Parallelsessie Informatie en Ontmoeting, 12 mei 2021
Herinrichting Haarse Kades
Samenvattend verslag

Aanwezigen

Voorzitter:	de heer H. van Mourik
Raadsgriffie:	
Fracties:	Stadsbelang-Democraten Gorinchem-CDA-PvdA-SGP/ChristenUnie - VVD-D66-SP-GroenLinks-Gorcum Actief
Portefeuillehouder:	de heer J. van der Geest
Ambtelijk:	de heer R. Ottervanger, de heer R. Osinga
Gasten:	namens Sweco: Reza Kamerbeek en Jeroen Smink
Notulen:	notulistenbureau Leeuwenburgh-Vendrig

Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom.

Herinrichting Haarse Kades

De aanpak van de Haarse Kades maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket uit de Mobiliteitsvisie dat de gemeenteraad op 24 september 2020 heeft vastgesteld. De door de gemeenteraad aangenomen motie over de fietsveiligheid op de Haarse Kades d.d. 21 juni 2018 is mede aanleiding geweest om het project te starten. In de achterliggende periode hebben we een uitgebreid participatietraject met de stakeholders over de beoogde herinrichting van de Haarse Kades afgelegd (een overzicht hiervan treft u in de bijlage). Vanavond krijgt u een presentatie van het zogenaamde Voorlopig Ontwerp voor deze herinrichting. In de bijlage treft u tevens de notitie uitwerkingspunten voor 'definitief ontwerp herinrichting Haarse Kades' vanuit bewonersparticipatie 21 april 2021.

Wethouder Van der Geest verzorgt een korte toelichting. Het proces is begonnen door een motie van D66 en daarna volgde een ontwerpwedstrijd naar aanleiding van de mobiliteitsvisie en het maatregelenpakket dat door de raad is vastgesteld. Deze ateliervorm met bewoners om tot consensus te komen over een ontwerp was mooi te gebruiken in combinatie met kennis en expertise vanuit het stadhuis en Sweco. Het voorlopig ontwerp is inmiddels aan de bewoners gepresenteerd. De opmerkingen die zij nog hebben gemaakt worden meegenomen richting het definitieve ontwerp. De wethouder kijkt terug op een mooi proces, een blauwdruk om de mobiliteit samen met de stad uit te werken.

De heer Ottervanger verzorgt een presentatie (beschikbaar op iBabs). Het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Haarse Kades wordt vanavond gepresenteerd. Hij bedankt de inwoners die hebben bijgedragen aan dit ontwerp. Ook scholieren van Lyceum Oude Hoven hebben een bijdrage geleverd. Het doel in de mobiliteitsvisie is om van Gorinchem een fietsvriendelijke stad te maken. Hij schetst de voorgeschiedenis en wijst op de fietsveiligheid. De wethouder gaf al aan dat er een motie van D66 is aangenomen met het voorstel om ontwerpwedstrijd uit te schrijven voor de Haarse Kades. In ontwerpateliers is de kennis vanuit bewoners, gemeente en specialisten gecombineerd. Vanwege covid zijn alle bijeenkomsten digitaal gehouden. De enquête is uitgewerkt in een scenario en dit alles is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Hij noemt de drie scenario's/denkrichtingen. Gebleken is dat scenario 2 de voorkeur krijgt; gescheiden fietsstroken, parkeren in de middenberm.

