Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem

16 februari 2023



Inhoudsopgave

1 Introductie **3**

2 Wijkcontour **5**
Ongevallenanalyse 5
Socio-economische/ demografische analyse 7
Kaders wijkmobiliteitsplan 9
Projecten in de wijk 13

3 Knelpunteninventarisatie Kort Haarlem **14**

4 Maatregelen **17**
Burgemeester Martenssingel 21
Krugerlaan - Joubertstraat 21
Fluwelensingel en Blekerssingel 22
Kruispunt Wethouder Poletbrug – Goejanverwelledijk, bij Haastrechtsebrug 22
Fiets - Openbaar vervoer 23
Lopende projecten - hubs 24
Parkeren 24
Schoolomgevingen 27
Vrachtverkeer 27
Wijkcirculatieplan 29

1 Introductie

In 2021 heeft de gemeente Gouda het Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin zijn verschillende maatregelen beschreven die een betere verkeerssituatie als doel hebben. De maatregelen worden uitgevoerd van 2022 tot en met 2042. Deze 20 jaar is verdeeld in kleinere delen van circa 5 jaar. Deze zijn tranches genoemd. Na iedere tranche vindt evaluatie plaats. Monitoring vindt jaarlijks plaats. Dan kan het uitvoeringsprogramma van het VCP bijgesteld worden.

Als onderdeel van het VCP stelt de gemeente Gouda voor de verschillende wijken wijkmobiliteitsplannen op. Ook voor Kort Haarlem en de Kadenbuurt is in 2022 een wijkmobiliteitsplan opgesteld. In het kort gaat het om:

- Een uitwerking van de projecten uit het VCP in meer detail naar het niveau van de wijk. Wat betekent het VCP en de projecten die daarbinnen benoemd zijn concreet voor de wijk, de bewoners en andere gebruikers?
- Een inventarisatie van kansen en wensen binnen de wijk. Met dit overzicht zoeken we naar een koppeling met de projecten uit het VCP en andere projecten in de wijk. Bijvoorbeeld bij het onderhoud aan riolering kan de straat opnieuw ingericht worden om zo meer ruimte voor voetgangers of fietsers te maken, als blijkt dat die wens er is. Mogelijk leidt dit ook tot een aantal separate projecten
- In dit WMP zijn diverse maatregelen opgenomen. De maatregelen lopen tot en met 2042 en gaan mee in de monitoring en evaluatie van het VCP.

Het wijkmobiliteitsplan gaat over Kort Haarlem, inclusief de Kadenbuurt. In onderstaande kaart staat het gebied weergeven.


Noord
Basisschool (R.K.) De Bijenkorf
Willem de Zwijgersingel
Graaf Florisweg
Vossenburchkade
Noothoven van Goorstraat
Boelekade
Blekerssingel
Eerste kade
Tweede kade
Derde kade
Karnemelksloot
Kort Haarlem
Binnenstad
Voorwillenseweg
Vliet van Erber
Bunchestraat
Joubertstraat
Krugerlaan
IJssellaan
Sint Josephstraat
F.W. Reitzstraat
de la Reylaan
Wiel
Sportlaan
Nansenstraat
Tobias Asserstraat
Dunantsingel
John Mottstraat
Antonius College
von Suttnerstraat
Bernadottelaan
Begraafplaats IJsselhof
Hollandsche IJssel
Fluwelensingelgracht
Houtmansplantsoen
Nieuwe Veerstal
Goejanverwelledijk
Historische Binnen Haven Museum Turfsingel Gouda
Oosthaven
Spieringstraat
Turfstraat
Groeneweg
Zeugstraat
Kleiweg
Keizerstraat
Peperstraat
Haven
De Wijk
Gouderaksedijk
Stolwijkersluis
Stolwijkse Vaart
Goudseweg
N207
N228
Gaarderslag
Doorslag
Baljuwslag
Drossaardslag
Hoefslagpad
Ommeslag
Achterwillenseweg
Tristanstraat
Merlijnstraat
Burgvlietkade
Zwarteweg
Breevaart
Bodegraafsestraatweg
Sophiastraat
Jan van Beaumontstraat
P.C. Bothstraat
Statensingel
Ronsseweg
Ridder van Catsweg
Bleulandweg
Thorbeckeveld
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and its affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

2 Wijkcontour

In de wijkcontour geven we een karakteristiek op basis van ongevallen en hebben we een demografische analyse van de wijk gemaakt die we vergelijken met de rest van Gouda. We geven een overzicht van de projecten die gepland zijn in de wijk. Dit zijn vooral projecten uit het VCP en een aantal onderhoudsprojecten.

Karakteristiek van de wijk Kort Haarlem

Deze wijk dankt zijn naam aan de landstrook die globaal tussen de van Middelantstraat en de Krugerlaan lag. Er wordt verondersteld dat zich hier, na de Kennemeropstand van 1274, een aantal kolonisten uit de omgeving van Haarlem vestigde

De wijk is bebouwd met voorname huizen langs brede groen- en waterpartijen. In het centrale deel staan arbeiders- en middenstandwoningen, deels in het beschermde tuindorp Josephbuurt. Tussen de IJssellaan en de Fluwelensingel lag vroeger de spoorlijn naar Schoonhoven.



Geraadpleegde stakeholders

Bij de tot standkoming van dit wijkmobiliteitsplan hebben stakeholders op diverse momenten meegedacht. Ook hebben alle inwoners van de wijk een bijdrage kunnen leveren. Met een huis-aan-huisbrief is iedereen uitgenodigd om wensen, knelpunten en positieve zaken op een digitale kaart aan te geven. Voor de digitaal minder vaardige mensen waren er twee inloopmomenten in het Huis van de Stad. De resultaten van de inbreng van de bewoners zijn verwerkt in een dashboard (zie knop 'Knelpunteninventarisatie' rechts bovenaan deze pagina).

Ongevallenanalyse

Verkeersveiligheid is afhankelijk van de aspecten mens, voertuig en omgeving. Door deze aspecten in balans met elkaar te brengen, kan de verkeersveiligheid verbeterd worden. Zo kan bijvoorbeeld een vergevingsgezinde weginrichting worden toegepast (omgeving), waardoor bijvoorbeeld een stuurfout (mens) op een fiets of e-bike met goede remmen (voertuig) niet direct afgestraft wordt en leidt tot een ongeval.

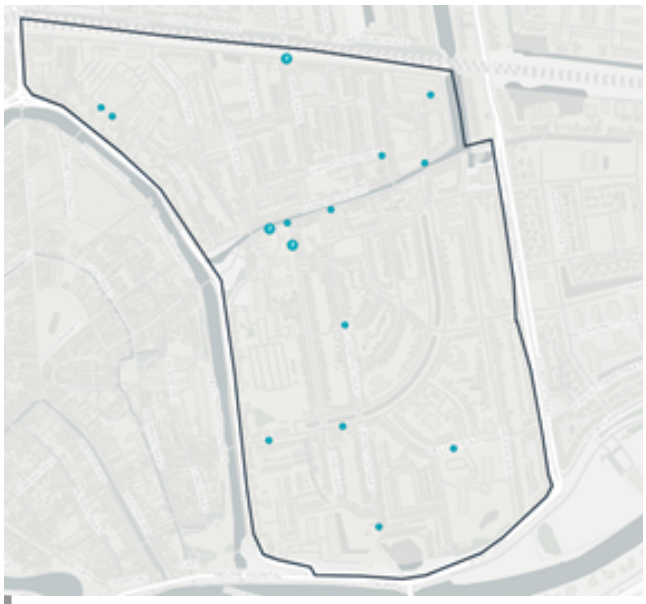
Gebaseerd op de database van ViaStat hebben er in de periode 2016-2021 in Kort Haarlem 58 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. In deze jaren waren er:

- 0 dodelijke ongevallen
- 18 letselongevallen
- 40 ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS)

Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden. Dit gaat met name op voor ongevallen met uitsluitend materiële schade en voor éénzijdige ongevallen (ongevallen met maar één betrokkene), waarvoor geen hulpdiensten (politie en/of ambulance) gealarmeerd worden.

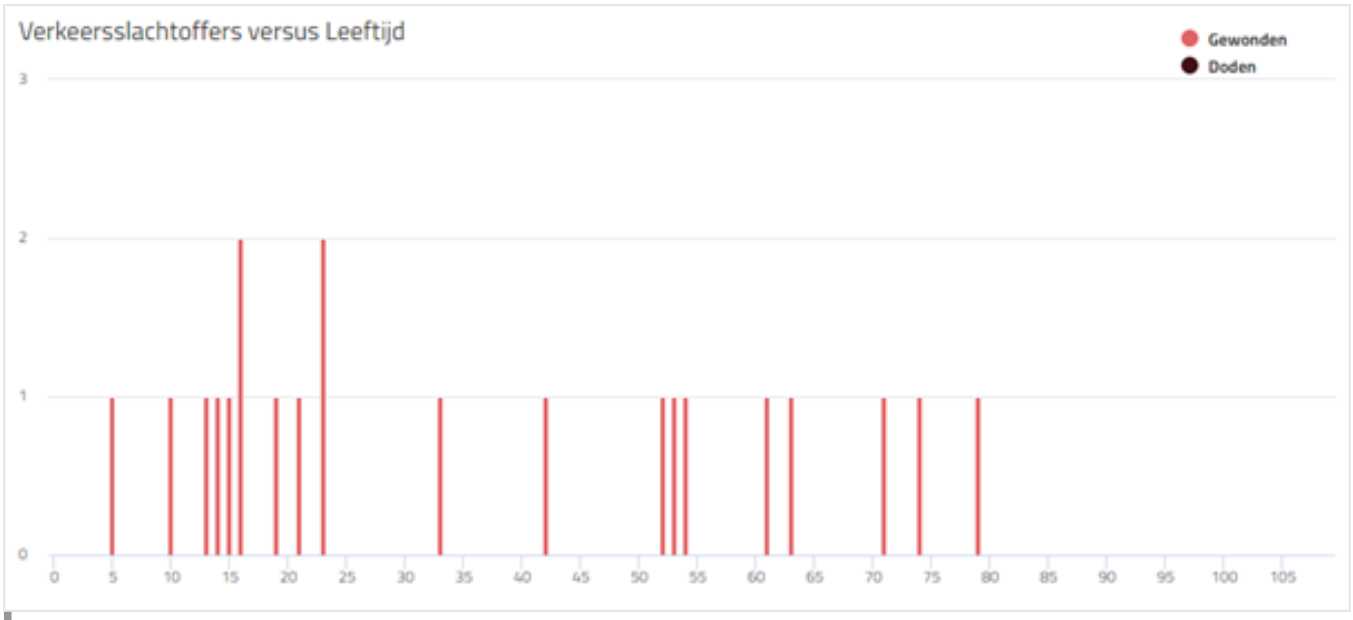


Aantal & locatie van ongevallen (bron: ViaStat).

