Algemene toelichting
Op basis van de gestelde vragen constateren we dat de positionering van de Mobiliteitsaanpak ten opzichte van andere beleidskaders en (uitvoerings)projecten nog enige duidelijkheid behoeft.
De Mobiliteitsaanpak is een kaderstellend document. De uitgangspunten die hierin zijn benoemd op het gebied van mobiliteit worden onder andere tot uitvoering gebracht via:
- het jaarprogramma mobiliteit waar middelen voor beschikbaar zijn gesteld;
- via projecten van IPOR / Groot onderhoud wegen
- binnen de ontwikkelpaden
- bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen

De snelheid waarmee uitvoering gegeven kan worden aan de aanpak is o.a. afhankelijk van de beschikbaar gestelde middelen voor mobiliteit, de samenwerking met partners en de planning van IPOR/Groot onderhoud wegen.

Vraag	Antwoord
Groen Links - PvdA	
1. Bovengemeentelijke doorfietsroutes zijn een belangrijk middel om het woon-werkverkeer met auto's terug te dringen. Hoe, wanneer en waar wordt er ingezet op doorfietsroutes in onze gemeente?	Er wordt eind 2022/begin 2023 gestart met het uitvoeren van twee tracéstudies naar doorfietsroutes in Sittard-Geleen: - Parkstad - Centrum Geleen - Chemelot Campus (met aankoppeling Glanerbrook) - Sittard-Susteren
2. Fietswegdek en reconstructie. Wanneer en waar worden in onze gemeente tegels en klinkers van fietspaden verwijderd en vervangen door bijvoorbeeld het veel veiliger circulair asfalt? Is daar in de uitvoeringsplannen rekening mee gehouden? (te onderhanden nemen routes zijn volgens onze fractie onder andere de Leyenbroekerweg, Rijksweg, Bergerweg en Nusterweg);	De wijze van verharding van fietspaden maakt geen deel uit van de Mobiliteitsaanpak. Hiervoor geldt de Kwaliteitscatalogus van team IPOR.
3. Deelfietsen. Mooi dat deelfietsen als actielijn wordt genoemd maar wanneer en waar worden ze geplaatst?	Op dit moment zijn wij, samen met Arriva, bezig met het voorbereiden van de plaatsing van 12 deelfietsstations in onze gemeente. Deze zijn voorzien voor het einde van dit jaar. Afstemming over de definitieve locaties vindt op dit moment plaats.
4. Maakt het college specifieke afspraken met grotere bedrijven als VDL Nedcar, Zuyderland en bedrijven op Chemelot over hun mobiliteitsplan en de rol van fiets als modaliteit daarin?	Voor het maken van afspraken met bedrijven zoals VDL Nedcar, Zuyderland en Chemelot zetten we de kennis en expertise in van Zuid-Limburg Bereikbaar (ZLB). Logistiekmakelaars en mobiliteitsmakelaars van ZLB gaan in gesprek met bedrijven om hen te ondersteunen bij het vergroenen en verduurzamen van het mobiliteitsbeleid (woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, logistiek) van het betreffende bedrijf. Huidige bedrijven die zijn aangesloten bij ZLB binnen de gemeente Sittard-Geleen zijn o.a. Brightlands, DSM, VDL Nedcar, Visa College, ZOWonen, Zuyderland en Zuyd Hogeschool.
5. Bedrijven met meer dan 100 werknemers zijn vanaf 1 januari 2023 in elk geval verplicht om de CO2-uitstoot van woon-werk en zakelijk verkeer te registreren en rapporteren. Hoe en wanneer vindt afstemming daarover plaats met uitvoeringsplannen in dit mobiliteitsplan?	Dit is een verantwoordelijkheid van bedrijven zelf. Zuid-Limburg Bereikbaar kan hierbij bedrijven ondersteunen.
6. Afspraken van de gemeente met schoolbesturen (bijvoorbeeld Kindante) over het stimuleren van fietsverkeer bij lagere scholen. Welke afspraken lopen daarover met schoolbesturen, voor welke basisscholen, zeker in het belang van veiligheid? Biedt de gemeente in dat kader samen met veilig verkeer Nederland fietslessen in fietsveiligheid aan voor alle basisscholen?	Samen met de provincie (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid - ROVL) werken gemeenten in Limburg aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Aan leerlingen in het (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs wordt verkeerseducatie (o.a. over eigen veilig gedrag, stimuleren van wandelen en fietsen en schoolroutes) aangeboden. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden en een Verkeersactieve school worden. Daarmee krijgen zij de beschikking over gratis verkeerseducatieprojecten & materialen en worden zij ondersteund door een onderwijsadviseur. Het is aan onderwijsinstellingen zelf om hier gebruik van te maken passend binnen hun eigen onderwijsprogramma's. Binnen de gemeente Sittard-Geleen zijn 28 van de 34 scholen een Verkeersactieve school. De gemeente draagt vervolgens bij door schoolzones in te richten met Julie-meubilair.
