

## Overleg omwonende Stekeldijk 13 juni 2016

### Aanwezig:

G. Vorstman	Botterstraat 19
M. Kerkhoff	Tuinvereniging Isis p/a Botterstraat 85
A. Erdogan	Botterstraat 97
M. Lageveen	Botterstraat 34
P. Hogenes	Jolstraat 5
M.H. Philippsborn	Botterstraat 87
R. de Groot	ontwikkelaar van Wijnen
O. Rohde	gemeente Purmerend
E. van Schooten	gemeente Purmerend

### Afwezig

R. Hendriks	Tuinvereniging Isis p/a R. Holstraat 6
S. Slacht	Botterstraat 16
R. van Aart	Botterstraat 103
R. Groote	Botterstraat 50
E. Farber	gemeente Purmerend

### Verslag c.c.

M. Vreeburg	Wooncompagnie
E. Eman	Wooncompagnie

O. Rohde zit vanavond voor en maakt een verslag.

E. van Schooten start de presentatie met nodige uitleg over de overgebleven 2 toegangswegen naar het nieuwbouw project Stekeldijk (presentatie wordt hierbij gesloten).

Er is enige verwarring over de nummering van de verschillende toegangswegen. In de eerdere presentaties is gesproken over variant 1 t/m 4, nu overgebleven zijn variant 2 en 4. E. Schooten past de nummering aan op de huidige presentatie.

De oversteek bij de Henri Dunantstraat wordt apart van de ontsluiting Stekeldijk onderzocht. Een extern bureau heeft opdracht gekregen voor een onderzoek naar de verkeersveiligheid van deze oversteek.

De inrit naar het terrein bij variant 4 klopt niet deze wordt aangepast naar de inrit tussen gebouw B en C in.

Dhr Lageveen verzoekt om nog een variant op 4C toe te voegen, E. van Schooten neemt deze variant mee.

De bewoners van de Botterhoek hebben een duidelijke voorkeur voor variant 4 en verwachten bij variant 2 overlast van het bijkomende verkeer in de vorm van:

- Weg gevaarlijk dicht langs entree Botterhoek

Als voorbeeld wordt entree Viervorst aan de Primulastraat getoond deze zit dicht bij de weg en ook is hier de verkeersintensiteit een stuk hoger en heeft tot nu toe geen onveilige situaties opgeleverd. De afstand tussen de voorgevel Botterhoek en de rijbaan is ca 10 meter

- Overlast uitlaatgassen ongezond

De geschatte toename van ca 650 auto bewegingen bij het realiseren van de 102 woningen zal volgens dhr. R de Groot de verkeertoename met 650 auto's per etmaal nauwelijks resulteren in een toename van uitlaatgassen, waardoor er sprake zou zijn van een achteruitgang van de luchtkwaliteit. In ieder geval zo beperkt en binnen de landelijke normen dat er geen overschrijding ontstaat waardoor dit plan niet uitgevoerd kan worden.

- Gevaar voor voetgangers.

Het bestaande trottoir wat er nu is blijft gehandhaafd en geeft mogelijkheid om veilig te wandelen. Ook is het gebied een 30 km per uur zone, in het ontwerp zal er gekeken worden naar snelheid remmende maatregelen o.a. ter hoogte van het fietspad.

- Problemen met haaks parkeren

Er is op meerdere plaatsen in de wijk haaksparkeren en wordt niet als onoverkomelijk gezien, een auto kan ook achteruit ingeparkeerd worden, dat willen de bewoners niet i.v.m. uitlaatgassen richting de woningen.

- Te hard rijdende auto's

De weg is en blijft een 30 km per uur zone, zoals eerder aangegeven zal er gekeken worden naar snelheid beperkende maatregelen nabij het fietspad.

- Toename verkeer Botterstraat ter hoogte van huisnummer 48/58

Er is eerder aangegeven door de buurt, dat de ontsluiting rechtsaf door Botterstraat en via Aakstraat zeer onwenselijk is. Een oplossings richting hiervoor zou kunnen zijn afsluiting door eenrichtingsverkeer of fietssluis

aanleggen. Dit zou inhouden dat het verkeer wat nu van de Aak-, Jol- en Botterstraat langs 48/54 rijdt komt te vervallen.

