

Samen stad en dorp maken

Omgevingsvisie 2025-2040

2. Gezond bewegen



Dat we bewegen belangrijk vinden zie je aan de nieuwbouw voor Glanerbrook

In Geleen werken we aan een toekomstbestendig en duurzaam Sportpark Glanerbrook. We passen de accommodatie aan, zodat we er goed kunnen zwemmen, schaatsen en fietsen. En we verbinden Glanerbrook met het Burgemeester Damenpark. Zo kunnen we ook in het park sporten en is er voldoende plek om veilig te bewegen in de omgeving. Ook om te wandelen en fietsen. Glanerbrook wordt hiermee een broedplaats voor talentontwikkeling en sport. Dit draagt bij aan een leefomgeving waar het fijn en gezond wonen, werken en recreëren is.

2. Gezond bewegen

Toekomstbeeld

In 2040 kun je makkelijk op een actieve of duurzame manier overal in de gemeente en daarbuiten komen. Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en duurzame mobiliteit (openbaar vervoer en deelmobiliteit) vormen de basis van ons mobiliteitssysteem. Zo hebben we een alternatief gecreëerd voor het eigen autogebruik. Lopen en fietsen is 'het nieuwe normaal' en is eenvoudiger en aantrekkelijker geworden. Sittard-Geleen heeft een beweegvriendelijke leefomgeving. Sporten en bewegen zijn er vanzelfsprekend. Zowel in de buurt als in de (eu)regio. Ook het gebruik van openbaar vervoer of publieke mobiliteit is eenvoudig. Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Zoals bijvoorbeeld de trein, bus, buurtbus, maar ook deelfietsen en deelauto's. Zo blijft de gemeente bereikbaar en verbetert de leefbaarheid in woonwijken. Het helpt mensen ook om mee te doen aan de samenleving en nodigt uit tot bewegen, waardoor onze inwoners gezonder worden. Ook draagt het bij aan schonere lucht en minder lawaai in de omgeving.

In 2040 hebben we toekomstbestendige en duurzame sportaccommodaties. Onze actieve sportverenigingen en andere sportaanbieders kunnen elkaar daar goed vinden. De gebouwen zijn duurzaam en de routes naar de sportclubs zijn prettig en veilig. Zo stimuleren we mensen om de fiets te pakken of te lopen. Elkaar buiten en in de natuur ontmoeten in sport en spel verbindt, is goed voor de ontwikkeling van onze kinderen en draagt bij aan een gezonde leefstijl. We stimuleren uitnodigende ruimte voor laagdrempelig en kosteloos spelen en sporten voor kinderen en volwassenen.

Beleidskeuzes

We werken samen aan sportaccommodaties die passen bij de behoefte van onze inwoners en verenigingen. We stimuleren verenigingen om samen te werken. Met goede, duurzame en toekomstbestendige sportaccommodaties is er ruimte voor een gevarieerd sportaanbod voor iedereen en kan talent zich ontwikkelen. We vullen daarmee het lokale Sportakkoord II Sittard-Geleen in, dat onderdeel is van het GALA en is afgeleid van het nationale sportakkoord. De ambities in het Sportakkoord zijn een sterke basis voor programma's die mensen stimuleren te bewegen, vitale sportaanbieders en ruimte om te sporten en bewegen. Ze zorgen ervoor dat sport meer mensen bereikt en belangrijker wordt in de samenleving. Glanerbrook en Bedrijvenstad Fortuna zien we hierbij als plek voor (boven)lokale sportvoorzieningen. En Watersley als een sportcampus die goed in het buitengebied is ingepast.

We richten onze openbare ruimte beweegvriendelijk in en we maken haar toegankelijk door obstakels weg te halen. Op meerdere plekken in de gemeente zorgen we voor beweegvriendelijke plekken in de openbare ruimte. Hier wordt sporten en bewegen extra gestimuleerd. We zorgen voor een uitnodigende ruimte waar kinderen en volwassenen laagdrempelig en gratis kunnen spelen en sporten. Dat kan door bij de (her)inrichting van wijken speel veilige straten te maken. En door parken, pleintjes en veldjes beter in te richten op ontmoeten, sporten, spelen en bewegen. Fietsen, wandelen en buiten spelen worden daardoor meer vanzelfsprekend. Onze straten zijn uitnodigend.

