

Bedum, 8 september 2007

B&W der Gemeente Bedum
Postbus 38
9780 AA Bedum

betreft: ontwerpbestemmingsplan Ter Laan 4,
voornemen vaststellen hogere grenswaarde wet geluidshinder

Geachte Burgemeester en Wethouders,

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Ter Laan 4 heeft de werkgroep Ter Laan 4 de volgende opmerkingen:

1. geen oplossing structureel verkeersprobleem m.b.t. de ontsluiting van de wijk.

Het huidige ontwerpbestemmingsplan Ter Laan 4 voorziet in geen enkel opzicht in een tweede ontsluitingsweg voor Ter Laan 3 en 4. Als gevolg hiervan dienen 350 huishoudens in Ter Laan 4 en ruim 100 in Ter Laan 3 zich allen via de Reiger van en naar hun woning te begeven, zowel per auto alsook per fiets. Dit betekent een onredelijke belasting voor in het bijzonder de brug in de weg Reiger. Deze brug is de enige toegang tot zowel Ter Laan 3 als Ter Laan 4 en dient dan ook ruim 2000 voertuigbewegingen per dag te verwerken.

De werkgroep vindt dit onacceptabel en gevaarlijk voor zowel de deelnemers aan het verkeer ter plaatse alsook in geval van calamiteiten. De enige andere (nood)ontsluiting bestaat uit het slecht onderhouden en door paaltjes afgesloten fietspad naar de weg Ter Laan. Daarnaast is, i.t.t. de eerdere geschetste plannen, nu ook Buizerd als ontsluiting voor Ter Laan 4 in beeld. Deze weg is hiervoor ongeschikt. Bovendien betekent dit wederom een extra belasting voor Reiger ter hoogte van de brug, omdat daar verschillende verkeersstromen van Ter Laan 3 en 4 samenkomen. Ook veel fietsers maken overigens van die brug gebruik omdat veel bewoners van de wijk eerst over deze brug en dan naar zuid of oost richting het dorp fietsen.

Het verkeersprobleem is al lange tijd bij u bekend (zie o.a. het verkeerskundig onderzoek van Goudappel Coffeng in 2004), maar tot nu toe is hier geen enkele structurele oplossing voor aangedragen. Wel is nu voorzien in een noodweg voor bouwverkeer, waarmee u feitelijk bevestigt dat de infrastructuur van Ter Laan niet geschikt is voor een dergelijke toename van verkeer.

Op dit moment wordt dus blijkbaar niet meer gedacht aan een meer definitieve oplossing voor een alternatieve ontsluiting van Ter Laan 4 maar is alleen toegezegd dat halverwege de realisatie van Ter Laan 4 een nieuw verkeerskundig onderzoek zal worden uitgevoerd. De werkgroep vreest:

- a. dat dat onderzoek te laat komt en slechts bevestigt wat nu ook al bekend is (mogelijk zijn de cijfers voor bewoners van Reiger dan zelfs nog ongunstiger dan nu)
- b. dat er geen financiën meer zullen zijn om een alternatieve ontsluiting te realiseren. De enige goed ontsluiting is die waarbij de wijk wordt ontsloten via een westelijke ontsluiting, dus over het Boterdiep richting centrum van het dorp. Deze ontsluiting zal waarschijnlijk te duur bevonden worden en dus zal er geen alternatieve ontsluiting van Ter Laan 4 worden gerealiseerd. De in het structuurplan geschetste ontsluiting langs de oostkant is geen goed alternatief en zal ook pas worden gerealiseerd als aan dit oostkant woonwijken worden ontwikkeld. Gezien de toekomstige afname van de bevolking en vraag naar woningen zal het realiseren van bebouwing op dit plaats en dus het realiseren van die bewuste ontsluitingsweg nog jaren op zich laten wachten en wellicht nimmer worden gerealiseerd.

De werkgroep voelt zich met de belofte later nogmaals een verkeerskundig onderzoek te doen dus met een kluitje in het riet gestuurd.

Dat nu al wel met bouwen wordt begonnen voor een definitieve oplossing voor de verkeersproblematiek is, lijkt ons de omgekeerde weg. Volgens ons moet er een compleet bestemmingsplan zijn goedgekeurd, waarin ook de verkeersafwikkeling is geregeld, voordat met bouwen begonnen kan worden.

2. toekomstige ontwikkelingen rond het spoor.

In het bestemmingsplan is geen enkele rekening gehouden met een mogelijkheid een rondweg of anderszins aan te leggen ten zuiden van het spoor. Wat gebeurt er als er ooit besloten wordt de ontsluiting van de melkfabriek niet noord, maar zuid van het spoor aan te leggen?

