Startnotitie Mobiliteitsvisie 2021-2030

gemeente Brunssum

Januari 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doelstelling 3
1.3 Uitgangspunten 3
2. Thema's en speerpunten 4
2.1 Mobiliteitsvisie 2020 4
2.2 Speerpunten 5
2.2.1 Mobiliteit en bestemmingsplannen 5
2.2.2 Mobiliteit en economie 5
2.2.3 Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen 6
2.2.4 Mobiliteit en project Oostflank 6
2.2.5 Mobiliteit en toerisme 7
2.2.6 Mobiliteit en duurzaamheid 7
2.2.7 Mobiliteit en civiele techniek 7
2.3 Mogelijke hoofdstukindeling 8
3 Projectorganisatie, planning en kosten 9
3.1 Projectorganisatie 9
3.2 Uitvoering en kosten 9
3.3 Planning 10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) is vastgesteld dat nationale, regionale en lokale overheden samenhangend en uitvoeringsgericht beleid dienen te voeren en dit moeten vastleggen in een verkeers- en vervoerplan. De Planwet bepaald dat:

- Er een nationaal verkeers- en vervoerplan is dat rekening houdt met economische, milieu-, ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen, alsmede met de van belang zijnde internationale ontwikkelingen.
- Provinciale staten één of meerdere provinciale verkeers- en vervoersplannen vaststellen, die richting geven aan de door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Provinciale Staten nemen hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan in acht.
- De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders zorgdragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van omliggende gemeenten (subregionaal niveau).

Het huidige GVVP (Gemeentelijk Verkeers – en VervoerPlan) dateert van 2002. Het huidig geldende verkeersveiligheidsplan is opgesteld in 2010. Als gevolg van de aanleg van de Buitenring Parkstad is er qua verkeersaanbod op het onderliggend wegennet van de gemeente Brunssum veel veranderd en is er behoefte aan een nieuw richtinggevend beleidsdocument waarin alle aspecten op het gebied van verkeer en vervoer worden beschouwd. Tevens moet dit beleid voorzien worden van een uitvoeringsplan.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit project is om nieuw verkeers- en vervoersbeleid te formuleren voor de komende 10 jaar (tot 2030). Het GVVP 2021-2030 moet een hernieuwde visie op verkeer en vervoer in Brunssum gaan geven en moet daarnaast een breed draagvlak kennen bij betrokken partners. Het GVVP 2021-2030 moet richting gaan geven aan:

- toekomstige (her)inrichting van wegen;
- het vastleggen van keuzes met betrekking tot de doorgaande routes binnen de gemeente;
- het treffen van maatregelen waar dat omwille van de verkeersveiligheid noodzakelijk is;
- de inrichting van de drukkere kruispunten op de drukkere hoofdassen door de kern.

1.3 Uitgangspunten

Voor het uitvoeren van het GVVP gelden de volgende uitgangspunten:

- De gemeente gaat verder met het landelijke concept Duurzaam Veilig (DV3);
- Het beleid van de gemeente past binnen het landelijk, provinciaal en regionaal beleid;
- De te nemen maatregelen moeten concreet en daadwerkelijk realiseerbaar zijn (ruimtelijk, kostentechnisch);
- Draagvlak belanghebbenden (bewoners / ondernemers/ stakeholders / belangengroeperingen etc.);
- Procesmatig en inhoudelijke afstemming met organisaties en hogere overheden;
- Procesafstemming met andere beleidsterreinen zoals het centrumplan, de gebiedsvisie Oostflank en de diverse wijkontwikkelingsplannen.

2. Thema's en speerpunten

Het nieuwe beleidsplan verkrijgt conform de Planwet Verkeer en Vervoer input van hogere overheden waarbij dit plan een vertaalslag moet gaan maken van regionale belangen naar uitvoeringsgericht beleid binnen de gemeente.

2.1 Mobiliteitsvisie 2020

De Provincie Limburg heeft in 2020 samen met haar partners de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg opgesteld waarbij niet meer de oplossing/maatregel maar de opgave centraal komt te staan. Dit moet leiden tot een meer integrale afweging van voorkeursmaatregelen.

Op dit moment bestaat het overgrote deel van de verplaatsingen in Zuid-Limburg uit automobiliteit. Dit leidt over het algemeen niet (meer) tot grootschalige structurele capaciteitsknelpunten. Door de groei van de economie en de agglomeratiekracht van Zuid-Limburg binnen de Euregio wordt het drukker op de wegen en daarnaast wilt men ook bijdragen aan urgente maatschappelijke opgaven.

