

De volgende vragen en opmerkingen over het mobiliteitsplan en centrumplan:

- Het openbaar vervoer maar ook het private personen en goederen vervoer moet volledig elektrisch. Hoe reëel is dit?
Arriva heeft de doelstelling om rond 2026 het openbaar vervoer volledig elektrisch te doen. Het is een onderdeel van de huidige vervoersconcessie dus de provincie Limburg zal hierop sturen.
- Een busstation / overstap station heeft veel ruimte nodig. Met zo min mogelijk ingrepen (lees verwijderen van natuur, parkeer ruimte) kan dat het beste aan het Koutenveld gerealiseerd worden. Waarom is hier niet voor gekozen?
In de bijlage van het Mobiliteitsplan staat nu duidelijk de afweging tussen verschillende locaties. Met name door de routing van de bus rond het centrum in relatie tot rijtijdverlies is de voorkeurslocatie gevallen op de Wilhelminastraat (huidige locatie). Natuurlijk wordt in het ontwerp rekening gehouden met de aanplant van nieuwe bomen en een klimaat robuust ontwerp.
- Waarom is er niet gekozen voor parkeer faciliteiten en de rand van de stad? Hierdoor minder gemotoriseerd verkeer in de bebouwde stadsdelen.
Op termijn zullen we daar als gemeente ook over nadenken. Alternatieve vervoerswijze en andere vormen van mobiliteit die nu uitdrukkelijk een plek hebben gekregen in het Mobiliteitsplan krijgen mede door het klimaatakkoord straks veel meer vorm.
- Het concentreren van primaire voorzieningen in de stadsdelen zorgt voor minder bewegingen van gemotoriseerd verkeer. Is dit overwogen?
Niet helemaal duidelijk welke voorzieningen hiermee bedoeld worden.
- Worden al de wegen in de stadsdelen 30 km wegen? Alleen de doorgaande wegen 50 km wegen?
In het Mobiliteitsplan is nu een voorstel gedaan voor de wegen die afgewaardeerd kunnen worden naar 30 en welke 50 km/h blijven. De raad gaat straks definitief besluiten of men deze wegen die afgewaardeerd kunnen worden naar 30 km/h, inderdaad wenst aan te pakken.
- Verkeer op rotondes moeten overal fietsers en voetgangers voorrang geven. Dit is nu niet het geval. Bv rotonde bij Quickfit. Wordt dit daadwerkelijk de norm en ook gehandhaafd?
Ja, zoals aangegeven in het Mobiliteitsplan en in het uitvoeringsprogramma. Uiteraard kan dit als de raad het plan goedkeurt en de financiële middelen ervoor vrijmaakt.
- Het mobiliteitsplan steunt onder andere op de rangschikken van deelnemers aan het verkeer. Op 1 Voetgangers, op 2 fietsers op 3 gemotoriseerd verkeer. Hier moet dan ook bij herinrichting rekening mee gehouden worden. Op de Trichterweg en Maastrichterstraat zie ik veel herinrichting voor auto's en onveilige situaties voor voetgangers en fietsers. Hoe wordt deze rangschikking bij herinrichten getoetst en gecontroleerd?
In het nieuwe mobiliteitsplan wordt een nieuwe koers gevaren op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente. Nieuw beleid vergt ook dat er mogelijk in de interne organisatie nieuwe werkafspraken gemaakt moeten gaan worden. We kunnen daar op dit moment nog niets concreets over zeggen. We trachten om in het raadsvoorstel mobiliteitsplan wat aan de raad wordt voorgelegd, daarover meer informatie te verschaffen.
- Minder wegen voor gemotoriseerd verkeer en meer loop- en fietspaden. Wordt dit ook toegepast in de werkelijkheid?
Niet helemaal duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. De concrete projecten staan in het uitvoeringsprogramma.
- Wat is de noodzaak van voetgangers/fietsers viaducten bij randweg N300? Komen er ook van deze viaducten bij de doorgaande wegen?

Er zijn geen viaducten gepland op doorgaande wegen. Indien u suggesties heeft hoort het college deze graag.

- Wat kan de Gemeente Brunssum doen en wat wil men ten koste van alles doen om de leegstand van bedrijfspanden in Brunssum tegen te gaan of op te heffen? Dit zelfde geldt voor niet gebruikte parkeerterreinen en parkeergarages. Bijvoorbeeld in de Schildstraat in Treebeek.

Dit is geen vraag in het kader van het Mobiliteitsplan.

- Waarom meer bedrijventerreinen ontwikkelen terwijl er al veel teveel zijn en vaak ook met eegstand van panden. Herinrichten, verwijderen en verplaatsen van de bestaande bedrijventerreinen moet de voorkeur hebben. Is dit overwogen? Waarom is hier geen visie over?

Ook dit is geen mobiliteitsvraagstuk. Leegstand op bedrijventerreinen valt overigens mee. In de retailsector is meer leegstand. Hier ligt dan ook de ambitie om o.a. in te krimpen en te herstructureren (voorbeelden zijn het centrumplan en de transitie van de Rumpenerstraat).

- Ontwikkelen van de Oostflank moet gericht zijn op recreatie, horeca, shopping. Doortrekken van het Schutterspark richting N300. Tot aan de N300 voorzieningen voor recreatie, horeca, shopping. Aan de andere zijde van de N300 bedrijventerreinen. Wat is hierin het standpunt van de raad?

