

Van:

Verzonden: donderdag 26 oktober 2023 09:05

Aan: DSB - CLU Griffie griffie@doesburg.nl

Onderwerp: Reactie op brief d.d. 2 oktober 2023 m.b.t. de Strijp; agendapunt 4.a raadsvergadering d.d. 25 oktober 2023

Urgentie: Hoog

Geachte raadslid,

Door mijn burens werd ik gisteren attent gemaakt op een artikel in 'de Gelderlander' van zaterdag jl. met het opschrift Bewoners vragen om betere toegang tot wijk Beinum West.

Uit het artikel bleek dat het ging om een brief die in de raadsvergadering van vandaag aan de orde zou komen.

Op de agenda voor die raadsvergadering zag ik deze brief inderdaad als punt 4a staan.

Omdat ik na lezing van het artikel in 'de Gelderlander' al een vermoeden had waar het de briefschrijvers in werkelijkheid om te doen was, heb ik de brief gedownload.

Mijn vermoeden werd bewaarheid: via de punten Nieuwe herinrichting, Enige ontsluiting en Onlogisch en onevenwichting komen zij met de werkelijke reden voor het schrijven van hun brief op de proppen: Door de hoge verkeersintensiteit is er niet alleen sprake van een verkeersonveilige en onwenselijke situatie. De huidige infrastructuur is niet deugdelijk. In sommige gevallen moeten bewoners van Beinum II (lees hierna verder Beinum West) 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.

Welke ontsluiting van Beinum West in de ogen van de briefschrijvers dan wel logisch is valt te raden: ontsluit de hele wijk via de Campstede dan zijn wij die auto's voor onze deur kwijt.

Ook valt te raden, ook al zijn hun namen zwart gemaakt, wie de briefschrijvers zijn. Dat zijn zeer waarschijnlijk de en, beiden woonachtig aan de Strijp. Een schoolvoorbeeld van mensen die, terwijl ze wisten dat de Strijp de ontsluitingsweg voor Beinum West was en hoeveel auto's er over de Strijp reden (het overgrote deel van de woningen in Beinum West was toen immers al jaren daarvoor gebouwd en bewoond), aan de Strijp grenzende grond kochten en op die grond vervolgens hun huis bouwden.

In ruimtelijke ordeningstermen sprekend betekent dit dat het aantal verkeersbewegingen op de Strijp voor hen dus zonder meer voorzienbaar was. De briefschrijvers zijn dan ook te vergelijken met mensen die in de buurt van een boerderij een huis bouwen en vervolgens gaan klagen over stankoverlast van die boerderij.

Verder staat bij er de ondertekening van de brief Namens de Bewoners van Beinum II. De briefschrijvers hebben de brief echter zeker niet namens de families wonende aan de Blumenbrinck en wonende aan de Benscamp (beiden in Beinum West) geschreven, zij weten namelijk pas sinds gisteren van mij van het bestaan van deze brief en zijn het volstrekt oneens met de briefschrijvers.

Het is nu dan ook naar mijn mening tijd om deze briefschrijvers duidelijk te maken dat de ontsluiting van Beinum West blijft zoals die in de Ruimtelijke Onderbouwing van Beinum West uit januari 2009

en de Mobiliteitstoets Beinum West uit november 2008 is vastgelegd: de Strijp is de ontsluitingsweg van Beinum West en daarnaast is er een noodontsluiting tussen de Benschamp en de Campstede, die in het geval dat de aansluiting van de Strijp op de Breedestraat door een calamiteit is afgesloten uitsluitend gebruikt mag worden door hulpdiensten (politie, brandweer, ambulances) en regulier door fietsers en voetgangers.

Dit laatste is ook door Gedeputeerde Staten van Gelderland als derde voorwaarde verbonden aan de verlening aan de gemeente Doesburg van de voor de bouw van Beinum West noodzakelijke vergunning op grond de Natuurbeschermingswet 1998.

Die derde voorwaarde luidt als volgt: Na voltooiing van fase 1b mag de noodontsluiting over de Campstede naar de Bingerdensedweg alleen nog bruikbaar zijn voor hulpdiensten en langzaam verkeer. De noodontsluiting dient te worden afgesloten voor het overige gemotoriseerde verkeer. Ik voeg de eerste en de laatste pagina van de betreffende GS-beschikking hierbij.

In het vorenstaande ben ik ingegaan op de werkelijke bedoelingen van de briefschrijvers met hun brief. Hierna zal ik deze brief, die op onjuiste gronden is gestoeld, inhoudelijk bespreken.

