

Afronding bestuurlijke opdracht

“Uitvoering participatieplan inrichting openbare ruimte rond het Marktplan”

Werkgroep Participatie



Openbare Ruimte Marktplan

6 juli 2023

Afronding bestuurlijke opdracht “Uitvoering participatieplan inrichting openbare ruimte rond het Marktplan” (maart 2022)

d.d. juli 2023

Aanleiding

Op 26 januari 2022 heeft de gemeenteraad de startnotitie voor de herontwikkeling van het Marktplan behandeld. Deze herontwikkeling bestaat uit het realiseren van een supermarkt, appartementen, parkeerplaatsen en het inrichten van een openbaar park.

In deze startnotitie staat onder argument 1.4: “Graag willen wij op korte termijn met de omgeving in gesprek over de inrichting van de openbare ruimte, de verkeersafwikkeling en het laden en lossen. Hiervoor kunnen we een hogere trede bekleden op de participatieladder omdat er vanuit de gemeente minder kaders zijn bepaald en er dus meer ruimte is om gezamenlijk tot een invulling te komen. Wij verwachten dat we hierbij trede 3 van de participatieladder kunnen gebruiken. Trede 3 is adviseren. Het bestuur vraagt advies aan bewoners. De bevolking kan problemen aankaarten en oplossingen formuleren. Het gaat hierbij om het mobiliseren van bewoners om ideeën te generen. Wij laten ons hierbij inspireren door het concept participatiebeleid dat is voorbereid.”

Op 2 maart 2022 heeft de gemeenteraad vervolgens (bij de vaststelling van het Participatiebeleid) een motie aangenomen. Daarin wordt het college van B&W opgedragen om een participatieplan op te stellen over de inrichting van de openbare ruimte rond het Marktplan, in overleg met de omgeving.

In mei 2022 is het Participatieplan Marktplan door het college vastgesteld. Hierin is vastgelegd hoe verschillende partijen betrokken worden bij de inrichting van de openbare ruimte. Hierin staat aangegeven dat betrokkenen in een werkgroep participatie om advies wordt gevraagd over de inrichting van de openbare ruimte. Dit betekent dat trede 3 van de participatieladder wordt toegepast; adviseren.

Participatie traject

Aan dit participatietraject is vanaf september 2022 invulling gegeven. Een onafhankelijk voorzitter heeft dit proces begeleid. In de werkgroep zaten naast hem de volgende vertegenwoordigers:

- omwonenden, ondernemer, wijkraad
- ontwikkelaar met adviseurs
- ambtelijk vertegenwoordigers gemeente Haaksbergen

De rol van de werkgroep is adviserend. Dit betekent dat zij gevraagd advies geven aan de opdrachtgever. Dit advies en/of de onderdelen hierin, kunnen worden overgenomen. Indien dit niet het geval is dan moet gemotiveerd worden wat de overwegingen zijn geweest om het advies niet over te nemen.

Opdracht

Richting de werkgroep is aangegeven dat het onderwerp van de participatie de inrichting van de openbare ruimte rondom het Marktplan is.

Hierbij is aangegeven dat hier met name onder valt:

1. De inrichting van het park in het plangebied
2. De aanpassing van parkeergelegenheid
3. De verkeerkundige aanpassingen in en rondom het plangebied (hieronder valt ook het laden en lossen)

Eveneens is aangegeven dat de exacte grenzen van het gebied en waarover er met elkaar gesproken wordt met elkaar bepaald worden. De bouwplannen voor het Marktplan maken expliciet geen onderdeel uit van het participatietraject.

Proces

1. Individuele gesprekken

Voordat de gezamenlijke bijeenkomsten startten heeft de onafhankelijk voorzitter individuele gesprekken gehad met de (potentiële/ aangemelde) deelnemers van de werkgroep.

Belangrijkste opbrengsten:

- Weerstand tegen het supermarktplan dus onder 'protest' meedoen in het proces over inrichting bestemmingsplangebied en omstreken
- kans om mee te denken over de eigen leefomgeving
- zien van de noodzaak voor een invulling van de betreffende prominente locatie in het centrum van Haaksbergen
- laag vertrouwen in lokale overheid als het gaat om resultaten.

2. Werkgroep bijeenkomsten

Er zijn de volgende bijeenkomsten geweest:

- 1 september 2022: Eerste bijeenkomst, gezamenlijke afspraken proces en hoofdlijnen uit de persoonlijke gesprekken vooraf
- 10 oktober 2022: tweede bijeenkomst en toelichting op enkele onderzoeken (waaronder verkeer en parkeren), werksessie direct en indirect plangebied
- 1 november 2022: vervolg op de inhoud, dialoog over problemen in het plangebied, gesprek wethouder
- 13 december 2022: verdieping en aanvulling Matrix, contouren presentatie raad, dialoog rollen en interactie parallelle processen, wens brede informatie delen
- 9 januari 2023: concept presentatie cie. Ruimte, matrix aanvullen
- 21 februari 2023: presentatie adviesbureau eerste vertalingen en opgaven direct plangebied
- 15 mei 2023: Voorbereiden inloop
- 5 juni 2023: Inloopavond: >400 adressen brief ontvangen, inloop, fysiek en digitaal (www.SamenHaaksbergen.nl)
- 3 juli 2023: eindproducten en afronding eerste fase Participatie inrichting Openbare Ruimte Marktplan Haaksbergen.

De betreffende informatie over het project en dit proces is te vinden op

<https://www.haaksbergen.nl/Actueel/marktplan.html>

Tijdens de eerste bijeenkomsten lag de nadruk vooral op het feit dat deelnemers de ontwikkeling van een supermarkt niet gewenst vinden. Tijdens die bijeenkomsten is er veel ingezoomd op de onderzoeken naar verkeer en geluid die in het kader van het bestemmingsplan opgesteld moeten worden. Die onderzoeken vormen ook het kader voor de verdere invulling van het Marktplan. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten zijn er aanpassingen in het uiteindelijke verkeersonderzoek opgenomen dat onderdeel vormt van het bestemmingsplan. De bestemmingsplanprocedure moet nog gestart worden.

Aanpassingen die hierin vanuit dit proces in het ruimtelijk planproces al opgenomen zijn, zijn:

- verkeer aantrekkende werking van Basic Fit betrokken en meegenomen in de parkeerbalans
- realisatie kruispuntplateau op kruispunt Hibbertsstraat – Het Meuke
- inrichting en zicht bij ontsluiting beide parkeergarages;

De daaropvolgende bijeenkomsten is meer ingezoomd op de openbare ruimte van het directe en indirecte plangebied. De werkgroep heeft veel vragen, suggesties en oplossingen aangedragen. Het betreffen hier onderwerpen over zowel de huidige situatie waarin al overlast wordt ervaren, als over de nieuwe situatie met een supermarkt (waarin deze situaties veelal versterkt worden). De opmerkingen van de werkgroep zijn in een matrix opgenomen, welke als bijlage is opgenomen. Een eerdere versie hiervan is tijdens de presentatie in januari ook met bestuur en de raad gedeeld.

