
Gemeente Gouda
Postbus 1086
2800 BB Gouda

Reactie op Verkeersonderzoek PWA Kazerne

Gouda, 16 februari 2015

Geachte College,

Stichting Wijkteam Plaswijck is vaker en eerder betrokken geweest bij ruimtelijke orderings- en verkeersprojecten. Onze insteek was en is te zorgen voor een goede belangenafweging en voor een zorgvuldige procedure en feitenonderzoek. Daarbij dienen óók het wijkbelang en de bewonersbelangen voldoende te worden meegenomen. Dit blijkt namelijk niet vanzelfsprekend. Ook in het Verkeersonderzoek PWA Kazerne constateren wij, dat het rapport nog geen voldoende basis biedt voor een adequate besluitvorming. Onze conclusie op dit moment is dat nog niet op alle onderdelen gesproken kan worden van een afgewogen eindoordeel. Omdat het Verkeersonderzoek ook consequenties heeft voor enkele verkeersitems die wij al lang belangrijk vinden, zoals een goede doorstroming op de Burgemeester Van Reenensingel, willen wij met deze brief pleiten voor een nader onderzoek en andere insteek. De brief bevat 28 vragen.

Algemeen

Onze eerste vragen betreffen de status is van dit Verkeersonderzoek, daar het rapport van 27 januari 2015 nog als 'Concept' is benoemd. Waarom is geen eindrapport ingediend [1] en welke veranderingen zijn nog te verwachten als de Grontmij met een definitief rapport komt [2].

Het rapport stelt dat de Groen van Prinsterersingel onderdeel uitmaakt van een 30 km zone. Betekent dit dat op grond van wet- en regelgeving ook een oordeel van de Verkeerspolitie vereist is? [3]

Een vraag is ook wat de status van het (definitieve) Verkeersrapport zal zijn, in het bijzonder of er een afzonderlijk verkeersbesluit moet worden genomen dat voor bezwaar en beroep vatbaar is [4].

Herkomst en bestemmingen analyse en gezamenlijk onderzoek

Wij missen in het rapport een Herkomst en Bestemmingenanalyse. Naar ons oordeel biedt een verkeersonderzoek zonder deze analyse onvoldoende basis voor besluitvorming. Nader onderzoek naar de herkomst en bestemming van de verkeersstromen, zowel kwantitatief (aantallen) als aard (type vervoer), geeft inzicht in de oorzaak van de te verwachte knelpunten en het geeft aangrijpingspunten voor maatregelen die deze knelpunten kunnen wegnemen. Een dergelijke analyse is zeker in dit dossier op zijn plaats, nu het nieuwe islamitisch centrum naar verluidt een regionale functie krijgt en meer gaat bieden

dan alleen vervanging van de moskeeën in zuidelijk Gouda. Wij pleiten met nadruk voor het alsnog laten uitvoeren van deze analyse [5].

Deze analyse dient bij voorkeur door alle betrokken partijen en andere belanghebbenden te worden uitgevoerd. Partijen zelf immers zijn verantwoordelijk voor hun verkeersstromen, kennen hun eigen achterban en kunnen dan ook met elkaar mogelijke knelpunten en oplossingen bespreken. Met een gezamenlijke aanpak hebben wij in de wijk goede ervaringen. Wij pleiten om een dergelijke aanpak, waarbij overigens niet de gemeente Gouda en/of een verkeersbureau leidend is maar een onafhankelijke projectleider [6] om zo te waarborgen dat alle belangen voldoende worden meegewogen.

Basiscijfers

Wij verzoeken om meer actuele cijfers. Zo wordt bijvoorbeeld op bladzijde 10 met cijfers uit 2007 en 2014 gelijktijdig gewerkt. Zeker bij de microanalyses op buurt- en straatniveau is dit belangrijk [7]. Datzelfde geldt ook voor, zie bladzijde 23, de fietsstroom op het Omlooppad die aldus het rapport niet bekend is. Omdat blijkt dat de fietsveiligheid een belangrijk knelpunt gaat vormen, pleiten wij voor het alsnog opnemen van actuele cijfers (aantallen, tijdstippen, richtingen, enz.) [8]. Verder vragen wij welke bezoekerscijfers en verkeersbewegingen bekend inzake de vlakbij gelegen sporthal de Mammoet [9].

