

## Vragen van raadslid B.Gerard (SP) over de verkeersontsluiting van Blixembosch Noord-Oost

Geacht College,

17 juni 2008

Op 30 januari 2006 keurde de gemeenteraad een plan goed om ca 450 huizen te bouwen in het gebied, dat vrijkwam door de verlegging van de aansluiting van de A50/A58. Ook mijn partij heeft daarmee ingestemd. Het is dan ook een heel mooi plan. Het aantal woningen draagt behoorlijk bij aan onze woningbouwverplichtingen; 30% ervan is sociaal; de huizen voldoen aan geavanceerde milieunormen.

Het plan kent slechts één duidelijke zwakte, en dat is de verkeersafwikkeling. Ik ben niet de eerste die dat zegt. De heer Stoevelaar (CDA) heeft hierover in de raad van 19/09/07 vragen gesteld. De beantwoording daarvan heb ik meegenomen, evenals hetgeen uw college daarover gezegd heeft in de RIB van 16 oktober 2007.

Bij de beantwoording van de vragen van dhr. Stoevelaar meldde wethouder Fiers o.a., dat er burgerparticipatie gaande was, dat er verkeerskundig onderzoek gaande was dat tot veel knelpunten aanleiding gaf en weinig oplossingen, en dat er ongeveer in januari 2008 bestuurlijke besluitvorming zou plaatsvinden. Daarna kon er eventueel een commissie-discussie volgen aan de hand van een notitie.

Een en ander heeft geresulteerd in een Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) dd 9 april jl., in materiaal op de gemeentelijke website, en in verslagen van buurtvergaderingen en daarop gebaseerde standpunten. Ik heb mij daarin verdiept en dat stemt niet vrolijk. Weer opnieuw blijkt dat het volstrekt uit de hand gelopen autogebruik zelfs het mooiste plan verzieken kan. Het is uitgesproken cru dat een milieutechnisch geavanceerd woningbouwproject slechts mogelijk is ten koste van groot leefbaarheidsverlies van de omgeving. De pijnpunten zitten vooral op twee plaatsen: in de straat Sprookjesbosch, waar de verkeersstroom toeneemt van 6800 naar ongeveer 8825 (website) of 9200 (RIB) motorvoertuigen (mvt) per etmaal; en in de Shakespearelaan, waar de stroom toeneemt van 6350 naar 7025 (website) of 7150 (RIB). *(De website gaat uit van 6 autobewegingen per huishouden in de nieuwe wijk, de RIB van 7. Het verschil wordt niet uitgelegd).*

Wij spreken hier over twee Duurzaam Veilige Straten waar een 30 km/uur – regime zou moeten gelden, dat fysiek eigenlijk afgedwongen had moeten zijn. Sprookjesbosch voert pal langs basisschool de Vuurvlinder, de Shakespearelaan niet ver langs basisschool de Boschuil, de grootste basisschool van Europa. Beide straten moeten de hulpdiensten kunnen doorlaten. Sprookjesbosch voldoet aan de eisen, die in het kader van Duurzaam Veilig minimaal nodig waren om de subsidie veilig te stellen, nl twee 50 km/uur drempels, die overigens makkelijk met 70 km/uur te nemen zijn. De drempels produceren eerder geluidshinder dan verkeersveiligheid. De plannen voorzien wel in extra snelheidsremmende maatregelen in de straat Sprookjesbosch bij De Vuurvlinder, maar daar houdt het wel zo'n beetje mee op.

Al met al is het dan ook niet verbazingwekkend dat de gemeente en de buurt nog steeds diametraal tegenover elkaar staan waar het gaat om de verkeersafwikkeling. Dat blijkt uit contacten die ik met de buurt en de buurtvereniging gehad heb.

Ongetwijfeld heeft ons apparaat het in het “communicatietraject” allemaal meermalen helder en duidelijk uitgelegd, maar dat heeft niet geholpen. Het verkeersprobleem is simpelweg te groot. Vandaar dat ik het nog maar een keer probeer. Het is daarbij niet mijn doel om het woningbouwprogramma als zodanig aan te vallen, maar wel de verkeersafwikkeling. Ik ben

bekend met de gevaren die optreden als “amateurs” zich met concrete verkeersafwikkeling bezig gaan houden, maar ik weet ook niet wat ik er anders mee aan moet.

Ik voel mij wel gesterkt door de discussies over de “knip” in Meerhoven en over de Ulenpas. De verkeersstromen door Sprookjesbosch en de Shakespearelaan zijn zonder twijfel te vergelijken met die over de Ulenpas. Tellingen door bewoners komen op een piekbelasting in de Ulenpas die ongeveer twee maal het etmaalgemiddelde in Sprookjesbosch is. En in Ulenpas is dat tijdelijk, in Sprookjesbosch en de Shakespearelaan permanent. De situatie in de Ulenpas was voor wethouder Merriënboer aanleiding om versneld tot fysieke inrichting als 30 km – zone over te gaan.

