

Effecten van herontwikkeling PWA kazerne

analyse van het concept verkeerskundig onderzoek, d.d. 27 januari 2015, en het gemeentelijke memo “Bewonersavond: reactieformulieren en overige vragen” (ongedateerd, geschreven als beantwoording op de vragen tijdens de bewonersavond van 12 februari 2015) voor zover het verkeer(sontwikkelingen) of verkeersveiligheid betreft.

INLEIDING

De gemeente heeft besloten om te zien of er een andere bestemming aan de PWA kazerne en het omliggende terrein gegeven kan worden. Welke bestemming dit zou moeten zijn - moskee, fabriek, discotheek, of nog iets anders - is uiteindelijk een politieke beslissing waar de Fietsersbond geen oordeel over heeft: dit valt buiten haar doelstellingen. Wat wel duidelijk binnen de doelstellingen van de Fietsersbond valt zijn de effecten die deze beslissing van de gemeente heeft op de verkeersveiligheid (met name de fietsveiligheid) en de verkeersstromen in de wijken rond de PWA kazerne. Gezien het grote aantal scholen dat in dit gebied ligt heeft de Groen van Prinsterensingel en het Omlooppad tijdens het ingaan en uitgaan van deze scholen de grootste fietsintensiteit van Gouda.

Ook ontwikkeling van de parkeeroverlast is een aandachtspunt voor de Fietsersbond: parkeeroverlast is niet alleen zeer hinderlijk voor bewoners en voetgangers, maar ook voor fietsers, en dan met name op wegen waar de fietsintensiteit hoog ligt.

HET VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK VAN GRONTMIJ

Wat allereerst opvalt bij het voorliggende onderzoek is dat er bij de verantwoording een aantal zaken ontbreken:

- de exacte opdrachtgeving, zoals die schriftelijk geformuleerd is ten behoeve van de aanbesteding;
- de dienst van de gemeente die deze opdracht geformuleerd heeft;
- het aantal bureaus dat om een offerte voor de aanbesteding is gevraagd.

Deze gegevens zijn van belang om de controle op het gehele ontwerp mogelijk te kunnen maken. Als deze gegevens niet in het rapport opgenomen zijn kan de gemeenteraad niet haar controlerende taak in deze naar behoren uitvoeren, en kunnen burgers en belangenorganisaties (zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland) niet de volledigheid en de juistheid van het proces en de procedures beoordelen.

Er hoeven natuurlijk geen schriftelijke opdrachtgeving en offerteaanvragen te hebben plaatsgevonden, maar dan had er in de verantwoording moeten staan dat dit per onderhandse gunning en mondelinge opdracht door de desbetreffende afdeling van de gemeente is geregeld.

Hoofdstuksgewijs nu verder;

1 Inleiding

onder de kop 'vraagstelling' valt iets op:

“De gemeente vraagt Grontmij de verkeerskundige effecten in beeld te brengen van een drietal varianten voor de ontsluiting van de herontwikkeling”

Deze zin kan alleen maar betekenen dat de gemeente vooraf bepaald heeft welke ontsluitingen in principe in aanmerking zouden kunnen komen. Omdat te kunnen bepalen moet de gemeente, en met name de afdeling verkeer, een globaal inzicht hebben in mogelijke verkeerskundige effecten. Hier dient op zijn minst een memorandum over te zijn dat aan niet alleen aan de gemeenteraadsleden (in verband met hun controlerende functie) ter beschikking gesteld moeten worden, maar in het kader van het openbaar en transparant zijn van het bestuur aan alle belanghebbenden: direct omwonenden en belangenorganisaties.

Eén saillant detail nog: er wordt gesproken over drie varianten, terwijl er bij de vraagstelling vier genoemd worden: 1, 2, 3a en 3b. Maar wellicht is de verklaring hiervoor dat 3b vanaf het begin al door de gemeente omschreven is

als onwenselijk en kansloos, hier dan ook alleen maar voor de vorm is opgenomen. In figuur 1 staan dan ook alleen maar de varianten 1, 2 en 3a op de plattegrond weergegeven.

2 Huidige situatie

In paragraaf 2.2.1 wordt in de tweede alinea niet verklaard waarom er indertijd een bussluis gemaakt is. De reden toentertijd was dat na de bouw van het mammoetcomplex het aantal fietsende scholieren dermate was toegenomen dat het toestaan van (doorgaand) autoverkeer op de Groen van Prinsterensingel in het licht van de fietsveiligheid niet meer verantwoord was. Sindsdien is – door de komst van nog een aantal scholen in het gebied – het aantal fietsende scholieren op de Groen van Prinsterensingel meer dan verdubbeld.

