

Vragen en opmerkingen webinar Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem 13 oktober 2022

De vragen en opmerkingen zijn per onderwerp bij elkaar gezet.

Algemeen.....	1
Vrachtverkeer	4
Geluid en trillingen	5
Parkeren	6
Openbaar vervoer.....	8
Eenrichtingsverkeer	9
Schoolomgevingen	10
Fietsen en wandelen.....	11

Vragen / opmerkingen

Algemeen

Ik verbaas mij dat er geen slachtoffers op de Joubertstraat genoemd staan. Wellicht niet alles doorgegeven of met politie/ambulance erbij, maar ik heb zeker al een aantal aanrijdingen/ongelukken gezien.

Met 30 km per uur staat er vrijwel permanent een file op de Fluwelensingel bleek al op een bijeenkomst van een paar jaar geleden. En dan komt er nog een supermarkt bij.

Mis hier toch echt de komst van een supermarkt en de consequenties daarvan op de verkeersdruk op de singels.

80 Tot 90 % van het verkeer op de singels is bestemmingsverkeer en geen doorgangsverkeer. Gaan naar stad, theater, station etc. Hoe leidt je die om?

Antwoorden / reacties

Heeft een administratieve reden. Formeel valt de Joubertstraat buiten dit wijkmobiliteitsplan. Dus die hebben we niet meegenomen in de ongevallen analyse. Er zijn waarschijnlijk wel ongevallen in de systemen. Maar die hebben we in deze analyse niet genoemd.

Dat de Fluwelensingel een gebiedsontsluitingsweg volgens het 'nieuwe 30' zal gaan worden is voor dit wijkmobiliteitsplan uitgangspunt. Dit is vanuit het Verkeerscirculatieplan meegegeven. De gemeenteraad heeft het Verkeerscirculatieplan vastgesteld. Een snelheidsverlaging levert extra weerstand op een route. Daar zal het verkeer op reageren. Door de snelste route te kiezen. En als die dan niet meer via de singels is, dan gaan de mensen een andere route nemen. Andere wegen worden beter geschikt gemaakt voor doorstroming. En een heel aantal andere wegen worden afgewaardeerd. Per saldo zal het verkeer op de singels niet toenemen bij komst van de supermarkt en het invoeren van het 'nieuwe 30'.

In het Verkeerscirculatieplan is aangegeven dat de verblijfskwaliteit op de Fluwelensingel en Blekerssingel verbeterd gaat worden. Dit wordt onder andere bereikt door een nieuwe inrichting als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Dit is het zogenaamde 'nieuwe 30'. Hierdoor komt er meer ruimte voor lopen en fietsen. Daarnaast blijven de singels toegankelijk voor autoverkeer. Het is niet de bedoeling om bestemmingsverkeer wat over de singels rijdt te weren. Door het 'nieuwe 30', ontstaat er langere rijtijd via de

route over de singels. Dit zorgt er voor dat een deel van het doorgaande verkeer een andere route zal gaan kiezen.

Hoe gebruik je de Fluwelensingel als je blijft en de fietspaden breder wilt, en uitrit van nieuwe supermarkt naar Fluwelensingel, en brede ruimte voor auto's

Voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel is een inrichting conform het 'nieuwe 30' beoogt. Dat houdt in dat het een gebiedsontsluitingsweg blijft met meer ruimte voor lopen en fietsen en dat de snelheidslimiet naar 30 km/uur gaat. Autoverkeer blijft hier dus ook gebruik van maken. Om meer ruimte voor lopen en fietsen te kunnen maken, wordt bij de herinrichting gekeken of de parkeerplaatsen elders gecompenseerd kunnen worden.

Wat wordt het beleid van Gouda in het VCP? voetganger op 1? fietser op 2? auto op 3? Je moet iets kiezen om verdere opties onderling te wegen. Veel steden kiezen na jaren een paradijs voor auto's te maken de kwetsbare gebruikers de ruimte te geven. Ik zou dat ook graag in Gouda willen zien. Sommige voorstellen mogen echt vergaander voor de voetgangers zoals op de prachtige singels.

