

Amersfoort, 17 september 2025

Betreft:

- Reactie op de resultaten van het verkeersonderzoek voor de woningbouwontwikkeling Achterveld Noordoost, Goudappel_Verkeersstudie_woningbouw_Achterveld_28-08-2025.pdf (38 p.).
- Reactie op de BOB-avond, beeld- en oordeelsvormende vergadering Achterveld Noordoost – voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan + proces wijziging omgevingsplan / Beeldvormend, d.d. 11 september 2025

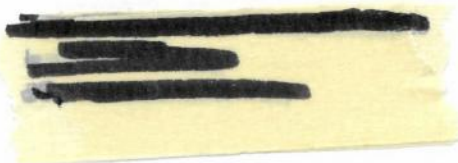
Geachte leden van de gemeenteraad van de gemeente Leusden,

Met deze brief willen wij onze zorgen onder uw aandacht brengen over de resultaten van het verkeersonderzoek van Goudappel voor de woningbouwontwikkeling in Achterveld Noordoost. In het bijzonder richten wij ons tot u, nu op basis van het verkeersonderzoek wordt aanbevolen te kiezen voor een ontsluiting van Achterveld Noordoost via de Klettersteeg voor gemotoriseerd verkeer (variant 1) of via de bestaande wijk Mastenbroek (variant 2).

Als bewoners van Mastenbroek 2, wij wonen sinds medio juni 2025 zeer gelukkig aan de Lange Streek, brengen wij in het bijzonder onze zorgen om variant 2 onder uw aandacht. Aan deze brief is als bijlage toegevoegd onze reactie van 13 september 2025 op het Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan.

Wij verzoeken u deze brief en de bijlage als één geheel te beschouwen (9 pagina's) en wij vertrouwen erop dat u onze brief met aandacht en een open blik zult lezen. Wij danken u daarvoor bij voorbaat.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

A rectangular area of the document is redacted with black ink, obscuring the signature and name of the sender. The redaction covers approximately three lines of text.

Reactie op de resultaten van het verkeersonderzoek voor de woningbouwontwikkeling Achterveld Noordoost, Goudappel_Verkeersstudie_woningbouw_Achterveld_28-08-2025.pdf (38 p.)

p. 5/38, H.1.1 "De beoogde woningbouwplannen kunnen leiden tot extra druk op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het dorp."

Nu Achterveld Noordoost aan de west-, zuid- en oostzijde wordt omsloten door reeds bestaande bebouwing, en gezien de omvang van de te realiseren wijk, zullen de beoogde woningbouwplannen (logischerwijs) leiden tot extra druk op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het dorp.

p. 6/38, H.1.2 "De gemeente Leusden heeft Goudappel gevraagd een verkeersonderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten van de woningbouw in Achterveld Noordwest en Achterveld Noordoost, waarbij van Achterveld Noordoost specifiek inzicht gewenst is in de effecten van verschillende ontsluitingsvarianten van de planontwikkeling. Hierbij gaat het om het effect op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Uiteindelijk is het doel om met behulp van een afwegingskader tot een voorkeursvariant te komen voor de ontsluiting en om te toetsen of de verkeerseffecten van de woningbouw acceptabel zijn."

De conclusie van de gemeente (begeleitend schrijven bij de resultaten van het verkeersonderzoek, 2025-09-08-RIB-Verkeersstudie-woningbouw-Achterveld.pdf) dat "uit de verkeersstudie is gebleken dat het mogelijk is om extra woningbouw te gaan realiseren in Achterveld, zonder dat daarmee onoplosbare mobiliteitsknelpunten ontstaan", staat nergens als zodanig in het rapport van Goudappel.

Het is, op voorhand, een zeer kort door de bocht conclusie van de gemeente die enkel slaat op de praktische haalbaarheid om mobiliteitsknelpunten op te lossen. Bovendien trekt de gemeente een conclusie (er zijn geen onoplosbare knelpunten) op basis van een onderzoek dat zich op een andere vraag heeft gericht (wat zijn de verkeerskundige effecten van dat plan).