Bij het (her)inrichten van een straat of buurt maken we het vooral voor wandelaars en fietsers makkelijker, comfortabeler en veiliger. Daarna vinden we een passende plek voor de auto. Verblijfsgebieden, straten en buurten richten we in volgens het STOMP-principe (zie kader).

We richten verplaatsingen binnen een wijk of dorp in op lopen en fietsen.

Er zijn directe, veilige en comfortabele routes naar de voorzieningen in de wijk, zoals scholen, het wijkwinkelcentrum, sportverenigingen, de supermarkt, huisarts en ov-halte. Vanuit de wijken en dorpen komen fietsers gemakkelijk uit op de hoofdfietsroutes.

We richten schoolomgevingen veilig in voor fietsers en voetgangers.

Daardoor durven ouders hun kinderen met een gerust hart zelfstandig naar school laten gaan. Veilige wandel- en fietsroutes binnen de wijk dragen daar ook aan bij. Zo kunnen kinderen binnen de wijk ook makkelijk en veilig op andere (speel)plekken in de wijk komen.

We verbinden wijken en dorpen via comfortabele en veilige fietsroutes met werklocaties zoals Chemelot, het centrum en de stations. Deze aantrekkelijke fietsroutes verbinden stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom. Ze zorgen ervoor dat fietsers snel op hun werk, school, het station of andere belangrijke bestemming kunnen komen. We onderscheiden daarbij recreatieve en utilitaire (functionele) fietsroutes. De fietsroutes sluiten aan op het regionale hoofdfietsrouten netwerk van Zuid-Limburg. Dat zorgt ook voor een betere verbinding met Maastricht, Parkstad, Echt-Susteren en de grensregio's. Ook de recreatieve wandel- en fietsroutes die het stedelijk gebied met het buitengebied verbinden horen bij het hoofdnetwerk. Een bijzondere verbinding hierbij is die bij de Circular Mile. We verbinden de Circular Mile via een route voor langzaam verkeer met Chemelot, station

Geleen-Lutterade, Glanerbrook, station Geleen-Oost en verder richting Parkstad. De Circular Mile is een divers businessdistrict dat het circulaire Chemelot verbindt met het centrum van Geleen, de proeftuin voor onze circulaire economie. De route heeft een circulaire uitstraling en maakt Chemelot beter bereikbaar voor werknemers die in Parkstad wonen.

We zetten ons in om de goede treinverbindingen vanaf station Sittard richting Maastricht/Luik, Heerlen/Aachen en Eindhoven/Randstad verder te verbeteren en beter te benutten. Deze directe verbindingen dragen bij aan de multimodale bereikbaarheid van onze gemeente, het centrum en onze onderwijs- en werklocaties in het bijzonder. Ook biedt het kansen voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. Daarnaast zijn directe internationale verbindingen naar Luik en Aken belangrijk voor Sittard-Geleen om snel toegang te hebben tot het Europese Hogesnelheidsnet en nachttreinverbindingen.

We werken samen aan het inrichten van de stations als prettige plekken

waar mensen samenkomen en waar ze makkelijk over kunnen stappen van het ene naar het andere vervoersmiddel, zoals bus of deelfiets.

We werken samen aan de ontwikkeling van de stationsomgeving van Sittard tot een levendig onderdeel van de stad, met een betere verbinding van de oost- en westzijde van het spoor. Nieuwe ontwikkelingen die veel bezoekers aantrekken (zoals congrescentra, kantoorlocaties) en daarmee zorgen voor veel personenverkeer, concentreren we in het stationsgebied, op maximaal tien minuten lopen van het station.

We werken samen met partners aan het multimodaal bereikbaar houden van onze bedrijventerreinen, voor goederen- en personenvervoer. In lijn met

de afspraken uit Zuid-Limburg Bereikbaar verwachten we dat bedrijven en ondernemers hun medewerkers stimuleren om duurzaam te reizen.

We stimuleren (elektrische) deelmobiliteit in zogenoemde mobiliteitshubs op centrale plekken in wijken en dorpen.

