



Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Brummen

Hoofdlijnenplan: inventarisatie, kaders en doelen



25 augustus 2010
Definitief rapport
9V2555.A0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 (0)53 483 01 20 Telefoon
053-432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan
Brummen
Hoofdlijnenplan: inventarisatie, kaders en
doelen
Verkorte documenttitel Hoofdlijnenplan GVVP Brummen
Status Definitief rapport
Datum 25 augustus 2010
Projectnaam GVVP Brummen
Projectnummer 9V2555.A0
Opdrachtgever Gemeente Brummen
Referentie 9V2555.A0/R006/JOS/RAKLE/Ensc

Auteur(s) Lars Smelter
Collegiale toets Jorrit Stegeman
Datum/paraaf
Vrijgegeven door Rob Huisman
Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE		Blz.
1	INLEIDING	1
	1.1 Positionering hoofdlijnenplan	1
	1.2 Het doel en de totstandkoming van dit document	1
	1.3 Proces Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan	2
	1.4 Leeswijzer	4
2	KADERS BIJ OPSTELLEN GEMEENTELIJK VERKEER EN VERVOER PLAN	5
	2.1 Introductie	5
	2.2 Beleidsdisciplines en beleidsniveaus	6
	2.2.1 Beleidsdisciplines	6
	2.2.2 Beleidsniveaus	6
	2.3 Integrale visie gemeente Brummen: 'Ligt op groen!'	9
	2.4 Ruimtelijke ontwikkelingen en vertrekpunten	12
	2.4.1 IJsselsprong	12
	2.4.2 Centrumplan Brummen	12
	2.4.3 Centrumplan Eerbeek	12
	2.4.4 Elzenbos, Lombok en provinciale wegen	13
	2.4.5 Vertrekpunt: behoud van natuur en ecologische waarden	14
	2.5 Overige relevante beleidsdocumenten	14
3	REACTIES EN MENINGEN BEWONERS	15
	3.1 Inleiding	15
	3.2 Buitengebied	15
	3.3 Kern Brummen	16
	3.4 Kern Eerbeek	17
4	UITWERKINGKADERS EN DOELSTELLINGEN VAN HET GVVP	18
	4.1 Betekenis van de inventarisatie voor het GVVP op hoofdlijnen	18
	4.2 Themagerichte doelstellingen	19
	4.2.1 Duurzaamheid	20
	4.2.2 Wegencategorisering	21
	4.2.3 Bereikbaarheid	22
	4.2.4 Verkeersveiligheid	23
	4.2.5 Fietsen en recreatie	24
	4.2.6 Parkeren	25
	4.2.7 Leefbaarheid en natuur	25
	BIJLAGE 1: Beleidsinventarisatie gemeente Brummen	
	BIJLAGE 2: Visiekaart gemeente Brummen	
	BIJLAGE 3: Provinciale wegcategorisering 2014	
	BIJLAGE 4: Provinciale netwerkkaart bovenlokale fietsverbindingen	
	BIJLAGE 5: Gelders fietsnetwerk gemeente Brummen	
	BIJLAGE 6: Huidig openbaar vervoer netwerk	
	BIJLAGE 7: Provinciale visie ruggengraat openbaar vervoer 2014	
	BIJLAGE 8: Ongevallenkaarten gemeente Brummen 2004 - 2008	
	BIJLAGE 9: TOP-ongevallenkaarten gemeente Brummen 2004-2008	
	BIJLAGE 10: Typen ongevallocaties	
	BIJLAGE 11: Regionaal Actie Programma Stedendriehoek	
	BIJLAGE 12: Reacties inloopavonden	

1 INLEIDING

1.1 Positionering hoofdlijnenplan

Het voorliggende rapport is het eerste document van de in totaal drie op te leveren documenten in het kader van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Het betreft het zogenaamde '**Hoofdlijnenplan**' waarin – naast een inventarisatie van de bestaande (beleids)plannen en toekomstige ontwikkelingen – ook de opvattingen van de inwoners in kaart is gebracht.

In het voorliggende document worden de kaders en doelstellingen geformuleerd die voortvloeien uit de inventarisatie en vertrekpunt vormen voor de beleidsnota. De opvattingen van de inwoners alsmede de huidige en toekomstige verkeerskenmerken en ontwikkelingen vormen vertrekpunten bij het hierna op te stellen *beleidsplan* en *uitvoeringsplan*.



Figuur 1.1: Positionering 'Hoofdlijnenplan' binnen het totale GVVP Brummen

Voornaamste bronnen van deze nota zijn een reeks bestaande (beleids)plannen (opgenomen in bijlage 1), inventarisatie van ruimtelijke ontwikkelingen en de drie inloopavonden die eind september en begin oktober 2009 hebben plaatsgevonden. De avonden stonden in het teken van het inventariseren van de opvattingen van inwoners. Tijdens de avonden hebben waardevolle één-op-één discussies plaatsgevonden en zijn reacties, suggesties en meningen geventileerd voor het nieuw op te stellen beleidsplan. De inwoners van de gemeente Brummen kennen hun gemeente doorgaans goed, weten vaak wat er mis is, waarom er iets mis is en kunnen goed inschatten welke oplossingen en maatregelen kansrijk zijn, of juist niet. De geïnterviewde klachten en knelpunten komen in voorliggende hoofdlijnenplan uitgebreid aan de orde. De gedane suggesties komen voornamelijk later terug bij het opstellen van de beleidsnota en de uitvoeringsnota.

1.2 Het doel en de totstandkoming van dit document

Het doel van dit hoofdlijnenplan is om de kaders en doelstellingen voor het nieuw op te stellen GVVP scherp in beeld te krijgen. Deze worden onder meer gevoed door hoe bewoners het 'mobiliteitsklimaat' in hun gemeenten ervaren en op welke thema's en

onderwerpen zij verbeteringen zouden willen zien. Maar evenzeer worden de kaders en doelen gevoed door bestuurlijke ambities en inzichten. De geformuleerde doelen en uitwerkingpunten die in voorliggende nota staan beschreven vormen dé vertrekpunten voor de verdere uitwerking van het GVVP.

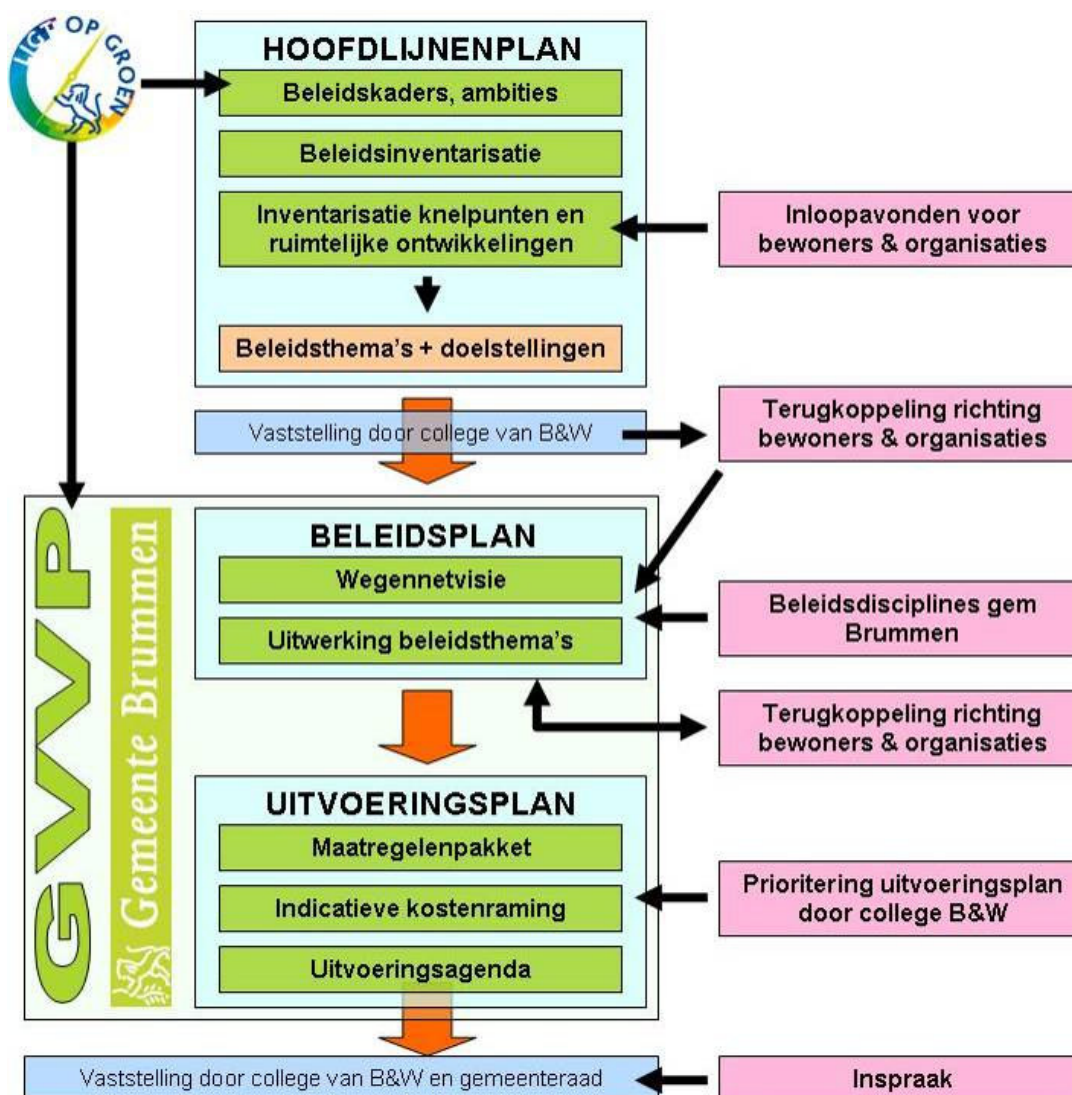
Bij het opstellen van het GVVP is het goed te beseffen dat iedereen te maken heeft met verkeer en mobiliteit. De meningen over bepaalde verkeerssituaties conflicteren regelmatig. De belangen van alle verschillende organisaties en bewoners dienen goed opgenomen te worden in het op te stellen GVVP. Het draagvlak voor het uit te voeren beleid is immers van groot belang. Doordat het beleid nimmer kan voldoen aan alle individuele wensen wordt het algemene belang als maatgevend beschouwd voor het GVVP Brummen.

