

1. Inleiding

Met de ontwikkeling van Westerwal staat U als raad voor een belangrijke verdere stap: instemmen met het bestemmingsplan. Inhoudelijk zijn wij als college van oordeel dat hierin op basis van de door de raad meegegeven ambitieuze uitgangspunten een prachtig voorstel ligt.

Uit de stukken, de reacties van omwonenden en de aanvullend toegezonden stukken alsmede de bijdragen voor en vragen in het forum blijkt een nadere toelichting op één terrein nuttig en noodzakelijk: de verkeerssituatie. Daarbij zijn o.i. drie belangrijke subvragen van belang:

- a. Kan de stad en het onderliggende wegennet de te verwachten toename van het verkeer, gerelateerd aan de ontwikkeling van Westerwal, aan?
Antwoord: ja.
- b. Wat is de meest gewenste verkeerskundige afwikkeling binnen het terrein zelf (wel of geen knip). Daarover bestaat verschil van mening maar zijn sluitende procesafspraken gemaakt. De 'bewonersvariant' wordt als uitgangssituatie genomen tenzij daartegen fundamentele bezwaren van de hulpdiensten bestaan. In een later stadium wordt - m.n. indien de opvattingen van de nieuwe bewoners daar aanleiding toe geven - wederom bekeken wat alsdan de beste oplossing is.
- c. Bestaat er voldoende parkeergelegenheid binnen het gebied?
Antwoord: ja.

In onderstaand memo wordt deze stellingname meer gedetailleerd onderbouwd.

2. De verkeerskundige analyse

Het mobiliteitsbureau Goudappel heeft de verkeerskundige analyses uitgevoerd. Goudappel is een gerenommeerd bureau in en buiten Nederland met veel expertise op dit terrein. Het bureau heeft berekeningen gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte en de te verwachten motorvoertuigbewegingen per etmaal (bijlage 1, dit is dezelfde als bijlage 19 bij het bestemmingsplan). De richtlijnen van het landelijke kennisplatform CROW zijn daarbij als uitgangspunt genomen. Provincie Utrecht heeft aangegeven akkoord te zijn met het ontwerp bestemmingsplan dat hen is aangeboden en was akkoord met de rapportage over verkeer- en parkeren. Aanvullend op de analyses is er gemonitord met behulp van telslangen en visuele waarnemingen (zie bijlage 2).

De centrale vragen bij de ontwikkeling van de locatie zijn of er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en of de te verwachten toename van motorvoertuigbewegingen door de ontwikkeling van de locatie tot problemen leidt voor de wegcapaciteit in de buurt en in de stad. Het gaat daarbij om de motorvoertuigbewegingen in de bestaande straten en wegen (wordt het niet te druk?) en om kruispuntberekeningen (hoeven motorvoertuigen niet te lang wachten voor ze kunnen doorrijden?).

2.1 Parkeren

Het parkeeronderzoek laat zien dat er meer dan voldoende ruimte voor parkeerplaatsen wordt gereserveerd in het bestemmingsplan. Er wordt niet alleen voorzien in voldoende plekken voor de toekomstige bewoners, ook worden er 15 extra parkeerplaatsen gerealiseerd voor de huidige bewoners. Vanuit ruimtelijke kwaliteit beschouwd niet de meest gewenste situatie, naar de bewoners toe is het echter een net gebaar.

2.2 De wegcapaciteit

In bijlage 1 heeft u kunnen lezen welke impact de nieuwbouw heeft op de wegcapaciteit. Voor de Zwier Regelinkstraat staat op pagina 17 dat voor de nieuwe situatie kan worden uitgegaan van in totaal 10.265 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal op dit wegvak. Goudappel concludeert dat deze intensiteiten passen bij de weginrichting, categorie en functie van een gebiedsontsluitingsweg als de Zwier Regelinkstraat.

Voor de straat Westerwal zijn de verkeersintensiteiten gemeten, geschouwd en berekend. Hieruit komt naar voren dat de geprognosticeerde intensiteiten op de Westerwal verkeerskundig laag zijn. De intensiteiten op de Westerwal als berekend in het hoogste scenario betreffen 220 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan 10 in het drukste ochtendspitsuur en 26 in het drukste avondspitsuur. Tijdens het drukste

uur van de dag zou dit een toename van één auto per iets meer dan twee minuten zijn. Dit is verkeerskundig een beperkt toename en zijn de intensiteiten (hoewel niet ideaal omdat het nu eenmaal een smalle straat is) voor deze situatie nog passend. Ook de ontmoetingskans tussen tegemoetkomende voertuigen is vanwege de lage aantallen klein.

