

9-11-2020

Kapelstraat IJzeren:

Kapelstraat is in een slechte staat en toe aan een reconstructie. Er worden regelmatig reparaties aan het riool uitgevoerd, dat wijst op een versleten rioolstelsel (ouder dan 50 jaar). Jaren geleden is hier een slijtlaag aangebracht die de mankementen enigszins maskeert. Tevens is er een parkeerprobleem (wild en hinderlijk parkeren) en is er plaatselijk geen of te smalle stoep aanwezig. Bij een grootschalige reconstructie kunnen de meeste knelpunten meteen opgelost worden en kan meteen het regenwater afgekoppeld worden (duurzaam).

Het kruispunt is in zeer slechte staat. Er zijn scheuren in het asfalt (tot wel 1,5 cm breed) en craquele, hetgeen wijst op een slechte fundering onder het kruispunt. Het kruispunt ligt aan de doorgaande route en is een schoolroute en wordt ook veelvuldig gebruikt door wielrenners (AGR-route). Het kruispunt zal spoedig gerenoveerd moeten worden om gevaarlijke situaties en/of ongevallen te voorkomen. Om tot een goede en duurzame oplossing te komen dient het volledige asfaltpakket vervangen te worden en zal de onderliggende fundering ook vervangen moeten worden (draagkracht). Alleen asfaltherstel zal voor de lange termijn geen oplossing bieden en zal binnen 2 tot 3 jaar dezelfde schadebeelden opleveren.



Het asfalt vertoont veel schadebeelden, zoals gaten, scheuren, craquele en klinkervakken (reparaties aan riolering). Enkele jaren geleden is hier een slijtlaag aangebracht, die de schades afdekt en aan het zicht onttrekt. De schades beginnen nu weer zichtbaar te worden en zullen snel verslechteren. Noodreparaties hebben slechts zin om gevaarlijke situaties te voorkomen, doch zijn van korte duur. De betratingen en asfalt (en riolering?) zijn **meer dan 50 jaar geleden** aangebracht en zijn verouderd en versleten.

Zeker nu de verkleersintensiteit t.o.v. 50 jaar geleden is

toegenomen en zwaarder verkeer de wegconstructie veel zwaarder belast.

Gezien de rioolreparaties zal de riolering waarschijnlijk ook aan vervanging toe zijn, waarbij dan meteen het regenwater afgekoppeld kan worden, in het kader van duurzaamheid, milieu- en klimaatopgave. Het huidige rioolstelsel is meer dan 50 jaar geleden aangebracht en waarschijnlijk aan vervanging toe (einde levensduur?). Het gemeentelijk rioleringsplan en recente rioolinspecties kunnen hier uitsluitsel over geven. Gezien het veranderende klimaat moet een gemengd rioolstelsel veel te veel regenwater vervoeren en is het naar de huidige maatstaven al snel te klein, wat op termijn veel overlast kan veroorzaken.



In de smalle straat, waar in principe overal geparkeerd mag worden (mits niet hinderlijk), ontstaat vaak hinder door foutief geparkeerde auto's. Onder andere de hulpdiensten, vuilophalendienst, buurtbus, landbouwverkeer hebben daar last van, waardoor ook vak over de trottoirs gereden moet worden of er ongelukkige situaties ontstaan. Vaak wordt ook op de stoep geparkeerd,

waardoor voetgangers op de straat moeten lopen. Door duidelijk aan te geven waar wel en niet geparkeerd mag worden (parkeervakken) kan de doorgang gewaarborgd blijven en kan handhaving ook beter controleren.

Voetgangers kunnen niet fatsoenlijk over het trottoir lopen. Op het onderste gedeelte is nog een redelijk trottoir aanwezig, maar verderop wordt het erg smal en scheef (waarop ook nog eens auto's parkeren) en op het einde is helemaal geen trottoir meer aanwezig. Voetgangers moeten, behoudens het onderste gedeelte, op de rijweg lopen. Bij een reconstructie kan er ruimte gemaakt worden voor de voetganger. De minimale maat van 90 cm vrije en toegankelijke loopruimte dient dan aangehouden te worden. Dit wordt een uitdaging, maar is niet onmogelijk in onze ogen.