De conclusie die de gemeente zo kort door de bocht trekt, lijkt vooral van toepassing op de effecten van de verschillende varianten op het verkeer, terwijl Goudappel ook heeft gekeken naar de effecten van de verschillende varianten op leefbaarheid. Daarvan is niet zo 1,2,3 te concluderen dat die knelpunten praktisch oplosbaar zijn.

Op voorhand vrezen wij dat de gemeente vooral oog heeft voor praktische mogelijkheden en de kosten en minder oog zal hebben voor de effecten op het welzijn, de leefbaarheid en het woongenot van de dorpsbewoners.

p. 7/38, H.2.1 "In principe worden in Achterveld Noordoost geen voorzieningen opgenomen. Wel is een reservering opgenomen voor een (tijdelijke) onderwijshuisvesting in de vorm van een school of een IKC. Hiervoor is in Achterveld Noordoost een voorlopige reservering gedaan van 2.000 m2 BVO voor onderwijs en verkeersruimten en een buitenruimte van 3.000 m2 netto. De reservering en mogelijk verkeer afkomstig vanuit de reservering zijn niet meegenomen in dit verkeersonderzoek."

De reservering en het daaruit voortvloeiende verkeer zijn niet meegenomen in dit onderzoek. Hiermee kun je verwachten dat het onderzoek een gunstiger uitkomst kent, dan wanneer de reservering en het daaruit voortvloeiende verkeer wél waren meegenomen.

Nu de gemeente aangeeft dat er in principe geen voorzieningen worden opgenomen, maar dat er desondanks wel een reservering is opgenomen voor een (tijdelijke)

onderwijshuisvesting, lijkt het veel logischer om de reservering en het daaruit voortvloeiende verkeer wél in het onderzoek mee te nemen.

Het klinkt namelijk tegenstrijdig dat er enerzijds in principe geen voorzieningen worden opgenomen, maar dat er anderzijds wel voor is gereserveerd. Het voedt de gedachte, en het kan niet worden uitgesloten, dat de gemeente later alsnog kan/zal besluiten voorzieningen in de wijk op te nemen.

Door de reservering en het daaruit voortvloeiende verkeer wél in het onderzoek mee te nemen, houd je serieus rekening met de meeste impact op verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid en kun je ook conclusies trekken en aanbevelingen doen die passen bij dat scenario.

Dit onderzoek, de conclusies en aanbevelingen zouden evenwichtiger zijn als beide scenario's hierin waren meegenomen. Je kunt geen conclusies trekken op basis van één kant, de meest gunstige, van een verhaal met meerdere kanten.

Niet alleen de burger, maar ook de gemeente zelf zou dit andere scenario moeten willen kennen, opdat op voorhand, naar eigen zeggen passende maatregelen genomen kunnen worden.

p. 9/38, H.2.3.2 "In variant 2 wordt de wijk Noordoost uitsluitend ontsloten via de bestaande wegenstructuur van Mastenbroek."

Wat hier niet wordt genoemd, maar wel het geval is, is dat de verdere verkeersafwikkeling via de Ruurd Visserstraat en Pater Stormstraat loopt.

"Er wordt met deze ontsluiting een verbinding tussen Mastenbroek en Noordoost gerealiseerd. Van belang is dat er twee ontsluitingen voor nood- en hulpdiensten."

Hier ontbreekt ten minste een stuk van een zin, maar mogelijk zelfs een stuk alinea. Het is wel van belang dat er in deze variant staat beschreven hoe de tweede ontsluiting voor nood- en hulpdiensten wordt gerealiseerd, omdat de woonwijk minimaal twee ontsluitingen dient te hebben.

p. 31/38, H.5.2.2 "Na voltooiing van de wijk Mastenbroek II zal het gebruik van de straat beperkt zijn doordat de straat dient als ontsluiting van maximaal enkele tientallen woningen gelegen aan de straat. Daarmee is de verwachte verkeersintensiteit 100-200 mvt/etmaal. Echter, wanneer de straat ook wordt benut als oostelijke ontsluiting voor Achterveld Noordoost (binnen de varianten 2 en 3), dan zal het gebruik sterk toenemen met naar verwachting 1.400-1.800 mvt/etmaal extra."

