

Inleiding

Om te komen tot een goede locatie en goed ontwerp van een haal- en brengvoorziening bij de Winkler Prins aan de noordzijde van het campusterrein is een adviesbureau geselecteerd. Het geselecteerde adviesbureau heeft samen met de klankbordgroep, met deelnemers vanuit de Winkler Prins, en bewoners uit de Gildenbuurt en het Zilverpark, de afgelopen maanden een proces doorlopen om te komen tot een voorkeurslocatie voor een goed bereikbare en ingerichte haal- en brengvoorziening met voldoende capaciteit. Deze voorziening is voor ouders die hun kinderen naar de school aan de Raadsgildenlaan brengen en/of komen ophalen. Dit is in nauwe samenwerking met de klankbordgroep gedaan, omdat de bewoners als geen ander weten wat de afgelopen jaren het effect is geweest van het haal- en brengverkeer op de verkeerssituatie op de Raadsgildenlaan en Robijnlaan. Helaas zijn een aantal leden voortijdig uit de klankbordgroep gestapt. Dit is aanleiding voor het opstellen van voorliggende notie van de projectleider LSP.

Overlast

De afgelopen jaren is overlast ervaren, doordat bij het brengen en halen van kinderen er chaotische verkeerssituaties ontstonden. Haal- en brengverkeer zorgde voor onoverzichtelijke situaties op het kruispunt Raadsgildenlaan/Robijnlaan en de Robijnlaan zelf. Op het kruispunt werden regelmatig keerbewegingen door automobilisten uitgevoerd en op de Robijnlaan werd tijdelijk geparkeerd door automobilisten die leerlingen kwamen ophalen. De fietsers en automobilisten maakten gebruik van één ruimte en zorgde voor een onoverzichtelijke situatie, en voor veel ergernis en overlast.

Doelstelling

De doelstelling voor het locatieonderzoek naar de haal- en brengvoorziening, geformuleerd samen met de klankbordgroep, is: Het tot een minimum beperken van de overlast van verkeer als gevolg van het halen en brengen van leerlingen.

Om de doelstelling te bereiken is geconcludeerd dat er een aparte haal- en brengvoorziening moet komen met voldoende capaciteit. Het vraagstuk bestaat daarmee uit twee deelvraagstukken: 1) een goede locatie en, 2) voldoende parkeerplekken. Verkeerskundigen hebben bij het vinden van een mogelijke oplossing rekening gehouden met ervaringen vanuit de wijk.

Voorgestelde oplossing

De voorgestelde oplossing is in de basis een haal- en brengvoorziening centraal gelegen in het gebied, naast de Raadsgildenlaan gelegen, ter hoogte van de fietsenstalling bij het hoofdgebouw van de Winkler Prins. Deze locatie heeft een capaciteit van 20 parkeerplekken, wat uit de berekening voldoende is gebleken. Hierbij worden de bomen die de Raadsgildenlaan de laanstructuur geven behouden. Daarnaast kan er gebruik worden gemaakt van de laad- en losvoorziening (circa 8 parkeerplekken) achter het Rode gebouw dicht bij de entree van de twee VMBO gebouwen. Dit is extra parkeergelegenheid die ook door ouders kan worden gebruikt, maar die niet wordt ingericht en aangeduid als haal- en brengvoorziening.

Met de haal- en brengvoorziening bij het hoofdgebouw ontstaat een situatie waarbij fietsers en haalen brengverkeer gescheiden worden. De voorziening is daarmee tevens een keerlus waarmee het keren van automobilisten op de Raadsgildenlaan wordt voorkomen. Met de voorgestelde oplossing wordt voldaan aan de doelstelling van de klankbordgroep, een aparte voorziening op een goede locatie met voldoende capaciteit.

Het realiseren van een voorziening die voldoet aan de doelstelling betekent niet dat overlast in zijn

geheel niet meer voorkomt. Incidenteel zijn er momenten te bedenken dat de voorziening niet voldoende zal zijn, bijvoorbeeld wanneer het weer (bijvoorbeeld sneeuw en ijzel) zo slecht is dat meer leerlingen dan gebruikelijk gebracht en gehaald worden. Het kan dan voorkomen dat er alsnog langs de Raadsgildenlaan wordt geparkeerd. Omdat dit incidenteel is en er een snelheidsregime (30km/u) geldt, is er geen sprake van een onveilige situatie. Ook moeten automobilisten zich aanpassen aan de zich dan voorkomende verkeerssituatie.

Naast deze haal- en brengvoorziening is er aan de zuidzijde bij het stadion op het sportpark al een voorziening geregeld via het parkeerterrein.

Ontsluiting Gildenbuurt bij calamiteiten

In de klankbordgroep is ook de calamiteitenontsluiting van de Gildenbuurt aan de orde gekomen. Dit als toelichting op de reactienota zienswijzen bij het bestemmingsplan. Er is door bewoners aangegeven dat bij calamiteiten de ontsluiting van de wijk problematisch is. In de bijlage van de verkeersnotitie worden een aantal alternatieve ontsluitingen genoemd als mogelijke locatie om verkeer bij calamiteiten langs te leiden. Dit wordt afgestemd met de hulpdiensten en in het geval van een calamiteit zullen zij aanwijzingen geven aan automobilisten. Daarbij vindt een calamiteit incidenteel plaats en is deze van korte duur.