Vraagstelling

Verder pleiten wij voor een vervolgonderzoek met een meer neutrale onderzoeksvraag [10]. Een vraagstelling kan dan bijvoorbeeld zijn: zoek een optimale inrichting van de verkeersstromen, rekening houdend met alle belangen. Of: welke verkeersstromen zijn gezien de verkeersveiligheidsnormen nog passend? Een uitkomst kan dan zijn dat bezoekers van het complex meer gezamenlijk moeten reizen of dat er georganiseerd busvervoer moet worden ingezet.

Verkeerskundige uitgangspunten

De verkeerskundige uitgangspunten blijken altijd zeer bepalend voor de uitkomsten van verkeersonderzoeken. Wij verzoeken dan ook om een meer duidelijke toelichting bij de volgende passage op bladzijde 11: "Bij straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie 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." Wij kennen deze normering maar verzoeken toch om deze herrekening meer toe te lichten en dan vooral de 10% keuze, daar deze afhankelijk is van het type weg en weggebruik [11]. Verder dient volgens ons de spitsuurintensiteit meer centraal te staan, op dit punt zullen zich namelijk problemen gaan voordoen. Bijvoorbeeld, 1500 bezoekers en een gemiddelde autobezetting van 2,2 personen betekent, uiteraard exclusief fietsverkeer, 681 mvt(/h?). Omdat de maximaal wensbare (spits)uur-intensiteit 250 mvt/h is, is de verhouding auto/fiets nader te bepalen. Deze benaderingswijze dient als voorbeeld en biedt meer inzicht bieden in knelpunten en mogelijke oplossingsmaatregelen [12]. Tenslotte gaat het niet alleen om de gevolgen voor het woon- en verblijfskarakter, maar zeker ook om de gevolgen voor de doorstroming, fietsveiligheid en sluipverkeer [13]. De Fietsersbond heeft deze weg en dit noordelijke stuk tot de gevaarlijkste van Gouda gerekend, terwijl Gouda volgens hen al landelijk relatief minder scoort. Onze vervolgvraag is of de onderzoekers het rapport van de Fietsersbond hierover kennen en zo ja waarom dat in dit onderzoek niet is meegenomen en zo niet of dit onderzoek dan alsnog in analyse kan worden betrokken [14]. Voorts merken wij op dat de berekeningen zijn gebaseerd op door partijen zelf aangeleverde cijfers, zie bladzijde 12, ofwel zijn gebaseerd op het aantal gebedsplaatsen namelijk 1500. Is hierbij rekening gehouden dat er ook andere functies en activiteiten in het complex zullen komen [15]? Kan de Grontmij een nadere toelichting geven op de berekening van de 1800 en 600 mvt/etm [16]?

Ook de bepaling van het CROW kengetal voor parkeerplaatsberekening op bladzijde 14 behoeft zeker nadere onderbouwing, alleen al omdat deze bepalend voor de verdere berekeningen [17]. De opmerking over ervaringen andere steden over moskeebouw en parkeereffecten wordt helaas niet verder uitgewerkt, terwijl deze wel inzichten kunnen bieden in de verwachte effecten in Gouda. Ons verzoek is in een vervolgrapport hierop nader in te gaan [18]. Wij constateren tenslotte dat in de berekeningen het aantal beschikbare parkeerplaatsen *precies* gelijk is aan het aantal benodigde parkeerplaatsen (bladzijde 14)