De derde alinea in deze paragraaf is onjuist: in de officiële BRON-registratie is te vinden dat er in de periode 2007 t/m 2010 één of meer geregistreerde ongevallen zijn geweest waarbij een fietser betrokken was (in de periode 2001 t/m 2010 gemiddeld 2,2 ongevallen per jaar). Daarbij moet nog vermeld worden dat ongevallen met alleen materiele of licht-lichamelijke (kleine schaafwonden) schade nauwelijks in de officiële registratie worden opgenomen.

In paragraaf 2.2.3. staat: “In het fietsnetwerk is de weg aangeduid als een verdelende fietsroute.”. Dit geldt echter voor de gehele Bodegraafse Straatweg, van de Graaf Florisweg tot aan Reeuwijk. Hier gaat het echter om een klein deel van de Bodegraafse Straatweg, tussen de Wibautstraat en de Burgemeester van Reenensingel. Dit deel van de Bodegraafse Straatweg heeft geen enkele verdelende functie: aan de oostkant van de weg ligt een tweerichting fietspad waar geen enkele afslagmogelijkheid is op dit deel.

De verkeerstellingen zoals vermeld in paragraaf 2.3 zijn – met uitzondering van de Groen van Prinsterensingel – hopeloos gedateerd: sinds die jaren zijn er een aantal scholen bijgekomen en een aantal verkeersstromen verplaatst als gevolg van het verhuizen van het Jozefziekenhuis naar de Groene hart locatie.

Maar ook voor 2014 is het niet zeker of deze tellingen wel een juist beeld geven: op de aanvoerroutes richting dit gebied, en de doorgaande routes die een connectie met dit gebied hebben, hebben dat jaar wegens (herconstructie)werkzaamheden een aantal wegafsluitingen voor gemotoriseerd verkeer plaatsgevonden. Het is dus van belang op welke data deze tellingen hebben plaatsgevonden, en niet alleen wat het gemiddelde aantal fietsen en motorvoertuigen is, maar ook wat de spreiding rond dat gemiddelde is. Een werkdag tijdens een vakantieperiode geeft nu eenmaal andere – sterk verschillende – aantallen te zien dan dagen waarop over het algemeen gewerkt wordt. Zo zijn ook de resultaten van de tellingen van het fietsverkeer sterk afhankelijk of dit in, of buiten de schoolvakanties plaatsvindt. En er hoeven maar enkele teldagen binnen de vakantieperiode meegenomen te worden om de gemiddelden aanzienlijk te drukken.

Daarnaast is het belangrijk dat hier geldt dat de voornaamste stromen van fietsers tussen 8 en 9 uur 's ochtends plaatsvinden, en dat circa 80 % van het fietsverkeer door scholieren gegenereerd wordt. Dat betekent dat het noordelijk deel tussen 8 en 9 uur ruim 2000 fietsende scholieren moet verwerken, en het zuidelijke deel een 1600 (en dit exclusief het fietsverkeer dat via het Omlooppad de Groen van Prinsterensingel oprijdt).

Ook de verkeerstellingen op het Omlooppad zouden hier meegenomen worden. Dit is tenslotte ook een intensieve fietsroute voor scholieren, die voor het grootste gedeelte hun weg vervolgen over de Groen van Prinsterensingel naar de daaraan (en aan de Calslaan) liggende scholen. De middagspits voor scholieren vindt wat meer verspreid plaats, ruwweg gezien zo tussen 13 en 15 uur.

In paragraaf 2.4 staat de volgende alinea: “Bij straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie (zoals de Groen van Prinsterensingel zuid) wordt in de verkeerskunde een maximaal wensbare uurintensiteit van 250 mvt/h gehanteerd (bron: handboek Verkeers- en vervoerkunde, VUGA). Omgerekend naar etmaalintensiteiten (spitsuurintensiteit = 10 % van de etmaalintensiteit) is dan grosso modo sprake van een maximaal wensbare intensiteit van 2,500 mvt/etm. Hogere intensiteiten gaan ten koste van het woon- en verblijfskarakter.”. Hierin staat een duidelijke aanname voor het gebied, namelijk dat de spitsuurintensiteit 10 % is van de etmaalintensiteit. Nergens wordt verder onderbouwd waarom deze aanname van toepassing is op de Groen van Prinsterensingel en de wijken daarachter. Het zou net zo goed 30 % of meer kunnen zijn, afhankelijk van het mobiliteitsgedrag van de bewoners.

