

# PROGRAMMA MOBILITEIT 2050 RUIMTE VOOR BEWEGING



Gemeente Brummen

IN SAMENWERKING MET

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



# INHOUDSOPGAVE

<b>01 Inleiding</b>	<b>3</b>
Wat is het Programma Mobiliteit? Waarom een Programma Mobiliteit? Hoe zijn we te werk gegaan?	
<b>02 Situatieschets van Brummen</b>	<b>7</b>
<b>03 Mobiliteitsambitie</b>	<b>11</b>
Duurzaam Brummen Verkeersveilig Brummen Bereikbaar Brummen	
<b>04 Ambitie naar opgaven</b>	<b>29</b>
Acties in relatie tot de opgaven Opgave 1. Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting Opgave 2. Realiseren van een aantrekkelijk loop-, wandel- en fietsnetwerk Opgave 3. Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit en parkeren Opgave 4. Gedragsaanpak	
<b>05 Tot slot</b>	<b>39</b>



# 01 Inleiding





# INLEIDING

## EEN VISIE OP DE TOEKOMST

Samen staan we voor een periode van verandering. De toenemende aandacht voor onder andere klimaat, energie, biodiversiteit, verkeersveiligheid, groei van toerisme en de vraag naar recreatie zorgen voor uitdagingen in de toekomst. Bovendien zijn er grote woningbouwopgaven en spelen vergrijzing, urbanisatie en krimp een belangrijke rol. Om hier als gemeente goed op in te spelen zijn duidelijke transities nodig naar meer duurzaamheid, minder auto afhankelijkheid en meer leefbaarheid.

Het voorspellen van de verkeersvraag en het aanpassen van de infrastructuur om aan die vraag te voldoen (predict & provide), veranderen we naar: vision & validate. Dit betekent dat we de toekomst niet als een gegeven beschouwen, maar zelf bepalen wat we in de toekomst willen. Hoe zien we de toekomst van mobiliteit het liefst op basis van brede maatschappelijke doelen? En hoe komen we bij die stip op de horizon terecht?

Daarom is dit plan opgesteld vanuit een breder perspectief en een nieuw uitgangspunt. Om de beleidsdoelen van de gemeente te halen is gedragsverandering noodzakelijk en richten we ons niet alleen op het verleiden van mobiliteitsgebruikers, maar ook op het actief sturen van de (on)mogelijkheden. Om daar aan te werken is dit Programma Mobiliteit opgesteld.

Het Programma Mobiliteit bevat het toekomstbeeld voor 2050, dit geeft de gemeente een realistisch tijdspad om de ambities uit het programma te halen.

## WAT IS HET PROGRAMMA MOBILITEIT?

Het Programma Mobiliteit is het document waarin het beleid met betrekking tot verkeer en vervoer wordt uiteengezet. Dit programma is opgesteld voor de periode tot 2050, met de uitvoering starten we in 2024.

Het Programma Mobiliteit bestaat uit verschillende onderdelen. Zo zijn knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer in kaart gebracht en zijn specifieke opgaven geformuleerd die met behulp van maatregelen ingevuld worden.

Het programma is kaderstellend voor de lange termijn. Dit betekent dat het beleid voor de komende jaren tot 2050 op hoofdlijnen in beeld is gebracht. Daarbij is rekening gehouden met andere beleidsvelden, onder andere de Sportvisie, het Programma Groen, Programma Duurzaamheid en het Programma Water en Riool. Het programma fungeert zo als richtinggevend kader voor toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen. In het programma is niet alleen aandacht geschonken aan de lange termijn, maar ook aan de korte termijn. In het uitvoeringsprogramma komen de concrete maatregelen, de prioritering en een kostenraming.

De verkenning die heeft plaats gevonden om tot het Programma Mobiliteit te komen is opgenomen in het achtergrondrapport (bijlage 1).

Kortom, het Programma Mobiliteit fungeert als toetsingskader voor de lange termijn tot 2050 en het uitvoeringsprogramma gaat concreet beschrijven wat er de komende 10 jaar wordt uitgevoerd. Het uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geüpdate.



# INLEIDING

## WAAROM EEN PROGRAMMA MOBILITEIT?

Het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Brummen stamt uit 2011 en kan niet meer als samenhangend (met actueel landelijk en regionaal beleid) en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid worden beschouwd.

Naast de wettelijke taak om een samenhangend en actueel verkeer- en vervoersbeleid te voeren zijn de vele ontwikkelingen op zowel landelijk als lokaal niveau een goede aanleiding om de visie op verkeer en vervoer te actualiseren. Daarnaast is de aandacht voor duurzame oplossingen en vervoerswijzen toegenomen, de aandachtsvelden wat betreft verkeersveiligheid zijn verschoven en ook de manier waarop inwoners betrokken (willen) worden bij de planvorming is veranderd. Tevens zijn er actuele trends en ontwikkelingen die ook de komende jaren doorzetten.

Ook is de intrede van de Omgevingswet een belangrijke reden om het huidige GVVP om te zetten in een Programma Mobiliteit die geldig is onder de Omgevingswet.

Voorbeelden van actuele ontwikkelingen die de komende jaren spelen zijn:

- de opkomst van slimme mobiliteit en elektrische fietsen/voertuigen;
- de regionale schaa sprong Stedendriehoek;
- de vergrijzing en de groeiende groep kwetsbare verkeersdeelnemers;
- opkomst van toerisme en meer vraag naar recreatie;
- de regionale bereikbaarheid wordt uitgewerkt in de Koersnota EerbeekLoenen2030;
- de onlangs geopende Rondweg De Hoven;
- de derde IJsselbrug richting Zutphen;
- de veerpont tussen Bronckhorst en Brummen;
- de toekomstige woningbouw van 1.250 woningen.

Kortom: het is de hoogste tijd voor een actualisatie van het huidige GVVP, waarin het bestaande beleid tegen het licht wordt gehouden en naar de huidige tijd wordt gebracht.





# HOE ZIJN WE TE WERK GEGAAN?

Het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsbeleid bestaat uit drie stappen:

1. Verkenning (achtergrondrapport, bijlage 1)
2. Programma Mobiliteit 2050
3. Uitvoeringsprogramma

## VERKENNING

De verkenning bestaat uit twee onderdelen: participatie en deskresearch. Dit is vastgelegd in het achtergrondrapport, dit document is toegevoegd aan het Programma Mobiliteit onder bijlage 1.

1. De participatie bestaat uit twee subonderdelen:
  - A. Met de online enquête zijn 707 reacties opgehaald uit alle kernen. De thema's leefbaarheid en verkeersveiligheid werden daarin het meest genoemd.
  - B. De input van de Centrale Begeleidingsgroep Verkeersveiligheid (CBVV) uit de gemeente Brummen is meegenomen. Het CBVV bestaat uit dorps- en wijkraden, de ondernemersvereniging, VVN en de politie. Zij worden om advies gevraagd bij projecten in de gemeente en zijn gesprekspartner naar de inwoners van de gemeente.
2. In de deskresearch zijn bestaande beleidsdocumenten (gemeentelijk, regionaal en provinciaal) en feiten en cijfers over verkeer en vervoer in de gemeente Brummen geanalyseerd.

## PROGRAMMA MOBILITEIT

Op basis van deze verkenning is het Programma Mobiliteit geschreven. Uit de verkenning halen we drie ambities:

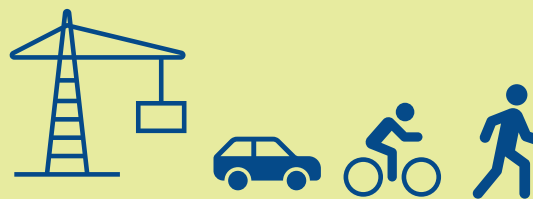
- Het bevorderen van duurzame mobiliteit.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het op peil houden van de bereikbaarheid.

Tijdens dit schrijfproces heeft ook participatie plaatsgevonden voor inhoudelijke aanvullingen en aanscherpingen:

- Consulteren van de gemeenteraad in het Forum Fysieke Leefomgeving.
- Een externe stakeholderbijeenkomst met de Centrale Begeleidingsgroep Verkeersveiligheid (CBVV).

## UITVOERINGSPROGRAMMA

In het Programma Mobiliteit zijn de belangrijkste thema's geformuleerd en gekoppeld aan acties. De acties worden uitgewerkt in het nog op te stellen uitvoeringsprogramma. Bij de uitvoering van de acties betrekken we de omgeving volgens het gemeentelijk participatiebeleid.



**02**

# **Situatieschets Brummen**







# SITUATIESCHETS VAN BRUMMEN

Deze situatieschets van de gemeente vat de huidige situatie op het gebied van mobiliteit samen. Dit is gebaseerd op de resultaten uit de mobiliteitsenquête, gesprekken, analyses van feiten & cijfers en trends & ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Deze zijn uitgebreid terug te vinden in het achtergrondrapport (bijlage 1).

## STRUCTUUR & DEMOGRAFIE

Op regionaal niveau bestaat het hoofdwegennet van de gemeente Brummen uit de N786 als zuidoost - noordwest verbinding, de N348 als noord - zuid verbinding en de N787 als verbinding tussen kernen Brummen en Eerbeek. In de gemeente is geen snelweg gelegen, er zijn wel twee treinstations met een regionale functie. Het landschap van de gemeente kenmerkt zich door drie elementen: lange rechte lijnen van wegen en waterlopen, 6 zones met een eigen karakter en in belangrijke delen van het Brummens landschap zie je nog steeds het kleinschalige patroon van het oude cultuurlandschap.

