

27 november 2023

Van:

Aan: Voorhof, Diana [Diana.Voorhof@doesburg.nl](mailto:Diana.Voorhof@doesburg.nl)

Onderwerp: Aanvullende reactie op de brief d.d. 2 oktober 2023 m.b.t. de Strijp; geagendeerd voor de raadscommissie VROM van 6 december 2023

Geachte raadsleden,

Op 26 oktober jl. zond ik u, onder bijvoeging van de Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling woningbouw Beinum West 1e fase en het daarbij behorende rapport Gemeente Doesburg Bestemmingsplan Beinum West Mobiliteitstoets, een eerste reactie op een brief, die als ingekomen stuk op de agenda van de raadsvergadering van 26 oktober jl. stond vermeld, en die als onderwerp had: Rehabilitatie Angerloseweg-Breedestraat-Bingerdenseweg, waarvan de eerste zin luidde: Wij maken ons als bewoners van Beinum II zorgen over de verkeersveiligheid in en rond onze woonwijk en waarin aan het slot stond: Namens de Bewoners Beinum II. De raad heeft op 26 oktober jl. besloten deze brief te agenderen voor de vergadering van de raadscommissie VROM. Op 6 december aanstaande zal deze brief door u in de raadscommissie VROM worden besproken. Hierbij zend ik u in verband met die bespreking het vervolg op mijn notitie van 26 oktober jl..

Ik heb u in mijn eerste reactie al laten weten dat de brief niet Namens de Bewoners van Beinum West en al helemaal niet namens de Bewoners van Beinum II is geschreven De ....., wonende aan de Benschamp in Beinum West, en ....., wonende aan de Blumenbrinck in Beinum West, hebben u dat ook in door hen aan u gezonden e-mailberichten laten weten. Zij zijn het net als hun burens volstrekt oneens met de briefschrijvers. Verder is de door de briefschrijvers voor Beinum West gebruikte benaming Beinum II onbegrijpelijk en onjuist. Ik kom daar hierna nog op terug.

De briefschrijvers hadden, kennelijk met de bedoeling om hun brief kracht bij te zetten, ook contact gezocht met de Gelderlander. Die krant schreef daarover vervolgens een artikel onder het opschrift: Bewoners Beinum-West balen van slechte bereikbaarheid en vragen politiek om een tweede ontsluiting: 'Situatie nu onlogisch en onveilig'.

Uit de kop van dit krantenartikel blijkt zonneklaar dat het de briefschrijvers helemaal niet om de verkeersveiligheid op de Strijp in samenhang met de rehabilitatie van de Angerloseweg, de Breedestraat en de Bingerdenseweg te doen is.

De verkeersveiligheid op de Strijp zelf en de aansluiting van de Strijp op de Breedestraat is, zoals u in de bij mijn eerste reactie op de onderwerpelijke brief gevoegde Mobiliteitstoets voor Beinum West heeft kunnen lezen, al meer dan voldoende gewaarborgd. Alle verkeersveiligheidsaspecten en snelheidsverlagende maatregelen voor de Strijp zijn daarin tot in detail beschreven. De in de Mobiliteitstoets voorziene snelheidsremmers bij de kruisingen van de Strijp met de verlengde Enghuizen en de Benschamp zijn door middel van verhogingen in de weg bij de herinrichting van de Strijp in januari 2022 gerealiseerd. Ook het op die verhogingen in de Mobiliteitstoets aanbevolen en op de Strijp ook daadwerkelijk gebruikte materiaal, bestaande uit kinderkopjes (zie de afbeelding op pagina 9 van de Mobiliteitstoets), werkt zonder twijfel snelheidsverlagend. Verder is de aansluiting van de Strijp op de Breedestraat conform de Mobiliteitstoets als plateau ingericht hetgeen eveneens snelheidsverlagend werkt (de snelheid vanuit de wijk is laag door de inritconstructie – zie Mobiliteitstoets pag.7 Variant 3: inritconstructie).

De conclusie moet dan ook zijn, dat welke aanvullende snelheidsverlagende maatregelen door u, dan wel het college van b. en w., op de Strijp ook zouden worden genomen, het voor de briefschrijvers

nooit genoeg zal zijn! Zij willen alleen maar van die voor hun huizen langsrijdende auto's af. Dat is het enige doel van hun voortdurende ongefundeerde gejammer.

Onder de kopjes Nieuwe herinrichting en Enige ontsluiting wordt dit voor de zoveelste keer bevestigd.

