

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo

Postbus 5

9480 AA te Vries

Eelderwolde, 02-08-2017

**Onderwerp: Zienswijze van Bewonersvereniging Ter Borch op ontwerp bouwplan en bestemmingsplan supermarkt Ter Borch (NL.IMRO.1730.BP-SupermarktTBEW- 0301).**

Geachte leden van de Raad,

Met deze Zienswijze wil de Bewonersvereniging Ter Borch acht vragen aan de gemeente voorleggen, die betrekking hebben op het bestemmingsplan voor de supermarkt in Ter Borch.

De Bewonersvereniging is geen actiegroep en is daarom niet voor of tegen de supermarkt. We willen alle bewoners vertegenwoordigen en de meningen in de wijk over de mogelijke komst van een supermarkt zijn verdeeld. In dialoog met de gemeente streven we naar inzichtelijke procedures en communicatie, met name rond besluiten die de leefbaarheid in de wijk raken. We pleiten daarbij nadrukkelijk voor zaken waar niemand op tegen kan zijn, zoals verkeersveiligheid, beperking van overlast en kwalitatief hoogwaardig groen. We stimuleren betrokkenheid van bewoners bij gemeentelijke planvorming, om waar mogelijk invloed uit te oefenen op de leefbaarheid in de wijk.

Deze Zienswijze richt zich op de consequenties van de supermarkt op het verkeer op de Borchsingel. Over het onderwerp verkeer is de Bewonersvereniging al jaren in gesprek met de gemeente. De manier waarop de gemeente om gaat met het onderwerp verkeer in relatie tot de supermarkt, vind de Bewonersvereniging zeer onzorgvuldig. Vanwege deze onzorgvuldigheid ontstaat de indruk dat de gemeente bewust probeert om een verkeerd beeld te geven van de invloed van de supermarkt op het verkeer. Door het nemen van vergaande verkeersmaatregelen bij de scholen wordt de indruk gewekt dat daarmee alle discussies over verkeer niet meer relevant zijn. Hopelijk kan de gemeente deze indruk wegnemen door een zorgvuldige beantwoording van de acht vragen in deze Zienswijze.

**Verkeersbesluit**

In de Toelichting op het bestemmingsplan van de supermarkt wordt op twee plaatsen gerefereerd aan het Verkeersbesluit over de Borchsingel van 27 september 2016.

In paragraaf 1. Inleiding staat:

*“Bij het raadsbesluit van 27 september 2016 en de uitwerking daarvan op 6 december 2016 is uitdrukking gegeven aan het belang van een goede borging van de verkeersveiligheid in de woonwijk Ter Borch.”*

In paragraaf 4.5.2 Noordelijke aansluiting Borchsingel staat:

*“Conform het raadsbesluit van 27 september 2016 en de uitwerking daarvan op 6 december 2016 vindt onderzoek plaats naar de oorzaken en worden maatregelen getroffen om gemotoriseerd verkeer over de Borchsingel te ontmoedigen, indien het aantal motorvoertuigen ter hoogte van de ecozone meer dan 6.000 per etmaal bedraagt.*

*Het verkeer wordt gemonitord middels zes permanente telpunten. Publicatie van de telresultaten vindt tweewekelijks plaats op de website... ..De verkeersveiligheid in Ter Borch wordt gedefinieerd als een project, waarover - zolang de wijk Ter Borch in ontwikkeling is - twee keer per jaar wordt gerapporteerd aan de gemeenteraad. Na vier rapportages (twee jaar) zal de verkeersveiligheid worden geëvalueerd.”*

Het raadsbesluit van 27 september 2016, waarnaar in de Toelichting verwezen wordt, betreft een Verkeersbesluit dat van groot belang is voor de beoordeling van het bestemmingsplan voor de supermarkt. De gemeente onderkent dit ook door in de Inleiding van de Toelichting al te verwijzen naar het Verkeersbesluit. De Bewonersvereniging heeft eerder gevraagd of dit Verkeersbesluit onderdeel is van de Coördinatie-regeling van het bestemmingsplan voor de supermarkt, dit blijkt dus het geval.

Om het belang van het Verkeersbesluit aan te geven, is het goed om de totstandkoming van het Verkeersbesluit nog eens terug te halen. Bij de behandeling van het vernieuwde Bestemmingsplan Ter Borch in 2016 heeft de Bewonersvereniging in de gemeenteraad diverse malen gepleit voor handhaving van de norm van maximaal 6.000 verkeersbewegingen per dag op de Borchsingel. Toen na juridische toetsing bleek dat een Bestemmingsplan niet geschikt is voor het vaststellen van verkeersnormen, is daarvoor een Verkeersbesluit opgesteld.

