

Formulier voor het indienen van vragen voor de vragenweek

Naam: Leonne Lemmens

Fractie: Belang van Beek

Vragen bij agendapunt 5, Commissie/Raad: RED dd 1-7-2026.

1. Er wordt verwezen naar de Parkeernota 2018: waarom wordt niet gewerkt met een actualisatie gezien de omvang en complexiteit van het project?

Antwoord: Dit is de actuele door de raad vastgestelde versie. Deze raadsperiode zal wel een actualisatie voorgesteld worden.

2. Hoe wordt de parkeerbehoefte concreet bepaald, gezien de combinatie van functies (onderwijs, opvang, bibliotheek, cultuur)?

Antwoord: Per functie wordt de parkeerbehoefte berekend en de tijdstippen wanneer deze behoefte speelt. Daarbij wordt gekeken of dubbelgebruik mogelijk is qua tijdstippen gebruik.

3. In hoeverre is rekening gehouden met piekbelastingmomenten van verschillende functies tegelijk en van de haal- en brengmomenten?

Antwoord: Hiermee is rekening gehouden. Parkeerbehoefte is berekend op deze pieken.

4. Hoe wordt gehandhaafd als in de praktijk blijkt dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn?

Antwoord: In de planvorming is voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Er zal bij de uitrol en opening school daarnaast veel aandacht besteed worden aan communicatie en gedrag. Hierbij als doel dat zoveel mogelijk kinderen te voet of met de fiets komen of gebracht worden. Als kinderen met de auto worden gebracht of gehaald dat de bestuurders zich aan de regels houden en netjes op daarvoor bestemde locaties parkeren. Als sluitpost zal inderdaad gehandhaafd worden.

5. Welke verkeerskundige maatregelen zijn inmiddels concreet uitgewerkt en welke moeten nog afzonderlijk worden besloten?

Antwoord: Het voorliggende is nog een SO (schetsontwerp) en is inmiddels al redelijk concreet uitgewerkt naar VO (voorlopig ontwerp). Alles moet nog goed ingemeten worden zoals de fietsverbinding Carmelstraat met de Doctor Poelsstraat, de verbinding tussen de parkeerterreinen en de laad en los voorzieningen Villa Carmel om uiteindelijk te komen tot een DO (definitief ontwerp) en uitvoeringsontwerp.

6. In het raadsvoorstel staat dat voor de verkeersgeleiding, Kiss & Ride, parkeren en een extra parkeerterrein nog aanvullende besluiten en procedures nodig zijn. Welke zijn dat precies en wat is de planning?

Antwoord: Voor Carmelstraat eenrichting en het afsluiten van een verbinding tussen het parkeerterrein bij de flats moeten verkeersbesluiten worden genomen.

Voor Oude Pastorie maximum snelheid deel van 50 naar 30 is een verkeersbesluit nodig.

Voor de aanleg parkeerterrein Oude Pastorie is een wijziging omgevingsplan nodig.

7. Waar komt de extra parkeerplaats op het naastgelegen gemeentelijke perceel precies te liggen en is deze juridisch-planologisch al geborgd?

Antwoord: Perceel is bekend, inrichting nog nader uit te werken, planologische procedure nog op te starten

8. Zo nee, wat gebeurt er als deze parkeerlocatie niet tijdig gerealiseerd kan worden?

Antwoord: Dan zal worden gezocht naar een alternatieve tijdelijke oplossing. Een daarvan is de bestaande grote parkeerplaats bij sportpark de Haamen. Dat is iets verder lopen, maar er is voldoende ruimte en er ligt een veilig wandel- en fietspad naar de locatie van het nieuwe IKC.

9. Welk deel van het eerder beschikbaar gestelde krediet van € 5 miljoen voor verkeersmaatregelen wordt specifiek ingezet voor het IKC en de omgeving Carmelstraat?

Antwoord: Zoals in het raadsvoorstel van februari 2026 is aangegeven is 4,5 miljoen voor de directe omgeving en 0,5 miljoen voor diverse oversteekplaatsen op de school-thuisroutes.

