



Aan de gemeenteraad van Roosendaal,  
Postbus 5000  
4700 KA Roosendaal

Roosendaal, 1 februari 2012

Onderwerp: Aanvulling zienswijze ontwerpbestemmingsplan  
"Herontwikkeling Bloemschevaert, zaaknummer 591564

Geachte gemeenteraad,

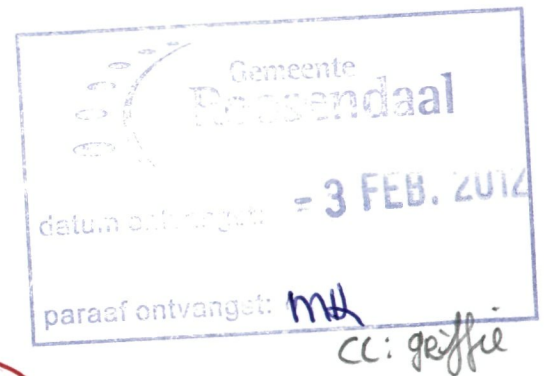
Bij brief van 4 januari 2012 hebben wij een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan "Herontwikkeling Bloemschevaert".

Na het sluiten van de periode voor het indienen van zienswijzen hebben zich nieuwe feiten en ontwikkelingen voorgedaan waartegen wij grote bezwaren hebben. Om die reden vullen wij onze zienswijze van 4 januari 2012 als volgt aan.

In de Roosendaalse Bode van 7 januari 2012 stond in de gemeentelijke pagina Stadserf een publicatie met de agenda van de Beeldvormende vergadering de raadsmededeling "Realisatieovereenkomst Herontwikkeling Bloemschevaert". Via de griffie hebben wij de inhoud van de raadsmededeling ontvangen en op basis hiervan hebben wij op 11 januari 2012 in de beeldvormende vergadering ingesproken. Korthedshalve verwijzen wij u voor de volledige inhoud van die inspraakreactie naar bijlage 1 van deze brief.

Samengevat is door ons toen aan de orde gesteld:

1. De noodzaak van het treffen van een structureel en esthetisch verantwoorde voorziening voor, op of achter de grens van de parkeerplaats en het openbaar groen, omdat nu de situering van de gebouwen en de parkeervoorzieningen in het ontwerpbestemmingsplan leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van onze woning Diamantdijk 383.
2. De kwaliteit van de groenvoorziening van de zichtlocatie dient te worden verbeterd ten opzichte van wat nu zichtbaar op de beschikbare informatie over de groenvoorziening.
3. De fasering van de sloop- en bouwactiviteiten
4. De communicatie over het project en de realisatieovereenkomst richting omwonenden. In dat verband hebben wij het voorbeeld gegeven van een "verhaal van de straat" dat er over de Dijkwetering een overgang naar de Diamantdijk zou worden gemaakt ten behoeve van het bouwverkeer van de Bloemschevaert. De projectleider van Aramis heeft op onze telefonische vraag hiernaar op 11 januari 2012, dit verhaal ontzenuwd door te zeggen dat dit volledig uit de lucht was gegrepen en dat er geen sprake is van een overbrugging over de Dijkwetering voor het bouwverkeer.



5. Verzoek aan de raadscommissie om wel open te staan voor het grote probleem van onze woonsituatie omdat wethouder Adriaansen reeds 2x heeft geweigerd met ons een gesprek hierover te hebben.

In reactie hierop heeft projectwethouder Jongmans o.m. in die vergadering gereageerd dat ook hem niets bekend is van een overgang over de Dijkwetering, wel dat de keerlus naar het hoofdgebouw aan de Diamantdijk al problematisch was voor het verkeer op de Diamantdijk. Bovendien gaf hij aan dat de Covellijndijk voor de hand liggend is voor het bouwverkeer.

Vanwege de onrust bij omwonenden over de bouwverkeerroute, omdat er vanuit de gemeente zou zijn aangegeven dat de Covellijndijk niet als bouwverkeerroute zou worden geaccepteerd, is de 24-uursvraag gesteld waarom de Covellijndijk niet aanvaardbaar is voor de gemeente. Tevens is o.m. gevraagd naar de bereidheid van het college in overleg te treden met de bewoners van de tegenover liggende woningen over een oplossing die structureel, effectief en esthetisch verantwoord is en inspeelt op de overlastsituatie die zij ondervinden van het parkeerterrein.

