





Mobiliteitsplan Brunssum 2022 – 2032

Brunssum 10 minuten wandel- en fietsstad

gemeente Brunssum

Concept versie maart 2022

Beste lezer,

Voor u ligt het Mobiliteitsplan Brunssum 2022 – 2032. In dit Mobiliteitsplan leggen we vast hoe we de komende jaren als gemeente omgaan met mobiliteit in een veranderende omgeving.
De komst van de Buitenring biedt ons de kans om anders na te denken over het verkeer en de manier waarop we ons binnen Brunssum verplaatsen. Daarnaast zijn er allerlei maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, die van ons verlangen om vanuit een ander perspectief na te denken over verkeer, mobiliteit en bereikbaarheid in onze gemeente. Vanuit de klimaatopgave waar we als samenleving voor staan, willen we met dit Mobiliteitsplan ook een bijdrage leveren aan de verduurzaming van Brunssum.
We doen dat vanuit de gedachte *'Brunssum 10-minuten wandel- en fietsstad'*: een gemeente waarbinnen de bereikbaarheid en veiligheid voor voetganger- en fietser het uitgangspunt is. Daarnaast bieden we op een zorgvuldige manier ruimte aan gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en (nieuwe) vormen van aanvullende mobiliteit.
Het Mobiliteitsplan Brunssum 2022 – 2032 is tot stand gekomen na een uitgebreide rondgang onder verschillende groepen: van raadsleden tot bewoners, ondernemers, belangengroepen en overige stakeholders. De bijdragen die zij hebben geleverd en de ideeën die zij hebben voorgesteld hebben ons in staat gesteld om een mobiliteitsbeleid te creëren dat past bij Brunssum en bij de uitdagingen waar we als gemeente de komende 10 jaar voor staan.

Jo Mertens, Wethouder.



Inhoud

1. Introductie Mobiliteitsplan 2022 - 2032 3
Een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Brunssum 3
Doelstelling Mobiliteitsplan Brunssum 3
Sturingselementen 4
Proces: naar een nieuw mobiliteitsplan 2022 - 2032 5
Focus op Brunssum 6
Leeswijzer 6
2. Aansluiten op nationaal, regionaal en lokaal beleid 7
Mobiliteitsvisie Stadsregio Parkstad Limburg 8
Ruimtelijke ontwikkelingen 9
3. Mobiliteitsbeleid Brunssum 11
Lopen 13
Fietsen 17
Openbaar Vervoer 23
Mobiliteitsdiensten en Deelmobiliteit 26
Gemotoriseerd verkeer, vracht- en landbouwverkeer 30
Parkeren 34
4. De Buitenring: een nieuwe wegenstructuur in Brunssum 36
Toekomstige wegcategorisering en weginrichting Brunssum 37
GOW 30 in Brunssum 38
Uniforme weginrichting 39
Verkeersafwikkeling Lindeplein 40
Aanpak in- en uitvalswegen 41
Komgrenzen 43
5. Verkeersveiligheid 44
6. Uitvoeringsprogramma 48
Subsidiemogelijkheden 49
Personele capaciteit 49
Kredietvoorstel 49
Concreet voorstel Uitvoeringsprogramma 50
Bijlage 1: Focus op Brunssum 52
Bijlage 2: Oostflank en Mobiliteit 53
Bijlage 3: Zebrapaden 55
Bijlage 4: OV-Overstapstation Brunssum 57
Bijlage 5: Verkeersintensiteiten Brunssum Basisjaar 2018 60
Bijlage 6: Verkeerseffecten in beeld 61
Bijlage 7: 50 km/wegen in Brunssum 2030 63



gemeente Brunssum


FAIR
PLAY
LET OP

1. Introductie Mobiliteitsplan 2022 - 2032

Een nieuw Mobiliteitsplan voor de gemeente Brunssum

Zonder dat we erbij stil staan, speelt mobiliteit een cruciale rol in ons dagelijks leven. Het is de basis voor een bereikbare samenleving, een draaiende economie en speelt een belangrijke rol in het terugbrengen van de CO_2 uitstoot.
Mobiliteit gaat ook over de manier waarop mensen zich verplaatsen en hoe we aangemoedigd worden dit op een duurzame, veilige en gezonde manier te doen. Dit alles leggen we vast in het Mobiliteitsplan Brunssum 2022-2032.
De gemeente Brunssum heeft verschillende aanleidingen om een nieuw Mobiliteitsplan op te stellen:

- De bestaande beleidsplannen zijn verouderd. Het verkeercirculatieplan dateert uit 2002 en het verkeersveiligheidsplan uit 2010;
- Het klimaatakkoord: op lokaal, nationaal en internationaal niveau zijn afspraken gemaakt om de klimaatopgaven aan te pakken. Het Mobiliteitsplan is hiervoor op lokaal niveau een belangrijk instrument;
- De realisatie van de N300 Buitenring Parkstad: deze nieuwe regionale weg biedt op gemeentelijk niveau kans voor een verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Regionaal mobiliteitsbeleid: Sinds 2018 wordt in de regio Zuid-Limburg door gemeenten, stadsregio Parkstad en provincie Limburg gewerkt aan een gemeenschappelijke visie over de toekomst van mobiliteit in de regio;
- Demografische, technologische en economische ontwikkelingen: de manier waarop de maatschappij veranderd is, is van invloed op de manier waarop we als gemeente Brunssum met mobiliteit willen omgaan;
- De Omgevingswet voorziet in een brede integrale aanpak van de fysieke leefomgeving, waarbij draagvlak centraal staat. Het Mobiliteitsplan is zodoende opgesteld met uitgebreide mogelijkheid tot participatie van belanghebbenden en inwoners.

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een overzicht van de mobiliteitsthema's waar de gemeente de komende tien jaar invulling aan geeft. Per thema is beschreven waarom en welke stappen de gemeente neemt, ondersteund met concrete projecten. Het Mobiliteitsplan sluit af met een Uitvoeringsprogramma. Inwoners, de ambtelijke organisatie, het gemeentebestuur en verschillende belangengroepen zijn betrokken bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan. Op deze inbreng wordt per hoofdstuk dieper ingegaan. Bovendien is een reactienota bij dit document beschikbaar via de website van de gemeente: www.brunssum.nl/verkeer.

Doelstelling Mobiliteitsplan Brunssum

Het doel van het Mobiliteitsplan is het behouden en verder verbeteren van de mobiliteit, de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Brunssum. Het Mobiliteitsplan schetst een heldere visie op het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Brunssum voor de komende jaren (2022-2032).
De centrale ambitie daarbij is: *Brunssum 10-minuten wandel- en fietsstad.* Het plan geeft een visie op een aantal mobiliteitsvraagstukken in de gemeente:

- De toekomstige (her)inrichting van wegen en wegcategorisering van de infrastructuur binnen de gemeente en hoofdroutenetwerken voor de verschillende modaliteiten;
- De toekomstige aanpak verkeersveiligheid SPV inclusief bijbehorende maatregelen;
- De inrichting van de drukkere kruispunten op de hoofdassen;
- De implementatie van ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit zoals elektrisch vervoer,
- Het faciliteren en stimuleren van fietsgebruik en verruiming van het aanbod van verschillende vervoermiddelen.

Brunssum: 10-minuten wandel- en fietsstad

Stel dat je alle voorzieningen in je stad binnen tien minuten lopen en/of fietsen kunt bereiken? Wat betekent dat voor de inrichting van ons mobiliteitssysteem? Door na te denken over Brunssum als 10-minuten wandel- en fietsstad, zien we kansen en mogelijkheden die we eerder niet zagen. De hemelsbrede doorsnede van Brunssum is 3 kilometer. Een afstand die zich perfect leent voor het uitwerken van deze ambitie.

Deze ambitie daagt ons uit om anders na te denken over mobiliteit en de inrichting van onze openbare ruimte. Een groot aanbod aan voorzieningen binnen 10 minuten fietsafstand van de plaats waar je verblijft, stimuleert de actieve en gezonde vormen van mobiliteit: lopen en fietsen. Het draagt bij aan inclusie, want de toegang tot voorzieningen wordt voor veel inwoners groter, naarmate deze over korte afstand beter bereikbaar zijn.

Centraal in de aanpak voor 10-minuten wandel- en fietsstad Brunssum staat een nieuwe manier van denken. We redeneren vanuit loop- en fietsverbindingen en vragen ons af hoe we die zo goed mogelijk kunnen maken. In de basis richten we de ruimte dus in voor wandelaar en fietser en kijken vervolgens naar de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en de auto als dat de bereikbaarheid ten goede komt. Dat betekent dat we bij nieuwe ontwikkelingen in de gemeente zoeken naar kansen om de fietsroutes in de omgeving te verbeteren, veiliger te maken, of te zorgen voor aantrekkelijke looproutes naar bijvoorbeeld de supermarkt, school of natuurgebied. Daarnaast is er de mogelijkheid om binnen 10-minuten op te stappen op het openbaar vervoer naar elders in de regio.

Door te denken vanuit Brunssum als 10-minuten wandel- en fietsstad, zien we kansen om de openbare ruimte meer in te richten met oog op het bevorderen van gezondheid en ontmoeting door ruimte te bieden aan, bewegen en ontmoeten in combinatie met aantrekkelijk groen. Zo blijft Brunssum leefbaar nu en in de toekomst.

Sturingselementen

Het Mobiliteitsplan beschrijft de visie en aanpak van de gemeente in woord en beeld. Het concretiseren van het beleid staat daarmee echter niet op zichzelf. Om ook daadwerkelijk resultaten te bereiken, is een aantal sturingselementen op de achtergrond essentieel.

***Gedragsverandering*:** een succesvolle uitwerking van het mobiliteitsbeleid valt of staat bij de bereidheid van mensen om anders te durven denken over hun mobiliteitsgewoonten. Om dit te realiseren, wordt in het plan regelmatig stil gestaan bij het mobiliteitsbewustzijn van inwoners en biedt het handvaten om traditionele denkwijzen te veranderen.

***Nieuwe mobiliteitsvormen*:** het actief aanbieden van nieuwe en diverse vormen van mobiliteit als deelfietsen en deelauto's is noodzakelijk om een nieuw mobiliteitssysteem te ontgrendelen.

***Verkeersmanagement*:** het doelgericht sturen van verkeersstromen over het gemeentelijk wegennet heeft als doel een optimale verkeersafwikkeling, verbeterde verkeersveiligheid, maximale doorstroming en minimale milieuhinder.

***Parkeerbeleid*:** de vraag naar parkeerplaatsen legt een claim op de openbare ruimte. Vraag en aanbod moet zo goed mogelijk worden verdeeld, om de leefbaarheid in wijken en het centrum op peil te houden.

***Handhaving*:** om gewenst gedrag af te dwingen, is de gemeente aangewezen op handhaving door het daarvoor bevoegd gezag. Handhaving is de controle op de naleving van de wet- en regelgeving in het verkeer en het doen naleven van deze regels.

gemeente Brunssum

Proces: naar een nieuw mobiliteitsplan 2022 - 2032

Het Mobiliteitsplan Brunssum 2022 - 2032 is aan de hand van een stapsgewijze aanpak tot stand gekomen waarbij op basis van een uitgebreid proces een vertaling is gemaakt naar een beleidsplan en een uitvoeringsprogramma. In het proces zijn de volgende fasen doorlopen:

Beleidsstudie landelijke en regionale kaders en richtlijnen
Met het oog op het opstellen van een integraal Mobiliteitsplan, zijn om te beginnen de relevante kaders en richtlijnen van verschillende beleidsterreinen verzameld en geanalyseerd om de kaders voor het Mobiliteitsplan te bepalen. Het onderschrijven van het nationale Klimaatakkoord door gemeenten en het aansluiten op de Omgevingswet zijn hierbij belangrijke speerpunten. Daarnaast zorgen de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, de bijbehorende agenda en de Visie op Mobiliteit van de Stadsregio Parkstad, voor inhoudelijke bouwstenen voor dit Mobiliteitsplan. Vanuit verkeersveiligheid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) een belangrijk uitgangspunt.

Analyse beschikbare data toegepast op Brunssum
De inhoud en beleidslijnen die op landelijk en regionaal niveau gelden, zijn vertaald naar gemeentelijk niveau. Daarvoor zijn op basis van data en cijfers over onder andere wonen, toerisme, sociaal domein, economie en duurzaamheid specifieke speerpunten voor Brunssum benoemd. Deze hebben vervolgens een verdere uitwerking gekregen in het Mobiliteitsplan.

Raadplegen: Burgerparticipatie
De Omgevingswet ziet erop toe dat bij de totstandkoming van (nieuwe) beleidsplannen een vorm van participatie plaatsvindt. Het resultaat is dat nieuwe plannen aansluiten op ervaringen en behoeften van inwoners zodat er breder draagvlak ontstaat. Inwoners zijn bij het opstellen van het Mobiliteitsplan betrokken middels een uitgebreide inspraakmogelijkheid in een digitale omgeving, op maat gemaakt voor Brunssum. Daarnaast is de integraliteit met andere beleidsvelden en de stem van de inwoner geborgd via overleggen met een interne klankbordgroep. Ook de raadsfracties zijn tijdens informatiebijeenkomsten geïnformeerd over de kaders van het Mobiliteitsplan.

Stakeholders
Er heeft inhoudelijk overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers uit (plaatselijke) organisaties en belangengroepen als de Fietsersbond, VVN, Arriva, Wandelnet en de veiligheidsdiensten. Via een online interview en aansluitende mailcorrespondentie zijn zij betrokken bij de inhoudelijke uitwerking van het Mobiliteitsplan.

Interne klankbordgroep
In twee interne klankbordbijeenkomsten is de inhoud van het Mobiliteitsplan ambtelijk afgestemd en gespiegeld aan de verschillende gemeentelijke beleidsterreinen. Zo is geborgd dat het Mobiliteitsplan inhoudelijk aansluit op andere beleidsthema's en ontwikkelingen binnen de gemeente of deze zelfs versterkt. Hierbij is met name afstemming gezocht tussen de afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling en Openbare Ruimte.

Informatiebijeenkomst raadsfracties
In digitale bijeenkomsten zijn de raadsfracties informeel geïnformeerd over de vorm en inhoud van het nieuwe Mobiliteitsplan. Tijdens deze bijeenkomsten hebben de leden van de fracties gesproken over de toekomst van mobiliteit binnen de gemeente en wat ervoor nodig is om de opgaven waar de gemeente voor staat aan te pakken.

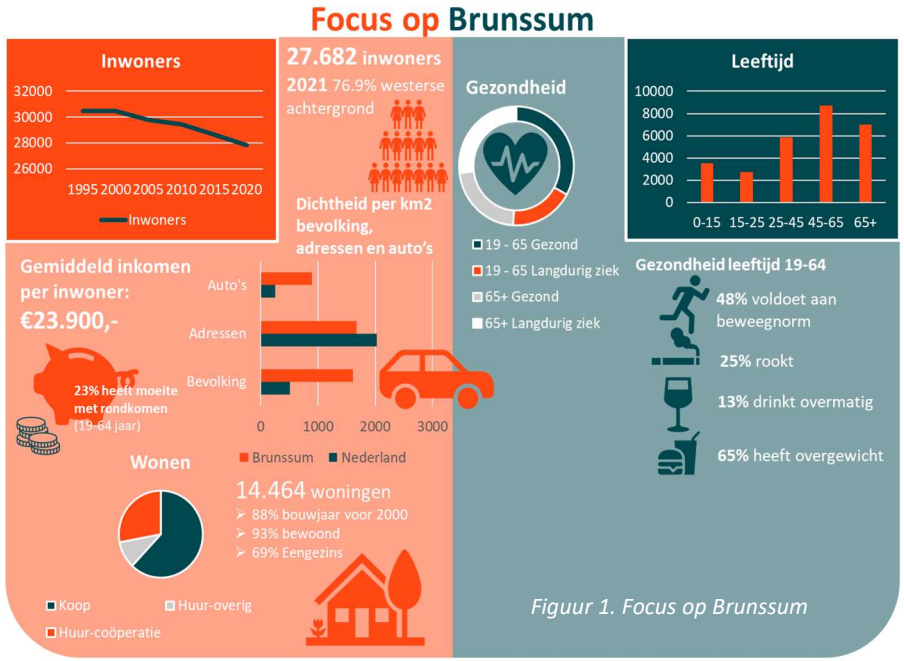
Resultaat

Het resultaat is een breed gedragen Mobiliteitsplan, waarbij vanuit verschillende perspectieven inbreng is geleverd. Zo is het een toekomstbestendig en richtinggevend plan, voor alle inwoners van de gemeente Brunssum.



Focus op Brunssum

Met het nieuwe mobiliteitsplan spelen we in op de demografische kenmerken van Brunssum. Brunssum maakt deel uit van de regio Parkstad Limburg. Parkstad is een regio met specifieke uitdagingen zoals krimp in het aantal banen en inwoners, vergrijzing en ontgroening en veel mensen hebben een relatief ongezonde levensstijl. De regio is zeer auto-georiënteerd en er wordt door inwoners relatief weinig gefietst. Het nieuwe Mobiliteitsplan van Brunssum speelt strategisch in op deze kenmerken, door mobiliteitsbeleid hand in hand te ontwikkelen met andere beleidsvelden in de gemeente. Een grotere weergave van onderstaande figuur is opgenomen in bijlage 1.



Figuur 1. Focus op Brunssum

Leeswijzer

Het Mobiliteitsplan is zorgvuldig opgebouwd, zodanig dat alle belangrijke thema's en achtergronden goed met elkaar verweven zijn. De volgende onderdelen beschrijven het proces dat is gevolgd in de totstandkoming van het Mobiliteitsplan. Daarnaast benoemen we sturingselementen, die we inzetten om de doelen en ambities in het plan ook concreet te kunnen uitvoeren. In **hoofdstuk 2** wordt ingezoomd op de belangrijkste regionale beleidskaders, de ruimtelijke ontwikkelingen en demografische kenmerken van Brunssum waarop het Mobiliteitsplan aanhaakt. Daarmee zorgen we er onder andere voor dat het plan aansluit bij het Regionaal *Mobiliteitsbeleid van Parkstad Limburg* en dat het past bij de ruimtelijke context van Brunssum. **Hoofdstuk 3** beschrijft het mobiliteitsbeleid, waarin per modaliteit invulling gegeven wordt aan de doelstellingen en ambities voor Lopen, Fietsen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Deelmobiliteit, Gemotoriseerd verkeer en Parkeren. Parkeren wordt aanvullend uitgewerkt in een separate nieuwe Parkeernota dat tegelijkertijd met het Mobiliteitsplan is opgesteld. **Hoofdstuk 4** geeft inzicht in de kansen die de realisatie van de Buitenring biedt, om het mobiliteitsbeleid uit te werken over de inrichting van bepaalde wegen en de manier waarop we met mobiliteit omgaan. In **hoofdstuk 5** wordt vervolgens de verkeersveiligheidsaanpak voor de komende jaren uitgewerkt. Het Mobiliteitsplan sluit in **hoofdstuk 6** af met een Uitvoeringsprogramma met concrete projecten op basis van het Mobiliteitsplan, waaraan de gemeente de komende jaren uitwerking geeft.

2. Aansluiten op nationaal, regionaal en lokaal beleid

Samengevat

- ✓ Het Mobiliteitsplan past binnen de vigerende beleidskaders op verschillende overheidsniveaus en sluit zo aan op de Omgevingswet, regionale mobiliteitsvisies en de centrumvisie 2026;
- ✓ Stadsregio Parkstad Limburg heeft van de Provinciale Mobiliteitsvisie een regionale doorvertaling gemaakt in de "Visie op Mobiliteit" met daarin 5focuspunten voor lokaal mobiliteitsbeleid in de regio. Deze focuspunten zijn als kader gebruikt voor Mobiliteitsplan Brunssum. De opzet is de structuur geweest voor de stakeholdersessies en de inwonerparticipatie en voor de manier waarop de inhoud van dit plan is verzameld

Omgevingswet en Omgevingsvisie

Een belangrijk uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan is de (inwerkingtreding van) de Omgevingswet[1]. Na de inwerkingtreding wordt ook de Planwet Verkeer en Vervoer onderdeel van de Omgevingswet. De Omgevingswet voorziet in een integrale aanpak van (beleids)plannen in het fysieke domein zoals mobiliteit gekoppeld aan bijvoorbeeld ruimte en economie, en legt daarbij een sterke focus op participatie. Gemeenten leggen hun beleidsspeerpunten daarbij vast in een Omgevingsvisie. Omdat de Omgevingsvisie voor Brunssum (op het moment van schrijven) nog niet is vastgesteld, biedt dit Mobiliteitsplan een sterke basis om accenten vanuit dit mobiliteitsbeleid aan de Omgevingsvisie mee te geven.

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De Provincie Limburg heeft in 2020 samen met haar partners de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg opgesteld waarbij niet meer de oplossing of maatregelen centraal staat, maar de opgave. 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. Als gevolg van de groei van de economie en de agglomeratiekracht van Zuid-Limburg binnen de Euregio, is het belangrijk om de bereikbaarheid regionaal op peil te houden en tegelijkertijd bij te dragen aan maatschappelijke- en klimaatopgaven.

Structuurvisie Brunssum 2025

De Structuurvisie Brunssum 2025 is in 2009 vastgesteld. Het doel van de Structuurvisie Brunssum is om de ruimtelijke kwaliteit binnen het gemeentelijk grondgebied te verbeteren en sturing te geven aan toekomstige veranderingsprocessen. Brunssum richt zich op het behouden en versterken van de gemeente als onderscheidende, kwalitatief goede woonplek. Brunssum moet ook in 2025, mede in het licht van de veranderende demografische omstandigheden, niet alleen een aantrekkelijke woongemeente zijn, maar ook een gemeente waar goed geleefd kan worden.

Centrumvisie Brunssum 2020-2026

Succesvol mobiliteitsbeleid gaat gepaard met nauwkeurige inpassing binnen ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. In 2020 stelde de gemeenteraad de nieuwe Centrumvisie "Centrum Brunssum 2020-2026" vast. De Centrumvisie beschrijft de doelen die de gemeente voor de komende jaren met de binnenstad beoogt en geeft aan waar strategische speerpunten liggen. Verjongen, Internationaliseren en Verduurzamen zijn daarvoor kernwaarden om een aantrekkelijke ontmoetingsplek van het centrum te maken. Vanuit de functies Wonen, Diensten en Ontmoeten wordt hier de komende jaren invulling aan gegeven. Het Mobiliteitsplan sluit aan op de principes van de Centrumvisie en speelt hierin een faciliterende rol.

Mobiliteitsplan Brunssum 2022 – 2032 geldt na vaststelling als vigerend mobiliteitsplan voor de gemeente Brunssum en vervangt beleidsdocumenten:

- *Verkeerscirculatieplan Brunssum 2007*
- *Verkeersveiligheidsplan 2010 – 2020*

[1] *Beoogde invoering per 1 juli 2022*

Mobiliteitsvisie Stadsregio Parkstad Limburg

Vertaling van regionaal naar gemeentelijk mobiliteitsbeleid

De regio heeft in de afgelopen jaren met de aanleg van de Buitenring Parkstad flink geïnvesteerd in de auto-bereikbaarheid. Parkstad Limburg wil nu profiteren van deze investering, door in te zetten op:

- Duurzaamheid & energietransitie: inzetten op elektrisch busvervoer, laadinfrastructuur voor elektrische auto's en fietsen en deelmobiliteit
- Gezond bewegen: ervoor zorgen dat mensen meer lopen en fietsen
- Inclusiviteit: ervoor zorgen dat iedereen toegang heeft tot mobiliteit en daardoor kan meedoen aan de samenleving
- Ontbrekende schakels: vitale gebieden nog beter met elkaar verbinden

Parkstad is een regio met specifieke demografische uitdagingen. De regio kent (in tegenstelling tot veel andere stedelijke regio's in Nederland) een krimp in het aantal inwoners. Als gevolg van een veranderende bevolkingssamenstelling, neemt het aantal huishoudens wél toe. Dat blijkt uit cijfers van het CBS en het RIVM. 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. 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.

Om haar doelen te bereiken werkt de Stadregio vanuit 5 Focuspunten:

- Focuspunt #1 – Zet in op lopen en 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 Parkeren is door de gemeente Brunssum als bouwsteen voor een goede openbare inrichting toegevoegd

Deze focuspunten zijn in de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan steeds kapstok geweest van waaruit de behoeften in het toekomstig mobiliteitssysteem en de mobiliteitsbehoeften van Brunssum zijn getoetst. Door deze aanpak is het regionaal beleid sterk verankerd in het gemeentelijke Mobiliteitsplan.



Figuur 2. Focuspunten op mobiliteit in Stadsregio Parkstad Limburg en gemeente Brunssum

Ruimtelijke ontwikkelingen

Op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen spelen in Brunssum nu en in de komende jaren een aantal projecten waarmee het mobiliteitsbeleid raakvlakken heeft:

Gebiedsontwikkelingen

- Uitwerking Centrumplan, met het autoluw maken en herinrichten Ing. Op den Kampstraat en Lindeplein. Ook is het parkeer- en ontheffingenbeleid geactualiseerd en wordt geanticipeerd op de aanleg van een centraal OV-overstapstation. Daarnaast is ook woningbouw in ontwikkeling, zowel in publieke als in private initiatiefprojecten. Bij deze projecten stemmen we vanuit het mobiliteitsbeleid af wat daarbij wenselijk is op het gebied van parkeren en verkeersregulering.
- Reconstructie bedrijventerrein Haefland: de gemeente werkt aan de ontwikkeling van een aantal nieuwe kavels op bedrijventerrein BSV Limburgia en een toekomstige reconstructie van het bedrijventerrein Haefland.
- Aanpak Oostflank Brunssum: De gemeente ontwikkelt plannen voor herontwikkeling van het gebied Oostflank. Het gebied van 360 hectare kan flink op de schop. Bestaande verbindingen kunnen worden verbeterd, een facelift voor bedrijventerreinen, nieuwe bedrijfskavels en meer ruimte voor groen, duurzame energieopwekking en toerisme/recreatie. De aanpak Oostflank behelst momenteel een project waarbij het terrein van Mourik doorontwikkeld wordt tot een duurzaam logistiek bedrijvenpark met een zo optimaal mogelijke invulling (zie bijlage 2 voor verdere toelichting).

Infrastructurele projecten

Transformeren Rumpenerstraat, in afstemming met de geplande reconstructie van de Bodemplein-route en het gedeelte Bodemplein-/Heugerstraat, Herinrichting Trichterweg – Maastrichterstraat en herinrichting Prins Hendriklaan. Deze straten zijn minder druk dan vroeger vanwege de openstelling van de Buitenring waardoor er meer ruimte gemaakt kan worden voor langzaam verkeer. Ook wordt gewerkt aan een andere indeling van de wegen.

