

PLANTOELICHTING VOORONTWERP

Hoofdstuk 1. Aanleiding

In 2014 is een deel van de Goudsbloemlaan ter hoogte van de winkels heringericht om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Desondanks worden er (nog steeds) onveilige verkeerssituaties ervaren en zou er volgens bewoners en ondernemers sprake zijn van nieuwe (verkeer)problemen. Omwonenden maken zich bovendien zorgen over de plannen van Jumbo, die voorzien in een nieuw parkeerterrein in de Anemoonstraat.

Naar aanleiding van bovenstaande heeft de wethouder Verkeer op 29 juni 2015 in een gesprek met bewoners een verkeersveiligheidsonderzoek toegezegd voor de Anemoonstraat/Goudsbloemlaan. Daarnaast heeft de gemeenteraad op 2 juli 2015 de motie “veilige verkeerssituatie Anemoonstraat” (RIS 283951 Motie 3) aangenomen.

Op 13 april 2016 heeft de wethouder Verkeer de commissie Leefomgeving tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de afdoening van deze motie en in het bijzonder de resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek. De volgende zaken zijn toen aan de gemeenteraad meegedeeld.

- De verkeersveiligheid in de Anemoonstraat en Goudsbloemlaan is volgens de gemeente niet in het geding met de aanleg van het beoogde parkeerterrein van de Jumbo in de Anemoonstraat. De gemeente wordt in het gelijkgesteld door de rechtbank Den Haag (en later door de Raad van State).
- In het verkeersveiligheidsonderzoek zijn verbeterpunten voor de weginrichting van de Goudsbloemlaan - Anemoonstraat geconstateerd.
- Wethouder FVVM vraagt Jumbo om de bouw van zijn parkeerterrein uit te stellen tot na aanvang van de klankbordgroep.
- Wethouder FVVM stelt een klankbordgroep in om samen met belanghebbenden te zoeken naar breed gedragen oplossingen voor de geconstateerde problemen.

Hoofdstuk 2. Klankbordgroep

Met belanghebbenden is vanaf 2016 gewerkt aan een visie. Deze klankbordgroep bestond uit enkele bewoners, twee ondernemers van de winkeliersvereniging, het Segbroek College, supermarkt Jumbo, wijkberaad Bloemenbuurt, de wijkagent en medewerkers van de gemeente. Om de verkeerssituatie te verbeteren zijn de volgende opgaves geformuleerd: focus op het voorkomen van laden en lossen (vrachtverkeer) op de rijbaan, overzichtelijke en eenvoudige kruisingen met Anemoonstraat en Irisstraat, en aantrekkelijkere verbindingen voor langzaam verkeer.

Al snel werd duidelijk dat ook op structuur- en stedenbouwkundig niveau de buitenruimte voor een aantal uitdagingen staat. De klankbordgroep heeft daarom aanvullende opgaves geformuleerd om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van dit hoofdwinkelgebied te verbeteren:

- versterking van het onderscheidend karakter van het winkelgebied ten opzichte van de rest van de Goudsbloemlaan
- realisatie van meer structuur en symmetrie in de inrichting van het plein
- verbetering van het verblijfsklimaat en ruimte voor activiteiten zoals terrassen en een eventuele weekmarkt.



Figuur 1. Het huidige plein

Hoofdstuk 3. Doel

In 2017 is er geld gereserveerd vanuit het REIS (ruimtelijk-economische investeringsstrategie). Het project heeft als doel de verbetering van 1) de verkeersveiligheid en 2) de verblijfskwaliteit op het buurtwinkelplein.

1. Er wordt gewerkt aan een verkeersveilige omgeving voor in het bijzonder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals scholieren, kinderen en voetgangers/fietsers door een logischere inrichting van de wegen en kruisingen, meer overzicht en betere laad- en losvoorzieningen voor vrachtverkeer.
2. De verblijfskwaliteit wordt verbeterd om een bruisende wijk economie te stimuleren, bijvoorbeeld door het scheppen van extra verblijfsruimte, het investeren in ruimtelijke kwaliteit en extra groen en het verbeteren van het (fiets)parkeren op eigen terrein en in de openbare ruimte.

Hoofdstuk 4. Ontwerpprincipes

In het voorontwerp dragen de volgende inrichtingsprincipes bij tot een verbeterde verkeersveiligheid.

