

PROGRAMMA MOBILITEIT

RUIMTE VOOR BEWEGING

I ACHTERGRONDRAAPPORT
I BIJLAGE 1



Gemeente Brummen

IN SAMENWERKING MET

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



INHOUDSOPGAVE

01 Structuur & demografie	Pag. 5
Regionaal	6
Lokaal	8
02 Mobiliteit in beeld	Pag. 16
Modal split	17
Voetganger	19
Fiets	21
Openbaar vervoer	27
Intensiteiten	29
Auto	32
Landbouw- en vrachtverkeer	37
Veerpont	38
03 Verkeersveiligheid	Pag. 40
Ongevallen	41
Locaties	44



INHOUDSOPGAVE

04	Beleid & raakvlakken	Pag. 47
	Lokaal	48
	Regionaal	59
	Provinciaal	62
	Landelijk	67
05	Brummenaren denken mee!	Pag. 73
	Enquête	74
	Achtergrond	75
	Kwaliteit en belang	77
	Uitdagingen voor de toekomst	81
	Trends & ontwikkelingen	82
	Wat gaat goed?	83
	Wat kan beter?	84
06	Trends & ontwikkelingen	Pag. 87
	Trends in relatie tot Brummen	88
	20 landelijke trends	89
07	Input begeleidingsgroep (CBVV)	Pag. 92



LEESWIJZER

Voor u ligt het 'Achtergrondrapport' van de 'Programma Mobiliteit 2050 – Ruimte voor beweging'. Het programma is een beleidsdocument, waarin het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer wordt uiteengezet. In dit achtergrondrapport vindt u alle achtergrondinformatie over mobiliteit in de gemeente voor de huidige situatie en waar mogelijk met een blik vooruit.

Hoofdstuk 1 – Structuur & demografie geeft de feitelijke structuur van de gemeente weer en de directe omgeving, op regionaal schaalniveau en op lokaal niveau. Dit hoofdstuk geeft ook informatie over de demografie en de toekomstverwachting wat betreft leeftijdsopbouw en gezinssamenstelling.

Hoofdstuk 2 – Mobiliteit in beeld laat voor elke relevante vorm van mobiliteit binnen de gemeentegrenzen van Brummen zien wat de huidige stand van zaken is. De modal split is opgenomen, de drukste plekken voor voetgangers, het fietsnetwerk, de openbaar vervoer mogelijkheden, de structuur voor gemotoriseerd verkeer, informatie over vracht- en landbouwverkeer en de huidige staat van dienst van de veerpont.

Hoofdstuk 3 – Verkeersveiligheid beschrijft de verkeersveiligheid van de afgelopen jaren in de gemeente. Op basis van VIA Stat data worden het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers weergegeven en de trend van de afgelopen jaren. Daarnaast worden de gevaarlijkste plekken in de gemeente omschreven op basis van de data.

Hoofdstuk 4 – Beleid & raakvlakken geeft een weergave van het huidige beleid met raakvlakken voor verkeer en vervoer in de gemeente. Dit beleid en de raakvlakken op het gebied van beleid, zoals projecten, zijn uitgewerkt op lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk niveau. De belangrijke en relevante beleidsstukken worden hier samengevat.

Hoofdstuk 5 – Brummenaren denken mee laat zien hoe de mensen die de enquête hebben ingevuld denken over het verkeer en vervoer in de gemeente. De mening van de respondenten is in dit hoofdstuk uitgewerkt, met onder andere informatie over de meest gebruikte vervoerwijzen nu en in de toekomst en de relevante trends en ontwikkelingen die de respondenten zien voor de komende jaren.

Hoofdstuk 6 – Trends & ontwikkelingen omschrijft in het kort welke trends en ontwikkelingen er landelijk spelen en welke het meest relevant voor de gemeente zijn.

Algemeen. Aan het eind van elk hoofdstuk is een 'groene' pagina opgenomen zoals deze pagina. Deze pagina's vormen de samenvatting van het hoofdstuk en op de pagina staat de belangrijkste informatie beschreven die meegenomen wordt in het Programma Mobiliteit.



01

Structuur & demografie



REGIONAAL – Verkeersstructuur

REGIO STEDENDRIEHOEK

De regio is onderdeel van de Stedendriehoek die gezamenlijk een [Mobiliteitsagenda 2023-2027](#) hebben opgesteld. De Stedendriehoek ligt centraal in Oost-Nederland. Op het kruispunt van de A1 en de A50, de IJssel, de spoorverbinding oost-west (Randstad-Berlijn) en de spoorverbinding noord-zuid (Zwolle-Arnhem). Als regio in twee provincies, midden tussen de Randstad, Twente, Zwolle en Arnhem-Nijmegen.

De regio is divers en bestaat uit zowel grote steden als gemeenten met meer landelijke kernen. Hoewel de uitdagingen op het gebied van mobiliteit soms verschillen, is er samenhang en blijft samenwerking binnen de regio noodzakelijk.

VERKEERSSTRUCTUUR

In de Stedendriehoek is Brummen de meest zuidelijk gelegen gemeente. Aan de oostzijde grenst de gemeente aan de IJssel, parallel aan de IJssel zijn de N345 en N348 gelegen. De N348 verbindt de Regio Arnhem-Nijmegen, de gemeente en Zutphen aan elkaar en de N345 verbindt de gemeente met Apeldoorn. Ter hoogte van De Hoven is recent een nieuwe rondweg geopend als onderdeel van de N345.

Over de IJssel is een veerdienst aanwezig welke een directe verbinding maakt naar Bronckhorst in de Regio Arnhem-Nijmegen.

De N786 en N787 doorkruisen de gemeente en realiseren de verbinding van oost naar west. Dit is de verbinding tussen de N345 en de A50. Vanaf de A50 kan richting het noorden (Apeldoorn) de A1 worden bereikt en richting het zuiden (Arnhem) de A12. Richting het zuiden is voor een deel van de inwoners van de gemeente de snelste route via de N348 en A348 richting Arnhem.

Voor de meest directe verbinding naar Apeldoorn kan vanaf Dieren het Apeldoornskanaal worden gevolgd. Over de Apeldoornseweg en Kanaal Zuid kan Apeldoorn relatief snel worden bereikt.



LOKAAL – Landschap

CAHIER 1 IDENTITEIT - LANDSCHAPSBIOGRAFIE

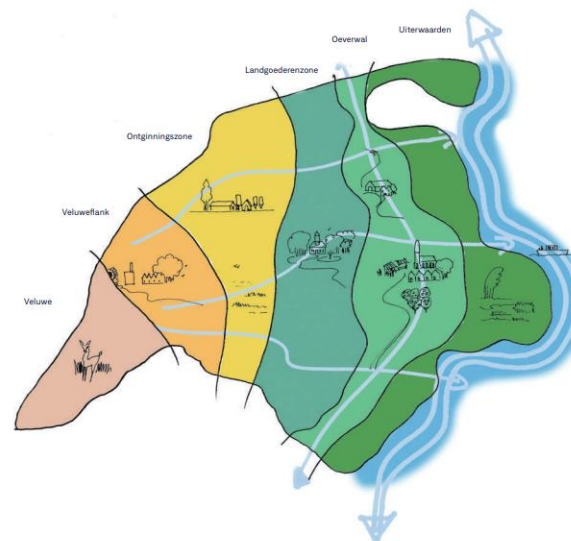
"Het landschap in de gemeente Brummen is uniek door de afwisseling van landschapszones. Fietsend of lopend van de Veluwe naar de IJssel kom je door 6 zones die elk een eigen karakter hebben. Een dergelijke opeenvolging van landschapstypen zie je nergens anders. Dit geeft het Brummense landschap een geheel eigen identiteit.", zo wordt geschreven in 'Brummen – de Landschapsbiografie'.

In de omgeving van de gemeente speelt water een hoofdrol, de gemeente bestaat uit een efficiënt netwerk van watergangen, onder andere naar de IJssel. Het overgrote deel van de gemeente ligt onder de zeespiegel, daarom werd in de middeleeuwen al gekozen om te wonen op de hoogst gelegen locaties: Eerbeek en Hall. Door de natuurlijke vorming van heuvels elders in het landschap ontstonden steeds meer bewoonbare locaties, zoals Leuvenheim en Brummen.

De identiteit van het Brummense landschap wordt in de landschapsbiografie onderscheiden in drie elementen:

- De zonering. Fietsend van de Veluwe naar de IJssel passeer je 6 zones, ieder met een eigen karakter. Die zonering is door het water gestuurd. Een dergelijke zonering vind je nergens in Nederland en maakt het Brummense landschap uniek.

- De lange rechte lijnen van wegen en waterlopen. Deze herinneren aan het middeleeuwse markenlandschap, dat ontstond in het natte gebied tussen de twee zones waar mensen konden wonen.
- Het verleden nog zichtbaar. In belangrijke delen van het Brummense landschap zie je nog steeds het kleinschalige patroon van het oude cultuurlandschap. Zeker, er zijn veel houtwallen en landweggetjes opgeruimd, maar in vergelijking met veel andere landschappen is het Brummense landschap nog behoorlijk dooraderd met natuurlijke landschapselementen.





LOKAAL – Ruimtelijke ontwikkelingen

ROUTEKAART WONEN (2023)

Brummen staat voor een grote opgave voor woningbouw en versnelling is nodig. Het laatste woningbehoefte-onderzoek uit 2018 (geactualiseerd in 2020) liet een opgave zien voor het toevoegen van 900 woningen tussen 2020 en 2030. De woningbehoefte is afhankelijk van meerdere factoren en is een dynamisch gegeven. Omdat de woningbehoefte voorlopig niet zal afnemen, heeft het college in september 2022 aan de provincie Gelderland de ambitie uitgesproken om te streven naar de realisatie van 1.250 woningen tot en met 2030. Dit betekent vanaf 2023 dus nog een toevoeging van zo'n 1.050 woningen. Dit aantal is ook opgenomen in de regionale woondeal die ondertekend is op 8 maart 2023 door de colleges van burgemeester en wethouders, het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

WONINGBOUW ONTWIKKELINGSLOCATIES

Om dit te realiseren zijn er diverse inbreidingslocaties uitgezet binnen de gemeente en zijn een aantal grootschalige locaties voor nieuwbouwwijken opgezet (Koersnota Loenen – Eerbeek, zie ook volgende pagina):

1. Eerbeek – Lombok Zuid – 200 woningen;
2. Eerbeek – Burgersterrein – 100 woningen;
3. Brummen – Elzenbos – 460 woningen;
4. Brummen – Stationsgebied noord – 250 tot 350 woningen;
5. Brummen – Stationsgebied zuid – 250 tot 350 woningen;
6. Brummen – Akkergeelster – 10 woningen;
7. Brummen – Ambachtstraat – 24 woningen;
8. Brummen – Sperwerstraat – 16 woningen;
9. Leuvenheim – Metelerkampweg – 10 tot 20 woningen;
10. Empe – Meeuwenbergweg – n.t.b.

Op het moment van schrijven zijn er nieuwe beleidsinzichten die reiken tot 2040, zie hiervoor Koersnota Loenen – Eerbeek.

BEDRIJVENTERREIN HAZENBERG

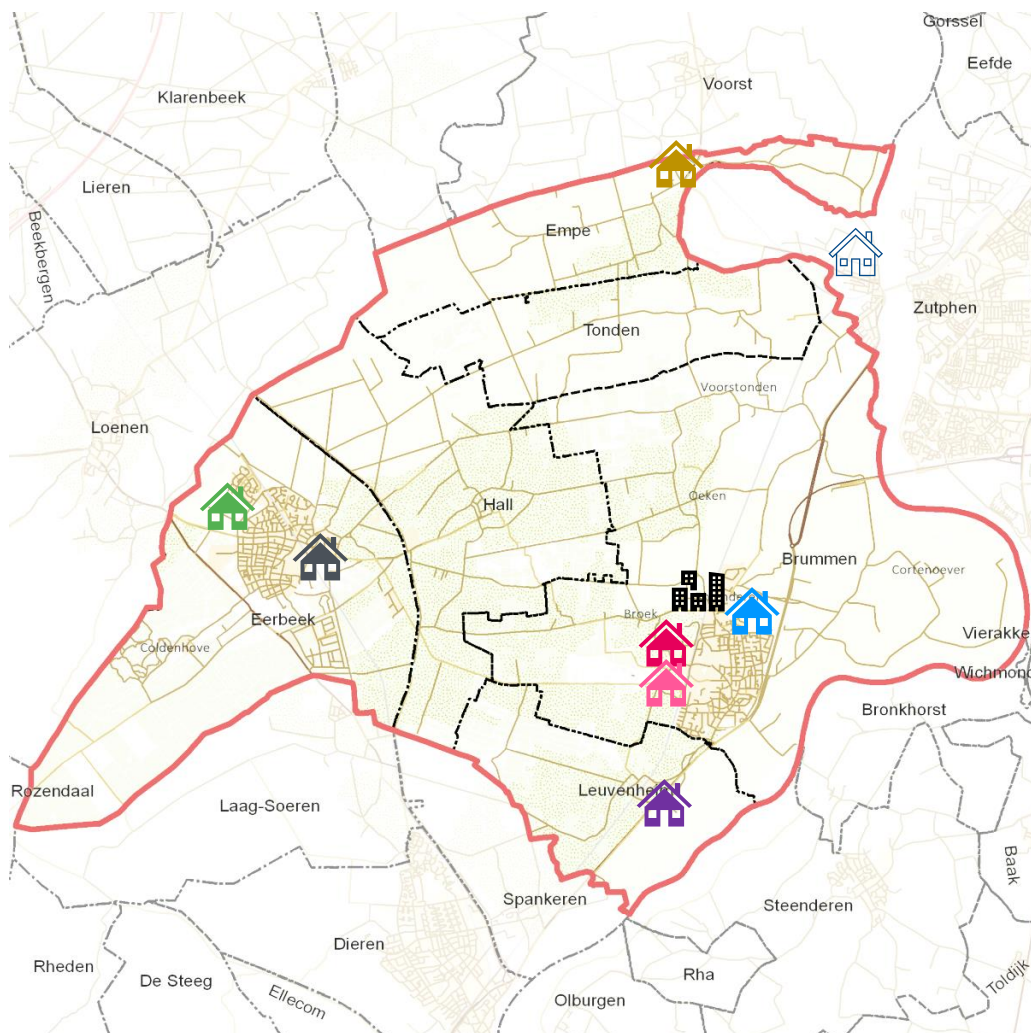
Dit bedrijventerrein heeft recent een uitbreiding met circa 2,5 ha gehad en er zijn op dit moment geen uitgeefbare kavels meer beschikbaar. Omdat de uitbreiding een nieuw bedrijventerrein is, is daar parkmanagement verplicht gesteld om zo kwaliteit te kunnen waarborgen.

OVERIGE RELEVANTE ONTWIKKELINGEN


De gemeente Zutphen gaat aan de slag met de plannen voor de toekomstige wijk De Hoven Noord. Daar gaat zij in de komende jaren woningen bouwen in het gebied ten noorden van de bestaande wijk De Hoven. Tegelijkertijd wordt er bekeken hoe dit gebied beter ingericht wordt. Dit is een relevante ontwikkeling voor de gemeente, aangezien dit invloed kan hebben op de bereikbaarheid van Empe. Het is van belang om rekening te houden met deze ontwikkeling bij het opstellen van het Programma Mobiliteit.



LOKAAL – Ruimtelijke ontwikkelingen kaart



LEGENDA RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN IN GROTERE OMVANG OF ONBEKENDE OMVANG

-  Eerbeek – Lombok Zuid (200 won.)
-  Eerbeek – Burgersterrein (100 won.)
-  Brummen – Elzenbos (460 won.)
-  Brummen – Stationsgebied noord (250 tot 350 won.)
-  Brummen – Stationsgebied zuid (250 tot 350 won.)
-  Leuvenheim – Metelerkampweg (10 tot 20 won.)
-  Empe – Meeuwenbergweg (n.t.b.)
-  Bedrijventerrein Hazenberg (2,5 ha)
-  Zutphen – De Hoven Noord (n.t.b.)



LOKAAL - Voorzieningen

BELANGRIJKE VOORZIENINGEN

Voor de gemeente zijn de belangrijkste voorzieningen in kaart gebracht (zie volgende pagina) in relatie tot mobiliteit. In de overzichtskaart op de volgende pagina zijn de volgende algemene voorzieningen gevisualiseerd:

- Centrumgebieden (inclusief drogist en horeca).
- Supermarkten.
- (Basis)scholen.
- Stations.
- Sportfaciliteiten.

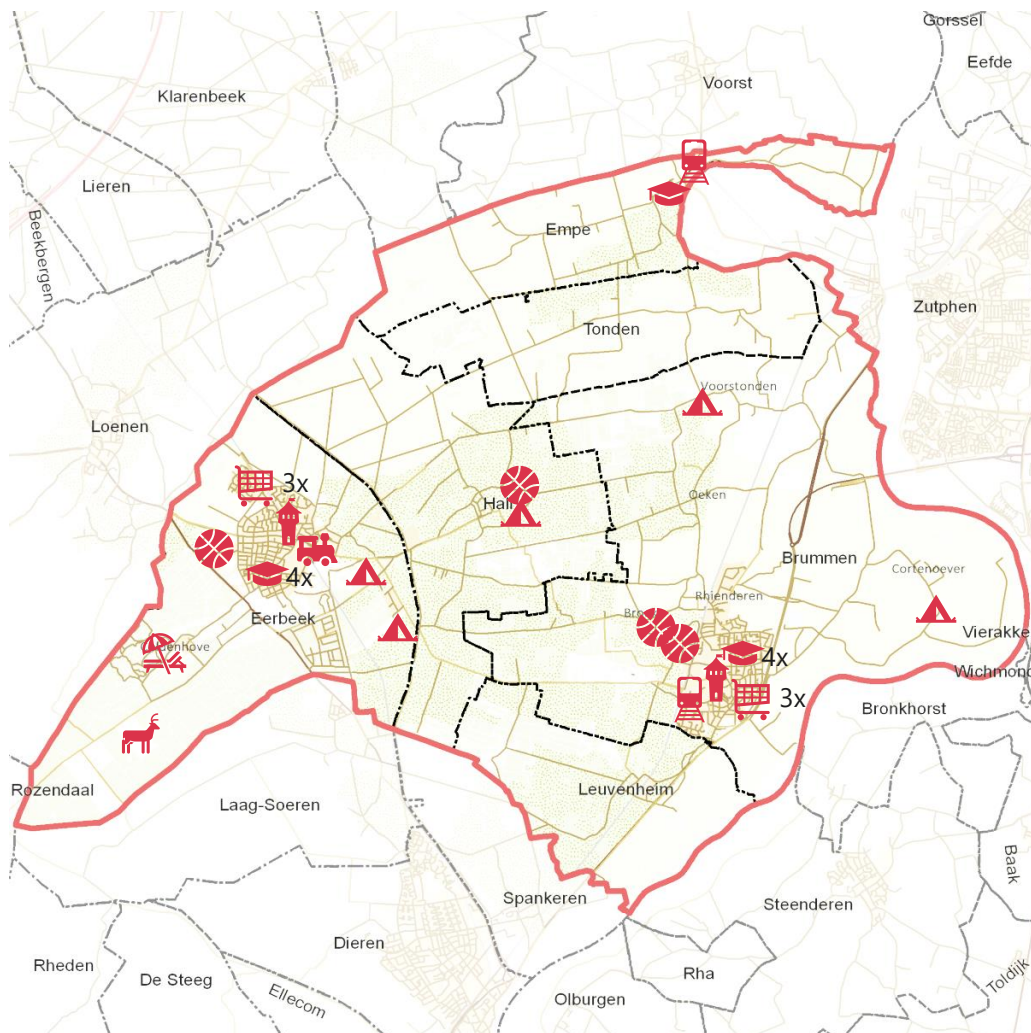
Aanvullend zijn een aantal voorzieningen die specifiek en uniek voor de gemeente zijn, gevisualiseerd op de kaart. Dit zijn voornamelijk voorzieningen die van belang zijn vanuit toeristisch oogpunt, betreffende:

- Landal Coldenhove (vakantiepark).
- Campings.
- Nationaal Park Veluwezoom.
- Buurthuizen.














LOKAAL - Voorzieningenkaart



LEGENDA

-  Centrumgebied (inclusief drogist en horeca)
-  Supermarkt
-  School
-  Station openbaar vervoer (trein en bus)
-  Station Eerbeek (stroomtrein)
-  Sportfaciliteit
-  Landal Coldenhove (vakantiepark)
-  Camping
-  Nationaal Park Veluwezoom



LOKAAL - Demografie

DEMOGRAFIE AFGELOPEN 20 JAAR

In de afgelopen 20 jaar is het inwonersaantal van de gemeente redelijk stabiel tussen de 20.500 en 22.000 inwoners. Eerbeek is de grootste kern van de gemeente (10.000 inwoners), opgevolgd door de kern Brummen (8.500 inwoners). De andere kernen zijn aanzienlijk kleiner dan 1.000 inwoners per stuk (CBS, 2023).

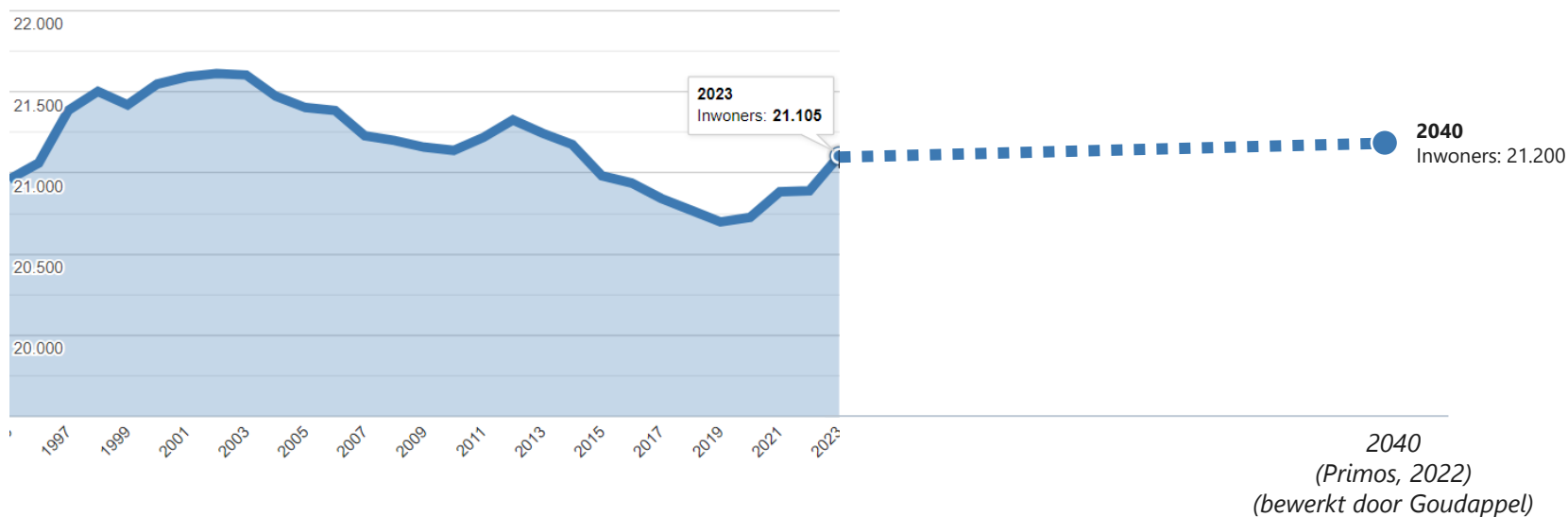
VOORSPELLING 2040

De provincie Gelderland stelt met enige regelmaat een nieuwe bevolkingsprognose op. Deze prognoses kunnen op gemeentelijk niveau fluctueren, maar zijn op regionaal niveau redelijk betrouwbaar. Per kern van de gemeente zijn geen groeiverwachtingen beschikbaar.

Primos 2022 is gebaseerd op de nationale prognose van eind 2021 (CBS). De prognose is een trendraming die gebaseerd is op de ontwikkeling van de binnenlandse migratie in het recente verleden. De vluchtelingenstroom vanuit Oekraïne door de oorlog is nog niet verwerkt in deze prognose.

De bevolkingsprognose voor de gemeente tot 2040 (er zijn geen prognoses voor 2050 beschikbaar) is dat er een groei plaatsvindt van 2,2% ten opzichte van 2020.

In 2020 had de gemeente 20.700 inwoners, dat zou betekenen dat er in **2040 circa 21.200 inwoners** in de gemeente wonen.





LOKAAL – Leeftijdsklassen en gezinssamenstelling

LEEFTIJDKLASSEN

De figuur rechts(boven) toont de prognose van het aandeel inwoners naar een bepaalde leeftijdsklasse in 2040. Uit de figuur blijkt dat er een groei plaatsvindt van het aantal inwoners ouder dan 65 jaar (wetende dat het totale inwonersaantal in Brummen groeit). Tegelijkertijd daalt het aantal inwoners tussen de 45 en 64 jaar sterk en wordt er een lichte groei verwacht van het aantal inwoners onder de 14 jaar.

HUISHOUDENS SAMENSTELLING

In de samenstelling van de huishoudens verandert weinig tussen 2022 en 2040, volgens de prognosecijfers uit de figuur rechts(onder). Iets minder dan 1/3^{de} van de huishoudens is een eenpersoonshuishouden, meer dan 1/3^{de} bestaat uit een meerpersoonshuishouden zonder kinderen en 1/3^{de} van de huishoudens bestaat uit een meerpersoonshuishouden met kind(eren) en eenoudergezinnen.

Bevolking naar verwachte leeftijdsklassen

Brummen

2022



2040



0% 20% 40% 60% 80% 100%

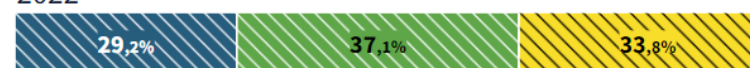
● 0-14 jaar ● 15-24 ● 25-44 ● 45-64 ● 65 jaar en ouder | \ Prognose

ABF, bewerking Provincie Gelderland – 2022 | 2022, 2040

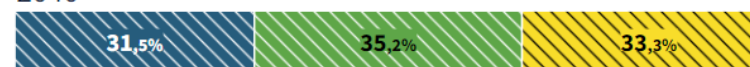
Huishoudens naar verwachte samenstelling

Brummen

2022



2040



0% 20% 40% 60% 80% 100%

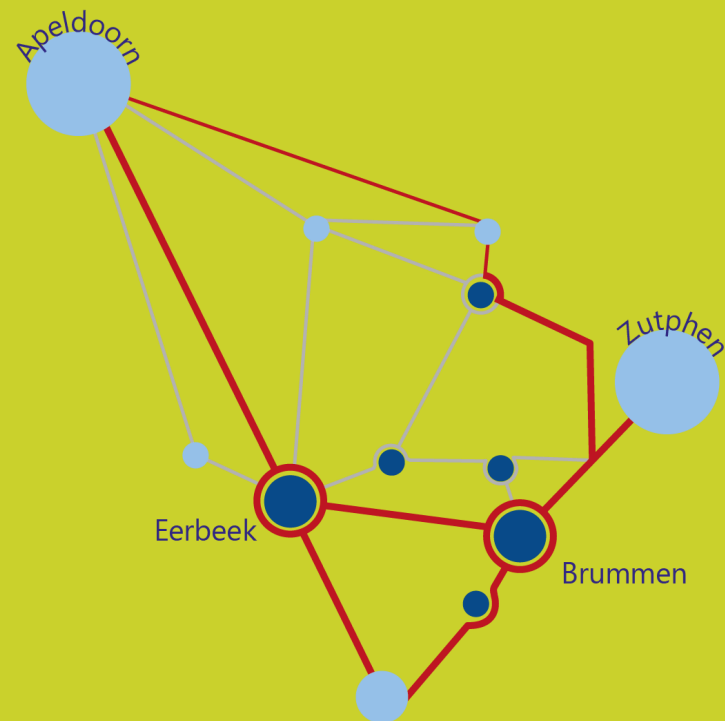
● Eenpersoonshuishoudens ● Meerpersoonshuishoudens zonder kinderen
● Meerpersoonshuishoudens met kind(eren) en eenoudergezinnen | \ Prognose

ABF, bewerking Provincie Gelderland – 2022 | 2022, 2040



WAT NEMEN WE MEE?

