

Zienswijzen voorlopig ontwerp-verkeersbesluit

Fietsstraat Achterwilenseweg 4-22

Status: Definitief
Opsteldatum: 26-09-2024
Versienummer: V1.0

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
	<i>Status nota van beantwoording</i>	3
	<i>Procedure</i>	3
	<i>Ingekomen zienswijzen</i>	3
	<i>Bescherming persoonsgegevens</i>	3
2	Samenvatting	4
2.0	<i>Ingekomen zienswijzen</i>	4
2.1	<i>Reactie en conclusie</i>	4
3	Zienswijzen	5
	1. <i>Zienswijze van Indiener 1 (23/07/2024)</i>	5
	2. <i>Zienswijze van Indiener 2 (06/08/2024)</i>	6
	3. <i>Zienswijze van Indiener 3 (08/08/2024)</i>	7

1 Inleiding

Status nota van beantwoording

Deze nota van beantwoording hoort bij het ontwerp-verkeersbesluit voor het invoeren van een fietsstraat in de Achterwillenseweg huisnummer 4-22.

Het verkeersbesluit is nodig om de snelheid te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u, het wijzigen van de voorrangregeling en de bijbehorende bebording.

De Achterwillenseweg is een erftoegangsweg en een onderdeel van een hoofdfietsroute. Het traject van de hoofdfietsroute is opgenomen in het Goudse Verkeerscirculatieplan (VCP), en is een belangrijke fietsroute van oost naar west Gouda en vice versa.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 van deze nota van beantwoording beschrijft de verdere procedure voor de aanleg van een fietsstraat. In hoofdstuk 2 staat een samenvatting van de nota van beantwoording. Hoofdstuk 3 bevat alle ontvangen zienswijzen en de reactie daarop door de gemeente.

Procedure

Voor de vaststelling van het voorlopig verkeersbesluit is in het kader van de Algemene inspraak- en participatieverordening de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gevolgd. Dit betekent dat de volgende stappen zijn genomen:

Zienswijzenronde

Het ontwerp-verkeersbesluit en het concept-wegontwerp lagen na publicatie op 27-06-2024 t/m 07-08-2024 ter inzage. In deze periode kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

De ontwerpen zijn gepresenteerd tijdens twee informatieavonden: 13-11-2023 en 29-05-2024. Tijdens de informatieavonden konden aanwezigen vragen stellen en opmerkingen op het ontwerp geven. De samenhang met project 'Ophogen Oud-Achterwillens' is besproken en toegelicht tijdens de tweede inloopavond op 29-05-2024.

Vaststelling

Na de zienswijzenronde stelt het afdelingshoofd van Beheer Openbare Ruimte Gemeente Gouda het verkeersbesluit vast. Hierbij zijn de ontvangen zienswijzen meegewogen.

Ingekomen zienswijzen

In totaal zijn 3 schriftelijke zienswijzen binnengekomen. Eén van de zienswijze is toegelicht door de indieners in een gesprek met medewerkers J. Hoogvliet en P. Schipper.

Bescherming persoonsgegevens

In verband met de bescherming van de persoonsgegevens zijn de namen van de indieners van een zienswijze in deze nota geanonimiseerd.

2 Samenvatting

2.0 Ingekomen zienswijzen

Er zijn 3 zienswijzen ingediend door (direct) omwonenden van de Achterwillenseweg. Gemeente Gouda waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel. Dit geeft inzicht in de specifieke belangen en zorgen die er spelen. Ook helpt dit om de juiste overwegingen mee te nemen in de besluitvorming. Zo kan tot een goed doordracht en gemotiveerd besluit gekomen worden.

Inhoud van de zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn zorgvuldig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over het instellen van 30 km/u, maar de meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de gevolgen van het toepassen van een fietsstraat. De zorgen en kritiek gaan onder andere over:

1. De veiligheid van fietsers;
2. De lengte van de opstelstrook voor de verkeerslichten richting de Graaf Florisweg/ Zwarteweg;
3. De weginrichting van de fietsstraat;
4. De rechte lijn-as van de nieuwe situatie van de Achterwillenseweg (van oost naar west);
5. De inritconstructie ter hoogte van de Isoldestraat/ Achterwillenseweg;
6. Angst voor filevorming door afslaand verkeer van de Achterwillenseweg naar de Dijkgraafslag.

