INGEKOMEN

29 NOV. 2022

Gemeenteraad Gemeente Culemborg
Postbus 136
4100 AC Culemborg

Culemborg, 27-11-2022

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan "Parijsch-Zuid, 4e herziening" en bijbehorend mobiliteitsconcept Linieveld

Geachte leden van de raad,

Graag dien ik mijn zienswijze in op het ontwerp bestemmingsplan "Parijsch-Zuid, 4e herziening" en het mobilitieitsconcept Linieveld.

Ik maak mij om verschillende redenen zorgen over de verhoging van het aantal woningen wat volgens het ontwerp bestemmingsplan gebouwd mag gaan worden. Met het nieuwe ontwerp zouden er 460 woningen gebouwd mogen worden, dit zijn 134 woningen méér dan in eerste instantie is voorzien.

Hieronder zal ik per zorgpunt aangeven wat mijn zienswijze is en waar ik mij zorgen over maak.

Verhoging geluidsoverlast ten gevolge van extra verkeer aan de Waterlinieweg
Extra woningen betekent extra verkeer en dus ook extra geluidsoverlast. De toegestane snelheid op de Waterlinieweg bedraagt 50 km/u. Deze snelheid zou in mijn optiek vanaf de rotonde met de Laan naar Parijsch tot en met de nieuw te bouwen wijk Linieveld verlaagd moeten worden naar 30 km/u om het geluid voor omwonenden zo ver als mogelijk te beperken.

Veiligheid Waterlinieweg
Een ander punt van zorg is de veiligheid van het verkeer op de Waterlinieweg. De uitritten van de woningen 66 t/m 76 zijn zeer slecht overzichtelijk omdat er in de parkeervakken auto's langs de Waterlinieweg worden geparkeerd die het zicht beperken. Daarbovenop maakt de Waterlinieweg een flauwe bocht waardoor het zicht verder wordt beperkt. Zelf ben ik aangereden door een auto die achteruit een uitrit verliet met forse materiele schade (>10.000 euro) tot gevolg. Ook is de kruising Waterlinieweg / Gijsbert van Kaetslaan lastig om over te steken als voetganger en fietser omdat ook hier het zicht beperkt is. Daarnaast nodigt de weg uit om te hard te rijden, regelmatig heb ik hier al auto's zien rijden (matrixbord) met een snelheid van 65-70 km/u.
Om de veiligheid te verbeteren op dit wegvak moet naar mijn mening de wegindeling aangepast worden vanaf de rotonde tot aan de kruising Batterij zodat er meer overzicht wordt gecreëerd voor de auto's, fietsers en voetgangers die uitritten willen verlaten en de weg willen oversteken. Daarbij

zal ook vanuit dit zorgpunt gezien de toegestane snelheid verlaagd moeten worden naar maximaal 30 km/u.

Verhoging parkeerdruk omliggende wijken, waaronder Forteneiland
Door de verhoging van het aantal woningen zou ook het totale aantal noodzakelijke parkeerplaatsen moeten stijgen. Omdat er in dit vernieuwde plan fysiek ruimte gemaakt moet worden voor die extra woningen zijn er parkeerplaatsen geschrapt. Om dit te kunnen bewerkstelligen heeft de gemeente de wens om de parkeernorm in de nieuwe wijk fors te verlagen. In het mobiliteitsconcept worden verschillende ideeën aangehaald hoe de gemeente denkt dit tot een succes te maken.

Over enkele invullingen zoals deze worden benoemd in het Mobiliteitsconcept Borg & Buiten versie 2 wil ik mijn zienswijze delen.

