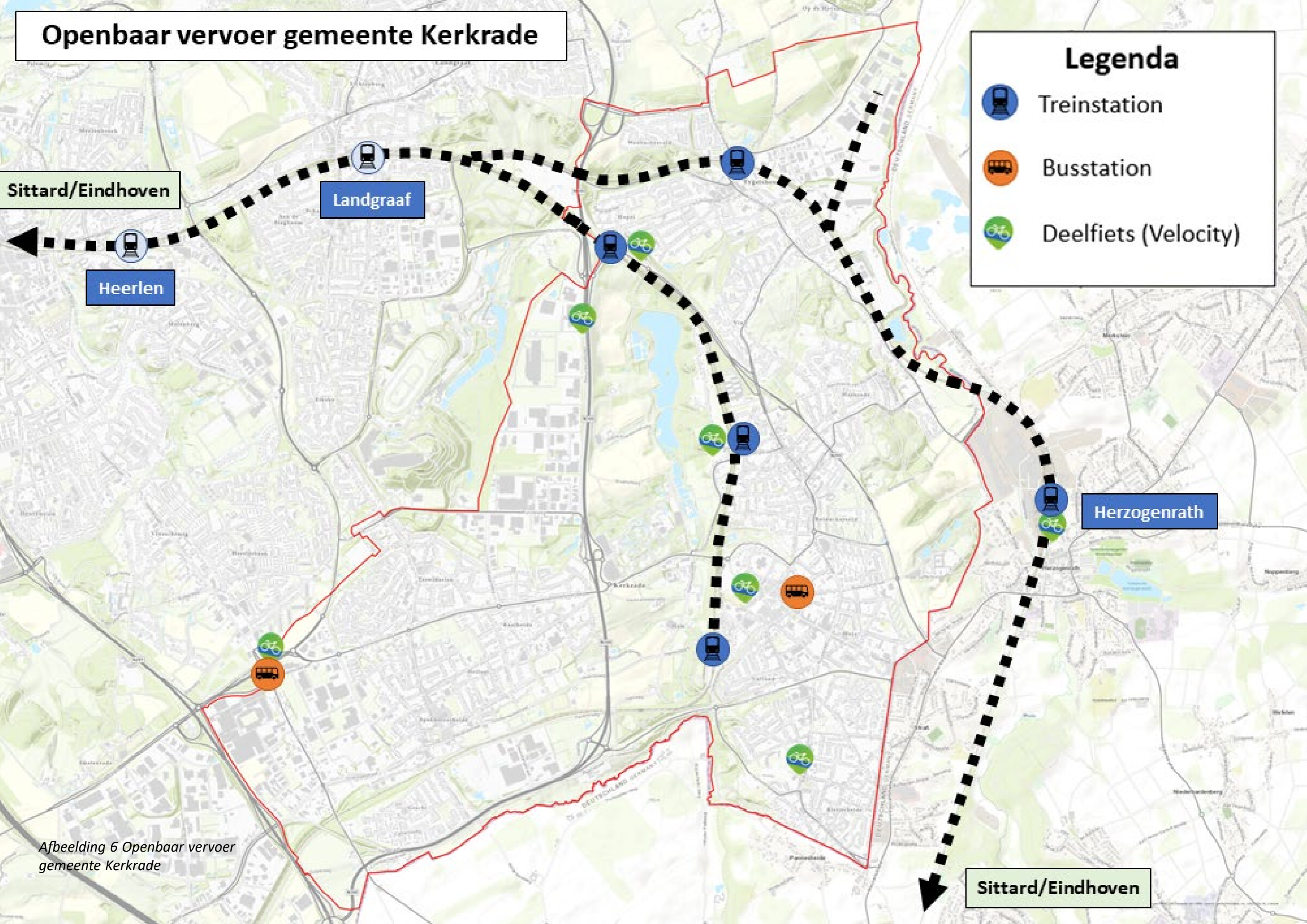
Parkstad is aangesloten op het deelfiets-netwerk Velocity, een netwerk van zo'n 100 stations in en rond Aken. Binnen de gemeente zijn momenteel zeven deelfietsstations aanwezig, waar een e-bike wordt gehuurd waarna deze wordt teruggebracht bij een van de stations. Onderstaande afbeelding toont het aanbod van openbaar vervoer in de gemeente Kerkrade en omliggend gebied.

Als gevolg van de goede bereikbaarheid van de gemeente Kerkrade per auto, frequentie van het openbaar vervoer (trein en bus) en relatief grote afstand tot een belangrijk overstapstation, is reizen per openbaar vervoer voor veel inwoners van Kerkrade niet concurrerend met de auto. Naast een verbindende functie heeft het openbaar vervoer ook een maatschappelijke functie: het aanbieden van vervoer voor een groep mensen die geen beschikking heeft tot andere vormen van mobiliteit zoals de auto. In Kerkrade is er een bestaand aanbod aan doelgroepen vervoer aanwezig, zoals de regionaal geregelde Omnibuzz voor klanten met WMO-indicatie en lokale initiatieven zoals de Zonnebloemauto, boodschappenbus en het ANWB AutoMaatje. Mogelijke wijzigingen in de dienstregeling van het reguliere busvervoer kunnen ervoor zorgen dat loopafstanden tot openbaar vervoer toenemen en alternatieven nodig zijn om vervoer voor iedereen toegankelijk te houden.

¹ Bron: CBS Statline 2018.

² (CBS 2021). Nabijheid van OV-haltes (excl. trein) in 2020.

Openbaar vervoer gemeente Kerkrade



Legenda

-  Treinstation
-  Busstation
-  Deelfiets (Velocity)

Sittard/Eindhoven

Landgraaf

Heerlen

Herzogenrath

Sittard/Eindhoven

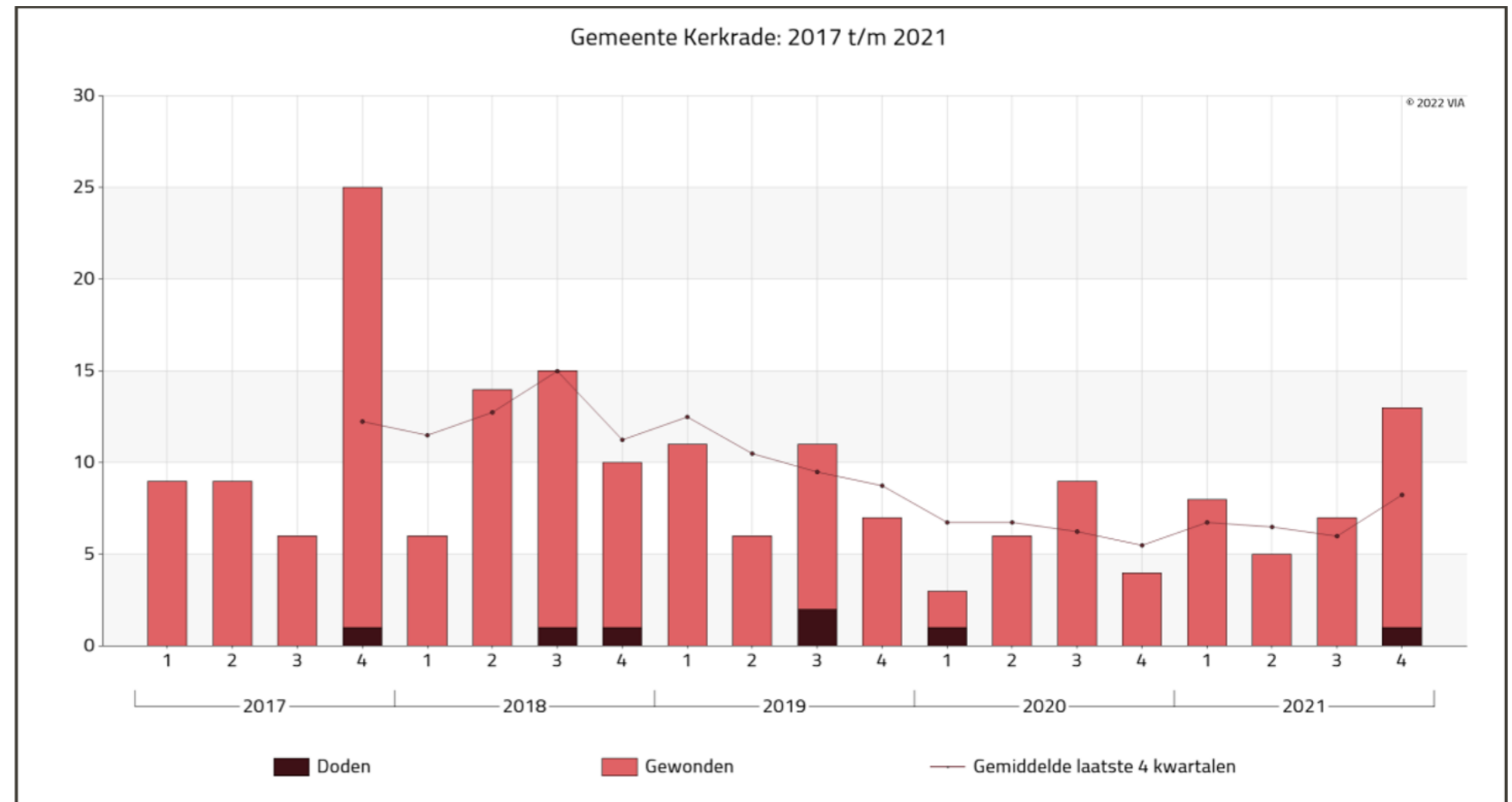
Afbeelding 6 Openbaar vervoer gemeente Kerkrade

6.5 Personenautobereikbaarheid

De gemeente Kerkrade is per auto vanuit de regio bereikbaar via de Buitenring Parkstad (N299). Het gemeentelijk wegennet bestaat uit verschillende gebiedsontsluitingswegen (GOW-50) en erftoegangswegen (ETW60/30). Binnen de gemeente is weinig sprake van doorstromingsproblemen. Buiten de gebruikelijke wachttijden op kruispunten op piekmomenten (spitsperiodes werkdagen en piekmomenten weekenddagen), zorgt de hoeveelheid autoverkeer nergens voor grote bereikbaarheidsknelpunten. Vanuit de oorsprong is de gemeente Kerkrade een autovriendelijke gemeente. Het autobezit is er gemiddeld (1,0 personenauto per huishouden) ten opzichte van het landelijk gemiddelde (1,1 personenauto per huishouden)¹.

Landelijk speelt momenteel de discussie voor het introduceren van een nieuwe wegcategory binnen de bebouwde kom: de GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur). Deze wordt toegepast op zogenaamde ‘grijze wegen’, bijvoorbeeld doordat een veilige inrichting qua ruimte niet mogelijk is of de hoeveelheid autoverkeer te hoog is voor de desbetreffende wegcategory. De gemeente Kerkrade volgt de regionale en landelijke inrichtingseisen voor deze mogelijke nieuwe wegcategory. Op dit moment zijn deze nog in ontwikkeling.

Op het wegennet van de gemeente vinden snelheidsovertredingen plaats. Uit recente data van het aantal snelheidsovertredingen (Afbeelding 7) blijkt dat op zowel 50 km/uur-wegen als 30 km/uur-wegen relatief veel (zware) overtredingen plaatsvinden (op circa 20% van de totale weglengte). Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties, zeker in combinatie met kwetsbare verkeersdeelnemers. Een heroverweging van het snelheidslimiet en de weginrichting, samen met een goede handhaving moeten het aantal snelheidsovertredingen terugdringen.



Afbeelding 7 Snelheidsovertreding naar kilometer weglengte per limiet - gemeente Kerkrade december 2021 (bron: STAR Verkeersveiligheidsrapportage gemeente Kerkrade)

¹ Bron: CBS Statline 2020.

6.6 Vrachtverkeer en bedrijventerreinen

Een belangrijk deel van de bedrijven in de gemeente Kerkrade is gevestigd op een van de zes grote bedrijventerreinen. Op de bedrijventerreinen Dentgenbach, Julia, Rodaboulevard, Spekholzerheide, Willem Sophia en Euregiopark zijn in totaal op zo'n 350 hectare ruim 300 bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zorgen voor een hoeveelheid personenautoverkeer, (zwaar) vrachtverkeer, fietsverkeer en voetgangers op de wegen die de terreinen ontsluiten en overige gemeentelijke wegen. Hoewel een goede (auto)bereikbaarheid en doorstroming het vestigingsklimaat in Kerkrade vergroot, wordt zorg gedragen voor de verkeersveiligheid op en rond de bedrijventerreinen, met name op plekken waar veel (vracht)verkeer en langzaam verkeer samenkomt.

De Retail en Leisure op de Rodaboulevard, rondom het Roda JC stadion, trekken een grote hoeveelheid autoverkeer vanuit de gehele regio. Op piekmomenten kan hierdoor verkeershinder en parkeeroverlast voorkomen. Monitoring en eventuele maatregelen zijn nodig om een goede en veilige verkeerssituatie te waarborgen. Dit geldt tevens voor bedrijventerrein in ontwikkeling.

De Parkstad Route draagt bij aan een betere verbinding van publiekstrekkers in de regio voor fietsverkeer. Aanvullend op de inspanningen vanuit de regio, gaat specifieke aandacht uit naar de kansen die een goede werkgeversaanpak bieden om werknemers van grote werkgevers in Kerkrade te stimuleren om vaker de auto te laten staan en daarvoor in de plaats de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken.

6.7 Parkeren

In het centrum van Kerkrade geldt op de verschillende parkeerterreinen, garages en op straat betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9:00 tot 18:00 uur. Het eerste uur kan gratis geparkeerd worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen gelden gemeentelijke parkeernormen. Deze normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden bij de ontwikkeling van nieuwe woningen en voorzieningen, om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Het is belangrijk dat deze normen aansluiten bij de behoefte vanuit de samenleving, daarnaast kunnen deze normen als sturend middel worden ingezet. De gemeente ontvangt in lokale woonstraten klachten en meldingen over parkeeroverlast, hier wordt individueel naar gekeken. Op grote schaal is van structurele parkeerproblemen geen sprake. De gemeente Kerkrade volgt de trend van het toenemend aantal elektrische voertuigen en voorziet komende jaren in de groeiende vraag naar laadinfrastructuur. Er is een dekkend gemeentelijk netwerk van laadpalen en er is laadpalenbeleid en een plankaart vastgesteld, waarmee locaties voor toekomstige laadpalen zijn bepaald.

7. Ontwikkelingen

7.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Woningbouw

In Zuid-Limburg geldt de transformatieopgave per gemeente als kwantitatief uitgangspunt voor de regionale woningmarktprogrammering. In de gemeente Kerkrade is het aantal grote woningbouwontwikkelingen binnen de gemeente relatief beperkt en betreffen geplande projecten hoofdzakelijk herstructureringsprojecten. Naast een aantal kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen, is voor het Mobiliteitsplan het meest relevant de ontwikkeling van het Rolduckerveld. Het plan betreft het totale project van de herstructurering van Rolduckerveld. Bij deze en andere woningbouwprojecten is een goede parkeeroplossing en bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen belangrijk.

Bedrijventerreinen

De gemeente Kerkrade heeft zes bedrijventerreinen met een totale oppervlakte van ruim 350 hectare. De behoefte aan bedrijventerreinen in de regio Kerkrade voor voornamelijk logistiek groeit sterk. In dat kader groeit ook de vraag naar grotere kavels omdat bedrijventerreinen steeds voller worden. Door de samenwerking met Bedrijventerreinmanagement Parkstad Limburg wordt er in de gemeente structureel gewerkt aan revitalisering en beheer van bedrijventerreinen. Voorgenomen uitbreiding van bedrijventerreinen in de regio Kerkrade, zoals bijvoorbeeld bedrijventerrein Julia in Kerkrade Oost, zal een toekomstig effect te verwachten zijn op het wegennet.

Een van de relevante ontwikkelingen waar op ingezet wordt is de herinrichting van bedrijventerrein Dentgenbach. Een van de ontwikkelingen die hiermee gepaard gaat is het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein (waaronder een duurzame herinrichting van het onderliggend wegennet in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg.

7.2 Gemeentelijk beleid

Energietransitie en duurzaamheid

In Nederland wordt overgegaan op duurzame energie. In 30 Nederlandse regio's is een Regionale Energie Strategie (RES) gemaakt. In deze RES wordt onderzocht hoe kan worden overgegaan op duurzame energie. Zuid-Limburg is een van die regio's, waarbij Parkstad Limburg een van de deelregio's is. De Zuid-Limburgse gemeenten, provincie, het waterschap en Enexis werken hiervoor intensief samen. De RES Zuid Limburg focust zich op de thema's energiebesparing, duurzame elektriciteitsopwekking uit wind- en zonne-energie, duurzame warmte en participatie. Met betrekking tot zonne-energie, is in het RES opgenomen dat voor zon-op-land de opwek op parkeerterreinen en braakliggende terreinen in bebouwd gebied de voorkeur heeft.

De samenwerkende gemeenten in Parkstad hebben het initiatief genomen om de energietransitie in de regio aan te jagen en gestructureerd van de grond te krijgen. Als eerste belangrijke stap is een onderbouwde ambitie geformuleerd: in 2040 is Parkstad Limburg energieneutraal. Dat betekent dat de energie die in Parkstad nodig is, ook regionaal wordt opgewekt. Het doel is daarbij om inwoners en bedrijven van schone, betrouwbare en duurzame energie te voorzien.

In het uitvoeringsprogramma PALET (Parkstad Limburg Energietransitie) 2.0 Kerkrade zijn voor diverse sectoren, waaronder Infrastructuur, Verkeer en Vervoer ambities en speerpunten opgenomen die moeten bijdragen aan de energietransitie binnen de regio. Deze sector, waartoe zowel de snelwegen als de andere wegen behoren, omvat zo'n 8% van het totale energiegebruik in de gemeente Kerkrade. Energiebesparingen binnen deze sector zijn veelal afhankelijk van autonome ontwikkelingen zoals de innovatie in de elektrificatie van het personenvervoer. Ondanks een verwachte stijging van het aantal voertuigkilometers is de verwachting dat het toekomstige energieverbruik in de sector zich na een daling tot 2020 stabiliseert tot 2035. De speerpunten uit het programma Duurzame Mobiliteit, die tevens als basis dienen voor de ambities voor het Mobiliteitsplan, vertonen raakvlakken met de energietransitie.

Sport, bewegen & gezondheid en welzijn

De gemeente Kerkrade heeft samen met partners het Sportakkoord ondertekend waarmee invulling gegeven wordt aan diverse pijlers van het Sportakkoord door concrete doelen en acties te benoemen waar de gemeente met partners mee aan de slag gaat. In het kader van mobiliteit zijn de volgende onderwerpen relevant om te benoemen:

- Het (meer) in beweging krijgen van senioren als onderdeel van de pijler 'Inclusief Sporten'.
- Intensivering van de samenwerking tussen sport- en beweegaanbieders en kinderopvang en scholen waarbij aanbod van activiteiten in de omgeving van scholen van belang wordt geacht.

Beide onderwerpen hebben raakvlakken met bewegen in de openbare ruimte. Een veilige en toegankelijke omgeving rondom ouderenzorglocaties en schoollocaties is van belang voor het (meer) in beweging krijgen van de genoemde doelgroepen.

Goede toegangen naar de achterliggende natuur- en recreatiegebieden zijn van groot belang voor de bruikbaarheid van de aanwezige sportvoorzieningen en recreatiemogelijkheden.

7.3 Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

De wereld van mobiliteit maakt grote veranderingen door. Elektrisch vervoer is in opkomst, auto's worden slimmer waardoor deze meer taken overnemen van de bestuurder en apps en navigatiesystemen maken het eenvoudiger je reis te plannen en onderweg bij te stellen. Deze ontwikkelingen zullen zich de komende jaren doorzetten en hoewel de onzekerheid groot is, moeten toekomstige verkeersprojecten hierop inspelen. De ontwikkelingen en regionale beleidslijnen koersen op de volgende thema's:

- Verkeersveiligheid en leefbaarheid: minder ongevallen en een prettigere leefomgeving
- Duurzame mobiliteit: bijdragen aan energietransitie en verminderen CO2-uitstoot
- Actieve mobiliteit: gezonde levensstijl en duurzame mobiliteit
- Technologische ontwikkeling: slimmere voertuigen en inzet deelmobiliteit
- Inclusieve mobiliteit: iedereen in de samenleving heeft toegang tot mobiliteit

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 ONGEVALLENLOCATIES

Verkeersongevallenkaart met VOC's



Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 40% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

- Legenda**
- Ongevallen met doden
 - Ongevallen met gewonden
 - Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2017 t/m 2021



Top 10 meest onveilige trajecten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen - én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.
(zie kaart pagina 15 voor exacte locatie)

| | Score |
|--|------------------------|
| 1 KAALHEIDERSTEENWEG, STRIJTHAGENWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 2 INDUSTRIESTRAAT, SCHIEFERHEIDESTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 3 GRENSSTRAAT, MERKSTEINSTRAT, MEUSERSTRAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 4 HAMBOSWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 5 VELDHOFSTRAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 6 NEUSTRASSE, SCHUMMERSTRAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 7 TUNNELWEG <small>KERKRADE, LANDGRAAF</small> | Ongevallen Snelheid |
| 8 AKERSTRAT, BEGONIASTRAT, KAMPSTRAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 9 LOCHT <small>HEERLEN, KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 10 ZONSTRAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |

© 2022 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2021) en ongevallen (2017 t/m 2021)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rij snelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.



Top 10 meest onveilige kruispunten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 15 voor exacte locatie)

| | Score |
|---|------------------------|
| 1 +4 KAALHEIDERSTEENWEG, STRIJTHAGENWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 2 +6 HAMBOSWEG, HAMMIJNSTRAAT, HAMMOLENWEG, VAUPTSWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 3 +24 HAMBOSWEG, NULLANDERBERGSWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 4 0 HAANRADERWEG, MEUSERSTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 5 +26 BETTEL, DRIEVOGELSTRAAT, LOCHT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 6 -3 HOLZSTRAAT, HOOFDSTRAAT, KRUIJSSTRAAT, ONZE LIEVE VROUWESTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 7 -5 PRINSES BEATRIXSTRAAT, ZONSTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 8 -1 GRENSSTRAAT, MERKSTEINSTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 9 -3 BRUGHOFWEG, HAMMOLENWEG, KERKRADERSTEENWEG <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |
| 10 -9 BEGONIASTRAAT, KAMPSTRAAT, KASPERENSTRAAT <small>KERKRADE</small> | Ongevallen Snelheid |

© 2022 VIA Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2021) en ongevallen (2017 t/m 2021)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijnsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een fouteve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.



BIJLAGE 2 SNELHEIDSOVERTREDINGSKAART

Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling politie



Op de kaart zijn snelheden (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsovertredingen (zonder vertraging) in de hele gemeente voor komen.

Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving en is afstemming tussen wegbeheerder en politie nodig.

