

Lugt, Arjen van der

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 16 september 2021 23:21
Aan: !Griffie-oudewater
Onderwerp: Vervolgoverleg verkeers- en parkeerproblematiek Westerwal
Bijlagen: 210514_scenario's verkeer Westerwal.pdf; 210709_4 stappenplan ontsluiting Westerwal.pdf; Verkeers- en parkeerproblematiek Westerwal

Categorieën: Ingekomen stuk

Geachte heer Kok (cc. [REDACTED] de heer Van den Hoogen, griffie),

Op dinsdag 7 september jl. vond een vervolgoverleg plaats over de planontwikkeling Westerwal en de daarmee samenhangende verkeers- en parkeerproblematiek met u, [REDACTED] vertegenwoordigers van de projectontwikkelaar Samen Thuis Vastgoedontwikkeling en een delegatie van de bewoners van het gebied Westerwal/West-IJsselkade. Graag stellen we u op de hoogte van onze observaties en bevindingen en doen we voorstellen voor een vruchtbaar vervolg.

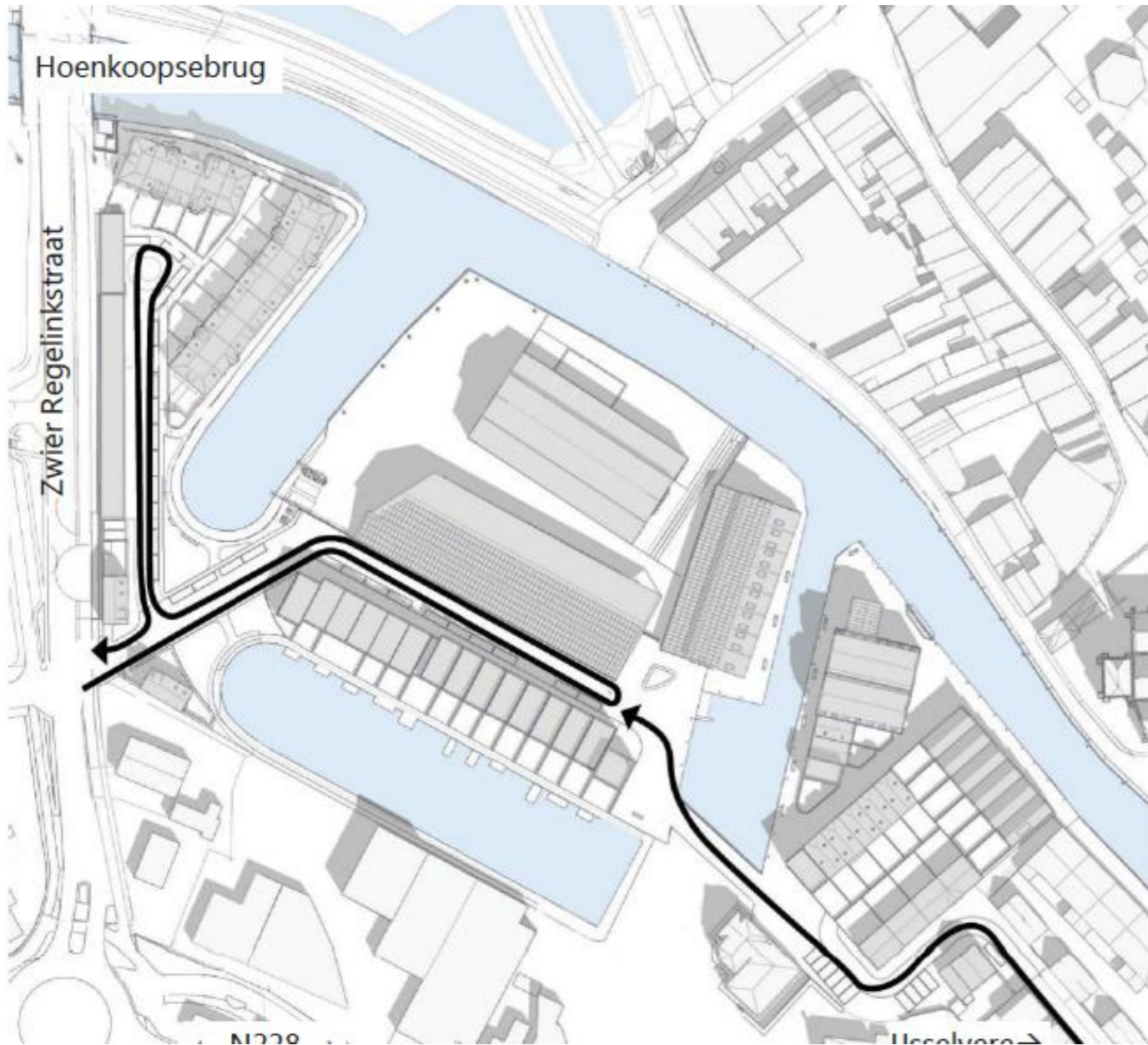
Ten aanzien van het proces:

- In de overleggen treedt de projectontwikkelaar (bij monde van [REDACTED] op als 'spreekbuis' richting ons, bewoners/aanwonenden. Echter, wij beschouwen u, in uw rol als verantwoordelijke wethouder van de gemeente Oudewater, als onze gesprekspartner t.a.v. planvorming, oordeelsvorming en besluitvorming rond deze planontwikkeling. Daarom zullen we ons in toekomstige overleggen en communicatie tot u en andere betrokken gemeentelijke vertegenwoordigers blijven richten.
- Teneinde ons voldoende te kunnen voorbereiden op een overleg is het wenselijk dat we ruim vóór de overlegdatum een agendavoorstel ontvangen. Deze agenda bevat bij voorkeur een aantal (terugkomende) bespreekpunten aangaande relevante en urgente vraagstukken. Ook is het wenselijk dat voor deugdelijke verslaglegging wordt gezorgd, waarin afspraken, besluiten en vervolgacties worden vastgelegd. We gaan ervan uit dat de gemeente zorgdraagt voor zowel de agenda als de verslaglegging.

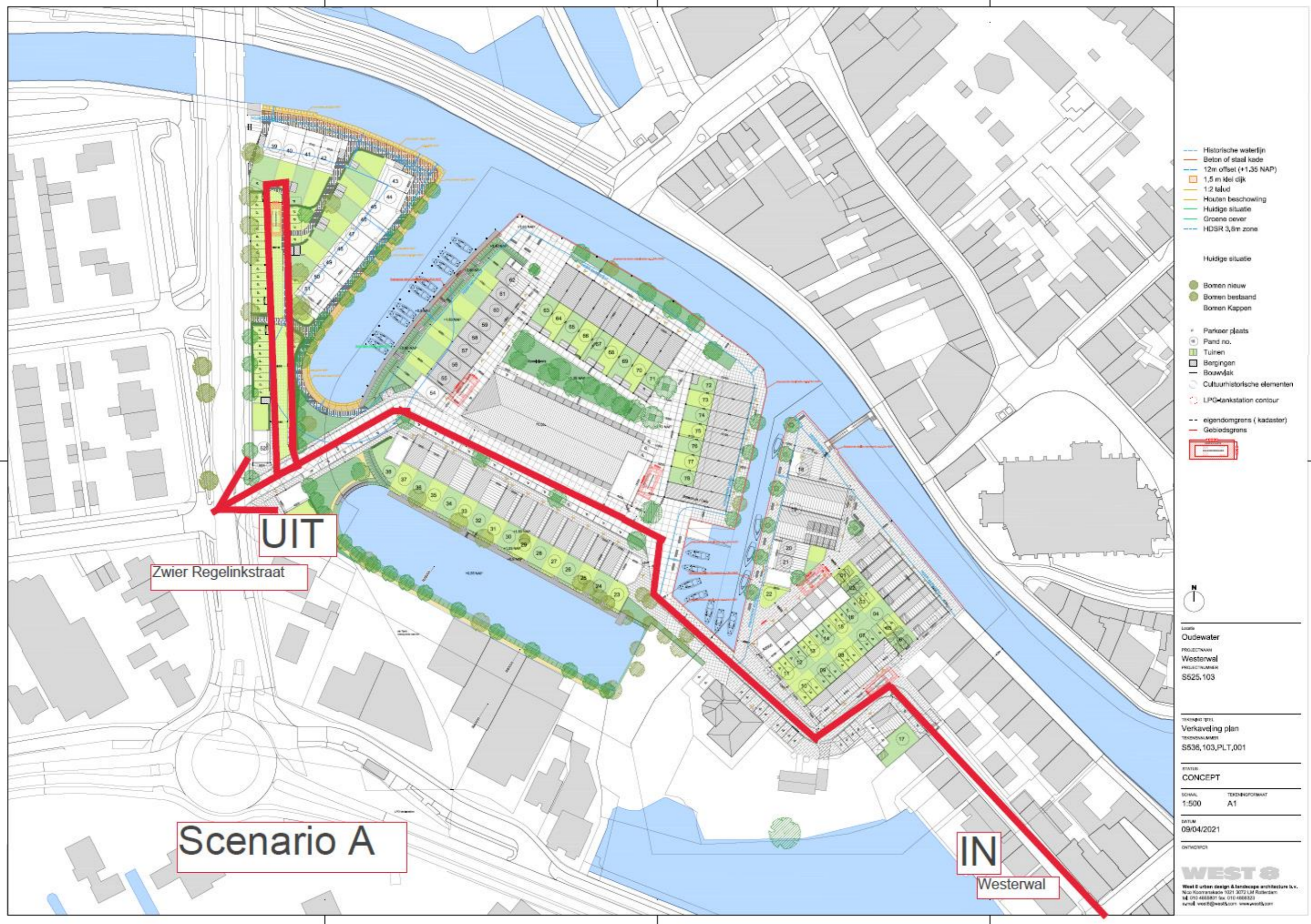
Ten aanzien van de inhoud:

- De meest recente plannen van de projectontwikkelaar gaan uit van (gedeeltelijke) ontsluiting van het nieuwe ontwikkelgebied via de Westerwal (eenrichtingsverkeer voor de nieuwe bewoners van de Brinkerslocatie). Volgens de prognoses van verkeerskundig bureau Goudappel betekent dit voor de Westerwal een toename van meer dan 200 autobewegingen per etmaal. Dit is en blijft een scenario waarbij de (kinderen van de) direct aanwonenden een onaanvaardbaar groot veiligheidsrisico lopen. We roepen u graag in herinnering dat het college van burgemeester en wethouders van Oudewater op 23 juli 2020 als antwoord op vragen van de raadsfractie van De Onafhankelijken het volgende heeft geschreven: "voor wat betreft het verzoek om de IJsselve eenrichtingsverkeer te maken de stad uit, en de Molenwal en Molenstraat eenrichtingsverkeer de stad in, is negatief geadviseerd omdat de Molenwal een te smal profiel heeft en het onwenselijk is hier meer verkeer overheen te geleiden." Met het door de projectontwikkelaar en zijn adviseurs gedachte eenrichtingsverkeer over de Westerwal zal ook het verkeer op de Molenwal aanzienlijk toenemen, hetgeen dus in tegenspraak is met de (terechte) mening van de gemeentelijke verkeerskundigen. De Westerwal heeft eenzelfde smal profiel als de Molenwal, er komen rechtstreeks voordeuren en garages op uit en de druk op het al jaren chaotische kruispunt IJsselve/Molenwal/Westerwal zal onaanvaardbaar toenemen. Om deze redenen blijft scenario E (zie bijlage) met 'harde knip' ten oosten van de nieuwe Brinkers-garage ons voorkeursscenario, zoals wij dat bij eerdere overleggen steeds hebben uitgedragen (zie bijv. ons schrijven aan de heer Duindam op 4 juli jl., email bijgevoegd). Argumenten vanuit de gemeente/projectontwikkelaar om andere scenario's te verkiezen hebben ons niet kunnen overtuigen. We zien daarom graag z.s.m. een voorstel hoe de gemeente aan dit voorkeursscenario invulling denkt te kunnen geven.
- In alle discussies en overleggen over parkeren komen telkens weer nieuwe tekeningen en aantallen naar voren (bijv. in het meest recente inrichtingsplan waarin de nieuwe woning op de Westerwal is vervallen en

Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



- Historische waterlijn
 - Beton of staal kade
 - 12m offset (+1,35 NAP)
 - 1,5 m klei dijk
 - 1,2 talud
 - Houten beschouwing
 - Huidige situatie
 - Groene ceveer
 - HDSR 3,6m zone
- Huidige situatie
- Bomen nieuw
 - Bomen bestaand
 - Bomen Kappen
- Parkkeer plaats
 - Pand no.
 - Tuinen
 - Bergingen
 - Bouwvlak
 - Cultureelhistorische elementen
 - LPG-tankstation contour
 - eigendomsgrens (kadaster)
 - Gebiedsgrens