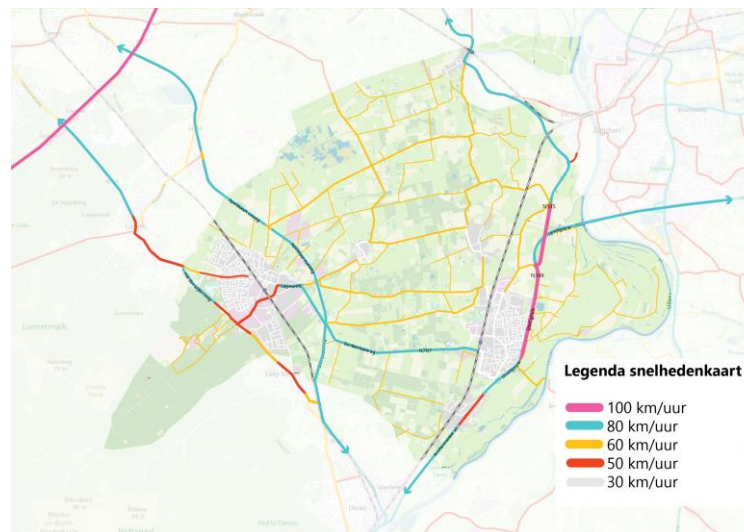
In de gemeente zijn diverse woningbouwontwikkelingen gepland voor de toekomst, waaronder de ontwikkeling ten westen van het spoor naast de kern Brummen. De ontwikkeling is nodig om steeds meer eenpersoonshuishoudens te vestigen in Brummen, in te spelen op de vergrijzing en de bevolkingsgroei van 2,2% tot 2040 te kunnen opvangen (Primos, 2022 (CBS)).

## MOBILITEIT IN BEELD

Uit het achtergrondrapport blijkt dat het fiets- en autogebruik in de gemeente relatief hoog is ten opzichte van andere gemeenten. De gemeente beschikt ook over een grotendeels dekkend openbaar vervoernetwerk van bus en trein. In de centrumgebieden wordt het meeste gelopen en wandelen is vooral populair in de buitengebieden. In 'oude wijken' worden parkeerproblemen ervaren en zijn beperkte voorzieningen voor voetgangers (ontbreken van of smalle trottoirs).

Door de afstand tussen kernen, de centrumgemeenten Apeldoorn en Zutphen en de afstand tot voorzieningen is de potentie van de (elektrische) fiets groot. Dit geldt zowel voor dagelijks gebruik als voor het toerisme en recreatie.

In de gemeente zijn minder deelauto's en elektrische auto's dan gemiddeld in Nederland. Het vracht- en landbouwverkeer is een aandachtspunt in de gemeente, voornamelijk vanuit verkeersveiligheidsperspectief en overlast. De veerpont is een belangrijke verbinding die niet mag ontbreken, onder andere voor de economie en het toerisme.



Figuur 2.1: snelhedenkaart gemeente Brummen (2023)



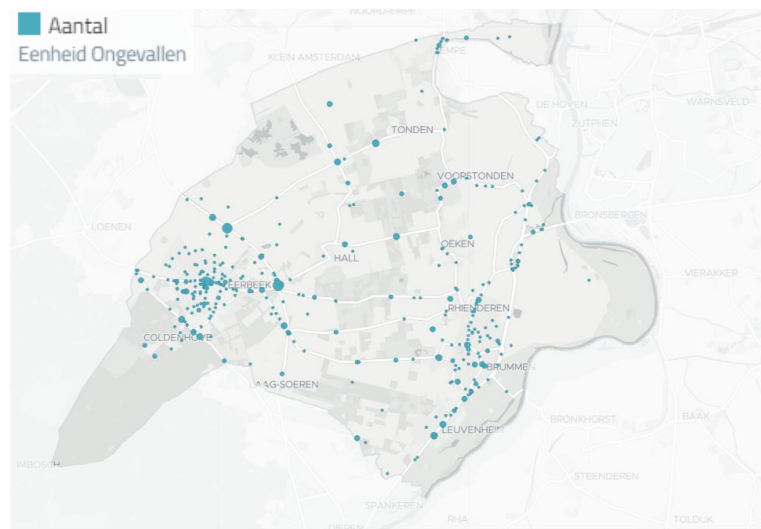


# SITUATIESCHETS VAN BRUMMEN

## VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheidscijfers verbeterden de afgelopen jaren in de gemeente. In de afgelopen jaren is het totaal aantal verkeersongevallen én het aantal verkeersslachtoffers afgenomen. Het aantal verkeersdoden is echter nagenoeg stabiel gebleven. Betrokkenen van een verkeersongeval zijn vaak tussen de 15 en 30 jaar of ouder dan 80 jaar.

De top 10 gevaarlijkste trajecten en top 7 gevaarlijkste kruispunten van de gemeente zijn bepaald. Deze trajecten en kruispunten vormen een aandachtspunt voor de komende jaren (zie hoofdstuk 3 achtergrondrapport).



Figuur 2.2: ongevalldata 2014-2023 (VIA Software)

## TRENDS & ONTWIKKELINGEN

Voor de gemeente is het van belang om het gebruik van de elektrische fiets maximaal te stimuleren (afstand vergroten) en mensen meer te laten bewegen (gezondheid bevorderen). 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 inspelen.

Toerisme en recreatie zijn belangrijk voor de economie. Bovendien levert het een bijdrage aan maatschappelijke doelen zoals het behoud van leefbare kernen met een goede kwaliteit aan winkels en behoud van cultuur en erfgoed heeft het ook een De gemeente streeft ernaar om het toerisme te stimuleren, het toerisme groeit.

De gemeente wil de trek naar de stad afstoppen voor zover dat mogelijk is, het mobiliteitsbeleid heeft daar invloed op door bijvoorbeeld het aanbod te vergroten. Doorgaand (vracht-) autoverkeer binnen de gemeente is op (<)60km/u wegen ongewenst en dient zoveel mogelijk beperkt te worden om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten. Om gezonde vervoersbewegingen te stimuleren moet het worden gestimuleerd dat scholieren en forenzen met de fiets naar school en werk gaan.

Trends waar relatief weinig invloed op uitgeoefend kan worden zijn het elektrisch maken van het openbaar vervoer, de toename van het aantal elektrische auto's en het steeds slimmer maken van vervoer.

## OMGEVINGSVISIE & ANDERE PROGRAMMA'S

Het Programma Mobiliteit fungeert onder de Omgevingswet en sluit aan bij de andere programma's die daaronder vallen. Een aantal belangrijke programma's waarbij aangesloten is, zijn de Omgevingsvisie, het Programma Groen, het Programma Duurzaamheid het Programma Water en Riool en de Sportvisie.



# SITUATIESCHETS VAN BRUMMEN

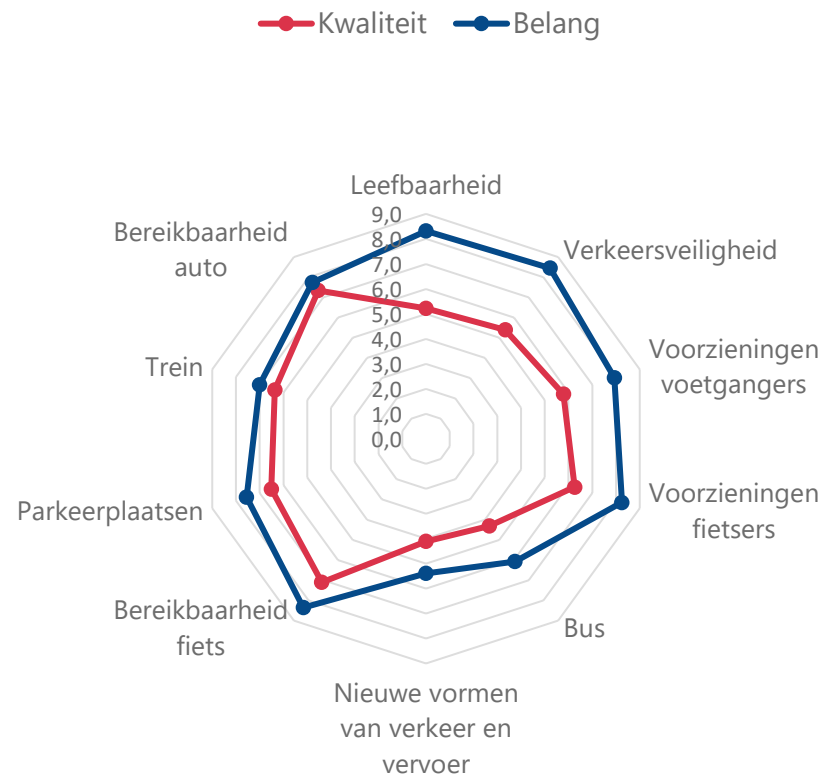
## ENQUÊTE

Voor onze inwoners zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid van groot belang, dat staat ook beschreven in het lokale beleid. Echter is de huidige situatie nog niet in overeenstemming met het belang waar respondenten waarde aan hechten. Verbetering is dus wenselijk. De voorzieningen voor het gemotoriseerd verkeer worden door de respondenten als relatief goed beschouwd, daarentegen bestaat er de wens de voorzieningen voor voetgangers en fietsers te verbeteren.