- Legenda**
- Lichte overtreding
 - Overtreding
 - Zware overtreding

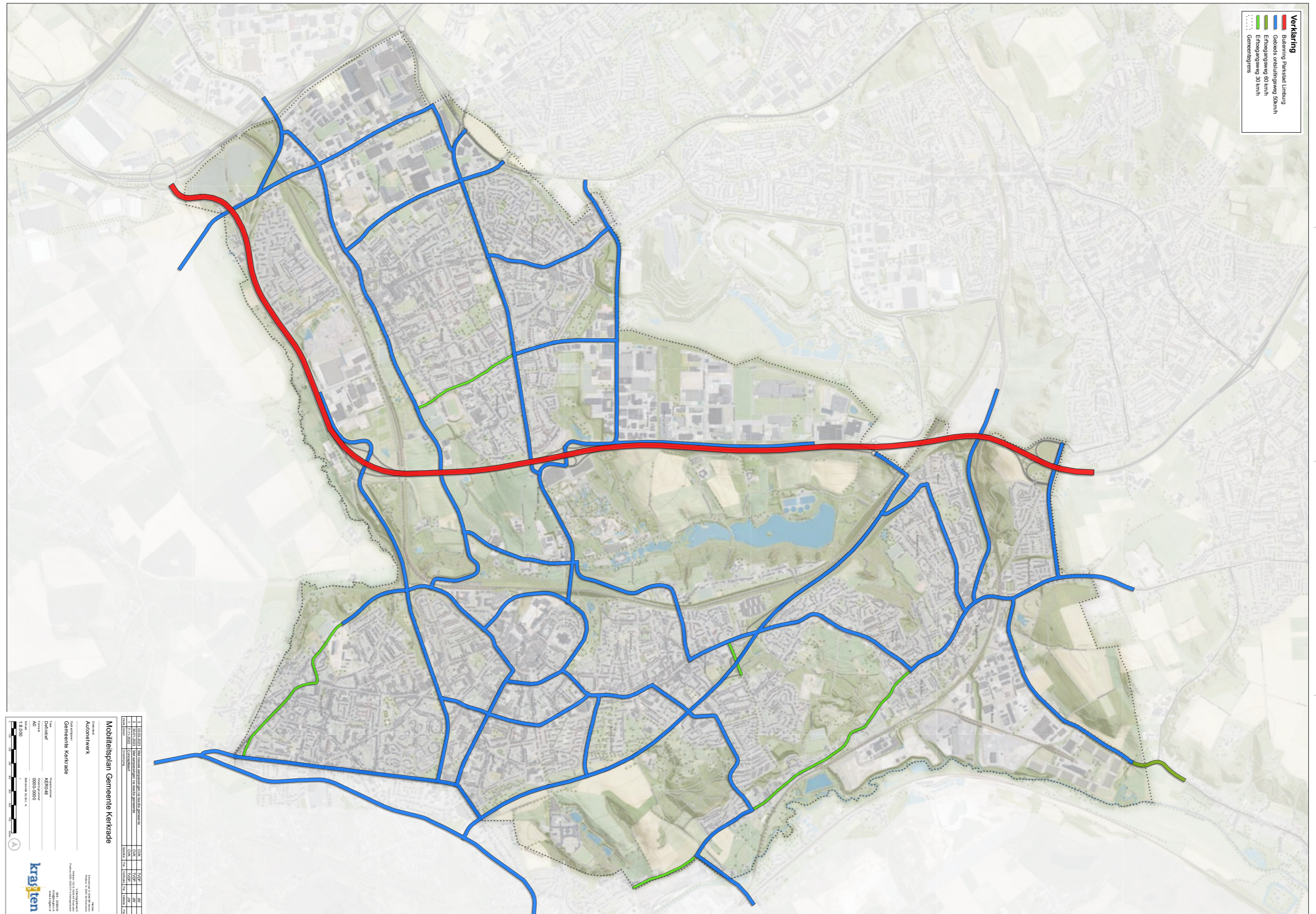
Snelheden in de periode december 2021



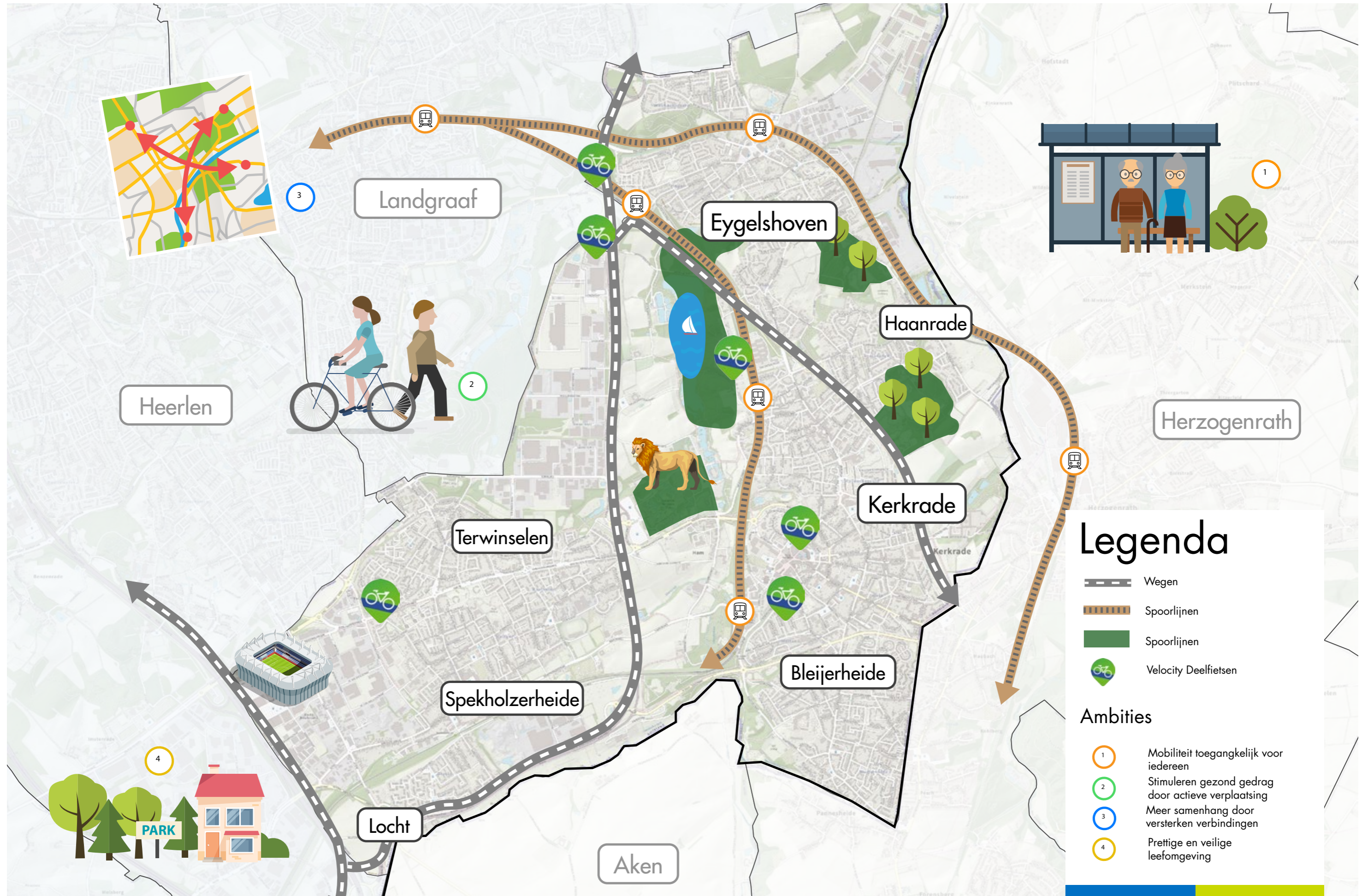
BIJLAGE 3 NETWERKKAART FIETS



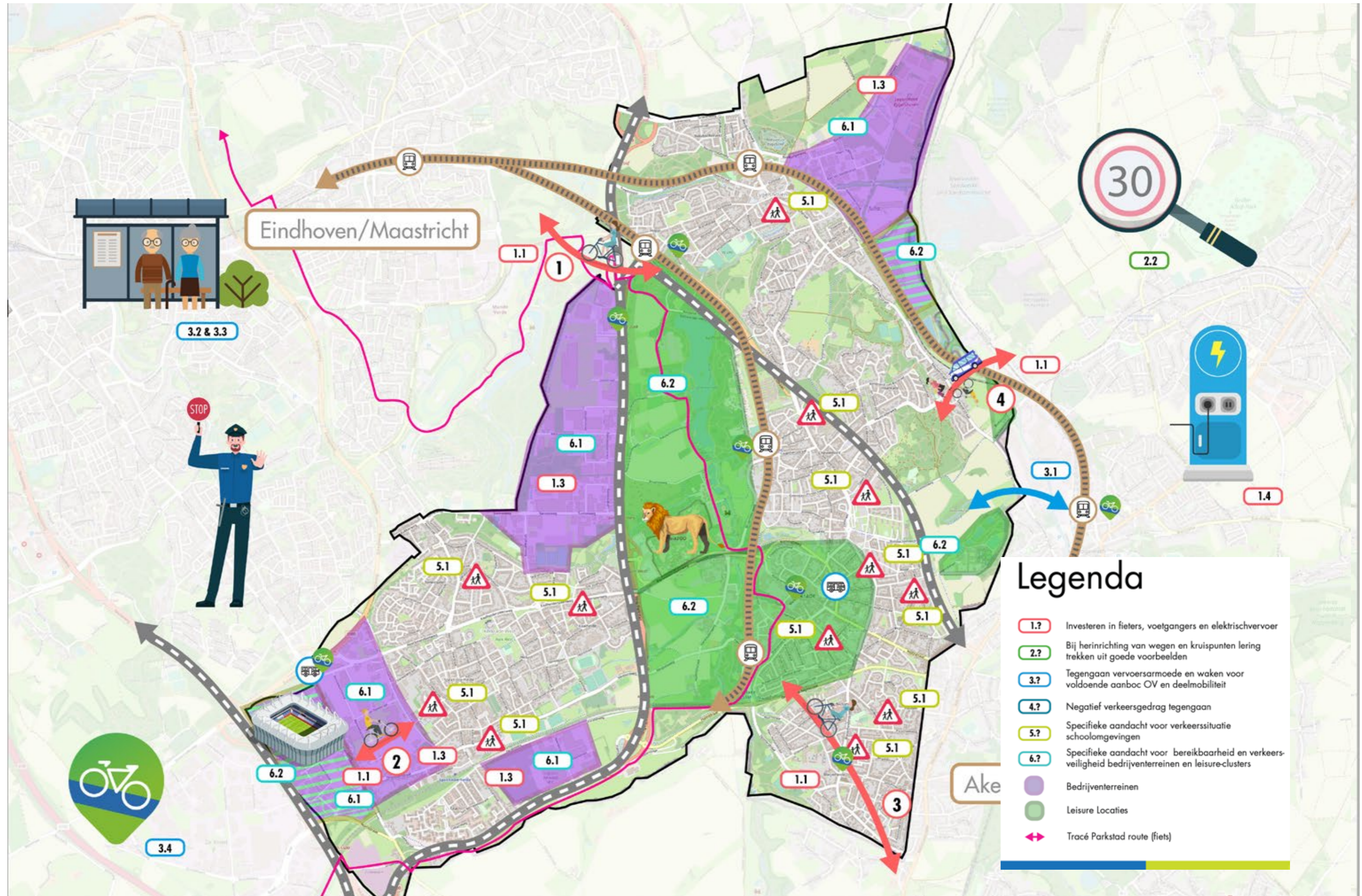
BIJLAGE 4 NETWERKKAART AUTO



BIJLAGE 5 KAART AMBITIES



BIJLAGE 6 TOEKOMSTKAART BELEIDSOPGAVE



BIJLAGE 7 RAPPORTAGE ENQUÊTE MOBILITEITSPLAN

Mobiliteitsplan gemeente Kerkrade

Onderzoeksrapport

Inleiding

Het komende jaar gaat de gemeente Kerkrade aan de slag met een nieuw Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan helpt de gemeente Kerkrade om de plannen voor de toekomst te ontwikkelen en Kerkrade voor iedereen goed bereikbaar te houden.

Om het mobiliteitsplan vorm te geven zijn burgers middels een online enquête geraadpleegd. Deze presentatie bevat de resultaten van die enquête.

De enquête is door 792 respondenten ingevuld. De enquête was opengesteld voor respondenten van 1 april 2022 t/m 2 mei 2022



Persoonsgegevens

De volgende vragen zijn algemene vragen over leeftijd, in welke kern respondenten wonen en hoe hun thuissituatie eruit ziet . Deze vragen worden gesteld om tijdens het onderzoek te controleren of de ontvangen reacties een goede afspiegeling zijn van respondentenpopulatie. In verband met privacy is deze enquête anoniem en houden wij geen data omtrent persoonsgegevens in ons bestand.



Inhoudsopgave

- Persoonsgegevens
- School
- Werk
- Vrije tijd
- Boodschappen
- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Openbaar Vervoer
- Verkeersknelpunten
- Goede voorbeelden verkeer

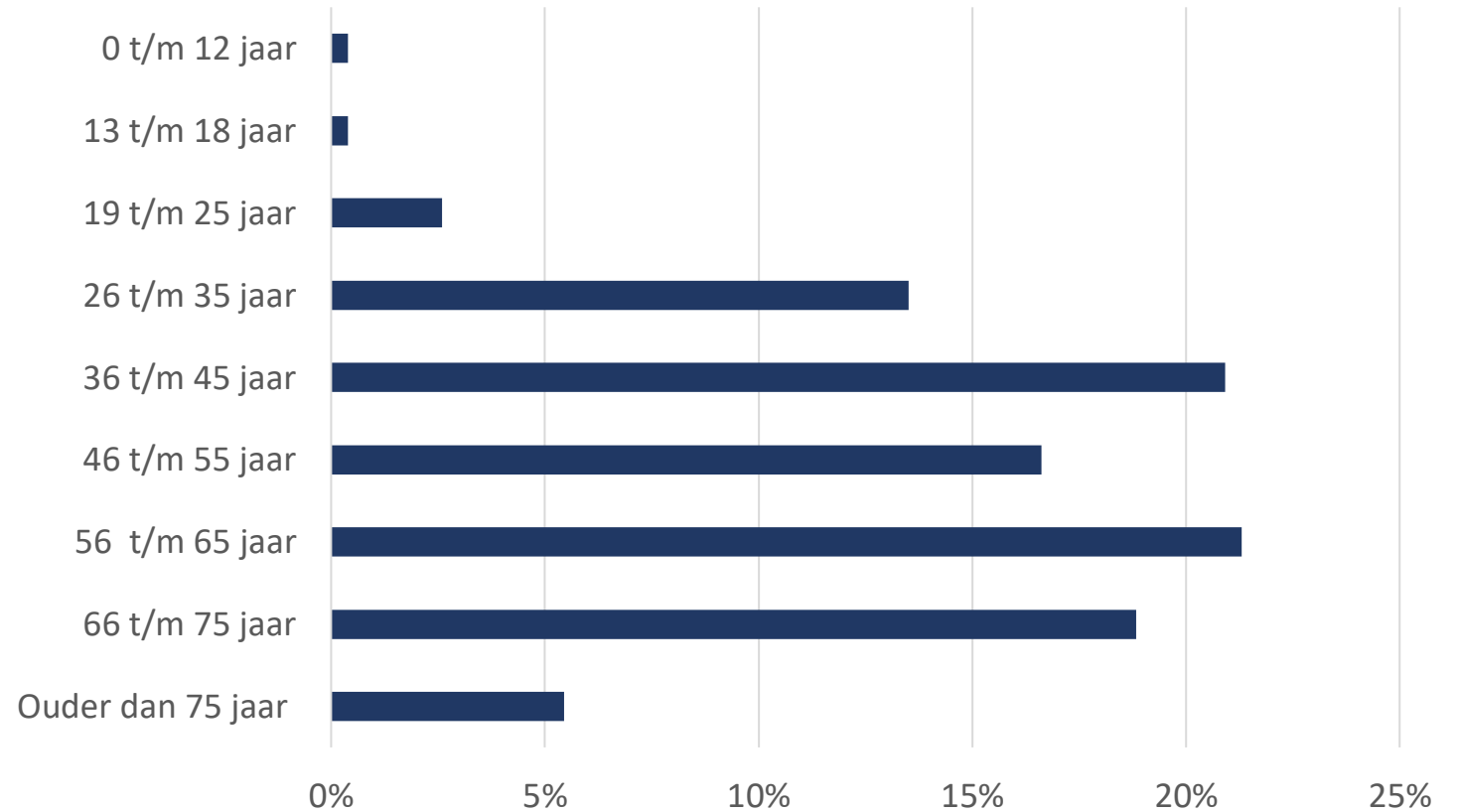
Persoonsgegevens

De volgende vragen zijn algemene vragen die een beeld geven van de respondenten die de mobiliteitsenquête hebben ingevuld. Het gaat daarbij om gegevens over geslacht, leeftijd, woonkern- of wijk, thuissituatie, etc. Deze informatie is relevant om tijdens het onderzoek te controleren of de ontvangen reacties een goede afspiegeling zijn van de inwoners van de gemeente Kerkrade. In verband met privacy is deze enquête anoniem. Bureau Kragten verwijdert alle data na dit project.



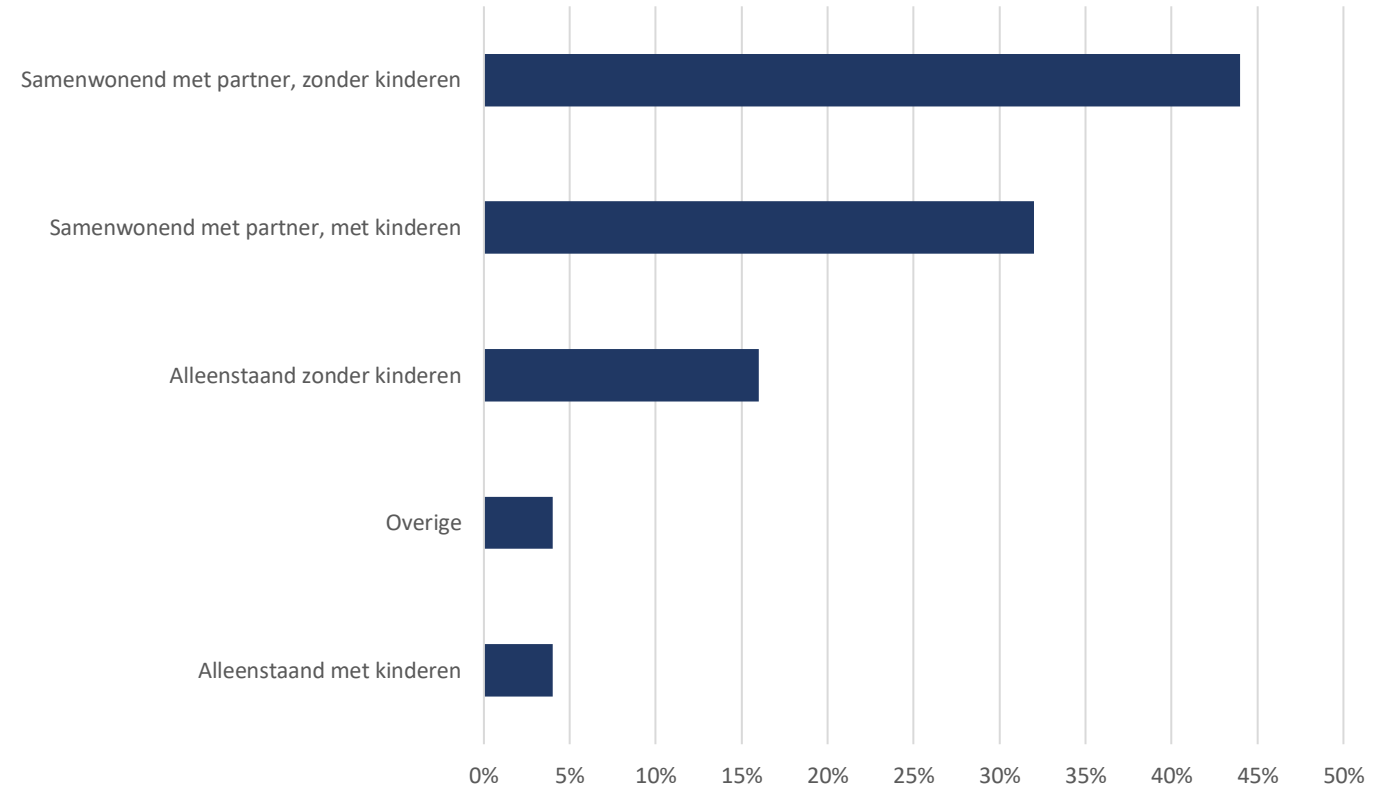
Wat is uw leeftijd?

| | |
|-------------------|-------|
| 0 t/m 12 jaar | 0,4% |
| 13 t/m 18 jaar | 0,4% |
| 19 t/m 25 jaar | 2,6% |
| 26 t/m 35 jaar | 13,5% |
| 36 t/m 45 jaar | 20,9% |
| 46 t/m 55 jaar | 16,6% |
| 56 t/m 65 jaar | 21,3% |
| 66 t/m 75 jaar | 18,8% |
| Ouder dan 75 jaar | 5,5% |



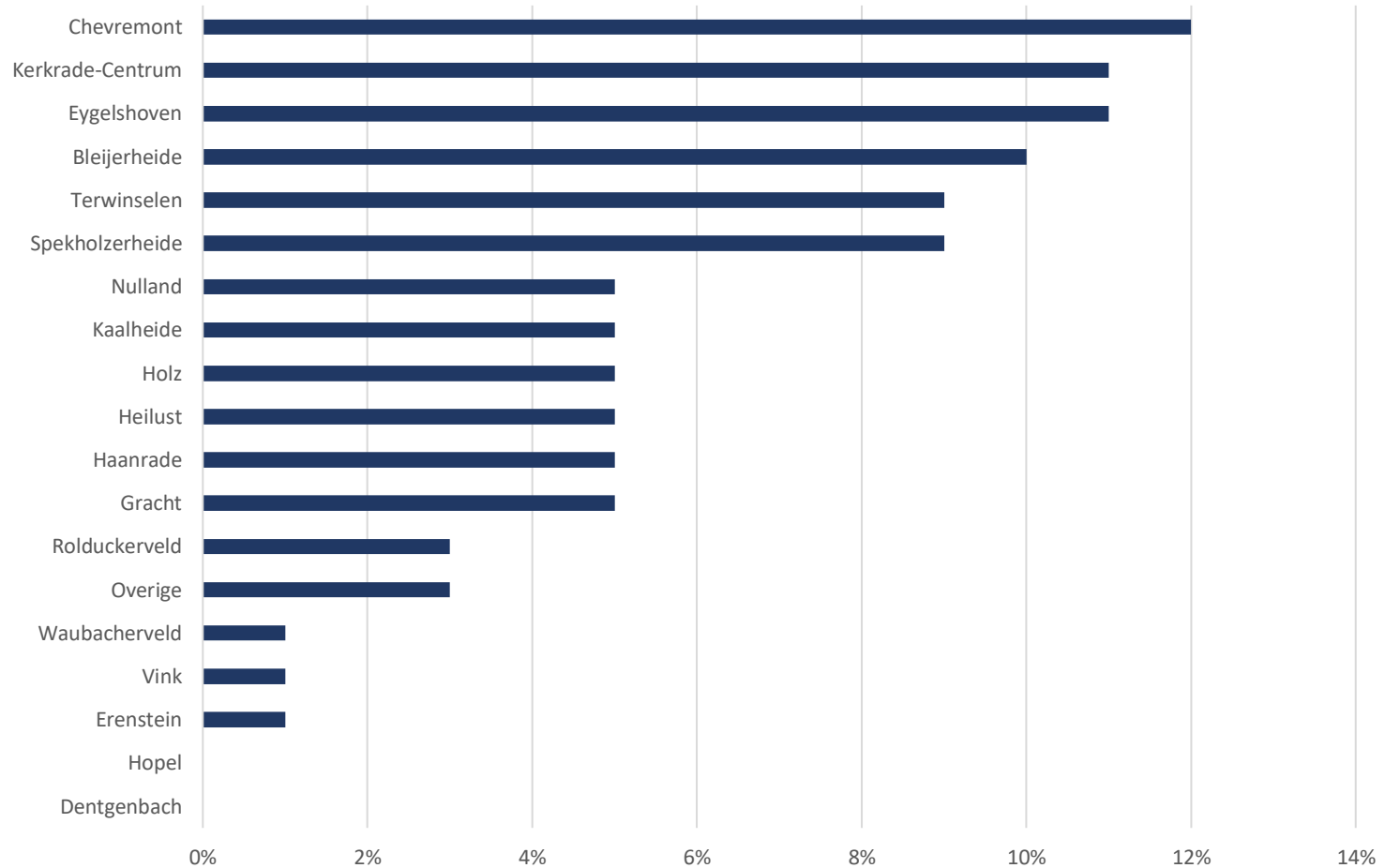
Hoe ziet uw thuissituatie eruit?

| | |
|--|-----|
| Samenwonend met partner, zonder kinderen | 44% |
| Samenwonend met partner, met kinderen | 32% |
| Alleenstaand zonder kinderen | 16% |
| Alleenstaand met kinderen | 4% |
| Overige | 4% |



In welke buurt woont u?

| | |
|------------------|-----|
| Chevremont | 12% |
| Eygelshoven | 11% |
| Kerkrade-Centrum | 11% |
| Bleijerheide | 10% |
| Spekholzerheide | 9% |
| Terwinselen | 9% |
| Gracht | 5% |
| Haanrade | 5% |
| Heilust | 5% |
| Holz | 5% |
| Kaalheide | 5% |
| Nulland | 5% |
| Overige | 3% |
| Rolduckerveld | 3% |
| Erenstein | 1% |
| Vink | 1% |
| Waubacherveld | 1% |
| Dentgenbach | 0% |
| Hopel | 0% |



Vervoerswijzen

Met welke vervoerswijzen reizen inwoners, hoe vaak en naar welke bestemming?

