
SCHRIFTELIJKE VRAGEN

ZAAKNUMMER	680427
Datum indiening vragen	8 juli 2024
Van	De fractie van
Gericht aan	College van burgemeester en wethouder
Onderwerp	Principeverzoek Zuideinde 114 en Hof van Noordeinde

Toelichting**Vragen**

1. Klopt het dat de initiatiefnemer 38 directe bureu niet op de hoogte heeft gesteld van zijn gewenste bouwensen Hof van Noordeinde en moet je daaruit concluderen dat het participatie traject daardoor niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd

Antwoord

Neen, initiatiefnemer heeft wel degelijk directe bureu op de hoogte gesteld van het voornemen. Op verschillende momenten van het planproces heeft initiatiefnemer directe omwonenden geïnformeerd over het voornemen. Participatie en de mogelijkheid te reageren op het voornemen heeft initiatiefnemer voor aanvang van de wijzigingsprocedure georganiseerd, waarbij ingekomen reacties, grieven, suggesties en aandachtspunten vanuit de directe omwonenden in de vorm van een reactienota door initiatiefnemer zijn beantwoord. In hoofdstuk 8.1 (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) is overigens een uiteenzetting opgenomen over de wijze waarop zijn inspanningsverplichting ten aanzien van participatie en de achterliggende jaren is ingevuld. Zo heeft initiatiefnemer destijds een website online gezet voor actuele planinformatie en hebben er in de fase tussen het eerste ontwerp wijzigingsplan en begin 2022 diverse gesprekken met bewoners plaatsgevonden die tot planaanpassingen hebben geleid. Omwonenden zijn vervolgens gevraagd om op de (aangepaste) plannen te reageren door een door initiatiefnemer opgestelde enquête in te vullen, waarbij tevens de ruimte is geboden voor vrije inbreng los van de stellingen Overigens heeft initiatiefnemer deze mogelijkheid kenbaar gemaakt met verspreiding huis aan huis van een brief (op ca. 100 adressen in de omgeving) en aan de hand van een nieuwsbrief. In totaal zijn er 32 reacties op binnengekomen, waarvan 2 dubbele, dus uiteindelijk 30 unieke reacties. Initiatiefnemer heeft deze reacties en de reactie daarop gevat in een reactienota. Al met al kan geconcludeerd worden dat er op meerdere momenten van het planproces buiten de formele ter inzage legging om, meerdere malen en op verschillende manier invullen aan het aspect participatie is gegeven door initiatiefnemer.

2. Wat bedoelt het college met een gefundeerd plan zoals te lezen is in de nieuwsbrief (zie ook toezegging waarnaar verwezen wordt) en kan het college de tijdslijn aangeven wanneer er gestart gaat worden bij;
 - a. aanleggen tijdelijk fietspad
-

Antwoord 2A:

Het is op dit moment niet mogelijk om een exacte datum te noemen voor de start van de aanleg. Het college gaat er nog altijd vanuit dat de eerder genoemde circa negen maanden haalbaar is.

Antwoord 2B:

Er vinden om dit moment nog gesprekken plaats in de omgeving over deze mogelijke verbinding. Uw raad zal te zijner tijd worden geïnformeerd over het proces en de vooruitgang.

3. Klopt het dat principeverzoek Zuideinde 114 en Hof van Noordeinde niet meegerekend zijn bij de verkeersbewegingen/ontwikkelingen rapport Goudappel 2019?

Antwoord:

Wijzigingsplan 'Hof Noordeinde Roelofarendsveen'