LOOS
Oudewater
PROJECTNAAM
Westerwal
PROJECTNUMMER
S525_103

TEKING TITEL
Verkaveling plan
TEKINGNUMMER
S536_103,PLT_001

STAD
CONCEPT

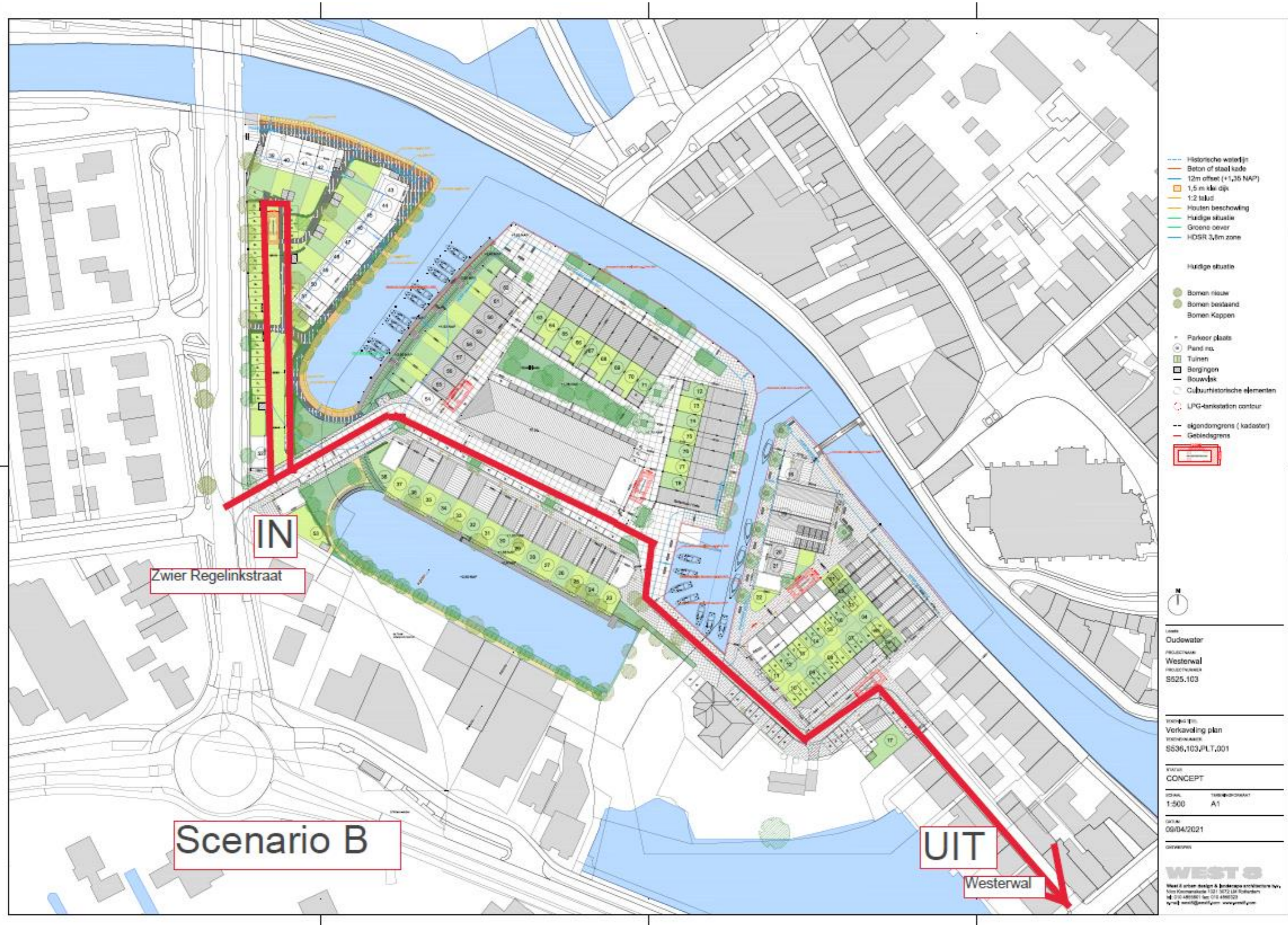
SCHAAL 1:500
TEKINGFORMAAT A1

datum 09/04/2021

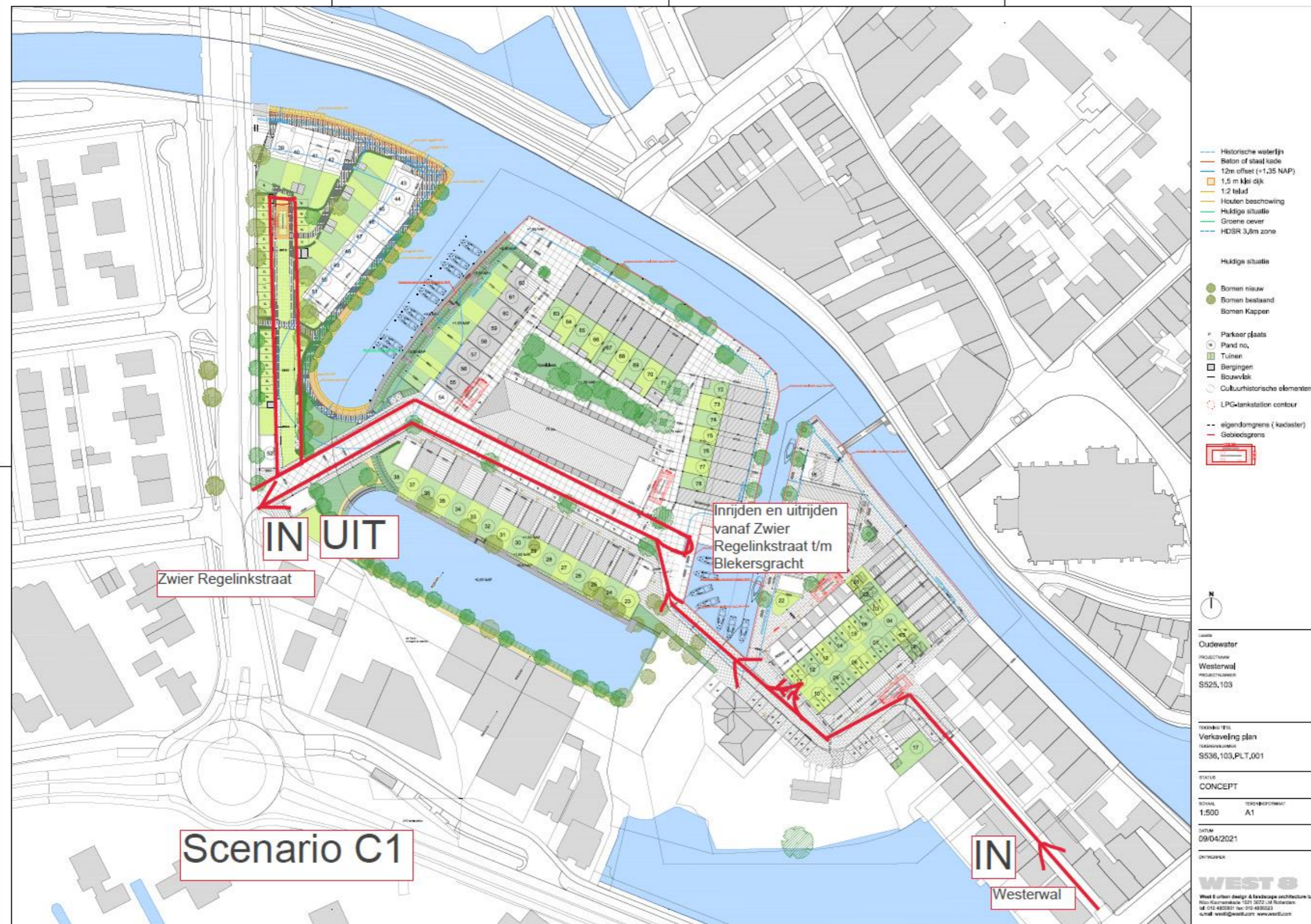
ONTWERPER

WEST 8
West 8 urban design & landscape architecture b.v.
Nieuwe Rijnstraat 1021 3072 LM Rotterdam
t +31 (0) 4546837 fax +31 (0) 4546832
e mail west@west8.com www.west8.com

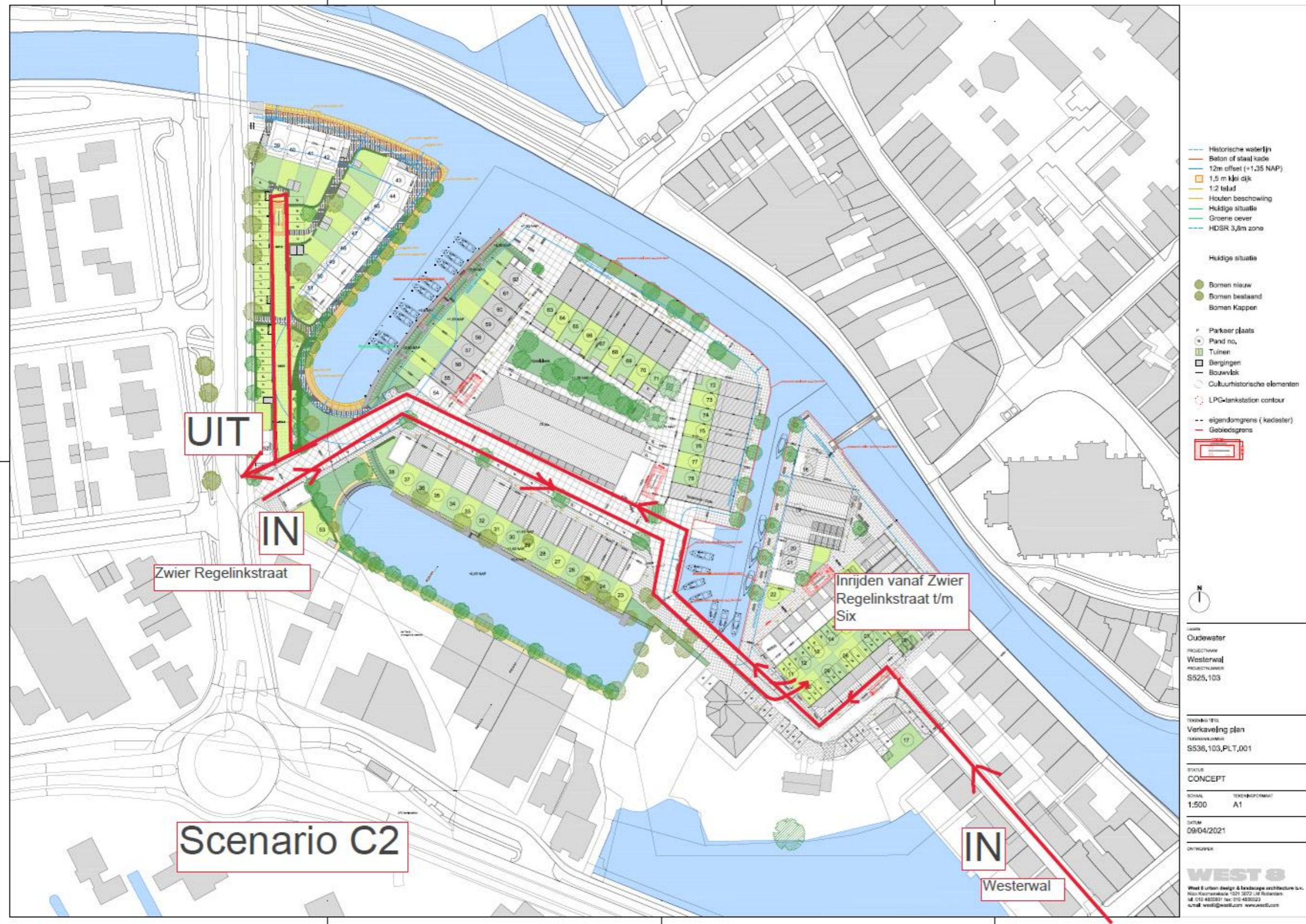
Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