1.3 Proces Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

Het proces om te komen tot een Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Brummen is een interactief proces. Interactief omdat op meerdere momenten communicatie plaatsvindt tussen de gemeente en bewoners, organisaties en andere beleidsafdelingen van de gemeente Brummen. Gedurende het proces worden een drietal producten opgeleverd:

- **Hoofdpijnenplan** (deze nota): beschrijft de bestaande beleidskaders, waaronder de ruimtelijke visie 'Ligt op Groen!'. Ook vindt een inventarisatie van huidig beleid, verkeersknelpunten en ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze inventarisatie leidt tot een aantal doelstellingen per beleidsthema's.
- **Beleidsplan**: de beleidsthema's en doelstellingen uit het Hoofdpijnenplan worden uitgewerkt tot het gemeentelijke verkeersbeleid voor de komende jaren. Onderdeel van het Beleidsplan is het opstellen van een wegencategorisering. In de wegencategorisering worden de wegen gecategoriseerd en worden inrichtingskenmerken vastgesteld voor de verschillende wegtypen.
- **Uitvoeringsplan**: in het uitvoeringsplan wordt een maatregelenpakket voorgesteld dat invulling geeft aan het opgestelde beleid. Dit maatregelenpakket wordt aangevuld met een indicatieve kostenraming en een uitvoeringsagenda.

Belangrijk voor een goed Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) is het van belang dat deze kan rekenen op een groot draagvlak binnen de gemeente, organisaties en bewoners van de gemeente Brummen. Zonder draagvlak zal het beleid immers nooit tot uitvoering komen. Om een breed draagvlak te creëren is een proces (zie figuur 1.2) in gang gezet waarbij de invloed van diverse beleidsterreinen wordt meegenomen en wordt geluisterd naar de mening van de Brummense bevolking.



Figuur 1.2: Overzicht proces GVVP: opbouw, producten en communicatie

De structuurvisie 'Licht op Groen!' vormt het overkoepelende beleid van de gemeente Brummen waar het GVVP onder valt. De structuurvisie biedt daarom ook kaders en doelstellingen voor het beleid waar het GVVP op aan moet sluiten. De beleidskaders en ambities uit 'Licht op Groen!' worden in dit Hoofdlijnenplan beschreven. Dit leidt samen met de beleidsinventarisatie en inventarisatie van de huidige knelpunten tot de beleidsthema's en doelstellingen.

Het Hoofdlijnenplan vormt de input voor de uiteindelijke GVVP, welke bestaat uit het Beleidsplan en het Uitvoeringsplan. In het Beleidsplan worden de beleidsthema's, welke in dit Hoofdlijnenplan worden geformuleerd, uitgewerkt. Tevens wordt in de Beleidsplan een wegnetsvisie opgesteld.

In het Uitvoeringsplan wordt een maatregelenpakket opgesteld welke moet bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Dit maatregelenpakket wordt voorzien van een indicatieve kostenraming en uitvoeringsagenda.

Gedurende het proces hebben de inwoners en belangenorganisaties van Brummen op een aantal momenten de kans om voor input te zorgen in het GVVP:

- Tijdens het Hoofdlijnenplan zijn informatieavonden gehouden waarop bewoners allerlei gerelateerde verkeersklachten en suggesties konden indienen.
- Nadat het Hoofdlijnenplan is vastgesteld worden de bewoners geïnformeerd over de beleidsthema's en doelstellingen die nader uitgewerkt gaan worden in het Beleidsplan. Tijdens deze bijeenkomst wordt het voor de bewoners duidelijk welke invloed zij hebben gehad op de beleidsthema's voor de komende jaren. Tevens wordt geïnterviewd hoe dit beleid ingevuld moet worden.
- Wanneer het Beleidsplan is afgerond wordt richting de bewoners gecommuniceerd hoe het beleid er de komende jaren uitziet en welke maatregelen zij kunnen verwachten.
- Wanneer het GVVP is vastgesteld hebben bewoners en instanties nog de mogelijkheid om via de inspraakronde hun mening te geven over het GVVP.

1.4 Leeswijzer

Naast deze inleiding bestaat dit Hoofdlijnenplan uit vier hoofdstukken.

In **hoofdstuk twee** worden de kaders voor het opstellen van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan uiteengezet. Hierin wordt beschreven met welke beleidsdisciplines en beleidsniveaus rekening gehouden wordt. Beleid van hogere overheden wordt kort uiteengezet. Tevens wordt een samenvatting gegeven van bestaand Brummens beleid.

De inloopavonden die hebben plaats gevonden wordt uiteengezet in **hoofdstuk drie**. De grootste knelpunten die leven onder de Brummense bevolking worden beschreven.

In **hoofdstuk vier** worden de thema's en doelstellingen voor het uiteindelijke GVVP uiteengezet. Deze zijn bepaald aan de hand van de beleidsinventarisatie en de uitkomsten van de inloopavonden. Voor elk thema zijn de doelstellingen bepaald en zij specifieke uitwerkingpunten beschreven.

Bij dit Hoofdlijnenplan behoort een **bijlagenrapport**. In het bijlagenrapport zijn alle relevante kaarten en afbeeldingen opgenomen. Tevens is een bijlage weergegeven met daarin de hoofdpunten van de beleidsdocumenten op het gebied van verkeer.

2 KADERS BIJ OPSTELLEN GEMEENTELIJK VERKEER EN VERVOER PLAN

2.1 Introductie

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) wordt beschreven hoe de gemeente Brummen sturing wil geven aan ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Door dit proces te verwoorden in het GVVP wordt getracht om zowel de bereikbaarheid, verkeersveiligheid als de leefbaarheid binnen de gemeente te waarborgen en waar nodig te verbeteren. Het GVVP maakt duidelijk op welke manier Brummen met verkeer en vervoer om gaat.

Het GVVP dient een toekomstvast plan te zijn, een plan welke in beginsel geschikt is voor de komende tien jaar. De toekomstwaarde van het GVVP dient tot uiting te komen in een zogenaamd 'systeem' of 'kapstok'. Dit systeem bestaat uit enkele thema's, bijvoorbeeld verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze thema's bevatten onderwerpen waaronder projecten geschaard worden. Onder bereikbaarheid kunnen bijvoorbeeld de onderwerpen congestieproblemen, bereikbaarheid dorpscentra Brummen en Eerbeek, bedrijventerreinen en recreatieve trekpleisters onderscheiden worden. Vanuit de thema's en onderwerpen worden projecten gegenereerd. Door in te zetten op bepaalde thema's en onderwerpen is het mogelijk om prioriteiten te stellen zonder projecten onderling tegen elkaar af te wegen. Men kan bijvoorbeeld het ene jaar meer inzetten op verkeersveiligheid en het andere jaar meer op leefbaarheid of bereikbaarheid.

De projectenlijst blijft gedurende de looptijd van het GVVP bestaan. De politiek heeft echter continu de mogelijkheid om andere prioriteiten te stellen.

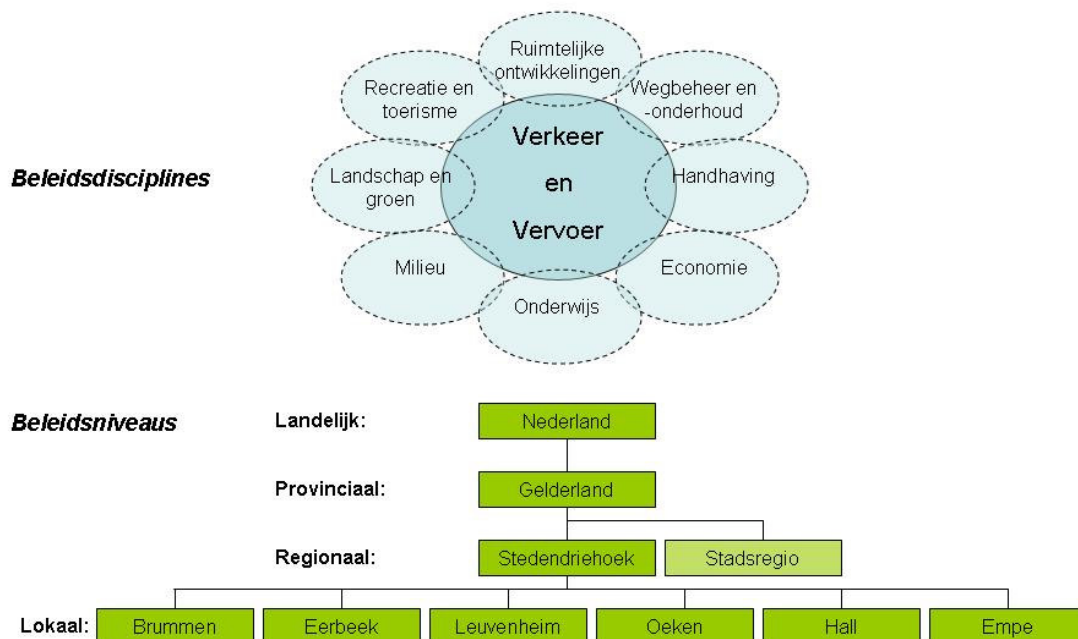
Vanuit het systeem worden oplossingen en projecten gegenereerd waarmee een programmering per jaar of aantal jaren kan worden opgesteld. Projecten en deelprojecten worden binnen thema's uiteindelijk in een uitvoeringsvolgorde geplaatst en opgenomen in het *uitvoeringsplan*. Het uitvoeringsplan, dat tevens onderdeel uitmaakt van het GVVP, beschrijft de te nemen maatregelen welke de komende vier à vijf jaar genomen worden. Het uitvoeringsplan is een dynamisch plan en kan steeds worden aangevuld met nieuwe projecten die vanuit het systeem worden gegenereerd. Het GVVP bevat echter ook onderdelen welke een korte of langere looptijd hebben. De wegcategorisering, welke in het kader van het GVVP wordt opgesteld, moet zo'n 15 à 20 jaar meegaan. Omdat veel oplossingen haar basis kennen in de wegcategorisering en de daarbij horende inrichtingskenmerken, is het komen tot een robuust wegennet essentieel. De wegcategorisering vormt de rode draad voor het op te stellen GVVP.