3. *Presentatie in de commissie*

Op 11 januari 2023 zijn de tussentijdse resultaten gepresenteerd aan de commissie Ruimte. De presentatie die gepresenteerd is in de commissie Ruimte is vooraf afgestemd met de werkgroep. De commissie Ruimte gaf aan de wethouder aan dat zij bij het ontwerpbestemmingsplan willen weten wat er met de opmerkingen van de werkgroep is gedaan.

4. *Inloopbijeenkomst*

Op 5 juni 2023 zijn de tussentijdse resultaten in een inloopavond gepresenteerd aan de buurt (ruim 400 adressen) om op te halen hoe zij aankijken tegen de knelpunten en oplossingen die door de werkgroep zijn aangedragen. Hierbij zijn ook een aantal stellingen voorgelegd, zodat het draagvlak of de keuze in die stelling kon worden getoetst. Bezoekers hebben hiervoor groene en rode stickers kunnen plakken. Ook hebben zij de mogelijkheid gehad om in gesprek te gaan met de aanwezige werkgroep leden. Aanvullende ideeën en/of opmerkingen konden op de aanwezige presentatie-posters worden aangevuld. Gelijktijdig is op de website samen.haaksbergen.nl het resultaat en de presentatie-posters gedeeld. Ook was er de gelegenheid om te reageren op deze stellingen. Hierdoor kon het draagvlak op en de keuze in de oplossingen worden getoetst

Uit de opgehaalde reacties, zowel tijdens de inloop als op de website, blijkt dat de aanbevelingen uit de werkgroep grotendeels gedeeld worden, maar dat er ook accentverschillen zijn. Door de werkgroep is bijvoorbeeld aangedragen om geen speeltoestellen in de nieuwe openbare ruimte te plaatsen, met name in verband met de sociale veiligheid en overlast in de procesperiode. Dit voorstel wordt niet gedeeld. Er is naar voren gebracht dat het wenselijk is de speeltoestellen weer terug te laten komen. Dit kan in een andere indeling en vormgeving.

Verder wordt in de planontwikkeling voor het Marktplan uitgegaan van een verkeersafwikkeling van het vrachtverkeer voor de supermarkt via het Meuke heen en terug. Vanuit omwonenden aan het Meuke wordt aangedragen dat dit geen evenredige belasting voor de omgeving is, terwijl er ook een omwonende uit het Meuke was die juist aangaf dat het Meuke hiervoor de inrichting heeft.

Kortom; de meningen laten verschillen zien en het lijkt onvermijdelijk dat bestuur hierin de keuze moet maken met gebruik van argumenten. Het is voor deelnemers in het proces belangrijk dat ze horen op basis van welke argumenten keuzes worden gemaakt, zodat begrepen kan worden waarom welke keuze wordt gemaakt.

Wat is er met de opmerkingen uit de matrix gedaan en waar staan we in het proces?

Vanuit de commissie en raad komt nadrukkelijk de vraag naar voren wat er wordt gedaan met de opmerkingen vanuit de werkgroep. Hierbij moet vooraf opgemerkt worden dat hetgeen ermee gedaan is, wordt en/of kan worden op dit moment in het proces nog beperkt is. Dit komt door de fase waarin het project en het ontwerpproces van de openbare ruimte zich bevindt. Hierdoor kan gesteld worden dat op dit moment 2 van de 3 punten in de opdracht nog niet als afgerond kunnen worden beschouwd. Hierin zit dan ook de reden om in de hieronder opgenomen punten aan te geven dat er vervolgprocessen nodig zijn om de ideeën en opmerkingen in definitieve ontwerpen om te zetten.

Aanvullend merken wij op dat, ondanks de planfase en uitwerkingen die nog moeten volgen, er breed draagvlak is voor **het nastreven van een grote groene centrale ruimte**. Als er kansen zijn om deze ruimte te vergroten of te voorkomen dat hierin nieuwe of vervangende objecten worden geplaatst die niet in deze visie passen, ervoor te kiezen hieraan **geen** medewerking te verlenen.

Initiatieffase/Ontwerpfase

Het project Marktplan bevindt zich deels nog in de initiatieffase en deels al in de ontwerpfase. Dit betekent dat het grootste deel van de randvoorwaarden helder is. De randvoorwaarden voor verkeer, water en beeldkwaliteit zijn nagenoeg afgerond. Op basis van die randvoorwaarden kan verdere invulling worden gegeven aan het ontwerp van de openbare ruimte van het Marktplan.

In de ontwerpfase dienen naast het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure in ieder geval de volgende activiteiten plaats te vinden:

- Schetsontwerp en Voorlopig Ontwerp van de gebouwen
- Schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte Marktplan (het directe plangebied)

Hierbij hangen de ontwerpen van de bouwplannen en de inrichting van de openbare ruimte nauw met elkaar samen. In de ontwerpfase worden de schetsontwerpen en definitieve ontwerpen opgesteld. Dit betekent dat er een steeds verdere detaillering van zowel het bouwplan als inrichting openbare ruimte plaatsvindt. Het huidige bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte bevinden zich nog in de schetsontwerp fase waarbij er wel een detaillering in maatvoering heeft plaatsgevonden en nagegaan is of het plan uitvoerbaar is, maar een verdere uitwerking nog moet plaatsvinden. Afronding van deze fase zijn de definitieve schetsontwerpen voor de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte. Die zijn in ontwikkeling, maar moeten nog afgerond en opgeleverd worden.

Vervolgfases

Na het doorlopen van de ontwerpfase gaat het plan langzaam over naar de voorbereidingsfase waarin ook de technische uitwerking plaats gaat vinden. In deze fase komen onder andere aan de orde de technische uitwerking van de opstallen en het aanvragen van een omgevingsvergunning voor de realisatie maar ook de civiel- en cultuurtechnische uitwerking van de openbare ruimte, de bestekstekeningen en het bestek en aanbesteding van de openbare ruimte. Pas dan start de realisatiefase.

Hierin wordt het terrein bouwrijp gemaakt. Starten de bouwwerkzaamheden van de gebouwen en wordt vervolgens de openbare ruimte rondom het Marktplan definitief ingericht, het zogenaamde woonrijpmaken.

Planning/Prognose

Een globale planning voor het project, met de nodige mitsen en maren, ziet er ongeveer als onderstaand uit.