De ontwikkeling van de Oostflank is gericht op structuurversterking waarbij de volgende ambities leidend zijn: a. klimaat/duurzaamheid; b. groen natuur en landschap, c. werklocaties en d. leisure en recreatie. Hiervoor heeft het college een ambitiesdocument opgesteld. Ruimtelijk vertaald komt dit er in hoofdlijnen op neer dat aan de westzijde van de N300 de leisure en recreatie en in combinatie met werklocaties voor zover die ondersteunend en niet storend voor de recreatieve ontwikkeling zijn. Als eerste zou in dat verband de herontwikkeling van de locatie Bontrup kunnen worden opgepakt. Hierover wordt met de eigenaar overlegd om te komen tot een invulling met ingang/parkeren en bedrijven aanhakend of passend bij deze ontwikkeling. Aan de oostzijde ligt het accent wat betreft de groeve Mourik op invulling van met name grootschalige logistiek deze ontwikkeling zou ook in kleinere vorm direct aanpalend aan de N300 kunnen worden ingezet. De gehele ontwikkeling en invulling van alle delen van de Oostflank zullen op een duurzame en klimaatverantwoorde wijze moeten gebeuren en zo mogelijk ook in combinatie met energieopwekking. Een concrete gebiedsvisie hierover wordt nog voorgelegd.

- Tankstations vanuit de bebouwde kom verplaatsen naar de Oostflank. Gecombineerd met laadstations voor elektrische voertuigen. Hierover staat niets in het mobiliteitsplan. Als we omdenken richting duurzaam dan moet fossiele brandstof verdwijnen. Wat is in deze de visie van Lijst Borger en andere partijen?

- Shopping Malls zijn de toekomst. Dit kan aan de Oostflank. Is hier een visie over? Dit is een ongefundeerde uiting. Ligt ook niet in de lijn van het gemeentelijke, regionale en provinciale beleid om hier aan mee te werken.

- Faciliteren van speciaalzaken (detailhandel) bij voorkeur aan de Oostflank. Centrum moet stadsdeel worden met primaire voorzieningen en Horeca. Wat zijn de plannen van de raad met betrekking tot het faciliteren van speciaalzaken?

Speciaalzaken naar Oostflank? Centrum kerngebied (Kerkstraat, Schifflerstraat) blijft zeker belangrijk voor sterke detailhandel, in een iets compacter gebied weliswaar. Daarnaast zal in het centrumgebied meer ruimte komen voor wonen, inderdaad ontmoeten (o.a. horeca) en dienstverlening. Detailhandel toevoegen staat haaks op trends en ontwikkelingen en haaks op parkstad beleid waar juist met een facet bestemmingsplan detailhandel op bedrijventerreinen wordt afgehaald in de regio omdat we te veel retail m2's hebben.

- Er gaan winkelpanden verdwijnen in het centrum. Indien het centrum shopping gebied moet worden in welke panden komen dan de shops? Welk soort shops moeten er komen?

Centrum kerngebied (Kerkstraat, Schifflerstraat) blijft zeker belangrijk voor sterke

detailhandel, in een iets compacter gebied. Daarnaast zal in het centrumgebied meer ruimte komen voor wonen, inderdaad ontmoeten (o.a. horeca) en dienstverlening. Bij dienstverlening kan gedacht worden aan het terugbrengen van schoenmaker. E.e.a. is terug te lezen in de Visie voor het centrumgebied die in september 2020 unaniem door de gemeenteraad is vastgesteld. Het document is te vinden via [deze link](#).

- De visie Waar, Wat en Hoe, met betrekking tot groothandel en detailhandel vind ik niet terug in zowel het Centrumplan als het Mobiliteitsplan. Wat is de visie over vestigen en concentreren van groot- en detailhandel?

De visie hieromtrent is gelegen in het centrumplan, bestemmingsplannen en de SVREZL. In het centrum of in deelcentra's Treebeek en Noord is ruimte voor detailhandel. In andere gebieden is sprake van sterfhuiskonstructies op het gebied van detailhandel. Groothandel of handel in volumineuze goederen is op bepaalde locaties wel weer specifiek toegestaan. Dit is per gebied in het bestemmingsplan geregeld.

- Hoe worden sluiproutes van gemotoriseerd verkeer teniet gedaan?
Het verder uitbreiden van 30 km zones en duidelijk routes met 50 km/h zoals nu voorgesteld kan een oplossing zijn hiervoor. Als u specifieke knelpunten heeft dan verneemt het college dit graag.
- Komt er een duidelijke en begrijpelijke bewegwijzering aan de grens van de stad, maar ook in de stad? Deze bewegwijzering moet gericht zijn op enerzijds de inwoners maar anderzijds zeer zeker op de aan te trekken bezoekers aan onze stad.
De lokale en toeristische bewegwijzering is nog niet zo heel lang geleden helemaal vernieuwd. Ook de "ANWB routeborden" zijn binnen Parkstadverband als gevolg van de aanleg van de Buitenring vernieuwd.

Tot slot een aantal vaststellingen:

- Digitalisering van informatie voor de burger werkt niet voor al onze burgers. Hier moet iets aan veranderen.
- Het ambtelijke taalgebruik schrikt onze burgers af. Hierdoor verdwijnt de interesse in gemeente politiek bij de burgers.
- Schildstraat in Treebeek moet, net zoals al met de rest van Treebeek gedaan is, op de schop. Wegdek en trottoirs zijn slecht. Er wordt veel te hard gereden. Parkeren is een mega probleem. Waarom geen 1-richtingsweg meer groen en minder gemotoriseerd verkeer.
Duidelijke vraag. Hierover zal het college een standpunt gaan innemen.