Het GVVP Brummen dient een document te worden dat:

- Aangeeft op welke ontwikkelingen wordt ingezet en hoe ontwikkelingen beïnvloed worden.
- Concrete uitwerkingen bevat in de vorm van maatregelen, globale kosten en acties.
- Aandacht heeft voor de voornaamste mobiliteitsthema's.
- Een goed draagvlak onder belanghebbenden en burgers heeft.
- Een planhorizon van 10 jaar heeft.
- Concreet, efficiënt, realistisch en resultaatgericht is en meetbare doelstellingen kent.

2.2 Beleidsdisciplines en beleidsniveaus

Een goed GVVP is gestoeld op een breed draagvlak. Draagvlak dat onder organisaties en bewoners wordt verkregen door hen te betrekken bij het opstellen van het GVVP door onder andere het organiseren van informatieavonden. In hoofdstuk 1 is het communicatieproces reeds beschreven. Draagvlak wordt ook verkregen door een breed scala aan beleidsterreinen te betrekken in het proces. Figuur 2.1 geeft het beleidsspectrum aan dat in het proces meegenomen wordt. Daarnaast is aangegeven welke beleidsniveaus en –disciplines invloed hebben op het GVVP Brummen en op welke beleidsniveaus en –disciplines de beleidsnota zelf invloed heeft.



Figuur 2.1: Kaders ten aanzien van beleidsdisciplines en beleidsniveau

2.2.1 Beleidsdisciplines

Beleed op het gebied van verkeer en vervoer hangt sterk samen met andere beleidsvelden. Verkeer- en vervoerbeleid heeft immers veel invloed op ruimtelijke ontwikkelingen, landschap en groen etcetera. En deze beleidsvelden hebben weer invloed op het gebied van verkeer en vervoer. Het is van groot belang dat het GVVP samenhangt met deze beleidsterreinen en gedragen wordt door deze beleidsdisciplines. De beleidsvelden worden betrokken bij het opstellen van het GVVP door hen te raadplegen op de momenten dat het nodig en wenselijk is. Figuur 2.1 geeft schematisch weer welke beleidsdisciplines en beleidsniveau sterk betrokken worden bij het opstellen van het GVVP.

2.2.2 Beleidsniveaus

Bij het opstellen van het GVVP is het van belang dat rekening wordt gehouden met bestaand beleid. Beleid dat wordt gevoerd door hogere overheden, maar ook lokaal beleid dat reeds is vastgesteld. In deze paragraaf is kort uiteen gezet welke doelstellingen en ambities deze overheden hebben.

Landelijk

De beleidskaders van het Rijk voor verkeer en vervoer zijn verwoord in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. De Nota Ruimte schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De Nota Mobiliteit werkt de Nota Ruimte uit voor verkeer en vervoer. De door het Rijk ingezette ontwikkeling van de afgelopen jaren is een koers waarbij 'slechts' de aandacht uitgaat naar de nationale hoofdinfrastructuur. De regio's krijgen steeds meer verantwoordelijkheden doorgeschoven op het gebied van verkeer en vervoer. Het gaat daarbij om de decentralisatie van taken en financiële middelen van het Rijk naar de provincies en regio's. Zij krijgen steeds meer een regisserende en coördinerende rol en dienen in een Provinciaal of Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan aan te geven hoe zij deze rol gaat oppakken.

Het nationale verkeersveiligheidsbeleid stelt als doel een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in de periode tot 2020 door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Deze doelstellingen zijn indirect ook van toepassing voor de gemeente; ook de gemeente wil het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden verder doen dalen.

Leefbaarheidsproblemen komen vooral tot uiting op wegen waar over het algemeen sprake is van of hoge intensiteiten, en/of hoge snelheden en/of woningen dicht op de weg staan. Ingrijpen op deze factoren leidt tot verbetering van de leefbaarheid. Voor de leefbaarheid geldt: nog schoner, nog zuiniger en nog stiller. Dit betekent voor verkeer en vervoer: minder uitstoot van verontreinigde stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap.

Provinciaal

Meer concreet zijn de provinciale en regionale doelstellingen ten aanzien van mobiliteit. Het provinciale beleid van de provincie Gelderland op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 (PVVP-2; Provincie Gelderland, 2004). Het PVVP-2 geeft voor de periode 2004 - 2014 richting aan het provinciale verkeer- en vervoerbeleid. Tweejaarlijks wordt het document door middel van de Dynamische Beleidsagenda (DBA) geactualiseerd, zodat maatschappelijke ontwikkelingen en nieuwe collegeprogramma's in het beleid kunnen worden meegenomen. In het PVVP-2 wordt gezocht naar een duurzame balans tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. Voor elk van deze aspecten formuleert het PVVP-2 de volgende ambities.

Ambities voor bereikbaarheid:

- Het verkeer- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid.
- De bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

De afgelopen jaren is de mobiliteit gegroeid. Zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand is toegenomen. Door deze toename van mobiliteit doen zich ook bereikbaarheidsproblemen voor. Voor de gemeente Brummen is het relevant dat het gedeelte van de N348, vanaf de zuidelijke rotonde bij Brummen tot Ellecom in de gemeente Dieren, als knelpunt is aangewezen.

Ambities voor veiligheid:

- Zorgen voor een veilige mobiliteit.

- Evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

Onveiligheid in het wegverkeer is een groot maatschappelijk probleem. De provincie wil dan ook zorgdragen voor een veilige mobiliteit, waarbij zowel een aanpak van gevaarlijke wegvakken en kruispunten een rol speelt, als ook doelgroepeneducatie voor bijvoorbeeld jeugdige weggebruikers en beginnende bestuurders.

Ten aanzien van de leefbaarheid zorgen enkele provinciale wegen voor problemen, bijvoorbeeld in Leuvenheim (N348), Empe (N345) en Laag Soeren (N786). Leefbaarheidsproblemen die zich toespitsen op geluidhinder en barrièrevorming. De provincie Gelderland heeft een preverkenning uitgevoerd voor de N786 tussen Dieren en Apeldoorn. Uit deze preverkenning zijn drie mogelijke oplossingen naar voren gekomen: opwaarderen van de huidige N786 met een volwaardige Duurzaam Veilig inrichting, een korte omlegging om Loenen en Laag Soeren en een lange omlegging om Loenen, Eerbeek en Laag Soeren. In een verkenning worden de Dorpenroute (huidige route door Laag Soeren, Eerbeek en Loenen), Kanaalroute (langs Apeldoornskanaal) en tussenliggende varianten nader uitgewerkt en onderzocht waarna definitief een oplossing gekozen wordt. Ook voor de N348 en N345 is de provincie momenteel aan het onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze knelpunten op te lossen.

Regionaal

De gemeente Brummen behoort op regionaal niveau tot de regio Stedendriehoek en grenst aan de Stadsregio. Voor de regio Stedendriehoek zijn door de provincie in het PVVP-2 vijf opgaven gedefinieerd:

- netwerkstad Stedendriehoek;
- doorgaand verkeer op A1 en A50;
- perifere ligging van Zutphen;
- kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid;
- bereikbaarheid voorzieningen in de steden.

Van deze vijf opgaven hebben in het bijzonder de laatste drie opgaven veel invloed op de gemeente Brummen. De perifere ligging van Zutphen zorgt voor veel verkeersoverlast in diverse kernen. Bijvoorbeeld in Leuvenheim, waar de N348 een stevige barrière vormt. Daarnaast zorgen ook de N786 in Laag Soeren en N345 in Empe voor leefbaarheidsproblemen. Voor deze wegen door kernen en door kwetsbare natuurgebieden worden oplossingen gezocht met een goede afstemming tussen functie, gebruik en inrichting van de weg.

De omliggende kernen van de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen zijn aangewezen op deze steden voor veel van hun voorzieningen. Deze plaatsen dienen vanuit de omliggende regio goed bereikbaar te zijn per auto, fiets en openbaar vervoer. Vanuit de regio Stedendriehoek wordt gestreefd naar goede fietsverbindingen naar openbaarvervoersknooppunten, ziekenhuizen en bedrijventerreinen. Daarnaast zijn transferpunten van groot belang.

Naast het streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid heeft de regio Stedendriehoek ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De regio wil het aantal verkeersslachtoffers verminderen en om deze doelstelling te bereiken wordt ingezet op het verder in overeenstemming brengen van het wegennet in de regio met de principes van Duurzaam Veilig. Daarnaast dient meer aandacht te worden besteed aan

de verkeerseducatie en –handhaving als middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft enkele speerpunten benoemd waarop specifiek wordt ingezet:

- wegvakken 80km/uur;
- wegvakken 50km/uur;
- schoolroutes;
- jonge automobilisten;
- fietsers;
- bromfietzers;
- oudere verkeersdeelnemers.

De gemeente Brummen is een buurgemeente van de Stadsregio en het beleid van de Stadsregio heeft daardoor ook (beperkte) invloed op de gemeente Brummen. Het richtinggevend kader van de Stadsregio op het gebied van ruimte, economie, mobiliteit en culturele en sociale ontwikkelingen is beschreven in het Regionaal Plan (RP) 2005 – 2020. Het doel van het RP is het binden van bewoners, bedrijven en bezoekers door het bieden van een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Dit moet leiden tot een aantrekkelijke, bereikbare en internationaal concurrerende regio.

Ten aanzien van verkeer en vervoer heeft de Stadsregio de volgende ambitie voor 2020: betere regionale bereikbaarheid, aantrekkelijker openbaar vervoer en het beter op elkaar aansluiten van auto, trein, bus en fiets.

Een aantrekkelijke Stadsregio kan betekenen dat het meer verkeer aantrekt. Verkeer dat van buiten de Stadsregio komt en wellicht gebruik maakt van wegen in de gemeente Brummen.

Lokaal

De gemeente Brummen beschikt op dit moment over verkeersbeleid dat op de meeste onderdelen verouderd is. Zo stamt het ‘verkeersstructuurplan Brummen’ uit 1996. De projecten uit dit plan zijn uitgevoerd en er hebben ontwikkelingen plaatsgevonden welke niet in dit plan waren opgenomen. Daarnaast zijn nieuwe ontwikkelingen gepland. Dit is een voorname aanleiding om een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan op te stellen.

