

Verslag Hoorzitting
Hoorcommissie Ruimtelijke ordening d.d. 8 juni 2021
Zienswijzenbehandeling Ontwerpbestemmingsplan Groot Mariadal Roosendaal

Aanwezig:

Commissie : Dhr. mr. H.G.J. Norbart (voorzitter);
Dhr. J. Verpaalen (secretaris);
Dhr. E. Wendt (notulist).

Reclamanten aanwezig (online):



Initiatiefnemer:

-

Vergunningverlener:

-

Raadsadviseur:

-

Ambtelijke ondersteuning (online): Dhr. G. van Dijk (projectontwikkeling)
Dhr. H. Post (opsteller bestemmingsplan)

Raadsleden aanwezig (online): Dhr. M. Schillemans (Roosendaalse Lijst)
Dhr. G. van Zalinge (VLP)
Dhr. M. de Waard (VLP)
Mw. A. Eijck (VVD)
Mw. K. Suijkerbuik (CU)
Dhr. J. Wezenbeek (Lijst Wezenbeek)
Dhr. S. Hamans (CDA)
Mw. S. Bozkurt (Burgerbelangen)
Mw. A. Gepkens (GroenLinks)
Dhr. M. Beens (Lokaal Sociaal 21)

Burgerraadslid aanwezig : -

Toehoorders : -

De voorzitter opent de hoorzitting/ beeldvormende raadsvergadering om 19.00 uur. Hij en de ambtelijk secretaris, de heer J. Verpaalen en andere aanwezigen stellen zichzelf voor. De voorzitter geeft een korte uiteenzetting over de aard en opzet van deze bijeenkomst. Aan de insprekers wordt gemeld dat de commissie en de raadsleden alle stukken hebben gelezen, zodat een samenvatting volstaat. Hierna vraagt hij aan de aanwezige raadsleden en de insprekers om zichzelf voor te stellen.

Het betreft vanavond de zienswijzen behandeling van ontwerpbestemmingsplan Groot Mariadal Roosendaal.

Toegelichte zienswijzen:

Zienswijze [REDACTED]

Met grote belangstelling is indertijd uitgekeken naar de plannen rondom Mariadal. Op een bijeenkomst in het Stadskantoor eind 2019 bleek van de beloofde wandelpromenade echter niets over en resteerde een versteende omgeving. Mariadal werd Groot Mariadal, waardoor ook de Kloosterstraat direct betrokken raakte. De informatieachterstand die hiervan het gevolg was, heeft in het hele proces doorgewerkt. Mogelijk is het gebrek aan enthousiasme daartoe te herleiden. De omwonenden zijn niet tegen Mariadal, wel tegen een aantal onderdelen.

Uit contact met de stedenbouwkundige en projectleider maakte spreker op dat enkele aanpassingen werden doorgevoerd, maar dat de kern van de bezwaren overeind bleef: verplaatsing van de rooilijn, die leidt tot versmalling van de Kloosterstraat. De vervolg problemen qua verkeersveiligheid en parkeerdruk zijn daartoe te herleiden.

De wethouder gaf aan dat bij de behandeling van het stedenbouwkundig ontwerp alle deskundigheid in huis was gehaald. Met de bewoners is echter niet of nauwelijks gesproken. Als dat wel gebeurde, werd verteld dat 90% van de plannen vaststond. Dat niet op alle wensen en eisen kan worden ingegaan, is logisch. Dat op vragen wordt geantwoord, mag wel worden verwacht.