**Belangrijk hierbij is op te merken dat er grote verschuivingen mogelijk zijn. Dit vanwege bijvoorbeeld de te doorlopen ruimtelijke procedure met vele juridische stappen (bv zienswijzen, beroep) maar ook door bijvoorbeeld marktomstandigheden voorafgaand aan eventuele uitvoering.*

Ontwerpfase

Ontwerp bestemmingsplan september/oktober 2023 ter inzage
Schetsontwerp najaar 2023 gereed
Vastgesteld bestemmingsplan voorjaar 2024
Voorlopig ontwerpen voorjaar 2024 gereed
Definitief ontwerpen 2024/2025
Bestemmingsplan onherroepelijk najaar 2025

Vorbereidingsfase

Tekeningen, bestek en aanbesteding eind 2025 - voorjaar 2026
Omgevingsvergunning voorjaar 2026

Realisatiefase

Woonrijpmaken (vakterm die wordt gebruikt voor het aangeven de openbare ruimte in definitieve staat te brengen voor regulier eindgebruik. Het gaat dus niet om woongebieden maar juist om alle openbare ruimtes in een betreffend projectgebied) voorjaar-zomer 2026
Bouw appartementen zomer 2026-voorjaar 2027
Woonrijpmaken zomer 2027

Het duurt dus nog zeker een aantal jaren voor er werkelijk gebouwd kan gaan worden. In het bestemmingsplan staan regels die nog genoeg ontwerp mogelijkheden bieden voor het openbare gebied en die ruimte zal de komende periode dan ook ingevuld moeten gaan worden.

Matrix

In de matrix zijn alle vragen en suggesties/oplossingen van de werkgroep opgenomen. Deze worden onderstaand uitgebreid weergegeven. Hierbij wordt aangegeven wat de reactie is, wat de afspraken zijn en hoe deze verder in het vervolgproces opgepakt worden/ aan het bestuur worden geadviseerd (Status).

1. Betaalregime parkeerkelder; openbaar en niet-betaald.

Vanuit de omgeving is de wens dat de parkeerkelder volledig benut wordt voor parkeren en dat er daardoor in de directe omgeving op maaiveldniveau minder parkeerdruk is. Vanuit Lidl is aangegeven de parkeerkelder vanaf de ingebruikname openbaar en niet betaald gebruikt kan worden. Dit kan na een evaluatie worden aangepast en verder uitgewerkt worden met eventuele restricties. Tussen de gemeente en de ontwikkelaars wordt – in een nog op te stellen overeenkomst - schriftelijk vastgelegd dat voor wijziging van het parkeerregime toestemming van de gemeente noodzakelijk is. Daarbij wordt ook vastgelegd dat het parkeerregime moet blijven voldoen aan de eisen van het bestemmingsplan.

Afspraken over parkeerregime worden vastgelegd in de nog op te stellen overeenkomst.

Status: onderdeel van de op te stellen anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaars. Gepland najaar 2023-begin 2024.

2. Ingang parkeergarage.

Ingang en/of uitgang parkeergarage verplaatsen naar de voorkant van de supermarkt aan de Molenstraat/Markt, zodat het extra verkeer van de supermarkt wordt verdeeld tussen de Hibbertsstraat, Meuke, Markt en Molenstraat.

Een ingang/en of uitgang van de parkeergarage aan de zijde van de Markt past niet binnen het gemeentelijk beleid. De Molenstraat, Markt, Jhr. Von Heijdenstraat zijn straten in het binnenstadserf. We willen de Markt zo autoluw mogelijk inrichten en het is dan ook niet wenselijk dat hier een toename van verkeer komt. Ook past een in-of uitgang niet bij de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de gevel aan de pleinkant/Markt.

Daarnaast draagt dit niet bij aan de gekozen vorm van verlevendiging van het centrum.

Ook sluit dit aan bij hoofdstuk 7 uit het Actieplan Centrum Haaksbergen (<https://www.haaksbergen.nl/ondernemers/ActieplanCentrum.html>).

Om die reden wordt in het ontwerpbestemmingsplan op de verbeelding dan ook vastgelegd dat de ingang van de parkeerkelder aan de zijde van de Hibbertsstraat/Meuke ligt.

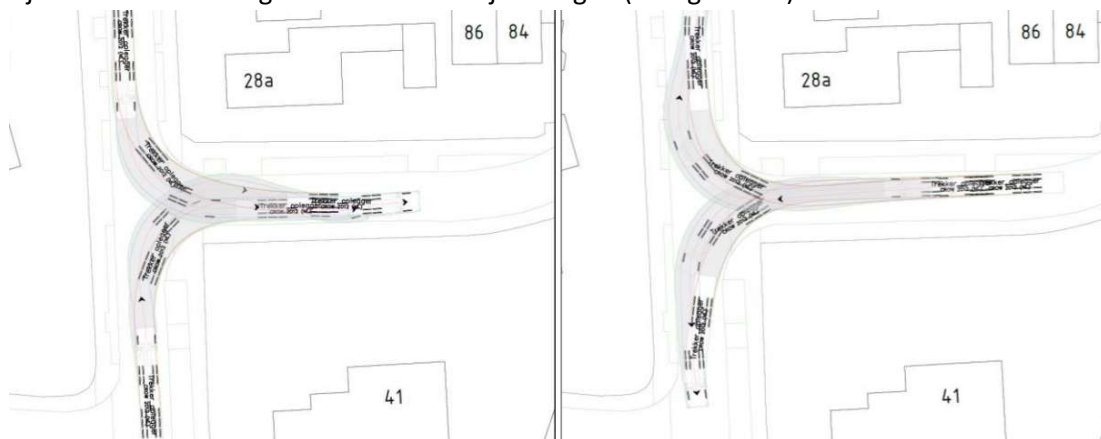
Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan wordt de in- en uitgang van de parkeerkelder vastgelegd.

Status: afgehandeld

3. Is er voldoende ruimte op de kruising het Meuke/Lansinkstraat voor vrachtverkeer?

Deze vraag is betrokken bij het verkeersonderzoek (uitgevoerd door Roelofs) dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd.

Hierin is het volgende opgenomen: "Uitgangspunt is dat het arriverende vrachtvoertuig vanaf het Meuke rechtsaf naar de Hibbertsstraat rijdt en vervolgens linksachteruit het laad-/losdock inrijdt. Door linksachteruit in te rijden heeft de chauffeur goed zicht op de (dode) hoek en ontstaan tijdens het manoeuvreren geen conflicten met verkeer van/naar de naastliggende parkeergarage. Dit komt de verkeersveiligheid en bereikbaarheid ten goede. Het vertrekkende bevoorradingsvoertuig kan vooruit Het Meuke weer inrijden. De weginrichting van het Meuke is geschikt om de (vracht)voertuigen te verwerken. Alleen in de 'knik' wordt de doorstroming in sommige gevallen beperkt door geparkeerde voertuigen, waardoor naderende voertuigen uit beide richtingen incidenteel op elkaar moeten wachten. Om de bereikbaarheid van het kruispunt Lansinkstraat – Het Meuke te toetsen zijn ook voor deze locatie rijcurvesimulaties uitgevoerd voor alle rijrichtingen (zie figuur 2.9).



