

## ***Verlag ‘Ontwerperscafé GOW30’***

*28 september 2023, 13:00 – 16:00, Rotterdam*

Op donderdag 28 september 2023 organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van de MRDH een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 14 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,7 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

De bijeenkomst werd geopend door Jan-Kees van Elderen. Daarna besprak Hillie Talens (CROW) kort wat CROW is en wat CROW doet. Vervolgens gaf zij een toelichting op de Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.

Vragen/aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie:

- Hoe zit het met brandweer of ambulance? Die komen in de knel met hun aanrijdtijd op een dergelijke weg;

Antwoord Hillie: dat moet echt per gemeente bekeken worden.

Na de inleiding volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Den Haag**, Hoefkade
- **Casus Schiedam**, Oranjestraat

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpogaven en de suggesties die tijdens de workshoprondes zijn gedaan.

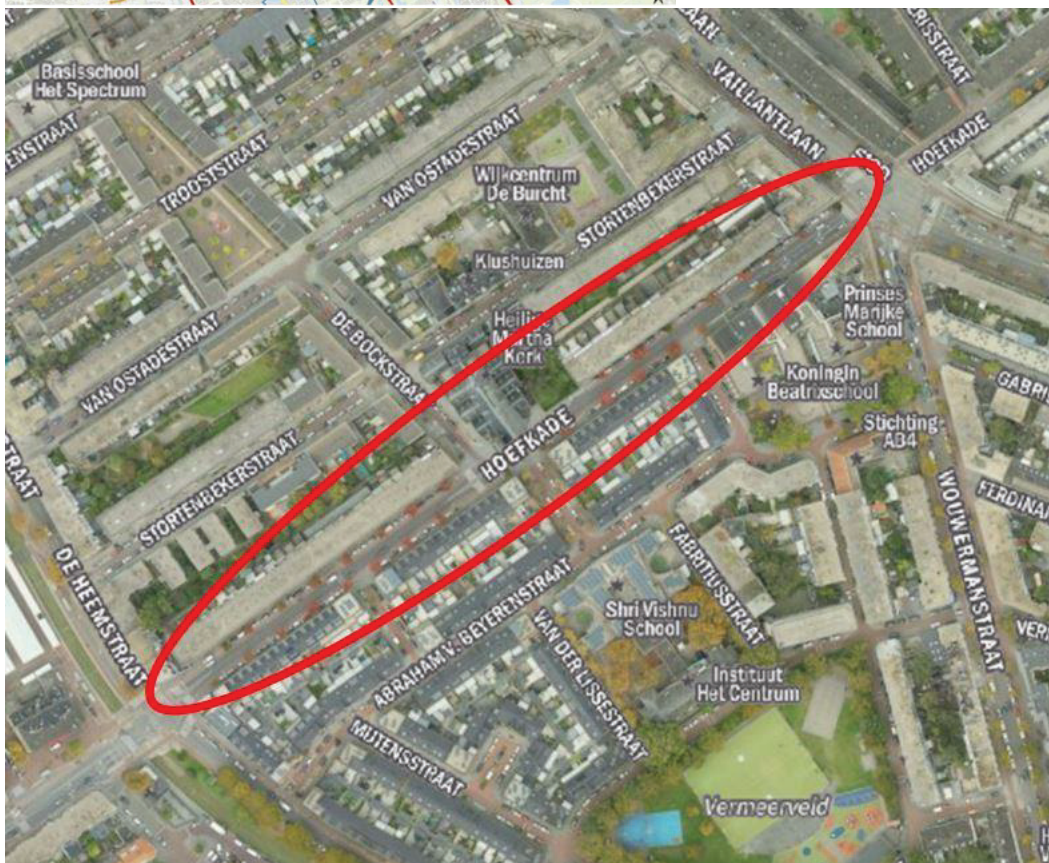
**Casus 1:**

**- Gemeente Den Haag -**

***Hoefkade***

### Casus: Hoefkade

De Hoefkade is een doorlopende straat in het zuidwestelijke deel van het centrum van Den Haag.



De case gaat om het deel van de Hoefkade tussen de Vaillantlaan en de Heemstraat (400 meter).

### Uitgangspunten

- De straat gaat door verschillende gebieden, heeft verschillende functies en kent diverse wegbeelden.