Bij de discussie over de “knip” in Meerhoven werd een variant gepresenteerd, die gebaseerd was op een slagboom in de Sliffertsestraat. Die oplossing is uiteindelijk niet gekozen, maar was wel uitvoerbaar.

De website noemt concreet vijf onderzochte verkeersvarianten. Die zouden allemaal niet kunnen. Verder zegt de RIB dat er geen OV-aansluiting voor de nieuwe wijk is. Daarom en vanwege de afstand tot het centrum zouden er voor 455 woningen 870 parkeerplaatsen moeten komen, meest op eigen terrein. Dat betekent 1.9 auto per woning, waarvan 1.6 voor eigen gebruik.

Als ik die uitgangspunten probeer door te denken, roept dat bij mij vragen op.

- 1) Het VSOP spreekt over een commissiebehandeling in Wonen en Ruimte op 1 juli 2008. De planning op de website noemt überhaupt geen bespreking in de commissie. Wat moet ik geloven?
- 2) a) De nieuwe wijk grenst aan de Verlengde Kennedylaan, waarover buslijn 109 en buslijn 152S rijden. Is het niet mogelijk een haltevoorziening te maken aan de Verlengde Kennedylaan met een voetgangerstunnel en een korte parallelbaan?  
b) Kan de bestaande buslijn 2 bijdragen aan een oplossing?
- 3) Men zou zich kunnen voorstellen dat mensen, die in een dergelijk ecologisch geavanceerd project gaan wonen, vatbaar zijn voor de gedachte dat ook hun mobiliteit op een meer duurzame wijze vorm zou kunnen krijgen. Dat zou zich bijv. kunnen vertalen in een scherpere parkeernorm, bijv. 1.0 voor eigen gebruik. De nieuwe stedelijke parkeernorm zou dan situatiegebonden aangescherpt moeten kunnen worden. Uiteraard is hier bij de verkoop een communicatietraject nodig, dat mogelijk vereenvoudigd wordt door de stijgende brandstofprijzen. Hoe staat het College hier tegenover?
- 4) Na een blik op de kaart kan ik van vier van de vijf varianten eenvoudig begrijpen waarom zij afvallen. Blijft er één over, namelijk het opwaarderen van de huidige fietstunnel bij de IKEA tot een autoverbinding met het aan de andere kant van de snelweg gelegen industrieterrein Ekkersrijt, waar een volwaardige verkeersinfrastructuur ligt. De website noemt hier drie redenen: geld, sluipverkeer en de extra bouwwerkzaamheden.  
Naar mijn mening is geen van deze drie argumenten doorslaggevend. Uiteraard moet de bestaande tunnel breder en dieper gemaakt worden en uiteraard kost dat geld. So what? De grondexploitatie, zoals gepresenteerd in de GR van 30/01/06, komt uit op een “saldo per ultimo” van 16,2 miljoen Euro. Ook na het aanbrengen van wat correctiefactoren (zoals meer sociale woningen dan aanvankelijk gepland) moet hiervan op die plaats een normale tunnel gebouwd kunnen worden.

Het sluijverkeer is een reële zorg, want als het voor bewoners makkelijk wordt om de nieuwe wijk in en uit te gaan, is het dat voor niet-bewoners ook.

Tenzij de passage selectief gemaakt wordt. Als voor ons indertijd het plaatsen van een slagboom in de Sliffertsestraat (met een pasje voor de bewoners van Zandrijk) een bespreekbaar alternatief was, waarom dan niet een slagboom in de IKEA-tunnel (met een pasje voor bijv. de leden van de Wijkvereniging Blixembosch)?

Overigens zou een dergelijke noordelijke passage het voor de hulpdiensten eenvoudiger maken om het noordelijk deel van de wijk te bereiken.

Hoe staat het College tegenover deze redenering?

- 5) Is het College bereid Sprookjesbosch en de Shakespearelaan fysiek in te richten op een manier die past bij Duurzaam Veilig?
- 6) Heeft het zin om een extern bureau naar de verkeersafwikkeling van Blixembosch te laten kijken?
- 7) De oorsprong van dit plan dateert uit de tijd, dat de “oude” Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) van kracht was. Het is mij niet duidelijk of het Bestemmingsplan al in procedure is of zelfs misschien al klaar. Valt het bestemmingsplan onder de “oude” WRO of onder de “nieuwe”? En krijgen wij dit bestemmingsplan nog ter bespreking aangeboden?