7. Fietsparkeerplekken bij grotere evenementen in onze gemeente zoals Oktoberfeesten en Carnaval. Welke afspraken zijn daarover gemaakt of zullen nog worden gemaakt? Hoe faciliteert u het gebruik van de fiets bij deze evenementen?	Ook bij evenementen gelden de reguliere toezichtstijden van de openbare fietsenstallingen (Tempelplein en Ligne in Sittard en Elisabethstraat in Geleen). Voor het Oktoberfeest worden er extra fietsenstallingen gerealiseerd achter de reguliere stalling aan de Paardestraat.
8. Gedragsbeïnvloeding ? Hoe worden kinderen en jongeren en ook ouderen verleid om zoveel mogelijk de fiets te gebruiken? Is er een communicatieplan voor specifieke doelgroepen zoals scholieren, studenten en ouderen?	De gemeente Sittard-Geleen levert een financiële bijdrage aan Zuid-Limburg Bereikbaar om uitvoering te geven aan gedragsbeïnvloedingsprojecten voor verschillende doelgroepen. Wanneer de Mobiliteitsaanpak is vastgesteld, kunnen wij ZLB vragen om specifiek zaken voor Sittard-Geleen op te pakken die bijdragen aan de doelstellingen van de gemeente.
9. Ook fietsen als mogelijkheid om mee te doen voor mensen met een kwetsbare gezondheid wordt steeds belangrijker. Het initiatief van Vivantes in samenwerking met fietsen in Bunderhof (Geleen Zuid) vindt de GroenLinks PvdA fractie een prachtig voorbeeld om inclusiviteit breder onder de aandacht te brengen. Welke mogelijkheden/ acties ziet de wethouder namens het college hierin?	De Mobiliteitsaanpak beschrijft vanuit het thema mobiliteit wat wenselijk is. Brede welvaart en inclusieve mobiliteit zijn benoemd in de aanpak en zullen de komende jaren in breder perspectief en samen met andere beleidsvelden moeten worden uitgewerkt.
10. Ziet de wethouder de Fietsersbond ook als belangrijke gesprekspartner, en kan hij toezeggen regulier met de Fietsersbond in gesprek te gaan?	Op dit moment is de Fietsersbond niet vertegenwoordigd in de regio Westelijke Mijnstreek. Wanneer zij wel actief worden in de regio zal samenwerking op ambtelijk niveau zeker worden opgepakt.
11. Ambitie. Wat wil de wethouder met fietsen in Sittard- Geleen bereiken? Is het meedingen naar de beste fietsstad van Nederland in 2025, of gaat het er vooral om de fietsvoorzieningen in onze gemeente aantrekkelijker te maken?	De ambitie om meer mensen te laten fietsen is ingestoken vanuit het perspectief om onze inwoners te faciliteren om meer te bewegen, door ruimte te bieden aan de inrichting van de openbare ruimte van groen, waterberging, ontmoeten etc.. Daarmee geven we invulling aan de mobiliteitstransitie. Of en wanneer in een later stadium Sittard-Geleen kan meedingen naar de titel Beste Fietsstad van Nederland kan later worden bezien.

12. Wat is de uitkomst van het (aan de raad toegezegde) overleg van het college met Prorail over nachttreinen in Sittard (in elk geval van donderdag tot en met zondag tot bijvoorbeeld 02.00 uur)? Of zal dat overleg nog plaatsvinden?	Naar aanleiding van een motie is de raad op 26 september 2019 geïnformeerd over de kansen om een lobby te starten om te komen tot een landelijk nachtnet voor treinverkeer. De conclusie van deze brief was o.a. dat op dat moment het doortrekken van het nachtnet vanuit de Randstad richting Noord-Brabant onzeker was, laat staan het doortrekken naar Limburg. Bovendien waren er geen financiële middelen om een jaarlijkse bijdrage te doen. Sindsdien zijn er geen ontwikkelingen geweest.