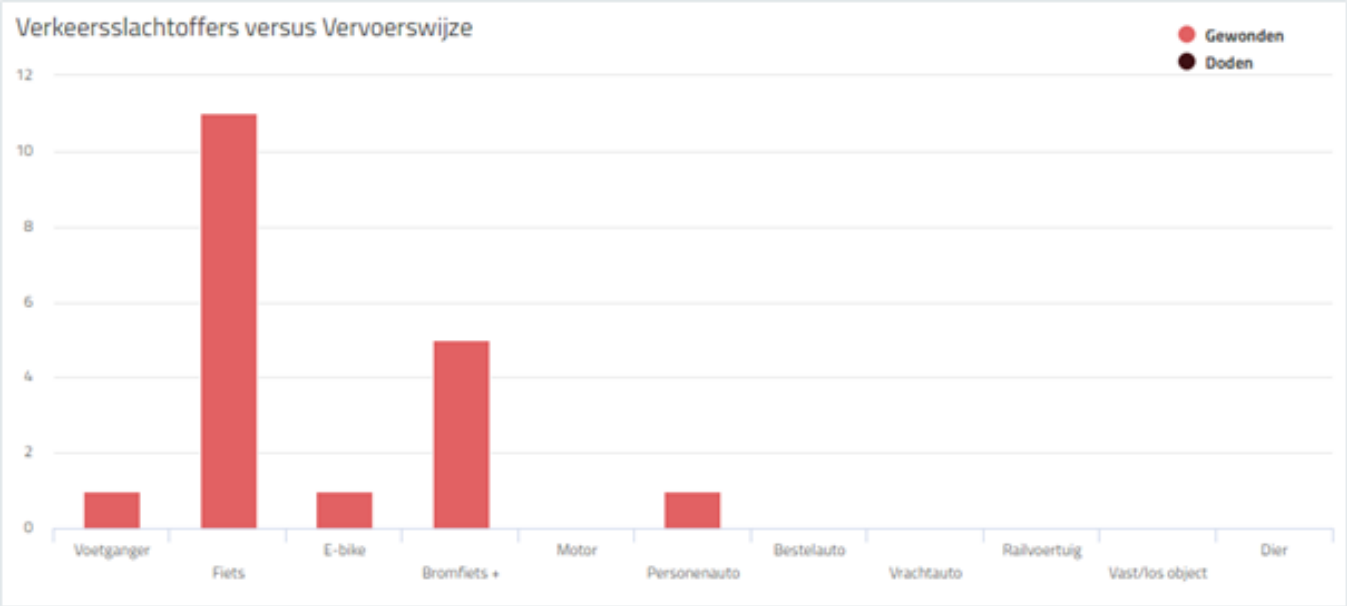


Aantal & locatie van ongevallen, excl. UMS ongevallen (bron: ViaStat).

De linkerfiguur toont waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden, de grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen weer. De rechterfiguur toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij er sprake was van slachtoffers (letsel). Op basis van deze kaarten is af te leiden dat het merendeel van de ongevallen op de meer doorgaande routes binnen de wijk plaatsvinden.



Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2016-2021, gegevens van ViaStat.

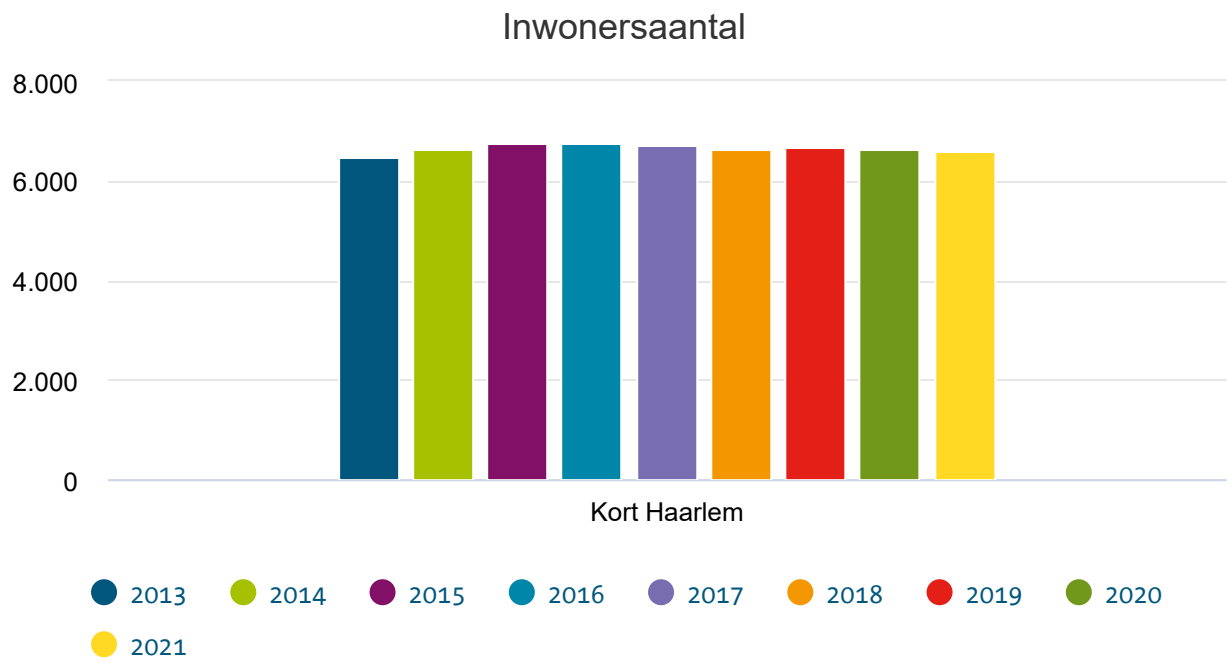


Verkeersslachtoffers naar modaliteit, 2016-2021, gegevens van ViaStat.

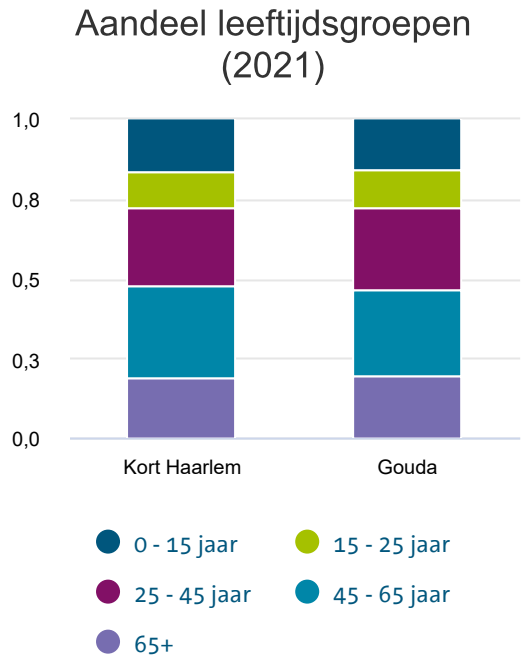
In de bovenste figuur staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Hoewel de grafiek suggereert dat jongeren vaker in de statistieken voorkomen, blijven de aantallen te laag om daar harde uitspraken over te kunnen doen. De figuur daaronder toont dat de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers eruit springen qua aandeel in de slachtofferaantallen. Wel zien we bij nadere analyse dat de jongeren met name op (brom)fietsen gewond raken.

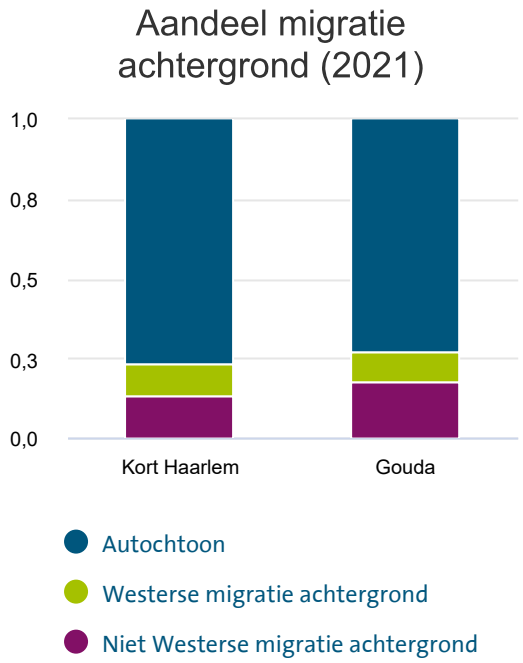
Er zijn geen concentraties met slachtoffers en ongevallen in de wijk. Wel valt op dat de meeste slachtoffers op tweewielers vallen (fiets, bromfiets en e-bike). Deze verkeersdeelnemers worden in tegenstelling tot automobilisten niet beschermd door hun voertuig. Hierdoor is het risico op een ernstige afloop groot wanneer zij betrokken zijn bij een ongeval.

Socio-economische/ demografische analyse



Het aantal inwoners in Kort Haarlem is de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven rond de 6.600.





Bij het nader bestuderen van de inwoners blijkt dat de meeste inwoners in Kort Haarlem tussen de 45 en 65 jaar oud zijn. Ook de groep 25 tot 45 jaar is ruim vertegenwoordigd in de wijk. De bevolkingsopbouw naar leeftijd in Kort Haarlem is vergelijkbaar met het totaal in de gemeente Gouda. Het aandeel autochtone inwoners in Kort Haarlem is groter dan in de gemeente Gouda. Dit komt doordat het aandeel inwoners met een niet Westerse migratieachtergrond in Kort Haarlem kleiner is dan het gemiddelde in de gemeente Gouda.

Met name kinderen en ouderen zijn de belangrijkste aandachtsgroepen binnen het SPV gedachtegoed, daar deze doelgroepen vaak zowel de onervaren als de kwetsbare verkeersdeelnemers vormen en beide zijn goed vertegenwoordigd in Kort Haarlem. Binnen SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) wordt gewerkt aan een preventieve aanpak van de verkeersveiligheid, waarbij op basis van de risico's op een (slachtoffer)ongeval wordt gekeken welke interventies mogelijk zijn om de veiligheid te verbeteren.

1 Bron demografische gegevens: https://allecijfers.nl/buurt/kort-haarlem-gouda/ en https://allecijfers.nl/buurt/kadenbuurt-gouda/

Kaders wijkmobiliteitsplan

Het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem is een nadere uitwerking van het verkeerscirculatieplan. Het VCP met daarin de wensbeelden en de diverse projecten is daarmee een belangrijk kader. Dit geldt ook voor andere al geplande projecten in de wijk. Deze kaders worden hieronder weergegeven.

Wensbeelden (gewenste routes) uit VCP, per modaliteit

In het VCP zijn voor verschillende vervoerswijzen wensbeelden opgesteld met daarin de gewenste routes voor de verschillende modaliteiten. Hieronder zijn deze netwerken weergegeven, waarbij is ingezoomd op de wijk Kort Haarlem.