De Provincie Limburg heeft recentelijk een nieuwe mobiliteitsvisie opgesteld. Parkstad heeft hiervan een regionale doorvertaling gemaakt met daarin gemeenschappelijke initiatieven voor de aangesloten gemeenten. De visie van Parkstad is vertaald in de "Visie op Mobiliteit Stadsregio Parkstad Limburg" die vervolgens als basis gebruikt kan worden om op lokaal niveau initiatieven op te pakken.



In dit kader zijn er ten aanzien van mobiliteit zowel provinciaal als regionaal een viertal ambities geformuleerd die een bijdrage leveren aan de maatschappelijke opgaven:

- Doorontwikkelen van de agglomeratiekracht;
- Verbeteren van gezondheid, leefbaarheid en veiligheid;
- Verduurzaming en CO2 reductie;
- Inclusievere samenleving (meer bewegingsvrijheid, gebruik voorzieningen, sociale contacten) en verbeterde bereikbaarheid.

Parkstad is een regio met specifieke uitdagingen. De regio kent (in tegenstelling tot veel andere regio's in Nederland) een krimp in het aantal inwoners. Er is sprake van vergrijzing en ontgroening en relatief veel mensen hebben een ongezonde levensstijl en/of ervaren een vorm van eenzaamheid. Voor een nieuwe visie op mobiliteit is het belangrijk om deze context te begrijpen – eventuele maatregelen zijn kansrijker als zij inspelen op deze situatie. Daarnaast kan mobiliteit indirect een bijdrage leveren aan deze uitdagingen. Zo dragen actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) bijvoorbeeld bij aan een betere gezondheid en een beter leefklimaat. De beschikking hebben over mobiliteit is randvoorwaardelijk om andere mensen te ontmoeten. Het is belangrijk om te focussen op de belangrijkste punten en de vier regionale ambities zijn doorvertaald naar de volgende vijf focuspunten:

- 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

In het kader van de doorvertaling vanuit hogere overheden kiezen we ervoor om voor Brunssum in plaats van een GVVP een visie op te stellen waarbij de vertaalslag gemaakt gaat worden naar: "Mobiliteitsvisie Gemeente Brunssum 2021-2030". Deze visie omvat beleidskaders zoals in een GVVP worden opgenomen alsmede ook een concreet uitvoeringsprogramma.

2.2 Speerpunten

De Buitenring Parkstad Limburg heeft voor grote plaatselijke verandering gezorgd in het verkeersaanbod op diverse wegen binnen de gemeente. Ontsluitingswegen worden nu anders belast dan voorheen en sommige zijn hun functie als onderdeel van het hoofdwegennet verloren. De functie en vormgeving van deze wegen en kruispunten moeten als gevolg hiervan heroverwogen worden. Op onderstaande afbeelding is te zien de absolute toe- of afname van verkeer op de wegen binnen de gemeente als gevolg van de aanleg Buitenring Parkstad:



Om draagvlak te creëren moet de nieuwe mobiliteitsvisie afgestemd worden met andere werkvelden zodat een zo breed mogelijk en integrale visie op verkeer geformuleerd kan worden voor de komende jaren. Onderstaand worden de belangrijkste onderwerpen per werkveld vermeld.

2.2.1 Mobiliteit en bestemmingsplannen

Per 1 januari 2022 zal de Omgevingswet in werking treden. Alle bestemmingsplannen en beheersverordeningen zullen, op termijn, worden vervangen door 1 omgevingsplan. In dat plan kunnen ook regels omtrent het parkeren (parkeernormen, voortuinparkeren) worden opgenomen, zoals nu in de bestemmingsplannen en beheersverordeningen het geval is.
Ook zal er een gemeentelijke omgevingsvisie worden opgesteld met alle beleid met raakvlakken richting de omgeving van burgers. Mobiliteit is hier een onderdeel van en zal daarin worden meegenomen.

2.2.2 Mobiliteit en economie

Vanuit economisch perspectief is met name relevant de binnenstedelijke bereikbaarheid in relatie tot het recent vastgestelde centrumplan. De route van de ring rondom het Ei en de bereikbaarheid vanuit Brunssum Noord (Dorpstraat), Oost (Prins Hendriklaan/Wilhelminastraat), Zuid (Prins Hendriklaan, Rumpenerstraat) en West (Lindestraat, Rumpenerstraat), is daarbij essentieel. Op dit moment is de bereikbaarheid goed, met dien verstande dat de rijrichting Lindestraat een knelpunt vormt voor de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit Brunssum-west.

