
Van: Irene Sj. Plas <limwierde@solcon.nl>
Verzonden: zondag 7 mei 2023 22:40
Aan: _informateurs
Onderwerp: Aandachtspunten voor het nieuwe provinciebestuur?
Lectori salutem!

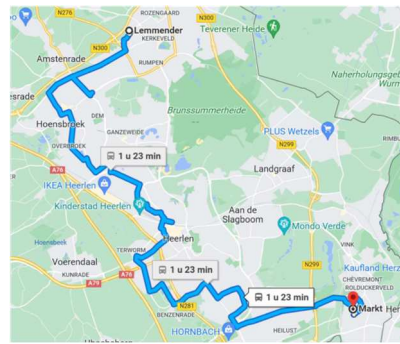
Dank voor uw uitnodiging aan de bewoners van Limburg om aandachtspunten aan te dragen voor het nieuwe provinciebestuur. Nu valt er op veel gebieden veel te zeggen. Maar omwille van de tijd en de focus beperk ik mij tot suggesties voor het investeren in duurzaam en hoogwaardig OV omwille van het klimaat, waardoor ook autoliefhebbers verleid en verliefd op het OV worden om vaker daarmee te reizen, en gelijkwaardige kansen onder hen die wel en hen die geen auto (meer) rijden, om welke reden dan ook.

A. Ik richt me eerst op het alsnog scheppen van de gemiste kansen bij de aanleg van de Buitenring

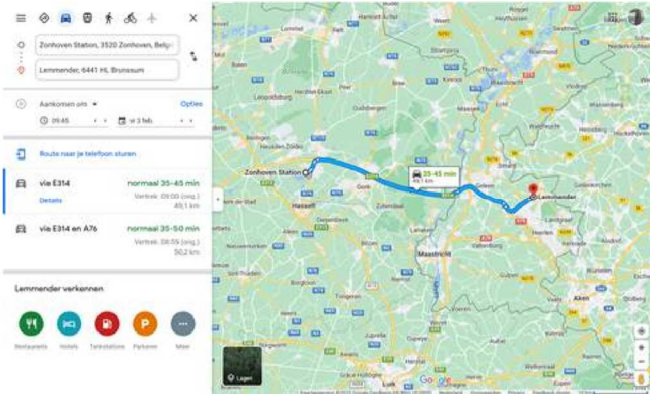
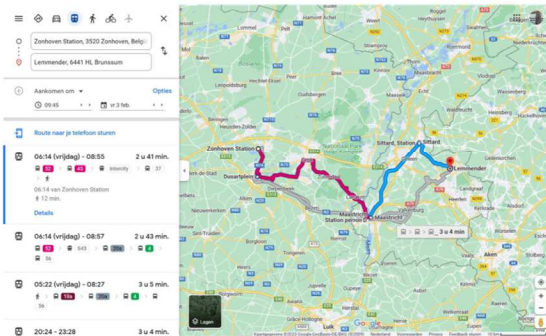
1. De Buitenring (**N300**) heeft gezorgd voor een betere mobiliteit van burgers met een (vracht)auto. Dat is meteen terug te zien in het straatbeeld van bijv. de doorgaande gewone wegen in Parkstad, zoals de Kennedylaan in Brunssum en de Hoofdstraat in Amstenrade. Maar hoewel alle burgers hebben meebetaald (niet alleen door middel van wegenbelasting (!)), hebben niet alle burgers, en in het bijzonder zij die om welke reden dan ook afhankelijk zijn van het OV, er profijt van. **Dit raakt de volgende waarden die waardevol zijn voor een goed bestuur voor alle inwoners: publieke gerechtigheid, solidariteit en rentmeesterschap.** Terwijl wie gebruik maakt van het OV, milieuvriendelijker leeft. Dit laatste mag, m.i. beloond worden i.p.v. afgestraft of ontmoedigd.
2. Sterker nog, vrijwel alle busverbindingen zijn nog gebaseerd op de situatie van voor 2019, behalve daar waar de bus niet anders kan dan over de N300 rijden. Om de klassieke drogreden bij de halte op te pikken: dit is niet meer van deze tijd. Omdat het een drogreden is, zal ik daarom met een aantal betere komen die wel geldig zijn.
3. Er is bij de aanleg geen rekening gehouden met het inpassen van bushaltes bij op- en afritten, het liefst in combinatie met een goede, veilige en overdekte fietsenstalling. (Welke stakeholders zaten aan tafel toen de plannen werden uitgetekend?). **Indien en waar mogelijk, vraag ik u om de Buitenring te verrijken met deze suggesties.**
4. **Het is zeer frustrerend om elke dag letterlijk voor je neus veel verkeer op de N300 te zien rijden zonder er zelf met OV gebruik van te kunnen maken.** (Net zoiets als ruiken aan een heerlijk maal dat in je eigen keuken wordt bereid, maar waar je niet zelf van eten mag/kunt.) Ik zie uit op de Buitenring en zie er bijv. wel de Flixbus rijden. **Het zou mooi zijn als Flixbus ook het busstation van Hoensbroek zou aandoen als tussenstop! De provincie zou dit kunnen faciliteren.**
5. Carrière kansen voor burgers zonder automobilititeit worden door de afkalving van het OV versterkt ingeperkt ten opzichte van degenen met rijbevoegdheid. Dit heeft op langere termijn invloed op o.a. de hoogte van het uit te keren pensioen. Mijn argumenten om stevig in OV te investeren omvatten dus ook die om te investeren in baankansen, inkomensvergroting en pensioen. Om bijv. bijstandsmoeders in Mariagewanden (Hoensbroek) met (jonge) kinderen de kans te geven om op Trilandis te werken, zonder dat de inkomensverbetering opgaat aan de kosten voor kinderopvang wegens de veel langere reistijden met OV. (Zie B. voor hoe het OV nu in de praktijk er uit ziet voor wie geen andere mobiliteitskeuze heeft.)
6. Door rendabel houden/maken centraal te stellen zijn we in een neerwaartse spiraal terechtgekomen die ook op sociaal-cultureel-maatschappelijk niveau een prijs heeft, zoals bezoek aan musea, theaters, speciale missen/erediensten, dierentuin, onderhouden van familieën vriendschapsbanden. Die laatste worden niet meegenomen in het BNP, maar beïnvloeden in grote mate wel het BNW: het Bruisend Nederlands Welbevinden.