- Kruispunten worden overzichtelijk en dus veiliger gemaakt. Door middel van doorlopende klinkerverharding in deze 30 km-zone wordt duidelijk gemaakt dat hier voorrang van rechts geldt. Bestaande parkeerplaatsen op de uiteinden van de Irisstraat worden weggehaald, zodat er een beter zicht ontstaat en het oversteken van voetgangers wordt vergemakkelijkt.
- Aan het begin en einde van het winkelgebied (ter hoogte van de kruispunten Irisstraat en Begoniastraat) worden plateaus aangelegd om de snelheid te verlagen. Gelet op het grote aantal kruisende bewegingen van fietsers en voetgangers tussen winkels (waaronder een grote supermarktvestiging van Jumbo) en de middelbare school Segbroek College is dit een verbetering op het vlak van verkeersveiligheid.
- Om het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer te vermijden, wordt in de Irisstraat een eenrichtingsregime ingevoerd (van het plein af). Deze invoering vergt een apart verkeersbesluit. Na oplevering van het project zal de verkeerssituatie worden gemonitord en geëvalueerd.
- Door de introductie van een breed laad- en losvak (2,60 m) hoeven vrachtwagens niet meer (half) op de rijbaan te staan, waardoor inhaalbewegingen worden voorkomen. De positionering is centraal op het plein, zodat alle ondernemingen bevoorraad kunnen worden.

- Door middel van een verkeersbesluit kunnen twee parkeervakken naast de serie ondergrondse afvalcontainers (die wordt uitgebreid) worden gereserveerd voor laden en lossen. Zo wordt kortstondig stoppen op straat (en inhaalbewegingen) vermeden.
- Bij de uitrit van de Jumbo, waar op eigen terrein een privaat parkeerterrein wordt gerealiseerd, worden de twee 'oren' in de trottoirs verbreed. Hierdoor ontstaan er betere zichtsituaties.
- De uitrit van het openbare parkeerterrein op het middenplein wordt verplaatst naar recht tegenover die van Jumbo, zodat er één conflictpunt ontstaat in plaats van de huidige twee. Hiervoor moet de kiosk worden verplaatst.

De volgende keuzes zijn bedoeld ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

- Er is gekozen voor een vergroening van het plein door middel van een nieuw groenperk van circa 200 m2 en de toevoeging van bomen en groenvakken. Midden op het plein versterken een nieuwe tweede bomenrij en het langsparkeren (in plaats van het huidige haaksparkeren) de symmetrische opzet.
- Het middenplein wordt verbreed met meer verblijfsruimte als gevolg. De kiosk krijgt een prominente locatie op het plein - in de zichtlijnen en looplijnen - en zorgt voor een verhoogde aantrekkingskracht (meer voetgangers) op het plein. Het plein zelf kan voor uiteenlopende doeleinden worden gebruikt.
- De doorlopende klinkerverharding is ook een kwaliteitsimpuls: klinkers geven de sfeer van een verblijfsgebied, terwijl het huidige asfalt juist een ongewenste verkeersfunctie onderstreept.
- Fietsnietjes zorgen voor meer orde in de openbare ruimte.
- Met de plaatsing van de uitrit van het middenplein ter hoogte van de uitrit bij Jumbo en de verplaatsing van de kiosk wordt ook de zicht- en wandelas tussen Jumbo en Blauwe Druifjespad hersteld.

De bomenbalans is positief: behoud 22 bomen, verplanting 3 bomen, kap 6 bomen, toevoeging 12 bomen.

De (openbare) parkeerbalans van het ontwerp is minus 22. Om de economie en de leefbaarheid te versterken is er gekeken naar een optimale balans tussen parkeren en openbare ruimte. Minder parkeerplaatsen betekent meer ruimte voor andere doeleinden zoals pleinuitbreiding of vergroening. In de directe omgeving is onlangs bij het Segbroek College een twintigtal parkeerplaatsen aangelegd voor het onderwijzende personeel. Dit betekent een ontlasting van de parkeerdruk op het Goudsbloemplein. Tevens ontwikkelt de Jumbo in de aangrenzende Anemoonstraat een parkeerterrein van circa 40 plaatsen. Ook dit zal tot een verlichting van de parkeerdruk leiden. Formeel mogen deze parkeerplaatsen op particulier terrein niet meegewogen worden in de parkeerbalans, maar in de praktijk leidt dit tot een verlaging van de parkeerdruk die het verlies van 22 plaatsen op het Goudsbloemplein rechtvaardigt. Om toch tegemoet te komen aan de bezorgdheid van bewoners (nachtparkeren) wordt voorgesteld om elders in de buurt capaciteit te compenseren door middel van kleinschalige ingrepen.