Bushaltes voorzien we waar dat zinvol is van fietsenrekken, om het reizen naar het openbaar vervoer makkelijker te maken.

We werken samen om het bestaande ov-netwerk beter te benutten en uit te breiden met deelmobiliteit zoals fietsen en scooters. Zo maken we het reizen van en naar het openbaar vervoer makkelijker en zorgen we voor een goed alternatief voor individuele autoverplaatsingen.

We leiden het autoverkeer vanuit de woonwijken zo snel en direct mogelijk naar gebiedsontsluitingswegen en bundelen het daar. In woonwijken is de auto te gast.

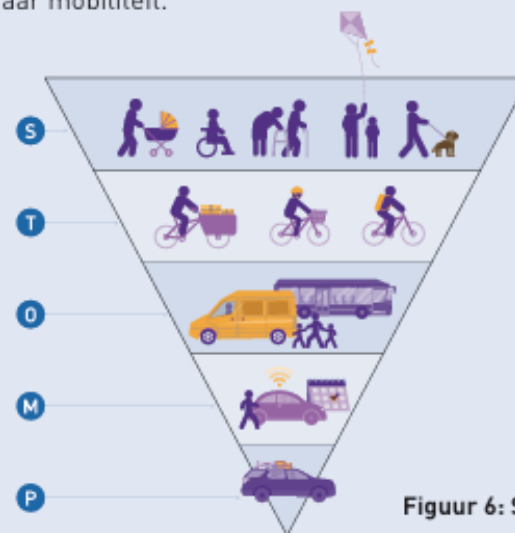
Samen met de provinciale wegbeheerder kijken we hoe we de regionale bereikbaarheid kunnen verbeteren door bijvoorbeeld doorfietsroutes aan te leggen of te zorgen voor een betere doorstroming op de provinciale infrastructuur.

In de wijken en dorpen is ruimte voor parkeren, alleen in de openbare ruimte niet meer altijd direct voor eigen voordeur. In gebieden waar op straat wordt geparkeerd omdat er geen eigen parkeerplek is, concentreren we dit waar nodig, ingepast in het groen en waar mogelijk gecombineerd met wateropvang. Zo komt er in de straten meer ruimte voor groen, ontmoeting en spelen. We voorkomen zoveel mogelijk een overvloed aan parkeercapaciteit.

Daarom zetten we in op het optimaal benutten van parkeervoorzieningen. Waar nodig reguleren we het parkeren. We stimuleren parkeren op eigen terrein om de parkeerdruk te verminderen. Bij nieuwbouw is parkeren op eigen terrein standaard.

STOMP-principe centraal in de mobiliteit

STOMP staat voor **Stappen** (lopen), **Trappen** (fietsen), **Openbaar vervoer**, **Mobiliteitsdiensten** (deelmobiliteit) en **Privéauto**. Het STOMP-principe zet duurzame (en gezondere) mobiliteitsvormen zoals lopen en fietsen op de eerste plaats. Allereerst wordt namelijk gekeken naar de ruimte, verbindingen en mogelijkheden voor lopen, dan naar fietsen en vervolgens naar openbaar vervoer en deelmobiliteit. Op de laatste plaats komt de privéauto. Door een gebied volgens het STOMP-principe in te richten, wordt er vanuit het perspectief van een leefbare en verblijfsvriendelijke straat gekeken naar mobiliteit.