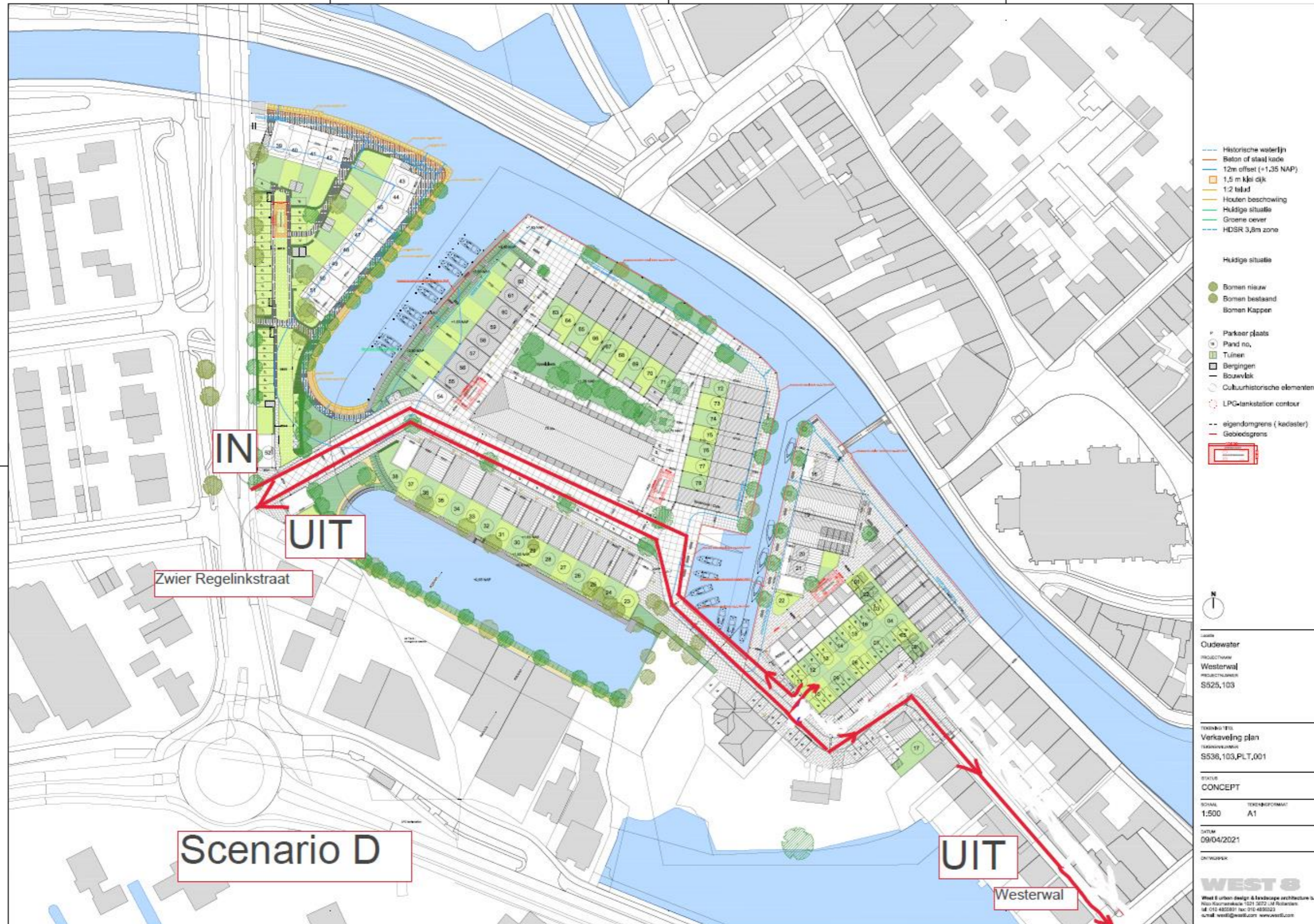
Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



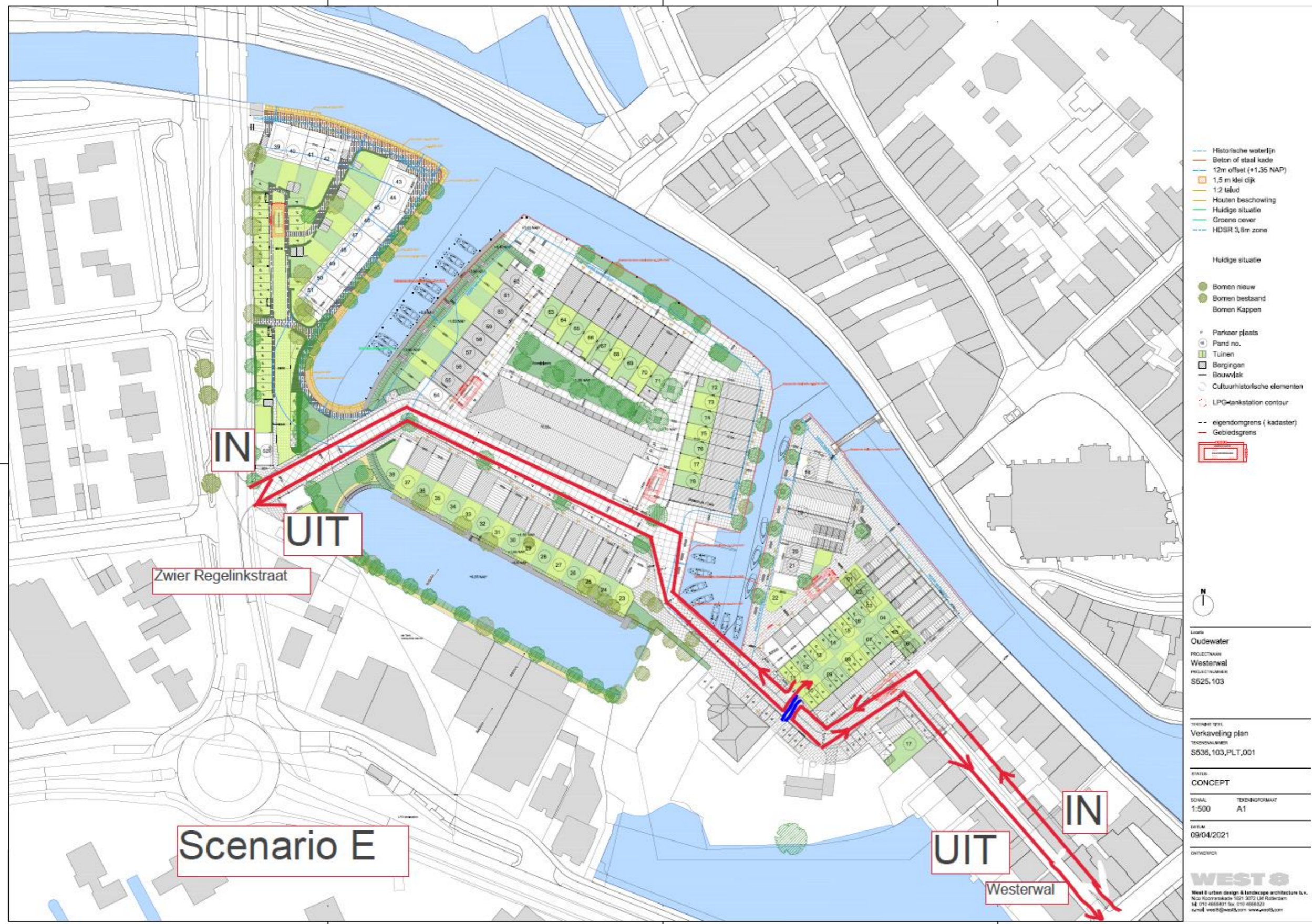
Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