Omdat ze bij de wethouder mevrouw Van Veldhuizen, naar ik uit hun brief begrijp, nul op het rekest hebben gekregen, proberen de briefschrijvers het nu in een laatste wanhopige poging dan maar bij u als leden van de gemeenteraad.

Onder Nieuwe herinrichting schrijven ze: De gemeente is voornemens om de Angerloseweg, de Breedestraat en de Bingerdenseweg te herinrichten en te rehabiliteren. Dit in combinatie met de 'herontwikkeling centrum Beinum'. Dit is een ingrijpende operatie, waarvoor ook meerdere bestemmingsplannen zullen moeten worden herzien. Daar gaat uw raad over. U stelt hiermee in feite de kaders voor de door het college te nemen verkeersbesluiten vast. De voorgenomen rehabilitatie biedt uw raad (jawel, daar komt die weer!) de gelegenheid om ook de ontsluiting van de almaar groeiende wijk 'Beinum II' te overwegen. Die ontsluiting vindt immers plaats op de te rehabiliteren wegen.

Allereerst is het zo dat de rehabilitatie van de Angerloseweg, de Breedestraat en de Bingerdenseweg volledig los staat van het participatietraject: Het nieuwe centrum 'Hart van Beinum!' De rehabilitatie van die wegen staat, zoals u weet, op zich en heeft uitsluitend tot doel om de verkeersveiligheid op de betreffende wegen te verbeteren (zie de bijgevoegde afbeelding van het voorlopig ontwerp van die rehabilitatie met alle in dat kader voorgenomen aanpassingen, waaronder het verlagen van de snelheid op de betrokken wegen van 50 km/per uur naar 30 km/per uur -Bijlage 1-). Met de rehabilitatie van de Bingerdenseweg ter hoogte van de Campstede is inmiddels op 20 november jl. begonnen. De brief van de Strijpbewoners kan alleen al om die reden direct de prullenbak in.

Ik trek de onderdelen van de onderwerpelijke onsamenhangende brief hierna uit elkaar om die afzonderlijk, en naar ik hoop voor u overzichtelijk, te kunnen bespreken.

De voorgenomen rehabilitatie biedt uw raad de gelegenheid om ook de ontsluiting van de almaar groeiende wijk 'Beinum II' te overwegen. Die ontsluiting vindt immers plaats op de te rehabiliteren wegen

De briefschrijvers spreken over de almaar groeiende wijk Beinum II. Ook dit is weer volslagen onzin en ik begrijp werkelijk niet waarom zij denken u dat als waarheid te kunnen verkopen. U weet immers net zo goed als ik dat de woningbouw in Beinum West na de bouw van de woningen langs de Strijp en het daarachter liggende deel van de Kilder, op de 4 nog te bouwen woningen naast het Biesemhuis na, voltooid is. Er zullen dan in totaal in Beinum West 185 woningen gebouwd zijn, terwijl de oorspronkelijke plannen voorzagen in de bouw van 212 woningen (190 woningen te bouwen door Woonservice IJsselland en individuele woningbouw op 22 kavels). Het aantal verkeersbewegingen op de Strijp is daardoor dus ook aanzienlijk minder dan in de Mobiliteitstoets was voorzien. Ik zal dat hierna aantonen met uit januari 2022 stammende telcijfers.

Verder spreken de briefschrijvers als ze het over Beinum West hebben voortdurend over Beinum II. Waarom ze dat doen? Het lijkt er op dat ze voor u dikke mist willen creëren door hun probleemballon zo veel mogelijk op te blazen, maar ze beseffen niet dat die ballon heel simpel doorgeprikt kan worden. Een vergelijking van Beinum West met Beinum II is namelijk een vergelijking die zonder meer mank gaat.

Onder Beinum II vallen immers alle woningen aan de Koldeweij, de Richtersakker, de Wemmersweerd, de Bingerdenseweg de Breedestraat, de Bogaert, Geerhuizen, de Campstede, Tricht, de Breide, de Kilder, Enghuizen, Het Kerkepad, de Parallelweg en tot slot de woningen in de straten in Beinum West (Te Wyle, Grote Biesem, Rogacker, Sandtacker, Benscamp en de Strijp).

In Beinum II wonen in totaal 460 huishoudens en Beinum II telde per 1 januari 2023 in totaal 1.185 inwoners (Bron: alle cijfers.nl buurt Beinum II ). Op Doesburg vertelt.nl staat onder het kopje Beinum na 2020: Beinum II lijkt dus de benaming te zijn voor zowel Beinum Oost als Beinum West, geen wijknaam maar een bouwfase in de Beinum.