2.1 Reactie en conclusie

De opsomming hierboven bevat de belangrijkste onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording wordt per zienswijze een inhoudelijke reactie gegeven.

Wijzigingen verkeersbesluit

De ingediende zienswijzen hebben doen besluiten het ontwerp op enkele punten te wijzigen:

- verruimen wegbreedte;
- opstelvak verduidelijken;
- fietsstrook verlengen;
- inpassen ruime losplaats zuidzijde;
- ingang fietsstraat verduidelijken.

Omdat bovenstaande aspecten niet specifiek in het verkeersbesluit vastgelegd zijn, wordt het verkeersbesluit niet aangepast. De teksten in het verkeersbesluit zijn hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

Definitief verkeersbesluit

De gemeente is ervan overtuigd dat het instellen van een fietsstraat het best passend is bij de huidige en toekomstige verkeerssituatie. De gemeente neemt het definitieve besluit om het aangepaste ontwerp toe te passen bij de werkzaamheden aan de Achterwillenseweg.

Zorgvuldige invoering

De gemeente begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie om een aanpassing door weggebruikers vraagt. Daarom zal de gemeente zorgen voor een soepele overgang, namelijk het plaatsen van tijdelijke verkeersborden ter attentie van de gewijzigde situatie.

3 Zienswijzen

De onderstaande zienswijzen zijn gericht op de inhoud van het verkeersbesluit. Overige zaken (niet-verkeerstechnisch) die zijn genoemd in de zienswijze worden hier buiten beschouwing gelaten.

1. Zienswijze van Indiener 1 (23/07/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De Achterwillenseweg is een toegangsweg voor verschillende buurten. De Achterwillenseweg wordt door Oud-Achterwillens, de Slagenbuurt en het Gloriantplantsoen gebruikt. Ook wordt de weg door hulpdiensten, bevoorrading van bedrijven en Prorail gebruikt.
2. De weginrichting wordt verwarrend en onveilig: Één helft van de 100 meter lange weg wordt ingericht als fietsstraat, de andere helft wordt fietsstrook en losse rijbaan. Dit wordt verwarrend en onveilig.
3. De voorrangssituatie is onduidelijk: De voorrangssituatie op de Achterwillenseweg kan aangepast worden zonder een fietsstraat in te richten. Dit maakt het duidelijker voor verkeer. Afslaand verkeer van de Achterwillenseweg naar de Dijkgraafslag gaat file opleveren op de Achterwillenseweg.
4. De verkeersregels voor autoverkeer zijn onduidelijk: Het ontbreekt aan wettelijke regels.
5. Fietsveiligheid gaat achteruit: Geen gescheiden fietspaden in het nieuwe ontwerp.
6. Geluid door rijden over de middengeleider.

Reactie

1. Het is bekend dat de Achterwillenseweg gebruikt wordt door verschillende gebruikers en buurten. De Achterwillenseweg is en blijft bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Een fietsstraat is te berijden door alle bovenstaande vervoersmiddelen. In het voortraject hebben de hulpdiensten meegekeken in het ontwerp. Er zijn toen geen bezwaren aangegeven.
Een fietsstraat en/of erftoegangsweg hebben een range waarbinnen de wegbreedte wordt bepaald (CROW). Dit wordt per situatie specifiek bekeken, en is afhankelijk van het gebruik (intensiteit en type voertuigen). In het geval van de Achterwillenseweg is er naar aanleiding van de zienswijzen nogmaals gekeken naar de wegbreedte. Op basis van de type voertuigen die gebruikmaken van de Achterwillenseweg, en het feit dat er een stilstaande wachtrij kan staan op het opstelvak, is er gekozen voor een grotere wegbreedte (5,60 m i.p.v. 5,10 m). De breedte van 5,60 m valt ook binnen de range van de CROW richtlijn. Dit is aangepast in het ontwerp.
2. De herinrichting van de Achterwillenseweg naar een fietsstraat is één van de maatregelen die is opgenomen in het VCP. Dit project stond gepland in tranche 4 (2037-2042) van het VCP. Echter, de Achterwillenseweg ter hoogte van nummer 4-22 is erg verzakt en dient opgehoogd te worden. Dit is dan ook aanleiding om hier voor te sorteren op de indeling van een fietsstraat. Op termijn worden de aansluitende wegvakken (Graaf Florisweg en de rest van de Achterwillenseweg) ook als fietsstraat ingericht.
De herinrichting moet aansluiten op de bestaande, omliggende omgeving. Bij de kruising Zwarteweg/ Graaf Florisweg hebben fietsers en automobilisten nu een aparte opstelstrook bij de verkeerslichten. Dit blijft in het ontwerp ook het geval. Hierom worden er aparte voorsorteerstroken aangelegd voor gemotoriseerd verkeer en voor fietsverkeer.
3. De voorrangssituatie wordt anders dan in de bestaande situatie. De Achterwillenseweg wordt de voorrangsweg. Dit wordt verduidelijkt middels een doorlopend fietsstraat-profiel, haaiantanden aan de Dijkgraafslag, een uitritconstructie bij de Isoldestraat en bijpassende bebording. Deze wijze van voorrangregeling is gebaseerd op de aangemerkte hoofdfietsroute (VCP) over de Achterwillenseweg.