In het GVVP wordt het verkeersstructuurplan geactualiseerd en worden structuren voor de auto en de fiets uitgewerkt. Hierbij is er aandacht voor de verschillende kernen die de gemeente Brummen rijk is. Tevens gaat het GVVP in op ruimtelijke ontwikkelingen, de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten, leefbaarheidsknelpunten en bereikbaarheidsknelpunten in de gemeente.

2.3 Integrale visie gemeente Brummen: ‘Ligt op groen!’

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de gemeente Brummen geldt als vertrekpunt voor het opstellen van doelstellingen voor in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP). In de visie wordt aangegeven hoe de gemeente Brummen invulling wil geven aan de verschillende beleidsvelden. Voor het GVVP is met name van belang om de gemeentelijke visie ten aanzien van verkeer en vervoer in beeld te hebben. Deze biedt handvaten voor het formuleren van doelstellingen. Deze doelstellingen vormen de aanzet voor het op te stellen beleid en te benoemen projecten.



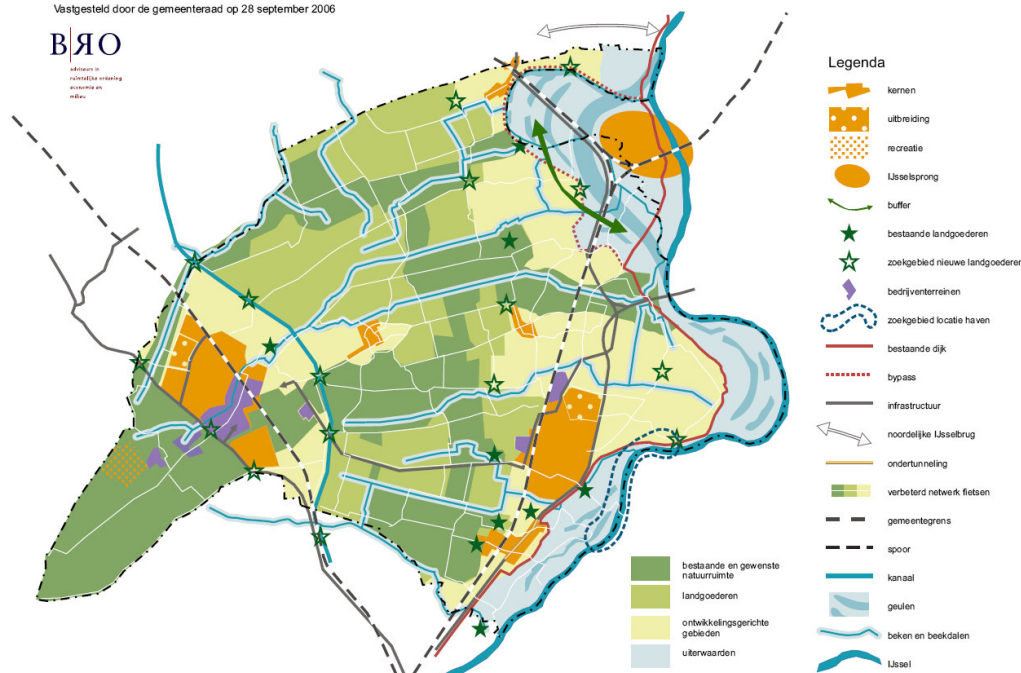
Met ingang van 28 september 2006 heeft de gemeente Brummen een nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsvisie, getiteld "Gemeente Brummen, Ligt op Groen". Hierin staat beschreven hoe de gemeente Brummen er over pakweg 25 jaar uit zou kunnen zien. De visie 'Ligt op Groen' is zowel een belangrijk toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar hopelijk ook voor vele burgers en ondernemers een inspiratiebron om initiatieven te ontwikkelen die de groene identiteit van de gemeente Brummen verder versterkt.

De visie is bedoeld om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. De visie vormt het beleids- en toetsingskader voor ontwikkelingen op het gebied van natuur en landschap, water, toerisme en recreatie, sociaal maatschappelijke structuur, wonen, werken, voorzieningen en verkeer. Centraal in de nieuwe visie staan de groene kwaliteiten van onze gemeente. Brummen is een prachtige landelijke gemeente met veel mooie plekken. Dit groene karakter is het vertrekpunt voor toekomstige ontwikkelingen. De gemeente Brummen kiest voor een strategie waarbij de bestaande groene kwaliteiten van onze gemeente het referentiepunt zijn. Hierbij wordt zoveel mogelijk recht gedaan aan de bestaande verschillen in het landschap, maar ook aan de mogelijkheden voor ontwikkelingen in onze gemeente.

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie behelst een lange termijnvisie (Strategische visie tot 2030) en de korte termijnvisie (periode 2005 tot 2015). Samen vormen ze de ruimtelijke ontwikkelingsvisie "Ligt op Groen".

Visiekaart Brummen

Vastgesteld door de gemeenteraad op 28 september 2006



Bron: www.brummen.nl, Ruimtelijke ontwikkelingsvisie: Ligt op Groen!

De gemeente Brummen heeft in de strategische visie enkele hoofdkeuzes gemaakt:

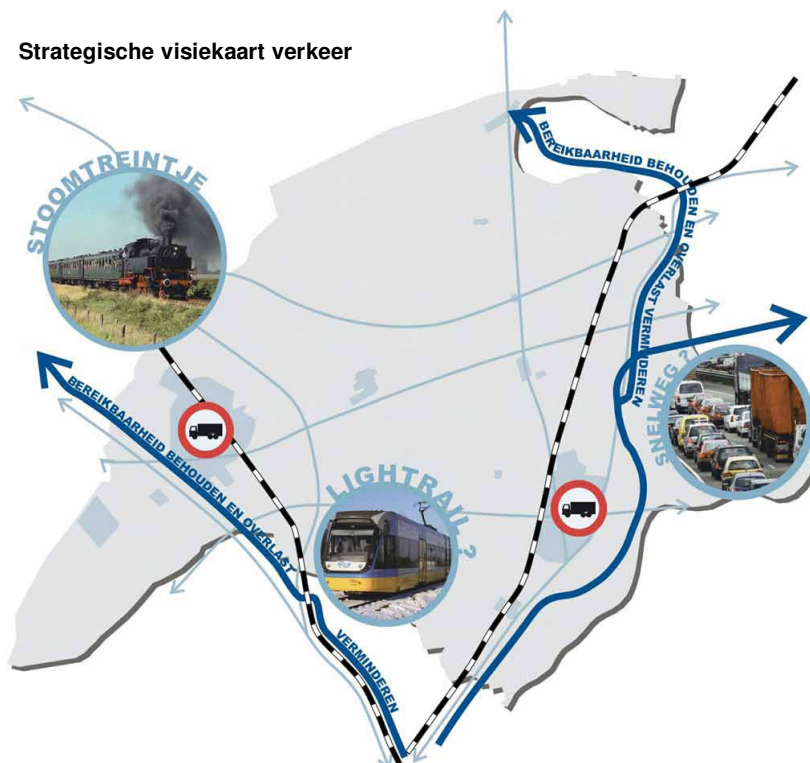
- In de regio dient synergie te worden ontwikkeld tussen de diverse delen van de Stedendriehoek welke het beste bereikt kan worden door aan te sluiten op de onderscheidende kwaliteiten.
- De gemeente heeft de *groene* kwaliteit als dé identiteitsdrager welke tot uiting komt in het Veluwemassief, het aantrekkelijke kleinschalige (agrarische) landschap, de IJssel, de beken en de rust en ruimte.

- Ruimtelijke kwaliteiten worden gezien als vertrekpunt voor toekomstige ontwikkelingen. De toekomstige ontwikkelingen dienen de huidige groene kwaliteiten, welke als referentiepunt worden gezien, te versterken.

Bovenstaande hoofdkeuzes zijn vertaald naar strategische beleidsuitspraken voor de verschillende beleidsvelden. Op het gebied van verkeer zijn de volgende strategische beleidsuitspraken / keuzen gedaan:

- *Bereikbaarheid is essentieel en dit wordt dan ook behouden. Er is een aantal maatregelen noodzakelijk om op termijn de bereikbaarheid te garanderen. Daarbij wordt gestreefd naar oplossingen die de leefbaarheid verbeteren.*
- *Infrastructurele ontwikkelingen zien wij niet als aanleiding voor nieuwe 'rode' ontwikkelingen, maar stuurt deze wel.*
- *Bij de groene identiteit van de gemeente past het voorkomen van vermijdbaar autoverkeer. De mogelijkheden voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer worden optimaal benut. Nieuwe ontwikkelingen zetten we zo in dat draagvlak verbetert c.q. autoverkeer beperkt blijft. De aanwezige spoorlijnen zien we als kans.*
- *Bij het zoeken naar oplossingen voor infrastructurele knelpunten streven we naar een duurzame oplossing. Is een aanpassing van de bestaande infrastructuur ook op termijn een geschikte oplossing of is de problematiek zo groot dat structuuringrepen gerechtvaardigd zijn?*
- *Goederenvervoer over de spoorlijn Arnhem-Zutphen kan plaatsvinden binnen de huidige geluidruimte. De leefbaarheid mag hierdoor niet extra belast worden.*
- *Voor de N345, N348 en N786 zullen in regionaal verband oplossingen moeten komen, waarbij de regionale verkeersproblematiek niet op onze gemeente wordt afgewenteld en de leefbaarheid verbetert. Met name de leefbaarheid in Leuvenheim dient op korte termijn aangepakt te worden. Zo kunnen wij ons voorstellen dat er een andere afwikkeling van verkeer uit het bundelingsgebied van de Stedendriehoek plaatsvindt (Noordelijke IJsselbrug), dat de N348 wordt verlegd naar een nieuwe winterdijk (in combinatie met maatregelen 'Ruimte voor de rivier'), of zelfs aan de andere zijde van de IJssel.*

Strategische visiekaart verkeer



Bron: Licht op Groen! Basisrapport

2.4 Ruimtelijke ontwikkelingen en vertrekpunten

Ruimtelijke ontwikkelingen leveren nieuwe of andere verkeersstromen op en hebben daarmee grote invloed op het verkeersbeeld binnen de gemeente Brummen. Het verkeersbeleid voor de komende 10 jaar moet op de toekomstige ontwikkelingen kunnen anticiperen. Binnen de gemeente Brummen spelen de volgende belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen:

- IJsselsprong Zutphen;
- centrumplan Brummen;
- centrumplan Eerbeek;
- uitbreiding woonwijk Elzenbos;
- uitbreiding woonwijk Lombok.