Het Verkeerscirculatieplan is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Het Verkeerscirculatieplan draagt bij aan de hogere doelen van Gouda. Om Gouda aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken. In het wenkend lange termijn perspectief staat als eerste het netwerk voor voetgangers benoemd. Op de voet gevolgd door het netwerk voor fietsers. Het doel is dat voetgangers en fietsers de hoofdgebruikers van de infrastructuur in Gouda worden. Dat is ook het idee achter de herinrichting van de Fluwelen- en Blekerssingel. Dit project komt rechtstreeks voort uit het Verkeerscirculatieplan. Bij die herinrichting krijgen de voetgangers en fietsers meer ruimte.

Vraag: in welk jaar staat de afwaardering van de Joubertstraat van 50 naar 30 km/u gepland?

Dit is een project uit het Verkeerscirculatieplan. Het staat gepland voor de periode tussen 2028-2032.

Ik zou de gemeente willen vragen om naast deskundig verkeerskundigen, civieltechnische adviseurs ook landschapsarchitect / landschapsontwerper er bij te betrekken om keuzes op structuurniveau en inrichtingsniveau niet alleen door mobiliteit te laten bepalen maar ook in afweging tot de 'stedelijke' context om de juiste afweging te maken tussen groene leefomgeving, goede boomstructuren, voetgangskwaliteit borgen, fietsveiligheid. Waar staat Gouda voor? groen, veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers voorop...etc.. Ik zou graag wat gemeentegeld uitgetrokken zien voor deskundig ontwerp advies.

Zodra er een reconstructie plaatsvindt, worden alle disciplines binnen de gemeente betrokken. Er vindt een integrale afweging plaats. Zo zijn bij de reconstructie van de Kadenbuurt landschapsontwerpers wel degelijk betrokken. Ook wordt er daar gekeken naar onder andere hittestress.

Lijkt me ook goed als de gemeente 'werk met werk' maakt, wellicht gelijk combineren met vergroenen. In hoeverre pakken jullie aanpassingen gelijk samen op met andere aanpassingen in de openbare ruimte, zoals vergroenen?

Jazeker, dit is altijd het doel als we een project opstarten. Dan worden de wensen van alle disciplines opgehaald. En wordt getracht zoveel mogelijk te combineren binnen een project. Als het een totale reconstructie betreft, maakt vergroenen onderdeel uit van de wensen die tegen de andere wensen afgewogen wordt.

Waar moeten we zijn voor vragen/input/opmerkingen voor het VCP? Wanneer is daar een info avond over?

Het Verkeerscirculatieplan is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Dus de hele besluitvorming heeft al plaatsgevonden. Het staat op de website van de gemeente. Zoek op Verkeerscirculatieplan Gouda.

Vragen / opmerkingen

Vrachtverkeer

Hoe gaat dan de supermarkt zijn spullen krijgen als er een vrachtwagenverbod gaat gelden?

Er is al een vrachtwagenverbod voor de wijk. Wordt nu ook niet gehandhaafd. Die borden staan al op de Bodegraafsestraatweg.

Dat vrachtwagenverbod is er al en wordt niet gehandhaafd.

Moet een vrachtwagen die bijv. een meubelstuk komt brengen, daar dan speciaal een vergunning voor aanvragen als vrachtwagens geweerd worden?

Antwoorden / reacties

Het beoogde vrachtwagenverbod gaat om vrachtwagens langer dan 10 meter of zwaarder dan 20 ton. Conform de *Nota grote en zware voertuigen*. Kleinere en lichtere vrachtwagens mogen nog wel door Kort Haarlem rijden als het vrachtwagenverbod is ingesteld. Grotere of zwaardere vrachtwagens met bestemming Kort Haarlem kunnen dan ontheffing krijgen. De Fluwelensingel en de Blekerssingel worden heringericht naar een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur. Dat zorgt er voor dat het voor vrachtwagens geen fijne en snelle route meer is om over te rijden. De vrachtwagens voor de bevoorrading van de supermarkt kunnen ontheffing krijgen. En bijvoorbeeld een vuilniswagen of een verhuishwagen krijgt ook een ontheffing. Ook bouw/werkverkeer kan een ontheffing krijgen als de (bouw)werkzaamheden in Kort Haarlem plaatsvinden. Ook vrachtverkeer van bedrijven in gebieden met een vrachtwagenverbod kan ontheffing krijgen.

