

Van: [redacted]@bronckhorst.nl>

Verzonden: 09-12-2022 09:45

Aan: [redacted]@sab.nl>

Onderwerp: Opmerkingen SAB rapport

Goedemorgen [redacted],

Bijgaand de opmerkingen betreft mobiliteit en bereikbaarheid ([redacted] en van projectleider [redacted] (Hengelo). Ik wacht nog op twee andere aanvullingen, wanneer ik die binnen heb, zal ik deze direct mailen.

Mobiliteit en bereikbaarheid:

Algemeen

De definitie is:

Ontsluiting/bereikbaarheid > als de locatie in de bestaande situatie makkelijk te bereiken is vanuit stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, zonder allerlei verkeerskundige maatregelen te nemen, dan scoort de locatie hoog;

De termen "stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen" zijn erg verkeerskundig. In onze wegennetvisie spreken wij van "Werk- en transportroutes" en "Sociaal- economische routes". Feitelijk zullen verreweg de meeste locaties niet aansluiten op deze wegen maar via erftoegangswegen. Direct aansluiten op stroomwegen die bij ons dus Werk- en transportroutes zijn is niet wenselijk, deze wegen zijn 80 km/uur en daar willen we zo min mogelijke (extra) aansluitingen.

Voorstel tekst:

Als de locatie in de bestaande situatie makkelijk te bereiken is vanuit een sociaal economische route of de route over bestaande erftoegangswegen kort is, zonder dat op die routes extra verkeerskundige en veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden, dan scoort de locatie hoog. Kunnen de bestaande wegen eenvoudig voorzien worden van extra maatregelen dan scoort de locatie gemiddeld.

Hengelo

In rood mijn opmerkingen/aanvullingen

Ontsluiting/bereikbaarheid: Enkele locaties zijn makkelijk te ontsluiten, zoals De Hietmaat via het bestaande bedrijventerrein (ontsluiten van een woonwijk via een bedrijventerrein is misschien wel makkelijk maar niet gewenst, een bedrijventerrein ken een geheel ander gebruik dan een erftoegangsweg in een woonwijk. Bedrijventerreinen zijn ingericht met als maatgevend voertuig de vrachtwagen en de Ruurloseweg (Ruurloseweg moet Zelhemseweg zijn denk ik). Dat geldt ook voor de Varsselseweg en de Gompertsdijk, ~~maar dit zijn geen stroomwegen~~ Voor beide gebieden geldt dat de bereikbaarheid vanuit het zuiden lastig is omdat hier in het buitengebied geen goede wegen liggen die een bovenlokale functie hebben zoals een Sociaal economische route. De Hietmaat ontsluit via een bedrijventerrein en voor de Gompertsdijk moet verkeer altijd door het centrum van Hengelo, score is daarmee niet optimaal. Voor de Ruurloseweg, Varsselseweg en Gompertsdijk geldt dat er een verkeerstoename door het dorp wordt verwacht. De Kwekerij ligt het dichtst bij de N316, maar er moet dan nog wel een ontsluiting worden gerealiseerd. Daarmee heeft De Kwekerij potentie, maar scoort niet hoog. De kans dat de provincie toe staat een extra aansluiting op de N316 te maken is minimaal. Ontsluiten van de Kwekerij via Vordenseweg en/of de Heurne vraagt om herinrichting van de oostelijke poot van de rotonde met de N316, hier is erg weinig ruimte om een goed ontwerp te maken. De Heurne heeft voldoende breedte om extra verkeer aan te kunnen, dit is echter sterk afhankelijk van de hoeveelheid extra verkeer dat te verwachten is.

Voor De Kwekerij geldt dat er een (volwassen) ruimtelijke structuur aanwezig is die de locatie al deels omsluit. Dat betreffen -naast de bestaande woningbouw- het landgoed, de Regelinklaan en het zonneveld. Dat maakt dat de locatie op een 'natuurlijke' wijze in de hoofdstructuur kan worden ingevuld.

De "hoofdstructuur" waarde die hierboven gegeven wordt een de Regelinklaan klopt niet. De laan is niet van ons en voor het overgrote deel afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, het is een voet-fietspad. (het is niet duidelijk in de tekst wat er met "ruimtelijke structuur" wordt bedoelt.

Daarnaast ligt De Kwekerij meer in de nabijheid van het centrum van Hengelo dan De Hietmaat en is gemakkelijk via de bestaande structuur te bereiken (Hofstraat). Via de Hofstraat naar het centrum lijkt logisch maar hoe kom je in de Hofstraat vanuit de Kwekerij?