In de alinea die hier op volgt wordt er een intensiteitscriterium van 5000 à 6000 mvt/etm uitgegaan. Dit kan kloppen met een maximaal wensbare uurintensiteit van 250 mvt/h, maar dan alleen als deze 250 mvt/etm zich gedurende de volle 24 uur die een dag kent zich voordoet (immers $250 \times 24 = 6000$).

Het lijkt er veel op dat deze redenering alleen bedoeld is om de nu al te hoge intensiteit op het noordelijk deel van de Groen van Prinsterensingel, zo hoog dat het zelfs niet meer met de dubieuze aanname in de geciteerde alinea te verdedigen is, te bagatelliseren.

Tenslotte wordt in de laatste alinea weer het foutieve aantal geregistreerde ongevallen (1 in plaats van de officieel geregistreerde 22) opgevoerd om een schijn van een fietsveiligheid te geven.

3 Ontwikkelingen

paragraaf 3.1. De tweede zin van deze paragraaf zegt eigenlijk al genoeg: de ontwikkelende partijen (de Ark en El-Wahda worden hier genoemd) hebben de gegevens aangeleverd en kunnen dus naar de resultaten zoals die in dit rapport staan toesturen. Nergens in het rapport staat welke controles er door Grontmij zijn uitgevoerd op de juistheid en volledigheid van de gegevens. We zullen er dan ook van uit moeten gaan dat er geen onafhankelijke controles op de aangeleverde gegevens hebben plaatsgevonden door de onderzoekers die dit rapport hebben opgesteld.

In paragraaf 3.3 wordt de parkeergeneratie berekend. Daarbij wordt uitgegaan van 0,1 ppl/gebedsplaats (hetgeen naar zeggen de gemeentelijke norm zou zijn). De uitkomst wordt dan in de piek tijdens feestdagen 150 geparkeerde voertuigen.

De vraag moet echter wel gesteld worden hoe realistisch deze norm is voor een moskee die een duidelijk regionale functie heeft. Er worden drie moskeeën die nu elk een duidelijk regionale functie hebben hier samengevoegd. En dat de huidige moskeeën een regionale functie bekleden is wel duidelijk als je op zoek gaat naar een moskee in de omliggende plaatsen: dan wordt je stevast doorverwezen naar een van de drie moskeeën in Gouda. Dus het totaal zal een zeer grote regionale functie moeten krijgen: we kunnen niet aannemen dat er toegangspoorten op het terrein komen waar gecontroleerd gaat worden naar woonplaats.

Als we hierbij de gemiddelde bezettingsgraad per auto in Zuid-Holland betrekken, ongeveer 1,5 personen (bron: CBS-statline), dan zou dat betekenen dat er hier bij 200 parkeerplaatsen uitgegaan wordt dat er maximaal 300 personen met de auto zouden komen, en 1200 op de fiets of lopend. Als we de gemiddelde bezettingsgraad van de auto zouden verdubbelen, dan blijft het aantal bezoekers dat een parkeerplaats kan vinden nog altijd maar 600, terwijl 900 op de fiets of lopend zullen komen. En als er dan een groot deel – zeg 750 personen – zo verstandig is om door weer en wind op de fiets naar de moskee te gaan, waar kunnen ze dan die fietsen stallen? In de onderhavige situatie is er totaal geen rekening mee gehouden dat het overgrote deel van de bezoekers (bij een voorzichtige inschatting 90 % of meer) 5 km of meer (over de weg gerekend) van de moskee af woont.

In paragraaf 3.4 wordt de verkeersgeneratie in kaart gebracht. Zoals hiervoor al verklaard is wordt deze verregaand onderschat. Maar wat nog veel erger is dat hier totaal geen rekening gehouden wordt dat de toename van het gemotoriseerde verkeer samenvalt met de pieken in het fietsende (school)verkeer. Dit betekent een zeer sterke verslechtering van de fietsveiligheid, een verslechtering waarvoor het stadsbestuur blijkbaar bewust heeft gekozen om die niet in kaart te laten brengen (gezien hetgeen in hoofdstuk 1 van het rapport vermeld staat).

4 Varianten

in paragraaf 4.1 wordt een schatting gemaakt van de verdeling van het verkeer op meetpunt B over de aanliggende straten. Deze verdeling is gebaseerd op een boterzachte schatting met behulp van niet aanwezige gegevens (zoals autobezit of mobiliteitsgedrag van de bewoners), dus deze zou net zo goed niet hier opgenomen kunnen worden.

