

Technische schriftelijke vragen

Raadscyclus: commissievergadering d.d. 10-03-2025 raadsvergadering d.d. 24-03-2025

Agendapunt: Mobiliteitsplan

Namens fractie: Samen Verder Beesel

Nr	Document	Pagina	Vraag	Antwoord
1.	Mobiliteitsplan	6	Uitgebreid participatieproces met inwoners en andere belanghebbenden. Vraag: Hoe is dit uitgezet naar inwoners? Over welke belanghebbenden praten we hier? Hoe vinden we dit terug in het stuk?	De enquête is onder alle inwoners uitgezet. De andere belanghebbenden bestaan uit: • Kernoverleggen • KBO's en/of ouderenbonden • LLTB • Zorginstellingen in de gemeente • Routebureau Noord- en Midden-Limburg • Fietzersbond • Scholen • Woningbouwcorporaties • Gehandicapten Platform • Stichting Ondernemers Centrum • Veilig Verkeer Nederland • Arriva • Trendsportal • Sportverenigingen • Buurgemeenten • Een vertegenwoordiging van ondernemers Deze zijn allen middels e-mail uitgenodigd voor twee werkplaatsessies. Niet van alle aangeschreven belanghebbenden is een afgevaardigde aanwezig geweest. In het mobiliteitsplan is onder hoofdstuk 6 per participatieproces aangegeven hoe dit in het mobiliteitsplan verwerkt is.

2.		10	<i>Onze ligging brengt ook met zich mee dat nauwelijks sprake is van doorgaand verkeer. Verkeer dat in onze gemeente rijdt moet ook in onze mooie gemeente zijn. Dit zijn dus vooral onze eigen inwoners, bedrijven en bezoekers en hiermee hebben onze inwoners en bedrijven ook zelf invloed op de impact van het verkeer.</i> Op welke metingen is dit gebaseerd?	Vanuit TomTom data kunnen we zien wat de percentages doorgaand verkeer zijn. Deze liggen voor onze gemeente tussen de 2 en 7%, hetgeen erg laag is.
3.		16	<i>We willen meer inzicht krijgen in hoeverre de inwoners toegang hebben tot mobiliteit. Hoe wordt dit inzicht verworven?</i>	Dit moet nog nader worden uitgewerkt, maar kan op twee manieren plaatsvinden: 1. Kwalitatief onderzoek om meer inzicht te krijgen in de segmenten waar mobiliteitsarmoede naar verwachting mogelijk speelt. Dit kan door focusgroepsessies te organiseren onder verschillende bevolkingssegmenten die in verschillende sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden leven. 2. Kwantitatief onderzoek om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen. Denk hierbij aan de volgende factoren - Vervoersmogelijkheden - Sociaal economische kenmerken - Kenmerken van de woonomgeving - Competenties

				Wellicht zal het onderzoek moeten bestaan uit een combinatie van de twee manieren om de kans op mobiliteitsarmoede in beeld te brengen voor de gemeente.																																																																																				
		16	<i>We blijven ouderen stimuleren om gebruik te maken van het OV zodat zij zo lang mogelijk actief deel kunnen nemen aan de maatschappij. Moet niet eerst gezorgd worden dat OV overal beschikbaar is?</i>	Het station in onze gemeente biedt verbindingen met de grotere steden in de regio, en de buslijnen zorgen voor aanvullende bereikbaarheid. De bus loopt van ± 5.45 - ± 23.30. Vanaf 6.45 tot 19.20 tweemaal per uur en daarbuiten ieder uur. Voor mensen met een beperking is er WMO-vervoer in de vorm van Omnibuzz. We hebben ook een wensbus. Deze bestaande infrastructuur willen we vooral behouden en versterken. Ouderen weten echter veelal niet wat de mogelijkheden zijn of durven dit niet te gebruiken door onbekendheid. Met Kommee helpen we deze ouderen om daadwerkelijk gebruik te maken van het OV.																																																																																				
5.		19	Wat zijn parkeerplaatsen?	Een centrale parkeerplaats waar de auto's uit een straat of wijk worden geparkeerd in plaats van in de straat.																																																																																				
6.		20	Is voor de Mariastraat en Heerstraat een uitsplitsing te maken van de voertuigen die harder rijden dan de toegestane snelheid? Zo ja, graag aanleveren.	Zie hiervoor onderstaande tabellen: <table><tr><td>1</td><td>Keulseweg - Chamottestraat (1)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Tijd</td><td>Klassen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Totaal</td><td>Gemiddeld</td></tr><tr><td></td><td>Snelheid (km/u)</td><td>< 20</td><td>20 - 30</td><td>30 - 35</td><td>35 - 40</td><td>40 - 50</td><td>50 - 60</td><td>60 - 70</td><td>> 70</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Tot. 0-24</td><td></td><td>23</td><td>201</td><td>346</td><td>416</td><td>438</td><td>54</td><td>5</td><td>3</td><td>1.486</td><td>37</td></tr><tr><td>2</td><td>Chamottestraat - Keulseweg (1)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Tijd</td><td>Klassen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Totaal</td><td>Gemiddeld</td></tr><tr><td></td><td>Snelheid (km/u)</td><td>< 20</td><td>20 - 30</td><td>30 - 35</td><td>35 - 40</td><td>40 - 50</td><td>50 - 60</td><td>60 - 70</td><td>> 70</td><td></td><td></td></tr></table>	1	Keulseweg - Chamottestraat (1)											Tijd	Klassen									Totaal	Gemiddeld		Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70			Tot. 0-24		23	201	346	416	438	54	5	3	1.486	37	2	Chamottestraat - Keulseweg (1)											Tijd	Klassen									Totaal	Gemiddeld		Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70		
1	Keulseweg - Chamottestraat (1)																																																																																							
Tijd	Klassen									Totaal	Gemiddeld																																																																													
	Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70																																																																															
Tot. 0-24		23	201	346	416	438	54	5	3	1.486	37																																																																													
2	Chamottestraat - Keulseweg (1)																																																																																							
Tijd	Klassen									Totaal	Gemiddeld																																																																													
	Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70																																																																															