- Het hoofdwegennet van Brummen vormt zich door twee regionale verbindingen die de gemeente doorkruisen: de N786 van de A50 tot aan de IJssel (nabij Dieren) en de N348/A348 die de verbinding vormt tussen Arnhem en Zutphen.
- Om op het landelijk snelwegennetwerk te komen moet enige afstand worden afgelegd, er is geen op-/afrit beschikbaar in de gemeente. De gemeente heeft wel twee treinstations.
- Het landschap van Brummen kenmerkt zich door drie elementen: de 6 zones met een eigen karakter en in belangrijke delen van het Brummense landschap zie je nog steeds het kleinschalige patroon van het oude cultuurlandschap.
- De grootste woningbouwontwikkeling van de toekomst is gepland (nog niet vastgesteld) ten westen van het spoor in de kern Brummen, verspreid over twee locaties. Daarnaast vinden er tal van andere ontwikkelingen plaats die worden meegenomen in het Programma Mobiliteit.
- De gemeente bestaat uit twee kernen van circa 8.500 tot 10.000 inwoners, respectievelijk Brummen en Eerbeek. De overige kleine kernen in de gemeente bevatten minder dan 1.000 inwoners.
- De bevolkingsprognose voor de gemeente tot 2040 is dat er een groei plaatsvindt van 2,2% ten opzichte van 2020.



A blue and yellow Dutch high-speed train (TGV) is stopped at a railway crossing. The train has the number '2' on its side. A red and white striped barrier is lowered across the road. To the right, a signal post features a red light and a sign that reads 'WACHT tot het rode licht gedoofd is er kan nog een trein komen'. The background shows a blue sky with white clouds and green trees.

02

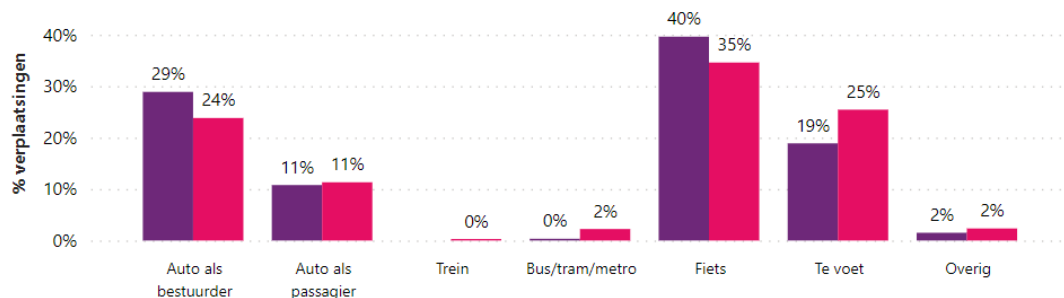
Mobiliteit in beeld



MODAL SPLIT – INTERN

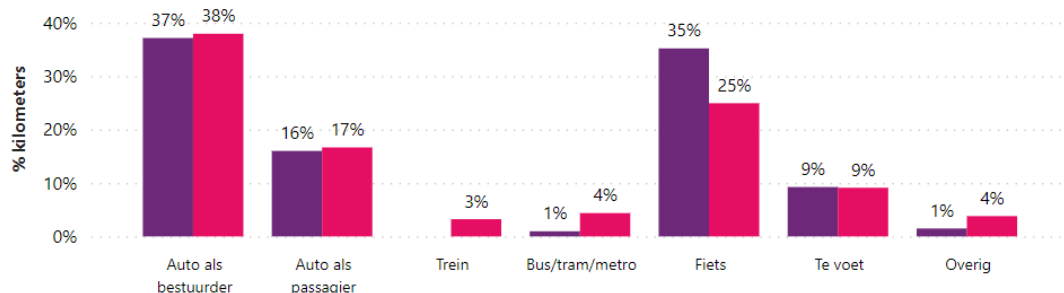
Modal Split (in verplaatsingen of ritten)

● Gemeente Brummen ● Nederland



Modal Split (in kilometers)

● Gemeente Brummen ● Nederland



TOELICHTING DATA

Op basis van OViN data (Onderzoek verplaatsingen in Nederland) is een beeld verkregen van de gekozen vervoerwijzen van de Brummenaren. Aangezien het onderzoek een beperkte steekproef betreft is enige voorzichtigheid geboden met de verwerking van de resultaten. De resultaten geven een indicatie van de mate waarin de modaliteit wordt gebruikt.

De figuur links toont de modal split voor verkeer dat binnen de gemeente verplaatst. De grafiek boven toont het aantal verplaatsingen of ritten en de grafiek onder toont het aantal kilometers dat binnen de gemeente wordt gereden per vervoerwijze in procenten (%). De gegevens voor de gemeente zijn afgezet tegen het landelijk Nederlands gemiddelde.

INTERNE MODAL SPLIT

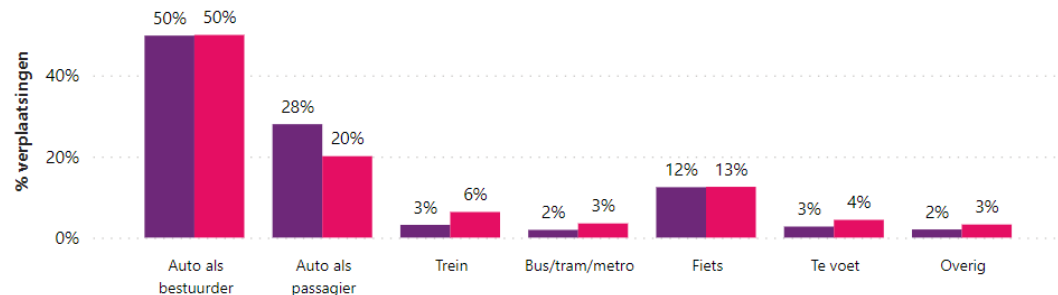
Bij verplaatsingen binnen de gemeente is het fietsgebruik iets boven het landelijke gemiddelde met 40%. Ook het aandeel verplaatsingen met de auto als bestuurder is relatief hoog met circa 29%. In Voorst en Zutphen is dit respectievelijk 27% en 22%. Er wordt juist meer dan gemiddeld gewandeld naar bestemmingen binnen de gemeente. Het openbaar vervoer wordt intern binnen de gemeente nauwelijks gebruikt op basis van dit onderzoek. Dat is niet vreemd aangezien de gemeente een relatief lage dichtheid van openbaar vervoer heeft (bijvoorbeeld in vergelijking met het openbaar vervoernetwerk van de gemeente Apeldoorn). In Voorst en Zutphen ligt dit aandeel respectievelijk op 0% en 1%.



MODAL SPLIT – EXTERN

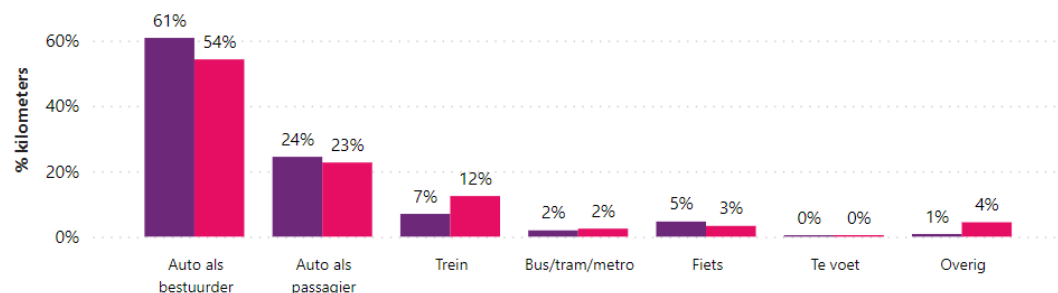
Modal Split (in verplaatsingen of ritten)

● Gemeente Brummen ● Nederland



Modal Split (in kilometers)

● Gemeente Brummen ● Nederland



LEESWIJZER

De figuur links toont de modal split voor verkeer dat de gemeente in- of uitgaat. De grafiek boven toont het aantal verplaatsingen of ritten en de grafiek onder toont het aantal kilometers dat van en naar de gemeente wordt gereden per vervoerwijze in procenten (%).

De gegevens voor de gemeente zijn afgezet tegen het landelijk Nederlands gemiddelde.

EXTERNE MODAL SPLIT

Voor de externe verplaatsingen (van buiten de gemeente naar Brummen en andersom) geldt dat ongeveer de helft van de verplaatsingen met de auto wordt gedaan. Voorst en Zutphen scoren gelijkwaardig. Er worden van en naar Brummen wel bovengemiddeld veel verplaatsingen gemaakt als passagier en ook het aantal kilometers als passagier komt hoger uit dan het Nederlands gemiddelde. In Voorst en Zutphen liggen deze percentages lager dan het Nederlands gemiddelde.

De fiets wordt bij 12% van de verplaatsingen gebruikt. Dit beeld komt redelijk overeen met het landelijk gemiddelde. Dit is in Zutphen gelijk en in Voorst 15%.

Het aantal verplaatsingen in de trein is met 3% minder dan het landelijk gemiddelde van 6%. Ondanks dat er twee treinstations zijn gelegen in de gemeente is er een relatief laag gebruik. Dit is in Voorst en Zutphen respectievelijk 3% en 11%.



VOETGANGER – Drukke in beeld

Voor Brummen en Eerbeek geldt dat er in de centrumgebieden tussen de 1.000 en 2.500 voetgangersbewegingen plaatsvinden per etmaal.

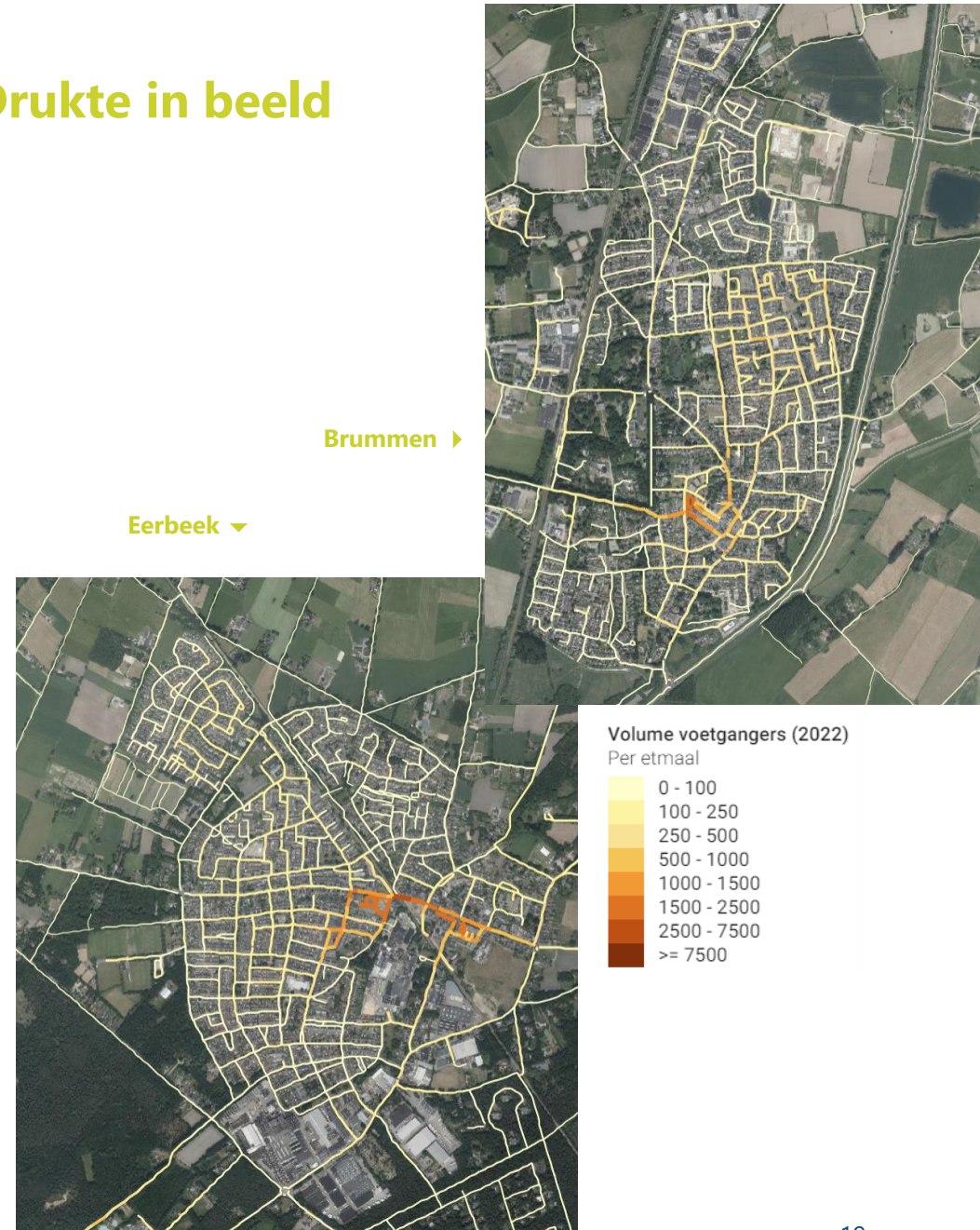
TOELICHTING DATA

OmniTRANS Spectrum, ook wel 'Mobiliteits-spectrum' genoemd, is een mobiliteitsdatabron bestaande uit ruimtelijke data en mobiliteitspatronen voor heel Nederland. Deze databron geeft inzicht in alle aspecten van mobiliteit; van bestemmingen van verkeer vanuit een bepaald gebied, tot de bereikbaarheid per modaliteit vanuit een bepaalde wijk, en de verkeersintensiteiten op ieder wegvak in Nederland, voor onder andere de voetganger.

Voor voetgangersdata (en fietsdata) is het Mobiliteitsspectrum nog in ontwikkeling, de huidige gegevens zijn gebaseerd op de dichtheid van bestemmingen en acceptabele loopafstanden. De data geeft een algemeen beeld van de drukste gebieden, maar is niet accuraat genoeg om een goed beeld te geven van de kleinere kernen dan Brummen en Eerbeek.

VOLUME VOETGANGERS PER ETMAAL

In de figuren rechts zijn de voetgangersactiviteiten in de kern Brummen en Eerbeek weergegeven. Uit de data blijkt dat er in Brummen voornamelijk wordt gelopen ter hoogte van het station en het centrumgebied. In Eerbeek zijn de activiteiten van voetgangers ook gericht op het centrumgebied.





VOETGANGER – Loop- en wandelnetwerk

De gemeente grenst aan Nationaal Park Veluwezoom en is daardoor een zeer geschikte locatie om vanuit te gaan wandelen. In de gemeente zijn diverse opties voor wandelen, waaronder meerdere Klompenpaden en Lange Afstand Wandelpaden.

KLOMPENPADEN

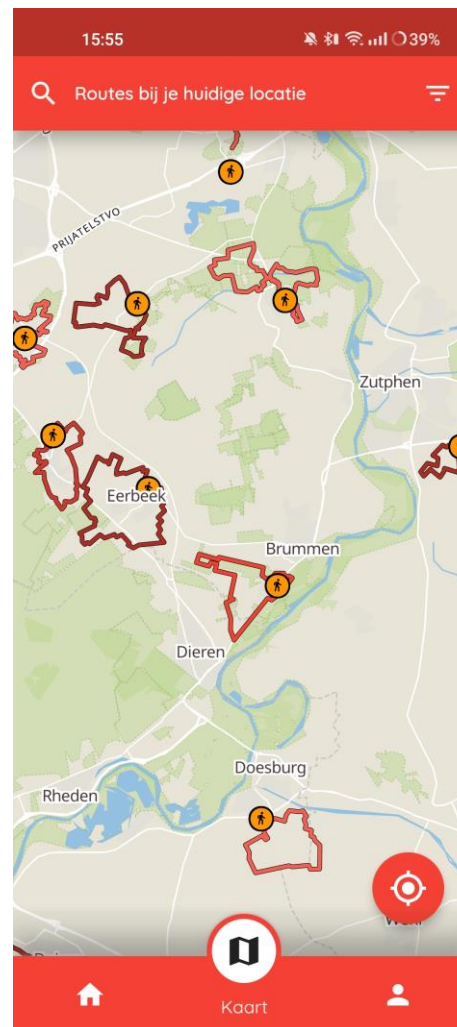
De volgende Klompenpaden (zie figuur rechts) zijn aanwezig in Brummen:

- Leuvenschepad
(13,1 km, startpunt: Het buurthuis in Leuvenheim)
- Eertbeeckse Beekpad
(16 km, startpunt: Grand Café De Korenmolen in Eerbeek)
- Loenense Enkenpad
(11 km, startpunt: Eetcafé t Ruifje in Loenen)

LANGE AFSTAND WANDELPADEN

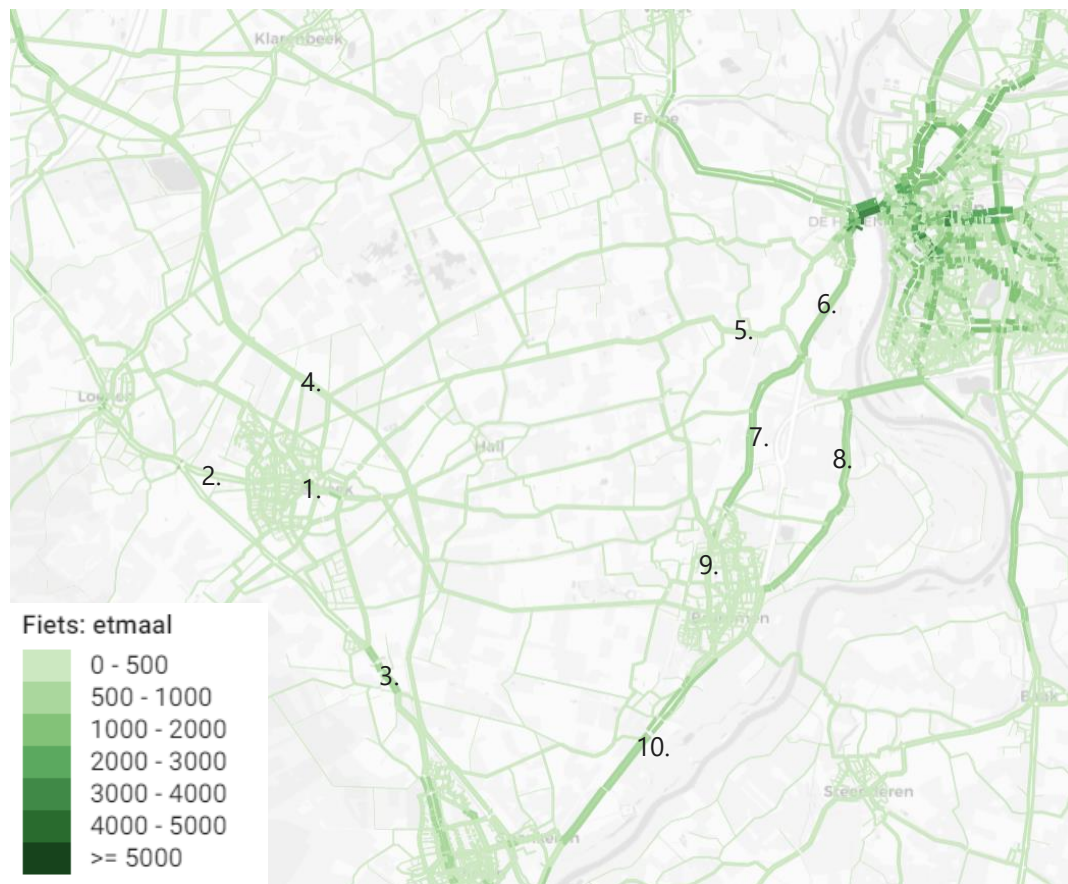
De volgende Lange Afstand Wandelpaden van Wandelnet doorkruisen de gemeente:

- Graafschapspad.
- Hanzestedenpad.
- Trekvogelpad.
- Maarten van Rossumpad.





FIETS - Intensiteiten



INTENSITEITEN FIETSVERKEER

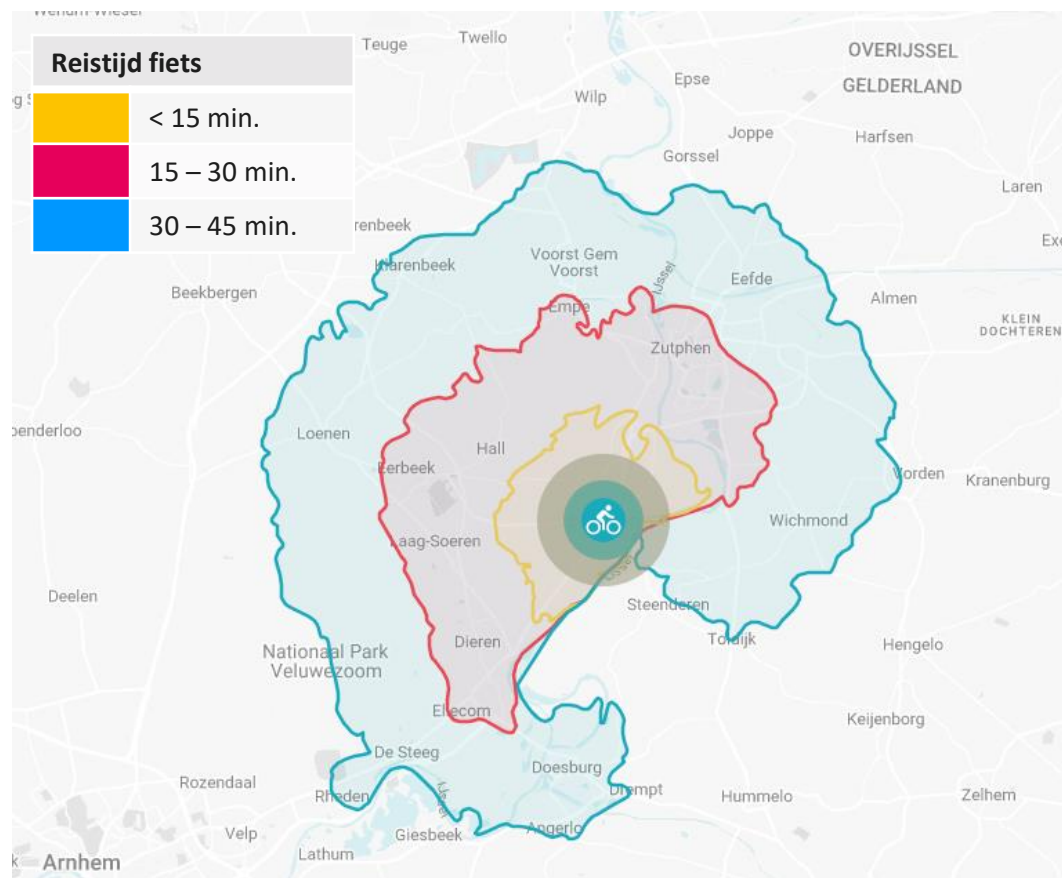
Op basis van de data uit het Mobiliteitsspectrum (zie toelichting data pagina 19) blijkt dat in de gemeente op de meeste straten per etmaal minder dan 500 fietsers passeren. Er zijn een aantal uitzonderingen (afgerond op 100-tallen):

1. Stuijvenburchstraat, Eerbeek > 1.000 fiets/etmaal;
2. Eerbeekseweg/Loenenseweg 500-1.000 fiets/etmaal;
3. Harderwijkerweg, Laag-Soeren > 1.000 fiets/etmaal;
4. Apeldoornseweg t.h.v. Boerenstraat 500-1.000 fiets/etmaal;
5. Voorsterweg 500-1.000 fiets/etmaal;
6. Zutphensestraat > 1.000 fiets/etmaal;
7. Zutphensestraat > 1.000 fiets/etmaal;
8. Cortenoeversweg > 1.000 fiets/etmaal;
9. Zutphensestraat 500-1.000 fiets/etmaal;
10. Arnhemsestraat > 1.000 fiets/etmaal.

In de gemeente vinden de meeste fietsverplaatsingen plaats op de routes tussen Eerbeek en Zutphen, Zutphen en Brummen, Brummen en Dieren en Dieren en Eerbeek. Tussen deze plaatsen rijden de fietsers niet allemaal over één route, maar verspreiden zij zich over diverse routes tussen beide plaatsen.



FIETS - Bereikbaarheid



TOELICHTING DATA

MapitOut is een tool die de afstand weergeeft vanaf een bepaalde bestemming voor verschillende vervoerwijzen. De afstanden worden op basis van verschillende databronnen berekend en onderscheiden op basis van verschillende reistijden. Google Maps wordt gebruikt voor het basisoniveau waarin wegen, straten en stations worden aangegeven.

De tool gaat ervan uit dat de gebruiker bij een fietsreis standaard 5 minuten de tijd nodig heeft om de fiets te parkeren. Het uitgangspunt is de totale reis, niet alleen de effectieve tijd die gefietst wordt.

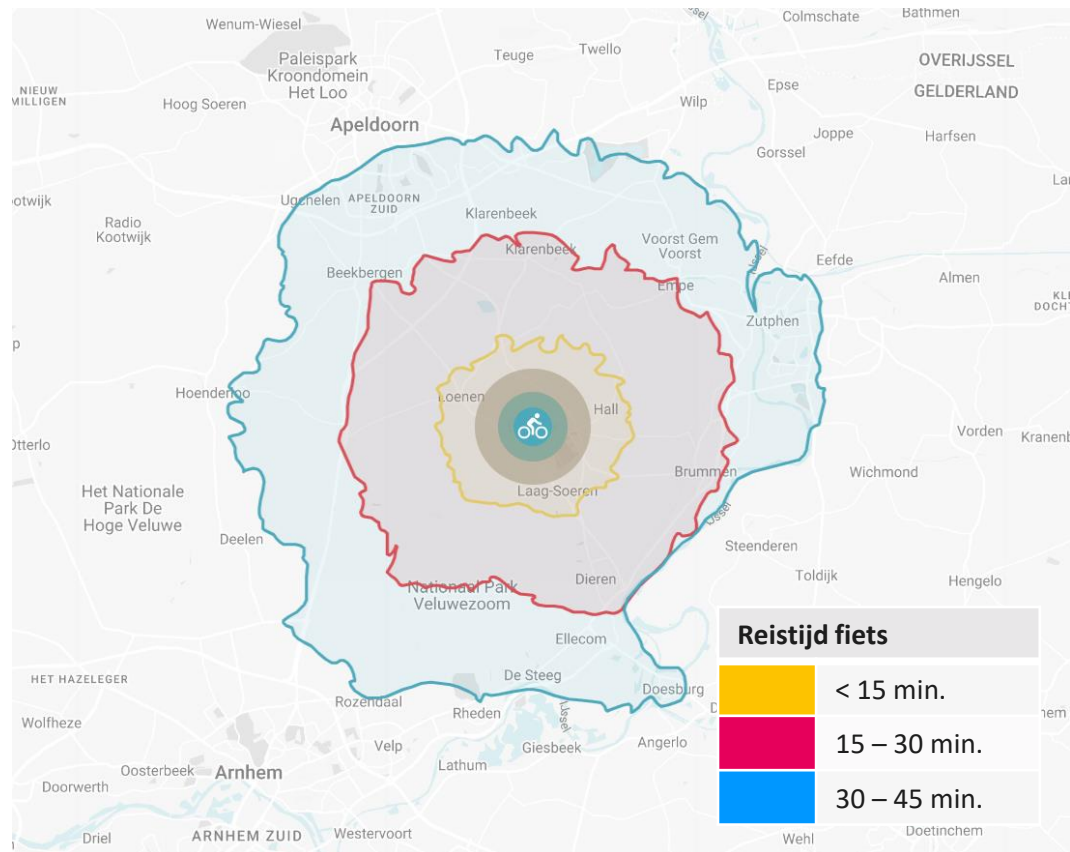
RESULTAAT VANUIT BRUMMEN

Vanuit het centrum van Brummen kan per fiets (zonder elektrische aandrijving) binnen 15 minuten een aantal kernen binnen de gemeente worden bereikt, maar geen omliggende plaatsen. Binnen een halfuur fietsen worden Eerbeek, Dieren en Zutphen bereikt.

Rheden en Klarenbeek zijn binnen 45 minuten fietsen ook gedeeltelijk bereikbaar. De grotere steden in de omgeving, zoals Apeldoorn en Arnhem zijn te bereiken op meer dan 60 minuten fietsen.