Wat problematischer is is niet alleen dat in deze paragraaf geen aandacht wordt besteed aan de andere punten, maar dat vooral het fietsverkeer niet in kaart gebracht wordt. De vraag bij ons rijst dan: is dit niet gebeurd omdat die verdeling een stuk beter in te schatten is, omdat van het overgrote deel de bestemming bekend is: de scholen die ver-

derop (noordelijk) aan de Groen van Prinsterensingel en de Calslaan liggen, evenals het sportcentrum daar. Verder wordt in de tabel weer met veel te lage – toekomstige auto-intensiteiten gerekend, en al helemaal geen rekening gehouden met het fietsverkeer. Het lijkt er sterk op dat deze paragraaf alleen opgenomen is om het verplaatsen van de bussluis – onterecht – een acceptabeler kantje te geven.

Hetgeen dat in paragraaf 4.2 staat is een vrijwel letterlijke herhaling van wat al in paragraaf 2.4 is opgenomen. Maar omdat het hier om de toekomstige situatie – na het realiseren van de gemeentelijke plannen – gaat valt er bij de laatste alinea nog wel een kanttekening te plaatsen: het wegprofiel is inderdaad groot genoeg, mits de langspaarkeerplaatsen opgeheven worden en er op de Groen van Prinsterensingel een stopverbod wordt ingesteld.

En rekening houdend met de fietsende schooljeugd zullen er additionele maatregelen genomen moeten worden om er bij de in- en uitgang van de scholen de fietsers veilig de Groen van Prinsterensingel kunnen oversteken. Wellicht is het een idee om de uitgang van de scholen niet meer als uitrit te definiëren, en ze vervolgens op de zo ontstane kruising voorrang te geven op het verkeer op de Groen van Prinsterensingel?

Paragraaf 4.3 zegt de benodigde infrastructurele maatregelen aan te geven, en de effecten daarvan. Maar er worden hier alleen de effecten opgenomen die de gemeente en de ontwikkelaars welgevallig zijn: voor het gemak wordt even vergeten dat met het verplaatsen van de bussluis een voor automobilisten een zeer interessante sluiproute ontstaat via de Groen van Prinsterensingel en vervolgens via de Heemskerkstraat door de wijk heen. Dit zal zeker in de spits voor veel automobilisten aantrekkelijker zijn dan op het laatste stuk van de Bodegraafse straatweg in de file staan. Ook voor toegang tot de toekomstige voorzieningen op het PWA terrein kan zo'n route veel aantrekkelijker zijn dan om te rijden via de Bodegraafse straatweg en de Burgemeester van Reenensingel. Ook daar is weer geen rekening mee gehouden, evenmin als met de stijging van het aantal conflicten tussen langzaam verkeer dat van het omlooppunt afkomt en het autoverkeer op de Groen van Prinsterensingel.

In paragraaf 4.3.3.2. wordt de variant met ingang rechtstreeks afgeserveerd door bewust de minst optimale mogelijkheden weer te geven. Omdat dit, mits goed vormgegeven, de meest verkeersveilige situatie biedt voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer gaan wij in dit commentaar hieronder, bij hoofdstuk 5, nader op in.

5 Afweging

Om de afweging goed te kunnen maken willen wij hier eerst het voorstel 3b presenteren met de ontsluiting zoals de Fietsersbond die voor ogen heeft. Daarbij zal wel een aanpassing van de verkeersregelinstallatie bij de kruising tussen Bodegraafse Straatweg en Burgemeester van Reenensingel moeten plaatsvinden, maar dit is alleen een andere volgorde instellen van de cyclus, en kan in principe met de huidige technologie van achter het bureau geregeld worden.

Dit voorstel ziet er als volgt uit:

er komt een inrit naar het terrein op de Bodegraafse Straatweg, zo dicht mogelijk op kruising, en zo vormgegeven dat het onmogelijk wordt dat automobilisten die vanuit Gouda komen rechtstreeks die inrit kunnen oprijden. Tevens wordt er aan de noordzijde van de Bodegraafse straatweg een tweerichtsfietspad aangelegd, vanaf de kruising tot aan de eerste mogelijkheid om het terrein op te gaan.