Afweging varianten

Bij de afweging tussen de oost- en noordvariant voor de ontsluiting van het complex is sprake van een onjuiste redenering. Het rapport wijst ontsluiting via de oostkant (de Wibautstraat) af omdat dit de doorstroming op de Bodegraafsestraatweg zou belemmeren en gezien de hiërarchie van de Bodegraafsestraatweg. Echter dezelfde redenering gaat óók op bij ontsluiting via de noordzijde i.c. de Burgemeester van Reenensingel en dan nog in veel sterkere mate. Er is immers geen rekening gehouden met het belang van een goede doorstroming op de Reenensingel, zie hiervoor de expliciete doelstellingen in de Mobiliteitsvisie Gouda 2007-2020 en zoals expliciet benoemd in de Doorstromingsnotitie Burgemeester van Reenensingel van 2010. In het bijzonder is destijds gewezen op de kruispunten Bodegraafsestraatweg/ Goverwellesingel/ Burgemeester van Reenensingel en het kruispunt Plaswijckweg/ Groen van Prinsterersingel /Burgemeester van Reenensingel. Vanwege bezuinigingen zijn destijds extra maatregelen als een extra afslag naar de Jumilagebuurt en een extra afslagstrook op de Plaswijckweg niet doorgedaan, terwijl deze wel nodig zijn voor een verdere verbetering van de doorstroming op de Van Reenensingel. Routering via de noordzijde van moskeebeszoekers op de vrijdag zal samenvallen met de vrijdagmiddagspits. Extra spitsbelasting via de noordzijde is niet wenselijk. Wij wijzen er verder op de dat aanleg van de rondweg Reeuwijk voor extra, onvoorziene verkeersdruk daar zal zorgen (zie hiervoor de laatste notitie van de gemeente Bodegraven – Reeuwijk waarin zij erkent dat de rondweg een verkeersaantrekkende werking zal hebben van 2.000 voertuigen). Verder merken wij op dat de evaluatie van de plaatsing van de VRI's op de Van Reenensingel nog moet plaatsvinden. Tenslotte merken wij nog op, dat wij de kwalitatief negatieve inschatting van de verkeersveiligheid voor varianten 3a en 3b niet delen. Er is al een VRI op de Bodegraafsestraatweg voor de fietsers, waardoor de veiligheidseffecten navenant gelijkwaardig kunnen blijven. Onze conclusie is dat ontsluiting via de noordzijde van het complex onvoldoende is onderbouwd en dat enkele belangrijke verkeerskundige feiten niet zijn meegewogen. Ons verzoek is om genoemde aspecten in de vervolganalyse wel mee te nemen [19].

Een argument voor ontsluiting via de noordzijde is verder, dat -aldus het rapport- weliswaar dan sprake is van overschrijding van de normen maar dat dit gerechtvaardigd is omdat aan de noordzijde (Reenensingel) minder woningen zijn dan aan de zuidzijde (Thorbeckelaan). Deze redenering is onvolledig. Het klopt dat er aan de noordzijde minder negatieve effecten zijn gezien het woon- en verblijfskarakter, maar tegelijk zijn de negatieve effecten op de doorstroming en (fiets)veiligheid aan de noordzijde vele malen groter. Ook deze aspecten maken onderdeel uit van het Duurzaam Veilig concept. De Fietsersbond heeft dit deel al aangemerkt als meest onveilige stuk van Gouda. Verder liggen daar het ID College, de Meander, de Goudse Waarden en Alqualam: allen genereren veel (fiets)verkeer. Met de gekozen maatregelen wordt de situatie niet verbeterd, eerder nog onveiliger gemaakt. Wij pleiten voor heroverweging van deze redenering en deze keuze [20], daarbij rekening houdend met de herkomst/bestemming analyse en de regionale functie.

Een aanvullende vraag is [21] of bij de vervolgberekeningen een scenario kan worden opgenomen waarbij op termijn de zij-ingang van het complex aan de Wibautstraat óók toegankelijk wordt voor auto's. Wij voorzien namelijk problemen met één ingang aan de Groen van Prinsterersingel. Een tweede ingang aan de Wibautstraat zal leiden tot een andere (mogelijk ongewenste) routering van de verkeersstromen.

