

MEMO



Opsteller: ██████████
Team: Ruimtelijk beleid en Projecten
Kenmerk: Z/21/027662 / D/21/036598
Datum: 29 september 2021
Vertrouwelijkheid: Openbaar

Onderwerp: Verkeersontsluiting straat Westerwal

Aanleiding: Mail 16092021 bewoners straat Westerwal (klankbordgroep B).

Memo: Reactie op betreffende mail

Geachte ██████████

Dank voor uw mail d.d. 16 september jl. Hierbij ontvangt u, puntsgewijs, onze reactie.

1. Aan wie de communicatie te richten

Het is vanzelfsprekend prima uw correspondentie ter adressering van de gemeente te sturen. Wij zorgen er dan voor dat deze bekend wordt bij de overige betrokkenen. De reden dat de communicatie via de projectontwikkelaar verliep is gelegen in het feit dat de initiatiefnemer hierin een verplichting heeft. De initiatiefnemer is in het geval van het project projectontwikkelaar Westerwal Wonen.

2. Agenda en vastlegging

In navolging van bovenstaande ligt ook hier de primaire verplichting bij de initiatiefnemer. Vanuit onze organisatie hebben we initiatiefnemer daar ook op gewezen. Tegelijkertijd stellen we vast dat -behalve bij de bijeenkomsten van 7 september jl.- de agendering en verslaglegging van de klankbordgroep(en) netjes is verlopen. De bijeenkomsten zelf kenden een dynamiek waarbij niet altijd de agendavolgorde werd aangehouden, maar wel de afgesproken onderwerpen zijn besproken. Wij wijzen initiatiefnemer er nogmaals om hier in de toekomst aandacht aan te blijven besteden, zijn ook bereid daar als gemeente een bijdrage aan te leveren, maar primair is de initiatiefnemer aan zet.

3. Ontsluiting Westerwal / voorkeursscenario

Ten behoeve van de ontsluiting van de straat Westerwal heeft de initiatiefnemer een gerenommeerd onafhankelijk verkeersadviesbureau ingeschakeld. Vanuit de richtlijnen van verkeersveiligheid zoals die landelijk worden gehanteerd door het CROW hebben we als gemeente onze eigen visie er op ontwikkeld. Beide inzichten leiden tot dezelfde uitkomst en wel dat een eenrichtingssituatie tot een veiliger situatie leidt dan een tweerichtingsontsluiting zoals er nu is. Er heeft de afgelopen periode een intensieve dialoog plaatsgehadt tussen u en initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft daarbij gezocht naar een optimum tussen parkeervraag,

uw wensen en eisen en andere randvoorwaarden die wij als gemeente aan initiatiefnemer stellen.

Dit alles heeft tot voortschrijdend inzicht geleid met inderdaad nieuwe voorstellen. Initiatiefnemer is zich er daarbij van bewust dat hij daarover met u regelmatig van gedachten wisselt om dat voortschrijdend inzicht te delen met elkaar. Als uitkomst van deze dialoog met u heeft initiatiefnemer een vierstappenplan voorgesteld, waarbij twee scenario's van belang zijn voor de toekomstige situatie. In de daarover opgestelde parkeer- en verkeersstudie (waarvan u een eerdere versie hebt ontvangen en binnenkort de meest actuele versie aan u wordt gezonden) worden dit scenario's drie en vier genoemd. We zetten deze scenario's hieronder op een rij en geven daarbij het te verwachten aantal verkeersbewegingen aan voor de drukste momenten van de dag en het totaal van een etmaal.

In scenario drie zijn de rijrichtingen als volgt voorgesteld:

- u als huidige bewoner rijdt in én uit via straat Westerwal van en naar IJsselvere
- nieuwe bewoners Brinkers-locatie en werknemers van het kantoor rijden in via de straat Westerwal en uit via de Zwier Regelinkstraat
- alle andere toekomstige bewoners van het te ontwikkelen gebied rijden in én uit via de Zwier Regelinkstraat.