Concessiehouder Arriva heeft de wens geuit om te komen tot een modern centraal Busstation (HUB) in Brunssum Centrum. Dit busstation zou tevens kunnen voorzien in functies zoals e-bikes, oplaadpunten, fietsenstalling en dergelijke. Uit een confrontatiematrix is gebleken dat een 7-tal locaties teruggebracht zijn tot twee haalbare locaties: het Koutenveld en de Wilhelminastraat:

In het promenadegebied doet zich overlast voor van fietsers en scooters (komende vanaf het Romboutscollege).

Voor het winkelcluster in de wijk Noord is met name de functie van de Kennedylaan relevant. Het cluster bevindt zich centraal tussen de op- en afritten van de Buitenring aan de N276 en N274 en heeft daarmee een uitstekende bereikbaarheid. De bereikbaarheid van het winkelcluster in Treebeek (Orionplein) is suboptimaal. Het gebied tussen Emmaweg enerzijds en Schildstraat/Wijenweg anderzijds kent een fijnmazigere structuur. Bezoekers van de supermarkt verplaatsen zich deels door de wijk. Met de aanleg van de nieuwe Maatschappelijke Voorziening aan de Schildstraat zal de verkeersdruk ter plaatse naar verwachting nog gaan toenemen.

2.2.3 Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen

Vanuit de stadsdeelvisies komen een aantal knelpunten naar voren die hieronder worden opgesomd. Het is belangrijk om de komende jaren vanuit mobiliteit hierop in te spelen:

- Schoolroutes, oversteekplaatsen hoofdontsluitingswegen.
- Fietsvoorzieningen.
- Verkeerssnelheid (met name in het Centrum).
- Parkeren, met name bij en rond voorzieningen, waaronder scholen en in oudere buurten met smalle straatprofielen.
- Onderhoud van straten, fietspaden en pleinen.

In verschillende buurten zijn buurtontsluitingswegen en ook woonstraten te ruim vormgegeven. Vooral bij het ontbreken van een groenstructuur ontstaat hierdoor een stenig straatbeeld en nodigen lange rechtstanden uit tot hard rijden. In het verleden zijn provisorische maatregelen getroffen. Het is belangrijk door middel van herinrichting meer structurele verbeteringen door te voeren, met prioriteit voor Op de Vos, Marebosjesweg en omgeving Markt/Marktstraat.

Op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen spelen ook nog de volgende projecten:

- Reconstructie bedrijventerrein Haefland;
- Centrumplan, met het autoluw maken / shared space inrichting Ing. Op den Kampstraat en Lindeplein
- Herontwikkeling Lidl aan de Rumpernerstraat. Deze ontwikkeling dient te worden afgestemd op de geplande reconstructie van de Bodemplein-route en het wegdeel Bodemplein-/Heugerstraat.

2.2.4 Mobiliteit en project Oostflank

De aanpak Oostflank behelst momenteel een haltermodel waarbij het terrein van Mourik doorontwikkeld gaat worden tot een duurzaam logistiek bedrijvenpark met een zo optimaal mogelijke invulling van energieopwekking. Vooralsnog is er geen leisure gepland en ook de verplaatsing van de NATO hallen en sportvelden gaat geen doorgang vinden.

De entree van het gebied Oostflank verdient een kwaliteitsimpuls:

- Kavel van Bontrup verwerven en ontwikkelen als entree / parkeren Schutterspark i.c.m. bedrijventerrein / commerciële ruimten
- Provinciale kavels: ontwikkelen of inrichten als groen, doel: uitstraling op niveau
- Laten aanhaken van private partijen

Daarnaast dient de verbindingsroute vanaf de entree (afrit BPL) naar locatie Mourik geoptimaliseerd te worden. Rekening moet gehouden worden met een mogelijke toename van (vracht)verkeer richting de locatie Mourik, waarbij de fietsveiligheid langs de Waubacherweg verder verbeterd dient te worden.
Tevens dient de ontwikkeling Oostflank afgestemd te worden in relatie tot de knip Rimburgerweg en mogelijke aanpassingen op het kruispunt Europaweg Noord – Waubacherweg.

