

Technische vragen

Van : Christen Unie
Datum vraag : 20 maart 2023

Datum antwoord :

Wijkmobiliteitsplannen Kort Haarlem en Korte Akkeren

Technische vragen wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren en Kort Haarlem

1. Op pagina 8 is een grafiek opgenomen met de (migratie)achtergrond van de wijk. Is dat relevant voor een verkeersanalyse? (Zelfde vraag voor Kort Haarlem)

Nee, niet voor de analyse zelf. Wel voor de mogelijke wijze waarop bewoners georganiseerd zijn of te benaderen zijn.

2. Op pagina 9 is een afbeelding met wijk-hubs opgenomen. Wat is een wijkhub? Waarom is dit niet in het wijkmobiliteitsplan binnenstad opgenomen en wel hier? Wat wordt beoogd met maatregel 22? (Zelfde vraag voor Kort Haarlem)

De wensbeelden in de wijkmobiliteitsplannen Kort Haarlem en Korte Akkeren zijn overgenomen uit het VCP. In de wensbeelden voor de fiets staan wijkhubs opgenomen. In het VCP worden wijkhubs omschreven als een plek waar bewoners deelmobiliteit kunnen oppikken en waar ook andere voorzieningen voor bewoners zijn zoals bijvoorbeeld een pakketmuur. Met deelmobiliteit worden bijvoorbeeld deelfietsen of deelauto's bedoeld. De locaties voor de wijkhubs zijn nog indicatief. In het VCP is project 64 opgenomen waarbij de gemeente marktpartijen ondersteunt bij de uitrol en proeven met deelmobiliteit en mobiliteitshubs. In de wijkmobiliteitsplannen Kort Haarlem en Korte Akkeren is er voor gekozen om alle voor de wijken relevante de projecten op gebied van mobiliteit op te nemen. Onderzoek naar transfer- en wijkhubs (maatregel 22 in Korte Akkeren en maatregel 14 in Kort Haarlem) is een stadsbreed onderzoek naar de mogelijke locaties voor transfer- en wijkhubs, waarvan de uitkomsten in de wijken komen te liggen.

3. Is het mogelijk om maatregel 10 voor KA en maatregel 12 voor KH naar voren te halen? Het veiliger maken van schoolomgevingen heeft wat ons betreft prioriteit en kan naar 1e tranche.

Op dit moment zijn de schoolomgevingen in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem al voorzien van de nodige attentie verhogende maatregelen om de schoolzones te markeren (gekleurde palen en bebording). Halverwege de looptijd van het VCP (einde van tranche 2, in 2031/2032) evalueren we de dan aanwezige situatie rondom de scholen. Voor de derde tranche is met deze wijkmobiliteitsplannen dan geld gereserveerd voor aanvullende maatregelen rondom de scholen. Het naar voren halen heeft in ieder geval financiële gevolgen. Het is niet ondenkbaar om dit naar voren te halen, maar

dat vraagt ook om een financiële afweging van de Raad en is een politieke keuze.

4. Parkeerregulering voor beide wijken:
 - A. Kan uit parkeerdrukmeting ook blijken dat regulering in (een deel van) de wijk niet nodig is?

Het is denkbaar dat op bepaalde momenten van de dag/week er geen parkeerregulering nodig is in de wijk. Dat wordt meegenomen in de scenario's. De scenario's gelden voor de gehele wijk.

- B. Wordt bij deze parkeerdrukmeting ook gekeken naar onderscheid tussen personenauto's en werkbusjes?

Dat is een goede suggestie, die nemen we mee in de uitvoering van de parkeerdrukmeting.

- C. Wordt deze meting dus ook tijdens de pilot-werkbusjes gedaan?

Na de vaststelling van de Nota grote en zware voertuigen en de Wijkmobiliteitsplannen door de raad zal als onderdeel van de brede communicatiestrategie VCP een plan worden uitgewerkt met concrete acties bij de invoering van de verschillende maatregelen, zoals ook benoemd in het raadsvoorstel op blz. 11. De verwachting is dat de parkeerdrukmeting plaatsvindt voordat er een ingericht parkeerterrein aanwezig is voor de pilot van de bedrijfsbussen.