Wensbeeld fiets (VCP Gouda)

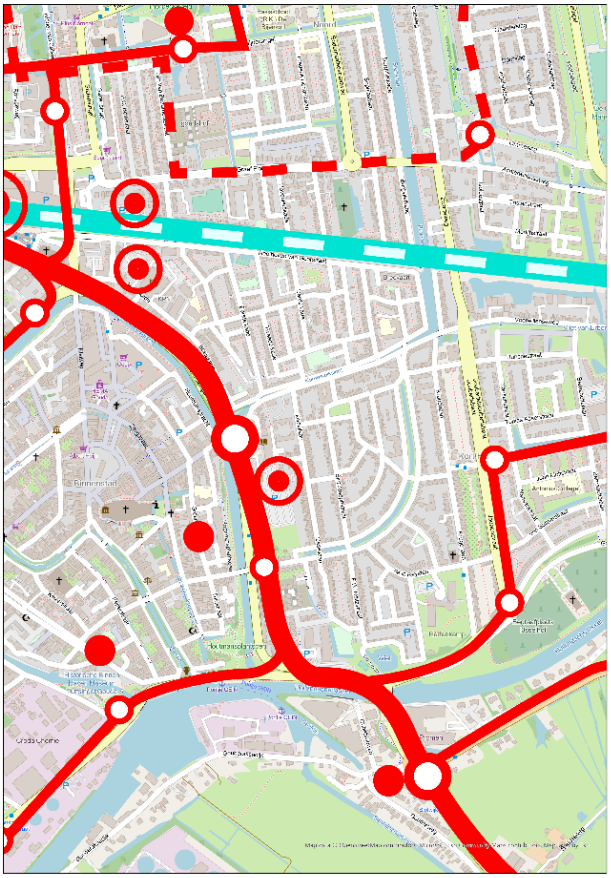
In het wensbeeld fiets zijn de belangrijkste routes voor de fietsers door Gouda aangegeven. De zwarte lijnen zijn de hoofdroutes die de belangrijkste functies (zoals stations, centrum, scholen) verbinden met de verschillende wijken. De lichtblauwe lijnen geven de stedelijke fietsroutes binnen de wijken aan, zodat een fijnmazig netwerk ontstaat met directe routes voor de fietsers. Blauwe omcirkelde punten zijn wijk-hubs (indicatief)



Wensbeeld voetganger (VCP Gouda)

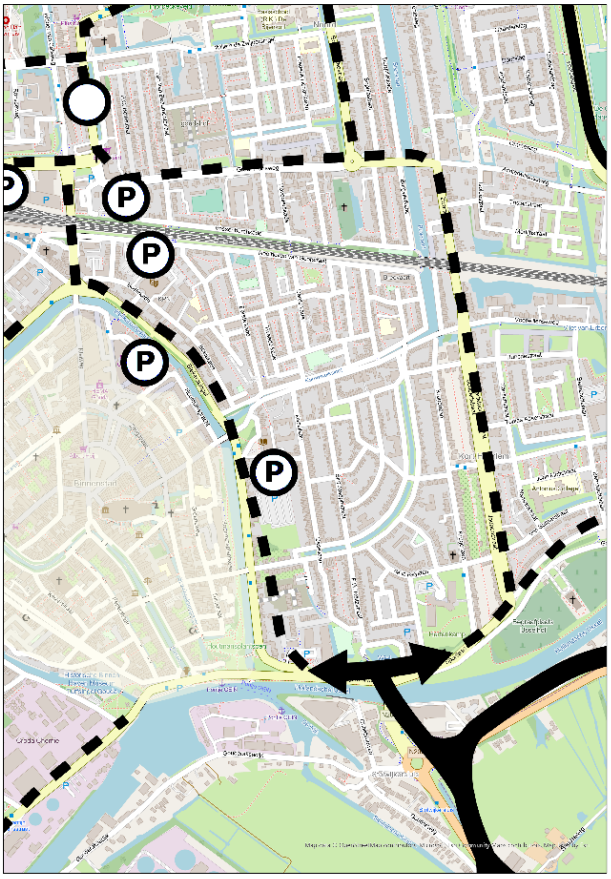
In het wensbeeld voetganger zijn verschillende milieu's aangewezen voor de voetganger. Het centrum van Gouda is een A-milieu waar de voetganger als hoofdgebruiker centraal staat. Kort Haarlem is grotendeels B- en C-milieu waar een basiskwaliteit moet zijn voor de voetganger.

Met de pijlen zijn de bijzondere wandelroutes en oversteeklocaties weergegeven. Dit gaat vooral om diverse verbindingen tussen de wijk en het centrum van Gouda.



Wensbeeld openbaar vervoer (VCP Gouda)

In het wensbeeld openbaar vervoer zijn de routes van de trein en bus in Gouda weergegeven. Kort Haarlem ligt op korte afstand van het hoofdstation Gouda. Daarnaast loopt er een busroute via de Blekerssingel/ Fluwelensingel. Een verschil ten opzichte van de huidige situatie is dat er in het wensbeeld geen bus meer door de wijk rijdt. Rood omcirkelde punten zijn transfer-hubs (indicatief). Voor Kort Haarlem gaat het om parkeerterrein Klein Amerika en parkeerterrein Schouwburgplein.



Wensbeeld auto (VCP Gouda)



Voorgestelde snelheid (VCP Gouda)

In het wensbeeld voor de auto heeft Gouda opgenomen dat de auto zoveel mogelijk via de rondwegen wordt afgewikkeld. Het centrum van Gouda wordt autoluw gemaakt. Voor diverse wegen daar omheen wordt ingezet op een herinrichting als GOW30. Voor Kort Haarlem gaat het om een afwaardering van 50 naar 30 van de Joubertstraat en Blekerssingel/ Fluwelensingel. Doorgaand verkeer wordt geleid via de N228, Goverwellesingel en Goudse Houtsingel. Hiermee zijn er geen doorgaande routes meer door de wijk.

Een P is een centrale parkeerlocatie. Hier zijn dat klein Amerika en het Schouwburgplein. Een combinatie met transfer-hubs (wensbeeld fiets) en wijkhubs (wensbeeld OV) is wellicht mogelijk.



Toelichting inrichting GOW30

In de bovenstaande figuur is een toelichting gegeven wat de uitgangspunten in het wegontwerp voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW 30) in Gouda zijn. De belangrijkste doelstelling achter het invoeren van de GOW30 is het verhogen van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. De GOW30 heeft voorzieningen voor de fietser in asfalt, met daartussen een rijloper met klinkers of streetprint (net zoals Ridder van Catsweg in de wijk Bloemendaal). Om te zorgen dat het gemotoriseerd verkeer niet te hard rijdt is het belangrijk om een afwisselend wegbeeld met eventueel snelheidsremmende maatregelen te maken. De GOW30 wordt ingericht met voorrangskruispunten op de zijwegen.



Wensbeeld vrachtverkeer (VCP Gouda)

In het wensbeeld vrachtverkeer zijn de belangrijkste bestemmingen en hoofdroutes voor het vrachtverkeer weergegeven. In Kort Haarlem zijn er geen gebieden, zoals bedrijventerreinen, die vrachtverkeer aantrekken.

Een belangrijke doelstelling uit het wensbeeld vrachtverkeer is dat vrachtverkeer zoveel mogelijk geweerd wordt uit de woonwijken. Daarom loopt er alleen een vrachtroute via de Sportlaan/ Goejanverwelledijk.

Projecten in de wijk

Projecten uit het VCP die spelen in de wijk

In het VCP is een lijst met projecten opgenomen. Uitvoering van deze projecten is voorzien in de periode tussen 2022 en 2042. De projecten zijn verdeeld in vier tranches. Voor projecten in de eerste tranche is financiële dekking en is inmiddels met voorbereiding gestart. Voor de projecten in de 2e, 3e en 4e tranche is nog geen financiële dekking en is de planning globaal.

- 1e tranche: 2022 - 2027
- 2e tranche: 2028- 2032
- 3e tranche: 2033 - 2036
- 4e tranche: 2037 – 2042

Projecten eerste tranche (2022 - 2027):

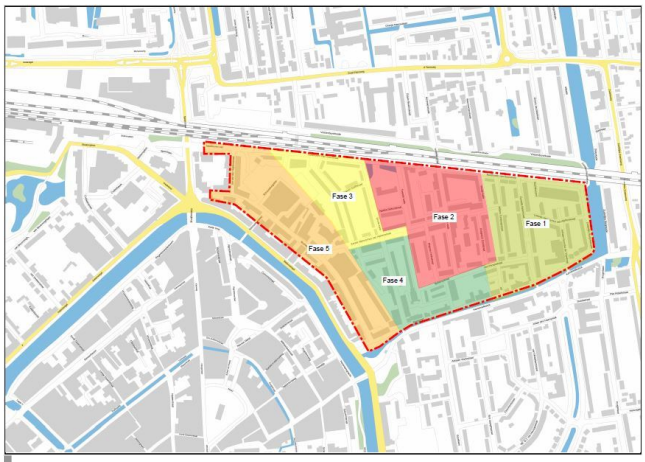
- Afstelling verkeerslichten, voor Kort Haarlem op de kruising Joubertstraat-Voorwillenseweg en Fluwelensingel-Martsenssingel-Doelenstraat en/of Fluwelensingel-Lange Tiendeweg, VCP-project 17 (in totaal 6 locaties). Dit is ook beschouwd in de Nota Verkeerslichten (vastgesteld in september 2022)
- Fluwelen- en Blekerssingel, herinrichting volgens het nieuwe 30, VCP-project 24
- Uitwerken parkeerstrategie binnenstad, VCP-project 36. Parkeerterrein Klein Amerika is hier onderdeel van. Onderdeel van wijkmobiliteitsplan binnenstad. Het parkeerterrein Klein Amerika heeft een functie voor wijkparkeren. Dit zal groter worden als er mogelijk parkeerplaatsen op de Fluwelensingel en Blekerssingel verdwijnen als gevolg van de herinrichting
- Fietsroute tussen Haastrechtsebrug en Gouda Noord, via IJssellaan en Derde Kade. VCP-project 49
- Fietsbrug over Karnemelksloot, in het verlengde van de IJssellaan, VCP-project 50. Deze brug is nodig voor de fietsroute tussen de Haastrechtsebrug en Gouda Noord (zie hierboven)
- Instellen beperkingen routering vrachtverkeer (Nota grote en zware voertuigen, wensbeeld zwaar verkeer in het VCP)

Projecten tweede, derde en vierde tranche (vanaf 2028):

- Joubertstraat, herinrichting naar 30 km/h, VCP-project 26, 2e tranche
- Zwarteweg, herinrichting naar 30 km/h, VCP-project 27, 2e tranche
- Fietsbrug over Karnemelksloot, in het verlengde van de Krugerlaan, VCP-project 51, 3e tranche

Overige al geplande projecten in de wijk

- Rioolvervanging: Kadenbuurt
- Rioolvervanging Kort Haarlem zuid, diverse straten (zie onderstaande figuur), met herinrichting van de betreffende straten. Ontwerpen zijn klaar, communicatie met buurt is geweest