2.2.5 Mobiliteit en toerisme

Op het gebied van toerisme zijn enkele ontwikkelingen gaande:

- Revitalisering Schutterspark
- Overeenkomst Knopenlopen
- Leisure Lane

Voor de eerste twee genoemde ontwikkelingen moet de samenhang met mobiliteit bekeken worden. Bij het Schutterspark is met name van belang de verbinding te leggen met het centrum van Brunssum.
Het trace van de Leisure Lane ligt vast en momenteel is het project in voorbereiding waar de Provincie Limburg kartrekker van is.

2.2.6 Mobiliteit en duurzaamheid

Het thema duurzaamheid heeft binnen de Mobiliteitsvisie Parkstad een prominente plek gekregen. Er vindt een doorvertaling plaats naar twee focuspunten: “Verruim het aanbod van vervoersmiddelen” en “Zet in op elektrisch vervoer”.

Het openbaar vervoer is vaak nauwelijks een alternatief voor de auto en in een regio met krimp en vergrijzing is ook de potentie van het openbaar vervoer beperkt. Benut daarom nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto’s en deelfietsen. Deze kunnen kansen bieden op plaatsen waar het openbaar vervoer niet toereikend is. Daarnaast biedt deelvervoer mogelijkheden voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen en mensen met een lager budget die incidenteel behoefte hebben aan een auto of fiets. Ook groene lopers vanuit de wijken naar het centrum of lokale voorzieningen kunnen er toe bijdragen dat lopen en fietsen gestimuleerd wordt. Dit maakt het voor alle doelgroepen aantrekkelijker om te bewegen en biedt kansen voor ontmoeting en het tegen gaan van eenzaamheid.

Gebruik van elektrisch vervoer draagt bij aan een lagere CO2 uitstoot. Bovendien worden geen ongezonde gassen uitgestoten. Daarnaast is elektrisch vervoer stiller, waardoor het geluidshinder en daarmee overlast vermindert. Door mee te participeren in het programma van Zuid Limburg Bereikbaar kan er concreet invulling gegeven gaan worden aan bovenstaande focuspunten. Daarnaast worden er binnen het programma Pallet Parkstad enkele doelstelling gesteld die hieraan moeten bijdragen zoals bijvoorbeeld gezondere lucht, de klimaatdoelstellingen, stimulering innovatie en de voorbeeldrol die de overheid daar bij heeft.
Als gemeente dien we dan ook zelf het goede voorbeeld te geven: het is essentieel om het eigen wagenpark te gaan vergroenen en dienstreizen meer met de (elektrische) fiets en openbaar vervoer te gaan doen. Ook de aanschaf van elektrische deelauto’s kan bijdragen aan verlaging van de CO2 uitstoot en niet te vergeten is de koppeling met de afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling met aandacht voor het doelgroepenvervoer. In aanbestedingen kun je eisen stellen aan duurzaamheid van het vervoer. Hierbij moet een goede balans gevonden worden tussen de duurzaamheid van de voertuigen en de kosten van de exploitatie (bijv. door een geleidelijke invoering van schoon vervoer). Verder moet bekeken worden of en hoe we beleid gaan opstellen op het gebied van laadinfrastructuur (elektrische laadpalen). Waar nodig of mogelijk kan dit ook in regionaal verband opgepakt worden.

2.2.7 Mobiliteit en civiele techniek

Op het gebied van verkeer en openbare ruimte worden vanuit verkeersbeleid naast het vaststellen van een categoriseringsplan voor wegen ook de kaders vastgelegd inzake de inrichting van wegen. Dit betekent dat beleidsmatig vastgelegd wordt hoe we omgaan met de vormgeving van kruispunten en wegvakken. Momenteel is het uitvoeringsplan wegen opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan 2010. In de nieuwe mobiliteitsvisie wordt een apart uitvoeringsprogramma opgenomen waarmee dus tevens het VVP 2010 komt te vervallen. Daarnaast zijn er ook een aantal nieuwe ambities geformuleerd:

- Op termijn waar mogelijk saneren van alle verkeersregelinstallaties in Brunssum (waarbij de VRI Kruispunt Trichterweg – Akerstraat Noord, eigendom gemeente Heerlen, wel gehandhaafd blijft)
- Corridor wegen aanpakken (Maastrichterstraat-Trichterweg-Bodemplein-Rumpenerstraat-Prins Hendriklaan, Rimburgerweg)
- Aandacht en onderzoek naar afwaardering van wegen van 50 km/h naar 30 km/h o.a. Kruisbergstraat
- Zorgdragen voor betere fietsvoorzieningen waaronder fietspaden en bredere fietsstroken.

