

Opbrengst werkgroep loop- en fietsroute azc Raalte

DEFINITIEF

Versie: 17 maart 2016

Inhoud

1. Aanleiding	3
2. Rol van de werkgroep	3
3. Deze notitie	3
4. Aanpak / proces	3
4.1 Eerste bijeenkomst	4
4.2 Tweede bijeenkomst	4
4.3 Na de tweede bijeenkomst	4
5. Opbrengst werkgroep	5
5.1 Mogelijke routes	5
5.2 Keuzes	6
5.3 Algemene (aandachts)punten:	6
5.4 Looproute en fietsroute	7
5.4.1 Voorstel projectteam na 1 ^e bijeenkomst	7
5.4.2 Mening werkgroep over loop- en fietsroute	8
5.6 Ingang azc-terrein	9
5.7 Oversteek Overkampsweg	9
5.7.1 Verkeerstellingen	10
5.7.2 Kostenramingen	10
5.7.3 Mening werkgroep oversteek Overkampsweg	10
Bijlagen:	12

1. Aanleiding

Op 7 december 2015 heeft de gemeenteraad in principe besloten een asielzoekerscentrum voor maximaal 950 vluchtelingen mogelijk te maken op bedrijventerrein De Zegge VII. Het gaat om een azc voor 5 jaar, met mogelijkheid tot verlenging met maximaal 5 jaar.

Inwoners van een azc bereiden hun eigen maaltijden en kopen hun eigen kleding. Het is daarom belangrijk dat winkels in het centrum van Raalte op een veilige manier te voet en per fiets te bereiken zijn vanaf het azc. De infrastructuur vanaf de ingang van het azc is nu niet ingesteld op voetgangers. Een fietsinfrastructuur is wel aanwezig. Om deze reden was bij het raadsvoorstel van 7 december een verwachte looproute over het bedrijventerrein richting het centrum op kaart aangegeven met de bedoeling langs deze route een trottoir en verlichting aan te leggen.

Voorafgaand aan en na het raadsbesluit van 7 december zijn door diverse inwoners en ondernemers vraagtekens geplaatst bij de veiligheid en geschiktheid van de aangegeven looproute. Diverse alternatieven zijn aangedragen.

2. Rol van de werkgroep

Vanwege het aantal aangedragen alternatieve routes en de verschillende betrokkenen langs deze routes is een werkgroep ingesteld die zich specifiek over dit onderwerp buigt. De samenstelling van de werkgroep is divers: o.a. bewoners van Raalte Zuid die nabij het Overijssels Kanaal wonen, ondernemers en bewoners van De Zegge, bewoners van de Heesweg (buitengebied) en bewoners langs de oost- en westzijde van het kanaal.

De opgave van de werkgroep is om de aangedragen alternatieven te beoordelen en in te schatten welke route bewoners van het azc zullen nemen als zij naar het centrum van Raalte lopen en fietsen, zodat de juiste route geschikt/veilig kan worden gemaakt.

De werkgroep heeft niet als opdracht om consensus te bereiken over de te maken keuzes. De opbrengst uit de werkgroep kan en mag divers zijn. De verantwoordelijkheid om eventueel tegenstrijdige belangen of meningen tegen elkaar af te wegen en op basis van alle beschikbare informatie een advies aan het college te geven ligt bij het gemeentelijke projectteam azc. De opbrengst uit de werkgroep (dit document) is een belangrijke basis en daarmee medebepalend voor het advies van het projectteam aan het college en wordt ook volledig aan college en raad verstrekt.

3. Deze notitie

Doel van deze notitie is de opbrengst uit de werkgroep zoals die in twee bijeenkomsten is opgehaald te verwoorden zodat het college van b&w (en later de gemeenteraad) dit kan betrekken in zijn afweging. Samen met verkeerskundig advies en de nodige feitelijke informatie vormt dit de basis voor een advies van het projectteam azc aan het college van b&w.

Over de te maken keuzes blijkt over het algemeen geen 100% overeenstemming te bestaan binnen de werkgroep. Per onderwerp is waar mogelijk aangegeven of sprake is van een mening die breed gedragen wordt of dat een (klein) deel van de werkgroep een bepaalde mening is toegedaan. Deze notitie beperkt zich tot de essentie van wat in de werkgroep naar voren is gebracht. Achtergrondinformatie is te vinden in bijgevoegde verslagen.

4. Aanpak / proces

Via de gemeentelijke website en het Weekblad voor Salland zijn alle inwoners van de gemeente Raalte in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan de diverse azc-werkgroepen. Verder zijn maatschappelijke organisaties en een ruime omgeving van de azc-locatie per brief uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroepen. Bewoners van Raalte Zuid die nabij het kanaal wonen zijn specifiek uitgenodigd deel te nemen aan de werkgroep loop- en fietsroute. De werkgroep is twee keer bij elkaar gekomen: 26 januari en 22 februari.

4.1 Eerste bijeenkomst

Het vertrekpunt in de eerste bijeenkomst was de oorspronkelijk door de gemeente aangedragen route plus vier door inwoners/ondernemers aangedragen alternatieven. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn daar twee alternatieven aan toegevoegd, wat het totaal op 7 mogelijke routes brengt. Ook is het onderwerp 'fietsen' toegevoegd omdat door de werkgroep en het COA wordt ingeschat dat veel bewoners van het azc snel zullen gaan fietsen. Na een plenair deel hebben de werkgroepleden in groepjes de routes beoordeeld op voor- en nadelen, zo goed mogelijk ingeschat welke routes mensen gaan nemen en/of aangegeven welke route zij graag zouden willen dat de azc-bewoners nemen.

4.2 Tweede bijeenkomst

Het projectteam azc heeft op basis van de opbrengst uit de eerste bijeenkomst een concreet voorstel gedaan met betrekking tot de te maken keuzes (zie hierna). Dit voorstel is vooraf aan de werkgroep toegestuurd en tijdens de bijeenkomst gepresenteerd aan de werkgroep. De werkgroep heeft gereageerd op de diverse onderdelen uit het voorstel.

4.3 Na de tweede bijeenkomst

Deze notitie is na de tweede bijeenkomst opgesteld door het projectteam azc. Het is aan de leden van de werkgroep te beoordelen of de standpunten goed zijn verwoord. Met dat doel is het concept van de notitie aan de werkgroep gestuurd. Reacties zijn verwerkt in de definitieve versie.

5. Opbrengst werkgroep

5.1 Mogelijke routes

De volgende loop/fietsroutes zijn in de werkgroep of in de periode daarvoor in beeld gebracht. Route 1 is de oorspronkelijk door de gemeente op kaart weergegeven route, die gaat via het bedrijventerrein. Route 2 is een variant daarop. Routes 3 t/m 6 zijn varianten via het kanaal (via oost- of westzijde). Route 7 is een alternatief met de azc ingang aan de Achterweiweg in plaats van de Overkampsweg.



5.2 Keuzes

Na de eerste bijeenkomst is al gebleken dat de te maken keuzes te verdelen zijn in de volgende onderwerpen:

1. *Looproute*
Welke route gaan de azc-bewoners lopen cq. welke route zouden we willen dat mensen gaan lopen?
2. *Fietsroute*
Welke route gaan de azc-bewoners fietsen cq. welke route zouden we willen dat mensen gaan fietsen?
3. *Ingang AZC-terrein*
De ingang van het azc terrein kan aan de noord- of zuidzijde van het azc worden gerealiseerd. Dit is een middel om voet- en fietsverkeer enigszins te sturen via de gewenste route.
4. *Oversteek Overkampsweg*
In alle varianten moeten voetgangers en fietsers de Overkampsweg oversteken. Vraag is op welke wijze dat het beste kan.