Op de Bodegraafsestraatweg staat op de grens van de bebouwde kom van Gouda een parkeerverbod voor vrachtwagens en bussen. Dat geldt voor de gehele bebouwde kom, conform de artikel 5.5 uit de APV (Algemene plaatselijke verordening Gouda). In dat artikel staat beschreven dat voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,8 meter alleen mogen parkeren op een door het college aangewezen plaats. In het Aanwijzbesluit Algemene plaatselijke verordening Gouda 2020 heeft het college die plaatsen aangewezen in artikel 7. Daarin zijn bijvoorbeeld de bedrijventerreinen opgenomen. Het parkeerverbod voor grote voertuigen wordt zeker wel gehandhaafd.

Een parkeerverbod is niet gelijk aan een algeheel vrachtwagenverbod. Vrachtwagens mogen nog wel door de straten heen rijden en ook laden en lossen, behalve waar dat expliciet is aangegeven dat dat niet mag. Gouda kent momenteel nog geen zones met vrachtwagenverboden. Er zijn enkele losse straten waar vrachtwagens niet mogen rijden.

Ja dat moet dan. Klopt. Dat gebeurt wel vaker als je ergens in de binnenstad woont waar je met de auto helemaal niet mag komen dan moet je dat ook doen. Dus ja, dat heb je nodig als er een vrachtwagenverbod geldt. Het is vrij gebruikelijk dat dat er bij hoort.

Vragen / opmerkingen**Geluid en trillingen**

Is er ook gekeken naar de geluidseffecten van een klinkerweg en drempels?

Antwoorden / reacties

Ja dat is onderdeel van de uitvoering. Gouda is qua bodem soms wel een uitdaging en ook met trillingen. Het heeft bij de uitvoering zeker aandacht. Het zou zo kunnen zijn dat er bijvoorbeeld bepaalde snelheidsremmers op specifieke plekken niet kunnen en op andere plekken weer wel kunnen. Dus daar wordt zeker naar gekeken.

Vragen / opmerkingen

Parkeren

Slaat parkeerregime ook op Kadenbuurt?

Over parkeren: je geeft aan dat er nu een grillige grens is qua betaald parkeren. Hebben jullie ook daadwerkelijk signalen dat er nu veel geparkeerd wordt in de wijk om betaald parkeren te omzeilen? Waar is het aanpassen van het parkeerbeleid nu daadwerkelijk een oplossing voor?

Wat zijn de plannen voor de uitbreiding betaald parkeren in de wijk?

Op basis van een burgerinitiatief (Krugerlaan) is er destijds geïnventariseerd hoe er werd gedacht over het parkeren. Is deze inventarisatie bekend.

In de Krugerlaan hoek Sportlaan is de parkeerdruk vooral in de avond omdat de bewoners van de Zuidrandflat en de bewoners van de Sportlaan hun auto daar parkeren. Overdag betaald parkeren heeft dus geen zin en is geen oplossing.

Klein Amerika voor auto's: kunnen de campers niet naar parkeerterrein Vossenburchkade?

Parkeervakken in Krugerlaan (zeker het eerste blok vanaf Sportlaan) zijn de parkeervakken heel onhandig qua grootte, er kunnen echt heel ruim 2 auto's in een

Antwoorden / reacties

Ja.

Ja die signalen zijn er wel. Dat er net buiten de zone veel geparkeerd wordt met bijbehorende overlast. Dat is ook terug te zien op het dashboard van Kort Haarlem met de inventarisatie voor het wijkmobiliteitsplan (www.gouda.nl/wmpkorthaarlem). Dat het daar een stuk drukker is qua parkeren. Dat dit dus de reden is om de parkeerzone uit te breiden. De parkeerdruk in (deel)wijken is bekend. De parkeerdruk is hoeveel auto's er staan ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen dat er is. Bijvoorbeeld voor de Kadenbuurt is de parkeerdruk, in de gereguleerde zone 80%. Dus als er 10 parkeerplaatsen zijn, dan zijn er 8 bezet op het drukste moment. Dit geeft ruimte om ook andere beleidsdoelstellingen in de wijken te kunnen realiseren, zoals klimaatadaptatie, vergroenen en vergroten van de leefbaarheid. Buiten de gereguleerde zone is de parkeerdruk 115%. Dat is meer geparkeerde voertuigen dan dat er parkeerplaatsen zijn. Dus er staan ook nog auto's buiten de parkeervakken. Er zit dus duidelijk een verschil in parkeerdruk binnen het gereguleerde gebied versus buiten het gereguleerde gebied. De vorm van uitbreiding van het gereguleerde gebied moeten we echt wel goed onderzoeken. Hoe dat precies vorm gaat krijgen qua tijden en tarieven.