Daarnaast wordt regelmatig gesproken over een extra treinstation (light rail) ter hoogte van Ter Laan. Met deze mogelijkheid is in het bestemmingsplan evenmin rekening gehouden.

3. 300 woningen worden nu 355 woningen.

In 2004 was nog sprake van 300 woningen. Inmiddels is dit aantal verhoogd naar 350 woningen (op sommige plaatsen wordt al gesproken van 355). De werkgroep vraagt zich af of deze vergroting in aantal te maken heeft met het rond krijgen van de financiën en vraagt zich daarbij af in hoeverre dit grotere aantal afbreuk doet aan de uiteindelijke kwaliteit van de woningen. Bovendien wordt hierdoor de mogelijkheid van planaanpassing wel heel minimaal.

4. geluidszone?

Het bevreemd de werkgroep ten eerste dat al een ontwerp bestemmingsplan gereed is, noch voordat de provincie uitsluitsel heeft gegeven over het (onder voorwaarden) mogen bouwen binnen de geluidszone van 300 meter van het spoor. Indien die toestemming er komt zal de provincie extra eisen opleggen aan bouw en/of infrastructuur die nu onmogelijk al in het ontwerpplan kunnen zijn meegenomen.

De provincie is niet zonder meer akkoord gegaan met het verlenen van een vrijstelling voor bouwen binnen de geluidszone van 300 meter ter weerszijden van het spoor. De provincie ziet dus blijkbaar de noodzaak van zo'n zone in. De huidige normen zijn vanzelfsprekend ook niet voor niets als zodanig wettelijk vastgelegd. De werkgroep Ter Laan 4 blijft het onverantwoord vinden dat de gemeente, zelfs nu de provincie op zijn minst een verder onderzoek wenst naar bijvoorbeeld geluidswallen en dergelijke, door gaat met het willen invullen van de zone van 300 meter zuidelijk van het spoor.

De werkgroep wil van B&W dan ook graag duidelijke argumentatie ontvangen waarom binnen de geluidszone zou moeten worden gebouwd. Gezien het nieuwe structuurplan van de gemeente is een veelheid aan alternatieven voorhanden. Bouwen binnen de geluidszone brengt in alle gevallen extra kosten met zich mee (ook voor de daar te bouwen woningen i.v.m. extra geluidsisolatie). De woonkwaliteit zal in dit deel van de wijk hierdoor lager liggen. Wij verwachten van de Gemeente Bedum een beleid dat uitgaat van een ruime marge ten opzichte van de minimum wettelijke norm, i.p.v een beleid dat uitgaat van een verouderde norm en daardoor bij voorbaat niet voldoet aan de huidige eisen.

Daarnaast vragen wij ons af of er rekening is gehouden met de uitbreiding van de melkfabriek aangaande de geluidszones rond die fabriek (komen de db-grenzen niet over Ter Laan 4 te liggen? Zijn er recent metingen verricht?)

5. noodweg

De werkgroep heeft kennis genomen van het voorgestelde tracé voor de noodontsluitingsweg voor het bouwverkeer. De weg loopt enige tientallen meters oostelijk van de meest oostelijke bebouwingsrand van Ter Laan 1, 2 en 3. Met deze noodweg verplaatst de gemeente het probleem van verkeer en geluidsoverlast van Reiger en Sperwer naar Buizerd en Kieviet. De verkeersstroom over deze noodweg –die ook nog het voetpad Zevenbruggetjesweg kruist- zal

moeilijk te regelen zijn; het vrachtverkeer zal naar onze mening uit meer bestaan dan alleen de (6) vrachtwagens van Plegt Vos.

6. inrichting Zevenbruggetjesweg

De Zevenbruggetjesweg dient een landschappelijk en ruimtelijk karakter te hebben en te behouden en dus meer als groene, landelijke verbindingsweg te worden ontworpen. Alleen zo kan het landschappelijke en historische karakter van deze weg (kerkpad) behouden blijven. De huidige voorgestelde inrichting van deze weg voldoet hier o.i niet aan.