De onoverzichtelijke kruising dient verkeerstechnisch ook verbeterd te worden. Zeker als je vanuit de Limietstraat de Kapelstraat in wil rijden en langs de geparkeerde auto's moet, dan heb je totaal geen overzicht.

Het gedeelte Limietstraat tot aan de Margraterweg vormt een belangrijke verkeersverbinding en wordt druk bereden. Door geparkeerde auto's en onoverzichtelijke bochten is dit een gevaarlijke situatie. Dit gedeelte bij de reconstructie van de Kapelstraat betrekken zou ook hier de knelpunten kunnen verhelpen.

Mogelijke oplossingen:

- fatsoenlijk trottoir aanbrengen zonder belemmeringen en met voldoende breedte over de hele lengte van de weg.
- parkeren aangeven met markering om wildparkeren te voorkomen en toegankelijkheid en doorgang te waarborgen
- asfaltpakket volledig vervangen (is versleten) en tevens nakijken of riolering aan vervanging toe is.
- asfalt kruising Kapelstraat-Kruisstraat volledig vervangen incl. fundering ivm craquele en scheuren.
- afkoppelen regenwater (aanleg regenwaterriool) en een start maken om Sibbe en IJzeren klimaatbestendig te maken.
- T-splitsing Kapelstraat-Limietstraat overzichtelijker maken
- T-splitsing Limietstraat-Margraterweg overzichtelijker (en breder) maken.
- Parkeerverbod instellen tussen Margraterweg en Kapelstraat (maar dan wel extra parkeerplaatsen bijmaken in de Limietstraat).

Reactie gemeente: "geen nut en noodzaak en voorlopig geen budget"

Kernoverleg zal zich hard blijven maken om dit op de gemeentelijke agenda te krijgen (via de gemeenteraad)

Dorpsstraat Sibbe:

Er wordt volgens bewoners te hard gereden en er is niet overal een fatsoenlijk trottoir aanwezig. Bovenaan de Bergstraat parkeren vaak auto's waardoor inrijdend verkeer geen overzicht heeft en er opstoppingen en gevaarlijke situaties ontstaan. Kan bovenaan de Bergstraat een stopverbod ingesteld worden?

Bewoners Bergstraat en Dorpsstraat ervaren daarnaast overlast van (sluip)verkeer vanuit Valkenburg ten tijde van grote evenementen en in het toeristisch seizoen (zomer en winter) die dan het centrum van Valkenburg willen meiden. Drempels zijn niet gewenst.

De Dorpsstraat (gedeelte Gatsestraat tot St.Rosastraat) is in een slechte staat en toe aan een reconstructie. Er worden regelmatig reparaties aan de waterleiding uitgevoerd, dat wijst op een versleten waterleiding. Jaren geleden is hier een slijtlaag aangebracht die de mankementen enigszins maskeert. Tevens is er een parkeerprobleem (te weinig openbare parkeerplaatsen) en onduidelijk parkeerverbod en is er over het grootste gedeelte van de straat geen of te smalle loopstrook aanwezig. In de hele straat is tevens geen openbaar groen aanwezig. Bij een grootschalige reconstructie kunnen de meeste knelpunten meteen opgelost worden en kan meteen het regenwater afgekoppeld worden (duurzaam) en de waterleiding vervangen worden.

Het gedeelte Gatsestraat- Bergstraat is verouderd en aan vervanging toe. De zichtbare schadebeelden vallen nu nog enigszins mee en zijn verborgen onder een slijtlaag. De weg en riolering zijn ouder dan 30 jaar en zeker de rijweg is versleten, het riool is waarschijnlijk ouder dan 30 jaar. De aanwezige, smalle loopstrook verspringt van links naar rechts van de weg en wordt nu ook gebruikt door gemotoriseerd verkeer om uit te wijken, hetgeen voor voetgangers gevaarlijke situaties oplevert.

Op dit gedeelte is de weg erg smal en is geen stoep aanwezig. Auto's rijden veel te hard, omdat ze weten dat ze voorrang hebben op de kruising met de Gatsestraat.