Ook hier is een trekker oplegger met starre achteras (CROW, 2012) als maatgevend voertuig (worst-case) gehanteerd. Nabij het kruispunt geldt op de Lansinkstraat gedeeltelijk (noord-oost kant (even nummers) vanuit Meuke) een parkeerverbod. Aan de westkant (oneven nummers) is dat niet het geval, maar voor een goede doorstroming is dit wel noodzakelijk. Wel zijn uitritten aanwezig, waardoor er normaliter minder/geen voertuigen geparkeerd staan die de bereikbaarheid van het kruispunt beperken. Conclusie is dat, met enkele aanpassingen die in de daar beschikbare ruimte wel inpasbaar zijn (deels parkeerverbod

Lansinkstraat), het voertuig Het Meuke ongehinderd in- en uit kan rijden van/naar de Lansinkstraat. Figuur 2.9 Rijcurven kruispunt Lansinkstraat – Het Meuke trekker met oplegger ingaand (links) en uitgaand (rechts)

Vanuit de verkeersveiligheid is het geen optie om vanuit zuidelijke richting via de Hibbertsstraat te arriveren en op het kruispunt (en voor de in-/uitrit parkeergarage) rechtsachteruit te rijden of vanaf Het Meuke rechtsachteruit te rijden. Ook een aanvoerroute via de weg achter de woningen 9 t/m 22 is vanuit berijdbaarheid, de benodigde verkeersmanoeuvres en verkeersveiligheid geen haalbaar alternatief. Daarbij is ook de berijdbaarheid van het kruispunt Hibbertsstraat – Eibergsestraat niet optimaal voor vrachtverkeer met een starre achteras. Met een bevoorradingsroute waarbij gearriveerd en vertrokken wordt via Het Meuke kan de te vestigen supermarkt op een verkeersveilige en comfortabele wijze bevoorrad worden.”

Uit de inloopavond voor de buurt die de werkgroep op 5 juni 2023 heeft gehouden pleit een aantal omwonenden voor een evenredige verdeling van verkeer op de Hibbertsstraat en het Meuke. Op basis van de huidige inrichting van het Meuke en het feit dat de kruising Lansink-Meuke meer geschikt is, is de huidige oplossing, volgens het oordeel van de gemeente, de meest wenselijke oplossing.

Uitkomst:

Uit het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er geen sprake is van een onveilige kruising bij het Meuke/Lansinkstraat.

Status: afgehandeld.

4. Is er voldoende ruimte op de kruising Hibbertsstraat/Eibergsestraat voor vrachtverkeer?

De bevoorrading van de Lidl gaat niet via dit kruispunt, maar via de Lansinkstraat-Het Meuke. Het kruispunt Hibbertsstraat-Eibergsestraat heeft overigens voldoende ruimte voor trekker met oplegger met meesturende achteras. Een trekker met oplegger met starre achteras kan vanaf de Hibbertsstraat niet rechtsaf i.v.m. de middengeleider en niet linksaf naar de Hibbertsstraat zonder hiervoor de naastgelegen ruimte te overrijden.

Deze vraag is niet (meer) relevant nu het vrachtverkeer van de Lidl niet via dit kruispunt bevoorrad wordt. Ontwikkelaars zullen over deze verkeersafwikkeling schriftelijke afspraken maken met de Lidl (en of toekomstige gebruikers).

Status: Ontwikkelaars leggen afspraken over verkeersafwikkeling vast (met Lidl)

5. Aandacht voor (sociale) veiligheid bij inrichting openbaar gebied, waardoor overlast van hangjongeren kan worden voorkomen.

De sociale veiligheid in het directe plangebied zal toenemen door de toevoeging van appartementen in dit plan. Daarnaast kan bij de inrichting een afweging gemaakt worden door de omgeving of zij het ontwerp als (sociaal) veilig zien. Hierbij zullen aspecten als het plaatsen van zitgelegenheid en/of spelelementen een afweging vormen. Op dit moment is het ontwerp nog niet zover dat er op deze aspecten al invulling is gegeven. Dit kan bij de verdere uitwerking van het ontwerp openbare ruimte Marktplan en de participatie daarin worden betrokken.

Verdere verfijning in het ontwerp openbare ruimte Marktplan noodzakelijk. Deze zal de komende periode vorm worden gegeven. De regels in het bestemmingsplan geven voldoende ruimte om deze ontwerp opgave verder vorm te geven.

Status: Verdere uitwerking in het ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in najaar 2023, definitief ontwerp 2024

6. Het zoeken van een alternatieve locatie voor het parkeren van vrachtwagens van de weekmarkt.

Door de ontwikkeling van het Marktplan komen verschillende plekken waar vrachtwagens nu staan te vervallen. Door hier nu naar te kijken kan op voorhand al een nieuwe passende locatie worden vastgesteld.

Op dit moment zijn er geen afspraken vanuit de gemeente dat de weekmarkt bij de Bron moet parkeren. Een alternatieve parkeerplek voor vrachtwagens zou achter theater de Kappen kunnen zijn. Deze mogelijkheid is besproken met de marktmeester en vanuit hem is er bereidheid om op een andere plek te parkeren. Indien nodig kan dit ook vastgelegd in een wijziging van de APV.

Alternatieve parkeervoorziening bepalen en vastleggen i.o.m. Marktmeester. Dit is geen maatregel die vastgelegd wordt in het bestemmingsplan.

Status: voorlopig afgehandeld, effectueren voorjaar 2024

7. Voldoende parkeerplaatsen beschikbaar houden achter het pand J.P van der Bent (aan Molenstraat?)

Deze parkeerplaatsen liggen op een behoorlijke afstand van het Marktplan en zijn in het verkeersonderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd, dan ook niet toegerekend aan dit plan. Niet verwacht wordt, dat er op deze locatie iets gaat veranderen door het Marktplan.

Gezien de ligging van deze locatie ten opzichte van het Marktplan zijn deze parkeerplaatsen geen onderdeel van het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan.

Status: afgehandeld

8. Oplossing vinden voor de overlast van auto's en fietsen bij Basic Fit.

Door de komst van Basic Fit is er de laatste tijd overlast ontstaan. Op zich staat de huidige overlast los van de ontwikkeling van het Marktplan. Echter voor de toekomstige situatie met het Marktplan moet er voor het totale gebied voldoende parkeergelegenheid zijn. Zowel voor auto's als ook fietsen.

Auto: Omdat een deel van het huidige parkeren in het projectgebied opgevangen wordt, is de parkeervraag van Basic Fit meegenomen in het (aangepaste) verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan de toelichting en planregels van het ontwerpbestemmingsplan.