B. Dit levert bizar grote verschillen in reistijd op. Vier concrete voorbeelden:

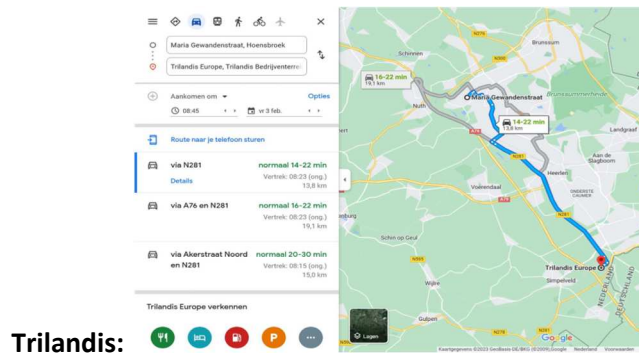
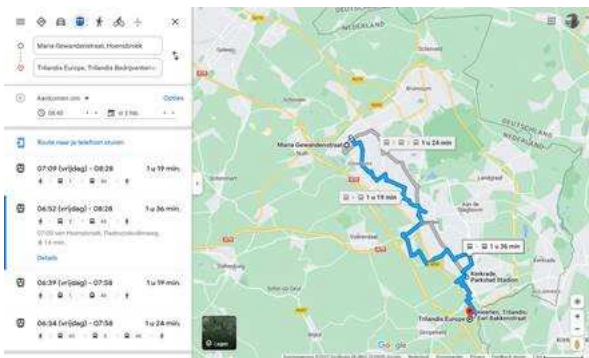
1. Van Brunssum-Noord, halte bij de Fysiotherapiepraktijk naar het Raadhuis Kerkrade is met de auto 16 minuten via de Buitenring, maar met OV 1u21m.



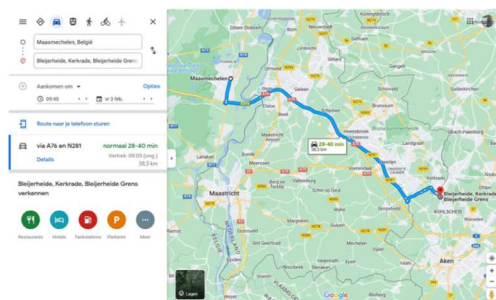
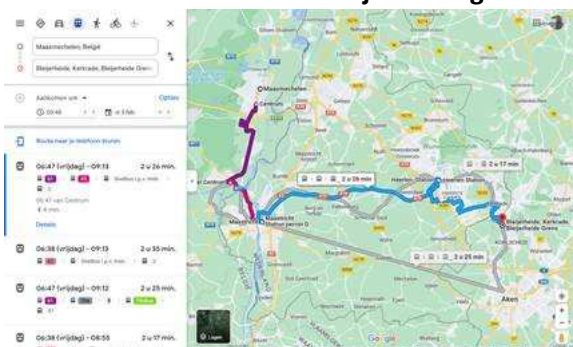
2. Reeweg Landgraaf – Genk (voor aansluiting op Belgische spoornetwerk): met de auto ongeveer 45 minuten, maar met OV 2u25. Vanaf Brunssum-Noord, dat met de auto 10 min dichtbij Genk ligt, kost nog meer blikjes geduld: Zonhoven Station – De Lemmender, Brunssum:



3. Mariagewanden (Hoensbroek) –



4. Maasmechelen – Bleijerheide grens:



MAAR IK WIL NIET ALLEEN MOPPEREN, MAAR OOK CONCRETE VOORSTELLEN AANDRAGEN WAAR HET NIEUWE PROVINCIEBESTUUR HANDEN EN VOETEN AAN KAN GEVEN. DIT ZIJN MIJN IDEEËN:

Plan: Hoogwaardig, hoogfrequente en grensoverschrijdende buslijnen die zich richten op het uit de auto lokken van verstokte automobilisten om daarmee een brede win-winsituatie te creëren. Ga in de ademende concessie een buslijn inplannen die in beide richtingen de Buitenring bedienen in combinatie met knooppunten van werkgelegenheid, zoals Trilandis.

Met daaraan gekoppeld op centrale punten een goede, veilige parkeerplaats voor fietsen, plus goede, slimme aansluitingen op andere buslijnen en treinen.

C. Voorbeelden van grensoverschrijdende buslijnen met meerwaarde:

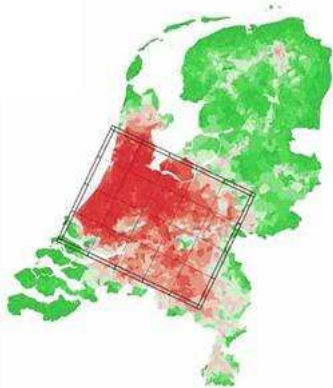
- a) Kerkrade – Brunssum Wilhelminastraat – Gangelt Bushof – Koningsbosch v.v.
- b) Genk Station – Maasmechelen Outlet - Nuth NS Station – Brunssum Noord – Abdisschenbosch – Geilenkirchen Bahnhof/Uebach-Palenberg Bahnhof v.v. Voor een slimme Euregionale verbinding waarbij bus en trein elkaar steeds weer vinden.

D. Uit het verkiezingsprogramma van CDA Brunssum 2022-2026 citeer ik het volgende: *

“Om de kwaliteit van de buitenlucht te verbeteren, willen we beleid stimuleren dat onze burgers verleidt tot gezonde mobiliteitskeuzes: fietsen en wandelen waar het kan, en auto- of motorrijden waar het echt niet anders kan. Verder zetten we in op een goed, effectief en efficiënt OV met een eigentijdse OV-hub in het centrum en dringen we er bij provincie en vervoersmaatschappij aan op het instellen van een hoogfrequente buslijn die in twee richtingen via de Buitenring alle windstreken van Parkstad bedient.

Het beleid rondom de verkeersinfrastructuur wordt aangepakt vanuit het perspectief van duurzame en actieve mobiliteit. Niet het recht van de snelste staat meer centraal, zoals dat vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw het denken heeft gedomineerd, en dat op het huidige straatbeeld en verkeersveiligheid een enorme impact heeft gehad, maar de veiligheid en het comfort van de wandelaar en de fietser zijn leidend in de te maken keuzes voor de Brunssumse verkeersinfrastructuur. Een aantal erg brede wegen binnen Brunssum zou er van opknappen door het asfalt deels in te ruilen voor het groen van bomen en ander groen. (Zie [Verkade en Te Brömmelstoet, 2020.](#)) De Buitenring biedt daarbij geweldige kansen om de kwaliteit van de automobiliteit en bereikbaarheid internationaal hoog te houden voor alle verkeer en tegelijk in te zetten op een hogere kwaliteit van leven binnen die ring. Veel andere steden in Europa gingen ons daar al in voor. Parijs, Oslo en Utrecht zijn inspirerende voorbeelden van het verbeteren van het leefklimaat door de politieke keuze te maken voor een robuust fietsmobiliteitsbeleid. Duurzame mobiliteit vraagt om oplossingen die over gemeentegrenzen heen gaan. Daarom is nodig dat we samenwerken en afstemmen met de buurgemeenten, niet alleen in Nederland, maar ook in Duitsland en België.”

