Geachte heer/mevrouw,

Hierbij in aansluiting op/naar aanleiding van mijn zienswijze (nummer 6) mijn schriftelijke bijdrage ten behoeve van de beeldvormende raadsvergadering.

Graag wil ik hierbij met name nogmaals mijn grote zorgen benadrukken (evenals die van het grootste deel van mijn buurtbewoners, zoals ook aangegeven in hun zienswijzen) met betrekking tot de zeer onveilige verkeerssituatie die ten gevolge van het beoogde bestemmingsplan De Bongerd zal ontstaan, in het bijzonder aan de Fruitweg.

Er is op verzoek van de Gemeente in het kader van de bestemmingsplanprocedure van Royal Haskoning DHV een nadere toelichting op verkeerskundig gebied gevraagd. Met name is gevraagd om de aard en omvang van de te verwachten verkeersstromen te beschouwen en de mogelijke effecten daarvan op doorstroming en geluid in ogenschouw te nemen. Ook is verzocht in te gaan op de verkeersveiligheid rondom de locatie, met name in relatie tot het fietspad en expeditieverkeer. Royal Haskoning heeft een nadere notitie d.d. februari 2021 opgesteld.

Ten aanzien hiervan heb ik een aantal aan- en opmerkingen, waarvan ik er belang aan hecht dat u deze meeneemt in uw beeldvorming.

1.
Deze notitie is op- en samengesteld op basis van informatieve gesprekken met vertegenwoordiger van de ontwikkelaar en vertegenwoordigers van de Gemeente.
Hier zijn wij als directe buurtbewoners en ervaringsdeskundigen helaas niet bij betrokken. Dit terwijl dit wel door de Gemeente gesteld wordt ('….wij zijn ons er terdege van bewust dat deze partijen actief bij de uitwerking bij de gebiedsontwikkeling betrokken moeten worden').

2.
Zonder dat de gemeente aan Haskoning de bezwaren aan de Fruitweg kenbaar heeft gemaakt, heeft Haskoning wel gemeend zelfstandig de nodige aandacht te moeten besteden aan de toekomstige verkeerssituatie aan de uitweg van de Fruitweg naar de Plattenburgstraat.
Volgens Haskoning volgt 100% van het uitrijdend verkeer van de nieuwe parkeergarage (179 plaatsen) en nieuwe parkeerplaats (72 plaatsen) de route via de Fruitweg weer terug naar de Plattenburgstraat. DAARBOVENOP rijden de vrachtauto's voor de bevoorrading achter de winkels langs en rijden uit via de Bongerd en de Fruitweg terug naar de Plattenburgstraat.
De huidige verkeersintensiteit op de Fruitweg wordt door Haskoning zonder enig onderzoek geschat op 800 voertuigen per dag en de toename van de verkeersstromen vanwege de uitbereiding worden globaal op ca. 19% begroot.
Op basis van deze globale cijfers wordt de verkeersintensiteit aan de Fruitweg op 2200 voertuigen begroot exclusief al het uitrijdend vrachtverkeer wat Haskoning bij zijn berekening is vergeten. Uitgaande van deze getallen en zonder het vrachtverkeer, wordt de verkeersdrukte MINIMAAL 3x groter dan in de huidige situatie.

Deze notitie is echter uitsluitend gebaseerd op theoretische modellen en die niet voldoende zicht geven (zoals bijvoorbeeld een animatie dat doet) op de beoogde verkeerssituatie in de praktijk.
Als bewoners van de Fruitweg ondervinden wij namelijk dagelijks aan der lijve hoe gevaarlijke de bestaande verkeerssituatie aan de Fruitweg nu al is. Dit zal met uitvoering van het bestaande plan, ongetwijfeld verergeren.
Oplossing en een betere waarborging van de verkeersveiligheid is gelegen in een directe aansluiting van zowel Parkeergarage en P2 op de centrale toegangs- en uitvalsweg, de Plattenburgstraat. Hierbij is er slechts sprake van 1 kruising van verkeer in plaats van de omweg via de Fruitweg (parkeergarage - P2-> Fruitweg -> Plattenburgstraat), waardoor er op meerdere plaatsen sprake is van een kruisingen met ook nog eens verschillende weggebruikers (auto's, fietsers en voetgangers).
De beoogde verkeerssituatie zoals vermeld in het bestemmingsplan samen met de zeer grote verkeershoeveelheid kan niet anders dan tot zeer onveilige verkeersituaties leiden en zal hiermee dan ook zeker ten koste gaan van de verkeersveiligheid.
Ten gevolge van de grote zorgen, is er door bewoners aan de Fruitweg aan Veilig Verkeer Nederland gevraagd mee te kijken naar deze specifieke situatie ten aanzien van de verkeerveiligheid. De Gemeente is hiervan op de hoogte gesteld. Dit onderzoek wordt echter door de gemeente niet genoemd en dient ten behoeve van een compleet en objectief beeld van de verkeersveiligheid (alsnog) meegenomen te worden.