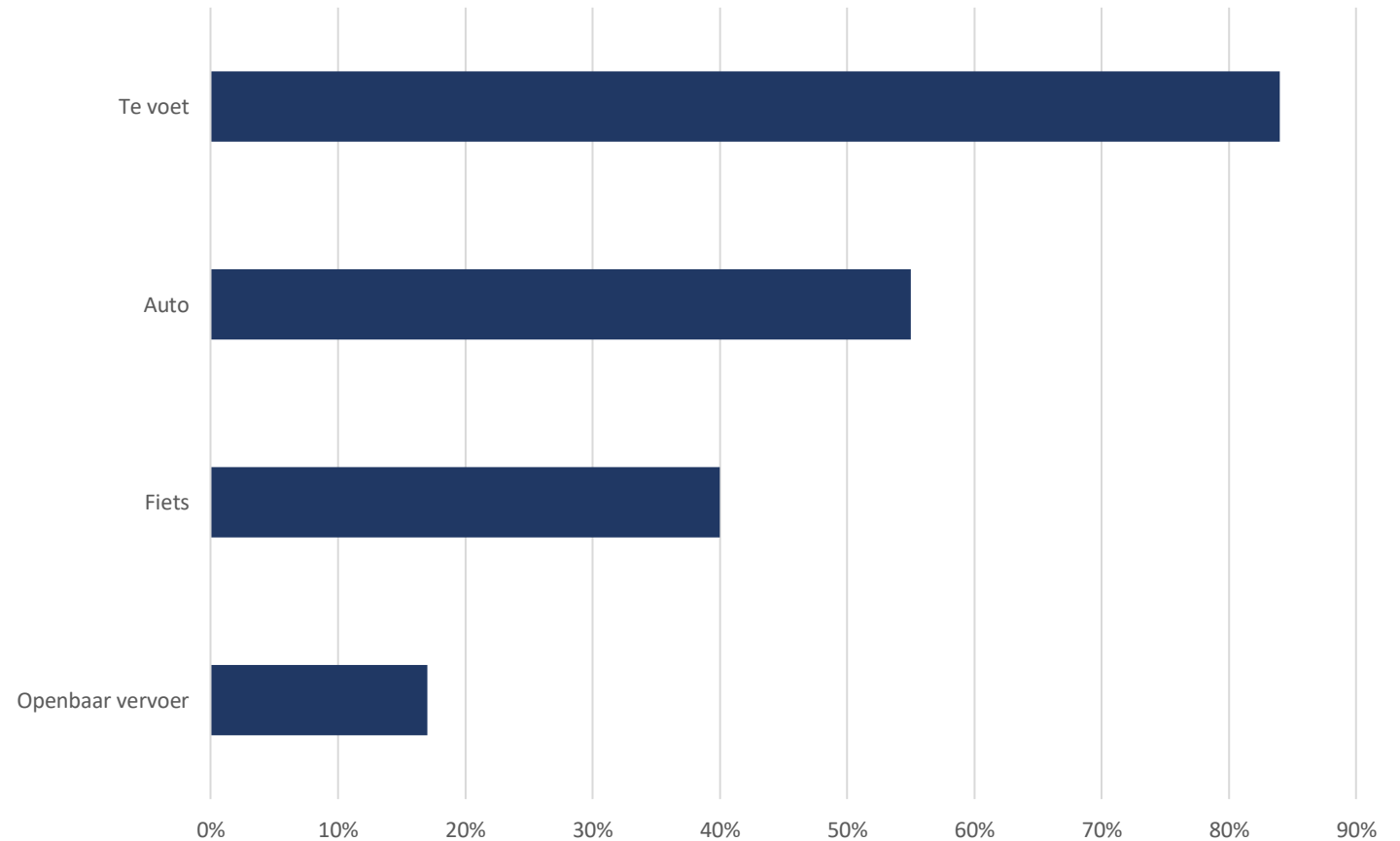
In dit rapportonderdeel leest u per type bestemming (bezoekmotief) hoe vaak inwoners van Kerkrade welke vervoerswijzen gebruiken om naar die bestemming te reizen.

De waarden worden uitgedrukt in een percentage van het aantal respondenten. Als bijvoorbeeld in dit rapport staat dat 5% met de fiets naar school reist dan betekent dit dat 5% van de respondenten dagelijks met de fiets naar school gaat. Omdat niet iedereen naar school gaat hoeft de som van de antwoorden geen 100% te zijn.



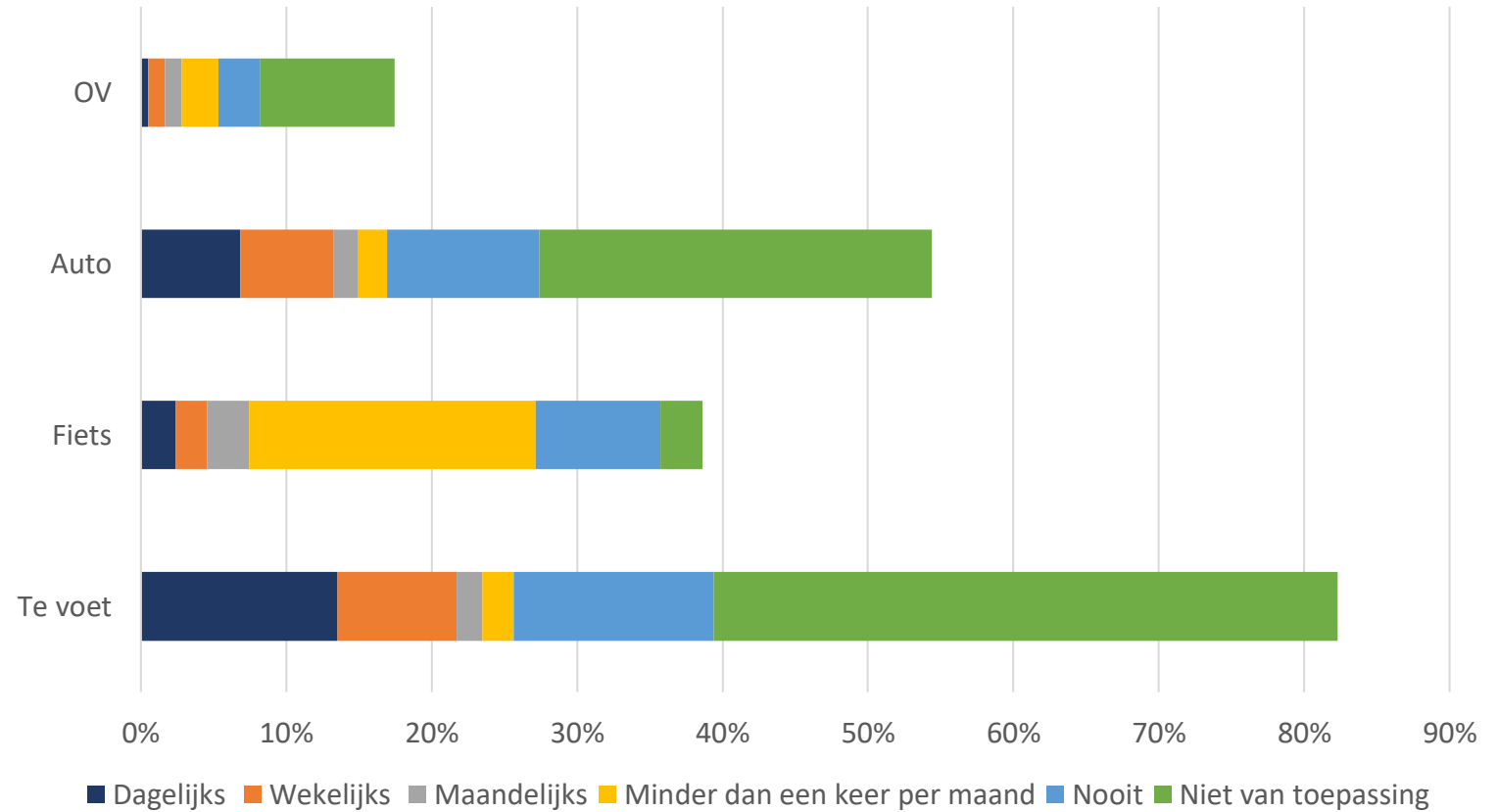
Welk vervoermiddel gebruikt u?

| Te voet | Auto | Fiets | Openbaar vervoer |
|---------|------|-------|------------------|
| 84% | 55% | 40% | 17% |



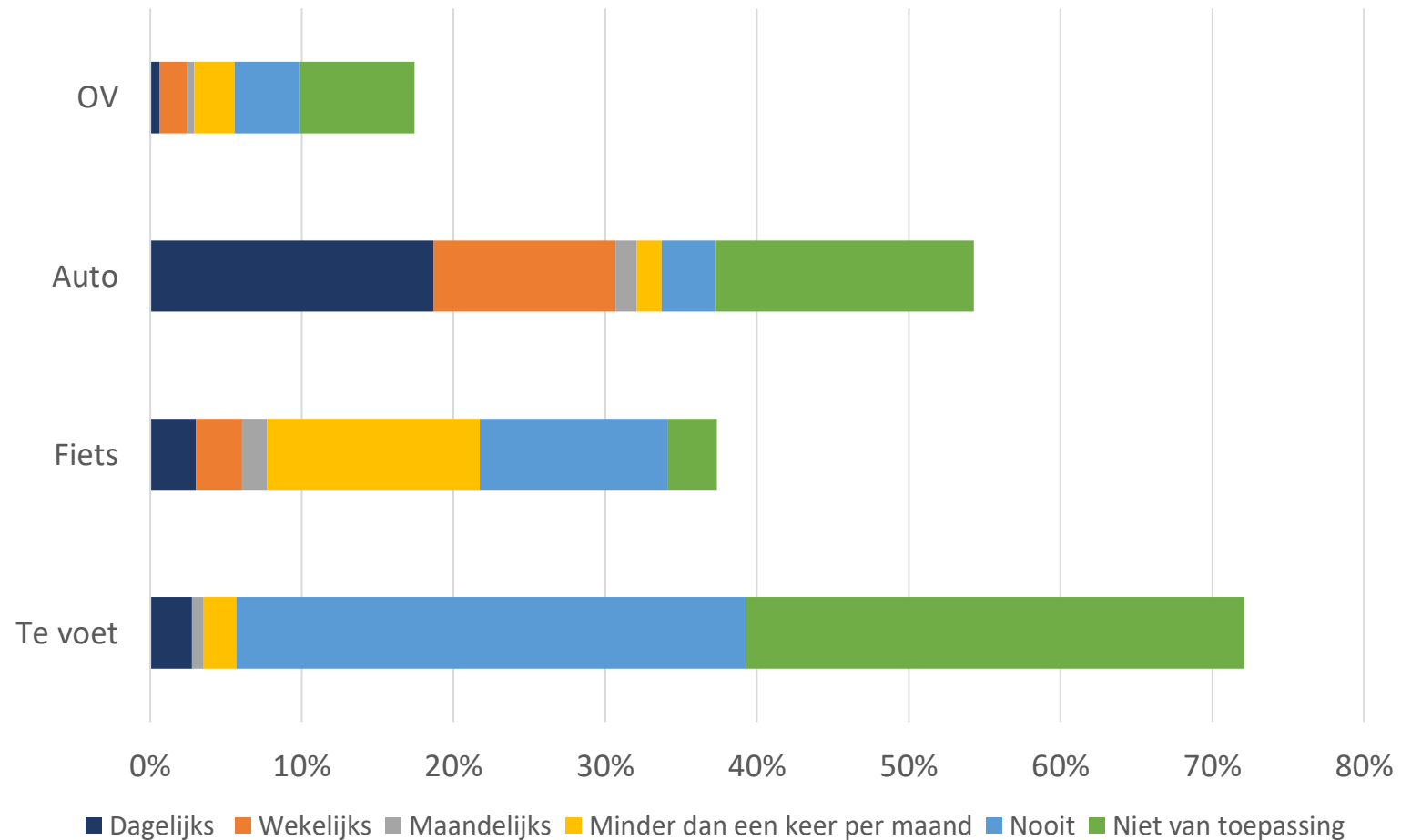
Hoe reist u naar school?

| | Te voet | Fiets | Auto | OV |
|-------------------------------|---------|-------|------|----|
| Dagelijks | 14% | 2% | 7% | 1% |
| Wekelijks | 8% | 2% | 6% | 1% |
| Maandelijks | 2% | 3% | 2% | 1% |
| Minder dan een keer per maand | 2% | 20% | 2% | 3% |
| Nooit | 14% | 9% | 10% | 3% |
| Niet van toepassing | 43% | 3% | 27% | 9% |



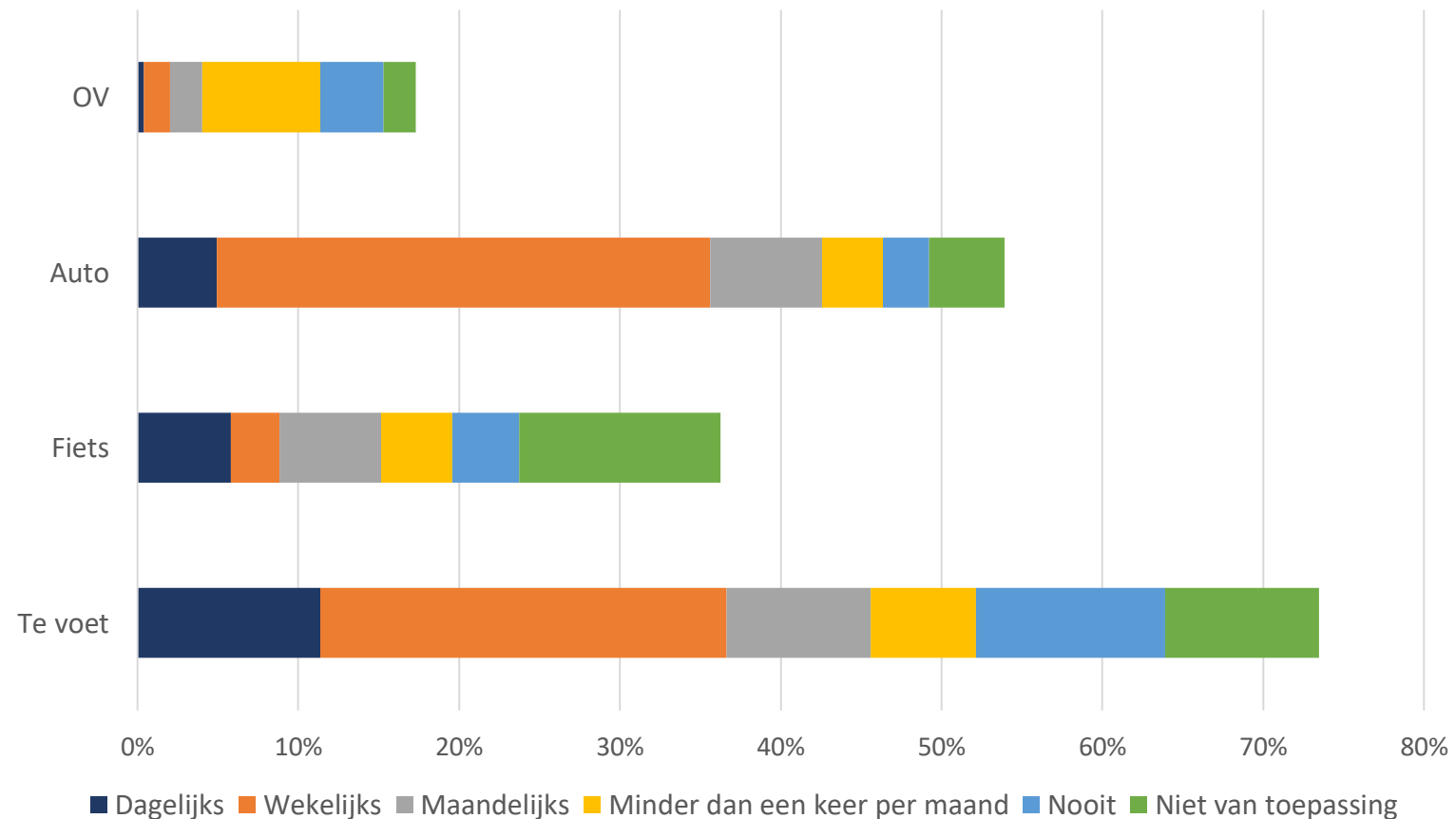
Hoe reist u naar het werk?

| | Te voet | Fiets | Auto | OV |
|-------------------------------|---------|-------|------|----|
| Dagelijks | 3% | 3% | 19% | 1% |
| Wekelijks | 0% | 3% | 12% | 2% |
| Maandelijks | 1% | 2% | 1% | 1% |
| Minder dan een keer per maand | 2% | 14% | 2% | 3% |
| Nooit | 34% | 12% | 4% | 4% |
| Niet van toepassing | 33% | 3% | 17% | 8% |



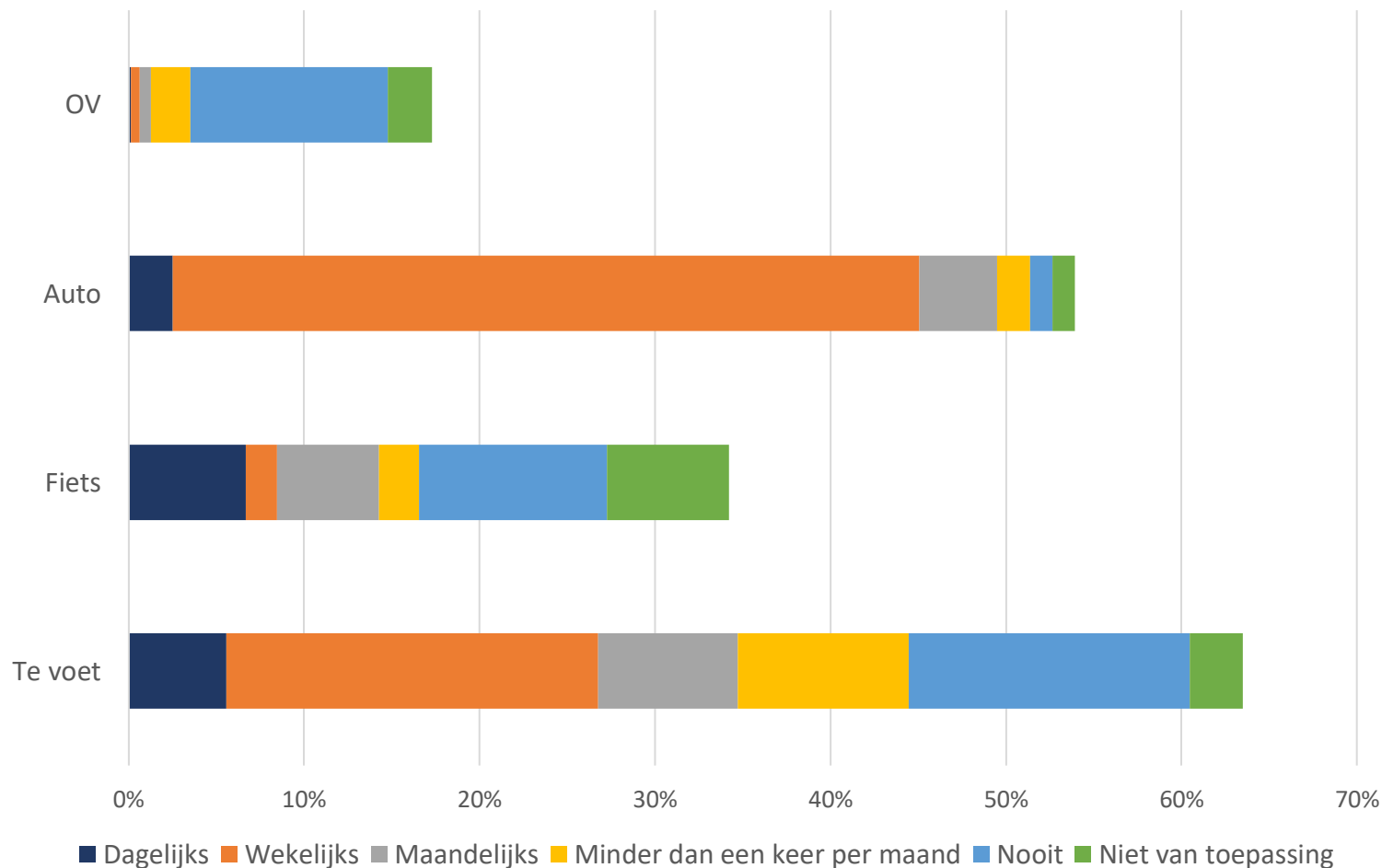
Hoe reist u naar uw vrijetijdsbestedingen?

| | Te voet | Fiets | Auto | OV |
|-------------------------------|---------|-------|------|----|
| Dagelijks | 11% | 6% | 5% | 0% |
| Wekelijks | 25% | 3% | 31% | 2% |
| Maandelijks | 9% | 6% | 7% | 2% |
| Minder dan een keer per maand | 7% | 4% | 4% | 7% |
| Nooit | 12% | 4% | 3% | 4% |
| Niet van toepassing | 10% | 13% | 5% | 2% |



Hoe reist u om boodschappen te doen?

| | Te voet | Fiets | Auto | OV |
|-------------------------------|---------|-------|------|-----|
| Dagelijks | 6% | 7% | 3% | 0% |
| Wekelijks | 21% | 2% | 43% | 1% |
| Maandelijks | 8% | 6% | 4% | 1% |
| Minder dan een keer per maand | 10% | 2% | 2% | 2% |
| Nooit | 16% | 11% | 1% | 11% |
| Niet van toepassing | 3% | 7% | 1% | 3% |



Looproutes

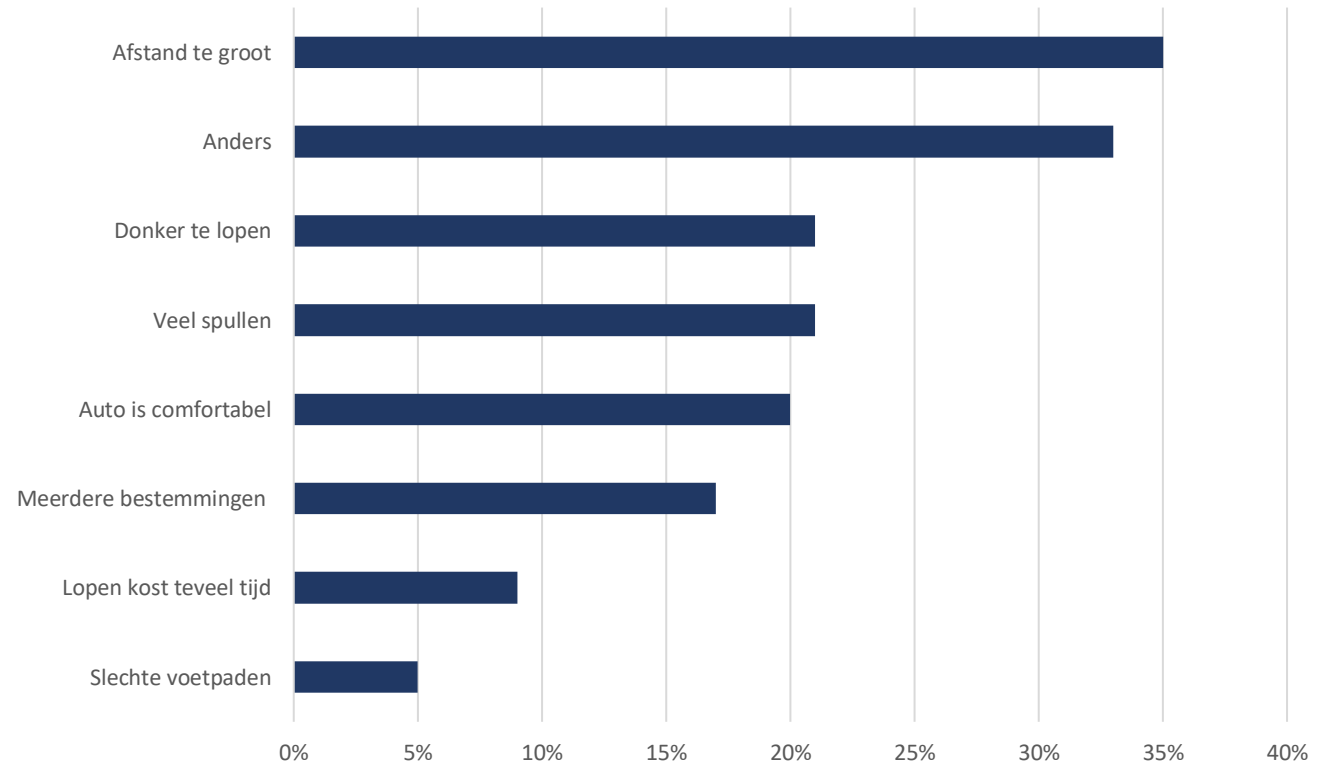
Respondenten hebben op de kaart hun looproutes door de gemeente Kerkrade kunnen aangeven. Dit zijn routes die zij regelmatig* afleggen. Dat kunnen looproutes zijn naar een bestemming zoals school, de winkel, werk en vrijetijdsbestemmingen.

**regelmatig = gemiddeld eens per week of vaker*



Wat zijn de redenen om niet te lopen?

