MOBYCON

HOOFDRAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Haarlem

Projectnummer:
6423

Datum:
15-4-2020

Onderzoek en advies wijkverkeersvisie Vijfhoek Haarlem

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

0.	**INLEIDING**	**4**
0.1	Aanleiding	4
0.2	Vraag van de gemeente Haarlem en de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen	4
0.3	Proces	5
0.4	Aanpak	5
0.5	Leeswijzer	7
1.	**INVENTARISATIE**	**8**
1.1	Inleiding	8
1.2	Beleidsinventarisatie	8
1.3	Verkeersonderzoek	14
1.4	Toets Wijkvisie Verkeer van de wijkraad	16
2.	**INTEGRALE SCENARIO'S**	**20**
2.1	Inleiding	20
2.2	Scenario 1 voor 2022: Verminderen (vracht)autoverkeer	21
2.3	Scenario 2 voor 2022: Uitbreiding met auto-arm	27
2.4	Scenario 2a voor 2022: Uitbreiding met autoluw en auto-arm	29
2.5	Scenario 3 voor 2022: Uitbreiding met meer autoluw en auto-arm	31
2.6	Doorkijk scenario's na 2022 tot 2040	33
3.	**MAATREGELEN PER SCENARIO**	**36**
3.1	Inleiding	36
3.2	De 10 algemene maatregelen voor de scenario's voor 2022	36
3.3	Specifieke maatregelen per scenario voor 2022	47
3.4	Effecten	62
3.5	Handhaafbaarheid	64
4.	**VOORKEURSSCENARIO, FASERING EN KOSTEN**	**65**
4.1	Voorkeursscenario 2022	65
4.2	Faseerbaarheid en quick-wins	66
4.3	Globale kosten	67

Colofon

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

0. INLEIDING

0.1 Aanleiding

De wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen heeft als burgerinitiatief een Wijkvisie Verkeer opgesteld en aangeboden aan het college. De gemeente heeft budget beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek en advies naar de in de Wijkvisie Verkeer opgestelde maatregelen. Op basis van het haalbaarheidsonderzoek en advies moet het college een gemotiveerd besluit kunnen nemen over de maatregelen of eventuele alternatieven.

Wijkvisie Verkeer in het kort
Samen met bewoners heeft de wijkraad in 2017 de wijkvisie (47 pagina's) opgesteld en in maart 2018 deze aangeboden aan de onderhandelaars van het huidige college. Door middel van verschillende gesprekken, oproepen, wijkschouwen, bijeenkomsten, enquêtes, gesprekken met de politie en de gemeente is de visie op basis van ruim 300 unieke reacties van bewoners tot stand gekomen.
De visie kent (door bewoners aangedragen) zes urgente knelpunten in de wijk die om een oplossing vóór 2022 (deze collegeperiode) vragen. In de fasering 'later' (na 2022) zijn diverse zaken zoals een gewijzigde verkeerscirculatie, veiliger fietsroutes, verbeterde stadsdistributie, vergunningparkeren en een autoluwe wijk (conform het B&W besluit van 1995) genoemd.
Rode draad is meer ruimte voor voetgangers en fietsers en minder ruimte voor vrachtverkeer en auto's in het grotendeels Middeleeuwse stratenpatroon. Bij alle voorgestane maatregelen is in de visie rekening gehouden met de gemeentelijke beleidsopvattingen zoals genoemd in de (destijds concept-) SOR en een beperkt budget bij de gemeente.

0.2 Vraag van de gemeente Haarlem en de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen

De gemeente en de wijkraad hebben gezamenlijk de opdracht voor het haalbaarheidsonderzoek en het advies opgesteld. De opdrachtverlening voor het onderzoek heeft plaatsgevonden vanuit de gemeente.

Er dient een toets van de in de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad voorgestelde verkeerscirculatie plaats te vinden. Daarnaast dienen alternatieve scenario's voor de verkeerscirculatie te worden opgesteld. Het onafhankelijk haalbaarheidsonderzoek moet inzicht geven in:

- Effectiviteit en consequenties van de maatregelen op het Haarlems wegennet
- Bijdrage van de maatregelen aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen
- Fasering van de maatregelen
- Globale kosten van de maatregelen

Bij de opdracht zijn 41 te beantwoorden vragen geformuleerd. Twee van de 41 vragen hebben betrekking op het uitvoeren van verkeersonderzoek op straat. Het verkeersonderzoek en de antwoorden op deze 2 vragen zijn weergegeven in het bijlagerapport 'Verkeersonderzoek'. Zes van de 41 vragen hebben betrekking op de toetsing van de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen. De toets en de antwoorden op deze 6 vragen zijn weergegeven in het bijlagerapport 'Toets Wijkvisie Verkeer van de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen'.

0.3 Proces

Klankbordgroep

Voor de begeleiding van het onderzoek is een klankbordgroep opgericht (twee vertegenwoordigers van de gemeente, twee vertegenwoordigers van de wijkraad, de centrummanager). Mobycon heeft gedurende het onderzoek 10 maal overleg gehad met de klankbordgroep. In het klankbordgroepoverleg zijn werkdocumenten besproken en zijn belanghebbendenbijeenkomsten voorbereid.

Participatie

Participatie is van belang om tot geaccepteerde oplossingen te komen. Daarom zijn gedurende de uitvoering van het onderzoek belanghebbenden geconsulteerd tijdens de volgende participatiebijeenkomsten:

- twee belanghebbendenbijeenkomsten waarbij vertegenwoordigers van belanghebbenden zijn uitgenodigd
- een wijkbrede bijeenkomst waarbij alle bewoners en ondernemers zijn uitgenodigd

Van deze consultatie is verslag uitgebracht. De wijze waarop de opbrengst van de consultatie wel of geen plek heeft gekregen in het advies is beschreven. In het bijlagerapport ‘Participatie’.

0.4 Aanpak

Focus op 6 urgente probleempunten

De wijkraad heeft in de Wijkvisie Verkeer met name voor de korte termijn mogelijke oplossingen/maatregelen benoemd voor een zestal urgente probleempunten. De focus van het haalbaarheidsonderzoek ligt op deze 6 urgente probleempunten en de bijbehorende maatregelen en met name de quick-wins die hiervoor geformuleerd kunnen worden. De op te stellen scenario’s staan in dienst van het formuleren van de maatregelen voor de 6 urgente probleempunten binnen de kaders van het huidige beleid.

Focus op maatregelen die deze collegeperiode (2022) uitgevoerd kunnen worden

We werken maatregelen uit voor de 6 urgente probleempunten voor elk van de scenario’s. Om het praktisch te houden richten we ons daarbij op maatregelen die binnen de scenario’s passen maar in principe nog binnen deze collegeperiode (2022) gerealiseerd zouden kunnen worden. We formuleren geen nieuw beleid of een nieuwe visie, maar concrete haalbare maatregelen op de 6 urgente probleempunten op te lossen of te verminderen.

Randvoorwaarde: een beperkt budget

Er is een beperkt budget beschikbaar voor maatregelen in de Vijfhoek. Met name integrale herinrichting van straten is erg kostbaar. Met maatregelen voor fysieke herinrichting moet dus terughoudend worden omgegaan. Zeker als ook effect kan worden bereikt met bebording, afsluiting of kleinschalige maatregelen.

Vier inhoudelijke stappen

Bij het uitvoeren van het onderzoek en opstellen van het advies zijn de volgende stappen gevolgd.

1. Uitvoeren inventarisatie
2. Opstellen integrale scenario’s
3. Uitwerken maatregelen per scenario
4. Opstellen globale kostenraming maatregelen voorkeursscenario

1. Uitvoeren inventarisatie

Beleidsinventarisatie
Het huidige ruimtelijk/verkeerskundige beleid van de gemeente Haarlem is bestudeerd en samengevat. Dit is uitgebreid weergegeven in het bijlagerapport Beleidsinventarisatie.

Verkeersonderzoek
Om de 6 urgente probleempunten zoals vastgelegd door de wijkraad te kwantificeren is een verkeersonderzoek op straat uitgevoerd. Het onderzoek is uitgebreid beschreven in het bijlagerapport Verkeersonderzoek.

Toets Wijkvisie Verkeer van de wijkraad
In de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad zijn 6 urgente probleempunten beschreven. Deze 6 probleempunten zijn nader geanalyseerd. De toets is weergegeven in het bijlagerapport Toets Wijkvisie Verkeer van de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen.

2. Opstellen integrale scenario's

4 scenario's voor 2022
Voor de Vijfhoek zijn 4 integrale verkeerskundige scenario's voor 2022 opgesteld. Scenario 1 is gebaseerd op de korte termijn maatregelen uit de Wijkvisie Verkeer. De andere 3 scenario's zijn alternatieven voor 2022.

Doorkijk na 2022
Voor de verschillende scenario's is kort beschreven hoe de verdere ontwikkeling er na 2022 uit kan zien

3. Uitwerken maatregelen per scenario

Maatregelen voor 2022
Voor elk scenario is beschreven welke maatregelen er tot en met 2022 bij dat scenario horen. De maatregelen zijn voorzien van illustraties.

Effecten, handhaafbaarheid, faseerbaarheid en Quick-wins
Het effect op de 6 urgente probleempunten, de handhaafbaarheid en de faseerbaarheid van de maatregelen wordt besproken. Ook worden de 'quick-wins' (op zeer korte termijn te realiseren) weergegeven.

4. Opstellen globale kostenraming maatregelen voorkeursscenario

Voorkeursscenario
Op basis van de effecten, draagvlak en haalbaarheid is een voorkeursscenario geformuleerd.

Globale kosten
De infrastructurele kosten voor de maatregelen van het voorkeursscenario zijn globaal in beeld gebracht.

0.5 Leeswijzer

In dit hoofdrapport Onderzoek en advies wijkverkeersvisie Vijfhoek Haarlem zijn de afzonderlijke onderzoekstappen weergegeven in de navolgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: Inventarisatie
- Hoofdstuk 2: Integrale scenario's
- Hoofdstuk 3: Maatregelen per scenario
- Hoofdstuk 4: Globale kostenraming maatregelen voorkeursscenario

Daarnaast zijn de volgende bijlagerapporten beschikbaar:

- Bijlagerapport 1: Beleidsinventarisatie
- Bijlagerapport 2: Verkeersonderzoek
- Bijlagerapport 3: Toets Wijkvisie Verkeer Vijfhoek van de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen
- Bijlagerapport 4: Participatieverslag

1. INVENTARISATIE

1.1 Inleiding

De inventarisatie is noodzakelijk om een goede basis te hebben voor het opstellen van de scenario's (hoofdstuk 2) en maatregelen (hoofdstuk 3) voor het verminderen of oplossen van de 6 urgente probleempunten in 2022.

De inventarisatie bestaat uit:

- Beleidsinventarisatie: Het huidige ruimtelijk/verkeerskundige beleid van de gemeente Haarlem is bestudeerd en samengevat voor zover relevant voor de Vijfhoek. De conclusies en opvallende zaken van de beleidsinventarisatie zijn beknopt weergegeven in paragraaf 1.2 en uitgebreid weergegeven in het bijlagerapport Beleidsinventarisatie.
- Verkeersonderzoek: Om de 6 urgente probleempunten zoals vastgelegd door de wijkraad te kwantificeren is een verkeersonderzoek op straat uitgevoerd. De resultaten van het verkeersonderzoek zijn beknopt weergegeven in paragraaf 1.3 en uitgebreid beschreven in het bijlagerapport Verkeersonderzoek.
- Toets Wijkvisie Verkeer van de wijkraad: In de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad zijn onder andere 6 urgente probleempunten beschreven. Deze 6 probleempunten zijn nader geanalyseerd. De resultaten van de toets zijn samengevat in paragraaf 1.4 en de volledige toets is weergegeven in het bijlagerapport Toets Wijkvisie Verkeer van de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen.

1.2 Beleidsinventarisatie

Het huidige ruimtelijk/verkeerskundige beleid van de gemeente Haarlem is bestudeerd en hierna samengevat voor zover relevant voor de Vijfhoek. Voor een uitgebreidere weergave wordt verwezen naar het bijlagerapport Beleidsinventarisatie.