2.4.1 IJsselsprong

De IJsselsprong behelst een project in de gemeenten Brummen, Voorst en Zutphen. In het kader van dit project vinden twee dijkverleggingen plaats, één in de gemeente Brummen en één in de gemeente Voorst. De dijken worden verlegd om de IJssel meer ruimte te geven bij hoogwater.

In dit project is tevens de bouw van maximaal 3000 woningen in De Hoven opgenomen. Daarnaast worden infrastructurele maatregelen genomen die een rondweg om Voorst en De Hoven beogen. Echter, hiermee worden mogelijk de problemen in Empe niet opgelost. Aandacht voor de situatie in en rond Empe blijft daarmee gerechtvaardigd.. Ook in Leuvenheim is sprake van verkeersproblematiek door de provinciale weg (N348) die het dorp in tweeën snijdt. Hiervoor wordt onderzocht wat de oplossing is om nu en in de toekomst de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in Leuvenheim te waarborgen. Op korte termijn worden verbeteringen aan het huidige wegvak onderzocht. Voor de lange termijn wordt een structurele oplossing door middel van de aanleg van een rondweg onderzocht.

2.4.2 Centrumplan Brummen

In de ontwikkelingsvisie 'Ligt op Groen!' heeft de gemeenteraad uitspraken gedaan over de ontwikkeling van het centrum van Brummen. Het centrum van Brummen moet levendiger en versterkt worden door de voorzieningen te concentreren. Door het centrum een impuls te geven moet de leegstand verminderd worden en de looproute verbeteren. Tevens kan de route en bereikbaarheid voor het autoverkeer verbeterd worden.

2.4.3 Centrumplan Eerbeek

De bedrijfsverplaatsingen van Machinefabriek Eerbeek en transportbedrijf Burgers Logistics heeft ertoe geleid dat een aanzienlijk deel van het centrum van Eerbeek braak kwam te liggen. Dit biedt een goede kans om het centrum van Eerbeek te herstructureren tot een goed functionerend en aantrekkelijk winkel-, woon- en verblijfsgebied. In 2009 is hiervoor een masterplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe het centrum in acht jaar tot een dergelijk gebied wordt omgetoverd.



Figuur 2.2: Structuurvisie centrum Eerbeek [Bron: Structuurvisie Centrumgebied Eerbeek]

2.4.4 Elzenbos, Lombok en provinciale wegen

Uitbreiding Elzenbos

Aan de noordzijde van Brummen wordt de wijk Elzenbos uitgebreid. Op termijn moeten er circa 700 woningen verrijzen in het gebied dat wordt begrensd door de bestaande wijk Elzenbos, Zutphensestraat, Elzenbosweg, N348 en de Meengatstraat.

Lombok

De gemeente Brummen werkt aan de uitbreiding van de woonwijk Lombok aan de noordwest kan van Eerbeek. Voorlopig betreft dit het plangebied tussen de huidige wijk Lombok, Lombokweg, Ringlaan en Weverweg, waar circa 300 woningen gerealiseerd gaan worden. Het is de bedoeling om ook ten zuiden van de Weverweg woningbouw te laten plaatsvinden.

Provinciale wegen

De vormgeving van de N348 in Leuvenheim staat ter discussie. De route tussen Arnhem en Zutphen door Leuvenheim levert zowel geluidsoverlast als barrièrewerking op. Er loopt een onderzoek naar mogelijke oplossingen.

Zoals in de provinciale wegcategorisering is aangegeven staan de N786 door Laag Soeren en N345 door Empe en Hoven ook ter discussie. Voor de dorpen wordt onderzocht welke maatregelen de knelpunten weg kunnen nemen. Daarnaast vormt het vracht- en landbouwverkeer op de Nieuwe IJsselbrug een knelpunt sinds er een verbod voor vracht- en /landbouwverkeer is ingesteld op de Oude IJsselbrug. Hier wordt gedacht aan een geslotenverklaring voor landbouwverkeer gedurende spitsperiodes en daarnaast de aanleg van nieuwe op- en afritten voor landbouwverkeer direct voor en na de aanlanding van de Nieuwe IJsselbrug.

2.4.5 Vertrekpunt: behoud van natuur en ecologische waarden

Bij het opstellen van het GVVP wordt naast 'Ligt op Groen!' rekening gehouden met andere bestaande beleidsdocumenten, bijvoorbeeld de ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000. In de gemeente Brummen zijn veel natuurgebieden aan te wijzen met een hoge ecologische waarde. Deze EHS en Natura 2000 gebieden zijn randvoorwaardelijk voor eventuele te nemen verkeersmaatregelen. Zo kan bijvoorbeeld rekening gehouden worden met specifieke plekken waar het wild oversteekt.

2.5 Overige relevante beleidsdocumenten

Het GVVP moet aansluiten op het beleid van hogere overheden, zoals het rijk, provincie Gelderland en regio Stedendriehoek. Daarnaast moet het ook aansluiten bij het beleid binnen de gemeente Brummen. In dit kader is het belangrijk om te weten welke andere beleidsdocumenten relevant zijn voor het op te stellen GVVP. In bijlage 1 zijn deze beleidsdocumenten op hoofdpunten weergegeven.

3 REACTIES EN MENINGEN BEWONERS

3.1 Inleiding

In september en oktober 2009 zijn drie inloopavonden gehouden om te inventariseren wat er leeft onder de bewoners van de gemeente Brummen ten aanzien van verkeer en vervoer. Per avond zijn bewoners uit een specifiek gebied uitgenodigd om hun mening te geven over verkeer en vervoer in de gemeente Brummen:

- buitengebied (woensdag 30 september 2009);
- kern Brummen (dinsdag 6 oktober 2009);
- kern Eerbeek (woensdag 7 oktober 2009).

De inloopavonden werden hoofdzakelijk bezocht door bewoners, maar er waren ook vertegenwoordigers van belangenorganisaties zoals Veilig Verkeer Nederland en Nederlandse Vereniging voor Blinden en Slechtzienden (NVBS) aanwezig. Verdeeld over de drie avonden hebben ongeveer 100 mensen de mogelijkheid gebruikt om hun mening te ventileren.

Tijdens de inloopavonden waren vijf stands met elk een eigen onderwerp opgesteld waar de bezoekers hun mening, voorstellen en klachten konden uiten. De stands waren ingedeeld in de volgende onderwerpen:

- verkeersveiligheid;
- intensiteit en snelheid;
- parkeren;
- leefbaarheid, milieu en geluid;
- fiets, toerisme en recreatie.

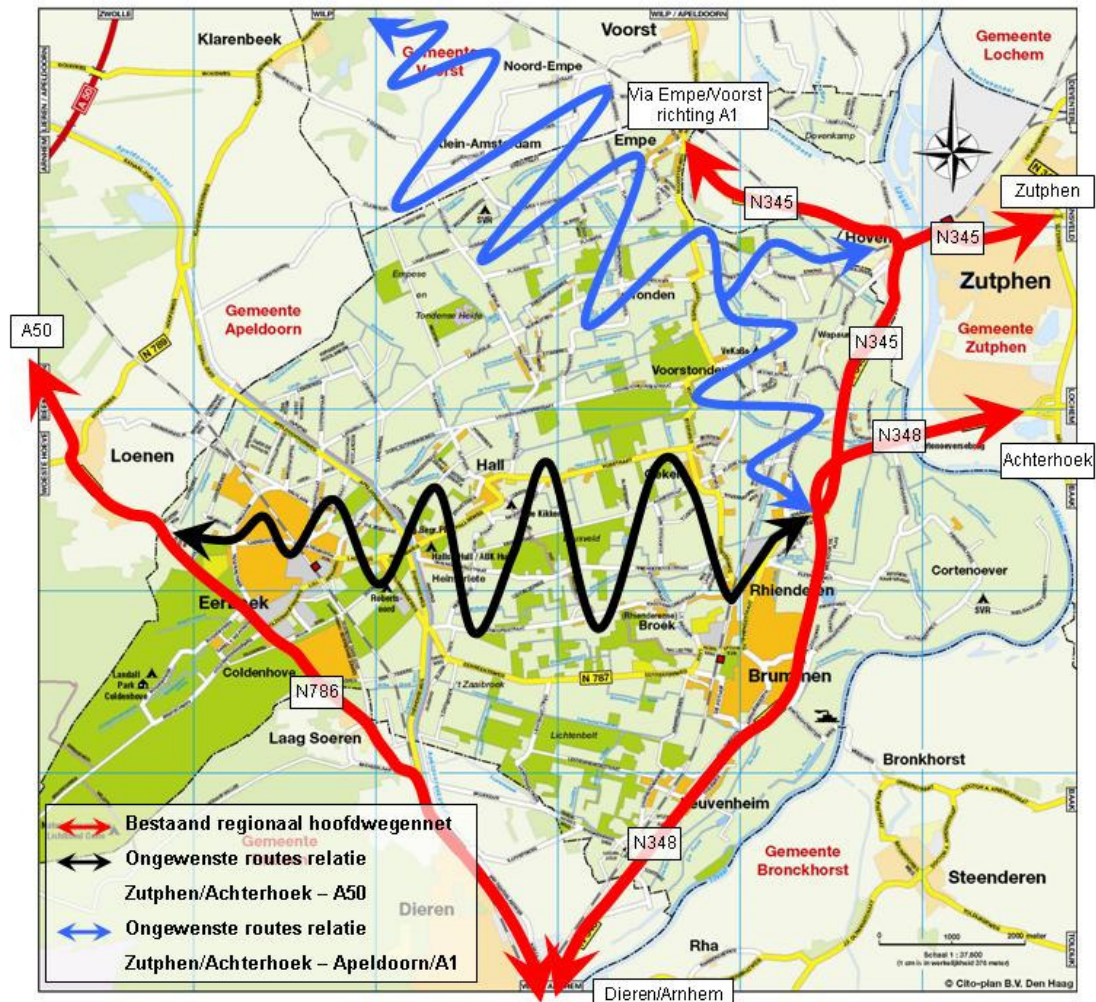
In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste reacties per deelgebied weergegeven. In bijlage 12 zijn *alle* reacties verwerkt en op kaarten weergegeven. Alle reacties zullen een plek krijgen in het GVVP, in dit stadium is het van belang om de *hoofdlijnen van de reacties* te kunnen aanwijzen en daarmee een koers te kunnen uitzetten.