13. Aansluiting van het OV in Sittard-Geleen via Stein met Maasmechelen-Genk-Hasselt. Wanneer wordt daar werk van gemaakt en vind er bestuurlijk overleg erover plaats?	In de beantwoording van de vragen D66 ex artikel 43 RVO inzake vervolg Spartacus OV-plan van 30 mei jl. hebben wij aangegegeven dat wij de provincie Limburg hebben verzocht de grensoverschrijdende OV-verbindingen tussen de Vlaamse gemeenten via Stein naar de gemeente Sittard-Geleen op de agenda te zetten. De provincie LImburg heeft daarbij aangegeven dat zij pas willen spreken over nieuwe grensoverschrijdende verbindingen indien er afspraken overeen zijn gekomen met de Vlaamse regering over de beëindiging van de overeenkomst inzake de tram Hasselt-Maastricht. Deze gesprekken lopen nog. Daarnaast hebben wij de Vlaams Minister van Mobiliteit & Openbare Werken per brief laten weten dat wij graag met hen in overleg treden om te verkennen of er bereidheid is om de voorgenomen snelbustram-verbinding Hasselt, Genk en Maasmechelen te verbreden naar Sittard-Geleen.
14. Komt er een actielijn over het op een milieuvriendelijke manier bevoorraden van winkels in Sittard, Geleen en Born? Zo ja, wanneer te verwachten in de uitvoeringsplannen?	Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar wordt er in Maastricht inmiddels gewerkt aan het realiseren van zero-emissie stadslogistiek. Het is onze wens om hier ook voor Sittard-Geleen invulling aan te gaan geven waarbij we willen aansluiten bij de wensen van binnenstadondernemers.
15. De binnenstad van zowel Sittard als Geleen zouden wat GroenLinks – PvdA betreft over een paar jaar dieselvrij moeten kunnen zijn. Hoe staat de wethouder daarin?	Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar wordt er in Maastricht inmiddels gewerkt aan het realiseren van zero-emissie stadslogistiek. Het is onze wens om hier ook voor Sittard-Geleen invulling aan te gaan geven waarbij we willen aansluiten bij de wensen van binnenstadondernemers.
16. Sittard-Geleen zou vanuit de logistiek actief kunnen meewerken aan een verschuiving van wegvervoer naar meer vervoer per water, spoor en ondergronds. Wordt dat ook een actielijn, zo ja, wanneer en hoe?	Binnen het programma Knooppunt 046 wordt hieraan gewerkt. Het onderwerp maakt geen deel uit van de Mobiliteitsaanpak.
CDA	
17. Zoals eerder in de Raad begin dit jaar door mij voorgesteld aangaande een heden genoemde voorstel van GOB betreft parkeren Kampstraat, en dan doel ik op het invoeren van vergunning parkeren aldaar. Graag had het CDA van de wethouder de status van deze eerdere vraag vernomen en mogelijk kunnen de vanavond hernieuwde aandragingen van overige hierin ook worden meegenomen.	In de Uitvoeringsafspraken van de coalitie is aangegeven dat de overlast van geparkeerde vrachtwagens in overleg met de provincie wordt aangepakt. Hiervoor zullen we een voorstel uitwerken.
18. In 2014 is in de EMSV commissie door het CDA gevraagd voor het aanleggen van een veilig voetpad tussen Spaubeeklaan en Biesenhof. Hier is door wethouder Kamphuis destijds een goedkeur voor gegeven. Hoe is deze huidige status en wanneer wordt dit aangelegd.	Voor dit voetpad zijn we afhankelijke van de medewerking van Prorail. Daarbij is het van belang dat voetgangers ook veilig het spoor kunnen oversteken. Hierover zijn we in gesprek. Naar verwachting is er tegen het einde van het jaar meer duidelijkheid over de oplossingsrichtingen en kosten daarvan.
19. Het CDA heeft al vaker met de portefeuillehouder over de verkeersveiligheid in Geleen Zuid. Bij aanrijdingen in de hotspotsfeer heeft het CDA voorgesteld om te overwegen om 30 KM zone's in te stellen/aan te brengen. Wat is hier de status van?	Binnen het Ontwikkelpad Geleen-Zuid wordt o.a. gewerkt aan het verbeteren van de leefomgeving. In dit bredere perspectief wordt ook gekeken naar het aanpassen van de infrastructuur om de verkeersveiligheid te verbeteren (o.a. door het verlagen van de snelheid). Voorbeeld van een dergelijke locatie is de Lienaertsstraat. Overigens, op enkele hoofdwegen (o.a. Jos Klijnenlaan en Spaubeeklaan) na is Geleen-Zuid volledig 30-km zone.