B. Goede openbaar-vervoersverbindingen.
Ik lees in het mobiliteitsconcept dat deze invulling nog in onderzoek is. Ik vraag mij af of het verplaatsen van de buslijn richting Linieveld een oplossing gaat zijn én of deze verplaatsing realistisch is. De afstand vanaf de hoek Waterlinieweg/Batterij (begin van de wijk Borg en Buiten) naar dichtstbijzijnde bushalte (Fie Sijbrantstraat) is 600 meter. Daarbovenop komt nog de loopafstand in de wijk Linieveld zelf welke oploopt tot ruim 500 meter. Zelfs als er een extra bushalte wordt geplaatst t.h.v. de Zijderupsvlinderlaan/Waterlinieweg zal de loopafstand tot de dichtstbijzijnde bushalte niet korter worden, de bushalte Fie Sijbrantstraat bevindt zich namelijk ook op zo'n 600 meter van de hoek Waterlinieweg/Batterij. Algemeen wordt aangenomen dat 400 meter de maximaal acceptabele loopafstand is naar een bushalte. Zie hiervoor Figuur 1 onderaan dit document. De bus is dus eigenlijk geen serieus alternatief voor bewoners van Linieveld omdat de loopafstand tot aan de dichtstbijzijnde halte 600 tot 1100 meter bedraagt. Daarnaast heeft de huidige buslijn een te lage frequentie om écht nuttig te zijn.
Indien er een bushalte geplaatst zou worden ter hoogte van de Laan van Parijsch/Waterlinieweg komt de bushalte 300 meter dichterbij de wijk Linieveld te liggen. De loopafstand tot de bushalte zou dan 300-800 meter bedragen. Dit is nog steeds niet acceptabel. Het toevoegen van een extra bushalte aan de Laan van Parijsch lijkt mij niet haalbaar en ook niet logisch. Deze oplossing zal enkele minuten extra reistijd tot gevolg hebben voor alle gebruikers van de bus indien er een lus wordt toegevoegd Waterlinieweg – Laan van Parijsch – Wethouder Schoutenweg. Als de busroute aangepast zou worden zonder extra reistijd, dan zal de bus vanaf de Prijsseweg over de Laan van Parijsch naar de Wethouder Schoutenweg rijden. Dit zou betekenen dat de bus niet meer stopt in Winkelcentrum Parijsch, dat lijkt mij ook niet realistisch gezien dit een belangrijke bestemming is.

Tijdens de informatiebijeenkomst van 31 augustus 2022 (Bijlage 9 Verslag Inloopavond) is er een vraag gesteld over het mobiliteitsconcept. Hierin wordt het resultaat van de wijk Eva Lanxmeer aangehaald als voorbeeld hoe het autobezit af kan nemen. Graag wil ik aangeven dat de wijk Lanxmeer op een totaal andere locatie ligt dan de wijk Linieveld en dan ook niet vergelijkbaar is. Vanuit Lanxmeer ben je in maximaal 5-10 minuten lopen (of enkele minuten op de fiets) op het treinstation en kun je van daaruit binnen een half uur in hartje Utrecht zijn of binnen 45 minuten in Den Bosch of Amersfoort. Vanuit Linieveld ben je met het OV of fiets al minimaal 15-20 minuten bezig om op het treinstation te komen.
In Figuur 2 is te zien hoe ver men kan komen binnen 45 minuten indien een reiziger gebruik maakt van OV en fiets, in Figuur 3 is te zien hoe ver een reiziger kan komen binnen 45 minuten als hij volledig afhankelijk is van het OV. Vanuit Linieveld kan een reiziger niet eens binnen 45 minuten in Tiel zijn.
In mijn beleving geven deze plaatjes aan dat de wijken Lanxmeer en Linieveld niet vergelijkbaar zijn met elkaar omdat de reismogelijkheden met het OV vanaf Linieveld erg beperkt zullen zijn.

G. Makkelijke toegankelijkheid deelauto's en mindervaliden

In de wijk wordt een relatief groot aantal "goedkopere" woningen gebouwd. Een goede zaak. Echter zie je vaak dat in de goedkopere woningen ook vaker mensen wonen die praktijk beroepen uitvoeren (bouw, chauffeur, verpleegkundige, etc.). Voor veel van dit soort beroepen is thuiswerken geen optie en zal men dus genoodzaakt zijn om zich per auto te verplaatsen naar het werk. Voor verschillende beroepen zoals in de bouw zal men zelfs een aparte auto of busje van de zaak hebben die ergens geparkeerd moet worden.

Voor deze mensen is een deelauto geen oplossing, een deelauto is vooral handig als je bijvoorbeeld meestal thuis werkt en daarnaast incidenteel naar kantoor moet. Ook is een deelauto een goede oplossing als je 90% van de reizen met het OV kan doen en die ene reis per maand naar oma met de deelauto. Als je al je reizen met een deelauto moet maken kun je kostentechnisch gezien beter een eigen auto kopen. Dit blijkt ook uit verschillende onderzoeken, zie bijvoorbeeld: Deelauto's nauwelijks gebruikt: https://www.ad.nl/auto/deelauto-s-worden-nauwelijks-gebruikt-verwachte-populariteit-is-uitgebleven~a11b929a/ en zie ook de factsheet Wie is de autodeler: https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-3-wie-is-de-autodeler.aspx#:~:text=Voor%20het%20woon%2Dwerkverkeer%20wordt,dan%20het%20gemiddelde%20Nederlandse%20wagenpark.