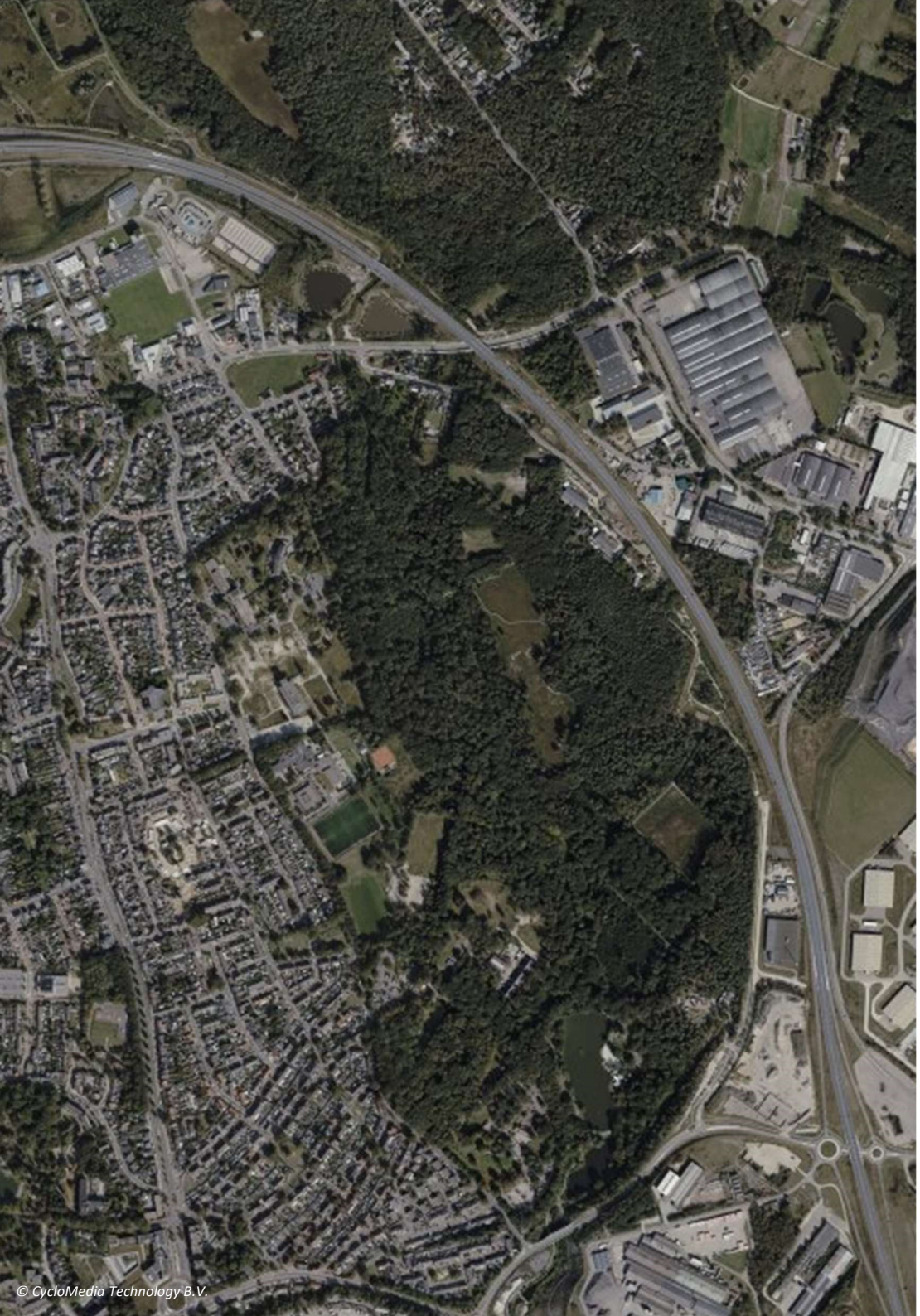
Toerisme

Op het gebied van toerisme zijn enkele ontwikkelingen die raakvlak hebben met kansen voor mobiliteit in de gemeente:

- Het tracé van de Leisure Lane ligt vast en momenteel is het project, waar de Provincie Limburg kartrekker van is, in voorbereiding. In Brunssum loopt het tracé via de zuidflank van de gemeente: rondom de Emmaweg richting Brunssumerheide.
- Op 18 maart 2021 tekenden de 16 Zuid-Limburgse gemeenten, met steun van provincie Limburg, de samenwerkingsovereenkomst om het wandelroutesysteem Knopen Lopen te realiseren. Het wandelnetwerk van 1800 km wordt aangelegd in de driehoek tussen Sittard-Geleen, Vaals en Eijsden-Margraten en zal aansluiten op bestaande knooppuntennetwerken van Echt-Susteren, de Voerstreek en het Aachener Wald.
- Revitalisering van het Schutterspark: Brunssum wil de potentie van het park verhogen door de verbinding te leggen met het centrum van Brunssum.

Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

Het toetsen van het aantal verkeersbewegingen dat een ruimtelijke ontwikkelingen genereert, is een vast onderdeel in de planvorming van de gemeente. Het aantal verkeersbewegingen is van invloed op de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Bovendien moet dit aantonen of de bestaande infrastructuur voldoende draagkrachtig is en of er verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan.


© CycloMedia Technology B.V.

Mobiliteitsbeleid en duurzaamheid (klimaatmitigatie en klimaatadaptatie)

Duurzame mobiliteit wordt in het kader van de klimaatopgave ook vormgegeven met het oog op energie neutrale mobiliteit. De beleidsterreinen mobiliteit en duurzaamheid trekken daarin gezamenlijk op. Hierdoor levert mobiliteit ook een bijdrage aan de energiedoelstellingen (zie ook RES Zuid Limburg) en andere klimaatopgaven. Zodoende heeft gemeente Brunssum in de uitwerking van haar beleid in de openbare ruimte specifieke aandacht voor de onderstaande punten:

- Klimaatbestendige openbare ruimte door bij de inrichting van de infrastructuur rekening te houden met:
    - Het voorkomen en waar mogelijk inperken van hitte-eilanden voorkomen en waar mogelijk inperken
    - Vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving, rekening houdend met klimaatadaptatie (het wordt natter/ het wordt droger) en een natuur inclusieve openbare ruimte
- Elektrificeren wagenpark incl. een laadstructuur. Deze laadstructuur kan mogelijk ook van toegevoegde waarde zijn voor het uitvlakken van piekmomenten op het elektriciteitsnet.
- De mate waarin de infrastructuur voor mobiliteit een bijdrage kan leveren aan het opwekken van de benodigde energiebehoefte. Hierbij willen we graag inzicht hoe bijv. met wind- of zonne-energie, elektriciteit kan worden opgewekt door bijvoorbeeld:
    - Overkappen/ inrichten van parkeerterreinen (auto, fiets) of de infrastructuur (mogelijk met zonnepanelen)
    - Overdekte mobiliteits-hubs (mogelijk met zonnepanelen)
    - Rotondes met energie gerelateerde kunst in te richten
    - Gebruik van (midden) bermen
- Bij de uitwerking van plannen rekening te houden met circulariteit om daardoor ook de CO2 productie bij de uitvoering van het mobiliteitsplan zo laag mogelijk te houden.

gemeente Brunssum

3. Mobiliteitsbeleid Brunssum

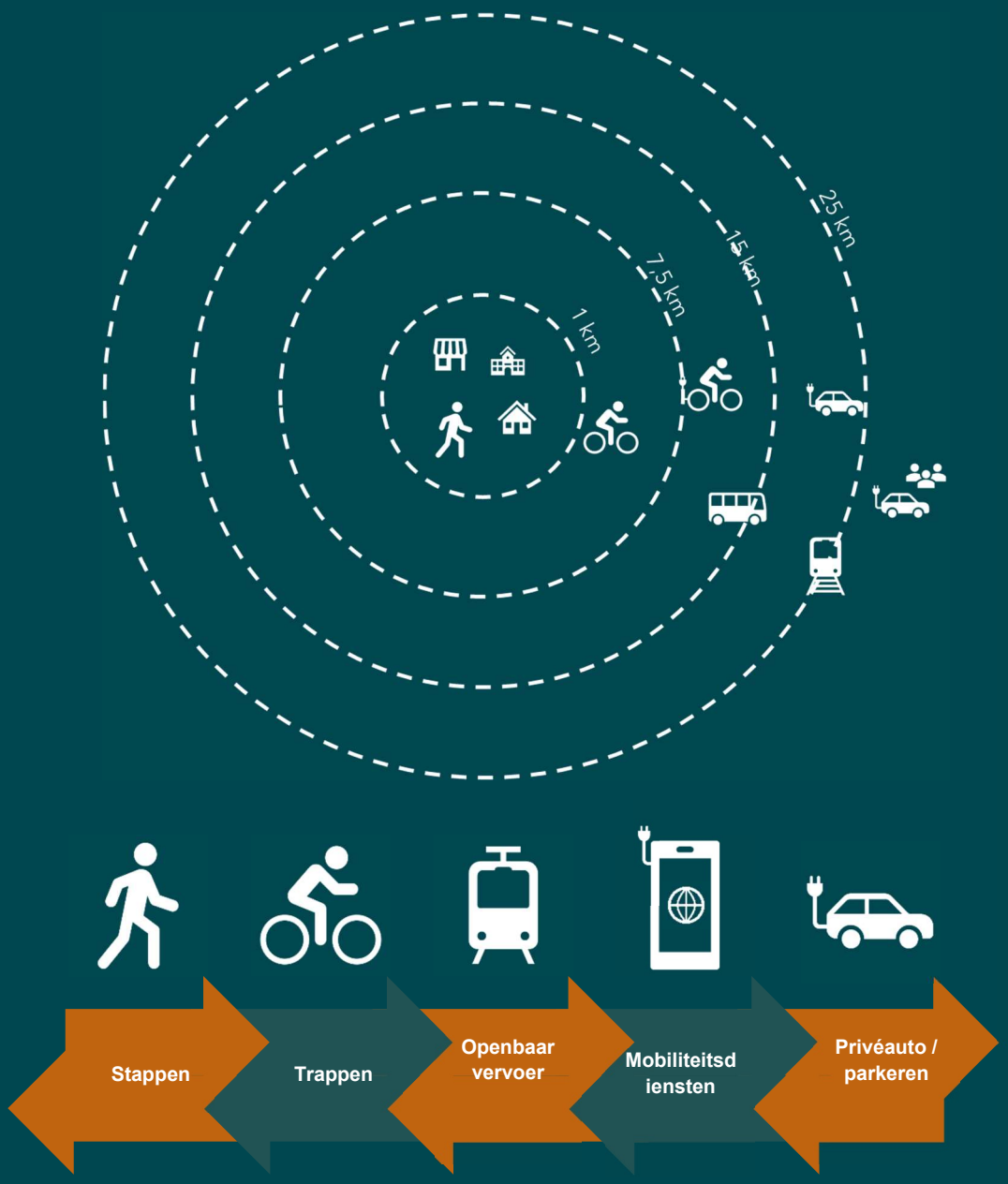
Samengevat

- ✓ Om richting te geven aan 10 minuten-wandel- en fietsstad Brunssum, maakt de gemeente in de komende jaren nieuwe keuzes op het gebied van mobiliteit. De traditionele focus op autoverkeer wordt losgelaten. De auto staat daardoor niet meer eenzaam bovenaan in de mobiliteitsketen, maar vormt slechts een van de schakels hierbinnen. Voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en nieuwe vormen van (elektrische) mobiliteit krijgen daarin meer prioriteit en vullen elkaar aan. De basis daarvoor is het STOMP-principe (zie volgende pagina). Zo stimuleert de gemeente een systeem waarin mobiliteit een sleutel is in de duurzame en gezonde bereikbaarheid van voorzieningen en diensten voor inwoners en ondernemers van de stad.
- ✓ In dit hoofdstuk is per modaliteit uitgelicht wat inwoners belangrijk vinden. Dit is door middel van brede inwonersparticipatie in de maanden augustus en september 2021 in beeld gebracht. Veel van de ingebrachte ideeën en aandachtspunten zijn in dit hoofdstuk vertaald;
- ✓ Het mobiliteitsbeleid sluit (in lijn met het Centrumplan 2026) aan op de wensen van ondernemers, om het centrum en voorzieningen aantrekkelijker bereikbaar te houden voor inwoners en bezoekers, en met oog voor alle verschillende vervoersmiddelen.

Onderlegger voor het mobiliteitsbeleid zijn de vijf focuspunten die in het regionaal Mobiliteitsplan van Parkstad zijn uitgewerkt en het zesde focuspunt parkeren dat door de gemeente Brunssum is toegevoegd. Het Mobiliteitsplan is zo opgesteld, dat alle facetten uit het regionale beleid zijn verweven met het gemeentelijk beleid. Per modaliteit wordt een omschrijving gegeven van de doelen en functies die de gemeente de komende jaren uitwerkt. Daarbij wordt inhoudelijk toegelicht hoe de gemeente dat voor zich ziet. Bovendien wordt beschreven welke projecten er de komende jaren gepland zijn en wat u als inwoner belangrijk vindt.


© CycloMedia Technology B.V.

Mobiliteitsbeleid op basis van STOMP



Een passend instrument bij het realiseren van Brunssum 10-minuten wandel- en fietsstad is het STOMP – principe en dat is overgenomen uit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg. Het is een methode waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto en parkeren. Dit sluit naadloos aan op de ambitie van Brunssum als 10-minuten wandel- en fietsstad. Lopen en fietsen wordt in dit principe als meest aantrekkelijk vervoersmiddel gestimuleerd, met name binnen de gemeente. Hierdoor wordt erin de fysieke leefomgeving hier nadrukkelijk ruimte voor opgenomen. Vervolgens wordt er ruimte gereserveerd voor het OV (waar van toepassing), deelmobiliteit en de personenauto en parkeren. Bij herinrichting- en reconstructieprojecten wordt STOMP op maat toegepast zodat het aansluit bij de betreffende (woon)omgeving. De inrichting op basis van het STOMP-principe doet niets af aan de bereikbaarheid. Juist door de doorstroming op de ontsluitende wegen te waarborgen en/of te vergroten, is er ruimte om in woon- en verblijfsgebieden de leefbaarheid te verbeteren. Dit komt de aantrekkingskracht van Brunssum als woongemeente ten goede.

Voor de bereikbaarheid van sommige locaties heeft lopen of fietsen niet de voorkeur. Bijvoorbeeld als gevolg van de afstand of de functie van een bestemming. STOMP betekent daarom niet dat er bij wegen eerst een voetpad wordt aangelegd, daarna een fietspad en de overige ruimte beschikbaar wordt gesteld voor de auto, maar dat er een veilige integrale mobiliteitsoplossing wordt gekozen waar de gebruiker centraal staat.

De afbeelding hiernaast geeft de voorkeursmodaliteit aan bij verschillende afstanden. Voor de wandelvoorzieningen, zet de gemeente in op een passend kwaliteitsniveau bij de omgeving zodat elke inwoner binnen de kernen voorzieningen goed te voet kan bereiken. Niet iedereen beschikt over een rijbewijs en/of auto. Dit kan een bewuste keuze zijn, maar ook zijn ingegeven door bijvoorbeeld leeftijd, kosten of (fysieke) beperkingen. Om iedereen aan de maatschappij deel te kunnen laten nemen, wordt ingezet op het versterken van de mobiliteitsnetwerken fiets, collectief vervoer en deelmobiliteit.

Lopen

Samengevat

- ✓ Brunssum zet zich in om lopen als uitstekende en toegankelijke modaliteit voor korte afstanden en ter bevordering van de gezondheid op de kaart te zetten, door
  - Het op orde brengen van de wandelinfrastructuur, (rust)voorzieningen en oversteekplaatsen
  - Het aansluiten op de aantrekkelijke wandelroutes in de omgeving (Toeristische wandelroutes als Knopen Lopen)
  - Het voorkomen van barrièrewerking voor voetgangers door drukke ontsluitingswegen in de gemeente of het ontbreken van oversteekplaatsen
- ✓ Met educatie, campagnes en evenementen maken we mensen bewust van de voordelen van wandelen en stimuleren we jong en oud om er te voet op uit te trekken

Lopen is een gezonde en milieuvriendelijke manier van verplaatsen. Met goede wandelroutes naar bijvoorbeeld voorzieningen en OV-locaties, zorgen we ervoor dat lopen een prominentere rol krijgt in de mobiliteitsketen. Actieve mobiliteit stimuleert bovendien een verbetering van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, bereikbaarheid, gezondheid en de leefbaarheid.

Voetgangers behoren, samen met fietsers, tot de groep langzame en meest kwetsbare verkeersdeelnemers. De kwaliteit van de voetpaden binnen de gemeente verdient daarom continu de aandacht, met name binnen de wijken.



Het netwerk op orde

Lopen is populairder dan ooit. De coronapandemie en bijbehorende maatregelen maakten dat Nederland massaal aan het lopen ging. Van de Nederlanders die meer zijn gaan lopen, is zo'n 83% van plan om ook na de pandemie te blijven lopen. Uit de Wandelmonitor 2021 (Wandelnet) blijkt dat Limburg na Gelderland dé wandelprovincie van Nederland is. Uit de Wandelmonitor blijkt bovendien dat lopen goed is voor de gezondheid én voor de lokale economie. Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van voorzieningen binnen de gemeente Brunssum te verbeteren, is het van belang om een volledige hoofdstructuur voor lopen aan te bieden. Belangrijk zijn daarbij de inrichting en toegankelijkheid van de trottoirs en de oversteekplaatsen. We onderscheiden twee soorten loopverkeer in Brunssum:

1. Functioneel lopen
2. Recreatief lopen

1. Functioneel lopen

Om lopen in de gemeente aantrekkelijker te maken, moet de basis op orde zijn. Het netwerk, de wandelinfrastructuur, is de ruggengraat voor wandelaar tussen woning en de belangrijkste werk-, school- en voorzieningenlocaties binnen de gemeente. Met aandacht voor een aantal functionele criteria voor afstand en kwaliteit, zorgt de gemeente voor een goede basis voor lopen. Naast het netwerk moet bovendien de openbare ruimte aantrekkelijk zijn en uitnodigen om te lopen: een ommetje te maken. Een aantal criteria is daarbij belangrijk: Hierbij wordt de aansluiting gezocht bij het *Handboek mens en openbare ruimte*[2].

Afstanden

De afstand die iemand acceptabel vindt om te lopen verschilt per persoon en hangt af van verschillende factoren. Zo zijn stedenbouwkundige aspecten als bebouwing en groen van invloed voor de beleving van de loopafstand. Daarnaast heeft Brunssum te maken met hoogteverschillen waardoor lopen niet voor iedereen altijd even makkelijk is.

Om de bereikbaarheid van voorzieningen binnen de gemeente Brunssum te verbeteren, hanteren we een aantal richtlijnen die gebaseerd zijn op acceptabele loopafstanden. Van huis naar:

- Algemene voorzieningen zoals winkels, zorgvoorzieningen en werklocaties en bushalte: 500 – 750 meter;
- School en sportvoorzieningen: 750 – 1.000 meter;
- Geparkeerde privéauto: 100 – 200 meter;

De acceptatie van de loopafstand hangt daarnaast af van een groot aantal factoren zoals aantrekkelijkheid, directheid, veiligheid (sociaal en verkeer) op de wandelroute en de fysieke mogelijkheden van de voetganger.

Wandelen en gedragsverandering

Om lopen als modaliteit aantrekkelijk te maken, is meer nodig dan alleen goed ingerichte en volledige wandelnetwerken. Om wandelen aantrekkelijk te maken, is het van belang om te laten zien dat lopen leuk is en gezond voor je kan zijn. Door het aanbieden van mooie routes stimuleren we mensen om er te voet op uit te trekken.

Daarnaast wordt voor kinderen jaarlijks een avondvierdaagse georganiseerd. In samenwerking met scholen, Wandelnet en het VVN wil de gemeente zich inzetten om ook lopen naar school vanzelfsprekend te maken. Door samen educatieprogramma's (bijvoorbeeld het programma Gezonde Basisschool) en campagnes op te zetten, zetten we letterlijk stappen naar een groter aantal wandelende inwoners en maken we lopen als actieve vorm van mobiliteit vanzelfsprekend.

[2] *Dit boek van Maas & Kuitert (2016) beschrijft de relatie tussen gebruik, ontwerp en inrichting van de openbare ruimte. Hierin worden richtlijnen uitgewerkt voor aantrekkelijk, veilig en toegankelijk inrichten van de ruimte op verschillende schaalniveaus.*

Kwaliteit wandelvoorzieningen

Voor de inrichting van de wandelinfrastructuur baseren we ons op de richtlijnen voor voetgangers in het CROW ASVV2021. Hoogteverschillen, aanwezigheid van bebouwing en de bestaande wegenstructuren maken het niet altijd mogelijk om hieraan te voldoen. De belangrijkste kwaliteitseisen die Brunssum stelt aan wandelvoorzieningen zijn:

- Uit de inspraakronde onder inwoners van de gemeente, blijkt dat op een aantal locaties de kwaliteit en toegankelijkheid van de trottoirs ondermaats wordt bevonden. De gemeente heeft deze locaties in het vizier en neemt dit mee in onderhoudsprogramma's voor de komende jaren. Voetpaden zijn toegankelijk voor personen in een scootmobiel of rolstoel, of mensen met een kinderwagen. De trottoirs zijn daarom bij kruispunten altijd voorzien zijn van een verlaagde trottoir- of inritband met helling ≤ 1:10 en breedte ≥ 1,2 m
- Voetpaden in het netwerk zijn voldoende breed en liefst verhard. De minimale maat voor een trottoir is 1,50 meter breed (5 tegels). Zo kunnen ook personen in een scootmobiel goed gebruik maken van de voorzieningen (zie kader)
- Het plaatsen van obstakels als terrassen, reclameborden, fietsenrekken, laadpalen etc.) op de trottoirs wordt zoveel mogelijk voorkomen via de gemeentelijke APV (2020)
- De bewegwijzering op de wandelroutes is op orde
- Zoveel mogelijk voorkomen van barrièrewerking op wandelroutes door bijvoorbeeld drukke ontsluitingswegen in de gemeente of het ontbreken van oversteekplaatsen
- Oversteekplaatsen zijn herkenbaar ingericht, voor zowel automobilisten als voor voetgangers (met een visuele beperking). In 30km zones komen geen zebrapaden voor, op GOW30 wegen in de toekomst wel. (zie bijlage 3)
- De verlichting is op orde. Goede verlichting zorgt voor een gevoel van veiligheid en verhoogt het gebruikspotentieel van de voorzieningen

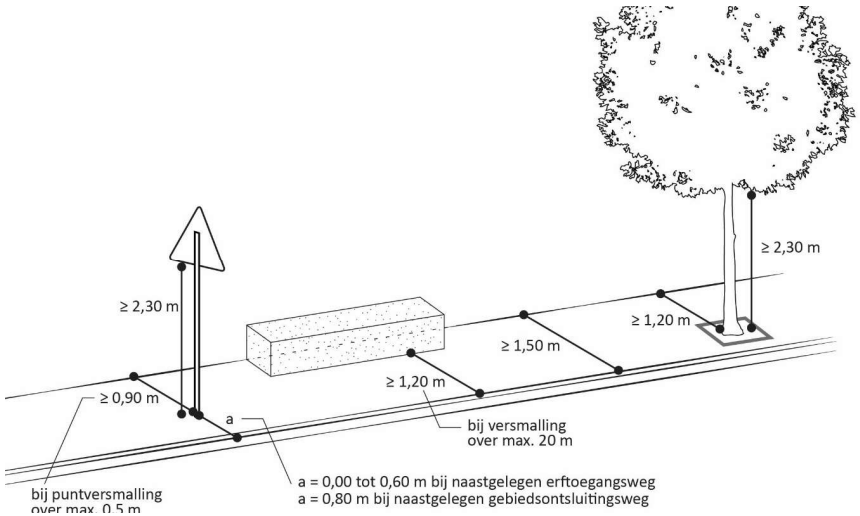
Basisniveau toegankelijkheid wandelvoorzieningen

De ruimte die mensen nodig hebben om zich te verplaatsen wordt bepaald door lichaamsbouw, benodigde hulpmiddelen (rollator, krukken, rolstoel), spullen die mensen bij zich hebben (kinderwagen, tassen) en de intensiteit waarmee ze elkaar passeren. Voor een ongehinderde verplaatsing is een obstakelvrije looproute noodzakelijk.

De voorkeursmaat is de maat die gewenst is om een verblijfsgebied optimaal toegankelijk te maken voor de gebruiker of doelgroep. In de praktijk is deze voorkeursmaat lang niet altijd haalbaar, doordat de beschikbare ruimte hiervoor soms te beperkt is. Voor die gevallen is een minimummaat opgenomen; deze stelt de wegbeheerder in staat om aan de minimale standaard voor toegankelijkheid te voldoen.

De gemeente wenst in de toekomst het volgende basisniveau zoveel als mogelijk te hanteren

- ≥ 1,80 m voorkeursmaat (excl. de trottoirband)
- ≥ 1,50 m minimummaat (excl. de trottoirband)
- ≥ 1,20 m bij plaatselijke versmallingen over een lengte van max. 20 m
- ≥ 0,90 m bij puntvernauwing over een lengte van max. 0,50 m



gemeente Brunssum

2. Recreatief lopen – aansluiten op de omgeving

Naast de functionele voetgangersverbindingen binnen de wijken is het belangrijk om ook de recreatieve wandelvoorzieningen op orde te brengen ter bevordering van een gezonde levensstijl. De omgeving van Brunssum leent zich goed voor recreatief lopen. Door het trottoir bij de voordeur te verbinden met de groene omgeving, maken we die toegankelijker voor wandelaars. Het Schutterspark, Heidserpark, Trichterbos en de Brunssummerheide bieden bij uitstek gelegenheid om dichtbij huis een wandeling te maken in de natuur. Door aansluiting te zoeken bij de recreatieve wandelroutes van onder andere Visit Zuid Limburg, stimuleert de gemeente het gebruik van de omgeving door inwoners van Brunssum. Op regionaal niveau is er door de Zuid-Limburgse gemeenten en ondernemers een voorzet genomen op het verbinden van toeristische wandelroutes. Op 18 maart 2021 tekenden de 16 Zuid-Limburgse gemeenten, met steun van provincie Limburg, de samenwerkingsovereenkomst om het wandelroutesysteem Knopen Lopen te realiseren (zie kader aan het einde van dit hoofdstuk). Met de realisatie van het nieuw wandelnetwerk, ontstaat een systeem met knooppuntnummers naar analogie van het fietsknooppuntensysteem. Door lokaal aansluiting te zoeken met deze netwerken, moedigt Brunssum naast toeristen, met name ook haar eigen inwoners aan om erop uit te trekken en de omgeving te voet te verkennen.

Inspelen op toekomstige ontwikkelingen

Lopen is dus een goed en gezond alternatief voor verplaatsingen over korte afstanden binnen Brunssum. Brunssum bereidt zich voor op de toekomst van mobiliteit en ziet een aantal ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer, Mobiliteits-hubs en mobiliteitsdiensten, waarbij lopen een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen (systeem) of ketenreis (reiziger) vervult. Het aanleggen van goede wandelvoorzieningen van en naar onder andere opstapplaatsen voor het openbaar vervoer, deelvoertuigen en fietsenstallingen, wordt de toegang tot deze vervoersmiddelen eenvoudiger en aantrekkelijker gemaakt.

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- De oversteekbaarheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers bij basisscholen en speeltuinen verbeterd kan worden
- Geparkeerde voertuigen op de trottoirs soms een obstakel vormen in de toegankelijkheid van voetpaden
- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer als gevaar bij het oversteken wordt ervaren
- Er vraag is naar de invulling van ontbrekende schakels in de voetgangersstructuur, met voetpaden en bruggen

Projecten

- Om de kwaliteit op orde te brengen, gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om ontbrekende schakels in de wandelinfrastructuur in te vullen
- Met onderhoud aan de bestaande voetpaden en trottoirs wordt de toegankelijkheid en veiligheid verbeterd
- We nemen deel aan de ontwikkeling van Knopen Lopen en andere lokale en regionale ontwikkelingen op het gebied van lopen

Knopen Lopen in Zuid-Limburg

Sinds 2017 wordt er gewerkt aan een eigentijds Knopen Lopen-wandelnetwerk in Zuid-Limburg. Dat is belangrijk, omdat wandelen de nummer 1 activiteit van elke toerist in Zuid-Limburg is en ook populair onder inwoners. Bovendien brengt het nieuwe wandelnetwerk kansen voor ondernemers die langs de route liggen en die wandelaars herbergen. Als laatste biedt het knopen lopen-systeem alle gelegenheid om toeristische spreiding te creëren en heel Zuid-Limburg te bewandelen. Het wandelnetwerk van 1800 km wordt aangelegd in de driehoek tussen Sittard-Geleen, Vaals en Eijsden-Margraten en zal aansluiten op bestaande knooppuntennetwerken. In het systeem van Knopen Lopen wandelt men van knooppunt, naar knooppunt. Op elk knooppunt staat een klein landkaartje met knooppunten in de directe omgeving. Naar verwachting wordt eind 2022 gestart met de uitvoering van het wandelnetwerk.