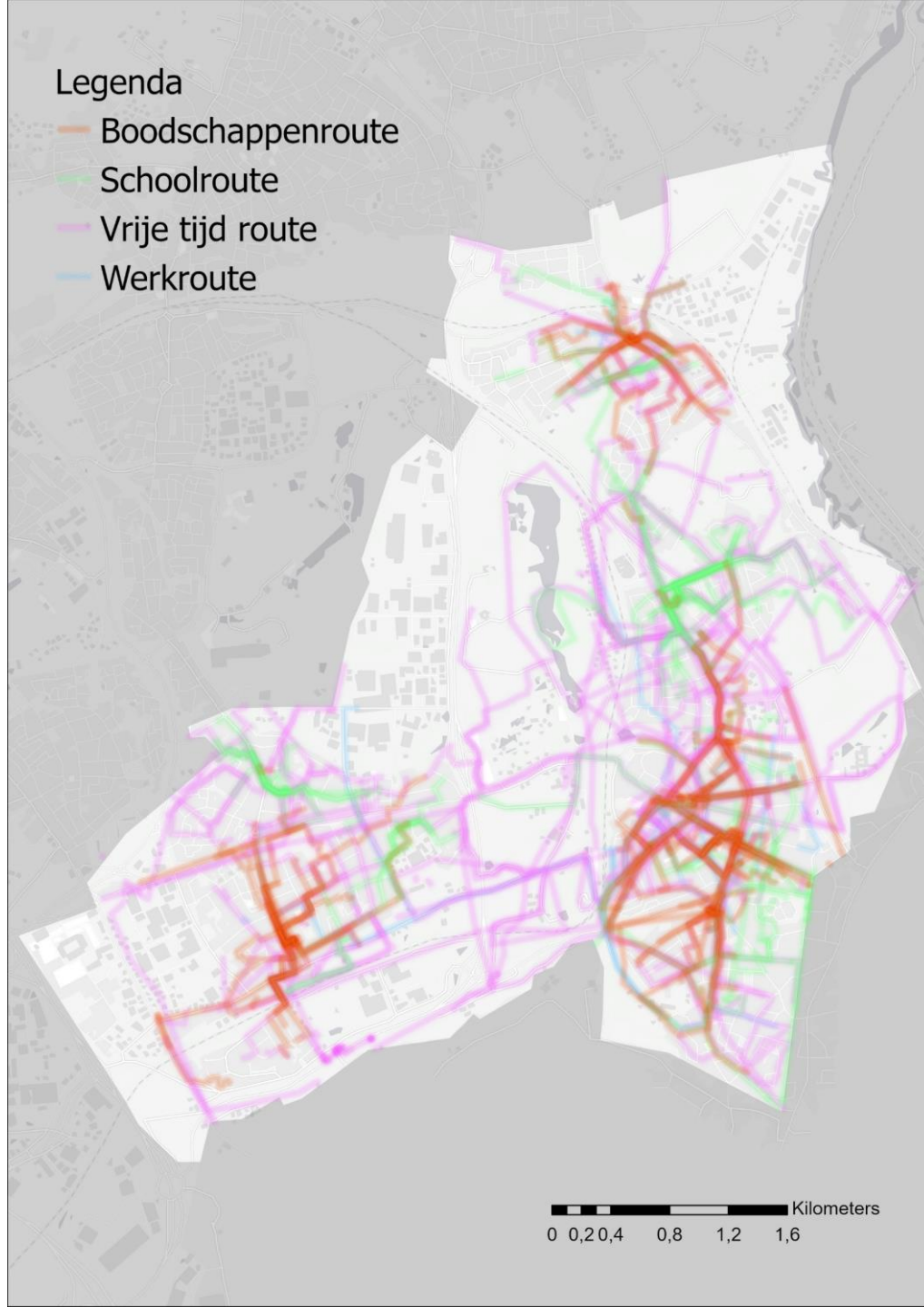
| | |
|------------------------|-----|
| Afstand te groot | 35% |
| Anders | 33% |
| Veel spullen | 21% |
| Donker te lopen | 21% |
| Auto is comfortabel | 20% |
| Meerdere bestemmingen | 17% |
| Lopen kost teveel tijd | 9% |
| Slechte voetpaden | 5% |



Wat zijn de redenen om niet te lopen? Anders

afhankelijkheid_scootmobiel
geen_grote_afstanden_lopen
lichamelijke_beperking
slecht_begaanbaar_voor_rolstoel
te-veel_hondendrollen
te_ver

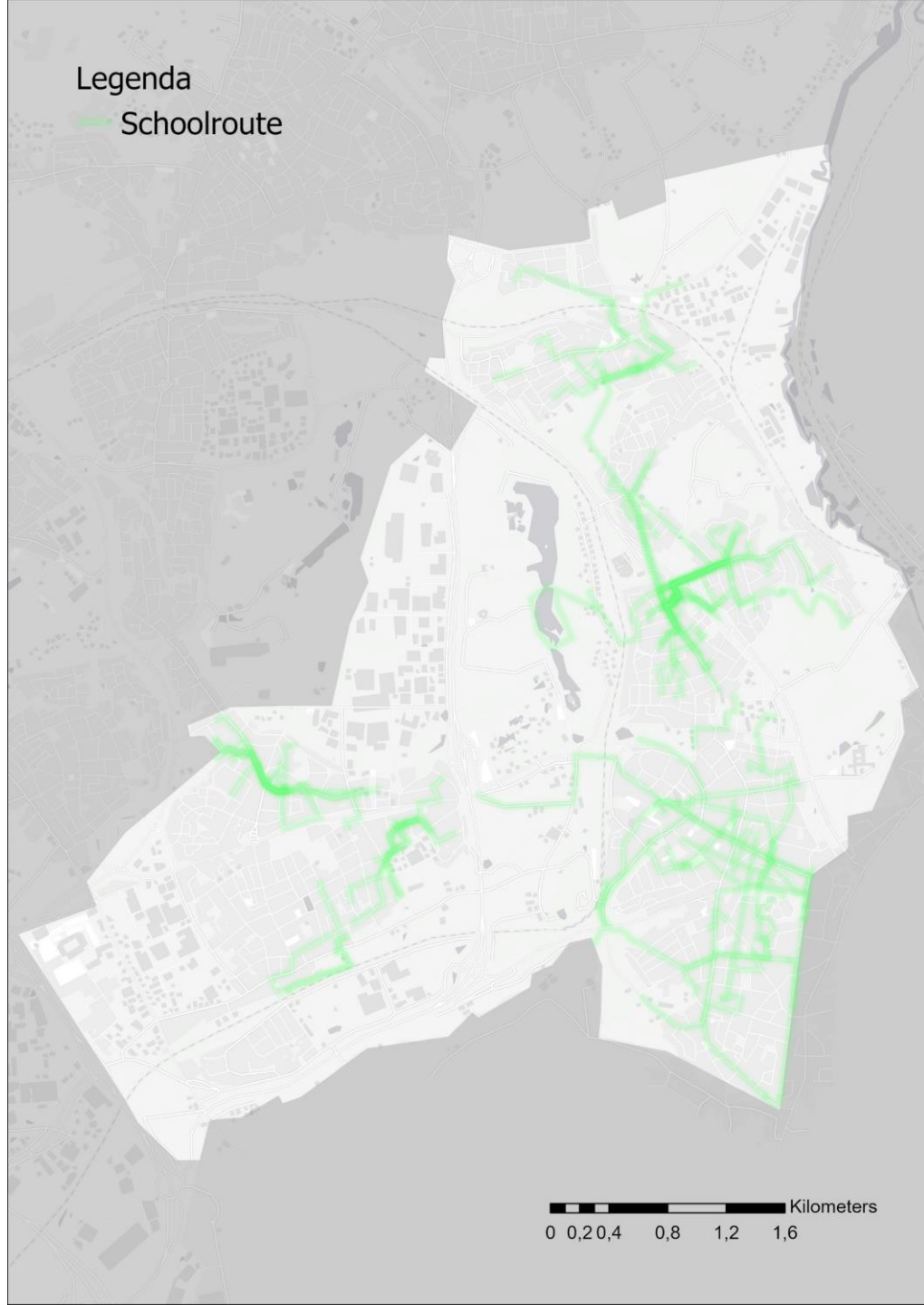
Alle looproutes



Legenda

Schoolroute

Schoolroute



Legenda

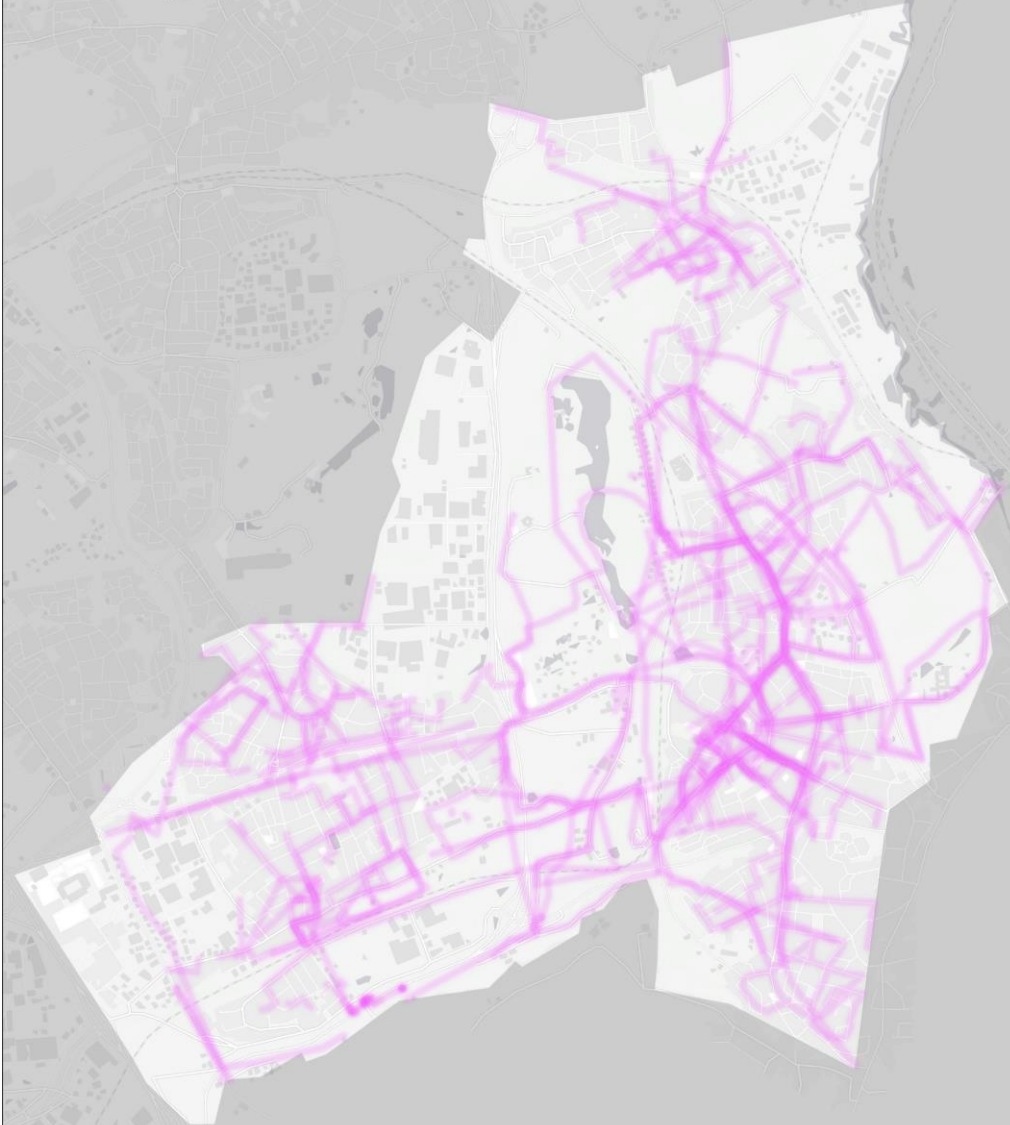
— Werkroute



Werkroute

Legenda

Vrije tijd route



0 0,2 0,4 0,8 1,2 1,6 Kilometers

Vrije tijd route

Legenda

— Boordschappenroute



Boordschappen route

Fietsroutes

Respondenten hebben aan kunnen geven welke routes zij regelmatig* fietsen**. Dat kunnen routes zijn naar een bestemming zoals school, de winkel, werk en vrijetijdsbestemmingen.

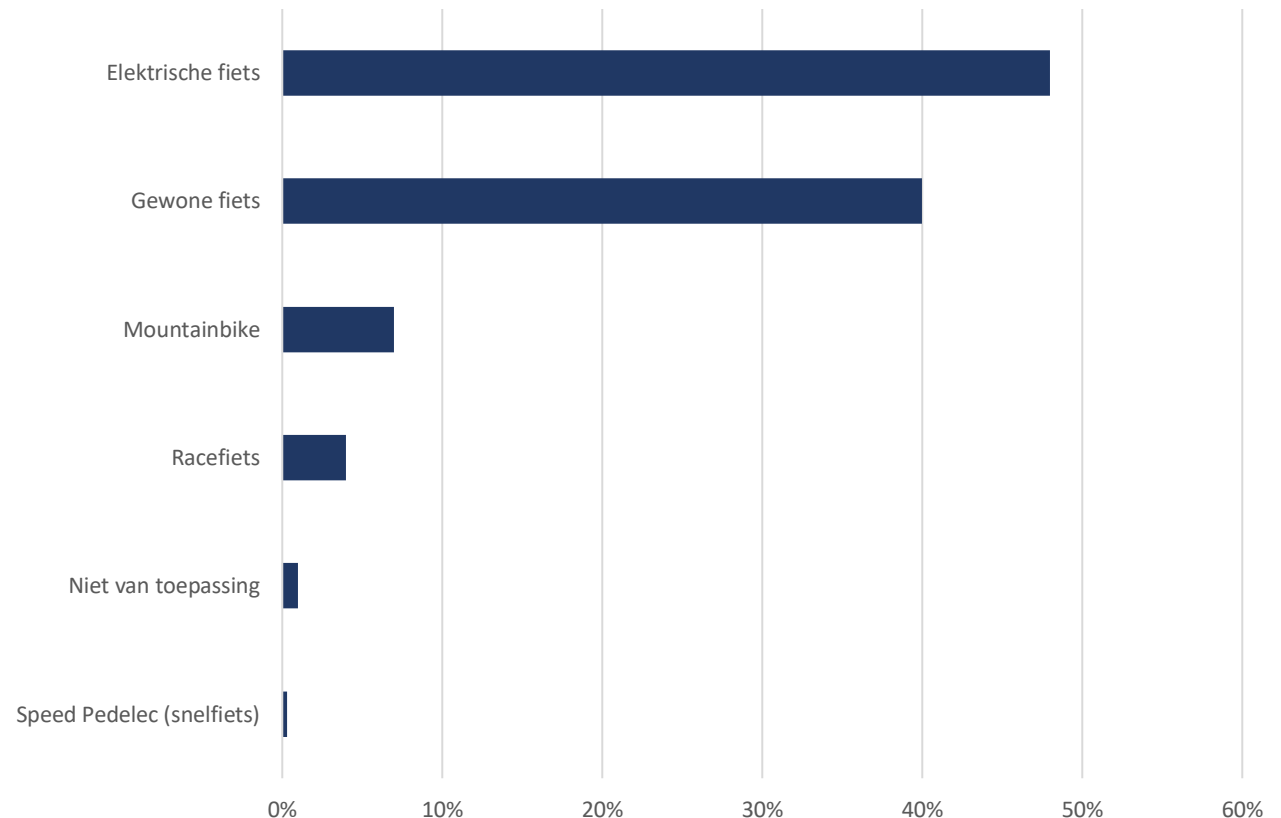
*regelmatic = gemiddeld eens per week of vaker

** onder fietsen verstaan we ook verplaatsingen met een speedpedelec



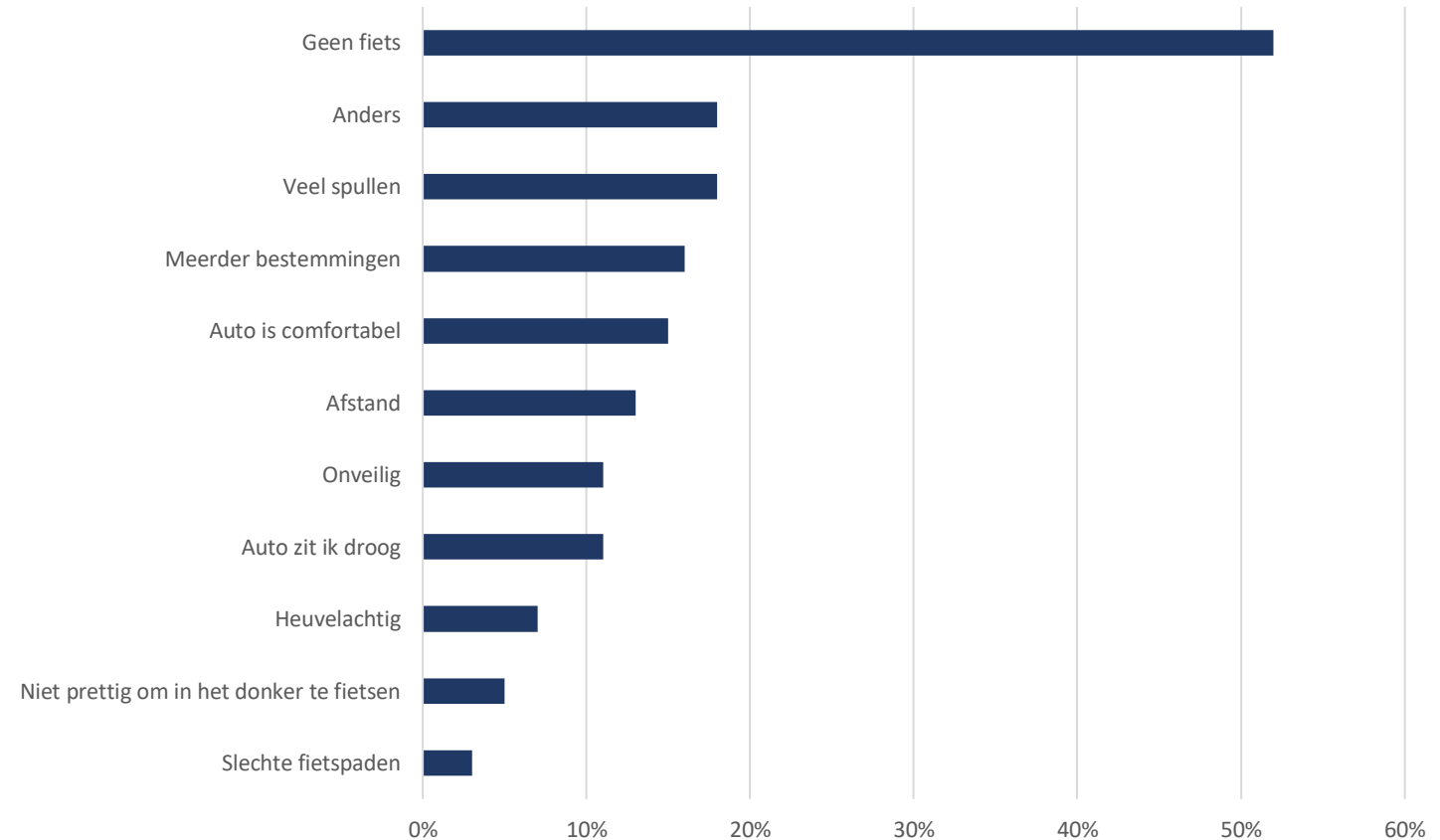
Van wat voor soort fiets maakt u gebruik?

| | |
|---------------------------|-----|
| Elektrische fiets | 48% |
| Gewone fiets | 40% |
| Mountainbike | 7% |
| Racefiets | 4% |
| Niet van toepassing | 1% |
| Speed Pedelec (snelfiets) | 0% |



Wat is de reden dat u niet fietst?

| | |
|--|-----|
| Geen fiets | 52% |
| Veel spullen | 18% |
| Anders | 18% |
| Meerdere bestemmingen | 16% |
| Auto is comfortabel | 15% |
| Afstand | 13% |
| Auto zit ik droog | 11% |
| Onveilig | 11% |
| Heuvelachtig | 7% |
| Niet prettig om in het donker te fietsen | 5% |
| Slechte fietspaden | 3% |

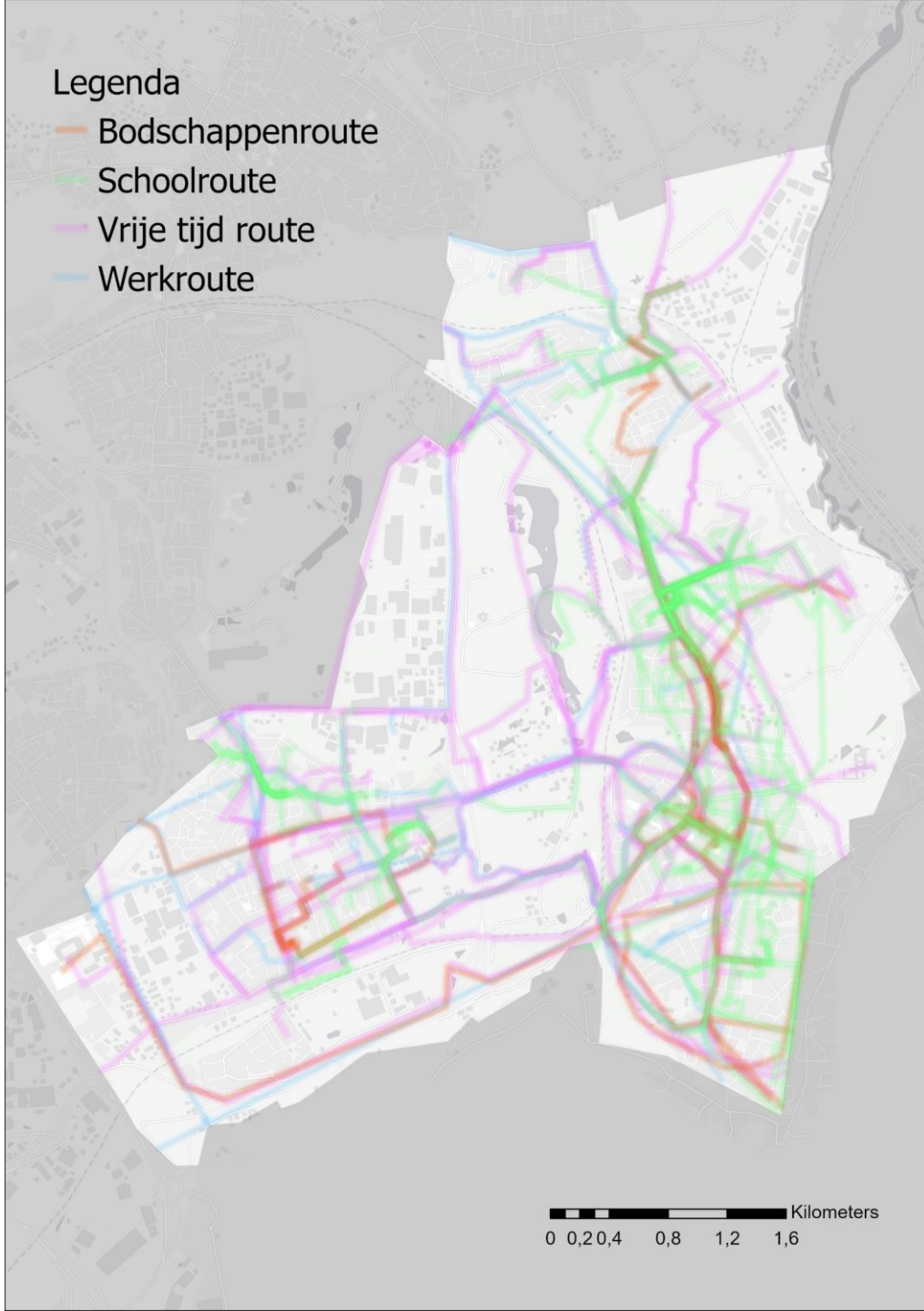


Wat is de reden dat u niet fietst?
Anders:

reisketen
leeftijd
snorscooter
lichamelijke_beperking
wacht_op_fiets_wmo
geen_zin
kan_niet_fietsen
liever_lopen