				<table><tr><td>Tot. 0-24</td><td></td><td>108</td><td>244</td><td>345</td><td>376</td><td>335</td><td>39</td><td>6</td><td>5</td><td>1.458</td><td>35</td></tr></table> Sterrenbosweg-Rotonde Rijksweg <table><tr><td>Tijd</td><td>Klassen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Totaal</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Snelheid (km/u)</td><td>< 20</td><td>20 - 30</td><td>30 - 35</td><td>35 - 40</td><td>40 - 50</td><td>50 - 60</td><td>60 - 70</td><td>> 70</td><td></td><td>Gemiddeld</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td></td></tr><tr><td>Tot. 0-24</td><td></td><td>48</td><td>337</td><td>661</td><td>840</td><td>636</td><td>41</td><td>5</td><td>12</td><td>2.580</td><td>37</td></tr></table> Rotonde Rijksweg- Sterrenbosweg <table><tr><td>Tijd</td><td>Klassen</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Totaal</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Snelheid (km/u)</td><td>< 20</td><td>20 - 30</td><td>30 - 35</td><td>35 - 40</td><td>40 - 50</td><td>50 - 60</td><td>60 - 70</td><td>> 70</td><td></td><td>Gemiddeld</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td>Abs.</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Tot. 0-24</td><td></td><td>77</td><td>671</td><td>834</td><td>667</td><td>394</td><td>22</td><td>3</td><td>5</td><td>2.673</td><td>34</td></tr></table>	Tot. 0-24		108	244	345	376	335	39	6	5	1.458	35	Tijd	Klassen									Totaal			Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70		Gemiddeld			Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.		Tot. 0-24		48	337	661	840	636	41	5	12	2.580	37	Tijd	Klassen									Totaal			Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70		Gemiddeld			Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.			Tot. 0-24		77	671	834	667	394	22	3	5	2.673	34
Tot. 0-24		108	244	345	376	335	39	6	5	1.458	35																																																																																																					
Tijd	Klassen									Totaal																																																																																																						
	Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70		Gemiddeld																																																																																																					
		Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.																																																																																																						
Tot. 0-24		48	337	661	840	636	41	5	12	2.580	37																																																																																																					
Tijd	Klassen									Totaal																																																																																																						
	Snelheid (km/u)	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70		Gemiddeld																																																																																																					
		Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.	Abs.																																																																																																							
Tot. 0-24		77	671	834	667	394	22	3	5	2.673	34																																																																																																					
7.		20	We passen slimme regionale mobiliteitsoplossing en ook in Beesel toe, mits deze voor ons geschikt zijn. Waar moeten we aan denken? Graag voorbeelden.	U kunt hierbij denken aan: Stadslogistiek, bouwhub, zero emissie, oplossingen voor overlast van pakketbezorging, deelmobiliteit, diverse apps.																																																																																																												

8.		26	Waar gaan we ons op richten? Hoogste prioriteit. Waarom sobere maatregelen als dit de hoogste prioriteit heeft?	Sober betekent in deze context dat er geen volledige herinrichting nodig is om tot een verbetering van de situatie te komen. Omdat we het woord sober ook gebruiken bij de andere projecten en in dezelfde subsidiestroom is dat woord in dit geval wellicht verwarrend.																																																																						
9.		30	Trendsportal diverse acties Hoe gaat dit verder als Trendsportal medio 2025 eindigt?	Trendsportal bestaat uit twee delen. 1. De regionale samenwerking die al jaren loopt en zich richt op subsidies, gezamenlijke inkoop van verkeersveiligheidsprojecten, opstellen gezamenlijk beleid e.d. Hier ligt een afspraak onder zonder einddatum. Trendsportal eindigt dus niet. 2. Projecten. Projecten die door de afgelopen 3 jaar door Trendsportal zijn uitgevoerd werden gefinancierd vanuit de regionale investeringsagenda. Deze projecten zijn al vast voor 2025 en sommige projecten lopen ook gedeeltelijk nog door in 2026 Momenteel wordt gewerkt aan het jaarplan 2026.																																																																						
10		20, 21	Verkeerstellingen op de Mariastraat. Er wordt gesproken over richtlijn voor max aantal motorvoertuigen. Wat is de invloed van de inrichting zoals bv de breedte van de weg? Met hoeveel zijn de aantallen afgenomen t.o.v. vorige tellingen? Graag een	Inrichting van de weg heeft invloed op de capaciteit waarbij meestal de kruispunten maatgevend zijn. Hele smalle straten beperken ook de capaciteit. Maar beide gelden niet voor de Mariastraat. <table><tr><td colspan="2">Telling Mariastraat</td><td colspan="4">13-09 tm 30-09 2024</td><td colspan="4">werkdaggemiddelden</td></tr><tr><td colspan="2"></td><td colspan="8">Mariastraat-noord (Keulseweg-Chamottestraat)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>aantal/mvt</td><td colspan="2">zwaar (vv) %</td><td colspan="2">middel</td><td>%</td><td>auto</td><td>%</td></tr><tr><td>ri noord</td><td>Cha-></td><td>1459</td><td>84</td><td>5,8</td><td>153</td><td>10,5</td><td></td><td>1222</td><td>83,8</td></tr><tr><td>ri zuid</td><td>Keulsew-></td><td>1.485</td><td>94</td><td>6,3</td><td>124</td><td>8,4</td><td></td><td>1267</td><td>85,3</td></tr><tr><td>totaal</td><td></td><td>2944</td><td>178</td><td>6</td><td>277</td><td>9,4</td><td></td><td>2489</td><td>84,5</td></tr><tr><td colspan="2">Verschil 2023-2024</td><td>-549</td><td>-11</td><td></td><td>-57</td><td></td><td></td><td>-481</td><td></td></tr></table>	Telling Mariastraat		13-09 tm 30-09 2024				werkdaggemiddelden						Mariastraat-noord (Keulseweg-Chamottestraat)										aantal/mvt	zwaar (vv) %		middel		%	auto	%	ri noord	Cha->	1459	84	5,8	153	10,5		1222	83,8	ri zuid	Keulsew->	1.485	94	6,3	124	8,4		1267	85,3	totaal		2944	178	6	277	9,4		2489	84,5	Verschil 2023-2024		-549	-11		-57			-481	
Telling Mariastraat		13-09 tm 30-09 2024				werkdaggemiddelden																																																																				
		Mariastraat-noord (Keulseweg-Chamottestraat)																																																																								
		aantal/mvt	zwaar (vv) %		middel		%	auto	%																																																																	
ri noord	Cha->	1459	84	5,8	153	10,5		1222	83,8																																																																	
ri zuid	Keulsew->	1.485	94	6,3	124	8,4		1267	85,3																																																																	
totaal		2944	178	6	277	9,4		2489	84,5																																																																	
Verschil 2023-2024		-549	-11		-57			-481																																																																		