In de beantwoording van de 24-uursvragen Realisatie-overeenkomst Bloemschevaert ten aanzien van het bouwverkeer zeggen de wethouders Jongmans en Adriaansen dat gemeente en Aramis de Covellijndijk voor de bouwroute onaanvaardbaar vinden om de daarbij vermelde redenen. Zij kijken vooral naar een afwikkeling van het bouwverkeer via de oversteek richting de Diamantdijk, Diamantdijk, Koraaldijk en Flintdijk.

Bij de beantwoording over de kwaliteitsverbetering van de Groenvoorzieningen is toegezegd in overleg te treden met de omwonenden van de Diamantdijk over de bouwverkeerroute, echter er is geen toezegging gedaan in overleg te gaan met de bewoners van de woningen die juist een overlastsituatie hebben van het geplande parkeerterrein.

Naar aanleiding van de beantwoording inzake de bouwverkeerroute hebben de bewoners van de tegenover het complex Bloemschevaert gelegen woningen aan de Diamantdijk 379, 381, 383 en 385 op 23 januari 2012 in een brief aan het college van burgemeester en wethouders een reactie gegeven. Deze wordt als bijlage 2 ter informatie hierbij gevoegd en als ingelast en hierbij herhaald beschouwd.

Hierin staat o.a. hoe de feitelijke gang van zaken is verlopen, welke (wisselende) uitspraken afgelopen periode zijn gedaan door wethouder Jongmans, er zijn kanttekeningen geplaatst bij de genoemde aspecten voor- en nadelen van het uitgevoerde onderzoek, verzoek om het onderzoeksrapport beschikbaar te stellen en het verzoek om ook de etmaalintensiteiten van de wegen van de onderzochte bouwroutes beschikbaar te stellen. Tevens is in die brief duidelijk gemaakt waarom de Diamantdijk voor die betreffende bewoners niet aanvaardbaar is voor het bouwverkeer.

Hierop is, behalve de ontvangstbevestiging, tot nu toe geen enkele reactie ontvangen van de gemeente.

Terugkijkend naar deze recente feiten en ontwikkelingen moeten we constateren dat dit ontwerp-bestemmingsplan de mogelijkheid bevat om overal over de Dijkwetering een overbrugging te maken. Gelet op de (achteraf gezien) zorgvuldig gekozen situering van de gebouwen en het parkeerterrein is het nu mogelijk gemaakt de door de bewoners van de C-dijken zo gewenste doorsteek, het doortrekken van de Covellijndijk naar de Diamantdijk, te realiseren. Effectuering van die doorsteek wordt nu meteen al geforceerd door de Covellijndijk onaanvaardbaar te verklaren voor het bouwverkeer, zodat het bouwverkeer de weg vrijmaakt voor het maken van een tweede ontsluiting van de Covellijndijk naar de Diamantdijk via de overbrugging voor het bouwverkeer.

Herhaalde verzoeken onzerzijds om in overleg met elkaar (bestuurder/ambtelijk) een oplossing te bespreken voor onze overlastsituatie is steeds afgewezen. Mogelijk is de reden om geen gesprek met ons te voeren, de reden dat de door ons gevraagde oplossing van de overlastsituatie het doortrekken van de Covellijndijk naar de Diamantdijk in de weg staat.

Dit is het enige scenario dat past binnen de manier waarop (niet) wordt gehandeld/gereageerd door de gemeente. Tot dit scenario wordt o.m. ook gekomen omdat de gemeente nog steeds niet het gevraagde uitsluitsel heeft gegeven welke locatie zij op het oog hebben bij "de oversteek" richting Diamantdijk. Waarom wordt hier niet "de keerlus" genoemd. Op deze manier wordt de bewoners van de Diamantdijk relevante informatie onthouden en in het ongewisse gelaten om op een gerichte manier voor hun woon- en leefsituatie te kunnen opkomen.

Zowel in de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan als in de samenvatting van de Realisatie-overeenkomst Bloemschevaert is steeds gesteld dat er naast de keerlus geen noodzaak is om een extra permanente ontsluiting te maken voor de C-dijken. Bovendien wordt in de presentatie van het project Bloemschevaert alleen de keerlus aangegeven. Door de mogelijkheid van een tweede ontsluiting in het ontwerp-bestemmingsplan niet uit te sluiten, kan dit in het licht van de recente ontwikkelingen, niet anders worden gekwalificeerd dan als onbehoorlijk bestuur.