- D. Waarom vervallen in het onderzoek alvast de scenario's voor deelgebieden, terwijl de wijk KA aangeeft hier wel behoefte aan te hebben?

In de zienswijzennota is deze ambtshalve wijziging als volgt toegelicht (pagina 70): *“Dit om te voorkomen dat er straks meerdere tijden / tarieven gelden in één wijk en de grenzen voor andere tijden / tarieven niet duidelijk zijn voor inwoners en bezoekers. Het aanwijzen van grotere gebieden met dezelfde regulering biedt ook de mogelijkheid om lagere tarieven voor de vergunningen te hanteren.”*

5. Waarom wordt in het Wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem niet ingezet op deelmobiliteit, terwijl wel nadrukkelijk wordt gezegd dat het doel van parkeerregulatie is het autobezit te verminderen? (Pagina 22 KA)

Deelmobiliteit is, net als openbaar vervoer, wijkoverstijgend en kan niet alleen in één wijk gefaciliteerd worden. Faciliteren van deelmobiliteit is dan ook een stadsbreed VCP-project (nummer 64). In de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem is wel de link gelegd met deelmobiliteit door de wijkhubs te benoemen, zie ook het antwoord op vraag 2.

Korte Akkeren:

6. De KW-weg wordt afgewaardeerd tot 30-km. De bedoeling is dat de Bolwerkgarage juist meer gebruikt gaat worden. Hoe wordt voorkomen dat verkeer vanuit richting Rotterdam, met Bolwerk als eindbestemming, de KW-weg pakt?

Als de KW-weg wordt afgewaardeerd naar een GOW30, duurt het vanuit Rotterdam via de afrit Moordrecht en de KW-weg langer om bij de Bolwerkgarage te komen dan via de afrit Gouda en de Nieuwe Gouwe O.Z. Daarnaast zal het PRIS ook bijdragen aan het rijden van de gewenste route.

7. KA: Maatregel 16 a staat in het basispakket, maatregel 16b in luxe pakket. Waarom worden deze nu niet gecombineerd en snel opgepakt?

Maatregelen 16a en 16b zitten beiden in het basispakket, zie de tabel op bladzijde 21.

Bij de evaluatie van de eerste tranche volgen ook voorstellen voor maatregelen 2e tranche. Op dit moment staat het VCP-project 11 Afwaardering Reigerstraat – Lazaruskade – Wachtelstraat naar GOW30 (oftewel maatregel 16b) gepland in de 4e tranche. De afwaardering van de Koningin Wilhelminaweg naar GOW30 is nu in de eerste tranche gestart. Om de snelheid op de Reigerstraat, Lazaruskade en de Wachtelstraat in de periode tussen de 1e en de 4e tranche beter aan te laten sluiten op de afwaardering van de Koningin Wilhelminaweg is in het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren maatregel 16a opgenomen in de 2e tranche. Maatregel 16a betreft snelheidsremmende maatregelen op de Reigerstraat – Lazaruskade – Wachtelstraat, echter nog niet een volledige afwaardering naar GOW30, die volgt in de 4e tranche (2037-2042).

8. KA: De voorgestelde route voor de bevoorrading van de Plus: soms wordt hier vrachtverkeer van 14 meter genoemd, soms van 16. Waar wordt mee gerekend? Is er ook een alternatief voorzien als dit vrachtverkeer niet past?

Bij de uitgifte van de ontheffingen voor de Plus wordt in Korte Akkeren een trekker-opleggercombinatie tot maximaal 14 meter toegestaan. De bochtstralen worden iets ruimer opgezet (uitgaande van vrachtwagens van 16 meter) om (onbekende) chauffeurs de gelegenheid te geven de bochten eenvoudiger te kunnen maken, zodat geen schade gereden wordt. Met het aanpassen van de bochten past vrachtverkeer tot maximaal 14 meter er door heen.