PiT	
20. Waarom is de visie waarin gestreefd wordt naar inclusie en diversiteit nergens terug te vinden in de missie (uitvoering)? Als ik zoekopdrachten (in)valide of oudere intoets zie ik deze alleen genoemd in de visie. Waar komen deze doelgroepen concreet terug in de mobiliteitsaanpak?	In concrete projecten en activiteiten wordt invulling gegeven aan de wijze hoe we zo inclusief mogelijke mobiliteit kunnen organiseren zoals dit o.a. is benoemd in de Lokale Inclusie Agenda 2020-2024
21. In de Limburger van 02-09-2022 bespreekt Maria Roeters haar zorgen over de gaten en kuilen in de weg en losse stoeptegels die gevaarlijk zijn voor scootmobiels. In het artikel geeft een gemeentemedewerker aan op de hoogte te zijn van deze zorgen en dat deze worden meegenomen op de lange termijn. Zijn deze zorgen hierin meegenomen en hoe?	Deze punten maken geen deel uit van de Mobiliteitsaanpak maar gaan nadrukkelijk over het beheer en onderhoud van onze infracstuctuur (team IPOR). Uiteraard zijn veilige fietspaden en voetpaden van belang om mensen te stimuleren vaker te wandelen en te fietsen.
22. Vanuit de ouderenbond hebben wij als PiT vernomen dat er zorgen zijn t.a.v. trottoirs en oversteekplaatsen die niet breed genoeg zijn voor rollators en rolstoelen. Ook maakt men zich zorgen over het parkeren dat op sommige plaatsen alleen met een app kan. In hoeverre zijn er hier concrete plannen en wordt deze doelgroep betrokken bij deze aanpak?	De werkgroep Integrale Toegankelijkheid wordt betrokken bij herinrichtingsplannen. In de basis worden reconstructie in de openbare ruimte uitgevoerd rekening houdende met alle gebruikers, waaronder ook ouderen en gebruikers van rollators enz.. Soms ontbreekt echter de ruimte om aan alle wensen te voldoen. Met de nieuwe mobiliteitsaanpak kiezen we met het STOMP-principe nadrukkelijker voor het bieden van ruimte voor de voetganger en fietser, en daarmee ook voor mensen die slechter ter been zijn of gebruik maken van een rolstoel of kinderwagen.
23. Op pagina 12 van de mobiliteitsaanpak staat: "Voor het parkeren van personenauto's …aan de mobiliteitstransitie." Wordt hierbij ook rekening gehouden met de aanleg van parkeerplaatsen voor minder validen? Hoe wordt dit opgenomen in de mobiliteitsaanpak?	Voor parkeren van mindervalide is bestaat een landelijke normering waar we ons als gemeente aan houden.
24. Op pagina 21 van de mobiliteitsaanpak staat: "Er is meestal verdiepend onderzoek of en nadere onderbouwing nodig t.a.v. de daadwerkelijke maatregelen en uitvoering van ambitie." Hoe wordt dit onderzoek gedaan? Zijn dit vaste instanties?	Niet elke opgave is hetzelfde (bv. bereikbaarheid van een bedrijventerrein of het ontsluiten van een woonwijk). Daarom wordt per situatie bepaald welke mobiliteitsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de opgave. Dit is niet een vaste aanpak die overal op toegepast kan worden. Afhankelijk van de opgave worden o.a. inwoners, bedrijven, instanties betrokken. Ook kan bijvoorbeeld een onderzoeksbureau worden aangesteld.

25. Er wordt gesproken over het verbeteren van de verkeersveiligheid. Valt hier ook het “certificaat Zuid-Limburgse verkeersveiligheid” voor de basisscholen onder?	De provincie Limburg geeft hierop de volgende reactie: Ons is niet duidelijk wat u bedoelt met certificaat Zuid-Limburgse verkeersveiligheid. Als u bedoelt het Limburg Verkeerveiligheidslabel, de certificering die behoorde bij de "Nadere subsidieregeling Verkeerseducatie", deze is beëindigd in 2020-2021. De Verkeersactieve school is hiervoor in de plaats gekomen. Samen met de provincie (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid - ROVL) werken gemeenten in Limburg aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Aan leerlingen in het (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs wordt verkeerseducatie (o.a. over eigen veilig gedrag, stimuleren van wandelen en fietsen en schoolroutes) aangeboden. Scholen kunnen zich hiervoor aanmelden en een Verkeersactieve school worden. Daarmee krijgen zij de beschikking over gratis verkeerseducatieprojecten & materialen en worden zij ondersteund door een onderwijsadviseur. Het is aan onderwijsinstellingen zelf om hier gebruik van te maken passend binnen hun eigen onderwijsprogramma's. Binnen de gemeente Sittard-Geleen zijn 28 van de 34 scholen een Verkeersactieve school. De gemeente draagt vervolgens bij door schoolzones in te richten met Julie-meubilair.
26. Op pagina 23 van de mobiliteitsaanpak staat: “Bij de ontwikkeling van deze visie is nadrukkelijk ook de omgeving betrokken.” Hoe is dit gebeurd?	Deze verwijzing heeft betrekking op de gebiedsvisie Chemelot. In dit project is de omgeving nadrukkelijk betrokken. De mobiliteitsaanpak is vooral een uitwerking is van diverse visies, waarbinnen de omgeving betrokken is geweest.
