

Beste

Allereerst dank voor de gedeelde stukken. I.v.m. vakanties hebben wij als groep wat meer tijd nodig gehad om een gezamenlijke reactie te formuleren. Hieronder willen wij jou graag voorzien van een eerste reactie op de gedeelde stukken. Daarnaast gaan wij graag in op jouw uitnodiging om met een gedeeltelijke vertegenwoordiging vanuit onze kant nogmaals in gesprek te gaan met de gemeenten en de VOF (BPD en Van Wijnen).

Allereerst een korte opmerking m.b.t. de notulen van het gesprek van 22 mei. Zoals in mijn vorige mail aangeven zijn wij niet tevreden met de manier waarop onze argumenten/zorgen verwoord zijn en daarnaast zijn wij van mening dat onze afdrank van het gesprek veel te positief is verwoord. Wij verbazen ons echt over de omvang en volledigheid van de notulen aangezien er gedurende het gehele overleg iemand heeft zitten notuleren, waarbij een veelvoud aan pagina's geschreven is. Om de rollen nu om te draaien vinden wij dan ook niet juist. Wel willen we jullie hierbij de beschikking geven over de geluidsopname om de notulen te herzien. Daarbij willen wij nogmaals nadrukkelijk vermelden dat wij de notulen verwerpen en voor nu de geluidsopname op inhoud en uitgangspunten als leidend beschouwen.

Opmerkingen bij de "Memo verkenning verkeersontsluiting uitbreidingsplan Bovenkamp III Heerde (v D2.1)":

Wij trekken de conclusies/uitkomsten uit het rapport verkeersgeneratie zoals al eerder aangeven nog steeds in twijfel. Voornamelijk de theoretische kwalificatie van de wegen en de hierbij behorende acceptabele verkeerscapaciteit is discutabel. Daarnaast is het zorgelijk dat het rapport op geen enkel moment spreekt over de speeltuin of tenminste blijkt geeft dat dit als verzwarende factor zou moet gelden om te bepalen wat de maximaal toelaatbare verkeersdruk is. Ook is geen vergelijk opgenomen met andere woonwijken in de gemeente Heerde t.a.v. het aantal ontsluitingswegen en i.r.t. het aantal woningen. Dit is wel toegezegd tijdens onze bijeenkomst. Daaraan toevoegend is het naar ons idee echt geen maatstaf om met de maximale belastbare capaciteit te rekenen, over een weg waar dagelijks kinderen 'op straat' spelen, met meerdere bochten, kruisingen en een veelvoud van objecten die het (over)zicht belemmeren.

- De genoemde calamiteitenverbindingen bieden geen uitkomst voor de dagelijkse problematiek die buurtbewoners ervaren i.v.m. opstoppen bij de fietsoversteek/Ten Veldhuize. Er zijn legio voorbeelden van vuilniswagens, koeriersdiensten, supermarkten, bedrijfsmatige voertuigen en ongevallen etc. waardoor het verkeer hier vast komt te staan. Er is in deze situaties immers geen alternatieve weg de wijk uit. De calamiteitenverbindingen zijn in geen van de situaties beschikbaar geweest.
- *Optie 1 Op den Hul - Wezeweg*: men lijkt niet te onderkennen dat de Wezeweg wel degelijk een sterke verlaging van de verkeersdruk kan betekenen aangezien er ook dagelijks veel forenzen zijn die via 't Harde/A28 naar hun werk gaan. Dit zou ook positief bijgesteld moeten worden in de conclusie (Tabel 3 Onderlinge vergelijking ontsluitingsvarianten).