Leest u in de brief van de briefschrijvers dan ook maar gewoon Beinum West in plaats van Beinum II.

Die ontsluiting (van de Strijp) vindt immers plaats op de te rehabiliteren wegen.

Ook dit is weer onjuist! De ontsluiting van Beinum West via de Strijp vindt uitsluitend plaats op de Breedestraat en dus valt niet in te zien waarom de rehabilitatie van de overige twee wegen, maar ook die van de Breedestraat, u de gelegenheid zou moeten bieden om de ontsluiting van De Strijp te heroverwegen. Daar is kijkend naar de rehabilitatieplannen voor de Breedestraat ter hoogte van De Strijp, geen enkele aanleiding voor. Er is dus geen enkele samenhang aan te wijzen tussen de aansluiting van De Strijp op de Breedestraat en de rehabilitatie van de Breedestraat, de Angerloseweg en de Bingerdenseweg. Aldus is ook dit dus weer te kwalificeren als een non-argument van de briefschrijvers.

En wat kunnen we nu nog meer bij elkaar verzinnen om die auto's bij ons voor de deur weg te krijgen moeten de briefschrijvers gedacht hebben? Nou dan gebruiken we toch de overtreffende trap van overdrijving en kwalificeren we de Strijp maar als een verkeersader. Misschien trappen de raadsleden daar wel in.

Hetgeen onder Enige ontsluiting door de briefschrijvers wordt geschreven is echter zo doorzichtig dat deze poging op voorhand gedoemd was te mislukken. Ik geef deze tekst hierna nog even weer:

Herbezinning is nodig, omdat 'De Strijp' door het ontbreken van gelijkwaardige alternatieven als enige ontsluiting voor de achterliggende wijk fungeert. Een lange rechtstand met aantoonbaar ontoereikende verkeersremmende maatregelen. Resultierend in een onophoudelijke stroom te hard rijdende auto's, busjes, bak- en vuilniswagens ongeveer 1200 per dag die de veiligheid van fietsers en spelende kinderen in gevaar brengt en het welzijn van de bewoners bedreigt. Dit is geen woonwijk meer, maar een verkeersader.

Dat de Strijp als enige en verkeersveilige ontsluiting voor de achterliggende wijk fungeert is als een weloverwogen keuze door het gemeentebestuur van Doesburg vastgelegd in de Mobiliteitstoets onder 3.2 Aansluiting Breedestraat. Daaronder staat overigens ook in een voettekst op pagina 5: Er is via 't Lint nog een ontsluiting. Deze slingert via Het Kerkepad, Enghuizen en de Kilder. Deze ontsluiting geldt echter als vervanging van de aansluiting van de Kilder op de Breedestraat (die aansluiting was eerst open – zie de Mobiliteitstoets onder 3.1 Bestaande aansluiting op pagina 5 en de bijgevoegde foto -Bijlage 2-) en is geen hoofdontsluiting van de wijk Beinum West. Deze route is ongeschikt aan de beoogde hoofdontsluiting van de wijk en is zeker geen doorgaande route.

Zoals ik hiervoor al heb opgemerkt zijn op de Strijp, overeenkomstig hetgeen daarover in de Mobiliteitstoets is opgemerkt, door het gemeentebestuur van Doesburg afdoende snelheidsverlagende maatregelen getroffen. De briefschrijvers beweren dat deze maatregelen aantoonbaar ontoereikend zijn. Het ligt dan voor de hand dat zij deze bewering met harde feiten zouden moeten kunnen onderbouwen. Dat zij dat in hun brief nalaten laat zien dat zij ook deze

bewering met zekerheid niet hard kunnen maken en dat die bewering dus weer een slag in de lucht is.

Resultierend in een onophoudelijke stroom te hard rijdende auto's, busjes, bak- en vuilniswagens ongeveer 1200 per dag

Het zal ongetwijfeld wel eens voorkomen dat auto's op de Strijp te hard rijden, dat gebeurt op elke weg in Doesburg, dus de Strijp zal daar geen uitzondering op zijn. In algemene zin is het beeld op de Strijp er echter één van automobilisten die zich daar, mede door de daar getroffen snelheidsverlagende maatregelen, aan de aldaar toegestane snelheid van 30 km per uur houden. Van een onophoudelijke stroom te hard rijdende auto's, busjes, bak- en vuilniswagens (ongeveer 1200 per dag aldus de briefschrijvers) is dan ook geen sprake en het genoemde aantal van 1200 verkeersbewegingen is schromelijk overdreven. Op werkdagen en ook in het weekend kun je op de Strijp regelmatig een kanon afschieten zonder dat je iets raakt.

