

Griffie
Gemeenteraad van Westervoort,
Postbus 40
6930 AA Westervoort

Betreft: Reactie op de "Nota beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen" (de nota), zijnde de bijlage van uw brief Z/26/146020/201730921.

L.S.

Ten tijde van de commissievergadering op dinsdag 9 juni 2026 ben ik in het buitenland en ik kan daarom dan niet inspreken. Middels deze email wil ik toch reageren op op de genoemde nota omdat mijn zienswijze onvolledig is behandeld en omdat enkele gegeven antwoorden om reactie vragen. Ik verzoek u om mijn mening te behandelen in de commissievergadering. Meer specifiek,

Mijn reactie op de beantwoording t.a.v. plan Westervoort Noord, oostelijk deel

Punt 1 – betreft punt 2.2 van de nota - MER

Punt 2 – betreft punt 2.3 van de nota – onduidelijkheid ontwerp-omgevingsplannen/aantallen woningen

Punt 3 - betreft punt 2.4 van de nota – verkeersafhandeling, rattenval

Punt 4 – betreft punt 2.5 van de nota – verkeer en veiligheid, aanrijtijden

Punt 5 – betreft punt 2.7 van de nota – verkeersafhandeling ATTENTIE

Punt 6 – betreft punt 2.8 van de nota – verkeersafhandeling ATTENTIE

Punt 7 – betreft punt 2.9 van de nota – bereikbaarheid Westervoort

1 Er wordt door de gemeente geen kader geplaatst voor de geohydrologie terwijl dat juist in het omgevingsplan en de MER behandeld moet worden. De gemeente zegt in de toekomst te gaan overleggen met de ontwikkelaar, maar dat is afschuiven en later twee niet-objectieve partijen laten beslissen. In mijn ogen kan de raad de ontwerp-omgevingsplannen niet goedkeuren zonder dat er een duidelijk kader is.

2 De gemeente weigert duidelijke aantallen te bouwen woningen in de plannen op te nemen. Zij frustreert daarmee het participatieproces en maakt de toepasbaarheid van de onderliggende rapporten ongeloofwaardig. Bijvoorbeeld: Hoeveel verkeersbewegingen zullen er nu werkelijk zijn? Wat wordt de echte parkeerdruk? Etc. In mijn ogen kan de raad de ontwerp-omgevingsplannen niet goedkeuren zonder dat er duidelijk is waar we over praten.

3 Mijn bezwaar tegen de manier van ontsluiten van de nieuwe woningen is misschien niet helemaal duidelijk geweest. In haar antwoord zegt de gemeente dat de rotonde het verkeer kan verwerken. Echter dit is geen passend antwoord op mijn visie dat 1 doodlopende weg **honderden** woningen ontsluit waardoor er ter plaatse een ongunstig leefklimaat ontstaat door de vele verkeersbewegingen en het feit dat de wijk een soort rattenval is. Eén calamiteit ergens voor de rotonde en niemand kan er meer in of uit. Bovendien lees ik in het Westervoorts Nieuwsblad van dinsdag 26 mei 2026 op p3 dat de parkeersituatie in de nieuwe wijk verder verslechterd wordt en dat er meer groen komt. Dit heeft natuurlijk verdere negatieve gevolgen voor de doorstroom in de wijk. In mijn ogen kan de raad de ontwerp-omgevingsplannen waarin de veiligheid en leefbaarheid van bewoners niet goed is geregeld niet goedkeuren.

4 Het antwoord voor de aanrijtijden van hulpdiensten is te mager. Er wordt gezegd dat er getoetst is. Maar welke getallen zijn toen gebruikt? Weet de toetsers dat de parkeerdruk extreem hoog is in de wijk en is de invloed van fietsers en voetgangers op de verkeersafwikkeling meegenomen? Onderbouwing ontbreekt. Er wordt ook gezegd dat er "In de verdere uitwerking van de plannen" naar gekeken gaat worden. In mijn ogen kan de raad de ontwerp-omgevingsplannen niet goedkeuren zonder dat de veiligheid van de bewoners vooraf zeker is gesteld.

