

Technische vragen Masterplan Dorpshart Ter Aar SBN

Parkeren, verkeersveiligheid en routing

- 1) *Het onderzoek wordt als representatief genoemd al dateert deze van mei 2021 tijdens de coronapandemie. Het is noodzakelijk voor de planontwikkeling een goed beeld te krijgen van het parkeergebruik. Waarbij het van belang is op verschillende momenten (ochtend, middag, avond) en jaargetijden te meten. Mei 2021 was een mooi voorjaar waarbij men meer gebruik maakt van andere vervoersmiddelen anders dan de auto. Zijn er ook metingen verricht over een langere periode in het najaar/ winter waarbij men over het algemeen meer gebruik maakt van de auto en dus ook van de parkeerplaatsen?*

Antwoord:

Tijdens het uitvoeren van het parkeeronderzoek in 2021 waren de meeste restricties ter voorkoming van de verdere verspreiding van het corona-virus niet meer van kracht. Toch is dit parkeeronderzoek voldoende representatief voor de parkeersituatie. Een aantal restricties waren in deze onderzoeksperiode al afgebouwd (bijvoorbeeld niet-essentiële winkels ook weer open tot 20:00 en restaurants/café's/terrassen weer open tot 22:00). Het aantal verkeersbewegingen was in deze tijd weer flink toegenomen tot bijna 90% van het niveau voor de pandemie in 2019, vergelijkbaar met de huidige verkeersbewegingen op werkdagen. De parkeertellingen zijn in 2021 uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau (SOAB) waarmee de kwaliteit van de onderzoeken, en de keuze voor een moment van telling, is gewaarborgd. Tevens is er onlangs nog een meting verricht en wordt er in een bestemmingsplan/omgevingsplanfase aanvullend gemeten.

- 2) *De inwoners/ omwonenden hebben ook een parkeertelling uitgevoerd. Is hiernaar gekeken en hoe wordt dit verklaard ten aanzien van het onderzoek?*

Antwoord:

De uitkomsten verschillen omdat de berekeningen in het masterplan over het totale onderzoeksgebied gaan. De omwonenden beoordelen alleen het parkeren in hun straat en niet in het hele plangebied.

- 3) *Door het voorliggende plan zou het centrum aantrekkelijker moeten worden om te bezoeken. Is er rekening gehouden met een groei van bezoekers in de parkeerbehoefte en waaraan is dit te toetsen?*
- 4) *Aankomende jaren verwachten we een flinke groei in Ter Aar met woningbouw. (Bijv. nieuwe wijk van circa 300 woningen Ter AarNO en wellicht nog meer woningbouwprojecten) Waar in de onderbouwing is dit voorzien met het te verwachten toenemend aantal bezoekers van het centrum in de parkeernorm?*

Antwoord vraag 3 en 4:

In de door de raad vastgestelde nota parkeernormen is opgenomen hoe de parkeerbehoefte bepaald wordt. Hierbij wordt uitgegaan van functies. De grootte van de kern of de aantrekkelijkheid van het gebied is daarbij geen afwegingspunt. Uitgangspunt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente, waarbij functies worden toegevoegd, is dat een project zelf voorziet in voldoende parkeergelegenheid binnen de grenzen van het project. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit het geval is.

- 5) *Er wordt aangegeven dat vanuit de participatie is gebleken dat er tekort aan parkeerplaatsen word gerealiseerd rondom het Lindenplein. Als alternatief worden er nu een paar parkeerplaatsen gerealiseerd om het marktplein. Er wordt aangegeven dat de looproute van een achtje essentieel is voor uitvoering van het plan, echter wordt dit onmogelijk en onaantrekkelijk gemaakt door het creëren van de (extra) parkeerplaatsen op het marktplein. Hoe is dit passend binnen de voorgestelde visie. (Haltermodel)*

Antwoord:

In het Masterplan is voldoende parkeergelegenheid voorzien, er is geen sprake van een tekort. Er is tijdens de participatie expliciet aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor winkelend publiek (kort parkeren). Hierin kan worden voorzien door een aantal extra parkeerplaatsen te realiseren rond het Marktplein in combinatie met een blauwe zone. Binnen de nieuwe stedenbouwkundige structuur wordt ingezet op een duidelijker georganiseerd winkelgebied en uitgegaan van het 'Haltermodel'. Aan weerszijden van het winkelgebied bevinden zich twee 'trekkers' in de vorm van twee grote supermarkten met goede parkeervoorzieningen (Aldi in het noorden en Dirk in het zuiden). Tussen de twee trekkers bevindt zich een gebied waarlangs aan twee zijden winkels liggen. Zo ontstaat een zogenaamd 'achtje'. De toevoeging van de 11 extra parkeerplekken belemmert dit niet, aangezien er ook al rekening is gehouden met de aanwezige parkeerplekken rond het Beukenpad. Deze structuur biedt voldoende mogelijkheden om een achtje te kunnen lopen in dit gebied.

- 6) *De zichtlijnen die voorgesteld zijn van belang in de visie. Vanwege de aanpassing in het voorstel waarbij er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het marktplein wordt deze zichtlijn tussen de twee trekkers onmogelijk. Hoe is dit te onderbouwen in de visie?*

Antwoord:

Het Dorpshart wordt zo compact en overzichtelijk, waarbij er sprake is van open zichtlijnen die de twee pleinen met elkaar verbinden. Een deel van de huidige bebouwing blokkeert de huidige zichtlijnen. In de visievorming is ook rekening gehouden met de huidige parkeergelegenheid op het Beukenpad, immers zichtlijnen beperken zich niet tot maaiveld. De toevoeging van de extra parkeerplekken op het Marktplein doet niks af aan deze visie en het kunnen realiseren van heldere zichtlijnen.

- 7) *De Dirk parkeergarage is niet toegankelijk voor hogere auto's/ busjes is hier rekening mee gehouden binnen de norm voor voldoende parkeerplaatsen?*

De parkeergarage op de Vlinderlocatie wordt met een hoogte van 2,30 meter goed toegankelijk voor verhoogde busjes. Daarnaast is er voor deze specifieke gevallen ook nog de mogelijkheid om te parkeren op maaiveld.

- 8) *Op welke wijze wordt er rekening gehouden met mindervalide in het aanbod van parkeerplaatsen in het algemeen, maar ook in de nieuw te bouwen parkeergarage?*

Antwoord:

Dit is opgenomen in de nota parkeernormen: "Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorzien in voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen. Als maatstaf hanteren wij 2% van alle parkeerplaatsen bij een winkelgebied". Voor het Dorpshart is dit ook leidend.

- 9) *Is er onderzocht waarom men weinig gebruik maakt van de huidige Dirk garage? (Hier lijkt niet alleen de inrit het onderliggende probleem te zijn.)*

10) Hoe wordt de aanpassing van de inrit bij de Dirk gerealiseerd zijn de mogelijkheden hiervoor al onderzocht. Wat is het scenario als blijkt dat dit toch niet mogelijk is? Aangezien deze is meegenomen in de parkeernorm voor voldoende parkeerplaatsen

Antwoord vraag 9 en 10:

Op dit moment is de ervaring met de parkeergarage van de Dirk dat deze niet eenvoudig ingereden kan worden. Het streven is om deze garage toegankelijker te maken, dit is in een verkennend gesprek met de eigenaar ook ter sprake gekomen en herkend. De aanpassing van de garage is afhankelijk van medewerking van de huidige eigenaar. In de vervolgfase zal verder onderzoek gedaan worden naar de aandachtspunten voor deze garage in overleg met de eigenaar.

11) Wordt er bij de nieuwe parkeergarage (Vlinderlocatie) rekening gehouden met hoogtes van auto's voor een breed parkeeraanbod? (busjes/ invalide)

Antwoord:

Voor de parkeergarage op de Vlinderlocatie is een hoogte van 2,30 meter maatgevend. Dit is voldoende voor verhoogde busjes.

12) Hoe is de afstand gemeten van het appartementen complex aan de Essenlaan ter hoogte van het Lindeplein binnen 100 meter parkeren zoals wettelijk bepaald. Is dit van voordeur tot autoportier? Of anders?