- *Optie 3 Bovenkamp III noord – Elburgerweg:* Wij zijn van mening dat er bij deze optie zeker mogelijkheden zijn om wel op een veilige manier een nieuwe ontsluiting naar de Elburgerweg te realiseren. Deze opties verdienen op zijn minst een verdere verkenning alvorens tot een conclusie te komen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om de nieuw te realiseren ontsluitingsweg een slinger te laten maken zodat deze recht tegenover de Terpweg komt te liggen. Een ander alternatief is het afsluiten van de Terpweg aan de zijde van de Elburgerweg (doodlopend) en vervolgens kan de nieuwe ontsluitingsweg op de Elburgerweg aangesloten worden. Het is in deze situatie alsnog mogelijk om naar de Terpweg te komen via de bestaande aansluiting van de Terpweg op de Elburgerweg enkele honderden meters verderop. Dit remt tevens ook het door de gemeente gevreesde sluipverkeer naar De Pagenberg. Met een verwijzing naar dit ontbrekende punt in de notulen, merken wij ook graag op dat juist hier een objectieve en hypothetische benadering van toepassing dient te zijn om een realisatie mogelijk te maken. Er is duidelijk aangegeven tijdens de bijeenkomst, dus op voorhand al, dat het niet zo kan zijn dat omwille van ‘bestaande infrastructuur aanpassingen’ deze optie niet mogelijk is. Dit is immers onoverkomelijk zodra nieuwe wegen op bestaande infra aangesloten worden. Ook vanuit het initiële BKP is dit altijd een gegeven geweest. Wellicht zou het stedenbouwkundige plan hierop aangepast moeten worden, om ook commercieel gezien deze gronden beter uit te nutten. Het door de gemeente genoemde sluipverkeer is wat ons betreft overigens sowieso een niet gestaafde aanname. Sterker nog, in het initiële BKP is beschreven dat enkel voor langzaamverkeer de ontsluiting toegankelijk is. Dus niet voor gemotoriseerde voertuigen. Optie 3 wordt nu vooral afgedaan omdat er geen verkeersveilige aansluiting mogelijk zou zijn (zoals gezegd zijn wij van mening dat er wel opties zijn maar deze moeten uitgewerkt worden) en omdat er een risico op sluipverkeer zou zijn, dit oordeel is subjectief en geenszins onderbouwd of aantoonbaar gemaakt terwijl het wel veel gewicht in de schaal legt bij het eindoordeel. De door de gemeente getrokken conclusies omtrent optie 3 zijn wat ons betreft te voorbarig en er moet tenminste onderzoek gedaan worden naar de opties om een veilige aansluiting op de Elburgerweg te realiseren. Ons is ook bekend dat verschillende omwonenden hier al enige jaren geleden van op de hoogte zijn gesteld, wij nemen aan niet voor niets.

Tot slot is bij optie 3 het ontsluitingspotentieel voor BK3 veel te negatief ingeschat (overigens is dit ook wederom een volledig subjectieve afweging). Voor een groot deel van de wijk BK3 zal de extra ontsluitingsweg de meest optimale en daarmee voorkeursroute worden. Daarnaast kan deze weg bijdragen aan de verkeersveiligheid aangezien verkeer vanuit BK3 in de richting van de A28 niet langer de smalle Wezeweg zal pakken maar over de bredere Elburgerweg richting 't Harde zal rijden.

Ten aanzien van extra belasting richting de Rhijnsburglaan; het bestemmingsverkeer dat kinderen daar naar school en/of opvang moet brengen, zal dit per definitie doen. De ontsluiting zal daarmee eerder een verlaging van voertuigen geven, i.v.m. de mede daarmee ontstane fietsverbinding, dan een stijging.

- *Optie 4 Oldekampshof – Op den Oever:* wat ons hier vooral verbaasd is de aanname van de gemeente dat deze ontsluiting beperkte impact zal hebben op de afname van de verkeersdruk op Op den Hul en Ten Veldhuize. Voortbordurend op de redenering van de gemeente dat bij optie 3 zowel bewoners uit BK1 en BK2 gebruik gaan maken van deze ontsluiting, kun je ook stellen dat BK3 en eventuele andere

gebruikers uit BK1 wel degelijk gebruik gaan maken van deze nieuwe weg (optie 4) vooral voor verkeer naar het centrum en de A28. Dit kan zelfs bijdragen aan de verkeersveiligheid door een meer gelijkmatige verdeling van de verkeersdruk richting het centrum en de snelweg. Ten aanzien van de verkeersontsluiting naar de A28 missen wij daarbij überhaupt een duidelijke visie. Dit verkeer maakt nu ook gebruik van de Wezeweg ri. de Mussenkampseweg, wat een zeer kritische verbinding is. Mede met het kruisende fietspad en het tweede (smalle en onoverzichtelijke) deel van de Wezeweg.