Per onderwerp worden hierna de meningen van de leden van de werkgroep weergegeven.

5.3 Algemene (aandachts)punten:

In de werkgroep zijn algemene punten benoemd die niet specifiek voor één van bovenstaande onderwerpen gelden:

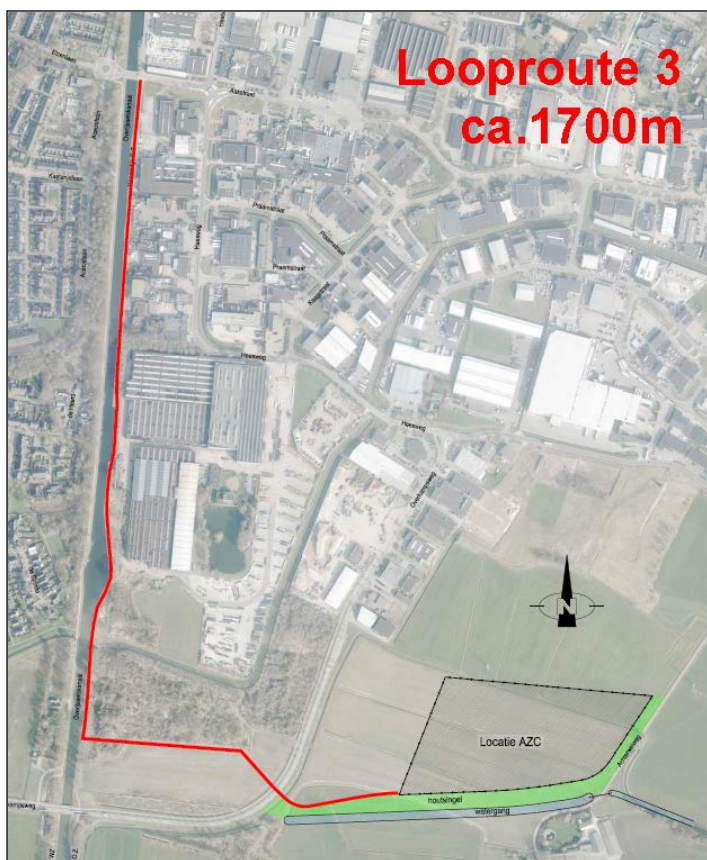
- Door een aantal deelnemers van de werkgroep is opgemerkt dat bewoners vrij zijn een eigen route te kiezen. Zij zijn van mening dat we niet in staat zijn om volledig te bepalen welke route men loopt of fietst: dit valt slechts beperkt te sturen/beïnvloeden. Het gaat er om zo goed mogelijk in te schatten waar men gaat lopen/fietsen zodat daar voorzieningen kunnen worden getroffen. Met de ligging van de ingang van het azc kan wel enigszins worden gestuurd. Een meerderheid van de werkgroep is van mening dat ook een tunnel de best mogelijke manier is om sturing naar de meest gewenste route te realiseren.
- Veiligheid van de routes (zowel sociale- als verkeersveiligheid) staat bij iedereen voorop. De sociale veiligheid van een route wordt belangrijk gevonden, maar blijkt lastig te beoordelen. De werkgroep heeft geen route aangewezen die op dit punt het beste scoort.
- De gereden (te hoge) snelheid op de Overkampsweg en de te verwachten grote aantallen voetgangers/fietsers (inschatting werkgroep: gemiddeld 100 per uur) die zullen oversteken vormt een belangrijk aandachtspunt.
- Routes moeten rolstoel en kinderwagen vriendelijk zijn.
- Een aantal ondernemers van de Zegge heeft aangegeven geen extra beperkingen in de Overkampsweg (bijv. extra drempels over verkeerslichten) te wensen.
- Het is van belang dat het COA uitlegt aan de bewoners van het azc welke route(s) de veilige route(s) naar het winkelcentrum is/zijn zodat de kans dat die routes gebruikt worden maximaal wordt.
- Aansluiting op de bestaande infrastructuur vanaf de Aakstraat richting centrum dorp is een aandachtspunt.
- Passende verlichting van de route is gewenst: veilig, maar wel onnodige lichtvervuiling voorkomen.
- In de tweede bijeenkomst is door de werkgroep benadrukt dat er extra aandacht moet zijn voor de gevolgen voor de direct aanwonenden van de uiteindelijke route.

5.4 Looproute en fietsroute

5.4.1 Voorstel projectteam na 1^e bijeenkomst

Na de eerste bijeenkomst heeft het projectteam ter bespreking een concreet voorstel gedaan welke routes volgens het projectteam het beste ingericht zouden kunnen worden. Dit voorstel was gebaseerd op de input van de werkgroep uit de eerste bijeenkomst, advies van de gemeentelijk verkeerskundige en een afweging van het projectteam zelf.

Het voorstel van het projectteam was om looproute 3 in te richten voor voetgangers en daarbij de 'doorsteek' over het agrarisch perceel te laten lopen (alternatief was een doorsteek door het bosje ten zuiden van Van Merksteijn. Hier ging de voorkeur van het projectteam niet naar uit omdat het bosje dan zou worden aangetast en deze doorsteek sociaal minder veilig lijkt). Dit leidt tot de volgende voorgestelde looproute, met een aantal door het projectteam benoemde voor- en nadelen:



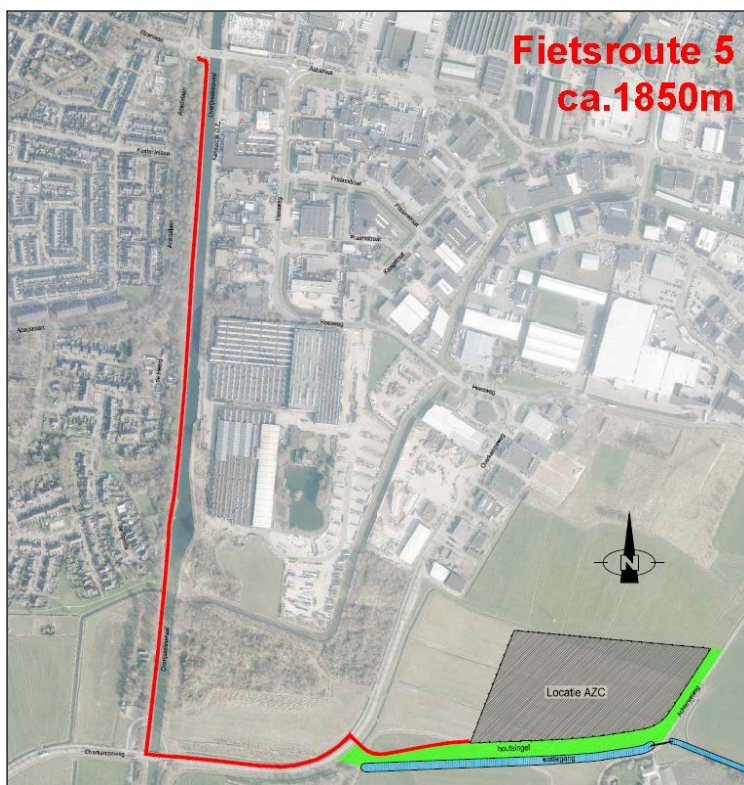
Voordelen route 3:

- Grotendeels vrij van ander verkeer
- Gescheiden van het fietsverkeer aan westzijde van het kanaal
- 'Doorsteek' richting kanaal maakt dat de route kort en logisch is

Nadelen route 3:

- Deels over particulier terrein. Afspraken met eigenaar moeten nog worden gemaakt
- Deels een enigszins afgelegen route (deel van de route gaat door onbebouwd/onbewoond gebied)

Het projectteam stelde verder voor dat het fietsverkeer goed over het bestaande fietspad langs de westzijde van het kanaal kon gaan. Dat komt neer op route 5 met de volgende voor- en nadelen:



Voordelen route 5:

- Maakt gebruik van bestaande fietsinfrastructuur, gescheiden van autoverkeer
- Scheiden van wandelaars en fietsers
- Fietspad aan westzijde kanaal sluit goed aan op rotonde Acacialaan

Nadelen route 5:

- Fietspad aan westzijde kanaal wordt al als druk ervaren
- Is langer (en minder direct) dan route 3

5.4.2 Meningen werkgroep over loop- en fietsroute

Het voorstel van het projectteam zoals hiervoor verkort weergegeven is in de tweede bijeenkomst besproken. Dit leidt, in combinatie met de opbrengst uit de eerste bijeenkomst, tot de volgende meningen:

Looproute

Een meerderheid van de werkgroep is van mening dat looproutes over het bedrijventerrein het minst geschikt zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid en kan zich dus vinden in het voorstel van het projectteam om een variant via het kanaal in te richten. Een kleine minderheid ziet wel mogelijkheden een veilige looproute over het bedrijventerrein te maken, mits een trottoir wordt aangelegd. Die werkgroepleden hebben in dat geval een voorkeur voor looproute 2 omdat daar een groot aantal inritten langs de Heesweg en het kruispunt Heesweg/Aakstraat wordt vermeden. Een enkeling geeft route 7 met een uitgang aan de Achterweiweg in overweging maar hier lijkt geen breed draagvlak voor te zijn.

Van de varianten via het kanaal is de meerderheid van de werkgroep voor de door het projectteam voorgestelde looproute 3 zoals hiervoor weergegeven.

Fietsroute

De meerderheid van de werkgroep schat in dat bewoners van het azc route 3 ook als fietsroute gaan gebruiken en/of vindt het wenselijk dat deze route ook als fietsroute wordt gebruikt. Zij pleiten er daarom voor om route 3 ook geschikt te maken voor fietsers. Dat betekent een gecombineerde fiets/looproute 3.

Bewoners van de Kanaaldijk Oostzijde zijn hier totaal niet gelukkig mee, omdat dit zou betekenen dat al het voet- en fietsverkeer via de Kanaaldijk Oostzijde gaat. Binnen de werkgroep is hiervoor begrip en men vraagt daar extra aandacht voor.

Een deel van de werkgroep schat in dat fietsers kiezen voor het bestaande fietspad aan de westzijde van het kanaal en/of vindt het wenselijk dat fietsers die route nemen in plaats van route 3. Een deel van de werkgroep ervaart dit fietspad als een intensief gebruikt fietspad en is van mening dat er geen ruimte is voor extra fietsers vanuit het AZC. Hierbij is tevens opgemerkt dat dit fietspad met name tussen 8.00 en 8.15 uur intensief gebruikt wordt. Verkeerstellingen ondersteunen dat beeld: er is

sprake van een 'piek' tussen 8.00 en 9.00 uur op werkdagen en een geleidelijk beeld over de rest van de dag.

Een alternatief dat is voorgesteld door bewoners van de Kanaaldijk Oostzijde is om ter hoogte van de 'doorsteek' richting kanaal, zoals weergegeven in route 3, een bruggetje te plaatsen zodat bewoners van het azc vanaf dat punt de mogelijkheid hebben aan de west- danwel oostzijde van het kanaal te lopen/fietsen. Dit zorgt voor spreiding van voetgangers en fietsers en zou de bewoners aan de Kanaaldijk Oostzijde ontlasten. Door bewoners van de Kanaaldijk Oostzijde is verder in overweging gegeven om route 6 als fiets/looproute te kiezen. Voordeel van deze route is dat geen nieuwe oversteek van de Overkampsweg nodig is. Belangrijkste nadelen zijn de lengte van de route en de kans dat mensen alsnog op andere plekken de Overkampsweg oversteken (men zou om moeten lopen om door het bestaande tunneltje bij het kanaal te gaan). Door een aantal deelnemers is aangegeven dat dit risico beperkt kan worden door een afscheiding tussen fiets/wandelpad en weg te realiseren. Voor route 6 lijkt in de werkgroep geen breed draagvlak te zijn.

Resumé

Per saldo lijkt in de werkgroep het meeste draagvlak te zijn voor de gecombineerde loop- en fietsroute 3 met een kleine minderheid die als voorkeur looproute 3 en fietsroute 5 heeft.

5.6 Ingang azc-terrein

Met de ligging van de ingang (aan noord- of zuidzijde van het terrein) kan de voorkeursroute van bewoners enigszins worden beïnvloed en de kans dat een bepaalde route daadwerkelijk wordt gebruikt worden vergroot. Een ingang aan de zuidzijde vergroot de kans dat bewoners een route via het kanaal kiezen. Een ingang aan de noordzijde vergroot de kans dat bewoners een route via het bedrijventerrein kiezen. Gezien de voorkeur van de meerderheid van de werkgroep voor varianten via het kanaal ligt het voor de hand de ingang aan de zuidzijde te situeren.

5.7 Oversteek Overkampsweg

In alle varianten, behalve route 6 en 7, moet de Overkampsweg worden overgestoken. In de bijeenkomsten is dit punt uitgebreid aan de orde gesteld door de werkgroepleden. Een meerderheid van de werkgroep ervaart de Overkampsweg namelijk als een (erg) drukke weg met een groot aandeel vrachtverkeer en geeft aan dat er (te) hard gereden wordt.

Om de oversteek Overkampsweg nader te bespreken met de werkgroep is de volgende informatie door het projectteam azc gedeeld met de werkgroep:

- Opties voor een oversteek (hoe zien ze er uit)
- Verkeerstellingen
- Kostenraming opties oversteek

Er zijn 3 mogelijkheden om deze weg over te steken:

1. Een brug.
2. Een tunnel.
3. Een gelijkvloerse oversteek met bijvoorbeeld een middengeleider en een snelheidsremmende maatregel.

De opties brug en tunnel zijn vanuit de werkgroep aangedragen.