Legenda

- Bodschappenroute
- Schoolroute
- Vrije tijd route
- Werkroute



Alle fietsroutes

Legenda

Schoolroute



Schoolroutes

Legenda

— Werkroute

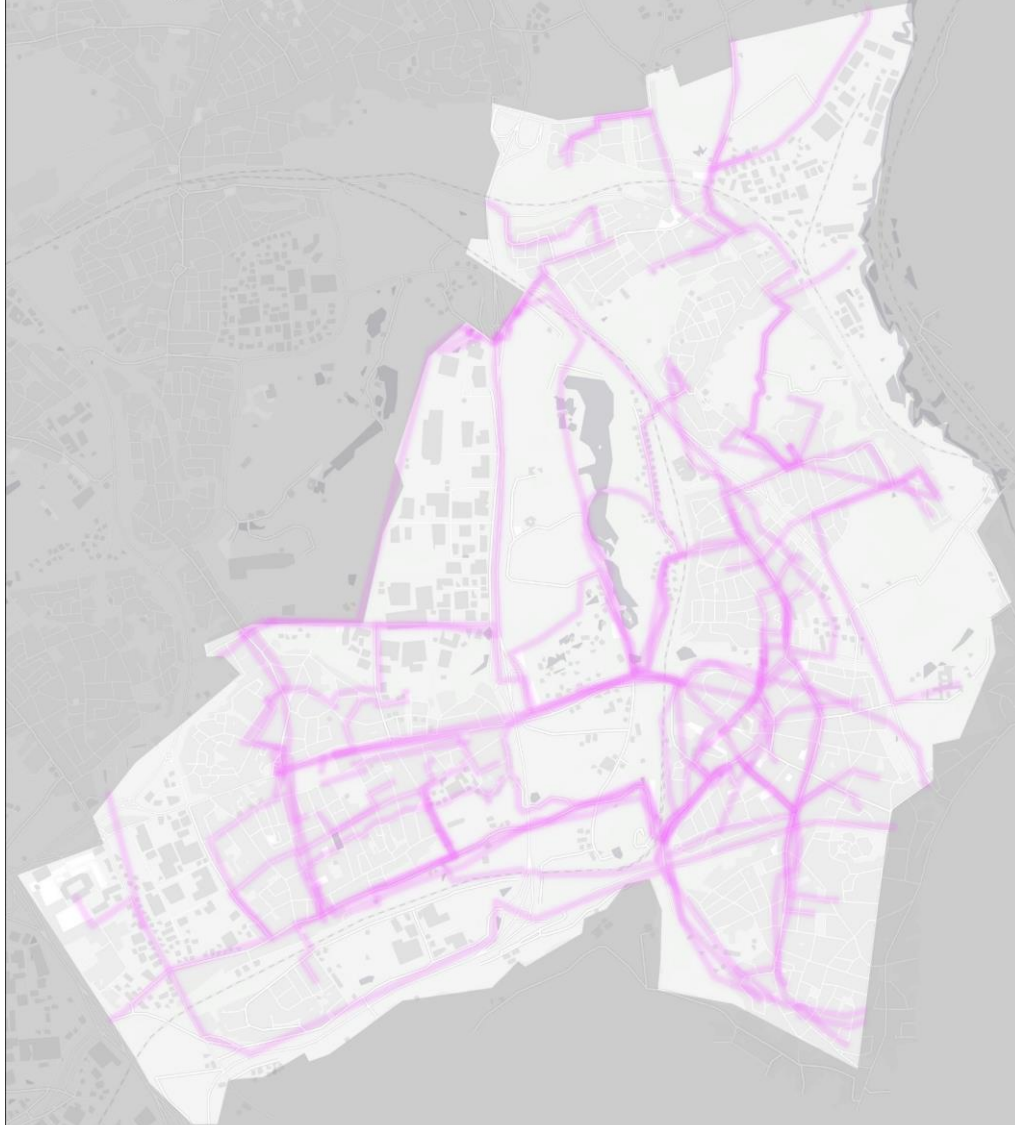


0 0,20,4 0,8 1,2 1,6 Kilometers

Werkroutes

Legenda

Vrije tijd route



0 0,20,4 0,8 1,2 1,6 Kilometers

Vrije tijd routes

Legenda

— Boodschappenroute



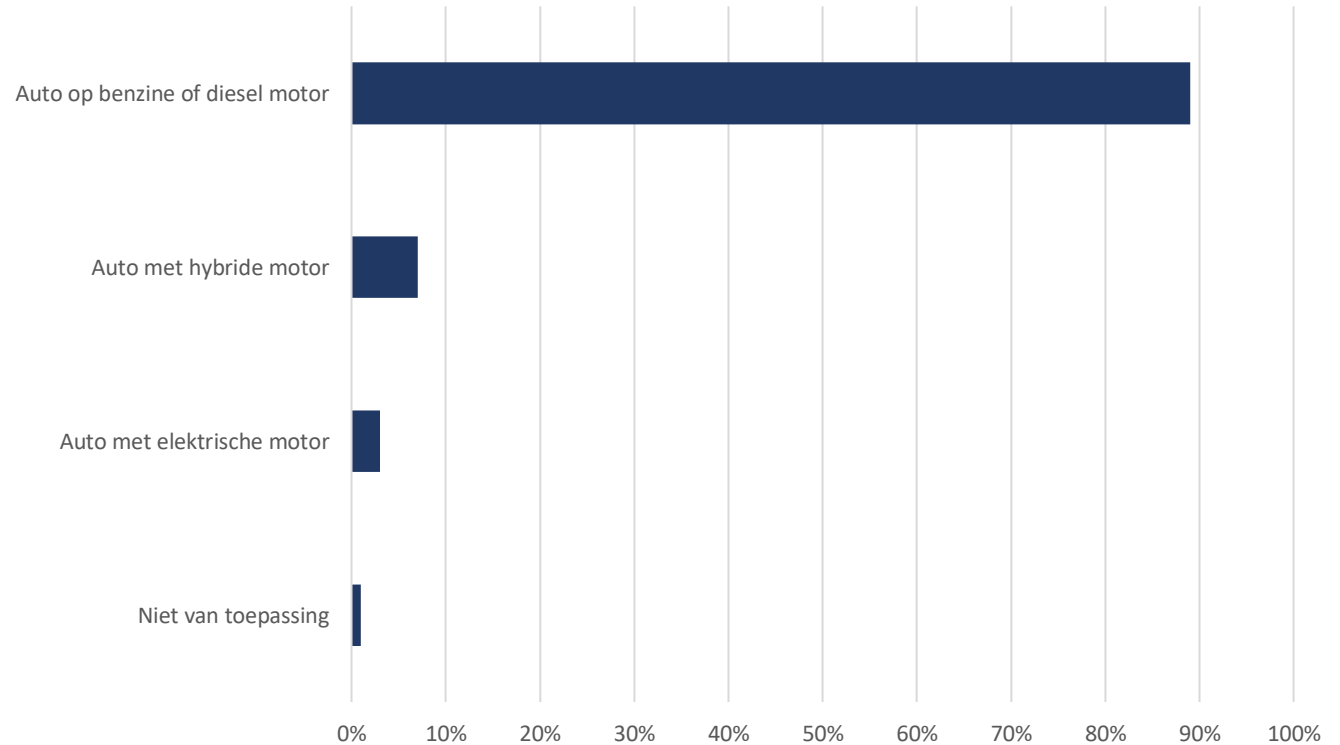
Boodschappen route

Auto



Wat voor auto gebruikt u?

| | |
|---------------------------------|-----|
| Auto op benzine of diesel motor | 89% |
| Auto met hybride motor | 7% |
| Auto met elektrische motor | 3% |
| Niet van toepassing | 1% |



OV



Wat is de reden dat u geen ov gebruikt?

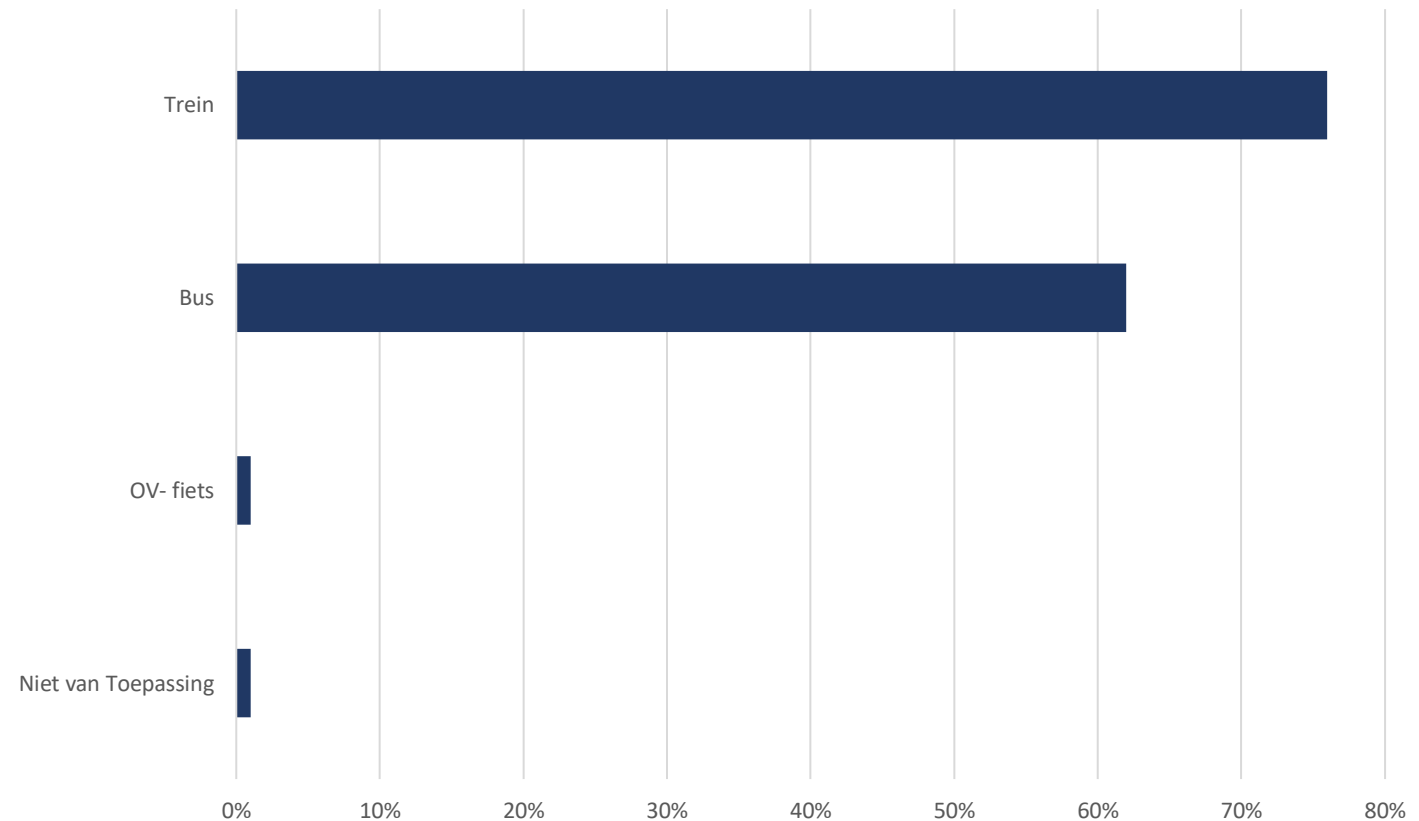
| Reden | Aantal |
|-----------------------------------|--------|
| Te duur | 2 |
| Brengt mij niet waar ik moet zijn | 1 |
| Niet vertrekken wanneer ik wil | 2 |
| Ik voel mij niet prettig | 1 |
| Anders | 42 |

Anders:



Welk type openbaar vervoer gebruikt u?

| | |
|---------------------|-----|
| Trein | 76% |
| Bus | 62% |
| Niet van Toepassing | 1% |
| OV- fiets | 1% |



Verbeterpunten

De volgende vragen gaan over locaties in de gemeente die volgens respondenten verbeterd moeten worden. Dit kan zijn omdat ze onveilig zijn, omdat er te weinig parkeerplekken zijn of omdat er een betere openbaar vervoer verbinding moet komen.

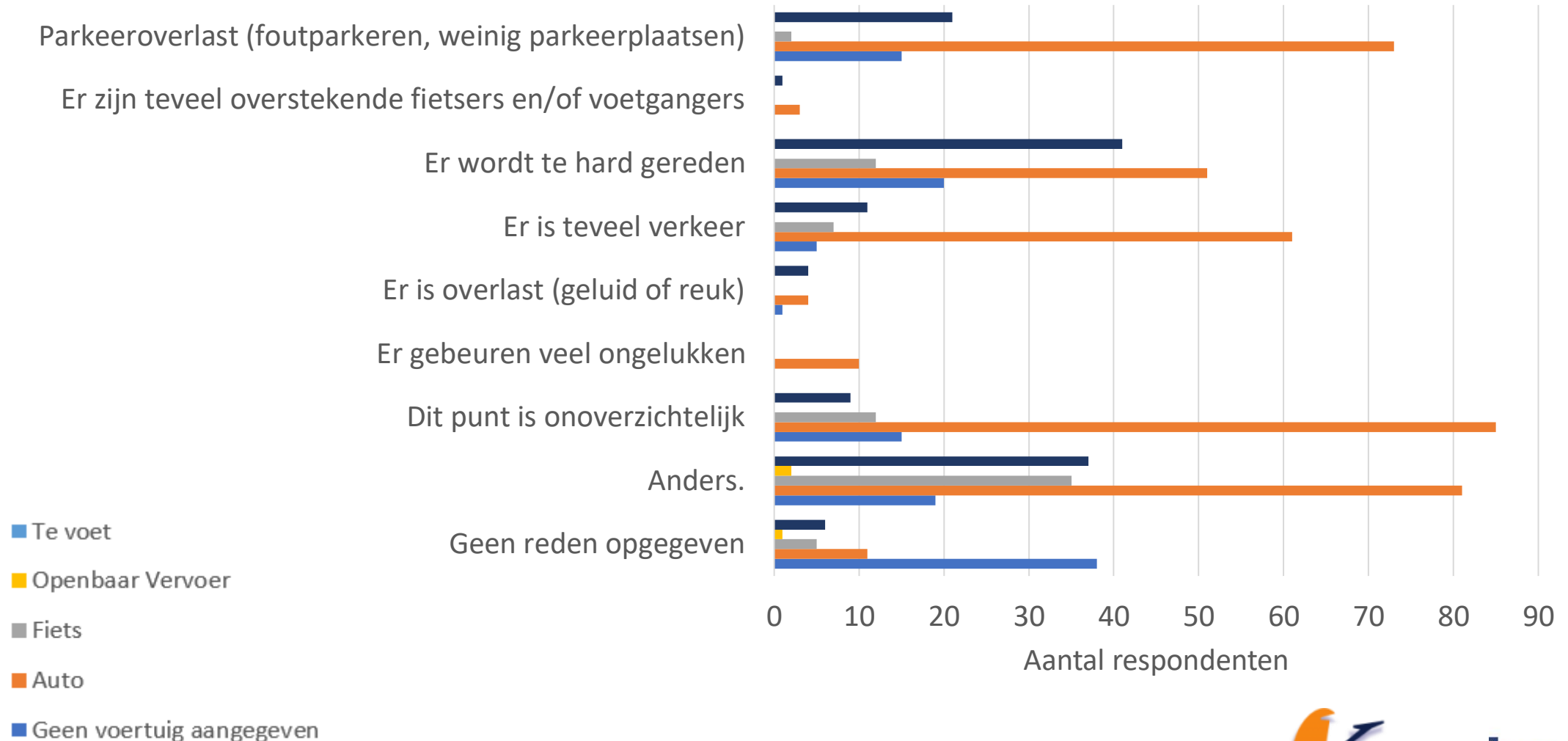
De volgende pagina bevat een overzicht van de verbeterpunten.



Verkeersknelpunten

| | Geen voertuig aangegeven | Auto | Fiets | Openbaar Vervoer | Te voet |
|--|--------------------------|------|-------|------------------|---------|
| Anders. | 19 | 81 | 35 | 2 | 37 |
| Er wordt te hard gereden | 20 | 51 | 12 | | 41 |
| Dit punt is onoverzichtelijk | 15 | 85 | 12 | | 9 |
| Parkeerverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen) | 15 | 73 | 2 | | 21 |
| Er is teveel verkeer | 5 | 61 | 7 | | 11 |
| Geen reden opgegeven | 38 | 11 | 5 | 1 | 6 |
| Er gebeuren veel ongelukken | | 10 | | | |
| Er is overlast (geluid of reuk) | 1 | 4 | | | 4 |
| Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers | | 3 | | | 1 |
| Totaal | 113 | 379 | 73 | 3 | 130 |

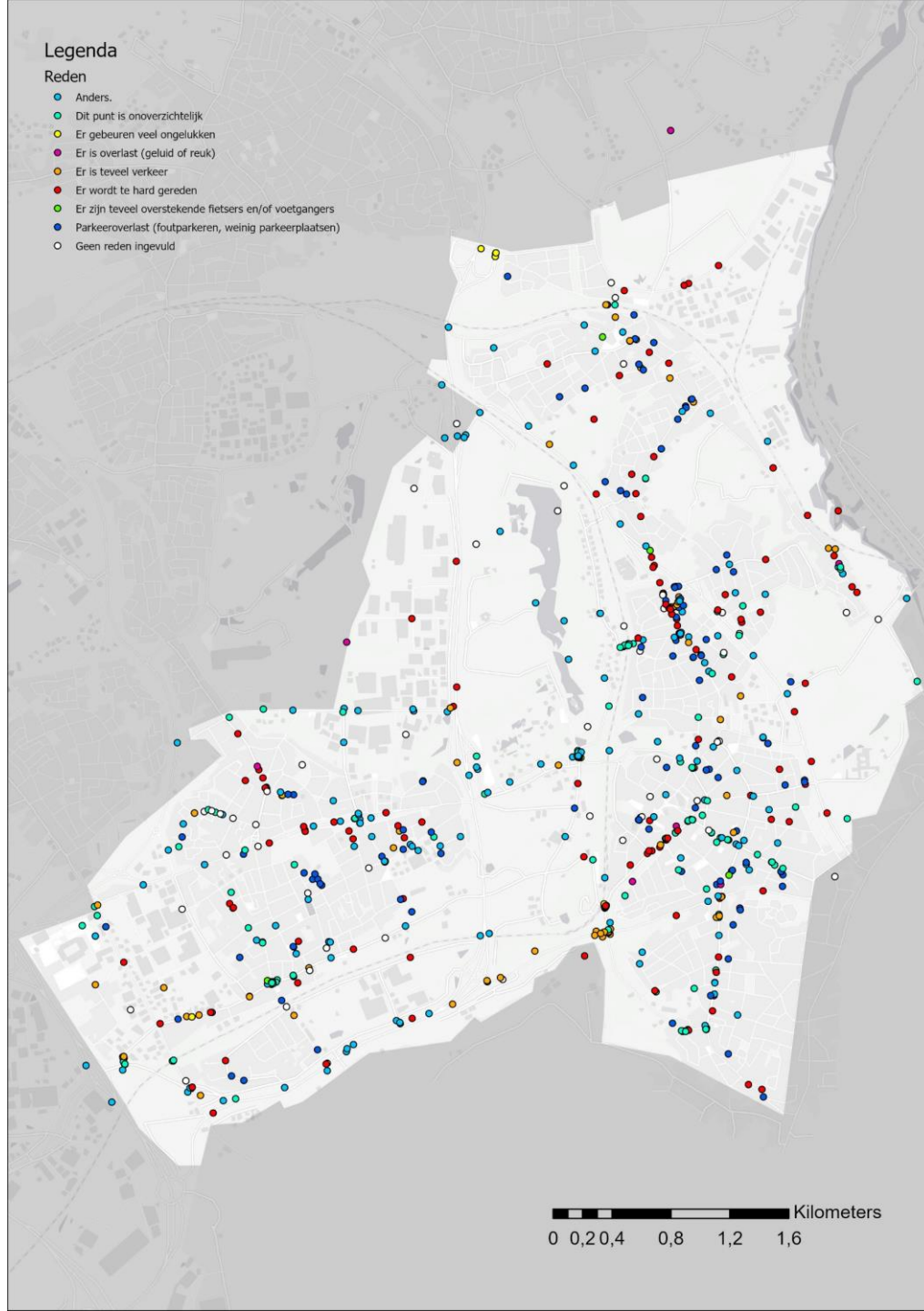
Verkeersknelpunten redenen



Legenda

Reden

- Anders.
- Dit punt is onoverzichtelijk
- Er gebeuren veel ongelukken
- Er is overlast (geluid of reuk)
- Er is teveel verkeer
- Er wordt te hard gereden
- Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers
- Parkeeroverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen)
- Geen reden ingevuld

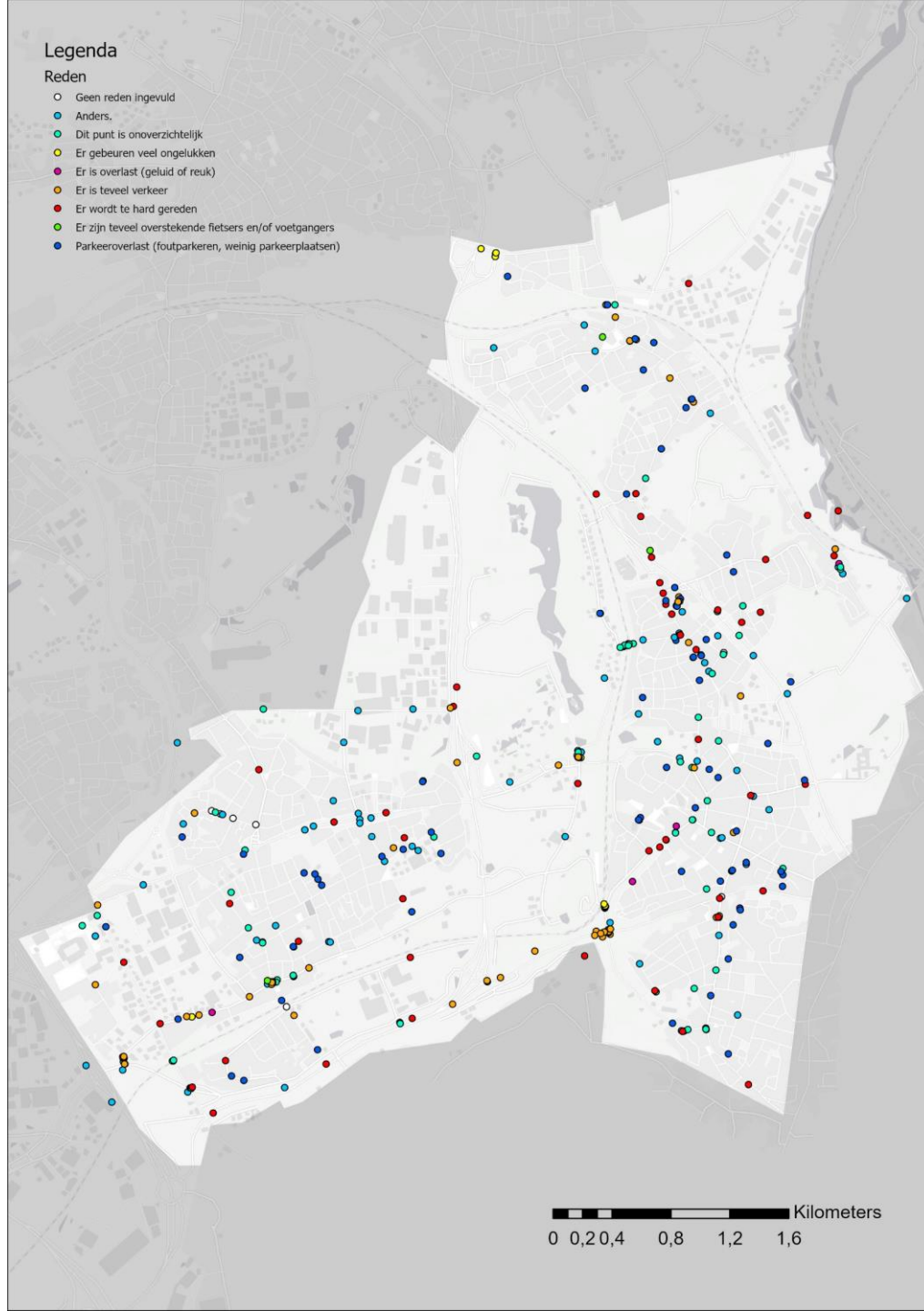


Alle verkeersknelpunten

Legenda

Reden

- Geen reden ingevuld
- Anders
- Dit punt is onoverzichtelijk
- Er gebeuren veel ongelukken
- Er is overlast (geluid of reuk)
- Er is teveel verkeer
- Er wordt te hard gereden
- Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers
- Parkeeroverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen)

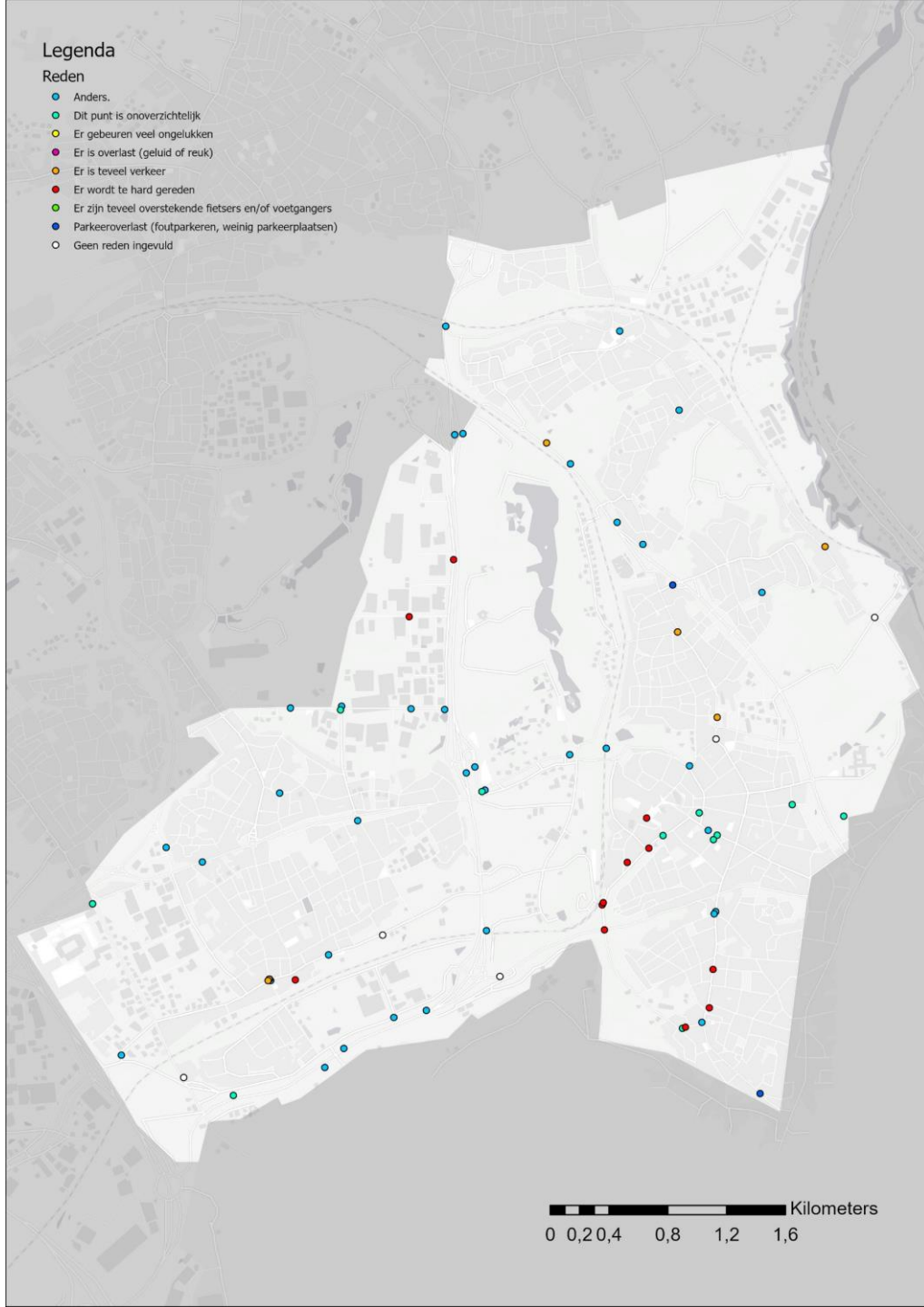


Verkeersknelpunten die te maken hebben met de auto

Legenda

Reden

- Anders.
- Dit punt is onoverzichtelijk
- Er gebeuren veel ongelukken
- Er is overlast (geluid of reuk)
- Er is teveel verkeer
- Er wordt te hard gereden
- Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers
- Parkeeroverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen)
- Geen reden ingevuld