overzicht van de vorige tellingen. In de raadsvergadering van 10 februari werd een aantal vrachtauto's genoemd tijdens de nachtelijke uren. We zien graag een overzicht met de verdeling over de tijdvakken zoals in de ochtend tussen 06:00 en 09:00, in de avond tussen 16:00 en 19:00u en in de nachtelijke uren tussen 0:00 en 06:00.

				13-09 tm 30-09 2024			werkdaggemiddelden		
Mariastraat zuid (Berghofweg - C Ruijsstraat)									
		aantal/mv zwaar (vv) %			middel	%	MZ	auto	%
ri noord		1143	63	5,5	108	9,4	14,9	972	85
ri zuid		887	47	5,3	103	11,6	16,9	737	83,1
totaal		2030	110		211			1709	
Verschil 2023-2024		-529	-20		-48			-261	

De gevraagde verdeling kunnen we niet leveren. Wel onderstaande verdeling op het telpunt Mariastraat tussen Keulseweg en Chamottestraat. Links staan de tijdvakken in uren. In de tabel de aantallen verkeer onderverdeeld op zwaarte van voertuigen. De kolom '>7,0' betreft het zware vrachtverkeer.

1 Keulseweg - Chamottestraat (1)					gemiddelden per werkdag
Tijd	Klassen				Totaal
	Lengte (m)	< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0	
Tot. 0-24		1.267	124	94	1.485
Tot. 0-7		48	6	12	66
Tot. 7-19		1.022	111	78	1.211
Tot. 19-23		187	7	5	199
Tot. 23-7		56	6	12	74
2 Chamottestraat - Keulseweg (1)					
Tijd	Klassen				Totaal

				Lengte (m)					
					< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0		
				Tot. 0-24		1.222	153	84	1.459
				Tot. 0-7		87	5	2	94
				Tot. 7-19		955	137	78	1.170
				Tot. 19-23		169	10	4	183
				Tot. 23-7		97	6	2	105
11	.	31	Op deze bestaande wegen worden nu al problemen ervaren (Heerstraat en Beeselseweg). Met de opwaardering van de Hovergelei kan ook die problematiek worden aangepakt. Hoe leidt het opwaarderen van de Hovergelei tot minder overlast in de Mariastraat?	Niet. Het opwaarderen van de Hovergelei heeft geen invloed op de Mariastraat.					
12	.	35	Zebepad Shared space Nester / kloostertuin. Is de veiligheid bij deze plek onderzocht? Is er hierbij rekening gehouden met uitrijdend verkeer	Er is inmiddels een verkeersbesluit genomen om dit zebepad te kunnen realiseren. Tegen dit verkeersbesluit zijn geen bezwaren ingediend. De veiligheid is in de afweging meegenomen. Het zebepad wordt gerealiseerd aan de looproute vanuit de Kloostertuin van en naar het centrum. De huidige parkeerplaats aan de zijde van Rijksweg ter hoogte van het pand van Nester komt te vervallen om de zichtbaarheid te verbeteren, op die plek wordt de voetgangersoversteekplaats gesitueerd. Uitrijdend verkeer vanuit de parkeervoorziening Kloostertuin moet voorrang verlenen aan de overstekende voetgangers.					