In de varianten 2 en 3 zal er in Mastenbroek II én de Ruurd Visserstraat en andere omliggende straten sprake zijn van een toename van de verkeersintensiteit van 7 tot 18 maal de huidige verkeersintensiteit mvt/etmaal.

Dit is een buitensporige toename in de kern van Achterveld en gaat ver buiten wat redelijk en evenwichtig is voor deze woonstraat en buurt. Met een veel hogere bevolkingsdichtheid dan bijvoorbeeld de Klettersteeg en Jan van Arkelweg komen door deze verkeersdruk het woongenot en leefklimaat, de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor onaanvaardbaar veel dorpsbewoners ernstig in het gedrang.

p. 35/38, H.6.2 "Variant 2 ontsluit via de wijk Mastenbroek. Binnen deze variant is een toename van het verkeer zichtbaar op woonstraten binnen Mastenbroek en onder meer de Pater Stormstraat en de Ruurd Visserstraat. De toenames zijn nadelig voor de lokale leefbaarheid, maar tegelijkertijd wordt de Hessenweg meer ontlast met lagere verkeerstoenames. Ook wordt de auto juist binnendoor in plaats van buitenom gestuurd,

waarmee het gebruik van de fiets voor de kortere ritten binnen Achterveld wordt gestimuleerd."

Toename van het verkeer in de kern van Achterveld staat haaks op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid waarbij de fiets binnendoor gaat en de auto buitenom.

Dat de Hessenweg meer wordt ontlast met lagere verkeerstoename is wel een erg kromme redenering. Er is verkeerstoename op de Hessenweg, alleen zal die in deze variant minder groot zijn. Dat is eigenlijk wat hier staat.

De Hessenweg echter is in principe het meest geschikt om verkeer te verwerken, in vergelijking met de andere woonstraten, aldus Goudappel (p.32/38).

En dat het gebruik van de fiets voor de kortere ritten wordt gestimuleerd door de auto binnendoor te sturen in plaats van buitenom, is helemaal vergezocht. In de eerste plaats is helemaal niet inzichtelijk gemaakt dat korte ritten nu níet met de fiets of lopend worden gedaan. Er wordt hier geïmpliceerd dat korte ritten nu met de auto worden gedaan, maar dat is nergens op gebaseerd.

Ten tweede is het wel een rare manier om bewoners te stimuleren de fiets te pakken, door de straten druk en gevaarlijk te maken met autoverkeer. Met deze stimulans zegt de gemeente eigenlijk "De auto gaat binnendoor en daardoor wordt het zó druk dat mensen óók de fiets gaan pakken."

Je zou ook kunnen redeneren dat men, zowel met de auto, als de fiets, eerder linksaf richting Barneveld zal rijden voor bijvoorbeeld de boodschappen, dan rechtsaf de Hessenweg op richting Amersfoort, wanneer de ontsluiting via de Klettersteeg loopt. Mensen worden dan min of meer uitgenodigd naar Barneveld te rijden, omdat de ontsluiting aan die kant van het dorp is. Daarmee ontlast je de Hessenweg nog het meest.

p. 36/38, H.7

Op deze pagina wordt een samenvatting gegeven. De conclusie zal op pagina 37 leiden tot een aanbeveling van varianten 1 of 2 als ontsluiting, terwijl variant 4 in deze samenvattende conclusie het meest gunstig uit het onderzoek naar voren komt.

p. 37/38, H.7 "Conclusie en aanbevelingen. Op basis van het verkeersonderzoek wordt aanbevolen te kiezen voor een ontsluiting van Achterveld Noordoost via de Klettersteeg voor gemotoriseerd verkeer (variant 1) of via de bestaande wijk Mastenbroek (variant 2)."

Wij missen hier de zorgvuldige afwegingen van doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid enerzijds tegenover de praktische haalbaarheid en financiën anderzijds. Er wordt wel een opsomming gedaan, maar nergens lezen we de onderbouwing waarom de varianten 1 en 2 ondanks de nadelen, tóch worden geadviseerd. Wij missen wát er dan precies doorslaggevend is om de varianten 1 en 2 te adviseren.

