

Nota van beantwoording

Betreft ontwerp verkeersbesluit Garenmarkt (herinrichting openbare ruimte).

Er zijn 3 brieven met zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben betrekking op de herinrichting van de Garenmarkt.

Bespreking van de zienswijzen per thema:

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	In het ontwerp verkeersbesluit mist de afsluiting van de Raamsteeg, ter hoogte van huisnummer 33 – 63. Deze situatie creëerde een doodlopende straat voor autoverkeer (dmv paaltjes), met een doorsteek voor fietsers en bromfietzers. De afsluitende paaltjes voor Raamsteeg 63 zijn ten behoeve van de aanleg parkeergarage verwijderd, met de toezegging dat deze na de aanleg terugkomen.	De afsluiting voor autoverkeer keert bij de herinrichting op exact dezelfde wijze terug als voor de start van de parkeergarage Garenmarkt. Omdat de situatie identiek blijft aan de oude situatie, is er niets over opgenomen in het ontwerp verkeersbesluit. Ter verduidelijking zal de terugkeer van de afsluiting wel in de overwegingen van het definitieve verkeersbesluit worden opgenomen	Toevoegen overweging dat de afsluiting van de Raamsteeg terugkeert in de inrichting van de openbare ruimte
2	In het participatietraject is afgesproken dat aan de hand van de in ontwikkeling zijnde parkeervisie getracht wordt om de parkeerplaatsen onder de bomen te laten vervallen. In het door u ontwikkelde verkeersbesluit zult u dus deze vergunninghoudersplaatsen dienen te vermelden. Als het parkeerplan een sluitende oplossing heeft kan dit in een aanvullend besluit altijd nog aangepast worden.	Verkeersbesluiten worden genomen wanneer verkeerstekens (verkeersborden en wegmarkering) worden geplaatst, verplaatst, veranderd, of ingetrokken. Of wanneer een fysieke aanpassing aan de infrastructuur wordt gedaan, waardoor het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken beperkt of uitgebreid wordt. De scope van een verkeersbesluit reikt niet verder dan bovenstaande. De aanleg of het laten vervallen van parkeerplaatsen wordt met andere woorden niet in een verkeersbesluit geregeld. Het vervallen van de 22 parkeerplaatsen is door de gemeenteraad besloten, in de vergadering van 13 november 2018, door middel van een motie. In deze motie wordt het college verzocht: <i>“te kiezen voor de inrichting van de Garenmarkt volgens het breed gedragen ontwerp, zonder parkeerplaatsen, en de zogenoemde terugvaloptie te schrappen”</i>	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
3	Alleen fietsers wordt de mogelijkheid geboden om in de Korevaarstraat-zuid langs de inrit van de parkeergarage te rijden. Het lijkt zinvoller om ook brommers hiervan gebruik te laten maken. Nu wordt schijnveiligheid gecreëerd, omdat bromfietzers toch van deze route gebruik zullen maken.	Bij het opstellen van nieuwe spelregels voor verkeer tracht het college altijd een modus te zoeken tussen de handhaafbaarheid van verkeersregels enerzijds en het beoogde gebruik anderzijds. In de hele binnenstad, en ook op veel wegen daarbuiten, dienen bromfietzers op de rijbaan te rijden. Fietspaden zijn daarmee zoveel mogelijk voor alleen fietsers (en snorfietzers). In de dagelijkse praktijk blijkt dat bromfietzers wel degelijk met regelmaat illegaal op fietspaden rijden. Het college vindt het echter relevant om vast te houden aan de (landelijke) logica dat bromfietzers op de rijbaan rijden, en houdt daarom vast aan het niet toestaan van bromfietzen op deze plek. Afbreuk doen aan de herkenbaarheid en uniformiteit van deze regel is niet alleen voor deze plek ongelukkig, maar schept wellicht ook een precedent voor andere locaties. Het ingestelde fietspad laat geen ruimte voor interpretatie: bromfietzen mag er niet. Het college zal toezien op handhaving van deze regel, met name in de periode na openstelling van de infrastructuur en het plein.	Geen
