

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Concernstaf

Onderwerp:

Vragen ex art 46 RvO Zorgen om verkeersontsluiting Van Swietenstraat e.o.

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 22-03-2022
Notanummer	: 2022-229
Datum	: 22-03-2022
Programma	: 03-Leefomgeving
Portefeuillehouder	: Wethouder Rorink, Wethouder Grijsen,
Bijlage(n)	: Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-GL-Verkeersontsluiting Van Swietenstraat.docx, SV van Swietenstraat .pdf

Parafering

17-03-2022: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling16-03-2022: Wethouder

Agendering

* 17-03-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

23-03-2022

B & W d.d.: 22-03-2022

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de fractie van Groen Links vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Per brief van 15 februari 2022 heeft Tjeerd van der Meulen van de fractie van Groen Links uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de verkeersontsluiting van de Van Swietenstraat e.o. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Zorgen verkeersontsluiting Van Swietenstraat e.o.

Deventer, 15 februari 2022

Geacht college,

In de gemeenteraadsvergadering van 16 februari 2022 wordt het bestemmingsplan G. van Swietenstraat vastgesteld. Bij een aantal inwoners van de buurt zijn zorgen over de verkeer- en parkeersituatie in de plangebied. Ofschoon deze zorgen volgens ons geen reden zijn om het plan niet vast te stellen, geven ze wel aanleiding voor het stellen van deze schriftelijke vragen.

De verkeersafwikkeling in het gebied is een aandachtspunt, met name door de afwikkeling via de Van Oldenielstraat en de Boerhaavelaan. Ter plaatse van de Louis Pasteurstraat nabij de kruising met de Boerhaavelaan is in het verkeersonderzoek niet vermeld dat door het langsparkeren de doorstroming wordt verhinderd. Gelet op de breedte van de rijbaan kan dit de doorstroming hinderen, zo wordt ook door de gemeente aangegeven Eigenlijk wordt de afwikkeling dus te gunstig voorgesteld. In de zienswijzereactie is aangegeven dat het langsparkeren (met stagnatie) weliswaar niet is onderkend maar dat het wegvak buiten het plangebied valt.

- 1- Bent u met ons van oordeel dat het ook mogelijk is om met verkeersmaatregelen (buiten de begrenzing van het bestemmingsplan) de gevolgen van een stedelijke ontwikkeling te beoordelen. Zoja, waarom is dat hier niet gebeurd? Zonee, waarom niet?
- 2- Hoe schat u de extra wachttijden/opstoppingen ivm stagnerend verkeer in?
- 3- Bent u ook van mening dat met een parkeerverbod op de rijbaan de doorstroming hier in ieder geval verbeterd. Ben u ook bereid om (op voorhand) dergelijke maatregelen te nemen? Zonee, wat is er op tegen om deze verkeersmaatregel te treffen?

Het raadsbesluit voorziet in intrekking van het Masterplan uit 2011 wat destijds met inbreng van bewoners tot stand is gekomen. In de zienswijzenotitie is door uw college aangegeven dat het Masterplan voor deze locatie (met een gebouwde parkeervoorziening) uit 2011 is verouderd, er nieuwe wet- en regelgeving is gekomen en de maatschappij verandert. Deze opmerking vonden wij wel opmerkelijk; het geeft eigenlijk aan dat er reden was om voorafgaande aan het bestemmingsplan eerst het Masterplan (in samenspraak met de buurtbewoners en projectontwikkelaar) te actualiseren.

- 4- Waarom is die route hier niet gevolgd?
- 5- Wat is de "houdbaarheidsdatum" van een masterplan en wie bepaalt die?
- 6- Hoeveel bestaande masterplannen voor andere locaties in Deventer zijn volgens het college gedateerd? Hoe gaat het college daarmee om?
- 7- Kunt u zich voorstellen dat de inwoners zich gepasseerd voelen dat het Masterplan waar zijn over hebben meegedacht wordt ingetrokken? Hoe beoordeelt u deze stap uit het oogpunt van optimalisatie bewonersparticipatie?