- De algemene aanname in de memo dat extra ontsluitingswegen tot meer sluipverkeer leiden is niet gestaafd. Bovendien blijkt uit de memo ook niet dat de gemeente voorziet in extra fietspaden en/of andere voorzieningen om het STOP – principe te stimuleren. Mensen die i.v.m. werk (op afstand of vanuit bedrijfsmatig oogpunt), weersomstandigheden of enige andere reden de auto pakken zullen dit blijven doen ongeacht het aantal beschikbare wegen. Als de gemeente daadwerkelijk begaan is met het STOP principe moet dit blijken uit de aanleg van alternatieve wandel/fietspaden richting de Elburgerweg. Bewoners van BK2 en straks BK3 zullen sneller geneigd zijn om de fiets te pakken als hiervoor een meer directe aansluiting beschikbaar is op de Elburgerweg waardoor alles binnen fietsafstand is. Hierdoor worden o.a. het centrum en bijv. basisschool het Talent beter bereikbaar.

Opmerkingen bij “Verkenning verkeersveiligheid Bovenkamp II”

De bron voor de snelheidsmetingen is voor ons niet te controleren en lijkt kant noch wal te raken. De ervaring is dat snelheden binnen de wijk, zeker op de Ten Veldhuize en Op den Hul, en op de Wezeweg regelmatig overschreden worden. Door bewoners en zeker door externen, zoals met name bezorgdiensten. Daarnaast zijn de geregistreerde ongevallen feitelijk niet correct. Er zijn meerdere voorbeelden beschikbaar van ongevallen met zelfs letsel tot gevolg. Recent heeft er nog een incident plaatsgevonden op de oversteekplaats voor fietsers/Ten Veldhuize.

M.b.t. de haag rond de speeltuin en dan meer specifiek op de hoek ter hoogte van Het kruispunt Ten Veldhuize-Fietspad/spoorbaanpad willen wij opmerken dat het zicht voldoende is mits de gemeente de haag op dat punt tijdig en regelmatig snoeit. Het zicht wordt enkel belemmerd op het moment dat de haag te hoog groeit. Recent is hier na herhaaldelijke meldingen uit de buurt, na enkele (min. 4) weken, actie op ondernomen door de gemeente. Het verwijderen van de heg zou haaks staan op het groene karakter van de wijk, goed en tijdig onderhoud is in dit geval de oplossing.

M.b.t. tot de stelling dat er in de wijk BK2 voornamelijk bestemmingsverkeer passeert dat de wijk/situatie goed kent zijn wij van mening dat dit absoluut niet klopt. Elke dag rijden verschillende diensten af en aan zoals; koeriers/post diensten, boodschappen services, bedrijfsbusjes etc., die de wijk doorkruizen en enkele hiervan draaien ook meerdere rondes per dag. Deze hechten, zoals algemeen bekend, weinig waarde aan de kritieke punten. Dit is niet enkel op kantooruren, maar zeker ook na 17:00 uur.

Het voorstel om al het verkeer van de huidige wijk (BK2) en de nieuwe wijk (BK3) te concentreren op één tracé, lijkt ons een allerm minst wenselijke oplossing. Ons betoog gaat er