VVD	
27. op blz. 6 wordt gesproken over de regionale aanpak waarbij verwezen wordt naar de 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie. Worden Duitsland en België hierbij niet meegenomen? En zo niet waarom?	Met onze Duitse en Belgische buren wordt met name samengewerkt op projectniveau.
28. op blz. 7 staat: er wordt gestreefd naar het beperken van de groei van (auto)mobiliteit in 2040 om zo bedrijven binnen het grote economische cluster rondom Sittard-Geleen, instellingen en woonkernen bereikbaar te houden en streven de leefomgeving van de woonkernen te verbeteren. Hoe wordt de leefbaarheid gegarandeerd als bewoners niet meer met hun eigen auto bij hun eigen huis kunnen komen.	Het beperken van de groei van de (auto)mobiliteit zorgt er niet voor dat mensen niet meer met hun auto bij hun woning kunnen komen. De mobiliteitsaanpak zet vooral in op bewustwording, zodat ook onze inwoners bewuster nadenken over hun verplaatsingen en het gebruik van de auto. We zetten hiermee dus vooral in op het verminderen van het autogebruik op de kortere afstand, wat juist positieve effecten heeft op de leefbaarheid en de bereikbaarheid in onze gemeente.
29. Op blz. 7 word gesproken over de vijf programmalijnen. Hierbij missen wij innovatie, smart mobility. We denken dan o.a. aan elektrische steps maar ook leenfietsen. Welke uitwerkingen van smart mobility kunnen we op korte termijn verwachten?	Innovatie en Smart Mobility maken deel uit van alle vijf programmalijnen. Op dit moment zijn wij, samen met Arriva, bezig met het voorbereiden van de plaatsing van 12 deelfietsstations in onze gemeente. Deze zijn voorzien voor het einde van dit jaar. Afstemming over de definitieve locaties vindt op dit moment plaats.
30. Op blz. 8 wordt gesproken over verkeersveiligheid. Hierbij horen ook goede en veilige fietspaden. Wordt dit ook meegenomen in de ontwikkeling en zo ja wanneer?	Uiteraard zijn goede en veilige fietspaden van belang voor de verkeersveiligheid. Bij reconstructies en nieuwe aanleg wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een verkeersveilige vormgeving van de fietspaden.
31. Op blz. 9 wordt gesproken over gedragsbeïnvloeding. Hoe denkt de wethouder over een project om op basisscholen de schoolgaande fietsers (zoals in België) verplicht een fluorvestje te laten dragen?	Uiteraard is goede zichtbaarheid van (schoolgaande) fietsers belangrijk voor de verkeersveiligheid. Echter voor het verplicht laten dragen van fluorvestjes heeft de gemeente geen mandaat.
32. Op blz. 9 wordt aandacht gegeven aan de voetgangers/wandelaars. Wij zijn blij met de aandacht voor deze doelgroep. Echter we constateren dat daar waar voetgangers en fietsers samen de weg gebruiken de voetgangers vaker opzij moeten springen voor fietsers. Op welke manier wordt hier, in het kader van gedragsverandering, aandacht aan gegeven?	Het is ons bekend dat de combinatie voetgangers/fietsers op éénzelfde pad niet altijd passend is. Bij concrete projecten zullen we hier aandacht aan besteden om er voor te zorgen dat zowel voetgangers als fietsers zich veilig voelen. Het inzetten van een gedragscampagne kan hierbij een mogelijkheid zijn.
33. Op blz. 10 we zijn verheugd dat er aandacht is voor het stallen van fietsen, zeker nu de ‘dure’ elektrische fietsen steeds meer in het straatbeeld aanwezig zijn. We missen echter extra stallingsmogelijkheden bij evenementen. Wordt hier ook aandacht aan gegeven?	Ook bij evenementen gelden de reguliere toezichtstijden van de openbare fietsenstallingen (Tempelplein en Ligne in Sittard en Elisabethstraat in Geleen). Voor het Oktoberfeest worden er extra fietsenstallingen gerealiseerd achter de reguliere stalling aan de Paardestraat.
34. Op blz. 11 wordt onder het kopje “wat we gaan doen” gesproken over buurt gemeenten en de provincie Limburg. Worden de buurgemeenten van Duitsland en België ook meegenomen?	Met onze Duitse en Belgische buren wordt met name samengewerkt op projectniveau.
35. Op blz. 15 wordt gesproken over realisatie deelfietsen. Is er inmiddels een datum bekend wanneer dit gerealiseerd wordt?	Op dit moment zijn wij, samen met Arriva, bezig met het voorbereiden van de plaatsing van 12 deelfietsstations in onze gemeente. Deze zijn voorzien voor het einde van dit jaar. Afstemming over de definitieve locaties vindt op dit moment plaats.