..1200 per dag te hard rijdende auto's, busjes, bak- en vuilniswagens, die de veiligheid van fietsers en spelende kinderen in gevaar brengen het welzijn van de bewoners bedreigt.

Het aantal verkeersbewegingen op de Strijp wordt door de briefschrijvers, zoals gezegd, schromelijk overdreven, maar dat deze verkeersbewegingen de veiligheid van fietsers en spelende kinderen in gevaar zou brengen raakt helemaal kant noch wal. Er spelen geen kinderen op de Strijp en fietsers zie je er ook nauwelijks omdat er voor fietsers meer dan genoeg andere mogelijkheden zijn om veilig de Breedestraat te bereiken. Van het zogenaamde 'olifantenpaadje' tussen de Blumenbrinck en de noodontsluiting bijvoorbeeld wordt door alle fietsers en voetgangers komende van of gaande naar de Blumenbrinck, Te Wyle, de Grote Biesem en de Campstede intensief gebruik gemaakt. In de Mobiliteitstoets is op pagina 12 een illustratieve afbeelding van de hoofdroutes voor fietsers en voetgangers opgenomen. Ik verwijs u daar korthedshalve naar.

Dit is geen woonwijk meer, maar een verkeersader.

Dit slaat echt alles! De briefschrijvers weten van gekkigheid niet meer wat ze op papier moeten zetten. Een woonwijk die een verkeersader wordt. Een buitengewoon opmerkelijke metamorfose!

De werkelijke bedoeling van de briefschrijvers was natuurlijk om de Strijp als verkeersader te bestempelen. Kijkend naar de definitie van een verkeersader lees ik 1) Autoweg 2) Grote brede snelweg 3) Grote Verkeersweg 4) Rondweg 5) Belangrijke doorgaande verkeersweg. De briefschrijvers maken zich door de Strijp als een verkeersader te betitelen dan ook volkomen belachelijk.

Resultierend in een onophoudelijke stroom te hard rijdende auto's, busjes, bak- en vuilniswagens ongeveer 1200 per dag

Volgens de briefschrijvers zijn er op de Strijp ongeveer 1200 verkeersbewegingen per dag (lees per etmaal). Dit is ook weer een pertinente onwaarheid. Waarom kan ik dat zo stellig beweren? Welnu, in maart 2021 las ik in een bericht in de Regiobode dat de gemeente Doesburg, omdat alle nieuwbouw woningen aan de Kilder en de Strijp klaar waren, de Strijp en de Kilder woonrijp wilde maken. De plannen daarvoor konden online worden ingezien. Ik zag op die plannen dat het op de Strijp van begin af aan (dat was 21 december 2011, zijnde de datum van de opening van de Strijp door wethouder Willem Bouman), aangebrachte asfalt, naar ik begreep op wens van de Strijpbewoners, zou worden vervangen door een klinkerbestrating. Ik heb direct daarop contact gezocht met de projectleider .... met de vraag hoe tijdens de werkzaamheden aan de Strijp de verkeersafwikkeling van Beinum West geregeld zou worden. ,, mailde mij daarop : Beste ..., daar

waar het echt niet anders kan zal gebruik gemaakt worden van de huidige bouwweg die aansluit op de provinciale weg. Op het moment dat dat gaat spelen straten wij deze tijdelijk dicht. In juli daaropvolgend kreeg ik van .... het bericht dat de provincie niet akkoord ging met de ontsluiting van Beinum West op de Rivierweg, vanwege het risico op kop-/staart botsingen op die weg, en dat hij, na overleg met wethouder Arthur Boone, noodgedwongen moest besluiten om de noodontsluiting tijdens de werkzaamheden aan de Strijp gedurende maximaal 8 weken voor alle gemotoriseerde verkeer van en naar Beinum West open te stellen.

Deze mededeling veroorzaakte grote verontwaardiging bij de bewoners van de Campstede. Dit omdat deze tijdelijke openstelling van de noodontsluiting in strijd was met de Ruimtelijke Onderbouwing van Beinum West, de Mobiliteitstoets en voorwaarde 3 van de aan de gemeente verleende vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, maar vooral ook met de op 19 oktober 2010 door de waarnemend burgemeester mevrouw mr. Schadd-de Boer, wethouder Willem Bouman en de projectleider voor Beinum West ,, , aan mij en een drietal buurtbewoners mondeling en schriftelijk gedane toezeggingen.

Op het hoe en waarom van deze toezeggingen kom hierna uitgebreid terug.