Bovendien ontbreekt elke zorgvuldigheid om de gevolgen van deze aanpak voor de omgeving in beeld te brengen en te onderzoeken op (onaanvaardbare) aantasting van het woon- en leefklimaat, het onevenredige nadeel voor omwonenden, de verkeersveiligheid en de goede ruimtelijke ordening. In de milieu-paragraaf wordt aan deze milieu-aspecten volledig voorbij gegaan.



Onze woon- en leefsituatie wordt bij het eventueel maken van een overbrugging en het doortrekken van de C-dijken ook nog volledig teniet gedaan, vanwege hinder van het (neon)licht van auto's, verkeersgeluidhinder, verkeersbewegingen en verkeersonveilige situatie bij een eventueel tweede ontsluiting op de Diamantdijk. Dit alles kan zich op 7 meter afstand over de volle breedte van ons huisperceel en onze huiskamer gaan afspelen.

Wij verzoeken u:

1. bij de vaststelling van het bestemmingsplan:

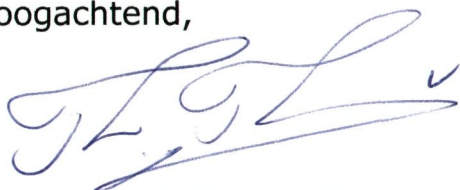
- elke (in)directe mogelijkheid om naast de keerlus nog een andere ontsluiting voor het (bouw)verkeer over de Dijkwetering naar de Diamantdijk uit te sluiten;
- in het bestemmingsplan de door ons gewenste oplossing van de overlastsituatie van het parkeerterrein in het bestemmingsplan te regelen door op de grens van het parkeerterrein en het openbaar groen minimaal een bouwwerk, geen gebouw zijnde, toe te staan van 2,50 meter hoog en over de volledige breedte van het geplande parkeerterrein.

2. De noodzaak te onderschrijven van het treffen van een structureel en esthetisch verantwoorde voorziening voor, op of achter de grens van de parkeerplaats en het openbaar groen, omdat nu de situering van de gebouwen en de parkeervoorzieningen in het ontwerp-bestemmingsplan leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van onze woning Diamantdijk 383.

3. In verband hiermee burgemeester en wethouders uit te nodigen om met de betreffende bewoners te komen tot een aanvaardbaar voorstel voor een adequate voorziening. De betreffende voorziening dient als een kwalitatieve verplichting ten behoeve van onze woning Diamantdijk 383 zekerheid te geven omtrent zowel de realisatie, de instandhouding en het onderhoud van die voorziening tegen de overlastsituatie.

Nog steeds willen wij graag in overleg komen tot een verantwoorde inrichting van de noodzakelijke oplossing die past binnen het plan voor de Buitenruimte. Omdat zowel het bouwplan, als het plan voor de groenvoorziening pas na de hoorzitting worden gepresenteerd aan de omwonenden kunnen wij opnieuw nu niets ondernemen.

Hoogachtend,



Ir. Ing. T.A.C.M. van Thoor  
Diamantdijk 383  
4706 HM Roosendaal



W.D.A.M. van Thoor-Verhulst

*Bylagen-2*

Bijlage 1 behorende bij brief van 1 februari 2012 aan de gemeenteraad inzake Aanvulling zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Herontwikkeling Bloemschevaert, zaaknummer 591564

Inspraakreactie raadsmededeling Realisatieovereenkomst Herontwikkeling Bloemschevaert tijdens Beeldvormende Raadsbijeenkomst 11 januari 2012

Geachte aanwezigen,

Van de mogelijkheid om in te spreken op de raadsmededeling "Realisatieovereenkomst Herontwikkeling Bloemschevaert" maak ik graag gebruik.

Naast het positieve nieuws dat er na lang onderhandelen overeenstemming is bereikt tussen gemeente en Aramis en Stichting Groenhuysen, wil ik wijzen op een aantal onduidelijkheden en aandacht vragen voor relevante zaken die tussen wal en schip terecht kunnen komen.