Binnen het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is de verkeersbehoefte die wordt gegenereerd door Basic Fit meegenomen.

Fiets: Het parkeren van fietsen van gebruikers dient te worden opgelost door naast het pand in plaats van op het trottoir voor de deur. Hierover zijn met de Basic Fit afspraken gemaakt. De gemeente zal op de naleving toezien.

Met het plan wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor zowel Basic Fit als de nieuwe ontwikkeling van het Marktplan.

In het schetsontwerp voor de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de uitgangspunten uit het verkeersonderzoek. Hiermee wordt voldaan aan de vereisten die noodzakelijk zijn om te voorzien in parkeerplaatsen. Binnen het ontwerpbestemmingsplan Marktplan is de realisering van die parkeerplaatsen ook mogelijk.

Status: Afgehandeld

9. Geen speeltoestellen plaatsen in de openbare ruimte van het Marktplan bij de Hibbertsstraat.

Dit verzoek komt voort uit de huidige problemen en overlast van jongeren bij de GAP. Op de inloopbijeenkomst en via samen.haaksbergen.nl is dit actiepunt vanuit de matrix ook voorgelegd aan de overige omwonenden in deze omgeving. Vanuit de reacties in de inloop wordt de wens om geen speeltoestellen te plaatsen niet gedeeld. Aangegeven wordt dat indien er sprake is van overlast dit via handhaving opgepakt moet worden en niet geregeld moet worden via het ontwerp van de openbare ruimte.

In het ontwerpbestemmingsplan is het op basis van de regels mogelijk om speeltoestellen te plaatsen. Hoe de openbare ruimte wordt vormgegeven wordt de komende periode nog uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Er is gevraagd hierin te participeren in een volgende fase.

De openbare ruimte is uitgewerkt tot een schetsplan. Een verdere verfijning van dit schetsplan naar Definitief Ontwerp is nodig om verdere invulling aan dit aspect te geven om samen met de omgeving/werkgroep een afweging te maken, wat wenselijk is.

Status: Verdere uitwerking in het ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in najaar 2023, definitief ontwerp 2024

10. Kunnen er afspraken gemaakt worden over de tijden voor het laden en lossen van de vrachtwagens van Lidl.

Deze vraag wordt gesteld om geluidsoverlast in de vroege en late avonden nachtelijke uren van 23:00 – 7:00) te voorkomen. Vanuit de Lidl is aangegeven dat er drie vrachtwagens per dag komen, waarvan twee in de ochtend en één in het begin van de middag. Exacte tijden kunnen niet gegeven worden. Bevoorrading is mogelijk vanaf 7:00 uur. Daarnaast wordt het laad- en losdok in pandig en geheel gesloten gerealiseerd om geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen.

Er zijn geen mogelijkheden om dit bestemmingsplanmatig of privaatrechtelijk te regelen, eventueel wel via APV. Wel zal worden gekeken naar een passende locatie in het geval dat voorraad om 7:00 op locatie aankomt. Wachtend verkeer in de vroege ochtenduren op die locatie is niet wenselijk, dit dient te worden voorkomen.

Status: afgehandeld

11. Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de opgaven vanuit klimaatadaptatie. Het idee is om proactief invulling te geven aan een klimaatadaptatie door vergroening en opvang regenwater.

Dit is ook een verplichting vanuit het provinciaal en gemeentelijk beleid. Eveneens is bij de stedenbouwkundige visie uit 2019 voor het Marktplan een groene inrichting het vertrekpunt. In dat kader speelt ook nog de opgave om voldoende waterbergend vermogen te realiseren.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden dat het waterbergend vermogen binnen het projectgebied opgevangen kan worden. Daarnaast is het binnen de regels van de bestemming verkeer-verblijfsgebied mogelijk om groen te realiseren, evenals binnen de groenbestemming. Bij het schetsontwerp wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke invulling van het openbare gebied. Dit is echter wel een uitdaging omdat er in het gebied ook in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien.

Status: Verdere uitwerking vertalen in het ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in najaar 2023

12. Meer parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren langs de Hibbertsstraat.

Doel van deze maatregel is om een plus op de openbare parkeergelegenheid in het plangebied te realiseren. Deze mogelijkheid is bespreekbaar. De haalbaarheid is afhankelijk van de individuele situatie en is maatwerk.

Naast de herinrichting van het Marktplan zal tegelijkertijd ook de Hibbertsstraat worden heringericht. Deze rioolvervanging en herinrichting is al geborgd in Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP). Op basis van de huidige stand zaken van het Marktplan wordt verwacht dat deze herinrichting net als die van de openbare ruimte van het Marktplan waarschijnlijk in 2027 uitgevoerd wordt. Het ontwerpen van de herinrichting voor deze straat is nog niet opgepakt. Verwacht wordt dat in 2024 een schetsplan/ontwerp wordt opgesteld, ook omdat dat meer duidelijkheid in relatie tot het Marktplan geeft.

Het aanvragen van inritten voor eigen parkeerplaatsen bij de Hibbertsstraat is op basis van het geldende bestemmingsplan al mogelijk. Het kan wel zo zijn dat als de openbare inrichting van de Hibbertsstraat wordt opgepakt er meer of minder mogelijkheden voor in- en uitritten zijn. De aanbeveling is dan ook om dit punt als aandachtspunt mee te nemen bij de herinrichting van de Hibbertsstraat.

Status: Aandachtspunt bij ontwerp openbare ruimte Hibbertsstraat. Verwachte planning ontwerpproces tweede helft 2024. Mogelijk kleinschalig onderhoud / grote oneffenheden in 2023 uitvoeren.

13. Aandacht voor een goede inpassing van bestaande kunstwerken.

Hier wordt bedoeld op het Ariënsmonument. De inpassing van een nieuwe locatie is als onderdeel meegenomen in de opdracht die is uitgezet om een schetsontwerp voor de openbare ruimte op te stellen.

In het schetsontwerp voor de openbare ruimte is een mogelijke locatie meegenomen. Dit moet nog afgestemd worden met de Stichting Beeldende Kunst Haaksbergen.

Status: Verdere uitwerking in het definitieve ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in 2023

14. Is het mogelijk om de paralelweg achter de Hibbertsstraat in te richten voor eenrichtingsverkeer.

Zie antwoorden onder 15

15. Daarnaast wordt om een spiegel op de hoek van de parallelweg naast de Hibbertsstraat verzocht.

Op zich zijn beide maatregelen (14 en 15) bespreekbaar. Vanwege de verkeersveiligheid wordt aangegeven dat het wenselijk is een spiegel te plaatsen. Deze gewenste maatregel staat los van het bestemmingsplan. Deze kan uitgevoerd worden bij breed draagvlak van gebruikers op korte termijn (2023-2024).