immers vanuit dat de verkeersdruk op de BK2 in zijn totaliteit zal gaan toenemen en dat dit gezien de verkeersveiligheid niet verantwoord is. Als je dit verkeer vervolgens ook niet meer gaat spreiden over twee wegen (te weten Op den Hul en Ten Veldhuize) wordt het probleem enkel verlegt en geïntensiveerd op een weg namelijk de Op den Hul. Ook aan deze straat wonen veel huishoudens met jongen kinderen die dan geconfronteerd worden met een nog grotere hoeveelheid extra verkeersbewegingen dan initieel verwacht. De gemeente heeft zelf als argument tegen een extra ontsluitingsweg aangebracht dat hierdoor het probleem van toenemende verkeersdruk verlegt zou worden naar de Elburgerweg. Deze redenatie doortrekkend is het ook niet wenselijk om de verkeersdruk op slechts een weg te intensiveren binnen de bestaande wijk BK2 (dit is enkel het probleem verleggen). Er moet wat ons betreft eerder gekeken worden naar een mogelijkheid om het verkeer op een veilige manier te spreiden over de beschikbare wegen binnen de wijk. De genoemde verkeersdrempels op de Ten Veldhuize en de extra oversteekplaatsen in deze straat zien wij daarom wel als een positieve ontwikkeling. Echter wel met de kanttekening, dat dit gedeeltelijke oplossing is voor de reeds ontstane onveilige situatie en niet als oplossing voor het toevoegen van nog eens 80-100 extra woningen. De verhoogde inritten aan weerszijde van de straat zien wij als zoals aangegeven als een maatregel met een onwenselijk effect.

Eveneens zien wij het voorstel voor een snelheidsremmende maatregel (in de vorm van een drempel) op de Wezeweg als een positieve ontwikkeling, mits dit ook voor bedrijfsmatig verkeer acceptabel is (denkend aan landbouwvoertuigen).

Opmerkingen bij “Beleidskeuzes ontsluiting Bovenkamp III”

M.b.t. de beleidskeuzes vinden wij het jammer dat de gemeente geen inzicht geeft in de achterliggende reden waarom de oorspronkelijk geplande ontsluiting voor BK3 naar de Elburgerweg is losgelaten. Voor de uitleg valt de gemeente terug op de nota van uitgangspunten terwijl dit document juist geen enkele verklaring en/of onderbouwing bevat voor het loslaten van de extra ontsluitingsweg. Wij zijn juist benieuwd naar de ratio waarom deze weg opeens is losgelaten. Bovendien wordt er door jullie verwezen naar de planvisie voor BK 1 en 2 met de kanttekening dat dit geen vaststaande ontwerpvariant is. Hierbij willen wij opmerken dat dit een foutieve opvatting is aangezien het *“Bovenkamp II stedenbouwkundig plan + beeldkwaliteitplan. Gemeente Heerde. januari 2011 gewijzigd: maart 2011”* (zie bijlage) uitvoerig wordt verwezen naar de manier waarop BK2 verbonden gaat worden met BK3 en het feit dat BK3 een eigen ontsluiting gaat krijgen naar de Elburgerweg (pag. 7, 8, 22 en 23). Bij de definitieve ontwerpen voor BK2 is uitgegaan van een situatie waarbij er geen extra verkeer te verwachten was vanuit de toekomstige BK3, er staat immers expliciet vermeld dat *“In verkeerskundig opzicht worden Bovenkamp I, II en III niet met elkaar verbonden voor autoverkeer”* (pag. 23). BK1, 2 en 3 zijn qua inrichting en capaciteit nooit bedacht om verbonden te worden. Op basis van deze plannen is er een gerechtvaardigd vertrouwen ontstaan bij de bewoners van BK2 dat er een extra ontsluiting zou komen voor BK3, die ook visueel in kaart is gebracht met plattegronden, situatieschetsen en bijbehorende foto's vanaf de Elburgerweg gesitueerd. Aanpassingen op het bestaande ontwerp zijn voor ons nu nadelig. Wij zijn van mening dat wij recht hebben op een goede en beargumenteerde verklaring waarom deze oorspronkelijke benadering wordt losgelaten en daarnaast willen wij nogmaals benadrukken dat er wel degelijk gesproken kan worden van een vaststaande ontwerpvariant aangezien er bij de inrichting en opzet van BK2