4	College stelt voor om een éénrichtingsregime in te stellen op de Garenmarkt tussen het Levendaal en de Raamsteeg. Het lijkt beter om op dit deel het huidige tweerichtingsregime te handhaven, om te voorkomen dat verkeer vanaf zuidelijk deel Garenmarkt richting Steenschuur via het kruispunt Korevaarstraat – Levendaal moet	Gemotoriseerd verkeer komend van het zuidelijk deel van de Garenmarkt, zal zijn oriëntatie in vrijwel alle gevallen richting Oranjeboomstraat, Hooigracht of Levendaal hebben. Het aandeel verkeer dat vanuit deze hoek richting Steenschuur moet rijden, zal te verwaarlozen zijn. Juist de logica en ‘eerlijke’ verdeling van verkeer rond het plein, aan alle zijden, met éénrichtingsverkeer in alle straten is voor het college een belangrijk punt. Een ander argument (behalve een betere verdeling over de straten) is een betere verdeling over de kruispunten. Verkeer wijk in kruist de Korevaarstraat op een andere plek dan verkeer wijk uit. Deze stromen kruisen elkaar in het beoogde voorstel voor de verkeerscirculatie niet en komt niet met elkaar in conflict. Dit is ook overzichtelijker en veiliger voor de kwetsbare stroom fietsverkeer op de Korevaarstraat.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
5	Het aantal laad- en losplaatsen in het zuidelijk deel van de Korevaarstraat stemt tot tevredenheid. De mogelijkheden voor laden en lossen aan de noordzijde van de Korevaarstraat verslechtert.	Het college neemt zich voor om het inrijden van de wijk te verduidelijken, door de geslotenverklaring die in de huidige situatie op het noordelijke uiteinde van de Korevaarstraat is ingesteld, zuidwaarts te verplaatsen tot direct voorbij de Kaardesteeg. Deze verplaatsing moet de logische ingang tot de Pieterswijk verduidelijken en tegelijk ongewenste bewegingen van autoverkeer op het pleintje bij het Gangetje tegengaan. Deze plek, ingericht als 'shared space-pleintje', is alleen veilig bij zeer weinig autoverkeer. Momenteel wordt de geslotenverklaring echter regelmatig genegeerd, waardoor de verkeersveiligheid op het pleintje onder druk staat. Door de verplaatsing van de geslotenverklaring krijgt het noordelijk deel van de Korevaarstraat dezelfde spelregels voor bevoorraden als de Breestraat. Daar is ook in geregeld dat bevoorraden op het trottoir toegestaan is op werkdagen van 05.30u – 07.00u en van 09.00u tot 11.00u. Daarmee verbetert feitelijk de mogelijkheid om het noordelijk deel van de Korevaarstraat te bevoorraden, omdat momenteel laden en lossen op de stoep nu helemaal niet is toegestaan. Het college kiest er, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en het daardoor gegroeide besef dat bevoorraden van het noordelijk deel van de Korevaarstraat niet altijd eenvoudig is, voor om bevoorraden van het noordelijk deel van de Korevaarstraat te verbeteren door 2 extra laad- en losvakken in te stellen. Eén nabij de ingang van de Hoogvliet, de ander aan het uiteinde van de zuidzijde van het Steenschuur. Dit geheel biedt ondernemers in het noordelijk deel van de Korevaarstraat niet alleen de mogelijkheid om in venstertijden legaal op het trottoir te bevoorraden, maar ook de gelegenheid om buiten die venstertijden op 2 extra laad- en losvakken te bevoorraden.	Extra besluitpunt 10d en 10e: instellen van een laad- en losplaats op de Korevaarstraat en Steenschuur
6	Wij zijn tegen mogelijk gebruik van verkeersherkennings-camera's op ons deel van de straat nu of in de toekomst	Het college is bezig met de voorbereidingen voor een proef met kentekenhandhaving in de Breestraat. Met deze proef wordt ervaring opgedaan of deze wijze van handhaving in de toekomst interessant kan zijn op deze en ander plekken. De proef zal, ondanks de voorgenomen verplaatsing van de geslotenverklaring naar de Korevaarstraat, uitsluitend in de Breestraat worden uitgevoerd. Naar verwachting wordt met de proef niet eerder dan 2020 gestart. Voor dit verkeersbesluit heeft de voorgenomen proef in ieder geval geen consequenties.	Geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
7	Wij zijn voor het maken van een fietsdoorsteek in de middenberm van de Korevaarstraat, thv de Hoogvliet, om verdere overlast en gevaarlijke situaties van fietsers op de trottoirs en bij stilstaande bussen zoveel mogelijk te voorkomen	Het college onderkent nut en noodzaak van dit verzoek. In het ontwerp is inmiddels een doorsteek gemaakt. In de bebordingstekening horend bij het definitieve verkeersbesluit zal deze doorsteek zichtbaar zijn.	Ontwerp wordt aangepast, met toevoeging van een doorsteek thv de Kaardesteeg