En in het verlengde daarvan missen we in het bijzonder de onderbouwing voor het verwerpen van variant 4 als mogelijke ontsluiting van Achterveld Noordoost.

De indruk ontstaat dat bij het adviseren van variant 1 of 2 en het verwerpen van variant 3 en 4 ook de financiën zijn meegewogen.

Het is niet aan Goudappel om daarin een afweging te maken of advies uit te brengen. Goudappel kreeg de opdracht om onderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten, het effect op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is

vervolgens aan de gemeenteraad om de financiële afwegingen te maken bij de verschillende varianten.

Niet Goudappel, maar de gemeenteraad beslist wat doorslaggevend dient te zijn, een goedkopere ontsluitingsvariant, of bescherming van woongenot en leefbaarheid.

Op korte termijn lijkt variant 2 wellicht het minst kostbaar, als je financiën en praktische haalbaarheid leidend laat zijn. Op de langere termijn is het de vraag of bijvoorbeeld de nadelige effecten op de leefbaarheid, verandering van het straatbeeld, de toenemende verkeersdruk in de kern van het dorp en de waardevermindering van woningen niet veel kostbaarder zullen zijn.

Gezien de onderzoeksopdracht die door de gemeente zelf bij Goudappel is neergelegd, zou je verwachten dat de gemeente de verkeerskundige effecten, het effect op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid doorslaggevend laat zijn. Anders had men immers een onderzoeksopdracht gegeven die antwoord moest geven op de vraag welke variant in financieel opzicht het meest wenselijk is.

Maar nu de gemeente onderzoek heeft laten doen naar onder meer de leefbaarheid, mag je redelijkerwijs verwachten dat de gemeente ook een keuze maakt die daarin het meest positief overeenkomt blijft.

Zo niet, dan is een goede motivering des te belangrijker waarom men een onderzoek laat uitvoeren naar de leefbaarheid, terwijl een beslissing wordt genomen op basis van financiën (waarbij variant 2, die in financieel opzicht het gunstigst uit bus komt, juist de grootste wissel trekt op die leefbaarheid).

Reactie op de BOB-avond, beeld- en oordeelsvormende vergadering Achterveld Noordoost – voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan + proces wijziging omgevingsplan / Beeldvormend, d.d. 11 september 2025

Hoewel we er zeer veel vertrouwen uit putten dat alle fractieleden zich deze avond tégen variant 2 hebben uitgesproken, maken we ons grote zorgen om de tunnelvisie van het projectteam en het gebrek aan bereidheid om met een open blik te blijven kijken naar alle bestaande en nieuw geopperde varianten. De indruk is gewekt dat het projectteam een sterke voorkeur heeft voor variant 2 en daarin, als het aan het projectteam ligt, al een keuze heeft gemaakt.

De opening van de wethouder baart ons zorgen, omdat zij zich in haar welkomstwoord al haast te zeggen dat er veel reacties zijn ontvangen na de bewonersavond, waarbij de bewoners "recht tegenover elkaar staan" voor wat betreft de varianten voor ontsluiting van Achterveld Noordoost.

Wij herkennen dit beeld op geen enkele wijze. De ingezonden brieven spreken zich eensluidend uit tégen de ontsluitingsvariant 2. Alle aanwezige fracties deze avond spreken zich eveneens uit tégen variant 2. De wethouder licht haar uitspraak op geen enkele wijze toe. Het wekt de indruk dat ze op voorhand zorgen wegwijs, omdat de geluiden vanuit de dorpsbewoners volgens de wethouder niet eensluidend zijn.

Aan het eind van de avond probeert de wethouder de aanwezige fractieleden woorden in de mond te leggen door te stellen dat, nu iedereen zich tegen variant 2 heeft uitgesproken, men allemaal dus voor variant 1 is. Dat kan echter niet zo stellig worden beweerd. De varianten 3 en 4 zijn zonder enige onderbouwing niet geadviseerd en daardoor in deze vergadering niet aan bod gekomen. Ook voor het overwegen van eventuele andere mogelijkheden lijkt geen enkele ruimte te zijn.