Status: In overleg met verkeer afstemmen en uitvoeren.

16. Voorkomen dat verkeer dat naar de supermarkt gaat oversteekt via het parkeerterrein vanaf het Meuke richting de Braak.

Het lijkt niet logisch dat dit gebruikt wordt, omdat dit nu ook niet gebeurt. Het verkeer kan via de Hibbertsstraat richting Spoorstraat en dit blijft in de nieuwe situatie ook zo.

De huidige inrichting is ook zo dat dit ook niet uitnodigt om dit te doen. Bij de nieuwe situatie kan dit ook zo vorm worden gegeven. Binnen de regels van het ontwerpbestemmingsplan is er voldoende ruimte om het parkeerterrein nader vorm te geven.

Binnen de regels van het ontwerpbestemmingsplan is er voldoende ruimte om nog een ontwerpslag te maken voor het parkeerterrein achter de Bron.

Status: Verdere uitwerking in het ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in najaar 2023, definitief ontwerp 2024

17. Aandacht voor veiligheid overzicht bij verkeer uit zijstraten van het Meuke. Er is de mogelijkheid om een bestaand plateau te verlengen om zo de kruising veiliger te maken.

Deze maatregel wordt voorgesteld om zo meer overzicht te hebben op het Meuke en de verkeersveiligheid te vergroten.

In het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan Marktplan wordt een kruispuntplateau aanbevolen op het kruispunt Hibbertsstraat-Meuke in de nabijheid waar ook het laden en lossen plaatsvindt. De overige kruispunten van het Meuke zullen afgewogen worden bij de herinrichting van het Meuke waar in ieder geval stille/ geluid reducerende klinkers aangelegd moeten worden.

Ook de herinrichting van de Hibbertsstraat wordt opgepakt. Hiervoor zijn reeds gelden gereserveerd in het GRP. De herinrichting van de Hibbertsstraat en die van het Meuke worden gelijktijdig uitgevoerd met de uitvoering van het Marktplan.

De ontwerpen van het Meuke en de Hibbertsstraat (Marktplan) worden de komende periode, voorjaar 2024, verder opgepakt. Bij deze ontwerpen zal de omgeving worden betrokken via participatietrede 3 'adviserend'

Status: Verder uitwerking in ontwerp herinrichting openbare ruimte Meuke en Hibbertsstraat/Marktplan. Planning in najaar 2023 en voorjaar 2024

18. Zijn gehanteerde parkeernormen vanuit CROW wel reëel?

CROW is de standaard om het benodigd aantal parkeerplaatsen te berekenen in een parkeeronderzoek ten behoeve van een bestemmingsplan. Met de keuze in de variabelen volgen hieruit benodigde aantallen.

Over het algemeen zijn deze normen voldoende. Er zijn in deze situatie geen bijzondere omstandigheden die maken dat hiervoor een gewijzigde aanname noodzakelijk.

In de verkeerstoets die ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is de parkeerbehoefte in beeld gebracht. In deze parkeerbehoefte is ook een marge aangehouden voor voldoende parkeergelegenheid tijdens piekmomenten. In het ontwerp van het Marktplan met gebouwen met ondergrondse parkeerkelder en de bijbehorende inrichting van de openbare ruimte zullen de uitkomsten van het verkeersonderzoek uitgangspunt zijn.

Het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte rondom het Marktplan wordt de komende periode verder uitgewerkt. Het schetsplan voor de openbare ruimte wordt in najaar 2023 verwacht. Binnen de regels van het ontwerpbestemmingsplan is er ruimte voor verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte. Het ontwerpbestemmingsplan zal naar verwachting in september in procedure gaan.

Status: Verdere uitwerking in ontwerp openbare ruimte Marktplan. Schetsontwerp in september 2023

19. Harde knip bij Ter Stal richting Blankenburgerstraat, zodat het verkeer niet via de Spoorstraat gaat. Dat betekent dus ook een omkering van de rijrichting in de Blankenburgerstraat.

Eénrichtingsverkeer of afsluiting van wegen in het centrumgebied ligt gevoelig bij ondernemers. Bij een informatieavond voor ondernemers waarbij een harde knip bij de Hibbertsstraat werd voorgesteld is omkering van de rijrichting in de Blankenburgerstraat ook als optie voorgesteld. Er was een beperkte opkomst van ondernemers en daaruit bleek vanuit die ondernemers dat hiervoor (nog) geen draagvlak is. Afsluiting en/of verandering van rijrichting van wegen in het centrum zou vanuit het centrum perspectief opgepakt moeten worden en niet alleen vanuit het Marktplan.

Het uitgangspunt in het ontwerpbestemmingsplan Marktplan is daarom dat de Hibbertsstraat een doorgaande weg blijft. Daarnaast zal de vraag rondom aanpassing van de verkeerscirculatie in het centrum breder opgepakt worden. Mocht verandering van verkeerscirculatie de veronderstelde voordelen bieden dan kan dat geregeld worden via een verkeersbesluit.

Status: afgehandeld voor wat betreft het bestemmingsplan. Wel zal een aanpassing van de verkeerscirculatie in het centrum in breder perspectief verkend worden en indien wenselijk geïmplementeerd.

20. Wens om aanpassing inrichting van de Kloksteeg. Een minder overhaakse kruising, zodat er meer overzicht ontstaat die er nu niet is vanwege een haag en verplichte rijrichting.

De gemeente heeft hier geen eigendom, waardoor zij geen mogelijkheid heeft om dit aan te passen. Ook heeft navraag bij de eigenaar opgeleverd dat dit geen voor hen wenselijke haalbare oplossing is op de korte termijn.

Het is niet wenselijk en niet mogelijk de situatie in de Kloksteeg momenteel op dit punt aan te passen.

Status: afgehandeld.

21. Het Meuke voorrang geven op de kruising Lansinkstraat en de kruising anders vormgeven. Hierbij het perceel van Livio betrekken voor extra parkeren.

De Lansinkstraat maakt onderdeel uit van de centrumring van Haaksbergen. Deze heeft altijd voorrang. Behalve op twee plekken waar belangrijke fietsroutes voorrang hebben, betreffende de kruisingen Werfheegde en Ariënstraat met de Lansinkstraat. Het is gezien de centrumfunctie van de Lansinkstraat niet wenselijk een extra kruising toe te voegen.

Het is niet wenselijk vanuit verkeerskundig perspectief om de verkeerssituatie op dit kruispunt aan te passen.

Status: afgehandeld

22. Een scheiding bij de speelvoorziening bij het Meuke is gewenst.

Het betreft een speelgelegenheid voor kleine kinderen. Bij toenemende verkeersintensiteit is het wenselijk vanuit de omwonenden hier een harde afscheiding te maken.