3.2 Buitengebied

Tijdens de inloopavond voor het buitengebied van de gemeente Brummen, zijn circa 40 reacties geïnventariseerd. Veel reacties zijn geuit over de verkeersonveiligheid. Onveiligheid op specifieke kruispunten en wegvakken. In veel gevallen komt dat volgens de bewoners door het relatief hoge aandeel sluipverkeer en de hoge snelheid van het verkeer. Ook ten aanzien van fiets, toerisme en recreatie zijn verscheidende reacties meegegeven die aandacht verdienen in het GVVP.

Duidelijk is geworden dat veel opmerkingen betrekking hebben op de wegen aan de rand van de kern Brummen. Er is een clustering te zien van opmerkingen die te maken hebben met de oost-westrelatie (Zupthen/Achterhoek richting A50) en zuid-noordrelatie (Zupthen/Achterhoek richting A1/Apeldoorn). De gewenste routes om verkeer op deze relaties soepel af te wikkelen vormen de provinciale wegen N786, N348 en N345, de zogenaamde 'draggers' van de regionale hoofdwegstructuur. Op onderdelen van deze routes doen zich met name in de spitsperioden vertraging voor, waardoor de verleiding ontstaat om routes door het buitengebied van Brummen te kiezen. Het verkeer op de routes door het buitengebied zorgt ervoor dat de wegen in het buitengebied als onveilig worden ervaren. Daarnaast heeft de bevolking in het buitengebied last van

geluidsoverlast. Het vele verkeer door het buitengebied komen ook de natuur en de leefbaarheid in groene middengebied van de gemeente Brummen niet ten goede. Juist dit groene buitengebied is de kracht en kwaliteit van de gemeente.



Figuur 3.1: Verkeersrelaties Zutphen/Achterhoek richting A1/Apeldoorn en A50

3.3 Kern Brummen

De inloopavond voor het dorp Brummen heeft ongeveer 40 reacties opgeleverd. Veel reacties gingen over de hoeveelheid en snelheid van het verkeer. Ook over het parkeren in het centrum van Brummen zijn veel reacties binnen gekomen. Veel reacties ten aanzien van parkeren hebben betrekking op het gebrek aan parkeerruimte.

De reacties over de intensiteit zijn het gevolg van de verkeersrelatie tussen Zutphen/Achterhoek en de A50 en de beperkte bereikbaarheid van bedrijventerrein Hazenberg. Het doorgaande verkeer tussen Zutphen/Achterhoek en de A50 maakt gebruik van wegen door de kern van Brummen waardoor de verkeersdruk en hinder toeneemt. Deze hinder komt tot uiting in klachten ten aanzien van intensiteit en snelheid. Een goede ontsluitingsweg tussen bedrijventerrein de Hazenberg en de N348 ontbreekt. Hierdoor maakt het vrachtverkeer gebruik van de wegen in de kern van Brummen die daar niet of onvoldoende op berekend zijn. Ook de verkeerscirculatie in en

direct rondom het centrum zorgt voor een onprettig verblijfsklimaat en leidt tot veel verkeershinder en overlast.

Naast de inloopavonden in het kader van het GVVP heeft enkele weken later een informatieavond plaatsgevonden betreffende de herinrichting van de Zupthensestraat en Arnhemsestraat in Brummen. Tijdens deze inloopavond is geopperd om een vrachtwagenverbod in te stellen voor de kern Brummen.

3.4 Kern Eerbeek

In Eerbeek zijn tijdens de inloopavond ongeveer 25 reacties binnen gekomen. Veel reacties hadden betrekking op de Loenenseweg. De route Loenenseweg – Stuijvenburchtstraat wordt veel gebruikt door doorgaand verkeer op de relatie tussen Zutphen/Achterhoek en A50. Dit zorgt voor een sterke aantasting van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tevens vormt de Loenenseweg een barrière die moeilijk is over te steken. Vanuit de bevolking leidt dit tot zorgen over verkeersonveiligheid, intensiteit en snelheid op de Loenenseweg - Stuijvenburchstraat. Tevens is de wens geuit om vrijliggende fietspaden aan te leggen.

4 UITWERKINGKADERS EN DOELSTELLINGEN VAN HET GVVP

4.1 Betekenis van de inventarisatie voor het GVVP op hoofdlijnen

Het fundament van het GVVP: een wegcategorisering voor de toekomst.

Het Verkeersstructuurplan is sinds 1996 niet meer geactualiseerd. Sindsdien is op het gebied van verkeer en vervoer veel veranderd. De verkeersstromen en toekomstige ontwikkelingen zijn van dermate grote invloed dat de gemeente Brummen toe is aan een nieuwe wegcategorisering. Een visie welke rekening houdt met de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en welke is gebaseerd op realiteitswaarde en aansluit bij wegcategorisering van de provincie Gelderland en omliggende gemeenten.

Ruimtelijke ontwikkelingen als de IJsselsprong, uitbreiding van de woonwijken Elzenbos en Lombok en de centrumplannen Brummen en Eerbeek bieden kansen om leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken. Het is daarom van belang om bij het opstellen van de wegcategorisering en uitvoeringsprogramma hier rekening mee te houden.

In de wegcategorisering dient ook aandacht uit te gaan naar de verkeersrelatie tussen Zutphen/Achterhoek richting de A50 en in het bijzonder richting de A1. Het gevolg van ongewenst gebruik van routes door het buitengebied zijn verkeersonveiligheid, leefbaarheidproblemen in de kernen van de gemeente Brummen en mogelijke aantasting van de natuurwaarden in het buitengebied.

Centraal daarbij staan de volgende relaties en verbindingen:

- bereikbaarheid Hazenberg;
- verkeerscirculatie in en direct rondom het centrum van Brummen;
- verkeersrelatie N345 – A1/Apeldoorn en N348 – A50/Veluwe;
- verkeersrelatie Eerbeek (Noord) – Apeldoornseweg (Kanaalroute);
- gevolgen IJsselsprong (voor onder meer Leuvenheim);
- verkeersfunctie N786 (Laag Soeren);
- doorgaande route Eerbeek, Loenenseweg;
- toekomst kanaalbruggen.

Blijven investeren in verkeersveiligheid

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat er in de gemeente Brummen een aantal provinciale wegen zijn welke een grotere kans op ongevallen hebben dan gemiddeld. Qua beheer en onderhoud heeft de gemeente echter niets over deze wegen te zeggen, dat is een aangelegenheid van de provincie. Maar men kan de provincie hierop wel aanspreken.

Het aantal ongevallen dat in de gemeente Brummen plaatsvindt, bevindt zich in een dalende trend. Dat is een positieve ontwikkeling. Toch zijn op de gemeentelijke wegen nog locaties te vinden waar meerdere (ernstige) ongevallen gebeuren. Bij de aanpak van verkeersonveilige locaties heeft het de voorkeur om deze locaties als eerste aan te pakken. Daarbij zijn infrastructurele maatregelen gewenst, maar evenzeer moet ingezet worden op educatie, voorlichting en handhaving, de zogenaamde niet-infrastructurele maatregelen.

Openbaar vervoer

Ten aanzien van het openbaar vervoer heeft de gemeente een faciliterende rol, zoals het aanbieden van verkeersvoorzieningen voor de bus, en het realiseren van voorzieningen bij haltes. Uit de openbaar vervoervisie van de provincie Gelderland voor

2014 blijkt dat het huidige serviceniveau op peil blijft. De railverbindingen blijven gehandhaafd en de lijnbus door Eerbeek gaat onderdeel uitmaken van de HOV Snelnet Apeldoorn – Dieren. Hiermee krijgt Eerbeek per openbaar vervoer een snellere verbinding met Apeldoorn en Dieren.

4.2 Themagerichte doelstellingen

In de vorige paragraaf zijn fundamentele onderwerpen benoemd die koers moeten zetten voor het GVVP. In het GVVP worden natuurlijk alle voor de gemeente Brummen relevante mobiliteitsthema's opgenomen.

Per thema worden doelstellingen geformuleerd die de ambities van de gemeente Brummen weergeven. De doelstellingen worden uitgewerkt in het GVVP en geven daarmee een belangrijke invulling aan de koers die de gemeente Brummen uitzet voor de komende jaren op het gebied van verkeer en vervoer.

Tabel 4.1 geeft de thema's en onderwerpen weer welke een plek krijgen in het GVVP.

Tabel 4.1: Thema's en onderwerpen van het GVVP

Thema	Onderwerpen
Duurzaamheid (par. 4.2.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame mobiliteit: op de onderdelen gedrag, (voertuig)technologie en vervoerkeuzes.
Wegencategorisering (par. 4.2.2)	<ul style="list-style-type: none"> • wegcategorisering (o.b.v. principes Duurzaam Veilig); • structuren en netwerken: <ul style="list-style-type: none"> – auto- en vrachtverkeer; – fiets. • sluijperverkeer; • landbouwverkeer; • toekomst kanaalbruggen en spoorwegovergangen; • hulpdiensten.
Bereikbaarheid (par. 4.2.3)	<ul style="list-style-type: none"> • bereikbaarheid dorpskernen; • bereikbaarheid centra Brummen en Eerbeek; • bereikbaarheid bedrijventerreinen; • openbaar vervoer; • toegankelijkheid en voorzieningen voetgangers, in het bijzonder ouderen en minder validen.
Verkeersveiligheid (par. 4.2.4)	<ul style="list-style-type: none"> • black-spots en ongevalconcentraties; • kruispunten en wegvakken; • school- en woonomgevingen; • educatie en handhaving.
Fietsen en recreatief (par. 4.2.5)	<ul style="list-style-type: none"> • recreatieve fietsroutes; • fietsvoorzieningen.
Parkeren (par. 4.2.6)	<ul style="list-style-type: none"> • parkeerregulering; • parkeernormen (oude en nieuwe wijken).
Leefbaarheid en natuur (par. 4.2.7)	<ul style="list-style-type: none"> • geluid en luchtkwaliteit; • natuurwaarden buitengebied.

4.2.1 Duurzaamheid

Inleiding

Het thema 'duurzaamheid' kent momenteel een brede maatschappelijke en bestuurlijke belangstelling. In veel plannen en beleidsvelden zoals economie, milieu en ruimte is duurzaamheid een speerpunt, zo ook binnen mobiliteit.

Duurzaamheid wordt nog vaak beschouwd als een 'containerbegrip'. Afbakening en wat te bereiken met duurzame mobiliteit is daarom noodzakelijk. In de beleidsfase en uitvoeringsfase dient daarom het definiëren en realiseren van duidelijke ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit voorop te staan.

Het gaat daarbij in ieder geval om het maken van keuzes. Duurzame mobiliteit heeft in hoofdzaak betrekking op *gedrag*, *voertuigtechnologie* en *keuzes*. *Duurzame mobiliteit zit verweven in vrijwel alle thema's en onderwerpen*.

Bij de uitvoering van het beleid speelt de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag een belangrijke rol. Gedragsverandering gaat doorgaans niet vanzelf, daar dienen stimulerende en aantrekkelijke maatregelen voor bijvoorbeeld organisaties, ondernemers, bedrijven en inwoners van de gemeente op te worden ingezet.

Van belang daarbij is te *zien wat* nodig is, en te *begrijpen waarom* iets nodig is. Dat maakt de uiteindelijke haalbaarheid van duurzame keuzes en maatregelen pas interessant en vooral ook (bestuurlijk) haalbaar. 'Wat levert het op' is daarbij de centrale vraag.

Elke kilometer die niet met de fiets of lopend wordt afgelegd maar per auto leidt tot uitstoot van koolstofdioxide. Verplaatsingen hoeven niet per se milieuvriendelijk, ongezond en geldverslindend te zijn. Er zijn veel goede alternatieven voor deze vormen van verplaatsing die ook verleidelijk en aantrekkelijk kunnen zijn.

Te denken valt aan het aanbieden en stimuleren van elektrische oplaadpunten voor fiets en (later) voor auto's. Het aanbieden van zogenaamde 'Greenwheels' in de gemeente is ook een denkbare maatregel. Of het inzetten op gedragsverandering waarbij de fiets een veel sterkere concurrent wordt voor de auto. Het instellen van één of meer autovrije (zon)dag(en) kan ook een invulling zijn van 'duurzaam denken'.

In de beleids- en uitvoeringsfase dienen een aantal gerichte benaderingen voor duurzame mobiliteit te worden uitgewerkt gericht op gedrag, technologie en vervoerkeuzes.

Doelstellingen

Het *doel* van duurzaam mobiliteitsbeleid is het versterken van de beoogde stedelijke kwaliteiten op het gebied van dorpsontwikkeling, luchtkwaliteit, leefbaarheid, milieu, natuur, gezondheid, economie en bereikbaarheid.

Specifieke uitwerkingspunten

- Aandacht voor het combineren van de thema's leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, openbaar vervoer, fiets etc.;
- Uitwerken van gerichte benaderingen voor duurzame mobiliteit welke gericht zijn op gedrag, technologie en vervoerkeuzes.

4.2.2 Wegencategorisering

Inleiding

Een robuuste wegencategorisering is de basis voor het functioneren van alle wegen in de gemeente. De wegencategorisering bepaalt grotendeels de te nemen maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid en verbeteren van de leefomgeving. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig worden wegen gecategoriseerd in drie wegtypen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Met het invoeren van 30 en 60 km/u zones (verblijfsgebieden) heeft de gemeente invulling gegeven aan dit principe, maar voor de gemeente Brummen is nog geen wegencategoriseringsplan opgesteld. Dit dient in het kader van het GVVP te gebeuren. De wegtypen dienen qua wegkenmerken duidelijker van elkaar te worden onderscheiden en aan te sluiten bij de essentiële herkenbaarheidkenmerken.

Onderdeel van de gemeentelijke wegencategorisering vormt primair het onderscheid tussen de gebiedsontsluitingswegen (dominante verkeersfunctie) en erftoegangswegen (primair verblijfsfunctie). Ontsluitende wegen zijn primair bedoeld om veel verkeer op af te wikkelen en op toegangswegen staat toch vooral 'het verblijven' voorop. Dit komt tot uiting in het toepassen van de essentiële herkenbaarheidkenmerken. Bij verblijfsgebieden is de vraag hoe het autoverkeer in de ruimtelijke omgeving wordt ingepast en met welke fysieke maatregelen een passende snelheid wordt afgedwongen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Dat kunnen technische maatregelen zijn, maar evenzeer omgevingskenmerken die een sterke bijdrage kunnen leveren aan de gewenste weginrichting (bijvoorbeeld toepassen groenvoorzieningen en -structuren langs de weg of bepaalde natuurwaarden kunnen versterken).

Bij de wegencategorisering dient rekening te worden gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de toekomst van de kanaalbruggen. Brummen is gelegen aan de spoorlijn Arnhem – Zutphen (IJssellijn) en in het kader van PHS heeft het kabinet voorgesteld om op dit traject meer (goederen)treinen te laten rijden. De spoorwegovergangen kunnen hierdoor langer gesloten zijn, waardoor het wegverkeer hier meer hinder van zal ondervinden.

De toekomst van de bruggen over het Apeldoorns Kanaal dienen gerelateerd te worden aan de gewenste verkeersfuncties die voortkomen uit de op te stellen wegennetvisie. Afhankelijk van de toekomstige functietoekenning zal de noodzaak om één of meerdere bruggen te vervangen groter of kleiner kunnen worden.

Doelstellingen

In de wegencategorisering worden de wegen ingedeeld in functies waarbij de inrichtingskenmerken en het gebruik (intensiteit) worden omschreven. Het *doel* is om te komen tot een eenduidige wegencategorisering voor de gemeente Brummen welke aansluit bij de provinciale wegencategorisering (verwoord in de provinciale wegencategorisering) en de omliggende gemeenten. De wegencategorisering wordt een richtinggevende visie en per situatie wordt bekeken welke inrichtingskenmerken passen bij de functie van de weg.

In de gemeente Brummen is sprake van problemen op structuurniveau, zoals de relatie Zutphen/Achterhoek – A1/Apeldoorn en A50 op regionaal niveau en de functie van de Pothof en de bereikbaarheid van bedrijventerrein Hazenberg op lokaal niveau. Deze vragen vroeg of laat om grote aanpassingen aan het wegennet. De problemen zullen in aard en omvang in de tijd groter worden. Deels vraagt dat maatregelen op korte termijn,

deels aanpassingen op de lange termijn. Onderscheid in aanpak en werken aan een duurzame wegengestructuur wordt daarom voorzien in een 'gefaseerde' wegencategorisering:

- Een wegencategorisering voor de korte termijn (5-10 jaar) met de huidige verkeersstructuur en maatregelen voor de huidige problemen.
- Een lange termijnvisie 2020 – 2030 met een visie voor de knelpunten op structuurniveau.

Ontsnippering, natuurwaarden

Bij het opstellen van de wegencategorisering wordt rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie '*Ligt op Groen!*' en het '*ontsnipperingsbeleid*' van de gemeente Brummen. Het ontsnipperingsbeleid is erop gericht om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), of natuurwaarden in de gemeente Brummen te versterken. Door maatregelen te nemen om het verkeer in het buitengebied te ontmoedigen kan deze EHS-structuur versterkt worden, of kunnen kwaliteiten van het buitengebied (natuurwaarden) versterkt worden. Verkeersremmende maatregelen of verkeersbeperkende maatregelen kunnen bijvoorbeeld gerealiseerd worden in combinatie met maatregelen die de EHS kunnen versterken. In dit kader is een 'win-win' situatie te bereiken.

Specifieke uitwerkingpunten

- Wegencategorisering voor korte en lange termijn: aanduiden en benoemen wegen in maximaal drie herkenbare categorieën.
- Per wegcategorie de inrichtingskenmerken benoemen, zoals streefintensiteiten, wegbreedte, markering, wel of geen fietspaden/-stroken.
- Netwerken definiëren voor (vracht)autoverkeer en het fietsverkeer.
- Aandacht daarbij voor de oost-west (Achterhoek/Zutphen – A50) en zuid-noord verbindingen (Achterhoek/Zutphen - A1).
- Bruggen over het Apeldoornskanaal in de wegencategorisering betrekken in relatie tot de oost-west verbindingen.
- Sluipverkeer: definiëren wanneer er sprake is van sluipverkeer en aangeven wat het maximale percentage en hoeveelheid sluipverkeer mag bedragen. Het doorvoeren van een eenduidige wegencategorisering draagt onder meer bij aan het voorkomen van sluipverkeer. Het definiëren van sluipverkeer is dan wel een eerste vereiste. Wanneer wordt sluipverkeer als hinder ervaren en bij welk aandeel van het vastgestelde sluipverkeer zijn maatregelen wenselijk.
- Zandwegen: welke functie krijgen de zandwegen, voor wie zijn deze wegen belangrijk en voor wie niet?
- Routes en inrichtingseisen gericht op landbouwverkeer benoemen (weginrichtingskenmerken benoemen).

4.2.3 Bereikbaarheid

Inleiding

In de toekomst wordt een krimp van de bevolking verwacht, dit betekent echter niet dat de mobiliteit zal krimpen. In de regio heeft met name Zutphen nog de ambitie om te groeien. Hoewel de groei al minder snel en fors is als gedacht, zal dit merkbaar zijn op de doorgaande routes, zoals de N348 langs Brummen. Daarnaast groeien ook de kernen in de gemeente Brummen, gezien de ruimtelijke ontwikkelingen zoals Lombok (kern Eerbeek) en Elzenbos (kern Brummen). Deze ontwikkelingen hebben invloed op de verkeersstromen en verkeersintensiteiten in de genoemde kernen.

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Hazenberg te Brummen is een aandachtspunt. Al het vrachtverkeer naar dit bedrijventerrein rijdt door de kern van Brummen. Ook de oost-west relatie tussen Zutphen/Achterhoek en A1/Apeldoorn en A50 is een voornaam aandachtspunt.

Doelstellingen

Het *doel* is om de bereikbaarheid te behouden en maatregelen te nemen om de bereikbaarheid in de toekomst te kunnen blijven garanderen. Het aanwijzen van hoofdontsluitingsroutes in combinatie met gepaste inrichtingsmaatregelen zal moeten leiden tot minder verkeer door woonstraten en woongebieden. De woon- en werkconcentraties moeten met korte en snelle routes op het hoofdwegennet aansluiten.