Antwoord:

Zoals gebruikelijk is bij het meten van parkeerafstanden is dit gemeten vanaf de uitgang van de parkeergarage tot de entree van de woningen. In de nota Parkeernormen is beschreven dat deze afstand niet hemelsbreed wordt gemeten.

13) Routing voor het verkeer gaat in het voorliggende plan via de Westkanaalweg. Wat wordt er gedaan om de verkeersveiligheid te waarborgen met het toenemende aantal verkeersbewegingen nabij het woonerf van de Abeelstraat en de aansluiting met de Essenlaan?

14) De Essenlaan moet een woonstraat worden echter lijkt het gezien de routing dat er meer gebruik gemaakt zal worden van de Essenlaan dat nu het geval is. Ook neemt het laden en lossen aan deze zijde door de te realiseren winkels toe. Hoe waarborgen we hier de verkeersveiligheid.

Antwoord vraag 13 en 14:

Het is te verwachten dat er van de Essenlaan aanzienlijk minder gebruik gemaakt zal worden. Waar er nu sprake is van parkerende centrumbezoekers en zoekverkeer (dat heen en terug door de Essenlaan gaat) zal met behulp van de verwijzingen naar beschikbare parkeerruimte dat verkeer niet meer door de Essenlaan gaan. Ook het verkeer vaar en van de parkeergarage van Dirk komt niet verder de Essenlaan in dan tot de inrit. Slechts het verkeer dat via de nieuwe toegang vanaf de Westkanaalweg parkeert op het Beukenpad zal nu, bij vertrek, nog van de Essenlaan gebruik maken. De toegang van deze parkeergelegenheid zal uiteraard worden voorzien van snelheidsremmende maatregelen, ook bij de vertrekroute zal dit gezien worden.

15) De parkeerplaatsen van de Aldi zijn ook privé, maar worden wel meegenomen in de telling. Is er overleg geweest met deze ondernemer over het toegankelijkheid houden van deze parkeerplaatsen? Daarbij maken de bewoners van de naastgelegen dr Quartelstraat ook gebruik

van dit terrein omdat zij verder geen andere uitwijk mogelijkheid hebben is hier rekening mee gehouden?

Antwoord:

De bewoners van de appartementen boven Aldi hebben een afgesloten privéparkeerplaats in hun eigen gebouw. Die zijn niet meegeteld. Verder zijn er rondom Aldi openbare parkeerplaatsen. Het eventuele gebruik van de woningen aan de Dr. Quartelstraat is in de tellingen meegenomen.

16) In de voorgeschiedenis is bij de realisatie van het appartementencomplex (Aldi) en winkels aan het Beukend en Lindeplein rekening gehouden met een strengere parkeernorm en zijn er afspraken gemaakt met omliggende wijken welke al bestaand waren. Waar vinden we deze gemaakte afspraken terug?

Antwoord:

Bij de realisatie van het Aldi-gebouw en het gebouw “De Linden” rekening gehouden met de toen geldende normen. Nu gaan we dat ook doen. De nota parkeernormen uit 2021 is gebruikt. Aan de bestaande situatie qua privé plaatsen en de langs het Beukenpad geplaatste beugels wordt geen wijziging gebracht.

17) Laden en lossen is in het voorliggende plan alleen mogelijke met een kleine vrachtwagen of busje in de Essenlaan tussen de bebouwing door. Er zijn Huidige ondernemers die aangewezen zijn op een grote oplegger (14 meter) Hoe is dit straks nog mogelijk. (Grote draaicirkel is niet meer mogelijk)

Antwoord:

De bestaande situatie voor laden en lossen is maatgevend voor de nieuwe ontwikkelingen. De afstand tussen de bebouwing en onze huidige analyse van het laden en lossen past met elkaar. Zowel voor een vrachtwagen met aanhanger als een vrachtwagen met oplegger zijn de draaicirkels berekend in het voorliggende ontwerp. Dit is mogelijk gebleken.