Op 27 september 2016 is dit Verkeersbesluit met een amendement door de gemeenteraad aangenomen. Hierin wordt gesteld dat de norm van 6.000 verkeersbewegingen geldt ‘nabij de scholen en/of de kruising met het fietspad’ (zie bijlage 1). Een nadere uitwerking van het verkeersbesluit is op 20 december 2016 in de gemeenteraad vastgesteld, waarbij de specificatie van deze norm naar 250 verkeersbewegingen per uur is geschrappt (zie bijlage 2).

In deze nadere uitwerking van 20 december 2016 staat echter niet dat het meetpunt van de norm bij de scholen ook wordt aangepast naar het rustigste meetpunt op de Borchsingel, de ecozone bij Rietwijk Noord. Wethouder Hofstra gaf in de raadsvergadering van 2 mei 2017 desgevraagd aan dat deze locatie van de norm bepaald is in het bestemmingsplan Rietwijk Noord (zie bijlage 3). Dit is erg vreemd, omdat na juridische toetsing gebleken is dat bestemmingsplannen niet bedoeld zijn voor het vaststellen van verkeersnormen. Dit was nu juist de aanleiding voor het opstellen van het Verkeersbesluit. Terug grijpen op een bestemmingsplan voor een verkeersnorm is dus niet alleen zeer inconsequent, maar juridisch ook niet houdbaar.

**Vraag 1:** Klopt het dat het Verkeersbesluit van 27 september 2016 valt onder de Coördinatie-regeling van het bestemmingsplan voor de supermarkt?

**Vraag 2:** Waarom wordt in de Toelichting wel duidelijk verwezen naar het Verkeersbesluit, maar is deze gezien het belang voor het besluit over de supermarkt niet integraal opgenomen in de Bijlagen?

**Vraag 3:** Waarom wordt gesteld dat in het Verkeersbesluit het meetpunt voor de norm van maximaal 6.000 verkeersbewegingen bij de ecozone ligt, terwijl het Verkeersbesluit aangeeft dat de norm nabij de scholen gemeten moet worden?

### **Verkeersvoorstel**

De Bewonersvereniging heeft al vele malen in haar structurele overleg met de gemeente aangedrongen op een rapportage over de tellingen, conform het Verkeersbesluit. In paragraaf 4.5.2 Noordelijke aansluiting Borchsingel staat hierover het volgende:

*“Het verkeer wordt gemonitord middels zes permanente telpunten. Publicatie van de telresultaten vindt tweewekelijks plaats op de website... ..De verkeersveiligheid in Ter Borch wordt gedefinieerd als een project, waarover - zolang de wijk Ter Borch in ontwikkeling is - twee keer per jaar wordt gerapporteerd aan de gemeenteraad. Na vier rapportages (twee jaar) zal de verkeersveiligheid worden geëvalueerd.”*

Op 12 juni 2018 is een Verkeersvoorstel ter kennisname gebracht van de gemeenteraad, waarin voor het eerst sinds 1,5 jaar aan de gemeente is gerapporteerd over de verkeerstellingen. De gemeente heeft dit Verkeersvoorstel Besloten behandeld, aangezien het verkeer in Ter Borch gevoelig ligt. Pas nadat het Verkeersvoorstel ter kennisname van de raad is gebracht, werd hij openbaar gemaakt. In het Persbericht dat gepubliceerd is werd echter niet duidelijk dat het Verkeersvoorstel en onderliggende documenten inmiddels gepubliceerd waren. Pas nadat de Bewonersvereniging er zelf om gevraagd had ter voorbereiding op ons structurele overleg met de gemeente, hebben we de onderliggende documenten recentelijk ontvangen.

Naast de tellingen heeft de gemeente in het najaar van 2017 een Kentekenonderzoek laten uitvoeren en in februari 2018 het Verkeersmodel laten herijken. Als aanleiding voor het ter kennisname brengen van deze onderzoeken geeft de gemeente aan *“de wens om een zo betrouwbaar mogelijk inzicht te krijgen in het verkeer en de verkeerstromen in en om Ter Borch”*.

De Bewonersvereniging heeft veel vragen over de onderzoeken in het verkeersvoorstel, die in het overleg met de gemeente vaak beantwoord werden met ‘daar heb ik geen opdracht voor gekregen’.