Met de parkeercijfers kan spreker niet uit de voeten. Hij vraagt zich af hoe de beleving van de bewoners zo afwijkt van die van de ontwikkelaars. Mogelijk zijn de gehanteerde verkeersnormen niet meer actueel of is onvoldoende rekening gehouden met de verhuizing van de sociale dienst naar het Stadskantoor. De parkeertellingen hebben in 2019 plaatsgevonden op zeer rustige momenten en geven een vertekend beeld. Betwijfeld wordt of voldoende is gekeken naar de verkeersveiligheid. De uitgangen van parkeergarages en parkeerterreinen aan de Kloosterstraat zijn onoverzichtelijk. Het aangrenzende fietspad wordt gebruikt door bezorgdiensten, taxi's, gehandicaptenvervoer en dergelijke. Veel, zo niet alles kan worden voorkomen door de huidige rooilijn te handhaven. Versmalling van de Kloosterstraat zorgt dat dit een klankkast wordt. De maatregel leidt tot stankoverlast en tast de luchtkwaliteit aan. Een MER voor de Kloosterstraat lijkt niet overbodig. Er wordt van uitgegaan dat de Kloosterstraat een verbindingsweg is, maar van oudsher was het een dienstweg. Het verzoek is opnieuw om de tafel te gaan en werk te maken van de geuite zorgen en het zoet en zuur eerlijk te verdelen.

Zienswijze [REDACTED]

Spreker uit zijn waardering voor het op zich prachtige plan om het historische klooster Mariadal te behouden. Dat er toch een zienswijze ligt, komt omdat de bewoners betrokken zijn en het gevoel hebben dat zij onvoldoende gehoord te zijn. Klein Mariadal werd Groot Mariadal. Met die plannen en een aantal verwante plannen wordt de straat geweld aangedaan. De bezwaren richten zich op drie terreinen: parkeren, verkeersveiligheid en de openstelling van de kloostertuin aan de zijde van de Burg. Prinsensingel.

De parkeerdruk neemt de laatste jaren significant toe in het noordelijke deel van de straat. De bouw van extra appartementen en de bestaande krapte in de Vincentiusstraat leiden tot een overloop. De komst van Groot Mariadal en specifiek een horecagelegenheid met een opening aan de zijde van de Burg. Prinsensingel zal de parkeerdruk verder doen toenemen. Aan de basis van dit plan liggen onjuiste berekeningen. Met de verkeersstroom is onvoldoende rekening gehouden. De horeca in de tuin van het Mariadal gaat dagjesmensen en bezoekers voor een paar uurtjes trekken. Men kiest logischerwijs voor de parkeerplaats met de kortste loopafstand en komt uit op de Prinsensingel.

Wat verkeersveiligheid betreft, is op de gehanteerde gemiddelden veel af te dingen. Van de passanten zou 15 tot 19% te hard rijden, een deel reed 70 km/u of harder. Het gevoel zegt iets anders. Zelfs als het juist is, betreft dit een overschrijding van 20%. Dat is voor een woonbuurt als deze te veel. De norm zou sowieso op 30 km/u moeten liggen. De metingen zullen nadelig beïnvloed worden als het verkeer gelieerd aan Groot Mariadal erbij komt. De vrees is dat de nieuwe situatie gaat leiden tot ongelukken met lichamelijke letsel.

De toegankelijkheid van de kloostertuin biedt een mooie toegevoegde waarde aan de straat en aan het centrum. Het idee om een deel van de kloostermuur te slopen, is een historische fout. De tuin is een integraal onderdeel van een prachtig gebouw. Openstelling van de dichtgemetselde poort is een goede zaak, maar dan met vaste openings- en sluitingstijden om het aantrekken van onguere types tegen te gaan.

De straat voelt zich onvoldoende meegenomen in de planvorming en wil alsnog serieus worden betrokken.

De heer Hamans vraagt wat inspreker bedoelde met het door hem gesignaleerde contaminerend effect dat de plannen voor de omgeving van het Station zouden kunnen hebben.

De heer [REDACTED] geeft aan dat de ontwikkelingen in de Stationsbuurt tot mogelijke verschuiving in de verkeersstromen leidt. Dat kan een potentieel nadelig effect op de Prinsensingel en mogelijk ook de Kloosterstraat hebben.