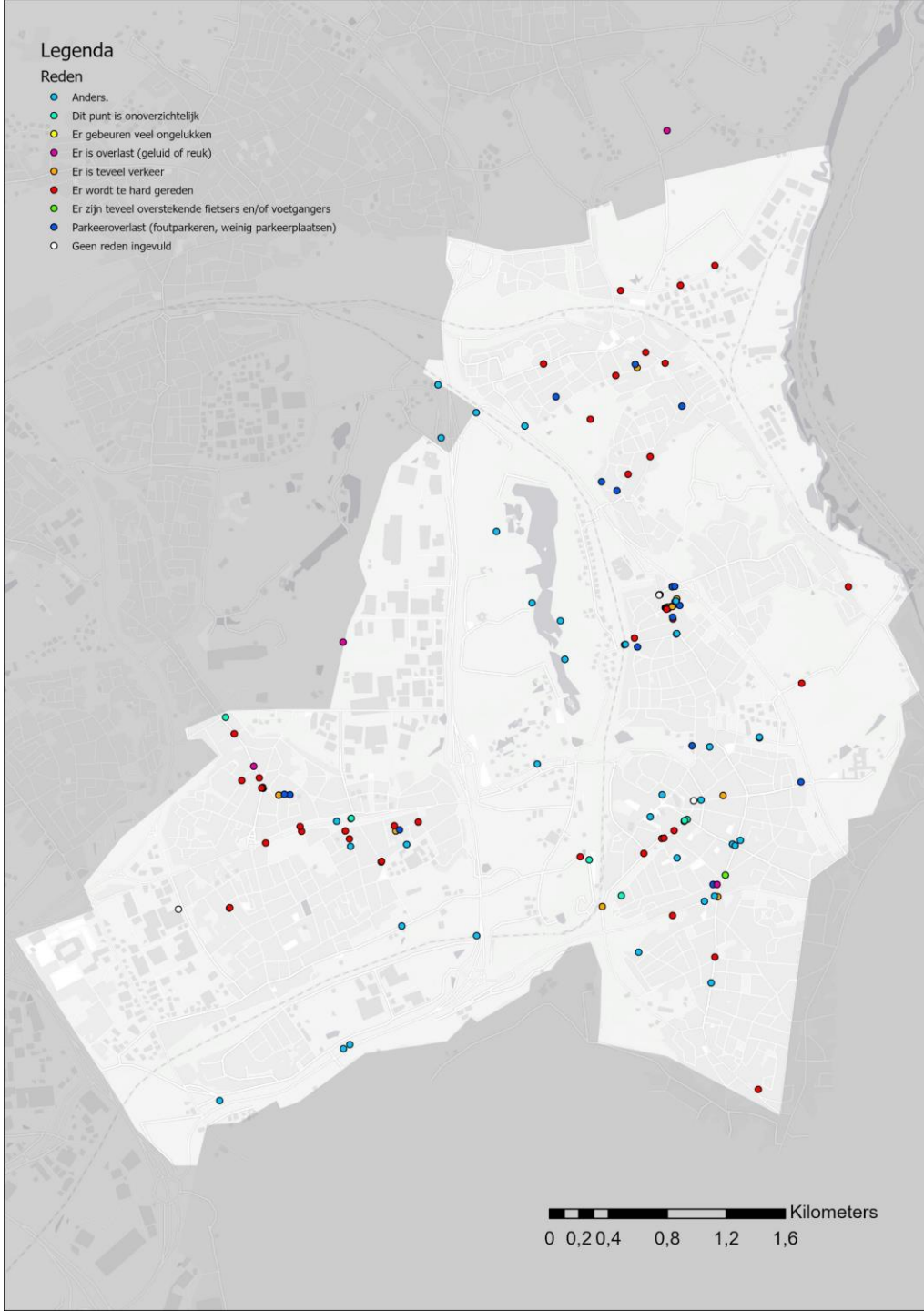


Verkeersknelpunten die te maken hebben met de fiets

Legenda

Reden

- Anders.
- Dit punt is onoverzichtelijk
- Er gebeuren veel ongelukken
- Er is overlast (geluid of reuk)
- Er is teveel verkeer
- Er wordt te hard gereden
- Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers
- Parkeeroverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen)
- Geen reden ingevuld

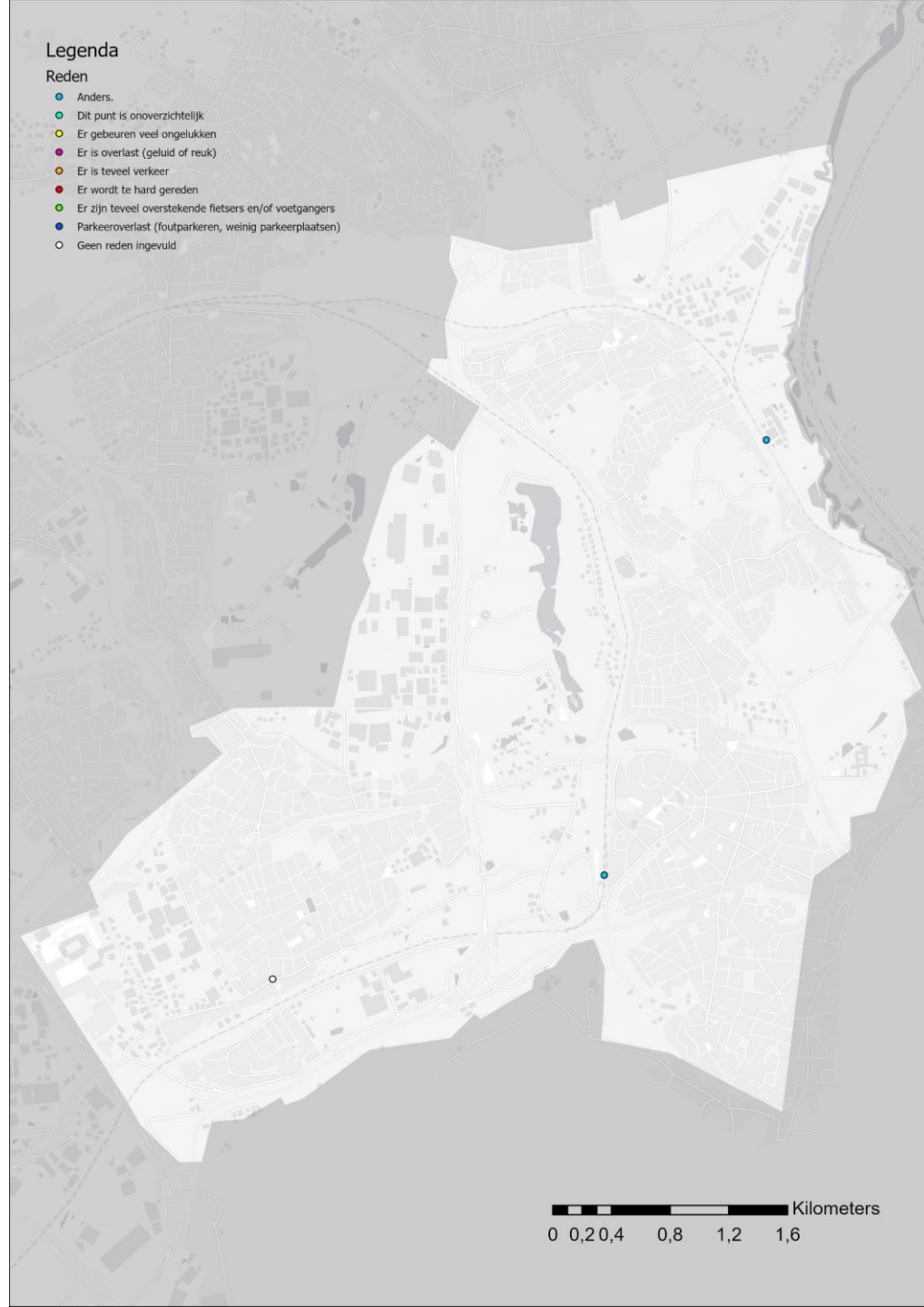


Verkeersknelpunten die te maken hebben te voet

Legenda

Reden

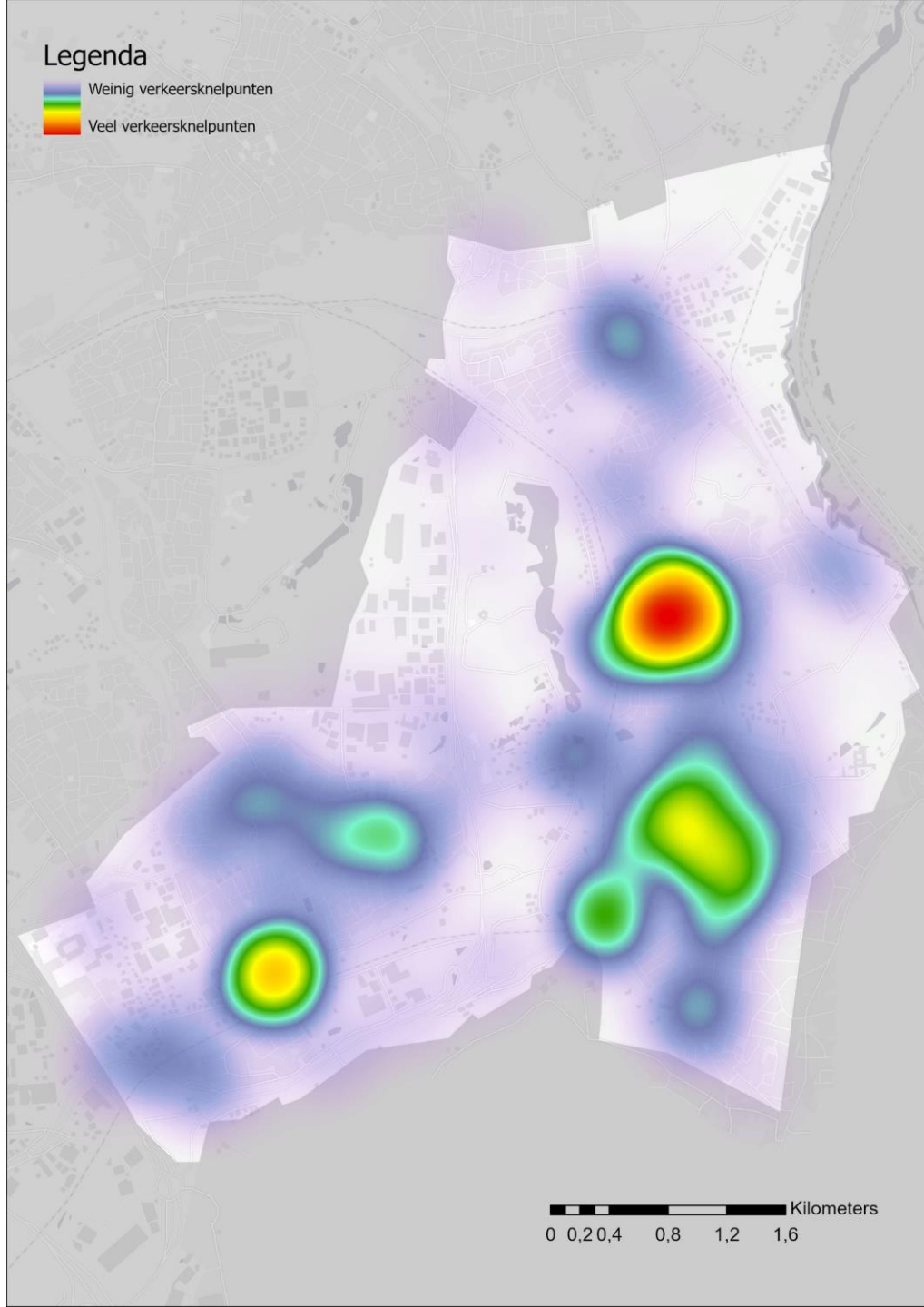
- Anders.
- Dit punt is onoverzichtelijk
- Er gebeuren veel ongelukken
- Er is overlast (geluid of reuk)
- Er is teveel verkeer
- Er wordt te hard gereden
- Er zijn teveel overstekende fietsers en/of voetgangers
- Parkeeroverlast (foutparkeren, weinig parkeerplaatsen)
- Geen reden ingevuld



Verkeersknelpunten die te maken hebben met OV

Legenda

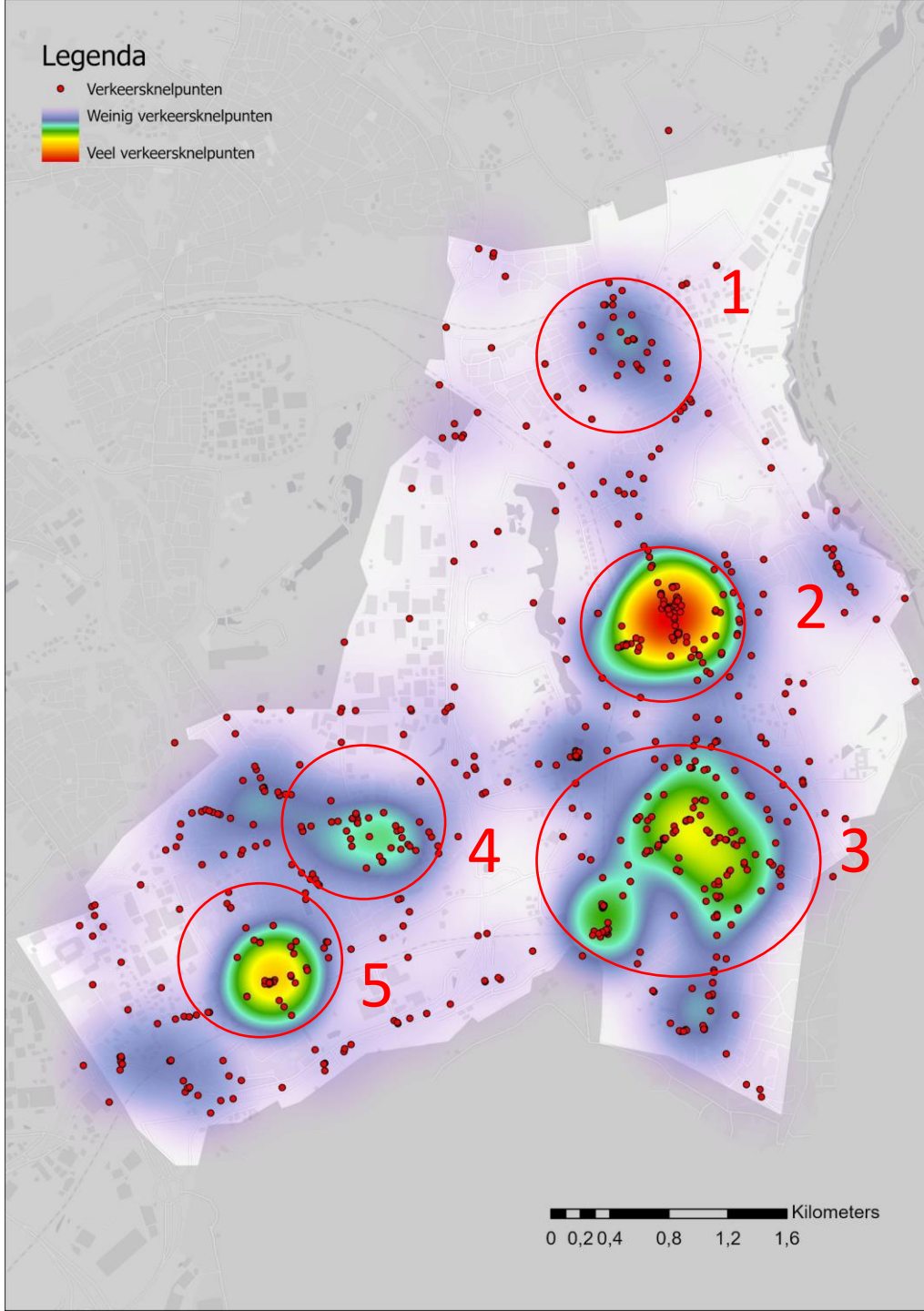
- Weinig verkeersknelpunten
- Veel verkeersknelpunten



Verkeersknelpunten

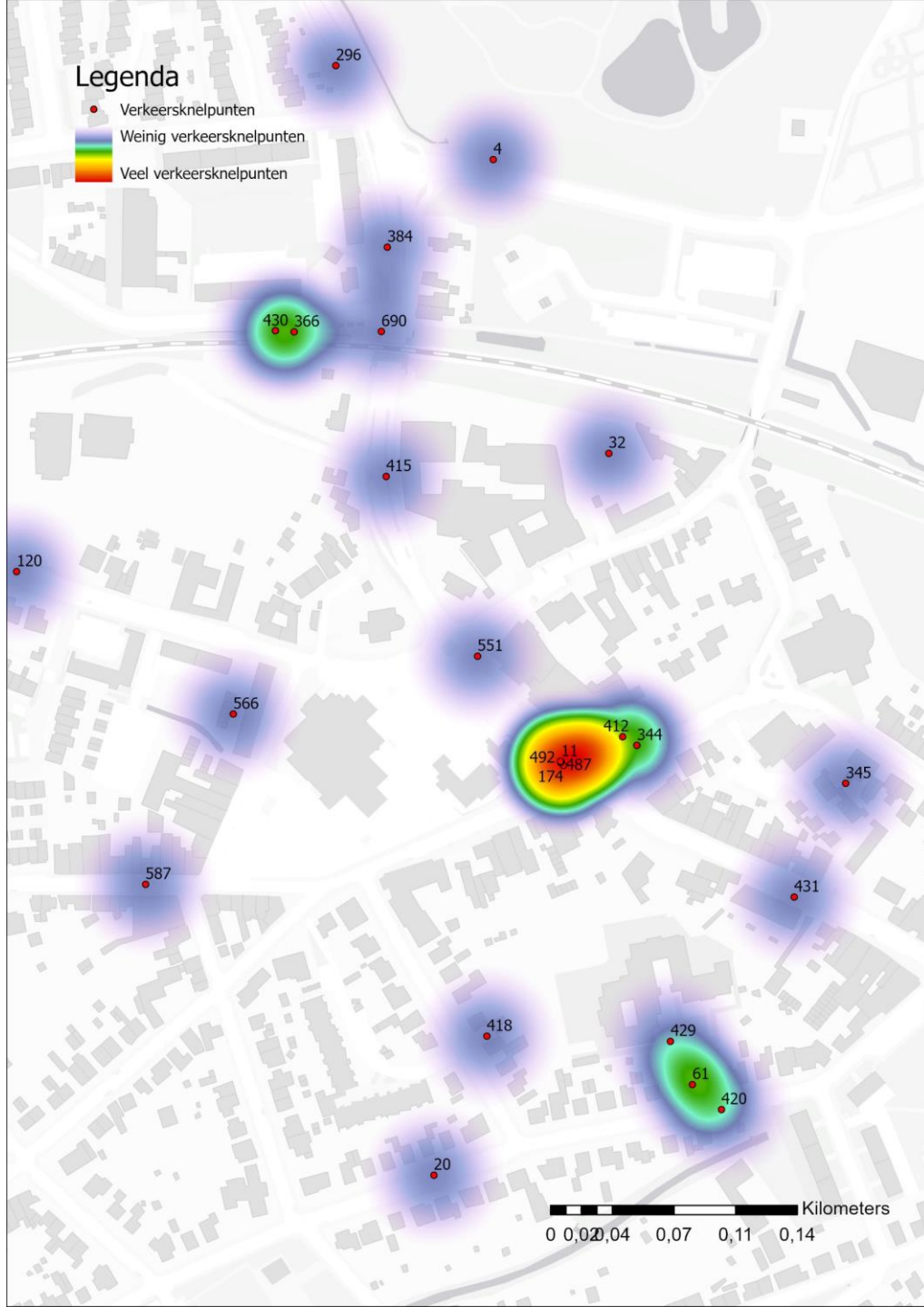
Legenda

- Verkeersknelpunten
- Weinig verkeersknelpunten
- Veel verkeersknelpunten



Verkeersknelpunten

1. -T-splitsing Veldhofstraat-Laurastraat
2. -Schoolomgeving Basisschool de Blokkenberg
-Spoorbrug Toupsbergstraat
3. -T-splitsing Stationsstraat-Hambosweg
-Ronde Hamstraat-Stationsstraat-Voortstraat-
Dominiale Mijnstraat
4. -Ronde Kaalheidersteenweg-Strijthagerweg
-Kruising Begoniastraat-Dahliastraat
5. -Kruising Drievogelstraat-Industriestraat