9. KA: Wat zijn de mogelijke kosten en gevolgen als er wel andere snelheidsremmers op de Constantijn Huygensstraat worden aangelegd?

De mogelijke kosten staan genoemd in de tabel op bladzijde 21 van het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren: tussen € 25.000,- en € 50.000,-. Dit kan consequenties hebben voor het bevoorradende vrachtverkeer.

Kort Haarlem:

10. KH: Wanneer komt duidelijkheid over de bruggen over de Karnemelksloot?

In Q2 2023.

11. KH: Bij de herinrichting van de Blekerssingel en de Fluwelensingel vervallen parkeerplaatsen. Hoeveel vervallen er? Is hierover gecommuniceerd met de huisartsenpraktijken aan de Blekerssingel? Waar worden deze plekken gecompenseerd?

Het aantal parkeerplaatsen dat van de Fluwelensingel en de Blekerssingel zal verdwijnen is nu nog niet aan te geven. Dat volgt uit de desbetreffende herinrichtingsprojecten waarbij deze singels afgewaardeerd worden naar een GOW30. In de projecten vindt de afweging plaats tussen een veilige weginrichting voor alle weggebruikers, een leefbare woonomgeving met groen, locaties voor huisvuilophaalpunten en ruimte om te parkeren. Er is nog niet specifiek gecommuniceerd met de huisartsenpraktijken aan de Blekerssingel over het vervallen van parkeerplaatsen. Bij de herinrichting van de Blekerssingel zullen de bewoners en belanghebbenden te zijner tijd geïnformeerd worden.

Compensatie van de vervallen plekken zal niet direct plaatsvinden. We gaan eerst benutten en dan pas bouwen. In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad is het volgende opgenomen (pagina 20): *“Om voorbereid te zijn op de toekomst en om de uitvoering van ambities te kunnen afwegen, wordt op korte termijn een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit toe te voegen rond de binnenstad. Daarbij gaat het niet alleen om de financiën, maar zeker ook om de neveneffecten van een eventuele parkeervoorziening voor de omgeving, zoals ruimtelijke inpassing en extra verkeersbewegingen. Op basis van dit onderzoek kan worden afgewogen of en zo ja welke uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst is.”*

De locaties die onderzocht gaan worden zijn ook genoemd in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad:

- een parkeerlaag (of parkeerlagen) onder Klein Amerika
- parkeerdek Schouwburgplein.

Technische vragen over beantwoording zienswijzen Korte Akkeren en Kort Haarlem

1. Er wordt in veel zienswijzen geklaagd over de inspraaktermijn. De beantwoording is steeds dat voldaan wordt aan alle normen. Is het college bekend met de mogelijkheid om de inspraaktermijn langer dan de wettelijke norm te laten zijn, bijvoorbeeld bij projecten met een grote maatschappelijke impact? Waarom is hier niet voor gekozen?

Ja, daar is het college mee bekend. Omdat men toch vaak geneigd is tot het eind te wachten met reageren heeft oprekken van de termijn niet veel effect om meer mensen te bereiken. Het plaatsen van een extra nieuwsbericht halverwege de termijn op de website en ook in de wekelijkse mailing met

nieuwsberichten aan abonnees lijkt wel effect te hebben gehad. Er is vooraf ook uitgebreid geparticipeerd met de wijken, de zienswijzen zijn daar aanvullend op.

2. In de vragen worden zorgen geuit over bezoekersparkeren en mantelzorgers. Kan een regeling voor bewonersbezoek worden meegenomen in de parkeerscenario's?

Ja.

3. In zienswijze 12.1 (KA) wordt aandacht gevraagd voor OV. Waarom is in de Wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem geen aandacht voor extra OV-mogelijkheden om de parkeerdruk op te lossen, (bijvoorbeeld met kleinere busjes)?

Openbaar vervoer is, net als deelmobiliteit, wijkoverstijgend en kan niet per wijk gefaciliteerd worden. Er zijn stadsbrede maatregelen voor het openbaar vervoer opgenomen in het VCP.