De heer Kamerbeek licht het voorkeursontwerp nader toe. De meegegeven denkrichtingen zijn vertaald in een maakbaar ontwerp: veiliger voor fietsers, snelheidsverlaging (30km gebied), het verbeteren van enkele oversteken, het karakter van de Haarse Kades behouden en een goede oplossing voor parkeren. Onder andere volgende zaken kwamen aan de orde: welke ruimte bieden de bomen, hoe groot is de parkeerbehoefte, de trillingen zijn getoetst omdat sommige woningen niet op palen gefundeerd zijn, de toegankelijk voor vrachtwagens. Het ontwerp is vervolgens gepresenteerd en iedereen kon via een mailbox inspraak leveren. Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp dat vanavond gepresenteerd wordt. Hij wijst op het parkeren tussen de bomen aan de linkerkant. Dit is een ongewenste situatie, het beschadigd de wortels, er moet verharding komen waardoor gras verdwijnt, niet op alle plaatsen kunnen twee parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er is uitstapruimte nodig. Daarom wordt toch gekozen voor parkeren aan de rechterzijde. Fietsers worden hierdoor naar het midden gedwongen en worden gemengd met autoverkeer. Als er geen auto's geparkeerd staan, gaan fietsers helemaal naar de rechterkant van de weg. Als er wel auto's geparkeerd staan worden fietsers naar links gedwongen en wordt het wegdek dat gebruikt wordt smaller, wat een snelheid verlagend effect heeft. Door het aanleggen van een parkeerstrook wordt dit effect permanent bereikt. Alle zijwegen zijn aangegeven als een inritconstructie met een drempel. Aan de noordzijde ontbreekt het trottoir vanwege de ruimte en daarom wordt gekozen voor een voetpad in het midden.

Hij duidt de wijzigingen bij de kruising Nieuwe Hoven; er is een drempel opgenomen, de Haarse Kade is ter plaatse van de aansluiting versmald, voor de fietser is meer ruimte gecreëerd. Op twee plaatsen zijn de doorsteekjes verwijderd voor de auto, dit is alleen nog toegankelijk voor fietsers. Hierdoor kan de parkeerstrook langer doorgezet worden. Bij de verhoogde plateaus worden drempels toegepast. De bouwkundige gegevens van de woningen zijn bestudeerd. Bij de woningen op paalconstructies worden gewone drempels toegepast. Bij de andere woningen is de helling flauwer gemaakt. Het middeneiland is groter geworden waardoor de rijrichting duidelijker wordt. De opstelplaats voor de vrachtwagen die de containers leegt wordt in groen uitgevoerd, de rijbaan oogt hierdoor smaller. Samenvattend: de fietser krijgt een prominentere plek in het profiel. Het parkeren gebeurt in vakken of stroken naast de fietsstrook. Waar mogelijk worden snelheidsremmers toegepast. Bij elke zijweg gelden dezelfde voorrangssituatie. De huidige verharding wordt gebruikt, de bomen blijven behouden, er wordt groen toegevoegd. De Grote Haarse Kade wordt net zo breed als de Kleine Haarse kade. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.
Op de laatste bewonersavond is nog een aantal punten naar voren gekomen die bij het definitieve ontwerp betrokken worden.

De voorzitter biedt gelegenheid om vragen te stellen naar aanleiding van de presentatie.

De heer Foppen is benieuwd of de enquête enkel onder de bewoners is gehouden. Hij informeert naar de doorstroming van het autoverkeer en vraagt wat er gebeurt met de bestaande conflicten. Een aantal opritten wordt complexer gemaakt, dit veroorzaakt extra conflictpunten door de fietsoversteekplaats en het voetpad. De weg wordt smaller, hij vraagt hoe de veiligheid dan wordt vergroot. Gesteld wordt dat dit plan voortbouwt op de mobiliteitsvisie. Hierin werd steeds ingezet op het ontvlechten van verkeer en een snelfietsroute. Hij verzoekt om verduidelijking.

De heer Ottervanger antwoordt dat vooral de inwoners van de straat geënquêteerd zijn. Uiteindelijk hebben 100 mensen gereageerd. Er is vooral gekeken naar de verkeerskundige aspecten om het veiliger te maken met behoud van het karakter van de Haarse Kades.

De heer Kamerbeek vult aan dat het gebied is ingericht als 30km gebied conform de CROW richtlijnen met het behoud van het karakter van de weg. Voordeel van het smalle profiel is dat de fietser continu in beeld is bij automobilisten. Fietsen helemaal aan de rechterkant en bij een geparkeerde auto naar links uitwijken wordt voorkomen met dit ontwerp.

Wethouder Van der Geest merkt op dat het ontvlechten van de verkeerstromen niet mogelijk is in een 30km gebied.
De heer Kamerbeek herhaalt dat het een 30km gebied is. Er worden maatregelen getroffen om de hoeveelheid verkeer te verlagen. De weg wordt versmald, maar verkeerssoorten worden niet uitgesloten. Hij informeert wat er precies wordt verstaan onder doorstroming.

