

Communiceren Met Burgers
Paulus Potterstraat 25
6181 AX Elsloo

Stadhouderslaan 200
Postbus 15
6170 AA Stein
T +31 (0)46 435 93 93
info@gemeentestein.nl
www.gemeentestein.nl

BTW NL 0017.31.105.B.02
KvK 5198 4997 0000
IBAN NL20 BNGH 0285 008 110
BIC BNGH NL2G

Datum: 30 april 2021
Uw kenmerk:
Zaaknummer: 0971169640
Behandeld door: B.P.M. Robberts
Betreft: Schriftelijke vragen RvO art. 42; Reconstructie
Stationsstraat Elsloo

Geachte fractie,

Onlangs stelde u vragen ex artikel 42 RvO inzake de reconstructie van de Stationsstraat te Elsloo. Met excuses voor de late beantwoording treft u onderstaand alsnog onze reactie aan.

1. Is het college zich bewust van het feit dat er aan de oneven kant een groot aantal brandkranen in de parkeervakken gelegen zijn? De parkeervakken zijn nagenoeg continue in gebruik waardoor de brandkranen "niet bereikbaar" zijn. Bent u het met ons eens dat dit bij een eventuele calamiteit gevaarlijke situaties kan opleveren? Of is er bewust gekozen om de brandkranen in de parkeervakken te plaatsen? Wij van CMB zijn van mening dat brandkranen altijd bereikbaar moeten zijn.

Het is ons College bekend dat een aantal brandkranen in de parkeervakken is gelegen. Dit is eerder al ambtelijk geconstateerd en als aandachtspunt ten behoeve van de evaluatie opgevoerd.

2. Wij zien dat verkeersdeelnemers nog steeds gebruik van de stoep maken om elkaar te kunnen passeren. Op bepaalde plekken zijn de lantaarns teruggezet richting woningen waardoor de mogelijkheid om over de stoep te rijden ook "beter gefaciliteerd" wordt. Is dit een bewuste keuze? De lantaarnpalen zijn niet afwisselend teruggeplaatst waardoor er delen van de Stationsstraat in de avond minder verlicht zijn. Dit vinden wij zorgwekkend voor de veiligheid van de voetganger. Deelt het college hierin onze mening?

Ja, dat is een bewuste keuze. Het plaatsen van de lichtmasten in de richting van de bebouwing houdt verband met de passeerbaarheid van onder andere rolstoelen, rollators en kinderwagens. Het trottoir is plaatselijk erg smal. Een lichtmast moet echter minstens 30 cm



uit de kant van een weg worden geplaatst. De ruimte die dan over blijft is vaak te smal om te kunnen passeren. Om die reden zijn op een aantal plekken de lichtmasten meer in de richting van de bebouwing geplaatst.

Voor de reconstructie van de Stationsstraat is een verlichtingsplan opgesteld door Spie (vroegere Ziut), de beheerder en de adviseur openbare verlichting. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een aantal extra masten, waarmee de nieuwe verlichting voldoet aan de laatste verlichtingsnormen. Naar aanleiding van uw signaal zullen wij dit echter nadrukkelijk in de evaluatie naar voren laten komen.

3. We zien en horen dat er nog stelselmatig, en zeker in de wat latere uren, veel te hard wordt gereden op de Stationsstraat. Er is gekozen voor snelheidsremmende maatregelen, maar als CMB vragen wij ons af of deze maatregelen wel voor het gewenste resultaat zorgen. Hoe denkt het college hierover?

Middels een interactief proces met omwonenden is uiteindelijk gekomen tot het gerealiseerde ontwerp, inclusief de huidige verkeersremmende maatregelen. Uit een recente verkeersmeting, ter plaatse van Stationsstraat 52, blijkt de V85 (snelheid die door 85% niet wordt overschreden) 36 km/h te bedragen. Dit is ruim binnen de door uw Raad vastgestelde norm van een maximale overschrijding van de V85 met meer dan 10km/h. De gemeten snelheid geeft dan ook geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen.