De grootste uitdagingen voor de toekomst vinden de respondenten het verbeteren van de verkeersveiligheid en een goede omgang met zwaar verkeer (vracht- en landbouwverkeer).

De respondenten verwachten twee trends. 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 veel punten positief beoordeeld. Dit zijn voornamelijk locaties met een goede leefbaarheid, bijvoorbeeld door veel groen in de omgeving. Als verbeterpunten hebben de respondenten voornamelijk verkeersveiligheidsknelpunten aangegeven. Verkeersveiligheid is daarmee in elk opzicht en op alle aspecten een belangrijk aandachtspunt binnen de gemeente.



Figuur 2.3: visualisatie resultaat enquête. Kwaliteit beschrijft de huidige situatie en belang de gewenste toekomstige situatie (zie achtergrondrapport).





**03**

# **Mobiliteitsambitie**



# AMBITIE GEMEENTE BRUMMEN

Het Programma Mobiliteit draagt bij aan drie doelen: een verkeersveilig, duurzaam en bereikbaar Brummen.

## DRIE DOELEN PROGRAMMA MOBILITEIT

Uit de verkenning volgen drie doelen waaraan we vanuit het *Programma Mobiliteit 2050 - Ruimte voor beweging!* een bijdrage leveren. Het Programma Mobiliteit is erop gericht om in onze gemeente...

- ... duurzame mobiliteit te bevorderen
- ... de verkeersveiligheid te verbeteren
- ... de bereikbaarheid op peil te houden

Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit staan deze drie doelen centraal. Op die manier blijft de gemeente Brummen een prettige omgeving om in te wonen, werken en recreëren.

In de hiernavolgende paragrafen zijn de doelen verder uitgewerkt. Het gaat hierbij om de visie en ambities op hoofdlijnen. In het uitvoeringsprogramma worden de concrete projecten binnen deze doelen uitgewerkt.



**DUURZAAM**  
BRUMMEN



**VERKEERSVEILIG**  
BRUMMEN



**BEREIKBAAR**  
BRUMMEN





# DUURZAAM BRUMMEN

## VERDUBBELING VAN HET AANTAL VERPLAATSINGEN TE VOET EN MET DE FIETS

Brummen wil een gemeente zijn waar iedereen mee kan blijven deelnemen aan de samenleving en waar leefbaarheid voorop staat. We zijn een begaanbare, inclusieve en toegankelijke gemeente voor iedereen, van jong tot oud en voor een ieder met een beperking. Dit doen we om een duurzaam Brummen te creëren, wat belangrijk is voor de gezondheid van onze huidige en toekomstige generaties en ook voor ons klimaat. Daarom gaan wij voor een verdubbeling van het aantal verplaatsingen te voet en met de fiets in 2050 ten opzichte van 2020.

Uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat in de gemeente Brummen in verhouding meer wordt gefietst dan in vergelijkbare gemeenten en dat er ook met grote regelmaat wordt gelopen en gewandeld. Het verder stimuleren van deze vormen van mobiliteit staan dan ook bovenaan de lijst.

Elke extra verplaatsing te voet en te fiets is er één! Daarom werken we aan het bevorderen van deze duurzame bewegingen door de volgende zeven ambities uit te voeren en te werken aan een aantal overkoepelende mobiliteitsopgaven.





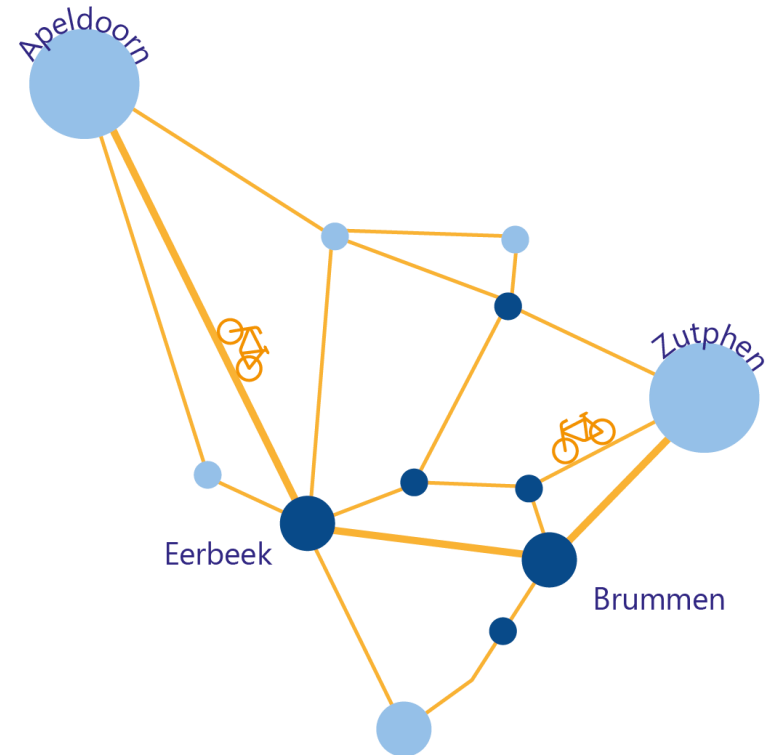
# DUURZAAM BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### Ambitie 1. Tussen alle kernen een vrijliggend fietspad

Snel en veilig met de (elektrische) fiets van de kernen naar voorzieningen (in andere kernen of steden) is belangrijk om fietsgebruik te stimuleren. We willen daarom een samenhangend hoofdnetwerk opstellen dat is opgebouwd uit snelfietsroutes, een regionaal netwerk en een lokaal netwerk. We gaan aan de slag met het op orde maken van de fietsvoorzieningen volgens de kwaliteitseisen van het CROW<sup>1</sup>, die bij deze netwerken behoren. Dit doen we doorlopend tot 2050 door de kwaliteitseisen als randvoorwaarde mee te nemen in de reguliere beheer- en onderhoudsplannen. Aanvullend leggen we versneld vrijliggende fietspaden aan of creëren we fietsroutes tussen alle kernen binnen de gemeentegrenzen en naar de direct aangrenzende kernen. Het hoofdnetwerk sluit zoveel mogelijk aan op het toeristisch/recreatief fietsnetwerk en de schoolroutes. Dit doen we uiteraard in goed overleg met omliggende gemeenten.

Voor inwoners is dit een belangrijke stap. Uit de enquête blijkt namelijk dat de huidige kwaliteit van fietsvoorzieningen niet overal voldoet én dat er niet tussen alle kernen in de gemeente goede fietsverbindingen zijn



*1: Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een onafhankelijke organisatie in Nederland die zich richt op kennisontwikkeling, kennisoverdracht en onderzoek op het gebied van infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.*

*Figuur 3.1: concept visualisatie ambitie 1.*





# DUURZAAM BRUMMEN

## Hoe komen we daar?



Figuur 3.2: concept visualisatie/illustratie ambitie 2.

### Ambitie 2. Vaststellen van een loop- en wandelnetwerk voor iedereen

Iedereen is voetganger. Alle verplaatsingen beginnen en eindigen met een stukje lopen. Lopen gaat naadloos over in verblijven en dat is precies de sociale en economische kracht van lopen en voetgangers. Daarom ontwikkelt de gemeente een loop- en wandelnetwerk dat onderscheid maakt in een basis-, plus- en groennetwerk.

Een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk bestaat conform de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW) uit drie typen netwerken, namelijk:

- het basisnetwerk, bestaande uit alle looproutes in zowel bebouwd als onbebouwd gebied, die nodig zijn om alle bestemmingen bereikbaar te maken;
- het hoofdnetwerk, bestaande uit routes naar belangrijke bestemmingen of routes met een hoge voetgangersintensiteit;
- en het groene, ontspannen netwerk, bestaande uit looproutes die bedoeld zijn om op ontspannen manier korte of langere (niet doelgerichte) wandelingen te maken.

Deze ambitie is nodig om diverse belangen uit het achtergrondrapport (bijlage 1) praktische handvatten te geven. Denk daarbij aan; het stimuleren van toerisme door goede (recreatieve) wandelpaden, het vitaal houden van winkelcentra en het toegankelijk maken en houden van de openbare ruimte voor iedereen (inclusiviteit). We sluiten zoveel mogelijk aan op het recreatieve Veluws Wandelnetwerk.



# DUURZAAM BRUMMEN

## Hoe komen we daar?



### Ambitie 3. Openbare ruimte die uitnodigt tot beweging en ontmoeting

De gemeente kiest ervoor om een openbare ruimte te creëren die uitnodigend is voor meer bewegen en die klimaatadaptief en groen is. Dit betekent dat we minder ruimte geven aan gemotoriseerde voertuigen. Dus minder parkeerplaatsen, meer ruimte om te spelen, sporten, fietsen, lopen en meer ruimte voor klimaatadaptief groen. Bovendien draagt het begaanbaar houden van wegen en paden en het borgen van de toegankelijkheid voor ouderen ook bij het tegengaan van isolement/eenzaamheid/kunnen blijven deelnemen aan de samenleving.