Met hartelijke groet,

Tjeerd van der Meulen - GroenLinks Deventer

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van Groen Links
t.a.v. dhr. T. van der Meulen
Interne Post

2022-229
kenmerk

uw referentie

22 maart 2022
datum

S. van der Putt
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte meneer Van der Meulen,

In uw brief van 15 februari jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over de verkeersontsluiting van de Van Swietenstraat e.o. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

Bent u met ons van oordeel dat het ook mogelijk is om met verkeersmaatregelen (buiten de begrenzing van het bestemmingsplan) de gevolgen van een stedelijke ontwikkeling te beoordelen. Zoja, waarom is dat hier niet gebeurd? Zonee, waarom niet?

Antwoord

Het is zeker mogelijk om met maatregelen buiten het plangebied invloed uit te oefenen op de leefbaarheid in het plangebied en omgekeerd. Het al of niet instellen van verkeersmaatregelen valt echter buiten de reikwijdte van bestemmingsplannen. Beschouwd is of de bestaande kruisingen de verkeersstroom aan kunnen en zo ja, dan is het plan theoretisch en praktisch haalbaar.

Verkeersmaatregelen aan de Pasteurstraat (nabij de kruising met de Boerhaavelaan) zijn al (langer) mogelijk en blijven dat ook. Het vigerende Chw bestemmingsplan "Deventer stad en dorpen, deel C" toont dat de bestemming "Verkeer" ca. 10.9 m breed is tussen "Wonen – gestapeld" en "Groen". Het bestemmingsplan regelt niet hoeveel van die ruimte bedoeld is voor rijbaan, parkeren, voetpad, et cetera. Het is mogelijk om die ruimte her in te richten (zelfs met een heel lichte procedure) voor een ondergeschikt deel in de bestemming Groen) en het is mogelijk om via verkeersbesluiten zaken te regelen met borden, zoals eventueel een parkeerverbod, het aanleggen van verkeersremmers.

Aangezien in het verkeersrapport ter plaatse geen doorstromingsprobleem is voorzien, is het uitgangspunt dat de beoogde ontwikkeling van het plangebied goed mogelijk is. Om op voorhand maatregelen te treffen, is onnodig. De intensiteit van het verkeer verandert op dit wegvak volgens de verkeersrapportage van ca 400 mvt/etmaal naar 500 mvt/etmaal, hetgeen nog steeds relatief laag is. Indien na realisatie van het plan hier toch sprake blijkt van veelvuldige stagnatie, dan kunnen we in overleg met bewoners besluiten om hier maatregelen te treffen. Overigens stond het oude masterplan de bouw van veel meer woningen (in ieder geval ruim het dubbele) toe. In die zin is er sprake van een aanzienlijk lagere belasting dan in die situatie mogelijk zou zijn.

Vraag 2

Hoe schat u de extra wachttijden/opstoppingen ivm stagnerend verkeer in?

Antwoord

In de verkeersrapportage is dat beschouwd voor de verschillende kruisingen met verkeersregelininstallaties nabij het plangebied. De wachtrijen worden daar plaatselijk één of enkele auto's langer, maar verwacht is dat elke wachtrij bij ieder groen licht verdwijnt. Voor de kruising Pasteurstraat / Boerhaavelaan is geen wachtrij aangeduid.

Vraag 3

Bent u ook van mening dat met een parkeerverbod op de rijbaan de doorstroming hier in ieder geval verbeterd. Ben u ook bereid om (op voorhand) dergelijke maatregelen te nemen? Zonee, wat is er op tegen om deze verkeersmaatregel te treffen?

Antwoord

Een parkeerverbod zal de doorstroming verbeteren. Binnen een verblijfsgebied prefereert echter het verblijven boven een vlotte doorstroming. Maatregelen die de doorstroming verbeteren, zullen namelijk ook leiden tot een toename van de rijksnelheden. Mocht in de toekomst blijken dat de verkeersafwikkeling op bepaalde locaties ernstig wordt gehinderd door geparkeerde voertuigen, dan zijn wij bereid om verkeersmaatregelen te nemen.

Vraag 4

Waarom is die route hier niet gevolgd?