Zoals in de presentatie aangegeven is het idee dat uiteindelijk in het gehele gebied van het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem het parkeren gereguleerd zal zijn. De vorm van parkeerregulering moet nog wel echt onderzocht worden, zoals tijden en tarieven voor zowel bewonersparkeren als bezoekersparkeren. Conform het collegebesluit van februari 2022 gaan we dit per deelgebied bekijken.

Ja deze inventarisatie is bekend. Dat zal ook meegenomen worden in het hele onderzoek.

Dit zal ook betrokken worden in het verdere onderzoek naar tijden en tarieven.

Dat is een vrij specifieke vraag. Wat we hier willen doen, is vooral onderzoeken hoe het parkeerterrein gebruikt wordt. Door wie, wanneer, en of we dat kunnen optimaliseren. En daar zullen de campers ook bij horen.

Als daar een fietsroute doorheen komt, dan moet de Krugerlaan aangepast worden om het comfort voor de fietsers te verbeteren. En dat kan best samen met de bestaande voorzieningen eens goed bekijken. Als de parkeervakken daar onhandig zijn qua grootte zoals in de vraag staat, dan kan het meegenomen worden.

vak en net geen drie. Wordt er op die manier nog naar parkeerdruckte gekeken?

Kunnen we op de hoogte worden gehouden hoe het burgerinitiatief omtrent parkeren is mee genomen?
Hoe is ons onderzoek verwerkt?

Dit wijkmobiliteitsplan is gebaseerd op bestaand beleid uitgebreid met de zaken die uit de inventarisatie van juni zijn gekomen. Bestaand beleid is onder andere het collegebesluit van februari 2022. In dat collegebesluit is het burgerinitiatief betrokken.

Vragen / opmerkingen

Openbaar vervoer

Bewoners Zuidrandflat zijn soms niet mobiel genoeg om naar Joubertstraat te lopen om daar de bus te pakken.

Bushalte Krugerlaan mocht nooit worden opgeheven vanwege de Zuidrandflatbewoners

Precies. De bus gaat juist door de Krugerlaan vanwege de Zuidrandflat bewoners.

Waar moeten bewoners Zuidrandflat de bus nemen als deze verplaatst wordt naar Joubertstraat?

Hoe komen mensen die slecht ter been zijn uit de Zuidrandflat bij de Joubertstraat?

Als de bus over de Joubertstraat gaat kan je net zo goed de bus direct vanaf de Haastrechtsebrug door laten rijden over de Sportlaan. Die lus door de wijk is dan niet meer nodig.

Waarom maakt de bus dan nog een lus door de wijk?
Kan dan direct door over de Sportlaan toch?

Antwoorden / reacties

De plaatjes in de presentatie waren niet juist. De verplaatste haltes zullen op de Sportlaan komen. Dit is qua loopafstand van de ingang van de Zuidrandflat ongeveer gelijk aan de huidige afstand tot de halte in de Krugerlaan.

De plaatjes in de presentatie waren niet juist. De verplaatste haltes zullen op de Sportlaan komen. Dit is qua loopafstand van de ingang van de Zuidrandflat ongeveer gelijk aan de huidige afstand tot de halte in de Krugerlaan.

De busroute en de haltes ten oosten van de Joubertstraat vallen buiten dit wijkmobiliteitsplan. Nu passen we daar niets aan.

Vragen / opmerkingen

Eenrichtingsverkeer

Mag er zo'n zelfde afsluiting (als in de Johan den Haenstraat) op het kruispunt Zoutmastraat van Heusdenstraat?

Compliment voor het eenrichting - tweerichting verhaal op hoofdlijnen. Dit moet om ruimte te kunnen maken voor trottoirs. Dit dan ook expliciet benoemen, waar gaat de vrijgekomen ruimte naar toe?

Zou de wijziging van eenrichtingsverkeer op de Karnemelksloot kunnen resulteren in een sluiproute richting de stad?

Je moet met de auto nog wel de Kadenbuurt in kunnen komen!!

Betekent 1-richtingverkeer in Kadenbuurt voor auto's wel 2-richting verkeer voor fietsen ivm vele schoolgaande kids?

Antwoorden / reacties

Voor de bereikbaarheid van de basisschool is dit minder logisch. Bovendien is de hoeveelheid verkeer in de wijk klein.