Loopstrook is erg smal, maar kan door het vervangen van de molgoot door een schuine trottoirband (waardoor je aan beide zijde van de weg 20 cm ruimte wint) 40 cm breder gemaakt worden en wordt door de trottoirband ook als trottoir gezien. Deze maatregel kan alleen bij een volledige reconstructie van de rijweg.



Op de kruising met de Bergstraat ontstaan vaak opstoppingen doordat auto's dicht op de kruising geparkeerd staan of auto's die geen voorrang verlenen. Er wordt ook veel overlast ervaren door de vele toerfietsers die zich niet altijd aan de regels houden en vaak luidruchtig zijn (vooral zondagmorgen).

Het gedeelte Bergstraat- St.Rosastraat is in zeer slechte staat. De weg en riolering zijn ouder dan 30 jaar en zeker de rijweg is versleten, het riool is waarschijnlijk ouder dan 30 jaar. De weg is hier iets breder en er zijn meer mogelijkheden om een fatsoenlijke loopstrook aan te kunnen brengen. Ook hier kan de molgoot vervangen worden door een schuine trottoirband en kan de weg iets versmald worden.



Op dit gedeelte is de rijweg compleet versleten en helpt zelf de aan gebrachte slijtlaag niet meer om de schades aan het zicht te onttrekken. Gezien de vele schadebeelden (scheurvorming, craquele en verzakkingen) is het duidelijk dat het asfalt versleten is en dringend aan vervanging toe is. Daarbij moet tevens aandacht besteed worden aan de onderliggende fundering die gezien de schadebeelden waarschijnlijk plaatselijk te zwak is. De schades aan de rijweg veroorzaken trillingen, overlast en schades (scheuren) aan de woningen.



Mogelijke oplossingen:

- * duidelijke loopstrook maken aan één zijde (min. 90 cm vrije loopruimte) met afwijkende bestrating en opsluitband
- * Molgoot vervangen door een schuine trottoirband (hierdoor win je 40 cm loopstrook)
- * bomen verspringend aanbrengen en enkele parkeervakken maken. Dit werkt verkeersremmend en zorgt voor een natuurlijkere uitstraling van de straat. Wel ervoor zorgen dat alle verkeer doorgang blijft hebben (ook landbouwverkeer) en voldoende passeermogelijkheden maken
- * nieuwe waterleiding laten aanbrengen in het nieuwe trottoir (niet meer midden in de rijweg)
- * nieuwe riolering? (afhankelijk van de staat, leeftijd en capaciteit van het riool). Regenwater afkoppelen zodat het bestaande rioolstelsel ontlast wordt en een begin wordt gemaakt met de klimaatdoelstellingen.
- * verkeerscirculatie beoordelen (éénrichtingsverkeer of plaatselijk verkeer o.i.d.)
- * asfalt rijbaan compleet vervangen en plaatselijk de fundering vervangen (grondverbetering). Het nieuwe asfaltpakket en fundering dienen afgestemd te zijn op de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten en – belastingen.

Op het gedeelte Gatsestraat tot aan de rotonde leent de weg zich om hard te gaan rijden. Ook hier is niet overal een loopstrook aanwezig of wordt deze strook gebruikt als passeerstrook of parkeerplaats. Er zou éézijdig een fatsoenlijke loopstrook gemaakt kunnen worden met een schuine trottoirband (i.p.v. de molgoot). Mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer moeten hier dagelijks lopen naar de bushalte bovenaan de Daalhemerweg. De weg moet hiervoor wellicht iets versmald worden, maar dat werkt meteen verkeersremmend. Tevens kan er een verkeersremmende maatregel(en) ingepast worden.



De loopstrook tussen het kasteel en de rotonde wordt geregeld gebruikt als parkeerplaats, hetgeen onveilige situaties oplevert. Als hier een duidelijk trottoir aangebracht wordt, mag er niet meer geparkeerd worden en worden meteen 2 problemen opgelost (verkeersveiligheid en veiligheid voetgangers). Met de kasteel eigenaar en/of vergunningverlener moet dan een oplossing besproken worden voor het arkeren bij evenementen (parkeerplaats ASP of in weiland tegenoverliggend perceel).

