

Wagemakers - van Gastel, Jeannette

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 24 mei 2018 9:39
Aan: Griffie
Onderwerp: Bioscoop Nieuwstraat
Bijlagen: Opdrachtomschrijving vkplan nieuwstraat-2.docx; Motie integraal verkeersplan-1._pdf.pdf; Integraal verkeersplan Nieuwstraat - Roosendaal - Plan van Aanpak.pdf

Aan de Roosendaalse Gemeenteraad.

Betreft: **Ondermijning Gezag van de Roosendaalse Gemeenteraad**

Geachte dames en heren.

Hierbij vestigen uw aandacht op 1.) de vertaling van de motie “integraal verkeersplan Nieuwstraat Roosendaal” (motielijst NR 2018-M1) d.d. 1-3-2018 (hierna: motie) in de opdracht aan Goudappel Coffeng (=adviesbureau) en 2.) de vergunningverlening ten behoeve van de bioscoop. Het schrijven start met de conclusie vervolgens de onderbouwing, huidige stand van zaken en sluit af met een verzoek aan de Raad.

1. Conclusie

De inhoud van de motie is op delen niet of gedeeltelijk uitgevoerd. Te weten:

1. géén opdracht voor een **integraal** verkeersplan*) zie bijlagen
2. géén uitstel van vergunningverlening op basis van het integrale verkeersplan.

Ik concludeer dat hier ondermijning van het gezag van het hoogste bestuurlijke gemeentelijk orgaan, t.w. de Gemeenteraad, plaatsvindt.

2. Opdracht van de Raad aan B&W

De Raad droeg in de motie aan B&W op een integraal verkeersplan op te stellen. Volgens het Groot Woordenboek van de Nederlandse taal betekent het woord integraal: “waaraan niets aan ontbreekt, alles omvattend in zijn geheel”. In het verkeersplan moet dus “alles in zitten” voor wat betreft het verkeer.

3. Vertaling motie in opdracht aan Goudappel Coffeng

De opdracht bevat de integrale aanpak niet. De opdracht beperkt het aantal onderwerpen die moeten worden behandeld. Het PvA van Goudappel Coffeng vertaalt deze onderwerpen in verschillende stappen.

4. Wat betekent een integraal (allesomvattend) verkeersplan

Integraal duidt op de integratie van verkeersplan met andere beleidsterreinen. In ieder geval is het verkeersplan (mede) gericht op verbetering van de verkeersveiligheid. Voorts valt o.a. te denken aan de volgende onderwerpen die mede onderzocht dienen te worden: uitvoerbaarheid, financiële haalbaarheid van de optimale verkeersoplossing, aanhaking nieuwe ring, is de gekozen invulling van de bestemming (bioscoop) wel of niet uitvoerbaar, veiligheid en de relatie met het GVVP.

5. Huidige stand van zaken overleg verkeersplan

Het project overleg bevindt zich in de beginfase. Er is een gezamenlijke analyse door de betrokken partijen van de op te lossen probleemsituatie gedaan. Hiermee is het spanningsveld zo volledig mogelijk in kaart gebracht.

6. Vergunning verlening aan de ondernemer

Per 11 mei jl is de vergunning voor de bioscoop definitief verleend. B&W negeert hiermee de unaniem

aangenomen motie. Vergunningverlening is volgens de motie gekoppeld aan de oplevering van het integrale verkeersplan. Het verkeersplan is nog niet opgeleverd.

7. Verzoek

Gelet op de onvolledige uitvoering van de motie verzoeken wij u:

- de portefeuillehouder opdracht te geven de gebreken in de opdracht te repareren cf. aangenomen motie en de controle daarop
- B&W ter verantwoording te roepen omtrent de gezagsondermijning van de Raad in deze kwestie op de onder 1. genoemde punten.

Namens de Nieuwstraatbewoners

([redacted])

Bijlage:

- motie integraal verkeersplan d.d. 1-3-2018
- offerte aanvraag verkeersplan ongedateerd;
- PvA integraal verkeersplan Nieuwstraat – Roosendaal d.d. 28-03-2018.