Zienswijze [REDACTED]

Spreker heeft een deels overlappende zienswijze op bovenstaande, maar wil die graag in eigen woorden toelichten. Er ontstaat een mooi plan met veel respect voor de culturele en historische waarde. Dat de tuin als zodanig blijft bestaan, is positief, ware het niet dat de omwonenden wel de gevolgen zullen ondervinden, met name op het vlak van verkeersveiligheid en parkeren.

De genoemde 15 tot 19% die te hard rijdt, betekent dat van elke zeven auto's er een te hard gaat. En dat op een route met veel schoolverkeer. Het betreffende stuk weg is recht en overzichtelijk. De geplaatste paaltjes zijn een wisselend succes. Tegenliggers remmen elkaar af, maar zonder tegenligger wordt men hier uitgenodigd hard te rijden. Overschrijding van de 60 km/u-limiet is geen uitzondering.

De metingen zijn gedaan in de huidige situatie, dus zonder bewoning aan de andere kant van de muur. Het verkeer wordt exponentieel meer als daar meer auto's komen. Dit stuk straat leent zich voor 30 km/u. Het tweede deel van de Burg. Prinsensingel, van de Kloosterstraat naar Molenstraat en verder, heeft ook 30 km/u als limiet.

Als straks de poort in de muur opengaat, zal dit twee parkeerplaatsen kosten. Daarnaast heeft spreker begrepen dat er een tweede opening komt voor aanvoer van de horeca en hulpdiensten. De overstroom vanuit de Brugstraat, Vincentiusstraat en de Oliemolen neemt toe. Dat hebben de bewoners ook zelf bijgehouden met een telsysteem en met foto's. Van het appartementencomplex dat op de plek van de voormalige bioscoop is gepland, krijgen elf lofts parkeerplaatsen, de bewoners van de overige 35 appartementen worden geacht 'in de buurt' te parkeren. Er zijn nu al avonden waarop parkeren in de straat niet mogelijk is. Als straks de Kloosterstraat als parkeerlocatie verdwijnt, ontstaat een ongewenst domino-effect. Het is zaak dat bezwaarden in deze gerustgesteld worden en compensatie krijgen.

Het horecaplan wordt als categorie 2, middelzware horeca bestemd. Het betreft hier echter horeca die in delen van de nacht is geopend op hemelsbreed vijftig meter afstand. Categorie 1 is logischer. De tussenliggende muur zal geen geluid tegenhouden. Het contrast met het vroegere klooster is groot, laat staan met de periode van leegstand.

De heer Schillemans benoemt de gevreesde overloop van verkeer en vraagt of spreker een oplossing ziet.

De heer [REDACTED] geeft aan dat het doenbaar zou zijn als parkeren in deze straat uitsluitend aan bewoners zou zijn voorbehouden. Dat is te doen omdat er aan slechts een kant bewoning is. Verruimen van betaald parkeren is ook een optie. Omdat veel horecabezoekers later komen, is dat niet echt een oplossing. Men komt als de tijd voor bepaald parkeren is verstreken. Ook een afwijkende vergunning is mogelijk, zoals in de Brugstraat. Daar mag overdag niet worden geparkeerd door personeel van de bedrijven in de straat.

Zienswijze [REDACTED]

Spreker geeft aan dat hij als derde spreker namens zijn straat mogelijk in herhaling valt. Tot en met de voorontwerpfase is gezamenlijk opgetrokken. Hoewel Groot Mariadal een heel mooie bestemming krijgt, zal de naastgelegen Burg. Prinsensingel de gevolgen ondervinden. Samenvattend: veel meer autoverkeer, meer hardrijders, een grotere kans geen parkeerplaats te vinden en aantasting van de monumentale tuin- en kloostermuur.

Tegen het geplande restaurant bestaat geen bezwaar, wel tegen de categorisering tot en met categorie 2. De provincie heeft de projectleiding al verzocht af te zien van de patio, een verzoek dat bewoners steunen. Categorie 1 is wenselijk.