36. Op blz. 16 en 17 is niets terug te vinden over mogelijke aanpassingen die als gevolg van de verbreding van de A2 o.a. op Graetheide plaats moeten vinden. Vraag: is dit een omissie?	De verbreding van de A2 en de reconstructie van Graetheide zijn separate projecten en maken geen deel uit van de Mobiliteitsaanpak.
PVV	
37. Mobility as a service (MaaS); gaat over het plannen, boeken en betalen van verschillende soorten vervoer via een app. Denk aan fietsen, auto's, scooters, trein, bus etc. Belangrijk is dat ook mensen met een smalle beurs mobiel moeten blijven in het kader van de arbeidsmobiliteit. Is dit een ontwikkeling die het college in de toekomst verder wil onderzoeken?	Ja, het onderwerp betaalbaarheid van mobiliteit is zeker een onderwerp van onderzoek. Net zoals brede welvaart en inclusieve mobiliteit dient betaalbaarheid van mobiliteit de komende jaren in breder perspectief en samen met andere beleidsvelden verder te worden uitgewerkt.
38. Betere ontsluiting OV op bedrijventerreinen. Hoe staat het college hierin?	Samen met de provincie en Arriva werken wij in het kader van de Ontwikkelplan OV aan de bereikbaarheid van onze gemeente met het OV. Daarbij heeft de bereikbaarheid van bedrijventerrein onze aandacht.

39. Uitbreiding van de groene golf, zoals die op de Westelijke Randweg, naar het centrum van Sittard & Geleen, in het kader van de doorstroming. Is dit een mogelijkheid?	Het beheer en onderhoud van onze verkeerslichten en daarmee het verbeteren van de doorstroming is een doorlopend proces (zie ook de recente aanpassingen op de rijkswegboulevard).
40. Inwoners eerder laten mee participeren in grote infra/mobiliteitsprojecten in hun buurt, wijk of stadsdeel. Laat hen input leveren voor de plannen, zij kennen immers de wijk. College had volgens mij al aangegeven in de Ronde dat dit vanzelfsprekend is	Bij reconstructies werken wij met zogenaamde beginspraak. Dat betekent dat voorafgaand aan reconstructies met de omgeving de wensen opgehaald worden. Deze wensen vormen mede de basis voor het ontwerpproces dat daarna start. Gedurende de verschillende fases van een project wordt met regelmatig het gesprek met de omgeving opgezocht.
D66	
41. Aanleiding en achtergrond, pg. 4: De Mobiliteitsaanpak spreekt over raakvlakken met andere aspecten van de leefomgeving, zoals: gezondheid en klimaat. Ziet het College raakvlakken om in het kader van o.a. klimaat en gezondheid aansluiting te zoeken met andere regionale en/of landelijke programma's, zoals bijvoorbeeld Het Schone Lucht Akkoord (SLA)? Zo ja, welke zijn dit?	T.a.v. SLA zijn door u separate vragen gesteld die conform de termijnen worden beantwoord (betreft Art 43 vragen ID 507).
42. Fiets, pg. 11: Er wordt over gesproken dat in overleg met alle gemeenten concrete fietsroutes zijn vertaald binnen de Mobiliteitsvisie 2040 Zuid-Limburg, waarvan ook grensoverschrijdende fietsroutes. Welke grensoverschrijdende/internationale fietsroutes/-aansluitingen zijn dit? En kan dit eventueel in een overzicht worden aangereikt?	De grensoverschrijdende verbinding voor de gemeente Sittard-Geleen is op dit moment enkel de Eurovelo 19 (LF Maasroute). Daarnaast wordt er verkend op welke wijze de Leisure Lane (Parkstad) / Vennbahnroute en het Kolenspoor in België met elkaar kunnen worden verbonden. De recente aanleg van de spoorwegtunnels en de ondertunneling van de Westelijke Randweg passen binnen deze ambitie.
43. Openbaarvervoer, pg. 12: Er wordt gesproken over de aansluiting van Sittard-Geleen bij enkele regionale en landelijke programma's om de positie van Station Sittard te versterken, welke programma's zijn dit allemaal?	Toekomstbeeld OV van het ministerie van I&W Ontwikkelplan OV en het in ontwikkeling zijnde Programma Knooppunten van de provincie Limburg
44. Personenauto's, pg. 12: T.a.v. de laadpaleninfrastructuur, welke concrete plannen heeft het College van B&W inzake het uitbreiden van het aantal laadpalen in Sittard-Geleen in relatie met de Mobiliteitsaanpak? Welke indicatie van het toekomstig aantal benodigde laadpalen heeft het College?	De raad is geïnformeerd over de plannen t.a.v. laadpalen. Hierover wordt jaarlijks gerapporteerd. Afgelopen voorjaar heeft beginspraak over ca. 150 laadpaallocaties plaatsgevonden. In het najaar wordt een verzamelverkeersbesluit voor 148 oplaadpunten gepubliceerd t.b.v. de formele procedure. Plaatsing zal plaatsvinden in 2023 in het kader van de concessie van Vattenfall.