FIETS - Bereikbaarheid



RESULTAAT VANUIT EERBEEK

Gekeken vanuit het centrum van Eerbeek kan per fiets binnen 15 minuten aan aantal kernen in de directe omgeving worden bereikt, zoals Loenen, Hall en Laag-Soeren. Na 30 minuten fietsen zijn Brummen, Dieren en Empe ook binnen fietsafstand gelegen.

Vanuit Eerbeek is binnen 45 minuten fietsen de zuidzijde van Apeldoorn bereikbaar en de westkant van Zutphen. Ook kleinere kernen als Klarenbeek, Beekbergen en Doesburg liggen binnen de fietsafstand van 45 minuten.

De noordkant van Arnhem is bereikbaar als er 60 minuten wordt gefietst. Met deze fietsafstand wordt ook het centrum van Apeldoorn bereikt.



FIETS - Beleving

ENQUÊTE FIETSSTAD

De Fietsersbond organiseert regelmatig een enquête onder Nederlandse gemeenten om te komen tot de Fietsstad van het jaar. Er worden vragen gesteld aan burgers in vijf categorieën:

- Kwetsbare fietsers.
- Beleving.
- Onderhoud.
- Netwerk.
- Infrastructuur.

Naast de publieksenquête zijn er een aantal objectieve gegevens toegevoegd over het fietsen in de Nederlandse gemeenten:

- Omrijdfactor.
- Stedelijke dichtheid.
- Rotondes.
- 50 km/h.

De tabel rechts toont de gemiddelde score in Nederland en de score voor de gemeente in 2020. De scores zijn op schaal van 1 tot 5, waarbij 5 de beste/hogste score is. Er is in de resultaten geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende doelgroepen.

BELEVING IN BRUMMEN

De bereikbaarheid wordt niet alleen gemeten door de afstand, maar ook door de beleving van de fietser. Over het algemeen scoort Brummen hoger op de belevingsscore dan gemiddeld in Nederland, alleen niet op de 'stedelijke dichtheid' in de beleving van de fietsers.

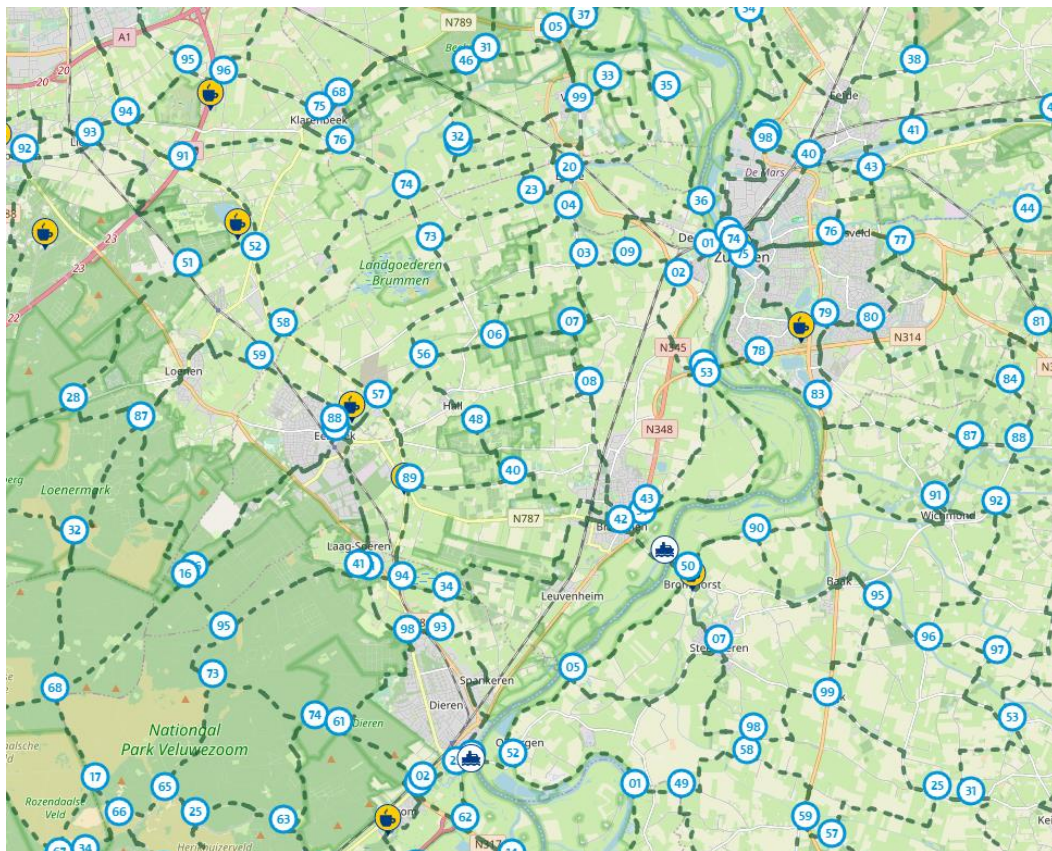
Het belangrijkste aandachtspunt uit de enquête van de Fietsersbond is de stedelijke dichtheid die relatief laag is in de gemeente, dit komt voornamelijk door het uitgestrekte gebied. Fietsers in de gemeente waarderen dit element minder goed dan het Nederlands gemiddelde. Alle andere toetsingscriteria scoren allemaal beter dan dit gemiddelde.

Verder scoort de fietsbeleving in de gemeente vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde op basis van de cijfers van de Fietsersbond.

	Brummen	Nederland
50km wegen	2,1	2,0
Beleving	3,9	3,5
Fietsnetwerk	4,1	3,9
Infrastructuur	3,8	3,5
Kwetsbare fietsers	3,9	3,6
Omrijdfactor	3,4	2,4
Onderhoud	3,8	3,5
Rotondes	5,0	4,1
Stedelijke dichtheid	3,0	3,3



FIETS - Knooppuntennetwerk



KNOOPPUNTENNETWERK FIETS

De Veluwe wordt jaarlijks massaal bezocht door bezoekers met als meest voornamelijk doel te recreëren in de natuur. Daarbij staan fietsen en wandelen hoog bovenaan gevolgd door mountainbiken, paardrijden en watersporten. Ook de eigen inwoners van de Veluwe maken volop gebruik van deze infrastructuur. Een goede recreatieve infrastructuur is dan ook een basisbehoefte om deze gebruikersgroepen te faciliteren (Kwaliteitstoerisme gemeente Brummen, 2022).

Bij de oprichting van het huidige Routebureau Veluwe is in 2018 het fietsknooppuntensysteem geheel aangepakt. Alle bebording is vervangen, de informatieborden zijn vernieuwd in het Nederlands, Engels en Duits en het aantal kilometers aan routes zijn uitgebreid. Ook de gemeente heeft geparticipeerd in dit proces. Door dit netwerk zijn meerdere routes opgesteld die door de gemeente gaan:

- Van rijke huizen (40 km).
- Papier hier in Eerbeek (50 km).
- Fietsroute Posbank start Eerbeek (30 km).

Naast deze routes wordt actief gebruik gemaakt van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk van de ANWB, (gevisualiseerd op het de kaart links) en diverse routes zoals:

- Oranjeroute
- Hanzesteden route



FIETS - Deelfiets



BESCHIKBAARHEID DEELFIETSEN

In de gemeente zijn twee verschillende aanbieders van deelfietsen (exclusief huurfietsen). Op het treinstation Brummen is de mogelijkheid om OV-fietsen te lenen en in Eerbeek kan gebruik worden gemaakt van een lokaal initiatief 'Veluwe deelfiets'.

Op treinstation Voorst-Empe en in de overige kernen in de gemeenten zijn momenteel geen aanbieders van deelfietsen actief.



OPENBAAR VERVOER

TREIN

De gemeente beschikt over twee treinstations die in dienst zijn voor dagelijks personenvervoer:

- Station Brummen (NS Sprinter).
- Station Voorst-Empe (Arriva stoptrein).

Op beide stations halteren 2 treinen per uur per richting. Vanaf station Brummen is dit de Sprinter richting Wijchen en Arnhem of richting Zutphen. Vanaf station Voorst-Empe is dit de stoptrein richting Zutphen of Apeldoorn.

In Eerbeek bevindt zich ook een station, dit station wordt beheert door de Veluwe Stroomtrein Maatschappij. Door de organisatie worden toeristische ritten gemaakt, de VSM rijdt op het traject Apeldoorn – Dieren en doet de dorpen Beekbergen, Loenen en Eerbeek aan. De trein rijdt van april tot en met oktober nagenoeg elke zondag, in de zomerperiode ook doordeweeks en voor speciale evenementen (zoals Sinterklaas). De VSM heeft de ambitie om de overwegen te beveiligen

TREINNETWERK ONTWIKKELING

In de mobiliteitsagenda Regio Stedendriehoek 2023-2027 is een actiepunt om een lobby voor het tot één lijn maken van de spoorverbinding Apeldoorn-Zutphen-Winterswijk uit te zetten. Daarbij wordt mogelijk ook rekening gehouden met een spoorverdubbeling ter hoogte van Empe.

REISGEDRAG 2022 (NS)

Uit het NS Jaarverslag 2022 blijkt dat station Brummen dagelijks 699 in- en uitstappers heeft. De reisrichting van deze reizigers is gelijk verdeeld over de richting Dieren en Zutphen. 30% van de reizigers reist in de ochtendspits, 11% in de avondspits en 59% in de daluren.

Ter vergelijking zijn opvolgend voor een paar stations het aantal in- en uitstappers opgenomen: Velp – 1.109, Dieren – 3.064 en Zutphen – 9.261.

Voor station Voorst-Empe zijn geen gegevens beschikbaar.

BUS

Het vervoer per trein wordt aangevuld door het vervoer per bus, er zijn diverse buslijnen actief in de gemeente:

- Lijn 43: Apeldoorn – Eerbeek – Arnhem (lijnbus)
- Lijn 503: Brummen – Eerbeek (buurtbus)
- Lijn 504: Eerbeek – Zutphen (buurtbus)
- Lijn 515: Leuvenheim – Brummen – Zutphen (buurtbus)
- Lijn 109: Eerbeek – Apeldoorn (lijnbus)

Buslijn 43 rijdt 2 keer per uur in beide richtingen. De buslijnen 503, 504 en 515 rijden in beide richtingen 1 keer per uur en rijden met een vaste dienstregeling. Lijn 109 rijdt alleen in de ochtend- en avondspits en rijdt dan 2 keer per uur per richting.

Welke verschillende routes de lijnen over het wegennetwerk van de gemeente rijden is weergegeven op de volgende pagina. Er zijn geen reizigersgegevens beschikbaar. Het aantal plaatsen per lijnbus of buurtbus is divers.



OPENBAAR VERVOER





INTENSITEITEN – Gemotoriseerd verkeer

TOELICHTING DATA

In de figuren op de volgende pagina's zijn de intensiteitsklassen voor het aantal motorvoertuigen per etmaal voor respectievelijk 2018 en 2030 weergegeven. Het aantal motorvoertuigen per etmaal is afgeleid uit het regionale verkeersmodel Stedendriehoek, 2018-2030.

Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersstromen. De berekeningen vinden plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeersstellingen. Deze data wordt aangevuld met demografische en andere sociale gegevens om inzicht te geven in de verkeers- en vervoersstromen van de toekomst. Op dit moment wordt het huidige verkeersmodel geactualiseerd.

VERKEERS- EN VERVOERSSTROMEN

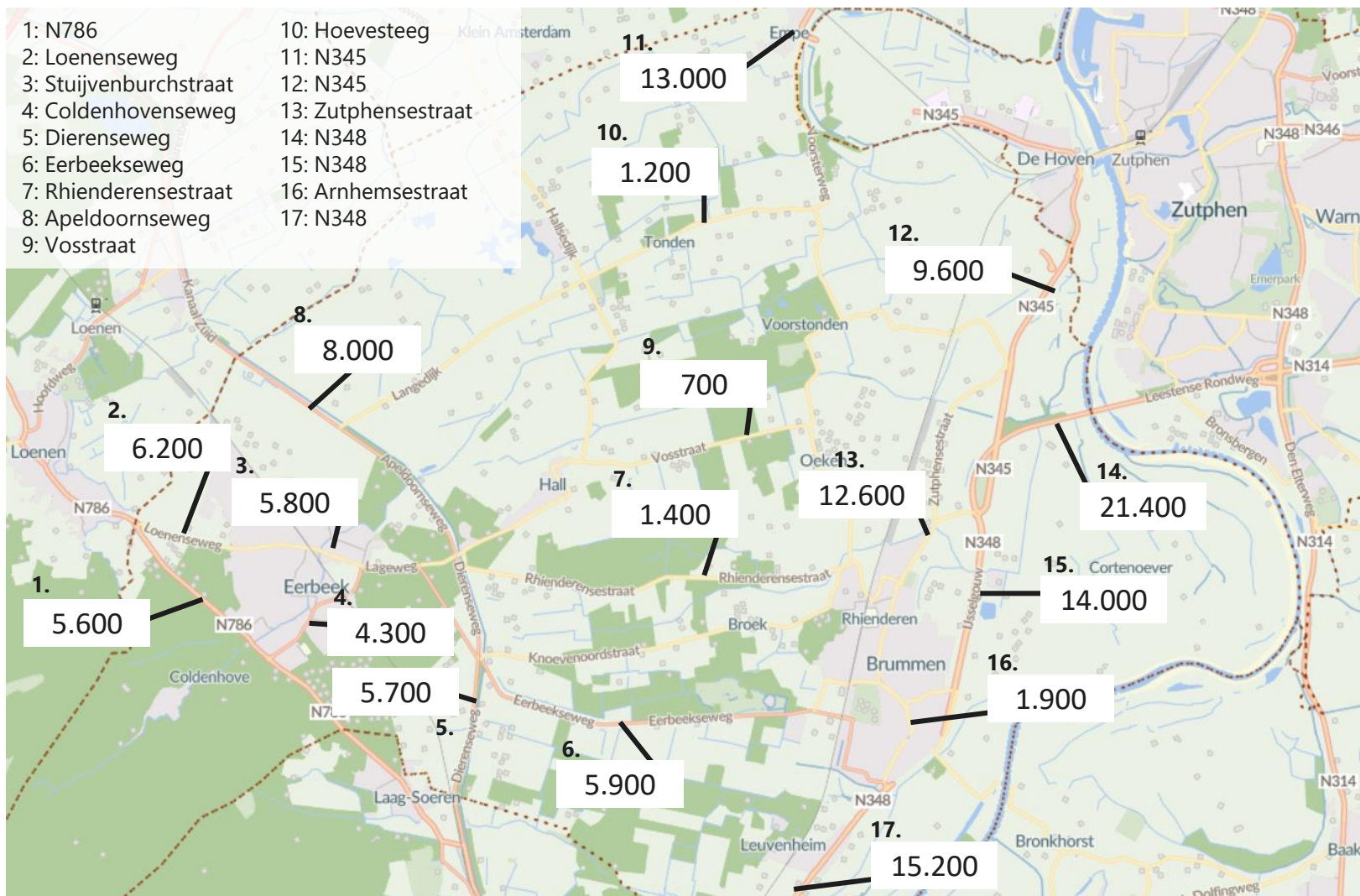
Om inzicht te krijgen in de huidige situatie maken wij gebruik van de meest recente versie van het verkeersmodel Stedendriehoek, 2018-2030. Op de volgende pagina's zijn de intensiteiten voor 2018 en 2030 weergegeven en is het absolute verschil tussen 2018 en 2030 weergegeven op de kaart.



INTENSITEITEN – Motorvoertuigen per etmaal 2018

Intensiteiten uit het Regionaal verkeersmodel Stedendriehoek, 2018-2030.

Op basis van motorvoertuigen per etmaal in 2018.



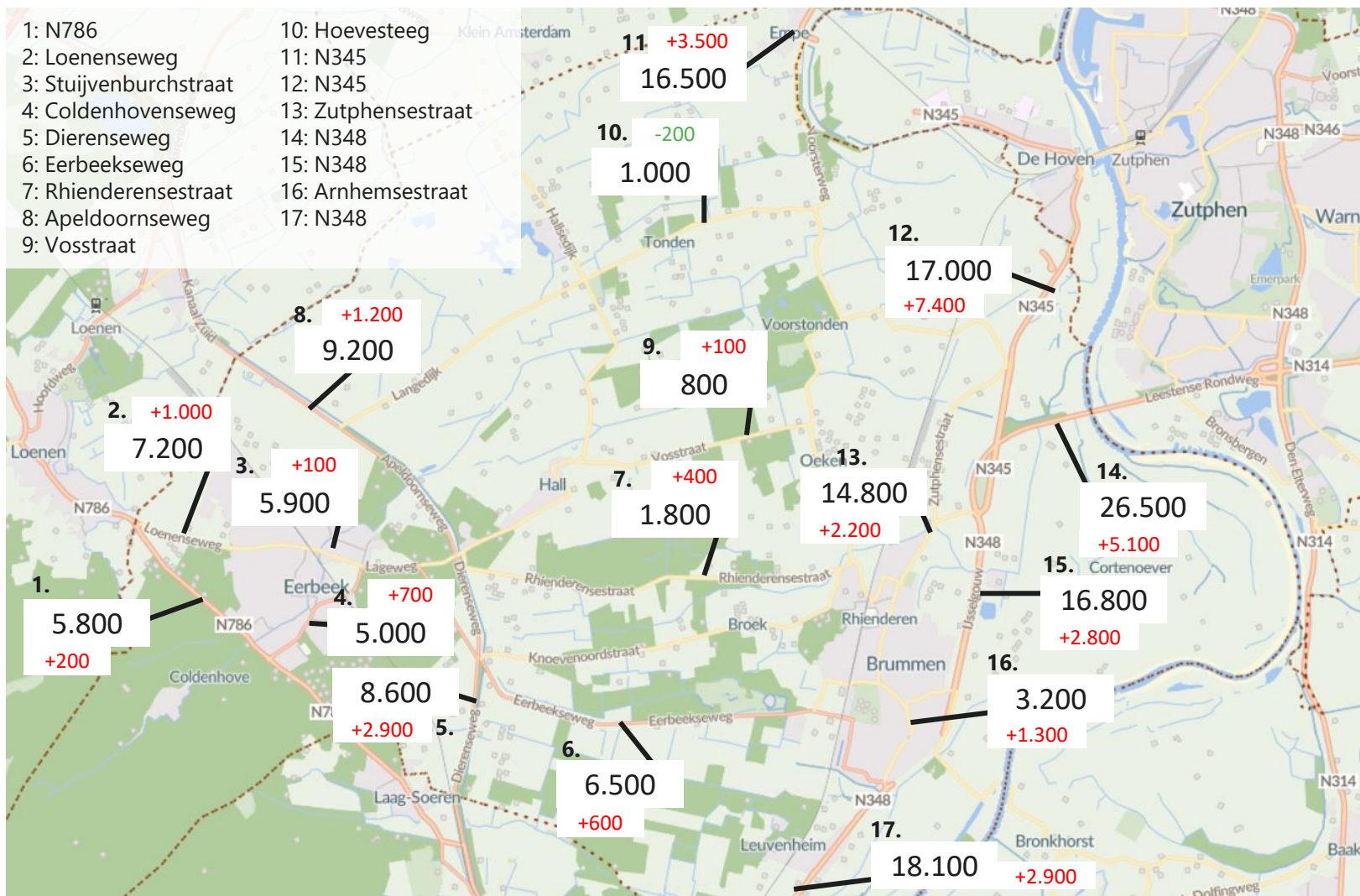


INTENSITEITEN – Motorvoertuigen per etmaal 2030

Intensiteiten uit het Regionaal verkeersmodel Stedendriehoek, 2018-2030.

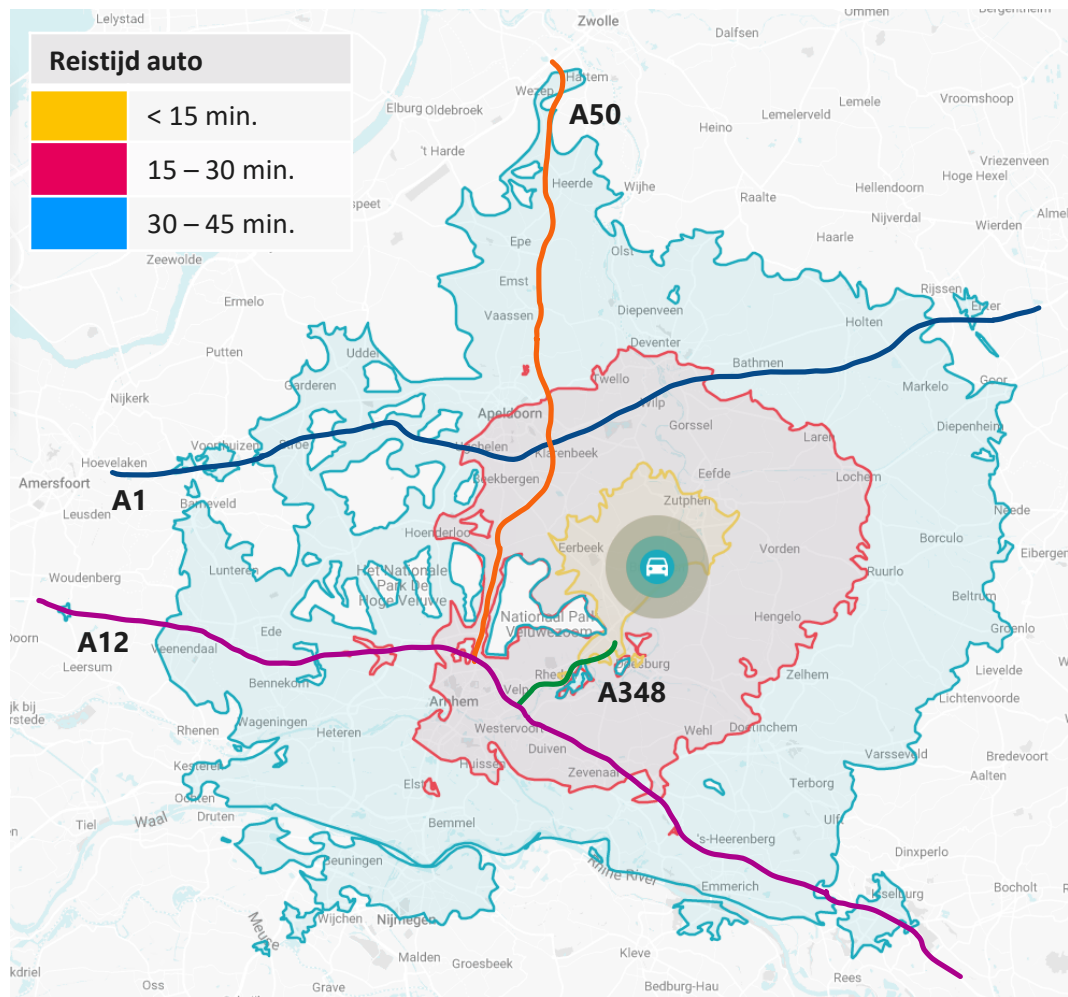
Op basis van het verwacht aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030.

Inclusief de absolute toename ten opzichte van 2018.





AUTO - Bereikbaarheid



TOELICHTING DATA

MapitOut is een tool die de afstand weergeeft vanaf een bepaalde bestemming voor verschillende vervoerwijzen. De afstanden worden op basis van verschillende databronnen berekend en onderscheiden op basis van verschillende reistijden. Google Maps wordt gebruikt voor het basisoniveau waarin wegen, straten en stations worden aangegeven.

RESULTAAT VANUIT BRUMMEN

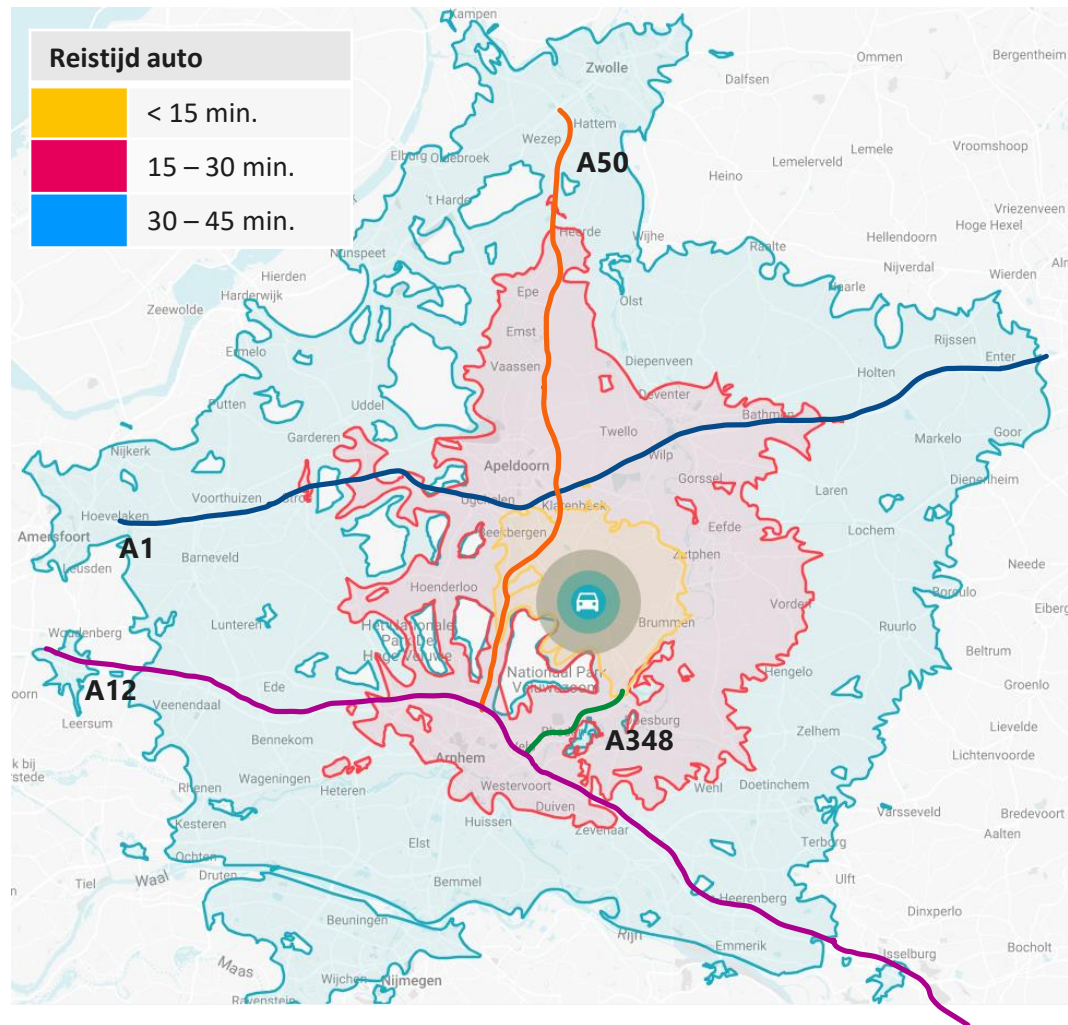
Vanuit het centrum van Brummen kan per auto binnen 15 minuten een aantal omliggende kernen worden bereikt, waaronder Eerbeek, Dieren en Zutphen.

Met een reistijd van 30 minuten wordt het bereik vergroot in alle richtingen. Daardoor komen grote steden zoals Apeldoorn en Arnhem binnen bereik, evenals de kleinere kernen en dorpen zoals Eefde, Vorden, Zevenaar en Klarenbeek.

Met een maximale reistijd van 45 minuten kunnen steden als Deventer, Nijmegen en Wageningen worden bereikt. Voor de grotere steden richting de randstand moet langer dan 45 minuten afgelegd worden, met circa 60 minuten reistijd liggen ook Amersfoort, Utrecht en Zwolle binnen bereik van Brummen.