Wij constateren dat het Verkeersonderzoek zelf opmerkt dat er bij de keuze voor de noordvariant sprake zal zijn van sluipverkeer. Het probleem van het sluipverkeer wordt overigens in het gehele rapport niet voldoende doorgerekend. Wij verzoeken derhalve deze micro-analyses op buurt- en straatniveau meer uit te werken en inzichtelijk te maken, zoals eerder opgemerkt gebaseerd op recente tellingen [22]. Daarbij heeft het onze voorkeur [23] als in een vervolgvorsie de term "indirecte koppeling" wordt vervangen door "direct onbedoelde koppeling", zie bladzijde 25. Bij de voorgestelde verschuiving van de bussluis voorzien wij nu juist sluipverkeer van auto's, busjes en vrachtwagens via de smalle Heemskerkstraat van en naar de De Savornin Lohmanstraat en de Colijnstraat. Dit vergroot de verkeersonveiligheid aldaar. De conclusie van het rapport dat er sprake zal zijn van "een heldere scheiding tussen de functies wonen en werken/voorzieningen" lijkt ons dan ook te voorbarig. Wij delen de bevindingen van het rapport op dit onderdeel niet [24] en kunnen op basis van de thans beschikbare informatie niet anders dan concluderen om de bussluis vooralsnog ongewijzigd te laten [25].

In dit verband merken wij op, dat de laatste zinnen van rapport (bladzijde 26) arbitraire stellingen bevatten. Uit het niets concludeert de Grontmij dat "omrijden via "noord" het gebruik van de fiets stimuleert". Deze stelling behoeft nadere onderbouwing of in ieder geval een nadere toelichting [26]. De ervaring leert bijvoorbeeld dat de feitelijke weersgesteldheid op moment van vertrek meer bepalend is voor de keuze van het vervoermiddel dan een omrijdroute.

Het rapport wijst vervolgens op het risico van sluipverkeer, daar waar zij in voorgaande nu juist had gezegd dat dit oplosbaar zou zijn [27].

En over de laatste zin, namelijk dat er een taak ligt voor besturen om ongewenst parkeren in de wijk tegen te gaan: gezien de ervaringen op basisscholen, waarbij besturen de ouders (vergeefs) oproepen om zo min mogelijk met de auto te komen, verwachten wij niet dat dit een structurele bijdrage aan de oplossing van de problemen zal zijn. Het verzoek is om meer concrete maatregelen te noemen die wel passend zijn [28].

Afsluitend en samenvattend

Met name dus op het gebied van feiten en cijfers, de onderbouwing van de parameterkeuzes, de scope van het onderzoek en de afwegingscriteria is sprake van een nog onvolledig rapport. Voor de doorstroming, verkeersafwikkeling, fietsveiligheid en sluipverkeer zien wij nog te veel knelpunten. Wij verzoeken dan ook om een nader en meer uitgebreid verkeersonderzoek. In ieder geval is een adequate Herkomst en Bestemmingenanalyse nodig, waarbij de inbreng en samenwerking van alle partijen belangrijk is. De scope zal breder moeten. Het gaat niet zozeer om waar de bussluis moet komen (in onze optiek moet deze overigens niet verschoven worden), maar veeleer stadsbreed waarbij de Mobiliteitsvisie en Doorstromingsnotitie Reenensingel meer leidend zijn. De redenering voor de voorgestelde ontsluiting via de noordzijde klopt vanwege verschillende redenen niet. Er ligt ons inziens een meer sturende rol voor de gemeenteraad bij de keuze van de uitgangspunten en enkele parameters. Dat geldt met name voor de CROW kengetallen en spitsuur-intensiteits-percentages. Van belang is tenslotte ook welke specifieke flankerende maatregelen nu eigenlijk nodig zijn om te zorgen voor een goede doorstroming, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en tegengaan van sluipverkeer. Dat is nu onvoldoende helder. Wij wijzen er verder en wellicht ten overvloede op, dat ruimtelijke ordenings- en verkeersprojecten zware en bovenal onomkeerbare effecten op de leefomgeving hebben. Een zorgvuldig onderzoek en zorgvuldige afweging zijn dus belangrijk. Tot een nadere toelichting zijn wij uiteraard bereid.

Hoogachtend,
Stichting Wijkteam Plaswijck,
M. Pohlkamp, J. Mooij, B. Roukes en anderen