Klankbordgroepoverleggen

In de eerste drie overleggen met de klankbordgroep is gesproken over 8 verschillende locaties en de criteria waarop deze beoordeeld moeten worden. In het vierde overleg op 25 januari 2021 is er vanuit de gehele klankbordgroep ingestemd met locatie 1 voor de haal- en breng locatie, mits een goed ontwerp tot stand komt. Er kan een deel (strook) van de fietsenstalling van de Winkler Prins gebruikt worden. In het vijfde overleg op 8 februari 2021 stond de rapportage op de agenda en de eerste schetsontwerpen van de inpassing van de haal- en brengvoorziening. Tijdens het bespreken van de schetsontwerpen is vanuit de klankbordgroep aangegeven dat het aantal ingetekende parkeerplaatsen niet voldoende is. Dat was aanleiding om te verkennen op welke wijze er eventuele extra plaatsen bijgeplaatst kunnen worden. Dit indien de praktijk uitwijst dat er onvoldoende plaatsen zijn. Hierbij is vastgehouden aan de wens van de bewoners om de bomen te handhaven. Het handhaven van de bestaande bomen gaf weinig ruimte, wat ook aanleiding was om locatie 9 aan te stippen als mogelijkheid voor extra parkeergelegenheid voor halen en brengen. Tijdens dit overleg hebben twee bewoners zich teruggetrokken uit de klankbordgroep. De dag erna per email een derde. Met de overgebleven klankbordgroep is afgesproken verder te gaan om het definitieve rapport en ontwerp van HaskoningDHV te bespreken. Dit heeft ook plaatsgevonden.

Haal- en brengvoorziening

Met de klankbordgroep is vooral gesproken over de locatie van de haal en brengvoorziening, het aantal parkeerplekken en overlast door het verwachte extra verkeer. In het traject zijn alle locaties die de verschillende deelnemers als optie zagen benoemd. Deze zijn uitvoerig besproken en de argumenten vóór en tegen zijn op een rij gezet. Het op voorhand uitsluiten van een locatie zonder dat deze besproken is, is niet een werkwijze die recht doet aan samenwerken. Daarom is locatie 1, ook al ligt er een petitie, ook als een van de opties op tafel gekomen. Locatie 6 is ook vanaf het begin een te bespreken locatie geweest. Dit is eerst niet goed in een verslag opgenomen, vanwege een interpretatieverschil, maar in het overleg erna hersteld. Uiteindelijk is het een afweging van argumenten voor en tegen vanuit de verschillende deelnemers die leiden tot een voorkeurslocatie. Dit is locatie 1 geworden met de voorwaarde "mits goed ontworpen". Een uitkomst waar iedereen achter stond.

Parkeerplaatsen

In het traject is de berekening, op basis waarvan het aantal parkeerplaatsen van 20 als voldoende wordt beschouwd, onderbelicht gebleven in overleggen 1 t/m 5. Dit is ook onderkend door het adviesbureau en daarom is in het 6e overleg dit alsnog aan de orde gekomen. Voor de overgebleven klankbordgroepleden een duidelijk verhaal. In de berekening wordt uitgegaan van tellingen van verkeersbewegingen gedaan voor het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan. De drie uit de klankbordgroep gestapte leden is aangeboden om als nog een toelichting te krijgen op de berekening. Op dit aanbod zijn zij niet ingegaan.

Extra verkeer

In het traject is verscheidene keren met nadruk aangegeven dat er met halen en brengen extra verkeer de wijk in gaat. Extra verkeer waar de bewoners last van zullen ondervinden. Dit is aanleiding om de etmaalintensiteiten van de Raadsgildenlaan te beschouwen. De Raadsgildenlaan kan tot 6000 motorvoertuigen per etmaal goed aan. Uit tellingen blijkt dat de etmaalintensiteiten rond de 2600 motorvoertuigen ligt en er dus geen knelpunten zijn voor de afwikkeling van het verkeer. De berekening voor het haal en breng verkeer geeft een toename van 25 motorvoertuigen aan (15 + 10 extra als veiligheidsmarge ten opzichte van het huidige haal- en brengverkeer). Daartegenover staat een afname van 80 tot 100 motorvoertuigen van docenten die in de oude situatie aan de noordzijde van het stadion parkeren, en in de nieuwe situatie op het nieuwe parkeerterrein aan de zuidzijde van het stadion zullen parkeren. Deze is bereikbaar via de Korteleege.

Tot slot

Er is door de uitgetreden klankbordgroepleden aangegeven dat voorafgaande aan het traject de locatie al vast stond. Dit is niet het geval, er is vooraf geen locatie vastgelegd. Dat zou geen recht doen aan het beoogde traject om te komen tot een ontwerp waarover consensus is. Dat het resultaat locatie 1 geworden is, is gestoeld op de argumenten die met de groep besproken zijn. De kracht van het samenwerken in een klankbordgroep is juist het inbrengen van details die er toe doen of aspecten waar mee rekening gehouden dient te worden. Zo is een belangrijke reden om locatie 1 te selecteren het feit dat deze centraal gelegen is. Locatie 6 is niet centraal gelegen met als risico dat haal en brengverkeer toch voorbij rijdt en alsnog op de Raadsgildenlaan zal stil staan en keren. Bij het ontwerpen van de voorziening op locatie 1 is rekening gehouden met een belangrijke pijler van de bewoners, namelijk het handhaven van de bestaande bomen. Dit heeft ertoe geleid dat de fietsenstalling van de Winkler Prins deels gebruikt wordt voor de haal en brengvoorziening en dat de locatie naast de gymlokalen te weinig ruimte biedt. Er kunnen extra parkeerplekken gerealiseerd worden wanneer de bomen langs de Raadsgildenlaan verwijderd worden (met herplanting van nieuwe bomen op een betere plek in het ontwerp). Dit was voor de bewoners niet wenselijk. Dit is een voor bewoners zwaarwegend aspect. Ook het aanpassen van de fietsdoorsteek tussen de Zerkhouwerstraat en de Raadsgildenlaan naar een voorziening die bij calamiteiten gebruikt kan worden is een resultaat van inbreng vanuit de klankbordgroep.