

 <p>Gemeente <b>Roosendaal</b></p>	<b>Schriftelijke vraag</b>
	 <p>Vrije Liberale Partij</p>
Datum	18 mei 2017
Onderwerp	Busstation Roselaar
Betreft het een raadsvoorstel/raadsmededeling in de cyclus?	Nee  <i>*betreft toelichtende vragen van technische aard</i>
Beleidsterrein	Omgeving
Portefeuillehouder	Lok

In BNdeStem van 15 mei 2017 lazen we dat de Gemeente Roosendaal het busstation Roselaar gaat opdoeken en er appartementen gebouwd gaan worden. Terecht wordt opgemerkt dat het verkeer op de kruising Burgemeester Freijterslaan, Laan van Brabant en HGD straat last heeft van dit busstation op deze locatie.

Uit het artikel blijkt echter de wethouder in zijn geheel geen waarde te zien in een busstation in het centrum. De wethouder vindt dat bussen die stoppen op de Roselaar en op het NS-station dubbelop is.

De VLP zet zijn vraagtekens bij deze uitspraak. Bussen stoppen op het NS-station omdat mensen die treinreizigers hun reis kunnen vervolgen. De VLP ziet daarom niet de vergelijking met de Roselaar, waar mensen uitstappen om te gaan winkelen. Dat zijn wel degelijk andere vervoersbewegingen en zijn daarmee helemaal niet dubbelop.

Precies op dat onderdeel, winkelen, is de wethouder ook niet heel duidelijk. Nu komen er mensen per bus naar onze binnenstad maar wil hij de meesten nu vanaf het NS-station de binnenstad insturen? Of is er een ingenieus plan bedacht? Voorlopig is er de indruk dat het College weer een groep klanten de binnenstad uit jaagt.

Eveneens is de uitspraak onduidelijk dat we terug gaan naar een "gewone halte". Met een halteplaats op dit kruispunt blijft het probleem van verkeersbelasting bestaan. En één gewone halte, waar alle bussen langsrijden, is een halte waar door alle bussen wordt gestopt.

Daarnaast merkt de VLP op dat de Provincie bevoegd gezag is m.b.t. het busvervoer, zowel streek- als stadsbussen, en dat routes en bushaltes vanuit Den Bosch worden geregisseerd. Hierover wordt helemaal niet geschreven in het krantenartikel, terwijl dat van essentieel belang is voor de verdere

ontwikkelingen en natuurlijk het behoud van busverbindingen van en naar het centrum van Roosendaal.

De aanleg van dit busstation was in 1995 kostte circa € 550.000 en is na 2005 voor € 492.492,80 aangepast om aan nieuwe standaarden te voldoen (zie antwoord op onze raadvragen dd 20-04-2011). De samenleving heeft dus al minimaal € 1.042.492 moeten bijdragen aan dit busstation, nog los van de kosten van 20 jaar onderhoud en ambtelijke uren aan dit busstation dat nog niet aan vervanging toe is. Als we willen dat dit geen kapitaalsvernietiging is, zal de grond voor dat appartementencomplex toch wel heel veel moeten opleveren.

De fractie van de VLP heeft hierover de navolgende vragen:

- 1) Heeft u al toestemming van de Provincie om het busstation de Roselaar te slopen? En zo ja, wanneer bent u daarvan op de hoogte gebracht. Zo niet, wanneer heeft u de provincie hierom verzocht?
- 2) Kunt u verklaren wat nu precies "dubbelop" is als bussen bij de Roselaar stoppen voor winkelend publiek en op het NS-station voor reizigers?
- 3) Welke alternatieve routes en halteplaatsen heeft u al onderzocht voor het sluiten van de halte Roselaar en waar bevinden deze alternatieven zich op of binnen de nieuw aan te leggen centrumring?
- 4) Bent u het met de VLP eens dat winkelend publiek zo dicht mogelijk bij de compacte binnenstad (winkels) moet kunnen komen, ook per bus? Graag motivatie
- 5) Is elke bezoeker extra die we naar de binnenstad kunnen krijgen volgens u enorm welkom, ook per bus? En zo ja, hoe kunt u deze mensen het beste bedienen en verwelkomen met de bus?
- 6) Bent u het met de VLP eens dat er sprake is van kapitaalsvernietiging wanneer we niet minimaal het investeringsbedrag van ruim een miljoen terugverdienen op de verkoop van de gronden? Graag toelichten waarom wel of niet.

Namens de fractie van de VLP

John Hertogh & Arwen van Gestel

Wij beantwoorden uw vragen als volgt:

- 1) Wij hebben de provincie begin 2017 geïnformeerd over het initiatief om een bouwplan te realiseren op de locatie van het bestaande busstation Roselaar. Deze locatie is 100% eigendom van de gemeente Roosendaal. Van provinciale toestemming tot sloop is derhalve geen sprake. Uiteraard is de provincie, evenals Arriva, een belangrijke partner als het gaat om de (bus)vervoerconcessie.
- 2) In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2015 - 2025 staat hierover het volgende beschreven: 'voor de versterking van het knooppunt NS-station is het van belang dat het busstation Roselaar wordt opgeheven. Beter een goede en sterke knoop dan twee mindere'. In het rapport 'Roosendaal: Gezonde Stad' staat: Als gevolg van ruimtelijke en programmatische ambities van Hart voor de Binnenstad vervalt het bestaande busstation Roselaar. Om de binnenstad voor alle vormen van vervoer bereikbaar te houden wordt een alternatieve stoplocatie in de nabijheid van de binnenstad aangewezen. Deze nieuwe bushalte(s) komen bij voorkeur ter hoogte van het Emile van Loonpark/Kade.
- 3) Wij onderzoeken alternatieve halteplaatsen in de nabijheid van de Roselaar/ binnenstad.
- 4) Ja, de binnenstad moet bereikbaar zijn met zo veel mogelijk vervoerswijzen.
- 5) Iedere bezoeker is belangrijk, dus ook de busreiziger. Een alternatieve halte in de nabijheid van de binnenstad is daarom wenselijk.
- 6) Uitspraken over grondtransacties en -waardes zijn op dit moment nog niet aan de orde. De planvorming is daarvoor nog te prematuur.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Het college van Burgemeester en wethouders,  
Namens deze,



Cees Lok

Wethouder Bereikbaarheid en Mobiliteit