De heer Foppen verduidelijkt dat auto's straks achter fietsers moeten blijven rijden omdat er geen mogelijkheden zijn om in te halen.

De heer Kamerbeek vervolgt dat het doel juist is dat automobilisten langzamer gaan rijden. Een groot deel van het verkeer heeft zijn bestemming langs deze weg. Hij verwacht geen grote wijzigingen in verkeersstromen.

De heer Bahlmann informeert of alle bewoners de scenario's voorgelegd hebben gekregen. Het ontwerp lijkt toch een beetje op een fietsstraat. Hij informeert of dit straks ook zichtbaar zal zijn op de rijbaan. Voorts informeert hij of er klinkers of asfalt wordt gebruikt. Als de trottoirs doorgetrokken worden krijgt het verkeer uit de zijstraten geen voorrang meer. Dit zal de snelheid van de auto verhogen op het moment dat er geen fietsers zijn. Hij informeert of er nagedacht is over een flexdrempel om trillingen te voorkomen omdat hij vreest dat met normale drempels het vrachtverkeer veel trillingen zal veroorzaken.

De heer Ottervanger antwoordt dat de deelnemers van de ateliers hebben kunnen stemmen over het ontwerp.

De heer Smink vult aan dat 100 mensen hun gegevens hebben achtergelaten om te kunnen deelnemen en zij zijn vervolgens steeds uitgenodigd.

De heer Kamerbeek geeft aan dat vooralsnog het plan is om de huidige klinkers terug te plaatsen vanwege het karakter van de straat. Een fietsstraat wordt doorgaans in asfalt uitgevoerd. Voorrang op de zijstraten; hij begrijpt de opmerking. Er zijn veel zijstraten, door alle inritten op dezelfde manier vorm te geven wordt duidelijkheid gecreëerd en is duidelijk welk gedrag er wordt verwacht. Bovendien leidt het ertoe dat de trottoirs op één niveau doorgezet kunnen worden. Dit is belangrijk voor voetgangers. Flexdrempels zijn nog niet meegewogen, maar dit vraagt ook om specifieke zaken voor de ondergrond. Het vrachtverkeer is steeds ter sprake gekomen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een oplossing. Hij is niet op de hoogte van de laatste stand van zaken.

De heer Osinga vult aan dat een onderzoek naar de bebording loopt. Dit zal waarschijnlijk leiden tot een aanpassing.

De heer Bahlmann vreest dat wanneer de rijbaan dezelfde kleur blijft automobilisten zich wellicht agressiever gedragen richting de fietsers.

De heer Kamerbeek vervolgt dat een dergelijke inrichting in heel veel 30km gebieden wordt toegepast. Hij gaat er vanuit dat automobilisten weten hoe zij zich ten opzichte van fietsers moeten gedragen. Het is een verblijfsgebied, een samenspel van mensen, een fietser is net zo belangrijk als een automobilist.

Mevrouw Hamann bedankt voor de presentatie en spreekt haar complimenten uit dat ondanks covid bewoners zijn betrokken en input hebben kunnen leveren. Zij begrijpt dat er klinkers komen in één kleur, twee stroken en de route wordt smaller. Auto te gast lijkt haar dan beter. Aan de noordkant komt het trottoir in het midden in verband met de sloot. Zij vraagt of voetgangers dan moeten oversteken. Het gebied wordt ingericht als een 30km zone. Zij vraagt of handhaving straks mogelijk is. De groenstrook zal waarschijnlijk gebruikt worden als hondentoilet. Zij informeert of het mogelijk is om een deel van deze strook speciaal in te richten voor honden.

De heer Kamerbeek antwoordt dat in het definitieve ontwerp het verschil tussen de rijstrook en de parkeerstrook nog duidelijk gemaakt moet worden door de landschapsarchitect. Dit zal een genuanceerd verschil zijn. Voetgangers zullen inderdaad moeten oversteken aan de noordkant om op het trottoir te komen. De watergang moet behouden blijven waardoor daar nu te weinig ruimte is voor een trottoir. De politie kan handhaven in een 30km zone als deze zone ook als zodanig is ingericht. De groenstrook wordt ingericht met laag groen. Een hondenuitlaatplaats kan wellicht in het definitieve ontwerp overwogen worden.