Enkele belangrijke corridor wegen zijn nu in voorbereiding. Daarom is er op korte termijn vooruitlopend op het nieuwe beleid al vrij snel een visie nodig voor deze wegen. Dit zal dan ook als eerste opgepakt gaan worden.

2.3 Mogelijke hoofdstukindeling

1. Bestaand beleid
   - Wat is actueel en goed?
   - Wat heeft behoefte aan een update?
     (gebruik promenadegebied / aanvragen inritten)
2. Zet in op fietsen
   - Hoofdroutes, (o.a. schoolroutes)
   - Fiets-/Voetpaden, (o.a. toeristische routes)
   - Bevorderen fietsgebruik
3. Verruim het aanbod van vervoersmiddelen
4. Zet in op elektrisch vervoer
5. Verbeter de leefbaarheid
   - Sociale veiligheid
   - Transport en goederenvervoer
6. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid
   - Doorstroming
   - Hoofdwegenstructuur/categorisering
   - Landbouwverkeer
   - Bewegwijzering
   - Objectieve onveiligheid (ongevallen) / SPV Risico gestuurd
   - Subjectieve onveiligheid (klachten)
   - Gedragsbeïnvloeding/verkeerseducatie
   - Kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen met elektrische fiets, scootmobielen)
   - Duurzaam Veilig
   - Externe veiligheid

   Centrum en wijken
   - Verkeerstromen/verkeerscirculatie centrum
   - Promenadegebied / voetgangersdomein
   - Dienstregeling
   - Haltes en halteplannen (toegankelijke haltes)
   - OV overstappunt centrum
   - OV routes
   - Herinrichting openbaar gebied (shared space)
   - Aanvalsroutes

7. Parkeren. (mogelijk als apart beleidsstuk)
   - Parkeernormering
   - Parkeerregimes
   - Gehandicaptenparkeren
   - Bedrijfsvoertuigen
   - Garages niet gebruikt
   - Te veel blik per woning
   - Trottoirparkeren
   - Voortuinparkeren (Michel Habets)
   - Woonerven
   - Fietsparkeren

3 Projectorganisatie, planning en kosten

3.1 Projectorganisatie

De beoogde projectgroep bestaat uit een kernteam aangevuld door ambtenaren van relevante andere beleidsvelden binnen de gemeente. De projectgroep heeft behalve een integrale en adviserende rol ook een coproducerende rol. Gezamenlijk worden in het projectgroepoverleg de tussentijdse resultaten besproken en de volgende te nemen stappen voorbereid. Coproductie staat voorop, immers de Mobiliteitsvisie moet een document worden dat breed gedragen wordt.

Klankbordgroep
Bij het opstellen van een visie zal er gedurende het hele traject een samenwerking zijn tussen gemeente en een klankbordgroep met belanghebbenden. Te denken valt in ieder geval aan de volgende partners:

- Provincie Limburg / Parkstad Limburg
- Vertegenwoordigers van de verschillende wijkteams
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Landbouworganisaties (Cumela/LTO)
- Fietsersbond
- Afvaardiging van ondernemers
- Scholen
- Hulpdiensten

De overleggen met de klankbordgroep bieden volop ruimte voor inbreng van eigen ideeën, waarbij een goede voorbereiding van groot belang is (informatie op orde en toegankelijk, duidelijk kaartmateriaal etc.).

3.2 Uitvoering en kosten

In de begroting 2021 is er budget beschikbaar voor verkeers- en vervoerbeleid zijnde een bedrag van € 60.000,00. Hiervan is een deel benodigd om de nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen. Mogelijke kosten zijn:

- Het opstellen van de mobiliteitsvisie in coproductie met een verkeerskundig adviesbureau
- Aanvullend verkeersonderzoek (verkeerstellingen)
- Organisatorische kosten

Omdat er op verkeerskundig beleidsmatig gebied jaarlijks vaste kosten gemaakt worden dient het beleidsbudget jaarlijks gecontinueerd te worden. De volgende activiteiten kunnen daarmee bekostigd worden:

- Verkeerseducatie basisscholen en voortgezet onderwijs;
- Uitvoering kleine verkeersmaatregelen zoals verkeersborden en permanente of demontabel verkeersvoorzieningen;
- Regionale verplichtingen zoals verkeersmodellen, verkeerstellingen, bewegwijzering etc.
- Deelname aan Zuid-Limburg bereikbaar
- Verkeerskundige advieskosten extern