3.
Verder was de vraag van de gemeente aan Royal Haskoning een nadere toelichting op de verkeerskundige effecten van de supermarkt op de verkeerskundige aspecten ervan enerzijds, de intensiteiten op de omliggende wegen en anderzijds op de verkeersveiligheid bij het laden en lossen. Het gaat hierbij dus niet om een volledig beeld in de notitie. Het gehele bestemmingsplan heeft invloed op de verkeersveiligheid en niet alleen de nieuwe supermarkt.

4.
Daarnaast heeft Haskoning niet gekeken naar de invloed van het overige verkeer, te weten de fietsers en voetgangers, op de verkeersveiligheid.
Het advies van het omdraaien van de routing van de vrachtwagens (evenals o.a. een spiegel of signaallichten) biedt verder maar een kleine en gedeeltelijke oplossing voor het waarborgen van de verkeersveiligheid aan de Fruitweg ten gevolge van de situatie die in het beoogde plan zal ontstaan.
Voorts zal omdraaien van de aanrijroute via de Fruitweg eveneens geen verschil maken. Door samenkomst en vele in- en uitrijdende auto's van P2 (72) en ook vanuit de parkeergarage (179), in totaal 18.100 (15.200+2.900) autoritten per etmaal (zoals berekend in de notitie), samen met vrachtverkeer en fietsers en voetgangers vanuit twee richtingen, betekent dit een fikse toename van het verkeer aan de Fruitweg. Het is onwaarschijnlijk dat dit (zoals gesteld wordt in de notitie) geen invloed zal hebben op de verkeerssituatie en daarmee op de veiligheid.

5.
Tenslotte is er in de notitie geen (extra) rekening gehouden met de verschillende groepen die deelnemen aan het verkeer, en dan met name onze kinderen.
Deze beoogde verkeerssituatie zal zich in de kinderrijke woonwijk van de Fruitbuurt gaan bevinden, waarbij kinderen (jong en oud) vanaf deze kant al fietsend en lopend het winkelcentrum en de sporthal op een directe manier willen bereiken. Hierbij zullen zij, naast geconfronteerd te worden met rijdende vrachtwagens (en hun 'dode hoek'), tevens geconfronteerd worden met in totaal 251 in-en uitrijdende auto's en fietsers en voetgangers vanuit twee kanten.
Zoals genoemd in de notitie zal het ongemotoriseerde verkeer dus niet voornamelijk uit de richting van de Jan Willinkstraat komen, echter met name ook vanuit de Fruitweg.
Bekend is dat er bij kinderen al een extra groot risico is op een verkeersongelukken bij deelname aan het verkeer. Dit risico zal vele malen groter worden bij confrontatie met deze gevaarlijke samensmelting van verkeer. Dit geeft een zeer zorgelijk vooruitzicht en levert een zeer groot risico op verkeersslachtoffers op. Het voorkomen hiervan, dient ten alle tijden het grootste belang voor de gemeente en projectontwikkelaar te zijn.
In dit verband wil ik u hierbij dringend vragen, alvorens als beeldvormende raad over te gaan tot vaststelling van dit plan, de bovengenoemde bezwaren mee te nemen in uw overweging de situatie van de wegen in het plan aan de Fruitweg (aan de zijde van de uitweg van de geplande parkeerplaats en parkeergarage) aan te passen, zoals hierboven beschreven.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

Indiener zienswijze nummer 6,

14 april 2021