Verkeersknelpunt hotspot 1

-T-splitsing Veldhofstraat-Laurastraat



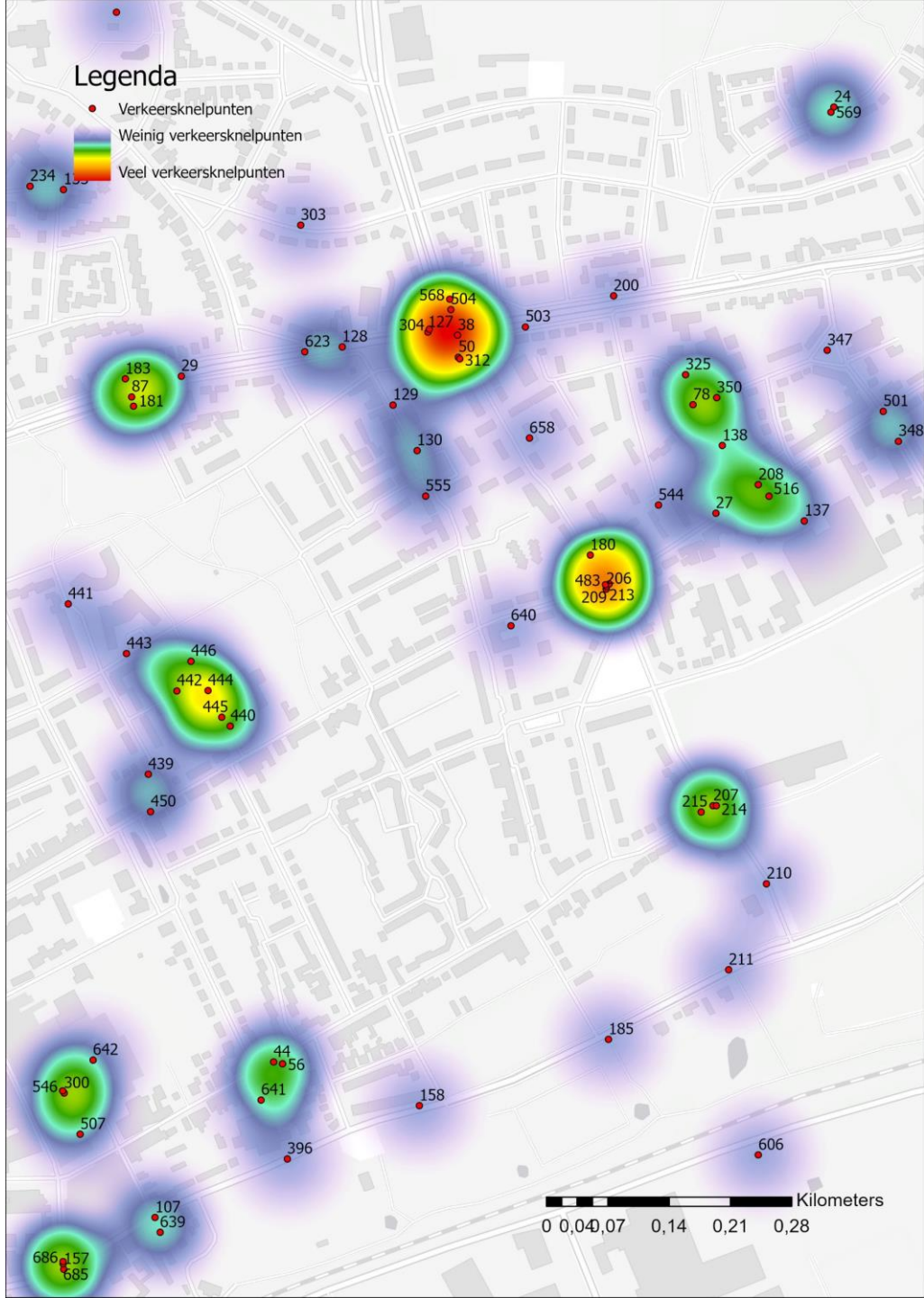
Verkeersknelpunt hotspot 2

- Schoolomgeving Basisschool de Blokkenberg
- Spoorbrug Troupsbergstraat

Verkeersknelpunt hotspot 3

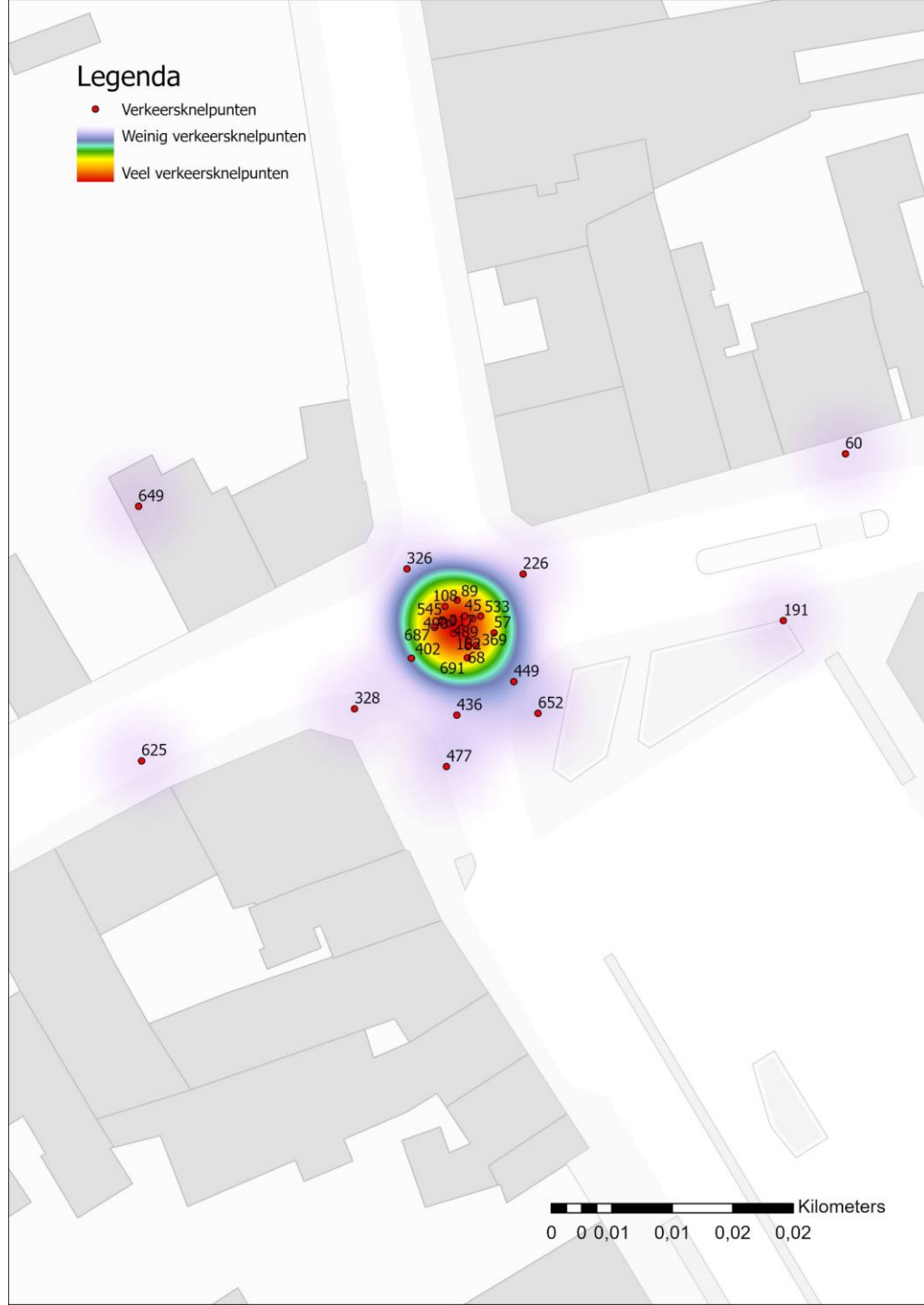
- T-splitsing Stationsstraat-Hambosweg
- Rotonde Hamstraat-Stationstraat-Voortterstraat-Dominiale Mijnstraat





Verkeersknelpunt hotspot 4

- Ronde Kaalheidersteenweg-Strijthagerweg
- Kruising Begoniastraat-Dahliastraat



Verkeersknelpunt hotspot 5

-Kruising Drievogelstraat-Industriestraat

Goede voorbeelden

De volgende vragen gaan over goede verkeersvoorbeelden in de gemeente Kerkrade.

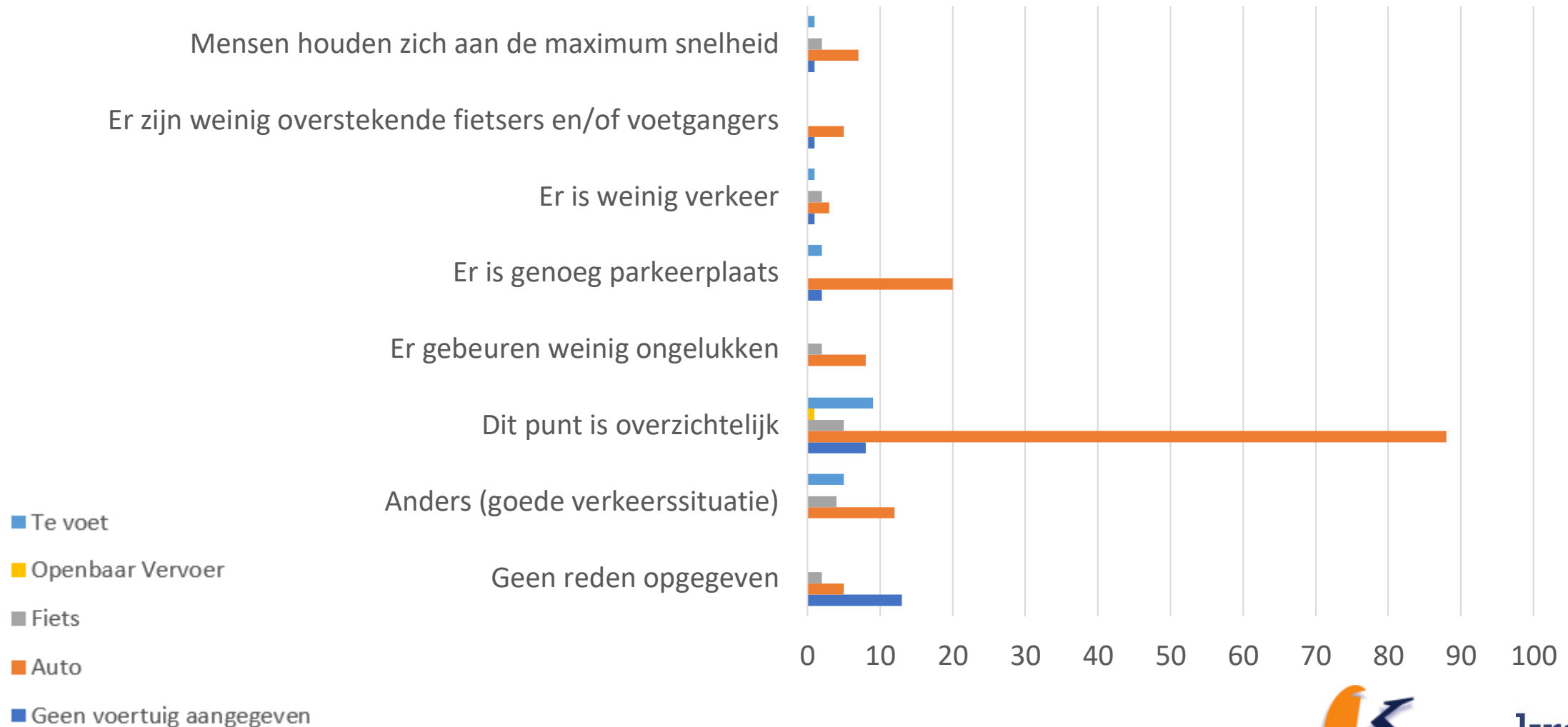
De volgende pagina bevat een overzicht van de goede voorbeelden.



Goede voorbeelden

| | Geen voertuig opgegeven | Auto | Fiets | Openbaar Vervoer | Te voet |
|---|----------------------------|------------|-----------|---------------------|-----------|
| Dit punt is overzichtelijk | 8 | 88 | 5 | 1 | 9 |
| Er is genoeg parkeerplaats | 2 | 20 | | | 2 |
| Anders (goede verkeerssituatie) | | 12 | 4 | | 5 |
| Geen reden opgegeven | 13 | 5 | 2 | | |
| Mensen houden zich aan de maximum snelheid | 1 | 7 | 2 | | 1 |
| Er gebeuren weinig ongelukken | | 8 | 2 | | |
| Er is weinig verkeer | 1 | 3 | 2 | | 1 |
| Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers | 1 | 5 | | | |
| Totaal | 26 | 148 | 17 | 1 | 18 |

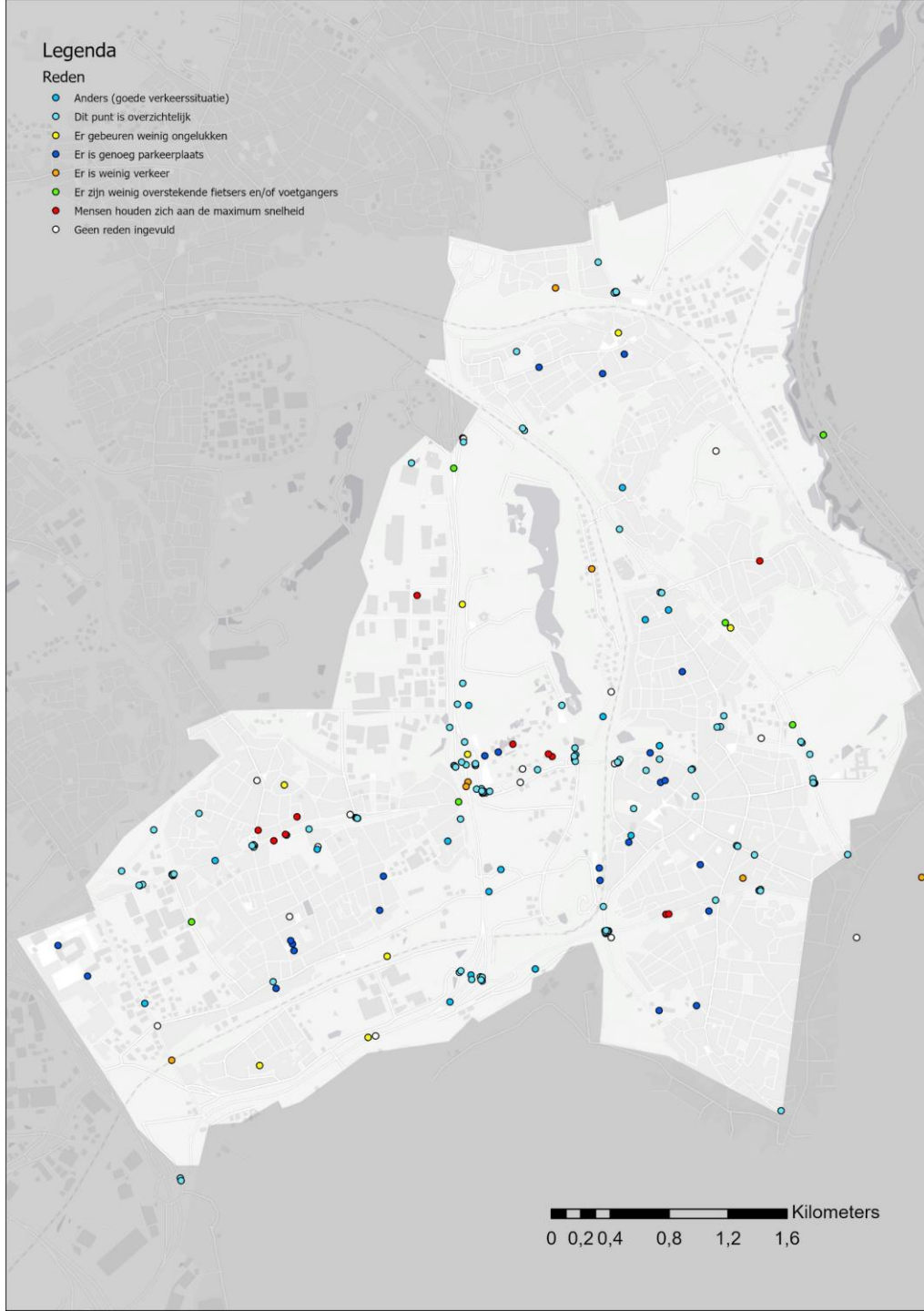
Goede voorbeelden



Legenda

Reden

- Anders (goede verkeerssituatie)
- Dit punt is overzichtelijk
- Er gebeuren weinig ongelukken
- Er is genoeg parkeerplaats
- Er is weinig verkeer
- Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers
- Mensen houden zich aan de maximum snelheid
- Geen reden ingevuld

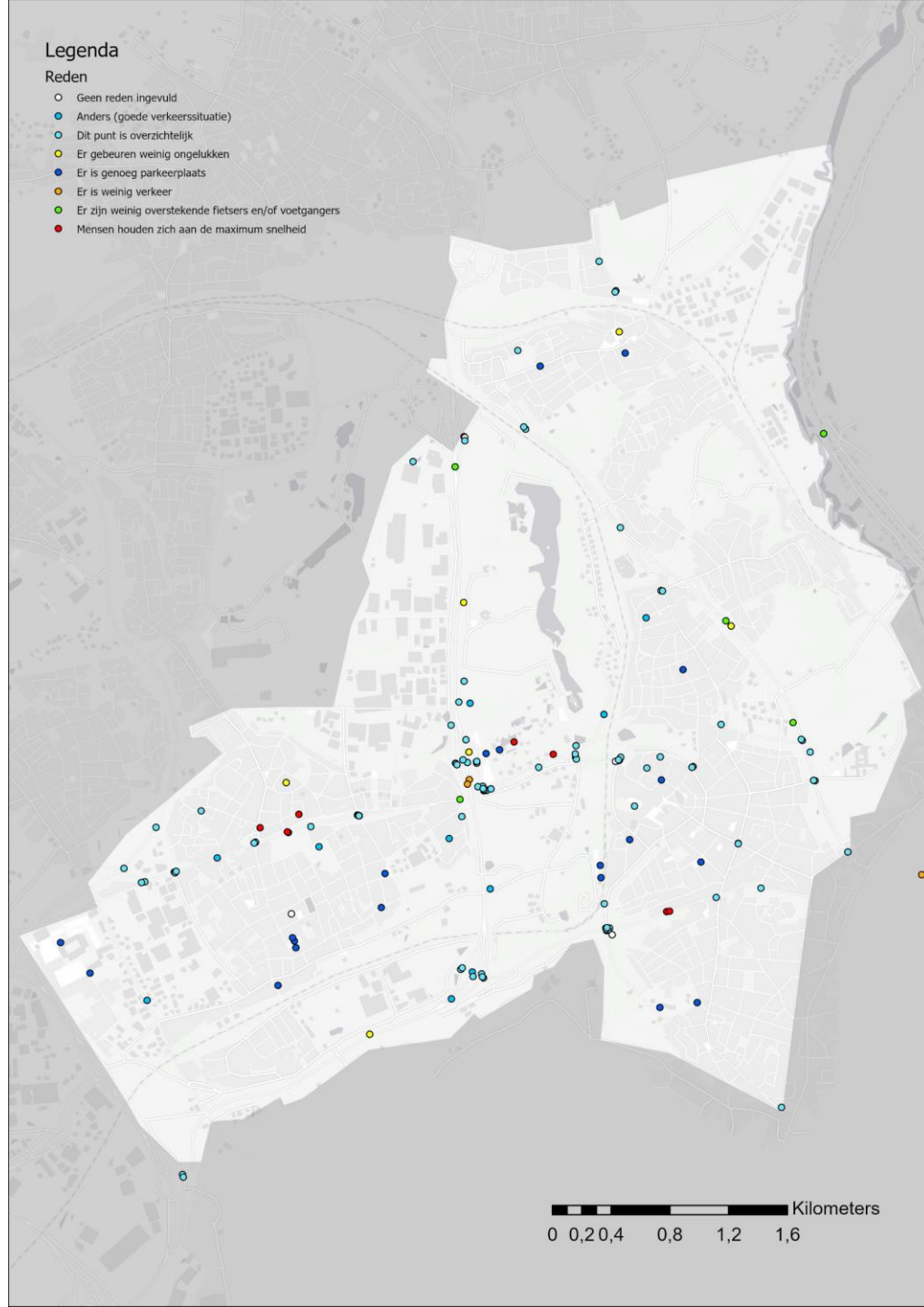


Alle goede voorbeelden

Legenda

Reden

- Geen reden ingevuld
- Anders (goede verkeerssituatie)
- Dit punt is overzichtelijk
- Er gebeuren weinig ongelukken
- Er is genoeg parkeerplaats
- Er is weinig verkeer
- Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers
- Mensen houden zich aan de maximum snelheid

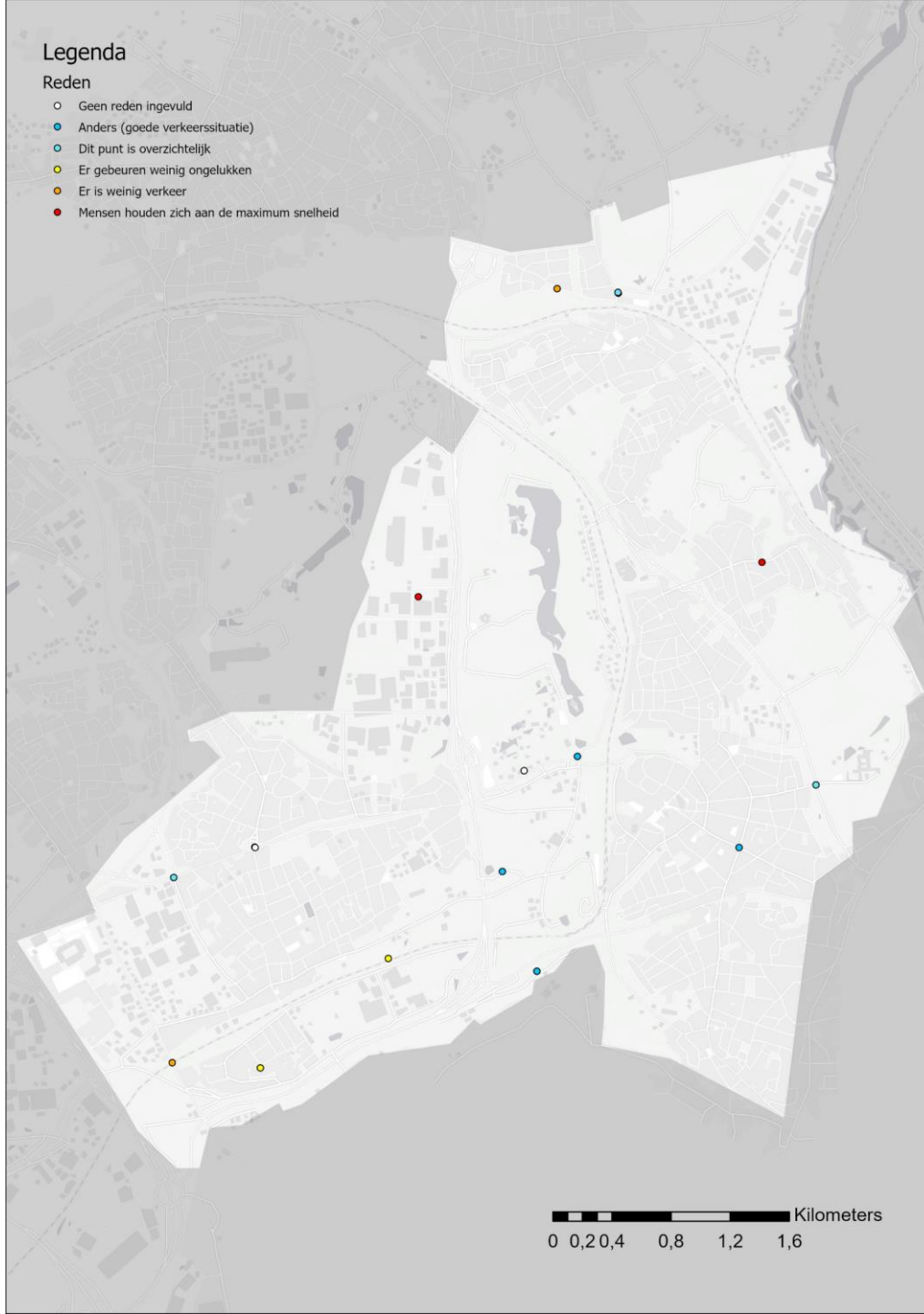


Goed voorbeelden die te maken hebben met de auto

Legenda

Reden

- Geen reden ingevuld
- Anders (goede verkeerssituatie)
- Dit punt is overzichtelijk
- Er gebeuren weinig ongelukken
- Er is weinig verkeer
- Mensen houden zich aan de maximum snelheid

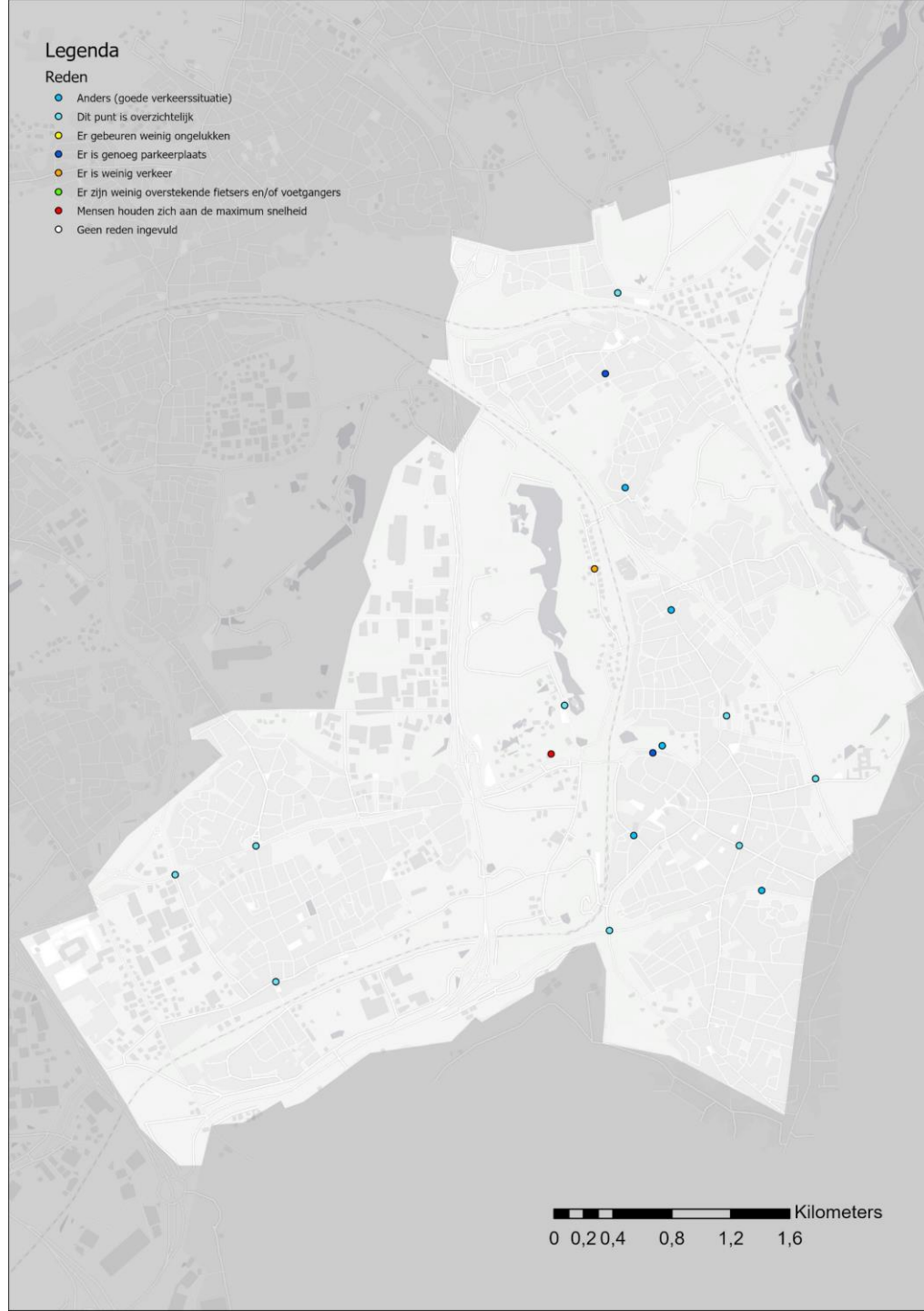


Goed voorbeelden die te maken hebben met de fiets

Legenda

Reden

- Anders (goede verkeerssituatie)
- Dit punt is overzichtelijk
- Er gebeuren weinig ongelukken
- Er is genoeg parkeerplaats
- Er is weinig verkeer
- Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers
- Mensen houden zich aan de maximum snelheid
- Geen reden ingevuld