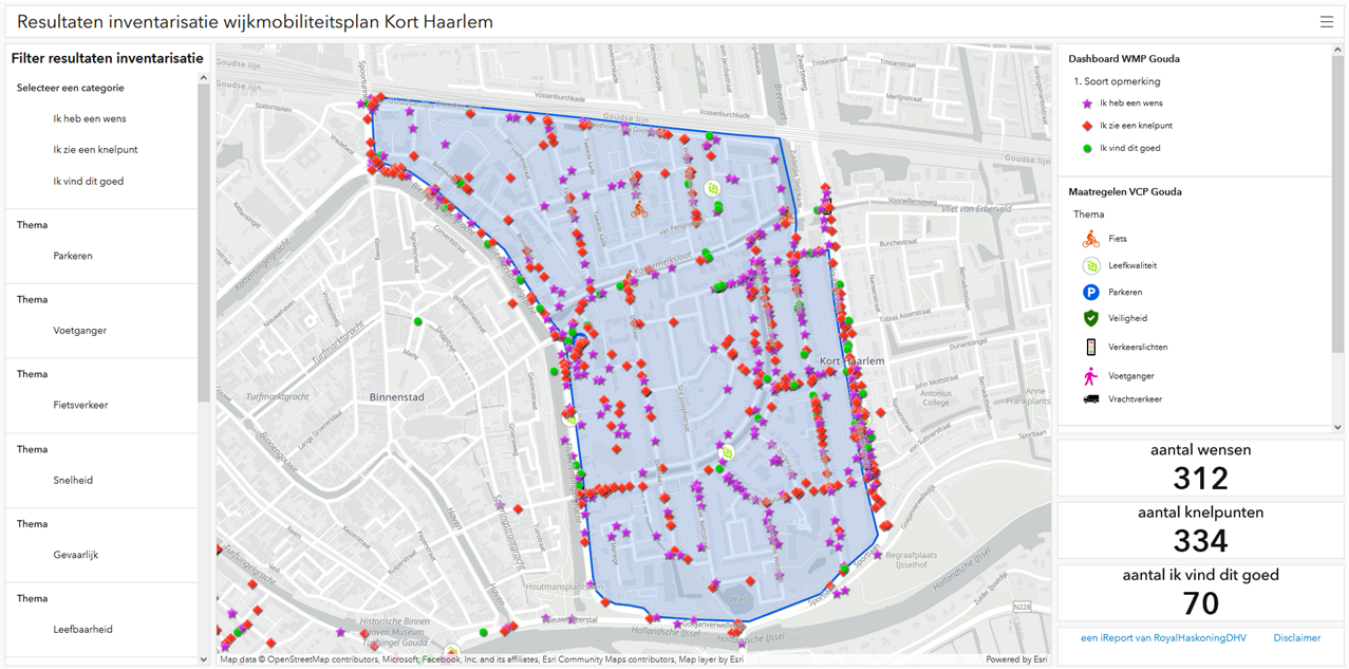


Rioolvervanging Kadenbuurt.



Rioolvervanging Kort Haarlem.

3 Knelpunteninventarisatie Kort Haarlem



Introductie

Als onderdeel van het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem is een online knelpunteninventarisatie gehouden. Gedurende drie weken mochten inwoners hun wensen en knelpunten op het gebied van verkeer invullen op een online kaart. Bewoners waren via een huis-aan-huis-brief uitgenodigd om mee te doen en voor de digitaal minder vaardige inwoners waren er twee inloopmomenten in het Huis van de Stad om hun reactie op de online kaart te zetten.

Uit de wijk Kort Haarlem zijn 659 reacties op de kaart gezet, waarvan 459 binnen de wijkcontour. De overige reacties zijn voor het overgrote deel ingevuld op de wegen rondom Kort Haarlem (Joubertstraat, Fluwelensingel en Blekerssingel). Bij de uitwerking van de verschillende (wijk)mobiliteitsplannen in Gouda is afgesproken dat deze wegen een wijkoverstijgend belang hebben. Daarom worden maatregelen op deze wegen niet binnen het wijkmobiliteitsplan uitgewerkt. De reacties op deze wegen zijn wel gedeeld met het mobiliteitsteam dat met deze wegen aan de slag gaat.

De reacties op de online kaart zijn gebruikt om de maatregelen in het wijkmobiliteitsplan waar nodig aan te scherpen. Daarnaast is de analyse gebruikt om te kijken of er andere (verkeers)knelpunten in de wijk zijn, die nog niet uit de eerdere analyses naar voren waren gekomen. De reacties kunnen aan meerdere thema's gekoppeld zijn.

Thema Parkeren

Het thema parkeren is als meeste genoemd in de reacties. Voor dit thema zijn de meeste reacties geplaatst op de grens van het huidige vergunningsparkeergebied. Hier ervaren inwoners overlast door een hoge parkeerdruk door mensen die ergens anders in Gouda moeten zijn, maar hier gratis willen parkeren. Diverse bewoners vragen om een uitbreiding van het gebied met vergunningsparkeren.

Een andere locatie die veel genoemd wordt, is het parkeerterrein Klein Amerika. Diverse bewoners vragen om het mogelijk te maken om hier ook met een vergunning te kunnen parkeren. Daarnaast zijn er diverse klachten dat het parkeren van de campers niet goed verloopt. Deze staan soms niet in de vakken of op het juiste deel van het parkeerterrein, waardoor overlast kan ontstaan.

Verder valt bij het onderwerp parkeren op dat diverse bewoners een knelpunt zien in de bedrijfsbussen die in de straat parkeren. Met name als deze een weekend voor het huis staan vinden mensen dat vervelend. Daarom wordt gevraagd of het mogelijk is een parkeerterrein voor bedrijfsbussen te realiseren.

Thema Voetganger

De reacties voor het thema voetganger zijn verspreid over de wijk geplaatst. Hierbij valt met name op dat inwoners knelpunten ervaren door auto's die gedeeltelijk op het trottoir zijn geparkeerd. Ook wordt op diverse locaties genoemd dat het onderhoud van het trottoir beter moet, omdat het nu niet goed toegankelijk is doordat het pad niet meer egaal ligt. Een ander knelpunt dat ervaren wordt is dat fietsers en scooters over het trottoir rijden in plaats van op de weg. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Thema Fietsverkeer

Binnen de wijk Kort Haarlem zijn de meeste reacties voor het thema fietsverkeer op de Burgemeester Martenssingel geplaatst. Het meest westelijke deel van deze straat is volgens meerdere reacties te smal voor het fiets- en autoverkeer in combinatie met het parkeren langs de rijbaan. Verder valt op dat veel mensen de knip op het kruispunt Johan den Haenstraat – Van Middelantstraat waarderen. Hierdoor wordt de hoeveelheid autoverkeer op een locatie met veel fietsers, waaronder veel kinderen, beperkt.

Thema Snelheid

Bij het thema snelheid zijn veel reacties gegeven dat inwoners vinden dat er te hard wordt gereden in de straat. Hierbij valt vooral de Krugerlaan op, maar ook op de Eerste Kade en Burgemeester Martenssingel zijn meerdere reacties geplaatst dat er te hard wordt gereden. Bewoners zien graag dat de straten zo worden ingericht dat er niet meer te hard wordt gereden en dat het duidelijk is dat de toegestane snelheid in de woonstraten maximaal 30 km/u is.

Thema Gevaarlijk

Het thema gevaarlijk heeft een sterke relatie met snelheid. Locaties waar te hard wordt gereden vinden bewoners over het algemeen ook gevaarlijk. Dit gaat dus gedeeltelijk over dezelfde locaties, maar andere locaties die meerdere keren genoemd zijn, zijn de Noothoven van Goorstraat en Karnemelksloot worden genoemd. Bewoners vinden locaties vooral gevaarlijk als er te hard wordt gereden door het gemotoriseerd verkeer of het zicht op de locatie niet goed is.

Thema Leefbaarheid

Bij het thema leefbaarheid valt op dat veel bewoners graag meer groen in de straat en wijk zien om de omgeving aantrekkelijker te maken. Dit wordt met name genoemd op de Krugerlaan en diverse locaties in de Kadenbuurt.

Thema Maatvoering

Onder het thema maatvoering vallen de reacties die gaan over de breedte van wegen, fietspaden en trottoirs. Met name de Burgemeester Martenssingel (westelijk deel) wordt genoemd als weg die te smal is voor verkeer in twee richtingen. Ook op enkele andere locaties wordt dit genoemd met de wens om de weg te verbreden of eenrichtingsverkeer in te stellen.

Thema Zicht

Onder het thema zicht vallen de reacties over onoverzichtelijke locaties in de wijk. In dit thema zit een overlap met 'gevaarlijk'. Bij dit thema valt met name De la Reylaan genoemd wordt op de kruispunten met de aanliggende straten. Meerdere inwoners ervaren hier slecht zicht door geparkeerde auto's, afvalbakken en groen.

Thema Eenrichting

Bij het thema eenrichting springt in Kort Haarlem de Zoutmanstraat eruit. Veel inwoners vinden het niet logisch dat de richting van het verkeer hier niet gelijk is aan de Hertzogstraat. Dit is niet logisch voor verkeer dat de wijk uit wil rijden. Daarnaast zijn er diverse reacties geplaatst op de Karnemelksloot dat het eenrichtignsverkeer soms wordt genegeerd en dat het niet handig is dat verkeer vanaf de IJssellaan niet de Karnemelksloot op kan rijden.

Thema Beperken toegankelijkheid

Bij het beperken van de toegankelijkheid gaat het met name om het afsluiten van wegen voor gemotoriseerd verkeer. Voor dit thema zijn veel reacties geplaatst bij de knip op de Johan den Haenstraat en Van Middelantstraat. Daarnaast wordt voorgesteld om de Karnemelksloot ook gedeeltelijk te knippen, zodat hier geen doorgaand autoverkeer kan rijden.

Thema Vrachtverkeer

Met betrekking tot het vrachtverkeer wordt in Kort Haarlem met name het knelpunt genoemd dat het vrachtverbod op de Joubertstraat niet voor alle chauffeurs duidelijk is. Op het moment dat de chauffeurs worden geconfronteerd met het vrachtverbod kiezen zij er soms voor om via Kort Haarlem te rijden. Dit levert gevaarlijke situaties op, mede omdat de wijk niet is ingericht op vrachtverkeer.

Thema Overig

De reacties die niet onder een van bovenstaande thema's vallen zijn als overig gecategoriseerd. Hieronder vallen onder andere een aantal reacties over de buslijn over de Krugerlaan en diverse reacties die niet over verkeer gaan.