Antwoord

De herontwikkeling van de St. Jozeflocatie in Deventer van ziekenhuis tot woonservicegebied kent een lange geschiedenis. Wanneer we ons, wat de historie betreft, beperken tot het Masterplan uit 2011, heeft Carinova in 2016 moeten concluderen dat de situatie vroeg om een herijking van dit masterplan. Het programma uit het Masterplan paste niet meer bij de woonwensen van de huidige tijd. Daarbij waren er ten tijde van het Masterplan veel bezwaren tegen het forse programma, het aantal voertuigbewegingen dat hierdoor extra over de Van Oldenielstraat zou gaan en het effect op de leefbaarheid voor de aanwonenden van de Van Oldenielstraat.

Met Carinova is een handelingsperspectief uitgewerkt. Dit is de basis geweest voor het plan dat is uitgewerkt door Nijhuis en waarover op verschillende momenten overleg is geweest met de buurt. In feite is dit de onderbouwing van het vastgestelde bestemmingsplan. De in 2019 vastgestelde Omgevingsvisie is daarbij richtinggevend geweest.

Bij de ontwikkeling is nu juist zo veel mogelijk uitgegaan van het aansluiten bij de kernkwaliteiten van die wijk, wat zich vertaalt in een veel minder fors programma en in een kwalitatief hoogwaardig stedenbouwkundig plan.

Vraag 5

Wat is de "houdbaarheidsdatum" van een masterplan en wie bepaalt die?

Antwoord

Dit is niet wettelijk vastgelegd. Beleid geldt totdat er nieuw beleid komt te gelden. Aanleiding voor nieuw beleid kan politiek zijn ingegeven, maar ook door veranderingen in de maatschappij, de woonbehoefte, veranderend gebruik van de omgeving, behoefte aan wel/juist geen specifieke functies, etc. Voor een masterplan, bestemmingsplan en beeldkwaliteitplan is de raad bevoegd gezag. Het college bereidt dit soort besluiten voor.

Vraag 6

Hoeveel bestaande masterplannen voor andere locaties in Deventer zijn volgens het college gedateerd? Hoe gaat het college daarmee om?

Antwoord

Feitelijk is de Omgevingsvisie (vastgesteld 18 december 2019) het maatgevende ruimtelijke beleid. In geval van specifieke herontwikkelingen kunnen voor die locaties nieuwe masterplannen of vergelijkbare beleidsdocumenten worden vastgesteld.

Vraag 7

Kunt u zich voorstellen dat de inwoners zich gepasseerd voelen dat het Masterplan waar zijn over hebben meegedacht wordt ingetrokken? Hoe beoordeelt u deze stap uit het oogpunt van optimalisatie bewonersparticipatie?

Antwoord

Wij kunnen ons dat niet helemaal voorstellen. Zie daartoe ook ons antwoord op vraag 4.

Carinova heeft in 2016 moeten concluderen dat veel van de oorspronkelijke gedachten in het Masterplan waren ingehaald door de werkelijkheid, programmatisch niet meer actueel en gericht op het behalen van een maximaal te realiseren bouwvolume. Vanuit de omgeving zijn er destijds vele bezwaren geuit tegen het Masterplan, wat ook tijdens de toenmalige raadssessie bleek (groepen met grote zorgen).

Carinova heeft de gemeente om medewerking verzocht voor verdere ontwikkeling. Vanuit de kernkwaliteiten van de wijk is gekomen tot een stedenbouwkundige invulling die veel beter aansluit op de bestaande omgeving. Zoals toegelicht bij vraag 4 hebben wij in dit geval ervoor gekozen om direct richting een bestemmingsplan te werken. Dat bespaart tijd, maar geeft wel de ruimte voor een breed maatschappelijk en politiek debat.

Gedurende dit proces heeft de ontwikkelaar, met de beperkingen die de Coronamaatregelen oplegden, de afgelopen 2 jaar de buurt betrokken bij de planvorming. Informerend met nieuwsbrieven en digitaal participierend door middel van een website.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

M.A. Kossen

R.C. König