			vanuit kloostertuin, parkerende vrachtwagens en busjes die uitzicht belemmeren? Wat ten aanzien van de onbegaanbaarheid van de stoep in de komende tijd zolang de bouw nog duurt?	
13		39	Mobiliteitsambitie N-Limburg Voedsel op maat en duurzame agrofood is binnen onze gemeente geen speerpunt. Dus waarom is dit opgenomen bij het onderdeel achtergrond?	We hebben een samenvatting gemaakt van de regionale Mobiliteitsambitie. Daar maakt deze onderdeel van uit.
14		45	Dit graag cijfermatig weergeven voor de kern van Reuver. Specifiek uitspitsen in centrum/shared space/raadhuisplein en de andere knelpunten.	In gehele kern Reuver (incl Offenbeek) 565 knelpunten waarvan 67 op en rond het Raadhuisplein. Belangrijkste redenen: - Onoverzichtelijk - Er wordt te hard gereden - Parkeeroverlast - Teveel overstekende fietsers en voetgangers - Teveel verkeer
15		50	Is uit het onderzoek gebleken dat er overlast in het	In bovenstaand gebied gaan 2 knelpunten over het laden en lossen.

			centrum is door laden en lossen van vrachtwagens?	
16		52	Graag een overzicht van fietsongevallen waar personenauto's bij betrokken waren inclusief locatie.	Het betreft 12 ongevallen van fietsers in conflict met personenauto's in de periode 2019-2023. De locaties zijn aangeduid op het plaatje hieronder:



17		60	Welke categorisering hebben de wegen die niet gekleurd zijn? Dus alle andere wegen.	De kleur is inderdaad niet goed te zien. Binnen de bebouwde kom hebben deze de functie van erftoegangsweg 2 (30 km/u). Buiten de bebouwde kom betreft het ETW60-wegen. Een duidelijker kaartje is bijgevoegd.
18			Er worden maatregelen genomen zoals fietssuggestiestroken verbreden. Hoe meten we of de maatregelen effectief zijn geweest? Welk concreet doel wordt hierbij gesteld?	Door tellingen kunnen we de intensiteit en snelheid meten. Dus hiermee kunnen we meten of we het doel bereiken om de snelheid effectief naar beneden te laten gaan.

Technische schriftelijke vragen

Raadscyclus: commissievergadering d.d. 10.03.2025, raadsvergadering d.d. 24.03.2025

Namens fractie: VLP

Agendapunt: 7 Mobiliteitsplan

Nr.	Document	Pagina	Vraag	Antwoord
1.	Raadsvoorstel	2	Participatie, deelname 400 personen, wat is hiervan de verdeling per kern?	41,6 % Reuver 34% Offenbeek 20,4% Beesel

				4% Elders
2.	Algemeen		Wat is de stand van zaken/tijdspad voor het aanbrengen van laadpunten voor elektrische fietsen, de motie is tijdens de begrotingscyclus 2023 al ingediend?	In de raadsinformatiebrief verzonden op 30 oktober 2024 hebben bent u geïnformeerd over de acties met betrekking tot fietsoplaadpunten. Het betreft: 1. Plaatsen van het reeds geplande fietsoplaadpunt in Offenbeek. Dit wordt meegenomen bij de herinrichting. 2. Zorgen voor de vindbaarheid van de openbare oplaadpunten door het plaatsen van borden bij elk openbaar oplaadpunt en het aanmelden van de oplaadpunten op relevante websites, zoals: fietsoplaadpunten.nl en anwb.nl. 3. Installeren van een kluisje bij elk openbaar oplaadpunt, zodat de oplader veilig opgeborgen kan worden tijdens het opladen. Bij alle fietsoplaadpunten zijn we aan het zorgen voor de vindbaarheid van de openbare oplaadpunten door het plaatsen van borden bij elk openbaar oplaadpunt en het aanmelden van de oplaadpunten op relevante websites. Daarnaast plaatsen we bij elk openbaar oplaadpunt een accukluis, zodat de oplader veilig opgeborgen kan worden tijdens het opladen. Voor de accukluis bij het gemeentehuis hebben we een offerte ontvangen en deze willen we in Q1 plaatsen. Bij het fietsoplaadpunt bij Offenbeek combineren we dit met de werkzaamheden.
3.	Mobiliteitsplan		Voetpaden in kernen op orde en onderhouden; aanbrengen van bomen, hoe verhoudt zich dat t.o.v. wortelgroei?	Bij het planten van nieuwe bomen zorgen we voor een goede groeiplaats en gebruiken we de juiste boomsoort voor die plek, waarmee we wortelopdruk voorkomen. De

				bestaande wortelopdruk lossen we stapsgewijs op door bomen waar nodig te vervangen.
4.		24	Verbeteren verkeersveiligheid schoolroutes wordt genoemd, hoe verhoudt zich dat tot de routes naar onze sportlocaties?	In algemene zin voldoen de routes aan de verkeersveiligheid voor fietsers. Met de speerpunten zoals opgenomen in het mobiliteitsplan optimaliseren we dit nog.
5.		32	Afkopen bij niet voldoen aan de parkeerbehoefte, is dit van toepassing op onze gemeente?	Momenteel niet. Dit kan bij het opstellen van de nota parkeernota wel opgenomen worden. Bij voorkeur in de vorm van een mobiliteitsfonds.
6.		46	Ziet u de Klaashofweg niet als knelpunt, graag een toelichting?	We nemen de Klaashofweg mee bij de verbreding van de fietssuggestiestroken in aansluiting op de St. Jozefweg. Dit is onderdeel van de maatregel die in het MUP is opgenomen.

