

Beantwoording ontvangen reacties op het voornemen tot aanpassing van het Verkeerscirculatieplan (VCP) Uift

nr			opmerking	antwoord
Elk nummer correspondeert met een ingekomen reactie. Voor het openbare overzicht zijn de reacties geanonimiseerd (betreffende inspreker weet welk nummer van hem/haar is). Indien er meerdere punten door een inspreker naar voren gebracht zijn, is er een				
1	13ink01093	1.1	Het VCP en de schetsinrichting ATAG terrein doorkruisen een bestaande erfdiensbaarheid, waardoor er geen uitweg meer op de Veldstraat is	De erfdiensbaarheid staat los van de voorgestelde verkeerscirculatie. De aanwezigheid van de betreffende erfdiensbaarheid is bekend en zal ook gerespecteerd worden. Aangaande deze zaak wordt inmiddels een separaat traject opgepakt om dit met u af te wikkelen.
		1.2	In de voorliggende plannen wordt geen vervangende erfdiensbaarheid aangegeven	zie beantwoording onder 1.1
		1.3	Perceel P139 wordt in de plannen betrokken, terwijl dit al sedert 23 februari 1963 in gebruik is bij bewoners van F.B. Deurvorststraat 5 en daardoor door natrekking juridisch eigendom huidige bewoners	zie beantwoording onder 1.1
2	13ink01445	2.1	Bestrating weg en trottoir van Veldstraat in slechte staat, fietsen en lopen niet te doen	Het deel Veldstraat vanaf de Diergaarde naar de Kortestraat valt buiten de plannen die nu spelen. Door meerdere mensen wordt gewezen op de staat van dit wegdeel. Deze meldingen zijn doorgegeven aan de gemeentelijke wegbeheerder, die een controle zal laten uitvoeren. Uit deze controle zal blijken of er maatregelen genomen dienen te worden en zo ja, welke.
		2.2	Hek langs Veldstraat (langs vm ATAG-terrein) in slechte staat	De toestand van het hek staat los van de voorgestelde verkeerscirculatie. Neemt niet weg dat het een klacht betreft welke de openbare ruimte aangaat. Recent is een inspectie gehouden en zijn de delen van het hek welke een accuut gevaar opleverden weggehaald. In het kader van de uitvoering van het project Keurkamer, vooralsnog alleen de groene scheg, zal gekeken worden of het hele hek weg gehaald kan worden.
		2.3	Pleit voor twee-richtingen verkeer op de Heggenseveld, de weg is breed genoeg	Dit heeft betrekking op het deel tussen Middelgraaf en Veldstraat. De weg is inderdaad breed genoeg. Voor de verplaatsingen van oost naar west en vice versa biedt de voorgestelde structuur echter een eenrichtingscircuit ten zuiden van het voetgangersgebied. Dit leidt tot vermenging van het centrumgebonden verkeer met het woonverkeer. In dorpskernen in Nederland is het gebruikelijk het winkel- en wijkverkeer te mengen. Mits dit op een rustige en veilige manier kan plaats vinden. Een juiste keuze in de rijrichtingen draagt bij aan deze opgave. In de voorgestelde structuur rijdt het verkeer vanuit oost naar west via de Keurkamer en de Diergaarde. Verkeer dat terug wil van west naar oost rijdt via de Heggenseveld en de Kortestraat. Op deze manier blijft de verkeersdruk in deze straten zo beperkt mogelijk.
3	13ink01446	3.1	Hek langs Veldstraat (langs vm ATAG-terrein) in slechte staat dus weghalen. Bosjes laten staan	zie beantwoording onder 2.2
		3.2	Veldstraat tussen Kennedyplein en Kortestraat helemaal opknappen ivm slechte staat, zeker voor fietsers	zie beantwoording onder 2.1
		3.3	Heggenseveld geen 1 richtingverkeer, weg is breed genoeg en omwonenden moeten nu erg ver omrijden	zie beantwoording onder 2.3
4	13ink01447	4.1	Kan door eenrichtingverkeer Diergaarde haar huis alleen maar met een grote omweg bereiken	De constatering is terecht, door eenrichtingverkeer zal in een aantal gevallen een langere weg voor autoverkeer gelden. Dit voorkomt echter dat centrumgebonden verkeer (winkelend publiek) de Diergaarde in twee richtingen gaat gebruiken. Door deze verkeersmaatregel blijft het aantal motorvoertuigen per etmaal in de Diergaarde binnen de perken.
		4.2	Doet het voorstel om Veldstraat rijrichting om te keren	Het omkeren van de rijrichting is niet zomaar mogelijk, de voorgestelde rijrichting is totstandgekomen na een zorgvuldige afweging van de diverse belangen.