Zo is er een veilige route voor fietsers naar de voorzieningen op het terrein, vanaf een kruising die door een verkeersregelinstallatie beveiligd is, en ook voor de automobilisten mits ze zich aan de verkeersregels houden. Het nadeel is er alleen voor de fietsende bezoekers van de voorzieningen: zij zullen een kleine 200 meter moeten omrijden. Voor automobilisten maakt het niets uit, en is in vele gevallen voordeliger: zij komen voornamelijk via de Goudse Houtsingel en in iets mindere mate via de Burgemeester van Reenensingel en de Bodegraafse Straatweg ten noorden van de kruising gezien de voedingsgebieden van de moskee (de belangrijkste verkeersaantrekkende voorziening op het PWA-terrein). Het enige dat verder nog moet gebeuren om de verkeersstromen in goede banen te leiden is dat binnen de cyclus al het gemotoriseerde verkeer op de Bodegraafse straatweg komende vanuit de richting van Gouda tegelijkertijd groen licht krijgt: men kan dan rechts afslaan naar de Goudse Houtsingel, recht door de Bodegraafse straatweg volgen, links afslaan de Burgemeester van Reenensingel op, of scherp linksaf via een kort stukje Bodegraafse Straatweg naar de inrit van het PWA terrein. De veiligheid van de toevoer is dan ge-

borgd, en conflicten tussen autoverkeer en langzaam verkeer worden zo in de openbare ruimte ook vermeden. De uitrit voor automobilisten vanuit het terrein naar de Bodegraafse Straatweg moet zo zuidelijk mogelijk liggen, en zo vormgegeven worden dat deze te gebruiken als inrit vrijwel onmogelijk wordt (de uitrit voor langzaam verkeer vindt plaats via het tweerichtings fietspad richting Omlooppad). Bij deze uitrit kunnen automobilisten enkel rechts afslaan naar de rotonde ter hoogte van sportvereniging olympia, en via deze rotonde ofwel hun weg vervolgen naar Gouda of naar de kruising tussen de Bodegraafse straatweg en de Burgemeester van Reenensingel. Doordat de verkeersregelininstallatie op deze kruising zo afgeregeld staat dat het verkeer komende uit de richting Gouda naar alle richtingen tegelijkertijd groen licht heeft komen dan vanuit de richting Reeuwijk geen voertuigen over de Bodegraafse Straatweg, zodat er ruim voldoende gelegenheid is om het terrein per auto te verlaten. Indien het wenselijk zou zijn zou er desnoods nog een tweetal verkeerslichten, gekoppeld aan de verkeerslichten op de kruising, bij de uitrit geplaatst kunnen worden om het extra veilig te maken. Eventueel kan er nog een voetgangersingang gemaakt worden via andere wegen grenzend aan het terrein, voor degenen die met de bus naar de voorzieningen willen komen. Maar dit moet enkel een voetgangersingang zijn die door de gemeente afgesloten kan worden indien er sprake is van parkeeroverlast in de aangrenzende wijken door misbruik van deze mogelijkheid tot toegang. Het advies is om dit in bindende afspraken vast te leggen.

Indien voor variant 3b van deze opzet uitgaan verandert tabel 5 aanzienlijk:

verkeersveiligheid 50 km/h-wegen wordt dan ++ (in plaats van --);

verblijfskwaliteit woonbuurt wordt ++ (in plaats van 0 +);

doorstroming autoverkeer wordt ++ (in plaats van - 0);

doorstroming bus wordt ++ (in plaats van +).

Over de kosten kunnen wij niets zeggen, daar dit eerst door een deskundig bureau doorgerekend zou moeten worden. Vandaar dat wij hier dan ook willen voorstellen om bij dit item een vraagteken te zetten (in plaats van --).

Daarbij wordt deze variant dus opeens, met uitzondering misschien van de kosten, de meest aantrekkelijke variant.

Wat valt nog meer op in hoofdstuk 5? Allereerst dat er in paragraaf 5.1.1.1. (alweer) geen rekening gehouden wordt dat bij het verplaatsen van de busluis er extra sluiproutes door de wijk ontstaan waardoor het twijfelachtig is of de Groen van Prinsterensingel het extra autoverkeer wel aan kan.

Volgt men de hiervoor geformuleerde opzet voor variant 3b dan ontstaan er – in tegenstelling tot wat er in paragraaf 5.1.1.2 staat – geen extra conflictpunten, en wordt het risico op kop-staart botsingen lager, omdat de instroom naar het terrein vlot binnen de verkeersregelininstallatie kan verlopen er een gereguleerde mogelijkheid is om het terrein te verlaten. Voor deze oplossing wordt in het rapport ook al een extra argument gegeven: er is al een uitgang vanaf het huidige parkeerterrein, en dat heeft de afgelopen jaren niet tot ongevallen geleid.

In paragraaf 5.1.4 wordt opeens als men de variant van de Fietsersbond voor 3b overneemt deze voor de doorstroming van het autoverkeer het gunstigste (en het veiligste) in plaats dat deze volgens de gemeentevariant onderaan de lijst bungelt.