Sinds enkele maanden zijn het vernieuwde Verkeersmodel (d.d. 15 februari 2018) en het Kentekenonderzoek (d.d. 16 april 2018) opgeleverd aan de gemeente. Maar in de bestemmingsplan procedure die op 22 juni 2018 opnieuw gestart is, zijn verouderde onderzoeken uit 2015 en 2016 ter inzage gelegd. Ook zou het Verkeersmodel geactualiseerd zijn, maar na vragen hierover blijkt dat alleen de groei van het verkeer rond het Martiniziekenhuis is geactualiseerd. De verkeerstellingen die als input voor het verkeersmodel in 2015 zijn uitgevoerd, zijn dus niet geactualiseerd met recente tellingen van de afgelopen 1,5 jaar.

Bij vergelijking van het rapport van het verkeersmodel met de eerdere versie van 4 december 2015, is behalve de datum dus echter geen enkel verschil te constateren. Oftewel, aan de gemeenteraad is een actualisatie van het Verkeersmodel ter kennisname gebracht, terwijl het Verkeersmodel exact gelijk is aan het verouderde Verkeersmodel uit 2015.

**Vraag 4:** Waarom zijn de recente onderzoeken naar de tellingen, het kentekenonderzoek en het verkeersmodel niet als bijlagen opgenomen bij het bestemmingsplan, terwijl een actueel inzicht in de verkeerstromen in en om Ter Borch van groot belang is voor een besluit over de supermarkt?

**Vraag 5:** Waarom is het verkeersvoorstel niet behandeld in een openbare gemeenteraad vergadering, zodat politieke verantwoording afgelegd kon worden over de uitvoering van het Verkeersbesluit, voorafgaand aan het opnieuw opstarten van de procedure van het bestemmingsplan van de supermarkt?

## Verkeersmodel

In Bijlage 10 van het bestemmingsplan is het verkeersmodel opgenomen dat door bureau Goudappel Coffeng op 4 december 2015 is opgeleverd. Dit verkeersmodel geeft de volgende berekeningen voor de Borchsingel, ter hoogte van het schoolgebied:

	2012 aansluiting	2012 Ter Borch	2030	2030 Ter Borch
1	700	500	7.300	6.800
2	700	500	2.600	2.100
3	2.000	1.800	3.800	3.300
Schoolgebied → 4	2.500	2.200	5.300	4.800
5	3.000	2.700	5.700	5.100
6	6.800	2.100	7.100	3.800
7	6.200	1.200	5.700	2.100
8	400	400	700	700
9	6.000	1.100	5.600	2.000

*Tabel 3.2: Intensiteiten motorvoertuigen per etmaal en Ter Borch gerelateerd verkeer (afgerond op 100-tallen) op doorsnede*

De tabel laat zien dat op de Borchsingel in het schoolgebied in basisjaar 2012 uitgegaan wordt van 2.200 voertuigen per dag bestemmingsverkeer. Dit zou 2.500 zijn als de aansluiting op de A7 gerealiseerd zou zijn, oftewel 300 doorgaand verkeer. In 2030 is dit volgens het model gestegen naar 4.800 bestemmingsverkeer en 5.300 inclusief aansluiting op de A7, oftewel 500 voertuigen doorgaand verkeer.

De verkeerstellingen die structureel gedaan worden op de Borchsingel, laten zien dat de uitkomsten van het verkeersmodel dat bij het bestemmingsplan is opgenomen niet meer actueel zijn. Sinds november 2016 blijft het verkeer gestaag toenemen na de aansluiting van de Borchsingel op de snelweg A7. Op het weggedeelte voor de scholen is een forse verkeerstoename te zien, ondanks dat bewoners nu ook via een andere route de wijk uit kunnen. Voorafgaand aan de opening van de aansluiting op de A7 passeerden ongeveer 2.200 voertuigen per dag het schoolgebied, wat overeen komt met het basisjaar 2012 in het verkeersmodel. Na de aansluiting op de A7 blijft het aantal voertuigen echter gestaag toegenomen tot 4.000 in juni 2018. Dit is nu al 1.500 hoger is dan het verkeersmodel in basisjaar 2012 voorspelt, terwijl de supermarkt als belangrijkste groeifactor voor het verkeer op de Borchsingel nog niet gerealiseerd is. Dit is een duidelijke indicatie dat de

uitkomsten van het verkeersmodel niet kloppen en geen goede voorspellende waarde hebben over de invloed van de komst van de supermarkt op het verkeer.