Mogelijke oplossingen:

- molgoot vervangen door schuine trottoirband (20 -40 cm ruimtewinst) en veilig trottoir aanbrengen
- Snelheidsremmende maatregel (geen drempel) om snelheid te verlagen. Bijvoorbeeld bomen aanbrengen (verspringend) als snelheidsremmende maatregel en verfraaiing van de weg.
- fatsoenlijke en veilige loopstrook aanbrengen van de Gatsestraat tot aan de rotonde
- keuze maken om t.h.v. kasteel een parkeerstrook te maken of een trottoir. Indien keuze voor parkeerstrook dan aan de overzijde een trottoir aanbrengen.

Reactie gemeente: "geen nut en noodzaak en voorlopig geen budget"

Kernoverleg zal zich hard blijven maken om dit op de gemeentelijke agenda te krijgen (via de gemeenteraad)

Sibberkerkstraat Sibbe:

Noord:



Zuid:



Ca. 10 jaar geleden is een gedeelte van de Sibberkerkstraat gereconstrueerd (incl. nieuw gemengd riool). Het oorspronkelijk plan was dat dit wegprofiel, in fases, werd doorgezet tot aan Scheulder. Tot heden zijn de opvolgende fases niet uitgevoerd, waardoor de Sibberkerkstraat nu in tweeën is opgedeeld. De vraag is wanneer de volgende fase(s) uitgevoerd gaan worden en waarom dit zo lang op zich laat wachten.

Wij vragen nu in ieder geval om de 2^e fase (gedeelte Burg. Wijnandsstraat-St. Rosastraat) op te pakken op korte termijn.

De reconstructie/wegprofiel bovenste gedeelte doorzetten (in ieder geval de bomenstructuur).

De weg is nu verdeeld in twee verschillende uitstralingen/inrichtingen en ziet er niet uit als één straat. Voordeel van boomvakken is dat je dan ook parkeervakken kunt maken en dat dit meteen verkeersremmend werkt. Provincie (en gemeentes) hebben doelstelling om 1 boom per inwoner te planten.

Voorstel is om trottoirs te bestraten met sbs en parkeervakken met bomen aan te brengen. Dit werkt tevens verkeersremmend. Trottoir iets breder maken indien mogelijk, maar wegbreedte minimaal 5 meter maken. Diamantpaaltjes kunnen dan vervallen.



Meer groen (bomen) in de Sibberkerkstraat! T.o.v. het nieuwe gedeelte is de rest erg summier en sober ingericht. Het is een 30 zone, maar de weg is hierop minimaal ingericht en veel te breed, waardoor auto's harder gaan rijden. De bomenstructuur kan doorgezet worden, waardoor de Sibberkerkstraat meer één geheel wordt.



Mogelijke oplossingen:

- de werkzaamheden (fase 2) uitvoeren volgens oorspronkelijk plan (met inspraak burgers)

Indien een reconstructie voorlopig niet aan de orde is:

- bomen aanbrengen in het asfalt en parkeervakken markeren. De wegbreedte dient daarbij wel breder te worden als het Noordelijk gedeelte

- de trottoirs en trottoirbanden herstraten en/of vervangen door straatbaksteen.

- Trottoir aan de even zijde breder maken (min. 90 cm breed) en zonder belemmeringen

Reactie gemeente: "geen nut en noodzaak en voorlopig geen budget"

Kernoverleg zal zich hard blijven maken om dit op de gemeentelijke agenda te krijgen (via de gemeenteraad)

Inmiddels heeft gemeente aangegeven dat in 2021 een rioolreconstructie gepland staat in de Sibberkerkstraat. Hierin zien wij mogelijkheden om eventueel iets te combineren en onze wensen mee te nemen.

Margraterweg:

Het gedeelte IJzerenweg wordt momenteel flink opgeknapt (helaas zonder wegverbreding).

Gaat de gemeente het gedeelte Margraterweg ook opknappen? Is hierover overleg geweest met de buurgemeente?