Als eigenaar/bewoner van de woning Diamantdijk 383, die recht tegenover het complex van de Bloemschevaert ligt, zal ik dagelijks geconfronteerd gaan worden met de sloop- en bouwwerkzaamheden, gedurende de eerstkomende 6 jaren en ik zal daarna, hopelijk voor de rest van mijn leven, uitzicht hebben op het al dan niet volledig gerealiseerde complex.

Door mij is een zienswijze tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingediend o.a. ten aanzien van de bouwhoogte van het hoofdgebouw, de situering van de bebouwing en de parkeerplaatsen.

In het ontwerp-bestemmingsplan komen een aantal zaken **niet** aan de orde die wel in de realiseringsovereenkomst worden geregeld en **of juist niet zijn geregeld** en waarover wel duidelijke afspraken zijn of dienen te worden gemaakt.

In de raadsmededeling wordt terecht opgemerkt dat de locatie Bloemschevaert heel bijzonder is en veel kwaliteit heeft. Een belangrijk onderdeel van die kwaliteit is de situering en de bouwhoogte van de aanwezige bebouwing te midden van prachtig groene zones en in samenhang met de Dijkwetering. Hier is sprake van een zichtlocatie.

Nu de internetsite Bloemschevaert is bijgewerkt heb ik kennis kunnen nemen van het *voorlopig* ontwerp Inrichtingsplan. In hoeverre dit inrichtingsplan definitief is/wordt, is mij niet bekend. In de raadsmededeling wordt gesproken over het plan voor de Buitenruimte, waarbij zowel gemeente als Aramis verantwoordelijk zijn voor hun eigen gebied.

### **Parkeren en Buitenruimte.**

In het kader van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan heb ik o.m. bezwaar gemaakt tegen de situering van de 200 meter lange parkeerstraat met 251 parkeerplaatsen, gelegen in west/oostelijke richting en waarvan 49 parkeerplaatsen tot op een afstand van 60 meter van onze huiskamer. zijn gesitueerd.

Omdat het plangebied Bloemschevaert ook nog belangrijk hoger ligt dan de tegenover liggende woonpercelen aan de Diamantdijk, mogelijk 1,50 tot 2 meter, hebben wij nu al, zittend in onze stoel, hinder van het schijnsel van de koplampen van auto's die parkeren bij de bestaande aanleunwoningen. Omdat dat aantal auto's nu beperkt is, hebben wij hiertegen tot nu toe geen bezwaar gemaakt.

Behalve voor het parkeren zal de parkeerstraat ook gebruikt worden door al het bestemmingsverkeer voor het hoofdgebouw en de daaronder gelegen parkeergarage met 91 parkeerplaatsen. Ook is het de toegangsweg voor het autoverkeer van de eigenaren/gebruikers van de watervilla's en anderen om resp. te parkeren in de parkeerkelder met 43 parkeerplaatsen en de daar ter plaatse gelegen 53 bovengrondse parkeerplaatsen. Om in totaal 236 parkeerplaatsen te kunnen bereiken, zullen de betreffende auto's steeds tot ca. 60 meter afstand van onze woning/huiskamer moeten rijden. Het zal duidelijk zijn dat we van zowel de verkeersbewegingen als het lichtschijnsel van de koplampen van die auto's onevenredige overlast zullen ondervinden, hetgeen uiteraard niet acceptabel is.

Bij de beantwoording van de inspraakreactie is door het college van B&W gesuggereerd hiervoor een oplossing te vinden, waarbij wordt gedacht aan dichtere en hogere beplanting. Ik ben van mening dat we in gezamenlijk overleg tot een goede oplossing moeten komen, die structureel en effectief is en bovendien esthetisch verantwoord voor deze zichtlocatie.

Omdat bij ongewijzigde situering van de bebouwing en/of parkeerplaatsen de oplossende voorziening plaats zal moeten vinden op, voor of achter de grens van de parkeerplaats en het openbaar groen vraag ik mezelf af wie nu hiervoor verantwoordelijk is. Hierin dient m.i. de realisatieovereenkomst te voorzien. Ik wil wel duidelijkheid hierover.