De toelichting die op deze avond meermaals door het projectteam wordt herhaald is dat men in de eerste plaats kijkt naar de mogelijkheden om te ontsluiten via de bestaande infrastructuur. Dat maakt variant 2 het meest geschikt, omdat "het kan", aldus de wethouder. Ook op de vragen of de wethouder het acceptabel vindt dat variant 2 ten koste gaat van de leefbaarheid, blijft zij slechts zeggen dat het verkeersonderzoek variant 2 toelaat en daardoor passend is.

De bevindingen van Goudappel zijn echter niet zo zwart-wit. Goudappel concludeert dat het gebruik van de weg via Mastenbroek mogelijk is, maar niet ideaal (p. 24). Ook lezen we dat zowel de Pater Stormstraat, als de Ruurd Visserstraat in meerdere varianten, en zeker ook in variant 2, zwaarder worden belast (p. 24). De intensiteiten zullen in variant 2 zo hoog zijn dat parkeren op de rijbaan minder wenselijk is en dat er veel aanpassingen nodig zijn gericht op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Waar de alternatieve parkeermogelijkheden moeten komen en welke extra kosten er gemoeid zijn met de noodzakelijke aanpassingen, komt op geen enkele manier ter sprake, omdat de wethouder zich blind staart op de uitkomst dat een doorgaande route via Mastenbroek II kán.

In variant 1 worden het verkeer afgewikkeld via wegen die hiervoor het meest geschikt zijn, tegenover een verkeersafwikkeling in variant 2 via een smalle straat die helemaal niet is ingericht voor tweerichtingsverkeer.

In variant 1 worden bestaande woonstraten ontlast, tegenover variant 2 waarbij de wegen en straten in de kern van Achterveld juist zwaarder worden belast.

Goudappel noemt de verwachte verkeerstoename in variant 2 zowel relatief, als absoluut sterk. Het zal het karakter van de straat en het straatbeeld veranderen. En ook het dorpse beeld van landbouwverkeer door de kern van Achterveld, dreigt met variant 2

verdrongen te worden door een straatbeeld dat wordt gedomineerd door gemotoriseerd verkeer.

In variant 1 wordt het autoverkeer buitenom geleid, terwijl variant 2 juist leidt tot meer verkeer binnen de woonstraten van Achterveld. Indien de gemeente kiest voor ontsluiting middels variant 2, gaat men in tegen het eigen gemeentelijke mobiliteitsbeleid waarbij de fiets binnendoor gaat en de auto buitenom.

Ook variant 4 komt deze avond kort ter sprake. Dit is de duurste variant, maar de leefbaarheid komt het minst onder druk te staan. Hoewel het projectteam het antwoord schuldig moet blijven op de daadwerkelijke kosten, lijkt er geen enkele motivatie om dit te onderzoeken. Men noemt het een complexe opgave om hier inzicht in te krijgen. Ook dit wekt de indruk dat het projectteam alleen heeft laten uitzoeken wat het best past in het eigen idee. En dat de uitkomst op voorhand vast staat. Als variant 4 zonder concreet inzicht in de daadwerkelijke kosten als ongeschikt en niet realistisch wordt beschouwd, waarom is deze variant dan opgenomen in het onderzoek? Het wekt valse hoop, zeker nu deze variant als meest geschikt uit het onderzoek naar voren komt, met de meeste verkeersspreiding over het wegennetwerk en beperkte effecten op verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Wij vragen u dringend af te zien van een ontsluitingsweg via Mastenbroek II. Hiervoor zijn meer dan genoeg argumenten aangedragen. We vragen u variant 1, of andere mogelijkheden vanuit een oplossingsgerichte insteek te bekijken.

Hoe kan het wél? De fracties hebben daarvoor meerdere ideeën aangedragen, van samenwerking met de gemeente Barneveld, tot verhalen van kosten bij de projectontwikkelaar. In hoeverre staat het projectteam nog open voor andere ideeën en argumenten? Horen zij dit nog, zijn zij bereid ernaar te luisteren en desnoods aanvullend onderzoek te doen?

