

PLEITNOTITIES

Gemeenteraad Overbetuwe, Commissie Ruimte

Vergadering d.d. 7 september 2011 te 20.00 uur

Betreft: voorbereiding besluitvorming bestemmingsplan Elst Centraal, HdG

Geachte commissieleden,

Namens Martens Metaal Elst BV en Otco Straal- en Smitbedrijf BV, gevestigd aan de Energieweg, maak ik graag van de gelegenheid gebruik nog even in te spreken over het voorliggende bestemmingsplan Elst Centraal, Huis der Gemeente.

Zoals u heeft kunnen lezen zijn cliënten het op meerdere punten niet eens met het ontwerp van dat bestemmingsplan. Reden waarom zij daartegen zienswijzen kenbaar hebben gemaakt. In het Rapport zienswijzen van 27 juni 2011 worden die zienswijzen door het college van B&W weerlegd. Het zal u niet verbazen dat cliënten absoluut niet kunnen instemmen met die reactie op hun zienswijzen. Maar het is ondoenlijk dat vanavond verder uit de doeken te doen.

Er is echter één punt waarvoor vandaag wel nog specifiek uw aandacht wordt gevraagd. Dat betreft het standpunt van cliënten (en anderen) dat de voorgestane ontsluiting van (een gedeelte van) Elst Centraal via de Energieweg onoverkomelijke gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering van de bedrijven aan de Energieweg en ook onoverkomelijke gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid ter plaatse.

Om dit standpunt kracht bij te zetten hebben cliënten de verkeerskundige onderzoeken van de gemeente (Mobycon) m.b.t. de Energieweg kritisch laten beschouwen. Door een onafhankelijke deskundige (BonoTraffics). Daarbij heeft deze deskundige geconstateerd dat het onderzoek en voorstel van Mobycon absoluut niet de conclusie rechtvaardigen dat de bereikbaarheid en de bedrijfsvoering van de bedrijven aan de Energieweg en de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie voldoende worden gewaarborgd.

In die kritische beschouwing constateert BonoTraffics dat (veel) meer inzicht nodig is in een aantal zaken en dat zonder dat inzicht niet kan worden geconcludeerd zoals Mobycon heeft gedaan. Tot hun ontsteltenis constateren cliënten dat in het eindvoorstel zoals dat thans voorligt helemaal niets met deze kritiek is gedaan. Echt helemaal niets.

Erger nog, cliënten constateren dat in het Rapport zienswijzen wordt opgemerkt dat zowel het onderzoek als het inrichtingsvoorstel is voorgelegd aan de bedrijven aan de Energieweg. Zónder ook op te merken dat cliënten een deskundige hebben ingeschakeld die de rapportages van Mobycon heeft geanalyseerd en geconcludeerd dat die rapportages absoluut onvoldoende zijn om te (kunnen) concluderen dat sprake zal zijn van een aanvaardbare verkeerssituatie.

U bent hier in zoverre dus echt niet volledig geïnformeerd.

Zoals gezegd heeft BonoTraffics in haar analyse geconstateerd dat voor het (kunnen) beoordelen van de toekomstige verkeerssituatie meer inzicht nodig is in een aantal zaken. Inmiddels heeft BonoTraffics daar zélf meer uitvoerig onderzoek naar gedaan. De uitkomsten van dat onderzoek heb ik gisteren naar u doen toegezonden. Eerder was het eindrapport van BonoTraffics niet beschikbaar, helaas.

Hoe dan ook, uit dit onderzoek volgt dat bij de ontsluiting via de Energieweg ernstige problemen zullen ontstaan op het gebied van de bedrijfsvoering van de bestaande (en de toekomstige) bedrijven aan de Energieweg en dat ter plaatse een verkeersonveilige situatie zal ontstaan. Daarnaast zijn er ernstige problemen te verwachten op het gebied van de doorstroming met gevolgen tot op de Industrieweg Oost.

Gelet op de zeer verstrekkende gevolgen indien wordt ingestemd met deze wijze van ontsluiting, wordt u met klem verzocht hier meer uitvoerig bij stil te staan om vervolgens (met de adviseur van cliënten) te concluderen dat de voorgestane ontsluiting via de Energieweg onaanvaardbaar moet worden geacht. Ook met de voorgestelde of andere herinrichtingsmaatregelen.