AUTO - Bereikbaarheid



RESULTAAT VANUIT EERBEEK

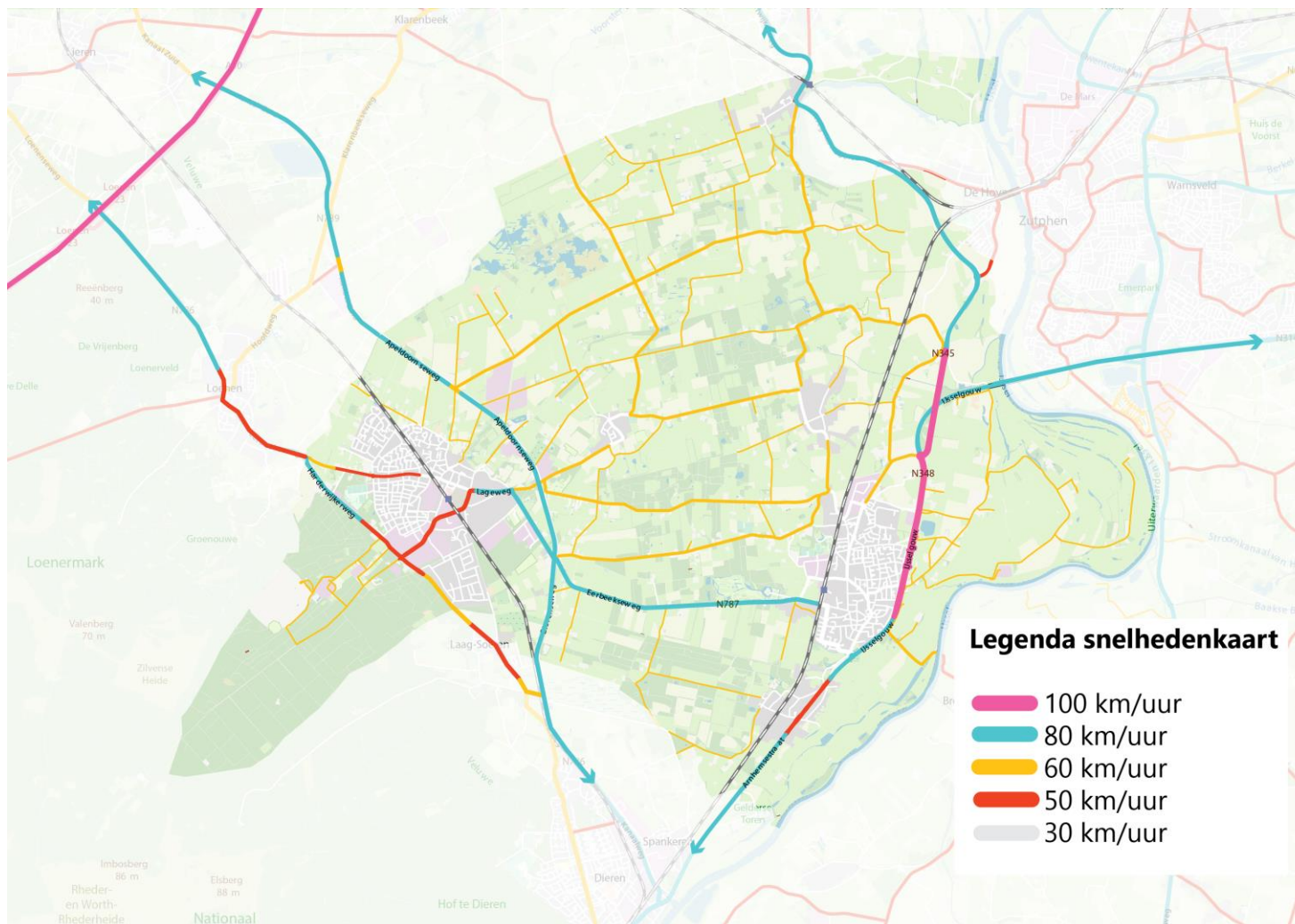
Binnen 15 minuten rijden met de auto vanuit het centrum van Eerbeek kunnen diverse omliggende kernen worden bereikt, waaronder Brummen, Dieren, Loenen, Klarenbeek en Beekbergen.

Met een reistijd van 30 minuten worden de grote steden Apeldoorn, Arnhem en Deventer bereikt met de auto. Daarnaast zijn er ook nog meer kernen binnen reisafstand gekomen, bijvoorbeeld Zutphen, Rheden, Hoenderloo en Vaassen.

Binnen een maximale reistijd van 45 minuten ligt nagenoeg de hele stad Zwolle binnen bereik en de randen van Amersfoort en Nijmegen. Om andere grote steden zoals Enschede en Utrecht te bereiken is een reistijd van langer dan 45 minuten noodzakelijk met de auto.



AUTO – Snelheidslimieten





AUTO – Elektrische auto

TOENAME ELEKTRISCHE AUTO'S

De elektrische auto is in opkomst in Nederland. In Brummen hadden in 2022 12 op de 1.000 inwoners een elektrische auto, dat betekent circa 250 elektrische auto's in de gemeente. Dit is iets lager dan het Nederlands gemiddelde per 1.000 inwoners.

Sinds 2017 is het aantal verkochte elektrische en hybride auto's in Nederland met ruim 200% gestegen naar 750.000 in 2022. Door een toename van het aantal elektrische voertuigen groeit ook de vraag naar laadpunten voor de elektrische auto. In de gemeente zijn er per 1.000 inwoners minder dan 3 (semi)-publieke e-laadpunten aanwezig, de dekingsgraad van de laadbehoefte ligt daarmee onder de 15%.

Ook in de gemeente neemt het aantal elektrische voertuigen toe en zijn er onvoldoende (semi)publieke laadpunten beschikbaar om deze voertuigen op te laden. Opladen vindt dus voornamelijk plaats op privéterrein. Met het laadpalenplan kunnen inwoners bij de gemeente een laadpaal aanvragen in de openbare ruimte.

Elektrische personenauto's per 1.000 inwoners

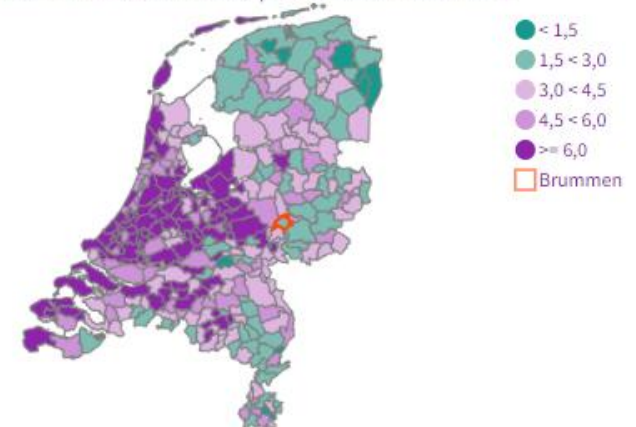
12 * **18 ***
Brummen Nederland



RDW - Klimaatmonitor | Dec 2022 | *Voorlopig

(Semi)publieke e-laadpunten

Gemeenten in Nederland, per 1.000 inwoners



Klimaatmonitor-RWS | Sep 2022



AUTO – Deelauto

DEELAUTO'S IN DE GEMEENTE

Het aantal deelauto's per 100.000 inwoners neemt in Nederland de afgelopen jaren sterk toe en het deelconcept wordt steeds bekender. Initiatieven vanuit grote organisatie zoals Greenwheels van NS helpen daarbij.

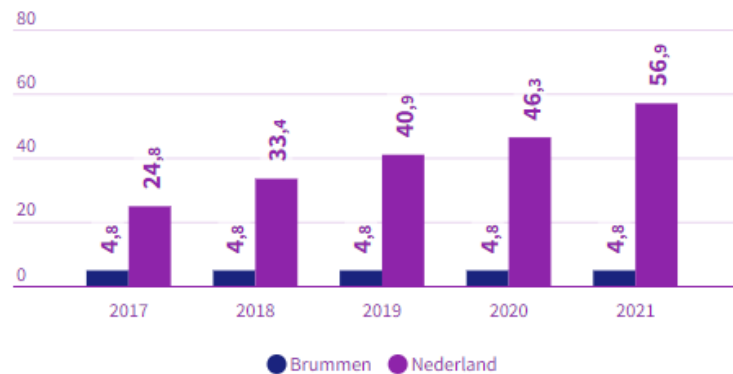
In de gemeente blijft de groei van het gebruik van deelauto's achter ten opzichte van het Nederlands gemiddelde. De afgelopen jaren zijn er in Brummen stabiel 4,8 deelauto's per 100.000 inwoners. Dit houdt in dat er vanuit de beschikbare gegevens (2017–2021) een kans is dat er slechts één deelauto aanwezig is (exclusief eventueel auto's die particulier worden gedeeld).

DEELAUTO STATION BRUMMEN

Sinds 2011 staat er op het treinstation van Brummen een deelauto van Greenwheels. De auto heeft een vaste parkeerplaats op het parkeerterrein bij het NS station, langs de Stationsweg in Brummen.

Met de inzet van een deelauto faciliteert de gemeente een milieuvriendelijk initiatief, dat bijdraagt aan bewust autogebruik en uitkomst biedt aan mensen die slechts af en toe een auto nodig hebben.

Deelauto's per 100.000 inwoners



CROW | 2017 - 2021



LANDBOUW- EN VRACHTVERKEER

LANDBOUWVERKEER

Bij een landelijke gemeente als de gemeente hoort natuurlijk ook landbouwverkeer. Landbouwverkeer is op veel wegen en routes in de gemeente te vinden. Doordat landbouw-verkeer vaak grote voertuigen zijn, ontstaan er soms verkeers-onveilige situaties. Met name in combinatie met kwetsbare fietsers.

Landbouwverkeer dient zo goed en veilig mogelijk binnen het overige verkeer afgewikkeld te worden. Binnen de gemeente worden de volgende regels en uitgangspunten ten aanzien van de afwikkeling van landbouwverkeer gehanteerd (GVVP, 2011):

- Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waar een maximumsnelheid 80 km/h geldt wordt, vanwege het grote snelheidsverschil, in beginsel gestreefd naar parallelwegen of alternatieve routes.
- Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h wordt landbouwverkeer op de rijbaan toegestaan.
- 60 km/h wegen zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waar in principe wordt uitgegaan van gemengd verkeer, alle verkeersdeelnemers op dezelfde rijbaan. Wanneer de fietsintensiteit hoog is wordt echter gestreefd naar vrijliggende fietspaden of alternatieve routes voor het landbouwverkeer.
- In de kernen wordt het landbouwverkeer zoveel mogelijk geweerd. Mochten zij toch door de kernen moeten rijden, dan dient het landbouwverkeer zoveel als mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen.

VRACHTVERKEER

In de kern van Brummen en Eerbeek speelt het afwikkelen van vrachtverkeer een centrale rol, in het bijzonder de ontsluiting van De Hazenberg (Brummen) en Eerbeek-Zuid. Vrachtverkeer vanaf De Hazenberg ontsluit via de L.R. Beijenlaan naar de N787 of via de Spoorstraat richting de kern Brummen. Vrachtverkeer dat naar de N348 rijdt maakt nagenoeg altijd gebruik van routes door de kern Brummen.

Vanaf bedrijventerrein Eerbeek-Zuid kan via de Coldenhovenseweg direct de N786 worden bereikt. Nationale en internationale verbindingen kunnen vanaf de N786 worden bereikt zonder door de kernen van de gemeente te rijden met vrachtverkeer (dit geldt ook voor vrachtverkeer van en naar de papierfabriek).

Uitgangspunt van de gemeente is dat vrachtverkeer wordt afgewikkeld op een gebiedsontsluitingsweg en dat vrachtverkeer op erftoegangswegen alleen van toepassing is voor bestemmingsverkeer. In de Koersnota Eerbeek – Loenen zijn ook diverse uitgangspunten opgenomen.

Uit de ontvangen informatie van de gemeente blijkt dat op de volgende wegen ongewenst doorgaand vrachtverkeer aanwezig is:

- Knoevenoordstraat;
- Rhienderensestraat;
- L.R. Beijenlaan;
- De Pothof.



VEERPONT

In 1808 kreeg het pontje tussen Brummen en Bronckhorst veerrechten. (Omroep GLD, 2022)

INFORMATIE OVER DE VEERPONT

Ten zuidoosten van de kern Brummen aan de Bronkhorsterweg is een veerpont gelegen over de IJssel. De veerpont verbindt de gemeente Brummen met de gemeente Bronckhorst. Er kunnen personenwagens, wandelaars, (brom-)fietsers, motoren en lichte bestelauto's op de pont (geen touringcars en vrachtwagens).

In de maanden oktober tot en met april vaart de veerpont doordeweeks van 07:30 tot 17:30 uur en in het weekend van 10:00 tot 17:00 uur. Van mei tot en met september zijn de tijden doordeweeks van 07:30 tot 19:00 uur en in het weekend van 09:30 tot 19:00 uur. Bij ijsgang, boven windkracht 7 en bij hoogwater vaart de pont niet.

TOEKOMST VEERPONT

De veerpont over de IJssel tussen Bronkhorst en Brummen dreigt te verdwijnen, omdat de huidige eigenaar stopt met de exploitatie van de veerdienst. Het beheer en veerpontrecht (de verbinding) is ondergebracht bij een private partij. De schipper vreest de gevolgen voor de lokale economie als de pont verdwijnt: "Mensen gaan dan eerder naar Doesburg of Zutphen toe, de winkels in Bronkhorst en Brummen zijn hier de dupe van natuurlijk." (Regio 8, 2023)





WAT NEMEN WE MEE?

- Voor de verplaatsingen binnen de gemeente is het fietsgebruik relatief hoog in vergelijking met andere gemeenten. Hetzelfde geldt voor het autogebruik, het verschil met andere gemeenten is hierbij nog groter. De fietsverplaatsingen zijn voornamelijk binnen de kernen en het autoverkeer tussen de kernen.
- Lopen (van A naar B) en wandelen (recreatief) zijn in de gemeente bekende vormen van verplaatsing, het vindt overal plaats. Voornamelijk in de centrumgebieden zijn relatief veel voetgangers en in de buitengebieden voornamelijk wandelaars.
- In de gemeente zijn de fietsafstanden relatief groot, op de 'stadsfiets' kunnen binnen 15 minuten geen grote plaatsen buiten de gemeente worden bereikt. Vanuit het fietsperspectief heeft voornamelijk de elektrische fiets potentie om autoverkeer te minderen. Het recreatieve fietsnetwerk is uitgebreid en volledig, dit wordt voornamelijk gebruikt door toeristen.
- De gemeente heeft twee treinstations (Brummen en Voorst-Empe) met 2 treinen per uur per richting. Verder rijden er diverse (buurt)buslijnen door de gemeente die een groot deel van de gemeente bereikbaar maken met het openbaar vervoer.
- De gemeente bevat minder deelauto's en elektrische auto's dan gemiddeld in Nederland.
- Brummen is niet direct aangesloten op het landelijk snelwegennetwerk, de belangrijkste aangesloten stroomwegen zijn de N348 tussen Zutphen en Arnhem en de N786 tussen Dieren en de A50/A1.
- Het gebruik van vracht- en landbouwverkeer is een aandachtspunt in de gemeente, voornamelijk vanuit verkeersveiligheidsperspectief en overlast.
- Voor inwoners van de gemeente is de veerpont tussen Brummen en Bronckhorst een belangrijke verbinding die niet mag ontbreken, onder andere voor de economie en het toerisme.



03

Verkeersveiligheid



ONGEVALLEN - Locaties

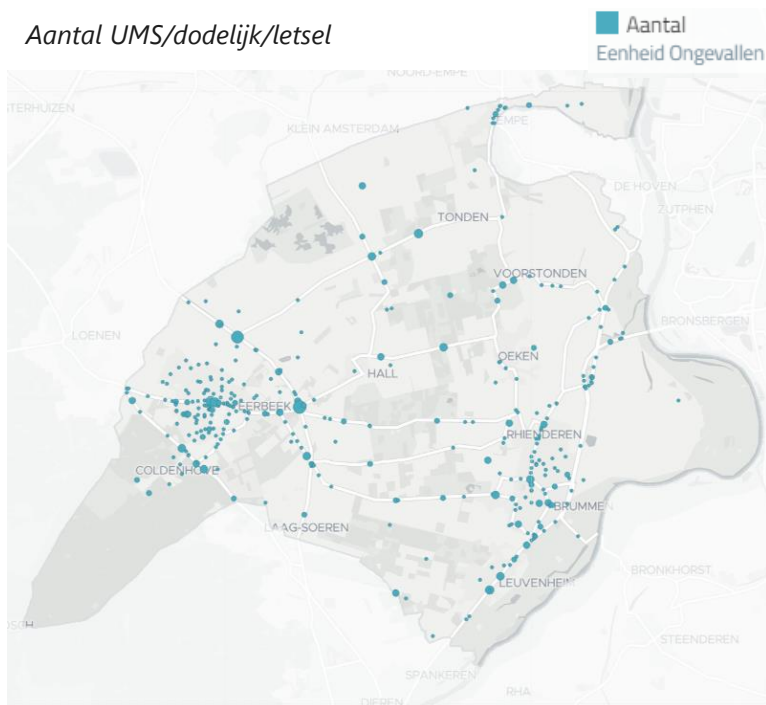
TOELICHTING DATA

De ongevallendata uit dit hoofdstuk komt uit de VIA Software, die werkt op basis van de STAR Database. Deze database bevat ongevallendata van politie en verzekeraars. STAR staat voor Smart Traffic Accident Reporting en is in het leven geroepen om de registratie van ongevallen beter te maken. De ongevallendata zijn beschikbaar voor de periode van 1 januari 2014 tot en met 1 juli 2023.

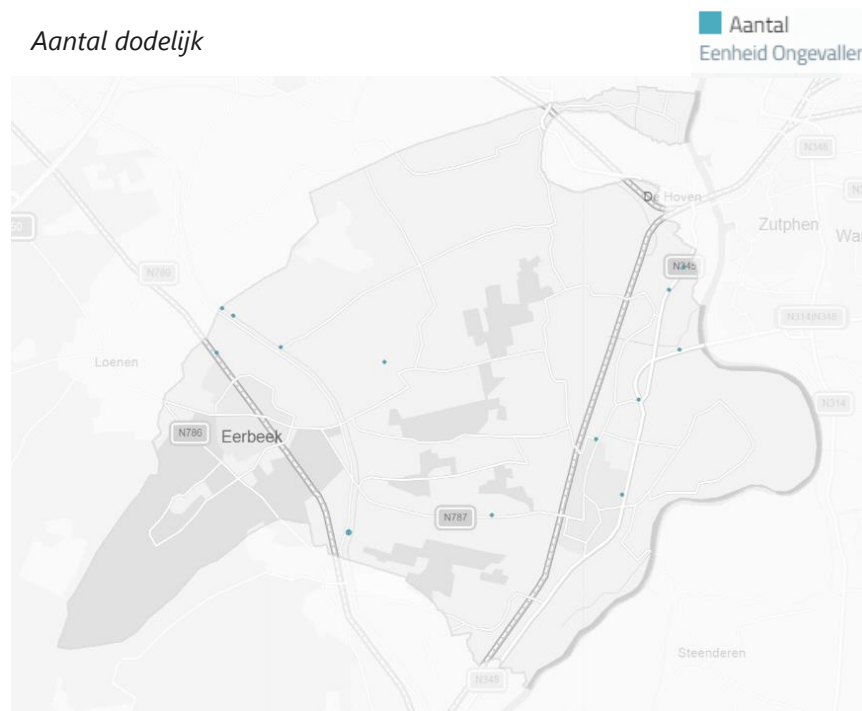
ONGEVALLENLOCATIES

In de afgelopen 8,5 jaar hebben er in de gemeente 870 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. De locaties van de ongevallen zijn weergegeven op onderstaande afbeelding, het gaat om ongevallen met dodelijke afloop (13), met letsel (88) en met uitsluitend materiële schade (769). Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen er op die specifieke locatie hebben plaatsgevonden.

Aantal UMS/dodelijk/letsel



Aantal dodelijk





ONGEVALLEN - Slachtoffers

Bij enkele ongevallen zijn niet alle gegevens geregistreerd. Desondanks geeft de data een representatief beeld van de werkelijkheid (VIA).

KENMERKEN SLACHTOFFERS

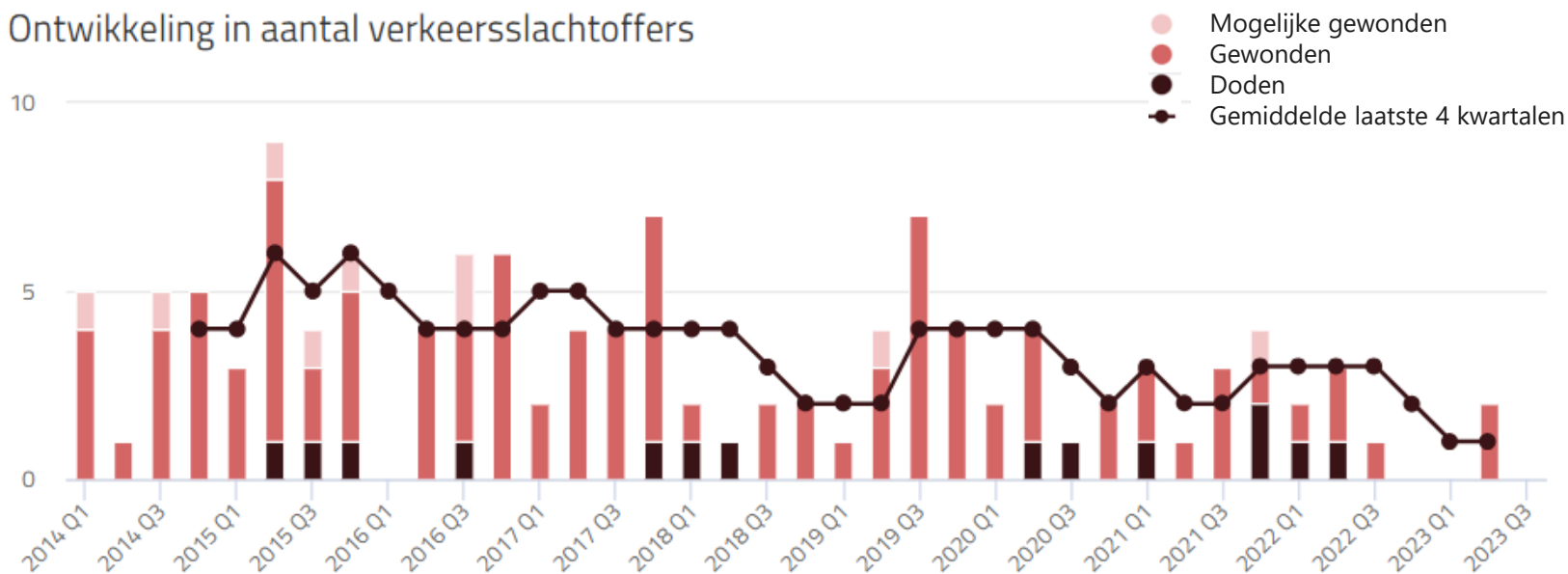
Het aantal geregistreerde ongevallen laat een afname zien van 2014 (121 ongevallen) tot en met 2022 (86 ongevallen). Deze cijfers worden ondersteund door onderstaande afbeelding, waarin het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal is aangeduid vanaf 2014 tot Q2 2023.

Uit de data blijkt dat over de afgelopen jaren het aantal gewonden is afgenomen. Daarentegen is het aantal doden nagenoeg gelijk gebleven in de afgelopen jaren. Het aantal verschilt sterk per jaar, zo kende 2019 0 verkeersdoden in de gemeente.

Op de volgende pagina is weergegeven wat de leeftijd was van de verkeersslachtoffers. Daaruit blijkt dat in de leeftijdscategorie 15–30 jarigen bovengemiddeld veel slachtoffers zijn gevallen in de gemeente. Ook met personen van 80 jaar of ouder hebben er relatief gezien veel ongevallen (met dodelijke afloop) plaatsgevonden.

Bij ongevallen is de personenauto veruit het vaakste betrokken, zo blijkt uit de figuur op de volgende pagina. Daaropvolgend volgen de fiets en de scooter. Van de geregistreerde ongevallen zijn de meeste flank ongevallen.

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers

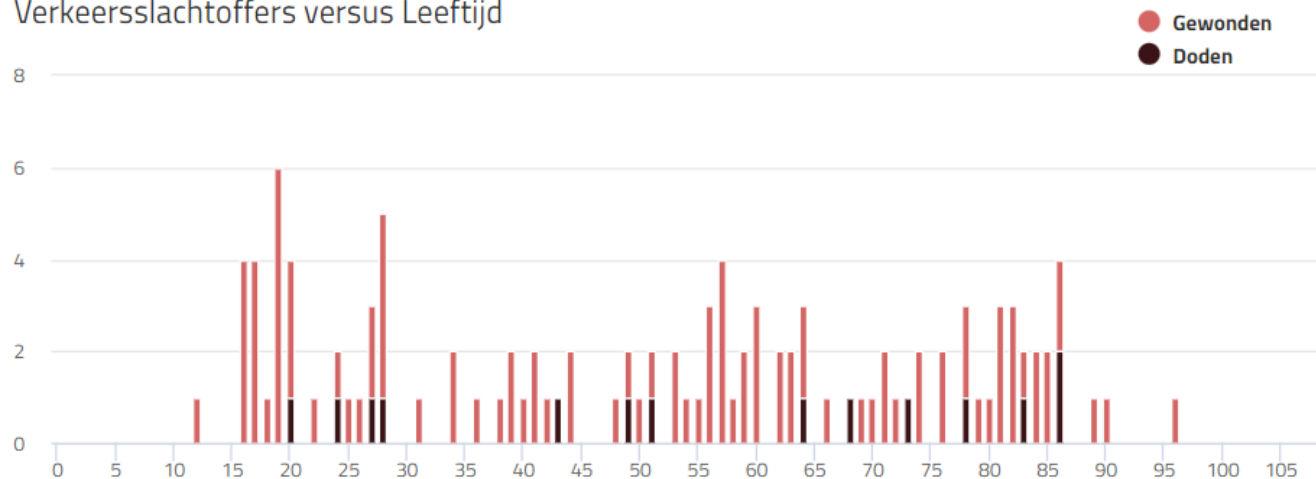




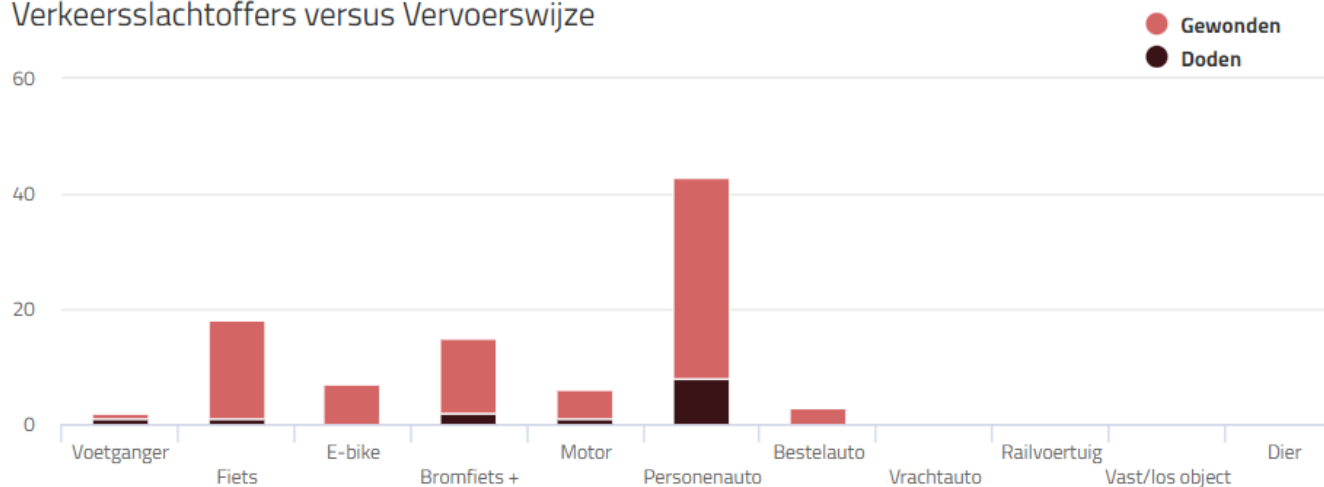
ONGEVALLEN - Slachtoffers

Het aantal verkeersongevallen in Brummen is lager dan het landelijk gemiddelde per 100.000 inwoners. Echter is het aantal verkeersdoden hoger per 100.000 inwoners ten opzichte van het landelijk gemiddelde. (Waarstaatjegemeente, 2021)

Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze





LOCATIES – ONVEILIGE TRAJECTEN EN KRUISPUNTEN

TOELICHTING DATA

De top 10 onveilige trajecten en top 7 onveilige kruispunten zijn weergegeven in de figuur op de volgende pagina. De top is gebaseerd op de ongevallenscore, apart voor trajecten en kruispunten, op een landelijke schaal. De snelheidsscore is hierin niet meegenomen. Dit komt omdat ongevallen altijd het uitgangspunt vormen bij verkeersveiligheid. De kleur op de kaart komt overeen met de CROSS-score: een combinatie van de ongevallen- en snelheidsscore.