		4.3	Doet het voorstel om deel Diergaarde tussen Veldstraat en Pater H straat tweerichtingen te maken	Het voorstel is helder en een gedeeltelijk eenrichtingverkeer in de Diergaarde is mogelijk. Enerzijds zal dit deels aan uw opmerking tegemoet komen, anderzijds wordt de stap om illegaal door de hele Diergaarde tweerichting te rijden kleiner en ook moeilijker te handhaven. Zie ook de beantwoording onder 4.1.
		4.4	Doet voorstel om Heggenseveld thv de Wesenthorst tweerichtingen te maken	Het weggedeelte Heggenseveld tussen Middelgraaf en Debbeshoek blijft éénrichtingsverkeer om hinder dat kan optreden door doorgaand (gebiedsvreemd) verkeer tot een minimum te beperken. Wel kan de weg tijdelijk opengesteld worden als andere wegen in het centrum van Ulft zijn afgesloten vanwege wegwerkzaamheden. Met éénrichtingsverkeer wordt voorkomen dat het doorgaand verkeer op de verbinding 's-Heerenberg - Dinxperlo/Silvolde door erftoegangswegen (30 km/uur-zone) van Ulft rijdt, namelijk via het Heggenseveld en de Kortestraat. Het doorgaand verkeer maakt in de huidige situatie goed gebruik van alternatieve routes via gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur), die zijn ingericht om grotere verkeersstromen aan te kunnen.
5	13ink01448	5.1	Vraagt zich af of de breedte van de Veldstraat wel geschikt is voor vrachtwagens en ander aanleverend verkeer	De route vanaf de Bongersstraat over de Keukamer, Veldstraat richting Kennedyplein staat aangegeven als route voor vrachtwagens. De breedte van deze route wordt geschikt gemaakt om het vrachtverkeer te kunnen afwickelen.
		5.2	Vraagt om een trottoir voor voetgangers (ontbreekt nu cq is te smal)	Deze opmerking heeft geen relatie met de voorliggende aanpassing van het VCP. Neemt niet weg dat dit een terechte opmerking is. In de uitwerking van de herinrichting van de Veldstraat (deel tussen Kennedyplein en Diergaarde) wordt uitgegaan van een voldoende breed trottoir aan weerszijden van de weg.
6	13ink01449	6.1	Wijst op het parkeerprobleem achter de Issel voor bewoners van de Kerkstraat en doet het voorstel om het perceel op de hoek Deken Nijkampstraat - Kerkstraat in te richten voor parkeren van bewoners (willen betalen)	Deze opmerking heeft geen relatie met de voorliggende aanpassing van het VCP. In het Centrumplan is de bedoelde locatie aangewezen voor bebouwing. Op dit moment wordt hier aan gewerkt maar is er nog geen concreet bouwplan. De eigenaren/bewoners van de appartementen in de Issel hebben op basis van hun eigendom (mogelijk) ook een recht op een parkeerplaats op het achterliggende terrein. Dit terrein is niet van de gemeente. Onder de Smeltkroes zijn circa 50 parkeerplaatsen beschikbaar. Een deel hiervan zijn bij de gemeente te huur/te koop. Recent is de huurprijsstelling aangepast, waardoor dit een passend alternatief is.
7	13ink01450	7.1	Verzoekt de gemeente om met alle bewoners van de Diergaarde aan tafel te gaan zitten mbt het VCP, is bang voor escalatie (twee kampen, artikelen in krant)	Er hebben gesprekken plaatsgevonden met grondeigenaren aan de Diergaarde mbt het verwerven van grond voor de realisatie van een weg door de achtertuinen van een aantal panden aan de Diergaarde. Dit op basis van het een aantal jaren geleden vastgestelde Stedenbouwkundige plan voor het Centrum. Toen de verwervingen niet haalbaar bleken, is gekeken naar alternatieven. De tijdens de inloopavond gepresenteerde aanpassing wordt gezien als de beste oplossing. De inloopavond is gehouden om iedereen gelijke informatie te geven. Na besluitvorming over de verkeersstructuur, zal met de bewoners van de Diergaarde een gesprek volgen over de inrichting van de Diergaarde.
8	13ink01451	8.1	Willen geen parkeerplaatsen voor hun huis	Deze opmerking heeft geen relatie met de voorliggende aanpassing van het VCP. Tijdens de inloopavond heeft de ontwikkelaar een schets laten zien van de omgeving van de supermarkt. Op de bewuste plaats voor uw woning komen wel parkeerplaatsen. De uitwerking van de openbare ruimte is echter nog niet afgerond en indien mogelijk zal rekening gehouden worden met opmerkingen over de inrichting. Dat geldt ook voor zaken als verkeersveiligheid en dergelijke. Op een later tijdstip zullen de plannen voor de herinrichting van de Veldstraat getoond worden.