Volgens de landelijk richtlijnen zoals die door CROW worden gehanteerd leidt dat tot de volgende inschatting voor de straat Westerwal, geformuleerd als motorvoertuigbewegingen:

- drukste uur in de ochtend: 10 motorvoertuigbewegingen
- drukste uur in de avond: 26 motorvoertuigbewegingen
- totaal aantal in 24 uur: 220 motorvoertuigbewegingen

Te zien valt dat tijdens het drukste moment (het drukste uur in de avond) er volgens deze richtlijnen sprake is van minder dan 1 motorvoertuigbeweging per twee minuten.

In scenario vier is rekening gehouden met:

- u als huidige bewoners rijdt in via de Westerwal en uit via Zwier Regelinkstraat
- nieuwe bewoners van Brinkers-locatie en werknemers van het kantoor rijden in via de Westerwal en uit via Zwier Regelinkstraat
- alle andere toekomstige bewoners van het te ontwikkelen gebied rijdt in én uit via de Zwier Regelinkstraat.

Als we daarbij dezelfde richtlijnen hanteren als bij scenario drie, dan leidt dat tot de volgende inschatting:

- drukste uur in de ochtend: 5 motorvoertuigbewegingen
- drukste uur in de avond: 25 motorvoertuigbewegingen
- totaal aantal in 24 uur: 180 motorvoertuigbewegingen

Hieruit komt naar voren dat het totaal aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal in de straat Westerwal in scenario vier lager is dan in scenario drie. In het drukste uur in de ochtend is het aantal bewegingen lager dan in scenario drie en in het drukste uur in de avond is de situatie nagenoeg gelijk.

4. Andere factoren: verkeersveiligheid en sluipverkeer

U geeft aan dat u verwacht dat het aantal verkeersbewegingen de stad in via de Molenwal toe gaat nemen. De verkeersdeskundigen maken daarvan een andere inschatting. De externe en interne deskundigen achten de kans dat de Westerwal via de Molenwal als sluiproute gebruikt wordt niet zo groot aangezien de logische verkeersbeweging via de N228 Utrechtse

Straatweg/Zwier Regelinkstraat gaat. Via deze route is de doorstroming voor motorvoertuigen logischer qua snelheid en veiligheid. Motorvoertuigen kennen daarbij minder punten met verkeersuitwisseling en het verkeer op de Zwier Regelinkstraat heeft voorrang op verkeer uit het te ontwikkelen plangebied.

Uw straat Westerwal is een smalle straat waarbij de veiligheid van de weggebruikers volgens de geraadpleegde deskundigen meer gebaat is bij eenrichtingsverkeer dan bij tweerichtingsverkeer. Naast genoemde kennis en richtlijnen houden we als gemeente ook de blik op de gehele planontwikkeling en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen. Bij voorkeur beperken we het aantal verkeersbewegingen in het plangebied zoveel mogelijk (o.a. op het te realiseren pleintje bij de botenhelling). Scenario vier voorziet daar het meest in door de nieuwe bewoners van de Brinkerslocatie er alleen uit te laten rijden (en niet in én uit).

5. Voorstel tot monitoring

Ons college benadrukt dat we uw zorgen goed tot ons nemen. We menen echter ook dat we in onze dialoog uitgaan van enerzijds landelijke richtlijnen waarvan nog moet worden afgewacht hoe die uitpakken en anderzijds uw beleving van de situatie. Daarom hebben we u een monitoringsvoorstel gedaan waarbij we starten met een nulmeting van de huidige situatie, we de situatie meten na oplevering van de Brinkers-locatie, een tussentijdse meting doen en in ieder geval één meting nadat alle woningen in het plangebied zijn opgeleverd.

Aan de hand van de uitkomsten van de monitoring kan er een voorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd indien u en wij tot een ander inzicht zijn gekomen. Het is dan aan de raad om een keuze te maken tussen scenario drie en scenario vier. Maar ook andere maatregelen zouden vanuit de monitoring naar voren kunnen komen, bijvoorbeeld het aanpassen van de inrichting van de kruising Westerwal-IJsselvere. We zullen dat tegen die tijd met elkaar moeten bekijken.

Met vriendelijke groet,
Het college van B&W,
Namens deze,

Wethouder W. Kok

(cc ter informatie aan gemeenteraad)