Met eenrichtingsverkeer komt er inderdaad ruimte vrij voor trottoirs, parkeervakken en de rijbaan zelf. Die kunnen dan op juiste breedte gebracht worden. Bij de Kadenbuurt hebben we dat al in detail uitgezocht. De ervaring daar is dat er dan geen ruimte overblijft om nog een extra groenstrook te maken. Dat zou idealiter een mooie bijkomstigheid zijn. Maar de vrijgekomen ruimte is nodig om de bestaande infrastructuur qua formaat goed te laten zijn. De vrijgekomen ruimte gaat allereerst naar het op juiste breedte brengen van trottoirs, rijbaan en parkeervakken.

Met eenrichtingsverkeer willen we niet als effect hebben dat dit allemaal nieuw verkeer gaat opleveren. Dus deze opmerking nemen we mee om daar even specifiek naar te kijken.

Dat kan ook, maar sinds enige tijd niet meer via het Stationsplein. Verdere beperkingen qua toegangswegen zijn in het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem niet voorzien. Het voorgestelde eenrichtingsverkeer zorgt binnen de wijk voor een iets andere verdeling van het verkeer.

Ja, dat is een goede toevoeging inderdaad. Overal waar we eenrichtingsverkeer doen, geldt dat niet voor fietsers. En dat was ook de opmerking bij de Burgemeester Martenssingel. Dat het eenrichtingsverkeer nu ook soms voor fietsers geldt. De ervaring is dat fietsers zich daar toch niets van aantrekken. Dus dan kun je maar net zo goed overal het zelfde doen. Dus eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer en niet voor fietsers.

Vragen / opmerkingen

Schoolomgevingen

Maatregelen rondom scholen kan je ook zoeken in stimuleren dat ouders kinderen niet met de auto brengen, vuilnisauto niet om 8.20 langs de school te laten gaan en stoplichten voor fietsers iets ruimer afstellen rond schooltijd zodat kleine kinderen de tijd hebben over te steken.

Kan het eenrichtingsverkeer op de Zoutmanstraat doorgetrokken worden naar de van Heusdenstraat? Zodat er eenrichting voor de Julianaschool ontstaat? Dit voorkomt de huidige verkeerschaos daar tijdens breng en haal tijd.

Antwoorden / reacties

Ja, eens. We hebben er bewust voor gekozen geen kiss en ride stroken te maken. Die zijn er nu ook niet. Als we dat wel zouden doen, dan denken de mensen met auto's: *"Dat is fijn, een voorziening voor auto's. Laat ik dan de kinderen met de auto brengen"*. Dat willen we niet stimuleren. Wel willen we aanduiden dat de school er is. Dus dat auto's die er rijden wel meer geattendeerd worden op de dynamiek die een basisschool met zich meebrengt.

De vraag is of eenrichtingsverkeer de oplossing is voor dit. Het speelt op een kort moment van de dag. In het dashboard staan enkele meldingen over veel verkeer rond de school bij aanvang en uitgaan van de school. Een van de maatregelen is het beter zichtbaar maken van de schoolzones. We kunnen dit aanvullen met een verkenning naar mogelijke maatregelen om een chaos tegen te gaan. Dit kunnen ook maatregelen zijn om het gedrag aan te passen.

Vragen / opmerkingen

Fietsen en wandelen

Is het mogelijk een aantal wegen die veel door fietsers gebruikt worden (bij scholen zoals de Burgemeester Martenssingel) te upgraden naar 'auto te gast' straat zoals de Winterdijk bijvoorbeeld?

Stukje Burgemeester Martenssingel tussen de la Reylaan en F.W. Reitzstraat is te smal voor fietsroute en autoverkeer. Parkeerplaatsen hier opheffen / verplaatsen.

Antwoorden / reacties

De Winterdijk is inderdaad een fietsstraat. Daar hoort bij 'auto te gast'. Dat kun je niet zomaar overal doen, dat heeft te maken met de verhouding tussen aantal auto's en aantal fietsers. Om het goede effect daarvan te halen.

Klopt dat het allemaal net wat krap is (15-25 centimeter te weinig), maar meer breedte is niet te verkrijgen vanwege eigendomsgrenzen enerzijds en het water/talud anderzijds. Betreft een stedelijke fietsroute, geen hoofd fietsroute.