18) Is er goed gekeken naar de haalbaarheid van evenementen op het marktplein? (bijv. kermis)

Antwoord:

De evenementen zijn een belangrijke factor in het Dorpshart en zijn ook bepalend geweest voor de opzet van het Masterplan. Zo is de parkeerfunctie ondergeschikt aan de maatschappelijke functie van evenementen, en wordt er op het plein gebruik gemaakt van verplaatsbaar groen om de ruimte flexibel te kunnen inzetten. Met de herontwikkeling van het centrum is juist extra ruimte om evenementen (zoals de kermis) uit te breiden aangezien er meer pleinruimte en openbaar gebied is.

19) Hoe wordt het laden en lossen mogelijk gemaakt voor de nieuw te realiseren winkels in de Essenlaan? (Waar het hier gaat om een smalle straat en geparkeerd wordt) En hoe gaan we dan de veiligheid waarborgen voor fietsers.

Antwoord:

In figuur 65 is aangegeven op welke wijze eventuele ontsluiting vanaf de Essenlaan gedacht is. Tussen de nieuw te realiseren gebouwtjes door zullen ook de nieuw te realiseren winkels in deze gebouwtjes bevoorrad kunnen worden. Veiligheid staat bij de inrichting van de Essenlaan als woonstraat, centraal.

20) *Is er rekening gehouden met de bereikbaarheid van de hulpdiensten rondom de het Lindenplein in het Masterplan?*

Antwoord:

De doorgang tussen de nieuwe bouwblokken aan de Essenlaan hebben ook een functie ten behoeve van calamiteiten voor de diverse hulpdiensten.

21) *Als het plan ruim voldoende parkeerplaatsen realiseert waarom dan ook een alternatief plan voor het realiseren van extra parkeerplaatsen (Berkenpad), mocht het toch niet werken. Waarmee speelvoorzieningen in de wijk moeten verdwijnen. Dit terwijl we juist het buitenspelen en bewegen van kinderen willen stimuleren. Daarbij draagt dit bij aan een sociale leefomgeving. Hoe vertaalt zich dit vanuit het gezondheidsbeleid "Een goed leven in Nieuwkoop"*

Antwoord:

De mogelijke extra parkeerruimte op het Berkenpad is niet nodig om te voldoen aan de parkeerbehoefte in het Masterplan. Deze optie is daarom ook niet opgenomen in het Masterplan. Deze varianten zijn alleen onderzocht naar aanleiding van vragen en op verzoek van omwonenden tijdens het participatietraject.

22) *Als er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bezoekers en bewoners in de omgeving van het Lindenplein waarom dan een blauwe zone inzetten?*

23) *Een alternatief is werken met parkeervergunningen en blauwe zones. Waarbij het risico bestaat dat de bezoekers dichtbij, maar toch in omliggende wijken gaat parkeren. Hoe wordt dit wordt gewaarborgd in het voorliggende plan?*

Antwoord vraag 22 en 23:

Voorop staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Er zijn zorgen geuit over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de nabijheid van winkels gedurende de winkelopeningstijden. De vrees is dat er veel plekken voor lang parkeren worden ingenomen door b.v. winkelpersoneel. Via een blauwe zone kan dit voorkomen worden. De blauwe zone zal t.z.t. in een formeel verkeersbesluit geconcretiseerd worden.

Tijdens en na de uitvoering van het masterplan is het van belang om de parkeersituatie te monitoren en zo nodig aanvullende maatregelen te treffen. Naast de blauwe zone meldt het masterplan ook het vergunninghoudersparkeren als mogelijkheid.

24) *In hoeverre tast het de leefomgeving aan voor omliggende wijken. Het parkeerterrein aan de Essenlaan zorgt voor een verlichting in de parkeerdruk van omliggende wijken. Parkeren voor eigen inwoners, maar ook als zij bezoekers krijgen. Is hier rekening mee gehouden in het plan?*

Antwoord:

In de door de raad vastgestelde nota parkeernormen is opgenomen hoe de parkeerbehoefte bepaald wordt. Hierbij wordt uitgegaan van functies. De grootte van de kern of de aantrekkelijkheid van het gebied is daarbij geen afwegingspunt. Uitgangspunt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente, waarbij functies worden toegevoegd, is dat een project, zelf voorziet in voldoende parkeergelegenheid binnen de grenzen van het project. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit het geval is.