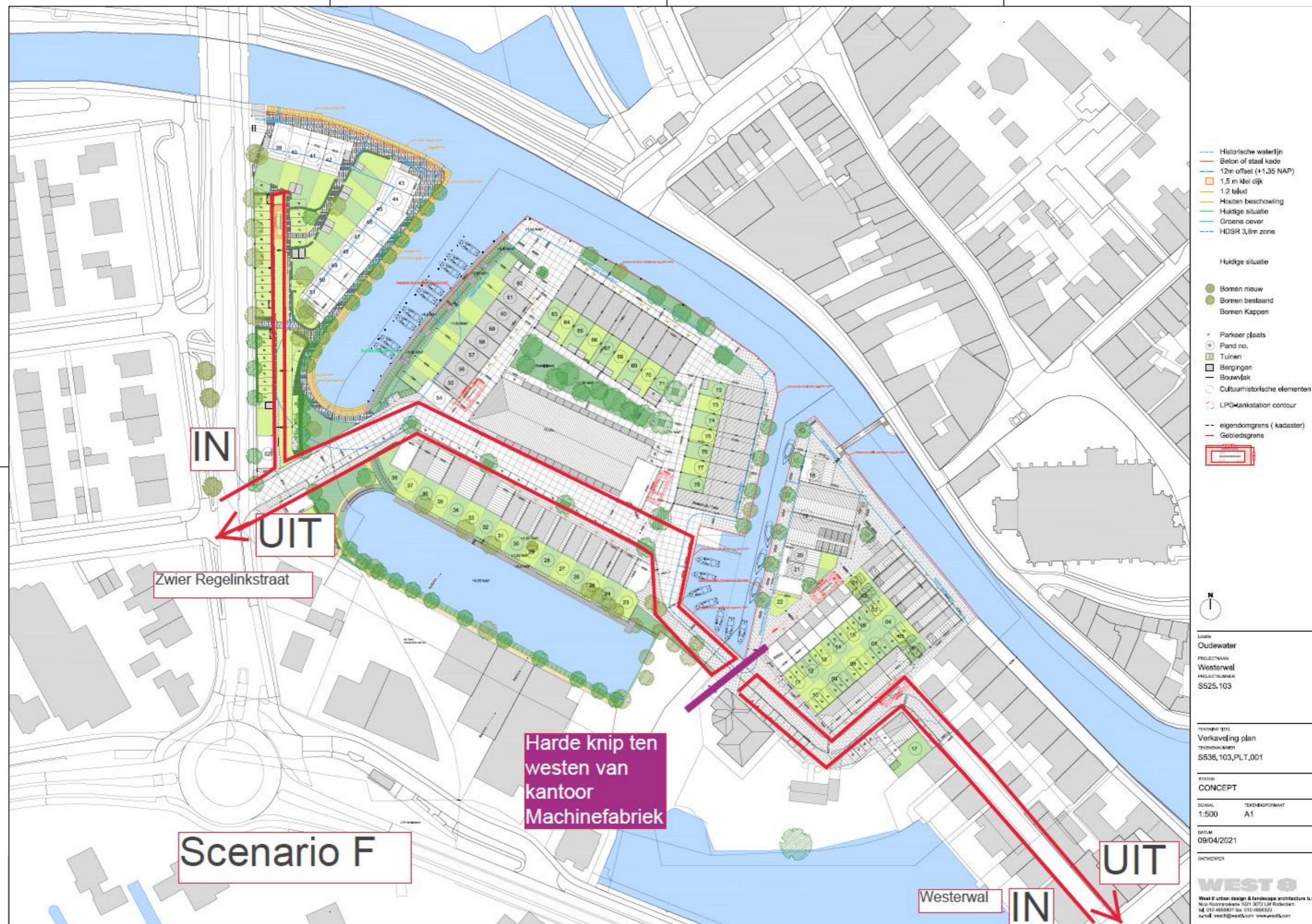
Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



Scenario's verkeersontsluiting Westerwal



Beste bewoners van de Westerwal,

Ten aanzien van de ontsluiting van jullie straat en het aantal beschikbare en te realiseren parkeerplaatsen willen we jullie bedanken voor het meedenken hierover. Behalve met jullie hebben we ook overleg gehad met andere betrokken partijen (zoals de nood- en hulpdiensten, de reinigingsdienst, de afdeling Verkeer en de stedenbouwkundige t.b.v. de structuur van het gehele plan) en, zoals jullie weten natuurlijk ook met verkeersadviesbureau Goudappel, waarbij we nog in afwachting zijn van hun aangepaste rapportage mede naar aanleiding van vragen uit de klankbordgroep. Goudappel heeft bijgaande aanzet voor een monitoringsnotitie reeds opgesteld.

Het is een hele puzzel waarbij we jullie wensen als belangrijke input beschouwen. Een oplossing waarin invulling wordt gegeven aan alle wensen, eisen vanuit inrichting openbare wegen en andere randvoorwaarden blijkt niet mogelijk. Wel zijn we in onze zoektocht een eind gekomen en stellen een oplossing voor die daar zo dicht mogelijk in de buurt komt.

Deze oplossing richt zich op twee componenten:

- a. Verkeersontsluiting, in verschillende fases.
- b. Parkeren.

Verkeersontsluiting, in verschillende fases

We hebben onderzoek gedaan naar een 'stappenplan', waarbij we de bouwfaseringsfase ook hebben meegenomen en de motorvoertuig bewegingen per fase nog nader hebben beschouwd in vergelijking met de bestaande situatie:

1. Situatie tijdens bouw fase Brinkers incl. tijdelijke parkeerplaatsen op het bouwterrein.
Handhaven "doodlopend tweerichtingsverkeer" via Westerwal.
2. Situatie tijdens overige bouw fases, na oplevering 35 woningen Brinkers locatie.
Handhaven "doodlopend tweerichtingsverkeer" via Westerwal.
Tijdelijke toename verkeer tgv tijdelijke ontsluiting woningen Brinkers.
3. Overgangssituatie, na oplevering van het totale plan.
Voor bestaande woningen: Handhaven "doodlopend tweerichtingsverkeer" via Westerwal, daarbij kunnen bestaande bewoners er zowel via de Westerwal als via de Zwier Regelinkstraat eruit.
Voor 35 Brinkers woningen: erin via Westerwal / eruit uitsluitend via Zwier Regelinkstraat.
Alle overige nieuwbouwwoningen worden ontsloten via "tweerichtingsverkeer" via de Zwier Regelinkstraat.
4. Voorkeurseindsituatie (voorkeur vanuit betrokken verkeerskundigen, stedenbouwkundigen en overige deskundigen).
Bestaande woningen Westerwal / West-IJsselkade + Brinkers woningen: éénrichtingsverkeer erin via de Westerwal.
Alle woningen (incl. Westerwal) via Zwier Regelinkstraat eruit.

Zie bijgaande kaarten van stap 1-4, inclusief analyse verkeerintensiteit per stap.

De vraag daarbij is: hoe lang duurt stap 3 en wanneer wordt besloten al dan niet over te gaan tot stap 4?

