Aan het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Winterswijk

Winterswijk, 07-05-2023

Geachte Raad, geacht College,

Namens een aantal bewoners van het deel van de Groenloseweg tegenover de Tricot, reageren wij hierbij op het "definitieve" plan voor de herinrichting van de Groenloseweg.

Verbreding versus versmalling Groenloseweg
Met belangstelling hebben wij de discussie inzake verbreding / versmalling van de Groenloseweg gevolgd. Naar onze mening is de breedte van de Groenloseweg in het 'definitieve' plan totaal onvoldoende om de doorstroming van het verkeer en de veiligheid van de weggebruikers te kunnen garanderen. De Groenloseweg is een van de belangrijkste wegen inzake de aan- en afvoer van het verkeer, inclusief vrachtverkeer. De voorgestelde breedte betekent dat bij de aanwezigheid van fietsers op de weg de auto's elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren, om van vrachtverkeer nog maar te zwijgen. Dat dit voor fietsers ernstig gevaar gaat opleveren, is zonneklaar. Wethouder Wassink beweert dat de invoering van 30 km/u een veiliger verkeerssituatie oplevert. Waar komt deze wijsheid vandaan en geldt dit ook als rekening wordt gehouden met voorgestelde versmalling van de weg? De in de media geventileerde drogredenering dat bij 30 km per uur en zes meter breedte er een overcapaciteit van 40% is en de weg 'dus' veilig is, laat gemakshalve buiten beschouwing dat de capaciteit van de weg niet over een periode van 24 uur gelijkmatig gespreid is. Tijdens drukte op de weg gaat deze redenering dús niet op! Hetzelfde geldt voor het zo trots geventileerde draagvlak voor het plan bij de bewoners. Draagvlak bij 'enkele bewoners' is hier meer op zijn plaats, het tegengeluid bij anderen laat hij voor het gemak maar weg.

Eigenlijk mist Winterswijk een Noordelijke rondweg. Daardoor trekt een deel van het doorgaande verkeer door het dorp, naast het verkeer dat nodig is om het centrum te bevoorraden. Daardoor is de Groenloseweg druk, wordt de weg gebruikt door zwaar verkeer en is doorstroming des te belangrijker. In de voorgelegde plannen ontbreekt deze afweging. Sterker nog: met de voorgestane beperking van de wegbreedte worden fietsers bewust gebruikt als "chicane", om het overige verkeer op te houden. Juist dit gaat leiden tot agressie en gevaar, zeker op drukke tijden en gezien de lengte van de weg. Het idee om de weg voldoende breed te houden kan daarom niet anders dan worden toegejuicht.

De weg wordt bovendien ook veel gebruikt voor de bezorging van pakketten etc. Een gestopte bezorgbus houdt bij de voorgestelde breedte alle verkeer op. Overigens zijn er juist voor fietsers wel uitwijkroutes, zoals de Ravenhorsterweg, waar al wel 30km/u geldt. Op grond van bovenstaande argumenten geven wij u dan ook het zeer dringende advies de breedte van de weg zodanig vast te stellen dat een veilige doorstroming van alle verkeer gegarandeerd is. Besluit u desalniettemin de breedte toch conform het 'definitieve' plan vast te stellen, dan geven wij u tevens het dringende advies om op de gemeentelijke begroting voldoende financiële middelen te reserveren om toekomstige schadeclaims van

verkeersslachtoffers c.q. hun nabestaanden te kunnen bekostigen. U kunt hier de schadeclaims van aanwonenden wegens aantasting van de gezondheid en verminderd woongenot aan toevoegen, gelet op de extra uitstoot van CO_2, stikstof en fijnstof als gevolg van deze plannen. De zo fel begeerde Europese subsidie waar het kennelijk allemaal om begonnen is, zult u dan helaas als sneeuw voor de zon weer zien verdwijnen.

In de plannen valt verder op dat, tegen het besluit van de Raad in, twee plateaus zijn toegevoegd. Zoals gezegd wordt de Groenloseweg gebruikt door zwaar verkeer. De vraag komt op of rekening is gehouden met trillingsoverlast door het op- en afrijden van deze plateaus? Wordt een nulmeting met betrekking tot scheurvorming uitgevoerd bij de huizen van aanwonenden? Zo nee, waarom niet?