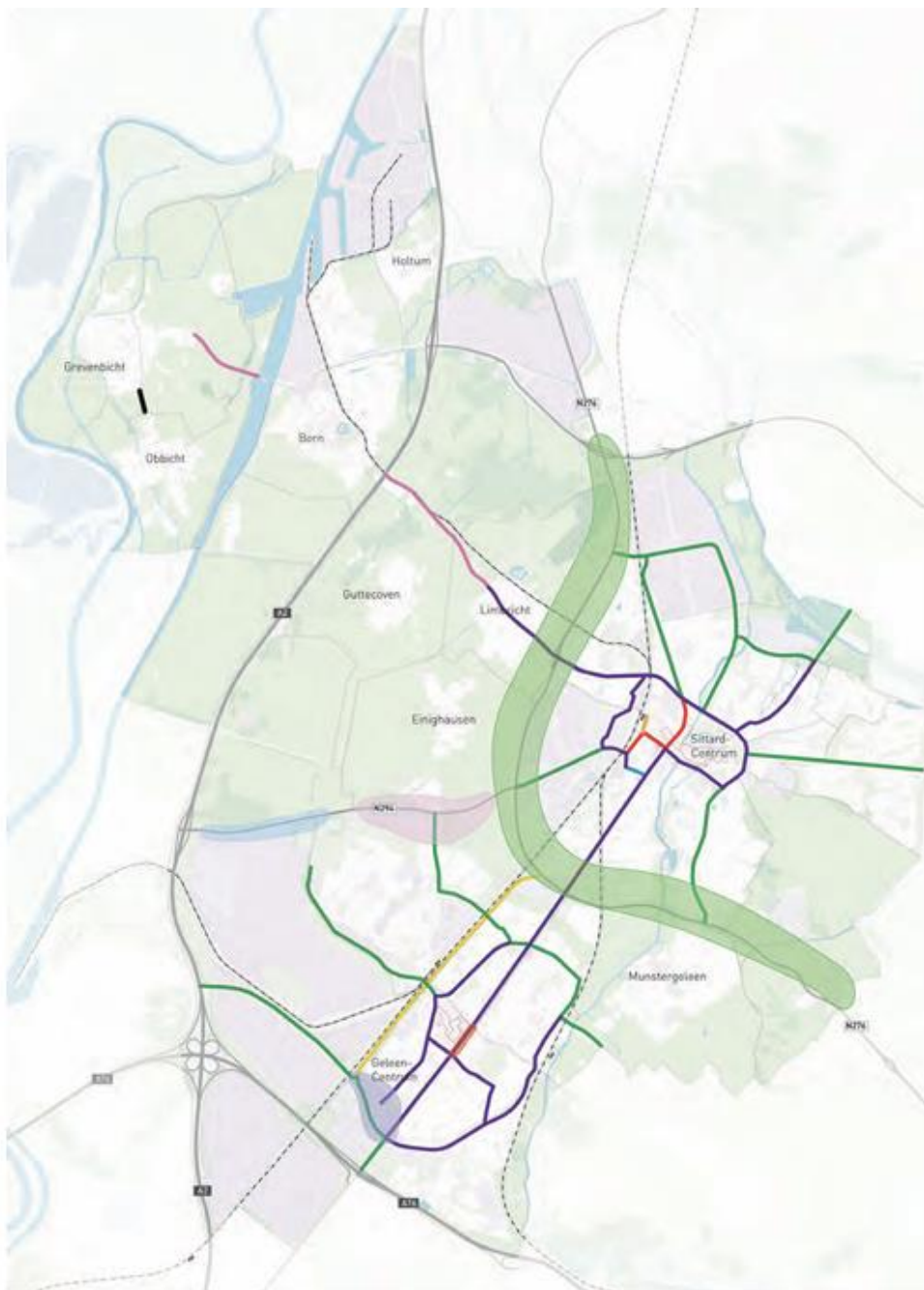
Figuur 6: STOMP-principe

We zorgen voor voldoende oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte, om de toename van elektrische voertuigen, die de huidige brandstofauto vervangen, niet te belemmeren. Er komen kleinschalige oplaadvoorzieningen en clusters op grotere locaties.

We werken aan een toekomstbestendig wegennetwerk voor de auto waarmee we (fysieke) ruimte creëren om voorgaande beleidskeuzes waar te kunnen maken. Om dat mogelijk te kunnen maken zijn enkele ontwikkelopgaves benoemd. Deze worden op de kaart in figuur 7 weergegeven en zijn hieronder nader toegelicht:

- We onderzoeken samen met de provinciale wegbeheerder hoe we de regionale bereikbaarheid kunnen verbeteren. In de provinciale ontwikkelopgave N276 constateert de provincie dat de huidige capaciteit onder druk staat tussen de N297 – Westelijke Randweg. Alvorens infrastructurele aanpassingen te overwegen, voert de Provincie verder onderzoek uit naar oplossingsrichtingen en (verkeers)effecten om een voorkeursalternatief te bepalen. Voor Sittard-Geleen is het noodzakelijk dat de gehele N276 op het gemeentelijk grondgebied voldoende capaciteit heeft voor de afwikkeling van het regionale en doorgaande verkeer.
- Daarnaast heeft de gemeente de wens om de ontsluiting van het Retailpark Sittard-Geleen op de N294 te verbeteren. Voor deze ontwikkelopgave aansluiting Retailpark N294 wordt onderzocht of het mogelijk is een extra aansluiting te realiseren waarbij ook gekeken wordt naar het anders ontsluiten van Einighausen. Hieraan worden vanuit de provinciale wegbeheerder voorwaarden gesteld.
- Als onderdeel van de ontwikkeling van de Brightlands Chemelot Campus op de Lexhy ligt er een ontwikkelopgave ongelijkvloerse kruising Urmonderbaan N294. Deze ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de oude Postbaan is gewenst om de doorstroming op de N294 te kunnen blijven garanderen.

- De ambitie is om een aantal wegen te veranderen van GOW (gebiedsontsluitingsweg) 50 naar GOW 30 waarmee wegen worden ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 30 km/u. Doel van deze transitie is het verbeteren van de verkeersveiligheid, gezondheid, leefbaarheid, doorstroming en/of om ruimte te bieden aan actieve mobiliteit. Op verschillende wegen is de beschikbare breedte van het wegprofiel ook aanleiding om hier de weg in te richten als GOW 30.
- Om de centrumring Sittard te sluiten en een eenduidig wegbeeld te behouden, gaat deze ETW (erftoegangsweg) 30 naar GOW 30.
- De wegen die de "inprikkers" vanuit de regio naar de centra van Sittard en Geleen zijn GOW 50 en blijven GOW 50.
- Vanuit het principe van GOW 30 zouden enkele routes buiten de bebouwde kom kunnen worden ingericht als GOW 60, met name vanuit het perspectief van verkeersveiligheid.
- In enkele gebieden willen we meer ruimte geven aan leefbaarheid en verblijfskwaliteit en het beperken van doorgaand verkeer. Hiervoor onderzoeken we of de weg kan worden afgewaardeerd van GOW 50 naar ETW 30 als op de omliggende wegen de doorstroming wordt gefaciliteerd.
- De Kempenweg tussen Grevenbicht en Obbicht brengen we van een ETW 60 naar een ETW 30. Door de snelheid hier omlaag te brengen dragen we bij aan een veiligere schoolomgeving.
- Om de verblijfskwaliteit van het stationsgebied te verbeteren wordt onderzocht op welke wijze het stationsplein autoluw kan worden gemaakt. Deze route heeft geen verbindende functie meer. De weg blijft voor beide richtingen in ieder geval beschikbaar voor bussen.
- De Westelijke Randweg is een GOW 70 en blijft een GOW 70. De weg heeft een verbindende functie en ontlast het verkeer op de Rijkswegboulevard.
- Er ligt een onderzoeksopgave Geleen centrum om te onderzoeken of dit deel van de Rijkswegboulevard wordt ingericht als GOW 30 of ETW 30. Dit is



mede afhankelijk van de ontwikkelingen in Geleen centrum en de gewenste functie van het gebied.

- Uit de Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is gebleken dat met name in de avondspits er sprake is van een doorstromingsknelpunt rondom de Kerenshofweg. In de onderzoeksopgave Kerenshofweg dient te worden onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om er voor te zorgen dat het verkeer van/naar de Westelijke Randweg naar/van de A76 goed kan doorstromen (en daarmee de Rijkswegboulevard kan ontlasten).
- Binnen de verschillende bedrijventerreinen in Sittard-Geleen onderzoeken we wat een passende wegcategorisering is. Ook brengen we in beeld hoe meer ruimte geboden kan worden aan actieve mobiliteit. Belangrijk uitgangspunt bij de wegen op de bedrijventerreinen blijft het veilig en vlot afwikkelen van vrachtverkeer.

Figuur 7: Themakaart wegcategorisering en ontwikkelopgaves wegverkeer