Leefbaarheid is erg belangrijk voor inwoners, zo blijkt uit het achtergrondrapport (bijlage 1). Om de leefbaarheid te vergroten is meer groen en een prettige leefomgeving van groot belang. Gezien de toekomstige groei in de gemeente moet daar actief op worden ingespeeld en moet de ruimte anders worden ingedeeld. Hierbij is het Handboek Ontwerp Openbare Ruimte van de gemeente een belangrijke leidraad.

### Ambitie 4. Realiseren van ambitieus parkeerbeleid om privé autogebruik te ontmoedigen

We realiseren nieuw parkeerbeleid met extra lage parkeernormen en beleid dat zich richt op het ontmoedigen van autogebruik en autobezit. Bij woningbouw stimuleren we nieuwe mobiliteitsvormen. In de nabijheid van stations is de ambitie dat er gebouwd wordt met maximaal 1 parkeerplaats per grondgebonden woning en 0,5 per appartement. Om eventuele overlast in de omgeving te voorkomen kan daar parkeerregulering worden toegepast.

Parkeren voor de deur is niet meer mogelijk. We parkeren op afstand in (bestaande) hubs. Parkeerplaatsen worden meer en meer omgevormd tot plekken voor groen, ontmoeten, spelen en cetera. We houden rekening met de bereikbaarheid voor mensen met een toegankelijkheidsbeperking.

Deze ontwikkeling is belangrijk om fysieke ruimte te maken voor ambitie 3 en daarmee te voldoen aan de wens om de leefbaarheid te bevorderen.





# DUURZAAM BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### Ambitie 5. Hoogwaardige stallingen voor elke fiets

Om fietsen te bevorderen en de groei van recreatie en toerisme te faciliteren vinden we het belangrijk dat iedereen zijn of haar fiets goed kan stallen. Daarom onderhouden en realiseren we openbare fietsenstallingen bij publiekstrekkingen. Hieronder vallen tenminste de stations, bushaltes, winkelcentra, kerken, supermarkten en sport- en gezondheidsvoorzieningen. Uitgangspunt is een inclusief en toegankelijk ontwerp voor iedereen en voor elke fiets.

De gemeente sluit daarmee aan bij de aanpak vanuit Tour de Force<sup>1</sup> waarbij hoogwaardige fietsenstallingen<sup>2</sup> één van de punten is om het aantal fietskilometers te verhogen (bijlage 1).

*1: Samenwerkingsverband dat zich richt op het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van fietsvoorzieningen.*

*2: Een hoogwaardige fietsenstalling biedt veilige, beschutte en gemakkelijk toegankelijke opslag met voldoende capaciteit met oplaadmogelijkheid.*



### Ambitie 6. Openbaar vervoer beschikbaar in elke kern

Duurzame mobiliteit is niet alleen het verplaatsen te voet of met de fiets, maar juist ook (de combinatie met) het openbaar vervoer. Daarom zet de gemeente Brummen in op de ontwikkeling van een goed en toegankelijk openbaar vervoernetwerk en we sluiten aan bij het Wmo-vervoer en vraagafhankelijk vervoer, waardoor alle kernen met elkaar zijn verbonden. Bij de haltes en stations zijn goede fietsenstallingen aanwezig en deze zijn bereikbaar via het plusnetwerk voor de voetganger (toegankelijk voor iedereen, zie ambitie 2).

Uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat inwoners het belang van het openbaar vervoer hoger beoordelen dan de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer.







# DUURZAAM BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### **Ambitie 7. De veerpont blijft behouden**

De gemeente wil de veerpont tussen Brummen en Bronckhorst behouden. De verbinding is belangrijk voor de inwoners van beide gemeenten en mag niet ontbreken in verband met economie, toerisme en recreatie. Dit blijkt ook uit het achtergrondrapport en de enquête onder inwoners van de gemeente (bijlage 1).





# VERKEERSVEILIG BRUMMEN

## 0 VERKEERSDODEN EN 50% MINDER VERKEERSONGEVALLEN

We willen sterk inzetten op het voorkomen van verkeersslachtoffers en gaan dan ook aan de slag met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het doel is in de gemeente structureel 0 verkeersdoden vanaf 2050 en 50% minder verkeersongevallen ten opzichte van 2020.

Fietsen en lopen zijn kwetsbare vormen van mobiliteit die in de gemeente relatief veel worden gebruikt, blijkt uit het achtergrondrapport (bijlage 1). Deze modaliteiten willen we nog aantrekkelijker maken en daarom heeft de verkeersveiligheid prioriteit. We zetten onder andere in op het veiliger maken van de infrastructuur en het verkeersgedrag voor deze weggebruikers.

Elk slachtoffer is er één teveel. Daarom werken we aan de verkeersveiligheid door de volgende zeven ambities uit te voeren en te werken aan een aantal overkoepelende mobiliteitsopgaven.





# VERKEERSVEILIG BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### Ambitie 8. Binnen de bebouwde kom altijd 30 km/h

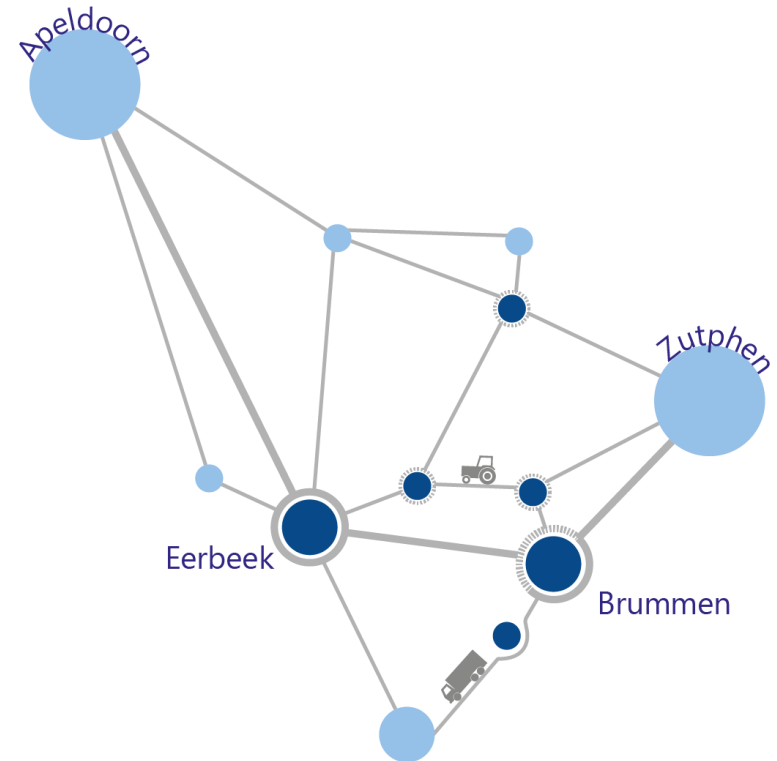
Brummen is in 2050 een verkeersveilige gemeente waar binnen de gehele bebouwde kom zoveel mogelijk een maximumsnelheid van 30km/h geldt. We maken daarbij onderscheid tussen gebieds-ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

We doen dit omdat inwoners aangeven dat zij leefbaarheid en verkeersveiligheid van groot belang vinden en dat fietsen en lopen bevorderd moet worden. De trend om binnen de bebouwde kom 30 km/h als het maximum in te stellen zien we ook (inter)nationaal en we sluiten hierbij aan.

### Ambitie 9. Vracht- en landbouwverkeer maakt gebruik van de hoofdstructuur buiten de bebouwde kom

Vracht- en landbouwverkeer over de weg is cruciaal voor het functioneren van de bedrijvigheid in onze gemeente (het bestemmingsverkeer), maar veroorzaakt hier en daar ook overlast. Om dit in goede banen te leiden is er een helder voorkeursnetwerk nodig bestaande uit gebiedsontsluitingswegen die de bedrijventerreinen en het buitengebied ontsluiten. In 2050 is doorgaand vracht- en landbouwverkeer niet meer toegestaan binnen de bebouwde kom.

Doorgaand ongewenst verkeer zorgt voor overlast in relatie tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tijdens bijeenkomsten hebben ook inwoners aangegeven dat overlast van ongewenst doorgaand verkeer vermeden moet worden, daarom voeren we deze actie uit.



Figuur 3.3: concept visualisatie ambitie 9.





# VERKEERSVEILIG BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### Ambitie 10. Langzaam verkeer prioriteit op gemotoriseerd verkeer

Het is belangrijk om gezonde, duurzame en actieve vormen van mobiliteit te bevorderen: lopen en fietsen. Daarom hanteert de gemeente de lijn om het langzaam verkeer overal prioriteit te geven ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat een meer leefbare en veilige samenleving.

Uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat toerisme en recreatie van belang is voor de gemeente. Toeristen fietsen of wandelen vaak in de gemeente. Daarbij wordt er een groei in het aandeel fietsverkeer verwacht. Vanuit dit oogpunt geven we daarom prioriteit aan fietsers en wandelaars.