Mevrouw Hamann denkt dat het smal wordt met drie verschillende stroken. Zij denkt dat het beter één strook kan worden voor fietsers en de auto te gast.

De heer Kamerbeek herhaalt dat het een 30km zone is waarin fietsers en auto's gelijk gesteld zijn. Beide weggebruikers hebben evenveel recht op dezelfde rijstrook. De strook is 5 meter breed: 2 meter voor geparkeerde auto's en de resterende 3 meter voor het rijdende verkeer.

De heer Tekir wijst op het uitgangspunt, dat is iets realiseren op de Haarse Kades dat draagvlak heeft onder de bewoners. De motie van D66 van 2018 is geland in de mobiliteitsvisie. Er is gekozen om aan het einde een voetpad in het midden aan te leggen. Hij informeert waarom dit niet over de gehele Haarse Kade wordt gedaan zodat voetgangers kunnen genieten van het groen. Er is niet gekozen voor parkeerplaatsen tussen de bomen. Op de Kalkhaven zijn parkeerplaatsen echter wel tussen de bomen gerealiseerd en dat werkt daar goed. Hij verzoekt om verduidelijking gezien de parkeerdruk. De Grote Haarse Kade wordt versmald. Hij vraagt of dit geen onveiligheid veroorzaakt voor fietsers. Hij zou graag inzicht krijgen welke zaken die niet verwerkt zijn in het voorstel zijn ingebracht zodat hij dit kan betrekken bij de afwegingen binnen zijn fractie.

Wethouder Van der Geest bevestigt dat de motie inderdaad aanleiding is geweest om het participatietraject te starten voor de Haarse Kade.

De heer Kamerbeek geeft aan dat hij blij is met de inbreng van de bewoners in een open, transparante discussie waar elke mening uitgesproken kon worden. Er is niet gekozen voor een voetpad in het midden omdat er op een groot gedeelte aan beide zijden al een goed voetpad aanwezig is. In het verleden was de berm een waterpartij. Als daar een voetpad wordt aangelegd moeten zaken losgewoeld worden en dit zal leiden tot allerlei milieueisen. Parkeren op de Kalkhaven; deze situatie is hem niet bekend, maar in deze situatie wordt daar niet voor gekozen. Eén van de punten die niet is meegenomen in het voorlopige ontwerp is het water op een milieuvriendelijke manier laten weglopen in de middenberm. Er is sprake van hoogteverschillen. Het water moet de woningen niet in lopen waardoor hier vooralsnog van afgezien is.

De heer Osinga vult aan dat door het parkeren tussen de bomen auto's te ver naar het midden komen waardoor het karakter verloren gaat. Bovendien zal het aantal parkeerplaatsen dan substantieel minder zijn dan het huidige aantal en daarom is gekozen voor het huidige profiel met parkeren op de weg.

Wethouder Van der Geest vervolgt dat de situatie op de Kalkhaven historisch zo gegroeid is, maar nu niet meer gedaan zou worden in verband met de wortels van de bomen.

De heer Kamerbeek merkt op dat de Grote Haarse Kade hetzelfde profiel krijgt als de Kleine Haarse Kade. Daardoor wordt het veiliger dus hij begrijpt de zorgen over de onveiligheid niet zo zeer. Het gaat om visueel en fysiek versmallen, continu contact met elkaar door in elkaars zichtveld te zijn. Dit verhoogt de veiligheid.

De heer Tekir begrijpt dat verondersteld wordt dat weggebruikers uiteindelijk veel alerter zullen zijn. Hij gaat hier nog over nadenken.