Voorbeeld voetgangersbrug (hellingbaan voor fietsers zou moeten worden toegevoegd)



Voorbeeld voet- fietstunnel (bestaat tunneltje van fietspad naar Heeten onder Overkampsweg)



Voorbeeld van gelijkvloerse oversteek met middengeleider (plateau in dit voorbeeld niet aanwezig)

5.7.1 Verkeerstellingen

Uit tellingen blijkt dat er gemiddeld per werkdag ongeveer 5.300 motorvoertuigen gebruik maken van de Overkampsweg (beide richtingen tezamen, telling dec. 2014). Om een gevoel te krijgen bij dit getal heeft het projectteam ter vergelijking de verkeersintensiteit van wegen met een vergelijkbare belasting verstrekt:

- Burg. Kerssemakersstraat: ca. 4.800 motorvoertuigen/etmaal
- Westdorplaan, nabij tankstation: ca. 6.700 motorvoertuigen/etmaal
- Westdorplaan, nabij Domineeskamp: ca. 4.800 motorvoertuigen/etmaal
- Acacialaan: ca. 5.200 motorvoertuigen/etmaal

Door de werkgroep is opgemerkt dat deze wegen niet geheel vergelijkbaar zijn. Zo geldt op deze wegen een andere snelheidslimiet en is sprake van minder vrachtverkeer.

5.7.2 Kostenramingen

Een tijdelijke brug met hellingbaan voor fietsers (huur voor 5 jaar)	€ 200.000 - € 250.000
Loop/fietstunnel	€ 400.000 - € 550.000
Een gelijkvloerse oversteek met middengeleider en plateau	€ 70.000 - € 90.000

5.7.3 Meningen werkgroep oversteek Overkampsweg

De werkgroep concludeert dat een brug niet wenselijk is. De kans dat mensen hier gebruik van gaan maken is te klein. Bovendien kan dit een beperking vormen voor uitzonderlijke vormen van

vrachtverkeer / vrachtvervoer met een grote hoogte.

De werkgroep is in meerderheid van mening dat een tunnel het meest verkeersveilig is en ook een mogelijkheid biedt om fietsers en voetgangers richting route 3 te sturen, door de uitgang van de tunnel niet op het fietspad van de Overkampsweg aan te sluiten maar op afstand van de weg op maaiveld niveau te laten komen. Bewoners van de Kanaaldijk OZ hebben in reactie op voorliggende notitie aangegeven dat met de aanleg van een tunnel het tijdelijke karakter van een loop-/fietsroute verdwijnt en hebben daarmee de zorg dat dit een permanente (sluip)route wordt.

Het projectteam heeft aangegeven dat de mogelijkheid bestaat dat men de tunnel als te hinderlijk ervaart en dat men daarom de Overkampsweg alsnog gelijkvloers gaat oversteken naast de tunnel. Als voorbeeld is door het projectteam de ervaring met de oversteek van de N35 in Mariënheem genoemd waar veelal gelijkvloers wordt overgestoken in plaats van gebruik te maken van het tunneltje. Vanuit een deel van de werkgroep wordt aangegeven dat die situatie niet geheel vergelijkbaar is (die tunnel heeft trappen i.p.v. een hellingbaan). Het alsnog gelijkvloers oversteken kan volgens de werkgroep voorkomen worden door het plaatsen van hekken waarmee de fietsers en voetgangers naar de tunnel geleid worden.

Een deel van de werkgroep is van mening dat een gelijkvloerse oversteek in de bocht van de Overkampsweg per definitie niet verkeersveilig te maken is.

Een kleine minderheid vindt een tunnel niet perse noodzakelijk, te permanent voor een tijdelijke voorziening en acht een goed ingerichte gelijkvloerse oversteek geschikt voor de oversteek Overkampsweg. In dat geval is het van belang de snelheid van het verkeer ter plaatse te verlagen.

Bijlagen:

- Verslagen bijeenkomsten werkgroep loop- en fietsroute

Weergave werkgroep looproute AZC Raalte d.d. 26 januari 2016

Een weergave van de werkgroep looproute is gebaseerd op met name de vragen die plenair zijn gesteld met het antwoord daarop. De uitkomsten van de deelgroepen treft u in een tabel aan waarbij rood staat voor een “negatief punt” staat en groen voor een “positief punt”.

Vragen tijdens het plenaire deel:

Burgemeester spreekt over besluit genomen, is er niet een principe besluit genomen?

De raad heeft inderdaad een principe besluit genomen, waardoor nu een aantal kaders vaststaan:

- *Aantal op te vangen vluchtelingen (950)*
- *Duur (5 jaar, met mogelijkheid tot verlenging met 5 jaar)*
- *Locatie*

Alle overige zaken moeten worden uitgewerkt. Na die uitwerking neemt de raad in mei een definitief besluit.

Hoe wordt besloten tot een verlenging van 5 jaar?

Over 5 jaar is alles weer open en zal er weer een besluit door de Raad genomen moeten worden met een zelfde integrale afweging als nu, punten die hierbij in ieder geval meewegen zijn:

- *Vraag naar bedrijventerrein (hebben we de locatie nodig voor bedrijfskavels?)*
- *Ervaringen algemeen*
- *Vluchtelingen problematiek in Nederland (is er nog behoefte aan het azc?)*

Is er nog een andere locatie mogelijk? Bijvoorbeeld bij Beaphar

Nee, de locatie ligt vast. Bekeken is welke locaties voldoen aan de criteria van COA en gemeente. Naar aanleiding daarvan heeft het college een locatie op De Zegge VII voorgesteld. De raad heeft dat voorstel overgenomen. Dit is voor de verdere uitwerking een vaststaand punt.

Heeft in de afweging van de locatie de herwaardering van boekwaarden meegewogen?

Burgemeester geeft aan dat dit niet heeft meegewogen in het besluit.

Er is gekeken, wat vraagt het COA, welke criteria stelt de gemeente en welke locaties zouden hiervoor in Raalte geschikt zijn. Boekhoudkundige regels met betrekking tot het afwaarderen van boekwaardes van gronden zijn niet in de afweging betrokken.

Er liggen 5 looproute varianten voor, zijn ze dit allemaal?

Vanavond is er de gelegenheid om nog met nieuwe routes te komen.

Waarom wordt er alleen over een looproute gesproken?

De nadruk ligt op de looproute omdat deze structuur nu niet aanwezig is. Voor een veilige looproute moeten dus sowieso maatregelen worden getroffen

Vanaf de beoogde ingang van het azc ligt een fietsinfrastructuur die het azc al met de rest van Raalte verbindt., Maatregelen voor fietsen lijken in principe dus niet nodig. Bij de verdere uitwerking zal het fietsen wel als aandachtspunt meegenomen worden.

De Zegge VII kent veel zwaar verkeer, hierdoor is het niet wenselijk om hier ook lopen en fietsen toe te staan. Dit geldt met name voor de Heesweg en Overkampsweg.

De kwetsbaarheid van de loper en fietser in relatie tot zwaar verkeer moet zeer zeker in de gaten gehouden worden. Dit is iets om ook zo in de groepjes mee te nemen.

De huidige fietsroute langs het kanaal is een fietsroute en geen looproute.

Dat is een punt om mee te nemen bij de beoordeling van de verschillende opties.

Op hoeveel (loop)bewegingen moeten we rekenen, zijn hier ervaringscijfers van?

Het COA geeft aan dat hier geen ervaringscijfers van zijn, maar dat er ook veel dagbesteding is voor de bewoners, de kinderen moeten naar school (wanneer niet op AZC terrein waarschijnlijk met busjes). Bewoners moeten wel zelf hun eten koken dus zullen inderdaad de supermarkt opzoeken, maar dit zal echt niet elke dag zijn. Enkele aanwezigen schatten in dat het om ongeveer 100 loop- en fietsbewegingen per uur gaat.