### **Buitenruimte, groenvoorziening zichtlocatie..**

Indien het voorlopig inrichtingsplan wordt gehanteerd als het uit te voeren ontwerp Buitenruimte zoals bedoeld in de realisatieovereenkomst, wil ik er op wijzen dat de invulling met groen voor het gebied gelegen tussen de Dijkwetering en de geprojecteerde bebouwing tegenover de Diamantdijk onvoldoende is. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de te beperkte ruimte, maar ook dat er te weinig oog is voor het feit dat er veel gesloten bouwmassa is op de begane grond. Over een lengt van totaal bijna 150 meter wordt op ooghoogte aangekeken tegen de gesloten wand van het hoofdgebouw boven de parkeergarage en de parkeerkelder van de

watervilla 's Afgezien van het feit dat dit een zichtlocatie is waarbij het project zich presenteert aan de wijk, acht ik het ook voor mij persoonlijk niet acceptabel ook altijd tegen 150 meter gesloten betonnen wanden te moeten aankijken. Om die reden acht ik het van belang de groenvoorziening voor dit onderdeel te verbeteren.

### **Fasering.**

In de realiseringsovereenkomst is een fasering van de bouw aangegeven als inspanning voor de periode 2012 tot 2014 en als richtinggevend. 2014 tot 2016. In verband hiermee komen bij mij de volgende vragen naar voor.

Hoe wordt de sloop gefaseerd, die aan de bouw vooraf gaat. Hierover wordt kennelijk geen duidelijkheid gegeven in de realiseringsovereenkomst. Kan het voorkomen dat bebouwing gesloopt wordt en daarna percelen onbebouwd blijven?

De aanleg van het aantal parkeerplaatsen is gerelateerd aan het totaal aantal woningen op de locatie. Worden de parkeerplaatsen ook gefaseerd aangelegd en zo ja hoe ziet die fasering eruit.

Wordt het woonrijp maken ook gefaseerd uitgevoerd. Zo ja en hoe?

De fasering beslaat een periode van minimaal 6 jaar. Hoe wordt met de realisering van de buitenruimte omgegaan. Ik mag aannemen dat men hiervoor ook een fasering heeft, zo ja hoe ziet deze er uit?

Vorige week heeft de gemeentelijk projectleider me voor een aantal vragen verwezen naar de projectleider Bloemschevaert van Aramis. Gelukkig heeft deze mij vanmiddag nog terug gebeld en direct "het verhaal van de straat" ontzenuwd, dat er over de Dijkwetering een overgang zou worden gemaakt naar de Diamantdijk voor al het bouwverkeer ten behoeve van de Bloemschevaert. Dit is een voorbeeld van een "verhaal van de straat" die er zoveel gaan en zijn te voorkomen door ook de omwonenden regelmatig te informeren.

Vandaar dat het me verbaast dat in de realiseringsovereenkomst wordt bepaald te communiceren met de bewoners/cliënten en de pers. Naar de omwonenden wordt echter niets gedaan. De omwonenden kunnen dus in de krant lezen, dat er iets groots gaat gebeuren. Wat, waar, wanneer en hoe is nog steeds volstrekt onbekend.

Omdat het me tot nu toe niet is gelukt met een bestuurder aan tafel te zitten om onze eigen woonsituatie in dit proces aan de orde te stellen en hiervoor oplossingen te zoeken, (2x is een door ons gevraagd gesprek afgewimpeld door wethouder Adriaansen, waarbij de tweede afspraak zelfs ambtelijk geannuleerd) hoop ik dat de raadscommissie wel aandacht heeft voor deze inbreng die niet alleen persoonlijk is maar ook van algemeen belang.

W.D.A.M. van Thoor-Verhulst  
Diamantdijk 383  
4706 HM Roosendaal

Bijlage 2 behorende bij brief van 1 februari 2012 aan de gemeenteraad inzake Aanvulling zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Herontwikkeling Bloemschevaert, zaaknummer 591564.

Geacht college van burgemeester en wethouders  
Postbus 5000  
4700 KA Roosendaal

Roosendaal 23 januari 2012

Onderwerp: Route bouwverkeer Herontwikkeling Bloemschevaert

Tijdens de beeldvormende bijeenkomst van 11 januari 2012 heeft Mevrouw Van Thoor ingesproken op de raadsmededeling inzake de realisatieovereenkomst Herontwikkeling Bloemschevaert. O.a. heeft zij toen in het kader van de communicatie aangehaald dat het gebrek aan informatievoorziening naar de omwonenden leidt tot "verhalen van de straat", zoals het maken van een overbrugging over de Dijkwetering voor het bouwverkeer ten behoeve van de Bloemschevaert. De projectleider Bloemschevaert van Aramis heeft aan Mevrouw Van Thoor op 11 januari 2012 dit verhaal ontkend en gezegd dat hiervan op geen enkele manier sprake is of zal zijn. Het zou, volgens de projectleider van Aramis, volledig uit de lucht gegrepen zijn dat er een overbrugging over de Dijkwetering wordt gemaakt voor het bouwverkeer.