Over paragraaf 5.2 valt enkel te zeggen dat – al hetgeen hiervoor gesteld is - het er verdacht veel op lijkt dat er naar een variant toegerekend wordt die de gemeente en de betrokken ontwikkelaars welgevallig is, door alle gegevens die dit zouden kunnen tegenwerken buiten beschouwing te laten, en in een geval, het aantal fietsongevallen, zelfs te vervalsen. Het advies wat hier gegeven wordt is dan ook gebaseerd op gemanipuleerde gegevens, om de wens van de opdrachtgever (of opdrachtgevers?) te kunnen honoreren.

6 conclusies en aanbevelingen

Dit laatste geldt ook voor hoofdstuk 6: niet alleen zijn de conclusies op drijfzand gebouwd, maar ook de aanbevelingen verdienen een ruime onvoldoende.

Een paar aanbevelingen die hier ontbreken:

- richt het plan zo in dat sluiptverkeer door de wijk onmogelijk wordt indien het plan gehandhaafd wordt om de busluis te verplaatsen;

- bezie of het in het kader van duurzaam veilig niet noodzakelijk is om op de Groen van Prinsterensingel gescheiden fietspaden aan te leggen;
- niet alleen monitoren of er sprake is van parkeeroverlast, maar van tevoren bepalen welke maatregelen genomen worden, en welke financiële consequenties dit heeft voor de beherende organisatie (in boetes en schadevergoeding aan de bewoners in het geval van parkeeroverlast;
- gezien de enorme hoeveelheden fietsers, die er langs komen, zouden, als het hier om een 50 km weg zou gaan, zelfs enkelvoudige fietspaden hier minimaal 3 meter moeten zijn, en als er een fietspad in twee richtingen aangelegd zou worden zou deze een breedte van 4 meter moeten hebben. Maar omdat het hier om een 30 km weg gaat verdient het de aanbeveling om de gehele Groen van Prinsterensingel in te richten als een fietsstraat, waar het gemotoriseerde verkeer te gast is (zie ook CROW publicatie 216).

Maar het meest ontluisterende is toch de laatste aanbeveling: terwijl in het hele rapport consequent verdedigd wordt dat de parkeervoorziening met maximale bezetting van de moskee op eigen terrein ruim voldoende zal zijn wordt hier in de aanbevelingen gezegd dat er afspraken gemaakt moeten worden omdat bij feestdagen het gebruik van het parkeerterrein bij de Mammoet noodzakelijk is; maar dit alleen is niet voldoende: er wordt daarboven ook nog geadviseerd om pendelbussen te regelen naar andere parkeerplaatsen. Hoe diep kun je zinken als je deze tegenstrijdigheden als een logisch geheel ziet, zeker als gemeentebestuur.

Dan nu het ongedateerde antwoordmemo op de vragen die gesteld zijn tijdens en naar aanleiding van de bewonersavond van 12 februari 2015 (*titel: Bewonersavond: reactieformulieren en overige vragen*) voor wat betreft de het verkeer, de verkeersveiligheid en het parkeren (dat tenslotte ook deel uitmaakt van het verkeer)

vraag 1: in het licht van hetgeen hiervoor gesteld is zijn in de 2^e alinea van het antwoord twee woorden omgewisseld (kan gebeuren). Deze alinea moet luiden:

Een garantie dat bezoekers altijd op het eigen terrein kunnen parkeren gaan wij niet echter niet geven. Datzelfde geldt voor scholen en sportvoorzieningen in de buurt.

(de onderstreepte woorden zijn degene die in het antwoord van de gemeente verwisseld zijn. Zie ook de reactie op hoofdstuk 6 hierboven)

vraag 2: in het antwoord wordt hier alweer uitgegaan van een verregaande onderschatting van het aantal benodigde parkeerplekken tijdens het hoogtijdagen en het vrijdaggebed.

Vraag 3: dit antwoord is ronduit misleidend. Als je op internet zoekt naar een moskee in Haastrecht, Vlist, Goudarak, Moordrecht, Bergambacht, Waddinxveen, Reeuwijk wordt je steevast verwezen naar een van de drie moskeeën in Gouda (met uitzondering van Reeuwijk: daar wordt ook de moskee in Bodegraven genoemd). Het stellen dat het een lokale voorziening gaat worden, en geen regionale functies zal hebben is dus volledig onjuist (dit kan ook niet anders, omdat het een samengaan van drie moskeeën is die alle drie nu een duidelijk regionale functie hebben). Aangezien er geen controle aan de poort is om te zien of men wel uit Gouda komt moeten we er van uitgaan dat bij samengaan niet alleen de regionale functie behouden blijft, maar zelfs versterkt, om dat het een islamitisch centrum wordt in plaats van enkel een moskee.