Technische schriftelijke vragen

Raadscyclus: commissievergadering d.d. 10 maart 2025, raadsvergadering d.d. 24 maart 2025

Agendapunt: 7. Mobiliteitsplan

Namens fractie: Beeselse Lijst

Nr.	Document	Pagina	Vraag	Antwoord
1.	Mobiliteitsplan	12	Programma beleven. Hier benoemt u: "met plezier de fiets pakken of juist stimuleren meer de fiets dan de auto te pakken". Wij zijn het met u eens. Toch zien wij dit algemeen verpakt in deze visie. Waarom is dit niet meer uitgediept?	In de uitwerking van de speerpunten in hoofdstuk 3 is dit verder uitgediept.

2.	Mobiliteitsplan	13	Veilige dienstverlenende gemeente. U schrijft: "kwetsbare ouderen door toename gebruik Iphone in het verkeer. Is het niet zo dat alle fietsers en voetgangers kwetsbare deelnemers aan het verkeer zijn. Waarom is hier de focus op ouderen gelegd?	Het klopt dat alle fietser en voetgangers kwetsbaar zijn in het verkeer. Ouderen zijn daarin een specifieke doelgroep omdat zij eerder zwaar letsel hebben bij ongevallen door hun broosheid. Ook zijn ze minder stabiel. Met de focus op deze doelgroep proberen we hier op in te spelen. Kinderen van basis en voortgezet onderwijs krijgen al verkeerseducatie in het kader van de verkeersactieve school (actie 2 in 4.3.4).
3.	Mobiliteitsplan	14	Programma 3.1: mengen van verkeer. Fietsers moeten zich op een veilige manier kunnen mengen met het overige verkeer. Bij het uitgangspunt fietsers en voetgangers als belangrijkste factoren, dient het dan niet zo te zijn dat automobilisten en ander zwaar verkeer de ondergeschikte rol dienen te hebben in het mengproces?	Klopt.
4.	Mobiliteitsplan	16	Programma 3.2 Komme campagne? U zet deze campagne voort. Wat heeft deze tot nu toe opgeleverd en welke aanvullende plannen heeft u op het gebied van ouderen in het OV?	In 2024 (excl. december) zijn er 18 bezoekers geweest tijdens de inloopspreekuren. 21 deelnemers zijn aanwezig geweest bij een informatiebijeenkomst. Er zijn geen proefreizen gemaakt. En er is geen ambassadeur uit de eigen gemeente. Trendsportal gaat de volgende acties uitzetten in 2025 • In 2025 wordt er een cursus toegevoegd waarin senioren in 3 dagdelen uitgebreid les krijgen over het OV. • We gaan actief werven naar meer deelnemers/bezoekers door meer lokale PR en betrekken seniorenverenigingen (o.a. de KBO's) • We gaan actief werven naar meer OV-ambassadeurs; idealiter hebben we minimaal één vrijwilliger per gemeente actief.

5.	Mobiliteitsplan	24	Programma 3.4. Goed dat u aan onze trottoirs gaan werken. De meeste in onze gemeente zijn echter 40 en meer jaren oude en in deze periode meermalen opgehaald en weer gesloten. Dit is de kwaliteit niet ten goede gekomen. Bent u het met ons eens dat de kwaliteit van onze trottoirs weer opgewaardeerd dienen te worden en na de opwaardering een monitoring dienen te hebben te waarborging van deze basiskwaliteit?	We hebben vanuit het beheer onderhoud wegen het beleid dat we structureel beheren op onderhoudsniveau B, dit zegt “in goede staat maar wel gebruikt”. We monitoren dit op basis van frequente wegininspecties. Via de inspectieresultaten bepalen we dan de onderhoudsmaatregelen zodat we deze “slechte of mindere plekken” aanpakken. Verder hebben we ook de klachtenlijn waar men een melding kan doen over bijvoorbeeld slechte trottoirs of losliggende tegels en die melding wordt dan opgepakt door de onderhoudsdienst De leeftijd speelt overigens geen rol bij de kwaliteit van de vlakheid van een trottoir of onveilige situaties. De leeftijd kan wel bepalend zijn bij de afweging of bijvoorbeeld een trottoir herstraat of vervangen moet worden.
6.	Mobiliteitsplan	n.v.t.	STOMP principe. Dit komt in dit document meerdere malen voor. We missen hier de volgende aspecten in: het zware verkeer. Waarom is dit hier niet in meegenomen?	Bij het inrichten volgens het STOMP principe wordt het zwaar verkeer inderdaad niet expliciet genoemd. Toch geldt hiervoor hetzelfde als voor de auto. We ontwerpen in eerste instantie vanuit de voetganger en fietser en daarna kijken we hoe we de auto dus ook het vrachtverkeer kunnen bedienen. Natuurlijk is er voor vrachtverkeer wat meer ruimte nodig.
7.	Mobiliteitsplan	19	Programma 3.3. U wilt de automobilisten een stukje laten omrijden naar ons centrum. Heeft u dit met onze ondernemers besproken en wat was hun reactie op deze plannen?	Nee. Maar dit heeft geen gevolgen voor de ondernemers. Auto's zijn nog steeds welkom. De omrij afstanden zijn niet dermate groot dat men geneigd is om ergens anders boodschappen te gaan doen.