Wanneer er verlichting langs het kanaal aangelegd wordt, is dit permanente verlichting of met een sensor?

Dit moet nog uitgewerkt worden en is dus op dit moment nog niet duidelijk.

Gaat de zuidelijke ontsluiting over particulier terrein?

De veronderstelling is dat dit gemeentegrond is, maar dit zal nog een keer uitgezocht worden. Na afloop van de bijeenkomst hebben wij dit nogmaals bekeken. Dit is inderdaad in eigendom van de gemeente.

Waarom moeten wij de route bepalen die de bewoners moeten lopen, waarom geen vrijheid?

Terecht wordt opgemerkt dat we geen route kunnen bepalen of kiezen. Men is vrij om een eigen route te kiezen en dit kan waarschijnlijk maar beperkt worden gestuurd. Het gaat er om in te schatten waar bewoners van het azc gaan lopen. Die route willen we veilig maken. Op dit moment is er geen veilige voetgangersinfrastructuur waarover je van het azc in het centrum van Raalte komt. Om die reden moeten we nadenken over de route. Enkele aanwezigen merkt op dat sturing deels kan worden bereikt door een aanleg van een tunnel of loop- fietsbrug zonder aansluiting op het parallel liggende fietspad langs de Overkampsweg.

Waar komt de toegangsweg?

Dit ligt nog niet vast, bepalend is ook de looproute die gekozen gaat worden. Met de locatie van de toegangsweg kunnen we een beetje sturen waar men gaat lopen.

Is er ook budget voor het aanleggen van deze route? Wie betaalt het?

De routes die nu voorliggen zijn globaal doorgerekend en zijn betaalbaar. Met COA hebben we afgesproken dat het project voor de gemeente kostenneutraal uitgevoerd wordt, COA zal dus betalen.

Industrie is zwaarder vertegenwoordigd in de werkgroep dan bewoners dit kan ook van invloed zijn op het advies van vanavond vanuit de werkgroep.

De werkgroep heeft inderdaad een adviserende rol, er zal niet aan de hand van stemmingen gekozen worden voor een route juist om te voorkomen dat een toevallig grotere aanwezigheid van een bepaalde groep bepaalt welke route de voorkeur heeft. Alle opmerkingen van deze avond worden meegenomen als huiswerk voor de gemeente. De gemeente komt op basis van deze input met een voorstel.

Toezeggingen

- De paden die aangelegd moeten worden zullen verhard en verlicht worden
- Voordat de variantenstudie naar het College gaat, komen we eerst terug naar de werkgroep voor advies
- Na de volgende werkgroepvergadering worden de uitkomsten openbaar gemaakt. De werkgroep heeft geen bezwaar tegen openbaarheid
- De uitkomsten van deze avond worden volgende week toegestuurd aan de leden van de werkgroep met gelegenheid om aanvullingen/correcties aan te geven, er zal dan ook een datumvoorstel komen voor een tweede avond (2^e helft van februari)

Naar aanleiding van bespreking 22 februari 2016, 2^e werkgroep

De werkgroep vindt de veiligheid van de oversteek van de Overkampsweg onderbelicht in het verslag. De grote meerderheid van de werkgroepleden vindt een tunnel gewenst, zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid als vanwege de mogelijkheden die een tunnel biedt om het fietsen en lopen in de gewenste richting te sturen.

Groep 1 – Gespreksleider: Vincent van Zijlen

Looproute 1	Looproute 2	Looproute 3	Looproute 4	Looproute 5	Looproute 6 Zuidzijde Overkampsweg + brug overkanaal	Looproute 7 Achterweiweg
Zeer onveilig	Aakstraat/Kanaaldijk onveilig	Oversteek Overkampsweg onveilig	Onveilig langs drukke weg	Veiligheid nr. 1 voor autochtoon en allochtoon. Route nu al druk met kinderen richting Heeten	Hele veilige route, geen autoverkeer	Kruispunt Klipperweg, meest drukke kruispunt
Drukste Route	Scheiding fietsers en voetgangers – chaos!	Te lang	Niet logisch	Niet logisch	Sociaal onveilige route door slechte verlichting en zichtbaarheid.	Rustigste alternatief
Lopen over privé terrein, Oving Renault (aannemelijk)	Lopen over privé terrein, Oving Renault (aannemelijk)	Doodzonde van de natuur	Te onveilig	Onveilig langs drukke weg	Pad langs het kanaal smal, daardoor gevaarlijke situaties tussen wandelaars en fietsers	Overkampsweg hoeft niet overgestoken te worden
Scheiding fietsers en voetgangers chaos	Zeer onveilig	Meest veilige route, minste verkeer	Kanaaldijk onveilig, te smal	Dichtbij woonwijk, veel fietsende kinderen		
Doorgaande route zwaartransport	Doorgaande route zwaartransport	Veiligste route		60 cm cq 38 m van de achtertuin		
Belemmering bedrijfsvoering	Belemmering bedrijfsvoering			Onveilig		
Te lang	Komt als meest veilig/logisch over met een enkele aanpassing			Te lang		
Snelste route	Meest veilige, korte route			Wordt te kostbaar, vraagt veel voorzieningen		

Looproute 1	Looproute 2	Looproute 3	Looproute 4	Looproute 5	Looproute 6 Zijzijde Overkampsweg + brug overkanaal	Looproute 7 Achterweiweg
				Geen autoverkeer langs kanaal		
				Grotendeels al bestaande loop en fietsroute, alleen uitbreiden		
				Sociaal onveilige route door slechte verlichting en zichtbaarheid.		
				Pad langs het kanaal smal, daardoor gevaarlijke situaties tussen wandelaars en fietsers		
Groep 2 – Gespreksleider: Karin Gerner						
Onveilig loop/fiets en auto/vrachtverkeer	Onveilig loop/fietsroute en auto/vrachtverkeer combinatie in/uitrit per bedrijf	Onveilig oversteeek Overkampsweg	Oversteek in de bocht is onveilig	Oversteek in de bocht is onveilig	Fietspad WZ te druk, te donker	
3, 4 keer oversteken over drukke weg	Veel verkeer/veel oversteken = onveilig voor de mensen en buurtbewoners	Oversteek in de bocht is onveilig	Inleveren van natuur	Onveilige oversteeek Overkampsweg	Minder geschikt door een combinatie fietsers en wandelaars op druk fietspad	
Combinatie met in/uitrit per bedrijf	Onveilige oversteeek Overkampsweg	Inleveren van natuurgebied	Nu veel recreatief gebruik	Fietspad Westzijde te druk	Ruimte voor aanleggen fietspad zuidkant	
Onveilig m.b.t. oversteeekplaatsen en intensief industrieverkeer	Onveilig voor zowel verkeer als AZC	Wordt nu veel gebruikt voor recreatief gebruik (wandelen,hardloper)	Geen verlichting	Oversteek rotonde Acacialaan onveilig	Veilig route maar te lang, men gaat niet door de tunnel	

		n, honden uitlaten)				
Onveilig voor zowel verkeer als AZC	Onveilig overstek bij Renault garage	Route door gebied met beplanting	Wordt sluiproute voor rondweg Heeten	Gaat door Zuid, richting Deventerstraat	Logisch veilig	