Dat niet alle seinen op groen staan voor een ontsluiting naar Achterveld Noordoost middels variant 2 is uit deze avond wel gebleken. Alle fracties hebben, net als de bewoners van Achterveld, hun grote bezwaren geuit tegen deze variant en noemen het onacceptabel dat de leefbaarheid in de kern van Achterveld zo ernstig geweld wordt aangedaan.

Dat de ontsluiting via Mastenbroek II gezien de bestaande infrastructuur kan, wil nog niet zeggen dat de gemeente het ook kán maken om hiervoor te kiezen. Want als men goed geluisterd heeft naar alle vragen en bezwaren die er zijn geuit, als men alle zorgen van de bewoners goed heeft gehoord en gelezen, als de gemeente het eigen mobiliteitsbeleid serieus neemt én als men kiest voor leefbaarheid en veiligheid, dan kan het niet!

Bijlage I: Reactie op Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan

Achterveld, 13 september 2025

Betreft: Reactie op Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan

Geacht projectteam Achterveld Noordoost,

Op 2 september jongstleden heeft u tijdens een bewonersavond Achterveld het concept Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan aan bewoners van Achterveld gepresenteerd. Eén van de basis-aandachtspunten in het stedenbouwkundig plan is de auto-ontsluiting. Onder meer is op deze avond het verkeersonderzoek van Goudappel aan de orde gekomen, waaruit de conclusie is gekomen dat de varianten 1 en 2 geschikt zijn als ontsluitingsmogelijkheden van de nieuw te bouwen wijk Noordoost.

Wij hebben alle begrip voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk in Achterveld Noordoost, gezien de hoge woningnood in ons land en de grote opgave waar alle gemeenten voor staan om voldoende woningen te bouwen. Wij zijn echter volkomen overvallen door de mogelijkheid van een eventuele ontsluiting via de Lange Streek in de wijk Mastenbroek II.

Naar aanleiding van de toelichting op het plan door stedenbouwkundige Maas dringt zich de vraag op in hoeverre er aandacht is voor de aantasting van het straatbeeld in de Lange Streek indien de nieuwe wijk door deze straat zal worden ontsloten.

Stedenbouwkundige Maas legt uit dat er in de nieuwe wijk Noordoost goed moet worden gekeken naar de verdeling en situering van parkeerplaatsen, opdat wordt voorkomen dat de aanblik van auto's het straatbeeld domineert.

Dit roept bij ons de vraag op of men zich ervan bewust is dat de aanblik van rijdende auto's, met alle ongemakken van uitlaatgassen en geluid die dat met zich meebrengt, toch zéker ook het straatbeeld van onze smalle Lange Streek zal domineren, wanneer dit de ontsluiting wordt naar de nieuwe wijk.

Er is blijkens de toelichting van Maas goed nagedacht over de verdeling van parkeerplaatsen en het straatbeeld in de nieuwe woonwijk. Geheel terecht als u het ons vraagt. Maar over de ontsluiting van deze woonwijk lijkt pas te zijn nagedacht nádat de Lange Streek is aangelegd. Als het argument van het straatbeeld van stilstaande auto's geldt voor de nieuwe woonwijk, dan toch zeker ook voor het gemotoriseerd vervoer dat in veelvoud door onze straat zal rijden, blijkens het verkeersonderzoek van Goudappel.

Onze grootste zorg echter, indien de ontsluiting van de nieuwe woonwijk via de Lange Streek zal worden gerealiseerd, is dat de veiligheid en de leefbaarheid in de straat ernstig onder druk komen staan.

