

Raadsvergadering d.d. 19 maart 2020	
Raadsnota nummer: ZN211677	
Onderwerp: herontwikkeling Arendsplein	
Vragen van fractie:	GROENLINKS Naam raadslid: J. Kuhlmann / M. Louwerens
1. In bijlage 3 vinden wij een overzicht van de door u genoemde omgevingsdialoog. Echter, wij zien hier een beperkt verslag van een info-avond. Wanneer is er volgens u sprake van een omgevingsdialoog? Antwoord: Een omgevingsdialoog vindt plaats bij ontwikkelingsinitiatieven. Aan de initiatiefnemer (in dit geval gemeente) wordt gevraagd om in de eerste fase van het initiatief een dialoog aan te gaan met de omgeving (omwonenden, aangrenzende bedrijven, scholen etc). Het doel is om de input vanuit de omgeving te betrekken in het verdere proces. Aan deze richtlijn is voldaan. Tijdens de avond was sprake van twee presentaties gevolgd door de mogelijkheid tot het aangaan van een gesprek met gemeente/ontwikkende partijen. Ook konden aanwezigen hun op- en aanmerkingen ten aanzien van het plan bij de gemeente achterlaten. In totaal hebben 17 aanwezigen van deze gelegenheid gebruik gemaakt. Het verslag hiervan is gepubliceerd op de website van de gemeente Oosterhout en toegevoegd aan de beantwoording van de sjabloonvragen. 2. GroenLinks is getuige geweest van een o.i. zeer slecht verlopen informatieavond waar driekwart van de aanwezigen het pand vroegtijdig heeft verlaten uit frustratie en geen opmerkingen of vragen heeft gesteld. Wij verwijzen graag naar een ingezonden mening van een aanwezige die avond, zie weekblad Oosterhout van woensdag 29 januari 2020. De kop luidt als volgt: Waardeloze info-avond Arendsplein. Denkt u toch voldoende input te hebben om verder te kunnen gaan? Overweegt u om nogmaals de mogelijke input, van degenen die voortijdig de informatieavond hebben verlaten, te vragen? Antwoord: De opkomst tijdens de informatieavond was boven verwachting hoog. Er waren aanzienlijk meer aanwezigen dan vooraf aangemeld. Door het ontbreken van een geluidinstallatie hebben helaas enkele bezoekers de avond voortijdig verlaten. De stelling dat dit driekwart van de aanwezigen betrof klopt ons inziens niet. Na de presentaties zijn veel mensen gebleven om het gesprek met gemeente/ontwikkelaars aan te gaan. Hierbij is inderdaad in een aantal gevallen discussie geweest over met name het parkeren in de binnenstad. Dergelijke discussies zijn echter bij de bespreking van een nieuwbouwplan – zeker in een bebouwde omgeving – niet vreemd. Wat betreft de verwijzing de ingezonden mening in weekblad Oosterhout; dit betreft een individuele mening van een aanwezige. De gemeente heeft ook positieve reacties op de avond en het plan ontvangen.	

De input zoals opgehaald op de avond wordt waar mogelijk/haalbaar meegenomen in de verdere uitwerking van het plan. Op dit moment wordt geen nieuwe avond georganiseerd. Ten tijde van de bestemmingsplanprocedure kunnen belanghebbenden opnieuw hun reactie ten aanzien van het plan kenbaar maken.

3. U gaat een klankbordgroep in het leven roepen. Wat wordt de taak van deze klankbordgroep? Hoe wordt deze klankbordgroep geformeerd en welke geledingen uit de buurt worden hiervoor gevraagd?

Antwoord:

In de klankbordgroep nemen circa tien vertegenwoordigers van omwonenden en ondernemers zitting. Getracht wordt om vanuit iedere straat een vertegenwoordiger in de klankbordgroep te krijgen. Dit zal verder uitgewerkt worden. De deelnemers hebben de rol van schakel met de omgeving. Hen wordt gevraagd om in twee richtingen de rol van boodschapper te vervullen. Zij brengen omgevingsgeluiden bijeen in de klankbordgroep en communiceren vanuit de klankbordgroep terug naar de omgeving. De leden van de klankbordgroep agenderen onderwerpen die leven onder omwonenden en ondernemers.

De klankbordgroep wordt begeleid en geleid door de projectmanager Arendsplein, ondersteund door een communicatieadviseur. Daarmee is de directe communicatie tussen klankbordgroep en projectgroep Arendsplein afgedekt.

4. Het is de taak van de initiatiefnemer om te zorgen voor een goede omgevingsdialoog. Komt nu de verantwoording hiervan op de schouders van de klankbordgroep?

Antwoord:

De verantwoordelijk voor het voeren van de omgevingsdialoog ligt bij initiatiefnemers, in dit geval gemeente en ontwikkelende partijen. Deze verantwoordelijkheid gaat niet over naar de klankbordgroep.