Uiteindelijk heb ik met .... en wethouder Boone in goed overleg afgesproken, nadat mijn buurtgenoten en ik zagen, dat zij er beiden alles aan hadden gedaan om de ontsluiting op de Rivierweg te realiseren, en de door ons aangereikte alternatieven voor de ontsluiting van Beinum West, althans op korte termijn, niet realiseerbaar waren, er mee in te stemmen dat de noodontsluiting voor de duur van maximaal 4 weken, oorspronkelijk was dus 8 weken de bedoeling, onder bepaalde voorwaarden opengesteld zou worden voor al het gemotoriseerd verkeer van Beinum West en dat de noodontsluiting, zoals dat ook in de Mobiliteitstoets is vastgelegd, daarna voor gemotoriseerd verkeer weer zou worden afgesloten. Afgesproken is toen ook dat deze tijdelijke openstelling echt de laatste keer zou zijn! De mailwisseling tussen .... en mij in de periode van 29 januari 2021 tot 17 februari 2022 voeg ik hierbij -Bijlage 3-. Tijdens en voorafgaand aan die tijdelijke openstelling hebben er, als onderdeel van alle met .... toentertijd gemaakte afspraken, verkeerstellingen op de Campstede plaats gevonden. Bedacht moet daarbij worden dat toen alle woningen in Beinum West, inclusief die langs de Strijp en de nieuwbouw langs de Kilder, al gebouwd waren. De situatie van toen is dus één op één vergelijkbaar met die van nu. Uit die tellingen, die ik hierbij voeg -Bijlage 4-, blijkt dat er per etmaal toen de Strijp, in verband met de bestratingswerkzaamheden aldaar, dicht was 891 voertuigen over de noodontsluiting Beinum West in en uit reden. Dat zijn dus ruim 300 voertuigbewegingen minder dan door de briefschrijvers wordt beweerd. Uit één van de bijlagen bij de Mobiliteitstoets blijkt dat er in de prognoses van het aantal verkeersbewegingen per etmaal op de Strijp zelfs werd uitgegaan van 1300 verkeersbewegingen op de in- en uitrit van de Strijp en dat dit aantal verkeersbewegingen destijds zonder meer als verkeersveilig werd beschouwd -Bijlage 5-. Het lijkt dan ook geen twijfel dat 891 verkeersbewegingen per etmaal (dus 300 minder dan de briefschrijvers beweren en ruim 400 minder dan in de Mobiliteitstoets werd geprognostiseerd en als verkeersveilig werd aangemerkt) op de in- en uitrit van de Strijp in het kader van de verkeersveiligheid zonder meer als aanvaardbaar zijn aan te merken.

..en het welzijn van de bewoners bedreigt.

Hiermee kunnen de briefschrijvers uitsluitend hun eigen welzijn bedoelen. Ik heb hier maar één antwoord op: Zij hebben er willens en wetens voor gekozen om grond langs de Strijp te kopen en op die riante kavel hun huis te bouwen. Op het moment dat zij deze grond kochten was de Strijp al jarenlang de ontsluitingsweg voor Beinum West en reden er over die weg nagenoeg hetzelfde aantal auto's de wijk in en uit. Dat deze auto's nu hun welzijn zouden bedreigen is dan ook flauwekul!

Mensen die aan de Doormansingel of de Roosevelt singel een huis kopen hoor je ook niet achteraf klagen dat door al die voorbijrijdende auto's hun welzijn wordt bedreigt. Mijn advies aan deze briefschrijvers: verkoop je huis en ga op 7 hoog in een appartement wonen, maar ik weet zeker dat ze dat niet zullen doen, want zij zijn zich er zonder meer van bewust dat ze, in deze tijd van woningschaarste met hun bungalows langs de Strijp met een vrij uitzicht over de Rivierweg richting Angerlo, spekkoper zijn.

Onlogisch en onevenwichtig

Door de hoge verkeersintensiteit is er niet alleen sprake van een verkeersonveilige en onwenselijke situatie. De huidige verkeersinfrastructuur is niet deugdelijk. In sommige gevallen moeten de bewoners van Beinum II meer dan twee kilometers omrijden om vervolgens weer ter hoogte van het eigen huis op de, hemelsbreed tweehonderd meter verwijderde 'Bingerdenseweg' uit te komen. De ontsluiting van Beinum II is onlogisch en onevenwichtig.

Door de hoge verkeersintensiteit is er niet alleen sprake van een verkeersonveilige en onwenselijke situatie.