1.2.1 Conclusies en opvallende zaken

De belangrijkste beleidsvisie en dus uitgangspunt voor het advies wijkverkeersvisie Vijfhoek is de Structuurvisie Openbare Ruimte, Haarlem 2040: Groen en bereikbaar. Een aantal punten zijn belangrijk om helder te hebben.

Begrippen 'autoluw', 'gemengd voetgangersgebied', 'voetgangersgebied' en 'auto te gast'

Er worden verschillende benamingen gebruikt voor principes die op elkaar lijken maar wel verschillen. Dat kan leiden tot spraakverwarringen. Om dat te voorkomen zijn deze begrippen op een rij gezet.

Autoluw

Onder 'autoluw gebied' wordt verstaan:
Het gebied dat is afgezet met beweegbare paaltjes (venstertijden voor laden en lossen, buiten venstertijden alleen toegang voor ontheffinghouders, geen parkeerplaatsen op straat, wel laad- en losplaatsen op straat)

Voetgangersgebied

Een voetgangersgebied is formeel voorzien van een voetgangersbord (bord G07). In een voetgangersgebied zijn alleen voetgangers toegestaan. Het voetgangersbord kan voorzien zijn van een onderbord waarmee andere

verkeerdeelnemer (tijdelijk of permanent) toegang hebben tot het voetgangersgebied. Dit kan bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer tijdens venstertijden zijn of fietsers.

Gemengd voetgangersgebied

Hoewel de term 'voetgangersgebied' wordt gehanteerd, blijkt dat de verblijfskwaliteit voor voetgangers én fietsers centraal staat en ook de fietser maatgevend is. Er lijkt een soort langzaam verkeersgebied te worden bedoeld (menging voetganger met fietser) waar andere verkeersdeelnemers (auto en bevoorradend verkeer) te gast zijn. Een gemengd voetgangersgebied is dus een gebied waar langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) prioriteit hebben en ander verkeer (autoverkeer en bevoorradend verkeer) te gast is.

Auto te gast

Een gebied waar auto te gast van toepassing is, is een gebied waar doorstroming van voetgangers, fiets en openbaar vervoer voorop staat en geen doorgaand autoverkeer rijdt (maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal; wettelijke maximumsnelheid maximaal 30 km/uur met uitzondering van HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen).

Functie van Gedempte Oude Gracht voor het autoverkeer in SOR niet helder

Het SOR is op één punt niet helder. Dat betreft de functie voor het autoverkeer van de Gedempte Oude Gracht.

Bij de beschrijving van de ontwikkelrichting van de binnenstad staat. 'Centraal in de binnenstad staat de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. Het streven is een gemengd voetgangersgebied te creëren waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Een lagere snelheidslimiet – de maatgevende snelheid is die van de voetganger en de fietser - en een beperkter aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikter voor menging van de verkeersdeelnemers. Uitzondering hierop vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum.' 'De doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop. Om dit te bereiken is het streven om op wegvakken maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal te passeren.'
Op de themakaart gemotoriseerd verkeer staat het hoofd autonetwerk aangegeven. Hierbij is aangegeven: 'Het hoofd autonetwerk bestaat uit een netwerk van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hier mag 50 km/u gereden worden.' De Gedempte Oude Gracht is volgens het kaartbeeld onderdeel van het hoofd autonetwerk.

Een maximale intensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal past bij menging van fietsers en auto's (landelijke richtlijnen CROW voor erftoegangsweg 30 km/uur). Een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur komt echter niet overeen met een maatgevende snelheid voor voetganger en fietser. Bovendien geldt in de huidige situatie al een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur op de kruispunten van de Gedempte Oude Gracht tussen Kleine Houtstraat en Zijlstraat. Het is dus niet helemaal duidelijk wat nu de functie van de Gedempte Oude Gracht is. De SOR hinkt op dit aspect op twee gedachten.

In het vroegere Haarlems Verkeers- en vervoerplan, Een leefbare en bereikbare stad stond het volgende:
- Wegencategorisering: Gedempte Oude Gracht 30 km/uur met bus

Op grond van bovenstaande wordt als uitgangspunt voor het toekomstbeeld 2040 uitgegaan van het volgende voor de wegcategorisering voor het autoverkeer op de Gedempte Oude Gracht:

- Gedempte Oude Gracht tussen Kleine Houtstraat en Zijlstraat: gebiedsontsluitingsweg, maximumsnelheid 30 km/uur, maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (geen menging fiets en auto)
- Rest Gedempte Oude Gracht: gebiedsontsluitingsweg, maximumsnelheid 50 km/uur, maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (geen menging fiets en auto)

Autoparkeren in Parkeervisie aanvullend op SOR

In de Structuurvisie Openbare Ruimte, Haarlem 2040: Groen en bereikbaar staat:
- Geparkeerde auto's- en fietsen, van zowel bewoners als bezoekers, worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages.
- Binnen het centraal stedelijk gebied komt parkeerruimte vrij in de openbare ruimte ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In de Parkeervisie Haarlem staat:
- De parkeerdruk in de openbare ruimte te beperken.
- In de binnenstad buiten het kernwinkelgebied en op straat gaan bewoners vóór bezoekers.

Deze uitgangspunten in de Parkeervisie gaan iets verder dan hetgeen in de SOR is verwoord, maar passen wel bij de visie in de SOR.

1.2.2 Toekomstbeeld verkeer Vijfhoek 2040 (conform vastgesteld beleid gemeente Haarlem)

Op basis van het bestaande gemeentelijke beleid is het toekomstbeeld 2040 voor het verkeer in de Vijfhoek in een kaartbeeld gezet. Enkele aanvullende opmerkingen hierbij zijn hierna aangegeven.

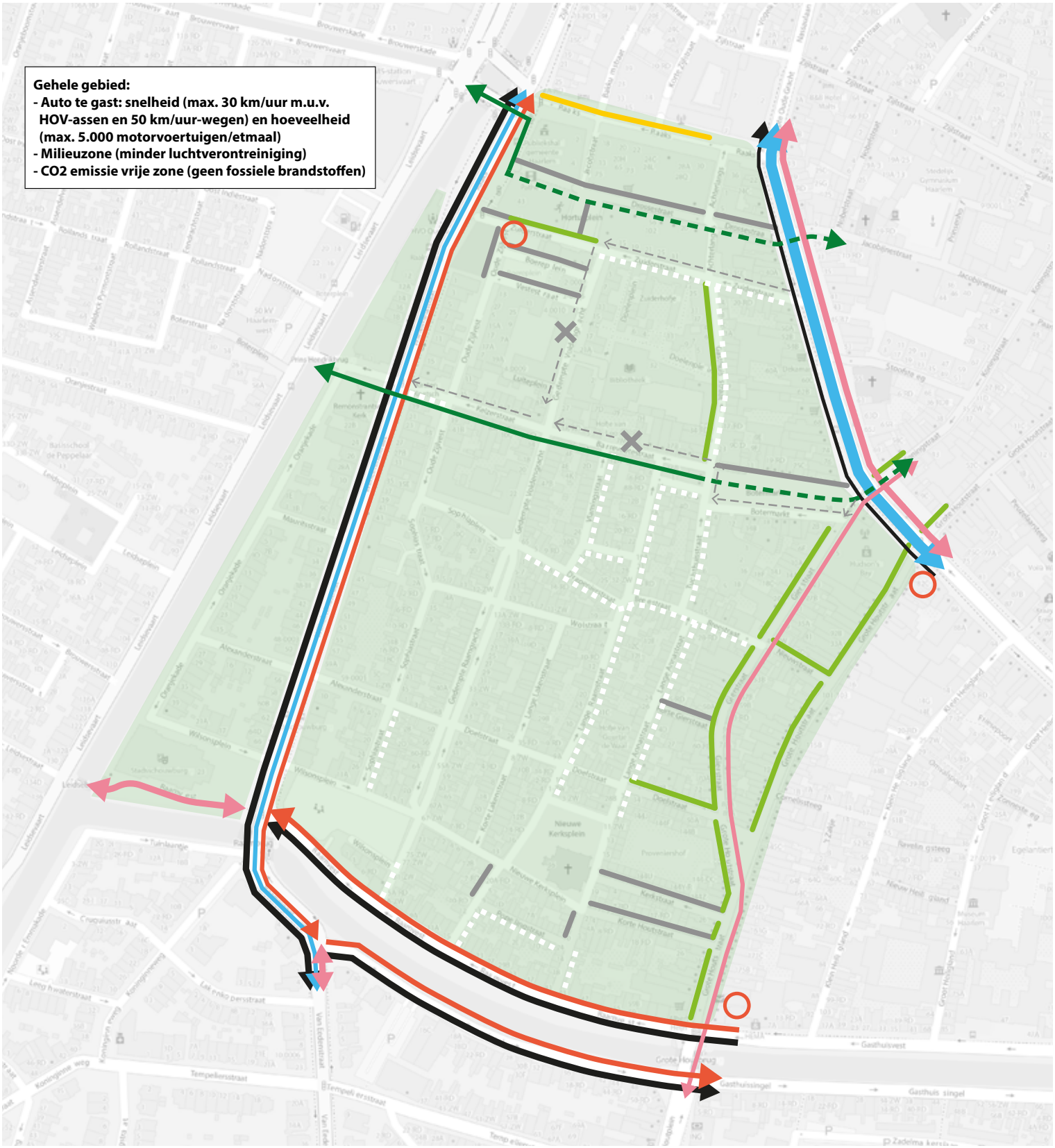
<u>Autoluw gebied</u>

Over een verdere uitbreiding van het 'autoluw gebied' is in de SOR geen standpunt ingenomen, Het 'autoluwe gebied' is op het kaartbeeld 2040 vooralsnog dan ook conform de huidige situatie weergegeven.

<u>Terugbrengen ruimte geparkeerde auto's op straat</u>

In de SOR staat: 'Voor de binnenstad is het streven de ruimte die geparkeerde auto's op straat innemen terug te brengen.' Er is niet aangegeven in welke mate of waar de ruimte voor straatparkeren wordt beperkt. Op het kaartbeeld 2040 is daarom alleen aangegeven in welke straten nu al geen straatparkeren plaatsvindt.

Toekomstbeeld verkeer Vijfhoek 2040 (conform vastgesteld beleid gemeente Haarlem)



- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Uitbreiding autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast)
- Op te waarderen voetgangersroute
- Voetgangersroute
- Fietsring
- Hoofdfietsnetwerk
- Fietsnetwerk
- Nieuwe inpandige fietsenstalling
- HOV corridor rail (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
- HOV bus (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (geen menging fiets en auto)
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (geen menging fiets en auto)
- Geen doorgaand autoverkeer door de wijk meer mogelijk
- Geen straatparkeerplaatsen