De gemeente is, gelet op de hele situatie en de door jullie aangegeven aandachtspunten, bereid de situatie in stap 3 een eerlijke kans te geven en niet op voorhand te kiezen voor stap 4. De gemeente wilt graag samen met jullie de situatie in ogenschouw nemen, tijdens de bouwfases en na afloop van de afronding van het project. We hebben Goudappel gevraagd daar een monitoringsvoorstel voor op papier te zetten. Voor de monitoring willen we ook graag gebruik maken van de lokale kennis en expertise. Wanneer jullie daar nu al aanvullende vragen voor hebben horen we dat graag. Dat kan ook later nog bij de monitoring toegevoegd worden.

Eén van de overlegpunten a.s. dinsdag 13 juli is deze monitoring en de afspraken die jullie daar als bewoners met de gemeente over maken.

Verder is de gemeente op dit moment ook in overleg met de brugwachter om nieuwe afspraken te maken over een goede en flexibele balans tussen het openstellen van de brug en het kunnen laten doorstromen van het auto- en fietsverkeer. Dit zal de gehele verkeerssituatie (ook bij de Zwier Regelinkstraat) naar verwachting verbeteren. Ook daar zal monitoring op plaatsvinden, zie de notitie van Goudappel.

Parkeren

Naar aanleiding van het vorige overleg hebben we diverse maatregelen onderzocht om te komen tot extra parkeer capaciteit. Daarbij is naar aanleiding van jullie verzoek serieus onderzocht of het mogelijk is de vrijstaande woning aan het einde van de Westerwal te laten vervallen en om in plaats daarvan extra parkeerplaatsen te realiseren.

We hebben ook in de rest van het plangebied naar mogelijkheden gezocht:

- | | |
|---|----------|
| 1. Vervallen vrijstaande woning Westerwal => ruimte voor extra parkeren => | 3-5pp |
| 2. 2 extra parkeerplaatsen in stallingsgarage Brinkers (voorheen Six-blok) => | 2pp |
| 3. Aanpassing programma middengebied (nog niet geheel zeker) => | 1-2,5 pp |
| 4. De gemeente heeft gevraagd om de inzet van Deelauto's te onderzoeken. MyWheels heeft aangegeven interesse te hebben om 1 of 2 deelauto's te plaatsen.
Dit kan nog tot een extra verlaging van het benodigde aanbod van 3 parkeerplaatsen per deelauto leiden => | 3-6pp |

Daarmee ontstaat ruimte om in totaal minstens 5 tot maximaal 15 extra parkeerplaatsen toe te voegen (dan wel vrij te spelen door vraag/behoefte weg te nemen).

Dit is bovenop de 15 extra parkeerplaatsen voor bestaande omwonenden die al zijn meegenomen in de parkeertelling (t.o.v. 12pp die in de oude plannen waren genoemd).