4. Het valt ons op dat binnen de gemeente Stein verschillend wordt omgegaan met reconstructies. Waarom is er bij de Stationsstraat afgeweken van de wegprofielen zoals deze bijvoorbeeld op het Mergelakker of in de Heirstraat zijn gebruikt? Hier is namelijk wel gekozen voor verhoogde trottoirbanden.

Het gekozen wegprofiel is het resultaat van een dialoog met en inspraak van de omgeving in combinatie met het streven naar de meest optimale inrichting van de Stationsstraat. Ter plaatse is slechts beperkte ruimte beschikbaar. Door te kiezen voor een overrijdbare trottoirband zijn de parkeerplaatsen gemakkelijker te bereiken en nemen minder plaats in beslag.

5. Doordat er geen verschil in hoogte is tussen parkeervak en trottoir, wordt het parkeren buiten het parkeervak "gefaciliteerd". Met als gevolg dat de ruimte voor de voetganger beperkt wordt. Waarom is hiervoor gekozen?

Zie antwoord punt 4. Waarbij we opmerken dat het parkeren buiten de vakken niet is toegestaan.

6. Op bepaalde dagen en tijdstippen mag er aan de kant van "Baggiezz" niet geparkeerd worden in verband met laden en lossen. De vrachtauto die "het Kruidvat" voorziet van voorraden moet met regelmaat op straat parkeren omdat men het parkeerverbod stelselmatig negeert.

Wij vragen wij ons af of het college op de hoogte is van het feit dat dit parkeerverbod structureel wordt overtreden? Bent u het met ons eens dat dit gevaarlijke situaties oplevert voor de diverse verkeersdeelnemers?

De laad en loszone is een compromis. Door slechts een aantal uren per week een parkeerverbod in te stellen zijn de parkeerplaatsen de rest van de week beschikbaar voor bewoners en winkelend publiek. Wij zullen door de inzet van Boa's hierop controleren en waar nodig laten handhaven.

7. Ter hoogte van het Kruidvat is er een voetgangersoversteekplaats gerealiseerd. Deze ligt vrij dicht op de parkeervakken waardoor het zicht op voetgangers ontbreekt als er hogere



voertuigen geparkeerd staan. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Hoe denkt het college hierover?

Een geparkeerd voertuig kan inderdaad het zicht op een aankomende voetganger ontnemen. De voetgangersoversteekplaats ligt momenteel op de beste en meest logische locatie. Na de evaluatie zullen we de afweging maken of het betreffende parkeervak kan komen te vervallen.

8. Tijdens de reconstructie is er met omwonenden afgesproken dat er een evaluatie ging plaatsvinden zodra de reconstructie klaar was. Heeft deze evaluatie al plaatsgevonden? Zo ja, kunt u ons aangeven wat in het algemeen de reacties waren? Zo nee, wanneer zal deze evaluatie gaan plaatsvinden?

In de regel hanteren we het principe dat we na ongeveer een jaar na gereedkomen van de werkzaamheden een evaluatie houden. In dit geval zal de evaluatie medio juni plaatsvinden. De voorkeur gaat daarbij uit naar een evaluatie in de vorm van een bewonersavond. Een en ander is echter afhankelijk van de dan geldende coronamaatregelen.

9. De gemeente heeft destijds, met het oog op de reconstructie werkzaamheden, het achterliggende weiland gepacht voor 5 jaar. De reconstructie is nu gereed. Wat gaat nu de bestemming van dit weiland worden?

Vooralsnog zijn er geen plannen die wijziging van de bestemming noodzakelijk maken. Een en ander zal landen in de gebiedsvisie voor het Dorine Verschureplein welke later dit jaar wordt voorbereid.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stein,
namens dezen,

Wethouder fysieke leefomgeving
dhr. ing. D.M.M. Hendrix