Dat klopt. Zowel het principeverzoek Zuideinde 114 Roelofarendsveen als ontwikkellocatie Hof Noordeinde zijn niet meegenomen in de rapportage 'Actualisering VSP Roelofarendsveen 2019'. Daarom is de verkeersgeneratie van het wijzigingsplan 'Hof Noordeinde Roelofarendsveen' separaat berekend en beoordeeld. De verwachte verkeerstoename in voorliggend wijzigingsplan is berekend aan de hand van verkeerskencijfers van het CROW en is terug te vinden in paragraaf 4.2 van de plantoelichting van het wijzigingsplan. Dit is een gebruikelijke methode om de verkeerskundige gevolgen van een ruimtelijk plan inzichtelijk te maken en de aanvaardbaarheid te beoordelen. Op basis van de verkeerskencijfers is de verwachting dat de nieuwe woningen tot een verkeerstoename van 130 tot 145 motorvoertuigen per dag zullen leiden. Deze verkeerstoename van de woningen is vergeleken met de verkeersgeneratie die hoort bij detailhandel. In het huidige bestemmingsplan Braassemerland 2019 heeft de locatie de bestemming Detailhandel.

Ten opzichte van de huidige situatie zal als gevolg van voorliggend plan er een andere invulling van het plangebied ontstaan - woningbouw in plaats van detailhandelbestemming - en daarmee ook de mate van verkeer(sbewegingen) wijzigen. Voorgenoemd verschil tussen de huidige en nieuwe situatie (en daarbij behorende verkeersbewegingen) geeft echter geen aanleiding om voorliggend wijzigingsplan niet vast te stellen. Daarentegen is het in theorie - en planologisch gezien - mogelijk de locatie opnieuw in gebruik nemen voor detailhandel. Daarom vergelijken we de verkeerstoename niet met de huidige feitelijke situatie (geen verkeer vanwege leegstand), maar met de situatie die kan ontstaan op basis van het bestemmingsplan Braassemerland 2019.

De verkeersgeneratie van de huidige bestemming is ook berekend aan de hand van de verkeerskencijfers van het CROW. Er is aangesloten bij het kencijfer voor een kringloopwinkel. In het verleden was er namelijk ook (onder meer) een kringloopwinkel gevestigd, dus dit kan worden beschouwd als een representatieve invulling van de detailhandelsbestemming. De verkeersgeneratie van de huidige detailhandelsbestemming is aan de hand van het kencijfer voor een kringloopwinkel berekend op 232 tot 302 motorvoertuigen per etmaal. Vergelijken we dus de huidige bestemming Detailhandel met de bestemming Wonen in het wijzigingsplan, dan is de conclusie dat het wijzigingsplan zal leiden tot een verbetering in de verkeersgeneratie. De potentiële verkeersgeneratie van de huidige detailhandelsbestemming ligt namelijk aanzienlijk hoger. Omdat de verkeersgeneratie van de huidige detailhandelsbestemming in potentie hoger uitvalt dan de verkeersgeneratie van de woningen die het wijzigingsplan mogelijk maakt, achten wij het vanuit verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar om het wijzigingsplan vast te stellen. Wij menen dat er in planologische zin sprake zal zijn van een verbetering van de verkeerssituatie.

Los van het wijzigingsplan hebben wij wel degelijk oog en zorg voor de feitelijke toename van verkeer op het Noordeinde en Zuideinde, te meer omdat uit het rapport Actualisering VSP Roelofarendsveen 2019 volgt dat de I/C waarde op sommige wegvakken al wordt overschreden. Wij vinden dit echter onvoldoende reden om het wijzigingsplan niet vast te stellen. Naast de eerder genoemde planologische verbetering die met het wijzigingsplan optreedt, vinden wij ook van belang

dat het wijzigingsplan voorziet in een dringende behoefte aan nieuwe woningen. Wel zullen wij Goudappel voor de volledigheid vragen om de verkeersgeneratie van het wijzigingsplan te verwerken in het VSP 2019 zodat inzichtelijk wordt wat het precieze effect van dit plan is op de I/C waarde.