10. Is dat bedrag nog actueel gezien de aangepaste verkeersoplossingen?

Antwoord: Ja.

11. Er wordt gesteld dat het plangebied "los ligt van omliggende functies": hoe verhoudt zich dit tot de nabijheid van woningen, flats en het zorghuis op circa 15 meter?

Antwoord: De minimale richtafstand vanuit de VNG is 10 meter, dus er is, formeel, voldoende afstand tot deze bestaande woningen.

12. Hoe wordt de impact op het naastgelegen zorghuis (rust, verkeersdrukte) meegenomen?

Antwoord: Hierover en over het laden en lossen is overleg met Villa Carmel.

13. Wat zijn de gevolgen van het invoeren van eenrichtingsverkeer voor bewoners en ondernemers in de omgeving?

Antwoord: Bewoners en ondernemers kunnen te maken krijgen met een minimale extra rijtijd van maximaal enkele minuten met motorvoertuigen. Voor fietsers en voetgangers heeft het geen gevolgen. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Carmelstraat neemt af en de verkeersveiligheid neemt toe. Met bewoners en ondernemers is hierover contact.

14. Is onderzocht of dit leidt tot verplaatsing van verkeersproblemen naar andere straten?

Antwoord: Ja dit is onderzocht en leidt niet tot problemen.

15. Hoe wordt draagvlak bij omwonenden geborgd voor deze ingrijpende wijziging?

Antwoord: informatieavonden met omwonenden zijn geweest, aanpassingen in Voorlopig Ontwerp doorgevoerd op aangeven omwonenden.

16. De veiligheid van fietsers hangt mede af van aanpassingen aan de Prins Mauritslaan: zijn deze maatregelen al zeker en gefinancierd?

Antwoord: Voor een deel van de fietsers zijn maatregelen aan de Prins Mauritslaan van belang. Hiervoor zijn inmiddels schouwen verricht en zijn we bezig met schetsontwerpen. In het krediet is rekening gehouden met dergelijke aanpassingen.

17. Wat gebeurt er als deze aanvullende infrastructuur niet of later wordt gerealiseerd?

Antwoord: Uitvoering zal in fasen gebeuren, bereikbaarheid school is altijd mogelijk vanuit of Oude Pastorie, of De Haamen of vanuit de Carmelstraat.

18. Hoe veilig zijn de routes voor jongere kinderen (onderbouw)?

Antwoord: De verkeersveiligheid van de school begint bij de directe schoolomgeving met fietspaden, aanpassing snelheid, duidelijke en veilige oversteekplekken en loskoppeling gemotoriseerd en langzaam verkeer. Vervolgens is ook gekeken naar de herkomst van leerlingen. Vanuit die routes is er ook aandacht voor de Prins Mauritslaan en routes door de Carmelwijk.

19. De Kiss & Ride wordt feitelijk gebruikt als parkeerplek: ondermijnt dat niet het hele verkeersconcept?

Antwoord: Kiss & Ride wordt op schooltijden niet gebruikt als parkeerplek. De Kiss & Ride is een positieve toevoeging om mogelijke parkeeroverlast op de pieken te minimaliseren en doorstroming te garanderen.

20. Er wordt erkend dat het plan leidt tot meer versterking. Is één wadi voldoende compensatie voor extra versterking en hittestress?

Antwoord: Door de versmalling van de Carmelstraat en het verwijderen van de haakspaarvakken aan de Carmelstraat zal ook veel versterking verwijderd worden. Op dit moment wordt gewerkt aan een inrichtingsplan voor de directe omgeving van het gebouw, inclusief de wadi. Daarin zullen maatregelen zijn opgenomen die eventuele hittestress omlaag brengen, zoals de aanplant van groen in de vorm van bomen en struiken.