4 Maatregelen

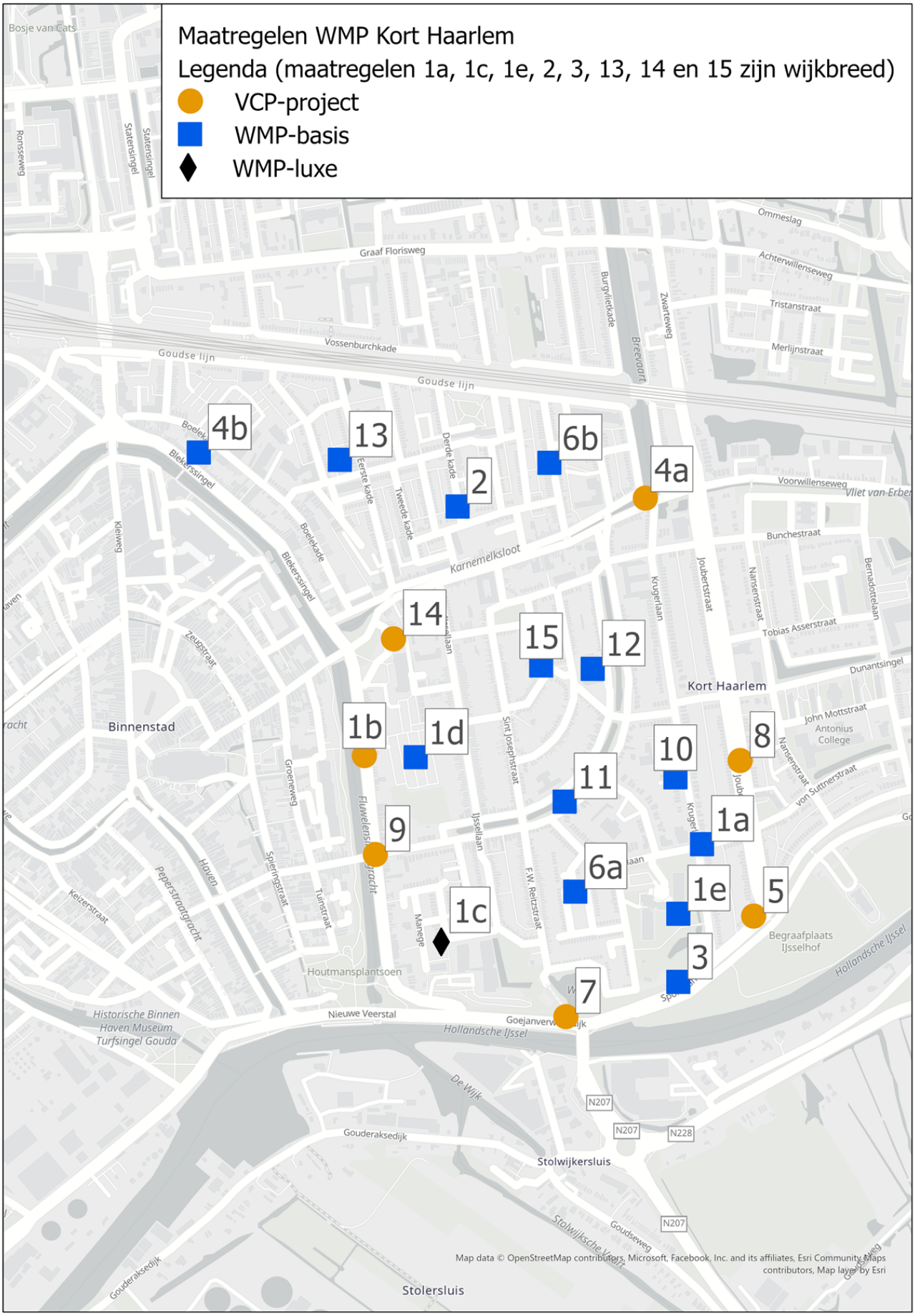
We hebben een pakket maatregelen opgesteld waarmee de verkeerssituatie in de wijk kan verbeteren. Deze maatregelen zijn tot stand gekomen door:

- Input stakeholders
- Resultaten online inventarisatie voor bewoners
- Professionele kennis en analyse

De maatregelen voor dit wijkmobiliteitsplan zijn verdeeld in twee pakketten: basis en luxe. De keuze is over het algemeen bepaald op basis van:

- **Basis:** als onderdeel van bestaand project, een knelpunt vanuit professionele blik, door veel bewoners en/of stakeholders genoemd als knelpunt. Of een eenvoudig te realiseren maatregel, zoals het plaatsen van een bord of aanbrengen van een snelheidsremmer. prioritering van VCP-projecten één tranche naar voren.
- **Luxe:** niet direct mobiliteitsgerelateerd. Nice to have, prioritering van VCP-projecten twee of meer tranches naar voren

Op de onderstaande kaart is een overzicht van alle maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem weergegeven. De meeste maatregelen zijn specifiek voor een bepaalde locatie in de wijk (bijvoorbeeld het aanpassen van een weg of kruispunt) terwijl andere maatregelen (zoals het invoeren van parkeerregulering) wijkbreed zijn. Deze maatregelen die wijkbreed zijn, zijn ook weergegeven op onderstaande kaart, maar gelden dus niet specifiek voor de locatie waar het punt op de kaart staat.


Maatregelen WMP Kort Haarlem
Legenda (maatregelen 1a, 1c, 1e, 2, 3, 13, 14 en 15 zijn wijkbreed)
VCP-project
WMP-basis
WMP-luxe
4b
13
2
6b
4a
14
15
12
1b
1d
10
8
11
1a
9
6a
1e
5
1c
3
7
Kort Haarlem
Binnenstad
Stolwijkersluis
Stolersluis
Houtmansplantsoen
Begraafplaats IJsselhof
Antonius College
Historische Binnen Haven Museum Turfsingel Gouda
Graaf Florisweg
Goudse lijn
Vossenburchkade
Karnemelksloot
Nieuwe Veerstal
Hollandsche IJssel
De Wijk
Gouderaksedijk
Stolwijkse Vaart
Goudseweg
N207
N228
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and its affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

Aanpassen fasering VCP-projecten

- VCP-project 51 is de realisatie van de Fietsbrug over Karnemelksloot, in het verlengde van de Krugerlaan. Dit project is in de derde tranche gepland. VCP-project 50 is de realisatie van de fietsbrug over de Karnemelksloot, in het verlengde van de IJssellaan. Dit project is in de eerste tranche voorzien. Idealiter zien we beide bruggen in de eerste tranche gerealiseerd, in combinatie met bestaand project Kademuren Karnemelksloot. Als er onverhoopt maar één nieuwe brug mogelijk is, dan ook in de eerste tranche uitvoeren. **Basis.** Als beide fietsbruggen gerealiseerd kunnen worden, dan geldt: **basis:** uitvoeren van VCP-project 51 in de tweede tranche in plaats van derde tranche. **Luxe:** uitvoeren van VCP-project 51 in de eerste tranche in plaats van derde tranche.

Overzicht van het maatregelpakket

In de onderstaande tabel zijn alle maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan kort samengevat. Met blauw zijn de maatregelen uit het **basis**pakket weergegeven. De VCP-projecten zijn geel gemarkeerd. De maatregelen uit het **luxe**pakket zijn de witte regels in de tabel.

Nummer	Beschrijving maatregel	Locatie	VCP-project?	Pakket	Planning	Kostenindicatie
1a	Peiling op scenario's (tarieven en tijden) van betaald en vergunning parkeren. Stap 1 is het uitvoeren van een parkeerdrukmeting. Stap 2 is het opstellen van scenario's. Stap 3 is het uitvoeren van een peiling onder bewoners en ondernemers in de wijk.	Wijkbreed	Nee	Basis	1e tranche 2022-2027	B: 25.000 - 50.000
1b	Oplossing vinden voor het langsparkeren bij de Fluwelensingel (parkeerruimte goed vormgeven of laten vervallen)	Fluwelensingel	Ja (24)	Basis	1e tranche 2022-2027	VCP-raming
1c	Pilot opzetten om bedrijfsbussen op een parkeerterrein in de wijk te laten parkeren. Dit moet een veilige locatie zijn.	Wijkbreed	Nee	Basis (1 pilot) Luxe (2 pilots)	2e tranche 2028-2032	B: 25.000 - 50.000
1d	Onderzoeken of parkeerterrein Klein Amerika ook voor andere doeleinden kan worden ingezet (bewoners Kort Haarlem/ bedrijfsbussen)	Klein Amerika	Nee	Basis	1e tranche 2022-2027	A: < 25.000
1e	Invoeren betaald en vergunning parkeren	Wijkbreed	Nee	Basis	1e tranche 2022-2027	C: 50.000 - 100.000
2	Bij reconstructie/ herinrichting van straten worden duidelijk parkeervakken afgebakend. Hiermee is duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden en is handhaving beter mogelijk.	Wijkbreed	Nee	Basis	Doorlopend	Onderdeel van onderhoud, geen extra kosten
3	Verminderen van vrachtverkeer in de wijk door instellen verboden voor grote (langer dan 10 meter) en zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen en voorkeursroute bevoorrading supermarkt.	Wijkbreed	Nee (Nota grote voertuigen)	Basis	1e tranche 2022-2027	A: < 25.000
4a	Realisatie fietsbrug over de Karnemelksloot om fietsnetwerk uit het VCP te realiseren. Er moet nog afgewogen wat de beste locatie is voor een fietsbrug.	Karnemelksloot	Ja (50/51)	Basis	2e tranche 2028-2032	VCP-raming
4b	Fietsroute via Kazernebrug en Schouwburgplein herkenbaar inrichten	Kazernebrug/ Schouwburgplein	Nee (lopend project)	Basis	1e tranche 2022-2027	Onderdeel van rioolvervanging Kadebuurt
5	Verleggen buslijn van de Krugerlaan naar de Joubertstraat	Joubertstraat	Ja (62)	Basis	1e tranche 2022-2027	B: 25.000 - 50.000
6a	Aanpassen verkeerscirculatie in Kort Haarlem Zuid (zie kaart verkeerscirculatie)	Kort Haarlem Zuid	Nee (lopend project)	Basis	1e tranche 2022-2027	Onderdeel van groot onderhoud Kort Haarlem Zuid
6b	Aanpassen verkeerscirculatie in Kadenbuurt (zie kaart verkeerscirculatie)	Kadenbuurt	Nee (lopend project)	Basis	1e tranche 2022-2027	Onderdeel van rioolvervanging Kadebuurt
7	Herinrichting kruispunt met meer ruimte voor fietsverkeer	Weth. Poletbrug - Goejanverwelledijk	Ja (52)	Basis	3e tranche 2033-2036	VCP-raming
8	Afwaarding Joubertstraat naar GOW30, waarbij huidige knelpunten kunnen worden verbeterd.	Joubertstraat	Ja (26)	Basis	2e tranche 2028-2032	VCP-raming
9	Afwaarding Fluwelensingel en Blekerssingel naar GOW30, waarbij huidige knelpunten kunnen worden verbeterd.	Fluwelensingel en Blekerssingel	Ja (24/17)	Basis	1e tranche 2022-2027	VCP-raming
10	Herinrichting Krugerlaan (hoofdfietsroute en verleggen busroute)	Krugerlaan	Nee	Basis	2e tranche 2028-2032	PM meeliften zodra het kan
11	Herinrichten Burg. Martenssingel met voldoende snelheidsremmers, eenduidige eenrichting en verbeteren parkeervoorzieningen.	Burg. Martenssingel	Nee (lopend project)	Basis	1e tranche 2022-2027	Onderdeel van groot onderhoud Kort Haarlem Zuid
12	Verbeteren verkeersveiligheid in schoolomgevingen door schoolomgeving attentieverhogender in te richten en motorvoertuigen rond scholen te beperken.	Basisscholen Sint Aloysius, Prinses Julianaschool	Nee	Basis	3e tranche 2033-2036	A: < 25.000 (per school)
13	Algemeen bij projecten: richt wegen in conform CROW-richtlijnen	Wijkbreed	Nee	Basis	Doorlopend	Onderdeel van onderhoud, geen extra kosten
14	Onderzoek naar transfer- en wijkhubs.	Wijkbreed	Ja (64)	Basis	2e tranche 2028-2032	VCP-raming
15	Realiseren laadpalen conform Visie op laadpalen	Wijkbreed	Nee	Basis	Doorlopend	Lopend project