1.2.3 Huidige situatie verkeer Vijfhoek 2e helft 2019

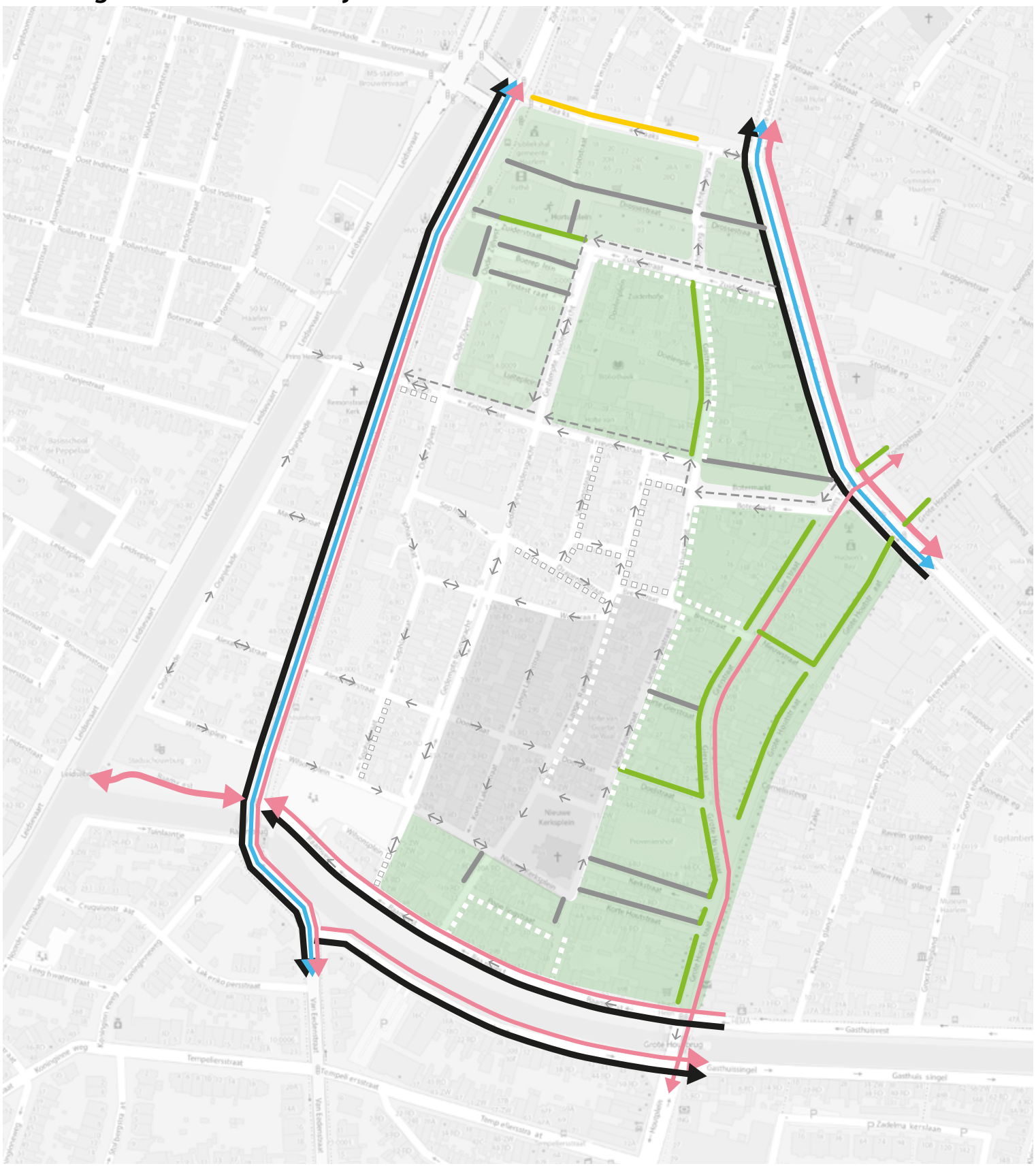
Als basis voor de vervolgstappen is ook de huidige situatie (2e helft 2019) op een kaartbeeld weergegeven. Hierbij zijn dezelfde aspecten weergegeven die ook in het kaartbeeld 2040 zijn weergegeven. Een aanvullende opmerking hierbij is hierna aangegeven.

Gemengd voetgangersgebied

Op basis van de beleidsdefinitie van 'gemengd voetgangersgebied' zijn de volgende straten/gebieden in de huidige situatie als gemengd voetgangersgebied opgevat:

- straten die permanent afgesloten zijn voor autoverkeer
- autoluw gebied
- doodlopende straten
- fietsstraten
- erven
- voetgangersgebieden

Huidige situatie verkeer Vijfhoek 2e helft 2019



- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast) (gesloten/autoluw/auto-arm/doodlopend/fietsstraat/erf/voetgangersgebied)
- Hoofdfietsnetwerk
- Fietsnetwerk
- HOV bus (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (geen menging fiets en auto)
- Doorgaand autoverkeer door de wijk mogelijk
- Eenrichtingsverkeer auto
- Tweerichtingsverkeer auto
- Verbod op voertuigen langer dan 7,5 m
- Geen straatparkeerplaatsen

1.3 Verkeersonderzoek

Door de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen zijn 6 urgente probleempunten gedefinieerd in hun Wijkvisie Verkeer. Om de 6 urgente probleempunten te kwantificeren is een verkeersonderzoek op straat uitgevoerd. De opvallendste resultaten van het verkeersonderzoek zijn hierna beknopt weergegeven. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar het bijlagerapport Verkeersonderzoek.

Vrijwel alle straten zouden een erfregime of fietsstraat kunnen zijn

Alle straten waar geteld is (behalve de Keizerstraat en de Gedempte Oude Gracht) hebben een zodanig kleine hoeveelheid autoverkeer en een zodanig grote hoeveelheid fietsverkeer dat behalve een gewone 30 km/uur straat (maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal) de volgende twee regimes volgens de landelijke CROW-richtlijnen verkeerskundig ook tot de mogelijkheden behoren:

- Erf (woon/winkelerf; maximaal 1.000 motorvoertuigen/etmaal)
- Fietsstraat (meer dan twee keer zoveel fietsers als auto's; maximaal 2.500 motorvoertuigen/etmaal)

Keizerstraat zou fietsstraat kunnen zijn

De Keizerstraat heeft op dit moment iets te veel verkeer voor een erfregime, maar zou qua hoeveelheid (vracht)autoverkeer en fietsverkeer volgens de landelijke CROW richtlijnen naast een gewone 30 km/uur straat wel een fietsstraat kunnen zijn.

Gedempte Oude Gracht is drukker met fietsers dan gemotoriseerd verkeer

De Gedempte Oude Gracht heeft meer dan twee keer zoveel fietsers dan (vracht)auto's en bussen tezamen. De toebedeelde ruimte in het dwarsprofiel is juist andersom. Een gelijkwaardiger verdeling van de ruimte in het dwarsprofiel (minimale fysiek breedte voor 1x2 rijstroken voor (vracht)auto en bus; bredere fietspaden voor fietsers) zou recht doen aan het daadwerkelijke gebruik.

Oversteek Verwulft zeer intensief gebruikt door voetgangers en met name fietsers

Het aantal overstekende fietsers over het Verwulft (Gierstraat – Koningstraat) is even groot als het aantal fietsers op de Gedempte Oude Gracht en twee keer zo groot als het aantal (vracht)auto's en bussen tezamen op de Gedempte Oude Gracht. Dit pleit voor meer prioriteit voor overstekende fietsers (en voetgangers) over de Gedempte Oude Gracht.

Gierstraat is drukker met fietsers dan hoofdfietsroute Gedempte Oude Gracht

Hoewel de Gierstraat geen hoofdfietsroute is (maar onderdeel van het fietsnetwerk) is de hoeveelheid fietsers zelfs nog groter dan de hoeveelheid fietsers op de hoofdfietsroute Gedempte Oude Gracht. Dit maakt verbetering van alternatieve fietsmogelijkheden ter ontlasting van de Gierstraat noodzakelijk.

Hoeveelheid fietsers in de Gierstraat lijkt groter dan het aantal voetgangers

Het aantal overstekers over de Gedempte Oude Gracht geeft een indicatie voor het aantal voetgangers in de Gierstraat. Het aantal fietsers lijkt bijna twee keer zo groot als het aantal voetgangers in de Gierstraat. Dat doet geen recht aan de status van 'voetgangersgebied, fietsers te gast'. Op basis van de aantallen lijkt eerder sprake te zijn van 'fietsstraat, voetgangers te gast'.
Ook dit maakt verbetering van alternatieve fietsmogelijkheden ter ontlasting van de Gierstraat noodzakelijk.

Hoeveelheid fietsverkeer Barrevoetestraat – Keizerstraat pleit voor opname in fietsnetwerk

De hoeveelheid fietsverkeer is op dit moment met 2.100 a 2.200 fietsers per dag al groter dan de hoeveelheid die volgens de landelijke CROW-richtlijnen minimaal hoort bij een onderdeel van het (hoofd)fietsnetwerk. Beleidsmatig is de route Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat geen onderdeel van het (hoofd)fietsnetwerk van de gemeente Haarlem. Het huidige gebruik pleit ervoor om dit te heroverwegen.

Hoeveelheid vrachtautoverkeer in de wijk is beperkt

De absolute hoeveelheid (vracht)autoverkeer is laag te noemen. In de Nieuwe Raamstraat gaat het om maximaal 7 vrachtwagens en in de Breestraat gaat het om maximaal 4 vrachtwagens per dag). De hinder door het huidige vrachtverkeer lijkt niet zozeer voort te komen uit de hoeveelheid (vracht)autoverkeer, maar uit de zeer beperkte ruimte in veel straten en de breedte van vrachtwagens:

- Te krap voor passeren van een vrachtwagen in de ene richting en een fietser in de tegenrichting
- Te krap voor passeren van een personenauto in de ene richting en een fietser in de tegenrichting

Aantal overschrijdingen van de lengtebeperking is beperkt

Het kruispunt Nieuwe Raamstraat – Nieuwe Kerksplein – Oude Raamstraat ligt binnen het gebied met de lengtebeperking van 7,5 m. Het aantal overschrijdingen van de lengtebeperking bedraagt gemiddeld 5 vrachtauto's per dag. Dat is niet veel. Het aantal klachten hierover kan wellicht verklaard worden door de duur van de hinder en de schade die een enkele vastgereden vrachtwagen kan veroorzaken.

1.4 Toets Wijkvisie Verkeer van de wijkraad

In de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad zijn onder andere 6 urgente probleempunten beschreven. Deze 6 probleempunten zijn nader geanalyseerd. De belangrijkste resultaten van de toets zijn hierna samengevat. Voor de volledige toets wordt verwezen naar het bijlagerapport Toets Wijkvisie Verkeer van de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen.

1.4.1 De 6 urgente probleempunten

1 Botermarkt - Barrevoetestraat – Keizerstraat: drukke situatie (sluip)route

Beschrijving
Deze route wordt veel gebruikt door bevoorradend (vracht)verkeer. Tevens wordt er geparkeerd. De ruimte is te beperkt voor deze functies in combinatie met de fiets- en voetgangersverkeer.

Analyse
Uit het bijlagerapport Verkeersonderzoek blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer beperkt is en past bij een 30 km/uur straat of fietsstraat (Keizerstraat) en zelfs bij een erf-regime (Barrevoetestraat en Botermarkt). De hoeveelheid fietsers is bovendien zodanig dat deze conform de landelijke richtlijnen past bij een (hoofd)fietsroute. Het is dus niet zozeer de hoeveelheid autoverkeer, maar meer het formaat van het autoverkeer dat (gecombineerd met de grote hoeveelheid fietsverkeer) niet past binnen de beperkte fysieke ruimte. Er lijkt niet zozeer sprake te zijn van onveiligheid, maar meer van irritatie bij fietsers over het (vracht)autoverkeer in de krappe straat.
De huidige rijbaanbreedte biedt onvoldoende ruimte voor de maatgevende passeerbeweging van een vrachtwagen met een tegemoetkomende fietser.

2 Gedempte Voldersgracht -Zuiderstraat: vastrijden vrachtwagens rond kruispunt

Beschrijving
Met name in de ochtendperiode ontstaan rond de kruising chaotische situaties. Vrachtwagens rijden zich vast (Gedempte Voldersgracht 2-richtingsverkeer, Zuiderstraat 1-richtingsverkeer, onvoldoende ruimte om te keren, blokkade van het verkeer).

Analyse
Uit het bijlagerapport Verkeersonderzoek blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer beperkt is en zelfs past bij een erf-regime. Het is dus niet zozeer de hoeveelheid autoverkeer die een probleem veroorzaakt. De doodlopende straat zonder keermogelijkheid en de beperkte opstelruimte voor laden- en lossen zorgt voor vastrijden en opstoppingen en daardoor voor irritatie. Er lijkt geen sprake van onveiligheid, maar van overlast door zichzelf vastrijdende voertuigen.
Doordat de Raaks, in tegenstelling tot de ideeën uit de MER Raaksgebied, buiten venstertijden niet bereikbaar is voor bevoorradend verkeer, is de druk van bevoorradend verkeer op de Zuiderstraat toegenomen.
De huidige rijbaanbreedte van de Gedempte Voldersgracht Noord biedt onvoldoende ruimte voor de maatgevende passeerbeweging van twee elkaar tegemoetkomende voertuigen.

3 Omgeving Nieuwe Kersplein: zoekverkeer en vastrijdend vrachtverkeer

Beschrijving
Veel zoekverkeer naar een parkeerplaats, bestemmingsverkeer naar de coffeeshop en bevoorradend vrachtverkeer dat zich vastrijdt binnen het gebied met de lengtebeperking van 7,5 m.