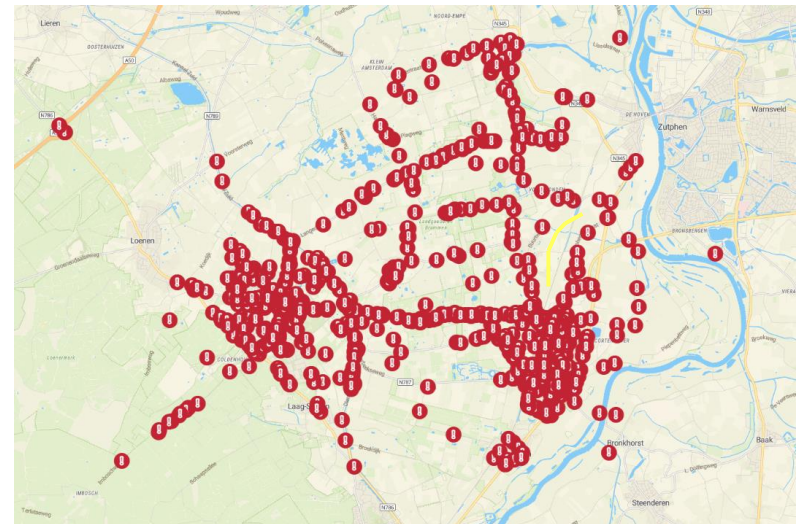


Figuur 3.4: voorbeeld prioriteit voor langzaam verkeer.

### Ambitie 11. Aanpak top 3 meest onveilige wegvakken en kruispunten in de gemeente

De gemeente Brummen reserveert geld om elke vijf jaar de top 3 meest gevaarlijke wegvakken en de top 3 meest gevaarlijke kruispunten verkeersveiliger te maken. Daarbij ligt de focus op het bevorderen van de verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars.

In het achtergrondrapport (bijlage 1) staan de data van VIA-Stat waaruit blijkt dat diverse wegvakken en kruispunten een aandachtspunt zijn. De kaart loopt altijd achter op de actualiteit omdat het na een ingreep tijd nodig heeft om het verkeersveiligheidseffect te meten. Onderstaande kaart laat de onveilige locaties tussen 2018 en 2022 zien.



Figuur 3.5: aandacht locaties uit de enquête (zie achtergrondrapport).



# VERKEERSVEILIG BRUMMEN

## Hoe komen we daar?

### Ambitie 12. Educatie voor alle inwoners

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken in het verkeer. We zetten actief in op educatie per doelgroep door het gebruik van landelijke en regionale verkeersveiligheids campagnes met specifieke aandacht voor kinderen, jongeren en ouderen.

De genoemde doelgroepen zijn het belangrijkste omdat uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat personen tussen de 15 en 30 jaar of ouder dan 80 het vaakst betrokken zijn bij een verkeersongeval.

### Ambitie 13. Vergroten van de handhavingscapaciteit

Om verkeersveiligheid te borgen is handhaving van de regels van groot belang. Het handhaven van de regels zorgt niet alleen voor meer verkeersveiligheid, maar vergroot ook het gevoel van (verkeers)veiligheid. Daarom vergroot de gemeente de capaciteit op handhaving.

Dit doen we om de leefbaarheid in de gemeente te vergroten en meer sturing te geven aan verkeersveilige wegen. In de enquête die is ingevuld door inwoners blijkt hier draagvlak voor te zijn.

### Ambitie 14. Maatregelen bij klachten of een gevoel van verkeersonveiligheid

Hoe onveilig inwoners zich voelen, hoe minder leefbaar de gemeente wordt. Daarom volgt de gemeente een vast stappenplan met een standaard pakket aan acties en maatregelen wanneer op een weg klachten worden geregistreerd of een gevoel van onveiligheid heerst.

Voor inwoners zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid van groot belang, dat komt overeen met het lokale beleid. Met het volgen van een vast stappenplan reageren we adequaat en voorkomen we willekeur.





# BEREIKBAAR BRUMMEN

## ONGEWENST DOORGAAND VERKEER DOOR DE BEBOUWDE KOM EN HET BUITENGEBIED WEREN

De gemeente zet actief in op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Wat betreft bereikbaarheid heeft de gemeente Brummen de ambitie om helemaal geen doorgaand verkeer door de bebouwde kom en het buitengebied te laten rijden en toch een bereikbare gemeente te blijven voor iedereen.

In het achtergrondrapport (bijlage 1) is te lezen dat het autogebruik in de gemeente relatief hoog is ten opzichte van vergelijkbare gemeenten in Nederland en dat deze modaliteit op het platteland ook belangrijk blijft. Daarom is het belangrijk met verschillende modaliteiten bereikbaar te blijven voor iedereen, maar wel met de ambitie om ongewenst doorgaand verkeer te weren.

Elke doorgaande verkeersbeweging door de bebouwde kom en het buitengebied is er één teveel! Bovendien gaan we hiermee ook de leefbaarheid verbeteren door de verkeershinder (luchtkwaliteit en geluid) te verminderen. Daarom werken we aan het bevorderen van de bereikbaarheid door de volgende vier ambities uit te voeren en te werken aan een aantal overkoepelende mobiliteitsopgaven.







# BEREIKBAAR BRUMMEN

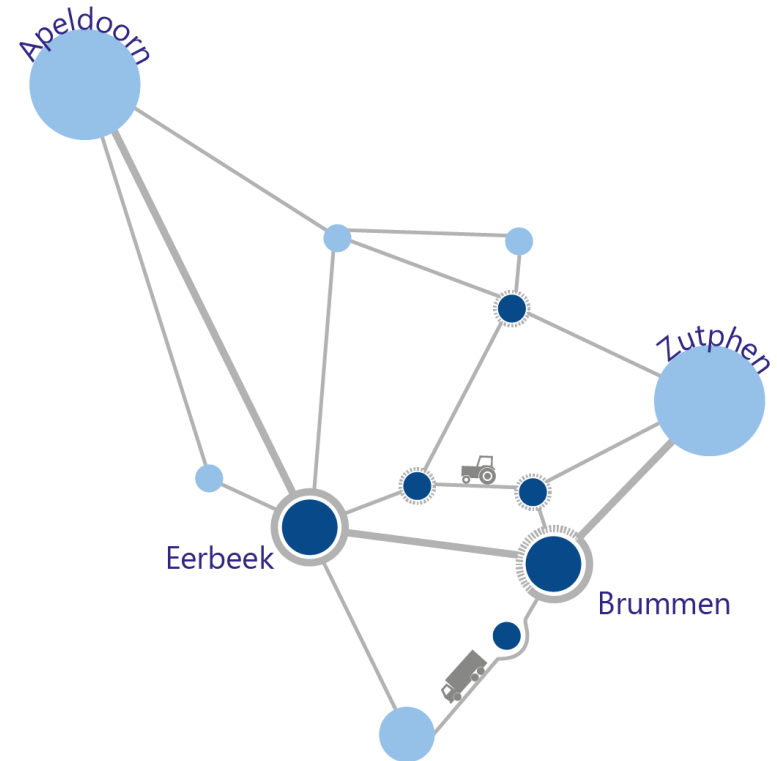
## Hoe komen we daar?

### Ambitie 15. Hoofdverkeersstructuur om alle kernen heen

Een heldere hoofdverkeersstructuur is noodzakelijk om de gemeente Brummen bereikbaar te houden. Dit netwerk bestaat uit gebiedsontsluitingswegen die de kernen en omliggende gemeenten met elkaar verbinden, maar die niet door de bewoonde omgeving gaan.

Door om de kernen een hoofdstructuur te ontwikkelen voorkomen we grote stromen autoverkeer in de kernen. De kernen worden zo autoluwer en is er minder verkeershinder. Daarbij richten we (nieuwe) woonwijken slim in, zodat verkeer direct naar de hoofdstructuur wordt geleid. Bijvoorbeeld in de kern Brummen ontbreekt nu nog een westelijke hoofdstructuur.

Dit doen we omdat bereikbaarheid belangrijk is voor de inwoners maar ook omdat we een leefbare en veilige gemeente willen zijn, zo blijkt uit het achtergrondrapport (bijlage 1). Daarbij is in de enquête en tijdens CBVV bijeenkomsten genoemd dat het belangrijk is dat de bereikbaarheid met de auto goed blijft, we zijn immers een landelijke gemeente.



Figuur 3.6: concept visualisatie ambitie 15.



# BEREIKBAAR BRUMMEN

## Hoe komen we daar?



### Ambitie 16. Routes voor ongewenst doorgaand verkeer worden afgesloten

Samen met inwoners werkt de gemeente aan het aanpakken van overlast door ongewenst doorgaand verkeer in de kernen en het buitengebied. In de aanpak zetten we in op twee pijlers: een gedragscampagne door campagneborden langs de sluiproutes en fysieke ingrepen zoals het minder aantrekkelijk maken van de huidige sluiproutes. De maatregelen voeren we gefaseerd uit. In eerste instantie richten we ons op de routes door de (kleine) kernen, omdat ongewenst doorgaand verkeer hier voor de meeste overlast zorgt. De aanpak wordt goed gemonitord om de overlast tot een minimum te beperken en uitwijkgedrag te voorkomen (effecten op omliggende wegen).

Zowel inwoners als de gemeente geven aan dat het ongewenst doorgaand verkeer afgestopt moet worden, zo blijkt uit het achtergrondrapport en de enquête (bijlage 1).