Fietsen

Samengevat

- ✓ Het fietsnetwerk van Brunssum sluit lokaal aan op het Regionaal Utilitair Fietsnetwerk Zuid-Limburg om zo het fietsnetwerk te completeren en om op recreatieve routes aan te takken.
- ✓ Brunssum zet in op de realisatie van Velocity-deelfietsstations op verschillende locaties in de gemeente
- ✓ Brunssum draagt projecten aan voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, om de regionale fietsbereikbaarheid te vergroten
- ✓ Met campagnes en educatie verbetert de verkeersveiligheid van jonge en oudere fietsers in de gemeente
- ✓ Brunssum zet zich samen met de politie in om fietsendiefstal verder terug te dringen en verkent de mogelijkheid om een bewaakte fietsenstalling in het centrum te realiseren

Algemeen

Naast lopen is fietsen een aangewezen gezonde en duurzame manier om over relatief korte afstanden (0 – 7,5km met reguliere fiets en 7,5 - 15 km per e-bike en zelfs tot 30-40 km met de speed pedelec) te verplaatsen. Brunssum 10 minuten-wandel- en fietsstad profiteert van goede en veilige fietsverbindingen zodat er optimaal ruimte kan worden gegeven aan deze vorm van verplaatsen.

Net als voor lopen geldt dat we inwoners en bezoekers van Brunssum willen stimuleren vaker te fietsen. Ook hier is de zichtbaarheid van (toeristische) fietsroutes belangrijk en om inwoners inzicht te geven in wat fietsen kan betekenen voor hun eigen gezondheid. Door de komst van de Buitenring en ontwikkelingen op fietsgebied, zoals e-bike en speed pedelec, liggen er kansen om het fietsgebruik te bevorderen. Daarbij is aandacht vereist voor een volledig fietsnetwerk, goede fietsinfrastructuur en voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen.


© CycloMedia Technology B.V.

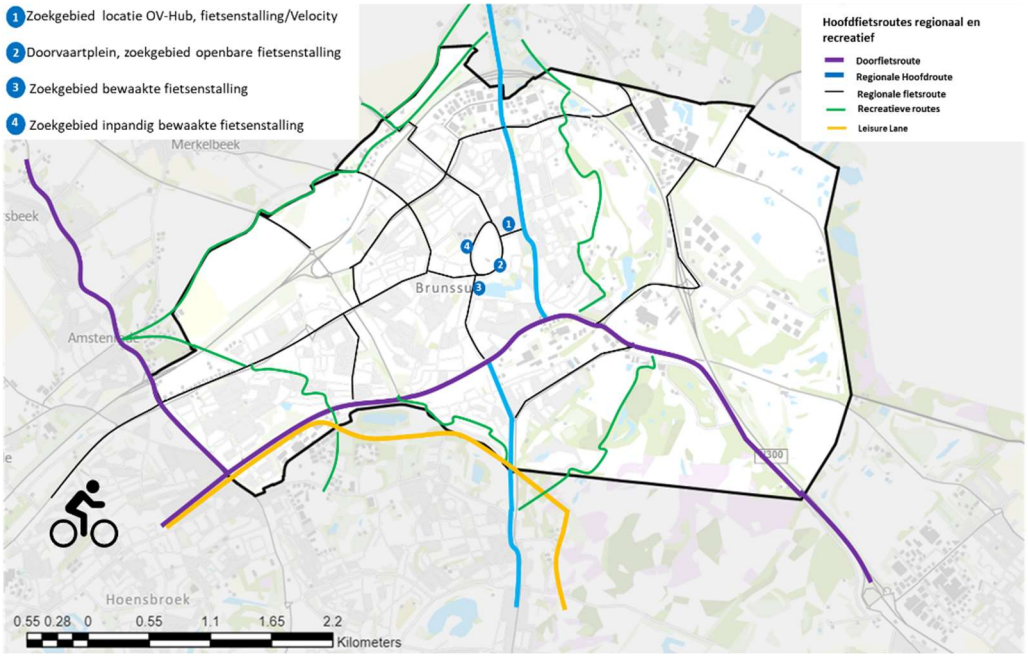
Fietsnetwerken in Brunssum

De gemeente Brunssum beschikt niet over een eigen vastgesteld functioneel fietsnetwerk maar sluit lokaal aan op het Regionaal Utilitair Fietsnetwerk (RUF). Het RUF is gezamenlijk door de gemeenten in de regio opgesteld en bestaat uit een prioritair netwerk van fietsroutes. In het RUF zijn de voorkeurs fietsroutes voor verbindingen tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties binnen de gemeenten in de regio Zuid-Limburg uitgewerkt.
Het gaat hier nadrukkelijk om de grotere fietsrelaties. Het betreft regionale relaties tussen woningen en onder andere OV-knooppunten, scholen, werk en zorginstellingen. Het RUF kijkt naast regionale verbindingen, ook naar inprikkers vanuit andere regio's, Duitsland en België.
Het RUF onderscheidt:

1. **Doorfietsroute** tussen grote woongebieden en stations, centra en scholen/werkgebieden (driehoek Maastricht-Sittard-Heerlen-Aken, aangevuld met een route langs Stein/Chemelot en Kerkrade-Landgraaf-Brunssum-Hoensbroek (onderlinge afstanden circa 20 km).
2. **Regionale hoofdroute** tussen middelgrote woonkernen en stations, centra en scholen/werkgebieden.
3. **Regionale fietsroute** tussen kleine woonkernen en dichtstbijzijnde laag als verbinding tussen woonkernen als meerdere routes van kleine kernen richting bestemmingen samenvallen.

Het faciliteren van het fietsgebruik in de gemeente begint bij het vaststellen en onderling verbinden van het lokale functionele (gericht op het verbinden met voorzieningen zoals winkel, werk en school) en recreatieve netwerk met de utilitaire functionele en recreatieve regionale netwerken. Het utilitaire functionele netwerk vormt de lokale ruggengraat voor fietsers tussen woonkernen en de belangrijkste regionale werk-, school- en voorzieningenlocaties.

Daarnaast wordt met het RUF-aansluiting gezocht bij de diverse recreatieve fietsverbindingen in de regio en daarbuiten, waaronder de Leisure Lane. Dat betekent dat deze routes elkaar kruisen en soms gedeeltelijk overlappen. In dat laatste geval heeft de fietsroute een dubbelfunctie. Het is vervolgens aan de gemeenten in de regio, om lokale verbindingen te leggen met het RUF, en de routes in het regionaal netwerk toegankelijk en veilig in te richten



Figuur 3. Overzicht fietsroutes in en om Brunssum (RUF) en zoekgebieden ontwikkelingen voor fietsparkeren

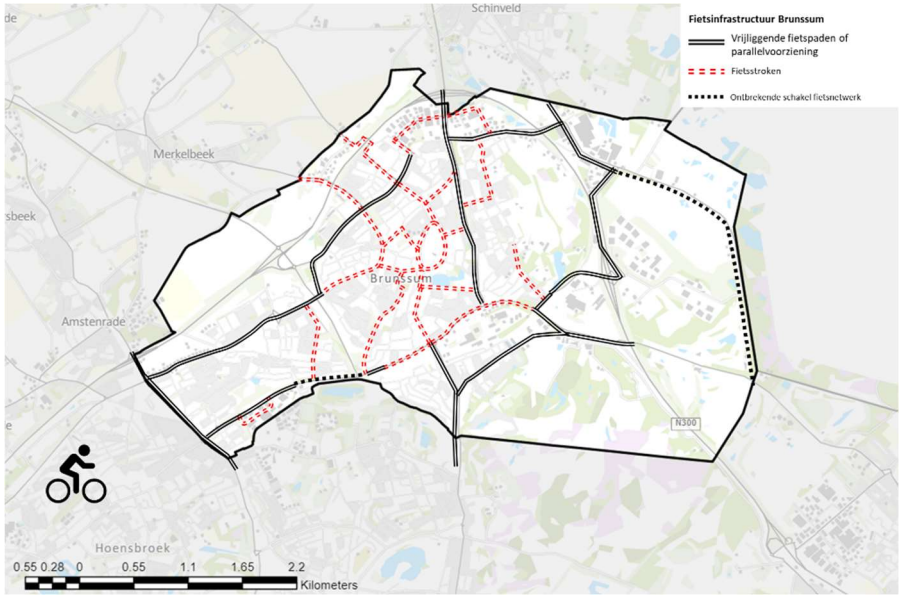
Fietsinfrastructuur op orde brengen

Om de fietsbereikbaarheid te vergroten en de fietsveiligheid te verbeteren, ziet de gemeente kansen om de fietsinfrastructuur te optimaliseren en aan te laten sluiten op de regionale routes:

- Enerzijds door te investeren in onderhoud en opwaarderen van bestaande fietsroutes die aansluiten op het RUF. Zo maken we lokaal de verbinding met het regionale fietsnetwerk en verbinden we de woon- en verblijfsfuncties met de belangrijkste regionale voorzieningen in Parkstad
- Daarnaast door uitwerken van het nieuwe wegcategoriseringsplan dat wordt uitgewerkt in *hoofdstuk 5*. Door wegen af te waarderen (snelheid omlaag) en/of volwaardig in te richten (bijpassende fietsinfrastructuur) worden per wegcategorie (binnen de bebouwde kom) de juiste omstandigheden voor veilig fietsen gecreëerd

In figuur 4 is een overzicht opgenomen van de bestaande fietsvoorzieningen in Brunssum. Zwart gestippeld zijn de ontbrekende schakels in het netwerk (een deel van de Emmaweg en de Waubacherweg) waar het in zijn geheel ontbreekt aan een fietsvoorziening. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om hier desgewenst fietsinfrastructuur te realiseren.

Figuur 4. Overzicht van de fietsvoorzieningen in Brunssum



Naast goede infrastructuur voor fietsen, wordt fietsen gestimuleerd door een aantal belangrijke randvoorwaarden. Zo gaat de gemeente (in overleg met de regio) aan de slag met het op orde brengen van fietsbewegwijzering om de vindbaarheid van routes en bijvoorbeeld het centrum te vergroten. Ook de oversteekbaarheid en uniforme voorrangsregelingen binnen- en buiten de bebouwde kom worden op orde gebracht.

Fietsen in het centrumgebied

De gemeente richt zich op overlast door fietsers, voor voetgangers en ondernemers in het centrumgebied. Het betreft onder andere de Kerkstraat, Doorvaartplein, Passage, Schiffelerstraat en winkelcentrum de Parel. De politie heeft daartoe een enquête uitgevoerd om meer inzicht te krijgen. Het blijkt dat er door ondernemers hinder wordt ervaren van (brom)fietsers en scooters in het centrumgebied en dan met name in de Kerkstraat. De snelheid van (brom)fietsers en scooters is volgens de deelnemers te hoog en wordt roekeloos genoemd. De piekmomenten waarop overlast door (brom)fietsers wordt ervaren ligt buiten de schooltijden om. Het gevaar zit er volgens de deelnemers in, dat voetgangers, klanten en horecapersoneel een verhoogd risico lopen op aanrijdingen. Naast overlast van fietsverkeer in het centrum, wordt ook overlast door logistiek en bevoorrading ervaren. Dan gaat het met name om scheef geparkeerde voertuigen die doorgaande routes blokkeren.

Een oplossing is feitelijk tweeledig. Enerzijds is er de mogelijkheid om het centrum blijvend te verbieden voor (brom)fietsers. Dit kan echter niet op volledig draagvlak rekenen. Ondernemers zijn immers ook gebaat bij de fietsbereikbaarheid van hun winkels. Een andere mogelijkheid is om het fietsgebruik, gecontroleerd toe te staan. Het idee is dat als de gemeente dat zou toestaan, dus fietsers uitzonderen in het voetgangersgebied, dat dit dan ook in de materialisatie zichtbaar wordt. Bijvoorbeeld in de vorm van een aparte strook ingericht voor fietsers.

Fietsdiefstal

Voor fietsers is bij de inrichting van de openbare ruimte ook van belang dat een fiets veilig kan worden gestald bij voorzieningen als winkels, sportlocaties, bushaltes en scholen. Daarbij geldt dat fietsenstallingen zo dicht als mogelijk bij de ingang een plek dienen te krijgen (ook als dit ten koste zou gaan van een parkeerplaats) zonder de wandelroutes te blokkeren. De gemeente zet zich hier de komende jaren voor in en zoekt daarin de samenwerking met onder andere de Fietsersbond en VVN.

Uit onderzoek van de politie blijkt dat in het jaar 2015, binnen de gemeente Brunssum, 156 geregistreerde fietsendiefstallen hebben plaatsgevonden. 69 van deze 156 fietsendiefstallen hebben plaatsgevonden rondomen in het centrum van Brunssum. Procentueel gezien betekent dit dat ruim 44% van alle fietsendiefstallen binnen de gemeente Brunssum plaats vindt in het centrum van Brunssum. De politie ziet een trend in de toename van fietsendiefstallen. Dat is een gevolg van de steeds duurdere fietsen die er op de markt zijn.

Als oorzaak voor fietsendiefstallen wordt daarnaast genoemd:

- Het onbewaakt stallen van fietsen
- Het niet goed afsluiten van fietsen
- Ontbreken van voldoende fietsenstallingen

Uit de meeste aangiftes blijkt dat gestolen fietsen los gestald staan voor of nabij winkels in het centrum. De slachtoffers bestaan dan ook uit veelal winkelend publiek, die op hun fiets naar het centrum van Brunssum zijn gegaan.

De gemeente Brunssum gaat samen met de politie en andere samenwerkingspartners, aan de slag om het aantal fietsendiefstallen terug te brengen. Dat doen zij onder ander door:

1. De bewustmaking van de aanwezigheid van fietsenstallingen en van het belang van afsluiten en vastmaken aan stallingen van fietsen
2. Het plaatsen van meer fietsenstallingen bij voorzieningen
3. Opsporen van verdachte(n) fietsendiefstallen

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het Nederlands fietsbeleid is vooralsnog vaak een lokale of regionale aangelegenheid. Veel regio's en provincies hebben hun fietsbeleid verankerd in visies en kaarten. Eén complementair nationaal kader ontbrak tot op heden. Met het uitwerken van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) ontstaat een nationaal netwerk van regionale fietsverbindingen. Dit biedt kansen in: mobiliteitsgroei opvangen, korte autoritten vervangen en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vanaf dag één op de juiste manier bereikbaar maken in een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Ook de Stadsregio Parkstad Limburg en de gemeente Brunssum sluiten zich aan bij dit nationaal perspectief op fietsen. Met het aansluiten bij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, positioneren we de fiets als een structurele en volwaardige modaliteit als effectieve oplossing in de opgaven waar we in de regio én de gemeente voor staan, nu en in de toekomst. Gezamenlijk bouwen we aan een kader met lange termijnperspectief, om daarmee de fiets gericht in mobiliteits- en infraprojecten en gedragsinterventies te kunnen agenderen. Samen met de Stadsregio Parkstad Limburg inventariseert en agendeert de gemeente een aantal toekomstige fietsprojecten met regionale potentie, ter completering van het NTF, dat zijn ten minste:

- Snelfietsroute Kerkrade-Landgraaf-Brunssum
- Waubacherweg
- Prins Hendriklaan Brunssum, als onderdeel hoofdfietsroute Heerlen – Koningsbosch

Beleidsregels bij de inrichting van de openbare ruimte voor fietsers

- *Langs gebiedsontsluitingswegen zijn (vrij liggende) fietsvoorzieningen aanwezig, mits passend in de beschikbare ruimte. Als het ruimtelijk niet past, past de gemeente het afwegingskader CROW 30km/u toe (november 2021);*
- *Fietspaden worden voorzien van goede verlichting en voor de herkenbaarheid en het comfort in principe uitgevoerd in een herkenbare verharding voorzien van kleur;*
- *Hinder door obstakels op fietspaden wordt zoveel mogelijk voorkomen, denk daarbij aan paaltjes, omhoog staande randen of geparkeerde voertuigen.*

Bewaakte fietsenstalling Brunssum

In het kader van Brunssum als 10-minuten wandel en fietsstad en om het fietsen in de gemeente aantrekkelijker te maken dan de auto, zijn goede stallingsvoorzieningen een belangrijke voorwaarde. Met goede (bewaakte) fietsenstallingen dichtbij voorzieningen verhogen we de aantrekkelijkheid daarvan.

In 2018 is er door de gemeente een onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak onder inwoners voor het realiseren van een bewaakte fietsenstalling in het centrum. Uit het onderzoek dat door meer dan 300 mensen is ingevuld, blijkt onder andere dat 80% van de deelnemers aan het onderzoek gebruik zou maken van een gratis bewaakte fietsenstalling in het centrum. De aanwezigheid van een bewaakte stalling zou bovendien 95% van de ondervraagden overwegen om met de fiets naar het centrum te gaan in plaats van met de auto.
Als vervolgstap wordt de komende periode, ook mede gelet op de centrumontwikkelingen, actief gezocht naar een vorm en mogelijke locatie. Er is daarom informatie ingewonnen bij de gemeentes Kerkrade (inpandig bewaakt) en Sittard-Geleen (openbare ruimte).
Beide opties hebben voor- en nadelen. Het nadeel van een inpandig bewaakte stalling is dat men voor sluitingstijd de fiets afgehaald moet hebben. Bij een stalling in de openbare ruimte hoeft dat niet per se. Een fietsenstalling in de openbare ruimte is in Brunssum lastig realiseerbaar omdat dat dan ten koste zou gaan van een groot aantal openbare parkeerplaatsen. De voorkeur gaat daarom op dit moment uit naar een inpandig bewaakte stalling.

Zodra er een locatie voor ogen is en we komen tot een daadwerkelijke realisatie dan wordt voor de duur van één jaar een pilot gestart en wordt de locatie ook gemonitord. We houden dan dagelijks het aantal geparkeerde fietsen bij zodat we na een jaar weten hoe de fietsenstalling gebruikt wordt en of deze dan gecontinueerd kan worden.



Figuur 5. Voorbeelden bewaakte fietsenstallingen in Kerkrade (inpandig) en Sittard-Geleen (openbare ruimte)

Fietsen en gedragsverandering

- Jong geleerd is oud gedaan. Fietsen naar school: veel ouders vinden het niet veilig om hun kind (alleen) naar school te laten fietsen. Door ouders en kinderen te wijzen op bestaande en aantrekkelijke fietsroutes buiten de drukke wegen om, kan een school het gebruik van de fiets doen toenemen. Dit kan bijvoorbeeld door het jaarlijks organiseren van een campagne-week, samen met de gemeente en de scholen. Leg hierbij ook de combinatie met wandelen.
- Fietslessen: door het aanbieden van fietslessen voor jong en oud, kan de fietsvaardigheid blijvend worden verbeterd. Samenwerking met verschillende betrokken partijen is hierbij wenselijk, denk bijvoorbeeld aan de VVN, Fietsersbond, ANWB en landbouworganisaties
- Werkgeversaanpak: Door regionaal met werkgevers in Zuid-Limburg in te zetten op fietsgebruik van en naar het werk, wordt het fietspotentieel in de gemeente vergroot.

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Het fietsnetwerk in de gemeente gecomplementeerd zou kunnen worden door in bepaalde straten meer ruimte voor fietsen te maken
- De verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd zou kunnen worden door:
  - Aanleg van nieuwe en gescheiden fietsinfrastructuur
  - Het onderhoud van fietspaden te verbeteren
  - Voorrang voor fietsers te uniformeren
- Er een wens is voor een snelfietspad tussen Brunssum en Sittard-Geleen
- Men graag ziet dat de groene omgeving en recreatieve gebieden toegankelijker worden voor de fiets. Daarvan is een kaart toegevoegd in het Mobiliteitsplan

Projecten

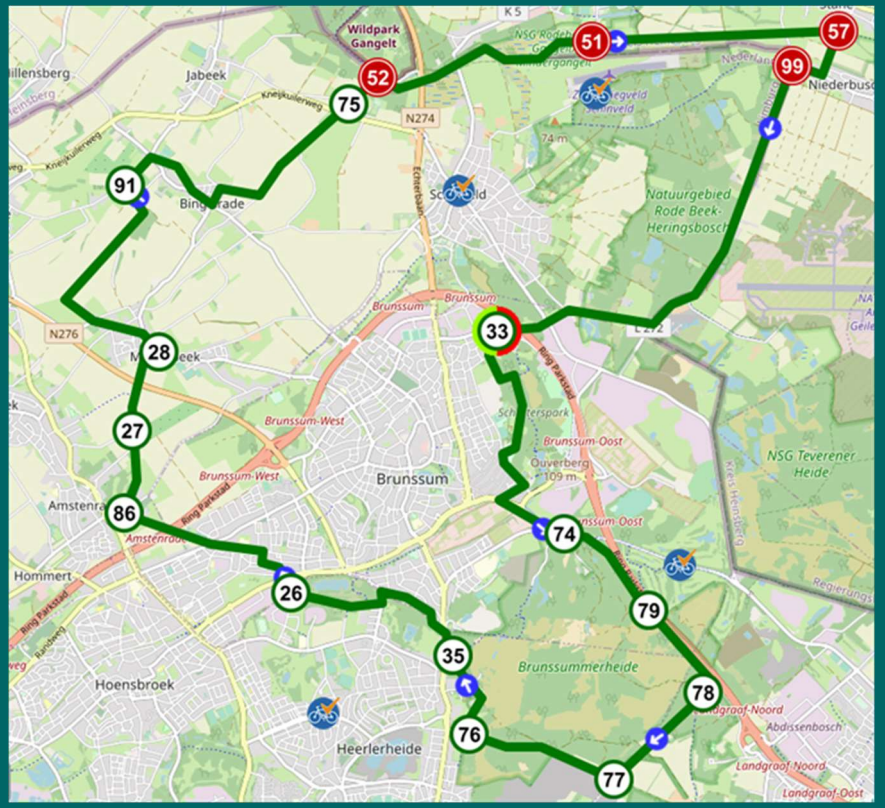
Naast de benoemde voorgenomen inspanningen om het fietsenaantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken, gaat de gemeente aan de slag met een aantal projecten:

- Uitwerking Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) - Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets richt zich op nieuwe fietsinfrastructuur en op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur
- Regionaal Utilitair Fietsnetwerk (RUF)– Ontbrekende schakels en knelpunten uit het RUF worden de komende jaren onderzocht en uitgewerkt
- Fietsstraten: de gemeente onderzoekt de mogelijkheid meer straten in te richten als fietsstraat
- Het e-bike vriendelijk maken van de gemeente, door te voorzien in voldoende laadinfrastructuur en fietsparkeerplaatsen
  Het uitwerken en uitbreiden van het Velocity deelfietsenprogramma

Fietsknooppuntennetwerk Brunssum: Rondom Brunssum

Binnen het fietsknooppuntennetwerk in de provincie, ligt fietsknooproute “Rondom Brunssum”. Deze tocht van ongeveer 33km voert door de natuurlijke omgeving van de gemeente, over de grens met Duitsland (herkenbaar aan de rode knooppunten, langs het natuurgebied Rode Beek-Heringsbosch en langs de Brunssummerheide.

Tussen de punten 33 en 74 (in het Schutterspark) is sprake van dubbelgebruik van de paden in het park. Regelmatig wordt gemeld dat fietsers en voetgangers er elkaar in de weg zitten. Daartoe is er door de gemeente de suggestie gedaan om een vrijliggende of aparte voorziening voor beiden te maken en dit nader te onderzoeken.



Figuur 6. “Rondom Brunssum” fietsknooppunten (bron: Fietsknoop)

Openbaar Vervoer

Samengevat

- ✓ Er speelt een aantal ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer (OV) in Brunssum, waaronder: Realisatie OV-knooppunt Brunssum bij de Wilhelminastraat en de routeverstrakking Meelovenstraat/Prins Hendriklaan
- ✓ Zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit zijn belangrijke voorwaarden om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Om het OV in Brunssum zo goed mogelijk te laten functioneren, draagt de gemeente als wegbeheerder zorg voor goede infrastructuur om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer op orde te hebben.

Algemeen

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

Huidige situatie Brunssum

Brunssum is een belangrijke schakel in het noordoosten van het OV-netwerk in Parkstad. De OV-reizigers in Brunssum zijn georiënteerd op twee belangrijke hoofdrichtingen: Heerlen en Sittard. Daarnaast is een gedeelte georiënteerd op de richting Hoensbroek. Het huidige OV-netwerk is ingericht op deze collectieve behoefte en het huidige busnetwerk biedt deze stedelijke en regionale verbindingen momenteel al aan.



Stadsnetwerk Parkstad

De gemeente is onderdeel van het - in december 2020 - vernieuwde stadsnetwerk Parkstad en beschikt hiermee over:

- Een sterke verbinding (lijn 3) naar Heerlen (hoogfrequent en snel, ieder kwartier met een reistijd van ongeveer 15 minuten);
- Een ringlijn (lijn 2-56) die de gemeente Brunssum ontsluit met de regio en het busstation van Hoensbroek.
- Lijn 56 biedt een directe regionale verbinding met Nuth/Valkenburg/(-Maastricht).

Hiermee kunnen reizigers zich snel verplaatsen naar belangrijke bestemmingen in de regio zoals het ziekenhuis, de onderwijsboulevard en het treinstation in Heerlen maar biedt het stadsnetwerk ook al de opstap richting de regio.

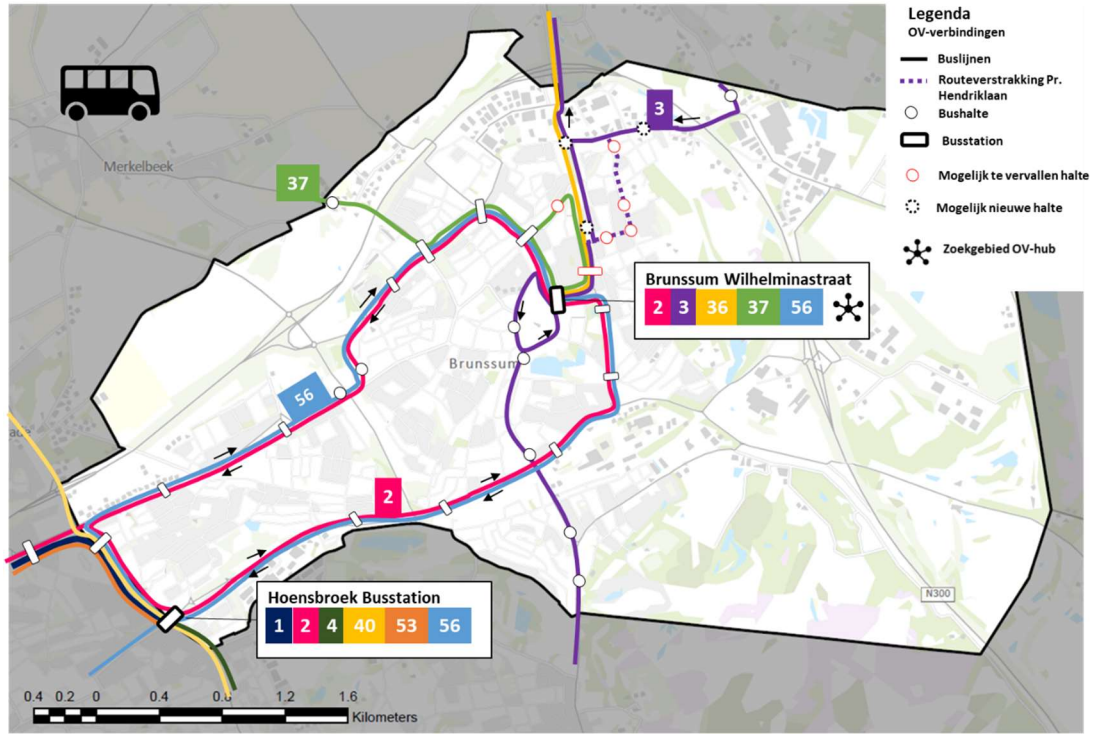
Streeklijnen richting Sittard

Naast het stadsnetwerk Parkstad vormen twee streeklijnen een belangrijke functie voor Brunssum in de richting Sittard waarmee Brunssum elk half uur een directe reisoptie heeft naar Sittard. Deze streeklijnen rijden momenteel via de kernen Schinveld, Jabeek, Bingelrade, Merkelbeek en Doenrade. Ze vormen hiermee een belangrijke regionale verbinding voor studenten en scholieren die studeren aan de diverse onderwijsinstellingen (o.a. Sportzone, Brightlands Chemelot Campus) in Sittard maar bieden ook de aansluiting van Brunssum op de intercity's naar Eindhoven en verder via station Sittard.