Overzicht maatregelen Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem

Burgemeester Martenssingel

In het bestaande project Rioolvervanging en herinrichten Kort Haarlem Zuid wordt een groot deel van de Burgemeester Martenssingel aangepakt. Bij het gedeelte langs het water valt de westelijke rijbaan buiten dit bestaande project. Voor de gehele weg (deels in bestaand project, deels los daarvan) rekening houden met:

- Voldoende snelheidsremmers, met name op het gedeelte met water tussen beide rijbanen **Basis**
- Eenduidige eenrichting, overal uitgezonderd voor fietsers. Ondanks de beperkte rijkbaanbreedte laten fietsers zich hierdoor niet leiden **Basis**
- Bestaande langparkeervakken zijn smal, waardoor veel auto's deels op de stoep staan. Het verbreden van de parkeervakken lost dit knelpunt op, maar lijkt gezien de beschikbare ruimte lastig om te realiseren (bomen, talud richting het water). Als het profiel van de Martenssingel wordt onderzocht, wordt ook gekeken naar mogelijkheden om de rijbaan op de juiste breedte te brengen. **Luxe**
- De twee middeneilandjes ter hoogte van de Dutoitstraat lijken weinig nut te hebben. Het profiel kan hier beter vormgegeven worden, meer aandacht voor fietsers en voetgangers, ook vanwege nabijheid basisschool **Basis**

Krugerlaan - Joubertstraat

Krugerlaan

- De Krugerlaan is in het wensbeeld fiets in het VCP aangeduid als hoofdfietsroute. Hiervoor de Krugerlaan nu niet geschikt. Een herinrichting is nodig, met ten minste aandacht voor. **Basis:**
  - Een andere materialisering, waaruit de status als hoofdfietsroute blijkt
  - De bestaande horizontale snelheidsremmers (versmallingen) zijn niet fietsvriendelijk. Deze vervangen door verticale snelheidsremmers. Deze remmen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer ook beter
- De fietsbrug in het verlengde van de Zuidelijke Brugvlietkade (VCP-project 51) is een belangrijke schakel in de functie als hoofdfietsroute. Als deze schakel niet gerealiseerd kan worden, dan is niet de Krugerlaan, maar de Joubertstraat logischer als hoofdfietsroute. Bij het afwaarderen van de Joubertstraat naar GOW30 (VCP-project 26) dient hier dan aandacht voor te zijn. **Basis**
- De busroute over het zuidelijke deel van de Krugerlaan wordt verlegd naar de Joubertstraat (zie onder Openbaar vervoer). **Basis**

Joubertstraat

In het bestaande VCP-project 26 wordt de Joubertstraat afgewaardeerd naar een GOW30. In de huidige situatie is er een aantal zaken die verbeterd moeten worden en om maatregelen vragen. **Basis.**

- Hoge snelheid motorvoertuigen
- Minder goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Fietsvoorzieningen ontbreken geheel, waardoor de fietsveiligheid nu niet optimaal is. In het wensbeeld fiets in het VCP is de parallelle Krugerlaan aangeduid als hoofdfietsroute. De Joubertstraat heeft geen functie in dit wensbeeld fiets.

Fluwelensingel en Blekerssingel

In het bestaande VCP-project 24 worden de Fluwelensingel en Blekerssingel afgewaardeerd naar GOW30. In de huidige situatie is er een aantal zaken die verbeterd moeten worden en om maatregelen vragen. **Basis.**

- De verkeerslichten bij het Schouwburglaan. Veel mensen ervaren deze als onnodig vertragend. Mogelijk kunnen deze verkeerslichten vervallen, waarbij aandacht moet zijn voor de kruisende stedelijke fietsroute.
- De fietssuggestiestroken zijn smal, zeker omdat de singels in het wensbeeld fiets in het VCP zijn aangeduid als hoofdfietsroute.
- De Verkeerslichten bij de Tiendewegbrug en Doelenbrug inrichten met voldoende prioriteit voor fietsers, dit kan in bestaand VCP-project 24 en/of VCP-project 17 en/of via de Nota Verkeerslichten.
  - Op de Karnemelksloot en de Doelenbrug hebben fietsers geen eigen verkeerslicht. Op alle andere takken wel. Hier twee masten voor fietsers plaatsen
  - Aangeven met bebording ‘rechtsaf voor fietsers vrij’. Dit zou in heel Gouda kunnen (Nota Verkeerslichten)
- De langsparkeervakken zijn niet overal van voldoende breedte. Veel auto’s staan half op de stoep geparkeerd. Zie ook onder ‘parkeren’. Er zijn twee opties: goed vormgeven of laten vervallen. Goed vormgeven van parkeervakken kan niet met het profiel dat nu beschikbaar is, rekening houdend met de bomen. Pas als wordt gekozen voor het kappen van bomen, en herplanten, is een inrichting zoals de Kattensingel toe te passen met parkeervakken tussen nieuwe bomen. Hierbij vervalt een deel van de huidige parkeervakken. De kademuren moeten wellicht vervangen worden, en dit kan mogelijk gevolgen hebben voor de aanwezige bomen. Nader onderzoek is nodig.

Kruispunt Wethouder Poletbrug – Goejanverwelledijk, bij Haastrechtsebrug

De fietspadenstructuur rond deze kruising (regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes en stedelijke fietsroutes komen hier samen volgens wensbeeld fiets uit VCP) is niet optimaal (VCP-project 52). Dit project is opgenomen in de derde tranche, **Basis. Luxe:** naar voren halen en uitvoeren in tweede tranche. Knelpunten en maatregelen om dit kruispunt te verbeteren zijn:



- De fietspaden zijn smal. Verbreden van de fietspaden voor meer comfort. Vanwege de ligging op de dijk is dat niet eenvoudig. Het idee is om aan de zuidzijde een doorlopend tweerichtingsfietspad te maken. Hierbij verschuift de rijbaan naar het noorden. Dit heeft ook effect op de ruimte bij de kruising voor het opstellen van fietsers.
- Aan de noordzijde zijn de fietspaden uitgevoerd in tegelverharding. Fietspaden uitvoeren in rood asfalt, voor meer comfort en zichtbaarheid
- Er is geen berm tussen rijbaan en fietspad. Realiseren van een tussenberm van enige breedte, mogelijk voorzien van een haag of houten geleiderail, voor meer fietsveiligheid
- Opstelruimte voor fietsers bij de verkeerslichten is beperkt en fietsers komend uit Kort Haarlem richting Haastrechtsebrug hebben geen drukknop voor de verkeerslichten. Logischer vormgeven en vergroten van de opstelruimte voor fietsers. Vanwege de ligging op de dijk is dat niet eenvoudig

- Een vrachtwagenverbod of -beperking (gewicht, lengte) vanaf de Haastrechtsebrug richting Gouda (Nota grote voertuigen) kan als gevolg hebben dat de kruising compacter vormgegeven kan worden, waardoor er meer ruimte kan ontstaan voor fietsers.

Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden en kosten om het profiel van de Goejanverwelledijk aan te passen, zodat meer ruimte voor de fiets ontstaat. Op basis van dit onderzoek kan worden besloten om dit project naar voren te halen (naar tweede tranche). De kruising zelf blijft grotendeels op de huidige plek liggen, als de Haastrechtsebrug in 2023 wordt gereconstrueerd. Wel wordt zoveel mogelijk gezocht naar fietsruimte en logische plekken voor de verkeerslichten. Als herprofilering van de Goejanverwelledijk tot de mogelijkheden behoort, schuift ook de kruising mee.

Fiets - Openbaar vervoer

Fiets

- In het VCP zijn twee nieuwe fietsbruggen voorzien over de Karnemelksloot:
  - In het verlengde van IJssellaan en Derde Kade (VCP-project 50). Hiermee ontstaat een logische fietsroute tussen de Graaf Florisweg en de Burgemeester Martenssingel. In het VCP is deze route als stedelijke fietsroute aangeduid
  - In het verlengde van de Krugerlaan – Zuidelijke Burgvlietkade (VCP-project 51) In het VCP is deze route als hoofdfietsroute aangeduid, aansluitend op de fietsroute via de Noothoven van Goorstraat

Het toevoegen van twee nieuwe bruggen lijkt niet eenvoudig **(Luxe).** Als alternatief zetten we in op één fietsbrug in het verlengde van de Krugerlaan - Zuidelijke Burgvlietkade. Hiermee ontstaat een logische, directe verbinding op een hoofdfietsroute. Ook bestaand project fietsstraat Noothoven van Goorstraat raakt hieraan, vanwege de bereikbaarheid van het station. **Basis**

- De fietsroute via de Kazernebrug en het Schouwburgplein is in het VCP aangeduid als stedelijke fietsroute. De route is niet vloeiend en niet duidelijk herkenbaar. Bij het bestaande project 'Rioolvervanging Kadenbuurt' kan hier, bijvoorbeeld met materialisering, aandacht aan gegeven worden. **Basis**
- Voor heel Gouda dient een eenduidige keuze gemaakt te worden over de voorrang van hoofdfietsroutes en stedelijke fietsroute bij het kruisen van andere wegen. **Basis**
- Voor heel Gouda is een eenduidige keuze gemaakt te worden over de prioritering van fietsers bij verkeerslichten in de VRI-nota (in september 2022 vastgesteld), **Basis**
- Afhankelijk van de mogelijkheid om een (of meerdere) fietsbrug(gen) te realiseren over de Karnemelksloot heeft een aantal routes uit het wensbeeld fiets uit het VCP weinig toegevoegde waarde. We stellen voor het wensbeeld aan te passen op onderstaande punten **Basis:**
  - De Eerste Kade is nu de huidige stedelijke fietsroute, waarin wordt gekeken of de Derde Kade ingezet kan worden, als er een nieuwe brug wordt gerealiseerd tussen de IJssellaan en de Derde Kade. Er wordt overzoek gedaan naar een brug ter hoogte van de Krugerlaan. De route via de Eerste Kade wordt dan opgewaardeerd naar fietsstraat, maar de route over de Eerste Kade heeft weinig toegevoegde waarde zonder fietsbrug over Karnemelksloot. Als deze brug niet wordt gerealiseerd, is er extra aandacht nodig om fietsers hun weg eenvoudig te laten vervolgen.