Ook in de laatste alinea van dit antwoord maar een enkel woordje dat vervangen moet worden, zodat de zin wordt: *De Goudse parkeernorm van 0,1 wordt ruimschoots overschreden.*

Vraag 4: het antwoord maakt het weer duidelijk: als je de problemen maar in genoeg kleine stukken knipt zijn er geen problemen meer. Als je het één probleem laat dan is het voor iedereen duidelijk dat het op de voorgestelde wijze niet op te lossen is.

Vragen 6 en 7: de gemeente geeft in haar antwoord tenminste duidelijk aan dat als door haar beleid en beslissingen overlast ontstaat, de gedupeerden zelf voor de kosten moeten opdraaien, en wat erger is: de verkeersslachtoffers zijn zelf verantwoordelijk voor de verslechterde en onoverzichtelijker verkeerssituatie die door het gemeentebesluit gecreëerd wordt.

Vraag 8: in het antwoord wordt niet duidelijk hoe de vertegenwoordiger kan en gaat garanderen dat er geen regionale rol meer zal zijn voor het centrum. Zoals al eerder hier betoogd is is dat ook onmogelijk.

Vraag 10: een wedervraag: is het niet zo dat wanneer de gemeente willens en wetens toestemming geeft tot nieuwbouw van verkeersaantrekkende instellingen zonder voor de benodigde parkeervoorzieningen te zorgen (zie de laatste aanbeveling in het concept-verkeersrapport) zij ook verantwoordelijk is voor de overlast en schade die dit aan omwonenden en de oorspronkelijke verkeersdeelnemers, met name de fietsers, berokkend?

Vraag 11: stimuleren lost niets op: als zij van goede wil zouden zijn zal het bestuur de bezoekers moeten verplichten om op andere wijze naar het centrum te komen. Als zij dat doen kunnen zij ook hun belofte waarmaken dat het centrum uitsluitend een lokale functie heeft (zie ook vraag 8).

vraag 17: het antwoord van de gemeente geeft alleen garantie voor de veiligheid op de bussluis, niet op het traject ten noorden ervan. De nadelige effecten op de fietsveiligheid van het traject vanaf de bussluis naar de onderwijs- en sportinstellingen ten noorden van de sluis worden daarbij dus bewust zorgvuldig buiten het beeld gehouden.

Vraag 18: in het antwoord legt de gemeente dat de ontwikkelaar een afspraak wil maken over de feestdagen (ruim 12,5 % van het jaar). Maar het is niet de ontwikkelaar die verantwoordelijk is voor het voorkomen van overlast aan de omwonenden, maar de gemeente. Zij verleent immers een vergunning om dit te realiseren, en heeft dus ook de zorgplicht om overlast voor omwonenden te voorkomen. Of om het anders te zeggen: het gemeentebestuur, en de gemeenteambtenaren, zijn er primair voor alle bewoners, en worden ook – indirect – door deze bewoners betaald; zij zijn niet in dienst van een organisatie als het islamitisch centrum en worden – hopelijk – ook niet door hen betaald.

Vraag 19: het antwoord op deze vraag is principieel onjuist: de gemeente maakt afspraken met de politie waar, wanneer en hoe er gehandhaafd wordt, en wat de gemeente daarvoor wil betalen. Blijkbaar is de urgentie voor de gemeente hier niet zo hoog dat zij rond het PWA-terrein een verscherpte handhaving wil.

Vraag 20: voor wat betreft de onvolledige en misleidende aspecten van het antwoord hier: zie het commentaar op het zogenaamde verkeersrapport hiervoor opgenomen.

Vraag 21: dat de gemeente in haar antwoord stelt dat de ingediende notitie van de Fietsersbond los staat van het voorliggende rapport is wel heel vreemd, daar in die notitie duidelijk aangetoond wordt dat in het rapport uitgegaan wordt van onjuiste premissen. Niet zo vreemd echter als het zo zou zijn dat de gemeente met dit aan alle kanten rammelende rapport bewust wil aansturen op de door haar vooraf gekozen oplossing.