Streeklijn Buitenring N300 Brunssum-Landgraaf-Kerkrade

In de huidige Concessie heeft de provincie Limburg gekozen om geen directe verbindingen tussen Brunssum-Landgraaf-Kerkrade (via het buitenring tracé) uit te vragen. Deze keuze is gemaakt omdat met de beschikbare middelen een sterk en krachtig aanbod van openbaar vervoer op het OV-netwerk op de hoofdassen in Parkstad aanwezig moet zijn.

Voor een directe verbinding Brunssum-Landgraaf-Kerkrade via de Buitenring N300 worden namelijk te weinig reizigers verwacht om deze directe nieuwe verbinding te rechtvaardigen. Voor een stabiele OV-verbinding zijn namelijk verschillende soorten doelgroepen nodig, hierbij valt te denken aan: scholieren,



Figuur 7. Overzicht bus routes Brunssum en ontwikkelingen voor OV

structurele doelgroepen zijn momenteel weinig relaties tussen de desbetreffende gebieden die langs de Buitenring liggen. Door maximaal in te zetten op de gevraagde verbindingen van/naar/via Heerlen en de stedelijke knooppunten (Hoensbroek busstation, Parkstad Stadion, Kerkrade Busstation) ontstaan hier duidelijke, sterke en aantrekkelijke OV-assen. Het inleggen van een extra kriskras verbinding via de Buitenring leidt ook tot een verschuiving en een nieuwe verdeling van het OV-aanbod in Parkstad, waardoor deze sterke assen moeten inleveren op bijvoorbeeld frequentie (aantal bussen per uur). Hierdoor verliest het OV per saldo zijn aantrekkelijkheid in het totale gebied in en rondom Parkstad. Daarnaast biedt het huidige netwerk een mogelijkheid om tussen de genoemde bestemmingen te reizen, al dan niet met een overstap op een van de knooppunten.

Toekomstige ov-ontwikkelingen in Brunssum

Naast de generieke ontwikkelingen die het Ontwikkelplan OV schetst voor Limburg zijn er een aantal specifieke (toekomstige) ontwikkelingen van toepassing voor Brunssum:

1.Stadsnetwerk Parkstad

In het kader van de doorontwikkeling van het OV is de eerste stap voor Parkstad al in december 2020 gezet door de introductie van het nieuwe stadsnetwerk Parkstad. In de komende jaren wordt het netwerk verder geoptimaliseerd.

2. Verbinding Sittard - Brunssum

De regionale streeklijnen richting Sittard zijn onderdeel van het verder opwaarderen van lijnen. Op dit moment wordt met de omgeving onderzocht of de routes kunnen worden versneld in de kernen Schinveld, Jabeek en Bingelrade. Hiermee zou de reistijd naar Sittard voor reizigers uit Brunssum met 6 tot 8 minuten kunnen versnellen waardoor er ruimte ontstaat voor betere en wellicht meer aansluitingen in zowel Brunssum als Sittard.

3. OV-Overstapstation

Op dit moment beschikt de gemeente nog niet over een centraal gelegen OV-knooppunt, terwijl dit gezien de overstapmogelijkheden en de schakelfunctie tussen stedelijke en regionale verbindingen in Brunssum wel gewenst is. Daarnaast zou een dergelijk knooppunt ook een functie kunnen vervullen in het verbeteren van het voor- en natransport van reizigers. Vergelijkbare succesvolle regionale knooppunten zijn al aanwezig in het stadsnetwerk Parkstad zoals het busstation Hoensbroek of het busstation bij het Parkstad Limburg Stadion.

Om een regionale knooppunt in Brunssum te kunnen realiseren zijn er diverse locaties in het centrum onderzocht op de haalbaarheid ervan. Voorwaarde is dat er een locatie ontwikkeld wordt waar gelijktijdig vier lijn- en of streekbussen kunnen halteren. De drie beoogde locaties waren het Wilhelminaplein (huidige bushaltes), het Alsdorfplein en het Koutenveld. Uit de analyse is gebleken dat de voorkeurslocatie uitgaat naar de huidige locatie: het Wilhelminaplein. In bijlage 4 wordt dit ter informatie nader toegelicht.

4. Elektrificatie

Brunssum heeft nu al een aantal lijnen die worden uitgevoerd met elektrische bussen (Zero Emmission-bussen). Naar de toekomst toe heeft Arriva de ambitie (tot 2026) om een volledige transitie naar ZE vervoer te bewerkstelligen. Deze bussen zijn duurzamer, schoner, stiller en comfortabeler.

5.Bushalte Prins Hendriklaan

Met Arriva is inmiddels overleg gestart over de toekomstige herinrichting van de Prins Hendriklaan in Brunssum Oost en mogelijke routeoptimalisatie met nieuwe vervangende haltes. Zie hiervoor ook figuur 7 waarbij een routeverstrakking Meelovenstraat nader onderzocht wordt.

Uitgangspunten OV en openbare ruimte: toegankelijk voor iedereen

Vindbaarheid en bereikbaar: De vindbaarheid en bereikbaarheid van het OV is belangrijk. Brunssum zorgt daarom voor goede wandel- en fietspaden naar OV-haltes. Ook de bewegwijzering is daarbij op orde

Halte inrichting: De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van bushaltes. Het op orde brengen en houden van de halte inrichting, doen we volgens, de CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid.

OV en ruimtelijke ontwikkelingen: Bij herontwikkelings- of nieuwbouwprojecten, worden de kansen voor het openbaar vervoer afgewogen en moet worden gekeken hoe en of een ov-dienst als meerwaarde kan worden geïntegreerd.

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Er vraag is naar extra bushaltes bij de bouwmarkten aan de Emmaweg
- Het bus comfort wordt beperkt door de vormgeving van rotondes en hobbels en gaten in de weg

Projecten

- De gemeente werkt verder aan de realisatie van een nieuw OV-Overstapstation op de Wilhelminastraat (zie ook bijlage 4)
- Brunssum werkt samen met Arriva aan het strekken van de bus route over de Prins Hendriklaan en het aanpassen van haltes als onderdeel daarvan

gemeente Brunssum

Mobiliteitsdiensten en Deelmobiliteit

Samengevat

- ✓ Aanvullend vervoer is constant in ontwikkeling, dat geldt zowel voor het aanvullend (WMO) vervoer, de Wensbus en de Boodschappen Plusbus
- ✓ De gemeente neemt zich voor om uitbreiding van deze diensten in de komende jaren te stimuleren en te faciliteren, als antwoord op de toenemende mobiliteitsvraag vergrijzing en daarmee bij te dragen aan de inclusie van haar inwoners
- ✓ Deelmobiliteit in de vorm van elektrische deelfietsen en deelauto's krijgt de komende jaren verder vorm. De gemeente denkt na over strategisch sterkte locaties voor deelmobiliteitsconcepten, waar mogelijk gecombineerd met OV en/of P+R locaties

Naast Lopen, Fietsen en Openbaar Vervoer, zijn Mobiliteitsdiensten het volgende thema in het Mobiliteitsplan. We volgen hiermee de lijn van de STOMP-methode (zie pagina 12).

De focus op mobiliteitsdiensten, (ook wel deelmobiliteit genoemd) als volwaardig onderdeel van de mobiliteitsketen, past in de bredere maatschappelijke trend van 'bezit' naar 'gebruik'. Het gaat bij deelmobiliteit om gedeeld gebruik van vervoersmiddelen, waardoor gebruikers alleen op de momenten dat zij daar behoefte aan hebben, deze vervoersmiddelen kunnen gebruiken. Hiervoor hoeven inwoners geen grote voorinvestering te doen in de vorm van bijvoorbeeld de aanschaf van een eigen auto.

Deelmobiliteit biedt kansen voor het verbeteren van vraag gestuurde mobiliteit in landelijke kernen en voor personen met een beperkte mobiliteit. Juist op die locaties waar het openbaar vervoer beperkt aanwezig of toegankelijk is, kan een deelauto of -fiets voorzien in vervoersbehoeften. Inwoners worden door de aanwezigheid van deelmobiliteit flexibeler in het maken van keuzes voor vervoer. Daarnaast bieden bijvoorbeeld deelfietsen een mogelijkheid voor bezoekers en toeristen om de omgeving te ontdekken.



Bron: Qbuzz B.V Limburg



Bron: Stadsregio Parkstad Limburg

Daarnaast draagt het gebruik van deelmobiliteit bij aan de vermindering van de uitstoot van CO_2 en fijnstof en het verhogen van de omgevingskwaliteit. Het realiseren van deelmobiliteit is een gezamenlijke ambitie van de regio Parkstad en Zuid-Limburg en wordt ook door gemeente Brunssum omarmd. Door hier samen in op te trekken, wordt beoogd om een regio brede dekking van aanbieders van deelmobiliteit te realiseren.
Er vinden op het gebied van mobiliteitsdienten en deelmobiliteit een aantal ontwikkelingen plaats in Brunssum. We maken daarbij onderscheid in aanvullend vervoer en mobiliteitsconcepten.

1. Aanvullend vervoer

Het aanvullend vervoer betreft de mobiliteitsdiensten die verder gaan dan het OV bereikt en een meer specifieke doelgroep heeft: ouderen en personen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.

WMO - Omnibuzz

Bij een vergrijzende bevolking en voor inwoners met een beperkte mobiliteit, biedt het aanbieden van aanvullend vervoer door de gemeente een uitgelezen kans om de bereikbaarheid van voorzieningen te vergroten. Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling van 30 Limburgse gemeenten en draagt zorg voor een goede uitvoering van het Wmo-vervoer in en tussen gemeenten en over de grens. Omnibuzz zorgt ervoor dat haar klanten goed vervoerd worden en daardoor deel kunnen blijven nemen aan maatschappelijke activiteiten. De gemeente zoekt met Omnibuzz naar verbeteringen, zodat ook in de toekomst het Wmo-vervoer voor iedereen die het recht om het te gebruiken, het ook beschikbaar is

CMWW – Wijk Belbus

Naast Omnibuzz gaat de gemeente verder met het uitbreiden van de kansen voor vervoer via de Wijk Belbus. De Wijk Belbus is een initiatief van het CMWW, bedoeld voor minder mobiele inwoners van de gemeente met een hulpvraag op het gebied van vervoer. Het gaat om inwoners die niemand in hun eigen netwerk hebben om zich te laten vervoeren. Zij kunnen tegen een kleine vergoeding gebruik maken van deze door vrijwilligers gerunde vervoersdienst. Met de Wijk Belbus, kunnen inwoners van Brunssum, ritjes maken naar een gewenste bestemming in de gemeente. Bijvoorbeeld vervoer naar de huisarts, de markt, familie en het winkelcentrum.
Met een subsidieregeling ondersteunt de Provincie Limburg vervoersprojecten georganiseerd door vrijwilligers, zoals de Wensbus. Deze vervoersprojecten dragen bij aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van kleine kernen en voorzieningen in landelijke gebieden en wijken en buurten in stedelijke gebieden in Limburg. Het is met deze subsidieregeling mogelijk om in elk geval tussen 2021 en 2024 financiering aan te vragen om het aanvullend vervoersnetwerk uit te breiden, door aanschaf van nieuwe toekomstbestendige bussen.

Ouderenfonds – Boodschappen Plusbus

Voor ouderen in de gemeente is een volwaardige deelname aan de maatschappij gestoeld op een goede mobiliteit. Het Ouderenfonds Nederland heeft daarom het initiatief Boodschappen Plusbus ingesteld. Dit initiatief is ook in Brunssum beschikbaar.
Met de Boodschappen PlusBus kunnen ouderen erop uit middels een door vrijwilligers gerunde vervoersdienst. Vrijwilligers verzorgen daarvoor eveneens dagprogramma's in de omgeving, de planning en het rijden met de bus. Ouderen kunnen bijvoorbeeld mee naar de supermarkt, een museum of het strand. In de bus is ruimte voor rollators en soms ook voor een rolstoel. Deze dienst wordt aangeboden tegen een kleine vergoeding.
Gemeente Brunssum ziet erop toe dat deze initiatieven in de komende jaren beschikbaar blijven en zich kunnen uitbreiden, ten behoeve van een goede mobiliteit in een vergrijzende gemeente. Daarvoor spant ze zich in samen met de wijkteams, de regio en de provincie en met de betreffende vervoersdiensten.

2. Mobiliteitsconcepten

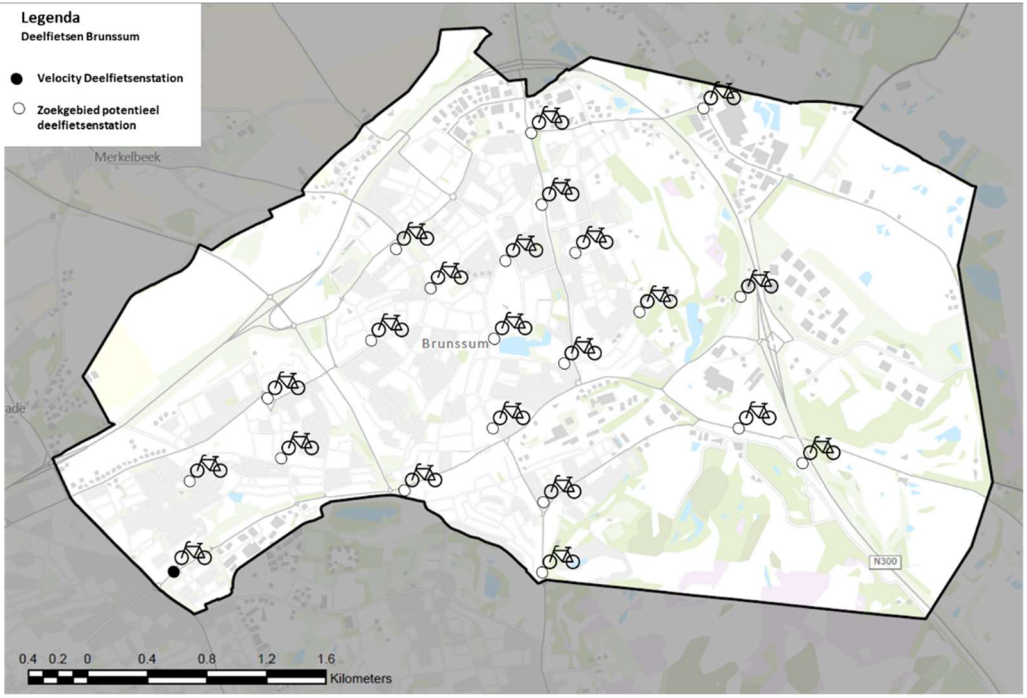
De mobiliteitsconcepten zijn aanvullend aangeboden modaliteiten, voornamelijk fietsen en auto's, die inwoners en bezoekers van de stad kunnen gebruiken om van a naar b te komen. Door deze op strategische plekken te plaatsen, daar waar de vraag het grootst is, kan veel winst worden behaald in de mobiliteit van inwoners.

Deelfietsenplan Velocity

Zoals ook in het hoofdstuk 'Fietsen' is benoemd, speelt de fiets een belangrijke rol in de mobiliteitsketen. Het is een verbindende factor in relatie tot het openbaar vervoer en tussen voorzieningen. Het functioneel toepassen van de modaliteit past uiteraard binnen de ambitie om van Brunssum de 10-minuten wandel- en fietsstad te maken.

Ondanks het feit dat de meeste inwoners van Brunssum over een fiets beschikken, zet de gemeente samen met de regio in op het uitbreiden van het fietsaanbod. Door het voor- en natransport met de fiets te faciliteren met goede routes en stallingsvoorzieningen wordt het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit verder bevorderd. Het initiatief Velocity is een fietsdeelsysteem waar in de regio Parkstad op verschillende strategische locaties elektrische deelfietsen beschikbaar worden gesteld. In eerste instantie gaat het in Brunssum om zo'n 12 fietsen die bij het busstation Akerstraat - Emmaweg worden geplaatst. Als de pilot succesvol blijkt, zullen ook op andere strategische plaatsen mogelijk elektrische deelfietsen worden geplaatst, bijvoorbeeld in het centrum of het Schutterspark.

De aanleg van de laadstations voor deel-e-bikes maakt deel uit van het investeringsprogramma Regiodeal Parkstad Limburg en krijgt eveneens subsidie uit Brussel. Het netwerk moet een aantrekkelijk, duurzaam en betaalbaar alternatief voor grensoverschrijdend autoverkeer in de grensregio Parkstad worden. In totaal worden tachtig e-bikes verdeeld over de regio. De regionale ambitie is om op termijn het e-bike-deelsysteem uit te breiden binnen Parkstad.



Figuur 8. Potentiële locaties deelfietsen in Brunssum en Velocity Deelfietsstation



Bron: Gemeente Vaals

Elektrische Deelauto

Uit de inspraakronde onder inwoners van de gemeente, bleek dat op een aantal locaties en wijken er vraag is naar elektrische deelauto's. Het aandeel deelauto's is in Parkstad 10 keer lager dan het gemiddelde in Nederland (4 per 100.000 inwoners tegenover 41 in Nederland). Brunssum zet in op een inhaalslag en beoogt deelauto's in te zetten waar ze specifieke behoeften van gebruikers invullen. Aanbieders van deelauto's en deelfietsen zijn commerciële bedrijven. De overheid heeft een beperkte rol, maar kan de inzet van deelauto's en deelfietsen stimuleren en faciliteren. De gemeente Brunssum zoekt daarom de samenwerking op met deze aanbieders en bepaalt met hen waar de grootste kansen liggen. Ze gaat daarbij in overleg met de regio en specifiek met de wijkteams.

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Er is behoefte aan elektrische deelauto's in verschillende woonwijken in de gemeente
- Er wordt voogesteld om Mobiliteits-hubs, overstapstations met bijvoorbeeld deelfietsen in het centrum van de gemeente te plaatsen en bij openbaar vervoer

Mobiliteitsdiensten en gedragsverandering

Het succes van deelmobiliteit wordt niet bepaald door de technische oplossing (het vervoermiddel) maar is mede afhankelijk van ruimtelijke factoren en het (beoogde) gedrag van eindgebruikers. Veel inwoners van de gemeente Brunssum zijn (nog) niet bekend met deelmobiliteit. Om mensen in aanraking te laten komen met deelmobiliteit wordt gestimuleerd om mobiliteit op maat te gebruiken als bijvoorbeeld aanvulling op het openbaar vervoer of voor bezoekers van de stad.
Stimuleringscampagnes. In samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en de regio Parkstad wordt de bekendheid met deelmobiliteit onder inwoners vergroot. Een eerste stap hierin is het uitvoeren van een promotiecampagne ten behoeve van Velocity. Maar er kan ook gedacht worden aan campagnes om carpoolen te stimuleren, of om met werkgevers in de regio in te zetten op deelmobiliteit.

Projecten

- De gemeente onderzoekt de haalbaarheid van het realiseren van meerdere Velocity deelfietsenstation binnen de gemeente
- De gemeente gaat met onder andere wijkteams en ondernemers inventariseren waar de behoefte aan elektrische deelauto's speelt en hoe deze kan worden ingevuld

Gemotoriseerd verkeer, vracht- en landbouwverkeer

Samengevat

- ✓ De realisatie van de Buitenring biedt kansen om het wegennet voor autoverkeer aan te pakken. De afname van verkeer op voormalige hoofdroutes, maakt het mogelijk om verkeersoverlast tegen te gaan.
- ✓ Vracht- en landbouwverkeer zijn essentieel voor de bedrijvigheid en voorzieningen in de gemeente. Een toegankelijke en veilige omgang met deze vervoersmiddelen is daarom van belang. Het wegcategoriseringsplan sluit aan bij de regionale landbouw- en vrachtverkeerroutes
- ✓ De gemeente ambieert om stedelijke distributie te verduurzamen. Dit wil ze samen met de regio en ondernemers bereiken

Het aantal autoverplaatsingen in Brunssum ligt hoger dan gemiddeld in de provincie Limburg. Dit is te verklaren door de heuvelachtige omgeving en het feit dat veel inwoners van de stad buiten de gemeente werken. Het hoge autogebruik heeft ook een keerzijde. Het beïnvloedt de leefomgeving door lucht- en geluidsoverlast en heeft invloed op het gebruik van de openbare ruimte (o.a. parkeeroverlast). In de ongevallencijfers zien we dat veelal personenauto's zijn betrokken. Door inwoners bewuster te maken van het effect dat het autogebruik heeft op de leefbaarheid, beogen we het autogebruik daar waar mogelijk te verminderen. We zorgen er wel voor dat de weg veilig en doelmatig wordt ingericht om autoverplaatsingen mogelijk te houden.

Om het autogebruik in de gemeente te verminderen, is het belangrijk dat de mogelijkheden voor andere vervoersmiddelen overtuigend zijn en dat de voordelen daarvan ten opzichte van de auto worden benadrukt. In de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk zijn de mogelijkheden genoemd die op de korte en middellange afstand een goed alternatief zijn voor de auto. Door het uitgebreid faciliteren van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, bieden we een serieus en (op korte en middellange afstand) concurrerend en duurzaam alternatief.

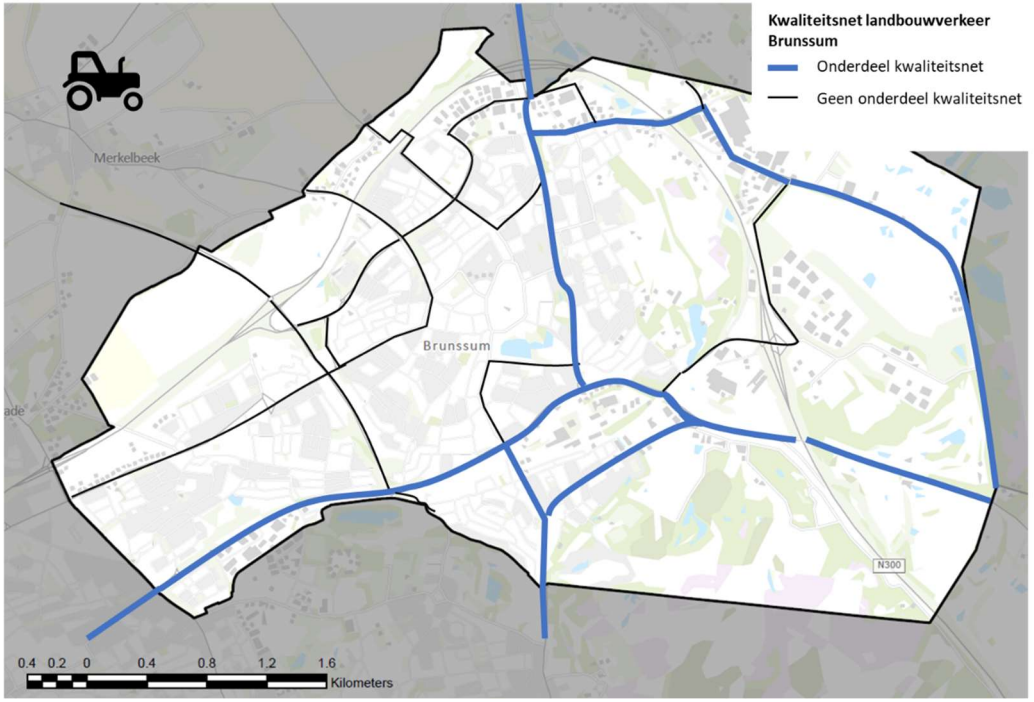


Zwaar gemotoriseerd verkeer

Landbouwverkeer

De gemeente Brunssum is heeft geen agrarisch profiel. Wel is er in de directe omgeving relatief veel landbouwverkeer aanwezig. Dat het wegennet binnen de gemeente grotendeels ongeschikt is voor brede landbouwvoertuigen (> 3,00 meter) is geen groot probleem. Wel is het voor landbouwers belangrijk dat de toegankelijkheid op een aantal voormalige hoofdwegen gegarandeerd blijft. Dat komt omdat de Buitenring niet toegankelijk is voor landbouwverkeer en er grensoverschrijdende uitwisseling plaatsvindt tussen landbouwbedrijven in de omgeving. Dit kan, in combinatie met lokaalverkeer, zorgen voor hinder en verkeersonveilige situaties. Om het landbouwverkeer beter te faciliteren is door de provincie Limburg, in samenwerking met alle gemeenten, Cumela en de LLTB, een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer opgesteld. Met een netwerk voor landbouwverkeer, wordt landbouwverkeer gebundeld en goed gefaciliteerd op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn. Het kwaliteitsnet landbouwverkeer is een aaneengesloten net van wegen waarop landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen. Uitzondering daarop is het bestemmingsverkeer in bijvoorbeeld het centrum of in woonwijken.

Het kwaliteitsnetwerk draagt daarmee bij aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het kwaliteitsnetwerk is opgenomen in figuur 9. De blauwe routes zijn onderdeel van het netwerk en daarmee aangewezen als gemeentelijke voorkeursroutes voor gebruik door landbouwverkeer.



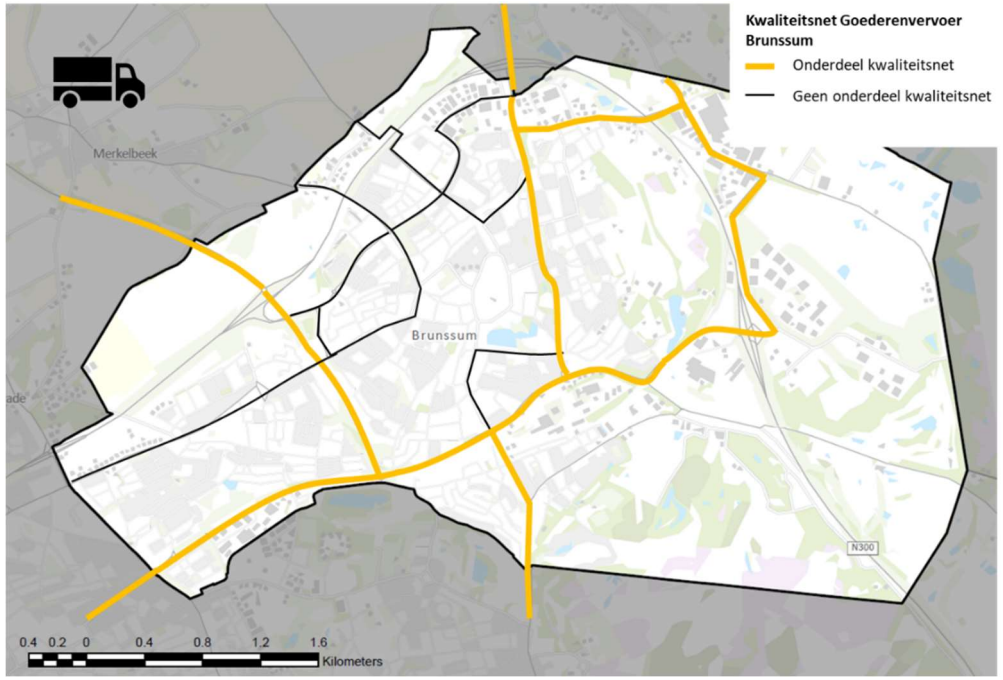
Figuur 9. Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Brunssum

Vrachtverkeer

In Brunssum is het belangrijk dat een aantal locaties goed bereikbaar is voor vrachtverkeer. Het betreft onder andere bedrijventerrein Bouwberg, het centrum en de wijkvoorzieningen en winkels. Het nieuwe wegcategoriseringsplan en bijbehorende weginrichting voorziet in het belang van de bereikbaarheid van deze voorzieningen, door rekening te houden met de snelheid en de combinatie met langzaam verkeer. Toch blijft deze combinatie op lokaal niveau een aandachtspunt in mobiliteitsbeleid.