# BEREIKBAAR BRUMMEN

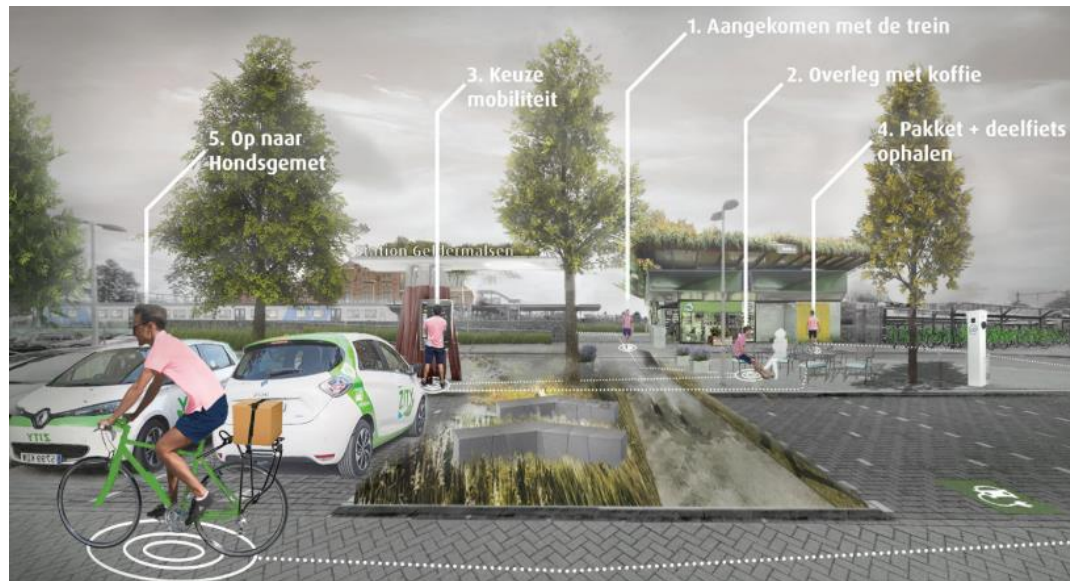
## Hoe komen we daar?

### Ambitie 17. Elke woonwijk een mobiliteitshub

Uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat we meer duurzame vormen van mobiliteit willen stimuleren en ook uit het beleid van de regio blijkt dat er wordt ingezet op het ontwikkelen van hubs.

Hubs zijn overstaplocaties met verschillende vervoerswijzen eventueel aangevuld met: pakketkluisen, oplaadpunten, zonnedak, gemakswinkel, etc. We gaan aan de slag met het ontwikkelen van drie typen mobiliteitshubs omdat deze belangrijke schakels vormen in onze multimodale netwerken.

De (inter)regionale hubs zijn de plekken waar overstapmogelijkheden zijn van lokale mobiliteit op het hoogwaardig openbaar vervoer. Met name voor de ontwikkeling van deze mobiliteitshubs zoeken we de samenwerking met externe partners zoals de provincie Gelderland en de regio. De lokale hubs in elke woonwijk worden minimaal bediend met een vorm van vervoer op maat (bijvoorbeeld flexibel vervoer, buurtbus, hubtaxi of deelmobiliteit).



Figuur 3.7: visualisatie mobiliteitshub  
(bron: Visie voor een bereikbaar Gelderland)





# BEREIKBAAR BRUMMEN

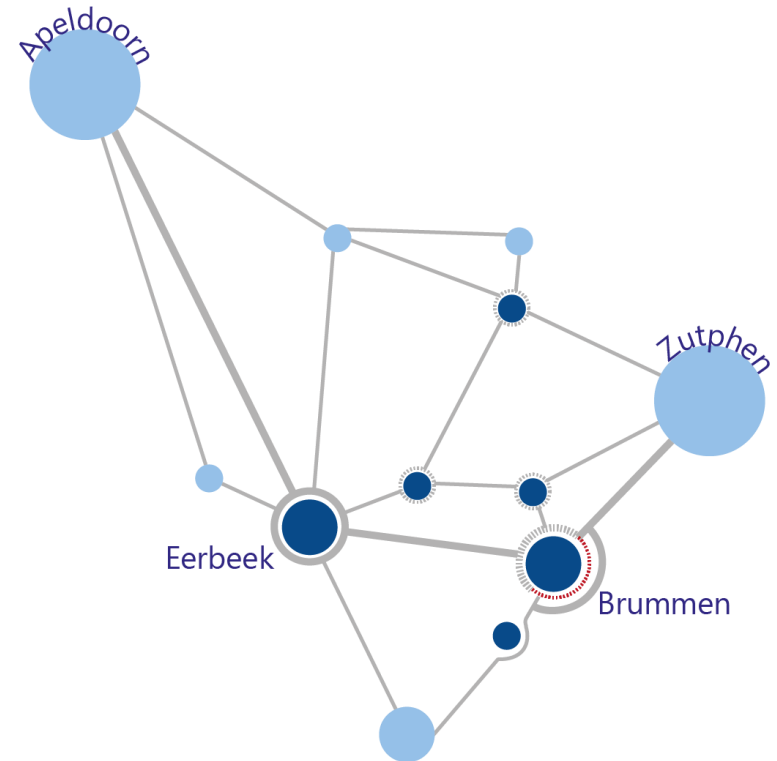
## Hoe komen we daar?

### Ambitie 18. Afwaardering en/of parallelstructuur N348

De gemeente Brummen is niet direct aangesloten op het landelijk snelwegennetwerk. Dit maakt dat we een landelijke, groene en rustige gemeente zijn gebleven. De belangrijkste aangesloten wegen zijn de N348 tussen Zutphen en Arnhem en de N786 tussen Dieren en de A50. Brummen wil inzetten op een afwaardering van de N348 of een parallelstructuur langs de N348. Onder andere om de toekomstige inwoners van woningbouwlocaties (o.a. Elzenbos) te voorzien in goede bereikbaarheid. Tegelijkertijd zorgt dit voor bestaande inwoners voor minder verkeer door de kern.

Verlaging van de snelheid op de N348 naar 80 km/h (zoals op soortgelijke wegen in de regio) zien we als een belangrijke ontwikkeling. Het enkelbaans maken en het creëren van een parallelweg maakt het bovendien mogelijk om ongewenst doorgaand verkeer (bijvoorbeeld landbouwverkeer) te weren uit de kern Brummen.

Uit het achtergrondrapport (bijlage 1) blijkt dat leefbaarheid belangrijk is voor de inwoners, met deze ambitie kan er beter worden geïnvesteerd in de leefbaarheid in de gemeente.



Figuur 3.8: concept visualisatie ambitie 18.



# MOBILITEITSAMBITIES

## **DUURZAAM BRUMMEN:**

VERDUBBELING VAN HET AANTAL VERPLAATSINGEN TE VOET EN MET DE FIETS

1. Vrijliggende fietspaden tussen kernen
2. Loop- en wandelnetwerk voor iedereen
3. Beweging en ontmoeting in de openbare ruimte
4. Ambitieuze parkeerbeleid
5. Hoogwaardige fietsstallingen
6. Openbaar vervoer beschikbaar in elke kern
7. Veerpont blijft behouden

## **VERKEERSVEILIG BRUMMEN:**

0 VERKEERSDODEN EN 50% MINDER VERKEERSONGEVALLEN

8. Binnen de bebouwde kom altijd 30 km/h
9. Hoofdstructuur voor vracht- en landbouwverkeer
10. Langzaam verkeer prioriteit
11. Aanpak onveilige wegvakken en kruispunten
12. Educatie voor alle inwoners
13. Vergroten van de handhavingscapaciteit
14. Maatregelen bij klachten

## **BEREIKBAAR BRUMMEN:**

GEEN DOORGAAND VERKEER DOOR DE BEBOUWDE KOM

15. Hoofdverkeersstructuur om alle kernen heen
16. Tegengaan ongewenst doorgaand verkeer
17. Elke woonwijk een mobiliteitshub
18. Afwaardering en/of parallelstructuur N348



04

Ambitie naar opgaven





# MOBILITEITSOPGAVEN

Om de ambities uit dit Programma Mobiliteit te realiseren zijn er diverse opgaven waar de gemeente voor staat en de komende jaren aan gaat werken. De opgaven\* zijn in dit hoofdstuk beschreven en zijn uitwerkt tot concrete maatregelen in het uitvoeringsprogramma. Elke mobiliteitsopgave heeft in meer of mindere mate invloed op alle ambities. De impact van de ambities en de relatie met het achtergrondrapport (bijlage 1) zijn beschreven per opgave.

## OPGAVE 1

Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting

## OPGAVE 2

Realiseren van een aantrekkelijk loop-, wandel- en fietsnetwerk

## OPGAVE 3

Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit en parkeren

## OPGAVE 4

Gedragsaanpak

*\* De nummering van de opgaven geeft geen prioritering aan en bepaald niet de volgorde van aanpak.*



# ACTIES IN RELATIE TOT DE OPGAVEN

Ambities	Opgave 1	Opgave 2	Opgave 3	Opgave 4
1 – Vrijliggende fietspaden tussen kernen		x		
2 – Loop- en wandelnetwerk voor iedereen		x		
3 – Beweging en ontmoeting		x		x
4 – Ambitieuze parkeerbeleid			x	
5 – Hoogwaardige fietsenstallingen		x		
6 – Openbaar vervoer in elke kern			x	
7 – De veerpont blijft behouden		x	x	
8 – Binnen bebouwde kom 30 km/h	x			x
9 – Hoofdstructuur vracht- en landbouw	x			
10 – Langzaam verkeer prioriteit		x		
11 – Aanpak onveilige locaties	x	x		x
12 – Educatie voor alle inwoners				x
13 – Vergroten handhavingscapaciteit	x			x
14 – Maatregelen bij klachten	x	x	x	
15 – Hoofdstructuur om de kernen	x			
16 – Routes ongewenst doorgaand verkeer	x			
17 – Elke woonwijk een mobiliteitshub	x	x	x	x
18 – Afwaardering en/of parallelweg N348	x			

**Opgave 1**  
Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting

**Opgave 2**  
Realiseren van een aantrekkelijk loop-, wandel- en fietsnetwerk

**Opgave 3**  
Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit en parkeren

**Opgave 4**  
Gedragsaanpak



# OPGAVE 1

## Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting

### LOGISCHE WEGENCATEGORISERING

De basis voor een goed verkeersnetwerk is een logische wegencategorisering. De gemeente Brummen vindt een herkenbaar, logisch ingedeeld en gecategoriseerd wegennet belangrijk. Daarbij worden functies toegewezen per weg en logische routes gemaakt voor de kernen en het buitengebied. Hiermee worden de vracht- en landbouwroutes op orde gebracht en wordt ongewenst doorgaand verkeer tegengegaan.