Looproute 1	Looproute 2	Looproute 3	Looproute 4	Looproute 5	Looproute 6 Zijzijde Overkampsweg + brug overkanaal	Looproute 7 Achterweiweg
Onveilige oversteken: Overkampsweg, Renault, Wasserij, Els.brug	Onveilige oversteek bij bouwbedrijf Klunder	Verharding/verlichting noodzakelijk	Onveilig oversteek Overkampsweg	Mogelijk overlast voor de wijk	Verlichting, afstand op lichtbeleid gemeente Raalte	
Vanaf Heesweg te smal fietspad	Onveilige oversteek bij brandweer kazerne	Onveilig oversteek Aakstraat/kanaalzijk e OZ	Onveilig oversteek Aakstraat/Kanaal OZ	Lichtvervuiling		
Onveilig kruispunt Aakstraat/Heesweg en op rotonde	Ongeschikt – diverse oversteek over drukke weg = onveilig	Lichtvervuiling	Niet aan te bevelen ivm lengte	Minder geschikt door een combinatie fietsers en wandelaars op druk fietspad		
Bestaande route	Bestaande route	Geen ruimte voor aanleg fiets- /looppad	Lichtvervuiling	Veilige route		
Afstand	Afstand	Gunstig qua lengte en veiligheid	Veilige route	Veilige weg via bestaande rondweg en fietspad naar Heeten		
		Meest veilige route voor loop en fiets	Veilig via bestaande rondweg	Ruimte voor aanleggen van een verbreed voet- /fietspad		
		Beste oplossing met tunnel of loop- fietsbrug zonder aansluiting met fietspad	Eerste stuk is veilig mbt verkeer tot de kruising Kanaaldijk OZ/weggetje Heesweg	Verlichting is een blijvend voordeel voor gemeente		

Looproute 1	Looproute 2	Looproute 3	Looproute 4	Looproute 5	Looproute 6 Zijzijde Overkampsweg + brug overkanaal	Looproute 7 Achterweiweg
		Toeristische route – veel natuur	Wel geschikt maar niet aan te bevelen i.v.m. lengte	Wel geschikt, maar overdadig druk op fietspad		
		Minste overlast voor industrieterrein	Minder overlast industrie			
		Goed alternatief	Goed als mogelijke route			
		Eerste stuk is veilig mbt verkeer tot de kruising kanaaldijk OZ/ weggetje Heesweg				
		Als er een loop- /fietsbrug/tunnel komt die NIET aansluit op bestaande paden				
Groep 3 – Gespreksleider Vincent Breen						
Gevaarlijk – bedrijven hinder	Teveel oversteken – veiligheid?	Uitgang verder omhoog	Onveilige oversteek	Niet lopen over fietspad = zeer druk fietspad (scholieren)		
Bedrijvigheid niet frustreren	Gevaar/druk/verkeer	Oversteek Overkampsweg moet met tunnel	Niet logisch	Te lang		
Een deprimerende wandeling	Fietsende kinderen - gevaarlijk	Tunnel zou bedrijventerrein openhouden	Te lang	Combinatie route 3 en 5: Doorsteek als bij 3, brug over het kanaal, loop- fietsroute langs westzijde		

Looproute 1	Looproute 2	Looproute 3	Looproute 4	Looproute 5	Looproute 6 Zijzijde Overkampsweg + brug overkanaal	L ooproute 7 Achterweiweg
Teveel oversteken - druk verkeer	Verkeersonveilig en slecht voor bedrijven: Bij eventuele ongelukken zal ook een vrachtwagen betrokken zijn (geldt ook voor route 1)	Tunnel en meidoornhaag om route over bedrijventerrein te weren	Vanuit Raalte zou de route langs het kanaal logisch moeten zijn (anders ligt doorsteek voor de hand) maar niet te uitnodigend als ontsluiting van Boetelerveld en Schoonheten op vaste punten	Goede aanleiding om racen Overkampsweg aan banden te leggen		
Kortste route en meest voor de hand liggende	Bedrijvigheid niet frustreren	Oversteken in bocht gevaarlijk	Niet lopen over fietspad langs Overkampsweg	Langs kanaal is overzichtelijk		
Wel gescheiden loop/fietspad dan veilig	Gevaarlijk bedrijven hinder	Geen verkeer langs Overkampsweg	Super gevaarlijk in de bocht oversteken			
Verlenging voor de Formido langs	Een deprimerende wandeling	Met tunnel stuur je de route	Langs kanaal is overzichtelijk			
	Mogelijk maar wel alles gescheiden, lopen en fietsen	In ieder geval tunnel Overkampsweg	Goede aanleiding om racen Overkampsweg aan banden te leggen			
		Rustig ook qua geluid voor wandeling				
		Watervogels kijken /natuur				
		Leuke wandeling/Mooie route				
		Weg langs kanaal verharden				
		Aparte fiets- en looproute				

Algemeen

- Bij gebruik van route langs kanaal: verlichting – indien permanent heeft invloed op natuur (fauna!)
- Rolstoel/kinderwagen vriendelijke routes
- Geen drempels en beperkingen
- Fiets- en looproute hetzelfde maar niet over één pad - gescheiden
- Bij routes 3,4,5, Zuidwest hoek AZC als toegang stuurt richting Raalte en niet richting Boetelerveld
- Waarom komt er geen bus langs het AZC
- Welke route je kiest, veiligheid voorop
- Diverse aanwezige pleiten in alle varianten voor een oversteek Overkampsweg d.m.v. een tunnel.

Werkgroep 2 looproute AZC Raalte d.d. 22 februari 2016

Arjen Jansen heet alle aanwezigen welkom. Vanavond is bedoeld om een voorstel te presenteren en uw bevindingen van dit voorstel mee te nemen in het definitieve advies wat het gemeentelijke projectteam aan het College zal uitbrengen.

Paul Pegge van de politie is vandaag aanwezig. Paul is eerste aanspreekpunt voor het AZC. Zijn collega Erik Kluinhaar is zijn vervanger. Om vast feeling te krijgen zal Paul bij de diverse werkgroepen aanschuiven. Mocht u Paul willen bereiken dan kan dat via: paul.pegge@politie.nl

Verslag vorige vergadering

De werkgroep vindt de veiligheid van de oversteek van de Overkampsweg onderbelicht in het verslag. De grote meerderheid van de werkgroepleden vindt een tunnel gewenst, zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid als vanwege de mogelijkheden die een tunnel biedt om het fietsen en lopen in de gewenste richting te sturen. Dit zal aan het verslag worden toegevoegd en vervolgens zal het verslag definitief gemaakt worden.

Graag aandacht voor de punten genoemd onder algemeen. Deze punten moeten in de loop van het proces niet vergeten worden.

De toezeggingen die in het verslag staan zijn nagekomen.

Vragen ter vergadering

Hebben jullie als projectteam wel de vrijheid om open na te denken over alle opties? De tunnel wordt direct gelinkt aan geld en dus uitgebannen. Is het projectteam vrij om een eerlijk advies te geven of zijn er op voorhand allerlei beperkingen waar het projectteam zich aan moet houden?

Het projectteam is niet op voorhand ingekaderd door beperkingen. Daarom is er de vorige werkgroep vergadering ook ingestoken om alle routes die genoemd zijn mee te nemen. Het advies aan het college zal echter wel realistisch moeten zijn.