Voor de stedelijke distributie geldt dat de gemeente de bevoorrading van winkels in de toekomst met uitstootvrije vrachtvoertuigen ambieert. Zo beperken we de overlast op de omgeving en verbetert de luchtkwaliteit. Om dat te bereiken is samenwerking nodig met de regio, de provincie en natuurlijk met de ondernemers binnen de gemeente. Alleen samen kan deze transitie worden bereikt.

Om het vrachtverkeer regionaal duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg, net als veel andere provincies en regio's in het land, een Kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld. Een Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra, waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Het Kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk. Hierdoor blijven wegen buiten dit Kwaliteitsnet gevrijwaard van grote stromen vrachtverkeer en de daarmee gepaarde verkeershinder. Zo wordt de hinder van vrachtverkeer op lokale wegen zoveel mogelijk voorkomen. Binnen de gemeente Brunssum maken onder andere de N276, Prins Hendriklaan en Emmaweg deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Hier concentreert zich het doorgaande vrachtverkeer. Industrieterrein Haefland, kenmerkt zich door een diversiteit van bedrijvigheid. Het is een kleinschalig bedrijventerrein voor (boven)lokale ondernemers. Dit bedrijventerrein heeft een directe aansluiting op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Het bedrijventerrein is dan ook goed bereikbaar voor vrachtverkeer.



Figuur 10. Kwaliteitsnet Goederenvervoer Brunssum



Gemotoriseerd verkeer en gedragsverandering

Om het autogebruik in de gemeente te verminderen, is het belangrijk dat de mogelijkheden voor andere vervoersmiddelen overtuigend zijn en dat de voordelen daarvan ten opzichte van de auto worden benadrukt. In de voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk zijn de mogelijkheden genoemd die op de korte en middellange afstand een goed alternatief zijn voor de auto.

De combinatie van (groot) gemotoriseerd verkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers is een aandachtspunt voor verkeersveiligheid. Middels een wegcategoriseringsplan en aangewezen netwerken voor landbouw- en vrachtverkeer, worden verkeersonveilig confrontaties in eerste instantie zoveel mogelijk vermeden. Toch is het belangrijk om in het bewustzijn van inwoners duidelijk te maken wat de risico's zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers en hoe deze te vermijden. Middels campagnes en educatie op basisscholen wordt daarvoor het fundament gelegd, door uitleg te geven over dode hoeken bijvoorbeeld.

Projecten

Naast de benoemde projecten in hoofdstuk 4, richt de gemeente zich op een aantal andere specifieke zaken rondom gemotoriseerd verkeer:

- De gemeente gaat zich inzetten om stedelijke logistiek en bevoorrading van bedrijven te verduurzamen
- Het monitoren van de verkeersveiligheid en doorstroming bij ontwikkelingen en uitbreidingen op bedrijventerrein Haefland en de Oostflank, om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te waarborgen

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Er regelmatig wordt ervaren dat er met een te hoge snelheid wordt gereden. Dat geldt voor zowel woonstraten, als de hoofdwegen in de gemeente
- Logistiek verkeer bij supermarkten soms gevaarlijke situaties oplevert bij het in- en uitrijden van de vrachtwagens in combinatie met al het overige verkeer
- er hinder en overlast is van verkeer op het Lindeplein. Met name op dagen met mooi weer, is er sprake van geluidsoverlast door voertuigen die daar eigenlijk geen bestemming hebben
- Er voor een aantal straten gepleit wordt om éénrichtingsverkeer in te voeren om de verkeersoverlast tegen te gaan. Of om éénrichtingsstructuren om te draaien ten behoeve van de bereikbaarheid
- De wens wordt uitgesproken om de bebording (grensoverschrijdend) op orde te brengen, om de regionale bereikbaarheid en vindbaarheid van de gemeente te verbeteren

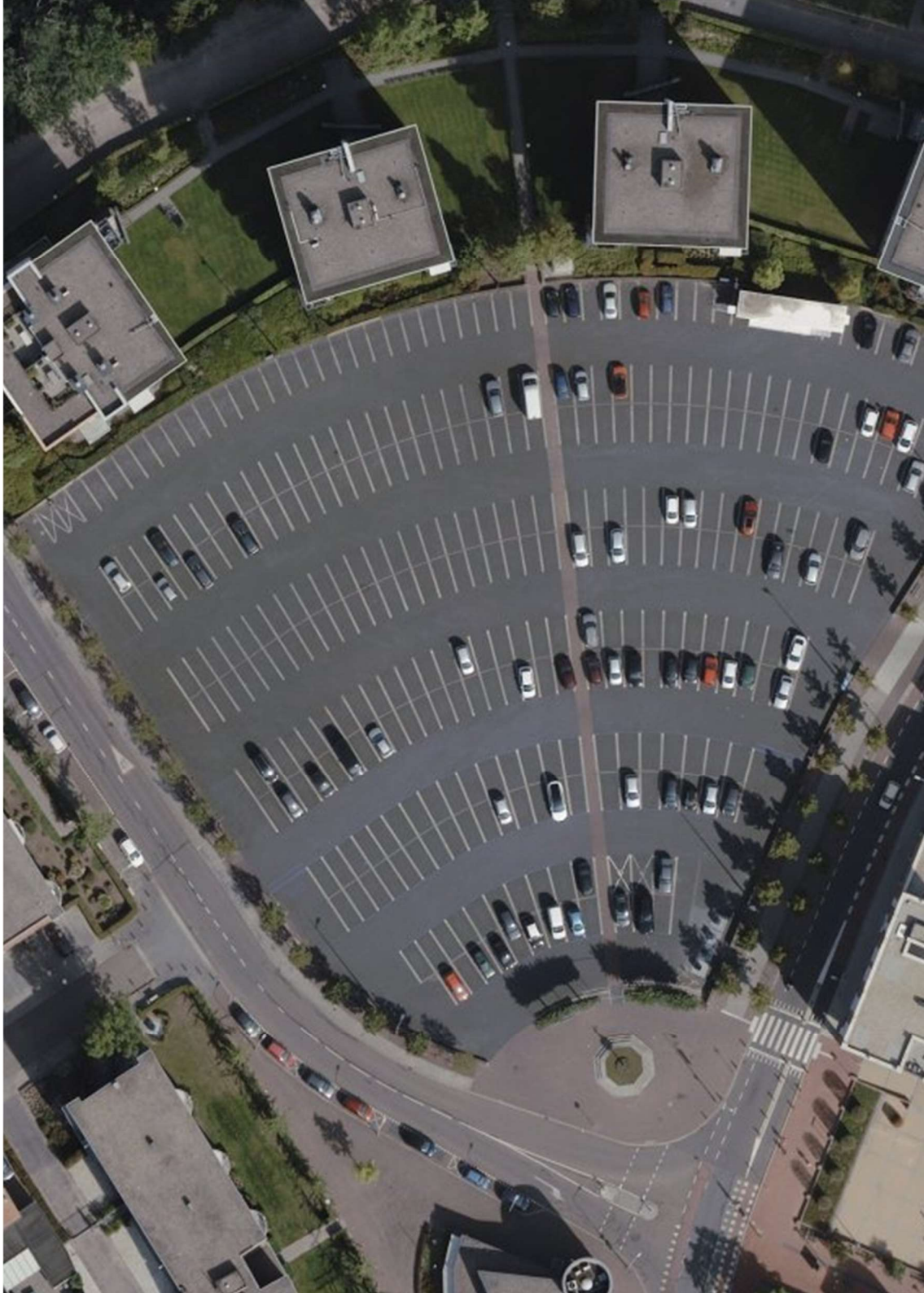
Parkeren

Samengevat

- ✓ Met parkeernormen en parkeerregulering kan de gemeente sturen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid
- ✓ Brunssum legt haar parkeerbeleid vast in een aparte beleidsnota. In deze nota wordt het parkeren uitgewerkt vanuit verschillende thema's, waaronder centrum parkeren, fietsparkeren, parkeren voor mindervaliden en parkeren in woonwijken

Parkeerbeleid is een belangrijk sturingsinstrument van een gemeente. Hiermee bedient de gemeente de wensen van individuele gebruikers, ondernemers, bezoekers. Hierin ligt een relatie met het invullen van gemeentelijke ambities voor leefbaarheid en veiligheid van de openbare ruimte, woonwijken en op privaat terrein.

Het geactualiseerde parkeerbeleid van de gemeente is uitgewerkt in de Parkeernota Brunssum 2022, die separaat aan dit Mobiliteitsplan is geactualiseerd. Het doel van deze Parkeernota is het nu en op termijn regelen van de bereikbaarheid van woonwijken en winkelcentra, met het oog op voldoende parkeermogelijkheid voor verschillende doelgroepen, zoals elektrische oplaadpunten, fietsparkeren en/of parkeren voor gehandicapten. De parkeernota haakt daarmee in op de groeiende aandacht voor duurzame en actieve mobiliteit in Brunssum en maakt de gevolgen van de veranderingen op het gebied van mobiliteit zichtbaar. Bestaande parkeerdruk, nieuwe ruimtelijke initiatieven in het centrum en veranderingen in weginrichting maken een goed parkeerbeleid des te noodzakelijker. Op maat gemaakte parkeernormen voor auto- en fietsparkeren zijn daarom als instrument toegevoegd aan het ontwikkelbeleid van de gemeente.



De inhoudelijke uitwerking van parkeren, wordt in de parkeernota uitgewerkt vanuit de thema's:

1. Parkeren in het Centrum
2. Parkeren in woonwijken
3. Laadpalenbeleid

Onderdelen van deze thema's zijn parkeernormering en parkeerregulering aan de hand van onder andere parkeerschijfzones en ontheffingen.

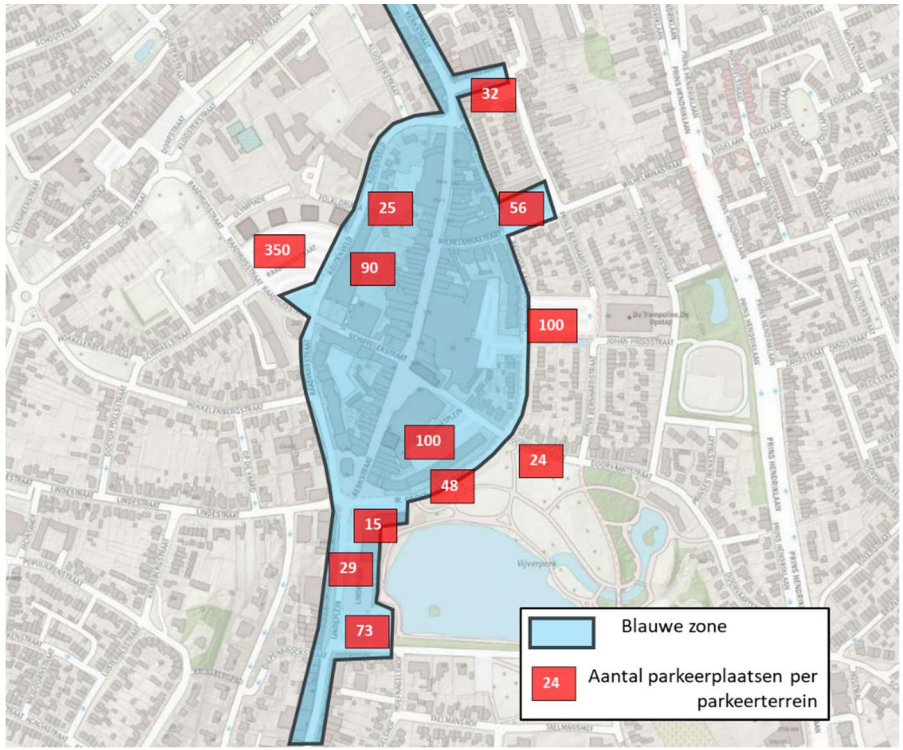
Parkeernormering en parkeerregulering

Met parkeernormering en parkeerregulering regelt de gemeente het aantal parkeerplaatsen dat minimaal of maximaal nodig is bij voorzieningen. Het is een sturingsinstrument ten behoeve van de bereikbaarheid en inrichting van de openbare ruimte. De parkeernota gaat in op de parkeernormen in verschillende gebieden en maakt onderscheid in centrumnormering en normering in de omliggende zones in Brunssum. In de parkeernormen is ook het minimaal aantal gehandicaptenparkeervoorzieningen geregeld. Daarnaast wordt een toelichting gegeven op de toepassing van fietsparkeernormen.

Parkeerschijfzones en Ontheffingen

De gemeente heeft een aantal parkeerschijfzones voor parkeren rondom het centrum. Deze blijven ook in de komende periode bestaan. De aangewezen parkeerschijfzones in Brunssum zijn: Lindeplein, Doorvaartplein, parkeerplaats Hokkelenberg, parkeerplaats Koutenveld (gedeeltelijk), parkeerstrook in de Rumpenerstraat, parkeerstrook in de Kerkstraat, parkeerstrook in de Schildstraat, parkeerstrook in een deel van de Kerkeveldstraat, parkeerstrook Ir. Op en Kampenstraat. Ook in centrum deel van Treebeek is gedeeltelijk een parkeerschijfzone actief. Binnen de gemeente Brunssum is een aantal gebieden aangewezen waarvan bewoners een ontheffing kunnen aanvragen op de tijdbeperking voor een bijhorende parkeerschijfzone.

Figuur 11. Parkeerschijfzones in Brunssum



Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Er regelmatig hinder wordt ondervonden van verkeerd geparkeerde voertuigen op trottoirs. Als frequente oorzaak wordt genoemd dat er te weinig parkeerplaatsen zijn in een aantal wijken
- Een aantal centrumbewoners vindt dat er te weinig parkeergelegenheid voor inwoners is
- Er diverse aanbevelingen worden gedaan over het herinrichten van straten, om zodoende meer parkeergelegenheid te creëren.

4. De Buitenring: een nieuwe wegenstructuur in Brunssum

Samengevat

- ✓ De realisatie van de Buitenring heeft in Brunssum gezorgd voor een duidelijke afname van verkeer op de voormalige hoofdwegen in de kern.
- ✓ Dit biedt kans om de huidige wegenstructuur aan te pakken en ruimte te maken voor fietsen en lopen, groen.
- ✓

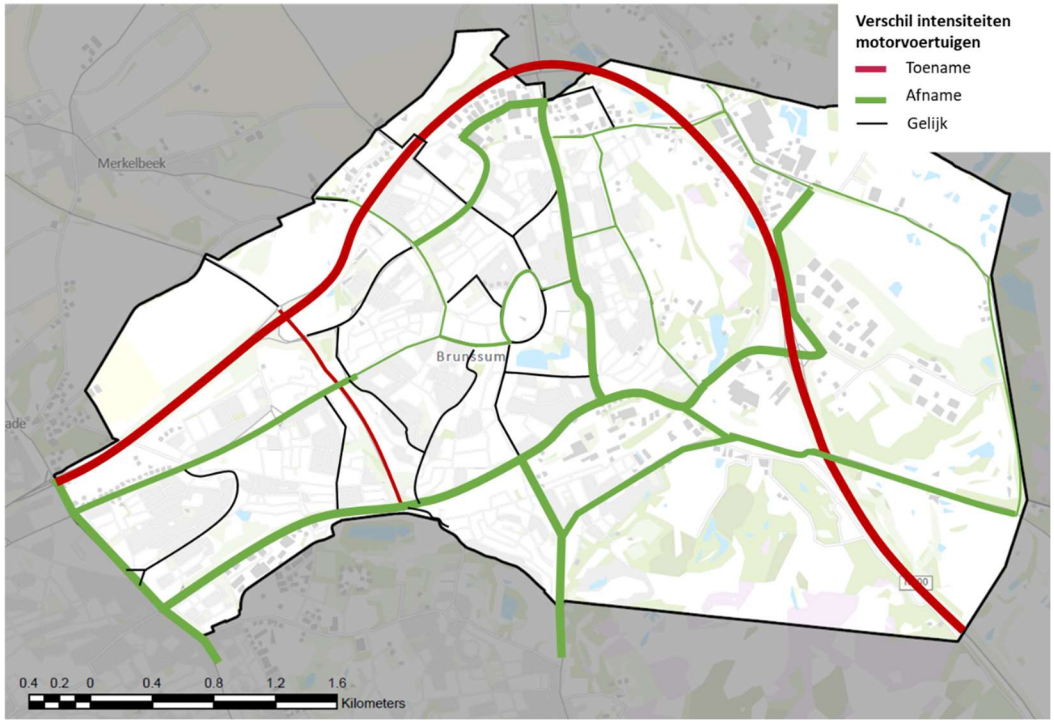
Buitenring Parkstad Limburg (N300) is een regionale wegverbinding door de regio Parkstad Limburg. De weg sluit bij Nuth aan op de A76 om vervolgens via de gemeenten Beekdaelen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade en Heerlen aan te sluiten op de N281 bij de Duitse grens. De Buitenring vormt samen met de A76 de Ringweg Parkstad.

De aanleg van de Buitenring had als doel het realiseren van een betere bereikbaarheid van de regio en te zorgen voor een betere aansluiting met de nationale wegen de A2 en A76 waardoor doorgaand verkeer door woonkernen werd verminderd en de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze kernen werd verbeterd. Bovendien biedt de nieuwe weg volop kansen voor economische en toeristische ontwikkelingen.
De Buitenring sluit in het noorden van de gemeente aan op de Prins Hendriklaan. Via het westen van de gemeente is de Buitenring ontsloten via de provinciale N276 en de aansluiting bij Amstenrade. De oostelijke aansluiting ligt bij de Ganzepool.

De komst van de Buitenring N300 in de regio Parkstad heeft een positief effect op de regionale bereikbaarheid:

- Door de Buitenring is het een stuk rustiger op de voormalige doorgaande wegen in de gemeente, waaronder de Prins Hendriklaan, Trichterweg/Maastrichterstraat en de Emmaweg,
- Dat betekent dat er minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer nodig is en dat we meer ruimte kunnen maken voor gezonde en schone alternatieven: lopen en fietsen

In bijlage 5 is een overzicht van de verkeersintensiteiten in basisjaar 2018 opgenomen. Daarbij cijfers van de etmaalintensiteit in 2018 benoemd op basis van het regionaal verkeersmodel. Onderstaande figuur laat zien hoe het verkeer in Brunssum zich naar verwachting ontwikkelt ná openstelling van de Buitenring. Daarvoor is op basis van het verkeersmodel een prognose gemaakt voor het jaar 2030. In de figuur geldt: hoe dikker de lijn, hoe groter de effecten van de Buitenring op de verkeersintensiteit. De gemeente maakt gebruik van verkeersmonitoring om inzicht in het verkeersbeeld te houden. Zie voor een uitgebreide toelichting bijlage 6.



Figuur 12. Effecten (prognose) van de Buitenring op de verkeersintensiteit in Brunssum (prognose 2030)

gemeente Brunssum

Toekomstige wegcategorisering en weginrichting Brunssum

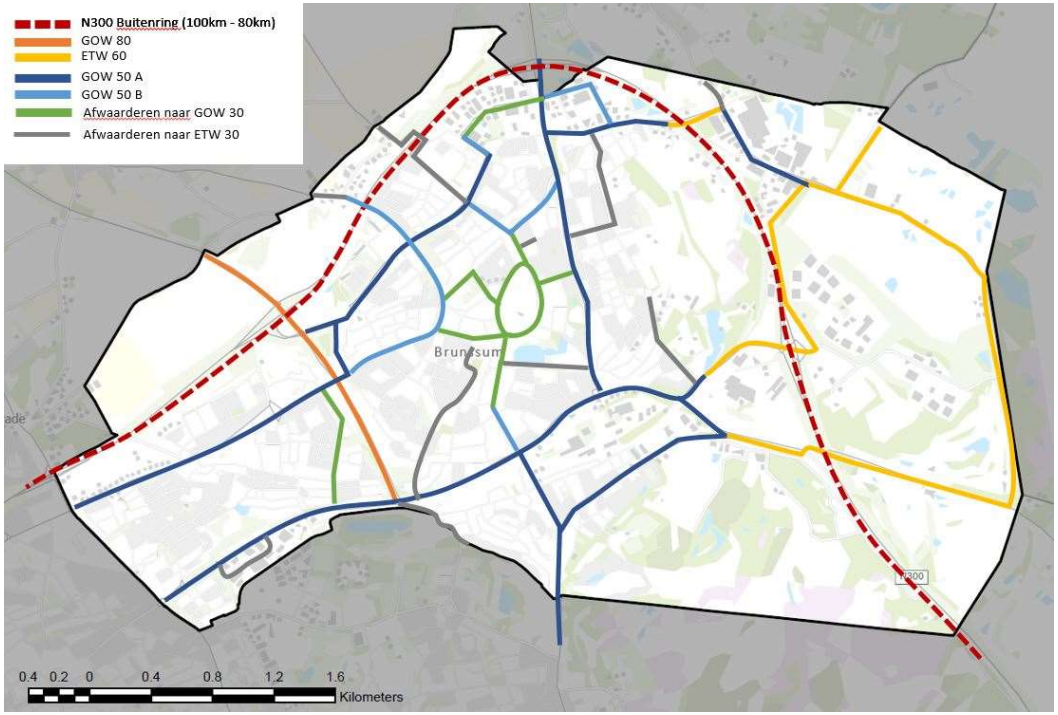
Door de afname van verkeer op de lokale hoofdwegen, kan de wegcategorisering in Brunssum worden herzien. Dat doen we aan de hand van het Landelijk Kader Duurzaam Veilig, waarin globaal drie typen wegen worden onderscheiden:

Regionale stroomwegen (SW): dit zijn de wegen met een primaire verkeersfunctie, bedoeld voor bovenlokale afwikkeling van gemotoriseerd verkeer zoals de Buitenring (N300) en de A76. De maximumsnelheid op de N300 is 100 km/u.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW): dit zijn de wegen die zowel doorstroming van verkeer als de uitwisseling van soorten verkeer tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen kenmerken zich door scheiding van snel- en langzaam verkeer. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Brunssum onderscheidt in de nieuwe wegcategorisering binnen de bebouwde kom in de huidige situatie twee soorten GOW:

- **GOW 50 A:** deze wegen zijn volwaardige en veilige verkeersaders met 50km/uur limiet en bij voorkeur (maar niet altijd) met vrijliggende (brom)fietspaden of parallelwegen (de donkerblauwe lijnen). De afwikkeling van gemotoriseerd verkeer heeft hier prioriteit
- **GOW 50 B:** deze “grijze" wegen zijn niet volwaardig ingericht als 50km/u weg maar hebben wel nog een dusdanige status voor in verband met de afwikkeling van doorgaand verkeer, dat ze voorlopig 50 km/u blijven. In de toekomst komen ze mogelijk in aanmerking voor afwaardering naar GOW 30 (de groene lijnen). Auto en fietsverkeer zijn hier niet gescheiden.

Erftoegangswegen (ETW): erftoegangswegen hebben een verblijfsfunctie en daarom een snelheidslimiet van 30 km/uur en hebben als doel om woningen en voorzieningen toegankelijk te maken. Erftoegangswegen hebben geen rijbaanscheiding en snel- en langzaam verkeer maakt gebruik van dezelfde rijbaan. Doorgaand verkeer wordt bij voorkeur zo veel mogelijk geweerd. Buiten de bebouwde kom mag op erftoegangswegen 60 km/u gereden worden, binnen de bebouwde kom geldt een maximum van 30 km/u. Over een nieuwe wegcategorie: de GOW 30, gaat het volgende hoofdstuk in.





Wegcategorie binnen de bebouwde kom	Wegbreedte (m)	
Erftoegangsweg 30 - 60	**Ideaal**	**Minimaal**
Eenrichtingverkeer auto + fiets	3,85	3,40
Eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	4,40	3,85
Tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80
Gebiedsontsluitingsweg 50		
Bij een rijstrook per richting	3,50	3,25
Bij twee rijstroken per richting	7,80	5,80
Gebiedsontsluitingsweg 80		
GOW 80 (per rijstrook)	3,10	2,75

Figuur 13 Nieuwe wegcategorisering en voorkeursweginrichting per categorie

GOW 30 in Brunssum

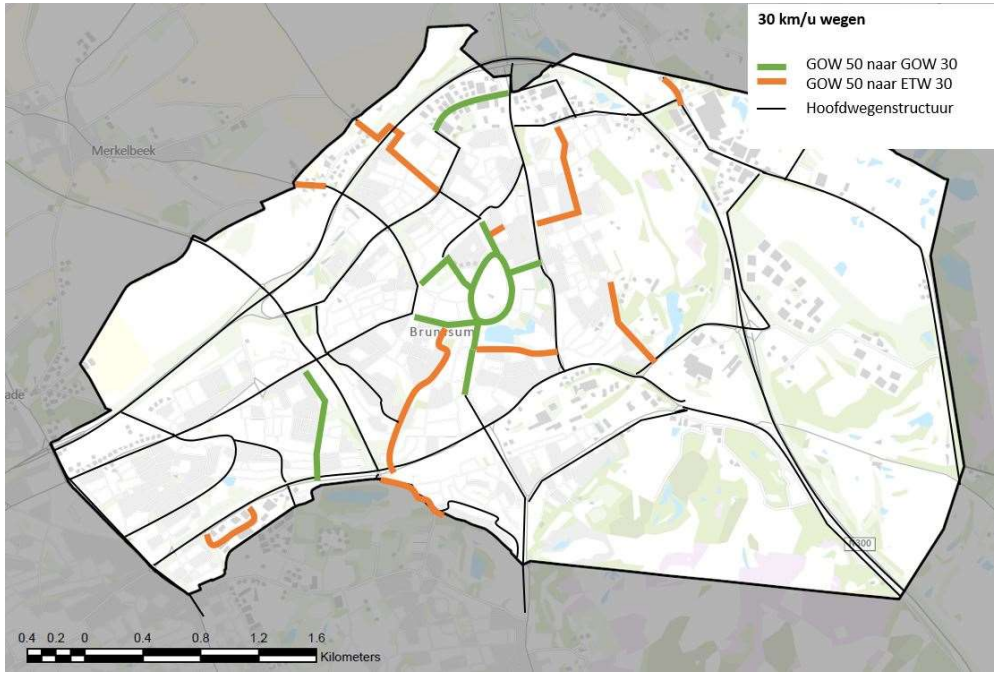
Vanuit nationaal verkeersbeleid, is de invoering van 30km/uur als norm en maximumsnelheid binnen de bebouwde kom gewenst. De gemeenteraad heeft eind 2020 een motie aangenomen om dit voor Brunssum nader te onderzoeken.
De uitwerking van deze maatregel heeft invloed op de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid en vraagt daarom om een goede afweging. Brunssum kent een relatief hoog aandeel 50 km/u wegen ten opzichte van andere gemeenten in de regio. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, is de wens om 30 km/uur in te voeren waar dat kan en 50 km/uur behouden waar het écht noodzakelijk is.

2021	Weglengte	Waarvan 50 km/h	%	Waarvan 30 km/h	%
Brunssum	154 km	37 km	24%	78 km	51%
Landgraaf	235 km	42 km	18%	140 km	60%
Kerkrade	241 km	64 km	27%	135 km	56%
Heerlen	470 km	143 km	30%	244 km	52%

Er zit verschil in de huidige 30km/u wegen in Brunssum en de toekomstig in te richten GOW30 wegen. Dat komt voornamelijk door de functie die aan de verschillende 30km/u wegen wordt toegekend. Straten waar nu 30km/u geldt, zijn erftoegangswegen en hebben als doel om de aangesloten percelen veilig te ontsluiten (zoals in woonwijken). Ze hebben geen functie als ontsluitende weg in het wegennet. Dat blijft ook zo. GOW30 wegen hebben in de toekomst wél een ontsluitende functie. Deze wegen hebben een hogere verkeersafwikkeling en bedienen bijvoorbeeld ook ov-lijnen en logistiek verkeer, maar dan met 30km/u als maximumsnelheid. Het uitgangspunt van een GOW30 is om de functie en inrichting van de weg goed op elkaar af te stemmen, zodat in de toekomst niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/uur mag rijden.
De GOW30 blijft een relatief drukke weg. Het zijn wegen die bovendien vaak veel zijwegen kennen De rijbaan is relatief smal ten opzichte van een GOW 50, waardoor in potentie veel ruimte voor fietser en voetganger over blijft. Op rustige uren rijdt snelverkeer in het midden en resteert ruimte voor de fietser. Bij toenemende drukte moet snelverkeer uitwijken en is dan te gast bij fietsers. Zo is 30km/uur een herkenbare en geloofwaardige limiet voor snelverkeer.

