Raadsvoorstel

Collegeverg. d.d.	: 20 december 2022
Registratiekenmerk	: 202200632
Gemeentebladnr.	: 2022/115
Afdeling opsteller	: Ruimtelijke ontwikkeling en vastgoed
Naam opsteller	: T. Wetzelaer
Bereikbaar onder	: toine.wetzelaer@brunssum.nl
Portefeuillehouder	: H. Janssen
Raadsvergadering d.d.	: 7 februari 2022
Uiterlijke datum	: Niet van toepassing

Aan de raad,

1. **Onderwerp**

Vaststelling Mobiliteitsplan Brunssum 2022-2032, Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en Parkeernota 2022

2. **Uitgangssituatie (WAAROM?)**

a. Aanleiding

Als gevolg van diverse ontwikkelingen is er binnen Brunssum behoefte aan hernieuwd en geactualiseerd verkeers- en mobiliteitsbeleid. De volgende ontwikkelingen hebben daartoe bijgedragen:

- Vigerende beleidstukken zijn verouderd;
- Actuele demografische, technologische en economische ontwikkelingen;
- Het klimaatakkoord met daarin de doelstellingen voor 2050;
- De komst van de Omgevingswet;
- Aansluiten op hernieuwd regionaal mobiliteitsbeleid;
- De aanleg van de Buitenring N300 vraagt voor een hernieuwde visie op het huidige wegennet;
- Het landelijk beleid om 30 km/h de norm te laten zijn binnen de bebouwde kom;
- De raad heeft een motie aangenomen tot het verder invoeren en uitbreiden van 30km zones.

b. Huidige situatie/probleemstelling

Op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) is vastgesteld dat nationale, regionale en lokale overheden samenhangend en uitvoeringsgericht beleid dienen te voeren en dit moeten vastleggen in een verkeers- en vervoerplan. De Planwet bepaalt dat gemeenteraden en het college van burgemeester en wethouders zorgdragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van omliggende gemeenten (subregionaal niveau).

3. **Gewenste situatie**

a. Wat willen we bereiken?

Het doel is om nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid te formuleren voor de komende 10 jaar. Het nieuwe beleid kent tevens een breed draagvlak bij betrokken partners zoals Provincie, regio Parkstad en belanghebbenden zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Het eindproduct is een actueel vigerend Mobiliteitsplan inclusief een uitvoeringsprogramma met concrete projecten met als hoofdtitel: Brunssum 10 minuten wandel- en fietsstad

Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie vragen ook om een actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. Daarom is naast het opgestelde Mobiliteitsplan ook de Parkeernota 2005 geactualiseerd en zijn er aan de Parkeernota 2022 als bijlage 1, de meest actuele parkeernormen toegevoegd.

b. Kaders

1. Eerdere besluitvorming

- De raad heeft opdracht gegeven om een nieuw Mobiliteitsplan op te stellen door middel van de vaststelling van de startnotitie Mobiliteitsvisie Brunssum raadsbesluit met gemeentebladnummer

2021/9. Het parkeerfonds dateert van 2006 met nummer 06/112941 d.d. 12 september 2006, gemeenteblad 2006, nr. 1.

2. Vigerende beleidsplannen
   - Verkeerscirculatieplan 2007
   - Verkeersveiligheidsplan 2010
   - Parkeernota 2005

3. Rollen en bevoegdheden
   - De raad besluit over de vaststelling van het Mobiliteitsplan 2022-2032 inclusief het Uitvoeringsprogramma en de Parkeernota 2022 (muv. Bijlage 1)

4. Algemene beleidskaders (landelijk/ provinciaal/ lokaal)

Het Mobiliteitsplan is opgesteld met als basis en als verdere uitwerking op de provinciale en regionale Mobiliteitsvisies:
   - Mobiliteitsvisie Zuid Limburg
   - Regionale Mobiliteitsvisie Parkstad SUMP (toegevoegd als bijlage)

c. Argumenten en overwegingen

In 2021 is gestart met het proces om te komen tot een nieuw Mobiliteitsplan dat antwoord moet geven op de nieuwe mobiliteitsontwikkelingen die op de gemeente Brunssum afkomen. Gedurende drie informatieavonden is de raad hier nauw bij betrokken geweest en kon er input geleverd worden. Omdat het parkeerbeleid ook verouderd was heeft ook de Parkeernota uit 2005 een update gehad. De bevoegdheid voor het vaststellen van nieuw beleid ligt bij de raad. Met dit voorstel wordt de raad nu gevraagd om het Mobiliteitsplan 2022-2032, het bijbehorende Uitvoeringsprogramma en de Parkeernota 2022 vast te stellen als het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid, alsmede de financiële middelen hiervoor vrij te maken.

Nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Bij het nieuwe Mobiliteitsplan 2022-2032 is een Uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin concrete projecten benoemd worden die op basis van het nieuwe beleid uitgevoerd gaan worden. Dit betekent dat er concrete activiteiten en maatregelen worden vastgelegd waarvoor uitvoeringsbudget benodigd is. Dit Uitvoeringsprogramma wordt tevens periodiek geactualiseerd en de raad wordt via de daarvoor bestemde procedures (RIB, p+c cyclus, etc.) over de voortgang geïnformeerd.

Op dit moment wordt er in het Meerjaren Onderhoudsplan Wegen (MOP-OR) voorzien in de instandhouding van het huidige areaal aan wegen. Dit betekent dat wanneer de staat van onderhoud dusdanig slecht is bepaalde wegen in het MOP-OR geprioriteerd worden. Vaak zijn dit projecten waar het riool vervangen dient te worden of waar de wegdekverharding in slechte staat is. Het Mobiliteitsplan prioriteert de projecten vanuit een meer strategische invalshoek dan het MOP-OR. Het Mobiliteitsplan prioriteert projecten namelijk vanuit verkeersveiligheid, waarbij de motivatie om een bepaalde weg aan te pakken gebaseerd is op het wijzigen van de wegcategorie (50 naar 30 km) of dat we door een aanpassing van een bepaalde verkeerskundige situatie het aantallen objectief geregistreerde ongevallen willen verminderen. Het kan dus voorkomen dat er ook vanuit verkeersveiligheid een bepaalde weg of kruispunt gereconstrueerd dient te worden of als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling.

Ook wordt het beter mogelijk om actief in te spelen op lokale wijkgerichte wensen. Het aanbrengen van nieuwe oversteekvoorzieningen in school-thuisroutes of van en naar winkelcentra bijvoorbeeld, kunnen daarmee gefinancierd worden of het uitbreiden van parkeermogelijkheden in een straat.

Het huidige areaal aan wegen is gebaseerd op een afschrijving-(onderhoud) termijn van 40 jaar. Ten behoeve van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit stellen we voor om deels mee te liften op het MOP-OR. Concreet betekent dit dat over een periode van 10 jaar (en een afschrijvingstermijn van 40 jaar) er ongeveer 25% van de geprioriteerde wegen uit het Mobiliteitsplan gereconstrueerd kunnen worden. Voor de overige 75% wordt er een nieuw investeringskrediet gevraagd, om de betreffende projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit binnen de looptijd van 10 jaar aan te kunnen pakken.

Subsidiemogelijkheden

Belangrijk punt van aandacht voor de aankomende investeringen zijn de mogelijke subsidieverstrekkingen vanuit het Rijk en de Provincie. Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gaan de komende jaren subsidies verstrekt worden, wat in een 2e tranche verder vorm gaat krijgen. Net als in de 1e tranche zal de subsidie met name verstrekt worden voor het uitvoeren van fysieke ingrepen. Het is daarom van belang dat geduid wordt, welke verkeersveiligheidsmaatregelen

we waar gaan treffen en of deze ook begroot zijn. De planning van de reconstructieve projecten speelt hierin een belangrijke rol. In het kader van werk-met-werk maken is het meeliften met wegreconstructies de efficiëntste manier om de verkeersveiligheid op straat vorm te geven en aanspraak te maken op subsidie.