21. Waarom ontbreken concrete eisen voor vergroening, schaduw en natuurinclusief bouwen?

Antwoord: dit TAM-IMRO-plan gaat over de planologische wijziging van de locatie, niet over het bouwen van het gebouw zelf en de eisen die worden gesteld aan dat gebouw. In het inrichtingsplan voor de directe omgeving zal voldoende aandacht zijn voor vergroening en schaduw rondom het gebouw.

22. Is de procedure voor de hogere waarde vanwege industrielaawaai van Chemelot reeds afgerond en wat is de status van de benodigde hogere waarde van 55 dB(A) die in de toelichting vermeld staat?

Antwoord: In bijlage 5b (Akoestiek – ETFAL) wordt onderbouwd waarom er geen grondslag is voor de hogere grenswaarde. Er is namelijk geen overschrijding van een standaardwaarde van een bronsoort, zoals weg, spoorweg en/of industrieterrein, daarom is er geen grondslag om het gecumuleerd en gezamenlijk geluid te bepalen en/of vast te leggen.

23. Welke maatregelen worden genomen om geluid van speelplaatsen richting omliggende woningen te beperken en zijn die maatregelen juridisch geborgd in het ontwerp?

Antwoord: Het geluid vanwege speelplaatsen is onderzocht, ondanks het feit dat stemgeluid wettelijk niet wordt betrokken bij het vaststellen of toetsen van geluidemissies.

Aangezien de speelplaatsen in de avond- en nachtperiode niet worden gebruikt is er gedurende die periode geen sprake van geluidemissie. Het gaat derhalve alleen om gebruik

van de speelplaatsen gedurende de dagperiode en dan slechts op een aantal momenten dat de kinderen buiten spelen.

Omdat er niet aan waarden kan worden getoetst is getoetst aan het algemene criterium 'aanvaardbaarheid', dat wordt gebruikt voor niet genormeerde geluidemissies en bij overschrijdingen daarvan. De overschrijdingen op momenten van gebruik van de speelplaatsen op bepaalde momenten van de dag bedraagt 1 à 2 dB en is daarmee als 'aanvaardbaar' beschouwd.

Reden is dat een reguliere buitengevel voor een geluidreductie van 20 dB zorgt, waardoor de maximale binnenwaarde van 33 dB niet wordt overschreden bij een geluidbelasting van 52 dB op de gevel.

Resumerend zijn er derhalve geen planologische maatregelen getroffen in het TAM-omgevingsplan.

24. Waar wordt de wadi/infiltratievoorziening precies gerealiseerd en hoe wordt het beheer geregeld en kunt u voorzien in een situatietekening en beheerafspraken?

Antwoord: De wadi wordt gerealiseerd tussen het nieuw te bouwen gebouw en de sportvelden en het ontwerp voor de buitenruimte wordt op dit moment nog gemaakt. Aangezien de grond van de gemeente blijft zal het beheer hiervoor ook door de gemeente (of een opdrachtnemer) worden gedaan.

25. Kan worden bevestigd dat de waterberging ook na aanleg van parkeerplaatsen en verkeersvoorzieningen volledig behouden blijft?

Antwoord: Op de waterberging komen geen parkeerplaatsen, dus ja, die blijft volledig behouden.

26. Waarom wordt het omgevingsplan nu vastgesteld terwijl een deel van de verkeerskundige oplossing nog via toekomstige besluiten moet worden geregeld?

Antwoord: Dit TAM-IMRO-plan gaat alleen over de wijziging van de functie (voorheen bestemming) van de locatie. Verkeerskundige oplossingen vallen buiten het plangebied dus moeten via afzonderlijke besluiten worden vastgelegd.

27. Hoe is daarmee verzekerd dat sprake blijft van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL)?

Antwoord: Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat geen van de bestaande functies op en rond de locatie grote nadelige effecten zal ondervinden van de wijziging van de functie op deze locatie. Waar wel een risico op nadelige effecten bestaat, zullen maatregelen worden genomen om die effecten te voorkomen of zodanig af te zwakken dat ze niet significant zijn. Dit heeft o.a. betrekking op de verkeers- en parkeersituatie.