Analyse
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer beperkt is en zelfs past bij een erf-regime. Het is dus niet zozeer de hoeveelheid autoverkeer die een probleem veroorzaakt. Wellicht geeft het gedrag (het aantal keer dat hetzelfde voertuig passeert op zoek naar een parkeerplaats) een gevoel van overlast en irritatie. Het aantal vrachtwagens is ook beperkt (maximaal 7 per werkdag, Nieuwe Raamstraat). Het aantal vrachtwagens per dag dat op grond van de camerabeelden langer dan de toegestane 7,5 m wordt ingeschat bedraagt maximaal 5. Dit zijn er niet veel, maar op het moment dat ze zich vastrijden heeft dit tijdelijk grote gevolgen voor de verkeersafwikkeling en schade tot gevolg. Het formaat van het verkeer dat niet past binnen de fysieke ruimte vormt het probleem.
Zoekverkeer naar een parkeerplaats ontstaat alleen als autoverkeer zoekt naar een parkeerplaats die er niet is. Aangezien het aantal parkeerplaatsen niet kan worden vergroot, is de enige oplossing om bepaald verkeer geen toegang meer te geven tot het gebied en of de parkeerplaatsen.
De huidige rijbaanbreedte van de Nieuwe Raamstraat biedt onvoldoende ruimte voor de maatgevende passeerbeweging van twee elkaar tegemoetkomende voertuigen. De straten rond het Nieuwe Kersplein zijn niet ontworpen voor het gebruik van de auto.

4 Lange Annastraat – Tuchthuisstraat: te smal voor auto's (en fietsers en voetgangers)

Beschrijving
Deze straten worden vaak gebruikt door bevoorradend verkeer van woningen en winkels (nabijgelegen Gierstraat). Deze route fungeert ook als een alternatief voor fietsen via de Gierstraat (zie probleempunt 5). Autoverkeer en fietsverkeer passen niet tegelijk door de zeer smalle Lange Annastraat en Tuchthuisstraat.

Analyse
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer beperkt is en zelfs past bij een erf-regime. Het is dus niet zozeer de hoeveelheid autoverkeer die een probleem veroorzaakt. Het aantal vrachtwagens is ook beperkt (maximaal 4 per werkdag op de Breestraat tussen Tuchthuisstraat en Lange Annastraat (zie bijlagerapport Verkeersonderzoek). Het formaat van het verkeer dat niet past binnen de fysieke ruimte vormt het probleem. Daarbij komt dat de paaltjes die op veel plaatsen aan weerszijden van de rijloper staan (en de daarachter geplaatste bankjes, plantenbakken en fietsen) ervoor zorgen dat voetgangers op de rijloper moeten lopen. Als er dan een (vracht)wagen aan komt is er nauwelijks uitwijkruimte voor de voetganger en fietser. Het logisch dat dit irritatie en een gevoel van onveiligheid geeft bij voetgangers en fietsers.
De huidige rijbaanbreedte biedt onvoldoende ruimte voor de maatgevende passeerbeweging van een (vracht)auto met een tegemoetkomende fietser. Deze straten zijn niet ontworpen voor het gebruik van de auto.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

5 Gierstraat: conflicten tussen voetgangers en fietsers

Beschrijving
De Gierstraat is een winkelgebied met de status van voetgangersgebied waar fietsers zijn toegestaan (fietser te gast). Op drukke winkelmomenten ontstaan conflicten tussen voetgangers en fietsers. Alternatieve routes voor de fietsers (Tuchthuisstraat – Lange Annastraat) zijn ook een probleem (zie probleempunt 4).

Analyse
In de Gierstraat is het aantal fietsers ongeveer 2x zo groot is als het aantal voetgangers. Daarmee is in de praktijk op basis van een groot numeriek overwicht geen sprake van 'fietser te gast', maar eigenlijk van 'voetganger te gast'. Geen wonder dat dit wordt ervaren als een conflictpunt. Verkeerskundig gezien zou het logisch zijn dat de hoeveelheid fietsers kleiner is dan het aantal voetgangers in een voetgangersgebied waar fietsers te gast zijn.
Tevens is het snelheidsverschil tussen (doorgaande) fietsers (30 km/uur wettelijk toegestaan) en winkelend publiek aanzienlijk. Dit geeft een gevoel van onveiligheid en overlast bij voetgangers.
Volgens de landelijke CROW-richtlijnen moet bij het aantal voetgangers in de Gierstraat een vorm van scheiding tussen voetgangers en fietsers worden aangebracht. Ook moet conform de landelijke CROW-richtlijnen bij het aantal fietsers in de Gierstraat een fietspad van 4,5 meter breed worden gerealiseerd. Aangezien de beschikbare breedte tussen de gevels beperkt is, is de enige structurele oplossing om de hoeveelheid fietsers fors te beperken.

6 Oversteek over Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers

Beschrijving
Overstekende fietsers en voetgangers moeten voorrang verlenen aan alle verkeer op de Gedempte Oude Gracht (HOV corridor, hoofdontsluiting auto, hoofdnetwerk fiets). De oversteek is lastig en wordt als onoverzichtelijk en onveilig ervaren.

Analyse
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat:
- het aantal overstekende voetgangers over het Verwulft even groot is als het aantal motorvoertuigen op de Gedempte Oude Gracht.
- het aantal overstekende fietsers nog groter is dan het aantal overstekende voetgangers.
- het aantal overstekende fietsers over het Verwulft ongeveer 2x zo groot is als het aantal fietsers op de Gedempte Oude Gracht.

Het is dus logisch dat het als knelpunt wordt ervaren dat overstekende voetgangers en fietsers over het Verwulft altijd voorrang moeten verlenen aan fietsers en autoverkeer op de Gedempte Oude Gracht. Dit leidt tot lang wachten, moeilijk oversteken en een gevoel van onveiligheid.
Om de grote hoeveelheid fietsers en voetgangers op de oversteek te kunnen verwerken is een verkeerslichtenregeling noodzakelijk. Elke ongeregelde situatie (huidige situatie, zebra) doet geen recht aan de prioritering in de SOR.

6 urgente probleempunten (conform Wijkvisie Verkeer van de Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen)

2. INTEGRALE SCENARIO'S

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn 4 integrale verkeerskundige scenario's voor 2022 opgesteld. De bedoeling van de scenario's is om binnen deze termijn de 6 urgente probleempunten zoals weergegeven in de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad (zie paragraaf 1.4) op te lossen of te verminderen. We gebruiken de term integraal omdat de verschillende onderdelen van deze scenario's in samenhang het gewenste effect op de 6 urgente probleempunten hebben. Het is dus vaak niet zo dat afzonderlijke onderdelen uit scenario's kunnen worden verwijderd of vervangen zonder dat zij ook effect hebben op andere onderdelen.

Voor de Vijfhoek zijn 4 integrale verkeerskundige scenario's voor 2022 opgesteld. Scenario 1 is gebaseerd op de korte termijn maatregelen zoals weergegeven in de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad. Op enkele punten zijn die korte termijn maatregelen geoptimaliseerd (paragraaf 2.2). De andere 3 scenario's (paragraaf 2.3 tot en met 2.5) zijn alternatieven waarbij uiteraard is geprobeerd de effecten op de 6 urgente probleempunten te versterken.
Tot slot is een doorkijk gegeven hoe de verdere ontwikkeling er na 2022 uit kan zien voor de verschillende scenario's tot 2040 binnen het toekomstbeeld van de SOR (paragraaf 2.6).

2.2 Scenario 1 voor 2022: Verminderen (vracht)autoverkeer

2.2.1 Gebaseerd op korte termijn maatregelen Wijkvisie Verkeer

Scenario 1 is gebaseerd op de korte termijn maatregelen (deze collegeperiode, tot en met 2022) zoals weergegeven in de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad. Op enkele onderdelen zijn die korte termijn maatregelen geoptimaliseerd. De maatregelen zelf zijn verder toegelicht in hoofdstuk 3.

Maatregel korte termijn tot en met 2022 Wijkvisie Verkeer wijkraad	wel/niet
0. Algemeen:	
beperken vrachtverkeer woonstraten	+
versnellen programma Stedelijk Distributie van de gemeente	-
wijzigen van enkele verkeerscirculaties in de wijk	+
invoeren bewonersparkeren in de wijk	+
1. Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat:	
weren doorgaand verkeer met een knip in de route	+
knip ter hoogte van de Gedempte Voldersgracht	+
knip door omdraaien rijrichting Keizerstraat of de gehele route	+
meer ruimte fietsers door omzetten deel parkeerplaatsen in kortparkeren, laden&lossen, fietsklemmen	+
opheffen parkeerplaatsen in de Keizerstraat voor meer ruimte voor fietsers	+
2. Gedempte Voldersgracht - Zuiderstraat	
verbod vrachtverkeer Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord	+
éénrichtingsverkeer gedempte Voldersgracht Noord	+
3. Nieuwe Kerksplein en omgeving	
verbod voor vrachtauto's op de hoek Gedempte Raamgracht/Doelstraat	+
stimuleren dat grotere bestelbussen de ruimere route Doelstraat/Lange Raamstraat nemen	-
enkele aanpassingen aan de bochten (stoepbanden, paaltjes)	+
ontheffing voor vuilnisauto's, verhuizers en andere grotere vrachtauto's om door de Nieuwe Raamstraat het Nieuwe Kersplein op te rijden	-
extra laad- en losplaatsen reserveren voor busjes en dienstverleners	+
éénrichtingverkeer in de Nieuwe Raamstraat richting Nieuwe Kerksplein	+
omdraaien rijrichting aan de zuid- en oostzijde Nieuwe Kerksplein	+
andere parkeerplaatsen dan laad- en losplaatsen uitsluitend voor vergunninghouders	+
4. Lange Annastraat - Tuchthuisstraat	
voorkomen van sluipverkeer door autoluwe Botermarkt en Keizerstraat	+
vrachtwagenverbod bij Doelstraat	+
Breestraat autoluw tussen Gierstraat en Lange Annastraat	+
fietsenstalling voor bewoners, bijvoorbeeld Botermarkt met 24 uurs-pasje	-
omkeren rijrichting Drapenierstraat of status woonerf (verboden voor auto's)	+
5. Gierstraat	
geen uitstallingen op het trottoir zolang er wordt gefietst	-
meer bebording 'voetgangersstraat, fietsers te gast'	-
afsluiten voor fietsers bij winkelopenstelling	-
6. Verwulft - Gierstraat	
-	-

Tabel: Overzicht korte termijn maatregelen Wijkvisie Verkeer wel/niet overgenomen in scenario 1

Daarnaast zijn ook enkele maatregelen uit de lange termijn van de Wijkvisie Verkeer overgenomen.

Maatregel lange termijn na 2022 Wijkvisie Verkeer wijkraad	
0. Algemeen:	
maximaal toelaatbare lengte vrachtwagens afstemmen op wegprofiel	aanscherping tot 7 m
optimaliseren fietsroute Gedempte Voldersgracht – Gedempte Raamgracht	verbod vrachtverkeer
1. Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat:	
-	-
2. Gedempte Voldersgracht - Zuiderstraat	
-	-
3. Nieuwe Kerksplein en omgeving	
-	-
4. Lange Annastraat - Tuchthuisstraat	
-	-
5. Gierstraat	
Optimaliseren alternatieve routes voor fietsers en scooters; Gedempte Raamgracht – Gedempte Voldersgracht (éénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord)	1-richtingsverkeer
6. Verwulft - Gierstraat	
zebra of verkeerslicht	verkeerslicht
voetgangersoversteekplaats Jacobijnestraat - Drossestraat	duidelijker oversteek
snelheidshandhaving en aanpassing wegprofiel	uitbreiden 30 km/uur

Tabel: Overzicht lange termijn maatregelen Wijkvisie Verkeer aanvullend overgenomen in scenario 1

2.2.2 10 algemene voorstellen voor scenario 1 (en alle andere scenario's)

In scenario 1 zijn 10 voorstellen opgenomen dat ook in de andere 3 scenario's terugkomt. Deze algemene voorstellen zijn hierna kort beschreven en weergegeven op een kaartbeeld. De maatregelen zelf zijn uitgebreider toegelicht in hoofdstuk 3.

1. Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking om lange voertuigen te weren
- uitbreiden van het huidige gebied met het gebied tussen Wolstraat en Barrevoetestraat
- aanscherpen van maximaal 7,5 m lengte naar 7,0 m

2. Invoeren vrachtwagenverbod om zwaar verkeer te weren
- zelfde gebied als de lengtebeperking (ontheffing vuilnis-, brandweer- en verhuiswagens)

3. Invoeren vergunninghoudersparkeren om personenautoverkeer te verminderen
- in een groot deel van de Vijfhoek (vergunningen voor daar gevestigde bewoners en ondernemers)

4. Invoeren éénrichtingsverkeer om hinder tussen fiets en auto te verminderen
- 3 te smalle straten (Gedempte Voldersgracht Noord, Nieuwe Raamstraat, Korte Wolstraat)

5. Aantrekkelijker maken 4 alternatieve fietsroutes ter ontlasting van de Gierstraat
- aantrekkelijker maken door vermindering (vracht)autoverkeer

6. Behandelen Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat als op te waarderen voetgangersroute én hoofdfietsroute
- naast de beleidsmatig vastgestelde 'op te waarderen voetgangersroute' bij herinrichting ook rekening houden met het functioneren als hoofdfietsroute

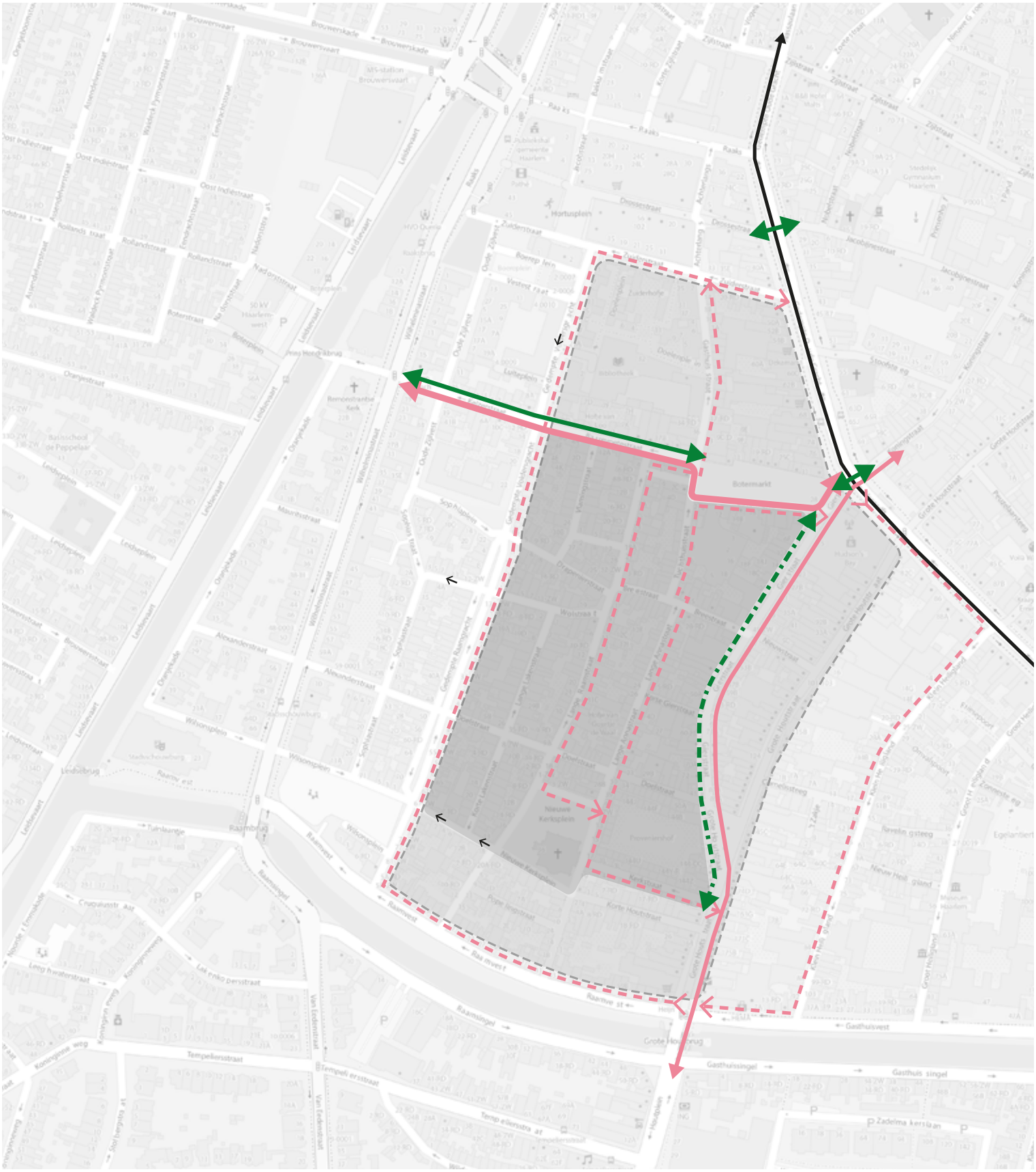
7. Proef zaterdagafsluiting Gierstraat om conflicten voetganger en fietser te verminderen
- Afsluiting Gierstraat voor fietsers tijdens drukste winkeltijden inclusief aanpassing inrichting, campagne, handhaving, monitoring en evaluatie

8. 30 km/uur op gedeelte Gedempte Oude Gracht om oversteken makkelijker te maken
- van Kleine Houtstraat t/m Zijlstraat inclusief herhalingsborden voor oversteek Verwulft en Drossestraat

9. Verkeerslicht Verwulft bij Gierstraat om oversteken makkelijker te maken
- verkeerslicht met de volgende prioriteitsvolgorde: HOV -> fietsers Verwulft -> overstekende fietsers en voetgangers Gierstraat-Koningstraat -> auto Verwulft
- koppeling aan verkeerslichtenregeling Grote Houtstraat - Verwulft

10. Aanpassen inrichting oversteek Drossestraat om oversteken makkelijker te maken
- maatregelen maken oversteken voor voetgangers/fietsers overzichtelijker en veiliger

Alle vier scenario's (1, 2, 2a en 3) verkeer Vijfhoek 2022: Algemene voorstellen



- Op te waarderen voetgangersroute
- Beperken fietsverkeer op drukke winkeltijden
- Hoofdfietsnetwerk
- Fietsnetwerk
- Parallelle fietsroute aan de Gierstraat
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (geen menging fiets en auto)
- Eenrichtingsverkeer auto
- Gewijzigd/nieuw eenrichtingsverkeer auto
- Verbod vrachtverkeer (3,5 ton) en voertuigen langer dan 7,0 meter
- Alleen vergunningshoudersparkeren (bewoners en ondernemers); bezoekersparkeren in garages

2.2.3 Specifieke voorstellen voor scenario 1

Naast de 10 algemene voorstellen bestaat scenario 1 uit de volgende specifieke voorstellen die tevens zijn weergegeven in het kaartbeeld van scenario 1.

a. Circulatiemaatregelen ter beperking doorgaand autoverkeer door de Vijfhoek via de route Botermarkt – Barrevoetestraat - Keizerstraat

- omdraaien éénrichtingsverkeer Keizerstraat en Gedempte Voldersgracht zuid

b. Circulatiemaatregelen ter beperking vastrijden bevoorradend verkeer Gedempte Voldersgracht - Zuiderstraat

- invoeren éénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht noord richting Zuiderstraat
- omdraaien éénrichtingsverkeer Zuiderstraat richting Gedempte Oude Gracht

c. Circulatiemaatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken

- invoeren éénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat richting Gedempte Raamgracht
- omdraaien éénrichtingsverkeer zuid- en oostzijde Nieuwe Kerksplein en Drapenierstraat
- invoeren éénrichtingsverkeer Alexanderstraat richting Wilhelminastraat

d. Uitbreiding autoluw gebied met deel Breestraat om laad- en losverkeer te beperken

- afsluiting met paaltje maakt laden- en lossen t.b.v. Gierstraat buiten venstertijden onmogelijk

Bij de uitbreiding van het autoluwe gebied naar de Breestraat wordt de bestaande regeling voor autoluw gehanteerd als nu van toepassing is voor het bestaande autoluwe gebied in het centrum.

Bestaande regeling autoluw gebied

- Tot het voetgangersgebied (ook wel autoluwe gebied) heeft het gemotoriseerd verkeer alleen toegang tussen 6.00 en 11.00 uur om te kunnen laden en lossen. Iedereen parkeert buiten het autoluwe gebied. Buiten deze tijden wordt het voetgangersgebied met fysieke middelen afgesloten.
- Tussen 11.00 en 12.00 uur kan toegang worden verleend aan duurzame voertuigen (elektrisch, groen gas of waterstof).
- Tussen 12.00 en 18.00 kan er bij aantoonbare noodzaak maximaal 1 uur toegang worden verleend.
- Tussen 18.00 en 21.00 uur kan aan duurzame voertuigen die op geluidsarme wijze laden en lossen maximaal 1 uur toegang worden verleend.
- Het college kan ontheffing verlenen aan belanghebbenden voor laden en lossen, uitvoeren van werkzaamheden of het bereiken van particuliere parkeergelegenheid. De groepen belanghebbenden en de specifieke toegangsrechten zijn in de regeling expliciet omschreven.

Bewoners, ondernemers uit het autoluwe gebied en taxichauffeurs die in het gebied moeten zijn, kunnen een pas aanvragen. Ook leveranciers hebben onder bepaalde voorwaarden recht op een toegangspas. Bewoners en ondernemers in de drukke winkelstraten krijgen geen toegangspas. Er wordt stapvoets gereden (max. 15 km/u).

Scenario 1 verkeer Vijfhoek 2022: Verminderen (vracht) autoverkeer

- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Uitbreiding autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast) (gesloten/autoluw/auto-arm/doodlopend/fietsstraat/erf/voetgangersgebied)

- Doorgaand autoverkeer door de wijk mogelijk
- Eenrichtingsverkeer auto
- Tweerichtingsverkeer auto
- Gewijzigd/nieuw eenrichtingsverkeer auto

2.3 Scenario 2 voor 2022: Uitbreiding met auto-arm

Scenario 2 richt zich op een uitbreiding van het gemengd voetgangersgebied om daarmee de 6 urgente probleempunten te verlichten. Deze uitbreiding wordt vormgegeven als een nieuw gebied genaamd 'auto-arm'

Auto-arm

Het auto-arme gebied lijkt op het bestaande autoluwe gebied (zie 2.2.3):
- buiten venstertijden afgesloten met beweegbare paaltjes
- tijdens venstertijden toegankelijk voor iedereen

maar verschilt op enkele belangrijk punten:
- buiten venstertijden wel toegankelijk per auto voor daar gevestigde bewoners en ondernemers
- er is wel sprake van straatparkeren (alleen te gebruiken door vergunninghouders vanwege algemene maatregel 3)

Naast de 10 algemene voorstellen zoals lengtebeperking, vrachtwagenverbod en vergunninghoudersparkeren (zie paragraaf 2.2.2) bestaat scenario 2 uit de volgende specifieke voorstellen die tevens zijn weergegeven in het kaartbeeld van scenario 2.

a. Invoeren auto-arm gebied in een deel van de Vijfhoek om de hoeveelheid autoverkeer te beperken
- auto-arm op Botermarkt en Barrevoetestraat om doorgaand verkeer op de route Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat te voorkomen
- auto-arm in deel van de Vijfhoek (rond Wester Boogaardstraat) beperkt de hoeveelheid autoverkeer

b. Circulatiemaatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken
- invoeren éénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat in de richting Nieuwe Kerksplein
- omdraaien éénrichtingsverkeer westzijde Nieuwe Kerksplein
- omdraaien éénrichtingsverkeer Doelstraat en Korte Lakenstraat

Scenario 2 verkeer Vijfhoek 2022: Uitbreiding met auto-arm

- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Uitbreiding autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast) (gesloten/autoluw/auto-arm/doodlopend/fietsstraat/erf/voetgangersgebied)

- Doorgaand autoverkeer door de wijk mogelijk
- Eenrichtingsverkeer auto
- Tweerichtingsverkeer auto
- Gewijzigd/nieuw eenrichtingsverkeer auto

2.4 Scenario 2a voor 2022: Uitbreiding met autoluw en auto-arm

Scenario 2a richt zich op een nog iets grotere uitbreiding van het gemengd voetgangersgebied om daarmee de 6 urgente probleempunten verder te verlichten. Deze uitbreiding wordt vormgegeven als een uitbreiding van het bestaande autoluwe gebied én de invoering van een auto-arm gebied.