Rapport Verkeer en parkeren Arendsplein, 12 februari 2020.

5. In het rapport wordt uitgegaan van een Rabobank en ABN Amro in volle werking. Maar al enige tijd is er slechts sprake van een beperkte bedrijvigheid. De aanname dat beide banken in volle werking zijn wordt in het hele verkeers/parkeeronderzoek meegenomen en leidt uiteindelijk tot een aanname in benodigd aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie en verkeerde aantallen verkeersbewegingen. Met andere woorden: de conclusies uit het onderzoek zijn gestoeld op foutieve aannames. Bent u van mening dat een nieuw onderzoek, gebaseerd op de juiste aannames, op zijn plaats zou zijn?

Antwoord:

Nee, onze aannames zijn juist en nieuw/ aangepast onderzoek is niet aan de orde. Jurisprudentie geeft aan dat, in geval van ruimtelijke transformaties, het is toegestaan tot uiterlijk vijf jaar terug functies (banken + baliefunctie) te betrekken in een parkeerbalans. N.B. De huidige parkeerterreinen bij de Rabobank en ABN Amro bank zijn tot op heden niet openbaar.

6. Op blz. 4 staat het volgende: om de effecten van de transformatie te kunnen duiden is de huidige situatie geanalyseerd op basis van bestaande verkeerstellingen en een observatie van het plangebied.” Wat wordt met observatie bedoeld en is deze observatie op verschillende momenten uitgevoerd?

Antwoord:

De observatie heeft plaatsgevonden op twee momenten; op een werkdagmiddag én op een zaterdag. De verkeerstellingen zijn gedurende twee weken (24 uur/ dag) aaneengesloten uitgevoerd.

7. Bij 2.2 staat dat er geen parkeergegevens van de Gasstraat en Rulstraat bekend zijn. Waarom zijn deze parkeerplaatsen niet in de observatie meegenomen, ook al zouden ze niet belangrijk zijn?

Antwoord:

Omdat in de Gasstraat en Rulstraat ten gevolge van de ruimtelijke transformatie géén wijzigingen zijn voorzien, zijn de parkeerplaatsen in deze straten niet meegenomen in de parkeerbalans. Wel of niet meenemen geeft geen verschil. Wel is in oktober 2019 een centrumbreed parkeeronderzoek uitgevoerd. Hierin is parkeerdruk en –motief in beeld gebracht. Dus ook van de Gasstraat en Rulstraat.

8. De aanleunende straten van het plangebied, waaronder Gasstraat, Kegelstraat en Rulstraat, kunnen straten met een tekort aan parkeerplaatsen zijn. Dat kan worden uitgerekend en dan wordt duidelijk hoe groot de druk op het Arendsplein is door deze mogelijke tekorten. Vergunninghouders hoeven niet perse in eigen straat te parkeren, maar parkeren ook in de directe omgeving. Kan het onderzoeksgebied worden uitgebreid?

Antwoord:

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is het uitgangspunt om de omliggende stedelijke omgeving niet extra te belasten. Bestaande parkeerproblematiek wordt met een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling niet opgelost. Wij zien daarom geen aanleiding het onderzoeksgebied uit te breiden.

9. Onder 2.3 wordt aangenomen dat de avondspits de maatgevende periode is. Is er onderzoek gedaan naar andere spitsmomenten, zoals bijvoorbeeld de zaterdagmiddag?

Antwoord:

Op basis van 24 uren gegevens van verkeerstellingen is bepaald wat het drukste (spits)uur is. De werkdag avondspits is maatgevend.

10. In 3.1 wordt de nieuwe situatie getoond. De parkeergarage komt in een doodlopende weg te liggen. Met het krimpen van het aantal beschikbare plaatsen in de parkeergarage [door verschillende oorzaken] is het billijk aan te nemen dat deze regelmatig vol zal zijn. Bij vol is het geen kwestie van doorrijden, maar van keren en terugrijden. Is dit verkeerskundig een wenselijke situatie?

Antwoord:

Recentelijk onderzoek in de parkeergarage van Arendshof (Q-park) geeft aan dat op het gemiddelde drukste moment er een bezettingsgraad is van (slechts) 53%. Door gedeeltelijke sloop van Arendshof II (-70 pp) en het reserveren van parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners (gebouw Altera) (-77 pp) wordt de parkeercapaciteit teruggebracht van 562 pp naar 415 parkeerplaatsen. Op basis hiervan wordt een maximale bezettingsgraad verwacht van 78%. Dit is een prima waarde: goed gevuld, maar een vrije plaats is snel gevonden. De parkeergarage zal dus niet regelmatig vol zijn.