Met de nieuwe wegcategorisering (zie ook vorige hoofdstuk) gaan we van de ca. 37 km aan 50 km/u wegen, 11 km afwaarderen naar 30 km/u. Hiermee resteert nog 26 km (17%) aan 50 km/u wegen waarmee Brunssum relatief gezien het laagste aandeel 50 km wegen kent, vergeleken met de omliggende gemeentes.

Figuur 14. Toekomstige wegen met 30km/u – GOW 30 en ETW30



gemeente Brunssum

Uniforme weginrichting

Met een uniforme weginrichting in de gehele gemeente zijn de verkeerssituaties voor de weggebruiker overzichtelijker en is het duidelijker welk rijgedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Het sleutelwoord hierbij is uniformiteit. Uniformiteit in weginrichting per wegcategorie en bovenal: bij voorrangssituaties waar wegen elkaar kruisen.

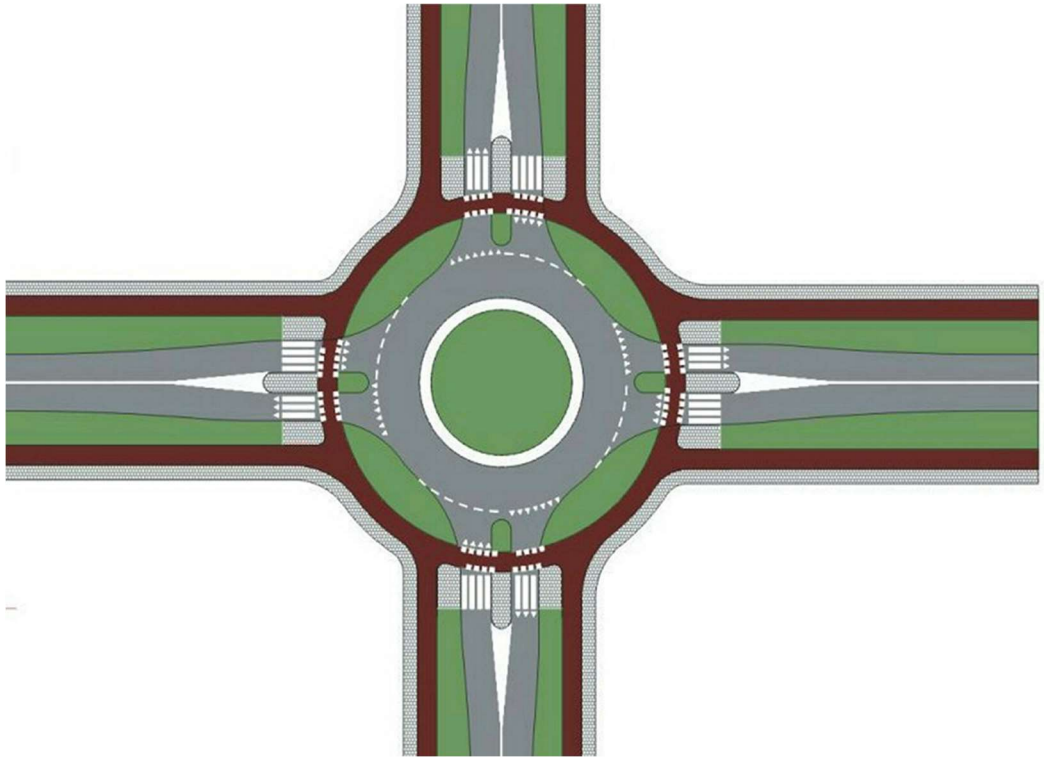
Voorrangsregelingen en vormgeving rotondes

Gelijktijdig met de herinrichting van de wegen, werkt gemeente Brunssum aan het toepassen van uniformere verkeersregels voor zowel binnen- als buiten de bebouwde kom. Vanuit verkeersveiligheidsbeleid werken we daarom aan het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties in de gemeente.
Een belangrijk voorbeeld daarbij is de voorrangsregeling op rotondes. In Brunssum is nog op een aantal rotondes sprake van een voorrangsregeling waarbij fietsers in de bebouwde kom geen voorrang hebben op het overig verkeer. Voorbeelden zijn de rotonde Schinvelderstraat N274 – Haefland, Rimburgeweg en Emmaweg – Koolweg. De gemeente neemt zich voor om op alle rotondes binnen de bebouwde kom, de fietsers voorrang te geven zoals dat landelijk de norm is. Tevens streven we bij de realisatie van nieuwe rotondes naar vrijliggende fietspaden, dan wel fietsstroken die we afscheiden van het gemotoriseerd verkeer en middengeleiders voor een veilige oversteek voor de voetganger.

Knelpunten weginrichting: 30km/u wegen

In verschillende buurten zijn buurtontsluitingswegen en ook woonstraten nog 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 om een snelheid van 30 km/u af te dwingen. Het is belangrijk om door middel van herinrichting meer structurele verbeteringen door te voeren in deze straten, met prioriteit voor Op de Vos, Marebosjesweg en omgeving Markt/Marktstraat. Deze projecten worden in de komende jaren aangepakt en zijn benoemd in het uitvoeringsprogramma.





Verkeersafwikkeling Lindeplein

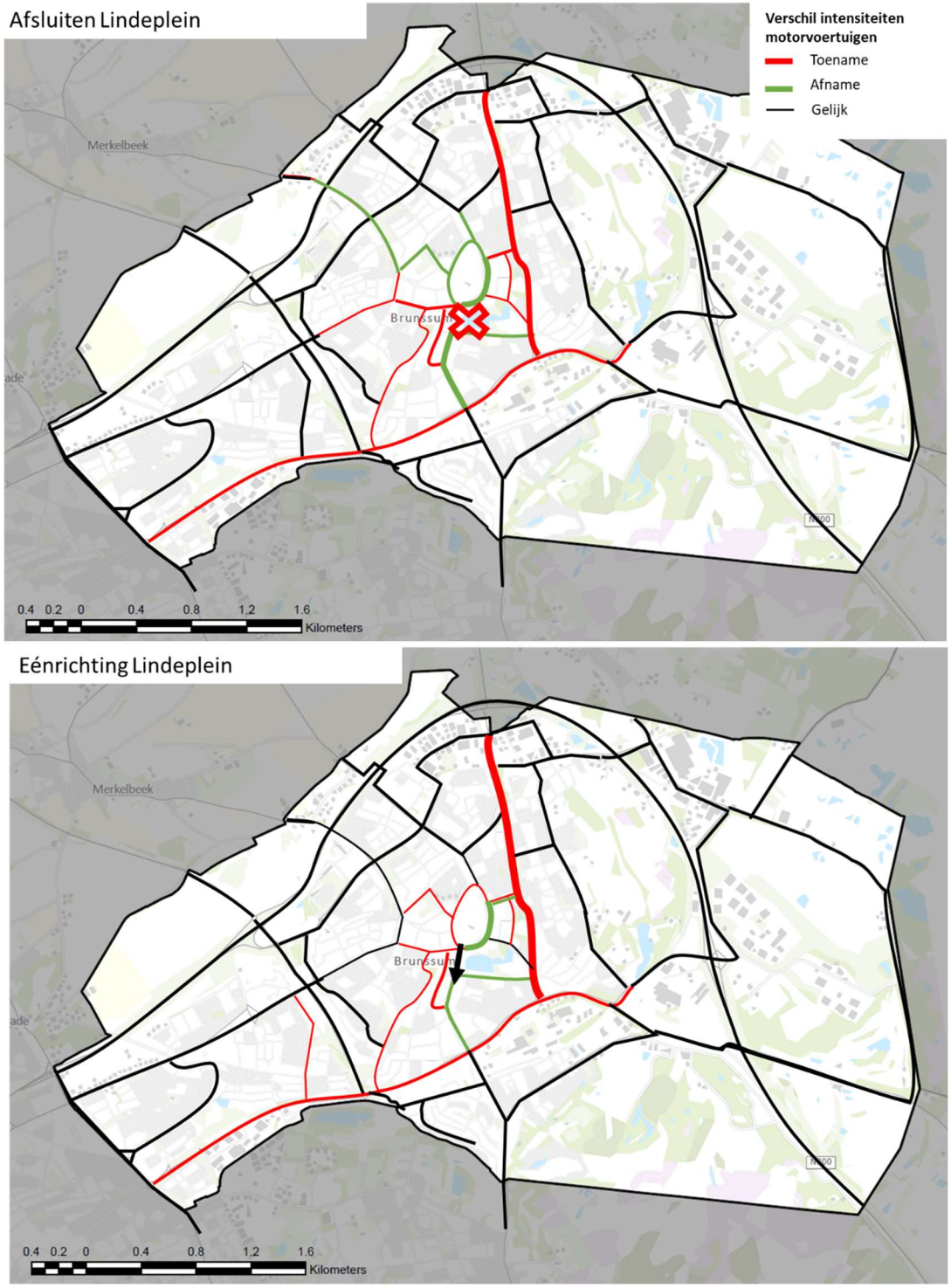
Vanuit economisch perspectief is de bereikbaarheid van het centrum belangrijk. Het terugdringen van doorgaand verkeer op de routes in de centrumzone verhoogt de aantrekkelijkheid van dit gebied. Een belangrijke schakel daarin is het Lindeplein. De verkeersafwikkeling op het Lindeplein in het centrum van Brunssum is een belangrijk onderwerp in het Mobiliteitsplan. Een veelgenoemd thema in de inwonersenquête is de overlast die het verkeer hier soms veroorzaakt.

De verkeersaantallen en de geluidsproductie van auto's en motoren wordt door veel inwoners als hinderlijk ervaren, met name op dagen dat de terrassen vol zitten en het centrum druk bezocht wordt. De gemeente onderzoekt daarom alternatieven voor de verkeerstructuur over het Lindeplein en heeft daarvoor een tweetal varianten die ze gaat uitwerken. Met het aanpassen van de verkeersstructuur op het Lindeplein, verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. De uiteindelijke voorkeursvariant wordt in een later stadium vastgelegd. De mogelijkheden die worden onderzocht zijn:

- Tijdelijke afsluiting waarbij op bepaalde dagen en tijden het Lindeplein afgesloten is (bijvoorbeeld na 18.00u en in de zomermaanden);
- Eénrichtingsverkeer Lindeplein in zuidelijke richting

Simulaties met het verkeersmodel tonen aan dat deze maatregelen allemaal (in verschillende mate) effectief zijn om het doorgaand verkeer naar de hoofdwegenstructuur te verplaatsen. Zie figuur 16.

Het Lindeplein wordt gebruikt door het openbaar vervoer en ook voor hulpdiensten is de toegang tot de weg belangrijk. Voor hen geldt een uitzondering, ongeacht de keuze voor de eventuele afsluiting of éénrichting op de weg. In het kader van diverse ontwikkelingen rondom het centrum kan de afweging gemaakt worden om één van deze opties nader uit te werken.



Figuur 16. Effecten van afsluiten of eenrichting Lindeplein (prognose 2030)

Aanpak in- en uitvalswegen

De verkeerseffecten van de realisatie van de Buitenring bieden kans om de in- en uitvalswegen aan te pakken. Het betreft de wegen die vóór de komst van de Buitenring een belangrijke regionale doorgaande functie hadden in en om Brunssum en de omliggende kernen. Het gaat om onder andere de Maastrichterstraat, Trichterweg, Rumpenerstraat, Rimburgerweg en de Prins Hendriklaan. Deze straten zijn minder druk dan vroeger. Dat betekent dat we daar minder ruimte nodig hebben voor de afwikkeling van het autoverkeer en veel ruimte terug kunnen geven aan langzaam verkeer: voetgangers en fietsers. Er ontstaat onder andere voor de fietser een veiligere verbinding. De voormalige in- en uitvalswegen bieden in de toekomst bij uitstek plaats voor groen en zijn ook aantrekkelijk om te verblijven. Het zijn bovendien vaak interessante schakels voor wandel- en fietsverbindingen tussen Brunssum en het buitengebied. Met het toepassen van deze aanpassingen dragen we bij aan het beïnvloeden van het rij- en mobiliteitsgedrag. We creëren een omgeving die uitnodigt om te fietsen en zorgen er met deze inrichting voor dat het doorgaand verkeer door het centrum verder zal afnemen.

Emmaweg/ Karel Doormanstraat

De realisatie van de Buitenring maakt dus verandering mogelijk. Een inspirerend voorbeeld daarvan is uitgewerkt voor het traject Emmaweg/ Karel Doormanstraat dat op dit moment nog een GOW50a is (zoals te zien is op de volgende pagina). Omdat het autoverkeer op deze wegen minder is geworden, kunnen we daar gaan herinrichten om zo invulling te geven aan de ambitie Brunssum 10 minuten wandel en fietsstad. Dat betekent onder andere dat de rotonde kleiner wordt, de aansluiting Kruisbergstraat veiliger wordt voor fietsers en we kiezen voor invoering van een 30 km zone in de Kruisbergstraat en de Wieënweg (ETW 30). Zo weren we ongewenst (sluip)verkeer in deze straten en verbeteren we de leefbaarheid in deze straten. De ruimte die vrijkomt door deze herontwikkeling, gebruiken we voor vergroening en voor de verkeersveiligheid van langzaam verkeer.

Prins Hendriklaan

De Prins Hendriklaan is eveneens minder druk dan vroeger. De parallelwegenstructuur is mogelijk op termijn niet meer nodig. Er wordt gewerkt aan een andere indeling van de Prins Hendriklaan waardoor er meer ruimte gemaakt kan worden voor langzaam verkeer. Het doel van deze herindeling van de weg is onder andere het beter bereikbaar maken van het centrum en het verhogen van de leefbaarheid langs de Prins Hendriklaan.

Emmaweg-Buitenring Parkstad: N276

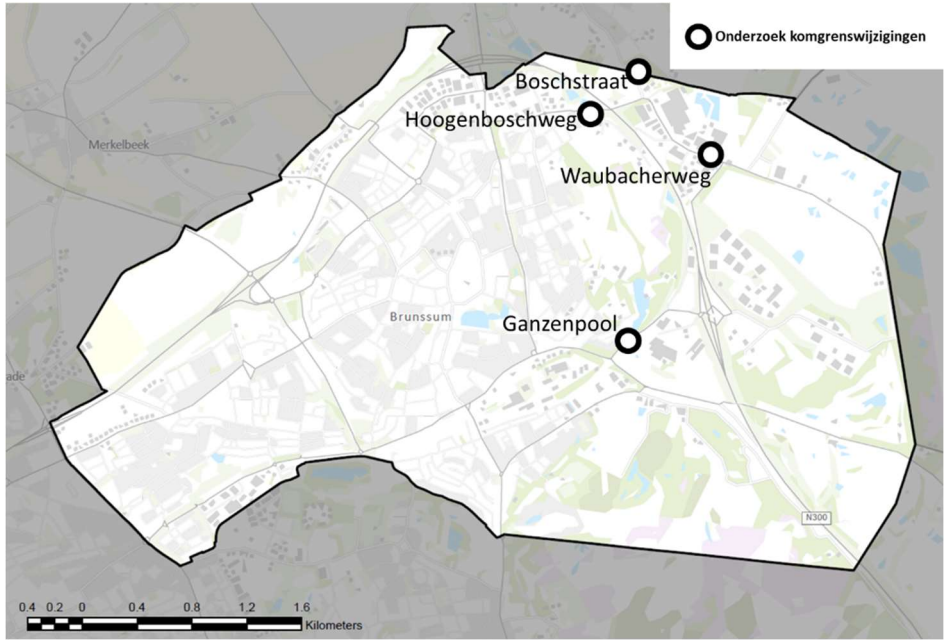
Op termijn wordt dit wegvak dat nu nog in beheer is bij de Provincie Limburg overgedragen aan de gemeente. Deze weg ligt buiten de bebouwde kom en er geldt een snelheidslimiet van 80 km/h. De weg is goed ingericht voor deze snelheidslimiet want er zijn enkele ongelijkvloerse kruisingen aanwezig en er sluiten geen zijwegen op dit wegvak aan.
Vanuit milieu en omgevingsoogpunt is het voornemen om deze weg op termijn van stiller asfalt te voorzien. Daarbij worden ook de scheuren, die nu voor geluidsoverlast kunnen zorgen, hersteld. Onderzocht is of een snelheidslimiet afname naar 60 km/h ook kan bijdragen aan een betere leefomgeving. Echter zorgt een afname van 20 km/h als maximumsnelheid, geen significante verbetering op ten opzichte van de geluidsbelasting op de omgeving. Een snelheidslimiet van 80 km/h blijft gehandhaafd.
Zie volgende pagina voor een impressie van mogelijke manieren van herinrichting van de benoemde wegen en kruispunten.

Figuur 17. Boven: 3D visualisatie huidige en nieuwe inrichtingsvoorstel Emmaweg – Karel Doormanstraat - Wiëenweg (concept)
Onder: 3D visualisatie huidige en nieuwe inrichtingsvoorstel Karel Doormanstraat – Kruisbergstraat (concept)



Komgrenzen

Het aanbrengen en goed duiden van komgrenzen is een onderdeel van Duurzaam Veilig wegontwerp. De maatregelen attenderen de weggebruikers op de verkeerssituatie waarin ze verblijven (binnen of buiten de kom) en welke maximumsnelheid er geldt. De meeste invalswegen in Brunssum zijn voorzien van een kommaatregel: een inrichting die een duidelijke overgang van een weg binnen- naar buiten de bebouwde kom (en andersom) markeert. Op een aantal locaties ontbreekt het aan een duidelijke kommaatregel. Daardoor ontstaat verwarring, wordt er onnodig te hard gereden en ontstaan onveilige situatie. Het betreft de locaties Ganzenpool, Waubacherweg, Hoogenboschweg en de Bosschstraat. Op deze locaties wordt onderzocht of door het verplaatsen of aanpassen van de komgrens, de duiding en verkeerveiligheid kan worden verbeterd.



Figuur 18. Locaties aan te passen komgrenzen









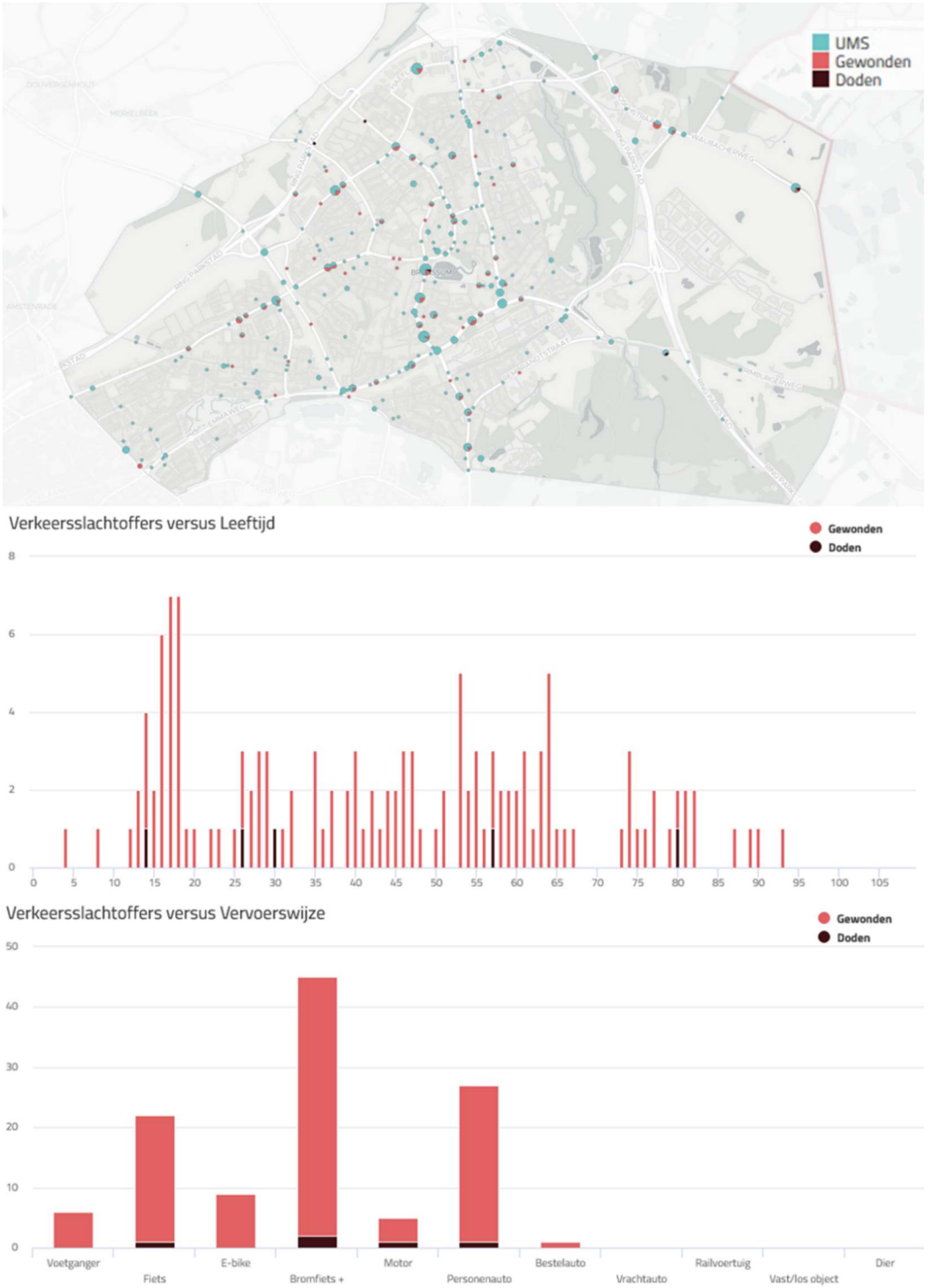
5. Verkeersveiligheid

Samengevat

- ✓ Gemeente Brunssum stelt hoge eisen aan verkeerveiligheid. Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilige weginrichting. Dit is bijvoorbeeld ook de basis voor het nieuwe wegcategoriseringsplan.
- ✓ Met de SPV aanpak stelt de gemeente zich proactief op in het aanpakken van verkeersveiligheidsrisico's
- ✓ De gemeente zet in op het verbeteren van de verkeersveiligheid, met in het bijzonder aandacht voor 50km/u wegen en de kwetsbare verkeersdeelnemers

De afbeeldingen in figuur 19 laten zien waar er in de periode 2014-2020 ongevallen hebben plaatsgevonden en de vervoerswijzen die daarbij het meest betrokken zijn. Gemeente Brunssum presteert op het gebied van verkeersveiligheid gemiddeld ten opzichte van andere gemeenten in Limburg. Brunssum stelt nadrukkelijk het doel om met de genoemde aanpakken Duurzaam Veilig en Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) dit aantal naar 0 te brengen.

Een belangrijke aanmerking bij deze data, is dat voor een groot deel van de geanalyseerde periode, de Buitenring nog niet gerealiseerd was. De verkeersintensiteiten zijn na realisatie van de buitenring veranderd en dat heeft mogelijk invloed op de ongevalscijfers. Data laten zien dat het aantal ongevallen in 2020, na opening van de Buitenring niet significant lager liggen dan in de jaren daarvoor. Nader onderzoek moet aantonen wat het effect op de verkeersveiligheid uiteindelijk zal zijn. De gemeente monitort dit in de SPV aanpak, met een periodieke risicoanalyse.



Figuur 19. Verkeersongevallen: locaties, leeftijd en vervoerswijzen Brunssum (bron: VIAdata)

Een aantal onderwerpen valt op in het aantal ongevallen binnen gemeente Brunssum:

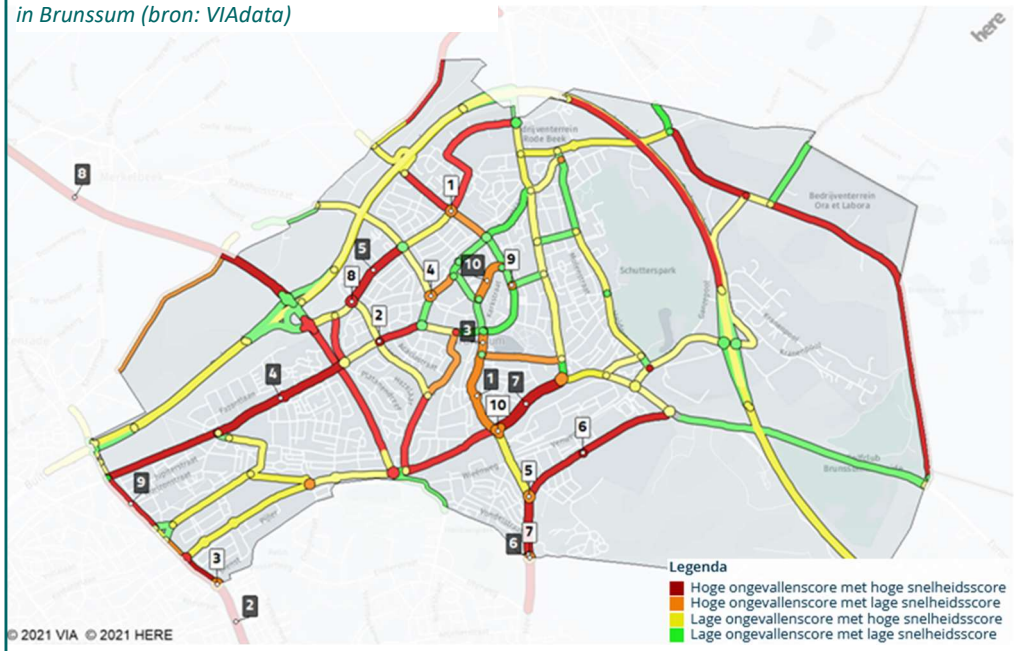
- De meeste ongevallen vinden plaats op **50km/u wegen**. Brunssum heeft met 29% een relatief hoog aandeel 50km/u wegen ten opzichte van andere gemeenten. De inrichting van deze wegen is grotendeels sober. Zo ontbreken vaak vrijliggende fietspaden, zijn er onvoldoende veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer en wordt er veelal geparkeerd langs deze wegen. Op ongeveer 30% van de wegen ligt de gemiddeld gemeten snelheid boven de geldende maximumsnelheid. De combinatie van de beperkte inrichting en de regelmatige snelheidsoverschrijdingen zorgt voor verhoogde risico's voor verkeersdeelnemers en daarmee een relatief hoge kans op ongevallen.
- Veel verkeersslachtoffers vallen binnen de leeftijdscategorieën **15-20 en ouderen** en zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen. Jongeren zijn sinds jaar en dag oververtegenwoordigd in de verkeersongevalscijfers. Met campagnes, educatie en goede weginrichting probeert de gemeente deze groep veilig op weg te helpen.
  Het aantal ouderen dat betrokken is bij verkeersongevallen daarentegen neemt toe. De vergrijzing in Brunssum loopt tegen 2030 zijn piek aan. Dat betekent dat nu en in de komende jaren, de aandacht voor deze groep verkeersdeelnemers een belangrijk thema is in het verkeersveiligheidsbeleid. Samen met belangengroepen als de Fietsersbond en het VVN, zet de gemeente zich in om ook deze groep inwoners veilig te kunnen laten verplaatsen.
- Jongeren en ouderen zijn de weggebruikers die het meest gebruik maken van **(brom/snor) fietsen**. Het aandeel brom- en snorfietsen in Brunssum is gemiddeld 11,1%. Dit aandeel is hoger dan bijvoorbeeld Landgraaf (9,1%) en Kerkrade (9,7%). Ook het gebruik van het aantal (elektrische) fietsen stijgt. Het is dus aannemelijk dat er meer kwetsbare verkeersdeelnemers kunnen worden verwacht in het straatbeeld en relatief gezien ook meer dan in vergelijkbare gemeenten. De gemeente speelt met haar mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsaanpak in op deze ontwikkelingen.