Hiervoor heb ik aangetoond dat er op de Strijp en bij de aansluiting van de Strijp op de Breedestraat zonder meer sprake is van een in alle opzichten verkeersveilige situatie. Dit behoeft hier dan ook geen verdere bespreking meer.

De huidige verkeersinfrastructuur is niet deugdelijk. In sommige gevallen moeten de bewoners van Beinum II meer dan twee kilometers omrijden om vervolgens weer ter hoogte van het eigen huis op de, hemelsbreed tweehonderd meter verwijderde 'Bingerdenseweg' uit te komen. De ontsluiting van Beinum II is onlogisch en onevenwichtig.

Dat de huidige verkeersinfrastructuur niet deugdelijk zou zijn wordt door de briefschrijvers uitsluitend gemotiveerd met In sommige gevallen moeten de bewoners van Beinum II meer dan twee kilometers omrijden om vervolgens weer ter hoogte van het eigen huis op de, hemelsbreed tweehonderd meter verwijderde Bingerdenseweg uit te komen. Niet meer dan dat!

Dit is het zoveelste non-argument van de briefschrijvers met het enige doel om de voor de huizen van deze Strijpbewoners langsrijdende auto's via de noodontsluiting naar de Campstede te doen verplaatsen.

Nog afgezien van het feit dat ze deze hoop nu en in de toekomst kunnen laten varen, wil ik hierna toch nog ingaan op dit non-argument.

Want waarom zouden deze auto's überhaupt over de Campstede, zijnde, anders dan de Strijp, een woonerf zonder van de straat gescheiden trottoir en al jaar en dag het domein van spelende en schoolgaande kinderen en wandelaars (waaronder grootouders en ouders met hun (klein) kinderen en hondenbezitters met hun viervoeters) en onderdeel van de Weideroute (Naar Buiten in Beinum) - Bijlage 6- en diverse fietsroutes, via een uitermate verkeersonveilige helling van meer dan 30 graden naar de Bingerdenseweg moeten rijden? Wat doen ze vervolgens op dat plateau daar?

Ze kunnen dan twee kanten op, namelijk linksaf de bebouwde kom van Doesburg uit naar de ruim 1,5 kilometer verderop liggende en zeker bij een laagstaande zon zeer gevaarlijke kruising van de Bingerdenseweg met de Rivierweg om van daar rechtsaf richting Arnhem en Zevenaar te kunnen rijden of om op de kruising van de Bingerdenseweg met de Rivierweg linksaf te slaan richting Dieren, Zutphen, Doetinchem, Wehl, Didam en de A348 om vervolgens naar Rheden, Arnhem, Utrecht, Amsterdam, te kunnen rijden.

Of ze slaan na eenmaal op de Bingerdenseweg te zijn aangekomen rechtsaf en rijden dan met een omweg via de voor automobilisten zeer onaantrekkelijke, namelijk van een vijftal grote verkeersdrempels voorziene, Beumerskamp, richting het centrum van Doesburg, of ze rijden via een nog grotere omweg over de Breedestraat en Angerloseweg, waarbij nota bene de uitrit van de Strijp wordt gepasseerd, richting het centrum van Doesburg. Datzelfde, een grote omweg, geldt ook voor de automobilisten die na de Campstede op Bingerdenseweg linksaf slaan om via de Rivierweg richting Dieren, Zutphen, Doetinchem, Wehl of Didam en de A348 en vervolgens naar Rheden, Arnhem, Utrecht, Amsterdam te kunnen rijden. Zij moeten dan, rijdend via de Campstede en de Bingerdenseweg, meer dan 3 kilometer omrijden om ter hoogte van de opritten van de Rivierweg bij de Didamseweg uit te komen.

Dat noem ik pas een onlogische en onevenwichtige ontsluiting!

Hoeveel beter en korter is het voor dezelfde automobilisten om komend vanaf de Strijp via de geasfalteerde en binnenkort gerehabiliteerde Angerloseweg en de Didamseweg direct naar de iets verderop gelegen buitengewoon veilige opritten van de Rivierweg te rijden en daar in beide richtingen verder te rijden.

De slotconclusie kan dan ook geen andere zijn dan dat de Strijp een uitermate verkeersveilige en de enig logische en evenwichtige ontsluiting voor Beinum West is.