		8.2	Wijzen er op, dat als er fietsers voor hun huis komen, deze op voldoende afstand blijven van de gevel	zie beantwoording onder 8.1

		8.3	Vragen om maatregelen tegen geluidsoverlast vanwege de supermarkt (laden/lossen, winkelwagentjes, koelingen)	Dit betreft geen reactie op de voorgestelde aanpassing van het VCP. In het kader van de planvorming over de supermarkt zal dit echter zeker meegenomen worden. Op erfgrans wordt een geluidscherm geplaatst van 1.80 meter hoog zoals afgesproken
		8.4	Vragen om een goede afscherming tussen de supermarkt en hun perceel	zie beantwoording onder 8.3
9	13ink00175	9.1	In het oorspronkelijke VCP zou de Diergaarde een doodlopende weg worden. Verwijzen naar gesprek in 2011 nav de ervaren overlast van autoverkeer; met name ook omdat de weg erg dicht langs de gevel gaat en dit in het huis erg voelbaar is. Zijn niet blij met deze aanpassing	Tot enkele maanden terug is maximaal ingestoken op het realiseren van het vastgestelde VCP. Om de route te kunnen realiseren is grond van een aantal particulieren noodzakelijk. Toen duidelijk werd dat niet alle grond op een minnelijke wijze verworven kon worden, is het traject in gang gezet om te kijken of er aanvaardbare alternatieven zijn. Dat is ook van belang als er toch gekozen zou worden voor het inzetten op een niet-minnelijke wijze (overigens niet de meest wenselijk lijn voor het college). Indien een aanvaardbaar alternatief voor handen is, wordt het niet-minnelijk verwerven een lastige weg. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat er een aanvaardbaar alternatief te realiseren is.
		9.2	Huidige situatie met twee straatjuwelen om het verkeer bij de woning weg te houden werkt niet afdoende en er was een definitieve oplossing toegezegd voor eind 2012	Dat klopt, de straatjuwelen zijn ook ingezet als tijdelijke oplossing. Bij de voorgestane aanpassing van de verkeerscirculatie hoort ook een herindeling van de Diergaarde, welke een aantal bestaande problemen (te hard rijden, dicht langs de gevel) moet oplossen. zie beantwoording onder 7.1. Er is steeds ingezet op een zo spoedig mogelijke oplossing, maar die oplossing is wel onderdeel van een totaalplan. Het opstellen van het totaalplan raakt een groter gebied en heeft daardoor meer tijd gevegd als verwacht.
		9.3	Bewoners betreuren de late uitnodiging voor de info-avond	De uitnodiging is twee weken van te voren gepubliceerd op de gemeentepagina (in het huis-aan-huis-blad) en op de gemeentelijke website. Dit is een gebruikelijke termijn. Indien verder van te voren wordt uitgenodigd, is de ervaring, wordt de bijeenkomst vaak vergeten.
		9.4	Betreuren het dat de Buurtvereniging te leiden heeft onder de verschillende belangen in de straat	Het verkeerscirculatieplan en het centrumplan zijn beide plannen welke een brede impact hebben en betrokkenen hebben daarbij verschillende belangen. Het is helaas onmogelijk om alle bewoners in hun belangen tegemoet te komen. Getracht wordt wel om een zo breed mogelijk gedragen plan te realiseren.
10	13ink01636	10.1	Kan door eenrichtingverkeer Diergaarde zijn huis alleen maar met een grote omweg bereiken	zie beantwoording onder 4.1
		10.2	Wijst op de gevaarlijke kruising Kortestraat - Bongersstraat	Het is bekend dat deze kruising niet optimaal is. Indien de voorgestelde aanpassing van het VCP geaccordeerd wordt, zal ook voor deze kruising gekeken worden of en zo ja, welke aanpassingen noodzakelijk zijn. De veiligheid staat voorop.
		10.3	Doet het voorstel om Veldstraat rijrichting om te keren	zie beantwoording onder 4.2
		10.4	Doet het voorstel om deel Diergaarde tussen Veldstraat en Pater H straat tweerichtingen te maken	zie beantwoording onder 4.3
		10.5	Doet voorstel om Heggenseveld thv de Wesenthorst tweerichtingen te maken	zie beantwoording onder 4.4
11	13ink02521	11.1	Geeft een aantal zaken aan, waar zij tevreden mee is.	Voor kennisgeving aangenomen.
		11.2	Maakt zich zorgen over de toename van 20% van het autoverkeer ivm ligging van haar tuin. Verwijst naar het feit dat bij de koop in 2008 van haar woning de verkeerssituatie volstrekt rustig was	Feit is dat er qua intensiteiten het een en ander verandert. Echter, bij de betreffende woning komt de huidige Veldstraat wat betreft gemotoriseerd verkeer voor de deur te vervallen en schuift op het gebied Keurkamer in. Dat de situatie sinds 2008 veranderd en veranderd is, hangt ook samen met de dynamiek van het dorp.