In de nieuwe mobiliteitsvisie 2021-2030 wordt ook een uitvoeringsprogramma opgenomen. Dit betekent dat er concrete activiteiten en maatregelen worden vastgelegd waarvoor uitvoeringsbudget benodigd is. Op dit moment wordt er in het Meerjaren Investeringsplan Wegen (MIP-OR) voorzien in de instandhouding van het huidige areaal aan wegen. Dit betekent dat wanneer de staat van onderhoud dusdanig slecht is bepaalde wegen in de MIP-OR geprioriteerd worden. Daarmee is dit dus feitelijk een Meerjaren Onderhoudsplan Wegen (MOP-OR) en worden de gelden ingezet zodra een weg aan het einde van zijn levensduur is. We onderscheiden drie vormen:

1) Onderhoud wegen: zoals het vullen van scheuren, reparatie door freesvakken, toplagen van asfalt vernieuwen, herstraten van straatwerk etc.
2) Renovatie van wegen: de gehele wegverharding verwijderen inclusief trottoirs en dezelfde constructie terug aanbrengen.
3) Reconstructie van wegen: de gehele wegconstructie verwijderen inclusief fundering en in een andere vorm de wegconstructie terug aanbrengen.

De gemeente heeft ca. 150 km aan wegen. Bij de gehanteerde afschrijvingstermijn van 40 jaar wordt er dus ca. 3,75 km weg per jaar onderhouden, gerenoveerd of gereconstrueerd.

De wegen die geprioriteerd worden vanuit de Mobiliteitsvisie kennen een andere inslag dan bovengenoemde vormen, waarbij de motivatie om een bepaalde weg aan te pakken gebaseerd is op het wijzigen van de wegcategorie (50 naar 30 km) of dat we daardoor de aantallen objectief geregistreerde ongevallen willen verminderen, omdat blijkt dat het op een bepaalde weg of kruispunt onveilig is. Dit is dus niet gebaseerd op het onderhoud van de weg.

Ook wordt het dan mogelijk om actief in te spelen om lokale behoeftes. Het aanbrengen van nieuwe oversteekvoorzieningen in school thuisroutes bijvoorbeeld of het beter accentueren van bebouwde kom grenzen, kunnen daarmee gefinancierd worden.

In dit kader vragen we dus naast het zogenoemde MOP-OR een nieuw uitvoeringskrediet. Het huidige areaal aan wegen is gebaseerd op een afschrijving-(onderhouds)termijn van 40 jaar. De volgende opties zijn daarbij mogelijke oplossingen om dit te financieren:

1) Voor de wegen en kruispunten die geprioriteerd worden in de Mobiliteitsvisie 2021-2030 vragen we jaarlijks aan de raad apart krediet aan;
2) We liften deels mee op het MOP-OR. Dit betekent dus dat over een periode van 10 jaar (en een afschrijvingstermijn van 40 jaar) er ongeveer 25% van de geprioriteerde wegen uit de Mobiliteitsvisie gereconstrueerd kunnen worden en waarbij we voor 75% extra investeringskrediet vragen om de betreffende wegen te kunnen reconstrueren;
3) We liften volledig mee op het MOP-OR. Dit betekent dat we een uitvoeringsduur hebben van 40 jaar voordat de wegen uit de Mobiliteitsvisie gereed kunnen zijn.
4) We treffen alleen lokale kleine verkeersmaatregelen zoals het aanbrengen van kruispuntplateau's en drempels of het maken van asverspringingen in de weg door het aanbrengen van bijvoorbeeld plantvakken.

Zodra een keuze gemaakt is in een (of mogelijke meerdere) opties dan kunnen daarop ook de financiële consequenties inzichtelijk gemaakt worden.

3.3 Planning

Hieronder staat de volledige planning voor dit project:

Termijn	Activiteit
Q1 2021	Vaststellen startnotitie Mobiliteitsvisie 2021-2030 door het college en de raad
Q2 2021	Evaluatie huidige beleid en probleeminventarisatie, afstemming hogere overheden en belangengroeperingen
Q3-Q4 2021	Netwerk en kruispuntanalyses, wensbeelden en een tussentijdsrapport
Q1-2022	Afronding rapportage, opstellen uitvoeringsprogramma en ter inzage legging