Het lijkt mij nu dan ook, zoals ik in mijn eerste reactie op de onderwerpelijke brief al heb opgemerkt, het aangewezen moment voor u om de briefschrijvers voor eens en voor altijd duidelijk te maken dat, met verwijzing naar de Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling woningbouw Beinum West 1e fase en de daarbij behorende Mobiliteitstoets, alsmede de door Gedeputeerde Staten aan de aan de gemeente Doesburg in samenhang met de bouw van Beinum West krachtens de Natuurbeschermingswet 1998 verleende vergunning verbonden voorwaarde 3, de Strijp de hoofdontsluiting voor Beinum West is en blijft en dat er tussen de Benscamp en de Campstede een noodontsluiting is die uitsluitend gebruikt mag worden door voetgangers en fietsers en door hulpdiensten (brandweer, politie en ambulances) wanneer de Strijp door een calamiteit tijdelijk niet toegankelijk zou zijn.

De zogenaamde afspraak tussen de gemeente en de aanwonenden van de Campstede over de noodontsluiting

Aan het slot van het hiervoor in de derde alinea genoemde artikel in de Gelderlander staat:

Voor de hulpdiensten is er wel een tweede ontsluiting van de wijk. Dit weggetje sluit aan op de Bingerdenseweg, en is met paaltjes afgesloten; deze moeten in geval van nood handmatig worden verwijderd. Dat de noodweg wordt 'gepromoveerd' tot een tweede in- en uitgang van de wijk lijkt onwaarschijnlijk omdat de gemeente in het verleden afspraken daarover heeft gemaakt met de aanwonenden

Het kan niet anders dan dat de journalist van de Gelderlander dit verhaal uit de mond van de briefschrijvers heeft vernomen. Ook dit verhaal is door de briefschrijvers weer uit de duim gezogen. Ze hebben kennelijk heel ver weg de klok horen luiden maar weten niet waar de klepel hangt.

Hoe is het nu werkelijk gegaan?

De in Beinum West gebouwde woningen zouden, zoals u mogelijk weet, eigenlijk op een andere locatie in Doesburg worden gebouwd.

Door omstandigheden die samenhangen met het door de gemeenteraad op 26 mei 2006 op alle vrij liggende gronden in Beinum West gevestigde voorkeursrecht werd de gemeente min of meer gedwongen om de grond waar nu de woningen langs de Strijp en Kilder op zijn gebouwd van de eigenaar van de boerderij de Kraaijenhof (waar nu het Biesemhuis staat) te kopen en de pas verlengde pachtovereenkomst op de overige gronden, waar nu de andere buurtschappen van Beinum West op zijn gebouwd, af te kopen. Op al deze gronden was echter het bestemmingsplan Angerlo 1963 van toepassing en de bestemming van deze gronden was: agrarisch gebied zonder bebouwing B.

Om op deze gronden Beinum West te kunnen realiseren was dan ook een door b. en w. te verlenen vrijstelling ex artikel 19 lid 3 WRO van het van kracht zijnde bestemmingsplan nodig. Tegen die vrijstelling en de op basis van die vrijstelling door de gemeente verleende bouwvergunning is destijds door de Stichting tot Behoud van de Stadsweiden in Beinum West (hierna de Stichting), waarvan ik voorzitter was, en een drietal natuurlijke personen, beroep ingesteld. Reden daarvoor was onder meer dat wij van mening waren dat de door de gemeente aangevoerde woonbehoefte er toentertijd, gelet op de vergrijzing, de bevolkingskrimp, de kredietcrisis en de ineenstorting van de woningmarkt, niet was.

Omdat een eerder door alle appellanten aan de rechtbank gevraagde voorlopige voorziening tegen de vrijstelling ex artikel 19 lid 3 WRO en de door de gemeente verleende bouwvergunning door de rechtbank was toegewezen mocht niet met de bouw van Beinum West worden gestart.

Op 7 december 2010 zouden de door ons ingestelde beroepen tegen de verleende vrijstelling en bouwvergunning door de meervoudige kamer (drie rechters) van de rechtbank Utrecht worden behandeld. Omdat de mogelijkheid zeer wel aanwezig was dat wij deze beroepen zouden winnen, waarmee woningbouw in Beinum West voor langere tijd onmogelijk zou zijn, is door alle appellanten na een langdurig overleg besloten om onze belangen ondergeschikt te maken aan het belang van diegenen die volgens de gemeente Doesburg graag in Beinum West wilden gaan wonen. Onze redenering daarbij was: de gemeente gaat niet veel gemeenschapsgeld in het bouwrijp maken van Beinum West steken om daar vervolgens voor leegstand te bouwen. Ik heb vervolgens op 19 oktober 2010 samen met de heer ...., secretaris van de Stichting, een gesprek gehad met de waarnemend burgemeester mevrouw mr. P. Schadd-de Boer en de projectleider voor Beinum West, en hen in dat gesprek aangeboden om de betreffende beroepen in te trekken en daarmee de bouw van Beinum West mogelijk te maken indien de Strijp versneld zou worden aangelegd en de noodontsluiting op het moment waarop de eerste woningen in Beinum West bewoond zouden zijn, behalve voor hulpdiensten, voor al het overige gemotoriseerd verkeer, overeenkomstig het gestelde in de Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling woningbouw Beinum West 1e fase en de daarbij behorende Mobiliteitstoets, zou worden afgesloten.