8.	Mobiliteitsplan	23	Speerpunt 3.3. U wilt een onderzoek doen naar opwaardering van de Hovergelei. Wanneer staat dit onderzoek gepland?	In 2025-2026.
9.	Mobiliteitsplan	24	3.4 speerpunt 4.1 U wilt 3-hoeksreclame borden weghalen. Een goede ontwikkeling. Waarom alleen deze borden en niet alle reclame-uitingen van dit soort? Behoort dit wel in de mobiliteitsvisie? Is dit reclamebeleid niet een onderdeel van andere beleidsstukken? Waarom vermengd als dit zo is?	Het weghalen van de 3 hoeksreclameborden gaat specifiek over de uitgang van de passage in relatie tot de verkeersveiligheid. Het beleid ten aanzien van reclame-uitingen in algemene zin nemen we mee in het reclamebeleid.
10.	Mobiliteitsplan	24	3.4 speerpunt 4.1. U licht 4 punten eruit. Dit zijn wel erg weinig punten. Waarom hebt u zich slechts op deze punten gericht? Waarbij het IKC in principe al een besluit op is genomen.	Het lijkt wellicht weinig maar in andere speerpunten zitten ook acties die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld in de volgende punten: - Groot verkeer veilig door de kern - Groot verkeer veilig door het buiten gebied - Verkeersgedrag in de wijk - De veilige schoolomgeving - Aanpassen van de infrastructuur - STOMP
11.	Mobiliteitsplan	25	Programma 4 speerpunt 4.2. Waarom wordt ervoor gekozen om zo'n klein stukje van de Rijksweg af te waarderen? Op de gehele Rijksweg binnen de bebouwde kom wordt hard gereden. Zou het niet betere zijn om dit gehele stuk in te richten tot 30 km zone?	De andere gedeeltes zijn goed ingericht conform de richtlijnen van 50km/u. Het belangrijkste aspect hierbij is de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. Met name dit ontbreekt op dat kleine stukje. Om het dan veilig voor de fietser te maken is het verlagen van de snelheid noodzakelijk. Om de gehele Rijksweg tot 30km zone in te richten zou een totale reconstructie nodig om dit geloofwaardig in te richten waarbij de fietser op de rijbaan komt.

				De functie is gebiedsontsluitingsweg, 50 km/u past in algemene zin bij deze functie en de inrichting met vrijliggende fietspaden.
12.	Mobiliteitsplan	30	4.3.2. Veilige schoolomgeving. U kiest om te beginnen met 1 school. Waarom slechts met een school en welke is deze?	Dit is een project vanuit Trendsportal waar vanuit iedere gemeente 1 school kan deelnemen. Ervaringen hieruit kunnen wellicht meegenomen naar andere scholen als het project een vervolg krijgt vanuit Trendsportal of de gemeente.
13.	Mobiliteitsplan	33	4.3.3. U wilt werken aan de ammoniak transporten per spoor. Welke gevaarlijke stoffen worden er nog meer per spoor vervoerd? Als er meer zijn, waarom richt u zich dan specifiek op ammoniak? Hoe realistisch is deze lobby en werkt u met onze buurgemeentes samen in deze lobby?	De Delta Rhine Corridor biedt kansen om het vervoer van gevaarlijke stoffen in algemene zin af te schalen, waarmee externe veiligheidsrisico's worden verminderd. Dit pakken we op in regio-verband en beperkt zich niet tot ammoniak.
14.	Mobiliteitsplan	53	Dodelijke ongevallen. Is onderzocht wat de oorzaak is van deze ongevallen? Zo ja, wat is hier de analyse van en de genomen vervolgacties?	We hebben de dodelijke ongevallen niet specifiek onderzocht. We zagen geen concentratie van dodelijke ongevallen op 1 locatie. Bij ongevallen onderzoekt de politie de situatie en waar nodig treffen we maatregelen.
15.	Mobiliteitsplan	59	OV. We zien geen OV in de kern Offenbeek. Het lijkt erop dat hier ook niet op wordt ingezet. Is dit correct en waarom is dat?	We merken dat de provincie/busmaatschappij vooral de lijnen wil verkorten en bushaltes wil verwijderen. Daarom is het belangrijk dat we op zijn minst behouden wat er nu is en zetten we daar op in.
16.	Mobiliteitsplan	59	Tijdens een werkvergadering hebben wij aangegeven dat Station Reuver het kortste perron heeft van de hele Maaslijn, en daarmee wellicht een beperking vormt in het benutten van het volledige potentieel van de (vernieuwde) Maaslijn. Is dit punt nog nader onderzocht? Zo ja, wat waren de	Op dit moment zijn ons geen signalen bekend dat hier problemen zouden ontstaan. We houden dit in de gaten bij de ontwikkeling van de Maaslijn.