5 De beantwoording van de gemeente van mijn zienswijze vind ik bedroevend om twee redenen.

a) Er wordt gezegd "De voorliggende ontsluitingsstructuur is de beste oplossing binnen de bestaande mogelijkheden en ... daarom wordt niet meegewerkt aan het verzoek". Het is echter de opdracht van de gemeente om een plan te maken dat goed is en niet "dit is het beste wat we er van kunnen maken". Zoals duidelijk aangegeven in mijn zienswijze "Er gaan problemen ontstaan niet alleen doordat de bewoners van de nieuw te bouwen wijk de verkeersintensiteit gaan verhogen, maar ook omdat er allerlei andere maatregelen in Westervoort zijn getroffen die de ontsluiting en bereikbaarheid negatief beïnvloeden". Door de plannen wordt de huidige verkeerssituatie voor alle inwoners van Westervoort verslechterd, ik geef aan wat mogelijke oplossingen zijn en dan krijgen we bovenstaand antwoord. Onbehoorlijk,

b) in mijn zienswijze geef ik al aan dat in het Verkeerskundig advies van Goudappel (021787.20251203.R1.01) met enkele maatregelen geen rekening is gehouden waardoor Figuur 3.2 niet juist kan zijn en dat extra verkeer op de kruising Dorpsstraat-Brugweg niet is meegenomen in de berekeningen. Ten aanzien van deze kruising werd in dit advies bovendien al geconcludeerd in tabel 4.1 dat “Verkeersafwikkeling al (een) probleem (is) zonder ontwikkeling Westervoort- Noord. Ontwikkeling zorgt voor langere cyclustijden en langere wachtrijen. Blokkades mogelijk. Optimalisaties gewenst. “ Maar de situatie is dus nog ernstiger dan daar gerapporteerd. En daar gaan het antwoord helemaal niet op in. Bovendien lees ik in het Westervoorts Nieuwsblad van dinsdag 26 mei 2026 op p3 dat Arcadis momenteel een onderzoek doet naar de verkeerssituatie (omdat bovenstaande advies onvolledig/onjuist is?).

In mijn ogen kan de raad nooit akkoord gaan met ontwerp-omgevingsplannen waarvan de verkeersparagraaf niet voldoet aan de vereiste toedeling van functies (etfal), waar een zeer relevant lopend onderzoek van Arcadis niet is meegenomen, en waar straks alle bewoners van heel Westervoort overlast van gaan krijgen.

6 Dit punt in mijn zienswijze betreft de interactie van fietsers en voetgangers uit Westervoort Noord (en van de snelfietsroute) met het autoverkeer op de Dorpsstraat en de kruising daarvan met de Brugweg. De gemeente gaat hier in het antwoord geheel aan voorbij en zegt alleen “Er zijn goede verbindingen voor voetgangers en fietsers...”. Maar dat was niet mijn bezwaar, zoals in de zienswijze genoemd, gaan fietsers en voetgangers straks een wissel trekken op de doorstroom in de Dorpsstaat en op de kruising waarmee nergens in de plannen rekening wordt gehouden. In mijn ogen kan de raad nooit akkoord gaan met ontwerp-omgevingsplannen waarvan de verkeersparagraaf niet voldoet aan de vereiste toedeling van functies (etfal) en waar een zeer relevant onderzoek van Arcadis niet is meegenomen.

7 Tav van de verbetering van de bereikbaarheid van Westervoort geeft de gemeente als antwoord dat er al met de provincie met een “versnellingssteam” naar gekeken wordt maar dat dat geen gevolg heeft voor de plannen. Er wordt geen onderbouwing gegeven en enige rapportage van dit team ontbreekt. Als er een extra brug over de IJssel zou moeten komen dan is de enige logische plek ter hoogte van Westervoort Noord. In mijn ogen kan de raad niet akkoord gaan met ontwerp-omgevingsplannen waarin de bereikbaarheid van het dorp ontoereikend is en mogelijkheden onvoldoende zijn onderzocht.

Mijn reactie op de beantwoording plan Westervoort Noord, westelijk deel

Punt 1 – betreft punt 8.2 van de nota - Zie bovenstaand punt 1, MER

Punt 2 – betreft punt 8.3 van de nota - Zie bovenstaand punt 2, onduidelijkheid ontwerp-omgevingsplannen aantallen woningen

Punt 3 – betreft punt 8.4 van de nota - Zie bovenstaand punt 3, verkeersafhandeling, rattenva

Punt 4 – betreft punt 8.5 van de nota - Zie bovenstaand punt 4, verkeer en veiligheid, aanrijtijden

Punt 5 – betreft punt 8.6 van de nota – Geluid - Ik vind het opvallend dat de gemeente “Het nemen van een hogere waardenbesluit ziet als een passende oplossing” om woningen met het geluidspredicaat “tamelijk slecht” te bouwen. In mijn ogen kan de raad niet akkoord gaan met ontwerp-omgevingsplannen waarin tamelijk slechte woningen worden voorzien.

Punt 6 – betreft punt 8.7 van de nota – verkeersafhandeling BELANGRIJK

Punt 7 – betreft punt 8.8 van de nota – verkeersafhandeling BELANGRIJK

Punt 8 – betreft punt 8.9 van de nota – bereikbaarheid Westervoort

Met vriendelijke groet,

naam en adres