Ongevallenscore

De ongevallenscore is gebaseerd op de indicatoren: alle ongevallen, slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en het risicocijfer. Hierbij is gebruik gemaakt van de STAR ongevallen-data van 2018 t/m 2022.

Snelheidsscore

De snelheidsscore is gebaseerd op de indicatoren: limietoverschrijding, aandeel limietoverschrijders en verkeersvolume. Hierbij is gebruik gemaakt van de HERE-snelhedendata van juli 2022.

CROSS-score

De CROSS-score is een combinatie van de ongevallen- en de snelheidsscore. De score wordt uitgedrukt door de kleur van het traject/kruispunt op de kaart op basis van de positie van de witte stip in de kleurenmatrix.

Omdat data van een langere periode wordt gebruikt, is het effect van een maatregel of reconstructie niet direct zichtbaar. De data loopt als het ware achter op de werkelijkheid. Het zijn dus kruispunt en wegvakken die mogelijk een aandachtspunt zijn, maar waar mogelijk kort geleden al maatregelen zijn genomen of op de planning staan.

TOP 10 ONVEILIGE TRAJECTEN (ZWART)

1. Clabanusweg, Diederikweg, Emperweg, Gravenstraat, Plagweg, Voorsterweg en Weg over het Hontsveld.
2. Apeldoornseweg, Dierenseweg en Kanaalweg.
3. Loenenseweg, Stuijvenburchstraat.
4. N787.
5. Apeldoornseweg.
6. N348, Schansweg.
7. N348, Brummen – Zutphen.
8. Voorsterweg.
9. N345, Brummen – Zutphen (en 10).

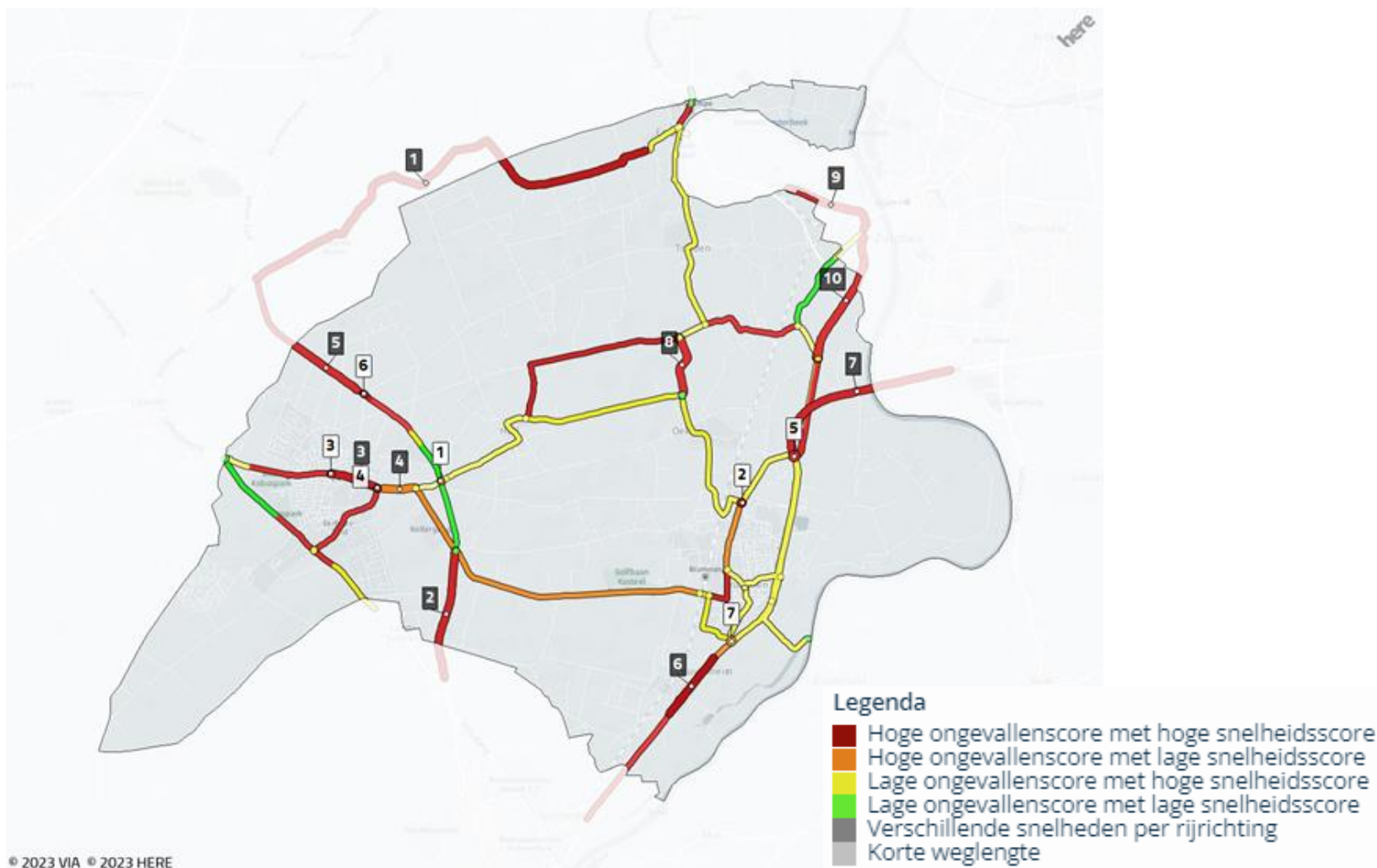
TOP 7 ONVEILIGE KRUISPUNTEN (WIT)

1. Apeldoornseweg - Dierenseweg - Hallseweg.
2. Het Stroomdal - Vulcanusweg - Zutphensestraat.
3. Bernstein - Loenenseweg - W. Einthovenstraat.
4. Molenstraat - Struijvenburchstraat.
5. Kwazenboschweg - N345 N348.
6. Apeldoornseweg - Boerenstraat.
7. Arnhemsestraat - N348.



LOCATIES – ONVEILIGE TRAJECTEN EN KRUISPUNTEN

Deze figuur laat zien welke wegvakken en kruispunt een hoger verkeersveiligheidsrisico hebben. Dit is gebaseerd op de data zoals beschreven op voorgaande pagina. Omdat data van een langere periode wordt gebruikt, is het effect van een maatregel of reconstructie niet direct zichtbaar. De figuur en de data loopt als het ware achter op de werkelijkheid. Het zijn dus kruispunt en wegvakken die mogelijk een aandachtspunt zijn, maar waar mogelijk kort geleden al maatregelen zijn genomen of op de planning staan.





WAT NEMEN WE MEE?

- De verkeersveiligheidscijfers verbeterden de afgelopen jaren in de gemeente. In de afgelopen jaren is het totaal aantal verkeersongevallen én het aantal verkeersslachtoffers afgenomen. Echter is het aantal verkeersdoden nagenoeg stabiel gebleven, terwijl het jaar 2019 bewezen heeft dat 0 verkeersdoden in de gemeente mogelijk is.
- Wanneer alleen de ongevallen met letsel of dodelijke afloop worden meegenomen, zijn geen duidelijke concentraties van ongevallen waarneembaar op specifieke wegvakken of kruispunten. Wanneer alle ongevallen worden meegenomen (dus zowel met enkel materiële schade, letsel of dodelijk afloop), zijn wel enkele concentraties waarneembaar. Mede op basis van deze ongevalsscore, de snelheidsscore en de CROSS-score zijn de top 10 gevaarlijkste trajecten en top 7 gevaarlijkste kruispunten van de gemeente bepaald. Deze trajecten en kruispunten vormen een aandachtspunt voor de komende jaren.
- Betrokkenen van een verkeersongeval zijn vaak tussen de 15 en 30 jaar of ouder dan 80 jaar. Deze kwetsbare doelgroepen hebben extra aandacht nodig om in de komende jaren de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Personenauto's zijn het vaakst betrokken bij verkeersongevallen in de gemeente. Direct opvolgend de fietser en scooter. De verkeersveiligheid voor deze doelgroepen dient extra prioriteit te krijgen om het aantal verkeersongevallen met deze doelgroepen te verminderen.

Let op !
Verkeerssituatie
gewijzigd

04

Beleid & raakvlakken





LOKAAL – Coalitieakkoord

COALITIEAKKOORD BRUMMEN 2022–2026

Met het coalitieakkoord wil de gemeente haar betrokkenen meenemen in de plannen voor de komende jaren. Dit doet zij onder de volgende hoofdpunten:

- **Bestuurskracht:** Onverkorte uitvoering van het ontwikkelplan 'Klaar voor de Toekomst' om de bestuurskracht van de gemeente te vergroten om daarmee meer te kunnen betekenen voor de inwoners.
- **Participatie:** Inwoners in staat stellen vroegtijdig invloed uit te oefenen op het beleid en als gemeentebestuur en organisatie zichtbaar, aanwezig en benaderbaar zijn.
- **Klimaat/duurzaamheid:** Een stevige inzet om de energietransitie te bevorderen met de nadruk op de praktische realisatie van duurzame energiebronnen en energiebesparing.
- **Eerbeek-Loenen 2030:** Bevorderen van het evenwicht tussen economische doelen, wonen en leefbaarheid in de toekomstplannen voor Eerbeek. De gemeente stelt zich hierbij actief op. Komen tot goede invulling van Kerstenterrein, Stationsplein en Burgersterrein.
- **Centrum Brummen:** De aantrekkelijkheid van het centrum versterken en realisatie van woningbouw.
- **Wonen:** Realisatie van 900 woningen met de nadruk op betaalbare huur en koop om zo inwoners de mogelijkheid te bieden in de eigen gemeente te blijven wonen.
- **Openbare ruimte:** Een toegankelijke en uitnodigende openbare ruimte met representatieve kwaliteit.
- **Mobiliteit:** Herinrichting van wegen om daarmee de snelheid te beperken, veilige fietsverbindingen.
- **Leefbaarheid:** Aandacht voor leefbaarheid in de brede zin: schone lucht, schoon water, de scholen, gemeenschapscentra en verenigingen.
- **Sociaal Domein:** Goed preventiebeleid staat centraal. We organiseren en waarborgen dat hulp geboden wordt als dat nodig is. Vroegtijdig hulp aanbieden zodat de problemen niet groter worden.
- **Vitaliteit:** Sport en cultuur ondersteunen vanwege hun waarde en vanwege de maatschappelijke betekenis, de sociale samenhang en vorming.



LOKAAL – Coalitieakkoord

MOBILITEIT

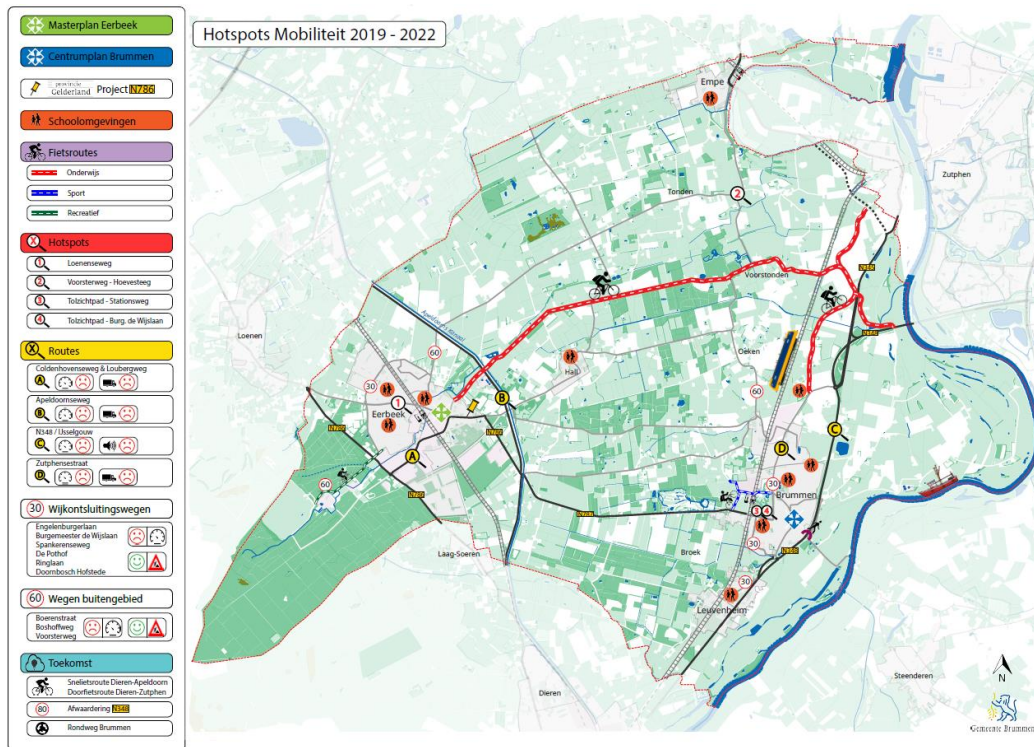
Voor het thema 'mobiliteit' is in het akkoord de volgende tekst opgenomen: "Een goede inrichting en goed onderhoud van onze infrastructuur draagt bij aan allerlei doelstellingen zoals veiligheid, klimaatbeleid en gezondheid. Het Verkeerscirculatieplan in Eerbeek en een actueel gemeentelijk verkeers- en vervoersplan voor de hele gemeente gaat inzicht geven in de gewenste infrastructuur voor alle verkeersstromen."

Tot 2026 zet de gemeente voornamelijk in op:

- Actualisatie van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.
- Opstellen investeringsplan voor grootschalige herinrichtingen.
- Wegen zodanig inrichten dat een veilige snelheid wordt afgedwongen.
- Veilige fietsverbindingen van Eerbeek naar Zutphen, Dieren en Apeldoorn.
- Goede en logische doorgaande routes creëren zodat automobilititeit in het buitengebied beperkt wordt tot bestemmingsverkeer.
- Verlaging van de snelheid langs het Apeldoorns kanaal naar 60 km/h.
- Verbetering en uitbreiding van het aantal fiets- en wandelroutes.
- Lobby richting provincie voor behoud en verbetering van het openbaar vervoer.
- Lobby richting provincie voor geluids- en uitstoot reducerende maatregelen op de N348.
- Het toevoegen van meer openbare laadpalen en bandenpompen in de openbare ruimte.



LOKAAL – Hotspots mobiliteit



HOTSPOTS MOBILITEIT 2019–2022

In de afgelopen jaren is door de gemeente actief gewerkt aan verkeerskundige knelpunten. De memo en overzichtskaart 'Hotspots Mobiliteit 2019-2022' was daarvoor opgesteld en dit was een College Besluit voor de financiële afweging om te komen tot de perspectiefnota. Een samenvatting van de inhoud staat hieronder:

- Masterplan Eerbeek. Voorkomen van doorgaand verkeer door het centrum, een duidelijk parkeerbeleid opstellen voor het centrum en ruimte bieden voor recreatieve fietsroutes.
- Centrumplan Brummen. De balans tussen verkeer, parkeren en het hart van het centrum terug in balans brengen, mede door nieuw parkeerbeleid en het faciliteren van een hoogwaardig recreatief fietsnetwerk.
- Fietsroutes verbeteren voor gebruikers voor onderwijs, sport en recreatief.
- Project N786. Betreft veilige inpassing wegprofiel 50 km/h, verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, veilige aansluitingen van bedrijventerreinen op de weg.
- Schoolomgevingen. Afspraken met docenten over parkeren en het verkeer, opvoeden van ouders bij het halen en brengen en inventariseren van een veilige schoolomgeving met de 10 gouden regels van VVN.
- Overig. Voor de overige punten zijn in het lokaal beleid specifieke acties benoemd op het gebied van verkeer om uit te voeren tot en met 2022. Het grootste deel van de acties zijn inmiddels uitgevoerd.



LOKAAL – Programma Eerbeek - Loenen

PROGRAMMA EERBEEK-LOENEN 2030

Het programma Eerbeek-Loenen 2030 is een samenwerking tussen de industriekring Eerbeek Loenen (IKEL), de gemeente Brummen en de provincie Gelderland. Er wordt met elkaar samengewerkt aan het verstevigen van een goed woon-, recreatie- en werkklimaat met oog voor de omgeving en het milieu.

In het programma Eerbeek-Loenen 2030 zijn of worden de thema's Vestigingsklimaat, Leefbaarheid en Energietransitie uitgewerkt in concrete projecten. De wens is om met deze projecten de leefbaarheid in de dorpen Eerbeek en Loenen te vergroten en de (papier)industrie in de regio te behouden. Daarnaast delen de dorpen en de industrie de ambitie en zien zij de noodzaak om een stap te maken met energietransitie. Kansen die dit met zich meebrengt, zullen zich vertalen in een schoner milieu, innovatie en verbeterde concurrentiepositie voor bedrijven.

Bij het bepalen van de verkeerskundige koers zijn vooral de projecten 'Verkeerscirculatieplan Eerbeek' en de 'Structuurvisie Centrum Eerbeek en Eerbeekse beek' van belang.



LOKAAL – Koersnota wegennetvisie Eerbeek-Loenen

DOEL VAN DE KOERSNOTA

De Koersnota vormt een ambitedocument dat kaderstellend is voor vervolgbesluitvorming over onderdelen van het wegennet. Hierin legt de gemeente ten aanzien van het gebruik en de inrichting van het wegennet de koers vast en geeft aan op welke wijze zij toewerkt naar het eindbeeld.

De Koersnota heeft drie doelen:

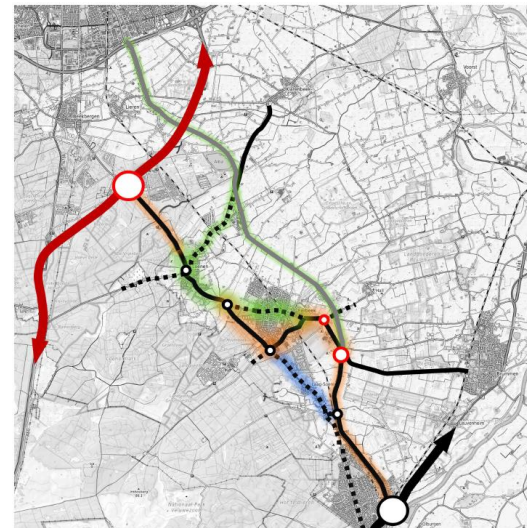
1. Het opstellen van een functionele indeling van het wegennet als kader voor nadere besluitvorming over de oplossingsrichtingen.
2. Het afronden van de al 15 jaar lopende verkenning en discussie en het formuleren van een duidelijk kader voor het vervolg. Dit wordt bereikt door het uitvoeren van een finale samenhangende objectieve analyse op basis van het verkeerskundig onderzoek uit 2020, diverse eerdere onderzoeken (vanaf 2005) en het recent afgeronde verkeersveiligheidsonderzoek naar de gemeentelijke kanaalroute.
3. Het in kaart brengen van alle relevante knelpunten en oplossingsrichtingen en deze opnemen in een uitvoeringsprogramma dat gedragen wordt door de betrokken overheden en stakeholders.

De Koersnota is het resultaat van het samenbrengen van de onderzoeksresultaten en bevindingen die de afgelopen jaren zijn verzameld in het participatietraject Eerbeek Loenen 2030.

CONTOUREN WEGENNETVISIE

Op basis van de inventarisatie en duiding van de knelpunten tekent zich een beeld af van de benodigde/gewenste aanpassingen in het wegennetwerk van Eerbeek-Loenen (zie inhoud Koersnota). De hoofdelementen van de gebiedsaanpak zijn geografisch van noord naar zuid gezien:

1. Een veilige Kanaalroute.
2. Een robuuste verbinding Loenen - A50.
3. Een veilige en leefbare traverse Loenen.
4. Versterken route Coldenhovenseweg - Loubergweg - Lageweg door Eerbeek.
5. Versterken zuidelijke ontsluiting Eerbeek Brummenseweg - Dierenseweg - Kanaalweg.
6. Afwaarden route door Laag-Soeren.





LOKAAL – Structuurvisie Eerbeek

STRUCTUURVISIE CENTRUM EERBEEK & EERBEEKSE BEEK

De gemeente heeft in november 2021 de Visie Centrum Eerbeek en Eerbeekse Beek vastgesteld. Hierin staan de lange termijnambities voor het centrum en de beek vastgelegd. De visie omvat een aantal kwalitatieve doelen die omgezet zijn naar een structuurontwerp. De centrumvisie omvat ook een belangrijke relatie met het VCP, met name voor de Stuijvenburchstraat.

De structuurvisie beschrijft vanuit verschillende gezichtspunten de gewenste ruimtelijke structuur van het centrumgebied. Het versterken van het verblijfskarakter is het kernwoord. Keuzes uit de structuurvisie die het verkeer in Eerbeek beïnvloeden zijn:

1. Behoud tweerichtingsverkeer Stuijvenburchstraat (zonder doorgaand verkeer). De huidige inrichting van de Stuijvenburchstraat, maar ook die van de Loenenseweg, vraagt om een optimalisatieslag om beter te voldoen aan de vereisten van 'Duurzaam veilig'.
2. In onderzoek: van één- naar tweerichtingsverkeer op het tracé Coldenhovenseweg tussen de Stuijvenburchstraat en de afslag naar de Wasacker.
3. In deze visie is het uitgangspunt dat doorgaand verkeer niet door het centrumgebied over de Stuijvenburchstraat - Loenenseweg gaat. Het beperkte aandeel doorgaand verkeer wordt liefst met een stringente inrichting verleid om gebruik te maken van de route over de Harderwijkerweg – Coldenhovenseweg – Loubergweg.

4. Verbeteren toegankelijkheid en veiligheid voor de fietser, voetganger, minder validen en slechtzienden in het centrumgebied (kader Duurzaam Veilig).
5. Realisatie van een fiets- en wandelroute van de Veluwe naar het centrum langs de Eerbeekse beek.
6. Veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers tussen De Wasacker, de stationsomgeving en het centrumgebied aan de Stuijvenburchstraat.

De structuurvisie kiest impliciet voor het aantrekkelijker maken van het traject Coldenhovenseweg - Loubergweg voor gemotoriseerd verkeer om het centrum van Eerbeek iets rustiger te maken. Vaststaat dat de Coldenhovenseweg - Loubergweg op het gebied van vormgeving en veiligheid een groot aantal knelpunten kent zoals naar voren is gekomen bij de onderzoeken van het VCP.





LOKAAL – Mobiliteitsplan centrum Eerbeek

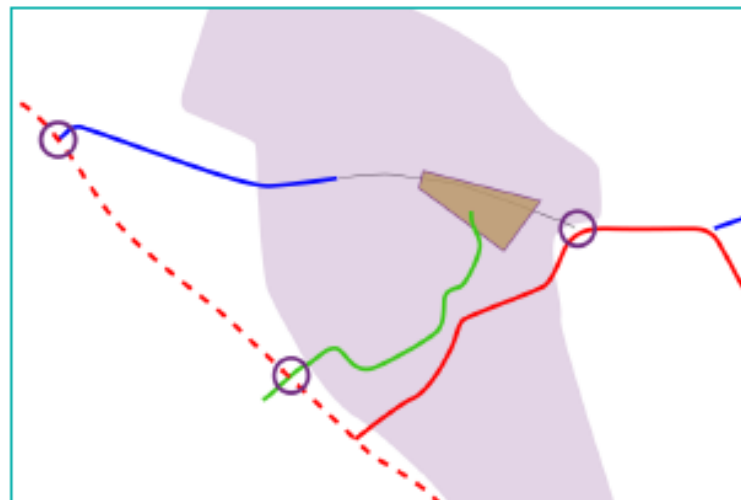
MOBILITEITSPLAN CENTRUM EERBEEK

In 2020 is in opdracht van de gemeente het mobiliteitsplan Eerbeek Centrum opgesteld. Het mobiliteitsplan benoemt een aantal aandachtsgebieden voor de toekomst. Zo wordt duidelijk dat voor de Stuijvenburchstraat aandacht nodig is voor de verkeersveiligheid ook in relatie tot de gereden snelheden. Voor de route Coldenhovenseweg is met name de snelheid van belang, evenals de ontsluiting van de bedrijven, die in de huidige situatie veelal van de weg gebruik maken om op te stellen.

De gemeente is van mening dat als de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Stuijvenburchstraat naar beneden moet worden gebracht, dat het dan van wezenlijk belang is om te kijken naar de vormgeving van de aansluiting van de Loenenseweg op de Eerbeekseweg - Harderwijkerweg evenals de vormgeving van de aansluiting van de Stuijvenburchstraat op de Loubergweg en Lageweg. Aandachtspunt is dat bij het gebruik van snelheid verlagende maatregelen de busmaatschappij mogelijk om de kern wil gaan rijden. Verder is het van belang een eenduidig oordeel te formuleren over de functie en het gebruik van de Stuijvenburchstraat en daar de passende vorm bij te ontwerpen.

De ruimtelijk economische visie is op zoek naar een meer gecompriemd centrum. Er is behoefte aan een heldere ruimtelijke structuur, de relatie tussen het station en het centrum verdient verbetering, de Eerbeekse beek heeft meer potentie in zich dan in de huidige situatie wordt gebruikt, niet alleen in het centrum maar ook als route richting het bungalowpark en de woongebieden in Eerbeek.

Deze centrumstructuur wordt als volgt omschreven: Het centrum concentreert zich tussen de spoorlijn en De Wasacker met de ingang op de Stuijvenburchstraat. De Stuijvenburchstraat krijgt de typologie van een dorpsstraat met in het midden een dorpsplein. De Stuijvenburchstraat als dorpsstraat heeft een verknopende functie: de grotere parkeervelden aan weerszijden van het compactere centrum worden er verknoot, evenals de Eerbeekse beek en de (langzaam) verkeersverbindingen richting het spoor en het station. Om in deze opzet te slagen is een aantrekkelijke en logische route over de Coldenhovenseweg belangrijk.





LOKAAL – Structuurvisie Centrum Brummen

STRUCTUURVISIE CENTRUM BRUMMEN (2011)

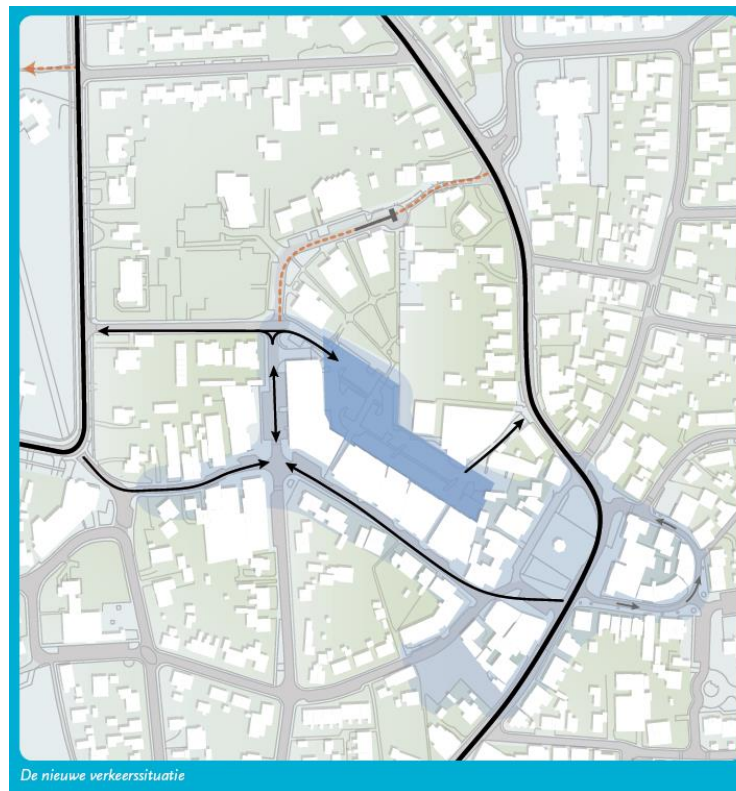
Met de vastgestelde structuurvisie legt de gemeente het ruimtelijke speelveld neer op basis waarvan zij samen met de gemeenschap en andere partijen een invulling wil geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum van Brummen.