Naast de 10 algemene voorstellen zoals lengtebeperking, vrachtwagenverbod en vergunninghoudersparkeren (zie paragraaf 2.2.2) bestaat scenario 2a uit de volgende specifieke voorstellen die tevens zijn weergegeven in het kaartbeeld van scenario 2a.

a. Uitbreiding autoluw gebied rond Botermarkt en Barrevoetestraat om de hoeveelheid autoverkeer te minimaliseren

- autoluw op Botermarkt en Barrevoetestraat om doorgaand autoverkeer op de route Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat te voorkomen
- autoluw in gebied rond Botermarkt en Barrevoetestraat minimaliseert hoeveelheid autoverkeer

b. Invoeren auto-arm gebied in een deel van de Vijfhoek om de hoeveelheid autoverkeer te beperken

- auto-arm in deel van de Vijfhoek (rond Wester Boogaardstraat) inclusief Nieuwe Kerksplein beperkt hoeveelheid autoverkeer

c. Circulatiemaatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken

- invoeren éénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat richting Gedempte Raamgracht
- omdraaien éénrichtingsverkeer Drapenierstraat en Wester Boogaardstraat

Scenario 2a verkeer Vijfhoek 2022: Uitbreiding met autoluw en auto-arm

- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Uitbreiding autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast) (gesloten/autoluw/auto-arm/doodlopend/fietsstraat/erf/voetgangersgebied)

- Doorgaand autoverkeer door de wijk mogelijk
- Eenrichtingsverkeer auto
- Tweerichtingsverkeer auto
- Gewijzigd/nieuw eenrichtingsverkeer auto

2.5 Scenario 3 voor 2022: Uitbreiding met meer autoluw en auto-arm

Scenario 3 richt zich op een nog grotere uitbreiding van het gemengd voetgangersgebied om daarmee de 6 urgente probleempunten zoveel mogelijk te verlichten en ook andere straten te ontlasten. Deze uitbreiding wordt vormgegeven als een nog grotere uitbreiding van het bestaande autoluwe gebied én de invoering van een auto-arm gebied.

Naast de 10 algemene voorstellen zoals lengtebeperking, vrachtwagenverbod en vergunninghoudersparkeren (zie paragraaf 2.2.2) bestaat scenario 3 uit de volgende specifieke voorstellen die tevens zijn weergegeven in het kaartbeeld van scenario 3.

a. Uitbreiding autoluw gebied rond Botermarkt en Barrevoetestraat om de hoeveelheid autoverkeer te minimaliseren

- autoluw op Botermarkt en Barrevoetestraat om doorgaand autoverkeer op de route Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat te voorkomen
- autoluw in gebied rond Botermarkt en Barrevoetestraat en rond Breestraat minimaliseert hoeveelheid autoverkeer

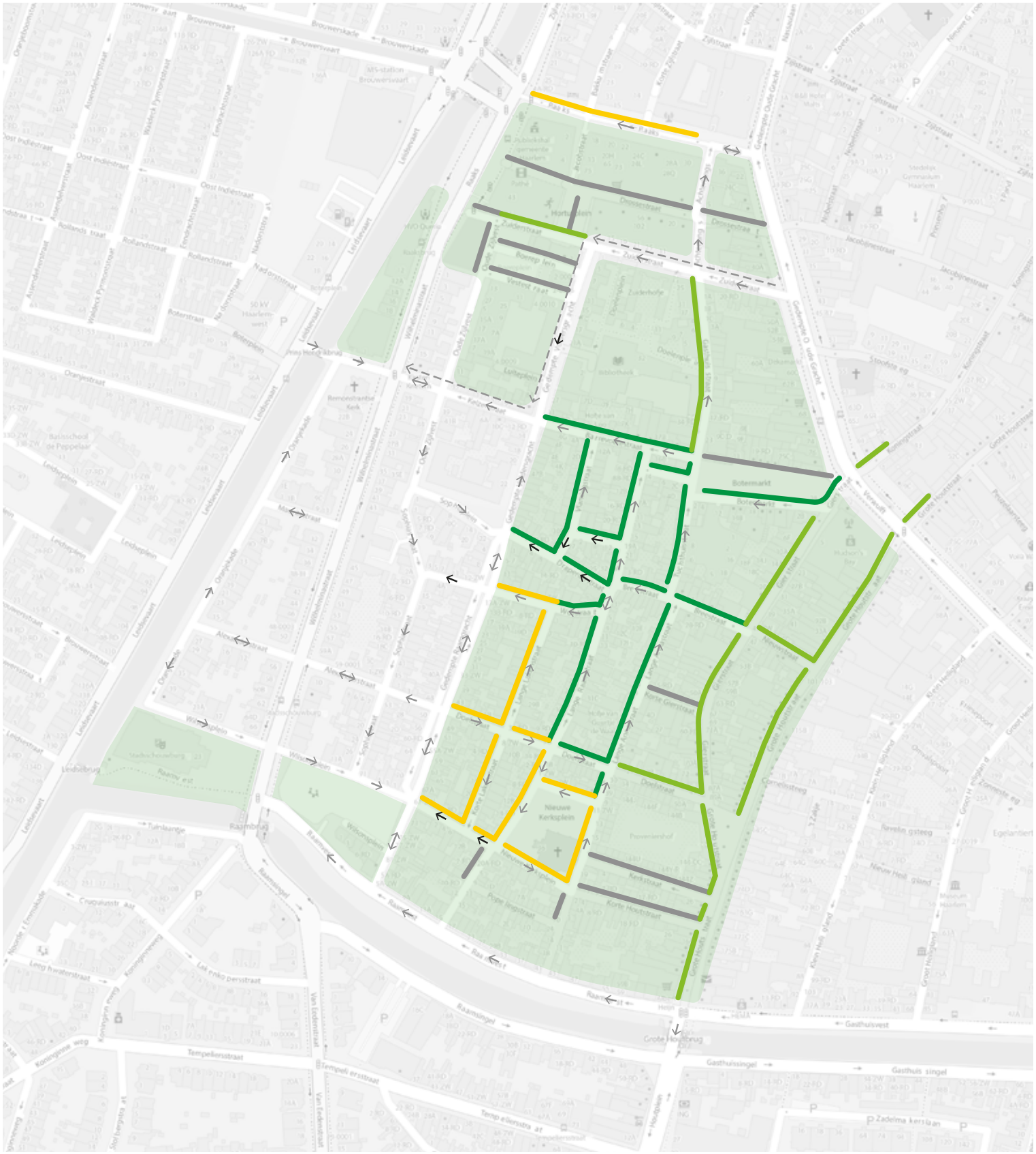
b. Invoeren auto-arm gebied in een deel van de Vijfhoek om de hoeveelheid autoverkeer te beperken

- auto-arm in deel van de Vijfhoek inclusief Nieuwe Kerksplein beperkt hoeveelheid autoverkeer

c. Circulatiemaatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken

- invoeren éénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat richting Gedempte Raamgracht
- omdraaien éénrichtingsverkeer Drapenierstraat en Wester Boogaardstraat

Scenario 3 verkeer Vijfhoek 2022: Uitbreiding met meer autoluw en auto-arm



- Permanent gesloten voor autoverkeer
- Autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Uitbreiding autoluw (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, geen straatparkeren)
- Auto-arm (met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, straatparkeren alleen voor bewoners en bedrijven)
- Gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast) (gesloten/autoluw/auto-arm/doodlopend/fietsstraat/erf/voetgangersgebied)

- Doorgaand autoverkeer door de wijk mogelijk
- Eenrichtingsverkeer auto
- Tweerichtingsverkeer auto
- Gewijzigd/nieuw eenrichtingsverkeer auto

2.6 Doorkijk scenario's na 2022 tot 2040

Inleiding

In deze paragraaf wordt een beknopte doorkijk gegeven op de ontwikkeling van de 4 verschillende scenario's voor 2022 in de periode daarna (tussen 2022 en 2040). In de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad zijn behalve maatregelen voor de korte termijn (2018-2022) namelijk ook maatregelen voor de periode later (2022-2040) weergegeven.

Uitgangspunten voor de doorkijk

Er wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- De scenario's voor 2022 worden uitgevoerd zoals weergegeven in de voorgaande paragrafen.
- De verdere ontwikkeling van de scenario's tussen 2022 en 2040 blijven binnen de kaders van het toekomstbeeld 2040 zoals bepaald op basis van het huidige gemeentelijke beleid (met name SOR 2040)

Is de SOR2040 ook het toekomstbeeld dat daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden?

De SOR hoeft niet het toekomstbeeld voor 2040 te zijn. Het is goed mogelijk dat bij actualisatie van het ruimtelijk beleid over 10 jaar (rond 2030) weer een nieuwe visie (voor 2050) wordt opgesteld die andere zaken bevat. Het is dus goed mogelijk dat het toekomstbeeld voor 2040 van de SOR niet wordt gerealiseerd, maar dat tussentijds de koers wordt gewijzigd. Dat kan betekenen dat slechts een deel van de SOR daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ook kunnen in 2040 nieuwe zaken zijn gerealiseerd die nu nog niet in beleid zijn opgenomen.

De SOR2040 bestaat uit een globale visie en niet uit een concrete set maatregelen.

Dat betekent dat de invulling van maatregelen nog moet plaatsvinden. De Wijkvisie Verkeer is één nadere invulling van de SOR in maatregelen. Er zijn echter ook andere maatregelen mogelijk die binnen de SOR passen.

Wat staat in de SOR 2040 wat nog niet in de scenario's 2022 zit?

De volgende zaken staan in de SOR, maar zijn niet in de scenario's voor 2022 opgenomen:

- Milieuzone (minder luchtverontreiniging): gehele Vijfhoek moet binnen de milieuzone komen
- CO2 emissievrije zone (geen fossiele brandstoffen): gehele Vijfhoek moet binnen de CO2 emissievrije zone komen. Het ligt voor de hand om eerst een milieuzone in te stellen en deze vervolgens door het stellen van strengere eisen om te vormen naar een CO2 emissievrije zone.
- Gehele Vijfhoek (minus Wilhelminastraat en Gedempte Oude Gracht) gemengd voetgangersgebied (gebied primair voor voetgangers en fietsers, andere verkeersdeelnemers te gast). Een deel van de Vijfhoek is in de scenario's nog geen gemengd voetgangersgebied. Het gaat dan met name om een deel van het gebied ten westen van de Gedempte Raamgracht.
- Fietsring. Deze heeft een directe relatie met het verminderen van het aantal fietsers in de Gierstraat.
- Nieuwe inpandige fietsenstallingen in de omgeving van Botermarkt/Verwulft, Raaksbruggen en Houtplein. De lokaties Botermarkt/Verwulft en Houtplein hebben een directe relatie met het verminderen van het aantal geparkeerde fietsers in de Gierstraat.
- Geparkeerde auto's en fietsen, van zowel bewoners als bezoekers, worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages.
- Binnen het centraal stedelijk gebied komt parkeerruimte vrij in de openbare ruimte ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.
- De parkeerdruk in de openbare ruimte te beperken.

- In de binnenstad buiten het kernwinkelgebied en op straat gaan bewoners voor bezoekers.
- HOV railcorridor Gedempte Oude Gracht

De HOV railcorridor lijkt een maatregel die pas op lange termijn realiseerbaar is (2030-2040). De andere maatregelen zouden ook al op middenlange termijn (2022-2030) mogelijk zijn.

Wat staat (aanvullend op de SOR) in de Wijkvisie Verkeer wat nog niet in de scenario's 2022 zit?

Aanvullend op de SOR staan nog enkele maatregelen in de Wijkvisie Verkeer die nog niet in alle scenario's voor 2020 zijn opgenomen en die dus op de middenlange termijn (2022-2030) of lange termijn (2030-2040) uitgevoerd kunnen worden.