In de zienswijze wordt de angst voor file op de Achterwillenseweg uitgesproken. De verkeersintensiteiten zijn dusdanig laag, dat er geen file zal ontstaan. Door de veranderde voorrangssituatie zal er wel zo nu en dan een wachtrij ontstaan doordat er voorrang verleend moet worden, welke vervolgens weer snel oplost.
4. De verkeersregels van een 30 km/u erftoegangsweg zijn van toepassing, waarbij de fietsstraatinrichting het mogelijk maakt de Achterwillenseweg als voorrangsweg aan te duiden. Alle bebording wordt aangebracht conform de verkeerswetgeving.

5. De Achterwillenseweg is een erftoegangsweg en onderdeel van een hoofdfietsroute en gaat daarom van 50 km/u naar 30 km/u. De mogelijke inrichtingsvormen (normale woonstraat, fietsstraat, fietsstroken met rijloper en fietspad naast erftoegangsweg) zijn afgewogen om toe te passen in de Achterwillenseweg. Dit is gedaan op basis van de functie van de weg, de intensiteiten op de weg en op basis van inpasbaarheid. Hieruit is een fietsstraat als meest geschikte keuze naar voren gekomen. Dit sluit ook aan op toekomstige ontwikkelingen (minder autoverkeer, meer fietsverkeer, en een fietsstraat-profiel op de aansluitende wegvakken).
6. Het rijden over de middengeleider geeft niet meer geluid dan rijden over een standaard 30 km/u weg die standaard volledig is uitgevoerd in klinkerverharding. De klinkers in de middengeleider worden vastgelegd.

2. Zienswijze van Indiener 2 (06/08/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De fietstellingen zijn niet representatief; grote verschillen waargenomen en gemeten op momenten dat er door omstandigheden minder verkeer was.
2. Een fietsstraat is niet veiliger dan de huidige situatie: In de huidige situatie zijn er aparte fietsstroken op de Achterwillenseweg. Fietsers moeten zich in het nieuwe ontwerp mengen met autoverkeer.
3. Opstopping op de Dijkgraafslag en Achterwillenseweg: In de nieuwe situatie moet al het verkeer komend vanuit de Slagenbuurt en Oud-Achterwillens voorrang verlenen aan verkeer op de fietsstraat. Dat geeft in de spits opstoppingen van auto's en fietsers. Dit heeft gevolgen voor de buurtbus.
4. Auto's moeten bij de verkeerslichten achter de fietsers wachten. De wachtrij is soms tot huisnummer 5

Reactie

1. De fietsstraat inrichting is geverifieerd met meerdere typen en momenten van tellingen. De gebruikte gemiddelde getallen geven een goed beeld van de werkelijkheid. De breedte van fietsstraat is gebaseerd op het type verkeer dat hier rijdt en elkaar moet kunnen passeren.
2. De Achterwillenseweg is een erftoegangsweg en onderdeel van een hoofdfietsroute en gaat van 50 km/u naar 30 km/u. De mogelijke inrichtingsvormen (normale woonstraat, fietsstraat, fietsstroken met rijloper en fietspad naast erftoegangsweg) zijn afgewogen om toe te passen in de Achterwillenseweg. Dit is gedaan op basis van de functie van de weg, de intensiteiten op de weg en op basis van inpasbaarheid. Hieruit is een fietsstraat als meest geschikte keuze naar voren gekomen. Dit sluit ook aan op toekomstige ontwikkelingen (minder autoverkeer, meer fietsverkeer, en een fietsstraat-profiel op de aansluitende wegvakken).