Met betrekking tot de invulling voor verkeer is het volgende opgenomen:

- Ten aanzien van de bereikbaarheid zet het Centrumplan in op een betere en heldere (parkeer-)bereikbaarheid. Dit wordt bereikt door de entrees naar de Ambachtsstraat aan te passen en een soepele routing te maken naar het Dekkerplein.
- De gemeente wenst graag te sturen in het aantal langparkeerders. Daartoe zullen afspraken gemaakt worden tussen gemeente en OVB. Op dit moment wordt geen actieve sturing door bijvoorbeeld een blauwe zone voorgesteld.

PILOT TERUGGEDRAAID

De pilot is uiteindelijk teruggedraaid omdat het veranderen van de eenrichtingswegen niet het gewenste effect had.





LOKAAL - Parkeerbeleid

PARKEERNOTA (2007)

De Parkeernota Gemeente Brummen betreft vooral een voorwaardenscheppend beleid (vraagvolgend) en richt zich dus niet op het ontmoedigen van het autogebruik. Actuele parkeerproblemen geven geen aanleiding tot het beschikbaar stellen van extra budget, maar worden zoveel als mogelijk opgelost als onderdeel van reguliere onderhouds- en herstructureringswerkzaamheden. Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om geen betaald parkeren in te voeren en ook geen blauwe zones te realiseren. Dit om de gemeente concurrerend te laten zijn met de winkelcentra in de omliggende gemeenten.

PARAPLUBESTEMMINGSPLAN PARKEREN (2018)

De juridische borging van het gemeentelijke parkeerbeleid dient te gebeuren via het bestemmingsplan. Hiervoor is het Paraplubestemmingsplan Parkeren opgesteld. In dit plan is de parkeerregeling opgenomen met het hierna geciteerde doel:

"Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte van het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gerealiseerd. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat de parkeerdruk niet op het openbaar gebied wordt afgewenteld en daar vervolgens tot problemen leidt."

Voor de te hanteren parkeernormen wordt aangesloten bij de parkeerkencijfers van het Nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte (CROW: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012).

VERGROENEN VAN PARKEERPLAATSEN

De gemeente streeft ernaar parkeerplaatsen meer te vergroenen, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van zonnedaken.





LOKAAL – GVVP 2011

GEMEENTELIJK VERKEER EN VERVOER PLAN BRUMMEN

In het GVVP uit 2011 stond de ruimtelijke ontwikkelingsvisie 'Ligt op Groen!' centraal. Op basis van deze visie is destijds de kern van de mobiliteitsvisie als volgt vastgesteld:

- **Bereikbaarheid:** het verkeer dient afgewikkeld te worden via de randen van de gemeente, via de zogenaamde 'regionale verkeersdragers'. Dit zijn in hoofdzaak de provinciale wegen die ruwweg aan de randen van de gemeente zijn gelegen.
- **Leefbaarheid en veiligheid:** om de leefbaarheid in de dorpskernen en het buitengebied te verbeteren worden ook in de kernen 'lokale verkeersdragers' aangewezen, bedoeld om verkeer van en naar de woonwijken en bedrijventerreinen op af te wikkelen. De overige wegen (niet verkeersdragers) zijn wegen waar verblijven voorop staat en waar het afwikkelen van verkeer secundair is.
- **Groen:** om het groene, aantrekkelijke en waardevolle middengebied van de gemeente te behouden, en waar mogelijk te versterken, dient het doorgaand autoverkeer zoveel als mogelijk te worden voorkomen waarbij het principe wordt gehanteerd van 'géén doorgang, wél toegang'. Het groenstructuurplan wordt in september 2024 verwacht.

Inhoudelijk gaat het GVVP in op de volgende aspecten, met een zeer bondige beschrijving van de inhoud:

- **Mobiliteitsvisie.** De punten hieruit zijn op deze pagina in het linker tekstblok beschreven.
- **Duurzame mobiliteit.** Betreft informatie over mobiliteitsmanagement en het nieuwe werken.
- **Wegencategorisering.** Inclusief informatie over speciale weggebruikers, zoals ongewenst doorgaand verkeer, landbouwverkeer en hulpdiensten.
- **Bereikbaarheid.** Beschrijft de gewenste bereikbaarheid van diverse belangrijke voorzieningen, zoals dorpskernen en bedrijventerreinen.
- **Verkeersveiligheid.** Aanpak ongevallenconcentraties, infrastructuur, educatie en handhaving.
- **Recreatief fietsen.** Kwaliteitseisen en fietsvoorzieningen voor het fietsknooppuntennetwerk.
- **Parkeren.** Speciaal aandacht voor het parkeren in de centrumgebieden van Brummen en Eerbeek.
- **Leefbaarheid en natuur.** Over de leefbaarheid, geluidsniveaus en natuurwaarden in de omgeving.



LOKAAL - Toerisme

KWALITEITSTOERISME IN GEMEENTE BRUMMEN

In de gemeente wordt toerisme als middel gezien om een bijdrage te leveren aan de lokale opgaven van de toekomst. De gemeente ligt op een strategische positie van de meest toeristische vakantiebestemming van Nederland; de Veluwe. Toch is het toeristisch aanbod, naast het fietsen en wandelen in de mooie natuur, zeer beperkt. Dit resulteert in een lage gemiddelde besteding van dagrecreanten.

Het ideaalbeeld van de gemeente bestaat uit de volgende punten:

- De vrijetijdsbeleving voor bezoekers en inwoners is precies zoals men verwacht had na het zien van het drukwerk en de toeristische website; waardevolle landgoederen en industrieel erfgoed verbonden door de natuur van het Veluwemassief en de IJsselvallei.
- De bezoekers die in de gemeente verblijven maar ook dagrecreanten besteden gemiddeld goed omdat er activiteiten ondernomen kunnen worden.

Het winkel en horeca aanbod is bovengemiddeld goed en zorgt voor werkgelegenheid, een prettige leefomgeving en een goed vestigingsklimaat.

Algemeen aandachtspunt is dat in het Nationaal Park Veluwezoom de bezoekersdruk op sommige plekken niet in balans is. Mobiliteit en infrastructuur lijken primair voor een deel van de oplossing.





REGIONAAL – Regiosamenwerking Veluwe op 1

REGIOSAMENWERKING VELUWE OP 1

Dit samenwerkingsverband richt zich op drie hoofdpijlers gericht op de ontwikkeling van de Veluwe:

1. Behoud en herstel van ecologische diversiteit en robuustheid in het centrale natuurgebied van de Veluwe en de omliggende gebieden IJsselvallei, Randmeren en Gelderse Vallei.
2. Een bredere kijk op recreatie en toerisme, waarbij het niet meer in de eerste plaats gaat om het trekken van meer bezoekers, maar om meer kwaliteit. Wij zien toerisme vooral als een middel om de Veluwse natuur, economie en samenleving te versterken.
3. Meer aandacht voor de wensen, belangen en betrokkenheid van bewoners bij nieuwe ontwikkelingen op de Veluwe.

Binnen dit samenwerkingsverband staan samenhang, samenwerking en focus centraal. De visie voor de komende jaren is vastgesteld in de Veluwe Agenda 2030.

VELUWE AGENDA 2030

Gewerkt wordt aan een ambitieus plan in het centrum van Eerbeek om een toeristisch opstappunt (TOP) te realiseren. Dit brengt extra verkeersdruk met zich mee. Hierbij wordt gezocht naar de fysieke verbinding voor fietsers/wandelaars tussen de Velwezoon, recreatiepark Landal en het centrum van Eerbeek. In de ambities voor de centrumontwikkeling van Eerbeek is deze wens opgenomen. Bij deze TOP zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zoals een museum, bibliotheek en (zorg)instanties.

Toenemende vraag naar recreatie en dus recreatief verkeer:

1. Met de schaa sprong groeit het aantal inwoners sterk. Deze mensen willen in hun vrije tijd allemaal recreëren in hun omgeving. Naast de eigen inwonersgroei van Brummen ligt onze gemeente ingeklemd tussen Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Arnhem. Deze steden hebben een grote verstedelijkingsopgave. Brummen ligt in hun stedelijk uitloopgebied. De vraag naar recreatieruimte in Brummen zal dus behoorlijk toenemen.
2. Ook groeit het binnenlands (Nederlanders in eigen land) en inkomend toerisme (met name Duitsers en Belgen). Een deel van deze groei zal landen op één van de meest populaire vakantiebestemmingen van Nederland; de Veluwe waar Brummen onderdeel van is.
3. Het centraal Veluwemassief moet vanwege natuurdoelen ontlast worden. Er wordt gestuurd op spreiding in tijd (recreëren buiten het hoogseizoen) en spreiding in ruimte (de flanken van de Veluwe). Brummen ligt in de flank de IJsselvallei welke wordt gezien als een van de flanken waar ontwikkelruimte is voor bezoekers





REGIONAAL – Stedendriehoek

MOBILITEITSAGENDA 2023–2027

De Stedendriehoek (voorheen Cleantech Regio) ligt centraal in Oost-Nederland. Op het kruispunt van de A1 en de A50, de IJssel, de spoorverbinding oost-west (Randstad-Berlijn) en de spoorverbinding noord-zuid (Zwolle-Arnhem). Als regio in twee provincies, midden tussen de Randstad, Twente, Zwolle en Arnhem-Nijmegen. Met de Mobiliteitsagenda gaat de regio de komende jaren belangrijke stappen zetten.

BASISNETWERK OP ORDE

De Stedendriehoek ligt centraal in het landsdeel Oost en is daarmee een belangrijke economische regio voor het landsdeel. De regio ligt centraal op de kruispunten van de A1 en A50, de IJssel en diverse spoorverbindingen.

Het versterken van de verbinding met de rest van Nederland is belangrijk en creëert kansen voor de hele regio. De komende jaren wordt daarom gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming van het (boven)regionale netwerk. Doel is om de 'basis op orde' te krijgen. Dit wordt gedaan door het weg-, water en spoornetwerk te verbeteren:

- Betere bereikbaarheid A1 corridor.
- Betere bereikbaarheid A50 corridor.
- Robuuste oplossing goederentreinen.
- Versterken North Sea-Baltic corridor.
- Verbeteren regionale bereikbaarheid.

OVERIGE STRATEGISCHE OPGAVEN

De Strategische Agenda wordt uitgevoerd op basis van vijf opgaven, één daarvan is de basis op orde krijgen, de anderen opgaven zijn:

- **Stimuleren fietsgebruik**
Opgave: Verhogen fietsgebruik door aanbieden van een aantrekkelijk netwerk en stimuleren gebruik van de fiets.
- **Ontwikkeling mobiliteitshubs**
Opgave: Ontwikkeling van een gevarieerd stelsel van mobiliteitshubs.
- **Transitie naar slimme en schone mobiliteit**
Opgave: Het realiseren van een transitie naar slimme en schone mobiliteit, samen met gemeenten en werkgevers.
- **Nieuwe mobiliteitsoplossingen in planvorming**
Opgave: Extra investeringen in planvorming met nieuwe mobiliteitsoplossingen.





REGIONAAL – Kanaalroute Apeldoorn

VERKEERSVEILIGE KANAALROUTE

Eind februari 2022 is de eindrapportage van onderzoeksbureau Antea over de verkeersveiligheid van de Kanaalroute aangeboden aan de gemeenteraden van Brummen en Apeldoorn. In het onderzoek concludeert Antea dat de huidige functie, vorm en gebruik van het traject langs het Apeldoorns Kanaal niet goed op elkaar zijn afgestemd.

De kanaalroute tussen Apeldoorn en het kruispunt N787 - Dierenseweg kent dus een nadrukkelijke opgave om de verkeersveiligheid sterk te verbeteren. De ruimtelijke en landschappelijke beperkingen op en langs deze route maken dat het duurzaam verlagen van de snelheid, met behoud van de ontsluitingsfunctie als enige haalbare oplossingsrichting wordt gezien.

Een nadeel daarbij is de impact van een snelheidsverlaging op de routekeuze van het gemotoriseerd verkeer. De opgave is een Kanaalroute waarbij de snelheid van het gemotoriseerd verkeer significant is gedaald, zonder dat daarbij een ongewenste verplaatsing van verkeer naar ongeschikte routes plaatsvindt.

In het rapport van Antea is zowel het geheel of gedeeltelijk verlagen van de snelheid naar 60 km/h onderzocht als het in stand houden van de huidige maximumsnelheden. Rekening houdend met de forse ruimteclaim in de variant GOW-80, wordt de variant GOW-60 het meest haalbaar geacht. Met een GOW-60 kan de verkeersveiligheid op de Kanaalroute het beste gewaarborgd worden, gelet op de menging van (doorgaand) verkeer met lokaal verkeer, de aanwezigheid van erf-aansluitingen, de bomen die soms dicht op de weg staan, het vrachtverkeer, het landbouwverkeer en de overstekende fietsers.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de lengte van het traject met soms lange rechte wegdelen en het open landschap. Voor voertuigbestuurders vraagt het om discipline om de lagere maximumsnelheid daadwerkelijk te blijven rijden. Het maakt extra snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk. Een tweede aandachtspunt is dat de snelheidsverlaging mogelijk leidt tot een gedeeltelijke verschuiving van het verkeer naar de alternatieve route via de N786 door Loenen. Deze ongewenste verschuiving kan tegengegaan worden door ook maatregelen te nemen op de N786 Loenen - A50 (Voortgangsnotitie Koersnota Wegennetvisie Eerbeek-Loenen, 2022).



PROVINCIAAL - Omgevingsvisie

OMGEVINGSVISIE GAAF GELDERLAND

De gemeente ligt in de provincie Gelderland en moet daarom rekening houden met het Gelderse provinciaal beleid. Voor dit mobiliteitsplan zijn de Gelderse omgevingsvisie en de provinciale verkeersnetwerken van belang.

Door de provincie Gelderland is de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' opgesteld. Daarin zijn 7 ambities opgenomen voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Door deze ambities na te streven wil de provincie het verschil maken voor een schoon, gezond, veilig en welvend Gelderland.

In de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland is het volgende over het verkeers- en vervoersbeleid opgenomen: 'De provincie streeft naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit, als hoofdzaak van het verkeers- en vervoersbeleid. Dit wordt benaderd als een systeem, waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op elkaar inwerken, ook over de provinciegrenzen heen, ter ondersteuning van een sterke economie, welvaart en welzijn. Hierbij houden wij rekening met de kwaliteit van de leefomgeving, de doorstroming binnen elk netwerk en de verkeersveiligheid. De provincie heeft specifiek aandacht voor de wisselwerking en knooppunten in het systeem en gaat uit van drie principes: voorkomen, benutten en bouwen. Dit gebeurt op basis van een meerjaren-investeringsagenda en met een regionale aanpak'.

Specifieke ambities met betrekking tot mobiliteit zijn:

- In 2030 is het busvervoer zonder uitstoot en is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.
- In 2050 is de groei van de mobiliteit op een slimmere manier opgevangen. Snel en veilig internet (thuis/online werken) fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.





PROVINCIAAL – Bereikbaar Gelderland

VISIE VOOR EEN BEREIKBAAR GELDERLAND

De provincie Gelderland wil dat mensen zich in Gelderland veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal kunnen verplaatsen. De mobiliteit groeit, verkeersveiligheid vraagt om aandacht, het goederenvervoer neemt toe en de provincie wil de mobiliteit verder verduurzamen. Daarom heeft de provincie een visie opgesteld waarin wordt aangegeven welke route wordt gekozen om Gelderland bereikbaar te houden en welke afwegingen worden gemaakt tussen investeren in infrastructuur en slim gebruiken van het bestaande netwerk.



Doel is om de reiziger te verleiden de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Om de grootste impact te bereiken, ligt de focus op de volgende bouwstenen:

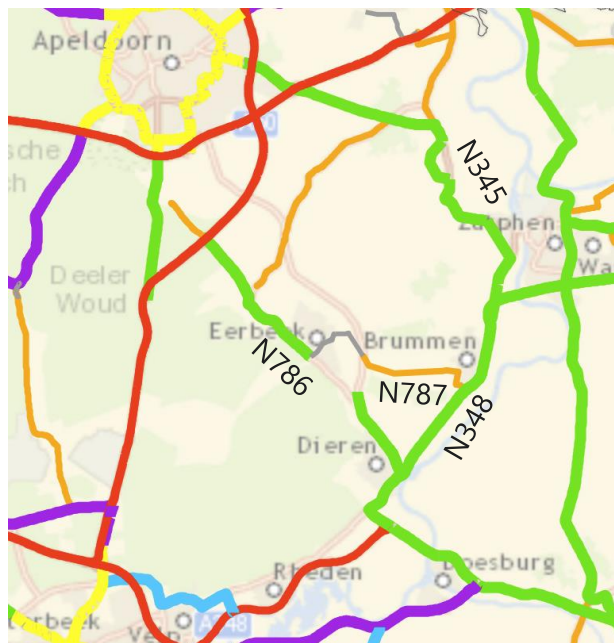
1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties.
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden.
3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden.
4. Verder versterken van het goederenvervoer.
5. Het bevorderen van de verkeersveiligheid.

Er wordt meer dan voorheen gekeken naar het functioneren en ontlasten van de stedelijke netwerken. Waarbij ook bewust wordt gewerkt aan een balans tussen investeren in de infrastructuur en inzet op slim gebruik van het bestaande netwerk.

Centraal in deze visie is de realisatie van hubs op de strategische locaties waarmee verschillende vormen van mobiliteit met elkaar verbonden worden. Zo maken hubs de overstap mogelijk naar fietsen op korte afstanden, maar vormen hubs tegelijkertijd ook de overstap naar het reizen op de langere afstanden. Hubs worden gezien als de cruciale schakels om snel en comfortabel over te kunnen stappen en de reiziger te verleiden om echt de slimste en schoonste manier van reizen te kiezen.



PROVINCIAAL – Regionaal hoofdwegennet



Functiekaart

Doorgaande snelweg	Ondersteunende weg
Stedelijke verbindingsweg	Ondersteunende weg buiten Gelderland
Stedelijke as	Lokale ontsluitingsweg
Stedelijke as buiten Gelderland	Lokale ontsluitingsweg buiten Gelderland
Regionale verbindingsweg	Lokale functie
Regionale verbindingsweg buiten Gelderland	Hoofdwegen buiten Gelderland
Regionale verbindingsweg buiten Nederland	Hoofdwegen buiten Nederland
	provinciale wegen, geen RHwn

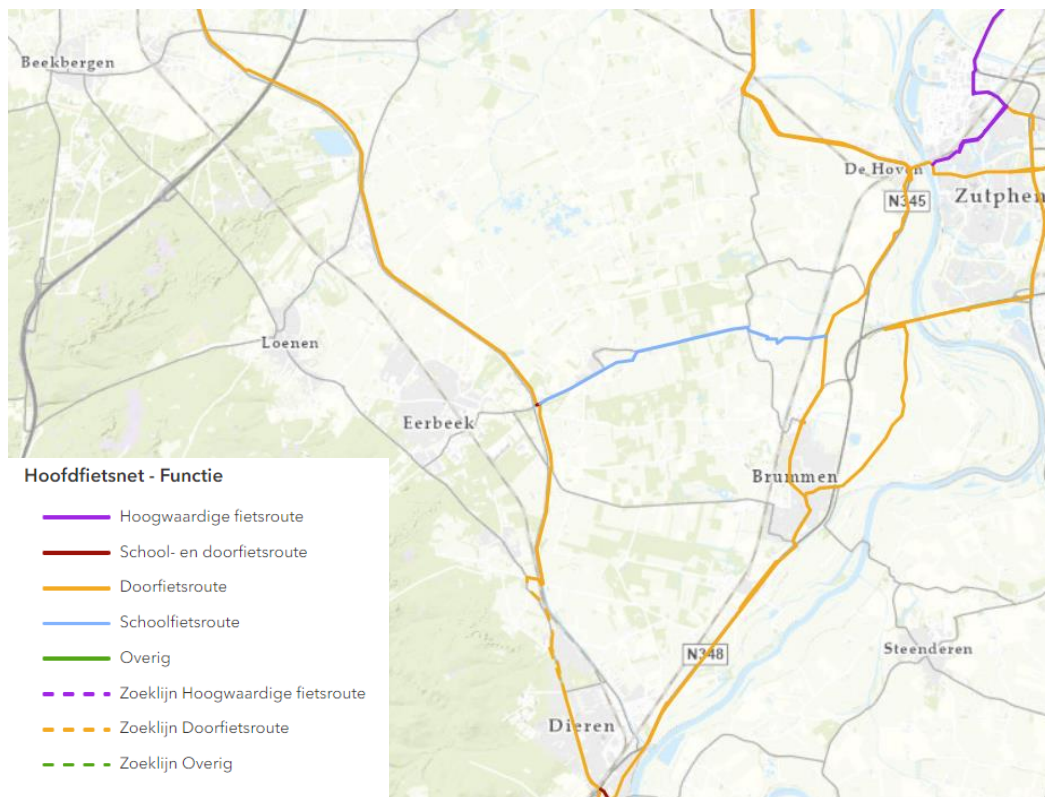
FUNCTIONEEL KADER WEGENNET GELDERLAND

Op het 'Regionaal Hoofdwegennet – Functiekaart' zijn de N348 en N345 ten oosten van Brummen aangeduid als regionale verbindingsweg. Ook de N786 is op het grondgebied van de provincie Gelderland gemarkeerd als regionale verbindingsweg. Dit zijn de wegen die de omgeving verbinden met de doorgaande snelwegen.

De N787 die van Brummen naar Eerbeek gaat is aangeduid als provinciale weg en ter hoogte van Eerbeek als lokale functie. Overige wegen zijn niet opgenomen in het provinciaal beleid.



PROVINCIAAL - Fietsnetwerk



HOOFDFIETSNET GELDERLAND

De provincie Gelderland heeft voor haar programma 'Fiets' een kader voor de uitwerking van het regionale hoofd fietsnet opgesteld. Dit kader geldt voor de regio als uitgangspunt bij de uitwerking van haar uitvoeringsprogramma 'Fiets'. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- Hoogwaardige fietsroutes: verzorgen van een hoogwaardige fietsverbinding voor veel dagelijkse gebruikers; qua reistijd concurrerend met de auto.
- Doorfietsroutes: verzorgen van een vlotte fietsverbinding voor dagelijkse gebruikers, zonder per se te concurreren met de auto.
- Schoolfietsroutes: verzorgen van een veilige fietsverbinding voor (groepen) scholieren, niet per definitie de snelste en kortste route.
- Overige hoofd fietsroutes: verzorgen fietsverbindingen tussen kernen en bestemmingsgebieden, die regio's ontsluiten waar het gebruik beperkt is.

De Cortenoeverseweg van Brummen richting het zuiden van Zutphen is aangeduid als doorfietsroute, evenals de route richting De Hoven langs de Zutphensestraat en de N345. Vanaf Brummen gaan deze routes gezamenlijk richting Dieren langs de N348. Ook vanaf Eerbeek kan over een doorfietsroute Dieren worden bereikt, echter is er op dit tracé nog een deel zoekgebied voor de doorfietsroute.

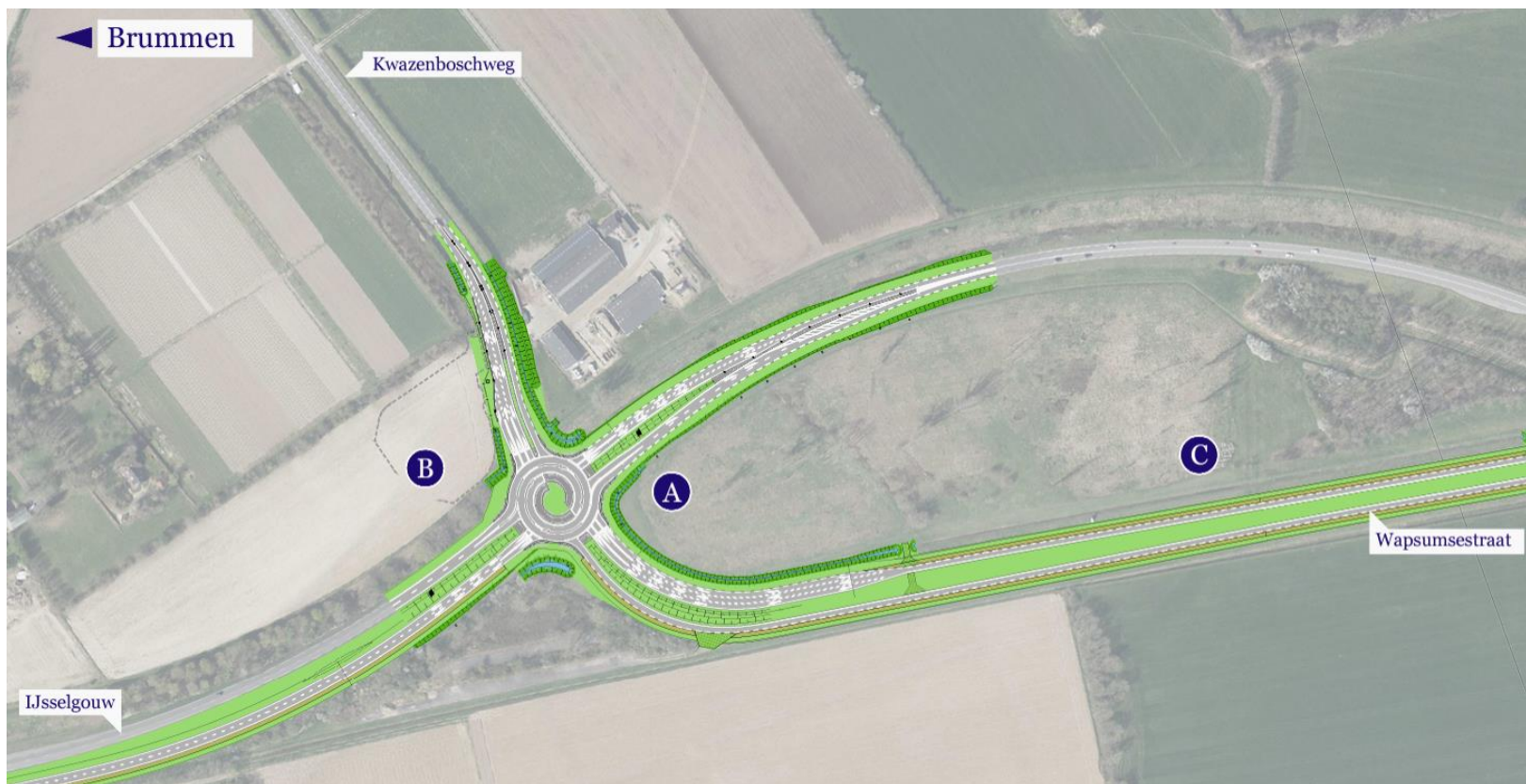
Tussen Eerbeek en de noordzijde van Brummen is een schoolfietsroute gemarkeerd op het Hoofd fietsnet van de provincie Gelderland.



PROVINCIAAL - Project

PROJECT: N345 - SPIRAALROTONDE

De provincie is druk bezig met de werkzaamheden aan de N345 tussen Apeldoorn en Zutphen. Als onderdeel van de werkzaamheden is eind december 2022 de nieuwe rondweg De Hoven/Zutphen geopend. Aansluitend op dit project is er een nieuw project gestart naar de rotonde tussen de N345 en de N348. De huidige rotonde wordt vervangen door een spiraalrotonde om ook de toekomstige verkeersstroom goed te kunnen afwikkelen.





LANDELIJK – Verkeersveiligheid

STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID (SPV)

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om de risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen.

Dit vraagt om een impuls voor het verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met de partijen.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.



Drie thema's kijken naar de risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen).
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen).
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie).

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers).
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten).

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en het gedrag:

6. Rijden onder invloed (alcohol, drugs en combigebruik).
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting).
8. Afleiding in het verkeer (smart functies, passagiers en muziek).
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).