Ook het kentekenonderzoek dat in het najaar van 2017 is uitgevoerd, laat zien dat de uitkomsten van het verkeersmodel dat bij het bestemmingsplan is opgenomen niet meer actueel zijn. Het doorgaande verkeer dat hierbij is gemeten is een stuk hoger dan het verkeersmodel voorspelt. Uit het kentekenonderzoek blijkt namelijk dat op een gemiddelde werkdag bij de scholen op de Borchsingel er 231 voertuigen sluipverkeer en 586 voertuigen doorgaand verkeer zijn, totaal dus 817 voertuigen die niet-bestemmingsverkeer van Ter Borch zijn. Uit het Verkeersmodel is af te leiden wat het niet-bestemmingsverkeer is, door het verschil te berekenen tussen de voorspellingen met- en zonder de aansluiting op A7. Dit is het niet-bestemmingsverkeer van Ter Borch, dat volgens bovenstaande tabel uit het verkeersmodel toeneemt van 300 in 2012 naar 500 in 2030. In het recente kentekenonderzoek is gemeten dat 817 voertuigen niet-bestemmingsverkeer zijn, oftewel fors meer dan het verkeersmodel voorspelt voor 2030. Hieruit blijkt overduidelijk dat de uitkomsten van het verkeersmodel dat in het bestemmingsplan wordt gehanteerd niet meer actueel zijn.

**Vraag 6:** Waarom wordt het verouderde Verkeersmodel uit 2015 nog steeds gebruikt als basis voor het bestemmingsplan van de supermarkt, terwijl de gemeente al maanden beschikt over verkeerstellingen en een kentekenonderzoek waaruit overduidelijk blijkt dat de uitkomsten van het Verkeersmodel achterhaald zijn?

### **Verkeersmaatregelen**

In de Toelichting bij het bestemmingsplan van de supermarkt worden grote, kostbare verkeersmaatregelen in het schoolgebied aangekondigd. De uitkomsten van het Verkeersmodel geven echter helemaal geen aanleiding om verkeersmaatregelen te nemen. In paragraaf 3.2 Ontsluiting wordt daar over het volgende vermeld:

*“Daarom wordt de Borchsingel ter hoogte van het Entreegebied aangepast. De komst van de supermarkt en de toename van het aantal leerlingen dat de beide basisscholen bezoekt, geeft daarvoor aanleiding.”*

In Bijlage 25 Notitie inspraak en overleg staat over de toename van het verkeer bij de scholen het volgende:

*“...ter hoogte van de scholen de etmaalintensiteit ca 4.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal is. Dit is een ‘worst – case scenario’, omdat veel mensen naar de supermarkt zullen gaan als ze er langs rijden op weg naar de school/werk/woning en deze ritten zitten al in de huidige gemeten intensiteiten. Er zit dan als het ware een dubbeltelling in intensiteiten. Daarom zal het totaal aantal motorvoertuigbewegingen lager uitvallen.”*

De komst van de supermarkt leidt volgens de gemeente dus tot maximaal 4.900 voertuigbewegingen, ruim binnen de norm van 6.000. In het Verkeersmodel wordt de komst van de supermarkt meegenomen, maar de groei van het aantal leerlingen niet. Consequentie daarvan is dat de groei van

het aantal leerlingen maakt dat de norm van 6.000 wordt overschreden, of anderszins leidt tot onveilige verkeerssituaties, anders zouden de verkeersmaatregelen niet nodig zijn.

**Vraag 7:** Hoeveel is de leerlingen toename van de scholen en welke invloed heeft deze op de hoeveelheid verkeer en op de verkeersveiligheid?

In paragraaf 3.2 Ontsluiting wordt ook het volgende gemeld over de verkeersmaatregelen:

*“De inrichting zal in nauw overleg met de verkeerscommissie van de OBS Ter Borch en de CBS De Rietzanger plaatsvinden.”*

In de bespreking die de Bewonersvereniging en de Verkeerscommissie van de scholen hebben gehad over onze Zienswijzen, bleek echter dat er al lange tijd geen afstemming tussen de gemeente en de Verkeerscommissie is geweest. De suggesties die zij afgelopen jaar hebben gedaan, zijn niet verwerkt in de laatste versie van het bestemmingsplan. De belangrijkste hiervan betreft het advies om geen kiss&ride stroken aan de zuidzijde van de Borchsingel aan te leggen. Doordat deze stroken erg lang zijn, wordt gevreesd dat kinderen de weg gaan oversteken waar ze uitstappen, in plaats van om te lopen via de centrale oversteekplaats. Ook Veilig Verkeer Nederland heeft negatief geadviseerd over kiss&ride stroken aan de overkant van een weg.

De kiss&ride stroken aan de zuidzijde zijn vooral van belang voor de doorstroming van het verkeer op de Borchsingel, doordat minder auto's links af hoeven te slaan naar de parkeerplaatsen bij de scholen of bij de supermarkt. Parkeren op de parkeerplaats is echter veiliger dan gebruik maken van een kiss&ride strook aan de overkant. Als de gemeente verkeersveiligheid belangrijker vindt dan doorstroming van verkeer op de Borchsingel, dan zou ze moeten besluiten om de kiss&ride stroken aan de zuidzijde te schrappen uit het bestemmingsplan.