Kredietvoorstel
In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn de realisatiekosten van alle uit te voeren projecten, uitgaande van 75%, geraamd op ca. € 14.500.000,00 excl. BTW. De te ontvangen SPV subsidie vanuit het Rijk bedraagt normaliter 50% van de realisatiekosten. Echter is het nu nog niet bekend of en hoeveel subsidie per project te verkrijgen is. Daarom wordt het subsidiebedrag indicatief gesteld op 35%. Concreet betekent dit een gemeentelijke investering van ca. € 9.500.000,00 excl. BTW (65%) met een jaarlijkse investering van € 950.000,00 excl. BTW. Dit bedrag behelst een investering met een afschrijving van 40 jaar. De daarmee gemoeide geraamde jaarlijkse kapitaallasten zijn vermeld in bijlage 1 van het Uitvoeringsprogramma.
Er is navraag gedaan bij omliggende gemeenten. Heerlen heeft als voorbeeld € 1.300.000,00 excl. BTW als jaarlijks investeringskrediet voor verkeer en mobiliteit beschikbaar en Landgraaf € 650.000,00 excl. BTW. Brunssum zou dus met dit voorstel gemiddeld gezien een vergelijkbaar budget krijgen.
Enkele berekende bedragen in het Uitvoeringsprogramma zijn nog indicatief maar dit voorstel betreft een reële en goede inschatting van de totale opgave. Daarnaast zijn er ook nog pro memorie (PM posten) opgenomen in het uitvoeringsprogramma, waarvan nu nog niet bekend is of en wanneer deze projecten gaan spelen en hoe groot de kosten zullen bedragen. Wellicht vergt dit op termijn dan een (financiële) bijsturing via de p+c cyclus.

Verkeersbeleid
In de begroting is in 2022 een budget beschikbaar voor verkeers- en vervoerbeleid van € 90.000,00. Hiervan was een deel benodigd om het nieuwe Mobiliteitsplan op te stellen. Omdat er op verkeerskundig beleidsmatig gebied jaarlijks vaste kosten gemaakt worden dient het beleidsbudget jaarlijks gecontinueerd te worden. De volgende activiteiten kunnen daarmee bekostigd worden:

- Verkeerseducatie basisscholen en voortgezet onderwijs;
- Regionale verplichtingen zoals bijdrages aan verkeersmodellen, verkeerstellingen, bewegwijzering etc;
- Kosten voor applicaties met toegang tot verkeersongevallen data
- Deelname aan Zuid-Limburg bereikbaar via Parkstad en de provincie Limburg;
- Verkeerskundige advieskosten voor verkeerskundige onderzoeken.

Voorgesteld wordt om voor de jaren 2023-2025 het huidige budget van € 30.000,00 structureel te verhogen met een bedrag van €45.000,00. Vanaf 2026 dient dan dit budget jaarlijks met € 75.000,00 gecontinueerd te worden.

Parkeernota
De Parkeernota 2022 is opgesteld ter vervanging van de Parkeernota 2005. De Parkeernota 2005 is op 8 maart 2005 vastgesteld. De intrekking van de parkeernota 2005 zal gelijktijdig met de bekendmaking van de vaststelling van de nieuwe Parkeernota 2022 geschieden. De belangrijkste redenen om de Parkeernota te actualiseren, zijn:

- Fietsparkeren was niet (voldoende) opgenomen in de parkeernota 2005;
- Het laadpalenbeleid was niet opgenomen in de parkeernota 2005;
- Het ontheffingenbeleid blauwe zone is reeds geactualiseerd en per 1 januari 2021 van kracht;
- Het nieuwe mobiliteitsplan Brunssum 2022 -2032 was aanleiding tot het actualiseren van de parkeernota uit 2005;
- Vigerend beleid van Rijk, Provincie en Regio zijn van invloed op het parkeerbeleid.
- Geactualiseerde CROW-richtlijnen voor parkeren zijn nu van toepassing en geïntegreerd in de parkeernormering voor Brunssum.

In artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat een bestuursorgaan beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Bij beleidsregels gaat het om regels die een bestuursorgaan vaststelt voor de manier waarop het van een bestaande bevoegdheid gebruik zal maken. Daarmee bindt het bestuursorgaan zichzelf en de aan hem ondergeschikte ambtelijke diensten. Bij beleidsregels gaat het om regels die een bestuursorgaan vaststelt voor de manier waarop het van een bestaande bevoegdheid gebruik zal maken. Voorgesteld wordt om de parkeernormen zoals deze zijn

opgenomen in bijlage 1 van de Parkeernota 2022 als beleidsregel vast te stellen, hetgeen een bevoegdheid is van het college. Tevens besluit het college over aanvragen omgevingsvergunningen. Bij de uitoefening van die bevoegdheid kunnen de parkeernormen worden gehanteerd.