Alles wat in de vorige werkgroep gezegd is, is meegenomen en in beeld gebracht, hoe ziet dat er uit, en wat kost dat. Daarna is gekeken wat is er nodig en wat is mogelijk en dat willen we vanavond met u bespreken.

De gemeente moet gaan voor het beste, vervolgens zijn er altijd wel beperkingen maar laat die op een later tijdstip door een ander opgepikt worden, zodat deze werkgroep niet weerhouden wordt door randvoorwaarden. Wanneer het projectteam een politiek verlengstuk is van B&W en de raad en met zo min mogelijk weerstand een advies wil uitbrengen, wat is dan de status van de werkgroep, heeft de werkgroep een onpartijdige visie op het project?

Signalen die u als werkgroep geeft brengen wij ook zeker over richting het College. Het projectteam is nadrukkelijk geen verlengstuk van de politiek.

De Raad heeft een besluit genomen en een motie aangenomen om verdere uitwerking samen met betrokkenen te doen. De opdracht is dan toch om te handelen volgens die motie, en de Raad heeft geen kaders meegegeven waarbinnen die opdracht uitgevoerd moet worden. De werkgroep mag dus vrijuit denken. Door het voorliggende voorstel wordt wel de indruk gewekt dat er kaders zijn. Tunnel is te duur en komt dus niet terug in het voorstel. Het gevoel dat we vrij kunnen denken is hiermee wel weg. Op dit moment is het projectteam sturend op de werkgroep, zou dit niet andersom moeten zijn? De werkgroepleden zitten hier om inhoud te geven aan de afspraken gemaakt door de Raad.

Met het raadsvoorstel van december staan een 3-tal zaken vast:

- *Plek*
- *Duur*
- *Aantal opvangplaatsen*

De aangenomen motie en deze 3 zaken zijn voor ons als projectteam het kader om binnen te werken. Het projectteam is verder niet op voorhand ingekaderd maar probeert wel een realistisch advies aan het college te geven.

Status werkgroep

Naar aanleiding van een aantal reacties legt Vincent Breen uit wat de status is van de werkgroep.

Als projectteam moeten we een voorstel doen aan het College. Als projectteam realiseren we ons dat het moeilijk wordt om een voorstel te maken dat gedragen wordt door de hele werkgroep. De input van de werkgroep wordt meegenomen maar niet gepresenteerd als één waarheid. De verschillende meningen binnen de werkgroep proberen we zo goed mogelijk voor het College inzichtelijk te maken. Wanneer het als werkgroep wel lukt om een unaniem advies te geven dan zou dat heel mooi zijn. Ook dan zullen wij als projectteam bekijken of dat advies ook uitvoerbaar is. Het projectteam vindt er zelf ook wat van en wint ook intern advies in van bijvoorbeeld de verkeerskundige. Daarna komt het projectteam met een voorstel waarvoor het projectteam ook verantwoordelijk is. Richting het College zullen wij ook nadrukkelijk de meningen en/of standpunten van de werkgroep naar voren brengen. Dit geldt ook voor alle andere werkgroepen.

Weegt het advies van de werkgroep wel zwaar mee?

Zoals ook eerder aangegeven luistert het projectteam heel duidelijk naar de input van de werkgroepleden. Daarbij is ook aangegeven dat enkele deelnemers zich bijvoorbeeld zorgen maken over de vertegenwoordiging van het bedrijventerrein in deze werkgroep. Daarom gaan we ook niet over tot stemmen over varianten. De toevallige aanwezigheid van de grootste groep zou dan de uitkomst bepalen en dat vinden we niet eerlijk. We luisteren goed, denken zelf ook na en kijken wat redelijk is. Wat behandeld wordt in de werkgroep laten we ook heel duidelijk aan het College zien zodat het College de diverse standpunten uit de werkgroep kan betrekken in haar afweging

Omdat de werkgroep niet unaniem is, is het belangrijk dat de verschillende individuele opmerkingen ook specifiek worden gemeld.

Richting het college zullen wij nadrukkelijk de meningen/standpunten van de werkgroep in het uiteindelijke advies van het projectteam betrekken.

Presentatie concept-advies projectteam

Opmerkingen en vragen naar aanleiding van de presentatie van Vincent van Zuijlen:

De sociale veiligheid mist in het advies.

Het projectteam neemt dit op.

Kan de looproute vraaggericht verlicht worden?

Dit zou inderdaad een mogelijkheid kunnen zijn, dit komt aan de orde als de route verder in detail uitgewerkt wordt.

Waarom is gekozen voor een gesplitste fiets- en looproute? Een tunnel heeft veel meer het sturende karakter. Door te splitsen raak je de sturing bij voorbaat kwijt. Een groot deel van de werkgroepleden geeft aan voorkeur te hebben het fietsen en lopen te combineren.

De reden om te kiezen voor het splitsen is dat scheiding van verkeersstromen ideaal is voor zowel het wandelen als het fietsen. Bovendien sluit het fietspad aan de westzijde van het kanaal goed aan op de fietsinfrastructuur bij de rotonde Accacialaan.

Het huidige fietspad aan de westkant wordt nu ook voor fietsen en lopen gebruikt. Wellicht kan je bij de Elzenbrug een technische aanpassing maken waardoor men direct naar de rotonde kan.

Wanneer je een tunnel realiseert laat je het fietspad langs de Overkampsweg ook vrij. Deze tunnel kan later ook gebruikt worden voor woon- werkverkeer van de toekomstige bedrijven, is dus geen weggegooid geld.

Wanneer je de toegangsweg voor bevoorrading en medewerkers via de Achterweiweg laat lopen, zal men die niet gebruiken als looproute. En zal men zeker de tunnel gebruiken.
Een groot deel van de werkgroepleden lijkt geen voorkeur te hebben voor de toegangsweg aan de Achterweiweg.

De snelheid op het bedrijventerrein is nu al te hoog, wellicht kan de politie nu al vaker controleren?

De conclusie van de vorige keer was ook al dat de locatie niet goed gekozen is. Veiligheid op het bedrijventerrein is een dermate groot probleem, bewoning past daar eigenlijk niet bij.

Een eventuele brug moet niet belemmerend zijn voor hoog vrachtverkeer. Denk ook aan incidenteel uitzonderlijk vervoer dat hier langs moet kunnen.

Zijn verkeerslichten meegenomen in de situatie bij de gelijkvloerse kruising?

De vorige keer kwam vanuit de ondernemers het nadrukkelijk verzoek om geen stremming voor het verkeer te realiseren, vandaar dat verkeerslichten niet zijn meegenomen.

Is het niet mogelijk om de geld keuze aan het College over te laten?

Geld speelt uiteindelijk wel een rol in deze ontwikkeling voor zowel gemeente als COA. Het projectteam zal wel een advies moeten uitbrengen aan het College, de wensen vanuit de werkgroep zullen we hierbij goed optekenen.

Gelijkvloers is een veilige oversteeek te realiseren tegen aanvaardbare kosten. Dit is een zin die het projectteam als verlengstuk van de politiek schrijft. Gelijkvloers en veilig kan niet in één zin voorkomen.