Naar aanleiding van dit onderdeel van het "ingesprokene", heeft wethouder Jongmans 11 januari 2012 samengevat het volgende gezegd. De gedetailleerde uitwerking van de bouwverkeerroute moet nog plaatsvinden. De Covellijndijk is een voor de hand liggende route voor het bouwverkeer. Hem is niets bekend over een eventuele verbinding naar de Diamantdijk. Bij een overbrugging over de Dijkwetering naar de Diamantdijk zullen er, nog steeds volgens wethouder Jongmans, onherroepelijk problemen op de Diamantdijk ontstaan. Het is al een crime geweest om voor een deel van het project Bloemschevaert een ontsluiting naar de Diamantdijk te maken via een keerlus. De conclusie van de gevoerde discussie is dat wethouder Jongmans zal nakijken hoe het bouwverkeer voor dit project wordt ontsloten.

Nadien is uit betrouwbare bron vernomen dat de gemeente aan Aramis te kennen heeft gegeven dat de Covellijndijk voor de gemeente niet aanvaardbaar is als route voor het bouwverkeer.

De hierover gestelde 24-uursvraag van CDA en VVD is beantwoord door de wethouders Jongmans en Adriaansen. Naar aanleiding hiervan zijn in de commissie Omgeving van 18 januari 2012 nog aanvullende vragen gesteld en besproken.

Hierbij merkte wethouder Jongmans nog op dat:



de afwikkeling van het bouwverkeer via de Diamantdijk, Koraaldijk en Flintdijk het voordeel heeft dat de busroute hier langs loopt.  
Er zijn volgens hem 3 alternatieven: De Covellijndijk, de Diamantdijk/Koraaldijk/Flintdijk of een combinatie van beide afhankelijk van de fase van het bouwproces. Op het eind van zijn betoog wordt evenwel opnieuw benadrukt dat de Covellijndijk niet aanvaardbaar is.  
Omdat in de beantwoording van de 24-uursvraag o.m. werd aangegeven dat de bewoners van de C-dijken het ingenomen standpunt van de gemeente en Aramis ondersteunen, is desgevraagd toegezegd dat wethouder Jongmans ook met de bewoners van de andere route overleg zal plegen alvorens over te gaan tot het definitief vaststellen van de sloop- en bouwroute.

Omdat wij, als bewoners van de Diamantdijk, tegenover de Bloemschevaert, sedert mei 2010 niets meer hebben gehoord van de gemeente, hadden wij het idee, gezien de indertijd gegeven tijdsplanning, dat het project Herontwikkeling Bloemschevaert geen doorgang zou vinden.

Inmiddels gealarmeerd en overvallen door ons zeer recent waargenomen signalen dat het project Bloemschevaert weer op de rit is gezet, willen wij, als overburen van dat complex en het meest direct betrokken bij alle ontwikkelingen die op dit terrein gaan plaatsvinden, puntsgewijs als volgt reageren op uw beantwoording van de vraag waarom de Covellijndijk niet aanvaardbaar is voor de gemeente.

"In het voortraject zijn door Aramis en gemeente alle voor- en nadelen besproken van de bouwrouting en welke route voor het bouwverkeer de voorkeur heeft". Hierbij is niet aangegeven welke bouwverkeerroutes zijn vergeleken. Dit is noodzakelijk om te kunnen komen tot het benoemen van de **voor- en nadelen van de onderzochte routes ten aanzien van genoemde aspecten.**

De mededeling dat zaken als, veiligheid (spelende kinderen), breedte van wegen, splitsen van bestemmingsverkeer, woonkwaliteit huidige bewoners, hinder omwonenden, mogelijke fysieke ingrepen aan de omgeving (snoei, kap van bomen, aanpassen oversteek/oeverrand Dijkwetering) en de verkeersintensiteit op toeleidende wegen zoals Takspui het afwikkelen van bouwverkeer via Covellijndijk negatief beïnvloeden, geeft geen enkel **inzicht in hetgeen als een voor -of een nadeel wordt gezien van (welke??) onderzochte alternatieven. Bovendien is het essentieel dat het daarbij ook moet gaan om kwantitatief meetbare aspecten.**