		11.3	Doet de suggestie de nog aan te leggen parkeerplaatsen tbv de supermarkt zoveel mogelijk aan de noordzijde van de Keurkamer te leggen; voordeel voor het winkelend publiek maar ook minder zoekverkeer in Veldstraat en Diergaarde	zie beantwoording onder 8.1
		11.4	Geeft aan te hopen dat de Veldstraat een betere uitstraling krijgt dan nu het geval is	zie beantwoording onder 2.1

		11.5	Ziet liever groen voor haar huis dan parkeren, ook als compensatie voor het extra verkeer	zie beantwoording onder 8.1
12	13ink02460	12.1	Voorgestelde aanpassing pakt ongunstig uit; twee drukke wegen langs de woning	In de Diergaarde wordt volgens de resultaten van de verkeersmodelberekening inderdaad drukker (1.000 motorvoertuigen/etmaal nu, 1.900 in 2020), de Veldstraat is en blijft daarentegen een rustige straat (300 motorvoertuigen/etmaal nu, 400 in 2020).
		12.2	Vrezen hoge verkeersintensiteiten en verkeersonveilige situatie voor oa fietsers en wandelaars maar ook de eigen woning	De te verwachten verkeersintensiteit is niet van dien aard dat er sprake is van een onveilige situatie. Zie ook beantwoording onder 2.1 en 9.2.
		12.3	Dringen aan op maatregelen om de veiligheid te verbeteren; noemen wegversmalling	zie beantwoording onder 12.2. Tijdens de inloopavond is reeds met u gesproken en aangegeven dat er ten aanzien van de specifieke zaken welke spelen in de nabijheid van uw woning door de nieuwe ontsluiting vanaf de Keurkamer en de ligging van de wegen dicht bij uw gevel, een apart gesprek zal plaatsvinden.
		12.4	ondersteunen de brief van Comité Woonerf Diergaarde	Voor kennisgeving aangenomen.
		12.5	Verzoek of de in- en uitrit van de parkeerplaats tegenover Veldstraat 24-26 aan de zijde van de Bongersstraat kan worden gerealiseerd	zie beantwoording onder 8.1
13	13ink02522	13.1	Tevreden met de tijdens de inloopavond verstrekte informatie	Voor kennisgeving aangenomen.
		13.2	Tevreden over de voorgestelde aanpassingen van de Diergaarde en het inmiddels ingestelde vrachtwagenverbod; belangrijke punten om de Diergaarde (qua snelheid) een rustige straat te maken	Voor kennisgeving aangenomen.
		13.3	In de rapportage wordt gesproken over meer dan 20% verkeerstoename. In het achtergronddocument wordt gesproken over 47% verkeerstoename. Taalkundig juist, maar vreemde weergave	Deze weergave in percentages betreft een indeling in categorieën (0 - 20%) en (20% en meer). Dit heeft mogelijk tot verwarring geleid ten opzichte van het percentage genoemd in het achtergronddocument.
		13.4	Kan het bureau een uitspraak doen in hoeverre de aangegeven verkeersremmende maatregelen in de Diergaarde zorgdragen voor een vermindering van die 47% of is hier al rekening mee gehouden?	Hier is al rekening mee gehouden. Wel kan door middel van het toepassen van fysieke verkeersmaatregelen invloed uitgeoefend worden op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en de snelheid.
		13.5	Spreekt zorg uit over de voorgenomen route tussen Middelgraaf en Debbeshoek en het risico dat de verkeersdruk voor Middelgraaf en Diergaarde fors toeneemt	Deze zorg wordt meegenomen in het planvormingsproces rond mogelijke nieuwe verbindingsweg tussen Middelgraaf en Debbeshoek.
14	13ink02461	14.1	ondersteunen de brief van Comité Woonerf Diergaarde	Voor kennisgeving aangenomen.
		14.2	Voorgestelde aanpassing pakt ongunstig uit; twee drukke wegen langs de woning	zie beantwoording onder 12.1
		14.3	Verzoek of de in- en uitrit van de parkeerplaats tegenover Veldstraat 24-26 aan de zijde van de Bongersstraat kan worden gerealiseerd	zie beantwoording onder 8.1
		14.4	Vrezen hoge verkeersintensiteiten en verkeersonveilige situatie voor oa fietsers en wandelaars maar ook de eigen woning	zie beantwoording onder 12.2
		14.5	Willen graag in goed overleg tot een zo gunstig mogelijke oplossing komen, maar zullen zo nodig gerechtelijke stappen nemen om eigen belangen te behartigen	Tijdens de inloopavond is reeds met u gesproken en aangegeven dat er ten aanzien van de specifieke zaken welke spelen in de nabijheid van uw woning door de nieuwe ontsluiting vanaf de Keurkamer en de ligging van de wegen dicht bij uw gevel, een apart gesprek zal plaatsvinden.