Met betrekking tot de onderdelen Verkeersveiligheid en ons bestemmingsplan, Zorgplicht, Nieuwe herinrichting en Enige ontsluiting van de brief merk ik het volgende op: Onder het onderdeel Verkeersveiligheid en ons bestemmingsplan staat: Verkeersveiligheid is natuurlijk een onderwerp dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan bod had moeten komen toen het bestemmingsplan (2012 en 2018) waarmee onze woningen mogelijk zijn gemaakt, is vastgesteld door uw raad. Als wij nu naar die bestemmingsplannen kijken dan blijkt daar niet uit dat dat er destijds een verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd en onder Zorgplicht staat: Naast het feit dat verkeersveiligheid destijds niet goed is onderzocht heeft de gemeente natuurlijk de verantwoordelijkheid om de na de realisatie van een (onze) woonwijk de veiligheid te monitoren.

Uit hetgeen de briefschrijvers in het vorenstaande opmerken blijkt dat zij geen enkele kennis hebben van het ontstaan van Beinum West en de daaraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening door het College en de Raad van Doesburg ten grondslag gelegde stukken, te weten: de Ruimtelijke onderbouwing ontwikkeling woningbouw Beinum West 1e fase en waar het de verkeersafwikkeling van Beinum West betreft het door het gerenommeerd adviesbureau Pouderoyen Compagnons in november 2008 in opdracht van de gemeente Doesburg opgestelde rapport Gemeente Doesburg Bestemmingsplan Beinum West Mobiliteitstoets. Ik voeg deze beide documenten hierbij.

In de Ruimtelijke Onderbouwing staat bij onderdeel 4.5 Ontsluiting en parkeren op pagina 19: Voor de onderbouwing van de verschillende verkeersaspecten waaronder de wijze en vormgeving van de ontsluitingen en het parkeren, is een mobiliteitstoets opgesteld (Pouderoyen Compagnons, november 2008). Het rapport is bijgevoegd. In hoofdlijnen blijkt hieruit het volgende: Na realisering van alle drie de buurtschappen ligt de hoofdontsluiting van Beinum West 1e fase bij de Breedestraat. Door middel van een inritconstructie en middengeleiders is een veilige en overzichtelijke kruising gecreëerd (dit is de huidige inritconstructie van de Strijp op de Breedestraat). Daarnaast is een noodontsluiting beschikbaar richting Campstede, waarvan hulpdiensten gebruik kunnen maken wanneer de aansluiting op de Breedestraat niet toegankelijk is.

In de Mobiliteitstoets voor Beinum West worden, zoals in de Ruimtelijke Onderbouwing wordt opgemerkt, alle verkeersaspecten met betrekking tot Beinum West besproken, waarmee onomstotelijk vaststaat dat er, in tegenstelling tot hetgeen de briefschrijvers beweren, wel degelijk, nog voor de start van de bouw van Beinum West, in opdracht van het gemeentebestuur van Doesburg een uitermate gedegen verkeerskundig onderzoek is verricht. Onder andere het parkeren,

de aansluiting van de Strijp op de Breedestraat, en de Calamiteitentontsluiting bij de Campstede, worden daar allemaal uitvoerig en gedegen gemotiveerd in besproken.

Ik verwijs u daarvoor kortheidshalve naar onderdeel 3.2. Aansluiting Breedestraat (pag.5), onderdeel 3.3. Calamiteitenontsluiting (pag. 7 en 8), onderdeel 4.1. Snelheidsbeheersing (pag. 9), en onderdeel 5. Langzaam verkeer (pag.12 en 13) waar staat dat het langzaam verkeer op meerdere plaatsen de wijk kan verlaten. Er bestaat dus, ook weer anders dan door de briefschrijvers wordt gesuggereerd, uit een oogpunt van verkeersveiligheid geen enkel gevaar voor fietsers op de Strijp, want die zie je er niet of nauwelijks, en al helemaal niet voor voetgangers of kinderen, want daarvoor is een breed voetpad langs de Strijp aanwezig. Tot slot verwijs ik u naar onderdeel 6.2 Capaciteit spitsuur (werkdag) (pag.14) waar staat: Gemiddeld rijdt 10% van het verkeer tijdens het spitsuur. Dat houdt in dat er in een spitsuur gemiddeld 100 auto's de wijk in of uit zullen gaan. Op de Breedestraat rijden er dan gemiddeld 190 auto's. Gemiddeld zijn dat respectievelijk bijna 2 auto's per minuut en bijna 3 per minuut. Deze aantallen zijn dusdanig gering dat gesteld mag worden dat er geen knelpunt zal optreden bij het verlaten van de wijk.

Uit zowel de hierbij gevoegde Ruimtelijke Onderbouwing voor Beinum West als de Mobiliteitstoets Beinum West blijkt derhalve dat al hetgeen de briefschrijvers in hun vandaag door de Raad te bespreken brief beweren flagrant in strijd met de werkelijkheid/waarheid is.

Indien u over het bovenstaande nog vragen heeft ben ik graag bereid die te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,