Gelet op de taalkundige betekenis van de woorden "via de oversteek" (laatste zin beantwoording 24uurs vraag) richting de Diamantdijk/Koraaldijk/Flintdijk, zou het moeten gaan over een bestaande oversteek. In de raadsmededeling "Realisatieovereenkomst

Bloemschevaert" wordt bij het onderdeel "Aanpassingen Diamantdijk" o.m. gesproken over het aanpassen van de oversteek Diamantdijk bij de keerlus. Wij nemen aan dat we er van mogen uitgaan dat U hierbij de oversteek ten behoeve van de keerlus en niet nog een te realiseren overbrugging beoogt.

Wilt U schriftelijk bevestigen dat het over die locatie gaat en dat uitsluitend die locatie betrokken is in het door U verrichte onderzoek.

Geconstateerd moet worden dat de door u beoogde eventuele bouwroute via de aan te leggen keerlus, slechts zal kunnen functioneren ten behoeve van de sloop- en bouwwerkzaamheden die op de locatie van het nieuwe hoofdgebouw moeten worden uitgevoerd. Al is de waarde van de keerlus voor het sloop en bouwverkeer zeer gering, toch zijn wij van mening dat ook dit onaanvaardbaar is.

Ook willen wij benadrukken dat nu of in de toekomst het onaanvaardbaar is dat er een tweede (tijdelijke) overbrugging elders over de Dijkwetering komt. Wij worden in onze conclusie gesterkt door het feit dat in de raadsmededeling Realisatieovereenkomst Bloemschevaert bij het onderdeel "Aanpassingen Diamantdijk" in de tweede volzin wordt aangegeven dat het "Vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling (waaronder ook calamiteiten) is het niet noodzakelijk om een extra permanente ontsluiting te maken. De keerlus voorziet hier in noodzakelijke behoeften vanuit vervoers- en bevoorradingspunt."

Wij zijn van mening dat hier ook geen tijdelijke overbrugging dient te worden gemaakt, omdat hiermee een situatie wordt gecreëerd waarvan het rapport "Aanvullend verkeersonderzoek Zuidoostkwartier" (definitieve versie 2 december 2008, kenmerk RSD105/Wrd/0808/) stelt dat er geen noodzaak is om een extra ontsluiting te realiseren tussen de C-dijk en de Diamantdijk.

**Kortom voor alle duidelijkheid: een bouwroute over de Dijkwetering naar de Diamantdijk is onacceptabel.**

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de beoordeelde aspecten is het van belang vast te stellen dat bestaande wegen in een woonwijk bedoeld zijn en gebaseerd zijn op het normale gebruik van de in die wijk gelegen woningen en voorzieningen, hiertoe horen uiteraard ook normale maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen en het daarmee samenhangende verkeer.

In dit verband verwijzen wij ook naar meergenoemd verkeersonderzoek Zuidoostkwartier, waarin de nu aan de orde zijnde ruimtelijke ontwikkelingen van de Bloemschevaert, maar ook die van het Jan Tinbergencollege, de sporthal, jeugdzorgcluster- en woongebouw en de moskee, zijn meegenomen. **In dit onderzoeksrapport wordt de Covellijndijk, volgens de berekening tot het jaar 2020, als verkeersveilig aangemerkt.**

### Aspecten voor- en nadelen.

Veiligheid.(spelende kinderen)

Wij zijn van mening dat verkeersveiligheid zich op een hoger niveau afspeelt, en waarbij de veiligheid naast die van (spelende) kinderen, ook van andere weggebruikers moet worden gediend.

Het aantal oversteekconflicten is cruciaal, niet alleen van het gemotoriseerde verkeer onderling, maar vooral ook de confrontatie van gemotoriseerd verkeer met fietsers en voetgangers ( w.o. de extra kwetsbare groepen, zoals gehandicapten, ouderen en kinderen) Bovendien is het aantal en intensiteit van genoemde verkeersdeelnemers relevant. De afwezigheid van (alternatieve) vrijliggende fietspaden (op de route naar de scholen, de centrumvoorzieningen en het Dijkcentrum) is eveneens een zeer belangrijk aspect.