**Op deze locatie is in het verleden bewust gekozen om geen scheiding te plaatsen, omdat kleine kinderen onder begeleiding naar een speelvoorziening gaan.*

In overleg zal op korte termijn deze maatregel worden uitgewerkt en uitgevoerd. Dit kan vooruitlopend op de aanpassingen in het Meuke.

Status: uitwerken en realisatie in 2024

23. Parkeerdruk en veiligheid Wolkammerstraat.

De situatie in de Wolkammerstraat kan verbeterd worden door eenrichtingsverkeer. In de klankbordgroep zaten geen vertegenwoordigers vanuit de Wolkammerstraat. Voordat een dergelijke maatregel getroffen wordt, is inzicht in draagvlak bij omwonenden een vereiste.

Tijdens de inloop is dit advies niet verder genoemd als aandachtspunt. Het lijkt voor nu geen nadere aandacht nodig te hebben.

Status: geen nadere actie, afgerond

24. Laden en lossen bij de Kruising Hibbertsstraat - Meuke.

Zorgen over verkeersveiligheid: overzicht, draaien en steken bij het laden en lossen in combinatie met verkeersbewegingen van fietsers en voetgangers op de hoek Hibbertsstraat.

Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan. In dit verkeersonderzoek is de kruising nader bekeken. Hieruit is de conclusie (zie rapport Roelofs) dat technisch gezien een vrachtwagen met starre achteras (worstcasescenario) zonder beperkingen kan manoeuvreren. Wel staat aangegeven dat er bij de nadere uitwerking rekening moet worden gehouden met de inrichting en het zicht van beide parkeergarages. Ook wordt een plateau aanbevolen op de kruising Hibbertsstraat en Meuke.

Deze aanbeveling zal meegenomen worden bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte van de Hibbertsstraat en/of Marktplan

Status: betrekken bij de uitwerking van de openbare ruimte Hibbertsstraat/Marktplan

25. Bij afvoer op de Frankenhuisrotonde wordt een groot knelpunt verwacht door de komst van de Supermarkt.

Wij verwachten geen toename omdat wij door de komst van de supermarkt van verkeersbewegingen in het algemeen verwachting. Dit wordt ook toegelicht in de memo “Effect Lidl en trends op bezoekersstromen supermarkten Haaksbergen” van 23 mei 2023 van DtNP. Daarnaast kunnen we nu niet inschatten hoe verkeerstromen dan zijn. De Frankenhuis voldoet nu ruimschoots en heeft een ruime maatvoering, waarbij op voorhand geen problemen worden verwacht.

Aan het ontwerpbestemmingsplan ligt de memo “Effect Lidl en trends bezoekersstromen Haaksbergen” ten grondslag. Hieruit blijkt niet dat het aantal bezoekers toe zal nemen. Er zal alleen een andere verdeling van de consument naar supermarkten zijn. Tevens wordt verwacht dat er minder inwoners van Haaksbergen het dorp uitrijden voor de Lidl in een andere kern. Eenzelfde conclusie staat overigens in het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan.

Status: afgehandeld

26. Harde-knip in de Hibbertsstraat.

Eerste beelden uit de ontwerppogave voor het directe plangebied tussen de gebouwen:

Bij de eerste verkenning voor het ontwerp van het directe plangebied is ook een van de scenario’s een harde-knip in de Hibbertsstraat. Deze variant heeft de nodige voordelen die tegemoet lijken te komen aan enkele wensen in het participatieproces. Echter is er hiervoor geruime uitwerkingstijd noodzakelijk. Daarom willen wij op dit punt verwijzen naar de onderdelen die te maken met de verdere uitwerking van de aanpassingen rondom de verkeerscirculatie. In deze uitwerking zal ook de variant met een **harde knip van de Hibbertstraat** (en dus mogelijkheid voor een aaneengesloten en groen parkgebied) meegenomen worden. Dit voorstel is vanuit de werkgroep gekomen zodat een meer heldere scheiding en verkeerstromen tussen woon en centrumgebied gefaciliteerd kan worden.

Tot slot

Vanwege de parallelle processen voor de ruimtelijke planprocedure en het ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte is het wenselijk om in de formele besluitvorming voor het bestemmingsplan de koppeling te leggen met de uitkomsten van het participatieproces. Dit is voor de erkenning van de inzet van de betrokkenen belangrijk. Het komt tegemoet aan de zorgen die de betrokkenen hebben geuit bij de start van het proces. Het laat zien dat goede ideeën ook daadwerkelijk opgepakt worden.

Daarom adviseren wij om het voorgaande, met het opnemen van de volgende tekst in de besluitnota voor ter inzageleggen van het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Opnemen in Advies aan college B&W bij besluit over vaststellen en ter inzage leggen bestemmingsplan m.b.t. Marktplan:

Besluitpunt:

- **Kennisnemen van de resultaten van het participatietraject, zoals hiervoor nader omschreven en opdracht geven om de genoemde vervolgacties in gang te zetten.**

Note:

Met dank aan de ambtelijke ondersteuning in het participatieproces en met name waardering voor de inzet van alle betrokkenen op elk moment in het proces.

Bijlage: 230629 Matrix Participatie openbare ruimte Marktplan

Inleiding

De raad heeft gevraagd om een participatieproces te starten rondom de inrichting van de openbare ruimte rondom het Marktplan zoals op de afbeelding hiernaast weergegeven. In dat kader hebben er in de periode van september tot heden meerdere individuele gesprekken en inmiddels vier bijeenkomsten met de werkgroep plaatsgevonden. Vanuit de deelnemers (inwoners/omwonenden, ontwikkelaars en adviseurs en de gemeente) zijn er veel ideeën/voorstellen ter verbetering naar voren gebracht. Al deze input en het gesprek hierover heeft geleid tot de onderstaande matrix.

Leeswijzer/categorie

In onderstaande tabel wordt aangegeven wat de ideeën zijn die op tafel zijn gekomen en of deze:

1. Worden of zijn uitgevoerd/overgenomen
2. Worden voorgezet bij ontwerp Meuke en/of Hibbertstraat en/of direct plangebied
3. Nader worden bekeken op haalbaarheid separaat
4. Niet worden overgenomen