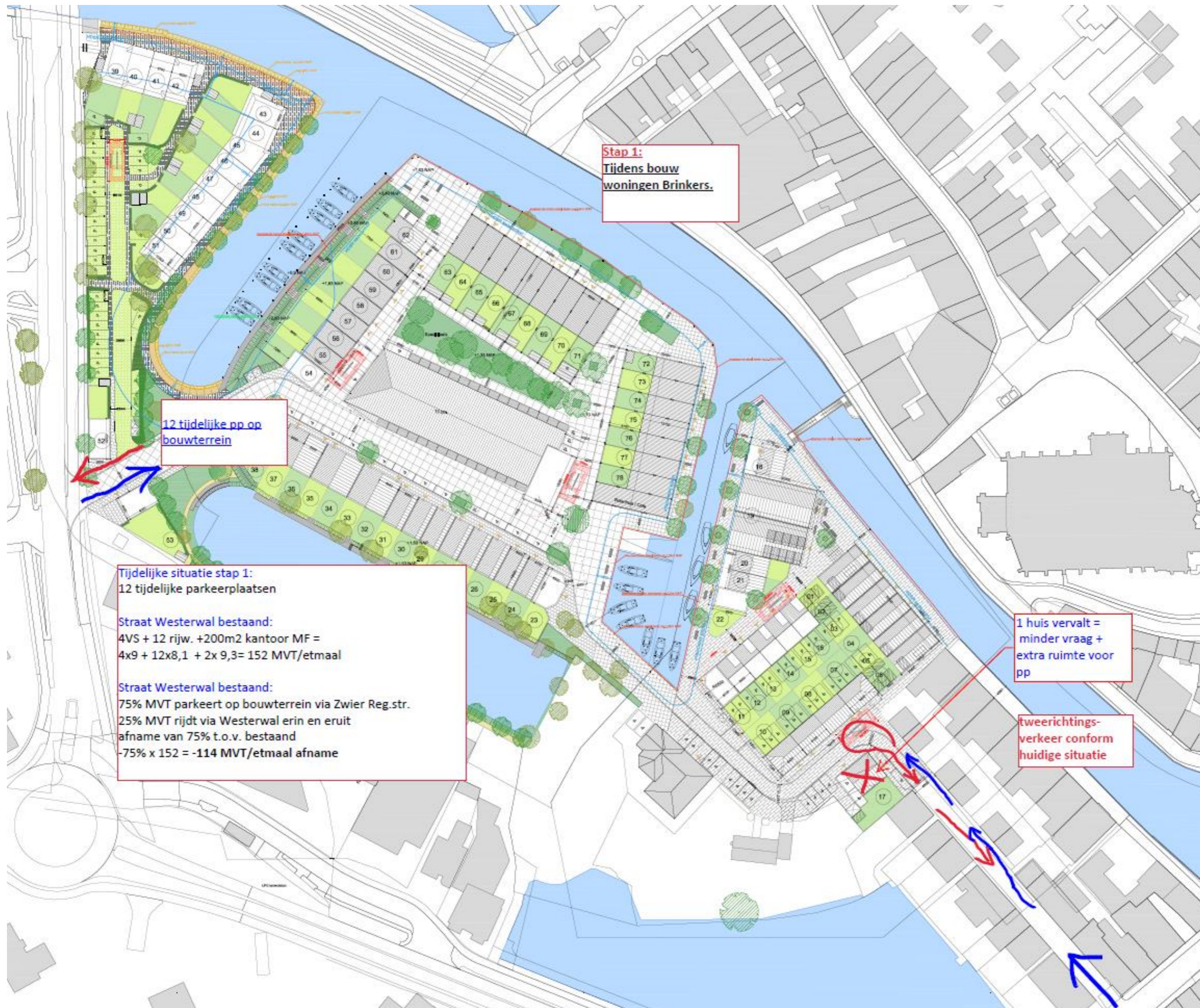
Conclusie

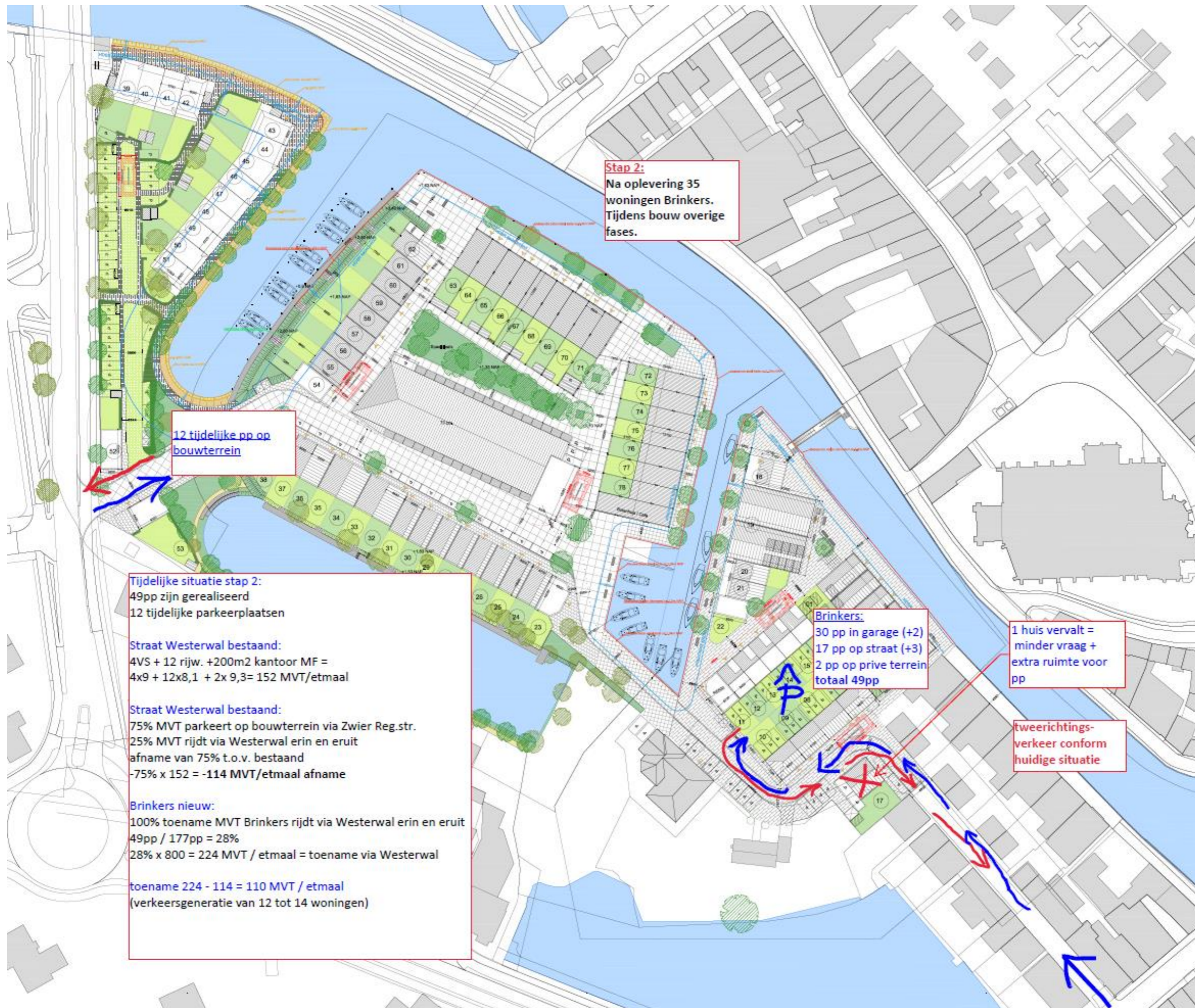
Gelet op de complexe puzzel zien wij dit als maximaal mogelijke variant.

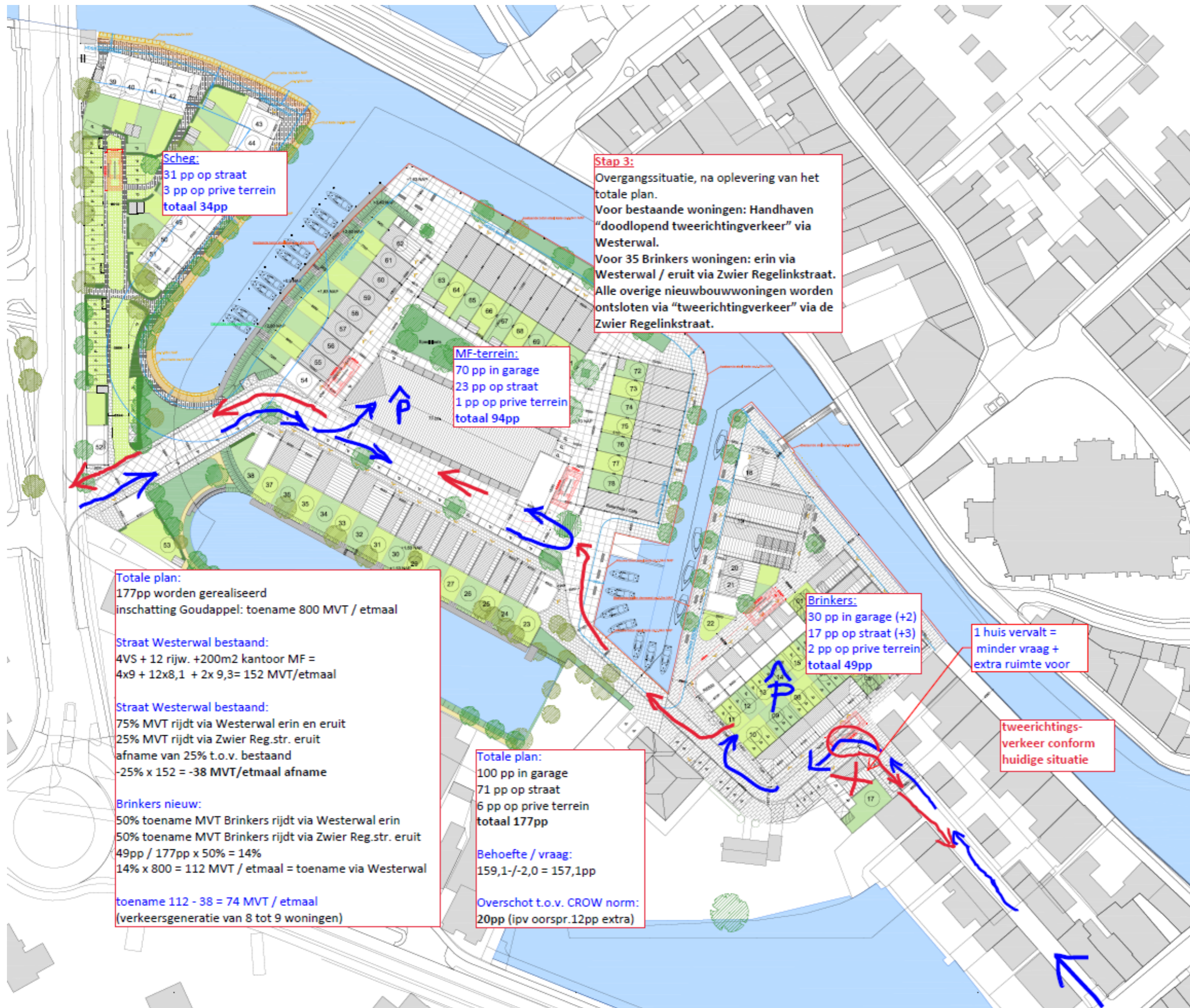
Vanuit verkeerskundig beleid en stedenbouwkundige invulling gaat de voorkeur nog steeds uit naar de oorspronkelijke oplossing welke is opgenomen in de vastgestelde stedenbouwkundige visie, inclusief de vrijstaande woning aan het einde van de straat Westerwal. Wij zijn echter bereid het plan conform bovenstaande aan te passen en ook de gemeente is genegen hier haar medewerking aan te verlenen, gelet op jullie inbreng.