De berekening van de “harde knip”

Goudappel concludeert dat de analyse van de waargenomen intensiteiten tijdens de verkeersstellingen in de huidige situatie passend zijn voor de verschillende wegtypen. Op de wegvakken zelf is restcapaciteit beschikbaar om een eventuele toename van verkeer op te vangen. Door de verkeerskundig beperkte toename van verkeer geldt dit ook voor de toekomstige situatie.

Bij de berekeningen is “robuust” gerekend zoals te zien is in bijlage vier. Uitgaande van de worst-case uitgangspunten én dat alle verkeerbewegingen van de 18 woningen (zowel bewoners als bezoekers) ook daadwerkelijk door de Westerwal rijden, betreft het gemiddeld circa $69 \times 9\% = 6$ auto's in het drukste spitsuur; ofwel één auto per 10 minuten. Verkeerskundig is deze omvang verwaarloosbaar en gaat dit op in het reguliere verkeersbeeld.

2.3 Kruispuntcapaciteit

Voor de kruispunten geldt dat ook daar sprake is van restcapaciteit om extra verkeer af te wikkelen, ook na herontwikkeling van de locatie Westerwal en leidt hiermee niet tot verkeerskundige knel- of aandachtspunten. (zie bijlage 2, Verkeerskundig onderzoek, pagina 14). Daarbij wordt opgemerkt dat in de huidige situatie tijdens de schouw een aantal aandachtspunten is waargenomen. Bij alle aandachtspunten ligt het gedrag van de verkeersdeelnemers hieraan ten grondslag (voorrang verlenen, parkeren, kijkgedrag, et cetera). Deze aandachtspunten staan los van het bestemmingsplan en vormen dan ook geen belemmering.

2.4 De harde knip

De keuze voor een ‘harde knip’ aan het eind van de straat Westerwal leidt qua verkeersbewegingen tot een situatie die gelijk is aan de huidige situatie voor de straat Westerwal – er verandert in principe niks. In de rest van het plangebied en voor de Zwier Regelinkstraat leidt deze keuze tot een toename van 70-80 motorvoertuigbewegingen tijdens de spitsuren. Goudappel geeft aan dat dit als zodanig opgevangen kan worden op het kruispunt Zwier Regelinkstraat¹.

Conclusies over de weg- en kruispuntcapaciteit blijven verder nagenoeg in z'n geheel overeen met een harde knip. Het kruispunt Westerwal - IJsselvere - Molenwal en het kruispunt bij de Zwier Regelinkstraat kunnen ook met deze aantallen zonder problemen het verkeer afwikkelen. Goudappel geeft aan dat dit ook geldt indien er wordt gecorrigeerd voor de hogere verkeersintensiteiten van voor corona voor deze kruispunten².

Voor de rotonde bij de Goudsestraatweg komt wel een bekend aandachtspunt naar voren. Pre corona was de druk op de rotonde al hoog. Er is één tak op de rotondewaar in de avondspits mogelijk een verminderde doorstroming kan ontstaan. Voor een bestaand kruispunt geldt dat dit binnen de verkeerskundige principes als acceptabel wordt beschouwd, maar er moet wel rekening worden gehouden met “wat hogere verliestijden, langere wachtrijen en kans op grote verstoringen als er incidenten plaatsvinden” (mail 16 februari 2022, bijlage 3).

2.5 Maatregelen in relatie tot corona

Een controleberekening is uitgevoerd waarbij de impact van aan corona gerelateerde maatregelen wordt meegenomen. Dit is gedaan door de verkeersintensiteiten op het NDW-telpunt net ten westen van de rotonde van voor de corona-periode toe te passen op de wegvakken en de kruispunten. De verkeersdruk was destijds hoger en met die intensiteit is een analyse uitgevoerd van de verschillen.

Hieruit blijkt dat de verkeersbelasting pre corona hoger was dan ten tijde van de metingen en de schouw werd waargenomen. Het verschil met de periode ten tijde van de metingen vindt echter slechts in zeer

¹ Mondeling overleg 17 februari 2022 n.a.v. toegestuurde berekeningen 16 februari 2022

² Idem

geringe mate z'n weerslag op de kruispunten Westerwal-IJsselvere-Molenwal en Westerwal-Zwier Regelinkstraat.³

Voor de rotonde is specifiek gekeken naar de impact van de nieuwbouwoontwikkeling Westerwal op de doorstroming op de rotonde met gegevens uit de pre corona periode. Deze blijkt gering te zijn. In het drukste spitsuur neemt het aantal motorvoertuigbewegingen met nog geen 3% toe (30 motorvoertuigbewegingen op de gemeten 1.100 - dat is één motorvoertuigbeweging per twee minuten erbij).⁴

Of de situatie na corona inderdaad terugvalt tot een vroeger niveau is niet met zekerheid te zeggen. Algemeen bestaat de verwachting dat er blijvend meer thuis gewerkt wordt of dat de dagindelingen anders zijn dan voorheen. Om daar een scherp beeld van te krijgen is de voorgestelde monitoring van belang. Mochten zich structurele problemen aandienen dan kan in overleg met provincie Utrecht gekeken worden of er te zijner tijd kruispuntmaatregelen nodig zijn.