### De breedte van de wegen.

Niet alleen de breedte van de weg maar ook zaken als de verkeersintensiteit op die weg, alsmede de functie en de inrichting van de weg/of het wegdek zijn van belang.

Dat de busroute langs een bepaalde weg gaat is naar onze mening in deze niet leidend, omdat de routing van een stadsbus samenhangt met het bedienen van een bepaald aantal bewoners op een bepaald te belopen afstand. Indien de route van de stadsbus volgens wethouder Jongmans de voorkeur heeft, dan mogen we aannemen dat de route van de stadsbus langs de Beryldijk, Barietdijk etc. ook betrokken is in de vergelijking van de alternatieven.

### Splitsen bestemmingsverkeer.

Wat wordt exact bedoeld met splitsing bestemmingsverkeer??.

### Woonkwaliteit huidige bewoners.

Wij zien met lede ogen aan hoe wordt omgegaan met de woonkwaliteit van de bewoners in hun laatste levensfase. Met name hebben we daarbij de bewoners van het hoofdgebouw op het oog.

Door als ontwikkelende partijen **niet** te kiezen voor een tijdelijke huisvesting voor deze groep bewoners elders in een rustige omgeving, zoals in andere gemeenten zeer gebruikelijk is, zitten die bewoners de eerstkomende jaren midden in de geluidsoverlast van de sloop- en bouwwerkzaamheden met aan alle kanten uitzicht op een bouwlocatie. Bovendien zullen de bewoners van het huidige hoofdgebouw van dichtbij getuige kunnen zijn, namelijk op een afstand van 10 meter, hoe een gebouw van 28 meter hoog (60 meter lang) en 15 meter hoog (40 meter lang) wordt gerealiseerd. Omdat zowel de bewoners van het hoofdgebouw als de bewoners van de aanleunwoningen op het bouwterrein blijven wonen, is de keuze van de route niet van invloed op hun woonkwaliteit.

### Hinder omwonenden.

Wij zijn met vele anderen, omwonenden van dit complex en die omwonenden zullen in meer of mindere mate geconfronteerd gaan worden

met de sloop- en bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer. Toch is de overlasterisituatie voor een aantal omwonenden onevenredig veel groter. Wij zijn degenen die die groep vormen. Gedurende de eerstkomende 7 jaren en mogelijk langer zullen wij dagelijks geconfronteerd gaan worden met de geluidsoverlast van de sloop- en bouwwerkzaamheden en moeten we aankijken tegen een bouwterrein.

Het is voor ons niet acceptabel dat de gemeente voor het bouwverkeer de Covellijndijk als onaanvaardbaar beoordeelt, terwijl eerder genoemd aanvullend verkeersonderzoek aangeeft dat de Covellijndijk verkeersveilig is. Verwerpelijk is dat dit non-argument wordt gebruikt om te overwegen het bouwverkeer via de Diamantdijk/Koraaldijk/Flintdijk te leiden.

#### Fysieke ingrepen,

Omdat de normale toegangsweg naar de Bloemschevaart kan worden gebruikt voor de sloop- en bouwroute zijn hiervoor geen fysieke ingrepen nodig.

#### Verkeersintensiteit Takspui.

Wat is de verkeersintensiteit van Takspui als toeleidende weg, die wordt namelijk niet genoemd. In het verlengde hiervan is het voor een volledig onderzoek noodzakelijk ook de verkeersintensiteit in beeld te brengen van de Cameedijk, de Covellijndijk, het betreffende wegvak van de Diamantdijk, de Koraaldijk en de Flintdijk.

Opdat wij ons goed kunnen voorbereiden op het overleg van U met de bewoners, verzoeken wij U uw onderbouwing van de voor- en nadelen van voornoemde aspecten van de onderzochte (alternatieve) routes voor het bouwverkeer via toezending beschikbaar te stellen.

Ten slotte verzoeken wij U tijdig aan te geven wanneer U het door U toegezegde overleg gaat voeren.

Hoogachtend,

Mr. J.O.L.G. Haast en J.E. Haast-van Alphen, Diamantdijk 379 Roosendaal

J.W. Huyser en J. Huyser- Keverkamp, Diamantdijk 381, Roosendaal

Ir.Ing. T. van Thoor en W. van Thoor-Verhulst, Diamantdijk 383, Roosendaal

M.J.M.M. Kouters RVGM-E en J.D. Kouters-Verheijen, Diamantdijk 385, Roosendaal