11. In het rapport wordt alleen rekening gehouden met bewoners die in de ochtend naar het werk gaan en in de avond terugkomen. Echter, wij verwachten dat toekomstige bewoners van het Arendsplein voor een groot deel niet werkende ouderen zullen zijn. De aanname dat auto's overdag het gebied verlaten, kan dus een verkeerde zijn. Er kan derhalve een groot deel van de auto's in het gebied blijven. Heeft u met dit gegeven rekening gehouden?

Antwoord:

Het berekenen van de verkeersaantrekkende en –producerende werking van nieuwe woningen heeft plaatsgevonden op basis van (standaard) landelijke richtlijnen, opgesteld door stichting CROW, vastgelegd in publicatie 317.

12. Met welke ritgeneratie per woning (appartement) is er gerekend?

Antwoord:

In het rapport “Verkeerscirculatie Arendsplein” van XTNT; paragraaf 3.3, tabel 2 staan de aankomende en vertrekkende verkeersbewegingen per gebouw vermeld. De hoogte van de ritgeneratie is afhankelijk van de prijscategorie van de woning.

13. Alternatief 2, omkeren eenrichtingsverkeer Gasstraat
Klopt de stelling dat extra verkeer uit het centrum op Bredaseweg naar de kruising met Wilhelminalaan deze kruising nog meer gaat belasten?

Antwoord:

In het rapport van XTNT zijn twee alternatieven onderzocht: 1. Huidige verkeerscirculatie en 2. Omkeren eenrichtingsverkeer Gasstraat. Hieruit blijkt dat de stelling niet klopt. In het rapport “Verkeerscirculatie Arendsplein” van XTNT; paragraaf 3.3, tabel 6 is vermeld dat bij alternatief 1 kruispunt Trommelen met 1,1% ontlast wordt. Bij alternatief 2 is een ontlasting van 2,9% verwacht (ten gevolge van een andere verdeling van aankomend verkeer). Daarentegen, bij alternatief 2 is er een toename van 4,6% verwacht op de kruising Van Liedekerkestraat/ Kegelstraat. Met name omdat dit ter plaatse nadelen heeft voor de verkeersveiligheid, is hier niet voor gekozen.

Naast deze alternatieven is ook gekeken naar twee varianten: 1. Een- of tweerichtingsverkeer verlengde Gasstraat en 2. Rijrichting bevoorradingsweg Arendshof. Variant 1 vraagt om meer ruimte in het openbaar gebied voor de weg en de kruisingen, voor variant 2 is geen voorkeur aan te geven, beide rijrichtingen zijn mogelijk.

Voorstel is het behouden van de bestaande verkeerscirculatie + doortrekking van de Gasstraat tot aan de Kegelstraat.

14. Wat wordt in alternatief 2 blz. 20 bedoeld met een blokkade op de Van Liedekerkestraat en wat wordt bedoeld met een aparte linksafstrook die nodig zou zijn? Is de conclusie gerechtvaardigd dat hier een nieuw degelijk parkeeronderzoek gedaan moet worden?

Antwoord:

Omdat verkeer bij alternatief 2 niet meer de Bredaseweg kan inrijden zal gekozen worden voor de Kegelstraat. Daardoor stijgt de verkeersintensiteit van deze afslaan beweging en wordt er openthoud van verkeer op de Van Liedekerkestraat verwacht. Daarom is voorgesteld om een extra linksafvak aan te leggen (nét voor de kruising op de noordelijke (aankomende) tak) Voor nu is deze globale toets voldoende om conclusies te kunnen trekken.

15. In het plan zien wij niet terug dat er rekening gehouden is met fietsparkeren. De bestaande fietsbeugels zouden hergebruikt [kunnen] worden. Op welke plaatsen gaat dit gedaan worden?

Antwoord:

Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van het plan zal gekeken worden hoe het fietsparkeren op een aantrekkelijke manier kan worden vormgegeven en gesitueerd.

16. Op de raadsvergadering van 27 februari 2018 is met grote meerderheid een motie aangenomen van VVD, GBV en GroenLinks. In hoeverre zijn de verzoeken uit deze motie ten uitvoer gebracht?

Antwoord:

In de motie is gevraagd “de verkeersafwikkeling die samenhangt met de herontwikkeling van het Arendsplein integraal te bezien en te verbeteren en met voorstellen hiertoe te komen”. Het bijgevoegde onderzoeksrapport geeft hier antwoord op: de ontwikkeling is wat betreft het rijdende en stilstaande verkeer goed inpasbaar in zijn omgeving. De verkeerscirculatie blijft in de basis hetzelfde. Alleen de Gasstraat wordt doorgetrokken tót aan de Kegelstraat. Nog verder doortrekken leidt tot een onacceptabele aantasting van het leefklimaat in het noord-westelijk woongebied van het centrum. Kruispunt Trommelen wordt ten gevolge van de transformatie en de verschuiving van verkeersstromen iets ontlast.