De heer Van Santen informeert naar de reden waarom mensen geen drempels zouden willen. De drie scenario's op basis van de enquête zijn teruggebracht naar één scenario. In het gekozen scenario volgt geen wijziging van de verkeersstromen. Hard rijden is en blijft een groot probleem. Hij wil er niet zondermeer vanuit gaan dat dit allemaal perfect gaat. Hij vraagt of er niet gekozen kan worden voor het scenario met de aparte fietsstrook in het midden en toch een 30km zone. Hij informeert hoe omgegaan wordt met elektrische fietsen gezien het snelheidsverschil. Hij is benieuwd naar de uiteindelijke uitwerking en de kleur van de rijbaan.

De heer Kamerbeek was niet betrokken bij het tot stand komen van de scenario's, maar drempels zorgen voor zorgen bij bewoners vanwege overlast door trillingen. Binnen de bebouwde kom zijn 30km of 50km zones mogelijk. Bij 50km wordt bij voorkeur gekozen voor aparte fietspaden. In een 30km gebied is verblijven belangrijk. Het verkeer moet rekening houden met elkaar en wordt gemengd. Als wordt gekozen voor een vrij liggend fietspad hoort dit bij de inrichting van een 50km zone. Fietsers op een elektrische fiets worden gelijkwaardig behandeld. Men moet elkaar de ruimte gunnen.

De heer Van Santen wijst op verschillende typen fietsen, bakfietsen zijn bijvoorbeeld breder, maar begrijpt dat er geen onderscheid wordt gemaakt.

De heer Oostrum spreekt zijn dank uit richting de inwoners en scholieren voor hun inbreng. Hij herkent een veilige comfortabele doorgaande fietsroute. Voor het kruispunt Nieuwe Hoven stelt hij voor om voor doorgaande fietsers vanaf de Lindenlaan naar de Haarse Kade een voorrangsoversteek te maken. Het zou mooi zijn om er rood asfalt neer te leggen en de parkeerplaatsen met klinkers te markeren. De doorsteek bij de Jagerslaan wordt de Eendenplas aangesloten. Hij zou het logischer vinden om deze doorsteek bij de Karel V laan te maken zodat er een betere aansluiting komt met de buurt. Onder het viaduct wordt het verkeer gescheiden, daarachter komt het verkeer weer bij elkaar. Hij stelt voor om het fietsverkeer door te laten gaan op de rijbaan zodat de scholieren op de middenberm kunnen blijven.

De heer Kamerbeek begrijpt dat dit geen vragen zijn maar suggesties. De doorsteek op een andere plaats is mogelijk, maar de huidige doorsteek is gezamenlijk met de bewoners gekozen en daar is verder niet op gereageerd. Hij geeft aan dat het niet in beton gegoten is, allerlei varianten zijn nog mogelijk. De voorrangsoversteek is op de laatste avond aan bod geweest. Aangegeven is dat de Nieuwe Hoven een 50km per uur weg is. Het verkeer daar heeft een hoge snelheid en het is een voorrangsweg. Verkeer uit de zijwegen moet voorrang verlenen. Een fietsoversteek ligt daarom niet in het verwachtingspatroon van de weggebruiker. De genoemde kruising maakte geen onderdeel uit van het project, wellicht dat er nog iets anders bedacht kan worden. Mengen van verkeer onder het viaduct, dit kan in het definitieve ontwerp meegenomen worden.

De heer Oostrum vult aan dat het een poortwerking zou kunnen zijn bij de Nieuwe Hoven. Hij roept op het mengen van het verkeer onder het viaduct nog eens nader te bekijken.

De heer Onvlee refereert aan de ongevallencijfers en informeert in hoeverre dit is onderzocht en welke vervolgacties er terug te zien zijn in het ontwerp. Hij informeert naar de overwegingen om voor uitritten te kiezen waardoor er geen voorrang meer verleend hoeft te worden en automobilisten gewoon door kunnen rijden. Hij is benieuwd wat er nog meer mogelijk is om de middenberm fraaier te maken, bijvoorbeeld een waterpartij van een aantal centimeters diep.