Openbaar vervoer

- De buslijn door de wijk in lijn brengen met het wensbeeld OV uit het VCP. Dus niet meer via Krugerlaan en Herzogstraat, maar via de Sportlaan - Joubertstraat. Hiervoor zijn twee nieuw halteparen nodig. De bushaltes die in de Krugerlaan liggen (nabij de Bothastraat) moeten verplaatst worden naar de Sportlaan. De bushaltes die in de Herzogstraat liggen moeten verplaatst worden. Het zoekgebied is op de Joubertstraat of Briandstraat (wellicht samenvoegen met volgend haltepaar). **Basis**

Lopende projecten - hubs

Lopende projecten (niet VCP-projecten). Allen **Basis**

- Algemeen bij projecten: inrichten conform richtlijnen CROW:
    - Aandacht voor snelheid op de ETW30's. Gelijkwaardige kruisingen met plateaus. Bij lange rechtstanden extra drempels.
    - Parkeervakken maken. Daarmee een parkeerverbodzone instellen. Hiermee is duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden en is handhaving beter mogelijk.
    - Leefbaarheid en groen: Vooral de Kadenbuurt is behoorlijk stenig. Het toevoegen van meer groen wordt door bewoners genoemd en wordt ook opgepakt in het bestaande project Rioolvervanging Kadenbuurt.
- Rioolvervanging en herinrichten Kort Haarlem Zuid (onderdeel van grotere herinrichting) Belangrijkste aandachtspunten: vooral op het westelijke en noordelijke deel zijn veel reacties geplaatst: fietsvriendelijker (eerste deel, wel/niet eenrichting), parkeren, snelheid (met name noordelijke deel)
- Rioolvervanging en herinrichten Kadenbuurt (fase 1 en fase 2). Belangrijkste aandachtspunten:
    - Instellen eenrichting
    - Schoolzone bij Sint Aloysiusschool
- Vervangen kademuren Karnemelksloot. Belangrijkste aandachtspunten:
    - Realiseren en/of verplaatsen fietsbruggen
- Fietsstraat Noothoven van Goorstraat. Belangrijkste aandachtspunten:
    - Relatie met realiseren en/of verplaatsen fietsbruggen

Hubs

Het realiseren van transfer-hubs en wijk-hubs is in het VCP opgenomen.

- Onderzoek naar locatie van transfer-hubs en wijkhubs. Na dit onderzoek volgt een advies over welke HUB met welke voorzieningen mogelijk passend is en op welke locatie. **Basis**

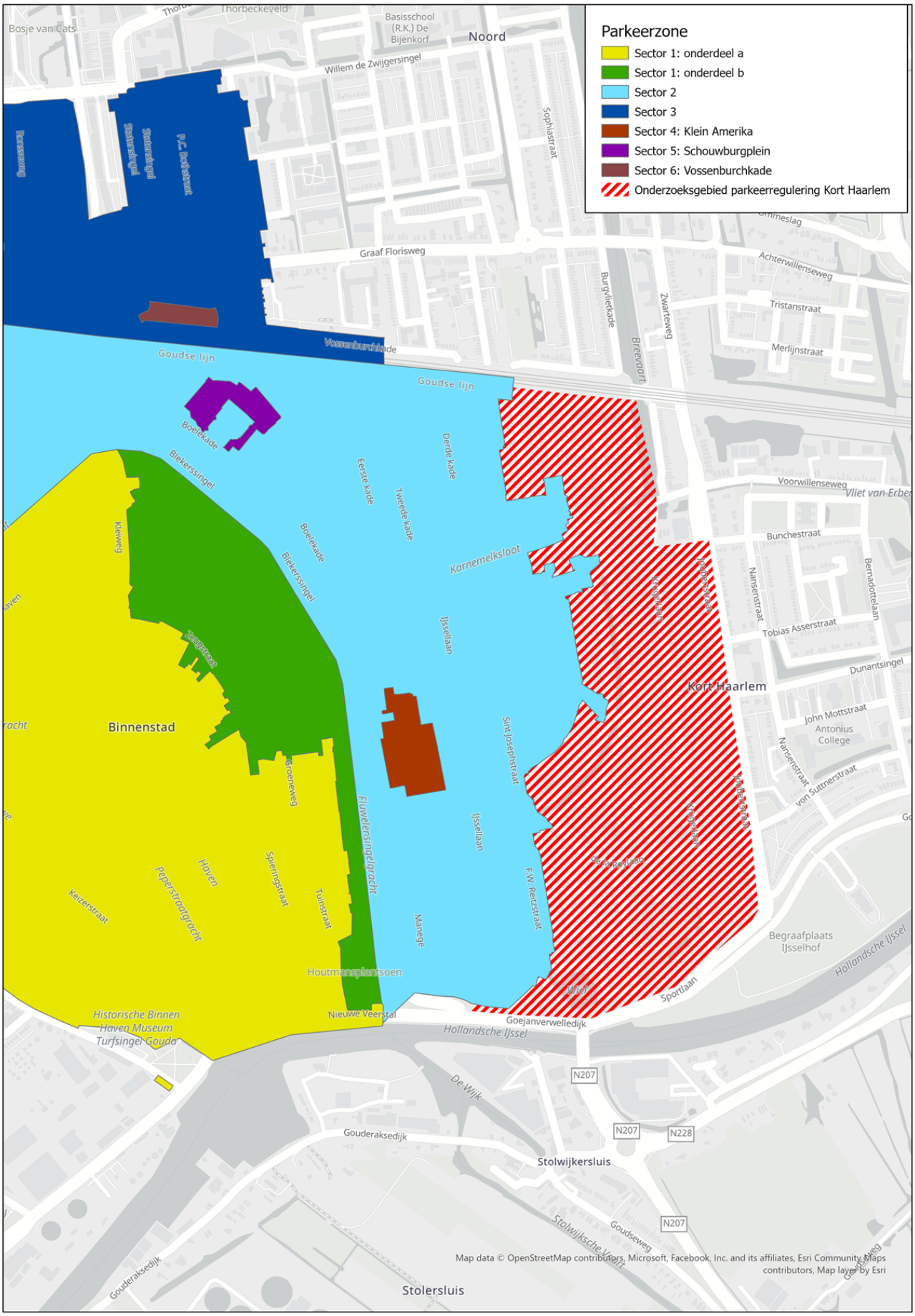
Parkeren

Parkeren wordt door de bewoners afgetekend het meeste genoemd in de online inventarisatie. We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestres, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamelpunten, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerknelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijk Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in de wijk zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Hierdoor kan ook het aantal auto's van bewoners verminderen. Minder geparkeerde auto's zorgern voor meer verkeersveiligheid en een fraaiere aanblik van de wijk. Bovendien kan hittestress worden tegengegaan als er meer ruimte komt voor groen. Door het verbeteren van fietsvoorzieningen (zie andere maatregelen en projecten) en de nabijheid van het station zijn er aantrekkelijke alternatieven voor de auto. Maatregelen om de parkeersituatie te verbeteren zijn:

- Bij groot onderhoud van straten in de wijk dienen er duidelijk parkeervakken aangelegd te worden (bijvoorbeeld door een andere kleur bestrating dan de rijbaan). Vervolgens het instellen van een parkeerverbodzone. Hiermee is duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden (alleen in de vakken) en is handhaving beter mogelijk. Voor het instellen van parkeerregulering (zie punten hieronder) is deze inrichting noodzakelijk. **Basis**
- Kort Haarlem heeft nu gedeeltelijk betaald en vergunningparkeren (parkeerregulering). De hele wijk voorzien van parkeerregulering zorgt voor een lagere parkeerdruk. Vooral in de krappere straten, zoals de Kadenbuurt, kan dit zorgen voor een toename van de verkeersveiligheid. Als maatregel is het invoeren van parkeerregulering opgenomen. We volgen een een aanpak in vier stappen. De inventarisatie en analyse van klachten heeft al plaatsgevonden bij de knelpunteninventarisatie in dit wijkmobiliteitsplan. De volgende stap

is het uitvoeren van een parkeerdrukonderzoek voor de gehele wijk, waarbij de parkeerdruk op verschillende momenten wordt gemeten. Stap 2 is het opstellen van scenario's voor de inrichting (vorm, tijd en plaats) van de parkeerregulering. Het streven hierbij is om de kosten voor bewoners en bezoekers zo laag mogelijk te houden. Stap 3 is het uitvoeren van een peiling onder bewoners en ondernemers over de scenario's. Stap 4 is het invoeren van parkeerregulering op basis van het scenario met het meeste draagvlak. **Basis**

- Langs delen van de Fluwelensingel is een smalle strook asfalt waar langsparkeren plaatsvindt. Deze strook is echter smal, waardoor geparkeerde auto's half op de stoep staan. Bij het afwaarderen van de Fluwelensingel (VCP-project 24) moet hiervoor een goede oplossing komen. Inzicht in de parkeerdruk is daarbij relevant. **Basis:**
    - Het goed vormgeven van de langsparkeervakken (o.a. maatvoering)
    - Het laten vervallen van de langsparkeervakken
- De zogenaamde bedrijfsbussen leiden tot extra parkeeroverlast en zicht-gerelateerde knelpunten. Opzetten van een pilot met een parkeerterrein in de wijk, specifiek voor bedrijfsbussen. Hierbij specifiek aandacht voor veiligheid. Mogelijk biedt Klein Amerika hiervoor ruimte. **Basis:** Eén pilot, kan ook in een andere wijk. Dus keuze uit twee wijken voor één pilot. **Luxe:** in beide wijken één pilot
- Parkeerterrein Klein Amerika kan mogelijk worden gebruikt voor bewonersparkeren om de parkeerdruk in de wijk te verlagen. Hiervoor moet eerst een parkeeronderzoek uitgevoerd worden om de (rest)capaciteit te bepalen en de effecten in beeld te brengen op andere doelgroepen, zoals bezoekers en bewoners uit de Binnenstad, die Klein Amerika ook gebruiken. **Basis.** Ook in relatie tot (geplande) haltering van touringcars op dit terrein en de pilot bedrijfsbussen (zie vorige punt).



Onderzoeksgebieden gereguleerd parkeren in Kort Haarlem.