De weg is slechts 4 meter breed en wordt gebruikt door auto's, vrachtverkeer, landbouwverkeer, fietsers en voetganger.

Er wordt veel te hard gereden.



Veilige loop- en/ of fietsverbinding IJzeren – Margraten aanbrengen. Langs de Margraterweg - IJzerenweg is geen voetpad. De weg is erg smal en toe aan onderhoud en slecht verlicht. Wandelaars en fietsers gebruiken deze weg vaak (wandelroutes/fietsroutes). Voetbaljeugd Sibbe en Margraten (met Gulpen) zijn gefuseerd, om te trainen (2 keer per week) en zaterdag de wedstrijd moet de jeugd van Sibbe of Margraten via deze weg fietsen. Eventuele aanpassing wegprofiel moet samen met de gemeente Margraten gebeuren.

Deze weg is tevens een toegangsweg naar bedrijventerrein de Fremme (landbouwverkeer/vrachtauto's). Deze weg is niet geschikt voor alle gecombineerde weggebruikers en onveilig.

In Scheulder staat een verbodsbord voor vrachtverkeer richting de Fremme!!

Mogelijke oplossingen:

- naast de weg een halfverhard voetpad/fietspad aanbrengen
- fietsstroken op de rijweg maken (fietsstraat?)
- wegbermen verhard (grasbetontegels o.i.d.)
- indien mogelijk de weg verbreden (i.o.m. Eijsden-Margraten)
- meer verlichting aanbrengen
- rijweg opknappen zoals Eijsden-Margraten dat heeft gedaan!

Reactie gemeente: Er wordt onderzocht of en zo ja welke bermverharding kan worden toegepast. Uitvoering in 2020!

Er is geen budget voor een reconstructie.

Schoolzone:

Tijdens het brengen en halen van de kinderen worden de verkeersregels niet altijd nageleefd. Er wordt o.a. veelvuldig op het zebrapad geparkeerd.
Verzoek aan gemeente om handhavend op te treden.



Tijdens halen en brengen van de kinderen staat de St.Rosastraat en Sibberkerkstraat helemaal volgeparkeerd en zijn er weinig passeermogelijkheden. Auto's, vrachtauto's, buurtbus e.d. gaan dan noodgedwongen over de stoep rijden. Dit zorgt voor onoverzichtelijke en soms gevaarlijke situaties.

Dit is zeker geen goed voorbeeld voor de jonge kinderen, die nog moeten leren wat verkeersveiligheid en gedrag in het verkeer inhoudt. Alleen fysieke maatregelen (gedeeltelijk parkeerverbod of parkeervakken aangeven o.i.d.) zorgen voor een gedragsverandering en uiteindelijk veiligere omgeving rondom de school.

Tevens het verzoek om in de borden te plaatsen met "let op



Sibberkerkstraat (t.h.v. Schoolstraat) schoolkinderen" o.i.d.



Voorbeeld hoe het zou kunnen rondom de school in Sibbe. Nu is er te weinig aangegeven en wordt er te hard gereden (vooral in de Sibberkerkstraat).

Mogelijke oplossingen:

- handhaving vaker laten controleren en de ouders wijzen op hun verkeersgedrag
- plaatselijk parkeerverbod instellen rondom de school
- extra bebording/attentieverhogende maatregelen toepassen (zie voorbeeld schoolzone in Eijsden-Margraten)

Reactie gemeente:

Gemeente werkt een voorstel uit dat in 2020 gerealiseerd kan worden. Gemeente heeft reeds één voorstel ingediend, echter is dat volgens het kernoverleg niet uitvoerbaar ivm ruimtegebrek.

Mergelwanden

Sibbe is een mergeldorp en momenteel worden de mergelmuren en sommige mergelpanden verwaarloosd. Sommige mergelwanden zijn verstopt achter onkruid/groen en worden zo aan het zicht onttrokken.



De kerngroepleden H.Steijns en A.Souren gaan samen met de gemeente alles inventariseren.