- Bebouwing is te hoog

In de eerste presentatie is er in overleg met de aanwezige een tweetal aanpassingen aan de nieuwbouw gedaan om hieraan tegemoet te komen, het complex is in zijn geheel een stuk naar achter geschoven en de hoge en lage woongebouwen zijn omgedraaid. Hierdoor is het lage gebouw ter hoogte van het seniorencomplex gekomen.

De voorkeur van de ambtelijke vertegenwoordigers o.a. van verkeer, stedenbouw en groen gaat naar variant 2 om de volgende redenen:

- Veilige overzichtelijke kruising voor fietsers en autoverkeer

Een duidelijke kruising met voorrang voor fietsverkeer op de Stekeldijk geeft een overzichtelijk en veiliger verkeersbeeld, dan het mengen van fietsers en verkeer op een rijbaan zoals variant 4.

- Behoud bomen Stekeldijk

Wens van vele aanwezige op eerdere bewonersavond is om het groen langs de Stekeldijk met rust te laten, een kruising bij variant 2 kost ca 5 bomen variant 4 en varianten daarop gaan ten kosten van veel meer bomen. Dhr. Lageveen vindt de kwaliteit van de bomen matig, blijft wel de wens van veel bewoners om de bomen met rust te laten. Mochten er bomen in de toekomst gekapt moeten worden vanwege levensduur of kwaliteit dan zullen daar weer bomen voor terug worden geplant.

- Stedenbouwkundig betrekken van Stekeldijk bij rest van de wijk

Een aansluiting met variant 2 betreft stedenbouwkundig gezien de Stekeldijk bij de rest van de woonwijk, een weg aanleggen zoals variant 4 maakt van de nieuwbouw een soort van schiereiland geïsoleerd van de rest van de wijk.

- Huidige weg is geschikt voor aansluiting en financieel voordelig

Bij variant 2 is het grootste deel van de weg aanwezig, het doortrekken van deze weg vergt een minimale financiële investering, in deze variant kan ook het aangegeven probleem van parkeren taxibusjes en ambulance worden meegenomen en heeft als neven effect dat de sociale controle bij het doortrekken van de weg wordt vergroot. Verkeerskundig wordt dit een veilige overzichtelijke kruising voor fietsers en autoverkeer.

Een haakse aansluiting op het fietspad van de Stekeldijk (fietspad in de voorrang) kan op een verkeersveilige manier ingepast worden.

Bij het aanleggen van variant 4 zullen de sloten voor een deel verdwijnen waarvoor elders in de wijk zgn. watercompensatie terug moet komen. Verder is de dijk van historische en archeologische waarde die kunnen meewegen bij een besluit. Het belangrijkste verkeersveiligheidsrisico in deze variant is het aansluiten van het auto en fietsverkeer, deze kruizen elkaar bij de entree van het plangebied Stekeldijk. Kruisingen tussen wegen die haaks uitgevoerd worden zoals variant:2 , met voldoende zicht, geven minder risico m.b.t. de verkeersveiligheid

De bewoners zijn het hier niet mee eens en vinden dat er niet naar hun geluisterd wordt, er ontstaat een discussie over het wel of niet horen van bewoners en afstemmen van de plannen op hun wensen.

De vertegenwoordigers van gemeente en Van Wijnen kunnen zich daar niet in vinden, er is volgens hen wel degelijk geluisterd en met veel punten ook wat gedaan, echter kan het zijn dat we het niet op alle punten eens worden met elkaar.

O. Rohde legt uit dat er volgende week een presentatie aan de Raad zal zijn. Hij zoekt nog even uit of dat openbaar is en meld dit terug bij dhr. Hogenes. Verder zijn er mogelijkheden voor de inwoners van Purmerend om bezwaar te maken tegen het bouwplan als het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Tevens is er een mogelijkheid om in te spreken bij de Raad als het plan wordt behandeld in de commissie.

Blijft de volgende vraag nog open staan:

*Wat is de afstand tussen het seniorencomplex en de beoogde nieuwbouw?*

R. Groot zoekt dit uit.

Rondvraag:

- Presentatie commissie 20 juni
- Start bestemmingsplan procedure eind juni
- Volgend gesprek over invulling met bewoners na afwikkeling bestemmingsplan
- Is de presentatie openbaar? O. Rohde meld dit terug

O. Rohde sluit de vergadering en dankt de aanwezigen