Van de 14 woningen aan het deel van de straat waardoor de ontsluitingsroute zal lopen, zijn slechts drie gezinnen "uit de kinderen", drie gezinnen hebben (pré-)pubers, vier jonge stellen hebben (nog) geen kinderen en vier gezinnen hebben nog (zeer) jonge kinderen in de leeftijd van dreumes tot onderbouw basisschool. We zijn hier allen in de afgelopen maanden komen wonen met de verwachting dat het gebruik van de straat beperkt is, doordat de straat dient als ontsluiting van maximaal enkele tientallen woningen gelegen aan de straat. Een aantal woningen staat direct aan de rijbaan. Voor wat betreft de levensloopbestendige woningen aan de Ruurd Visserstraat, loopt de rijbaan direct langs de achtertuin (daar waar men aan de voorkant dus ook al het verkeer van de Ruurd Visserstraat heeft). Aan beide kanten zal de verkeersintensiteit rondom deze woningen toenemen.

Tijdens de bewonersavond wordt door één van de bewoners uit de straat de vrees uitgesproken dat zijn kinderen straks niet meer veilig de straat op kunnen. De beleidsadviseur mobiliteit erkent dat leefbaarheid aandacht behoeft. Wij zijn er zeer benieuwd naar op welke wijze de gemeente deze aandacht op leefbaarheid, of het ernstig afnemen daarvan indien de ontsluitingsroute door onze straat zal lopen, gaat vormgeven. De wethouder antwoordt op de vrees van deze bewoner dat de woningnood in het land en ook in Achterveld dient te worden opgelost.

De wethouder gaat hiermee voorbij aan de zorg van de bewoner met betrekking tot de leefbaarheid. Deze bewoner stelt met het uitspreken van zijn vrees niet de woningnood of de ontwikkeling van de woonwijk Achterveld Noordoost ter discussie, maar de ontsluiting van de wijk. Wij blijven benieuwd naar een inhoudelijke reactie van de wethouder op onze zorgen voor wat betreft leefbaarheid en veiligheid.

Niet op de bewonersavond zelf, maar enkele dagen daarna werd het rapport van Goudappel openbaar gemaakt. Hieruit blijkt dat er in variant 2 (en variant 3) in Mastenbroek II én de Ruurd Visserstraat en andere omliggende straten sprake zal zijn van een toename van de verkeersintensiteit van 7 tot 18 maal de huidige verkeersintensiteit mvt/etmaal. Dit is een buitensporige toename in de kern van Achterveld en gaat ver buiten wat redelijk en evenwichtig is voor deze woonstraat en buurt. Met een veel hogere bevolkingsdichtheid dan bijvoorbeeld de Klettersteeg en Jan van Arkelweg zal deze verkeersdruk kunnen leiden tot aantasting van het woongenot en leefklimaat, leefbaarheid en verkeersveiligheid voor onaanvaardbaar veel dorpsbewoners. Vanuit het perspectief van de volksgezondheid en leefkwaliteit kan dit zelfs worden uitgedrukt in termen van QALY's (Quality-Adjusted Life Years): een maat die gezondheid en kwaliteit van leven combineert. Toegenomen verkeersdruk, geluidsoverlast en verminderde verkeersveiligheid kunnen aantoonbaar leiden tot onder meer stress en een verhoogd risico op ongelukken. Deze factoren dragen bij aan een lagere kwaliteit van leven, wat zich vertaalt in een daling van het aantal gezonde levensjaren. Indien de nieuwe wijk langs de Lange Streek zal worden ontsloten, betekent dit niet alleen een verslechtering van de leefomgeving, maar ook een reële, meetbare achteruitgang in welzijn en gezondheid voor de betrokken bewoners. Daar waar variant 2 als goedkoper dan variant 1 wordt beschouwd, omdat er wordt gebouwd vanuit bestaande infrastructuur, missen wij visie van de gemeente op kosten die zullen ontstaan als gevolg van deze achteruitgang in welzijn en gezondheid.

Tot zo ver onze reactie op de presentatie van het Voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan tijdens de bewonersavond van 2 september jongstleden.

Wij hopen dat u onze zorgen serieus wilt meenemen in de belangrijke besluiten die u zult moeten maken voor wat betreft de ontsluiting van de woonwijk Achterveld Noordoost. Uiteraard wensen wij u hierbij veel wijsheid.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

A yellow rectangular area containing three lines of text that have been completely redacted with black ink.

RECEIVED
JAN 10 1964
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C.