

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	: Beantwoording op vragen verkeersstructuurplan
Aanleiding	: informatie over het onderzoek
Datum	: 11 april 2017
Doel	: Het ter kennisname verstrekken van informatie
Portefeuillehouder	: Wethouder A. Kraijo (078) 770 6004 a.krijao@alblasserdam.nl
Primaathouder	: P. van der Hoek (078) 770 6111 p.vanderhoek@alblasserdam.nl

Hieronder vindt u de beantwoording op de vragen verkeersstructuurplan (e-mail van Harrold en Jaco van 8 april 2017).

RIB:

1. *Pag 1: waarom kiest college voor behoud van verkeerslichten op de Haven in tegenstelling tot advies Goudappel Coffeng?*
 - Uit de samenleving komen signalen dat mensen het veiliger vinden met verkeerslichten.
 - Tevens is in het verleden veel discussie geweest over deze verkeerslichten en is het niet wenselijk om deze discussie opnieuw te voeren. Het college kiest voor behoud van de verkeerslichten.
 - Het college heeft bij de uitwerking wel gekozen voor een verkeerssituatie waarbij geen verwarring rondom voorrangregels kan ontstaan. Om die reden is er bijvoorbeeld geen zebrapad opgenomen.
2. *Pag 14: in hoeverre is parkeergarage realistisch optie?*
 - Het is wenselijk om dit breed te bekijken en alle opties hierbij open te houden, mede omdat de beschikbare ruimte op maaiveld ook beperkingen heeft. In het GVVP kan dit verder onderzocht worden. Het is wel zo dat de optie ondergronds parkeren erg kostbaar is en dat de optie bovengrond daarom realistischer is.
3. *Uitrit Wilgenplein – van Eesterensingel is zeker op zaterdag een knelpunt; waarom is dit niet meegenomen in rapport?*

- Het onderzoek is vooral opgestart naar aanleiding van de huidige centrumontwikkelingen en richt zich daarom vooral op het gebied Cortgene, Haven en Dam-Plantageweg.
- De drukte van het Wilgenplein hangt samen met de discussie over de uitbreiding en spreiding van parkeergelegenheid over het gehele centrum. In het GVVP wordt nader ingegaan op de mogelijkheden hiervan.

Rapport:

1. *Pag 13: waarom is alleen parkeerdrukmeting gedaan op doordeweekse dag en niet in weekend op vrijdag of zaterdag?*

- In tabel 2.2 is een indicatie gegeven van de parkeerdruk op vrijdagavond en zaterdag.
- In dit onderzoek is geen volledig parkeeronderzoek uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van een parkeeronderzoek uit 2012 dat met een controlemeting op 31 mei 2016 is geactualiseerd.
- In het onderzoek 2012 zijn op meerdere dagen gemeten, ook op vrijdagen en zaterdagen. De dinsdag is toen twee keer gemeten. Aan de hand daarvan is door Goudappel Coffeng een controlemeting uitgevoerd op dinsdag 31 mei 2016 en zijn de parkeerresultaten uit het onderzoek van 2012 geactualiseerd. Daarmee is een globaal inzicht gegeven van de bezettingen op vrijdagen en zaterdagen.

2. *Pag 17: waar komen typeringen bij speerpunt 5 (haven is niet bijzonder en boulevard is unheimisch) vandaan? In visie centrumhart heb ik deze niet terug kunnen vinden.*

- Deze komen uit de stedenbouwkundige visie centrumhart Alblasserdam, pagina 98, vastgesteld in de raadsvergadering van 22 maart 2016.

3. *Pag 18: Nieuwe busstation bij Helling is toch nog steeds plan en niet zeker?*

- Het busstation is inderdaad nog een plan dat momenteel uitgewerkt wordt. Wel wordt in het kader van de concessie ingezet op een overstapmogelijkheid, minimaal met bushaltes langs de rijbaan. Het lijnennet staat nog niet vast en komt ter discussie zodra de vervoerder bekend is.

4. *Pag 19: is bekend of er vaak gebruik wordt gemaakt van het huidige oude wipmolenlocatie om te parkeren?*

- De ervaring is dat het tijdelijke parkeerterrein op de Wipmolenlocatie veelal leeg was. Op basis hiervan en uit kostenoverweging is dit parkeerterrein opgeheven.

5. *Pag 20: er wordt gesteld dat Bochanenterrein geen openbaar parkeerterrein wordt. Klopt dit wel? Zo ja hoe gaat dit worden gerealiseerd? (slagboom, blauwe zone?)*
- Het parkeerterrein is particulier terrein. Buiten winkeltijden wordt dit afgesloten en is het parkeerterrein alleen toegankelijk voor belanghebbenden. Overdag is het parkeerterrein toegankelijk voor onder andere bezoekers van de supermarkt en de eigenaren appartementen.

6. *Pagina 22: wat zijn de effecten qua verkeersveiligheid en doorstroming als gevolg van aansluiting Havenstraat op de Dam - Haven?*

- Met de aansluiting van de Havenstraat ontstaat een verschuiving van de verkeersstromen. Het verkeer dat straks afslaat naar de Havenstraat slaat in huidige situatie af bij de kruising Haven/Dam. Het verkeer dat vanaf de Havenstraat de hoofdweg op rijdt, doet dan nu aan het einde van het Cortgene.
- De aansluiting ligt tussen de kruising Dam/Haven en de verkeerslichten bij de Raadhuisplein. De hoeveelheid afslaand en oprijdend verkeer bij de Havenstraat is lager dan de hoeveelheid afslaande bewegingen op de kruising Dam/Haven, en zal daarmee geen extra oponthoud geven dat de huidige situatie bij de Dam/Haven.
- De verkeerslichten bij het Raadhuisplein zorgt voor gaten in de verkeersstromen en biedt ruimte om vanaf de Havenstraat de hoofdweg op te rijden.
- De aansluiting en het afslaande verkeer zorgt er wel voor dat het doorgaande verkeer afgeremd wordt, wat positief effect heeft op het wegnemen van het snelweggevoel.
- Anderszins hebben weggebruikers de mogelijkheid om door te rijden naar het parkeerterrein Landvast, dat een goede aansluiting heeft op de weg en op vrijwel dezelfde loopafstand ligt.