Mevrouw Schadd-de Boer en .... en ook wethouder Willem Bouman waren heel blij met dit aanbod, hadden volkomen begrip voor onze wensen, en hebben tijdens het gesprek toegezegd dat zij voor de versnelde aanleg van de Strijp zouden zorgdragen. Ik heb daarop, mede ten behoeve van de andere appellanten, verzocht om de toezegging van de versnelde aanleg van de Strijp in een brief van b. en w. bevestigd te krijgen. Ik van mijn kant zou een brief aan de rechtbank schrijven waarin alle appellanten de rechtbank gemotiveerd lieten weten de beide beroepen in te trekken en deze brief in afschrift aan b. en w. sturen. In de brief aan de rechtbank heb ik de reden voor de intrekking van onze beroepen onder meer als volgt verwoord:

De reden voor het besluit om tot intrekking van de onderhavige beroepen over te gaan wordt in belangrijke mate gevormd door de inhoud van een brief van 12 november 2010 met het kenmerk

REO-RO-AP, waarin door burgemeester en wethouders van Doesburg aan appellanten volstreekte zekerheid wordt verschaft over het feit dat de hoofdontsluiting op de Breedestraat van het nieuwbouwproject Beinum West fase 1a tijdig, dat wil zeggen uiterlijk in mei 2011, gereed zal zijn. Als een gevolg daarvan zal, aldus burgemeester en wethouders, de noodontsluiting op het woonerf de Campstede van meet af aan slechts in geval de hoofdontsluiting op de Breedestraat als een gevolg van calamiteiten niet toegankelijk is, als noodontsluiting voor hulpdiensten worden gebruikt. De brief van b. en w. en mijn brief aan de rechtbank treft u hierbij aan -Bijlage 7-.

In verband met de financiële problemen bij de renovatie van het Noordelijk Molenveld, waarbij de aannemer Jaartsveld, die ook het grootste gedeelte van de bestrating in Beinum West had verzorgd, betrokken was, en aan wie ook de aanleg van de Strijp was gegund, besloot de gemeente Doesburg niet langer met Jaartsveld in zee te willen gaan. Het gevolg daarvan was dat de eerder door b. en w. aan mij en de overige appellanten gedane toezegging dat de Strijp in mei 2011 gereed zou zijn niet kon worden nagekomen omdat de aanleg van de Strijp opnieuw moest worden aanbesteed. Wethouder Willem Bouman heeft mij dat in een persoonlijk gesprek uitgelegd en toegezegd om er naar te streven dat de Strijp nog in 2011 zou worden aangelegd. Die toezegging is hij correct nagekomen. Op 21 december 2011 is de Strijp door wethouder Bouman officieel geopend en is direct begonnen met de aanleg van de noodontsluiting, die vervolgens met rood/witte en alleen door hulpdiensten uitneembare palen is afgesloten voor alle gemotoriseerde verkeer.

Het bestaan van de noodontsluiting is dan ook, anders dan in het krantenartikel en dus door de briefschrijvers, wordt gesuggereerd, niet het gevolg van een tussen de gemeente Doesburg en de aanwonenden van de Campstede gemaakte afspraak, maar vindt zijn juridische grondslag in de pagina's 5, 7 en 8 van de in de bij de Ruimtelijke Onderbouwing voor Beinum West behorende Mobiliteitstoets. De door b. en w. aan mij en de overige appellanten gedane toezegging voorzag er alleen maar in dat de Strijp versneld zou worden aangelegd.

De mailwisseling tussen wethouder Willem Bouwman, .... en mij over de versnelde aanleg van de Strijp voeg ik hierbij -Bijlage 8- .

Ik hoop u met het vorenstaande duidelijk te hebben gemaakt dat de onderwerpelijke brief van de Strijpbewoners kort samengevat een samenraapsel van verzinsels is en dat deze brief het dan ook niet verdient dat u uw kostbare tijd daaraan nog langer besteedt.

Met vriendelijke groet,