Vraag 22: wederom geeft de gemeente weer geen antwoord op de gestelde vraag, die wat eenvoudiger te formuleren is als: hoe kunnen we in de planvorming duidelijk maatregelen opnemen die sluijverkeer voorkomen. Burgers zijn in het algemeen niet zo specifiek opgeleid om in samenspraak met de gemeenteambtenaren voldoende tegenwicht te geven aan de gepresenteerde voorstellen. Daarom is het hier noodzakelijk dat er een andere vraag gesteld wordt: is de gemeente bereid om de bewoners(groep) een subsidie te verlenen die voldoende is om de expertise die nodig is om deze zaken te kunnen beoordelen extern in huren, bijvoorbeeld van de faculteit verkeerskunde van de TUD?

Vraag 29: het antwoord is duidelijk: bij voorkeur. Maar dit betekent ook dat er uitzonderingen gemaakt kunnen worden als dit de verkeersveiligheid ten goede komt. En zeker in een onoverzichtelijke situatie, zoals de betreffende bewoner hier stelt, zou de gemeente dit dus wel in overweging moeten nemen en bij al dan niet honoreren deze beslissing duidelijk en gefundeerd moeten onderbouwen.

Vraag 30: in het antwoord terecht gesteld dat er nu ook drie ingangen zijn. Maar men vergeet er bij te vermelden dat die nu nauwelijks gebruikt worden, en zeker niet door 1500 personen op hoogtijdagen (15 % van het jaar dus) zoals door de gemeente en in het rapport gesteld wordt. Deze ontwikkeling maakt van de Groen van Prinsteren-singel een nog gevaarlijke route voor fietsende scholieren, een route die in principe de enige mogelijkheid is voor scholieren om hun school te bereiken (tenzij zij natuurlijk massaal de verkeersregels aan hun laars gaan lappen).

Vraag 31: wij hebben in dit commentaar al eerder aangetoond dat er toegang mogelijk is vanaf de Bodegraafse Straatweg die een stuk verkeersveiliger en wijkvriendelijker is dan de door de gemeente voorgestane oplossing. Maar als het college van B&W dit wil negeren, dan is het zaak dat de gemeenteraad hierop ingrijpt (tenzij zij er enkel zijn om het college te steunen en niet de belangen van de burgers te borgen).

Vraag 32: deze norm geldt als je het religieuze gebouw midden in het voedingsgebied neerzet. Maar hier wordt het er juist ver daarbuiten neergezet. Dan zou de norm ook aangepast moeten worden.

Nog een paar andere vragen die indirect met verkeer te maken hebben
beheersovereenkomst vraag 2: *“het is niet hun bedoeling het voor bruiloftsfeesten en partijen te gebruiken”*. Maar wel, nemen wij aan, voor het religieuze aspect van de huwelijksvoltrekking. Dan zal er dus geen vermindering van het aantal verkeersbewegingen zijn, maar eerder een vermeerdering, als de gasten eerst naar de moskee rijden, van daar naar de Mammoet, en vervolgens weer naar huis.

Veiligheid vraag 2: hier geeft de gemeente ook weer geen antwoord op de vraag. Voor ons is dit ook belangrijk. Vandaar dat wij deze vraag anders zouden willen formuleren: gaat de gemeente bij ongevallen veroorzaakt door moskeegangers de slachtoffers financieel en juridisch ondersteunen om schadevergoeding en smartengeld van het moskeebestuur te kunnen vorderen. De gemeente geeft in haar antwoord ruitelijk toe dat het initiatief uitgaat van het moskeebestuur en zij er de voorkeur aan geeft om het verzoek van het moskeebestuur te honoreren en de mening en het oordeel van de burgers van Gouda, met name die in de omgeving van de locatie wonen, naast zich neer te leggen.

Als afsluiting nog het antwoord op Overig vraag 4: daarin staat de zin: *“Daarin zijn geen uitgangspunten opgenomen die op enigerlei wijze de rechten van anderen schaden.”*. Dat is weer zo'n nietszeggende zin: als de bedoeling van de gemeente zou zijn dat er garanties op hetgeen hier in de gesteld wordt in de vragen – uitgebreid met de boring van de verkeersveiligheid – gegeven zou worden zou de formulering moeten luiden:

“Partijen hebben in het najaar een intentieovereenkomst gesloten voor gezamenlijke huisvesting op het PWA-complex. Daarbij is als een van de uitgangspunten opgenomen dat op generlei wijze de rechten van anderen geschaad zullen worden of de veiligheid op de wegen rondom het terrein in gevaar worden gebracht. De initiatiefnemers stellen zich hiervoor garant.”

Dit zou ook misschien de Fietsersbond kunnen overtuigen van de goede intenties van de initiatiefnemers en het gemeentebestuur. Maar met de voorliggende stukken moet daaraan ernstig getwijfeld worden.