

Aan de gemeenteraad van de gemeente Vijfheerenlanden
Postbus 11
4140 AA LEERDAM

Leerdam, 14 april 2022.

Onderwerp:

Agendapunt 5.2 van de Raadsvergadering van 24 april 2022 "Categorie 1 Schriftelijke mededingen van College of Griffie". "Quickscan Ontsluiting Leerdam-Noord".

Geachte raadsleden,

Hierbij wil het bestuur van de *Stichting Landschap Ter Leede* reageren op een stuk dat u bij agendapunt 5.2 van de Raadsvergadering van 24 april ter kennisgeving wordt aangeboden onder "Schriftelijke mededelingen van College of griffie", punt 23. Het betreft het rapport "Quickscan Ontsluiting Leerdam-Noord", versie 5.0 van 12 januari 2022, opgesteld door Movares.

Het bestuur van de Stichting Landschap ter Leede heeft kennisgenomen van het genoemde rapport. Op grond van haar doelstelling ziet de stichting zich als belanghebbende inzake de voorgenomen ontwikkeling van Broekgraaf-Noord en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsopgave, alsmede inzake het algehele mobiliteitsvraagstuk voor Leerdam. Wat betreft dat laatste is het bestuur nog in afwachting van de toegezegde uitnodiging van de gemeente Vijfheerenlanden voor participatie in de werkgroep die zich met het algehele mobiliteitsvraagstuk (los van de ontwikkeling Broekgraaf-Noord) gaat bezighouden.

Hieronder leest u ons samenvattende, puntsgewijze commentaar op het bovengenoemde rapport. Wij brengen ons commentaar onder uw aandacht als punten die volgens ons van belang zijn bij de duiding van het rapport, de conclusies en de aanbevelingen.

- Louter verkeerskundige invalshoek (hoofdstuk 1):
We constateren dat het vraagstuk niet integraal, maar alléén vanuit verkeerskundig perspectief is benaderd. De ruimtelijk-planologische en omgevingseffecten van de oplossingen zijn niet meegewogen in de conclusies.
- Duiding van de uitkomsten:
Door het ontbreken van een geschikt en voldoende gedetailleerd verkeersmodel heeft Movares zijn toevlucht moeten nemen tot algemene modellen, zoals de CROW Rondeverkenner en de Mobiliteitsscan van RWS. Door de ongelukkige ligging van Leerdam op de grens van het NRM West gebied is de nauwkeurigheid van de uitkomsten beperkt. De uitkomsten zijn hooguit op systeemniveau relevant.
- Verificatie van de uitkomsten:
Zijn de uitkomsten van de modelberekeningen geverifieerd met actuele verkeerscijfers? Dat lijkt ons zeer relevant alvorens de uitkomsten te valideren (voor zover dat al mogelijk is, gelet op de vorige opmerking).
- Veiligheidsrisico's overwegen Recht van ter Leede en Spoorstraat:
Het rapport benoemt ontruimingsproblemen van de overwegen Leede als een (potentieel) veiligheidsrisico en baseert dat op de korte opeenvolging van twee dichtliggingen van de overwegen in combinatie met de voorrangssituatie op de rotonde. In het rapport worden echter geen ongevalstatistieken vermeld die gerelateerd zijn aan de ontruimingsproblematiek. Onze vraag is of die statistieken bekend zijn? En zo ja, of die zijn mede gebruikt als kwantitatieve

onderbouwing van het veiligheidsrisico? Of is er sprake van een verondersteld veiligheidsrisico? Het antwoord op deze vraag is belangrijk omdat overwegveiligheid expliciet wordt meegenomen als criterium bij de beschouwing van de varianten in hoofdstuk 4.

- Effect van interactie VRI Tiendweg en overweg Recht van ter Leede ontbreekt:
Opvallend is dat op geen enkele manier aandacht is besteed aan een belangrijk en werkelijk optredend ontstaansmechanisme van congestie: opstuwning van verkeer tijdens de avondspits als gevolg van de VRI Tiendweg / Zuidhollandweg. De doorstroming van verkeer vanaf de Parallelweg via de rotonde Recht van ter Leede naar de Zuidhollandweg stagneert door het intermitterende effect de VRI-cyclus. Als tijdens die situatie de overweg sluit, lijkt de overweg de oorzaak te zijn, terwijl de bron van het probleem bij de VRI ligt. Het rapport besteedt geen enkele aandacht aan dit punt.
- Capaciteit versus beschikbaarheid:
Op pagina 7 worden de grootheden “capaciteit” en “beschikbaarheid” ten onrechte aan elkaar gelijkgesteld bij de berekening van de capaciteit. Het tijdelijk niet beschikbaar zijn van de overweg voor wegverkeer kan niet zondermeer gesimuleerd worden door fictief extra verkeer te modelleren.
- Rotondes functioneren naar behoren:
Op grond van de conclusie zoals verwoord op pagina 8 constateren we dat de bestaande rotondes ook in 2030 voldoende capaciteit hebben in de autonome situatie zonder de ontwikkeling van Broekgraaf-Noord (500 woningen).
- Uitgangspunten in hoofdstuk 3:
Het is onduidelijk waar het model (de Mobiliteitsscan) de distributie van de ritten over de bestemmingen baseert. Zit dat in het NRM West? Kan daar een toelichting op gegeven worden? Daarnaast zien we een traditionele insteek op de “maatgevende avondspits”. In het kader van deze quickscan kunnen we dat plaatsen, maar we dringen aan op hedendaags beleid dat stuurt op spreiding door middel van Smart Mobility, verbetering en stimulans van Openbaar Vervoer (trein en bus), stimuleren van (elektrisch) fietsen en op thuiswerken. De tijd dat we asfalt aanleggen voor de spits ligt immers achter ons!
- Tabel 7 op pagina 10:
Tabel 7 vermeldt een foutieve waarde voor het aantal uitgaande ritten in de avondspits; er staat 403, maar dat moet (afgerond) 40 ritten zijn. In de tekst eronder staat het wel correct.
- Overwegveiligheid als criterium bij beschouwing van de varianten:
Bij de beschouwing van de varianten komt overwegveiligheid als een van de criteria naar voren. Volgens ons ten onterechte omdat het uitgangspunt immers is: het ongelijkvloers maken van de overweg Recht van ter Leede. Dat zal in 2030 nog niet gerealiseerd zal. Daarmee ontstaat een tijdelijke tussensituatie. De tijdelijkheid van die situatie moet meegewogen worden in de risicobeoordeling; de blootstellingsperiode is immers relatief kort.
Daarbij moet bovendien betrokken worden de relatief zeer geringe toename van verkeer op de overwegen door de ontwikkeling van Broekgraaf-Noord. Het criterium overwegveiligheid in relatie brengen met de ontwikkeling van Broekgraaf Noord is ons inziens eigenlijk dan ook niet relevant of onterecht.

Als *Stichting Landschap ter Leede* benadrukken wij dat we graag inhoudelijk en actief willen participeren in het vervolgproces, zowel wat betreft de ontwikkeling van Broekgraaf-Noord als bij het algehele mobiliteitsvraagstuk. Wij maken ons zorgen dat de projectgroep Broekgraaf-Noord weliswaar de stakeholders wil en zal informeren, maar verzuimt interactieve en inhoudelijke

participatie te organiseren. Participatie gaat om het actief betrekken en inhoudelijk mee laten doen van alle belanghebbenden. Daar is momenteel (nog) geen sprake van.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens Stichting Landschap ter Leede



P.J. Lobbezoo
bestuurslid