Top 10 meest gevaarlijke kruispunten in Brunssum

o.b.v. snelheid (juni 2021) en ongevallen (Q3 2016 t/m Q2 2021)

1. Kennedylaan, Kennedylaan Noord, Merkelbeekstraat
2. Bexdellestraat, Iepenstraat, Maastrichterstraat
3. Akerstraat-Noord, Passartweg, Verlengde Wilhelminastraat
4. Dorpstraat, Europalaan
5. Akerstraat, Reinstraat, Rembrandtstraat
6. Govert Flinckstraat, Rembrandstraat
7. Akerstraat, Heerenweg
8. Albert Schweitzerstraat, Gouverneurstraat, Kennedylaan
9. Pastoor Savelbergstraat, Wilhelminastraat
10. Akerstraat, Bodembplein, Prins Hendriklaan, Rumpenerstraat

Figuur 20. Overzicht gevaarlijke verkeerssituaties in Brunssum (bron: VIAdata)

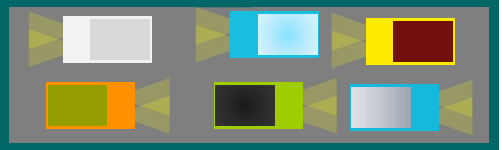


gemeente Brunssum

Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid met het SPV

De gemeente monitort en speelt in op de verkeersveiligheid op basis van een risicogestuurde aanpak op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
Op weg A rijden 10.000 voertuigen per dag en zijn 10 ongevallen gebeurd. Op weg B rijden 4000 voertuigen per dag en zijn 2 ongevallen gebeurd. Wanneer de klassieke ongevalsgerichte aanpak wordt gehanteerd, zal weg A naar voren komen als meest onveilig, hier zijn immers meer ongevallen gebeurd. Wanneer er met de risicogestuurde aanpak naar het risico van de weg wordt gekeken, blijkt dat weg B het meest onveilig is: ook al zijn daar minder ongevallen gebeurd. De risicofactoren op weg B zorgen ervoor dat weg B eruit springt in de SPV aanpak. Een investering in weg B levert een hoger rendement op dan een investering in weg A

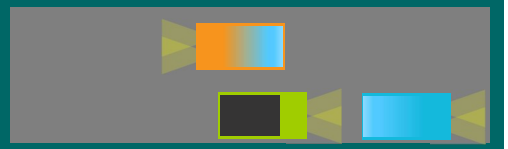
Van een <u>ongevalsgerichte</u> aanpak:
Weg A: 50km/u



10.000 voertuigen per dag
10 ongevallen
1 ongeval per 1000 voertuigen

- De weg is goed ingericht
- De weg beschikt over vrijliggende fietspaden
- Er zijn geen ongeregelde kruispunten
- De gemiddelde snelheid is 58 km/uur

Naar een <u>risico-gestuurde</u> aanpak:
Weg B: 30km/u



4000 voertuigen per dag
2 ongevallen
0,5 ongeval per 1000 voertuigen

- Aan deze weg wonen veel ouderen
- De weg wordt gebruikt om naar de voorzieningen in de gemeente te komen
- Daarnaast is het een schoolroute voor naar schoolgaande kinderen
- Er zijn geen vrijliggende fietspaden

Aanpak naar de toekomst

De komende jaren gaat de gemeente aan de slag met het SPV. Daarnaast passen we de wegcategorisering aan zoals in hoofdstuk 5 is beschreven. Daardoor worden de snelheid en de weginrichting op elkaar afgestemd. Zo verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Bovendien worden niet-goed ingerichte wegen aangepakt. Met een uniformering van de voorrangsregels in de bebouwde kom, is het voor elke weggebruiker duidelijk welke eenduidige verkeersregels gelden en welke gedragingen daarbij verwacht worden.
Daarnaast neemt de gemeente zich voor om samen met verschillende stakeholders in gesprek te blijven over de aandachtspunten voor verkeersveiligheid in de gemeente. Organisaties als Fietsersbond en VVN zijn een belangrijke stem en kennen de lokale knelpunten goed.
Bewustwording- en gedragscampagnes worden in de uitvoering van het Mobiliteitsplan ingezet als belangrijk instrument. Deze campagnes kunnen op zichzelf staan, maar zijn extra krachtig als dit gekoppeld wordt aan een specifiek project. De gemeente Brunssum maakt hierbij gebruik van de kennis en kunde van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Dit is een onafhankelijk orgaan dat in opdracht van de Provincie Limburg werkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Limburg. In de aanpak staan drie zaken centraal. Allereerst een betere samenwerking tussen Provincie, scholen en gemeenten. Daarnaast worden scholen ondersteund bij het geven van verkeerseducatie door onderwijsadviseurs die Provincie en gemeenten beschikbaar stellen. Als derde kunnen scholen hun eigen verkeerseducatieprojecten en materialen kiezen via een nieuwe digitale omgeving.

Gedrag en educatie op scholen

Op het gebied van educatie heeft de gemeente Brunssum een overeenkomst afgesloten met nagenoeg alle scholen in Brunssum: samenwerkingsovereenkomst verkeerseducatie basisonderwijs en voortgezet onderwijs 2021-2025” als Verkeer-actieve school. De overeenkomst geeft onder andere invulling aan Vebo (Verkeerseducatie basisonderwijs) en Vevo (Verkeerseducatie voortgezet onderwijs). Naar aanleiding van deze convenanten zijn er jaarlijks twee verplichte bijeenkomsten geweest met de scholen. Aan de convenanten is subsidiegeld verbonden vanuit de provincie Limburg en de gemeente Brunssum.

Verder heeft de gemeente Brunssum financiële middelen aan scholen besteed, voor onder andere documentatiemateriaal voor verkeerslessen van VVN (Veilig Verkeer Nederland). Fietsexamens zijn uitgevoerd door het VVN op kosten van de gemeente. De gemeente Brunssum heeft voor alle burgers een tweewekelijks verkeerspreekuur in samenwerking met de politie. Geregeld door het jaar heen zijn wijkschouwen georganiseerd voor de 5 wijkteams. En op verzoek zijn er overleggen gevoerd met de wijkteams en de scholen.

Wat vinden inwoners van Brunssum?

Uit de rondvraag over mobiliteit in Brunssum onder inwoners, blijkt dat:

- Op het gebied van verkeersveiligheid door veel inwoners wordt gesteld dat de snelheid op de verschillende wegen in de gemeente te hoog is, of als te hoog wordt ervaren.
- De oversteekbaarheid van een aantal wegen een punt is dat regelmatig wordt genoemd. Daarbij gaat het om de oversteekbaarheid van wegen door fietsers en voetgangers, maar ook het zicht vanuit auto's op andere auto's bij kruispunten
- De voorrangssituatie op een aantal plaatsen in de bebouwde kom onduidelijk is of niet volgens de richtlijnen. Deze onduidelijkheid zorgt voor gevaarlijke situaties

Handhaving en Flitspalenbeleid

Slechts als het aanpassen van de infrastructuur, het voorlichten van de weggebruikers en educatie niet werken, moet er over gegaan worden op handhaving. Dit instrument ligt echter beperkt binnen de gemeentelijke reikwijdte. De gemeente beschikt over BOA's, in functie gesteld om de verkeersregels en het gebruik van de openbare ruimte te handhaven.
Regelmatig wordt er verzocht om het plaatsen van flitspalen. De gemeente gaat niet zo snel over op het plaatsen van flitspalen en is daartoe ook juridisch niet bevoegd. Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM) is hét expertisecentrum verkeer en vervoer van het Openbaar Ministerie (OM). Zij hebben beleid op het plaatsen van flitspalen. Daarnaast is het OM eigenaar van alle flitspalen in Nederland en beoordeelt Parket CVOM alle flitspaalaanvragen en is zij verantwoordelijk voor de besluitvorming rondom plaatsing en verwijdering van flitspalen.

Als de wegbeheerder en de politie vinden dat een locatie zodanig verkeersonveilig is of dat er risico op verkeersongevallen is en verwachten dat een flitspaal verbetering biedt, dan levert de wegbeheerder schriftelijk een kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing aan. Daarin staat waarom op deze locatie een flitspaal nodig is en worden de risico's in kaart gebracht. Als uit een valide onderbouwing blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan besloten worden om de aanvraag toe te kennen. Het definitieve besluit tot toezegging van een flitspaal wordt genomen door Parket CVOM (afdeling B&S) onder voorbehoud van het ondertekenen van de wegbeheerdersovereenkomst door de wegbeheerder en de plaatsingsmogelijkheden. De gemeente heeft dus geen beslissingsbevoegdheid inzake het plaatsen van flitspalen. Wél is recent een motie aangenomen door de gemeenten in Parkstad Limburg met als doel om op termijn zelfbeschikking over het plaatsen van flitspalen op gemeentelijke wegen te krijgen.

6. Uitvoeringsprogramma

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

- Het opstellen van het mobiliteitsplan 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 bijdrages aan verkeersmodellen, verkeerstellingen, bewegwijzering etc;
- Mogelijke deelname aan Zuid-Limburg bereikbaar;
- Verkeerskundige advieskosten voor verkeerskundige onderzoeken.

In dit nieuwe mobiliteitsplan 2022-2032 is 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 Onderhoudsplan Wegen (MOP-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 MOP-OR geprioriteerd worden. Vaak zijn dit projecten waar het riool vervangen dient te worden of waar de wegdekverharding in slechte staat is. Binnen het MOP-OR worden drie vormen van onderhoud onderscheiden:

- Onderhoud van wegen: zoals het vullen van scheuren, reparatie door freesvakken, toplagen van asfalt vernieuwen, opnieuw leggen van straatwerk etc;
- Renovatie van wegen: de gehele wegverharding verwijderen inclusief trottoirs en dezelfde constructie terug aanbrengen;
- 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. Reconstrueren van wegen, bijvoorbeeld een rotonde aanleggen waar nu een kruispunt is, is in de regel vele malen duurder dan wanneer er alleen gerenoveerd wordt. Bij reconstructies zijn er daarom vaak te weinig middelen om een project uit te kunnen voeren.

De wegen die geprioriteerd worden vanuit de Mobiliteitsplan kennen een andere inslag dan genoemde vormen van werken. Vanuit het MOP-OR worden straten en riolen vernieuwd als ze aan het einde van hun levensduur zijn. Het Mobiliteitsplan prioriteert projecten vanuit verkeersveiligheid, 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 door een reconstructie van een bepaalde locatie het aantallen objectief geregistreerde ongevallen willen verminderen. Het kan dus voorkomen dat we ook vanuit verkeersveiligheid een bepaalde weg of kruispunt willen reconstrueren.

Ook wordt het dan mogelijk om actief in te spelen op lokale wijkgerichte wensen. Het aanbrengen van nieuwe oversteekvoorzieningen in school thuisroutes of van en naar winkelcentra bijvoorbeeld, kunnen daarmee gefinancierd worden.

In dit kader vragen we dus naast het zogenoemde MOP-OR een nieuw investeringskrediet.

Het huidige areaal aan wegen is gebaseerd op een afschrijving-(onderhoud) termijn van 40 jaar. De volgende vier opties zijn mogelijk:

1. Voor de wegen en kruispunten die geprioriteerd worden in het Mobiliteitsplan 2022-2032 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 het Mobiliteitsplan gereconstrueerd kunnen worden en waarbij we voor 75% extra investeringskrediet vragen om de betreffende wegen aan te kunnen pakken;
3. We liften volledig mee op het MOP-OR. Dit betekent dat we een uitvoeringsduur hebben van 40 jaar voordat de wegen uit het Mobiliteitsplan gereed kunnen zijn.
4. We treffen alleen lokale (kleinere) verkeersmaatregelen zoals het aanbrengen van kruispuntplateau's en drempels of het maken van as-verspringingen in de weg door het aanbrengen van bijvoorbeeld plantvakken.

Voorgesteld wordt om te kiezen voor optie 2 en 4. Dit wordt bij het kredietvoorstel hiernaast verder uitgewerkt.

Subsidiemogelijkheden

Belangrijk punt van aandacht voor de aankomende investeringen zijn de mogelijke subsidieverstrekkingen vanuit het Rijk en de Provincie. Vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan de komende jaren subsidies verstrekt worden. Vanuit SPV zal naar verwachting een 2e tranche in 2022 gaan lopen. Net als in de 1e tranche zal de subsidie met name verstrekt worden voor het uitvoeren van fysieke ingrepen. In Brunssum hebben we destijds subsidie ontvangen voor de Trichterweg en voor de aanstaande reconstructie Bodemplein is ook een subsidie verkregen. Het is daarvoor van belang dat we als gemeente kunnen duiden welke verkeersveiligheidsmaatregelen we waar gaan treffen en of deze ook begroot zijn. De planning van de reconstructieve projecten speelt hierin een belangrijke rol. In het kader werk-met-werk maken is het meeliften met de reconstructies de efficiëntste manier om de verkeersveiligheid op straat vorm te geven en aanspraak te maken op subsidie.

Kredietvoorstel

Op dit moment zijn er nog twee projecten apart in de begroting geraamd: het OV-overstapstation Wilhelminastraat en de bewaakte fietsenstalling centrum. Gelet op het feit dat het uitvoeringsprogramma een pakket aan maatregelen is vragen we in de toekomst geen losse kredieten per project meer separaat aan de raad aan (optie 1 zoals eerder benoemd). Alleen als er nieuwe ontwikkelingen op ons af komen zal dit nog gaan gebeuren.

In bijgevoegd uitvoeringsprogramma zijn de realisatiekosten als we alle projecten willen uitvoeren geraamd op ca. € 14.500.000,00 over een periode van 10 jaar. De subsidie die we wellicht ontvangen vanuit het SPV bedraagt 50% van de realisatiekosten. Echter is het nu nog niet bekend of en hoeveel subsidie we per project ontvangen. Daarom stellen we het subsidiebedrag indicatief op 35%.

Dit betekent een gemeentelijke investering van ca. € 9.500.000,00 (65%) met een jaarlijkse investering van € 950.000,00.

In het huidige MOP-OR zit voor verkeersveiligheid een jaarlijks exploitatiebudget voor uit te voeren kleine verkeersmaatregelen van € 50.000,00. Omdat er ook een exploitatiebudget verkeer en vervoerbeleid beschikbaar gekomen is, waar ook deze zaken uitbetaald kunnen worden, wordt voorgesteld om het huidige verkeers- en vervoersbeleidbudget hiervoor in te gaan zetten en dit krediet te verhogen tot € 90.0000,00 (was € 60.000,00).

Personele capaciteit

Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit vergt een grotere belasting op de ambtelijke capaciteit. Op dit moment worden wegen gereconstrueerd vanuit het MOP-OR. Daarop is ook het huidige aantal fte bepaald. Om dit plan geheel tot uitvoering te brengen wordt verwacht dat er minimaal 1 fte projectleider schap extra benodigd is, om het werk uit te kunnen voeren.

Concreet voorstel Uitvoeringsprogramma

Concreet wordt het volgende voorstel gedaan

- Verkeers- en vervoersbeleid budget structureel met € 30.000,00 te verhogen tot € 90.000,00;
- Een nieuw investeringskrediet verkeer en vervoer beschikbaar te stellen van € 950.000,00;

Er is navraag gedaan bij omliggende gemeentes. Heerlen heeft als voorbeeld € 1.300.000,00 als jaarlijks investeringskrediet voor verkeer en mobiliteit beschikbaar en Landgraaf € 650.000,00. Brunssum heeft dus met dit voorstel voor dit investeringsbudget gemiddeld gezien een vergelijkbaar budget.

Omdat het uitvoeringsprogramma bestaat uit concrete projecten kan de raad jaarlijks of om het jaar bij de behandeling van de begroting cq. bij de raadsrapportages op de hoogte gebracht worden van de gedane investeringen en welke resultaten met de budgetten bereikt zijn.

Enkele bedragen zijn nog indicatief maar dit voorstel betreft een reële en goede inschatting van de totale opgave. Daarnaast zijn er ook nog pro memorie (PM posten) opgenomen in het uitvoeringsprogramma, waarvan nu nog niet bekend is of en wanneer deze projecten gaan spelen en hoe groot de kosten zullen bedragen. Afhankelijk van de haalbaarheid en prioriteit kunnen deze echter met een nieuw kredietvoorstel gefinancierd worden. Wellicht vergt dit op termijn dan een (financiële) bijsturing.

Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit is op onderdelen een versnellingsopgave op het onderhoud van bepaalde wegen. Wegen die nog niet geprioriteerd waren vanuit het MOP-OR komen nu (op onderdelen) aan de beurt. Ook baseren we de kosten op (ruime) inschattingen. Dit betekent dan ook dat dit uitvoeringsprogramma enkele risico's met zich meebrengt:

- Kapitaalvernietiging: wegen en of kruispunten die nu worden opgepakt kunnen mogelijk nog niet aan het einde van hun levensduur zijn waardoor ze op de midden-lange termijn 'dubbel' worden aangepakt. De op dit moment bekend zijnde reconstructies zijn op elkaar afgestemd en binnen 10 jaar (korte termijn) wordt er geen kapitaalvernietiging verwacht;
- Niet verkrijgen subsidies: we weten nog niet exact hoeveel spv subsidie we kunnen binnenhalen. Dit maakt het inschatten van de daadwerkelijke kosten lastiger;
- Indexering, prijzen zijn aan marktwerking onderhevig. Op termijn kunnen prijzen dan ook stijgen (denk aan hout en staal als voorbeeld).

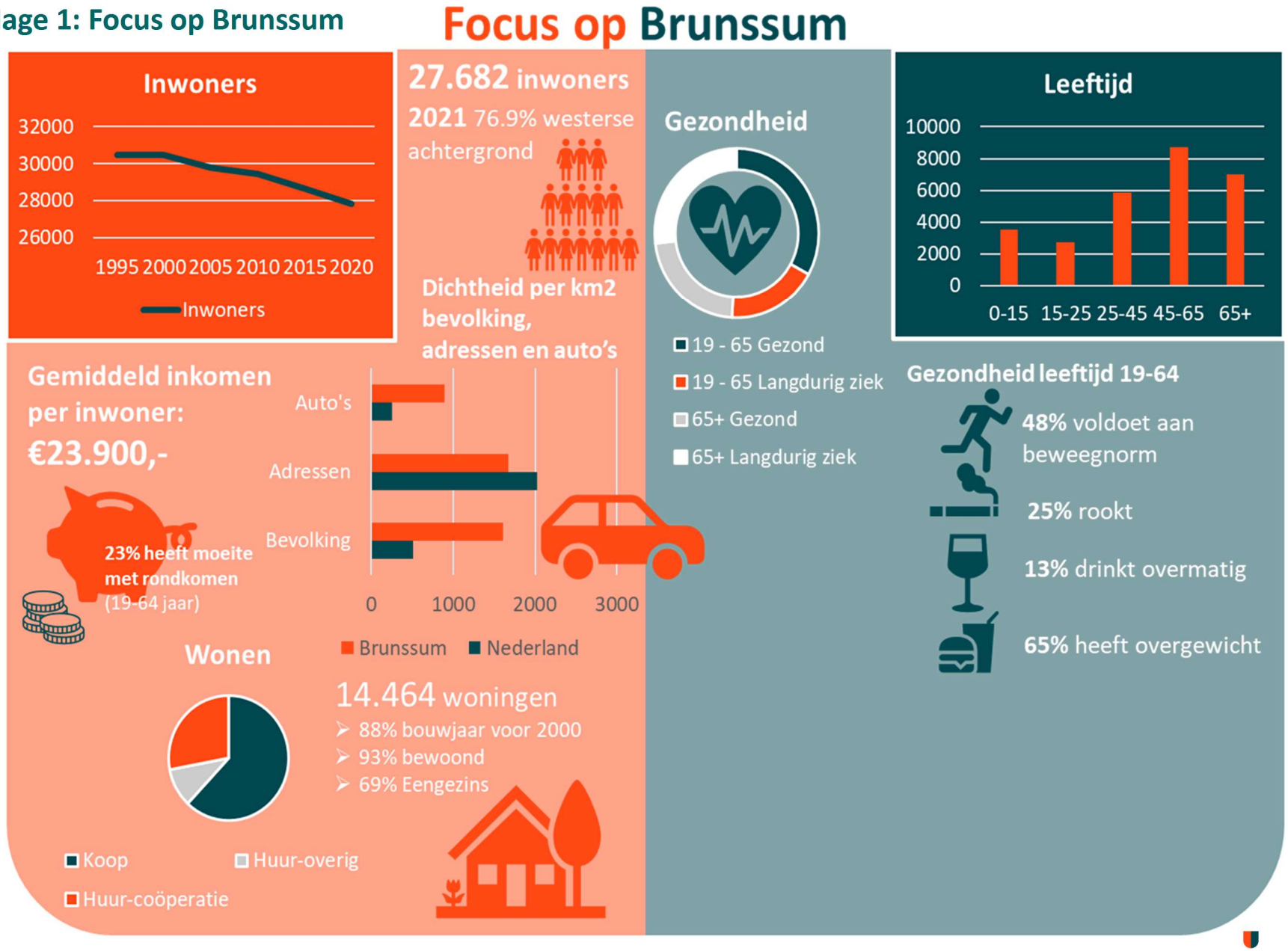
Colofon:
Maart 2022
Dit rapport is opgesteld door Royal HaskoningDHV in samenwerking met de gemeente Brunssum

Opdrachtgever: Gemeente Brunssum

Fotoverantwoording/auteursrechten:
De foto´s in dit document zijn eigendom van Royal HaskoningDHV en gemeente Brunssum. Foto’s door derden zijn voorzien van een bronvermelding

gemeente Brunssum

Bijlage 1: Focus op Brunssum



gemeente Brunssum

Bijlage 2: Oostflank en Mobiliteit

Mobiliteit en Oostflank

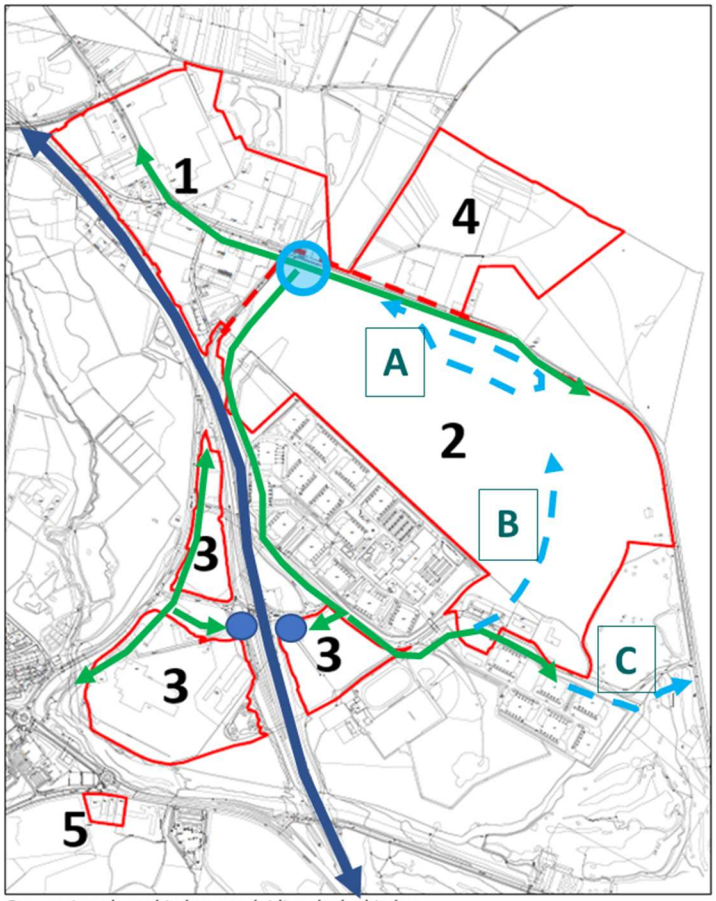
Samen met de Provincie Limburg en Parkstad Limburg wordt gewerkt aan een kwaliteitsverbetering en structuurversterking van de Oostflank van Brunssum. De aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (verder: de Buitenring) biedt door de verbetering van de bereikbaarheid en zichtbaarheid van het gebied, kansen voor een economische structuurversterking, een kwaliteitsimpuls voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en kansen voor maatschappelijke opgaven zoals de energietransitie en klimaatadaptatie.

Op 30 juni 2020 heeft de raad een voorbereidingsbesluit genomen om ongewenste ontwikkelingen in de Oostflank van Brunssum (tijdelijk) te voorkomen. In navolging hierop is een beheersmatig bestemmingsplan opgesteld dat actuele planologische kaders zal gaan bieden voor het gebied. Daarbij worden dan ook de ongewenste ontwikkelingen uit de geldende bestemmingsplannen en beheer verordeningen definitief weggenomen. Op een later moment zal vervolgens een nieuw, ontwikkelingsgericht bestemmingsplan (of omgevingsplan) worden opgesteld dat de gewenste (door)ontwikkeling van het gebied faciliteert. Daarmee wordt op korte termijn voorzien in actuele planologische kaders, afgestemd op onder meer de aangelegde Buitenring en het uitsluiten van ongewenste ontwikkelingen, terwijl parallel daaraan verder kan worden onderzocht welke nieuwe ontwikkelingen binnen het gebied wenselijk, maar ook uitvoerbaar zijn.

Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het beheersmatige bestemmingsplan voor de Oostflank van Brunssum is gelegen in het oostelijk deel van de gemeente Brunssum. Het gebied bestaat uit een aantal deelgebieden die niet direct aan elkaar grenzen. Voor een belangrijk deel wordt deze begrenzing ingegeven door het feit dat bij de vaststelling van de provinciale inpassingsplannen (PIP's) ten behoeve van de Buitenring is bepaald dat de gemeenteraad van Brunssum tot 18 maart 2026 geen bestemmingsplan mag vaststellen voor gronden waarvoor deze PIP's gelden. De gebieden blijven daarom buiten de begrenzing van voorliggend bestemmingsplan.

In navolgende afbeelding zijn de gebieden (1 t/m 5) globaal aangegeven inclusief de huidige infrastructuur:



Begrenzing plangebied en aanduiding deelgebieden

Om op termijn te komen tot een optimale bereikbaarheid van het gebied moet bij de geplande ontwikkelingen onderzoek gedaan worden naar de gewenste toekomstige infrastructuur. Daarbij dient met name voor vrachtverkeer een goede route richting de aansluiting Buitenring-Ganzepool gevonden te worden.

Bij de blauwe cirkel is momenteel de komovergang aanwezig waar de grens ligt tussen de bebouwde en niet bebouwde kom. Deze komgrens is niet goed als komgrensovergang ingericht. Ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt dient in de toekomst onderzocht te worden. Beide aspecten samen kunnen ertoe leiden dat mogelijk een rotondevorm de beste oplossing voor dit kruispunt is. Op dit moment is de veiligheid van de fietser in het geding op de Waubacherweg. Indien er een toename van vrachtverkeer richting locatie Mourik verwacht wordt, dan dient nader onderzoek gedaan te worden naar de aanleg van een vrijliggend fietspad langs die route. Door de aanleg van nieuwe wegen (blauw gestippeld) kan de verkeersveiligheid op de Waubacherweg door (de toename) van vrachtverkeer verder verbeterd worden.
Een ander scenario om te onderzoeken betreft een knip van de Waubacherweg. (Vracht)verkeer kan afhankelijk van de verkaveling in het gebied tot aan de betreffende locatie rijden, maar dient altijd weer via de Ganzepool het gebied te verlaten. Dit voorkomt onnodig vrachtverkeer richting Landgraaf en de wegen die voor de ontsluiting van de Oostflank bedoeld zijn, worden daardoor ook beter benut.

In de toekomst zijn dus 3 opties mogelijk zijn:

A. Knip Waubacherweg (uitgezonderd fietsers) met een goede keermogelijkheden op de percelen;
B. Nieuw ontsluiting zuidzijde Mourik terrein;
C. Doortrekken Kranepool naar Waubacherweg.

Als laatste dient de ontwikkeling Oostflank afgestemd te worden in relatie tot de knip Rimburgerweg en mogelijke aanpassingen op het kruispunt Europaweg Noord – Waubacherweg.

Bijlage 3: Zebrapaden

Voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, zij hebben geen bescherming om zich heen zoals bestuurders in een auto. Daarom is het belangrijk een veilige omgeving te creëren om de voetgangers te beschermen. Een zebrapad lijkt bij uitstek een veilige oplossing voor de voetgangers, maar op sommige plekken is een zebrapad ongewenst.

In de praktijk blijkt dat automobilisten en fietsers niet altijd stoppen voor zebrapaden, terwijl de voetgangers wel verwachten dat de bestuurders hen voorrang verlenen. Hierdoor bieden zebrapaden soms schijnveiligheid. Zebrapaden zijn daardoor niet op elke locatie wenselijk.

Het zebrapad wordt in de verkeerswetgeving een voetgangersoversteekplaats (VOP) genoemd, maar omdat in de praktijk deze term bijna niet gebruikt wordt, wordt in dit beleid de term zebrapad aangehouden. Het zebrapad heeft een juridische status, bestuurder van motorvoertuigen en fietsers moeten voetgangers en bestuurders van gehandicaptenvoertuigen verplicht voorrang geven.

Het zebrapad bestaat uit dwars op de weg aangebrachte witte strepen over de volle breedte van de rijbaan. De witte markering strepen zijn 0,5 meter breed, net als de tussenliggende afstand tussen de witte markering. De breedte van het zebrapad is ten minste 4 meter zodat het zebrapad goed zichtbaar is voor de verkeersdeelnemers. Het zebrapad moet zo gesitueerd worden dat de oversteeklengte zo klein mogelijk is. Bij het zebrapad moet verlichting aangebracht worden en het verkeersbord L2 geplaatst worden.

In Brunssum realiseren we met ingang van dit Mobiliteitsplan zebrapaden op 50/km u wegen en op GOW30 wegen. In het afwegingskader Zebrapaden staan de overwegingen voor het realiseren van een zebrapad.

Wegvak

Wegvak GOW30 km/u	**Veel voetgangers >100 voetgangers of > 50 kinderen of ouderen per etmaal**	**Weinig voetgangers <100 voetgangers of <50 kinderen of ouderen per etmaal**	**Nauwelijks voetgangers < 25 voetgangers per etmaal**
>400 mvt/ spitsuur of > 100 mvt/spitskwartier	Voorrang (zebra) *	Voorrang (zebra) *	Geen voorziening
>200 mvt/ spitsuur of > 50 mvt/spitskwartier	Voorrang (zebra) *	Geen voorziening	Geen voorziening
<200 mvt/spitsuur of <50 mvt/spitskwartier	Geen voorziening	Geen voorziening	Geen voorziening
Wegvak 50 km/u	**Veel voetgangers**	**Weinig voetgangers**	**Nauwelijks voetgangers**
>1500 mvt/spitsuur of >375 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Ongelijksvloers	Verkeerslicht/ Ongelijksvloers	Ongewenst
>1000 mvt/spitsuur of >250 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Voorrang (zebra) **	Geen voorrang	Ongewenst
<1000 mvt/spitsuur of <250 mvt/spitskwartier	Voorrang (zebra) **	Geen voorrang	Ongewenst

*Zebrapad alleen toepassen indien een aanwezige parallelle fietsoversteek ook in de voorrang ligt.

**Zebrapad alleen toepassen indien geen parallelle fietsoversteek aanwezig is.

Gelijkwaardig kruispunt

30 km/u	Veel voetgangers >100 voetgangers of > 50 kinderen of ouderen per etmaal	Weinig voetgangers < 100 voetgangers of < 50 kinderen of ouderen per etmaal	Nauwelijks voetgangers < 25 voetgangers per etmaal
>400 mvt/spitsuur of > 100 mvt/ spitskwartier	Voorrang (zebra) *	Voorrang (zebra) *	Geen voorziening
>200 mvt/spitsuur of > 50 mvt/ spitskwartier	Voorrang (zebra) *	Geen voorziening	Geen voorziening
<200 mvt/spitsuur en < 50 mvt/ spitskwartier	Geen voorziening	Geen voorziening	Geen voorziening

*Zebrapad alleen toepassen indien een aanwezige parallelle fietsoversteek ook in de voorrang ligt.

Voorrangskruispunt

Max.snelheid < 50 km/u	Veel voetgangers	Weinig voetgangers	Nauwelijks voetgangers
Te kruisen arm: voorrangsweg	Voorrang (zebra) *	Geen voorrang	Geen voorrang
Te kruisen arm: zijweg	Voorrang (zebra) *	Voorrang (zebra) *	Geen voorrang

* Zebrapad alleen toepassen als er geen naastgelegen fietsoversteek is; eventuele fietsers die de voorrangsweg oversteken, maken gebruik van de rijbaan

Rotonde

Ongeacht aantal voetgangers > voorrang gelijk aan die van fietsers; bij fietsers in de voorrang: zebrapad. Dit geldt altijd in de bebouwde kom.

Max. snelheid > 50 km/u	Ongeacht aantal voetgangers
Ongeacht te kruisen arm	Geen voorrang

Bijlage 4: OV-Overstapstation Brunssum

Inleiding

Brunssum is een belangrijke schakel in het noordoosten van het OV-netwerk in Parkstad. De OV-reizigers in Brunssum zijn georiënteerd op twee belangrijke hoofdrichtingen: Heerlen en Sittard. Daarnaast is een gedeelte georiënteerd op de richting Hoensbroek. Het huidige OV-netwerk is ingericht op deze collectieve vervoersstromen en biedt deze stedelijke en regionale verbindingen momenteel al aan.

Op dit moment beschikt de gemeente nog niet over een centraal OV-knooppunt, terwijl dit gezien de overstapmogelijkheden en de schakelfunctie tussen stedelijke en regionale verbindingen in Brunssum wel gewenst is. Daarnaast zou een dergelijk knooppunt ook een functie kunnen vervullen in het verbeteren van het voor- en natransport van reizigers. Vergelijkbare succesvolle regionale knooppunten zijn al aanwezig in het stadsnetwerk Parkstad, zoals het busstation Hoensbroek of het busstation bij Parkstad Stadion.

Om dit regionale knooppunt in Brunssum te kunnen realiseren zijn er diverse locaties in het centrum onderzocht op de haalbaarheid ervan. Voorwaarde is dat er een locatie ontwikkeld wordt waar gelijktijdig vier lijn- en of streekbussen kunnen halteren. De drie beoogde locaties zijn:

1. Wilhelminaplein (huidige bushaltes)
2. Alsdorfplein
3. Koutenveld

Per locatie zijn meerdere mogelijke oplossingsvarianten geschetst en tevens wordt vermeld hoeveel parkeerplaatsen, als gevolg van een inpassingsvariant, op die betreffende locatie komen te vervallen.

Wilhelminaplein

Voor het Wilhelminaplein is de volgende variant opgesteld:



In deze oplossing is een eilandperron voorgesteld. Vanaf dit “eiland” zijn alle bussen lopend bereikbaar zonder een oversteek te maken. Nadelig aan deze oplossing is het verminderd aantal parkeerplaatsen op het plein zelf. In de bestaande situatie is er sprake van 64 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie kunnen er nog ca. 41 parkeerplaatsen ingepast worden (verlies van 23 parkeerplaatsen).
Het voordeel van deze locatie is dat de routering van de lijnbussen gehandhaafd kan blijven. Een verlegging van routes is niet noodzakelijk omdat de bestaande locatie een upgrade krijgt.

gemeente Brunssum

Parkeren

In 2019 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Brunssum. De resultaten van dit onderzoek voor de locatie Wilhelminastraat is als volgt:

Parkeeronderzoek		**Dinsdag 25 juni 2019**					
Locatie	**Parkeercapaciteit**	**06:00u**		**12:00u**		**18:00u**	
Wilhelminastraat	64	41	64%	36	56%	55	86%
Parkeeronderzoek		**Zaterdag 29 juni 2019**					
Locatie	**Parkeercapaciteit**	**06:00u**		**12:00u**		**18:00u**	
Wilhelminastraat	64	38	59%	55	86%	61	95%

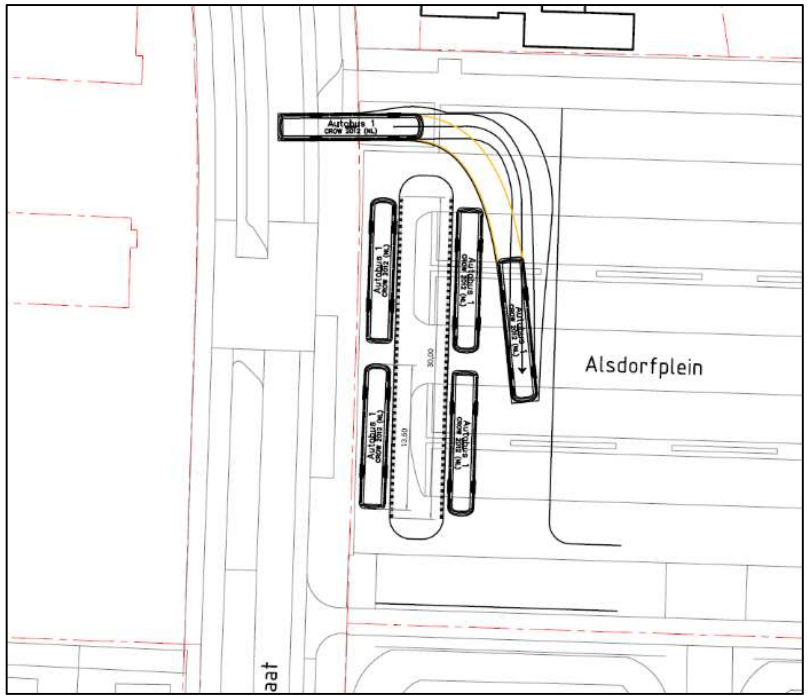
Ervan uit gaande dat er om 06.00u ochtends alleen maar bewoners geparkeerd staan dan betekent dat, dat er voor omwonenden ca. 40 parkeerplaatsen nodig zijn. Overdag is er een blauwe zone regime van kracht waardoor er met name bezoekers van het centrum parkeren. Het nieuwe parkeeraanbod van 41 parkeerplaatsen voldoet dus aan de maximale parkeervraag van omwonenden.

Alsdorfplein

Voor het Alsdorfplein is de volgende variant voorgesteld:

In deze variant is ook een eilandperron voorgesteld en ontstaat er een verlies van 45 parkeerplaatsen. Dit is aanzienlijk meer dan op het Wilhelminaplein. Ten behoeve van de bereikbaarheid vanaf de noordzijde Kerkstraat dient de busbaan op de Pastoor Savelsbergstraat tot het Alsdorfplein verlengd te worden (rode pijl). Daarvoor dient dus de Pastoor Savelsbergstraat over dit deel gereconstrueerd te worden. Deze kosten komen dan nog boven op de realisatie van het busstation zelf.

Omdat zowel het verlies aan parkeerplaatsen groot is, er extra kosten gemaakt moeten worden ten behoeve van de busbaan en omdat ook de reistijden voor de bus zelf toenemen, valt deze variant af.

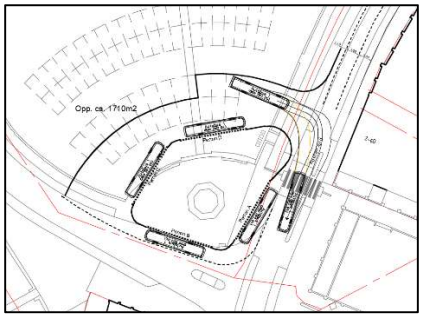




Koutenveld

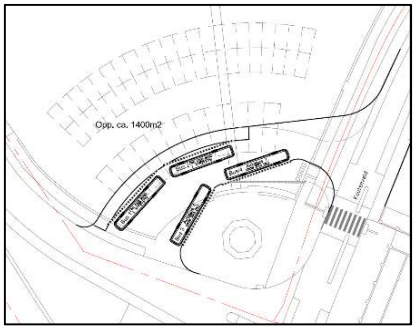
Voor het Koutenveld zijn drie varianten opgesteld.

Variant 1



- Een eiland van waaruit alle bussen zonder oversteek te bereiken zijn en bussen halteren allemaal in dezelfde richting (met de klok mee);
- Rekening gehouden met handhaven ondergrondse containers en locatie voetgangersoversteekplaats, wellicht moet de middengeleider in de Raadhuisstraat verwijderd worden;
- Verlies ca. 14 parkeerplaatsen

Variant 2



- Compacter dan variant 1 maar twee van de vier bussen halteren aan de overzijde van het eiland waardoor er extra oversteekbewegingen ontstaan;
- De aanrijdroutes komen in deze variant vanuit twee verschillende richtingen;
- Rekening gehouden met handhaven ondergrondse containers en locatie voetgangersoversteekplaats echter om ruimtebeslag te beperken onderzoek doen naar mogelijke verplaatsing afvalcontainers;
- Verlies ca. 14 parkeerplaatsen

Variant 3



- Compacter dan variant 1 en 2 en heeft zelfde vormgeving als Alsdorfplein en Wilhelminaplein;
- Verlies ca. 21 parkeerplaatsen.

Om aanrijdtijden niet in het geding te laten komen moeten de varianten bushaltevoorzieningen Koutenveld (alle varianten) zowel vanuit noordelijke richting (Kerkstraat) als vanuit zuidelijke richting (Lindeplein) in twee richtingen bereikbaar zijn. Dit betekent dat er, op het westelijk deel (Raadhuisstraat) over de volledige lengte van de centrum ring, een busbaan gerealiseerd moet worden (randvoorwaarde vanuit Arriva). De kosten voor de aanpassingen aan de infrastructuur hiervoor komen dan nog bovenop de realisatiekosten van een nieuw busstation.

Conclusie

De varianten Alsdorfplein en Koutenveld zijn in die zin nadelig dat er geen directe bereikbaarheid voor busverkeer mogelijk is. Arriva geeft als randvoorwaarde mee dat er voor die varianten busbanen nodig zijn om de aanrijdtijden, als gevolg van het eenrichtingsverkeer rond het centrum, te garanderen. In de variant Wilhelminastraat zijn er geen extra kosten aan omliggende infrastructuur nodig omdat deze locatie voor busverkeer al bereikbaar is vanuit alle richtingen. Dit maakt deze locatie dan ook robuust en heeft dus de voorkeur.

Ook is gerekend aan de realisatie kosten. De kosten voor alle varianten worden ingeschat tussen € 400.000,00 - € 600.000,00. Dit levert qua locatiekeuze dus geen grote verschillen op. De gemeente is in gesprek met de provincie om 50% cofinanciering te ontvangen voor dit project.

Bijlage 5: Verkeersintensiteiten Brunssum
Basisjaar 2018

PM

Bijlage 6: Verkeerseffecten in beeld

Inzicht in verkeersbeeld

Verkeerstellingen zijn nodig om inzicht te krijgen in het verkeersbeeld, bijvoorbeeld bij onderzoeken waarbij gekeken wordt naar de weginrichting. Mocht de weg te druk of te rustig blijken, dan kan met de verkeersgegevens besloten worden om een reconstructie wel of niet door te voeren. Bij te hoge verkeersintensiteiten kan men kiezen om de route onaantrekkelijker te maken, of een alternatief te creëren. Maar het kan ook bijdragen aan de besluitvorming of er een rotonde, verkeerslichten of een gewone kruising moet komen. Daarnaast kan met telslangen gericht representatieve snelheidsmetingen (zonder consequenties voor het passerende verkeer) uitgevoerd worden. Dit speelt met name een rol op erftoegangswegen buiten de kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur zonder een bijpassend wegbeeld, waar dus doorgaans (veel) te hard wordt gereden. Zodoende kan men een weg aanpassen door bijvoorbeeld drempels, plateaus of wegversmallingen toe te passen, of juist een weg met een hogere intensiteit te classificeren als een gebiedsontsluitingsweg.

Bevestigen of ontkrachten van waarnemingen

Daarnaast zijn verkeerstellingen nodig om subjectieve waarnemingen te bevestigen of juist te ontkrachten. Een gemeente kan bijvoorbeeld klachten krijgen dat er te hard wordt gereden op bepaalde wegen. Dit is een subjectieve waarneming. De gemeente kan dan beslissen tot een verkeerstelling met snelheidsregistratie om dit beeld objectief te bevestigen of te ontkrachten waarna actie ondernomen kan worden om de weg of zijn omgeving aan te passen. Een ander voorbeeld is wanneer er klachten komen dat er te veel vrachtwagens rijden. Een telling kan dan kijken of dit daadwerkelijk het geval is, of dat men op basis van de functie van de weg een bepaald aandeel vrachtverkeer kan verwachten.

Ter ondersteuning van geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek

Wellicht nog belangrijker zijn verkeersgegevens ten behoeve van akoestische en luchtkwaliteitsonderzoeken die bij bestemmingsplannen horen. Bijvoorbeeld wanneer iemand een huis wil bouwen langs een weg met een geluidszone moet hiervoor akoestisch onderzoek worden uitgevoerd wat bekijkt of de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden of niet. Hiervoor is de input van verkeersgegevens nodig, de intensiteit, de dag, avond en nachtuurpercentages en de verdeling van het verkeer over die perioden. Daarvoor moet ten minste één week worden geteld op een representatieve periode. Een representatieve periode is wanneer een normaal verkeersbeeld verwacht moet worden. Dit is buiten de bekende vakanties en feestdagen, en onder normale omstandigheden. Extreme weersomstandigheden of extra verkeer ten gevolge van ongevallen elders kunnen dit verstoren. Voor de uitvoerder van de verkeerstelling is het daarom belangrijk de situatie in de gaten te houden. Wanneer een bepaalde weg is afgesloten kan dit tijdelijk voor extra verkeer op andere wegen veroorzaken waardoor de verkeerstelling niet representatief is.

Soms wil men juist tellingen uitvoeren buiten de normaal representatieve periodes, bijvoorbeeld om recreatief verkeer te registreren in vakantieperiodes, of om de omvang van het fietsverkeer vast te stellen op bepaalde routes. Daarnaast kan het interessant zijn te kijken of verkeer bepaalde omleidingsroutes volgt, om voor nieuwe omleidingen in de toekomst vast te stellen wat het verwachte verkeersbeeld is.

Voor overige verkeersonderzoeken

Een telling van verkeer staat meestal aan de basis voor andere verkeersonderzoeken. De verzamelde gegevens kunnen dan dienen als invoer voor verkeersmodellen of voor het doorrekenen van een kruispuntvariant in verkeersregeltechnische software.

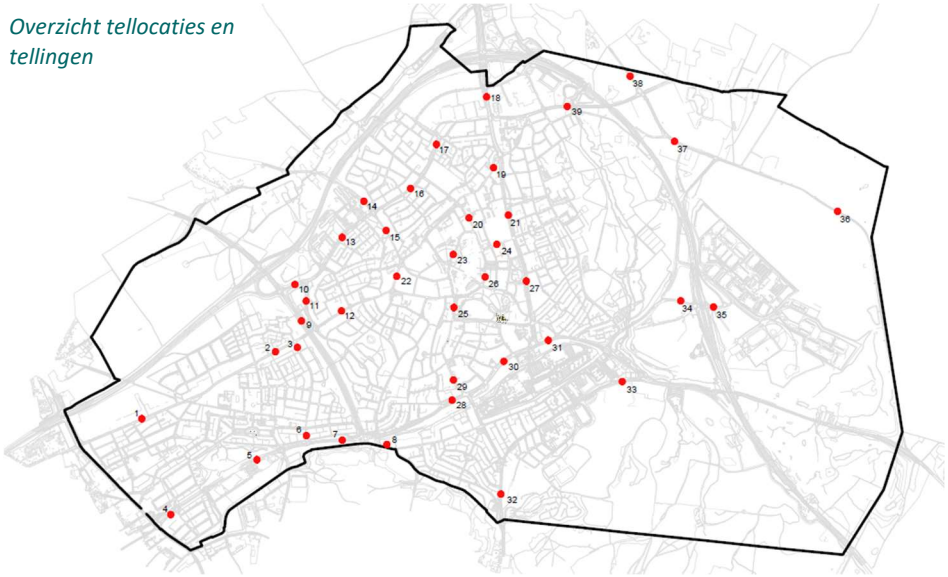
Monitoring

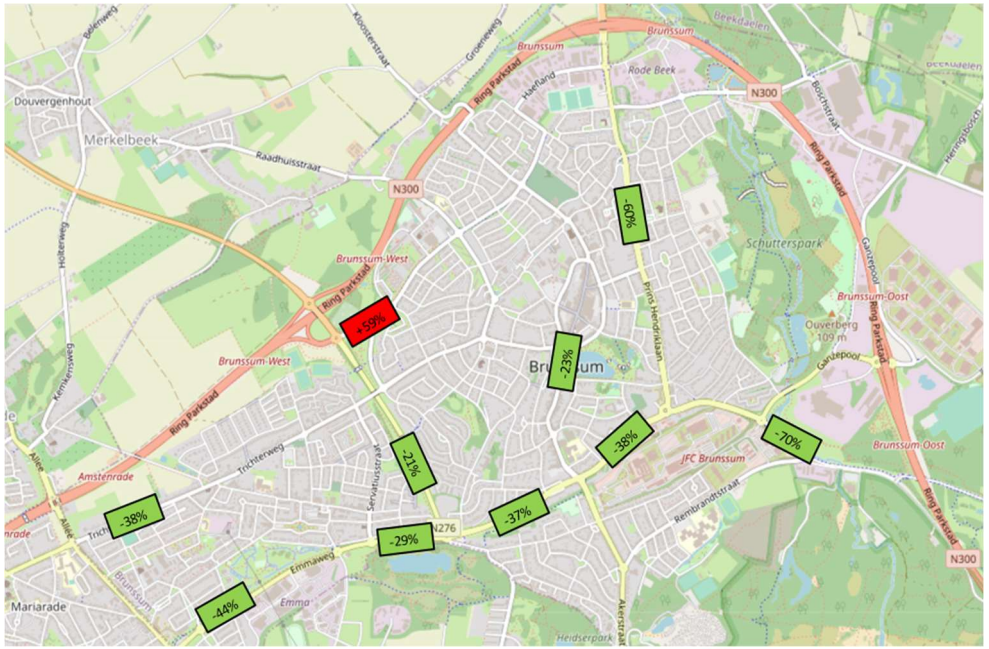
Een laatste toepassing van verkeerstellingen is het monitoren van verkeer met als doel het verzamelen van intensiteitsgegevens. Veel wegbeheerders hebben hiervoor permanente tellocaties ingericht. Een groot aantal wegbeheerders publiceren deze gegevens jaarlijks in een zogenaamd telrapport waarmee inzichtelijk gemaakt wordt wat de stijging of daling op elke beheerde weg is. Eens in de zoveel tijd wordt via nieuwsberichten dan kenbaar gemaakt hoe groot of hoe klein deze stijging of daling is geweest, zodat mensen tijdens verjaardagen en samenkomsten weer een nieuw gespreksonderwerp hebben. Ook zijn er mensen die als hobby de cijfers regelmatig controleren.

NDW

In 2009 is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) gestart. Dit is een samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de lagere wegbeheerders. Doel van het NDW is het aanbieden van één locatie waar alle meetgegevens samenkomen. In 2009 bevatte het NDW ongeveer 25.000 km aan actuele informatie van de belangrijkste wegen in Nederland, waar vrijwel alle belangrijke wegen en dus ook de provinciale wegen in zijn opgenomen.

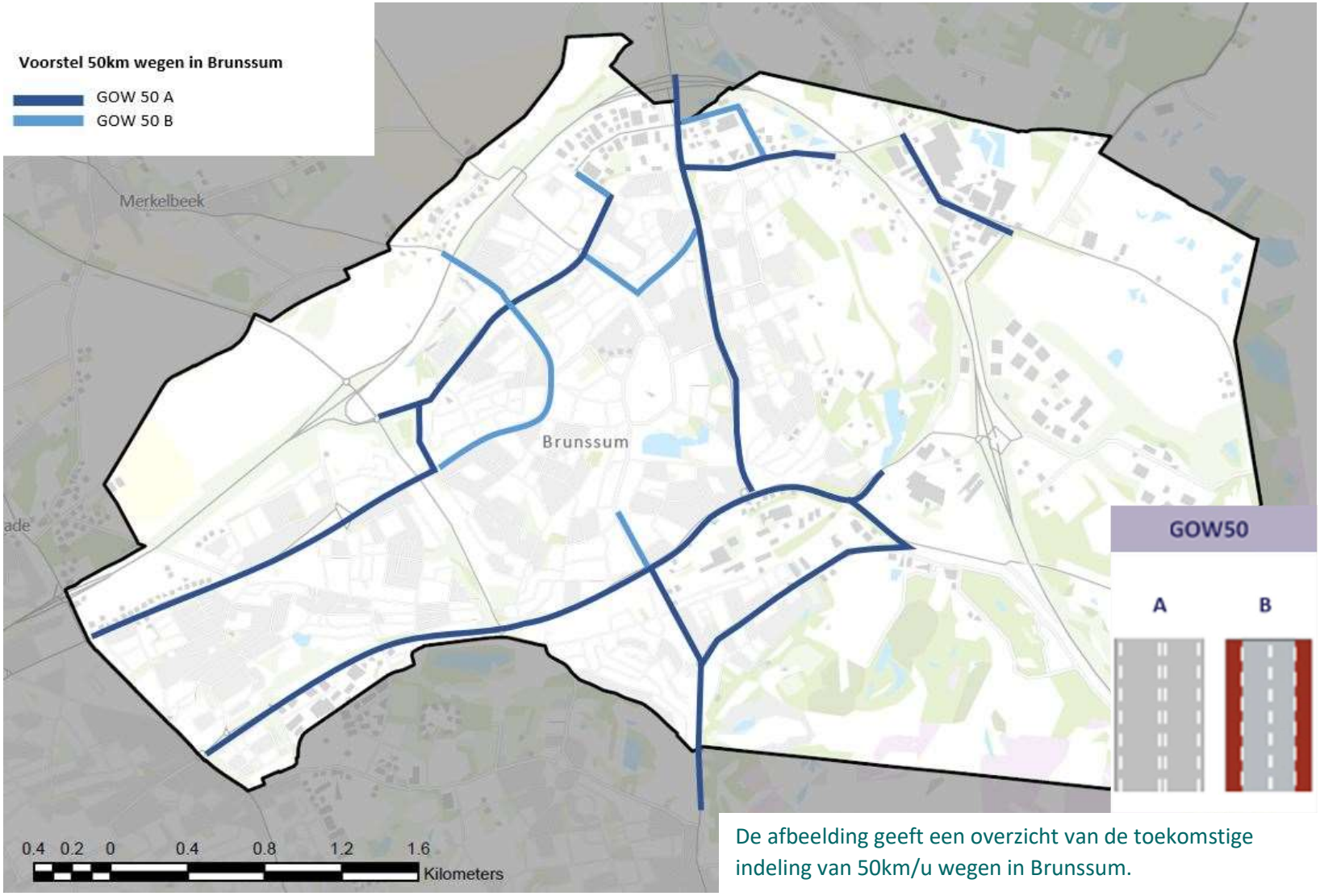
Overzicht tellocaties en tellingen





gemeente Brunssum

Bijlage 7: 50 km/wegen in Brunssum 2030



De afbeelding geeft een overzicht van de toekomstige indeling van 50km/u wegen in Brunssum.

gemeente Brunssum