Gemeente Roosendaal
Plan van Aanpak

Integraal verkeersplan Nieuwstraat - Roosendaal

Bereikbaar, leefbaar en uitvoerbaar!

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Roosendaal
Plan van Aanpak

Integraal verkeersplan Nieuwstraat - Roosendaal

Bereikbaar, leefbaar en uitvoerbaar!

Datum	28 maart 2018
Kenmerk	RSD131/Wrd/0911.01
Eerste versie	

	Inhoud	Pagina
1	Visie op de opdracht	4
1.1	Bereikbaar en leefbaar; essentieel voor een straat met economische trekpleisters	4
2	Plan van aanpak	5
2.1	Stap 1: Inventarisatie	5
2.2	Stap 2: Verkeersonderzoeken	6
2.3	Stap 3: Opstellen en afwegen oplossingsrichtingen	7
2.4	Stap 4: Uitwerken en ontwerp totaaloplossing	8
2.5	Beeldende analyses en rapportage	8

1

Visie op de opdracht

1.1 Bereikbaar en leefbaar; essentieel voor een straat met economische trekpleisters

De Nieuwstraat is van groot belang voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de gemeente. De Nieuwstraat kent een eigen dynamiek door de ligging ten opzichte van de stad en de aanwezige functies. Zo is de Nieuwstraat een belangrijke inprikker voor het centrumgebied van Roosendaal en voorziet in stallingsmogelijkheden, zoals parkeergarage de Biggelaar. Daarnaast biedt het een diversiteit aan functies, zoals het politiebureau, woningen en schouwburg De Kring. Hier wordt binnenkort een extra publiekstrekker aan toegevoegd namelijk de City Bioscoop.

In de huidige situatie zijn enkele knelpunten op het gebied voor doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, parkeren en stallingsmogelijkheden voor grotere voertuigen, zoals touringcars en vrachtverkeer. Door realisatie van de bioscoop is de verwachting dat deze problematiek gaat toenemen. Hierdoor wil de gemeente voor de realisatie van de bioscoop de knelpunten in beeld laten brengen en komen tot oplossingen die breed gedragen worden.

De gemeente Roosendaal heeft Goudappel Coffeng gevraagd om een offerte uit te brengen voor het opstellen van een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat waarbij diverse stakeholders worden betrokken in het proces. In het voorliggende document is ons plan van aanpak tot het komen van een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat in Roosendaal beschreven.

2

Plan van aanpak

2.1 Stap 1: Inventarisatie

In de eerste fase willen wij een zo goed mogelijk beeld verkrijgen van de huidige situatie, het vigerende beleid, de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen en ambities, de effecten hiervan op de toekomstige situatie en de te hanteren uitgangspunten voor de uiteindelijke planvorming. In deze fase verzamelen wij veel gegevens. Het gaat dan onder meer om:

- Achtergronden, beleidsdocumenten en overige onderzoeken;
- Wensen, klachten en (on)mogelijkheden en;
- Huidige parkeer, verkeers- en ruimtelijke situatie.

Achtergronden, beleidsdocumenten en overige onderzoeken

In de inventarisatie verkennen we de uitgangspunten en achtergronden uit eerdere (beleids)studies. Belangrijk daarbij is onder andere het document 'een compactere binnenstad te ontwikkelen die grootser aanvoelt', maar ook het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 'Knooppunt Roosendaal'. Het gaat dan ook om een verkenning van de voorgenomen beleid en infrastructurele ontwikkelingen die betrekking hebben op het functioneren van de Nieuwstraat en met name parkeren. Het doel hiervan is om de beleidsmatige 'kansen' en 'belemmeringen' in kaart te brengen ten behoeve van de zoektocht naar oplossingsrichtingen (stap 3).

Wensen, klachten en (on)mogelijkheden

Binnen de gemeente Roosendaal, en via diverse stakeholders is veel (lokale) kennis aanwezig die relevant is voor deze verkeersstudie. Via een kick-off bijeenkomst met de projectgroep willen we zoveel mogelijk van deze relevante kennis boven water krijgen.