De voornaamste reden: bij de bestaande bedrijven aan de Energieweg behoren bepaalde vervoersbewegingen. Die zijn inherent aan het betreffende type bedrijvigheid. Met name ook wachtende vrachtwagens en manoeuvreerbewegingen waarbij achteruit wordt ingeparkeerd en waarbij gebruik moet worden gemaakt van de gehele rijbaan. Dat komt op de Energieweg met grote regelmaat voor en dit kan - logistiek en wegens gebrek aan ruimte - ook niet anders.

Dit verdraagt zich niet met de ontsluiting van (een gedeelte van) Elst Centraal via de Energieweg. De voorgestane herinrichtingsmaatregelen maken dit niet anders, zo concludeert BonoTraffics. Een 30 km zone is hier ook volstrekt irreal en niet overeenstemming met Duurzaam Veilig. En de voorgestelde maatregel van een parkeerstrook voor vrachtverkeer aan de zuidzijde van de Energieweg zal er volgens BonoTraffics toe leiden dat er meer achteruit moet worden gereden en/of gekeerd moet worden op de openbare weg ...

Volgens BonoTraffics zal hier straks dus sprake zijn van een onverantwoorde en onhoudbare verkeerssituatie. Geen onderzoek van een deskundige die dat volgens cliënten anders maakt. Deze weg met deze bedrijven met deze vervoersbewegingen leent zich simpelweg niet voor een ontsluitingsfunctie zoals hier voorgesteld. Dat is vragen om ellende. En wie zijn hier straks de dupe van? In ieder geval de bedrijven aan de Energieweg.

Zo moeten Martens en Banken straks met zware vrachtwagens uitwegen op een drukke doorgaande weg met haastig verkeer naar met name de P+R bij het station. Met wachtende vrachtwagens en manoeuvreerbewegingen (behorende bij de representatieve bedrijfssituatie van Martens en Banken) waarvoor de hele Energieweg moet worden gebruikt. Met opstoppen tot gevolg. Tot op de Industrieweg Oost. Voorzienbare ellende, dus.

Hetzelfde geldt bij Otcó. Wellicht zijn de gevolgen daar nog schrijnender. Otcó is ook voor haar laad- en losactiviteiten en aanverwante activiteiten aangewezen op de openbare weg: zij heeft daarvoor niet of nauwelijks ruimte op eigen terrein. Dat levert in de huidige situatie geen problemen op. Otcó is immers gevestigd aan het einde van de doodlopende Energieweg. Nota bene: met inachtneming van dat gegeven heeft Otcó het betreffende pand gekocht.

Brunet *advocaten*

En wat wordt nu gezegd (?): u mag de openbare weg niet voor laden en lossen etc gebruiken en hier hoeft de gemeente in de toekomstige situatie dus ook geen rekening mee te houden. De (al geruime tijd) bestaande situatie en het gegeven dat het betreffende bedrijf het werken in de nieuwe situatie feitelijk onmogelijk zou worden gemaakt doen er kennelijk niet toe. Dat kan toch niet? Zo ga je toch niet met eerlijke en hardwerkende burgers om?

Geachte commissieleden: namens mijn cliënten verzoek ik u dit - in ieder geval wat de voorgestane ontsluiting via de Energieweg betreft - onzalige plan een halt toe te roepen. Voor het te laat is en de dezerzijds gestelde, verstreckende gevolgen bewaarheid worden en onoverkomelijk blijken te zijn. Want dan lijkt er geen weg meer terug.

Ik dank u voor u aandacht.

P.J.G. Poels

Beste commissieleden, wethouder(s) en belangstellenden,

Het Wijkplatform Elst-Oost heeft tegen het ontwerp Best.Plan Huis der Gemeente Zienswijzen ingediend. Het belangrijkste punt daarin was de verwachte parkeerproblematiek in de wijken rondom het NS station. Jaren geleden was parkeergedrag van treinreizigers echt een probleem in de Eshof en Stationsbuurt, maar na het zelfstandig uitbreiden van de parkeervlakte ten Oosten van het Station is dat opgelost en is de parkeeroverlast de laatste jaren acceptabel.