25) *De Westkanaalweg dient als hoofdontsluiting voor bezoekers van het Dorpshart die met de auto komen. Hoe wordt gewaarborgd dat men via de Westkanaalweg de route naar het Lindenplein gaat volgen en niet via de Essenlaan?*

Antwoord:

De nieuwe parkeergarage op de Vlinderlocatie wordt de grootste parkeervoorziening. Het is van belang dat deze door bezoekers goed gevonden gaat worden. Met de inrichting van het gebied wordt hier in de uitwerking rekening mee gehouden, bijvoorbeeld door het gebruik van goede bewegwijzering en vol/vrij indicatie (signing) zodat het beschikbare aantal vrije parkeerplekken ook daadwerkelijk zichtbaar wordt. De parkeerplaatsen aan de Essenlaan zijn vooral bedoeld voor de bestaande bewoners en hun bezoek. Dit wordt bereikt door een vernieuwde inrichting van de Essenlaan als woonstraat. Het blijft een belangrijke toegang voor fietsers en voetgangers, maar het autoverkeer voor het winkelend publiek wordt zo veel mogelijk geweerd. Overigens zal de parkeergarage van de Dirk direct vanaf de ingang van de Essenlaan bereikbaar zijn voor bezoekers.

26) De Westkanaalweg is een drukke doorgangsroute naar omliggende dorpen en sluipverkeer. Hoe wordt de aantrekkelijkheid en veiligheid van deze routing gewaarborgd.

27) Het drukste verkeerspunt in Ter Aar ligt rondom de brug en nabij de in het voorliggende plan aan de Westkanaalweg ingang van de parkeergarage. (Vlinderlocatie) Ook ontstaat hier regelmatig een verkeersinfarct/ file vanwege de opening van de brug. In hoeverre is hier rekening mee gehouden en worden er hiervoor maatregelen getroffen in plan voor verkeersveiligheid.

Antwoord vraag 26 en 27:

Het is u bekend dat er geprobeerd wordt de Westkanaalweg in beheer overgedragen te krijgen van de provincie Zuid-Holland. Daarna kunnen er ook maatregelen getroffen worden op deze weg. Dit is een apart traject binnen de organisatie. Bij een eventuele aanpak van de Westkanaalweg kan met de nieuwe situatie rekening worden gehouden. Voor een deel is er nu ook al centrumverkeer op de Westkanaalweg, door een duidelijkere routing zal de Westkanaalweg meer gebruikt gaan worden. De weg is daar ook meer geschikt voor dan de Essenlaan. Het is bekend dat bij de opening van de brug het verkeer opstroopt. Dit wordt echter veroorzaakt door de opening van de brug en het vaarverkeer.

Aantrekkelijkheid

1) De Essenlaan moet een aantrekkelijke woonstraat worden. Hoe komt de achterzijde van deze appartementen en winkels er uit te zien? Waar kunnen de ondernemers hun containers kwijt die het straatbeeld vervuilen zoals nu al in de Essenlaan bij het gebouw van de horeca. Welke oplossingen zijn hier voor meegenomen in het plan?

Antwoord:

Dit betreft een ontwerp-opgave dat in een volgende fase aan bod komt. Hiervoor wordt uiteraard een nette oplossing gevonden. Gedacht kan worden aan een inpandige bergruimte voor afval.

*2) Er wordt benoemd dat de bebouwing gehandhaafd blijft voor de plein vorming en het tweezijdig winkelen dat hierdoor ontstaat. Wat wordt hiermee bedoeld aangezien er op deze locatie (laan) niet tweezijdig gewinkeld kan worden?
(In de huidige situatie komt er wel een koffiecorner/broodjes zaak in het oude Marskramer gebouw)*

Antwoord:

De Essenlaan gaat een tweezijdige woonstraat vormen. Het tweezijdig winkelen gaat op het plein gerealiseerd worden, waar in de plint van de gebouwtjes ruimte komt voor detailhandel. Ook een eventuele horecafunctie, zoals in het vml. Marskramerpand, draagt bij aan het tweezijdig winkelen en de beleevingswaarde van het Dorpshart.