7. vrijstellingsprocedure

Het bevreemdt ons dat de gemeente versneld wil beginnen met de aanleg van een deel van Ter Laan 4 en pas nadien het bestemmingsplan definitief wil maken. O.i. kan pas met realisatie van Ter Laan 4 worden begonnen als alle problemen afdoende zijn opgelost. Op dit moment is onduidelijk wat het gehele plan gaat inhouden, hoe de verkeersproblematiek definitief wordt opgelost en wat mogelijk nog uit inspraakreacties naar voren komt. Zolang hierover geen 100% duidelijkheid is, kan niet met de realisatie van een deel van de wijk worden begonnen. Een gedeeltelijke vastlegging c.q. bebouwing van Ter Laan 4, maakt evt. aanpassingen voor het totale bestemmingsplan praktisch onmogelijk.

De werkgroep heeft al vanaf het begin aangedrongen om een structurele oplossing van het probleem met de verkeersoverlast en de overbelasting van o.a. de Reiger bij de realisatie van Ter Laan 4. De werkgroep heeft een **alternatief** aangedragen in de vorm van een **ontsluitingsweg zuidelijk van het spoor en over het Boterdiep**. In samenwerking met de werkgroep BedumVerdientBeter is ook nagedacht over een **veel kleinere realisatie** van Ter Laan 4, namelijk alleen het stuk dat buiten de geluidszone valt. Eigen verkeersprognoses gaven aan dat de hiermee toegenomen verkeersintensiteit nog juist binnen de normen van Reiger zouden vallen.

Beide alternatieven zijn o.i. echter nooit serieus door de gemeente bekeken.

De werkgroep heeft tot nu toe nimmer een afdoende en bevredigend antwoord mogen ontvangen op de vraag waarom niet intensiever gekeken is naar een alternatief en wel naar bouwen in **Folkerda**. Het gelijktijdig ontwikkelen van twee locaties was in de afgelopen jaren toch zeker mogelijk geweest; ook met het uitgangspunt dat er eerst in Ter Laan 4 gebouwd zou worden. Maar dan zou er met Folkerda nog wel een alternatieve locatie achter de hand geweest kunnen zijn. Dat op die plek nog een ruilverkaveling moet plaatsvinden is in onze ogen een drogreden (waarom eerst een ruilverkaveling noodzakelijk is om vervolgens grond te kunnen aankopen begrijpen wij niet; bovendien schijnt die ruilverkaveling inmiddels afgerond te zijn) en dat er wel naar gekeken zou worden, maar “in het geheim”, om projectontwikkelaars niet op ideeën te brengen, zoals gemeld in het laatste overleg, is in een democratische samenleving natuurlijk uit den boze.

In de brief van 14 juni jl. van de werkgroep aan B&W met afschrift aan de raadscommissie VROM is een groot deel van het hierboven geschrevene al eerder onder uw aandacht gebracht. Tot op heden heeft de werkgroep van B&W noch van de raadscommissie een reactie hierop gehad.

In de genoemde brief is ook het volgende punt naar voren gebracht:

8. Zoals tijdens het overleg opgemerkt voelt de werkgroep zich niet als “gesprekspartner” bij de plannen betrokken maar heeft het idee dat de gemeente de werkgroep gebruikt om nog juist voor de officiële mededelingen in bijvoorbeeld de Noorderkrant de werkgroep te informeren. Bewoners van de wijk Ter Laan zien de werkgroep vaak wel als gesprekspartner. Verslagen van besprekingen tussen de werkgroep en de gemeente staan sinds kort, buiten ons medeweten om, ook op de internetsite van de gemeente Bedum. Het resultaat is dat de werkgroep door de bewoners van Ter Laan 4 wordt beschuldigd van het akkoord gaan met niet door die bewoners

*R.Smedinga
Buizerd 24
9781 XN Bedum
050-3010218*

gedragen oplossingen. Waarom kan de gemeente niet **in samenwerking met haar bewoners** tot oplossingen komen?

Ook op dit punt is tot op heden niet gereageerd.

De werkgroep verwacht van de gemeente **op korte termijn schriftelijk** antwoord:

- op de middels deze brief naar voren gebrachte bezwaren en zienswijzen en
- met een duidelijke uitleg van de redenen dat de eerder door de werkgroep naar voren gebrachte ideeën niet zijn uitgewerkt, c.q. niet hebben geleid tot aanpassing van de plannen en
- waarom geen oplossingen zijn aangegeven voor de door de werkgroep aangegeven problemen

De werkgroep gaat ervan uit dat deze brief tevens wordt beschouwd als zienswijze in elk van de thans lopende procedures rond de realisatie van Ter Laan 4 en dat de werkgroep in elk van de gevallen t.z.t. de gelegenheid krijgt de zienswijzen nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Rein Smedinga
Namens de werkgroep Ter Laan 4

Cc: raadscommissie VROM.