			conclusies en waarom zien we hiervan niets terug in dit plan?	
17.	Mobiliteitsplan	65	De kaart met ongevallen is erg onduidelijk. Is het mogelijk om een duidelijkere kaart te krijgen?	Ja, deze wordt meegestuurd.
18.	Mobiliteitsplan	42	Een aantal ondersteunende beleidsstukken hebben een gedateerde datum van uitgifte en of looptijd van 10 jaar en langer geleden. Hoe relevant zijn deze stukken nog?	De geldende beleidsstukken zijn meegenomen in de analyse. De mate van relevantie is afhankelijk van de inhoud van het betreffende beleidsstuk.
19.	Algemeen	-	We hebben in het verleden aangegeven om te onderzoeken om met hubs te werken om het vrachtverkeer te weren uit onze kernen. Hier zien we totaal niets van terug. Waarom is met dit idee niets gedaan?	We zien dat dergelijke maatregelen in steden nog niet eens goed werken. Daarom verwachten wij dat dit in een kleine kern zeker nog niet werkt. Hier is geen onderzoek naar gedaan. We volgen wel de ontwikkelingen.
20.	Algemeen	-	We hebben in het verleden aangegeven om het vrachtverkeer op de Keulseweg komend vanuit Duitsland niet de kern Offenbeek in te sturen, maar om te leiden. Wat is de status van deze plannen?	Klopt, dit is de reden dat we de alternatieve route over de Dubbelweg, Bergerhofweg hebben gerealiseerd.
21.	Algemeen	-	Enkele knelpunten in kern Beesel worden wel beschreven. Echter wij zien geen acties op korte termijn, dan wel lange termijn die hier actie op nemen. Zijn hier wel plannen voor?	De acties die voortvloeien uit het mobiliteitsplan zijn opgenomen in het MUP, bij de inrichting tot ETW 30 en ETW 60 zijn ook wegen in Beesel opgenomen.
22.	Algemeen	-	Een van de insprekers met betrekking tot de Mariastraat heeft een aantal keer aangegeven dat de oplossing voor de vrachtverkeerproblematiek op deze straat in zijn ogen eenvoudig is: stuur de vrachtwagens van en naar Roversheide allemaal via de zuidelijke rotonde op de Rijksweg, en de vrachtwagens van en naar Molenveld allemaal via de noordelijke rotonde op de rijksweg.	Dat betekent dat al het vrachtverkeer dat pendelt tussen de bedrijventerreinen over de Rijksweg moet rijden en overlast wordt verplaatst naar de Rijksweg en het centrum. Dit vinden we niet wenselijk. Bij het omleiden van het verkeer van de noordelijke rotonde naar de toerit/afrit Belfeld, moet het lokale verkeer dat pendelt tussen de bedrijventerreinen een grote omrij-afstand afleggen. Vanwege het feit dat het voornamelijk

			Is (de haalbaarheid van) dit scenario nader onderzocht, bijvoorbeeld in het kader van dit mobiliteitsplan? Zo ja, wat waren de conclusies?	lokaal bestemmingsverkeer is, kunnen we dit niet afdwingen met een verbod en vinden we dit niet wenselijk. In het kader van het mobiliteitsplan is getoetst of de intensiteit en het percentage vrachtverkeer acceptabel is gelet op de geldende landelijke richtlijnen.
--	--	--	--	--

Technische schriftelijke vragen

Raadscyclus: commissievergadering d.d. 10 maart 2025

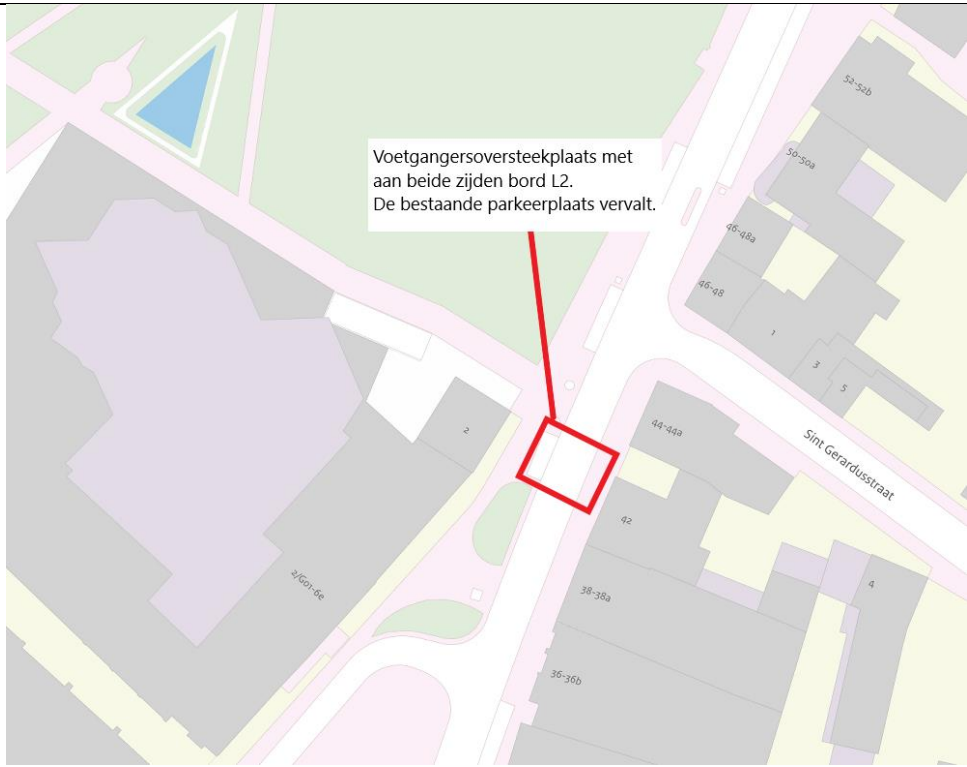
Agendapunt: Mobiliteitsplan

Namens fractie: CDA Beesel-Reuver-Offenbeek

Nr.	Document	Pagina	Vraag	Antwoord
1.	Raadsvoorstel	1	Er wordt geschreven dat er een keuze is gemaakt voor acties die de komende vijf jaar haalbaar zijn. Zijn de gemaakte keuzes de meest geprioriteerde en wat doen we niet?	De keuze is mede afhankelijk van het werk met werk kunnen maken door het meeliften van (groot) onderhoud de komende 5 jaar. Indien een weg niet meegenomen kon worden is gekeken of er noodzaak is om toch iets te doen. Dit op basis van ongevallen, risico's (met name snelheid) en de enquête. Ook doen we een paar maatregelen niet in afwachting van enkele ruimtelijke ontwikkelingen. De volgende wegen pakken we nog niet aan. - Nieuwstraat - Monseigneur Theeelenstraat - Sint Jorisstraat - Kesselseweg