Bomen versus uitzicht, garanties?
In het definitieve plan dat nu is gepubliceerd, zijn bomen ingepland aan beide zijden van de weg. Omdat verbreding van de weg naar onze mening noodzakelijk is, kan wat ons betreft de plaatsing van bomen voor onze woningen achterwege blijven, zodat hier ruimte ontstaat tot verbreding van de weg. Bovendien zijn, ondanks de op de informatieavond geplaatste opmerkingen, de bomen ingetekend midden voor het raam van onze woonkamers en wordt hierdoor ons uitzicht verminderd. Daarnaast zal de boom licht wegnemen. Bovendien zullen de bomen de opbrengsten van de zonnepanelen verminderen. Zoals in de laatste informatieavond is aangegeven: de bomen zullen 8 tot 10 meter hoog worden! Op basis van de stukken inzake het voorgelegde besluit is niet vastgelegd om welke bomen het moet gaan. Ook daarin bestaan immers soorten die meer c.q. minder overlast opleveren. Niet alleen dat, in het definitief ontwerp komt de boomkruin over ons perceel - hetgeen illegaal is. Over onderhoud van de bomen worden geen garanties gegeven. Het risico van overlast van deze bomen (lichtbeperking, schaduwwerking, bladval, allergieën, vermindering opbrengst zonnepanelen) wordt bij ons als de burger gelegd. Dit is voor ons niet aanvaardbaar!

Lantaarnpalen
De geplande lantaarnpalen zijn niet ingetekend in het definitieve plan. Voor ons is daarmee niet in te schatten of deze voor meer lichtoverlast zullen zorgen. Ze zijn immers lager en staan mogelijk op andere plaatsen dan de huidige. De overlast van de lantaarnpalen aan de achterzijde van onze woningen hoeft wat ons betreft aan de voorzijde niet herhaald te worden! Ook deze stap kan niet zonder overleg met de bewoners.

Doorsteken door de beplanting
De Groenloseweg wordt veel gebruikt om pakketten af te leveren. De enige opmerking op het voorlopige plan die lijkt te zijn verwerkt, is de behoefte aan doorsteken door de geplande beplanting voor onze huizen, nrs. 2 tot en met 16. Gek genoeg is echter, wederom zonder overleg, niet per huis ter hoogte van het pad naar onze voordeuren een doorsteek ingetekend, maar is voor acht huizen slechts in vier doorsteken voorzien. Eén doorsteek per huis is gewenst.

Wordt er ook geluisterd?
Het proces kenmerkt zich door niet luisteren naar een belangrijk deel van de bewoners en nu zelfs de gemeenteraad. De weergave van de informatieavonden benoemt niet de kritische noten die daar ook gekraakt zijn.

In het geheel geeft het gelopen traject ons de indruk van iets dat koste wat kost moet worden doorgedrukt. Naar de Raad, noch naar burgers met een meer genuanceerde mening over de plannen, wordt geluisterd, noch worden hun belangen afgewogen. Uit de participatie worden alleen de voor het plan positieve punten gehaald en via social media rondgetoeterd, tegenargumenten worden verzwegen. Financiën worden enkel besproken op het punt waar het voor het doorgaan van de plannen uitkomt, verder niet. Zelfs klimaatverandering wordt er nog even met de haren bij gesleept om dit door te duwen - extra energieverbruik van autoverkeer ***en hogere CO_2 uitstoot bij 30 ten opzichte van 50 km/u*** wordt dan weer niet benoemd, want dit komt de beleidsmakers kennelijk niet goed uit. Kennen zij de rapporten hieromtrent eigenlijk wel (zie o.a. het Franse Cerema rapport en, dichter bij huis, de visie van de ANWB) of zijn ze voor het gemak even vergeten hun huiswerk te doen?

Tenslotte gaat het plan verder uit van de foute instelling dat de burger zich altijd en overal veilig moet voelen en dat de overheid daarvoor moet zorgen - de overheid is geen geluksmachine. Wat gebeurt er als toch nog iemand zich bij 30 km/u onveilig zegt te voelen? Gaan we dan naar 20 of maken we heel Winterswijk autovrij? Waar houdt dit op?

Met vriendelijke groet,