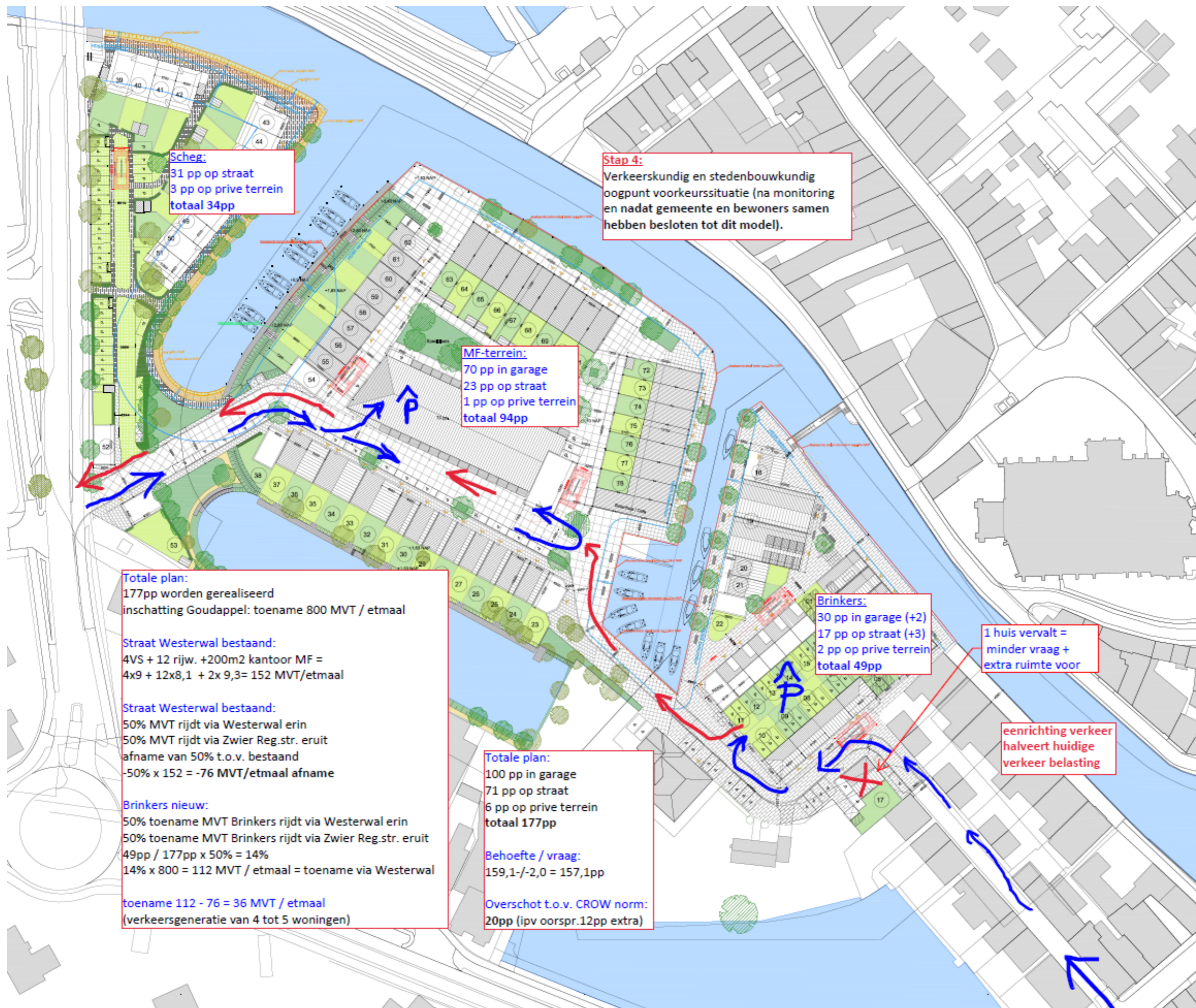
Wanneer we met elkaar over deze oplossing overeenstemming bereiken, dan kunnen we nu al zeker zijn van het laten vervallen van de vrijstaande woning en één appartement in het middengebied, waardoor we nu in ieder geval 7 extra parkeerplaatsen (boven op de +15 parkeerplaatsen) kunnen garanderen. Bij de verdere planuitwerking kan dat aantal nog toenemen, dat vraagt echter nog nader onderzoek en nadere uitwerking.

Bijlagen: schematische kaarten stap 1 t/m 4









Lugt, Arjen van der

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 4 juli 2021 21:06
Aan: [REDACTED] OW-Bestuursecretariaat
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Verkeers- en parkeerproblematiek Westerwal
Bijlagen: 210514_scenario's verkeer Westerwal.pdf

Geachte heer Duindam,

Namens de bewoners van de Westerwal en de West-IJsselkade richt ik me tot u om nogmaals onze zorgen, onvrede en verbazing tot uiting te brengen over de gang van zaken m.b.t. de gebiedsontwikkeling Westerwal. Meer specifiek richt ons ongenoegen zich op de aanpak van de verkeers- en parkeerproblematiek in ons woongebied, nu en in de toekomst. We verzoeken u dringend verdere besluitvorming rond de gebiedsontwikkeling Westerwal en het Parkeerbeleid 2021 op te schorten totdat de eerder toegezegde, maar nog ontbrekende verkeersanalyse beschikbaar is en de berekeningen t.a.v. parkeernormen die ten grondslag liggen aan de 'Stedenbouwkundige visie machinefabriek terrein Westerwal' zijn herzien. Hieronder geven we u graag een onderbouwing van dit verzoek.

Op 8 juni jl. heeft een delegatie van de bewoners van de Westerwal en de West-IJsselkade met u gesproken over de verkeers- en parkeerproblematiek rond de Westerwal. Andermaal hebben wij aandacht gevraagd voor de uitermate onveilige verkeerssituatie op en rond het kruispunt Westerwal/IJsselvere/Molenwal, samenhangend met het niet naleven van (onduidelijke) voorrangsregels, het structureel overtreden van de parkeerregels en het frequent openen van de Cosijnbrug, met verkeersopstoppingen en zelfs blokkades tot gevolg. We hebben bij die gelegenheid vastgesteld dat er geen verkeersanalyse beschikbaar is van het gebied rond het genoemde kruispunt, terwijl deze analyse van cruciaal belang is voor het selecteren en realiseren van het meest gewenste en meest veilige verkeers- en parkeerscenario in het kader van de toekomstige gebiedsontwikkeling. [REDACTED] van Samen Thuis Vastgoedontwikkeling B.V. heeft toegezegd deze verkeersanalyse alsnog aan te leveren, maar uit recente mailwisseling tussen [REDACTED] en [REDACTED] blijkt dat deze analyse nog altijd op zich laat wachten, omdat het proces blijkbaar 'weerbarstiger' is dan gedacht.

Ondertussen staat het Parkeerbeleid 2021 van gemeente Oudewater op de agenda van de bijeenkomst van Forum Ruimte op 6 juli a.s. Tijdens het gesprek op 8 juni jl. is door de bewonersdelegatie het verband gelegd tussen de hierboven beschreven verkeers- en parkeerproblematiek en de voornemens van de gemeente rond het Parkeerbeleid. Wij hebben gewezen op de ernstige gevolgen van de invoering van het Parkeerbeleid op de verkeersbewegingen en de parkeerdruk op en rond de Westerwal, aangezien dit gebied onmiddellijk grenst aan het gereguleerde gebied. We hebben vastgesteld dat het voorgenomen Parkeerbeleid niet is meegenomen in de verkeersberekeningen van het bureau Goudappel ten behoeve van de huidige planvorming rond de Westerwal.

Alles wijst er dus op dat de positie en de belangen van de bewoners en omwonenden van het ontwikkelingsgebied Westerwal andermaal worden genegeerd.

Verder wijzen we u graag op het volgende:

Vergelijking van het 'Onderzoek parkeren en verkeer herontwikkeling Westerwal Oudewater' van bureau Goudappel in opdracht van Samen Thuis Vastgoedontwikkeling B.V. met de 'Nota Parkeernormen 2021' die op 6 juli a.s. voorligt in het Forum Ruimte leert ons, dat er belangrijke verschillen bestaan tussen de uitgangspunten m.b.t. parkeernormen in beide stukken. In het rapport van Goudappel wordt het Westerwalgebied aangemerkt als 'schil centrum'. In de Nota Parkeernormen 2021 wordt hetzelfde gebied aangemerkt als 'rest bebouwde kom'. Als gevolg van deze verschillen in gebiedsindeling worden verschillende CROW-kengetallen gehanteerd voor het vaststellen van de parkeernormen. Uitgaande van de Nota Parkeernormen 2021 zou voor het gebied ca. 10% meer parkeerplaatsen moeten worden ingecalculiseerd dan nu voorzien op basis van het Goudappel rapport. Goudappel berekende voor de doorontwikkelingsvariant een behoefte van 159 parkeerplaatsen. 10% extra betekent dus 16

