



10-11-2022 Geacht College van B&W

Daar wij mogelijk in de komende R&T commissie beperkt worden met maximaal 2 of 3 vragen t.b.v. het Mobiliteitsplan en Uitvoeringsprogramma, maken wij gebruik van het stellen van schriftelijke vragen vooraf.

1. Waarom is de parkeernota niet bijgevoegd bij de stukken als informatie tbv de raad?
De parkeernota is als actieve informatieplicht op IBABS geplaatst
2. Waarom is er besloten dat de parkeernota door het college wordt vastgesteld en niet door de raad?
Zoals al aangegeven bij de informatieavond van 12 april betreft de parkeernota een beleidsregel waar de vaststelling ervan een bevoegdheid is van het college. De raad gaat over de vaststelling van het Mobiliteitsplan.
3. We missen het onderwerp/ discussie Verkeerscirculatieplan rond het Ei? Staat dat niet meer ter discussie? We noemen het dagelijkse terugkerende gevaarlijke rijgedrag Lindeplein/ Lindestraat. En de rijrichting Lindestraat met de mogelijkheid van realisering 2 richtingsverkeer?
Dit staat zeker nog ter discussie. Ook in het Uitvoeringsprogramma staat het Lindeplein vermeld. Daarnaast wordt er ook nagedacht over de herinrichting van de Ing. Op de Kampstraat in het kader van het centrumplan. De Lindestraat lijkt nu te smal voor tweerichtingen verkeer en over het veranderen van de rijrichtingen zijn diverse verschillende meningen. Dit betreffen echter uitvoeringszaken waar ook zonder dit Mobiliteitsplan een besluit kan worden genomen. Zie verder ook op pagina 41 van het Mobiliteitsplan.
4. Wij constateren dat veel tekst in het beleidsplan achterhaald is. We noemen de Leisure Lane (inmiddels Parkstad route genoemd) op pagina 10 en de overkapping van de diverse parkeerterreinen (pag. 11), zoals verteld in de laatste RIB. We gaan er vanuit dat dit aangepast wordt?
In Mobiliteitsplan wordt gemaakt voor ca. 10 jaar. Helaas is het dan zo dat het voor kan komen dat sommige zaken direct achterhaald zijn zodra het plan wordt vastgesteld. We zullen echter even kijken of bovenstaande nog gewijzigd kan worden.
5. We zijn blij met het accent op aansluiten op bestaande wandelroutes (pag 14 + 17) maar we missen expliciet een aansluiting, via de geplande Akkerwegbrug, op het Ommetje Oud Merkelbeek. Een wandelroute die veel bewoners van Brunssum-Noord graag terugzien. Betekent investering en aanpassing bereikbaarheid van de Akkerwegbrug. Waarom staat dit niet vermeld?
De Akkerbrug is reeds een lopend project. Hiervoor zijn de (hernieuwde) gesprekken gaande met de gemeente Beekdaalen en de gravin.
6. De discussie over de fietsenstalling (zeker bewaakt) noopt ons als PAK om een geschikte plek te vinden daar waar nu al veel fietsen geparkeerd staan. We noemen Koutenveld/ Victoriaplein bij Albert Heyn, Promenade Zuid bij gemeentehuis/ Lindeplein en parkeerplaats De Parel. Wij hopen dat daar serieus gekeken wordt voor realisering?
Zoals reeds bij de beantwoording van de begrotingsvragen van 1 november jl. wordt de opening van de bewaakte fietsenstalling verwacht in het voorjaar 2023.
7. Een bewaakte fietsenstalling bij het beoogde OV overstapstation Wilhelminastraat lijkt ons geen goede plek! Daar zien wij nu nauwelijks fietsen geparkeerd?

Daar wordt ook geen bewaakte fietsenstalling gerealiseerd.