#### Binnen bebouwde kom (bibeko)

In de kernen, binnen de bebouwde kom, wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Erftoegangsweg 30 km/h (ETW30)
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50)

#### Buiten bebouwde kom (bubeko)

In de gemeente, buiten de bebouwde kom, wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Erftoegangsweg 60 km/h (ETW60)
- Gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60)
- Gebiedsontsluitingsweg 80 of 100 km/h

Bij deze opgave houden we rekening met de afspraken LoenenEerbeek2030 en wordt verder gekeken dan de gemeentelijke grenzen; bijvoorbeeld naar ontwikkelingen bij het Apeldoorns Kanaal en ongewenst doorgaand verkeer over de gemeentegrenzen heen.

### GELOOFWAARDIGE WEGINRICHTING

Een geloofwaardige inrichting van de wegen is noodzakelijk om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te waarborgen. Om de geloofwaardigheid te bereiken moeten functie, vormgeving en gebruik van de weg in balans zijn. De volgende aspecten zijn hierbij van belang:

1. **Relatie functie-gebruik:** is het gebruik van de weg (verkeersintensiteit) passend bij de functie van de weg (wegcategorie)?
2. **Relatie functie-vormgeving:** is de huidige vormgeving van de weg passend bij de (beoogde) functie van de weg?
3. **Relatie vormgeving-gebruik:** is het huidige (of verwachte toekomstige) gebruik van de weg passend bij de vormgeving van de weg?

De gemeente zet in op investeringen om de geloofwaardigheid op de wegen te vergroten. Prioriteit wordt gegeven aan:

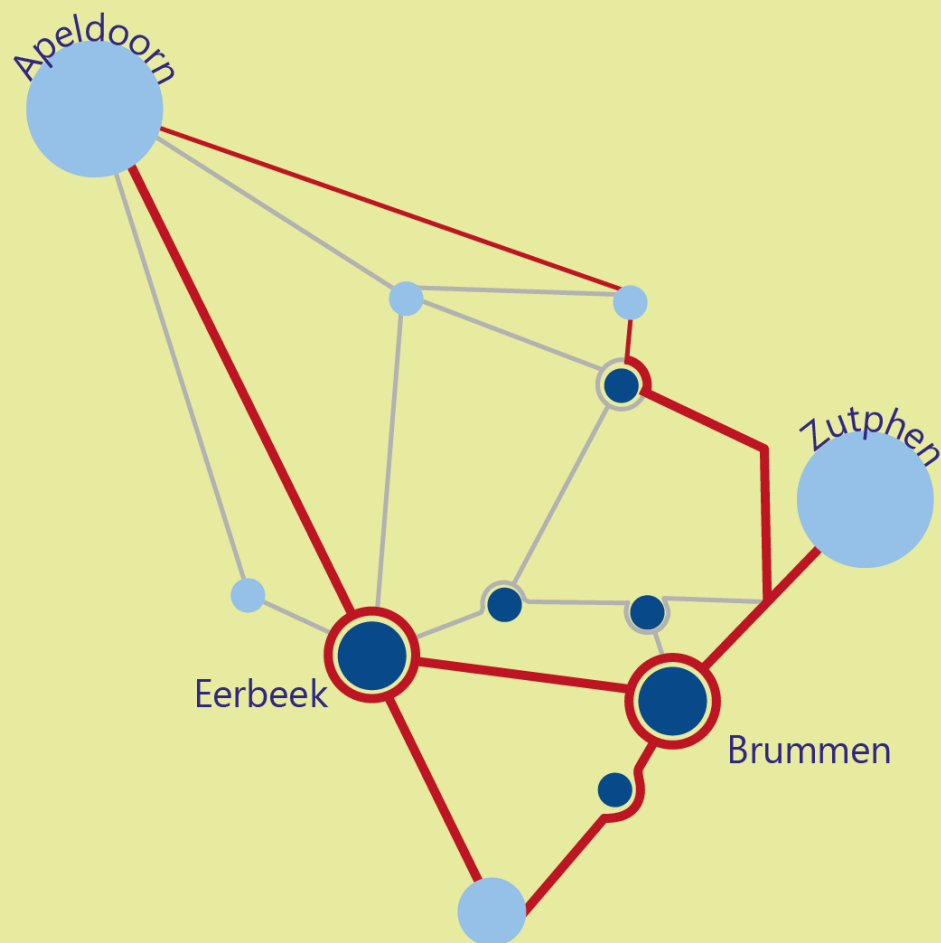
- de hoofdwegen binnen de bebouwde kom;
- lokale hoofdwegen in het buitengebied;
- de Kanaalroute richting Apeldoorn;
- de N348.








# OPGAVE 1

## Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting






### LEGENDA

Binnen bebouwde kom (bibeko)

-  Erftoegangsweg 30 km/h (ETW30)
-  Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)
-  Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50)

Buiten bebouwde kom (bubeko)

-  Erftoegangsweg 60 km/h (ETW60)
-  Gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60)
-  Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (GOW80)



Figuur 4.1: concept visualisatie opgave 1.

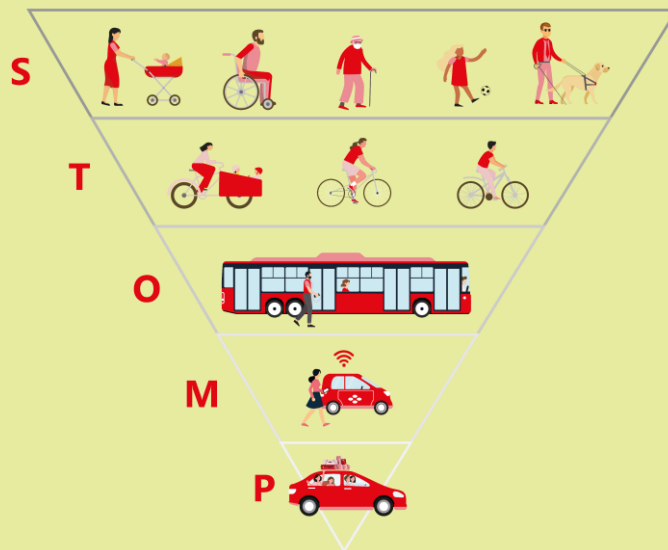


# OPGAVE 2

## Realiseren van een aantrekkelijk loop- wandel- en fietsnetwerk

### STOMP-ONTWERPPRINCIPE

Het STOMP-ontwerpprincipe gaat ons helpen de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (**S**tappen) en vervolgens de fietser (**T**rappen), **O**V (openbaar vervoer) en **M**aaS (Mobility as a Service). Als laatste wordt de **p**rivéauto meegenomen in de inrichting. Het STOMP-principe is inmiddels uitgegroeid tot een belangrijk uitgangspunt waarbij de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en dat invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid.



Figuur 4.2: visualisatie STOMP-ontwerpprincipe.

### AANTREKKELIJK LOOP- EN WANDELNETWERK

De gemeente heeft expliciet aandacht voor verplaatsingen te voet omdat elke reis begint en eindigt met lopen. Bovendien draagt lopen bij aan duurzaamheid, een gezonde levensstijl, ontmoeting, zelfredzaamheid, toerisme en recreatie.

De gemeente benut daarom de kansen om een hoogwaardig loop- en wandelnetwerk te realiseren. Daardoor gaat de kwaliteit van verbindingen omhoog en worden ontbrekende schakels aan het netwerk toegevoegd. Belangrijke bestemmingen zijn altijd te voet goed bereikbaar, zoals bushaltes en winkels voor de eerste levensbehoefte.

Ingrepen zijn niet alleen gericht op de voetganger die van A naar B gaat, maar ook op wandelaars (waaronder toeristen) die een wandeling maken voor het plezier en de ontspanning.

### AANDACHT VOOR TOEGANKELIJKHEID

In Nederland hebben 2 miljoen mensen een beperking. Ze zijn slechtziend, blind of doof, hebben psychische problemen, een lichamelijke of verstandelijke beperking. Iedereen moet kunnen deelnemen en meedoen in een toegankelijke en inclusieve samenleving. Het landelijke programma Onbeperkt meedoen! en het VN-verdrag handicap helpen daarbij.