15	13ink02475	15.1	Betreuren de nu voorliggende aanpassing van het VCP als compromis tussen de oorspronkelijke plannen en de diverse individuele belangen; zijn voorstander van het oorspronkelijke plan	zie beantwoording onder 9.1

		15.2	Zijn het niet eens met het loslaten van de autovrije aansluiting van De Blenk op de Kerkstraat; de route Middelgraaf-Kerkstraat blijft in de voorliggende aanpassing een verkeersfunctie behouden met zelfs de verwachting van een toename van de verkeersintensiteit	Deze opmerking heeft geen relatie met de voorliggende aanpassing van het VCP. In het rapport van Goudappel-Coffeng is ten aanzien van de Middelgraaf uitgegaan van de bestaande situatie. In het Centrumplan wordt uitgegaan van een autovrij deel van de Middelgraaf daar waar de aansluiting van De Blenk naar de Kerkstraat is. In datzelfde plan wordt ook een andere stedenbouwkundige layout van De Blenk voorgesteld met een verkeersontsluiting tussen de Middelgraaf en Debbeshoek via het nieuw aan te leggen parkeerterrein tussen de nieuwbouw van De Blenk en het blok van de huidige Aldi en Rabobank. Daar de eigenaar van het overwegende deel van De Blenk mede door de economische situatie anders tegen de uiteindelijke veranderslag van De Blenk aan kijkt, is de gemeente ook bezig de ontsluiting tussen Middelgraaf en de Blenk opnieuw te bezien. Bij dit alles staat als een paal boven water dat de autovrije aansluiting van de Blenk op de rest van het centrum aan de Kerkstraat er moet komen.
		15.3	Voorzien een tweedeling van het centrum (oost en westdeel) waartussen een gekunselde route geen oplossing biedt; van kruisbestuiving als bedoeld met het haltermodel is geen sprake meer	Doordat de voorgenomen directe route niet realiseerbaar is, is er gezocht naar een alternatief. Het gemak om van oost naar west of v.v. te rijden is inderdaad minder. Maar, veelal bepalen de mensen van tevoren al naar welk deel van het centrum men wil gaan. Van daaruit is de rest van het centrum goed bereikbaar. Daarom is het belangrijk dat de gemeente de verwijzing naar de centrumdelen al buiten het centrumgebied oppakt en goed bewegwijzert.
		15.4	Vinden het een gemiste kans dat de ontsluitingsweg tussen Middelgraaf en Debbeshoek (achter Aldi) geen onderdeel van dit plan uitmaakt; kan juist veel problemen oplossen	De route tussen Middelgraaf en Debbeshoek staat los van de verbinding tussen Veldstraat en Middelgraaf, het deel waarover met name de voorgestelde aanpassing van het VCP handelt. De aangegeven route achter Aldi moet gezien worden als een vervanging van de oorspronkelijk gedachte route over het parkeerterrein van de (nieuwe) Blenk.
		15.5	Bij aanleg van de ontsluitingsweg tussen Middelgraaf en Debbeshoek kan het voorgestelde eenrichtingsverkeer in de Diergaarde vervallen en is een knip in de Veldstraat niet nodig; zo wordt de oorspronkelijk bedachte route nagenoeg gerealiseerd	De conclusie hier getrokken komt niet overeen met onze conclusie. Om er voor te zorgen dat de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal niet te veel toeneemt, is op basis van de resultaten van de verkeersmodelberekeningen bepaald dat de Diergaarde het beste kan worden ingericht als éénrichtsverkeersweg.
		15.6	Pleiten voor het opschorten van een besluit over de aanpassing van het VCP totdat alle alternatieven goed zijn uitgewerkt	In de voorbereidingen op de nu voorliggende aanpassing van het VCP zijn meerdere alternatieven aan de orde geweest, waarbij uiteindelijk een aantal verder zijn bekeken. Uiteindelijk kwam de nu voorliggende aanpassing als meest passend naar voren.
		15.7	Pleiten voor het handhaven van het bestaande parkeerterrein aan de Middelgraaf en af te zien van de voorgestane omwisseling van parkeren en bebouwing, zoals in het oorspronkelijke SP is aangegeven; dit wordt ingegeven door de economische situatie	Op dit moment ligt de voorgenomen aanpassing van de verkeerscirculatie voor. Uw voorstel heeft hier geen invloed cq relatie mee. De ontwikkelaar cq de gemeente is op dit moment met bijna alle eigenaren van de Blenk in gesprek, waarbij C1000 / Jumbo als belangrijke gebruiker ook betrokken is. De opmerking hier gemaakt is een van de onderwerpen waarover wij met elkaar in gesprek zijn.