Tevens wordt voorgesteld om het college opdracht te geven om een facetbestemmingsplan Parkeren en facetbeheersverordening Parkeren voor te bereiden teneinde de uitgangspunten zoals opgenomen in de Parkeernota 2022 in de ruimtelijke plannen te vertalen. Enkele ruimtelijke plannen in Brunssum bevatten wel parkeernormen maar niet op een wijze dat direct uitgegaan kan worden van de nieuwe parkeernormen. Dit kan worden opgelost door een parapluplan (ook wel facetplan genoemd) vast te stellen. Met een parapluplan kun je meerdere plannen gelijktijdig aanpassen. Een dergelijk plan kan niet zowel over bestemmingsplannen als beheersverordeningen worden gelegd omdat dit twee verschillende ruimtelijke instrumenten zijn. Omdat in Brunssum zowel bestemmingsplannen en beheersverordeningen gelden, dient een facetbestemmingsplan en een facetbeheersverordening parkeren opgesteld te worden. In die plannen kan dan een regeling worden opgenomen waardoor altijd de meest recente parkeernormen kunnen worden gehanteerd. Het vaststellen van een facetbestemmingsplan en een facetbeheersverordening parkeren is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Voorgesteld wordt om dergelijk plannen te gaan opstellen. Wanneer daarna de parkeernormen worden aangepast dan hoeven de bestemmingsplannen/beheersverordeningen niet meer aangepast te worden. Het actualiseren van de parkeernormen is een bevoegdheid van het college.

Parkeerfonds
In de Parkeernota 2005 was nog sprake van een Parkeerfonds dat de raad in 2006 heeft ingevoerd. In de nieuwe Parkeernota 2022 wordt geen gebruik meer gemaakt van het Parkeerfonds. De aanleiding voor het invoeren van een Parkeerfonds was, dat er in het centrum bij ruimtelijke initiatieven niet altijd aan de volledige parkeernormering voldaan kon worden. Door een financiële storting in dit fonds kon vrijstelling verleend worden van de parkeereisen. We zien echter dat het parkeerfonds sinds die tijd niet gebruikt is. Voorgesteld wordt om het Parkeerfonds op te heffen en te werken met anterieure overeenkomsten. In dergelijke overeenkomsten kunnen ook afspraken gemaakt worden ten aanzien van geldende parkeereisen tussen gemeente en ontwikkelaars en kunnen er financiële afspraken gemaakt voor de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, als niet aan de parkeernorm voldaan kan worden.

Communicatie
In augustus 2021 hebben alle inwoners van Brunssum de mogelijkheid gehad om via een digitale enquête hun mening over diverse verkeerssituaties in Brunssum met de gemeente te delen. Er hebben drie sessies met de gemeenteraad en twee sessies met het college plaatsgevonden om verder invulling te geven aan het nieuwe plan. Het Mobiliteitsplan 2022-2032 heeft vervolgens als concept tot en met 24 juni 2022 zes weken ter inzage gelegen. Hierop zijn diverse zienswijzen ingediend die met name gaan over het project OV-Overstapstation Wilhelminastraat. Deze zienswijzen worden separaat naast de vaststelling van het mobiliteitsplan behandeld omdat deze zienswijzen verder geen betrekking hadden, op het beleid wat de gemeente de komende jaren wilt gaan voeren. Daarnaast is er over het Mobiliteitsplan ook afgestemd met de omliggende buurgemeentes en de stadsregio Parkstad. Op basis van de ingekomen reacties en voortschrijdend inzicht is het plan op enkele onderdelen nader verfijnd. De aanpassingen hebben echter geen invloed gehad op de beleidskeuzes zoals die in het plan zijn opgenomen. Concreet zijn de volgende zaken aangepast:

- Bijlage 4, het OV-Overstapstation, is uit het beleidsstuk gehaald. Dit betreft namelijk een concreet project waarover het college een separaat voorstel heeft ontvangen en de raad door middel van een raadsinformatiebrief geïnformeerd is.
- Er is een apart document gemaakt voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit waar Hoofdstuk 6 uit het Mobiliteitsplan aan toegevoegd is.

d. Opties en keuze

Het uitvoeringsprogramma en de daarmee gemoeide kosten gaan uit van een duurzame en integrale verbeteringen van bepaalde straten in Brunssum. Om bijvoorbeeld een weg in te richten naar een snelheidslimiet van 30 km/h, dienen infrastructurele maatregelen getroffen te worden en kan niet volstaan worden met het alleen plaatsen van verkeersborden of het aanbrengen van wegmarkering. Aan het wegbeeld dient voor de verkeersdeelnemer af te lezen te zijn dat je niet harder kan en mag rijden dan 30 km/h. Hiermee volgen we de landelijke CROW richtlijnen. Indien gekozen wordt om verkeerskundige verbeteringen met minimale middelen uit te voeren, kan het uitvoeringsprogramma

gerealiseerd worden tegen lagere kosten. Dit leidt echter vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid tot suboptimale en ongewenste situaties en wordt om die reden niet geadviseerd.