- Het doel is om gefaseerd het doorgaande gebruik terug te dringen en de verbinding aantrekkelijker te maken voor wonen en fietsen.
- Het is nu een wijkontsluitingsweg met fietsstroken en een buslijn. Het vormt een verbinding tussen de centrumring en onder meer de Haagse Markt. Het is ook onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk.
- Langs de Hoefkade zijn naast woningen een tweetal basisscholen, een kerk, kleine bedrijfjes en diverse winkels en horeca. Dit deel van de Hoefkade heeft duidelijk zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Vooral de aanwezigheid van scholen, maar ook de leefbaarheid en de algehele politieke wens resulteert tot het onderzoek naar invoering van 30 km/uur.
- Voor parkeren en expeditie zijn de zijstraten geen alternatief. Er is te weinig ruimte om de weg als veilig 50 km-uur (vrij liggende fietspaden) in te richten.
- De buslijn kan niet verlegd worden en ook de hulpdiensten gebruiken deze route regelmatig.

#### **Vragen vanuit de casushouder:**

1. Huidig dwarsprofiel:
  - a. Kan het huidige profiel als GOW30 gecategoriseerd worden?
  - b. Hoe wordt de snelheid van 30 km/uur geloofwaardig afgedwongen?
2. Versmalde rijloper:
  - a. Bij welke verkeersintensiteiten is een versmalde rijloper acceptabel?
  - b. Is er een verband tussen de intensiteit van de fietsers en de breedte van de fietsstrook?
3. GOW30 algemeen:
  - a. Is een middensteunpunt in de VOP nodig?
  - b. Wat is de positie in het profiel van de fiets ter hoogte van de bushalte? c. Nog specifieke maatregelen in de buurt van of op de (loop)routes naar de scholen? d. Voorrang ondergeschikte aansluitingen regelen met inritconstructies of borden? e. Overgang van GOW50 naar GOW30 terug liggend met een poortconstructie of direct aansluitend op het kruisingsvlak.

#### **Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé**

- Lastige casus om met kant en klare oplossing te komen.
- De vierkante betonnen kussens; Minpunt: gevaarlijk voor motorrijders.
- Snelheidremmende maatregelen bij de bushaltes.
- Maak de schoolzone duidelijker; maar de kleur van het wegdek anders. Laat duidelijk zien dat de auto een schoolzone binnenkomt.
- Asfalt is niet het beste idee. Klinkerverharding is een idee maar heeft veel onderhoud nodig
- Streetprint heeft goed effect op de snelheid, zonder dat asfalt nodig is.
- Sluizen per rijdrichting; Wel kwetsbaar omdat het er druk is in de spits.
- Versmalde rijloper, kan dat? Moet haalbaar zijn vanaf 6000mt/etm. Hierdoor maak je ruimte voor een bredere fietsstrook.
- Ribbels langs de weg.
- Overrijdbare middenstrook met strikstrook voor de fietsers.
- Zebrapaden; Er ligt er nu een in het midden en twee aan uiteinden. Kan er misschien één bij?

- Groene zone met de vri's: als je te hard rijdt krijg je rood, als je 30 rijdt krijg je als beloning groen.
- Flitsauto's.
- Scholen prioriteren met de doorstroming op de weg.
- Meerdere vop's zorgen ervoor dat mensen zich bundelen op een plek om over te steken, dan verklein je het aantal loslopende overstekers. Maar: veel mensen negeren het zebrapad, steken over waar ze willen.
- De vraag blijft hoe je de snelheid terugdringt, dat zal toch om drempels vragen.

**Casus 2:**

**- Gemeente Schiedam -**

***Oranjestraat***

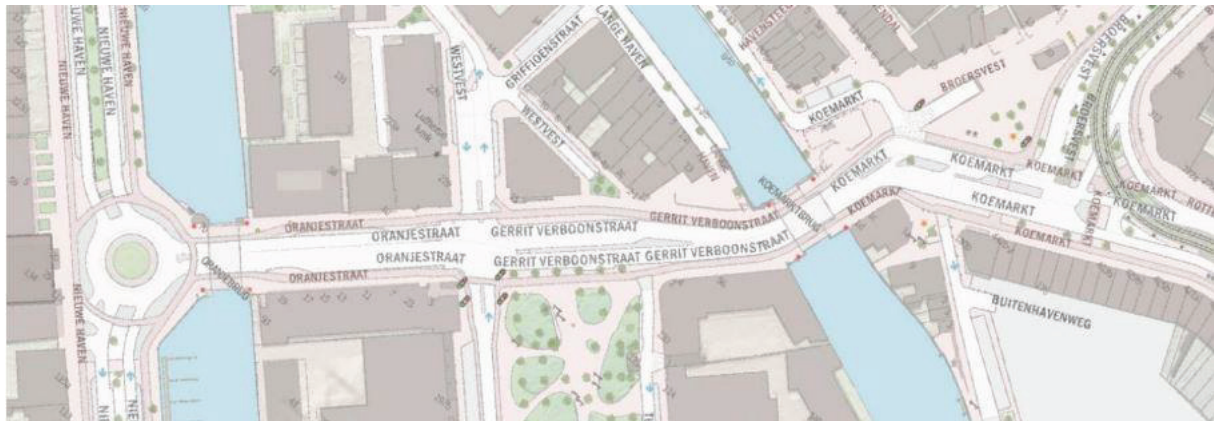


### Casus: Oranjestraat

Op de Oranjestraat komen in de toekomst alle andere GOW in het centrum samen. Dit traject twee grote uitdagingen, namelijk:

1. Twee onoverkomelijke puntvernavouwingen in de vorm van de twee bruggen over de Schie en de Nieuwe Haven.
2. Het inpassen van de metropolitane fietsroute van het Westland naar Rotterdam in de vorm van 2x1 fietspaden aan de buitenzijde van de weg. Deze fietspaden hebben een breedte van 3000mm

Hieronder is een detailweergave van de straat weergegeven



Momenteel vormt deze verbinding een belangrijke autoverbinding tussen west en oost, maar ook verkeer van de A4 richting Rotterdam maakt gebruik van deze weg.

### Uitgangspunten

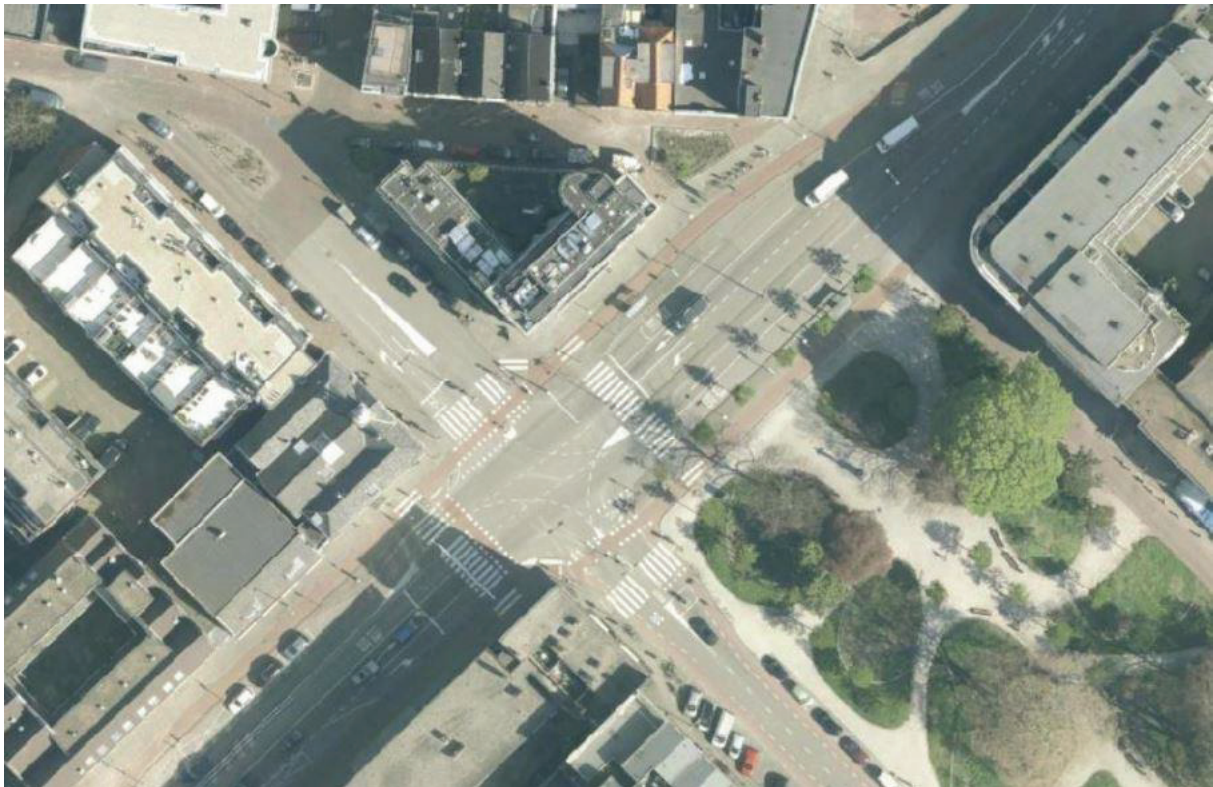
- In de toekomstige situatie is het de bedoeling dat verkeer dat niet van de ene naar de andere wijk rijdt via de ring zuid zal rijden. De kans van slagen van deze ambitie hangt in zeer sterke mate af van het herontwerp van dit tracé. Dit is immers binnen de ring zuid de enige oost-westverbinding met enige capaciteit.
- Het tracé kenmerkt zich in het oosten door het plein Koemarkt, dit is een levendig horecaplein waar de verblijfswaarde hoog dient te zijn. Het middelste stuk van het tracé kenmerkt zich door het historische stadspark de Plantage en het Dudok gebouw tussen de Buitenhaven en de Tuinlaan.
- Het meest westelijke deel kenmerkt zich door de jaren '30 lift brug en de aansluiting met de nieuwe Haven.
- Het tracé kent een hoge mate van rommeligheid wat is ontstaan door de aanwezigheid van de busbanen en de voorsorteerstroken van de verschillende zijstraten.