De heer Kamerbeek antwoordt dat een waterpartij als optie meegenomen kan worden. Voor de uitritten is de belangrijkste overweging uniformiteit en overal hetzelfde gedrag. Bovendien is het zo mogelijk om het trottoir door te trekken met voordelen voor voetgangers en gehandicapten. Ongevallencijfers; alleen bij serieuze ongevallen worden gegevens geregistreerd. Schadegevallen worden vaak onderling afgehandeld en niet

geregistreerd in databases die beschikbaar zijn voor verkeerskundigen. De basisprincipes van een 30km per uur weg zijn zodanig bekeken dat wanneer er een ongeval plaatsvindt de afloop in ieder geval zo goed mogelijk zal zijn.

De heer Onvlee merkt op dat wanneer nergens een uitrit wordt toegepast er ook sprake is van uniformiteit. Hij gaat zich hier nog op beraden. Hij roept op de parkeervakken als halfverharding op te nemen want dat is groen en goed voor het klimaat.

De heer Kamerbeek wijst op zijwegen met tweerichtingsverkeer en de voorrangsituatie. Dit wordt verbeterd door uniforme maatregelen toe te passen op elke zijweg.

De heer Ploeg vindt het positief dat er zo veel respondenten waren in dit participatietraject. De vragen die hij had zijn inmiddels gesteld. Met betrekking tot de uitritconstructie en het geen voorrang meer hoeven verlenen aan verkeer van rechts heeft hij de uitleg gehoord. Het gevaar zit hem met name in de rustige momenten. Busjes kunnen dan gewoon doorrijden. Zijwegen zorgen juist voor vertraging in het verkeer waardoor er rustiger wordt gereden en het fietsveiliger is. Hij wil dit toch als suggestie meegeven.

De heer Bil spreekt zijn dank uit voor de presentatie. De vragen die hij had zijn inmiddels beantwoord. Hij ziet uit naar de B&A sessie.

De heer Koolhoven sluit zich aan bij de lovende woorden. Hij bekrachtigt het belang van goede participatie. Veiligheid is belangrijk. Daar worden wel enkele vraagtekens bij geplaatst. Hij heeft de ervaring dat er vaak bijzondere inhaalmanoeuvres worden gemaakt. Hij vreest dat er ingehaald zal worden over de parkeerstrook. Hij informeert of er al plannen zijn gemaakt om één en ander te evalueren.

Mevrouw Hamann begrijpt dat er conform de 30km zone voorschriften bij de ingang van de zone een drempel moet zijn en een bord met 30km zone. Alle zijwegen van rechts hebben voorrang. Zij informeert hoe het dan duidelijk is aangezien er geen drempel ligt voor de Haarse Kade dat deze route toch een 30km route is. Zij vermoedt dat auto’s hard kunnen rijden op het moment dat er geen fietsers zijn.

De heer Kamerbeek refereert aan de voorkeur om wegversmallingen toe te passen, maar dat is hier niet mogelijk vanwege het beschikbare profiel en de funderingen van woningen. Daarom is gekeken naar de plekken waar dit wel kan en daar wordt de snelheid verlaagd. Door het profiel smal te maken en weggebruikers bij elkaar te brengen moeten zij rekening houden met elkaar. Voorrang voor verkeer van rechts wordt inderdaad vaak toegepast. De verschillende belangen die naar voren kwamen op de bewonersavonden zijn samengebracht rekening houdend met. Een aantal punten moet nog opgelost worden. Vanavond zijn er ook nog enkele zaken genoemd die straks meegenomen worden richting het definitieve ontwerp, bestek en uitvoering. Het ontwerp dat voorligt voldoet aan de richtlijnen voor verkeersveiligheid.

Mevrouw Hamann herhaalt dat wanneer er geen fietsers zijn automobilisten voorrang hebben en dus gewoon gas kunnen geven.

De heer Kamerbeek reageert dat het uiteindelijk om gedrag gaat. Met de inrichting wordt beoogd dat mensen zich ervan bewust zijn dat zij zich in een verblijfsgebied bevinden en zich aan de snelheid zullen houden. Het feit dat de weg leeg is mag er niet toe leiden dat men harder gaat rijden.

De heer Osinga vult aan dat mensen vaak voorrang nemen. De bewoners kunnen zich vinden in het voorstel en bovendien wordt er een uniform beeld gecreëerd.

Sluiting

De voorzitter geeft aan dat de B&A sessie is gepland op 3 juni a.s. Hij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.