		15.8	Beamen wel dat een grondige upgradering van het winkelcentrum De Blenk noodzakelijk is	zie beantwoording onder 15.7
16	13ink02527	16.1	Vraagt of het bestaande tweerichtingenverkeer op de eerste 30 meter van de Veldstraat vanaf de Kortestraat gehandhaafd blijft	Wellicht is dit in de plannen onvoldoende duidelijk naar voren gekomen, maar er is vanuit gegaan dat dit blijft bestaan.
		16.2	In de nieuwe routing moet het vrachtverkeer vanaf de Keurkamer over de Veldstraat naar de wijnhandel komen en wegrijden via de Kortestraat; vraagt of de wegen daar dan wel fysiek voor ingericht worden zodat dit mogelijk is	Feitelijk zijn alle wegen geschikt voor vrachtverkeer. Ook al is een route geen bevoorradingsroute, dan nog moet bestemmingsverkeer altijd een huis kunnen bereiken (verhuiswagens, brandweer, vuilniswagens, meubelbezorger etc). Daar zal dus ook in de Veldstraat rekening mee gehouden worden.
		16.3	Vraagt zich af of het eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van Heggenseveld wel echt noodzakelijk is	zie beantwoording onder 2.3
		16.4	Vraagt waarom in het onderzoek het openstellen van de bestaande rotonde Debbeshoek Heggenseveld niet is meegenomen als ingang van het centrum	zie beantwoording onder 4.4

		16.5	Voorkeur voor het oorspronkelijke plan; huidige oost-west verbinding is een matig compromis	zie beantwoording onder 9.1
17	13ink02526	17.1	Vragen zich af of de oorspronkelijke kwaliteitseisen en uitgangspunten voor het Centrumplan wel gehandhaafd en gewaarborgd blijven bij dit voorgestelde compromis op compromis verkeersplan	Het stedenbouwkundige plan zoals dat is opgesteld voor het centrum van Ulf, is een belangrijke leidraad voor de ontwikkeling van het centrum. Geen blauwdruk. Bij de verdere uitwerking en realisatie wordt nadrukkelijk de leidraad gevolgd, maar dat kan op een aantal punten leiden tot aanpassing van de plannen. Zeker in de huidige economisch lastige tijd is het steeds maken van keuzes aan de orde. Leidraad is steeds dat de gemeente een kwalitatief dorpscentrum voorop stelt.
		17.2	Is het noodzakelijk dat nu ook het oostelijk deel van het Heggenseveld eenrichtingverkeer wordt	zie beantwoording onder 2.3
		17.3	Vragen of het niet mogelijk is de rotonde Debbeshoek-Heggenseveld geheel open te stellen tot het moment dat de nieuwe ontsluiting Debbeshoek-Middelgraaf bij De Blenk gereed is	zie beantwoording onder 4.4
		17.4	Pleiten voor het uitvoeren van de oorspronkelijke oost-west verbinding, nu voorgestane oplossing is een matig alternatief	Zie beantwoording onder 9.1
		17.5	Betwijfelen de correctheid van de 20% verkeerstoename, lijkt aan de lage kant	zie beantwoording onder 13.3
		17.6	In de rapportage van Goudappel Coffeng wordt gesproken over verkeersafname op de wegen rondom het centrum; kunnen dit niet plaatsen t.o.v. 20% verkeerstoename.	Over het algemeen zal er een stijging van de verkeersintensiteiten optreden. Ten eerste als gevolg van de nog steeds zij het lichte mate autonome groei van het autoverkeer en ten tweede door het uitbreiden van het centrum.
		17.7	Vragen dringend om een duidelijker en logische bewegwijzering voor centrumbezoekers van Ulf	Het aanpassen van de bewegwijzering (centrumverkeer en bevoorradend verkeer) is een onderdeel van het VCP. Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen zal dit onderdeel naar voren gehaald worden, zodat al in een vroeg stadium de nieuwe routes gebruikt gaan worden. Dit sluit ook aan op de opmerking onder 18.2.
		17.8	Voldoet de parkeercapaciteit nog als het Centrumplan is afgerond	Deze vraag heeft geen relatie met de nu voorliggende aanpassing van het VCP. Bij de verdere uitwerking van het Centrumplan is de parkeercapaciteit een belangrijk punt van continue aandacht. Ook wordt steeds gekeken naar mogelijkheden om het bestaande parkeerareaal optimaal te benutten. Zo zijn er tijdelijk parkeerplaatsen gemaakt op de Keurkamer voor winkelpersoneel, waardoor er meer parkeerplaatsen beschikbaar moeten komen voor consumenten op het Kennedyplein. Maar dat soort maatregelen staan of vallen bij het gedrag van mensen.