FvD	
45. Hoe verhoudt een ambitieuze mobiliteitsaanpak, gestoeld op "het verleiden van mensen om te gaan fietsen," zich tot de huidige realiteit van de achterstallige en zeer slechte onderhoudsstaat van veel fietspaden in onze gemeente, zoals nog onlangs door middel van artikel 43 vragen van de GOB-fractie onder de aandacht van het college werd gebracht?	Zoals bekend wordt er gewerkt aan een herstelprogramma voor verhardingen. De raad heeft daar ook extra middelen voor beschikbaar gesteld. Om uiteindelijk een transitie te kunnen maken van auto naar fiets, helpt het natuurlijk als de kwaliteit van de fietsinfrastructuur op orde is.
46. Waarom dient ten behoeve van verkeerseducatie aan scholen extra geld ter beschikking te worden gesteld? Meer specifiek, waarom kunnen scholen niet 'om niet' verkeerseducatie binnen hun reguliere onderwijsprogramma inkleden, zoals dit in het verleden gebruikelijk was?	Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROVL) geeft aan dat verkeerseducatie nooit 'om niet' is geweest. Voorheen was er een "Nadere subsidieregeling Verkeerseducatie'' welke geëindigd is in schooljaar 2020-2021. De regeling werd gefinancierd met zowel gemeentelijke als provinciale gelden. In 2021 is de Samenwerkingsovereenkomst Verkeerseducatie (Verkeersactieve school) getekend op basis van cofinanciering met de Provincie. De nieuwe bijdragen van gemeenten zijn gebaseerd op een hogere deelname van de scholen, het verbeteren van de kwaliteit, een gelijkwaardig aanbod voor de Limburgse scholen, ondersteuning voor de scholen en het inrichten van een monitoringsinstrument.

47. Het openbaar vervoer wordt als de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem gepresenteerd. Hoe realistisch is dit uitgangspunt, in de wetenschap hoe vaak reizigers die per trein vanuit Sittard-Geleen vertrekken niet tijdig - vaak zelfs in het geheel niet - op hun bestemming kunnen aankomen, wegens personeelstekorten, stakingen, onderhoudswerkzaamheden, geknapte bovenleidingen, bladeren op het spoor, of zelfs 'mogelijke' sneeuw?	De Provincie Limburg (concessiebeheerder) geeft ons hierover het volgende mee: Op dit moment heeft het OV te maken met een combinatie van verstoringen waardoor de huidige betrouwbaarheid lager uitvalt dan normaal. In de afgelopen weken was er onder andere sprake van: - stakingen (zowel bij NS als Arriva in verband met landelijke CAO-onderhandelingen); - tijdelijke aanpassingen in de dienstregeling vanwege tekort aan beschikbaar personeel (bij vrijwel alle vervoerders in Nederland); - diverse calamiteiten zoals de aangereden spoorbrug in Sittard waardoor er enorme schade aan het spoor is ontstaan; - grootschalige geplande werkzaamheden aan het spoor om de infrastructuur te onderhouden. Hoewel we begrijpen dat deze situaties leiden tot ongemak voor de reizigers, willen we benadrukken dat dit allemaal voorbeelden zijn van tijdelijke calamiteiten. De combinatie van de verschillende gebeurtenissen in zeer korte tijd zorgt voor meer overlast voor de reizigers. Voor vrijwel alle gebeurtenissen wordt door de vervoerders gewerkt met beheersmaatregelen om de overlast waar mogelijk nog te verkleinen. Zo bleven tijdens de staking de meeste bussen toch rijden, zorgde ProRail/NS/Arriva ervoor dat er een aangepaste dienstregeling mogelijk was over het enkelspoor wat beschikbaar was bij de aangereden spoorbrug in Sittard en werden vooraf aanpassingen in de dienstregeling uitgevoerd om het tekort aan beschikbaar personeel op te vangen, zodat reizigers vooraf een alternatieve reis konden plannen. Dat deze situatie tijdelijk is, is ook terug te vinden in de prestatieoverzichten van de Provincie Limburg van de voorgaande jaren. Vrijwel alle bus- en treinverbindingen van Arriva voldeden aan de kwaliteitseisen die werden gesteld door de Provincie Limburg. De RS12 (Maastricht-Sittard-Roermond) en RS15 (Sittard-Heerlen-Kerkrade) scoorde ver boven de 90% wat betreft punctualiteit. Bussen reden in de voorgaande jaren ook in meer dan 90% van de gevallen op tijd. Verwacht wordt dat zodra de hiervoor genoemde problemen zijn opgelost, het OV weer volgens de eerdere prestaties zal presteren. Daarom is het ook zaak om juist nu te blijven inzetten op het behouden en versterken van het OV als ruggengraat van het mobiliteitssysteem.