8. Fietsknooppunten op pagina 27. Met verbazing zien wij geen vermelding van de fietsroute vlak langs de gemeentegrens bij het Clemensdomein tussen de knooppunten 69, 70, 71, 97, 63 en 62 (bij Schinveld). Een zeer druk bereden fietsroute! Waarom is dit niet vermeld?
Als u het kaartje op pagina 23 bedoeld dan betreft dit het fietsknooppuntennetwerk van Visit Zuid Limburg, het netwerk wat de hele regio bestrijkt. Het utilitair fietsnetwerk zoals vermeld op pagina 19, waar ook recreatieve routes onder vallen, loopt wel langs het Clemensdomein.
9. Pag. 30 deelauto's. Is er een onderzoek gedaan naar behoefte? Is de insteek commercieel? Gratis gebruik?
Op dit moment wordt op regionaal zuid-limburgse schaal een marktverkenning gedaan naar de verdere uitrol van deelmobiliteit. Brunssum is hier ook als partner bij aangehaakt. Uit de reactienota Mobiliteitsplan zijn enkele locaties naar voren gekomen waar inwoners graag deelmobiliteit zouden willen zien.
10. In de hele mobiliteitsnota zien wij nauwelijks aandacht voor de situatie Kennedylaan? Daar constateren wij geen afname verkeer en veel te hard rijden en veel bestemmingsverkeer winkelcentrum Brunssum-Noord. Waarom geen aandacht voor deze situatie en aanpak met verbeter voorstellen?
De klachten hierover zijn bekend en er zijn op dit moment ook enkele acties uitgezet. Zodra hier meer bekend is dan wordt u hierover geïnformeerd.
11. Wij missen de aandacht voor de verkeersveiligheid van de Kennedylaan. Genoemd door bewoners in de reactienota. Daar wordt, ondanks de aanleg Buitenring, nog steeds veel gebruik gemaakt vanwege bestemmingsverkeer winkelcentrum Brunssum-Noord. We missen actuele monitorcijfers? Essentieel voor beoordeling 50 km naar 30 km zone?
Wij voegen deze cijfers bij, bij de beantwoording van deze vragen.
12. Hoeveel reacties zijn er gekomen op de enquête genoemd in de reactienota en waar komen de reacties geografisch vandaan?
Een burger kan meerdere reacties gegeven hebben. In totaal zijn er ca. 400-500 reacties binnen gekomen. Op de overzichtskaart die destijds online heeft gestaan is te achterhalen waar precies vanaf welke locatie de reacties zijn gekomen.
13. Wij constateren dat er veel financiële middelen vrijgemaakt dienen te worden voor realisering van dit plan als uitvoeringsbudget. € 9.500.000 (excl. BTW en eventuele inflatiekosten!) voor de komende 10 jaar bovenop al de extra middelen die al toegevoegd zijn de afgelopen jaren aan de MOP-OR? Onlangs in de programmabegroting nog 5 ton meer t.o.v. 2022. (zie ons betoog in de raadsvergadering van 1 november). We willen graag een onderbouwing/ specificering van dit enorme bedrag?
Het gevraagde bedrag is ten dele een versnellingsopgave ten opzichte van het huidige MOP-OR. Wegen die nog niet geprioriteerd waren vanuit het MOP-OR, omdat ze nog niet aan het einde van hun levensduur zijn, komen nu vanuit verkeersveiligheid aan bod. Daarvoor is jaarlijks € 950.000,- excl. BTW geraamd. De daadwerkelijke kapitaallasten treft u aan als bijlage 1 in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Het genoemde bedrag van € 9.500.000,- excl. BTW (over 10 jaar genomen) is als volgt gespecificeerd:
 - Aanpak fiets: 0,5 miljoen
 - Van 50 naar 30km/h: ca. 6 miljoen
 - Verbetering bestaande 30 zones: ca. 1,5 miljoen
 - Verkeerskundige aanpassingen (nieuwe rotondes) en nieuwe infrastructuur: ca. 5 miljoen
 - Overige: ca. 1,5 miljoen
 - Te verkrijgen subsidie: ca. 5 miljoen

Het hele MOP-OR gaat in 2023 herzien worden inclusief de financiële onderbouwing van het MOP-OR. Hier zal de raad dan een voorstel voor ontvangen.

14. Raadsvoorstel pag 1. Er wordt hier ineens gesproken over een Project? Wat wordt hiermee bedoeld?

Voor de ambtelijke organisatie is de tot standkoming van dit beleidsplan een project geweest en daar wordt mee bedoeld dat dit op een projectmatige manier met diverse collega's zowel intern als extern opgepakt is.

15. Raadsvoorstel pag 3. Bij het parkeerfonds is sprake van opheffen en te werken met anterieure(?) overeenkomsten? Wat zijn dit?

Een anterieure overeenkomst (artikel 6.24 Wro) is een overeenkomst die tot doel heeft om afspraken vast te leggen tussen een gemeente en een private partij over het ontwikkelen van een bepaald projectgebied. Dit soort overeenkomsten worden gesloten in de beginfase van een project, voordat een exploitatieplan is vastgesteld. Hiermee verplicht de desbetreffende private partij zich tot het betalen van een bijdrage in de kosten, zoals bedoeld in de kostensoortenlijst van de Bro (Besluit ruimtelijke ordening), die door de gemeente gemaakt moeten worden om de grondexploitatie mogelijk te maken. Een anterieure overeenkomst over grondexploitatie bevat een breed scala aan afspraken bevatten, waaronder ook de aanleg van wegen, parkeerplaatsen of andere openbare voorzieningen.

Tot zover in 1^e instantie. Wellicht volgen er nog meer vragen

m.vr.gr.

namens de PAK fractie

Jos H.J. Janssen, fractievoorzitter