Een alternatief voor een fietsstraat is een reguliere 30 km/u erftoegangsweg. Hier gebruiken fietsers en gemotoriseerd verkeer echter ook dezelfde rijbaan.

3. In de nieuwe situatie dient het verkeer op de Dijkgraafslag en Isoldestraat voorrang te verlenen aan verkeer op de Achterwillenseweg. De verkeersintensiteiten zijn dusdanig laag, dat er geen file zal ontstaan. Door de veranderde voorrangssituatie zal er wel zo nu en dan een wachtrij ontstaan, welke vervolgens weer snel oplost. In de huidige situatie dient het verkeer vanuit de Isoldestraat ook in te voegen op de Achterwillenseweg.
4. Bij de kruising Zwarteweg/ Graaf Florisweg hebben fietsers en automobilisten een aparte opstelstrook bij de verkeerslichten. De fietsers wachten naast de auto's. Zij hebben immers ieder hun eigen verkeerslicht (en krijgen op een ander moment groen). Dit blijft in het ontwerp ook het geval. Hierom wordt er een aparte voorsorteerstrook aangelegd voor gemotoriseerd verkeer en één voor fietsers. De lengte van de opstelstrook is modelmatig berekend. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze opstelstrooklengte heroverwogen, en is gekozen om deze te verlengen tot aan de inrit van Achterwillenseweg 5.

3. Zienswijze van Indiener 3 (08/08/2024)

Samenvatting zienswijze

1. De weginrichting hoeft niet ingrijpend aangepast te worden voor snelheidsbeperking: De werkelijke (gemiddelde snelheid) op de Achterwillenseweg ligt eerder op ongeveer 35 km/h dan op 50 km/h. Hieruit kun je concluderen dat de inrichting van de weg niet ingrijpend hoeft te worden aangepast om de weg af te waarden van 50 km/h naar 30 km/h. Er zijn uiteraard voertuigen op deze weg die wel de snelheid van 50 km/h (of meer) halen. Hiervoor geldt dat de nieuwe weginrichting voor deze bestuurders geen belemmering vormt om dit met de nieuwe weginrichting ook te (blijven) doen. Hiervoor geldt dat fietsers de kwetsbare groep zijn met de nieuwe inrichting omdat zij niet meer veilig op een eigen gescheiden fietspad rijden.
2. De rechte lijn in de Achterwillenseweg leidt tot hogere snelheden: De aanleiding voor het aanpassen van de voorrangregeling is om de fietsers op de Achterwillenseweg voorrang te geven op het overige verkeer, inclusief autoverkeer van de Dijkgraafslag. In de praktijk zal dit weinig gevolgen hebben voor het verkeer op dat punt. De intensiteit van het autoverkeer op de Dijkgraafslag is namelijk laag en fietsers kunnen ook met de huidige inrichting ongehinderd doorfietsen. De rechte lijn-as op de Achterwillenseweg nodigt uit om snelheid te verhogen.
3. De uitritconstructie ter hoogte van de Isoldestraat – Achterwillenseweg leidt tot trillingen: Bij zwaar vrachtverkeer, zoals bijvoorbeeld een zware vuilniswagen die de glasbakken leegt, ontstaan trillingen door de slappe bodem. Bij een (zware) vrachtauto zijn deze trillingen binnen in huis duidelijk voelbaar. De angst bestaat dat de trapezium vorm van de inrit elementen meer trillingen zullen worden veroorzaakt. En ook al door minder zware voertuigen dan nu het geval is. Er is vrees voor nieuwe schades. Verzoek aan de gemeente om voor de aansluiting van de Isoldestraat op de Achterwillenseweg een andere uitvoering, waarbij het verkeer meer geleidelijk op het plateau van de kruising komt (dus geen trapezium profiel zoals de inrit elementen hebben) en daardoor minder of geen trillingen veroorzaakt
4. Fietsveiligheid op fietsstraten: Hoe is de haalbaarheid van een fietsstraat onderzocht?
5. Breedte van de weg: De beoogde breedte van de weg is onvoldoende om twee vrachtauto's te laten passeren.
6. Fietsstraten zoals schoolstraten worden in Gouda als niet prettig ervaren:
Voorbeeld schoolstraten – niet prettig ervaren