**Vraag 8:** Waarom heeft de gemeente het advies van de Verkeerscommissie van de scholen en van Veilig Verkeer Nederland genegeerd en toch kiss&ride stroken aan de zuidzijde van de Borchsingel gepland?

We zien uw antwoorden op onze acht vragen graag tegemoet.

Hoogachtend,

Marcel Dol

Voorzitter Bewonersvereniging Ter Borch

## **Bijlage 1 Verkeersbesluit**

### **In het 'Raadsbesluit verkeer in Ter Borch' van 27 september 2016 staat vermeld:**

1. Het werken met verkeersmodellen is uitgangspunt.

Binnen verkeer en vervoer is het werken met verkeersmodellen van verkeerskundige ingenieursbureaus uitgangspunt. Zij hebben hun kwaliteit en betrouwbaarheid bewezen. Dat zijn hoogwaardige verkeerskundige modellen die een goede inschatting kunnen maken van hoe de mobiliteit zich in de praktijk zal gaan ontwikkelen, op basis van theoretische input. Ook in Ter Borch wordt er door Bureau Goudappel Coffeng met een verkeersmodel gerekend. Wij beschouwen het verkeersmodel als een belangrijk instrument voor het verkeer in Ter Borch.

2. Meten is weten.

In een woonwijk die in ontwikkeling is, is het belangrijk om continue te blijven meten of theorie en praktijk met elkaar overeenkomen. Ontwikkelt de daadwerkelijke verkeersintensiteit zich inderdaad zoals het verkeersmodel vooraf had berekend? Als er substantiële afwijkingen worden geconstateerd dan zullen we die verschillen analyseren en middels het geactualiseerde verkeersmodel nieuwe doorrekeningen maken. Wij gaan de hoeveelheid verkeer dan ook monitoren met behulp van zes permanente meetlussen in de weg. Indien de verkeersaantallen afwijken van de aantallen uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng worden de verkregen meetgegevens opnieuw doorgerekend, gezocht naar de oorzaak en wordt het treffen van maatregelen overwogen.

### **In het 'Amendement verkeer ter Borch' van 27 september 2016 staat vermeld:**

Indien blijkt dat de hoeveelheid verkeer over de Borchsingel, nabij de scholen en/of de kruising met het fietspad, structureel (gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen op een door-de-weekse dag gedurende twee weken) meer wordt dan 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal zullen er maatregelen genomen worden om motorverkeer over de Borchsingel te ontmoedigen.

## **Bijlage 2 Nadere uitwerking Verkeersbesluit**

**In de 'Uitwerking van het raadsbesluit van 27 september 2016; Borging veiligheid Verkeer Ter Borch' van 6 december 2016 staat vermeld:**

1. Overeenkomstig het raadsbesluit van 27 september het uitgangspunt van 6000 motorvoertuigen per etmaal handhaven. Het verkeer wordt gemonitord middels zes permanente telpunten en publicatie van de telresultaten vindt tweewekelijks plaats op de website.

2. Bij telcijfers die naar boven afwijken ten opzichte van de ontwikkelingen die het verkeersmodel veronderstelt, nader onderzoek te doen naar de aard, omvang en oorzaak van de verkeersmobiliteit en – indien noodzakelijk – maatregelen treffen.



## **Bijlage 3 Bestemmingsplan Rietwijk Noord**

### **In het 'Bestemmingsplan Ter Borch, Rietwijk Noord' van 11 maart 2013 staat vermeld:**

... worden voorzieningen getroffen om de wijk tijdens de spits alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer.

Hiervan is sprake indien het doorgaand verkeer meer dan 3000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit betekent dat er sprake is van te veel sluipverkeer als over de Borchsingel ( ter hoogte van de ecologische zone van de Rietwijk), structureel meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal gaan.

Dat het risico op doorgaand verkeer ("sluipverkeer") beperkt wordt tot circa 1.400 motorvoertuigen per etmaal. In dat geval zijn er geen maatregelen tegen sluipverkeer noodzakelijk. Mocht blijken dat deze wel noodzakelijk zijn dan is hiervoor ruimte gereserveerd op het tracé van de Borchsingel tussen de Bruilweering en de Woldsloot. Eventuele voorzieningen (bijvoorbeeld een slagboom of een verzinkbare zuil) kan binnen de bestemming "Verkeer" worden gerealiseerd. ...