Specifieke uitwerkingpunten

- In regionaal verband onderzoeksrichtingen en oplossingsrichtingen formuleren voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem Leuvenheim.
- Aandacht voor bereikbaarheid Hazenberg.
- Aandacht voor bereikbaarheid relatie Zutphen/Achterhoek met de A1/A50.

4.2.4 Verkeersveiligheid

Inleiding

Verkeersveiligheid is altijd een onderwerp welke hoog op de agenda staat van inwoners. In de gemeente Brummen is dat niet anders. Opvallend is dat in Eerbeek de verkeersveiligheid op de Loenenseweg een specifiek probleem vormt.

Het ongevallenbeeld neemt de afgelopen jaren een patroon aan waarbij er steeds meer 'versnippering' van oorzaak en toedracht plaatsvindt. De aantallen zijn in steeds meer gevallen zo klein dat het moeilijk is om gerichte acties en/of maatregelen te nemen. De aantallen zijn zo laag dat alle ongevallen steeds meer een 'ongeval op zich' is, een zogenaamde 'toevalstreffer'. Alle inspanningen van de afgelopen jaren op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving, hebben er toe geleid dat er steeds minder locaties met hoge aantallen ongevallen (concentraties) gebeuren. De zogenaamde 'black spots' zijn minder aan de orde.

Een mooie en goede ontwikkeling uiteraard. Maar de inspanning om de verkeersveiligheid verder te verbeteren is en blijft nodig, immers elk ongeval is er één te veel. Er blijven locaties aanwijsbaar waar meer of ernstige ongevallen plaatsvinden.

De fase waarin de verkeersveiligheid op dit moment vooral aangepakt wordt is het zoeken en opsporen van de combinatie en versterking van infrastructuur, educatie en handhaving. Daarbij zullen de initiatieven en maatregelen zich steeds moeten gaan richten op grotere gebieden en/of trajecten, specifieke doelgroepen en gedragingen. Kortom initiatieven die in meer opzichten een groter bereik hebben (geografisch, doelgroepen etcetera). Hiermee dient de volgende stap gezet te worden om het aantal ongevallen nog verder naar beneden te krijgen. Hieraan wordt het motto 'op weg naar 0' gehangen.

Doelstellingen

De gemeente gaat inzetten op een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving om daarmee de bestaande verkeersonveiligheid verder in te perken. De gemeente streeft ernaar om binnen drie jaar na vaststelling van het GVVP de nog bestaande grote ongevalconcentraties op te lossen.

De gemeente heeft in beginsel alleen direct grip op het voorkomen van ongevallen en het nemen van maatregelen op gemeentelijke wegen. Dit betekent dat een goede samenwerking met de provincie vereist is om de knelpunten op de provinciale wegen weg te nemen.

Specifieke uitwerkingpunten

- Reconstructie van onveilige wegvakken en kruispunten door het opsporen van ongevalconcentraties. Het aanpakken van kruispunten en wegvakken (infrastructurele maatregelen) sluit aan bij de perceptie van de inwoners gelet op de reacties tijdens de inloopavonden.
- Educatie: vaststellen van geschikte educatievormen met:
 - Specifieke aandacht voor ouderen en minder validen.
 - Aansluiting op overige (mobiliteits)beleidsvelden en in samen met infra-gerichte maatregelen en handhavingsprogramma's.

4.2.5 Fietsen en recreatie

Inleiding

Fietsverkeer is op te delen in utilitair gebruik (werkers en scholieren) en recreatief gebruik. Utilitaire fietsers gebruiken de fiets vrijwel dagelijks als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer of om naar school te fietsen. Voor het woon-werkverkeer is een directe route van en naar het werk van groot belang om concurrerend te kunnen zijn met de auto. Voor scholieren is, vanwege hun leeftijd en het ontbreken van openbaar vervoer, de fiets vaak het enige mogelijke vervoermiddel. Omdat zij vallen onder de kwetsbare doelgroepen is het belangrijk om op de schoolroutes extra goed op de verkeersveiligheid te letten.

Recreatieve fietsers gebruiken de fiets om een blokje om te fietsen of dagtochten te maken. De gemeente Brummen beschikt over een gevarieerd en aantrekkelijk landschap doordat het aan de rand van de Veluwe is gelegen. Iedereen moet in de gelegenheid zijn om hier van kunnen genieten. Van belang voor een recreatief fietspad is dat deze door een aantrekkelijk landschap loopt. De verharding van het recreatieve netwerk dient voldoende comfort te bieden maar hoeft niet per definitie uit asfalt te bestaan. Een goed onderhouden halfverharding is een prima pad voor recreatieve fietsers en draagt ook bij aan de beleving.

Naast goede, kwalitatief hoogwaardige routes is ook het parkeren van fietsen van belang. Aangesloten wordt daarbij op de CROW-normen (landelijk gebruikte kengetallen). Bij stallingsvoorzieningen dient ook rekening te worden gehouden met de trend van soort en type fietsen (elektrische fietsen, ligfietsen, bakfietsen etc.). De parkeer- en stallocaties kunnen ook worden gebruikt om oplaadpunten voor elektrische fietsen te realiseren.

Om het fietsnetwerk te versterken is de gemeente bezig met een onderzoek naar een fietsbrug over de N348, zodat een directe verbinding ontstaat tussen de Bronkhorsterweg en het centrum van Brummen. Een eventuele brug verkort de route tussen Brummen en Bronkhorst.

Doelstellingen

Binnen dit thema wordt als *doel* gesteld om het fietscomfort binnen de gemeente Brummen op een hoger kwaliteitsniveau te brengen. Dit sluit aan bij de visie 'Ligt op

Groen!' waar fietsvoorzieningen gecombineerd kunnen worden met de sterke landschappelijke omgeving waarover de gemeente beschikt. Het verhogen van de belevingswaarde van de fietsroutes kan daarmee naar een hoger plan worden getild.

Specifieke uitwerkingspunten

- Aanwijzen van dominante fietsroutes die geschikt zijn om tot hoogwaardige fiets(snel)routes te maken.
- In kaart brengen van bestaande recreatieve routes en ontbrekende schakels.
- Realisatie van veilige schoolroutes (gelet op de kwetsbare doelgroep).
- Realisatie van korte en directe woon-werkroutes.
- Verhogen van de belevingswaarde van en langs recreatieve fietspaden.
- Promoten van het recreatieve fietsnetwerk.
- Recreatieve routes worden een belangrijke randvoorwaarde bij de inrichting van infrastructuur, op het hoofdwegennet worden veilige oversteekmogelijkheden gerealiseerd.

4.2.6 Parkeren

Inleiding

Parkeerproblematiek heeft bij bewoners altijd sterk de aandacht. Tijdens de inloopavonden zijn diverse klachten en opmerkingen geuit ten aanzien van parkeren in de verschillende kernen. Veel klachten richten zich op parkeren in het centrum van Brummen en parkeren in woonstraten in Brummen en Eerbeek. Ook richten klachten zich op parkeren van grote voertuigen op ongewenste locaties.

Om deze knelpunten op te lossen en om de parkeercapaciteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen dient men terug te kunnen vallen op helder parkeerbeleid. Met de in juni 2007 vastgestelde Parkeernota beschikt de gemeente Brummen over actueel parkeerbeleid. In deze nota zijn parkeerkencijfers en parkeernormen opgenomen welke de gemeente hanteert bij onderhouds- en herstructureringswerkzaamheden en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Doelstellingen

In de Parkeernota is vastgesteld dat er geen blauwe zones of betaald wordt ingevoerd in de gemeente Brummen. Tevens is vastgesteld dat de Parkeernota een voorwaardenscheppend beleid (vraagvolgend) is. Het beleid richt zich er op om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Het *doel* in dit thema is dan ook het zorgen voor voldoende parkeercapaciteit in de centra en woonwijken, zodat de parkeerdruk in oude woonwijken wordt verminderd.

Specifieke uitwerkingspunten

- Opnemen van parkeeronderzoeken in het uitvoeringsprogramma.
- Actualisatie parkeernormen uit Parkeernota 2007, specifieke aandacht gaat daarbij uit naar oude wijken en centrumgebieden.
- Aandacht voor parkeren van grote voertuigen in Brummen en Eerbeek.

4.2.7 Leefbaarheid en natuur

Inleiding

Verkeer heeft grote invloed op de leefbaarheid in een straat, dorp of groter gebied. De hoeveelheid verkeer en daarmee gepaard gaande verkeerslawaaai en uitstoot van schadelijke stoffen als CO₂ en fijnstoffen hebben hier grote invloed op.

In Leuvenheim is dit goed te merken. De verkeersdruk op de N348 vormt een stevige barrière in het dorp en de inwoners ervaren geluidsoverlast.

Evenzeer zal de door het kabinet voorgestelde toename aan goederentreinen op de IJssellijn van invloed zijn op de leefbaarheid en natuur.

Tijdens de inloopavonden zijn diverse reacties binnen gekomen die betrekking hebben op leefbaarheid. Geluidsoverlast is de meest voorkomende overlast die bewoners ervaren. Dit wordt ervaren door zowel de aanwezigheid van grasbetonstenen in combinatie met veel sluipverkeer als door de hoge tonen van de treinen. Ook drempels blijken een bron van geluidsoverlast te zijn.

Doelstellingen

Het *doel* is het aanbieden van een aantrekkelijke natuur- en leefomgeving welke niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Op de meest bepalende factoren zoals hoge intensiteit, al dan niet in combinatie met hoge snelheid, wordt ingegrepen als de leefbaarheid en natuurwaarde daarmee verbeterd kan worden.

Specifieke uitwerkingpunten

- In wegcategorisering problemen met sluipverkeer definiëren.
- Bij wegcategorisering voorkeursinrichtingskenmerken aangeven waarbij voldoende aandacht uitgaat naar de nadelige effecten op leefbaarheid en geluidhinder.
- Principemaatregelen beschrijven om hinder en overlast van verkeer te verminderen, gerelateerd aan weg- en omgevingkenmerken.
- Nagaan of en waar maatregelen t.a.v. 'verkeer' en 'natuur' elkaar kunnen versterken.