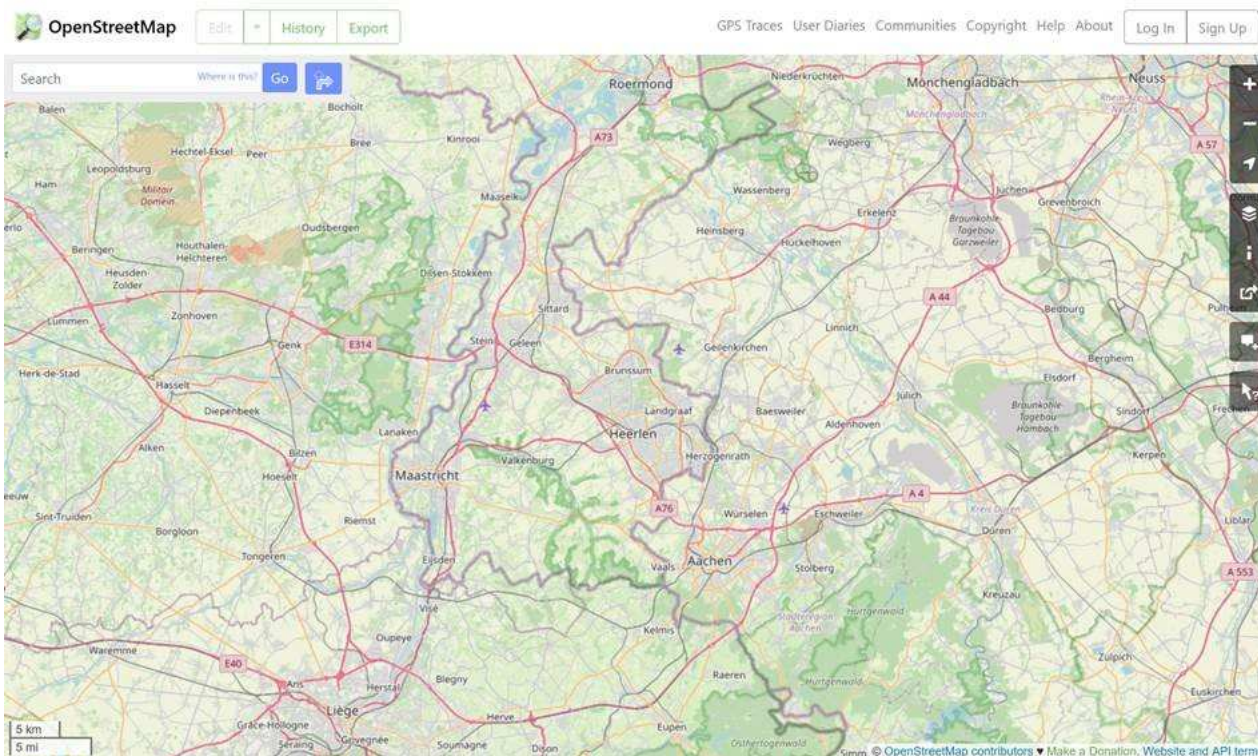
Naschrift: in Brunssum wordt gelukkig een begin gemaakt met een nieuw en beter busstation, vlakbij de uitvalsweg naar de N274/L410. Dit biedt kansen om de ademende concessie met Arriva aan te passen met lijnen om/via de Buitenring en de grens over te gaan.



Met de wijsheid van nu was die eenzijdige focus op winst & groei niet de slimste keuze. Het heeft geleid tot ongelijkheid, boosheid en steeds meer tot een samenleving onder spanning.

OVER HET MATTHEUSEFFECT

Dit
[www.voor](http://www.voorheelnederland.nl)
Wat mij
verband
ontwikkeli



Er is genoeg kennis voorhanden om slim OV aan te bieden dat de automobilist in deze regio uit de auto tot de trein/bus kan verleiden. Het vergt wel meer grensoverschrijdend denken. Waarom lukt dat vaak wel als het om automobilitieit en vrachtovervoer gaat, maar niet bij OV?

Het is de kunst om de concessies te bedenken vanuit het perspectief van de gebruikers en chauffeurs i.p.v. of het op papier klopt, zonder zelf te (hoeven) ervaren wat het is om na acht uur 's avonds 55 minuten in de kou van het bijv. Emmastation te wachten op de "aansluiting". Zijn degenen die de concessies bedenken en accorderen zelf (ook) afhankelijk van het OV, vraag ik me regelmatig af. Ik twijfel daar erg aan! E. Interessante linkjes:

1. <https://www.ovmagazine.nl/vakartikel/bestemmingen-bereikbaar-houden-is-een-mensenrecht>
2. https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-brede-welvaart-en-mobiliteit3986_0.pdf
3. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/11/14/miljardeninvesteringen-voorbereikbaarheid-woonwijken-in-heel-nederland>
4. www.voorheelnederland.nl

5. https://www.limburger.nl/cnt/dmf20230125_95341927
6. https://www.limburger.nl/cnt/dmf20210407_95047892 (zie afbeelding hieronder)



- Heb eraan meegeschreven, ik zal het maar eerlijk bekennen.

Daar wou ik het voor nu bij laten. Graag sluit ik af met het wijsheid toewensen aan zowel de informateurs, de formateurs en het nieuwe college in de te bewandelen wegen voor het welzijn in onze mooie provincie.

Met vriendelijke hoogachting,

Irene S. Plas

Brunssum

06-34330716