Reactie

1. Conform de CROW richtlijnen is de weginrichting voor een 30 km/u weg anders dan voor een 50 km/u weg. De huidige weginrichting is niet passend bij een 30 km/u weg. De inrichtingsvormen (normale woonstraat, fietsstraat, fietsstroken met rijloper en fietspad naast erftoegangsweg) zijn afgewogen om toe te passen in de Achterwillenseweg. Dit is gedaan op basis van de functie van de weg, de intensiteiten op de weg en op basis van inpasbaarheid. Hieruit is een fietsstraat als meest geschikte keuze naar voren gekomen. Dit sluit ook aan op toekomstige ontwikkelingen (minder autoverkeer, meer fietsverkeer, en een fietsstraat-profiel op de aansluitende wegvakken). Er zijn geen harde conclusies bekend dat een fietsstraat onveiliger is dan een reguliere 30 km/u erftoegangsweg.
2. De maximale snelheid op de Achterwillenseweg wordt 30 km/u. Dit geldt voor alle weggebruikers. Om de snelheid op de Achterwillenseweg te beperken, blijft de bestaande drempel ter hoogte van Achterwillenseweg 5b liggen. Daarnaast wordt een extra drempel toegepast ter hoogte van het bestaande plateau ter hoogte van nummer 16.
3. Aangezien de Isoldestraat een erftoegangsweg is die aansluit op de hoofd fietsroute (doorgaand verkeer) wordt deze in uitritconstructie uitgevoerd. De drempelhoogte van de uitritconstructie wordt aangelegd op 8 cm in plaats van 12 cm. Daarnaast worden lange inritblokken toegepast, waardoor de helling flauwer wordt. De fundering van de uitritconstructie wordt stevig aangelegd.
4. De haalbaarheid van de fietsstraat is onderzocht door het projectteam, verkeerskundigen, een verkeerskundig adviesbureau en een ingenieursbureau. Hierbij is gekeken naar de bestaande verkeerscijfers op de Achterwillenseweg op basis van Bokwold, eigen tellingen, VRI tellingen en toekomstberekeningen. De situatie is meerdere malen ter plaatse bekeken. Fietsbewegingen over de stoep zijn op dat moment niet waargenomen.

5. De gehanteerde ontwerprichtlijn van het CROW houdt rekening met alle weggebruikers. Een fietsstraat en/of erftoegangsweg hebben een range waarbinnen de wegbreedte wordt bepaald (CROW). Dit wordt per situatie specifiek bekeken, en is afhankelijk van het gebruik (intensiteit en type voertuigen). In het geval van de Achterwillenseweg is er naar aanleiding van de zienswijzen nogmaals gekeken naar de wegbreedte. Op basis van de type voertuigen die gebruikmaken van de Achterwillenseweg, en het feit dat er een stilstaande wachtrij kan staan op het opstelvak, is er gekozen voor een grotere wegbreedte (5,60 m i.p.v. 5,10 m). De breedte van 5,60 m valt ook binnen de range van de CROW richtlijn. Dit is aangepast in het ontwerp.

Tevens is er aan de zuidzijde een grotere laad- en losplaats aangesteld die tevens bij exceptionele gevallen gebruikt kan worden door vrachtverkeer om elkaar te kunnen passeren. De draaicirkels van diverse transportmiddelen zijn meegenomen in het ontwerpproces.

6. De overstap naar een fietsstraat vraagt gewenning. Op steeds meer plaatsen in Gouda (zie VCP) en daarbuiten worden fietsstraten aangelegd, waardoor het fenomeen eerder herkend en erkend wordt.