Als gevolg van de plannen moeten de bewoners, maar ook de voetgangers en fietsers, waaronder veel scholieren, veel zaken gaan accepteren die volgens het overlegrapport nu eenmaal horen bij het wonen

in de stad'. Hoeveel verkeer er na voltooiing van Groot Mariadal door de straten gaat rijden, is onduidelijk: de voorspellingen variëren van 500 tot 1500 meer. Volgens genoemd rapport blijft dit 'binnen de aanvaardbare normen voor een binnenstedelijke situatie'.

Inspreker kan dit niet rijmen met het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2015-2025. Daarin wordt gesproken over verduurzaming en prioriteit voor fietsers en verbetering van het lokale leefklimaat door hier meer op in te zetten. Hoewel de Burg. Prinsensingel deel uitmaakt van het fietsnetwerk dat wijken moet verbinden, is fietsen er gevaarlijk en wordt het alleen nog maar gevaarlijker.

Het is eigenaardig dat het verkeersgedrag volgens het inspraakrapport als gegeven wordt geaccepteerd. Een erg vrijblijvende benadering. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid steunt insprekers hierin, getuige een e-mail van die strekking.

In het inspraak- en overlegrapport Groot Mariadal valt te lezen dat herinrichting van Burg. Prinsensingel niet aan de orde is omdat de noodzaak zou ontbreken. Hiermee zijn bewoners het niet eens en zij dragen diverse alternatieven aan.

Volgens het inspraakrapport valt de 'BP-singel' buiten het plangebied voor Groot Mariadal, waardoor de projectleiding niet veel voor de straat kan betekenen. Als burens zijn de bewoners formeel belanghebbend volgens art. 1.2 van de AWB.

Omdat de Prinsensingel eerder al buiten de planvorming voor de centrumring viel en aanvankelijk niet was opgenomen in bestemmingsplan Centrum-Noord kan met recht worden gesproken van 'een vergeten straat', zoals wethouder Theunis al eens opmerkte.

De toegangspoort zou van belang kunnen zijn bij de aanpak van de snelheid. In de zienswijzen is alles onderbouwd met bronnen, al dan niet verkregen via Wob-verzoeken. Voor alle problemen worden oplossingen aangedragen.

De heer Van Zalinge vraagt of wordt gepleit voor een fietspad dat aansluit op de Stadsring en Brugstraat. Inspreker bevestigt dit.

Mevrouw Bozkurt vraagt naar de ongelukken die in de Burg. Prinsensingel zijn gebeurd. Inspreker geeft aan dat die nóg niet zijn gebeurd.

De heer Wezenbeek vraagt naar een schrijven van de heer [REDACTED] over een eerder overleg over Groot Mariadal. Daar vonden de bewoners volgens hem 'geen gehoor'.

Inspreker licht toe dat er vanaf 2010 is overlegd. Al die tijd houden bewoners vol dat de situatie gevaarlijk is. Er zijn nog geen ongelukken gebeurd, maar dat is iets waar men wel echt voor vreest. Hier is van gemeentewege wel een reactie op gekomen, het eerdergenoemde rapport.

De heer Wezenbeek stelt vast dat er dus wel een reactie is gekomen, maar dat die inhoudelijk niet tot tevredenheid stemde. Op de opmerking dat men zich niet gehoord voelt, kan worden afgedongen dat 'nee' ook een antwoord is.

De heer [REDACTED] interrumpeert dat er wel degelijk ongelukken zijn gebeurd. Er zijn meerdere mensen van hun fiets gereden, twee keer is een kerende auto in de flank geraakt, een motorrijder is tegen een gevel tot stilstand gekomen. Ook worden fietsers regelmatig afgesneden door automobilisten

Zienswijze [REDACTED]

Als langjarig bewoner van de straat herinnert spreker zich dat al voordat de zusters vertrokken er plannen waren voor ontwikkeling van Mariadal. Uit die plannen sprak veel rust.

Zij wil het parkeerprobleem aan de orde stellen - een versterking van de problemen die er nu al zijn - de ontwikkeling van de tuin aan de oostzijde en de monumentale muur zelf.