Wij hebben gevraagd om vóór de start van de bouw een ander even groot parkeerterrein elders in de nabije omgeving in te richten. Daar is men mee bezig. Prima!

Verder hebben we aangegeven, dat met de komst van de parkeergarage en betaald parkeren er gezorgd moet worden voor flankerend beleid, omdat bestuurders anders kiezen voor gratis parkeren in de wijk. Als reactie op de zienswijze wordt aangegeven, dat de parkeerproblematiek een indirect gevolg is van het bestemmingsplan en geen direct gevolg. Dat bestrijden wij.

Nog niet zolang geleden is me duidelijk geworden dat B&W voorjaar 2010 opdracht heeft gegeven voor een onderzoek en dat heeft geleid tot Parkeernota Elst-Centraal, welke werd aangenomen in de B&W vergadering van 25 januari 2011. Die nota is er gekomen als instrument voor de onderhandelingen met NS-poort.

In die nota wordt onder andere gesteld, dat wijzigingen in de bestaande situatie zeker zal leiden tot aanpassen van gedrag van automobilisten die er op de trein stappen.

Dat geldt niet alleen voor het betaald parkeren in de P&R garage straks, maar volgens ons ook na verplaatsing van het grote tijdelijke parkeerterrein:

- dan moeten de autoparkeerders de auto enkele honderden meters verderop parkeren;
- ze moeten verder omlopen, omdat de nieuwbouw één grote met hekken afgezette bouwput is waar je omheen moet lopen;
- de auto's vervuilen erg bij het van en naar dat terrein rijden en je komt met vieze schoenen op je werk;
- de auto's staan niet meer zichtbaar vanaf de drukke openbare weg, maar achteraf, waardoor inbraak gevoeligheid toeneemt.

Kortom mensen zullen al op korte termijn uitwijken en gaan parkeren in de woonwijken.

In de eerder genoemde parkeernota wordt geadviseerd om in een flink woongebied rondom het NS-Station over te gaan tot Vergunninghoudersparkeren voor een gedeelte van de dag. Dat vergt nieuw beleid en wij willen dat dat er komt in goed overleg met bewoners en gebruikers in dat gebied. Nieuw beleid en afstemming met bewoners kost tijd en wij willen, dat er snel gehandeld kan worden als dat nodig is.

Als de parkeergarage er is, ligt die nog weer enkele honderden meters verder naar het Zuiden. Door een loskoppeling van het bestemmingsplan Elst-Centraal is er nog grote onduidelijkheid over de noodzakelijke infra structuur in het gebied, zoals de nieuwe tunnel van waaruit mensen met de trap naar de perrons kunnen komen.

Ik verwijs ook nog even naar een besluit van de Raad op 22 februari 2011 over het ophogen van het investeringsniveau voor het Huis der Gemeente. Daarin spreekt de Raad zich ook uit, dat geen ruimte kan worden gezocht in extra inkomsten ten laste van de burger (bijvoorbeeld inkomsten uit parkeerbeleid).

Daarom vraag ik U:

- geef de portefeuillehouder aan, dat U wilt dat hij al op korte termijn met een afvaardiging van bewoners, gebruikers en het Wijkplatform om de tafel gaat om afspraken te maken over het vervolgtraject en om alvast nieuw beleid te ontwikkelen voor bijvoorbeeld vergunninghouder-parkeren. Dat geeft de mogelijkheid om direct maatregelen te nemen op het moment dat dat ook nodig is. Laat hem daarover een vertrouwenwekkende notitie overleggen bij de behandeling van het Best.plan in de Raad.
- geef aan de portefeuillehouder aan, dat hij in de onderhandelingen gaat voor gratis parkeren en anders voor een voor parkeerders acceptabel laag tarief. Stel piketpalen vast voor de onderhandelingen met NS-Poort.
- zorg dat er voortgang blijft met betrekking tot Elst-Centraal en de noodzakelijke infrastructuur.