Aandachtspunt voor De Kwekerij is de ontsluiting. De locaties Gompertsdijk, Ruurloseweg en Varsselseweg liggen in min of meerdere mate aan bestaande wegen die prima gebruikt kunnen worden door autoverkeer. Niettemin moet dit verkeer wel door de kern Hengelo om de N316 te bereiken. Dat pleit weer voor De Kwekerij: de N316 ligt in de nabijheid (Klopt, maar ga niet uit van een extra ontsluiting op de N316). Nader onderzocht zal moeten worden hoe het autoverkeer tussen de locatie en de N316 kan worden gerealiseerd, zonder de bestaande leefomgeving (teveel) te belasten. Mogelijkheid is via de (dan aan te passen) Hiddinkdijk en Vordenseweg of via een nieuwe ontsluiting parallel aan de Hiddinkdijk. Via de bestaande zuidelijk gelegen buurt is vooralsnog geen mogelijkheid voor een auto-ontsluiting (naast de onwenselijkheid). De Regelinklaan is te smal en er zijn geen doorsteken aanwezig in het bebouwingslint, tenzij er een woning wordt opgekocht voor een dergelijke verbinding. (kortom: er moet infrastructureel veel nieuw aangelegd of bestaand aangepast worden om de Kwekerij bereikbaar te maken)

Voor langzaam verkeer ligt De Kwekerij prima. Via de bestaande structuren (Vordens Voetpad en Regelinklaan) kan het bestaande dorp gemakkelijk worden bereikt. Dat geldt ook voor de Ruurloseweg (maar is een relatief drukke autoverbinding en kent een smal wegprofiel), de Varsselseweg en de Gompertsdijk. In zekere mate ook voor De Hietmaat. De Hietmaat kan voor langzaam verkeer worden ontsloten aan de noordzijde via de bestaande doorsteekjes in de bestaande buurt, maar verder is er niet een duidelijke fietsstructuur naar het centrum van Hengelo op wat korte fietsverbindingen tussen de buurten onderling na.

Er van uitgaande dat de auto niet direct op het dorp zal worden ontsloten (goed dat we hier vanuit gaan maar dat is erg lastig af te dwingen, de nieuwe locaties zorgen altijd voor extra (auto)verkeer door de bestaande woonwijken naar het centrum), maar naar de N316, heeft De Kwekerij als voordeel dat de langzaam verkeersroutes korter zijn dan de autoroutes, wat het gebruik van de fiets stimuleert. Dat scheelt geparkeerde auto's bij de voorzieningen én is goed voor een gezonde leefomgeving. Deze situatie geldt ook voor De Hietmaat, maar niet voor de overige locaties. (Let op dat we ons hier niet rijk rekenen, autobezit en daarmee autogebruik is erg hoog. In Hengelo gaan veel inwoners, ook bij fietsafstanden, met de auto naar de voorzieningen.

Alles afwegende (dit geldt zeker niet voor de bereikbaarheid, in mijn ogen heeft die op zijn meest een minnetje) heeft De Kwekerij derhalve de voorkeur van het gemeentelijke projectteam en het college.

(uit de voordelen)

De locatie ligt dicht bij de N316. Het autoverkeer van en naar de buurt hoeft naar verwachting niet door het dorp te worden geleid;

Zie bovenstaande opmerkingen, dit is feitelijk nauwelijks een haalbaar voordeel.

Zelhem

Ontsluiting/bereikbaarheid: De Hummeloseweg en de Gemeentewerf scoren (zeker bij een gecombineerde ontwikkeling) hoog, vanwege de ligging dicht bij de ontsluiting (Hummeloseweg) naar de Rondweg, die ook relatief weer dichtbij ligt. Er is weinig extra verkeer door het dorp. De Stephanotweg en de Paardenwei scoren ook best goed **beide plannen kunnen niet op de rondweg ontsloten worden, dit moet dan via de Ruurloseweg**. Deze locaties kunnen relatief gemakkelijk via bestaande infrastructuur door het dorp worden ontsloten naar de Rondweg. Dat geldt niet voor de Zandvoortweg. De Rondweg is vergeleken met de overige locaties ver weg en heeft óf een eigen nieuwe ontsluitingsweg nodig óf het verkeer wordt afgewikkeld via de bestaande omliggende buurt(en). **Daar komt bij dat de Zandvoortweg een zandweg is, dus ook de bestaande infrastructuur heeft geen inrichting die past bij een nieuwe ontwikkeling.**

In de verdere onderbouwing staan geen zaken die opmerkingen of aanvullingen vragen.

[REDACTED]

Ik zou op pagina 7 wat explicieter aangeven dat inbreiding qua aantallen niet aan de behoefte kan voorzien. Uitbreiding is daarvoor nodig. Dat staat er nu impliciet door aantal te noemen.

Verder heb ik geen opmerkingen. Zelhem heb ik niet gelezen. Dat laat ik aan [REDACTED] over.

Nog een vraag: zouden we de vinkjeslijst niet opnemen?

Ik denk ook dat we in de communicatie duidelijk moeten maken dat het een nadere beschrijving is van het doorlopen proces. Dus niet een rechtvaardiging achteraf van de keuze! Een aantal mensen gaat dit zo uitleggen.

Wat mij betreft staat het rapport op de site vóór 19 december. Dan kunnen [REDACTED] een toelichting op het rapport presenteren. Of zien jullie dat anders?

Ik heb nog een andere belangrijke vraag:

In het collegevoorstel staat: **Ontwikkelaar (eigenaar) heeft de gemeente al benaderd. Staat open voor fasering en gesprek over verdere invulling evt. met deel (voorlopig) tijdelijke woningen.**

Dit vertrouwen mensen niet. Ik heb gezegd dat de keuze onafhankelijk van eigenaren op inhoud is gemaakt. Dat geloven mensen niet gezien het voorgaande in het collegevoorstel. Ik wil hier de 19^e duidelijkheid over kunnen geven.

Wat is hier gebeurd? Wat is vooraf met ontwikkelaars afgesproken?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]