Goed voorbeelden die te maken hebben te voet

Legenda

Reden

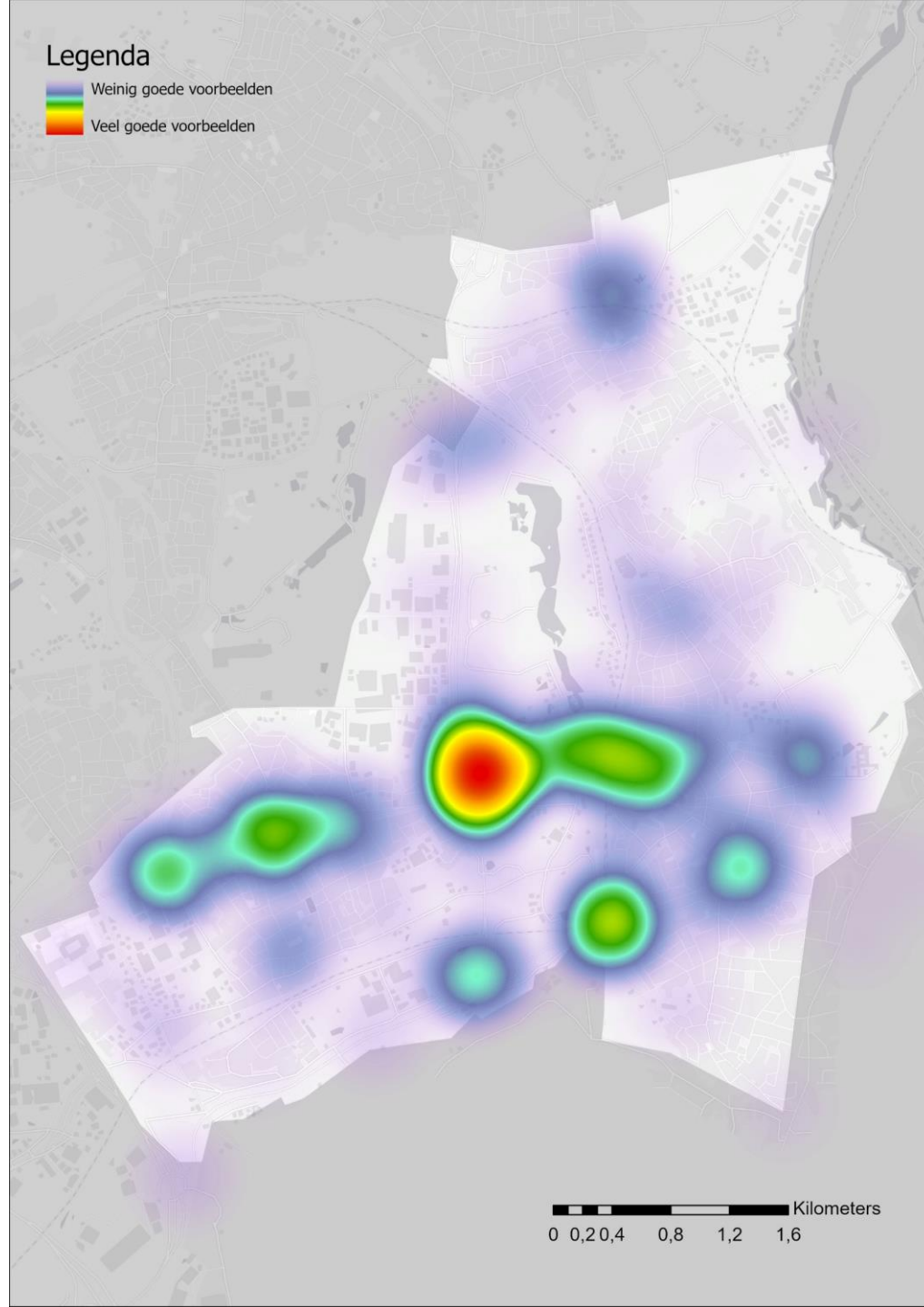
- Anders (goede verkeerssituatie)
- Dit punt is overzichtelijk
- Er gebeuren weinig ongelukken
- Er is genoeg parkeerplaats
- Er is weinig verkeer
- Er zijn weinig overstekende fietsers en/of voetgangers
- Mensen houden zich aan de maximum snelheid
- Geen reden ingevuld



Goed voorbeelden die te maken hebben met ov

Legenda

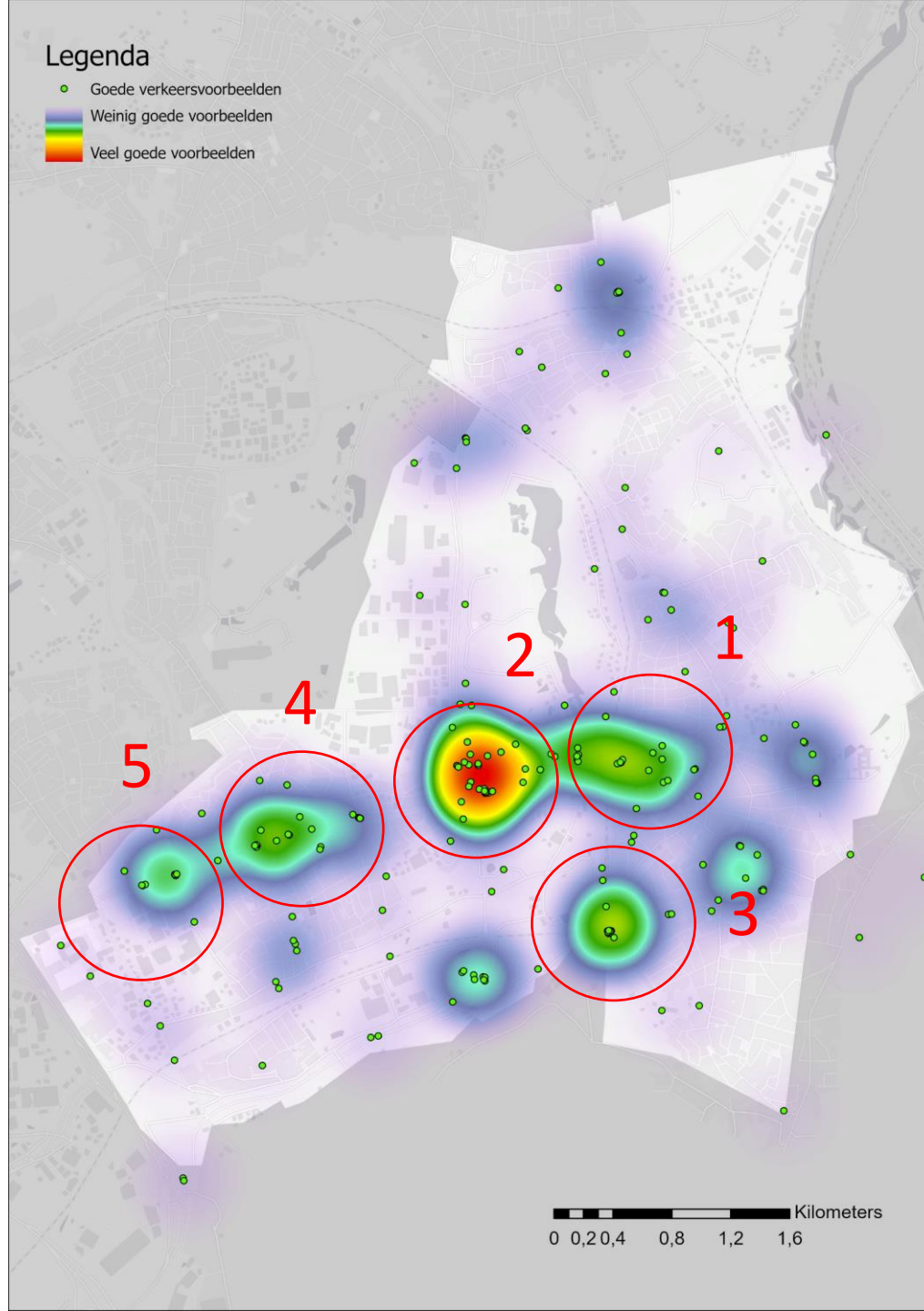
- Weinig goede voorbeelden
- Veel goede voorbeelden



Goed voorbeelden

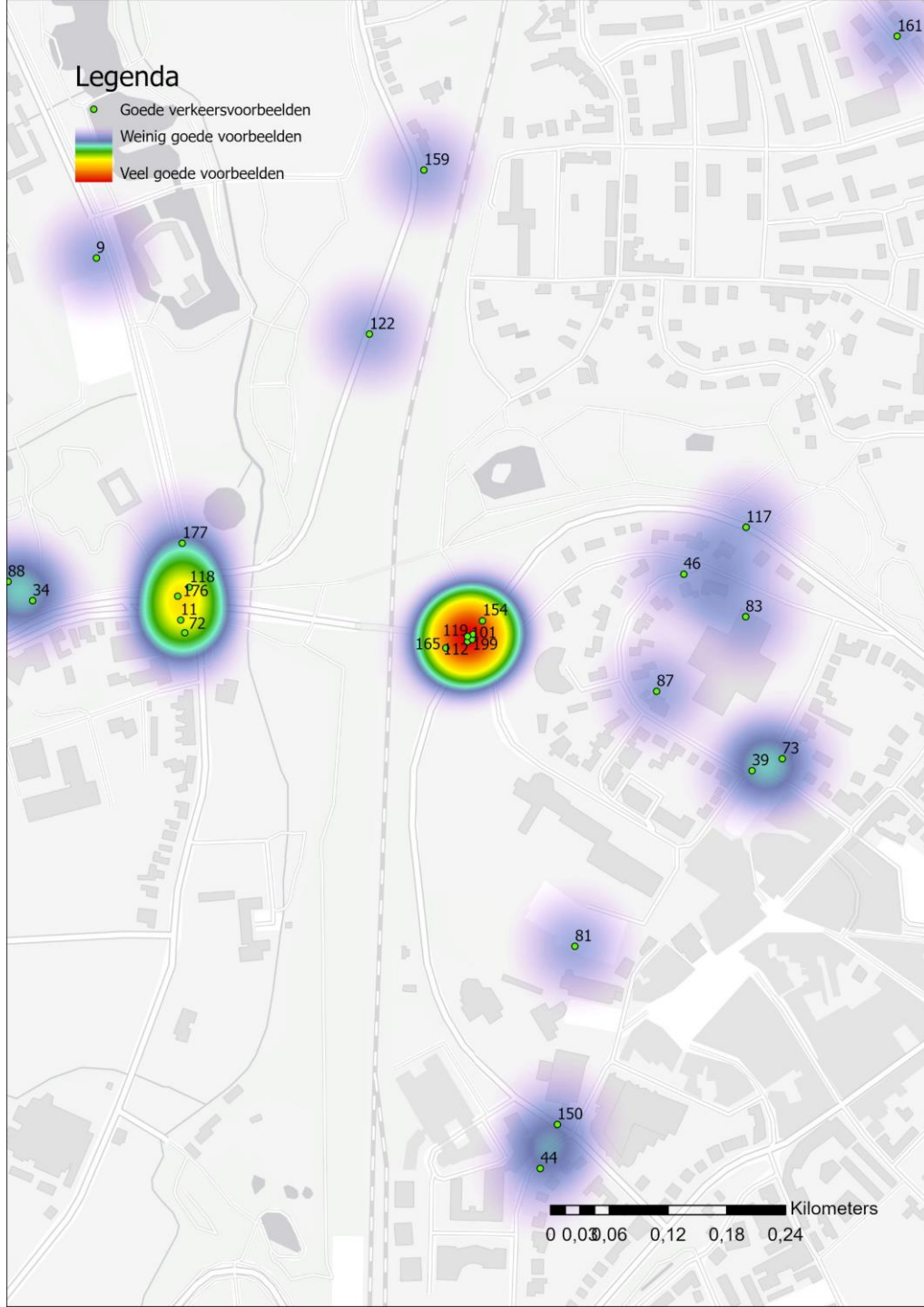
Legenda

- Goede verkeersvoorbeelden
- Weinig goede voorbeelden
- Veel goede voorbeelden



Goed voorbeelden

1. -Rotonde Koningsweg - Kerkradersteenweg
2. -Rotonde Kerkradersteenweg - Kaalheidersteenweg
3. -Rotonde Hamstraat-Stationstraat-Voortterstraat-Dominiale Mijnstraat
4. -Rotonde Kaalheidersteenweg-Strijthagerweg
-Rotonde Kaalheidersteenweg Akerstraat
5. -Rotonde Heerlenersteenweg - Winckelen

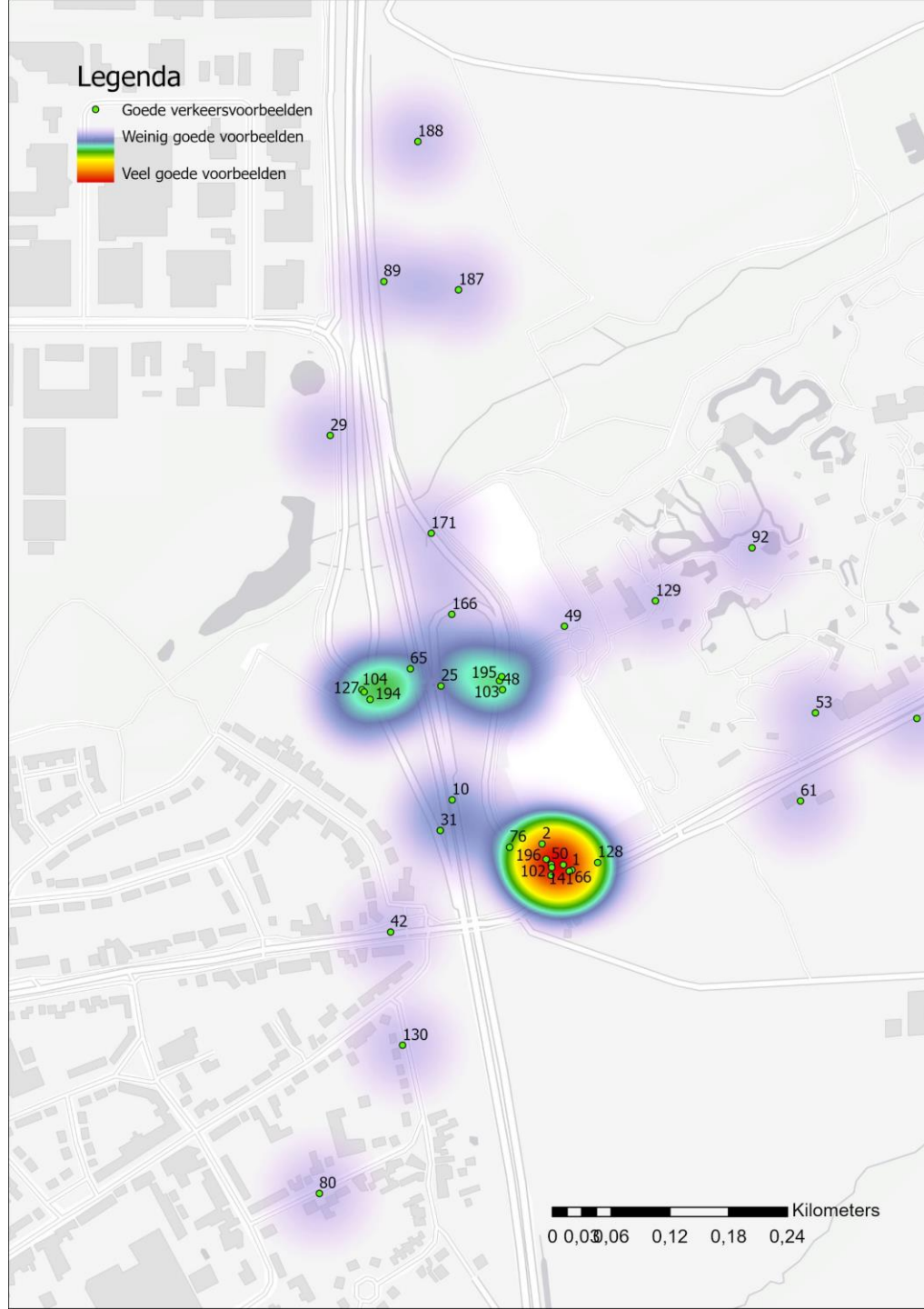


Goede voorbeelden hotspot 1

Rotonde Koningsweg - Kerkradersteenweg

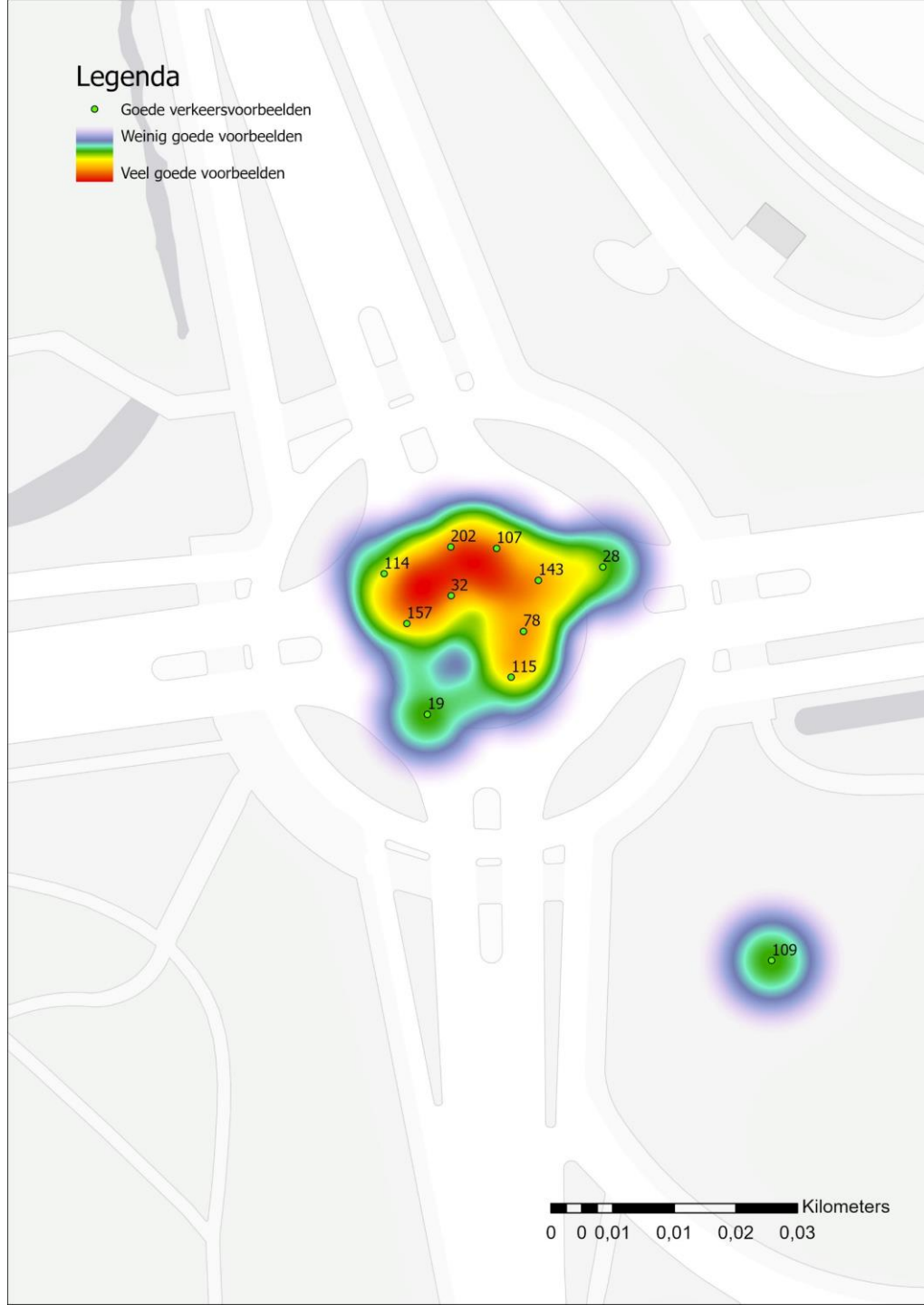
Goede voorbeelden hotspot 2

Rotonde Kerkradersteenweg - Kaalheidersteenweg



Legenda

- Goede verkeersvoorbeelden
- Weinig goede voorbeelden
- Veel goede voorbeelden



Goede voorbeelden hotspot 3

Rotonde Hamstraat-Stationstraat-Voorterstraat-Dominiale
Mijnstraat

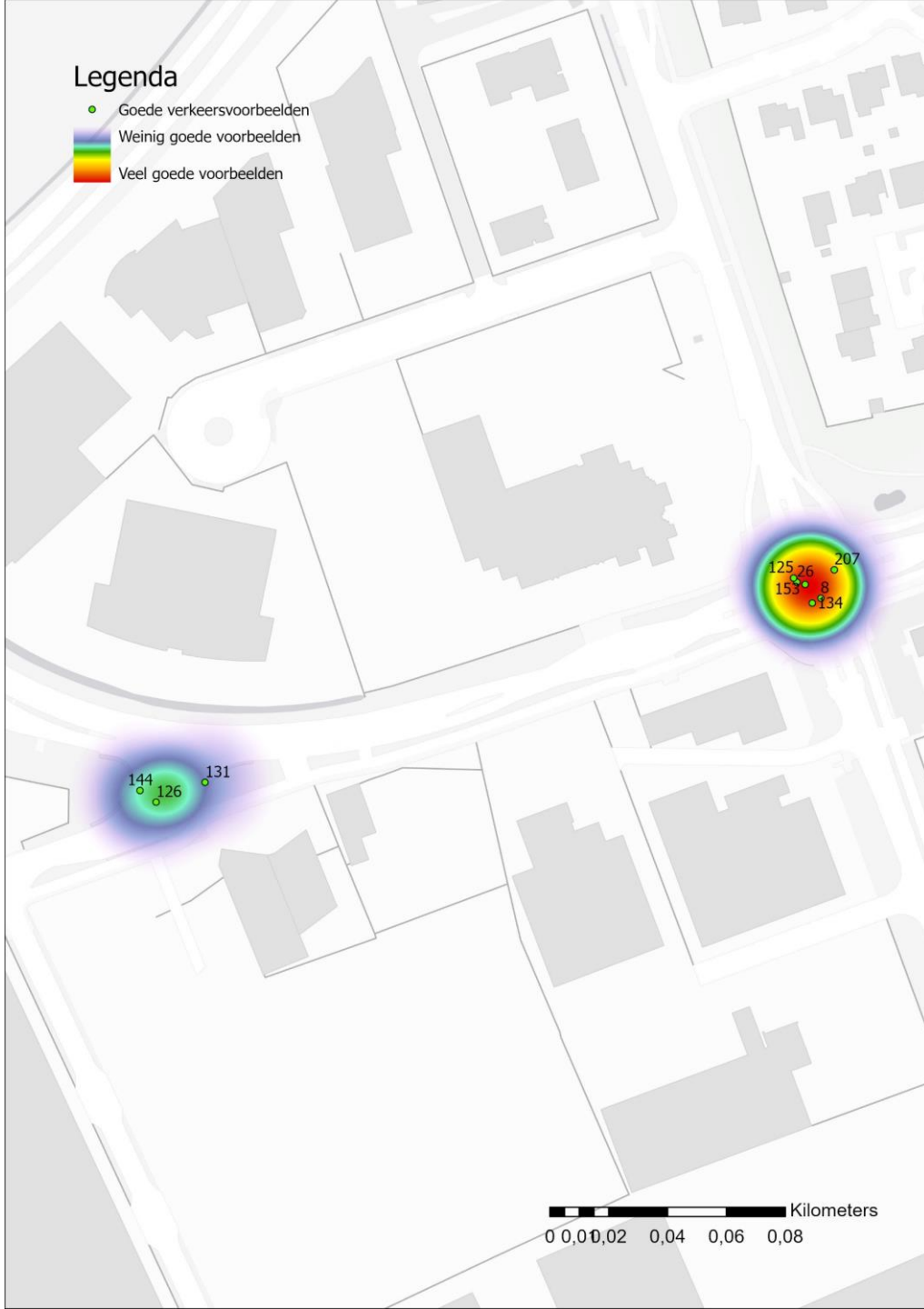


Goede voorbeelden hotspot 4

- Ronde Kaalheidersteenweg-Strijthagerweg
- Ronde Kaalheidersteenweg Akerstraat

Legenda

- Goede verkeersvoorbeelden
- Weinig goede voorbeelden
- Veel goede voorbeelden



Goede voorbeelden hotspot 5

Rotonde Heerlenersteenweg - Winckelen

Wilt u via de email op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen rondom het Mobiliteitsplan?

183 respondenten hebben aangegeven dat ze op de hoogte gehouden willen worden via email.