Middenlange termijn (2022-2030)

0. Algemeen
- bewoners parkeren tegen een aantrekkelijk tarief in de parkeergarages
- optimaliseren fietsroute Gedempte Voldersgracht/Gedempte Raamgracht

1. Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat
- De route Botermarkt/Barrevoetestraat is na 11.00 voor alle autoverkeer gesloten. Sleutelpalen plus strikte ontheffingsmogelijkheden conform "Autoluw-beleid" van de gemeente.
- Meer vrije ruimte maken op de "kop" van de Botermarkt voor fietsers en voetgangers
- Grote bewaakte fietsenstalling realiseren
- Verplaatsen viskraam/oliebollenkraam i.v.m. verkeersveiligheid
- Herprofilering:
  - Voetpaden/stroken omzetten naar minimaal 2 meter;
  - Fietsstrook van minimaal 1,75 meter de stad in;
  - Volledig opheffen van de parkeervakken. Snel laden/lossen op suggestievakken.
- Botermarkt geheel vlak wegdek

5. Gierstraat
Optimaliseren alternatieve routes voor fietsers en scooters tussen Tempelierstraat en Raaks. (Ook zonder afsluiting zal dit de druk van fietsverkeer door de Gierstraat verlichten):
- Autoluwe Lange Annastraat, Tuchthuisstraat, Gasthuisstraat; ook geen bevoorrading vanuit deze straten.

Lange termijn (2030-2040)

0. Algemeen
- een duurzame oplossing voor hoogwaardig openbaar vervoer door de binnenstad
- een autoluw centrum
- afsluiten Prins Hendrikbrug voor auto's

5. Gierstraat
- Een fietsbrug bij de Raamvest in het verlengde van de Gedempte Raamgracht

6. Verwulft – Gierstraat
- Snelheidshandhaving en aanpassing wegprofiel

Betekent de keuze voor een bepaald scenario voor 2022 ook een andere situatie in 2040?

Nee, een keuze voor een bepaald scenario hoeft niet te leiden tot een andere situatie in 2040. Een belangrijk deel van de voorstellen zijn in elk scenario hetzelfde. De verschillen tussen de scenario's qua auto-toegankelijkheid zijn niet definitief. Straten die bijvoorbeeld in eerste instantie als auto-arm zijn aangewezen, kunnen later alsnog autoluw worden gemaakt. Ook kan de verkeerscirculatie weer worden aangepast door bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer op termijn weer om te draaien.

Alle scenario's bewegen zich bovendien in eenzelfde richting:

- Minder (doorgaand) autoverkeer
- Meer gemengd voetgangersgebied

Alleen de grootte van de stap die op korte termijn (2022) wordt genomen is per scenario verschillend.

Alleen de herinrichting van Keizerstraat en Barrevoetestraat zou wel tot een (tot in 2040) blijvend verschil kunnen leiden. Straten die integraal worden heringericht worden namelijk over het algemeen niet binnen 20 jaar opnieuw grootschalig aangepast.

Alle scenario's zouden dus in 2040 weer tot een identieke situatie kunnen leiden.

Behoort de gehele Vijfhoek in 2040 tot het autoluwe gebied?

In de scenario's 2a en 3 voor 2020 is het huidige autoluwe gebied (paaltjes met venstertijden) substantieel uitgebreid. In scenario's 1 en 2 is dat niet gedaan. Het ligt echter voor de hand dat dit na 2022 alsnog wordt uitgebreid om de gewenste leefbaarheid in het gebied met smalle straten te bereiken.

In de Wijkvisie Verkeer wordt uitgegaan van de gehele Vijfhoek als autoluw gebied. Het is de vraag of het noodzakelijk is om daadwerkelijk de gehele Vijfhoek in 2040 te voorzien van paaltjes en venstertijden. Het gebied ten westen van de Wilhelminastraat is namelijk ruimer van opzet waardoor de noodzaak wellicht ontbreekt.

3. MAATREGELEN PER SCENARIO

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen voor de 6 urgente probleempunten in de scenario's voor 2022 uitgebreid beschreven. In paragraaf 3.2 worden de 10 algemene maatregelen beschreven die in elk scenario terugkomen (zie paragraaf 2.2.2). In paragraaf 3.3. worden de aanvullende specifieke maatregelen in de afzonderlijke scenario's beschreven.

3.2 De 10 algemene maatregelen voor de scenario's voor 2022

1. Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking om lange voertuigen te weren

Uitbreiden van de huidige lengtebeperking met het gebied tussen Wolstraat en Barrevoetestraat

De huidige lengtebeperking is van toepassing op het gebied tussen Nieuwe Kerkstraat / Nieuwe Kerksplein en Breestraat / Wolstraat. De straten tussen Breestraat / Wolstraat en Barrevoetestraat kennen een vergelijkbaar krappe situatie in straten en op kruispunten. Daarom wordt voorgesteld dit gebied aan het bestaande gebied met de lengtebeperking toe te voegen. Hierdoor wordt voor het gehele gebied tussen Nieuwe Kerkstraat / Nieuwe Kerksplein en Barrevoetestraat de lengtebeperking van toepassing.

Aanscherpen van de huidige lengtebeperking van maximaal 7,5 m lengte naar 7,0 m lengte

Uit onderzoek blijkt dat op zes punten het ondanks fysieke aanpassingen niet mogelijk is om voertuigen van 7,5 m lengte af te kunnen wikkelen. Het is wel mogelijk om deze punten paaltjes of de trottoirband aan te passen zodat een voertuig van 7,0 m lengte kan worden afgewikkeld. Het voorstel is daarom om deze punten aan te passen en de huidige lengtebeperking van 7,5 m aan te scherpen naar 7,0 m lengte. Vanwege uniformiteit is het voorstel om deze lengtebeperking van 7,0 m voor het gehele gebied zoals hiervoor beschreven van toepassing te laten zijn.
Vanwege de handhaafbaarheid van de lengtebeperking kan onderzocht worden of het meerwaarde biedt als de lengtebeperking ook in de Algemene Plaatselijke Verordening wordt opgenomen. Het is gewenst om de aangescherpte lengtebeperking en het vrachtwagenverbod (zie maatregel 2) te monitoren. Mocht blijken dat deze onvoldoende effect hebben op het vastrijden van voertuigen dan kan worden overwogen om de lengtebeperking verder aan te scherpen tot bijvoorbeeld 6,5 of 6,0 meter of alternatieve maatregelen te onderzoeken.

2. Invoeren vrachtwagenverbod om zwaar verkeer te weren

Vrachtwagenverbod in hetzelfde gebied als de lengtebeperking

Vrachtverkeer veroorzaakt -ondanks een maximale lengte van 7,0 m- vanwege het gewicht en de grotere breedte dan bestelbusjes en personenauto's ook schade en hinder. Wettelijk wordt gesproken over een vrachtwagen wanneer het gewicht van een voertuig voor het vervoer van goederen inclusief toegestane lading groter is dan 3.500 kilogram. Voorgesteld wordt een vrachtwagenverbod in te voeren in hetzelfde gebied als voor de lengtebeperking. Naast het verbod zelf zouden ook ondernemers een rol kunnen spelen in het gebruik van kleinere voertuigen door hun zelf en hun leveranciers.

Vrachtwagenverbod voor Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord

Voor de Zuiderstraat en de Gedempte Voldersgracht Noord wordt in elk scenario eveneens een vrachtwagenverbod voorgesteld. Zij het in verschillende rijrichtingen vanwege de specifieke verkeerscirculatie. In de huidige situatie worden de Zuiderstraat en de Gedempte Voldersgracht Noord gebruikt als laad- en losroute voor vrachtwagens. Vooral op de hoek nabij het Hortusplein leidt dit tot overlast.
Deze route wordt gebruikt omdat de Raaks na 11.00 uur afgesloten is voor bevoorradend verkeer. Door deze afsluiting van de Raaks is de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord een voor de hand liggende laad- en losroute geworden voor vrachtwagens voor de functies in het Raaksgebied.
Invoering van een vrachtwagenverbod voorkomt een groot deel van de overlast van het laden en lossen. Bij invoering van een vrachtwagenverbod in de Zuiderstraat en de Gedempte Oude Gracht kunnen vrachtwagens het Raaksgebied nog steeds gedurende venstertijden bevoorraden via de Raaks. Buiten venstertijden kan het Raaksgebied alleen met bestelwagens via de Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht worden bevoorraad.

Ontheffing vuilnis-, brandweer- en verhuiswagens etcetera

Vuilniswagens en brandweerwagens hebben ontheffing van het vrachtwagenverbod. De Jopenkerk heeft ook een ontheffing voor de biertankwagen om tegen de bestaande rijrichting op de Zuiderstraat in te rijden. Deze blijft ook in de nieuwe situatie bestaan. Verhuiswagens kunnen bij de gemeente een ontheffing aanvragen.

3. Invoeren vergunninghoudersparkeren om personenautoverkeer te verminderen

Vergunninghoudersgebied in een groot deel van de Vijfhoek

In de huidige situatie bevinden zich parkeerplaatsen voor vergunninghouders (daar gevestigde bewoners en ondernemers) en vrije (betaald) parkeerplaatsen in de wijk (vergunninghouders- en betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 23.00 uur en zondag van 13.00 – 23.00 uur). Hierdoor bewegen bezoekers zich door het gebied op zoek naar schaarse betaalde parkeerplaatsen. Dit zoekverkeer kan beperkt worden door alle parkeerplaatsen alleen ter beschikking te stellen aan vergunninghouders en vrije (betaald) parkeerplaatsen op te heffen. Het zoekverkeer zal afnemen aangezien het duidelijk is dat er geen vrije (betaald) parkeerplaatsen in het gebied meer aanwezig zijn. Het voorgestelde vergunninghoudersgebied betreft het gebied met de smalste straatjes waar zoekverkeer het vervelendst is. Bezoekers van bewoners en ondernemers kunnen gebruik maken van de bestaande bezoekersregeling in vergunninghoudersgebieden van Haarlem.

4. Invoeren éénrichtingsverkeer om hinder tussen fiets en auto te verminderen

3 te smalle straten: Gedempte Voldersgracht Noord, Nieuwe Raamstraat, Korte Wolstraat

Het huidige tweerichtingsverkeer past niet in deze drie straten. Bij twee auto's die tegelijkertijd de straat door willen betekent dit dat er achteruit moet worden gereden, over het trottoir moet worden gereden of moet worden gewacht op kruispunten. Fietsers worden hierdoor gehinderd en moeten wachten of uitwijken naar trottoirs. Door invoering van éénrichtingsverkeer voor auto's worden dit soort hinderlijke situaties verminderd. De straten blijven wel in twee richtingen toegankelijk voor fietsers.

5. Aantrekkelijker maken 4 alternatieve fietsroutes ter ontlasting van de Gierstraat

Aantrekkelijker maken door vermindering (vracht)autoverkeer

Het is noodzakelijk om de hoeveelheid fietsverkeer door de Gierstraat te beperken vooruitlopend de realisatie van de Fietsring (via Wilhelminastraat) conform SOR en eventueel een fietsbrug over de Raamsingel (in het verlengde van de Gedempte Raamgracht) conform Wijkvisie Verkeer van de wijkraad. Maar ook na realisatie van deze twee maatregelen zal het vanwege de groei van het fietsverkeer noodzakelijk zijn om ook het gebruik van andere alternatieve routes te blijven stimuleren. De 4 alternatieve routes waarover het fietsverkeer kan worden gestimuleerd zijn:

- Gedempte Oude Gracht - Zuiderstraat - Gasthuisstraat – Barrevoetestraat - Lange Raamstraat – Nieuwe Kerksplein – Kerkstraat – Grote Houtstraat – Grote Houtbrug (in twee richtingen)
- Gedempte Oude Gracht – Botermarkt - Tuchthuisstraat - Lange Annastraat - Nieuwe Kerksplein – Kerkstraat – Grote Houtstraat – Grote Houtbrug (in twee richtingen)
- Gedempte Oude Gracht – Klein Heiligland – Gasthuisvest - Grote Houtbrug (alleen in noord-zuid-richting)
- Grote Houtbrug – Raamvest – Gedempte Raamgracht – Gedempte Voldersgracht – Zuiderstraat (alleen in zuid-noord-richting)

De twee routes via de Lange Raamstraat en de Lange Annastraat worden aantrekkelijker door het uitgebreide en aangescherpte lengteverbod (maatregel 1), het vrachtverkeerverbod (maatregel 2), het vergunninghoudersparkeren (maatregel 3). De route via de Gedempte Raamgracht wordt aantrekkelijker door het vrachtwagenverbod (maatregel 2) en het éénrichtingsverkeer (maatregel 4) op de Gedempte Voldergracht Noord. De route via Klein Heiligland ligt buiten de Vijfhoek en is al goed bruikbaar vanwege het daar geldende éénrichtingsverkeer en de breedtebeperking.