Huidige parkeer, verkeers- en ruimtelijke situatie

Om een goed beeld te schetsen van de huidige situatie en de huidige knelpunten, voeren wij een uitgebreide schouw uit. Door de schouw op locatie vormt het projectteam van Goudappel Coffeng zich een eenduidig en goed beeld van het verkeerskundige functioneren van de Nieuwstraat in de huidige situatie.

Hierbij wordt speciaal aandacht besteed aan de parkeersituatie op straat in de directe omgeving en in de parkeergarage 'de Biggelaar' zelf. We kijken hier onder andere naar

het ontwerp van de in- en uitrij situatie van de garage, de vindbaarheid en aansluiting op de doelgroep. Daarnaast brengen wij de mogelijkheden van het laden en lossen van vrachtverkeer in de Nieuwstraat in beeld.

Resultaat

Op basis van de inventarisatie hebben we een goed beeld van het huidige verkeerskundige functioneren van de Nieuwstraat. We krijgen scherp waar eventuele knelpunten ontstaan en wat de ruimtelijke (on)mogelijkheden zijn. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan de verkeersafwikkeling van de parkeergarage

2.2 Stap 2: Verkeersonderzoeken

Verkeersmodelberekeningen

Goudappel Coffeng heeft het regionale model West-Brabant opgesteld en in beheer. Voor de uitvoering van de overige verkeersonderzoeken en effecten op de omgeving maken we gebruik van het verkeersmodel voor het analyseren van de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau. Hierbij gebruiken we de volgende gegevens:

- Intensiteiten per spitsperiode en etmaalperiode met onderscheid naar auto en vracht (inclusief verschil ten opzichte van referentie);
- I/C-verhoudingen (verhouding tussen intensiteit en capaciteit) voor ochtend- en avondspitsperiode op wegvak- en kruispuntniveau;
- Kruispuntstromen.

Voor het effect van de komst van de City Bioscoop worden geen aanvullende modelberekeningen uitgevoerd. De verkeersgeneratie van de bioscoop wordt bepaald op basis van CROW-kencijfers en handmatig toegevoegd aan de verkeersintensiteiten zoals deze worden afgeleid uit het verkeersmodel (referentiesituatie 2030).

Doorstroming

De toekomstige situatie toetsen we op afwikkeling en doorstroming. Door de verhouding van de intensiteit en capaciteit van wegvakken bepalen we in hoeverre sprake is van een goede doorstroming op de Nieuwstraat. Hierbij wordt rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe functie, City Bioscoop. In een stedelijke omgeving zijn de kruispunten veelal maatgevend voor de capaciteit van het wegennet. Daarom onderzoeken we, naast de beoordeling op wegvakniveau, ook globaal of de capaciteit van de kruispunten afdoende is. Dit om de doorstroming van het kruispunt in de ochtend- en avondspits te bepalen. De kruispunten rekenen onze verkeersregelingsexpert door met het rekeninstrument OMNI-X en/of de meerstrooksrotondeverkenner. Dit geeft inzicht in het functioneren van het betreffende kruispunt. Zo wordt duidelijk in hoeverre op basis van de huidige vormgeving van het kruispunt een goede afwikkeling mogelijk is. De te analyseren kruispunten bepalen we in overleg met de gemeente (tijdens het startoverleg). Wij stellen voor om het kruispunt Nieuwstraat – Burg. Prinsensingel te analyseren om mogelijke terugslag op de Nieuwstraat in beeld te brengen.

Verkeersveiligheid

Binnen het thema verkeersveiligheid voeren we een kwalitatieve toetsing uit van de verkeersveiligheid. Het gaat dan ondermeer om de ontwerpkeuzes die binnen het project gemaakt kunnen worden, zoals ligging voet- en fietspad en parkeervoorzieningen. Daarnaast hebben ook de verschillende kruispuntvormen voor- en nadelen op het gebied van verkeersveiligheid. Ook dit nemen we kwalitatief mee in de analyse.