6. *Pag 23: Cortgene als schakel/verbinding tussen Dam – Makado/Raadhuisplein lijkt te ontbreken terwijl dit in eerdere sessies wel is benoemd (alleen bos Rijkee wordt nu genoemd).*

- In paragraaf 3.1.2 kansen centrum wordt dit als eerste aandachtspunt genoemd: 'Cortgene als schakel tussen het Raadhuisplein en Makado'
- Het autoluwer maken van het Cortgene draagt bij aan de verbetering van de schakel voor winkelend publiek tussen Dam en Makado en Raadhuisplein

7. *Pag 28: is overwogen om te onderzoeken of er digitale borden kunnen worden geplaatst met het aantal vrije plekken bij Landvast, in Havenstraat en Wilgenplein om zo parkeerdruk te reguleren?*

- Dit is in dit plan niet overwogen. In het GVP zullen we hier een afweging in maken.

8. *Pag 29: is overwogen om voor variant 2 ontsluiting te creëren langs Veldhoen & Romijn? (tweerichting verkeer op West Cortgene is dan niet nodig wat voor- en nadelen van van deze variant beïnvloed)*

- Vanwege een ondergrondse verbinding is deze doorgang niet geschikt voor verkeersbelasting. Tevens is de verbinding te smal om hier een goede en veilige doorgang aan te brengen.

9. *Pag 38: voor variant 4 wordt gesteld dat dit resulteert in 200 mvt/etm. Op pagina 32 (van de pdf) wordt gesteld dat bij variant 2 verkeer op Cortgene afneemt met 900 mvt/etm. Waar komt verschil tussen 900 en 200 terecht?*

- De cijfers hebben betrekking op verschillende wegvakken; Cortgene en Havenstraat.
- Op het Cortgene zorgt de afsluiting van de Havenstraat voor een vermindering van de intensiteit van 1.300 mvt/etm naar 400 mvt/etm; een afname van 900 mvt/etm.
- Op de Havenstraat blijft het aantal verkeersbewegingen rond de 200 mvt/etmaal.

9. *Pag 38: tav voorkeursvariant, wat zijn de effecten op bijzonder vervoer / uitzonderlijk vrachtovervoer van en naar bijvoorbeeld IHC.*

- Wij nemen aan dat u het heeft over de voorkeursvariant voor de middenberm bij de oversteek Haven.
- De doorgang voor exceptioneel transport moet mogelijk blijven. Dit is een uitgangspunt voor het inrichtingsplan.

10. *Pag 55: hoeveel parkeerplekken kunnen worden gehandhaafd als in variant 3 of hele lengte langsparkeerplekken komen?*

- In dat geval neemt de parkeercapaciteit af van 29 plaatsen naar 12 plaatsen; dat is een afname van 17 plaatsen (tabel 8.2).

Hoofdstuk 8: oplossingsrichtingen Plantageweg - Dam lijkt geen invulling te geven aan ontwikkellocatie Bochanen. Daarnaast wordt naar onze waarneming nauwelijks tot geen invulling gegeven aan de eerder genoemde knelpunten.

- De eerder genoemde punten hebben betrekking op de intensiteit van de Dam-Plantageweg. De komst van de supermarkt zorgt voor meer verkeer. De voorstellen uit dit onderzoek gaan in op dit aspect. In de huidige situatie is de intensiteit op de Dam-Plantageweg 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Met een maximale inzet van extra maatregelen kan de intensiteit met 3.000 motorvoertuigen per etmaal afnemen tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is echter afhankelijk van het aantal maatregelen dat wordt getroffen.

- Qua aansluiting van het Bochanenterrein op de Plantageweg wordt gedacht aan een gelijkwaardige kruising (rechts gaat voor) met een kruispuntplateau. Dit is vergelijkbaar met de voorgestelde inrichting voor de kruising Dam / Cortgene zoals voorgesteld in het onderzoek van Goudappel Coffeng. Bij de verdere planvorming voor de inrichting buitenruimte Bochanenterrein wordt deze mogelijkheid verder uitgewerkt.

11. *Pag 61: geen brug over haven lijkt in strijd met gepresenteerde plannen tijdens bewonersavond afgelopen maandag.*

- Uitspraak in het rapport is inderdaad stellig geformuleerd. Inmiddels wordt in het ambitiedocument wel uitgegaan van een langzaam-verkeersbrug en behoort intensivering van het parkeren op Haven-zuid tot de mogelijkheid.

12. *Pag 62: wat vind college van de genoemde mogelijkheid om te parkeren in Vijverhof?*

- Goudappel Coffeng geeft op deze pagina een aantal opties voor uitbreiding en het beter benutten van parkeerplaatsen. Bij het GVVP zal het college hier een afweging in maken.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders
De secretaris



S. van Heeren

de burgemeester



J.G.A. Paans