Ik verwacht op basis van bovenstaande onderzoeken dus niet dat het introduceren van deelauto's tot een flinke noodzakelijke afname van autobezit zal leiden in deze woonwijk.

Parkeernorm

De gemeente geeft aan dat de huidige parkeernorm te hoog lijkt te zijn. Hier heb ik mijn twijfels over. De woonwijk wordt op een niet centrale locatie in Culemborg gebouwd, je mag wel zeggen aan de rand van de stad. Het wordt daarmee ook de woonwijk die het verste (>3 kilometer) van het centrum van Culemborg (Markt) af ligt. Als men vanuit deze woonwijk ergens naar toe wilt gaan zal voor reizen buiten de gemeente de auto de meest voor de hand liggende optie zijn gezien er een gebrek is aan een goed alternatief met het OV. Het feit dat de woonwijk niet ver verwijderd ligt van de snelweg A2 is eveneens een enorm pluspunt voor het vervoer per auto en zal er toe leiden dat mensen geneigd zijn om een eigen auto aan te schaffen.

Ook valt mij op dat voor het bezoek aan het winkelcentrum Parijsch, het wegbrengen van kinderen naar school óf de opvang veel mensen gebruik maken van een kleine 2e auto. De gemiddelde afstand in Nederland naar een buurtwinkelcentrum is 900 meter. Gezien de afstand vanaf de nieuwe wijk naar het buurtwinkelcentrum Parijsch ook relatief ver is (tussen de 1200 en 1800 meter) zal men nóg eerder geneigd zijn om de auto te pakken. Dit blijkt ook uit Figuur 1 waarbij uit onderzoek is geconcludeerd dat de maximaal acceptabele loopafstand naar een supermarkt 1200 meter bedraagt.

Gezien bovenstaande wil ik de gemeente verzoeken om onderzoek te plegen of het verhogen van het woningaantal naar 460 en het verlagen van de parkeernorm niet gaat leiden tot verregaande parkeerproblematiek in Linieveld en in de omliggende wijken Lokkershoek en Forteneiland. In mijn beleving moet de bestaande parkeernorm zoals deze is vastgesteld gehandhaafd worden.

Wellicht is het een idee voor de gemeente om in de wijk Forteneiland onderzoek te doen naar het gebruik van parkeerplaatsen en het gebruik van deelauto's voordat de parkeernorm in de nieuw te bouwen wijk dermate wordt verlaagd.

Tot slot

Hopelijk is mijn zienswijze u duidelijk. Als u vragen heeft dan kunt u mij bellen of mailen. Graag ontvang ik een schriftelijke reactie van u op mijn zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Figuren

Functie	(Maximale) acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Winkelen	300 meter vanaf p (CROW 2004); 400 meter (WCC 2011); 1000 meter (Carley en Donaldsons 1996 in TIHT 2000)
Werken	500 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (WCC 2011)
Ontspanning	300 meter vanaf p (CROW 2004)
Gezondheidszorg	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Onderwijs	300 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (KPVV 2013)
Eten en drinken	250 meter (Moudon et al. 2006)
Supermarkt	450 meter (Moudon et al. 2006); 15 minuten (Damen 2000) = circa 1200 m
Halte lokale bus	350 meter (CROW 2004); 250 (Pettinga 1985); 5 minuten (van der Blij et al. 2010) = circa 400 meter
Halte stadstram/interlokale bus	450 meter (CROW 2004)
Halte sneltram/metro	700 meter (CROW 2004)
Treinstation	1000 meter (CROW 2004); 10 minuten (Damen 2000) = circa 800 meter; 1,3 - 2,2 km (Keijer en Rietveld 2000); 12 minuten = circa 1000 m (RWS 2004-2009); 760 m (ITF 2012 zie ook figuur 9)
Brievenbus	500 meter (BARP 2009)
Parkeerautomaat	200 tot 250 meter*
Elektrische laadpaal	250 à 300 meter*
Afvalcontainer	125 meter*
Fietsparkeerplaats	100 meter (Verkeersnet 2015)

Figuur 1 Bron: Molster (2016)