### Vragen vanuit de casushouder:

1. Hoe zorg je dat de straat goed toegankelijk blijft voor verkeer tussen de wijken oost, west en centrum, terwijl regionaal verkeer deze route zo veel mogelijk vermijdt, rekening houdend met de komst van de metropolitane fietsroute en de historische waarde van de straat?

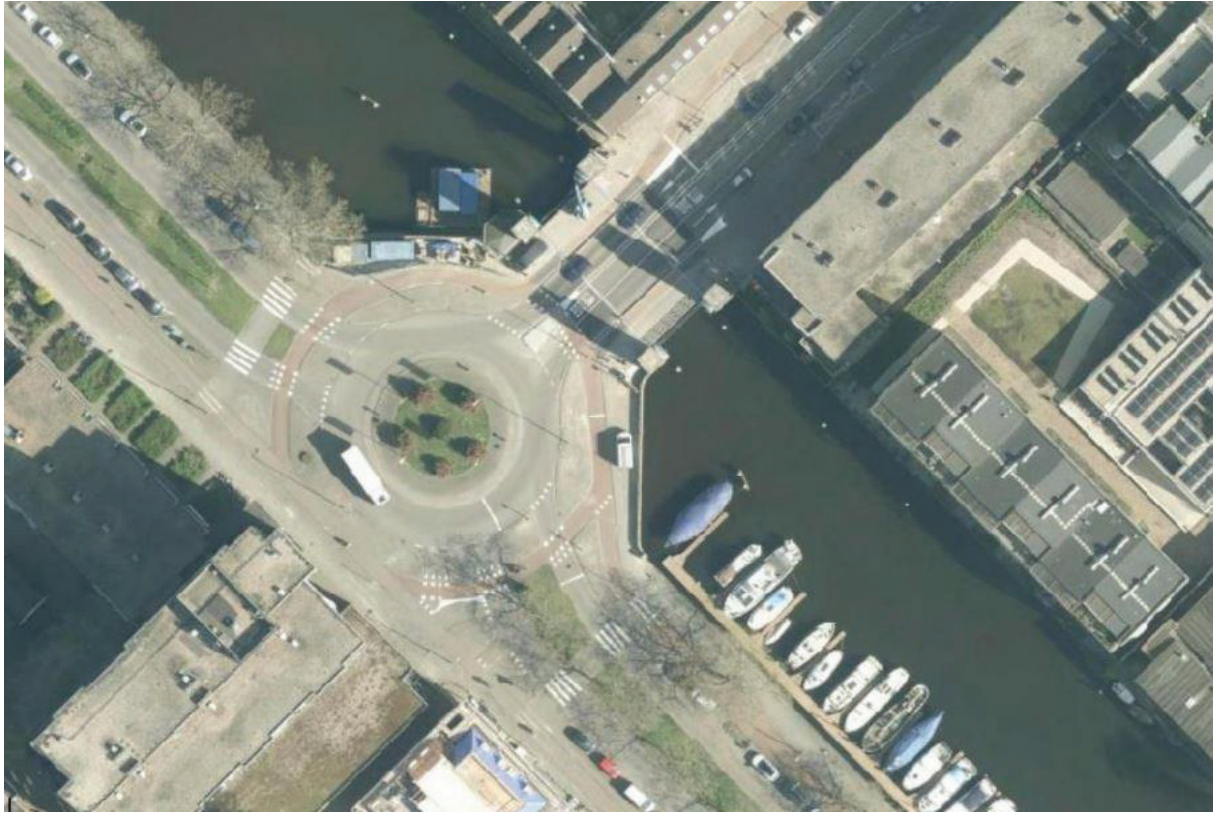


*Koemarkt met links het tracé Oranjestraat*



*Kruispunt met Lange Nieuwstr. t.h.v. De Plantage*





*Aansluiting met Nieuwe Haven*

#### **Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé**

- Het ging vooral over het afwaarderen van de huidige weg. Kan er een rijstrook weg en/of de busbaan smaller?
- Misschien kan de fietsroute ergens anders heen. Is het wel nodig dat het precies over dat krappe, kwetsbare punt moet?
- De brug verbreden.
- De fietspaden smaller maken.
- Kun je de auto via een eenrichtingsweg om de huidige weg heen leiden? De fiets en bus kunnen dan de huidige weg beter blijven gebruiken.
- Zijn de netwerken echt optimaal of kun je daar nog in schuiven?