Een belangrijk aspect voor de verkeersveiligheid is de oversteekbaarheid van wegen voor het langzaam verkeer. Daarom onderzoeken we, naast de kwalitatieve analyse, ook de oversteekbaarheid op de Nieuwstraat. Deze analyse voeren we uit met behulp van de intensiteiten uit het verkeersmodel op de Nieuwstraat. De oversteekbaarheid van een wegvak berekenen we door het bepalen van de wachttijd met de methode de Haes. De wachttijd voor voetgangers is daarbij maatgevend omdat een voetganger er langer over doet om de weg over te steken dan een fietser. De te analyseren locatie(s) bepalen we in overleg met de gemeente (tijdens het startoverleg).

Parkeren

Met de komst van de nieuwe bioscoop zal de vraag naar parkeerplaatsen in het gebied toenemen. Om in beeld te krijgen hoeveel de parkeervraag zal toenemen maken wij een parkeerbalans voor de bioscoop op basis van aanwezigheidspercentages en het vigerende parkeerbeleid, CROW parkeercijfers en onze expertise met betrekking tot het gebruik van bioscopen. Een bioscoop kent verschillende piekmomenten waarop een groot aantal mensen tegelijkertijd aankomen of vertrekken. Dit zorgt voor een zeer specifieke vraag naar parkeerplaatsen, zeker omdat er ook sprake is van overlap van de aanwezigheid van bezoekers wanneer de ene voorstelling is afgelopen en de volgende gaat beginnen. Daarom is het van belang om in beeld te brengen op welke momenten de parkeervraag het hoogst is.

De resultaten uit de parkeerbalans leggen wij vervolgens naast de huidige parkeerdruk op verschillende meetmomenten. Zo krijgen we een goed beeld van het moment waarop de parkeervraag het hoogst zal zijn en wat dus het maatgevende moment is voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in de toekomst. Door de parkeervraag te vergelijken met de parkeercapaciteit kunnen we berekenen hoe groot een eventueel tekort aan parkeerplaatsen is.

In 2015 heeft de gemeente Roosendaal reeds parkeeronderzoek uitgevoerd in het gebied. We gaan er bij deze offerte van uit dat de resultaten uit dat onderzoek voldoende basis zijn om een analyse te maken van de huidige parkeerdruk in het gebied. Mocht het zo zijn dat de resultaten uit het onderzoek uit 2015 niet bruikbaar zijn dan zullen wij in overleg met de gemeente bepalen of aanvullende onderzoek noodzakelijk is, en zo ja op welk moment en hoe vaak.

Resultaat

Het resultaat van deze stap is een gedegen analyse van de huidige verkeerssituatie en de toekomstige verkeerssituatie, inclusief de ontwikkeling bioscoop op bereikbaarheid, afwikkeling, veiligheid en parkeren.

2.3 Stap 3: Opstellen en afwegen oplossingsrichtingen

Voor de knelpunten die in de voorgaande stappen zijn geconstateerd worden oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De oplossingen brengen we in beeld waardoor deze voldoende informatie bieden om keuzes te maken. Wij geven aan wat de voor- en nadelen per oplossingsrichting zijn. Vervolgens bespreken we dit met de projectgroep en belanghebbenden en maken we de keuze voor de definitieve oplossingen in het gebied. Dit willen we vooral samen bepalen!

Op basis van een integrale afweging tussen bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid geven we ten slotte een advies welke variant vanuit

onze optiek de voorkeur geniet als totaaloplossing. Daarbij nemen we in overweging welke oplossingen het meest probleemoplossend is voor de geconstateerde knelpunten en tevens passend is binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden van de gemeente (bijvoorbeeld haalbaarheid).

Resultaat

De resultaten van de analyse op verkeersaspecten en ruimtelijke impact leggen we vast een overzicht met voor- en nadelen. Zo wordt de keuze voor de verschillende oplossingen getrechterd tot een totaaloplossing.