in het stedenbouwkundigplan expliciet keuzes zijn gemaakt die bepalend zijn voor de inrichting en ontsluiting van BK3. Het zou onterecht en onzorgvuldig zijn om bij de uitwerking van het stedenbouwkundigplan voor BK3 geen rekenschap te geven van reeds gemaakte (weloverwogen keuzes) uit het verleden. Het gegeven dat de gemeente in de jaren na het vaststellen van het stedenbouwkundig-/bestemmingsplan van BK2 niet afdoende heeft voorgesorteerd op het verkrijgen/behouden van de juiste grondeigendommen voor de realisatie van BK3 mag geen argument zijn om niet te voorzien in een extra ontsluitingsweg. Wij krijgen de sterke indruk dat in de beargumentering voor het loslaten van de extra ontsluiting een hoop argumenten worden aangedragen die de keuze moet rechtvaardigen maar deze geven geen inzicht in de daadwerkelijke aanleiding waardoor het realiseren van een extra ontsluiting problematisch en kostbaar is geworden in de uitvoering voor de gemeente, dit mag zoals gezegd echter niet afgewenteld worden op de bestaande buurt en haar bewoners.

Over het genoemde STOP-principe als reden om geen extra ontsluitingsweg te realiseren willen wij opmerken dat dit voelt en lijkt als een geforceerd argument. Enkel het weg laten van een weg voorkomt niet dat mensen de auto pakken als dit noodzakelijk of wenselijk is. Als de gemeente echt wil inzetten op het STOP-principe moet je dit (zoals hierboven ook opgemerkt) ook kracht bij zetten in de vorm van extra wandelpaden, fietspaden etc. Daarnaast zijn er externe factoren zoals het ov-rooster etc. die niet beïnvloedbaar zijn maar op dit moment zeker niet optimaal/toereikend zijn om te verwachten dat het STOP-principe een reëel/haalbaar principe is voor de Bovenkamp. Wij vinden enkel het opvoeren van het STOP-principe daarom geen gefundeerde grondslag om een extra ontsluitingsweg achter wegen te laten.

Bouwverkeer

Graag benoemen wij ook dat tot op heden wederom niets teruglezen is over de plannen rondom het begeleiden van bouwverkeer naar de nieuwe bouwlocatie(s) en de aanverwante volgorde van daarvan. Met de negatieve grondhouding van elke potentiële vorm van extra ontsluitingswegen, groeit ook onze zorg op dit punt en willen we ons dit niet laten 'overkomen'. Wij zijn daarom benieuwd naar de huidige ideeën en status van dit punt.

Informeren van de Raad

Via de media hebben wij vernomen dat inmiddels de Wethouder ook een actieve rol heeft genomen in het proces rondom de ontwikkeling van de Bovenkamp III. Op zichzelf vinden wij dit uiteraard een goed initiatief, in het belang van de Gemeente Heerde en de bewoners in algemene zin. Wat wij echter wel met enige scepsis hebben vernomen, is dat het in de bedoeling ligt om de Raad al vervroegd voor te informeren t.a.v. het proces- en planvorming en de 'urgentie' om invulling te geven aan de bestaande woningbehoefte. Met de nog lopende discussies, die o.a. met ons nog gevoerd worden, en waarbij naar onze mening nog geen duidelijke conclusies zijn getrokken, komt dit op zijn minst over als een onwenselijke en on-transparante beïnvloedingsvorm van de gemeente naar de Raad. Des te meer omdat wij als bewoners niet dezelfde kans hebben om de Raad op voorhand te spreken/informeren. Voor ons sterkt dit in ieder geval het gevoel dat we als buurt niet voldoende gehoord worden en dat keuzes reeds gemaakt zijn door de gemeente.

Plannen afspraak

Zoals in de aanhef van dit schrijven aangegeven gaan wij graag in op jouw verzoek om nogmaals met de gemeente en de en de VOF (BPD en Van Wijnen in gesprek te gaan. Wij zijn hiertoe beschikbaar op 1, 3, 7 en 10 augustus. Onze voorkeur gaat uit naar een afspraak op de avond. 10 augustus zou kunnen vanaf 19:30. Wij vernemen graag of dit ook past in jullie agenda's en of wij als locatie wederom gebruik kunnen maken van het gemeentehuis.

Wij zien jullie reactie graag tegemoet.

Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

Bezorgde bewoners van de Bovenkamp