Hoofdstuk 5. Toetsing

De Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) en het Vooroverleg over Verkeerszaken (VOV) hebben zich positief uitgesproken over het voorontwerp.

Hoofdstuk 6. Juridisch kader

Het herinrichtingsplan past binnen het geldende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7. Communicatie

De opmaak van het voorontwerp is gebeurd in nauwe samenspraak met een lokale klankbordgroep (zie ook hoofdstuk 2). Daarnaast is de brede bevolking geconsulteerd in een inspraakperiode met inloopavond. Degenen die een zienswijze hebben ingediend, zullen op de hoogte worden gesteld van dit besluit.

Hoofdstuk 8. Wijzigingen ten opzichte van concept voorontwerp

Uit de inspraakperiode zijn de volgende wijzigingen naar voren gekomen. Voor een onderbouwing van de wijzigingen wordt verwezen naar de bijgevoegde nota van beantwoording.

<i>In besluit</i>	<i>Op tekening</i>
-------------------	--------------------

In overleg treden met ondernemers en bewoners voor de mogelijkheden van een groengele zone, gevolgd door een apart besluit.	Geen.
Voorzien van een beperkte compensatie van parkeergelegenheid in de directe omgeving van het projectgebied en dit als apart project vormgeven.	Geen.
Heroverwegen van het voorstel tot eenrichtingsverkeer: - Begoniastraat: omdraaien, terugbrengen naar de bestaande situatie - Irisstraat: vasthouden aan richtingen van het plein af, met monitoring en evaluatie	Aanpassen van rijrichting Begoniastraat zodat het overeenkomt met bestaande situatie.
Verplaatsen van de centrale laad- en loszone naar de strook langs het middenplein (2,60 m breed, à niveau met middenplein). Dit betekent ook dat de eerder ingetekende laad- en loszone aan de zijde van de bakkerij en de ijssalon een reguliere langspaarkeerstrook wordt (2,00 m breed) met een verbreding van het trottoir.	Omwisselen van laad- en loszone en reguliere langspaarkeerstrook langs Goudsbloemlaan.
Overnemen van de detaillering van het groenperk om aan te tonen dat het groen een waardevolle toevoeging is aan het plein.	Geen.
Toevoegen belijning ter hoogte van Goudsbloemlaan - Irisstraat, zodat verkeer beter rechts houdt.	Aanduiden van belijning op tekening.
Toevoegen van een paal/vlaggenmast in de groenstrook ter hoogte van de Begoniastraat.	Aanduiden van paal op tekening.
Verzetten van de start uitvoering werkzaamheden tot na de drukke eindejaarsperiode, dus vanaf januari 2020.	Geen.
Aankondigen dat overige detailzaken (bankjes, fietsnietjes, paaltjes, hekwerken) in de DO-fase worden ingetekend.	Geen.

Hoofdstuk 9. Uitvoeringsplanning

Na vaststelling van het VO dient de DO-fase met bestek en aanbesteding te worden doorlopen. Er wordt naar gestreefd om de uitvoering te starten in de eerste helft van 2020.

Hoofdstuk 10. Duurzaamheid

Het ontwerp voorziet een veilige en leefbare inrichting van de openbare ruimte. Algemeen genomen worden er duurzame materialen toegepast. Specifiek voor dit ontwerp geldt dat het wegnemen van verharding en het toevoegen/uitbreiden van groen een verbeterde waterinfiltratie in de hand werkt en het hitte-effect in deze dichtbebouwde stadswijk vermindert. Een goede inrichting ten behoeve van fietsers en voetgangers stimuleert een duurzame mobiliteit.

Hoofdstuk 11. Beheerparagraaf

Als gevolg van dit ontwerp verandert de beheerlast. Door de aanplanting van extra bomen en een groenperk nemen de beheerkosten met € 3.500 per jaar toe.

- Onderhoud aan de boomrooster 22 stuks € 220
- Bomen in verharding 22 stuks € 824,56
- Vaste planten 200 m² € 2.462.

Hoofdstuk 12. Kosten en dekking

De totale projectkosten voor deze investering zijn geraamd op € 705.000 (exclusief btw, inclusief VAT voorbereiding-administratie-toezicht en inclusief onvoorzien). Hiervoor is dekking beschikbaar. Door de toevoeging van bomen en groenareaal wijzigt de beheerlast (zie hoofdstuk 11). Ook dit is gedekt.