LANDELIJK – Klimaat en omgeving

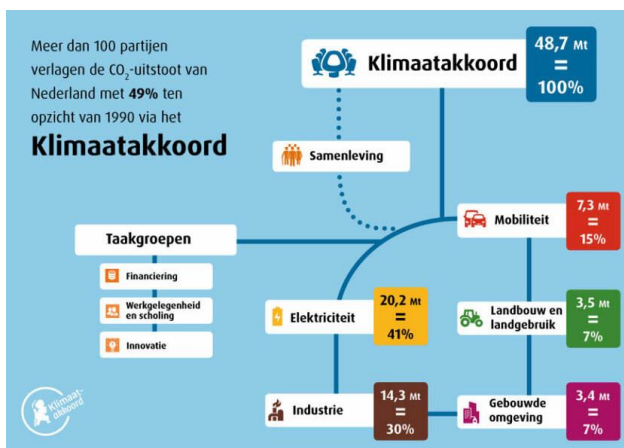


KLIMAATAKKOORD

In het Klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor dit mobiliteitsplan betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- elektrisch vervoer;
- verduurzaming personenmobiliteit;
- verduurzaming in logistiek.

De bovenstaande thema's worden ook gedeeltelijk beschreven in de Koersnota Eerbeek – Loenen. Deze informatie wordt meegenomen bij het opstellen van het Programma Mobiliteit.



NATIONALE OMGEVINGSVISIE (NOVI)

Met de Nationale Omgevingsvisie geeft het Rijk een lange-termijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De visie gaat uit van vier prioritaire opgaven:

- Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

In de visie worden de nationale belangen genoemd die gewaarborgd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving.

NATURA 2000 GEBIEDEN

Het natura 2000-netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen.



LANDELIJK – Tour de force



TOUR DE FORCE

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoersmiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force.

Tour de Force ziet vijf maatschappelijk ontwikkelingen, waarin de fiets het verschil kan maken:

1. Fietsen houdt de stad bereikbaar.
2. Fietsen voor een vitaal landelijk gebied.
3. Fietsen voor een beter klimaat.
4. Fietsen voor een betere gezondheid van mensen.
5. Fietsen biedt mensen kansen.

Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Om het doel te bereiken is een gezamenlijke Agenda Fiets 2017-2020 opgesteld met negen doelen:

1. Nederland toonaangevend Fietsland.
2. Meer ruimte voor de fiets in steden.
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes.
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets.
5. Gerichte stimulering van fietsen.
6. Minder fietsslachtoffers.
7. Minder gestolen fietsen.
8. Versterken kennisinfrastructuur.
9. Fiets in de omgevingsvisies.



LANDELIJK – MIRT

MEERJARENPROGRAMME INFRASTRUCTUUR, RUIMTE EN TRANSPORT

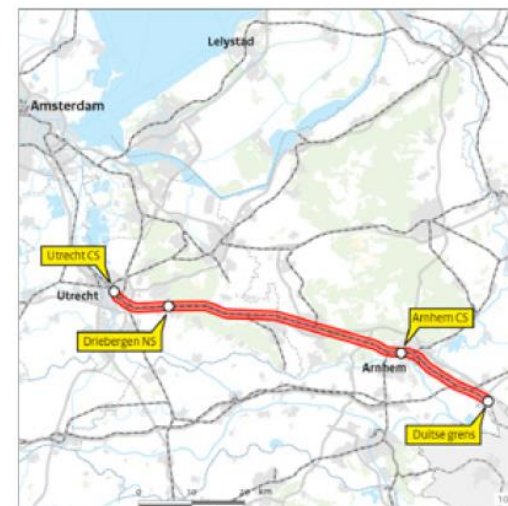
In het MIRT zijn onder andere rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. In het meest actuele MIRT staan diverse projecten benoemd die invloed zullen hebben op de bereikbaarheid van de gemeente:

A1 Apeldoorn-Azelo

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met een rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Goederenroute Elst-Deventer-Twenst (NaNOV)

Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwogen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is met de brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is.





WAT NEMEN WE MEE?

- Het coalitieakkoord zet in op 11 hoofdpunten voor de komende jaren. Het Programma Mobiliteit kan een bijdrage leveren aan 8 van de hoofdpunten van de gemeente, te noemen: klimaat/duurzaamheid, Eerbeek-Loenen 2030, Centrum Brummen, wonen, openbare ruimte, mobiliteit, leefbaarheid en vitaliteit.
- In de Koersnota wegennetvisie Eerbeek-Loenen is een functionele indeling van het wegennet opgenomen die als basis dient voor de komende jaren. Daarnaast zijn er 6 knelpunten aangeduid waarbij aanpassingen benodigd/wenselijk zijn.
- De structuurvisie voor het centrum van Eerbeek en de Eerbeekse Beek noemt 6 aandachtspunten die het verkeer in Eerbeek beïnvloeden.
- De Parkeernota Gemeente Brummen (2007) betreft vooral een voorwaardenscheppend beleid (vraagvolgend) en richt zich dus niet op het ontmoedigen van het autogebruik. Het huidige beleid is verouderd en er is behoefte aan een herziening van het huidige beleid.
- In de gemeente wordt toerisme als middel gezien om een bijdrage te leveren aan de lokale opgaven van de toekomst. De gemeente ligt op een strategische positie van de meest toeristische vakantiebestemming van Nederland; de Veluwe. Toch is het toeristisch aanbod, naast het fietsen en wandelen in de mooie natuur, zeer beperkt. Dit resulteert in een lage gemiddelde besteding van dagrecreanten.
- Regionaal wordt in de Stedendriehoek gewerkt aan de volgende opgaven: de basis op orde, stimuleren fietsgebruik, ontwikkeling mobiliteitshubs, transitie naar slimme en schone mobiliteit en nieuwe mobiliteitsoplossingen in planvorming.
- De huidige functie, vorm en gebruik van het traject langs het Apeldoorns Kanaal zijn niet goed op elkaar afgestemd.



WAT NEMEN WE MEE?

- De belangrijke thema's uit het regionaal, provinciaal en landelijk beleid zijn: fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.
- De gemeente ligt in de provincie Gelderland en moet daarom rekening houden met het Gelderse provinciaal beleid. In de Gelderse mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs waarmee verschillende vormen van mobiliteit met elkaar verbonden kunnen worden centraal. Andere bouwstenen die lokaal in de gemeente uitgewerkt kunnen worden zijn het inzetten op fietsen op de korte afstanden en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ook in de Gelderse Omgevingsvisie hebben knooppunten in het mobiliteitssysteem en de fiets een belangrijke rol. Ambitie is dat in 2030 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets is.
- Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente via het Programma Mobiliteit aan kan bijdragen: optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets en gerichte stimulering van het fietsen.



05
BRUMMENAREN DENKEN
MEE



ENQUÊTE

707 Brummenaren
vulden de enquête
over mobiliteit in

ENQUÊTE MOBILITEIT

De mening over mobiliteit van inwoners en andere belanghebbenden in kaart brengen, dat was het doel van de online enquête die uitstond van 10 april tot en met 7 mei 2023. De resultaten van de enquête worden gebruikt als input voor het Programma Mobiliteit en het uitvoeringsprogramma voor de gemeente. Uit de resultaten worden onder andere prioriteiten van bewoners op het gebied van verkeer en vervoer gehaald en actuele kansen en knelpunten.

Verspreiding van de enquête heeft plaatsgevonden via onder andere het Gemeentenuws, sociale media en een speciale pagina op de website van de gemeente. In totaal hebben 707 respondenten de enquête ingevuld.

Gezien het totaal aantal inwoners van de gemeente (circa 21.000 inwoners), het aantal respondenten en de kenmerken van de respondenten is de representativiteit van de resultaten voor een gemiddelde inwoner onzeker. Wel is met de enquête een goede indruk verkregen van hoe inwoners en belanghebbenden denken over verkeer en vervoer in Brummen. Voor een nadere duiding van de uitkomsten zijn deze bovendien besproken in de dialoogbijeenkomst (zie hoofdstuk 7).

Aanvullend op de enquête heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) een rapport opgesteld met een groot aantal verkeersonveilige, onjuiste en minder begrijpelijke situaties in de gemeente, deze input is meegenomen in de resultaten.

RESULTATEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste resultaten van de enquête. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende onderdelen van de vragenlijst:

- Achtergrondgegevens.
- Kwaliteit en belang van mobiliteitsonderwerpen.
- Trends en ontwikkelingen.
- Waar gaat het goed en waar kan het beter?



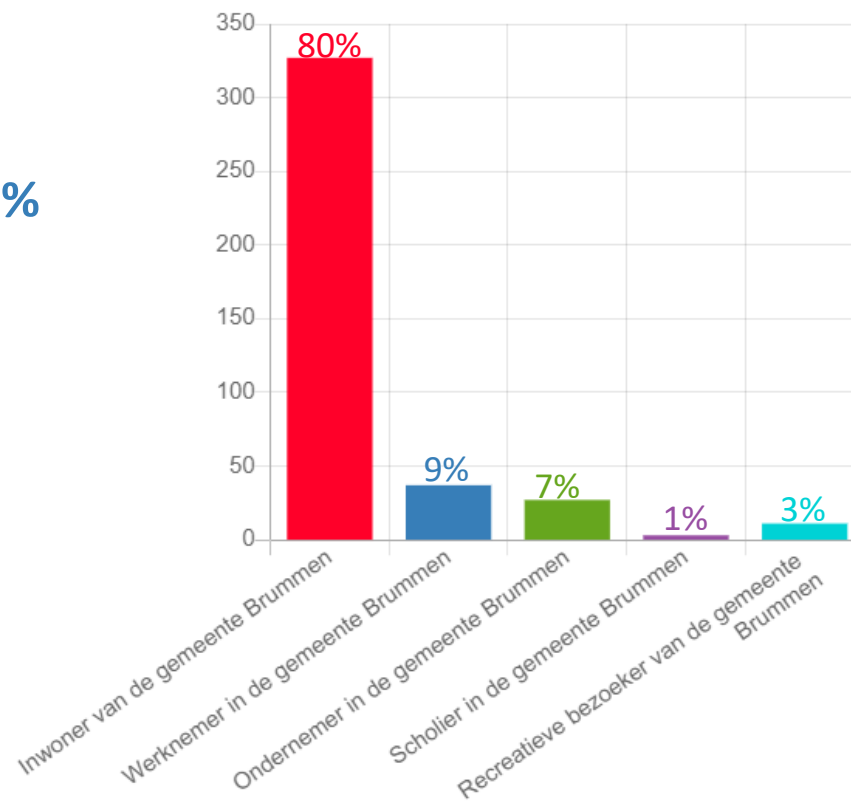
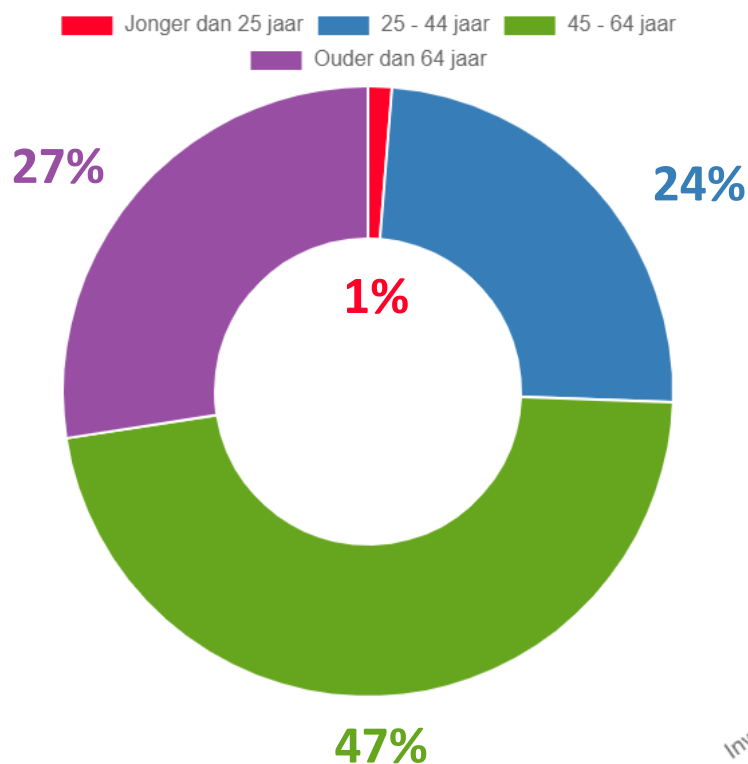
ACHTERGROND – Leeftijd en relatie

Hoewel deze resultaten een goede indicatie geven van de achtergrond van de respondenten, hebben niet alle respondenten deze vraag ingevuld vanwege privacy.

Alle enquêtes zijn ingevuld door respondenten die een relatie hebben tot de gemeente. Uit de resultaten blijkt dat het overgrote deel van de respondenten inwoner is van de gemeente, gevolgd door werknemers en ondernemers van de gemeente. Scholieren en bezoekers hebben de enquête het minste ingevuld.

Onder de respondenten waren voornamelijk volwassenen. De groep van 45 tot 64 jarigen was het grootste, gevolgd door de groep 64 jaar en ouder en de groep 25 tot 44 jaar. Onder de respondenten waren de jongeren ondervertegenwoordigd.

De leeftijd en relatie tot de gemeente van de respondenten komt overeen met de resultaten die wij in anderen gemeenten zien.





ACHTERGROND – Gebruik verplaatsingswijzen

HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE VERPLAATSINGSWIJZEN

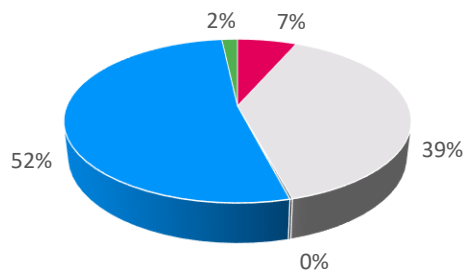
Respondenten is gevraagd naar de meest gebruikte verplaatsingswijze die zij momenteel hanteren in en vanuit de gemeente. Opvolgend is hen gevraagd naar de verwachting van de gebruikte verplaatsingswijze in de toekomst.

Uit de analyse blijkt dat in de huidige situatie het overgrote deel (52%) van de respondenten voornamelijk gebruik maakt van de auto, direct gevolgd door het gebruik van de fiets (39%). De respondenten verwachten in de toekomst dat dan ook deze vervoerwijzen het meest gebruikt worden, maar dat het auto-gebruik wel licht afneemt tot 43% en het fietsgebruik licht stijgt tot 42%.

De respondenten verwachten in de toekomst niet alleen een toename van het fietsgebruik, maar ook een toename van het gebruik van het openbaar vervoer.

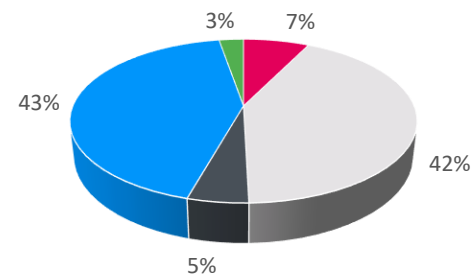
Het aantal loopverplaatsingen is op dit moment 7% en de verwachting van de respondenten is dat dit in de toekomst stabiel blijft. De categorie 'overig' is vaak ingevuld door ouderen of mensen die slecht ter been zijn, zij geven voornamelijk 'rollator' en 'scootmobiel' als voornaamste verplaatsingswijzen aan.

Meest gebruikte verplaatsingswijzen op dit moment in de gemeente Brummen



■ Lopen ■ Fietsen ■ Openbaar vervoer ■ Auto ■ Overig (gebruik toelichting)

Verwachting toekomstig gebruik verplaatsingswijzen in de gemeente Brummen



■ Lopen ■ Fietsen ■ Openbaar vervoer ■ Auto ■ Overig (gebruik toelichting)



KWALITEIT EN BELANG

Respondenten is gevraagd om met een cijfer van 1-10 zowel de kwaliteit (beoordeling) als het belang te beoordelen van diverse mobiliteitsonderwerpen. Op deze wijze is inzichtelijk gemaakt hoe men de onderwerpen beoordeelt en welk belang aan de onderwerpen wordt gehecht.

Daarnaast geeft het verschil tussen beide scores inzicht in de prioriteit van de respondenten. Zo is het mogelijk om onderwerpen met een lage beoordeling maar een hoog belang veel prioriteit te geven. Veel respondenten hechten namelijk veel belang aan zo'n onderwerp, terwijl het in de huidige situatie kennelijk niet goed wordt beoordeeld.

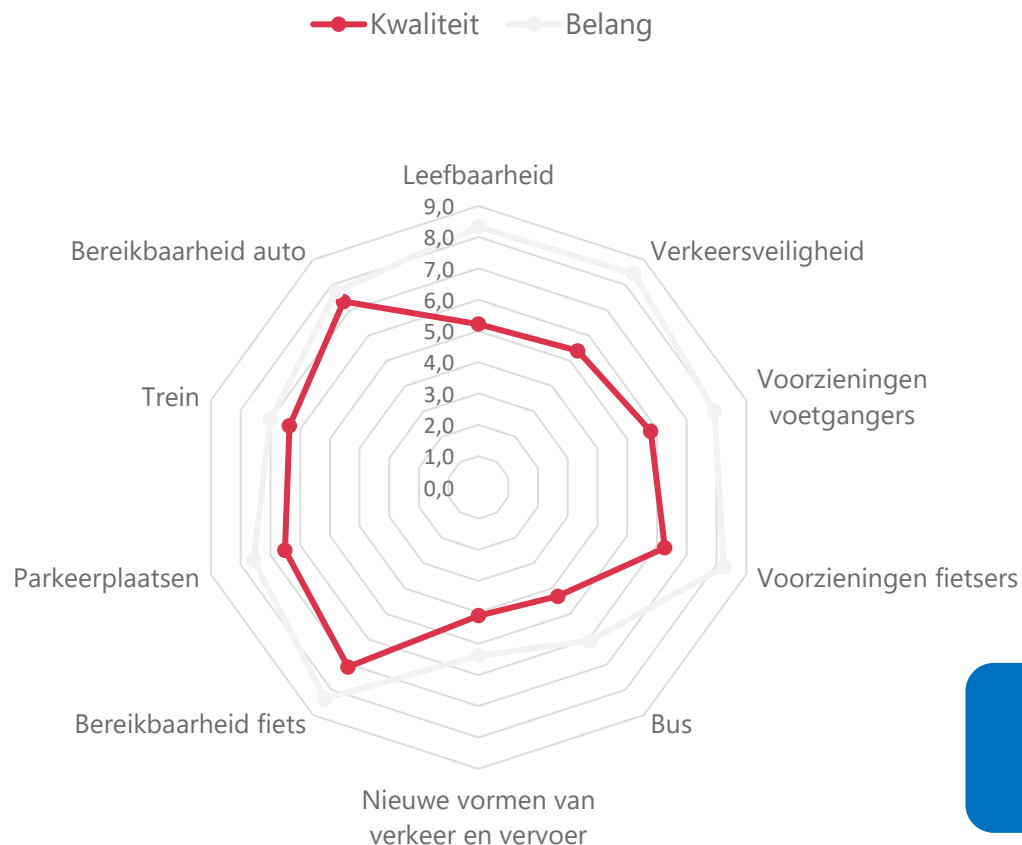
Zo kan aan onderwerpen met geen of een klein verschil minder prioriteit worden gegeven, aangezien ze al op het gewenste niveau worden gescoord door de respondenten.

De onderstaande tabel toont de exacte scores van de respondenten. De onderwerpen zijn gesorteerd op basis van de grootste afwijking tussen de beoordeling en het aangegeven belang (op basis van de gemiddelde score). Het figuur op pagina 79 geeft een weergave van de gegeven gemiddelde scores voor zowel de beoordeling als het belang van het onderwerp.

Onderwerp	Kwaliteit	Belang	Vershil
Leefbaarheid	5,2	8,3	-3,1
Verkeersveiligheid	5,4	8,4	-3,0
Voorzieningen voetgangers	5,8	7,9	-2,1
Voorzieningen fietsers	6,3	8,2	-2,0
Bus	4,3	6,1	-1,8
Nieuwe vormen van verkeer en vervoer	4,1	5,4	-1,3
Bereikbaarheid fiets	7,1	8,4	-1,3
Parkeerplaatsen	6,5	7,6	-1,0
Trein	6,4	7,0	-0,6
Bereikbaarheid auto	7,3	7,7	-0,4



SCORE: KWALITEIT



HUIDIGE KWALITEIT VAN MOBILITEITSONDERWERPEN

Voor de beoordeling van de onderwerpen geldt dat de bereikbaarheid met de auto (7,3) en met de fiets (7,1) het beste worden beoordeeld door de respondenten. De respondenten zijn over het algemeen dus tevreden over de bereikbaarheidskwaliteit van de auto en de fiets.

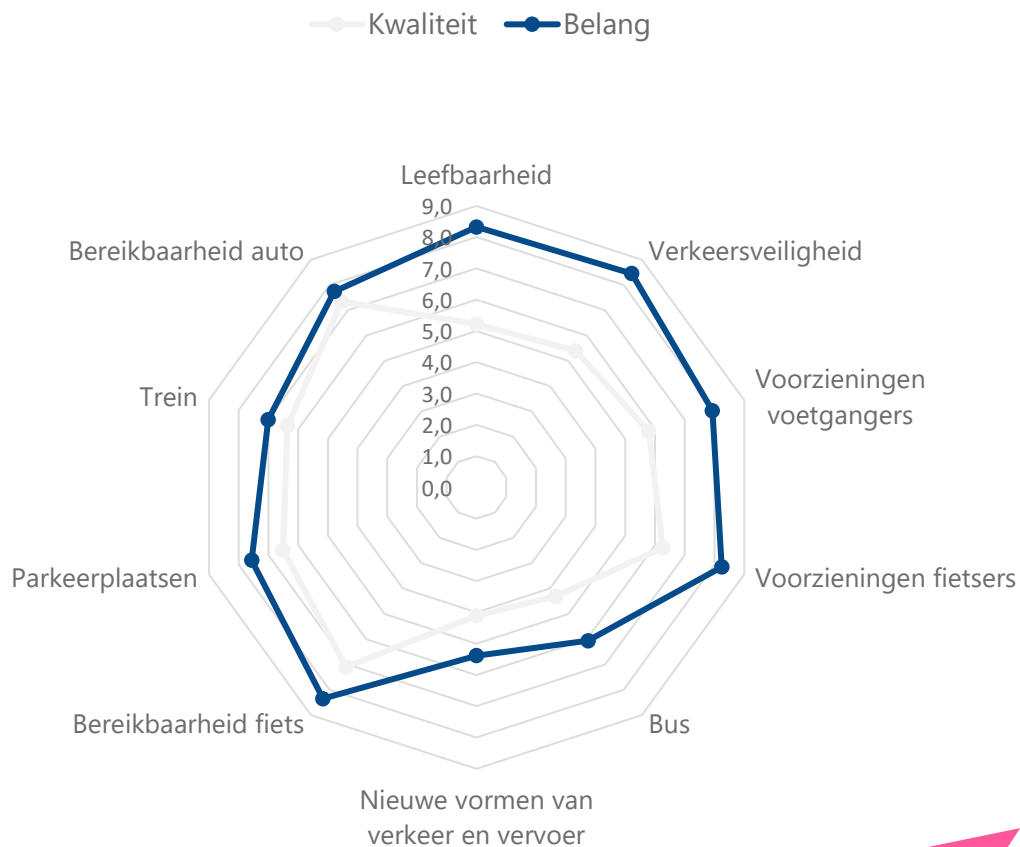
Zowel de bereikbaarheid met de bus en de mate waarin nieuwe vormen van mobiliteit gebruikt (bijvoorbeeld deelauto's en elektrische voertuigen) worden, zijn met een ruime onvoldoende beoordeeld door de respondenten (respectievelijk 4,3 en 4,1).

Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn laag beoordeeld met respectievelijk een 5,2 en 5,4. Daarnaast wordt er veel overlast ervaren van verkeer in de leefomgeving, zoals overlast van hardrijders, stank, geluid en trillingen.





SCORE: BELANG



GEWENSTE KWALITEIT VAN MOBILITEITSONDERWERPEN

De scores van het belang zijn onder te verdelen in drie categorieën: onderwerpen met een zeer hoog belang, met een hoog belang en onderwerpen met een minimaal belang.

Onderwerpen met een zeer hoog belang zijn volgens de respondenten: verkeersveiligheid (8,4), bereikbaarheid fiets (8,4), leefbaarheid (8,3), voorzieningen fietsers (8,2) en voorzieningen voetgangers (7,9).

Onderwerpen met een hoog belang zijn: bereikbaarheid auto (7,7), parkeerplaatsen (7,6) en de bereikbaarheid met de trein (7,0).

De onderwerpen waarbij het belang het minst groot wordt bevonden zijn de bereikbaarheid met de bus (6,1) en het inzetten van nieuwe vormen van verkeer en vervoer (5,4).



Voorbeeld van één opmerking:

“Kwetsbaren hebben behoefte aan een goede verkeersveiligheid.”

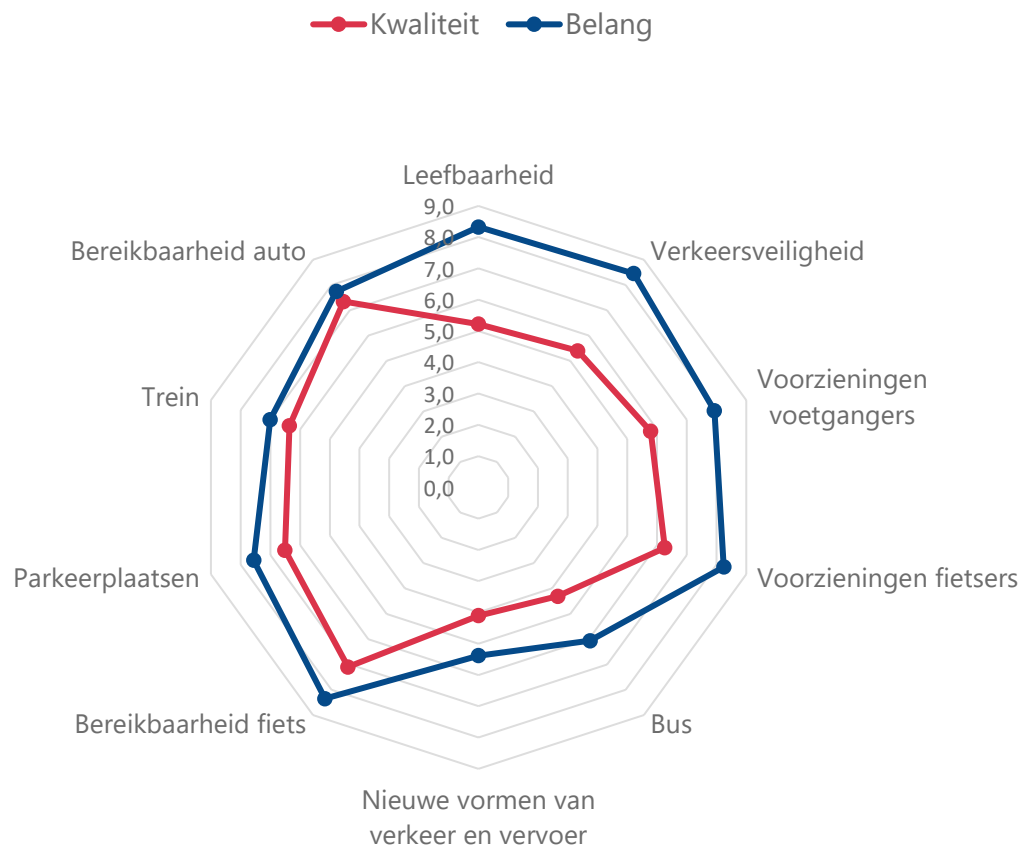
Voorbeeld van één opmerking:

“Brummen is te klein voor alternatieve vervoerwijze.”





SCORE: KWALITEIT & BELANG



VERSCHILLEN TUSSEN KWALITEIT EN BELANG

De groottes van de verschillen geven inzicht in de prioriteiten van de onderwerpen, op basis van de reacties van de respondenten. De grootste verschillen zijn waarneembaar bij leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze onderwerpen worden over het algemeen laag beoordeeld, terwijl het belang/gewenste niveau hoog is. Het inzetten op het verbeteren van deze aspecten is dus een belangrijk aandachtspunt.

Ook voor de voorzieningen voor voetgangers en fietsers en de bereikbaarheid van de bus geldt dat de verschillen tussen de beoordeling en het belang relatief groot zijn. Het verbeteren van deze aspecten is daarom een aandachtspunt.

Voor de bereikbaarheid met de trein en auto zijn de kleinste verschillen waarneembaar. Alleen afgaand op de meningen van de respondenten zouden deze onderwerpen minder prioriteit hoeven te hebben.



UITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

ACHTERGROND

Door de verwachte groei van het aantal woningen en bedrijven stijgt de vraag naar mobiliteit in de toekomst. Mede daarom wordt voor de lange termijn een Programma Mobiliteit opgesteld. Voor het opstellen van dit programma zijn respondenten gevraagd naar zowel de grootste uitdagingen voor de toekomst als de belangrijkste trends om in te spelen op het mobiliteitsbeleid. Voor beide vragen kon gekozen worden uit diverse opties en konden maximaal drie reacties gegeven worden per respondent.

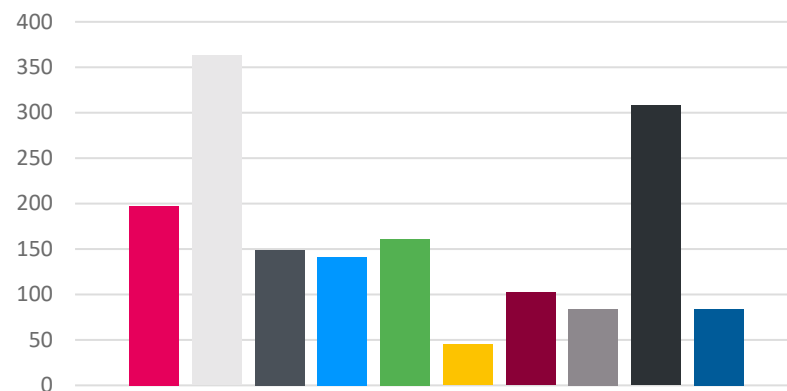
GROOTSTE UITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

Uit de reacties van de respondenten blijkt dat er voor de toekomst twee grote uitdagingen worden gezien. De eerste is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de tweede is de omgang met zwaar verkeer (bijvoorbeeld de routes voor vracht- en landbouwverkeer).

DE MINSTE UITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

Het creëren van betere overstapvoorzieningen van bijvoorbeeld openbaar-vervoerhaltes wordt als de minst grote uitdaging gezien door de respondenten. Dit heeft naar grote waarschijnlijkheid een directe relatie met het lagere belang dat aan het openbaar vervoer werd gegeven.

Wat zijn volgens de respondenten de grootste uitdagingen voor de toekomst?



- De regionale bereikbaarheid op peil houden (verbinding A50, met Zutphen en Oost-Nederland)
- Verbetering van de verkeersveiligheid
- Stimuleren van het fietsgebruik
- Meer inzet op duurzame mobiliteit (denk bijvoorbeeld aan openbaar vervoer, deelmobiliteit, lopen)
- Bereikbaarheid bus op peil houden
- Betere overstapvoorzieningen (denk bijvoorbeeld aan haltes openbaar vervoer, P+R)
- Aanpak parkeren in centrum
- Aanpak parkeren in woonwijken
- Zwaar verkeer (denk aan routes voor vrachtverkeer en landbouwverkeer)
- Anders (gebruik toelichting)



TRENDS & ONTWIKKELINGEN

BELANGRIJKSTE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Twee trends worden door de respondenten gezien als belangrijk om op in te spelen in het beleid voor verkeer en vervoer. Dat zijn het toenemend belang voor leefbare en groene wijken en de opkomst van de elektrische fiets in combinatie met meer fietsgebruik in het algemeen.

MINST BELANGRIJKE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Als minst belangrijke trend om mee te nemen in het beleid wordt de technologische ontwikkeling aangegeven. Dit is bijvoorbeeld de zelfrijdende auto, maar ook de toename van verschillende vormen van mobiliteit. Dit valt voor een deel samen met de opkomst van deelmobiliteit die ook laag scoort bij de respondenten.

Voorbeeld van één opmerking:

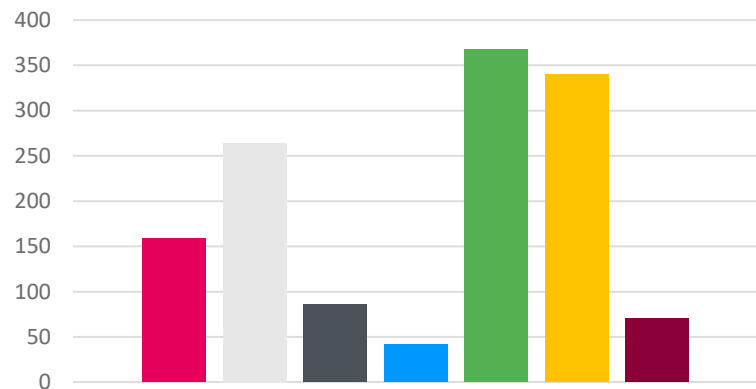
“Leefbaarheid buitengebied vergroten door weren van vrachtverkeer en sluiproutes auto’s.”

Voorbeeld van één opmerking:

“Veilige en duidelijke route voor de toerist van en naar de dorpscentra.”



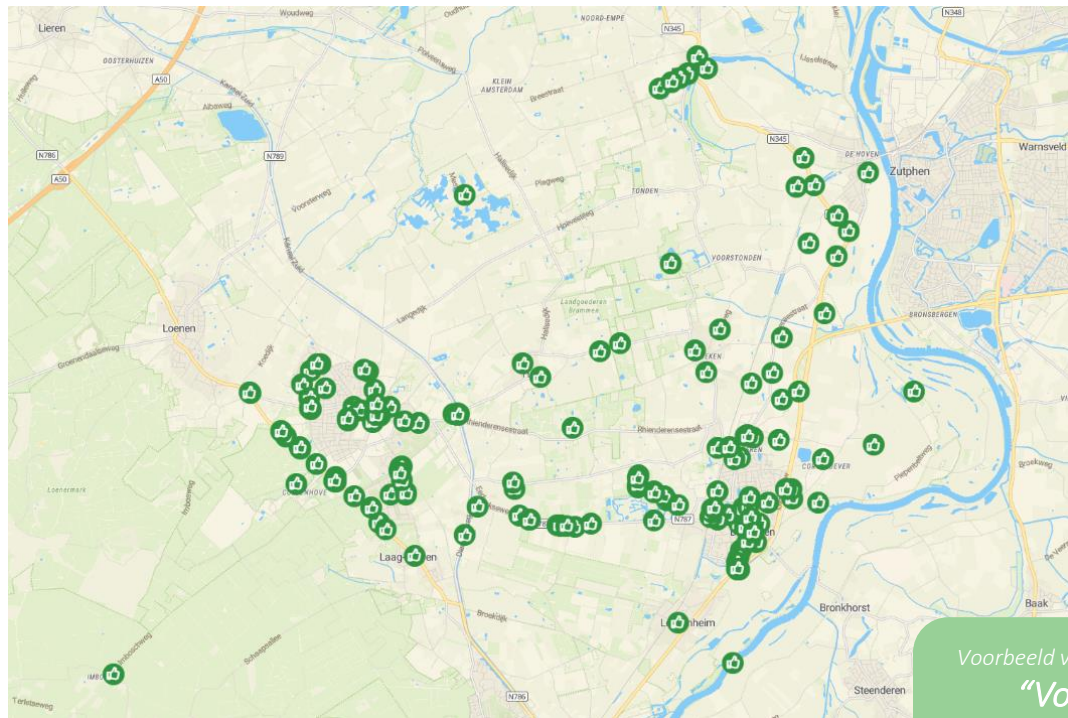
Welke trends zijn volgens de respondenten belangrijk om op in te spelen in ons beleid voor verkeer en vervoer?



- Meer thuiswerken
- Opkomst van elektrische auto's
- Opkomst van deelmobiliteit (zoals deelfietsen, -scooters en -auto's)
- Technologische ontwikkelingen (bijvoorbeeld zelfrijdende auto's)
- Toenemend belang leefbare en groene wijken
- Meer fietsgebruik en de opkomst van de elektrische fiets
- Anders (gebruik toelichting)



WAT GAAT GOED?



POSITIEVE PUNTEN IN BRUMMEN

Met behulp van een digitale kaart hebben respondenten zowel aandachtspunten ('waar kan het beter', zie volgende pagina) als positieve punten ('waar gaat het goed') doorgegeven. Tevens is bij het plaatsen van deze locaties ook gevraagd naar het onderwerp waarop het betreffende punt betrekking heeft.

De figuur links geeft een overzicht van de aangegeven positieve punten. In totaal zijn er 184 locaties aangegeven waar het goed gaat.

De meeste positieve punten gaan in op de voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Veelal zijn de belevingsaspecten (groen in de omgeving, uitzicht en minder auto's) punten die als positief worden ervaren. Verder zijn mensen ook tevreden over ingrepen waar de snelheid is verlaagd en worden de natuurgebieden in de omgeving gewaardeerd.

Voorbeeld van één opmerking:

*"Voldoende
parkeerplaatsen
(behouden)."*

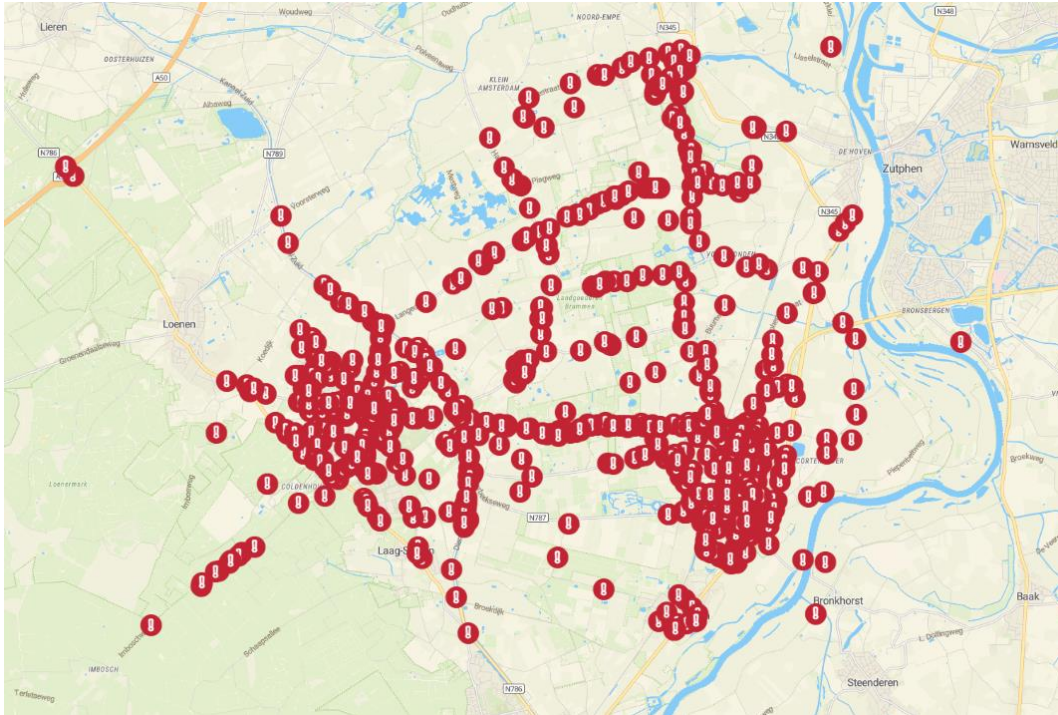


Voorbeeld van één opmerking:

*"Ben erg blij dat de Baankstraat
autoluwer is gemaakt, nu is het een
prettigere fietsverbinding naar
Zutphen."*



WAT KAN BETER? - Aandacht locaties



AANDACHTSPUNTEN IN BRUMMEN

Met behulp van een digitale kaart hebben respondenten zowel aandachtspunten ('waar kan het beter') als positieve punten ('waar gaat het goed', zie vorige pagina) doorgegeven. Tevens is bij het plaatsen van deze locaties ook gevraagd naar het onderwerp waarop het betreffende punt betrekking heeft.

De figuur links geeft een overzicht van de aangegeven negatieve punten. In totaal zijn er 1.186 locaties aangegeven waar het beter kan.

De meeste punten die verbeterd moeten worden hebben relatie met de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld oversteeklocaties en combinaties met gemotoriseerd verkeer en voetgangers/fietsers. Verder wordt er veel aandacht gevraagd voor de fiets, denk aan ontbrekende verbindingen en onveilige routes.

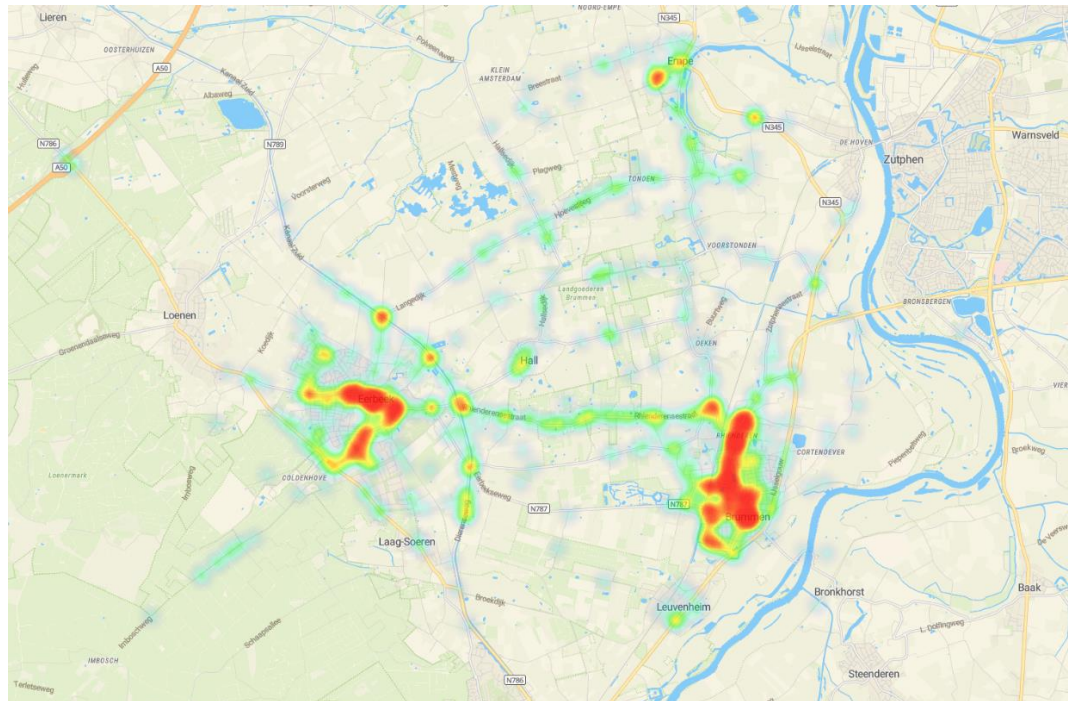
Voorbeeld van één opmerking:

“Onvoldoende fietsverlichting langs het gehele fietspad Papenweerd!”





WAT KAN BETER - Concentraties



CONCENTRATIE AANDACHTSPUNTEN IN BRUMMEN

De figuur links geeft een overzicht van de locaties van concentraties van aandachtspunten voor de gehele gemeente wanneer alle aandachtspunten worden meegenomen die de respondenten hebben vermeld. De voornaamste concentraties zijn waarneembaar in Brummen en Eerbeek.

In Brummen liggen de aangegeven knelpunten voornamelijk in de omgeving van de Zutphensestraat. In Eerbeek zijn de voornaamste aandachtspunten gelegen in de omgeving van de Stuijvenburchstraat en de Loenenseweg. Ook de Loubergweg en Coldenhovenseweg vallen op.

Voor de kleinere kernen geldt dat de meeste knelpunten zijn aangegeven in Empe (omgeving Emperweg), Hall (omgeving Hallseweg) en Leuvenheim (omgeving Arnhemsestraat, N348).



WAT NEMEN WE MEE?

- Voor Brummenaren zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid van groot belang, dat komt overeen met het lokale beleid. Echter blijft de huidige situatie nog achter bij het belang en is verbetering wenselijk.
- Het gemotoriseerd verkeer wordt in Brummen door de respondenten als relatief goed beschouwd, daarentegen moeten de voorzieningen voor voetgangers en fietsers worden verbeterd om te voldoen aan het belang.
- In de toekomst zijn de grootste uitdagingen om de verkeersveiligheid te verbeteren en om een goede omgang met zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer) te vinden.
- In de gemeente worden voornamelijk twee trends verwacht. Enerzijds het toenemend belang van leefbare en groene wijken om in te wonen en anderzijds het toenemend gebruik van de (elektrische) fiets.
- In de gemeente zijn heel veel goede punten die Brummenaren als positief beoordelen. Dit zijn voornamelijk locaties met een goede leefbaarheid, bijvoorbeeld door veel groen in de omgeving.
- Als verbeterpunten hebben de respondenten voornamelijk verkeersveiligheidsknelpunten aangegeven. Dit komt overeen met de resultaten uit alle vragen, waaruit blijkt dat de verkeersveiligheid op alle aspecten een belangrijk aandachtspunt is binnen de gemeente.



06

Trends & ontwikkelingen



TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

TRENDATELIER

Om te komen tot het Programma Mobiliteit voor de komende jaren is het belangrijk om te weten welke trends en ontwikkelingen relevant zijn voor de gemeente. Daarom is de relevantie en strategie voor de 20 landelijke trends en ontwikkelingen bepaald.

De relevantie voor de gemeente is gecategoriseerd in de opties: niet relevant, enigszins relevant, redelijke relevant, relevant en zeer relevant.

De strategie werd bepaald door de vraag welke strategie er bij de trend of ontwikkeling hoort. Waarbij de golf genereren betekent dat de gemeente zelf de trend aantrekt (bijvoorbeeld door actief laadpalen te plaatsen voordat er vraag naar is), de golf surfen betekent mee gaan met de trend (bijvoorbeeld laadpalen plaatsen als daarom gevraagd wordt), de golf over de gemeente heen laten komen betekent geen actie ondernemen en op het moment kijken hoe de gemeente ermee omgaat (bijvoorbeeld bij een vraag over laadpalen met elkaar in gesprek gaan welke standpunt er op dat moment aangenomen gaat worden) en de laatste strategie is de golf afstoppen (bijvoorbeeld het verbieden van laadpalen).

TRENDS IN RELATIE TOT BRUMMEN

Het resultaat van het trendatelier is een grafiek waarin is aangegeven welke relevantie en strategie elke trend heeft voor de gemeente (pagina 89). Op basis van deze informatie kan bepaald worden op welke wijze de trends een plek moet krijgen in het programma. De trends die het meest relevant zijn voor Brummen én een maximale inzet nodig hebben qua strategie (genereren) zijn:

- Inzetten op het gebruik van de elektrische fiets.
- Inzetten op het feit dat beleving steeds belangrijker wordt.
- Realiseren van meer toerisme.

Een aantal trends zijn wel relevant voor Brummen, maar zouden bij voorkeur afgestopt worden, dat zijn:

- Trek naar de stad.
- Ongewenst doorgaand verkeer door de gemeente.
- Scholieren die minder op de fiets naar school gaan.

Trends die verder buiten het bereik van de gemeente zijn en daarom minder relevant zijn voor het beleid van de gemeente zijn:

- OV volledig elektrisch vanaf 2025.
- Vervoer wordt steeds slimmer.



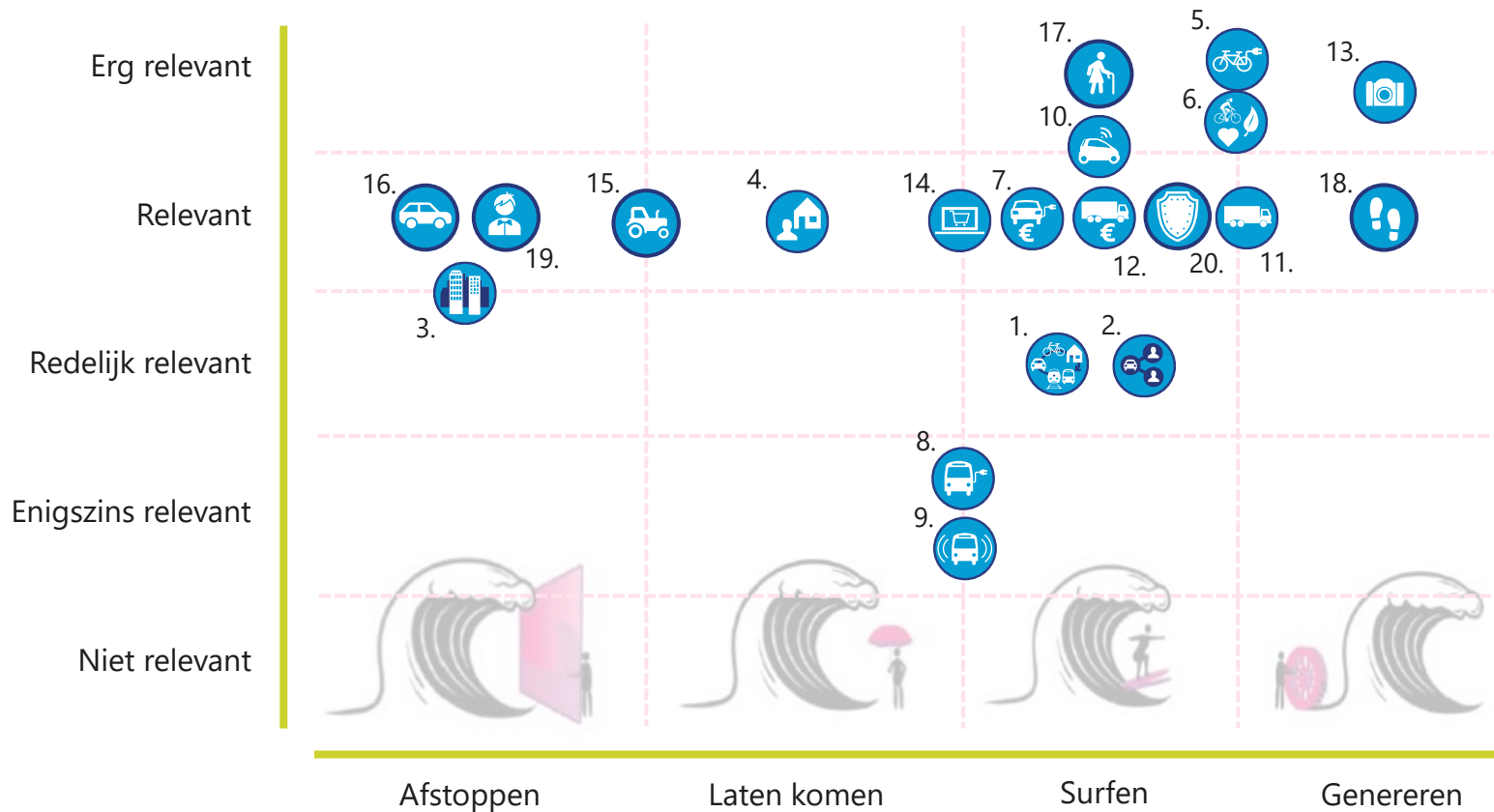
20 LANDELIJKE TRENDS

De trends en ontwikkelingen worden landelijk herkend en erkent door experts op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte.

1. Van bezit naar deelmobiliteit
2. Van unimodaal naar multimodaal personenvervoer
3. Trek naar de stad
4. Steeds meer 1-persoonshuishoudens
5. Opmars van de elektrische fiets
6. Steeds meer aandacht voor beleving
7. Elektrisch personenvervoer wordt steeds goedkoper
8. OV volledig elektrisch vanaf 2025
9. Vervoer wordt steeds slimmer
10. Steeds meer data beschikbaar
11. Complexere logistieke stromen
12. Betaalbaarheid van assets wordt een uitdaging
13. Toerisme neemt toe
14. Thuiswerken en thuiswinkelen neemt toe
15. Landbouwvoertuigen worden groter en rijden verder
16. Ongewenst doorgaand verkeer in oost-west/west-oost richting door de gemeente over verschillende wegen
17. Vergrijzing (voetpaden, toegankelijkheid, verlichting)
18. Steeds meer wandelaars/voetgangers
19. Scholieren gaan minder zelf op de fiets (meer e-bike en OV)
20. Strijd om de openbare ruimte: parkeerruimte/klimaat-adaptie/wateropvang



TRENDS IN RELATIE TOT BRUMMEN





WAT NEMEN WE MEE?

- Voor de gemeente is het van belang om het gebruik van de elektrische fiets maximaal te stimuleren.
- Beleving (van de openbare ruimte) wordt steeds belangrijker, zo ook in de kernen van de gemeente. Dit is een trend waar de gemeente maximaal op wil inzetten en wil motiveren.
- Het realiseren van toerisme is belangrijk voor de gemeente, zowel voor de beleving als voor de economie. De gemeente streeft ernaar om het toerisme maximaal te stimuleren.
- De gemeente streeft ernaar om de trek naar de stad te stoppen voor zover dat mogelijk is, zodat er een diverse groep inwoners blijft binnen de gemeentegrenzen.
- Ongewenst doorgaand verkeer binnen de gemeente dient zoveel mogelijk afgestopt te worden.
- Om gezonde vervoersbewegingen te stimuleren moet het worden afgestopt dat scholieren niet met de fiets naar school gaan.
- Trends die voor de gemeente wel belangrijk zijn, maar waar weinig invloed op uitgeoefend kan worden zijn: het volledig elektrisch maken van het openbaar vervoer en het steeds slimmer maken van vervoer.

A photograph of a town square. In the foreground, there is a green lawn. In the middle ground, a wooden gazebo with a grey roof stands on a paved area. Several cars are parked or driving in the square, including a red car and a white truck. In the background, there are brick buildings and trees. The sky is overcast with grey clouds. The text '07' is overlaid on the left side of the image.

07

Input begeleidingsgroep



CBVV – Centrale Begeleidingsgroep Verkeersveiligheid

WAT IS HET CBVV?

De Centrale Begeleidingsgroep Verkeersveiligheid (CBVV) van de gemeente is een groep belangenbehartigers bestaande uit onder andere: dorpsraden, inwoners, ondernemers, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de politie. Het CBVV heeft veel lokale kennis en expertise en zet zich in voor de verkeersveiligheid in de gemeente.

IN GESPREK MET HET CBVV

Op 6 juni 2023 is de begeleidingsgroep uitgenodigd op het gemeentehuis om mee te denken over het nieuwe Programma Mobiliteit voor de gemeente. Het projectteam vanuit de gemeente heeft eerst een korte toelichting gegeven dat dit een leidraad betreft voor het huidige en toekomstige mobiliteitsbeleid in de gemeente met betrekking op alle vormen van verkeer en vervoer.

Daarna zijn er aandachtspunten opgehaald bij de aanwezigen voor het programma, daaruit kwamen de volgende punten:

- Op de Kanaalroute Apeldoorn is veiligheid van belang.
- Vracht en landbouwverkeer is een belangrijk knelpunt.
- Verkeersveilige fietsroutes.
- Strategisch plan verkeersveiligheid en landelijk plan verkeersveiligheid.

Daarna is de begeleidingsgroep uiteengegaan in twee groepen en hebben zij met elkaar gebrainstormd welke elementen niet mogen ontbreken in het programma. Uit het gesprek kwamen de volgende belangen:

- Leefbaarheid in samenhang met verkeersveiligheid is belangrijk. Stimuleren door inzet voetganger en fiets.
- Gemotoriseerd verkeer verminderen en zo snel mogelijk naar de wegen buiten de kernen.
- Snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer moeten klein zijn.
- Toerisme is één van de kernelementen voor een leefbare en veilige gemeente.
- De kernen en buurtschappen moeten als één samenhangend geheel worden gezien, in de huidige situatie wordt Leuvenheim opgedeeld in twee stukken.
- Verbindingen tussen de kernen en buurtschappen zijn zeer belangrijk, zeker voor (recreatief) fietsverkeer. Dit is momenteel onvoldoende op orde volgens het CBVV.
- De pont is belangrijk, voornamelijk voor toerisme.
- Wegen toekomstbestendig maken voor steeds grotere diversiteit aan vervoersmiddelen.
- Samenwerken met buurgemeente.

Titel: ***Programma Mobiliteit 2050***
Ruimte voor beweging

Document: *Achtergrondrapport*
Bijlage 1

Versie: *Definitief*

Datum: *30 april 2024*

Projectteam: *Goudappel:*
Floris Frederix
Dennis van Sluijs

Gemeente Brummen:
Pouwel Inberg
Steven van de Graaf
Maarten Hulsschreuder
Rutger van Aken



Gemeente Brummen

IN SAMENWERKING MET

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS