

Verkeersknelpunten aangedragen bij mobiliteitsvisie:

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. 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 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 **25 jaar geleden** aangebracht en zijn verouderd en versleten.

Zeker nu de verkeersintensiteit t.o.v. 25 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 Jaar geleden aangebracht en met een levensduur van ca. 80 jaar waarschijnlijk aan vervanging toe. 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, vuilophaaldienst, 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. Wel dient er voor de bewoners een alternatief gevonden te worden, zodat ze hun auto's wel in de directe nabijheid kunnen parkeren.

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.
- bekijken of afkoppelen regenwater mogelijk is
- 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).

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. De aanwezige, smalle loopstrook verspringd 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 opstoppen 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).

Op het gedeelte Bergstraat- St.Rosastraat heeft recentelijk asfaltonderhoud plaatsgevonden.

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.
- kombord verplaatsen, zodat een groter gedeelte van de weg binnen de 30-zone valt.
- voorrangssituatie kruising Gatsestraat-Dorpsstraat aanpassen

Sibberkerkstraat Sibbe:

Noord:



Zuid:



Ca. 10 jaar geleden is een gedeelte van de Sibberkerkstraat gereconstrueerd (incl. nieuw rgemengd 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.





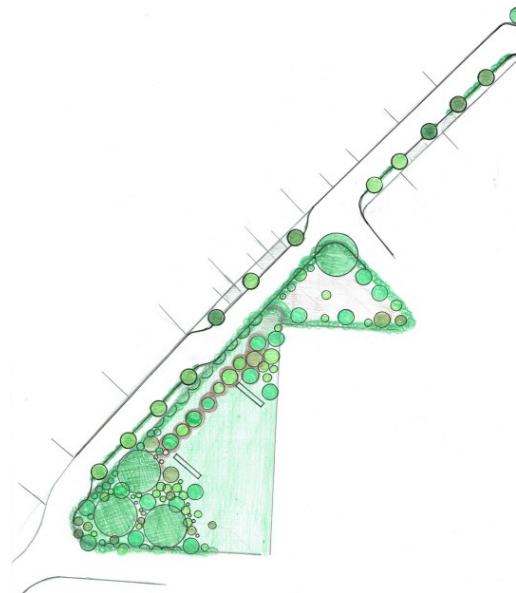
Meer groen (bomen) in de Sibberkerkstraat! T.o.v. het nieuwe gedeelte is de rest erg summier en sober ingericht. Het is een 30 zone, maar de weg is hierop minimaal ingericht en veel te breed, waardoor auto's harder gaan rijden. De bomenstructuur kan doorgezet worden, waardoor de Sibberkerkstraat meer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



Margraterweg:

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

Er wordt veel te hard gereden en er is geen voorziening aanwezig voor de kwetsbare weggebruikers (fietsers en wandelaars). Tevens wordt in de drassige berm (met name in de flauwe bocht) vaak een diep spoor gereden, hetgeen gevaarlijke situaties kan opleveren. Ook staat er na elke bui een flinke waterplas op de straat tot zelfs enkele dagen na de bui (nabij de gemeentegrens met Eijsden-Margraten). Ook dit zorgt voor gevaarlijke en vervelende situaties.

Verzoek is om deze weg veilig op te knappen.

Mogelijke oplossingen:

- * grasbetontegels aanbrengen in berm bij flauwe bocht (ca. 100 meter)
- * zorgen dat buffertje leeg kan lopen of in iedere geval dat het overtollige water op de weg blijft staan door wegverkanting aan te passen en/of lijngoot aan te brengen of een overlopkolk in de buffer met leeglopbuis (= gevoelig voor verstopping)
- * extra verlichting
- * ontvlechten verkeersstromen (Kenkersweg is bedoeld voor groot verkeer!)

Veilige school-thuis route:

In Sibbe is nog een basisschool aanwezig. In veel dorpen is deze verdwenen, waardoor ook kinderen uit de buurdorpen naar Sibbe komen. De schoolroutes verdienen extra aandacht, zodat de kinderen ook veilig naar de school kunnen lopen en fietsen en ook weer veilig naar huis kunnen. Er zijn een aantal verbeterpunten, zoals het aanbrengen van een trottoir en veilige oversteek op diverse locaties in het dorp. Ook de verlichting verdient aandacht. Rondom de school is middels bebording een schoolzone aangebracht. De schoolroute IJzeren-Sibbe verdient volgens ons de meest urgente aandacht.

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.



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. 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.

Op het gedeelte buiten de kom wordt, ondanks de beperkte lengte van ca. 200 meter, veel te hard gereden. Voor zowel voetgangers als fietsers is dat een onveilige situatie. Door het aanbrengen van een loopstrook i.c.m. een rode fietsstrook (zoals recentelijk in Vilt is aangebracht) zal de snelheid afnemen en daarmee een veiligere situatie ontstaan.

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 blijft.
grijze betonsteen tussen in loopstrook



kantopsluiting aanbrengen (8x20 band)



trottoirband + grijze betonsteen zorgt ervoor dat er
een duidelijke loopstrook is, waarop niet geparkeerd mag worden!



grijze betonsteen zorgt voor duidelijke scheiding
verkeersstromen



loopstrook wordt 30 cm breder en vlakker (comfortabeler).



met een bredere stoep kom je iets beter
langs de verdieplaat



nette aansluiting op kruispunt maken.
grijze besteding zo ver mogelijk doorzetten.

let op toegankelijkheid van knipje bocht naar groenstraat

Veilige loopstrook tussen Ijzeren en Sibbe (schoolroute)

Tussen Ijzeren en Sibbe is nu geen veilige loopstrook aanwezig. Er is wel een smalle strook straatwerk, maar deze is niet veilig. Hij wordt gebruikt als parkeerstrook en uitwijkstrook en heeft veel oneffenheden. Bovendien is de strook plaatselijk slechts 50 cm en erg steil.

Vanuit de enquête die door het kernoverleg is opgesteld en beoordeeld, blijkt de behoefte voor een veilige loopverbinding. Tevens wordt veelvuldig gevraagd of de snelheid buiten de kom teruggebracht kan worden naar 30 km/uur.

Onderstaand een voorstel hoe deze strook veilig ingericht kan worden:

Als eerste hebben we de bestaande situatie ingemeten. Hieruit blijkt dat:

- * de wegbreedte varieert van 5,0 tot 5,10 meter breed (tussen de molgoten)
- * de loopstrook aan de onderzijde varieert van 0,50 tot 1,20 meter
- * er veel oneffenheden (gaten) in het straatwerk aanwezig zijn
- * de molgoot verzakkingen heeft waar water blijft staan
- * er deels geen deugdelijke kantopsluiting aanwezig is
- * de dwarshelling van het straatwerk plaatselijk erg steil is
- * de verdeelkasten van Ziggo de doorgang belemmeren op de smalle loopstrook
- * aan de bovenzijde de loopstrook varieert van 0,40 meter tot 1,15 meter en over een gedeelte geen loopstrook aanwezig is.
- * de totale lengte 360 meter is, waarvan 200 meter buiten de kom (snelheid 60 km/uur)

Om bovenstaande knelpunten op te lossen hebben we onderstaand voorstel uitgewerkt:

De verharding aan de bovenzijde blijft gehandhaafd, zodat deze gebruikt kan worden als uitwijkstrook en parkeren/laden en lossen.

Aan de onderzijde wordt de molgoot vervangen door een trottoirband. Deze wordt tegen het huidige asfalt aangebracht. Om een 2 streks kantaag aan te kunnen brengen, dient het asfalt ingezaagd en verwijderd te worden. Resultaat is dat de loopstrook 30 cm breder wordt en de wegbreedte gelijk blijft. Door de trottoirband wordt de loopstrook hoger en met de juiste dwarshelling aangebracht in een grijze kleur klinker, waardoor het voor iedereen duidelijk is dat dit een loopstrook is. Voordeel is tevens dat de rijweg visueel smaller lijkt, wat de snelheid zal verlagen. Met een deugdelijke fundering onder het straatwerk en goede kantopsluiting achter het straatwerk zal de kans op verzakkingen minimaal zijn. Wel dient de bereikbaarheid van inritten en percelen geborgd te zijn.

Wij hebben een globale raming opgesteld om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren:

1	verkeersmaatregelen	eur.	1	€ 500,00	€ 500,00
2	zagen asfalt ca. 10 cm dik	m1	320	€ 3,50	€ 1.120,00
3	verwijderen asfalt ca. 20 cm breed	m2	64	€ 16,25	€ 1.040,00
4	afvoer/stort teerhoudend asfalt	ton	16	€ 50,00	€ 800,00
5	uitbreken/afvoeren bss molgoot en beton	m	320	€ 3,00	€ 960,00
6	uitbreken/afvoeren bss	m2	306	€ 2,00	€ 612,00
7	grondwerk cunet incl. afvoer en bijlevering	m	360	€ 4,00	€ 1.440,00
8	lea trottoirband 5/20 of 18/20 in beton	m	320	€ 25,00	€ 8.000,00
9	lea dubbele strek bss in beton	m	320	€ 7,50	€ 2.400,00
10	lea opsluitband 8x20 in beton	m	150	€ 12,00	€ 1.800,00
11	lea straatlaag	m2	414	€ 3,00	€ 1.242,00
12	lea bss grijs (of tegels 20x20)	m2	414	€ 20,00	€ 8.280,00
13	verplaatsen kolken in asfaltverharding nb. Nieuwe trottoirkolken kosten € 400,-/st.	st	6	€ 350,00	€ 2.100,00
14	50 cm frees langs streklaag	m2	160	€ 15,00	€ 2.400,00
15	afvoer/stort teerhoudend asfalt	ton	12	€ 50,00	€ 600,00
16	asfaleren	ton	12	€ 225,00	€ 2.700,00
17	afwerken freesnaad	m	320	€ 1,50	€ 480,00
18	aanstraten inritten	eur	1000	€ 1,00	€ 1.000,00
	subtotaal				€ 37.474,00
	ak, uk en w&r onvoorzien	% eur	15		€ 5.621,10 € 2.000,00
	aanneemsom				€ 45.095,10

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

Éénrichtingsverkeer 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!



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 wel markering (fietsuggestiestrook). Rode fietsstroken zou ook op dit gedeelte veiliger zijn voor de fietser en verkeersremmend werken voor gemotoriseerd verkeer. 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.

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.