Als op het terrein 144 woningen worden ontwikkeld, is niet waarschijnlijk dat alle bijbehorende auto's daar een plek vinden. Op de bijeenkomst op het stadskantoor gaf de betrokken ambtenaar aan dat dit wel een probleem zou opleveren. Het probleem is nu al groot, met het stadskantoor, een kindcentrum en de horeca schuift de boel alleen maar op.

Het plan is prachtig, maar vraagt om parkeervoorzieningen die in verhouding zijn met de hoeveelheid huizen. Horecabezoekers gaan per definitie zo dichtbij mogelijk staan en komen dus op de Burg. Prinsensingel terecht.

Jaarlijks zullen 12 tot 24 evenementen worden georganiseerd. Omdat spreker ervan uitgaat dat dit met name in het voorjaar en de zomer is, betekent het bijna wekelijks een evenement 'in de achtertuin'. Zij vraagt zich af hoe dat is te combineren met de beoogde contemplatieve tuin en het 'devote karakter'

waarvan volgens het bestemmingsplan blijvend sprake is. De 'juiste balans met het wereldse', wordt niet gevonden doordat een horecagelegenheid buiten muziek draait en toespraken versterkt.

Met de kloostertuin heeft Roosendaal een uniek element in het centrum. Horeca past er alleen als daar de rust wordt gerespecteerd.

Dat de poort open gaat, is prima. Maar een extra bres voor bevoorrading van de horeca doet de hoogmonumentale waarde van de poort ernstig geweld aan.

Zienswijze [REDACTED]

Spreker geeft aan dat op 11 juni 2020 het voorontwerp bestemmingsplan is aangenomen met het amendement dat omschreef dat de wensen van de bewoners van de Ludwigstraat zouden worden meegenomen in de verdere planuitwerking.

Op een van de eerste informatieavonden van de gemeente nadat de koop met BVR was afgerond en de transformatie van Mariadal naar Groot Mariadal een feit was, in oktober 2019, werd op de vraag van twee afzonderlijke burgers wat er ging gebeuren met het parkeerterrein behorende bij het stadskantoor geantwoord dat er niets mee zou worden gedaan. Daar ligt dus nog een keurig parkeerterrein dat kan worden gebruikt.

In de Vincentiusstraat is een aantal woningen vervallen. Het plan stond vanaf het begin al onder financiële druk. Dat zal door corona alleen maar zijn toegenomen.

In oktober 2019 was de toezegging dat er met het parkeerterrein niets zou gaan gebeuren. Nu staat de raad aan de vooravond van het besluit twaalf woningen aan de achtertuinen vast te bouwen. Dat laat zien hoe toezeggingen kunnen veranderen als sprake is van financieel gewin. Er zijn afspraken gemaakt en plannen gepresenteerd door het projectteam van de gemeente. Het is onaanvaardbaar hoe van de plannen wordt afgeweken.

De afstand tot de achtererfgrens was eerst twaalf meter, nu nog acht of negen meter. Het maximaal grondoppervlak van een woongebouw is van 250 naar 350 meter gegaan. Dat heeft aardig wat impact. Als er afspraken worden gemaakt, dienen die te worden gerespecteerd. De vraag is waar anders al die gesprekken toe hebben gediend.

Uit een rapport van Royal Haskoning haalt spreker dat er in de planvorming 'gerede kans op wateroverlast bestaat in de lagere delen van de Ludwigstraat'. Dit is een van de zaken waarvan onvoldoende is duidelijk gemaakt dat dit goed komt.

Zienswijze [REDACTED]

Spreker wijst op de positie van vergeten straat, die werd versterkt doordat de voorzitter hem vergat het woord te geven op het beoogde tijdstip, na zijn burens.