18	13ink02239	18.1	Doen beroep op de WOB om inzage te krijgen in de stukken waaruit blijkt dat maximale inspanningen gedaan zijn om de oorspronkelijke route te realiseren	Het WOB-verzoek is in behandeling genomen door de juridische afdeling, nader bericht volgt. De gemeente heeft naar aanleiding van de verwervingsgesprekken en de reacties die daaruit voortkwamen er voor gekozen nadrukkelijk te bekijken of er geen alternatieven aanwezig waren voor de voorgestelde route in het VCP tussen Veldstraat en Middelgraaf. Een duidelijk alternatief maakt een eventueel gedwongen verwerving (onteigening) niet aannemelijk bij de rechter. Inmiddels waren er al wel verwervingen gedaan (Middelgraaf 3 en 5, tuin Diergaarde 19).
		18.2	Veel overlast van vrachtwagens in de Diergaarde, autoverkeer rijdt harder dan 30 km/u; dit veroorzaakt gevaar, overlast en schade aan woningen	Uit verkeerstellingen (oktober 2012 nabij Diergaarde 23) blijkt dat er gemiddeld per etmaal op werkdagen in beide richtingen samen 944 lichte motorvoertuigen reden (personenauto's/werkbusjes). Daarnaast 35 middelzware (zoals bakwagens/lijnbussen/landbouwvoertuigen) en 14 zware motorvoertuigen (trekker met oplegger). Ondanks het feit dat er weinig trekkers met opleggers door de straat reden, is er in januari 2013 wel een geslotenverklaring ingesteld voor vrachtauto's voor de gehele Diergaarde Ulf. Op de tellocatie reed 85% van de motorvoertuigen tot een snelheid van 30 km/uur. Verkeerskundig gezien is dit in een 30 km/uur-zone erg netjes. De telling is echter niet gehouden in het midden van de Diergaarde maar nabij een kruising, waardoor er een vertekend beeld kan ontstaan van de daadwerkelijk gereden maximum snelheid.

		18.3	Willen inzage in de uitgevoerde metingen van de afgelopen jaren	Deze gegevens zijn openbaar en worden op korte termijn op de website van de gemeente geplaatst (bij het onderwerp verkeerscirculatieplan)
		18.4	Zien dat de verkeersintensiteit door de nieuwe plannen verder toeneemt in de Diergaarde, die als woonstraat hier ongeschikt voor is, en vragen zich af waarom het autoverkeer niet omgeleidt kan worden via de Anton Tjinkklaan	De verkeersdruk in de woonstraat Diergaarde neemt toe, maar de hoeveelheid verkeer blijft onder de streefwaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is voor de woonstraten qua autoverkeer de streefwaarde, zoals ook is opgenomen in het verkeersbeleid van de gemeente (bron: GVVP 2012-2020, Gemeente Oude IJsselstreek, p.47). Het verkeerscirculatieplan gaat er van uit dat er vermenging plaatsvindt van het centrumgebonden verkeer met het woonverkeer. In dorpskernen in Nederland is het gebruikelijk het winkel- en wijkverkeer te mengen. Mits dit op een rustige en veilige manier kan plaats vinden. Omdat uit de resultaten van de verkeersmodelberekeningen blijkt dat de hoeveelheid verkeer onder de streefwaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal blijft, is het omleiden van centrumgebonden verkeer niet nodig en wenselijk.
		18.5	Willen meer duidelijkheid van de gemeente wat nu echt nodig is van de tuinen. Door de wethouder en de projectleider worden verschillende maten genoemd	Het is vervelend als daar onduidelijkheid over ontstaan is. Er zijn twee varianten gemaakt. De ene variant gaat uit van een meest ideale eindsituatie en vraagt het meeste achtertuin, uitlopend vanaf de Middelgraaf naar de Veldstraat, waar de breedte circa 20 meter is. De tweede variant is de minimale variant. Daarbij wordt uitgegaan van de aanleg van een rijweg van 6 meter breed, waarbij aan weerszijde een strook van 1 meter schrik-ruimte noodzakelijk is (omdat aan weerszijde andere eigenaren zitten). dat vergt dus de aankoop van 8 meter achtertuin van alle bewoners aan de noordzijde van de Diergaarde en aan het NSI-terrein grenzen.
		18.6	Ook wil men graag conform de toezegging van een medewerker een apart gesprek met de Diergaarde	De inspraakperiode en de inloopavond zijn juist bedoeld om een ieder gelijk te informeren over de voorgestane aanpassing van de circulatie. Indien dit plan doorgang kan vinden, zal in overleg met de bewoners van de Diergaarde de verdere uitwerking daarvan (herinrichting) in hun straat opgepakt worden.