2.4 Stap 4: Uitwerken en ontwerp totaaloplossing

De totaaloplossing wordt in deze stap nader uitgewerkt. Voor het onderdeel parkeren worden concrete aanbevelingen aangedragen voor het nemen van de juiste maatregelen. Hierbij houden wij rekening met de beleidsmatige mogelijkheden en beperkingen (zoals het invoeren van bijvoorbeeld vergunninghouders parkeren), infrastructurele verbetermogelijkheden met betrekking tot de toegang tot de parkeergarage, technische oplossingen om de doorlaatcapaciteit van de parkeerinstallatie te verbeteren en andere maatregelen die kunnen bijdragen aan een beperking van de parkeervraag. De infrastructurele oplossingen uit de 'totaal oplossing' die betrekking hebben op de openbare ruimte van de Nieuwstraat worden verwerkt in een ontwerp.

Ontwerp

We werken de totaaloplossing uit tot een globaal schetsontwerp. Hierbij gaat het om de inrichting van de Nieuwstraat. Het schetsontwerp maakt de oplossingsrichtingen concreet en geeft een beeld van de inrichting van de Nieuwstraat. Daarnaast maakt het ontwerp inzichtelijk wat de ruimtelijke impact is van de totaaloplossing.

Bij het schetsontwerp houden we rekening met de basisprincipes van Duurzaam Veilig en de ontwerprichtlijnen van het CROW. Het schetsontwerp is vervolgens de basis voor de nadere (civieltechnische) uitwerking van het ontwerp door de gemeente Roosendaal.

Resultaat

Na deze stap zijn de voorkeursoplossingen nader uitgewerkt, met concrete aanbevelingen en is de globale inrichting van de Nieuwstraat en het ruimtebeslag van de totaaloplossing in beeld gebracht.

2.5 Beeldende analyses en rapportage

De resultaten van de voorgaande fasen voegen we samen tot een technische (concept-)eindrapportage. Hierin beschrijven wij de uitgangspunten en de resultaten van de analyses, inclusief conclusies. Daarbij besteden wij in het bijzonder aandacht aan de visualisatie en presentatie van de resultaten. Op basis hiervan geven wij de doorlopen stappen helder en navolgbaar weer.

Vestiging Eindhoven

Emmasingel 15

5611 AZ Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

SP.

1/3/2018

Notulelijst:

1/3

NR 2018-131

1-3-28

Motie

Integraal Verkeersplan Nieuwstraat Roosendaal

De gemeenteraad van Roosendaal in vergadering bijeen op 1 maart 2018, gehoord hebbende de beraadslagingen over het Raadsvoorstel Aanpassen Verordening Autoluwe Binnenstad en nadere regels in combinatie met de Raadsmededeling 2-2018 Fietsen in de Binnenstad;

Overwegende dat:

- De Nieuwstraat een doodlopende straat is. De straat biedt toe- én uitgang voor de bezoekers aan de schouwburg, intensief politie verkeer inclusief bezoek en komen en gaan van werknemers in centrumbedrijven, de 24-uurs politiefunctie, parkeerders, Tongerlo-activiteiten, museum, horeca, centrum, laad- en los verkeer, kerkbezoek (rouw- en trouwdiensten) en een 30 tal wooneenheden en daarbij behorende verkeers- en parkeerdruk.
- De straat wordt verder regelmatig gebruikt voor het stallen van touringcars, megatrailers en het kieren van megatrucks t.b.v. schouwburgvoorstellingen en ander laad- en los vrachtverkeer.
- Het huidig gebruik van de straat is nu dus reeds zeer intensief.
- De verkeersintensiteit van de straat nog groter wordt bij de eventuele doorvoering van de plannen voor de beoogde vestiging van een fietsenstalling en een bioscoop.
- Bij calamiteiten de nieuwe centrumering een beperking kan geven voor een adequate verkeersafwikkeling.

Van mening zijnde dat:

- Bij een komst van een fietsenstalling en een bioscoop zonder aanvullende verkeersmaatregelen in praktische zin aan de bezoekers van de schouwburg/bioscoop/museum/Tongerloplein-activiteiten geen dienst wordt bewezen. Er zijn er nu al lange aanrijdtijden /filetijden. Een verlate aankomst in de voorstelling is nu al vaak een feit.
- Het "uitrukvermogen" van de politie en bereikbaarheid voor de hulpdiensten door de nog grotere verkeersintensiteit af zal nemen en dit uit veiligheidsoogpunt verregaande consequenties kan hebben voor de Roosendaalse veiligheid in het geheel, bezoekers van het Roosendaalse culturele centrum en de Nieuwstraat bewoners.