De vergelijking met de Westdorplaan gaat niet op: hier is bijvoorbeeld veel minder vrachtverkeer.
De Westdorplaan is slechts als voorbeeld genoemd om te laten zien hoe een gelijkvloerse oversteeek er daar uitziet. Bij de verkeerscommissie in Mariënheem hebben we geïnformeerd, hoe daar de tunnel en de oversteeek werkt. Hier komen ca 14000 voertuigen per dag langs, dus bijna het 3dubbele van de verkeersbewegingen aan de Overkampsweg. Hier is men erg te spreken over de gelijkvloerse oversteeek, als tip gaf men wel mee, maak de middengeleider wel breed genoeg.

We realiseren wel dat de oversteeek in de Overkampsweg in een bocht ligt, een te onderzoeken optie is bijvoorbeeld de bebouwde komgrens te verschuiven zodat de snelheid er eerder uitgethaald wordt.

Elke investering die je doet met een gelijkvloerse kruising is weggegooid geld. Sturing op de route is hierbij niet mogelijk.

De oversteeek aan de Overkampsweg wordt door de werkgroep als belangrijk veiligheidsissue gezien. Het concept advies dat nu voorligt, is op een aantal punten wel akkoord, het merendeel van de werkgroep kan zich echter niet vinden in een gelijkvloerse kruising. Een meerderheid van de werkgroepleden ziet graag een tunnel om het loop- en fietsverkeer te kunnen sturen en een veilige oversteeek te maken. Het besef is er dat je niet 100% kunt sturen, maar met een tunnel, met lange aanloop en lange uitloop neem je wel veel regie. Een minderheid van de werkgroep ziet wel mogelijkheden in een gelijkvloerse kruising.

Bewoners van de Kanaaldijk OZ pleiten voor nog een oversteeek middels een brug over het kanaal.

Is het niet mogelijk doordat je men stuurt met een tunnel naar de overkant en dan stopt met sturen dat men een eigen route verzint, en dat men zichzelf dan verspreid?

Er wordt veel gesproken over verkeersveiligheid maar er moet ook voldoende aandacht zijn voor sociale veiligheid. Op de vraag welke route het meest sociaal veilig is, komt niet een eenduidig antwoord.

Komen er ook bussen langs of bijvoorbeeld pendelbussen?

We zijn dat aan het onderzoeken er zijn o.a. gespreken met TCR en Syntus, om te kijken wat men hierin zou kunnen betekenen.

Het politiebureau is nu regelmatig onbemand, wordt dit weer bemand en komen er extra mensen bij?

Paul Pegge geeft aan dat dit niet het geval zal zijn. Er is sprake van 24 uur surveillance. Als de politie moet komen dan komt de politie, net als nu het geval is. Het politieteam werkt regionaal samen. Wanneer er iets gebeurt en er moet bijstand komen, dan kan er ook versterking worden opgeroepen uit bijvoorbeeld Nijverdal of Deventer.

Toen het vorige AZC er eenmaal lag, was er geen budget meer voor wijzigingen. Is het handig om budget achterwege te houden voor latere aanpassingen.
Deze tip nemen we mee.

Alle opmerkingen die zijn gemaakt zijn iindividuele opmerkingen van individuele leden van de werkgroep.

Het vervolg

Er zijn een aantal punten die het projectteam n.a.v. vanavond voorzichtig concludeert:

- Een brug bij de Overkampsweg is niet gewenst
- Meerderheid van de werkgroepleden wenst een tunnel, een minderheid vindt gelijkvloers bespreekbaar
- Signaal van de werkgroep om als het projectteam de kosten buiten beschouwing te laten en het College hierover te laten besluiten
- Er bestaat weinig draagvlak voor een route over het bedrijventerrein
- Een meerderheid van de werkgroep ziet het fietsen en lopen liever niet apart maar gecombineerd aan de Oostzijde van het kanaal. Enkele aanwezigen zijn voorstander van fietsen aan de westzijde.
- Er is in de werkgroep begrip dat dit voor de bewoners van de Kanaalstraat OZ minder gunstig is en daarvoor wordt vanuit de werkgroep aandacht gevraagd

De taak van het projectteam is om het gehoorde van vanavond in beeld te brengen maar daarnaast ook feiten mee te nemen zoals het verkeerskundig advies, daarna is het aan het College om een besluit te nemen.

Met de input van vanavond komt er een definitief voorstel aan het College. Het projectteam zal nog nadenken over hoe het voorstel eruit gaat zien, dat er één geïntegreerd voorstel komt met de wens van de werkgroep erbij in, of dat de wensen van de werkgroep apart als bijlage komen. Per email zullen wij u het definitieve voorstel toesturen. Hierop kan men reageren. In deze mail kan men ook aangeven of het wenselijk is om een derde bijeenkomst te organiseren of dat het reageren per mail voldoende is.

Openbaarheid

De vorige bijeenkomst hebben we besloten dat we na de tweede bijeenkomst het verslag openbaar zouden maken. De meerderheid van de werkgroepleden geeft aan de verslagen openbaar te maken als er een compleet voorstel ligt.

Overige vragen

In Raalte Noord is destijds gekozen voor max. 5 jaar. Hier is een mogelijk verlenging van 5 jaar mogelijk, waarom kan nu ook niet voor max. 5 jaar gekozen worden.
Het COA had het liefst een opvanglocatie in Raalte voor 10 jaar. Het college heeft echter aan de raad voorgesteld in eerste instantie voor 5 jaar te kiezen en op dat moment een nieuw besluit te nemen over eventuele verlenging met 5 jaar. Op dat moment kan bijv. de vluchtelingensituatie, ervaringen met het AZC tot dat moment en verloop van de kaveluitgifte op De Zegge worden bekeken. Als bijvoorbeeld de kaveluitgifte voorspoedig gaat, dan kan dat een reden zijn het AZC na 5 jaar op te heffen.

*Rob Tutert van het COA in aanvulling hierop:
Op dit moment zijn in den lande 51000 opvangplekken. Dit jaar moeten daar nog 40000 bij komen. Het realiseren van noodopvang kost veel geld, er is behoefte aan langdurige opvang, een goede*

opvang en goede voorzieningen voor mensen die veelal komen uit een traumatische omgeving. Vandaar dat het COA naar opvang voor langere periodes streeft. Als COA kennen we in dit traject 2 vervelende momenten: wanneer we komen en wanneer we gaan. De verbinding met de samenleving ontstaat en men vindt het vaak jammer dat dit verbroken wordt. Tegelijkertijd realiseren we ons dat we niet alle zorgen met feiten kunnen weghalen. Coa zet meer begeleiding in sinds het afgelopen jaar. Bijvoorbeeld de begeleiding van alleenstaande minderjarige vluchtelingen is verdubbeld, omdat dit is een hele kwetsbare groep is. Maar we zien ook dat dit een groep is die op heel veel verschillende manieren de verbinding met de samenleving aan gaat.

Er zijn veel terechte zorgen, maar over het algemeen weten we de opvang goed te organiseren. In deze 5 jaar wordt er voortdurend geëvalueerd met COA, gemeente, burens en politie. Is het mogelijk dat het na 10 jaar nog weer langer wordt? 10 jaar is de max. dit heeft de Raad zo ook besloten.

Excursie

Op dit moment zijn we een excursie aan het organiseren. We komen z.s.m. met een datum. We zijn op zoek naar een vergelijkbare locatie qua bouwvorm en omvang zoals we dat in Raalte krijgen.