De Matrix

nr	Input vanuit werkgroep	categorie
1.	Wat is het parkeerregime in de parkeerkelder? <i>Doel: Zorgen dat parkeerkelder volledig wordt gebruikt door parkeerregime en dat er daardoor op maaiveld/buiten de kelder/in de omgeving minder parkeerdruk is.</i>	1
2.	Ingang en/of uitgang parkeergarage verplaatsten naar voorkant van de supermarkt aan de Markt, zodat het extra verkeer van de supermarkt wordt verdeeld tussen de Hibbertsstraat en Meuke en de Markt /Molenstraat. <i>Doel: Minder verkeerdruk door deze ontwikkeling in et woon/werk gebied en ook (deel) in het winkelgebied Dit leidt tot minder verkeer in de Hibbertsstraat/Het Meuke en meer dynamiek in de winkelstraat.</i>	4
3.	Is er voldoende ruimte op de kruising het Meuke/Lansinkstraat voor vrachtverkeer? <i>Doel: verkeersveilige aansluiting ook in de nieuwe situatie. Zorgen ook nu al over het huidige gebruik en de voorvallen/incidenten.</i>	2
4.	Is er voldoende ruimte op de kruising Hibbertsstraat/Eibergsestraat voor vrachtverkeer? Verbod voor vrachtverkeer in Hibbertsstraat? Momenteel al problemen ervaren. <i>Doel: verkeersveilige aansluiting nu en ook in de nieuwe situatie. Zorgen ook nu al over het huidige gebruik en de voorvallen/incidenten.</i>	1
5.	Aandacht voor (sociale) veiligheid bij inrichting openbaar gebied, voorkomen van overlast door bijvoorbeeld hangjeugd. <i>Doel: Huidige problemen voorkomen in de toekomst</i>	2
6.	Er moet een alternatieve locatie worden gezocht voor het parkeren van vrachtwagens van de weekmarkt. <i>Doel: de verschillende plekken waar nu de vrachtwagens voor de markt staan komen (deels) te vervallen door deze ontwikkeling. Op voorhand kan al een</i>	1

	<i>nieuwe passende locatie worden vastgesteld. Proactief en duidelijkheid vooraf.</i>	
7.	Voldoende parkeerplaatsen beschikbaar houden achter pand JP vd Bent. <i>Doel: lokale capaciteit behouden</i>	3
8.	Oplossing vinden voor de overlast van auto's/fietsers Basic Fit. <i>Doel: door functieverandering is de laatste maanden overlast ontstaan. Op voorhand goede afspraken over maken, zodat het straks al is opgelost.</i>	1
9.	Geen speeltoestellen in de openbare ruimte Marktplan bij de Hibbertsstraat. Aan de Markt is een betere plek. <i>Doel: Huidige problemen voorkomen in de toekomst</i> Zie ook 5.	2
10.	Kunnen er afspraken worden gemaakt over de tijden voor het laden en lossen van de vrachtwagen van Lidl? <i>Doel: voorkomen van geluidsoverlast in de vroeg en late uren in de gebruiksfase van het gebouw</i>	1
11.	Bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met klimaatadaptatie (o.a. hittestress), idee: vergroening noodzakelijk. <i>Doel: proactief invulling geven aan een klimaat adaptieve inrichting van het directe plangebied, maar ook van het indirecte plangebied indien mogelijk.</i>	2
12.	Wens om meer parkeerplaatsen op eigen terrein te mogen realiseren langs de Hibbertstraat. Hiervoor moet de mogelijkheid van een inrit er komen. Ondanks wens tot op heden niet mogelijk/geen medewerking gemeente. Dit kan bij de reconstructie Hibbertsstraat worden meegenomen. <i>Doel: deel parkeercapaciteit invullen buiten de openbare ruimte als plus</i>	2
13.	Aandacht voor een goede inpassing van de bestaande kunstwerken.	2
14.	Is eenrichtingsverkeer voor de parallelweg (achteringang woningen en winkels) naast de Hibbertsstraat mogelijk? Ter voorkoming van sluipverkeer bij laden en lossen. <i>Doel: verkeersveiligheid en meer overzicht.</i>	1
15.	Spiegel in de hoek van de parallelweg naast de Hibbertsstraat is gewenst. <i>Doel: verkeersveiligheid en meer overzicht.</i>	1
16.	Voorkomen dat verkeer oversteekt via het parkeerterrein aan Het Meuke, of niet? <i>Doel: verkeersveiligheid</i>	2
17.	Aandacht voor veiligheid/overzicht bij verkeer uit zijstraten van Het Meuke. Er is de mogelijkheid om een bestaand plateau te verlengen om zo de kruising veiliger te maken. <i>Doel: verkeersveiligheid en meer overzicht.</i>	2
18.	Zijn de gehanteerde CROW-normen voor het parkeren wel reëel? Sommige huishoudens hebben 2 tot 4 auto's door thuiswonende kinderen (verband met beschikbaarheid en betaalbaarheid woningen). <i>Doel: overlast voorkomen en faciliteren omwonenden.</i>	1
19.	Harde knip bij Ter Stal richting Blankenburgerstraat, zodat verkeer niet via Spoorstraat gaat. Of omkering richting Blankenburgerstraat? <i>Doel: ontlasten van het directe plangebied en veiligheid. Hierdoor is de kans op minder weerstand op de ontwikkeling vanuit het directe plangebied.</i>	3
20.	Wens om aanpassing inrichting van de Kloksteeg, een minder overhaakse kruising, zodat overzicht ontstaat. Dit ook in verband met de hoge haag en de verplichte rijrichting. Wellicht kunnen deelnemers van de werkgroep in het gesprek met eigenaren hierin wat betekenen i.v.m. benodigde grondruiling? <i>Doel: verkeersveiligheid</i>	4

21.	Lansinkstraat, het Meuke voorrang geven op de Lansinkstraat en de kruising anders inrichten. Hierbij het perceel van Livio als kans betrekken ook voor evt. extra parkeren en/of benodigde ruimte voor aanpassing. Is nu een kans i.v.m. leegstand/verkoop <i>Doel: extra parkeren als compensatie vervallen parkeren op rijbaan Lansinkstraat en meer ruimte voor grote voertuigen (Lidl) om in en uit te rijden i.v.m. laden en lossen.</i>	4
22.	Meuke, huidige speelvoorzieningen zijn qua veiligheid voor (schoolgaande) kinderen een aandachtspunt. Geen scheiding tussen rijbaan en speelvoorziening. <i>Doel: verkeersveiligheid kleine kinderen</i>	1
23.	Parkeerdruk en veiligheid Wolkammerstraat. <i>Doel: verkeersveiligheid fietsers verbeteren</i>	4
24.	Kruising Hibbertsstraat – Meuke-Parkeergarage/laden en lossen: Zorgen om overzicht, draaien en steken bij laden en lossen in combinatie met verkeersbewegingen van fietsers en voetgangers op de hoek van de Hibbertsstraat waar de nieuwe supermarkt is gepland. (ook in diverse rapporten als knelpunt bestempeld). <i>Doel: verkeersveiligheid voor gebruikers en omwonenden</i>	2
25.	Kruising Lansinkstraat/Arienstraat is nu al een knelpunt door bevoorrading naar de Wibra. Arienstraat zou voorrang moeten krijgen, maar is mogelijk al zo.	1
26.	Bij afvoer op de Frankenhuis rotonde wordt een groot knelpunt verwacht. Kan dit worden bekeken en teruggekoppeld?	3