De conclusie is daarmee dat de ontwikkeling van de locatie Westerwal nagenoeg geen invloed heeft op de belasting op de kruispunten en de rotonde. Dat de rotonde desalniettemin z'n maximale capaciteit lijkt te bereiken indien de belasting weer zo hoog wordt als pre corona is toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen (projecten in heel Oudewater en in de regio, van het autogebruik, van economische groei etc.) en niet aan de woningbouwontwikkeling Westerwal.

Mocht die situatie zich voordoen op de rotonde zal dat via de monitoring snel in beeld worden gebracht en kan daar, in overleg met de provincie, op dat moment op gereageerd worden.

2.6 Snelheid

Aan de hand van de telslangen is het mogelijk om de snelheid van de voertuigen te berekenen. Goudappel concludeert dat op vrijwel alle wegvakken de weginrichting in overeenstemming is met het snelheidsregime. De gereden snelheden op één meetlocatie vormen een aandachtspunt bij eventuele toekomstige herinrichtingen of aanpassingen van het ruimte- of wegprofiel. Dit betreft de situatie bij het wegvak tussen de brug en het kruispunt met de Helena Rietbergstraat. Dit wordt waarschijnlijk deels verklaard door het hoogteverschil. In het verlengde hiervan is de gemeten snelheid weer in overeenstemming met het snelheidsregime (pagina 10 bijlage 2 Verkeerskundig onderzoek).

3. Overig

Het college benadrukt dat er begrip is voor bestaand ervaren overlast zoals die in de huidige situatie door bewoners wordt verwoord, maar dat wanneer het gaat om de ontwikkelingen van de nieuwe woningbouwlocatie Westerwal bestaande problemen daar niet aan gekoppeld kunnen worden. De verkeersonderzoeken bekijken de bestaande situatie, prognosticeren de ontwikkeling en tellen die bij de bestaande situatie op en geconcludeerd wordt dat de capaciteit volstaat.

Het college heeft afspraken gemaakt met de waterwegbeheerder over de openingstijden van de bruggen. Afgesproken is dat vanaf 2023 de bruggen niet meer open gaan tijdens de spitsuren. Daarmee denkt het college tegemoet te zijn gekomen aan een van de door de bewoners benoemde bestaande knelpunten.

Er zijn nog twee andere aandachtspunten en wel m.b.t. de harde knip. Het college heeft meerdere keren gesproken met de commandant van de brandweer. Deze geeft aan liever geen harde knip te willen maar wel met de andere hulpdiensten wil bespreken of een uitzondering mogelijk is en aan de wensen van de bewoners kan worden tegemoetgekomen.

Voor een harde knip moet een verkeersbesluit worden genomen. In een bestemmingsplan worden functies aangegeven, maar niet de specifieke inrichting. Deze worden in een inrichtingsplan verder uitgewerkt. En heel specifieke verkeersafwegingen worden uiteindelijk via een verkeersbesluit genomen. Dit gebeurt op het moment dat de daadwerkelijke situatie zich gaat aandienen (in dit

³ Idem

⁴ Idem

geval na oplevering van de Brinkerslocatie). Het advies van met name de politie is daarbij zwaarwegend. Dat is geen reverse engineering, maar is zoals het altijd gaat in Nederland.

4. Ten slotte

Ten behoeve van het parkeren en de verkeersontsluiting constateert het college dat er veel onderzoek is gedaan waarbij opgehaalde informatie met de betrokken bewoners is gedeeld. Het college is daarbij van mening dat er goed rekening is gehouden met de wensen van de bewoners. Dit uit zich o.a. in het realiseren van de 15 extra parkeerplaatsen en het principe-uitgangspunt van de 'harde knip'.

De ontwikkeling van de locatie Westerwal geeft naar de mening van het college een kwalitatieve impuls aan heel Oudewater en de verkeer- en parkeeronderzoeken geven geen aanleiding om de planvorming te herzien of nadere onderzoeken hiernaar te verrichten.