e. Risico's en beheersmaatregelen

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is op onderdelen een versnellingsopgave op het onderhoud van bepaalde wegen. Wegen en of kruispunten die nog niet geprioriteerd waren vanuit het MOP-OR, komen nu (op onderdelen) aan de beurt. Ook baseren we de kosten op (ruime) inschattingen. Dit betekent dan ook dat dit Uitvoeringsprogramma enkele risico's met zich meebrengt:

- Kapitaalvernietiging: wegen en of kruispunten die nu worden opgepakt kunnen mogelijk nog niet aan het einde van hun levensduur zijn waardoor ze op de midden-lange termijn 'dubbel' worden aangepakt. Beheersmaatregel: De op dit moment bekend zijnde reconstructies zijn op elkaar afgestemd en binnen 10 jaar (korte termijn) wordt er geen kapitaalvernietiging verwacht.
- Niet verkrijgen subsidies: we weten nog niet exact hoeveel SPV subsidie we kunnen binnenhalen. Dit maakt het inschatten van de daadwerkelijke kosten lastiger. Beheersmaatregel: de subsidiebijdrage wordt op 35% gesteld.
- Indexering, prijzen en beschikbaarheid van materialen zijn aan marktwerking onderhevig. Op termijn kunnen prijzen dan ook stijgen (denk aan hout en staal als voorbeeld).

f. Geld

Het investeringskrediet ad € 950.000,00 excl. BTW wordt afgeschreven over een termijn van 40 jaar. De hiermee gemoeide kapitaallasten voor het jaar 2023 en verder (conform bijlage 1 in het uitvoeringsprogramma) zullen meegenomen worden in de 1e BeRap 2023. Het verkeersbeleid budget wordt voor de jaren 2023-2025 verhoogd met € 45.000,00 excl. BTW en bedraagt vanaf 2026 structureel € 75.000,00 excl. BTW.

g. Organisatie en personele capaciteit

Binnen de organisatie zijn de afdeling ROV, OR en F&C betrokken bij de uitvoering van het Mobiliteitsplan. De uitvoering wordt gerealiseerd op basis van de huidige personele bezetting.

Het college van burgemeester en wethouders,

Burgemeester Secretaris

Raadsbesluit

Gemeentebladnr. : 2022/115
Afdeling : Ruimtelijke ontwikkeling en vastgoed
Registratiekenmerk : 202200632

De raad van de gemeente Brunssum gemeentebladnummer 2022/115;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 december 2022, afdeling Ruimtelijke ontwikkeling en vastgoed;

Besluit:

1. Het Mobiliteitsplan 2022-2032 Brunssum vast te stellen als nieuw verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Brunssum en de vigerende beleidsplannen: het verkeerscirculatieplan 2007 en het Verkeersveiligheidsplan 2010, in te trekken;
2. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2032 vast te stellen;
3. Door vaststelling van bijgaande 1e begrotingswijziging 2023:
    a. over te gaan tot het ramen van een jaarlijks investeringskrediet mobiliteit van € 950.000,00 excl. BTW voor de komende 10 jaar, voor de realisatie van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit;
    b. over te gaan voor de jaren 2023-2025 tot het bijramen van een structureel bedrag van € 45.000,00 excl. BTW en vanaf 2026 dit budget jaarlijks te continueren met € 75.000,00 excl. BTW, voor de jaarlijkse kosten ten behoeve van het verkeers- en vervoersbeleid;
4. In de 1e bestuursrapportage 2023 de bijbehorende kapitaallasten te ramen;
5. Het Parkeerfonds 2006 op te heffen;
6. De Parkeernota 2005 in te trekken en de Parkeernota 2022, met uitzondering van de parkeernormen zoals vermeld in bijlage 1, vast te stellen;
7. Opdracht te geven aan het college om een facetbestemmingsplan Parkeren en facetbeheersverordening Parkeren voor te bereiden teneinde de uitgangspunten zoals opgenomen in de Parkeernota 2022 in de ruimtelijke plannen te vertalen;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 7 februari 2022,

De Raad vernoemd,

Voorzitter Griffier