Draagt het college op:

1. Alvorens definitieve besluiten te nemen over de eventuele verplaatsing van de fietsenstalling of het verlenen van de vergunning voor een nieuwe bioscoop een onderzoek te doen en uit te werken in een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat en daarin te betrekken o.a.:
 - a. snellere doorstroming bij de ingang van de Biggelaar parkeergarage door bijv. slimme kentekenherkenning;
 - b. maatregelen voor het 24 uur kunnen uitrukken van politie als wel toegankelijkheid en bereikbaarheid van politie andere veiligheidsdiensten;
 - c. snelle afwikkeling van haal- en brengverkeer van schouwburg, bioscoop en horeca door het bijv. aanleggen van een rotonde;
 - d. aanpassen parkeerbeleid op straat door bijv. alleen toe te staan voor bewoners van de straat;
 - e. veiligheidsaspecten voor weggebruikers en bewoners te inventariseren en daarvoor passende oplossingen aan te geven en te implementeren.
2. Bij het opstellen van het integraal verkeersplan de bewoners van de Nieuwstraat, de politie en andere belanghebbenden nadrukkelijk te betrekken.
3. De uitkomsten van het onderzoek en de uitwerking in een integraal verkeersplan met de raad te delen.

En gaat over tot de orde van de vergadering,

Namens de SP,
Marion Heessels

Offerte-aanvraag verkeersplan Nieuwstraat.

Huidige situatie

De Nieuwstraat in Roosendaal is een doodlopende straat waar aan, naast een dertigtal woningen, ook een theater (De Kring), een parkeergarage (De Biggelaar) en een politiebureau zijn gelegen. In de huidige praktijk is er met name sprake van verkeersopstoppingen op momenten dat voorstellingen in de grote zaal van De Kring plaatsvinden en bezoekers daarvan parkeren in de parkeergarage. De afhandelingstijden bij de parkeergarage zijn mede-oorzaak van deze opstoppingen.

Nieuwe situatie

Het vorig jaar vastgestelde bestemmingsplan Binnenstad maakt de komst van een bioscoop aan de Nieuwstraat mogelijk. Inmiddels is een braakliggend perceel naast het politiebureau verkocht aan de eigenaar van de huidige City-bioscoop aan de Brugstraat die een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor de vestiging van een bioscoop op de locatie Nieuwstraat.

De bioscoop heeft in totaal 6 zalen: 5 zalen met 130 stoelen en 1 zaal met 200 stoelen. Op jaarbasis worden 100.000 bezoekers verwacht. Om een betere doorstroming te genereren is al voorzien in een "mini-rotonde" ter plaatse van de ingang van de parkeergarage en bioscoop (bijlage)

Motie

In de gemeenteraad is een motie aangenomen (zie bijlage) waarin om een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat wordt gevraagd.

Het verkeersplan moet de volgende onderwerpen behandelen:

1. Intensiteit/ capaciteit, verkeersgenererende werking van functies mede gebaseerd op bezoekersaantallen van theater, bioscoop en parkeergarage;
2. Parkeergarage Biggelaar, mogelijkheden tot een snelle doorstroming van in- en uitrijdend verkeer;
3. Parkeeronderzoek: aanpassen parkeerbeleid op straat door bijv. alleen toe te staan voor bewoners van de straat;
4. veiligheidsaspecten voor weggebruikers en bewoners te inventariseren en daarvoor passende oplossingen aan te geven en te implementeren.

Bij het opstellen van het integraal verkeersplan moeten de bewoners van de Nieuwstraat, de politie, VVN en andere belanghebbenden worden betrokken. In uw offerte dient u aan te geven op welke wijze dat wordt vormgegeven.

Doorlooptijd

Het verkeersplan dient binnen vier weken na opdrachtverstrekking te worden opgeleverd.

Contactpersoon

Verkeerskundige Rens de Waard is voor deze opdracht uw contactpersoon.