48. Bieden de huidige fietspaden en straten in onze gemeente voldoende capaciteit voor de beoogde toename van fietsers? Deze vraag betreft zowel de straten in de wijken, drukke fietsroutes (zoals naar de scholen in Limbrichterveld) of drukke fietsoversteekpunten (zoals de kruising bij Foroxity/Zuyderland)? Is hier specifiek onderzoek naar gedaan?	Hier is geen specifiek onderzoek naar gedaan. In de basis hebben onze fietspaden (voldoende) capaciteit om een groei van het aantal fietsers te kunnen verwerken. Het is belangrijker om meer mensen op de fiets krijgen en als we dan de infra moeten gaan aanpassen is dat een grote winst. Indien blijkt dat er op bestaande fietspaden onvoldoende capaciteit is dan zullen hiervoor aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.
GOB	
49. Wel constateert de fractie gob dat een aantal items al langer in de plannen-'molen' van de gemeente bekend zijn, doch dat de voortgang bepaald traag is. We noemen met name de dossiers 'N276 aansluiting Hoogveld', 'N276 kruispunt Leyenbroekerweg-Munstergeleen' maar ook het knelpunt bij de weg naar Sweijkhuizen waar het voormalig raadslid Myra Wijnen zich sterk voor heeft gemaakt om die veiliger te maken bijv. met een separate linksafstrook zoals iets verderop ook is gerealiseerd. Kan de wethouder aangeven waarom de projecten die zelfs gedeeltelijk of volledig onder het BAK met de provincie vallen zo traag gaan ? Wat kunnen of moeten we doen om e.e.a. concreet te maken, te versnellen en vaart te maken	Zoals tijdens de Raadsronde door de wethouder is toegelicht, is het ontbreken van gemeentelijke financiële middelen hier een belangrijke oorzaak van. In het verleden zijn middelen geschrapt voor bijvoorbeeld de aansluiting Hoogveld of Heerlenerweg op de N276. In de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek zijn deze projecten weer op de kaart gezet en maken daarmee deel uit van de Mobiliteitsaanpak.
50. De fractie gob constateert dat het recent vastgestelde omgevingsplan Chemelot, met daarin grote opgaves met betrekking tot de snel veranderende logistiek van Chemelot in het kader van hun plannen om uit te groeien tot recycle-hub, schijnbaar niet in de mobliteits-aanpak zijn meegenomen. (we zien slechts op een zeer beperkt aantal plekken een referentie naar Chemelot staan en in het geheel geen verwijzing naar het omgevingsplan Chemelot. Kan de wethouder aangeven hoe de integratie van het omgevingsplan Chemelot tot stand gebracht is of gaat worden ?	De Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot waarin de ook (gewenste) ontwikkelingen rondom mobiliteit zijn meegenomen, is een bouwsteen geweest voor de Mobiliteitsaanpak. De mobiliteitsopgaven die spelen rondom Chemelot zijn bekend. Samen met betrokken partners (Chemelot, provincie Limburg, gemeente Stein en gemeente Beek) wordt hier invulling aan gegeven. Het Omgevingsplan voor Chemelot moet nog worden opgesteld.

51. Last-but-not least verdient de alsmaar durende Vrachtwagen problematiek op de Kampstraat meer aandacht in dit mobiliteitsplan. Het punt dat Provincie en omliggende gemeenten ‘wegkijken’ is gepasseerd. We zullen deze problematiek door eigen maatregelen naar normale proporties terugmoeten brengen. We verzoeken de wethouder daarom d.m.v. uitgifte parkeervergunningen ter plekke vrachtwagen-vergunning parkeren in te voeren, zodat vrachtwagenchauffeurs uit de eigen stad daar hun voertuigen legaal kunnen parkeren en dat andere chauffeur van elders geweerd kunnen worden. Door actieve handhaving zal er voor moeten zorgen dat het geen papieren maatregel betreft doch ‘beleid in actieve uitvoering’. Graag vernemen we de concrete plannen om door te pakken op het Kampstraat dossier.	In de Uitvoeringsafspraken van de coalitie is aangegeven dat de overlast van geparkeerde vrachtwagens in overleg met de provincie wordt aangepakt. Hiervoor zullen we een voorstel uitwerken.