Veilige school-thuis route:

Schoolroute IJzeren- Sibbe: geen trottoir aanwezig in de Kruisstraat(wel bestrating die als (vrachtauto)parkeerplaats en uitwijkstrook wordt gebruikt en die plaatselijk ongelijk/steil en te smal is). Verzoek om 1-zijdig een fatsoenlijke en veilige loopstrook te maken van 1,5 meter breed die ook de uitstraling heeft van een trottoir (tegels/ grijze klinkers).

De kernen Sibbe en IJzeren zijn 30km-zones. Tussen Sibbe en IJzeren geldt een max. snelheid van 60 km/uur! Dát en het feit dat alle kinderen van IJzeren via de Kruisstraat naar de school gaan maakt de noodzaak voor een veilig trottoir nog groter.



Dagelijkse worsteling van ouders en kinderen om naar school te gaan en weer terug over het plaatselijk veel te smalle en scheve strookje. Kinderen kunnen haast niet zelfstandig naar school en met een kinderwagen moet plaatselijk over de rijweg gelopen worden.

Mogelijke oplossing is om de molgoot te vervangen door een schuine trottoirband. Om voldoende breedte trottoir te kunnen krijgen, is het noodzakelijk om het asfalt in te zagen en de weg iets te versmallen. Hierdoor kan een loopstrook gecreeerd worden die breed en vlak genoeg is om veilig te kunnen lopen. Door het aanbrengen van een trottoirband met grijze bestrating (tegels of klinkers), wordt een duidelijk trottoir gemaakt, waarop niet meer geparkeerd mag worden (handhaafbaar) en het trottoir kan dan meteen recht gelegd worden. Voordeel van een schuine band is dat de inritten en percelen wel bereikbaar blijven.

Kernoverleg heeft een uitgewerkt voorstel met dwarsprofielen en globale kostenraming aan de gemeente overhandigd, waarop de gemeente nog niet inhoudelijk gereageerd heeft. Er zijn meerdere schoolroutes die verbeterd kunnen worden. Kernoverleg vraagt hier aandacht voor. In eerste instantie wordt de route IJzeren-Sibbe onder de aandacht gebracht.

Reactie gemeente: dit wordt in de mobiliteitsvisie meegenomen. Wellicht dat in 2021 hiervoor budget is voor het oplossen van verkeersknelpunten.

Veilige loopstrook tussen Sibbe en IJzeren (schoolkinderen)

Voorstel: 5/20x20 band + grijze betonsteen + kantopsluiting aanbrengen



trottoirband aansluiten op bestaand



schuine band (5/20x20) zodat inrit bereikbaar bij grijze betonsteen tussen in loopstrook



kantopsluiting aanbrengen (8x20 band)



trottoirband + grijze betonsteen zorgt ervoor dat een duidelijke loopstrook is, waarop niet geparkeerd



grijze betonsteen zorgt voor duidelijke scheiding verkeerstromen



loopstrook wordt 30 cm breder en vlakker (com



met een bredere stoep kom je iets beter langs de verdelkast



nette aansluiting op kruispunt maken. grijze bestuiving zo ver mogelijk doorzetten. let op toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers

Snelheidsremmende maatregelen:

In bijna alle straten wordt een te hoge snelheid ervaren en voelt men zich niet veilig door te hard rijdend verkeer. De hele kern Sibbe-IJzeren is 30 zone.

Verzoek om de daadwerkelijke snelheden en hoeveelheden verkeer te meten en aan de hand daarvan maatregelen te treffen.

Enkele suggesties:

- * Snelheid Sibberkerkstraat, onderste gedeelte: bomenstructuur doorzetten en parkeervakken met markering aangeven. Dit werkt tevens snelheidsremmend.

- * bomenstructuur in de Dorpsstraat aanbrengen werkt snelheidsremmend.

- * meeste mensen willen géén drempels

- * wegversmallingen

- * snelheidscontroles en handhaving

Reactie gemeente: er worden snelheidsmetingen ingepland.

Eénrichtingsverkeer Sibbe:

1 richtingsverkeer Dorpsstraat en Sibberkerkstraat is een veelgehoorde suggestie van bewoners uit diverse straten. Argument bewoners (van met name de Dorpsstraat en St. Rosastraat) is dat ze veel (groot) verkeer ervaren in hun straat en ze denken dat dit een gevolg is van de reconstructie van de Sibberkerkstraat (smalle weginrichting). Geluid, trillingen en het feit dat er bijna geen trottoir aanwezig is in de Dorpsstraat geven de aanleiding voor de klachten van de bewoners van de Dorpsstraat. Opvallend is dat ook bewoners uit andere straten de suggestie van éénrichtingsverkeer aandragen via onze enquête (uit de enquête (door 17% v.d. bewoners ingevuld) blijkt de verdeelde mening hierover. Er zijn bewoners die uitgesproken vóór en uitgesproken tégen 1-richtingsverkeer zijn)

Graag verkeerskundig advies gemeente met argumenten/voorwaarden!



Reactie gemeente: in eerste instantie is een verkeerskundig advies toegezegd en daarna geeft gemeente aan dat dit in de mobiliteitsvisie wordt meegenomen.

Veilige loop- en fietsroute Sibbe-Margraten:

Veilige loop- en/ of fietsverbinding Sibbe – Margraten aanbrengen. Langs de Kenkersweg is geen voetpad aanwezig.

Wandelaars en fietsers gebruiken deze weg vaak (wandelroutes/fietsroutes). Enkele wandel- en fietsroutes lopen (gedeeltelijk) via de Kenkersweg. Wandelaars moeten dan op de weg lopen (60 km/uur weg BUBEKO).

Voetbaljeugd Sibbe en Margraten (met Gulpen) zijn gefuseerd. Om te trainen (2 keer per week) en zaterdag de wedstrijd moet de jeugd van Sibbe of Margraten via deze weg fietsen. In Margraten zijn rode fietsstroken aangebracht, in Valkenburg niet. Op het gedeelte Valkenburg staat een grotendeels weggesleten markering (fietsuggestiestrook). Rode fietsstroken zou ook op dit gedeelte veiliger zijn voor de fietser en verkeersremmend werken voor gemotoriseerd verkeer. Wij vragen in ieder geval om de markering opnieuw aan te brengen. Mogelijkheid onderzoeken om hier een struinp pad aan te brengen. Tevens is BUBEKO geen verlichting aanwezig. Zeker op de oversteekplaatsen (wandelroutes/fietsroutes kruisen de Kenkersweg) is verlichting wenselijk.

Reactie gemeente: "geen nut en noodzaak en voorlopig geen budget"

Kernoverleg zal zich hard blijven maken om dit op de gemeentelijke agenda te krijgen (via de gemeenteraad)

Verkeerssituatie Bergstraat en Dorpsstraat Sibbe:

Er wordt volgens bewoners te hard gereden en er is niet overal een fatsoenlijk trottoir aanwezig. Bovenaan de Bergstraat parkeren vaak auto's waardoor inrijdend verkeer geen overzicht heeft en er opstoppen en gevaarlijke situaties ontstaan. Kan bovenaan de Bergstraat een stopverbod ingesteld worden? Bewoners Bergstraat en Dorpsstraat ervaren daarnaast overlast van (sluip)verkeer vanuit Valkenburg ten tijde van grote evenementen en in het toeristisch seizoen (zomer en winter) die dan het centrum van Valkenburg willen meiden. Drempels zijn niet gewenst.



Reactie gemeente: "geen nut en noodzaak en voorlopig geen budget"

Kernoverleg zal zich hard blijven maken om dit op de gemeentelijke agenda te krijgen (via de gemeenteraad)

Verkeersveiligheid kruising Kenkersweg

Op deze kruising wordt te hard gereden en vaak geen voorrang verleend aan de Sibberkerkstraat. Fietsers moeten hier (onoverzichtelijk) oversteken. Kernoverleg vraagt gemeente om dit te verbeteren. Kernoverleg heeft een schets met opties/mogelijkheden aan de gemeente overhandigd.



Reactie gemeente: gemeente werkt een voorstel uit om in 2020 uit te kunnen voeren.