		18.7	Willen inzage in het onderzoek op basis waarvan er een nieuwe supermarkt komt	Deze vraag heeft geen relatie met de nu voorliggende aanpassing van het VCP. De vestiging van een nieuwe supermarkt is onderdeel van het centrumplan. In het ontwerp-bestemmingsplan voor de supermarkt aan de Veldstraat, dat vanaf 7 maart 2013 ter inzage ligt, is een en ander in de toelichting terug te vinden.
		18.8	Is er onderzoek gedaan naar het ATAG terrein als locatie voor de supermarkt met parkeerplaatsen	Het ATAG-terrein of Keurkamer, is geen onderdeel van het centrumplan maar behoort bij het Hutten-Zuid project. In het kader van dat project zijn er ook met de eigenaar van het terrein contractuele afspraken over de invulling ervan. Dit betreft in alle gevallen woningbouw. In ruimtelijke zin is er ook voorkeur voor het compact houden van het centrum en daarin past de huidige locatie beter.
		18.9	Willen graag een overzicht van alle gemeentegrond in het centrum van Ulft, om mee te kunnen denken over een alternatief plan	De voorgenomen aanpassing van de verkeerscirculatie is een alternatief op de oorspronkelijk bedachte route achter de IJssel langs als verbinding tussen de Middelgraaf en de Veldstraat. Deze route was bedoeld in twee-richtingen en ook bestemd voor vrachtverkeer. Door het ontbreken van gemeenteeigendom om deze route mogelijk te maken, is verwerving van gronden noodzakelijk. Als dit niet lukt, kan de gemeente inzetten op onteigening van de noodzakelijke gronden, maar dan moet ook duidelijk zijn dat er geen alternatief is. Voor dat alternatief is nu gekeken naar wel bij de gemeente in eigendom zijnde gronden. Om de beoogde verbinding tussen de Middelgraaf en Veldstraat mogelijk te maken nabij het centrum, zijn de bestaande wegen de enige gronden waar de gemeente eigenaar van is. Door het bureau is breed gekeken naar alternatieve mogelijkheden, met in achtneming van de uitgangspunten als in het VCP aangegeven. Het nu voorliggende voorstel is daar het resultaat van.

		18.10	Willen inzage in de transacties van de panden welke in het verleden al gekocht zijn en nu niet nodig zijn	De gemeente is tot voor enkele maanden terug serieus bezig geweest met het realiseren van de ontsluitingsroute zoals aangegeven in het VCP. Daartoe zijn enkele percelen cq perceeldelen verworven die voor de realisatie noodzakelijk zijn (Middelgraaf 3 en 5, alsmede deel tuin Diergaarde 19). Indien de gronden niet nodig zijn, wordt gekeken naar een anderssoortige aanwending ervan; dat kan zijn inbrengen in een planonderdeel, verkopen als parkeerterrein of als woning.
		18.11	Willen meer informatie over het Centrumplan en met name De Blenk; willen geen krappe drukke doorgaande weg door het centrum en verwijzen naar het parkeerverwijzingssysteem in Doetinchem	Het centrumplan geeft het beeld van de ontwikkeling weer dat de gemeente heeft met De Blenk. Er wordt op dit moment gesproken tussen de ontwikkelaar en aantal eigenaren van de Blenk. De gesprekken zijn constructief maar te prematuur om hiervan zaken naar buiten te brengen. Neemt niet weg, dat steeds de ontsluiting van het centrum een belangrijke rol speelt.
		18.12	De afgelopen jaren zijn diverse woningen in de Diergaarde van eigenaar verwisselt, waarbij de ligging aan een woonerf meespeelde bij de koopbeslissing. De bewoners vrezen financiële schade door de voorgestane aanpassing van het verkeerscirculatieplan	De Diergaarde is geen woonerf en ook niet als zodanig ingericht. Wel betreft het een 30 km/uur-zone, in het gemeentelijke beleid (GVVP 2012-2020) aangeduid als erftoegangsweg. Voor wat betreft de door u beoogde financiële schade, zijn er in de wet voor dit soort zaken vangnetten geregeld. Wel zijn daar bepaalde voorwaarden aan verbonden.
		18.13	De bovenstaande punten zijn ondertekend door 25 van de 29 woningen; dit is 86% dus de gemeente moet alternatieven bespreken	De voorgenomen aanpassing van het verkeerscirculatieplan raakt de bewoners van de Diergaarde. Maar in de afweging zijn meer belangen betrokken dan alleen die van de bewoners van de Diergaarde. De rekenkundige voorstelling als gegeven is daarom te simpel.