Zonstudies

- 1) *De bijgeleverde zon studies laten zien wat de schaduw werking gaat doen op de woningen aan de Essenlaan ter hoogte van het Lindeplein. De woningen zullen een groot deel van de dag in de schaduw te komen liggen wat de leefbaarheid van deze inwoners aantast. Hoe past dit binnen het gezondheidsbeleid “Een goed Leven in Nieuwkoop” (gezonde leefomgeving)*
- 2) *De Essenlaan moet een groene woonstraat worden, echter lijkt dit een erg donkere straat te gezien de geringe afstand van de huidige bebouwing tot de nieuwe bebouwing. (zonstudie) Zonder zon (licht) groeien er geen bomen/ struiken/ planten. Hoe wordt dit verklaart in de visie van een mooi groen centrum en woonstraat?*

Antwoord vraag 1 en 2:

De hele wijk aan de noordzijde van de Aardamseweg kent op veel plekken een maat van rond de 18 meter. Dit is een heel gebruikelijke maat voor woonstraten, die niet als gering aangeduid kan worden. De in bijlage 1 toegevoegde bezonningssudies geven daarnaast aan dat de woningen niet een groot deel van de dag in de schaduw gelegen zijn. De Essenlaan wordt ingericht als groene woonstraat. Beeldbepalend karakteristiek element is de groene strook tussen gevel en weg/ parkeerplekken.

- 3) *De afstand tussen de woningen is aangepast wat was in het eerste voorstel de afstand van de bebouwing tot de gevels? En wat is de huidige afstand?*

Antwoord:

In een eerdere fase was de afstand tussen de Essenlaan en de nieuwe bebouwing circa 12 meter (vrijwel gelijk met de gevel van het complex “De Linden”). De huidige afstand tussen de Essenlaan en de nieuwe bebouwing is circa 17,5 meter.

- 4) *Tussen de appartementencomplexen zijn in het voorliggende plan voor fietsers en voetgangers een doorgang ingetekend. Bijv. tussen het huidige appartementen/ winkelcomplex de Linden. (5 meter) Dit lijken donkere onaantrekkelijke doorgangen te worden gezien de zonstudies? Hoe vertaald zich dit richting een groen en aantrekkelijk centrum?*

Antwoord:

Het openbaar gebied krijgt een groener karakter vergeleken met de huidige situatie. Daarbij heeft de nieuwe bebouwing de maat van een eengezinswoning. Dit heeft een ander aanzicht vergeleken met de bouwmassa van “De Linden”.

- 5) *Het horeca gebouw op het horecaplein (is inmiddels al gedraaid) zal ook een groot gedeelte van de dag in de schaduw komen liggen gezien de hoge bebouwing. Hoe verklaart men deze locatie ten aanzien van het vinden van een horecaondernemer en de wens van de inwoners voor een terras in aantrekkelijkheid?*

Antwoord:

Uit de bezonningstudie blijkt dat het terras op de meeste momenten in de zon staat.

Proces

De bibliotheek. Deze wordt in eerste instantie benut om tijdens de bouwperiode tijdelijk andere (winkel)functies in onder te brengen. Aan het einde van de transformatie van het centrum tot Dorpshart wordt de ruimte omgebouwd tot een aantal nieuwe woningen, en zo bijdrage aan de functiemix in het gebied. Deze locatie wordt momenteel omgebouwd tot studio's voor ontheemde uit Oekraïne.

1) Vragen bibliotheek:

- a. Wordt dit dan weer gesloopt?*
- b. Wordt dit niet duurzaam verbouwd zodat hier straks senioren kunnen wonen?*
- c. Wanneer is te verwachten een start te maken met de eerste fase van het Masterplan aangezien we niet weten hoe lang deze vluchtelingen gehuisvest moeten worden?*

Antwoord:

De locatie wordt op dit moment omgebouwd. De bouwuitvoering is gericht op tijdelijkheid, net als de verleende tijdelijke omgevingsvergunning. De gemeenteraad heeft een krediet toegekend om de verbouwing mogelijk te maken, en gedurende een periode van 3 jaar te kunnen huisvesten. In de fasering en het mogelijk (tijdelijk) verplaatsen van winkels naar deze locatie wordt deze huisvesting gerespecteerd.