				- Heerstraat - Bergerhofweg - Industriestraat - Keulseweg - Kruispunt Burg. Claessenstraat/ Heerstraat/Sterrebosweg
2.	Raadsvoorstel	4	Waarom blijven de bredere stroken fietssuggestiestroken en wordt er niet gekozen om hier juridisch fietsstroken van te maken?	Door het juridisch een fietsstrook te maken is de consequentie dat dit ook meteen een parkeerverbod op straat wordt. En dat is niet wenselijk.
3.	Mobiliteitsplan	16	Egale en goed onderhouden voetpaden zijn toch niet altijd goed toegankelijk. Denk aan het trottoir op de Past. Vranckenlaan naast de kerk en aan straten waar hinkend parkeren is ingevoerd. Wat wordt hiermee gedaan?	In 7.2.2 staat dit beschreven. De wens is dat aan minimaal 1 zijde een goed voetpad ligt. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen we – mits dit ruimtelijk inpasbaar is en de openbare ruimte dit toelaat – deze ontwerpuitgangspunten toe. Ter plaatse van de kerk is er bij de herinrichting van het centrum in 2021 bewust voor gekozen om de voetgangersstrook en de parkeerplaats om te wisselen zodat er meer loopruimte ontstaat aan de winkelzijde en dat de auto's aan de kerkzijde worden geparkeerd.
4.	Mobiliteitsplan	23	Er wordt gesproken over "Monitoring gebruik toegewezen routes vrachtverkeer". Welke routes zijn er toegewezen en op welke manier?	Er zijn geen routes specifiek toegewezen. We monitoren de meest gebruikte routes en knelpunten. Het monitoren vindt plaats op basis van klachten en periodieke tellingen.
5.	Mobiliteitsplan	23	Er wordt gesproken over "Verkeerseducatie/ bewustwording fietsers en vracht- en landbouwverkeer op één weg".	Scholen krijgen jaarlijks punten toegekend vanuit de deelname in de Verkeersactieve School. Met deze punten kunnen zij zich inschrijven voor educatieprojecten. Hierbij wordt één keer per twee jaar de mogelijkheid voor een dode hoek les aangeboden. Deze termijn is vastgesteld vanuit de provincie om

			Wordt er elk jaar op elke basisschool een dodehoekles gehouden? Wordt of kan hier de combinatie worden gezocht met lokale vrachtwagenbedrijven?	ervoor te zorgen dat alle deelnemende scholen aan de beurt kan komen voor deze lessen. Scholen kiezen zelf waar zij hun punten voor inzetten. De lesaanbieders (waaronder Veilig Verkeer Nederland) werken met eigen samenwerkingspartners/vrachtwagenbedrijven samen.
6.	Mobiliteitsplan	23	Wat gebeurt er met de inzichten die opgehaald worden uit de haalbaarheidsstudie naar het opwaarderen van de Hovergelei? Indien e.e.a. haalbaar blijkt, hoe gaat dit proces verder verlopen en in hoeverre wordt de raad hierin betrokken? Indien niet haalbaar, waar verschuift de focus dan naartoe?	Op basis van de resultaten van het onderzoek bepalen we het vervolgproces. We informeren uw Raad over de resultaten hiervan. We bezien de resultaten van deze studie ook in samenhang met de ontwikkeling van Vogelsweijde. Indien dit niet haalbaar blijkt te zijn, kijken we naar de inrichting van de Heerstraat in relatie tot de dan actuele verkeerscijfers.

7.	Mobiliteitsplan	24	Kan visueel ingetekend worden waar het zebrapad op de Rijksweg komt te liggen?	
8.	Mobiliteitsplan	35	Aan welke sobere maatregel(en) wordt er gedacht voor de top 3 kruispunten?	Kruispunt Past. Rijnderslaan, Past. Vranckenlaan, Prins Hendrikstraat: Het plateau wordt in een afwijkende kleur uitgevoerd, waardoor deze beter zichtbaar is. Voor het kruispunt wordt de Pastoor Vranckenlaan wat versmald waardoor de snelheid omlaag gaat. Kruispunt Heerstraat, Past. Vranckenlaan, Kesselseweg. De aanrijksnelheid op Pastoor Vranckenlaan wordt verlaagd door het toepassen van een versmalling net voor het kruispunt. De snelheid op de Beeselseweg wordt verlaagd door de

				herinrichting tijdens het groot onderhoud. Het ontwerp moet hiervoor nog gemaakt worden. We denken hierbij dat sobere maatregelen in de vorm van een versmalling nu al voor verlaging voor de snelheid zorgen. Daarnaast willen we het kruispunt fysiek versmallen door de witte markering aan de binnenzijde te vervangen door witte stenen. Deze zijn nog steeds overrijdbaar voor vrachtverkeer maar niet aantrekkelijk voor autoverkeer. Kruispunt Keulseweg, Mariastraat, Heytstraat: met de verbreding van de fietssuggestiestroken verbeteren we de verkeersveiligheid van de fietsers en de aanrijdsnelheid van het autoverkeer op het kruispunt. Burg. Claessenstraat, Heerstraat, Sterrenbosweg is afhankelijk van het onderzoek naar de opwaardering van de Hovergelei.
9.	Mobiliteitsplan	50	Waarom is het voortgezet onderwijs niet meegenomen in de Kidsconsulting?	We hebben ons voornamelijk gericht op de basisschoolleerlingen. We hebben enkele jongeren gesproken bij de supermarkten en het voortgezet onderwijs was aanwezig bij de 1^e stakeholdersbijeenkomst.