De gemeente zet zich in voor de toegankelijkheid van mensen met een beperking, waaronder de toegankelijkheid te voet en met het openbaar vervoer. Dit zijn de voornaamste vervoerswijzen die mensen met een beperking gebruiken wanneer zij zich zelfstandig verplaatsen door de openbare ruimte.



# OPGAVE 2

## Realiseren van een aantrekkelijk loop- wandel- en fietsnetwerk

### **INVESTEREN IN (RECREATIEVE) FIETSROUTES**

Het investeren in (recreatieve) fietsroutes sluit aan op het landelijke programma 'Tour de Force', het programma 'Heel Gelderland fietst' van de provincie Gelderland en het Routebureau Veluwe.

In de gemeente wordt het fietsgebruik gestimuleerd door te werken aan:

- het optimaliseren van het fietsnetwerk door de realisatie van fietsroutes en andere fietsvoorzieningen;
- het verder inzetten op een aantrekkelijke en gevarieerd recreatief fietsroutenetwerk;
- het uitvoeren van gedragscampagnes.

De fiets is overigens niet alleen een duurzaam vervoermiddel, fietsen draagt ook bij aan bredere doelen, bijvoorbeeld de gezondheid van de inwoners, de bereikbaarheid van voorzieningen en de recreatieve en toeristische economie.

Gemeente Brummen heeft sinds 2023 een fietsburgemeester, die de taak op zich neemt om het fietsgebruik in de gemeente te simuleren, door bijvoorbeeld de voordelen op het gebied van economie, milieu en gezondheid uit te lichten. Dit gebeurt in nauwe samenwerkingen met bedrijven, overheidsinstellingen en mensen uit de samenleving. De fietsburgemeester wordt ook gebruikt in lokale verkeerscampagnes en educatie.





# OPGAVE 3

## Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit en parkeren

### DEELMOBILITEIT

Het delen van vervoersmiddelen is één van de manieren om te verduurzamen. De gemeente kiest ervoor om ten aanzien van deelmobiliteit zoals deelautosystemen zelf geen initiatief te nemen, maar wel ondersteuning te bieden aan initiatieven vanuit de markt. Daarnaast stelt de gemeente ontwikkelaars in staat om bij nieuwbouw deelmobiliteit toe te voegen aan het programma. Om dit mogelijk te maken en de kennis vanuit anderen gemeenten te benutten, sluit de gemeente aan bij het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit van het ministerie, de inzet daarop van de regio Stedendriehoek en voor de recreatieve deelmobiliteit in samenwerking met de Veluwe.

### OPENBAAR VERVOER

De gemeente heeft zelf geen zeggenschap over de lijnvoering van het openbaar vervoer. Maar we kunnen wel potentiële verbeteringen onderzoeken en daarvoor lobbyen. Hierbij is het afstemmen van de dienstregeling belangrijk, omdat er veel vervoerders actief zijn in de gemeente (o.a. NS, Arriva, RRRreis en buurtbussen). Bovendien verstrekt de gemeente jaarlijks subsidie aan de buurtbussen.

Het openbaar vervoer in de gemeente Brummen heeft niet alleen een sociaal-maatschappelijke functie, maar ook een regionale functie. De sociaal-maatschappelijke functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. De regionale functie is het snel bereiken van omliggende steden met het openbaar vervoer.

Bovendien kent Brummen een sterke vergrijzing. Goed openbaar vervoer is ook belangrijk om jonge werknemers uit het stedelijk gebied te laten werken bij onze ondernemers. Daarnaast zijn er nog het Wmo-vervoer en het vraagafhankelijk openbaar vervoer.

De gemeente vindt het belangrijk dat zij ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. De gemeente gaat uit van minimaal het behoud van het huidige kwaliteitsniveau, maar streeft naar het verbeteren van de kwaliteit.





# OPGAVE 3

## Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit, parkeren en de veerpont

### PARKEREN

We zetten in op een goed en passend parkeerbeleid in de gemeente en speciaal in de centra van Eerbeek en Brummen. In de gemeente stimuleren we parkeren op eigen terrein. Dit doen we om meer ruimte te maken voor groen en spelen, ook met het oog op een klimaatadaptieve omgeving. De kernen Brummen en Eerbeek zijn vanwege de historische centra en ligging nabij de Veluwe een toeristische trekpleister. De gemeente stimuleert duurzame vervoerswijzen en parkeren op enige afstand.

### STIMULEREN E-BIKE

De opkomst van de e-bike maakt dat we gemakkelijker verder kunnen fietsen. Dit betekent dat de fiets een aantrekkelijker alternatief wordt voor lange afstandsreizen binnen de gemeente en de randen daarbuiten. Hierdoor neemt het gebruik van het fietsnetwerk toe. Door de toename van snelheidsverschillen op het fietspad is voldoende verhardingsbreedte nodig om elkaar veilig te passeren.

Op locaties van hoogwaardige fietsenstallingen realiseren van oplaadmogelijkheden voor de E-bike.

### VEERPONT BRUMMEN – BRONKHORST

Voor de verbinding met gemeente Bronckhorst vormt de veerpont een belangrijke schakel voor alle modaliteiten en in het speciaal voor toeristische bezoekers in de regio. De gemeente lobbyt voor het behoud van de veerdienst en de kwaliteit daarvan.

### FACILITEREN LAADINFRASTRUCTUUR

In de gemeente wordt voor 78% van de externe verplaatsingen de auto gebruikt (waarvan in 2024 het merendeel nog op fossiele brandstoffen rijdt). Omdat voor het merendeel van de ritten de auto wordt gebruikt, is veel winst te behalen door de auto en het gebruik ervan te verduurzamen. Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer wordt door de gemeente gefaciliteerd. Denk bijvoorbeeld aan aanvragen voor laadpalen in de openbare ruimte of het delen van kennis. Ook gaat de gemeente Brummen voorzien in elektrische laadpunten op strategische locaties.





# OPGAVE 4

## Gedragsaanpak

### DUURZAAM MOBILITEITSGEDRAG MET EDUCATIE EN GEDRAGSCAMPAGNES

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken op het gebied van mobiliteit. Enerzijds willen we door middel van gedragsmaatregelen gebruikers (kinderen en werkgevers in het bijzonder) stimuleren om duurzame keuzes te maken. Anderzijds zien we dat gedrag en educatie belangrijk is op het gebied van verkeersveiligheid. In dit geval zijn jongeren en ouderen voornamelijk onze doelgroep. Zo zetten we aan de ene kant in op schoolcampagnes gericht op verkeersveiligheid, maar willen we aan de andere kant ook ouderen leren om veilig om te gaan met nieuwe vervoermiddelen zoals elektrische fietsen of om op de hoogte te blijven van regels. Waar het kan haken we aan bij regionale, provinciale en landelijke initiatieven. Overigens is ook goede infrastructuur nodig voor een gedragsverandering (zoals goede wandel- en fietspaden).



### GEDRAG EN EDUCATIE OM ONS VEILIGER TE VERPLAATSEN

Gedrag en educatie vormen cruciale onderdelen bij verkeersveiligheid. Op het gedrag heeft een overheid uiteindelijk het minste invloed, maar met voorlichting en campagnes werken we aan bewustwording, risicomijding en het informeren van alle verkeersdeelnemers. Met name jongeren en senioren zijn vaker betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-bike. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar. Bij met name jongeren en senioren maar ook bij andere doelgroepen speelt educatie en voorlichting een rol.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid beïnvloeden we het verkeersgedrag van weggebruikers door middel van educatie, campagnes en handhaving. Deze gedragsbeïnvloeding bestaat uit:

- verkeerseducatie voor alle leeftijden gericht op gedrag, vaardigheden, kennis en kunde van de verkeersdeelnemers;
- voorlichting: jaarlijks worden gedragscampagnes uitgevoerd op landelijke, regionale en lokale schaal die op elkaar aansluiten;
- handhaving: ongevallen worden ten dele veroorzaakt doordat verkeersregels worden genegeerd. Het doel van verkeerstoezicht en handhaving is educatie.



Doorgaand  
verkeer ←

←  
40  
VELUWE

←  
Klosterfort

←  
Station

←  
Vrijheidssingel

←  
Brummen 1,5  
Engelenburg 0,6

05  
Tot slot



# TOT SLOT

## DRIE DOELEN PROGRAMMA MOBILITEIT

Het Programma Mobiliteit is erop gericht om in onze gemeente...

- ... duurzame mobiliteit te bevorderen
- ... de verkeersveiligheid te verbeteren
- ... de bereikbaarheid op peil te houden

Bij alles wat we in onze gemeente doen op het gebied van mobiliteit staan in de toekomst deze drie doelen centraal. Op die manier blijft de gemeente Brummen een prettige omgeving om in te wonen, werken en recreëren.

## VIER MOBILITEITSOPGAVEN

Om de drie doelen te halen zijn er vier mobiliteitsopgaven waar de gemeente voor staat en de komende jaren aan gaat werken.

1. **Logische wegencategorisering met een geloofwaardige weginrichting**
2. **Investeren in een aantrekkelijk loop- wandel- en fietsnetwerk**
3. **Aandacht voor elektrisch vervoer, deelmobiliteit en parkeren**
4. **Gedragsverandering**

---

## UITVOERINGSPROGRAMMA

De volgende stap is het uitwerken van het uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma komen de concrete maatregelen, de prioritering en een kostenraming.





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

**Document:** *Programma Mobiliteit 2050*

**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