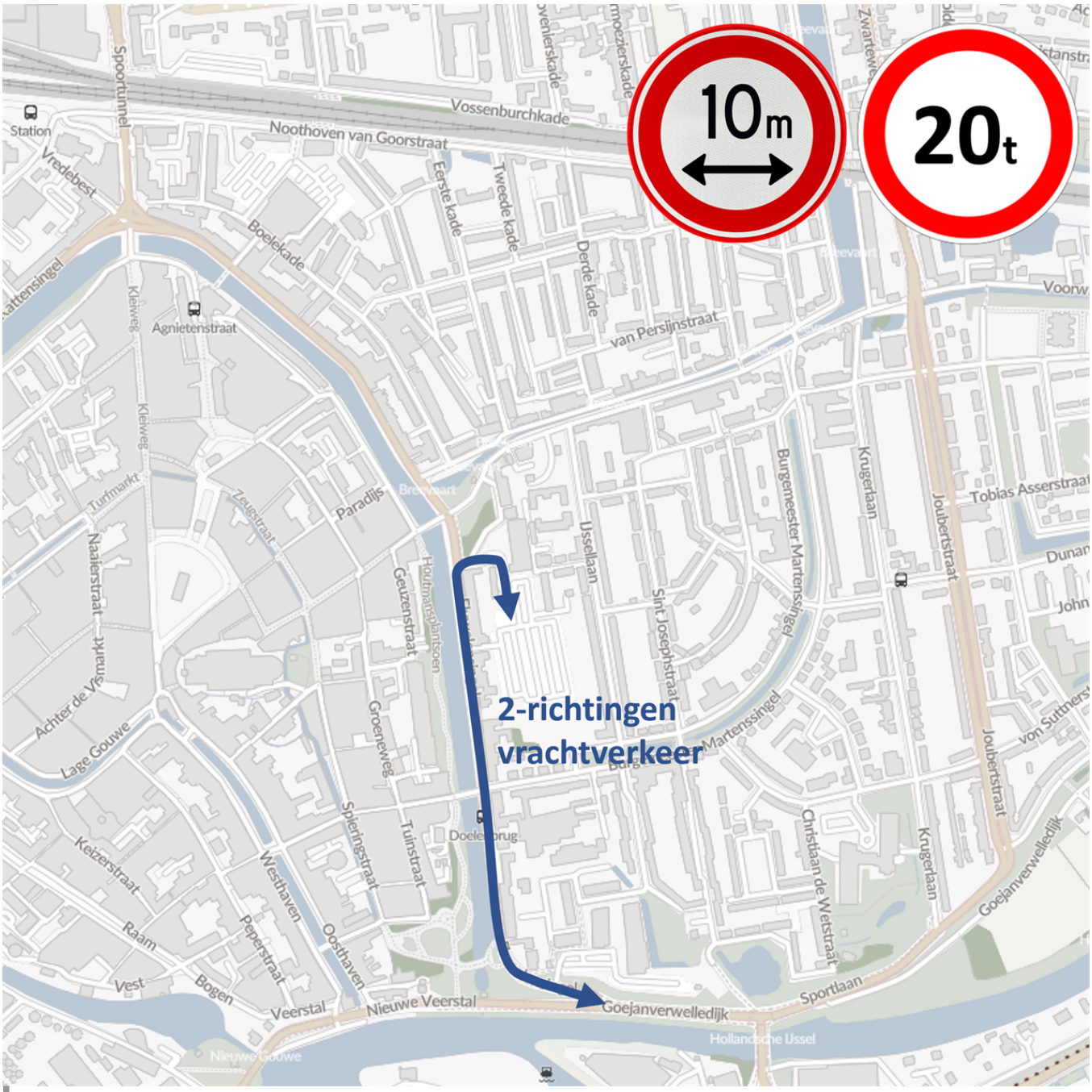
Schoolomgevingen

Basisscholen Sint Aloysius aan de A.G. de Vrijestraat, Prinses Julianaschool aan de Burgemeester Martenssingel

- Veilige schoolomgevingen zijn logischerwijs vanuit verkeersveiligheid wenselijk en stimuleren kinderen om naar school te lopen of te fietsen. Daarom inzetten op schoolzones bij beide basisscholen. Bij de scholen is nu beperkte attentieverhoging aanwezig (enkele gekleurde palen en bebording). **Basis**

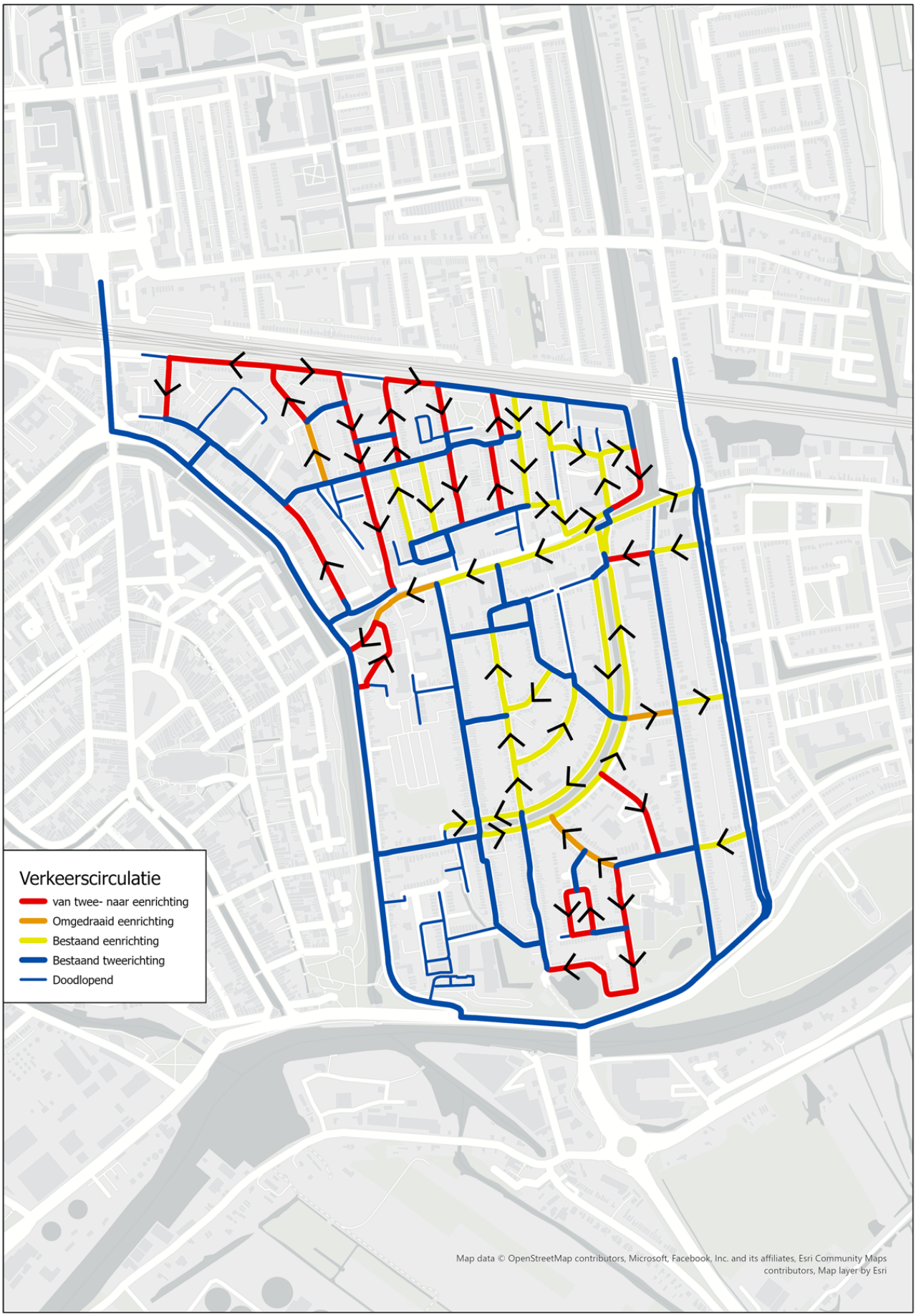
Vrachtverkeer

In Kort Haarlem zijn op dit moment geen grote bestemmingen voor vrachtverkeer, zoals winkels die dagelijks bevoorraad moeten worden. Wel is er een supermarkt voorzien aan de Fluwelensingel. Grote en zware voertuigen kunnen daarom geweerd worden uit de wijk. Incidentele vrachtwagens kunnen een ontheffing aanvragen. Dit geldt ook voor vrachtwagens gerelateerd aan de nieuwe supermarkt. Er kan een vrachtwagenverbod worden ingesteld voor de hele wijk. Mogelijk al ten zuiden van de Haastrechtsebrug (Nota zware voertuigen). Het huidige vrachtwagenverbod halverwege de Joubertstraat is niet logisch en levert onduidelijkheid op. Sommige vrachtwagens kiezen een route via de Burgemeester Martsenssingel. Dat levert daar overlast op. Bewoners geven dit aan. Verminderen van vrachtverkeer in de wijk door instellen verboden voor grote (langer dan 10 meter) en zware (zwaarder dan 20 ton) voertuigen en voorkeursroute bevoorrading supermarkt. **Basis**



Voorgestelde bevoorradingsroute supermarkt Kort Haarlem.

Wijkcirculatieplan



Voorgestelde verkeerscirculatie in Kort Haarlem (gemotoriseerd verkeer).

De wijkcirculatie; wegen met tweerichting en eenrichting voor motorvoertuigen wordt op onderstaande punten aangepast:

- Zorgen voor een logische circulatie voor op de oost-west straten tussen de Joubertstraat en de Burgemeester Martenssingel. Om en om eenrichting. **Basis.** Ten opzichte van de huidige situatie verandert:
  - Instellen eenrichting op Dutoitstraat, aansluitend bij bestaande eenrichting op Piet Retiefstraat
  - Omdraaien eenrichting op Zoutmanstraat, aansluitend op eenrichting Herzogstraat. Dit wordt ook veel genoemd door bewoners
  - Instellen eenrichting op de van Itsersonlaan
  - Omdraaien bestaande eenrichting op De la Reystraat (deel tussen Christiaan de Wetstraat en Burgemeester Martenssingel)
- Christiaan de Wetstraat, Cronjéstraat en Pretoriaplein: opgenomen in lopend project Rioolvervanging en herinrichten Kort Haarlem Zuid. **Basis.**
- Karnemelksloot (deel tussen IJssellaan en Klein Amerika): omdraaien eenrichting, voor een eenduidige eenrichting op de hele Karnemelksloot. Deze logica komt de fietsveiligheid ten goede op deze hoofdfietsroute. Hierdoor loopt ook de IJssellaan bij de Karnemelksloot niet meer dood voor motorvoertuigen. De nu doodlopende IJssellaan wordt door bewoners ook (veel) genoemd. **Basis.**
- Karnemelksloot (deel tussen Klein Amerika en Fluwelensingel): instellen eenrichting, voor eenduidige eenrichting op de hele Karnemelksloot. **Basis.**
- Afsluiting Johan de Haenstraat voor motorvoertuigen behouden. Er is recent een pilot geweest om deze wegen weer toegankelijk te maken voor motorvoertuigen. In de inventarisatie hebben veel bewoners hier opmerkingen over gemaakt. Een duidelijke meerderheid is voor behoud van de afgesloten situatie. We stellen mede daarom voor om deze situatie zo te laten. **Basis.** Daarbij hebben we het idee dat hier vooral bestemmingsverkeer rijdt.
- Diverse straten in Kadenbuurt, conform in lopend project Rioolvervanging en herinrichten Kadenbuurt voorgestelde circulatie in deze buurt. **Basis.**