Voor het principe van inbreiding om een complex economisch haalbaar te maken, heeft spreker begrip. Het is jammer dat een Wob-verzoek nodig was om gegevens over de verkeersveiligheid, parkeertellingen en de verkeersberekeningen en de parkeerberekeningen te krijgen. Als hij vanaf de Stationsstraat de Vughtstraat in rijdt, zet de heer [REDACTED] bewust altijd zijn cruise control aan. Er wordt dan doorgaans flink geduwd. Als men daarna de Burg. Prinsensingel in rijdt, gaat de weg over in asfalt. Het kost ook spreker daar moeite om zich in te houden en de limiet van 30 km/u te houden, al doet hij zijn best. Tientallen auto's rijden er harder dan 70, maar 80 komt ook voor. De Burg. Prinsensingel is op dit stuk breder dan de Spoorstraat. Een prachtige plek na een tijdje 30 even gas te geven. Dat gebeurt ook.

In de parkeerberekeningen van Mobicon is de kapel als religieus gebouw meegeteld. Deze kapel echter wordt volgens de horeca-adviseur onderdeel van de horeca als feestzaal. De verkeersintensiteit wordt hoger maar het totaaleffect blijft 'waarschijnlijk binnen 10 tot 15%'. Het woord 'waarschijnlijk' zegt weinig: spreker merkt op dat hij bij de bakker geen brood mee krijgt als hij dat 'waarschijnlijk betaalt'.

Als oplossing en compensatie voor de toenemende parkeerdruk stelt spreker voor dat de bewoners de benodigde grond van de gemeente krijgen. Al sinds 2000 stelt de Burg. Prinsensingel om niet een strook van anderhalve meter breed beschikbaar aan de gemeente. Het komt onrechtvaardig over als dan moet worden betaald voor een parkeervergunning.

De heer Schillemans vraagt of er afspraken zijn gemaakt over die strook van anderhalve meter

De heer [REDACTED] geeft aan dat de hele straat in 2000 een 'schandelijk laag bod' van de gemeente heeft geweigerd. De jurist van de gemeente heeft onlangs verteld dat de bewoners deze anderhalve

meter niet zomaar kunnen onttrekken aan de openbare weg. Als al twintig jaar parkeergeld wordt betaald, komt dit onrechtvaardig over.

De heer [REDACTED] stelt aan de aanwezige ambtenaren een vraag over de bodemstructuur. Onduidelijk is nog of wordt geboord of geheid. In het laatste geval zijn er grote zorgen over de bebouwing rond Mariadal.

De heer Van Dijk geeft aan dat tot nu toe vooral onderzoek naar de waterhuishouding heeft plaatsgevonden. De draagkracht van de bodem wordt onderzocht door BVR. Gekozen zal worden voor de meest geëigende vorm van fundering. Uitgangspunt is dat geen schade aan de omgeving wordt toegebracht. Vooraf vindt een nulmeting plaats.

Mevrouw Bozkurt vraagt of de bewoners hebben overwogen een eigen parkeerplaats aan te vragen.

De heer [REDACTED] heeft begrepen dat dit in deze gemeente niet gebruikelijk is. Daar staat tegenover dat men al jarenlang eigen grond om niet beschikbaar stelt.

Sluiting

De secretaris geeft aan dat de zienswijzen nader worden bekeken en beoordeeld. Het college van burgemeester en wethouders zal een voorstel aan de gemeenteraad aanreiken. De raad neemt vervolgens een beslissing over het bestemmingsplan, waarin de zienswijzen zijn begrepen. Van de uitkomst ervan krijgen indieners bericht. Als zij het daar niet mee eens zijn, kunnen zij beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Er wordt naar gestreefd om in de raads cyclus van september of oktober het bestemmingsplan in de gemeenteraad te behandelen.

De voorzitter dankt eenieder voor zijn aanwezigheid en sluit de hoorzitting en vergadering om 20.30 uur.

De hoorcommissie Ruimtelijke Ordening,

De secretaris,

Dhr. J. Verpaalen.

De voorzitter,



mr. H.G.J. Norbart.