Principeverzoek Zuideinde 114 Roelofarendsveen

Het voornemen van Zuideinde 114 Roelofarendsveen is ook niet in concreto meegerekend bij de verkeersbewegingen/ontwikkelingen rapport Goudappel 2019. Met de opmerking dat ook hier voor ogen gehouden moet worden dat het rapport Goudappel 2019 een actualisatie is van het VSP Roelofarendsveen en *een bepaald inzicht verschaft in de verwachte toekomstige verkeersdruk* rondom het Noordeinde en Zuideinde bij verwezenlijking van woningbouwplannen. Met andere woorden, het rapport van Goudappel 2019 is niet opgesteld om daarmee *alle toekomstige ontwikkelingen (limitatief) in kaart te brengen en qua verkeersbewegingen van een berekening te voorzien*. In het rapport van Goudappel uit 2019 wordt gerefereerd aan 'nieuwe ontwikkelingen zoals de tweede fase van de ontwikkeling van de Brede School Kaskade' en het feit dat er in de komende jaren normaliter kleinschalige woningbouw ontwikkelingen ingediend worden bij de gemeente door tuinders die stoppen en plaats willen maken voor kleinschalige woningbouw ontwikkelingen.

4. We hebben als raad een maand geleden vastgesteld dat bij Noord-Zuideinde de verkeersveiligheid prioriteit krijgt boven woningbouw, hoe kan het college dan nu hiermee akkoord gaan met de wetenschap dat nagenoeg in alle stukken staat vermeld dat de verkeersbewegingen het niet meer aankan qua verkeersveiligheid op het Noordeinde?

Antwoord:

Het initiatief is reeds op 27 november 2023 kenbaar gemaakt. Omdat er destijds van uitgegaan werd dat het een aanvraag bestemmingsplanwijziging betrof en geen principeverzoek, is het nooit in behandeling genomen. Achteraf bleek dat een onterechte conclusie en is door initiatiefnemer verzocht het verzoek alsnog in behandeling te nemen als principeverzoek / concept adviesaanvraag. In de advisering van dit verzoek wordt overigens nadrukkelijk opgemerkt dat de gemeenteraad op 17 juni 2024 een besluit genomen omtrent de toekomst van het Noordeinde en Zuideinde en er dan ook tot voor kort geen nieuwe conceptverzoeken in behandeling genomen worden die extra verkeersbewegingen op het Noord- en/of Zuideinde genereren. Echter aangezien dit verzoek feitelijk al van 27 november 2023 dateert, heeft het college besloten dit principeverzoek toch in behandeling te nemen.

De beoordeling van het verzoek heeft vervolgens geleid tot een positieve grondhouding met daarbij een aantal verplichtende voorwaarden die in het kader van de nadere uitwerking in acht genomen dienen te worden. Vandaar dat bij de beoordeling ten aanzien van het aspect 'verkeer en parkeren' opgemerkt wordt dat dit onderdeel in het kader van de uitwerking nader onderzocht en uitgewerkt dienen te worden omdat op voorhand niet te zeggen valt of dit een belemmering gaat vormen. De positieve grondhouding wordt dan ook primair gebaseerd op het feit dat in planologisch opzicht de herontwikkeling van een bestaand bijgebouw naar een levensloopbestendige woning binnen bestaand stads- en dorpsgebied een wenselijk initiatief is, dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden en dat het ombouwen van de garage naar een volwaardige woning circa 8 verkeersbewegingen per etmaal extra zal genereren (hetgeen een zeer beperkte toename is). Oftewel initiatief dat in principe als wenselijk beschouwd kan worden mits uit de nadere uitwerking blijkt dat aan alle verplichtende voorwaarden voldaan kan worden.

5. Klopt het dat het college in b & w vergadering 11/02/20 al heeft aangegeven dat de verkeersintensiviteit Noord- en Zuideinde onder druk staat, dat bij toekomstige plannen de extra verkeersgeneratie voor problemen kan gaan zorgen voor het Noordeinde, dat het Noordeinde theoretisch al aan zn max zit? Met dit gegeven, waarom werkt en heeft het
-

college dan steeds meegewerkt aan principeverzoeken die niet stonden vermeld in het rapport Goudappel 2019?

Antwoord:

Het rapport Goudappel 2019 had niet als doel een limitatief aantal locatiespecifieke ontwikkelingen te benoemen en daarmee navolgende locatiespecifieke ontwikkelingen die niet in het rapport vermeld zijn, als ongewenst te beschouwen. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.

Naam en ondertekening