2) Wordt er voor het Masterplan een totaal bestemmingsplanprocedure gestart of gaat dit gefaseerd per fase?

Antwoord:

Voor de bestemmingsplanprocedure van het Dorpshart is het regime van de Omgevingswet bepalend. Aangezien er nu nog geen ervaring is met dit nieuwe stelsel moet bepaald worden wat de juiste aanpak is voor deze procedure in dit specifieke geval. Verder is het belangrijk dat de integraliteit van het plan geborgd wordt in een planprocedure.

Geluid

1) In het voorliggende plan wordt het Lindenplein omsloten door bebouwing. Is hier rekening gehouden met de akoestiek. En wat voor gevolgen heeft dat voor de omgeving?

Antwoord:

Op het plein is een verspreid patroon aan bomen aanwezig die in een boomrooster in de verharding staan. Verder is er ruimte voor verplaatsbare groenvoorziening in bakken. Dit groen versterkt op 'ooghoogte' de verblijfskwaliteit en biedt bijvoorbeeld door de verbeterde akoestiek extra comfort. In een volgende fase zal er tevens een toets op verschillende omgevingsfactoren gedaan worden, waaronder geluid.

Horecaplein

- 1) De horeca is in het voorliggende plan omsloten door gebouwen zonder directie toegangsweg voor (vracht) verkeer.*
 - a. Hoe moet de horeca bevoorraad worden op deze locatie?*
 - b. Kan er vrachtverkeer komen op het horecaplein en zo ja via welke route?*
 - c. Als vrachtverkeer op het horecaplein komt hoe kunnen we dan de veiligheid in dit gebied garanderen voor het winkelend publiek?*
- 2) Is op deze locatie rekening gehouden met de toegang voor de veiligheidsdiensten en zo ja via welke route?*

Antwoord vraag 1 en 2:

In figuur 65 is aangegeven op welke wijze de route richting het horecaplein beoogd is. Het horecapaviljoen wordt via de Essenlaan bevoorraad. Uitgangspunt is dat het alleen een busje of kleine vrachtwagen betreft. De doorgang tussen de nieuwe bouwblokken aan de Essenlaan hebben ook een functie ten behoeve van calamiteiten voor de diverse hulpdiensten. Verder moet in de uitwerking rekening gehouden worden met de bevoorradingstijden van b.v. het horecapaviljoen in samenhang met de borging van de veiligheid.

Ondernemers

Ondernemers zijn vaak afhankelijk van externe logistiek oftewel ook levering in grote vrachtwagen zonder dat zij hier zelf controle over hebben. In de Essenlaan wordt in het voorliggende plan aangegeven alleen te kunnen bevoorraden met kleine vrachtwagens en busjes.

- 1) Is er met ondernemers gesproken over de logistieke bevoorrading van hun onderneming? En zo ja wat hebben zij hierover aangegeven en is dit verwerkt in het Masterplan?*
- 2) Wat als ondernemers toch moeten bevoorraden met grote vrachtwagens is dit dan nog mogelijk?*
- 3) En hoe kunnen we dan de veiligheid voor de andere weggebruikers garanderen?*

Antwoord vraag 1, 2 en 3:

Een belangrijk onderdeel van het Masterplan is de bevoorrading van de bestaande en nieuwe winkels. Er wordt voornamelijk aangesloten bij de bestaande situatie. Zo wordt de laad en los situatie op de Vlinderlocatie ingrijpend gewijzigd waarbij dit in pandig mogelijk wordt. Verder wordt tussen de nieuwe gebouwen aan de Essenlaan een laad- en loshaven gecreëerd. Veiligheid staat hierbij centraal. Zie vraag 17 voor aanvullende toelichting.