6. Behandelen Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat als voetgangersroute én hoofdfietsroute

Bij herinrichting ook rekening houden met een functie als hoofdfietsroute

De Barrevoetsestraat en Keizerstraat zijn beleidsmatig aangegeven als op te waarderen voetgangersroute. Op basis van het verkeersonderzoek blijkt dat de route Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat zodanig gebruikt wordt dat deze feitelijk fungeert als hoofdfietsroute. Hoewel deze route beleidsmatig geen onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk is het van belang deze wel als zodanig te benaderen. Dat betekent dat bij herinrichting rekening moet worden gehouden met zowel de op te waarderen voetgangersroute als het functioneren als hoofdfietsroute. Per scenario is een ander inrichting van toepassing op basis van dat specifieke scenario.

7. Proef zaterdagafsluiting en 15 km/uur Gierstraat om conflicten voetganger en fietser te verminderen

Afsluiting Gierstraat voor fietsers tijdens drukste winkeltijden inclusief aanpassing inrichting, campagne, handhaving, monitoring en evaluatie

De conflicten tussen fietsers en voetgangers doen zich het meeste voor tijdens drukke winkeltijden. Om te proberen fietsers minder gebruik te laten maken van de Gierstraat en meer van de 4 alternatieve routes (maatregel 5) stellen we voor om een proef met een zaterdagafsluiting voor fietsers uit te voeren. De proef bestaat uit de volgende onderdelen:

- Fysieke afsluiting
- Aanpassen inrichting

- Informatie- en gedragscampagne
- Handhaving
- Monitoring
- Evaluatie

Fysieke afsluiting
- voor fietsers op zaterdag tijdens winkeltijden
- de fiets als voetganger aan de hand meenemen mag
- afsluiting tussen Botermarkt en Kerkstraat met behulp van een dranghek (Botermarkt en Kerkstraat zijn beide alteratieve fietsroutes)
- vooraanduiding van de afsluiting bij begin Botermarkt (bij Gedempte Oude Gracht) en begin Grote Houtstraat (bij Raamvest)

Aanpassen inrichting
Een aanpassing van de inrichting van de straat ondersteunt het verbod. Hierbij kan worden gedacht aan:
- het plaatsen van een rode loper in het midden van de straat of
- het plaatsen van klein straatmeubilair in het midden (overstekend straatmeubilair) of
- het positioneren van fietsparkeren of terras in midden in plaats van voor de gevel

De meest geschikte vorm kan in overleg met ondernemers en hulpdiensten worden bepaald.

Informatie- en gedragscampagne
De fysieke afsluiting moet ondersteunt worden met een informatie- en gedragscampagne. Deze heeft verschillende doelen:
- informeren over de zaterdagafsluiting voor fietsers
- informeren over de alternatieve fietsroutes
- informeren over het gebruik van de alternatieve routes gedurende de rest van de week
- het belonen van gebruik van de alternatieve routes

Een dergelijke informatie- en gedragscampagne moet nader worden uitgewerkt. Hopelijk heeft de proef ook effect op het gebruik van alternatieve routes gedurende de rest van de week.

Handhaving
- Om te kunnen handhaven is het noodzakelijk de bebording aan te passen van ‘fietsen toegestaan’ naar ‘fietsen toegestaan zo t/m vrij’
- Tijdens de proef zullen handhavers nodig zijn bij de vooraanduiding van de afsluiting en verkeersregelaars ter plaatse van de afsluiting zelf.

Monitoring
Tijdens de proef moeten verschillende effect worden onderzocht zoals:
- aantal (doorgaande en bestemmings) fietsers in Gierstraat en op de alternatieve routes
- aantal voetgangers in de Gierstraat
- mening van voetgangers, fietsers en winkeliers
- omzet van winkeliers met onderscheid naar fietser en voetganger

Deze metingen moeten niet alleen op de zaterdagen plaatsvinden, maar ook gedurende de rest van de week. Ook moet een goede voormeting voorafgaand aan de proefperiode worden uitgevoerd naast de metingen tijdens de proefperiode zelf. Zo kan een goede vergelijking worden gemaakt.

De proefperiode moet lang genoeg zijn om na een periode van gewenning de echte effecten in beeld te krijgen. Een minimale periode van 4 weken is daarvoor noodzakelijk, maar bij voorkeur langer.

Evaluatie
Op basis van de monitoring kan een besluit worden genomen:
- Stopzetten proef
- Voortzetten proef op andere wijze
- Voortzetting proef voor langere periode
- Permanent invoeren zaterdagafsluiting

Onder de ondernemers bestaat angst dat de omzet tijdens de proef aanzienlijk zal teruglopen. Om deze angst weg te nemen zouden afspraken kunnen worden gemaakt voor een tegemoetkoming bij eventuele omzetderving. De recent uitgebroken coronacrisis maakt het noodzakelijk om eerst te wachten tot een normale situatie voor de detailhandel en horeca is ontstaan alvorens een proef te houden.

Verlagen wettelijke maximum snelheid van 30 km/uur naar 15 km/uur

Ter ondersteuning van het juiste snelheidsgedrag in de Gierstraat wordt voorgesteld een wettelijke maximumsnelheid van 15 km/uur in te stellen. Op dit moment mag er formeel 30 km/uur worden gereden, wat te snel is voor een voetgangersgebied.

Aanpassen regionale fietsbewegwijzering

In de huidige regionale fietsroutebewegwijzering op straat wordt fietsverkeer op de route Heemstede – Alkmaar via de Gierstraat geleid. Het voorstel is om deze regionale bewegwijzering via de twee alternatieve routes Klein Heiligland (noord->zuid) en Gedempte Raamgracht (zuid->noord) te laten lopen.

8. 30 km/uur op gedeelte Gedempte Oude Gracht om oversteken makkelijker te maken

De Gedempte Oude Gracht is beleidsmatig vastgesteld als gebiedsontsluitingsweg (GOW), as voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. Tevens is als steeds populairder wordende winkelstraat in de binnenstad de verblijfskwaliteit voor voetgangers van belang. Vanwege de vele functies langs de weg en parkeren aan weerzijden wordt op veel plaatsen overgestoken. Alleen bij de Grote Houtstraat is een voetgangersoversteekvoorziening in de vorm van een voetgangerslicht gemaakt.

De HOV-bus rijdt in twee richtingen en de auto alleen in noordelijke richting. Aan weerszijden zijn parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen aanwezig tussen de rijbaan en het fietspad. De wettelijke maximumsnelheid is 50 km/uur. Op vijf kruispunten op het traject Kleine Houtstraat - Zijlstraat (600 m) is de wettelijke maximumsnelheid 30 km/uur. Deze kruispunten zijn als voorrangskruispunten vormgegeven en voorzien van een zogenaamde plateau-markering. Het gaat om de volgende kruispunten:
- Kleine Houtstraat
- Grote Houtstraat
- Gierstraat
- Drossestraat
- Zijlstraat

Op de tussengelegen wegvakken mag dus 50 km/uur worden gereden. De resterende 4 kruispunten zijn als uitritten vormgegeven.

Wettelijke maximumsnelheid van Kleine Houtstraat tot en met Zijlstraat

Vanwege het binnenstedelijke karakter van de weg wordt voorgesteld een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur op het gehele wegvak van Kleine Houtstraat tot en met Zijlstraat in te stellen. Het gaat dus om het aanpassen van de wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur op de tussen de 5 kruispunten gelegen wegvakken.

De bebording wordt aangepast zodat na ieder voorrangskruispunt een snelheidsbord 30 wordt geplaatst. Formeel geldt de aangegeven maximumsnelheid namelijk voor het gehele volgende wegvak en kruispunt, maar geldt daarna weer de standaard snelheid (50 km/uur). Er wordt dus geen zonebord 30 gebruikt. Dat is namelijk bedoeld voor echte 30 km/uur zones met gelijkwaardige kruispunten (voorrang voor bestuurders van rechts). In het geval van de Gedempte Oude Gracht is overal sprake van voorrangskruispunten of uitritten. Ter plaatse van de drukke oversteekpunten Verwulft en Drossestraat worden herhalingsborden voorgesteld.

Is een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW30) wel toegestaan?

Wettelijk is er geen belemmering om een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen op een weg die toch een belangrijke functie voor de auto of het openbaar vervoer heeft. De landelijke CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 315 in paragraaf 1.1.5 en 1.1.7) zegt hierover het volgende:
Als bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW50) de *omgevingsinvloed* (krapte van het dwarsprofiel, bebouwing dicht langs de weg (geluid/lucht), uitwisselen als gevolg van parkeer en oversteekbewegingen) sterk is, dan is er sprake van een 'situatie waarbij extra aandacht is vereist voor de inrichting. In deze situaties moeten compenserende maatregelen worden doorgevoerd, eventueel in combinatie met een verlaging van de snelheidslimiet.' De volgende compenserende maatregelen worden genoemd (paragraaf 1.2.2):

1. Teruggaan naar de minimale maatvoering
2. Toevoegen van snelheidsremmende maatregelen en aanleggen van rotondes of plateau's op kruispunten
3. Handhaving op snelheid met aanvullend ondersteunende voorlichting

'Het lokaal en over beperkte weglengte aanpassen van de snelheidslimiet naar een snelheidsklasse lager: van 50 naar 30 km/h. Een verlaging van de snelheidslimiet is altijd lokaal, op een wegvak of een beperkt aantal wegvakken, maar nooit een zonale maatregel in verband met de voorrangssituatie: bij kruispunten in een erftoegangsweg wordt de voorrang niet geregeld (rechts-gaat-voor).'

GOW30 sluit aan op bestaande ontwikkelingen
De toepassing van een GOW30 (met vrijliggend fietspad en twee rijstroken) komt voor zover bekend op dit moment nog niet voor in Nederland. Een dergelijke GOW30 is wel in lijn met de actuele roep om een standaard snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, zoals recent gesteld door de RAI Vereniging en al eerder bepleit door Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en SWOV. Ook past een GOW30 in het ontwerpprincipe Langzaam Rijden Gaat Sneller (Largas). Dit principe gaat uit van een lagere maximumsnelheid, maar een betere doorstroming door aanpassing van kruispunten. Ook anticipeert een GOW30 op de toekomstige invoering van de intelligente snelheidsassistent die waarschijnlijk per 1 mei 2022 in alle nieuwe voertuigen binnen Europa verplicht is. Een dergelijk systeem geeft de chauffeur feedback die is gebaseerd op kaartinformatie en verkeersborden als de snelheid wordt overschreden. Wettelijk is een GOW30 al toepasbaar, echter in de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig zijn nog geen voorbeelden voor de inrichting van een dergelijke weg opgenomen. De GOW30 wordt wel al als idee genoemd door de gemeente Rotterdam in hun mobiliteitsplan.

Op lange termijn zou bij herinrichting de rijbaan versmald kunnen worden om de snelheid beter te beperken. De vrijgekomen ruimte kan dan gebruikt worden om de fietspaden te verbreden. Dit is een kostbare ingreep waarvoor op korte termijn geen budget beschikbaar is. Wellicht is dit wel het geval bij de introductie van rail op deze HOV-as.

Voor handhaving zal niet meer tijd beschikbaar zijn dan in de huidige situatie. Maar belangrijk is dat duidelijker wordt gemaakt welk gedrag wordt verwacht van de automobilist. Door 30 km/uur voor het gehele wegvak en niet alleen op de 5 kruispunten te laten gelden wordt de situatie duidelijker.

Wat zijn de consequenties van 30 km/uur voor het HOV?

De consequenties zijn beperkt aangezien op een GOW30 geen verticale snelheidsremmers worden toegepast. Het 30 km/uur regime geldt in de huidige situatie al ruim voor de 5 kruispunten. Bovendien moeten de bussen ook al remmen en optrekken bij de bushalte ten noorden van het Verwulft. De effectieve afstand waarover nu 50 km/uur kan worden gereden is dus al beperkt. Het tijdverlies zal dus beperkt blijven.

9. Verkeerslicht Verwulft bij Gierstraat om oversteken makkelijker te maken

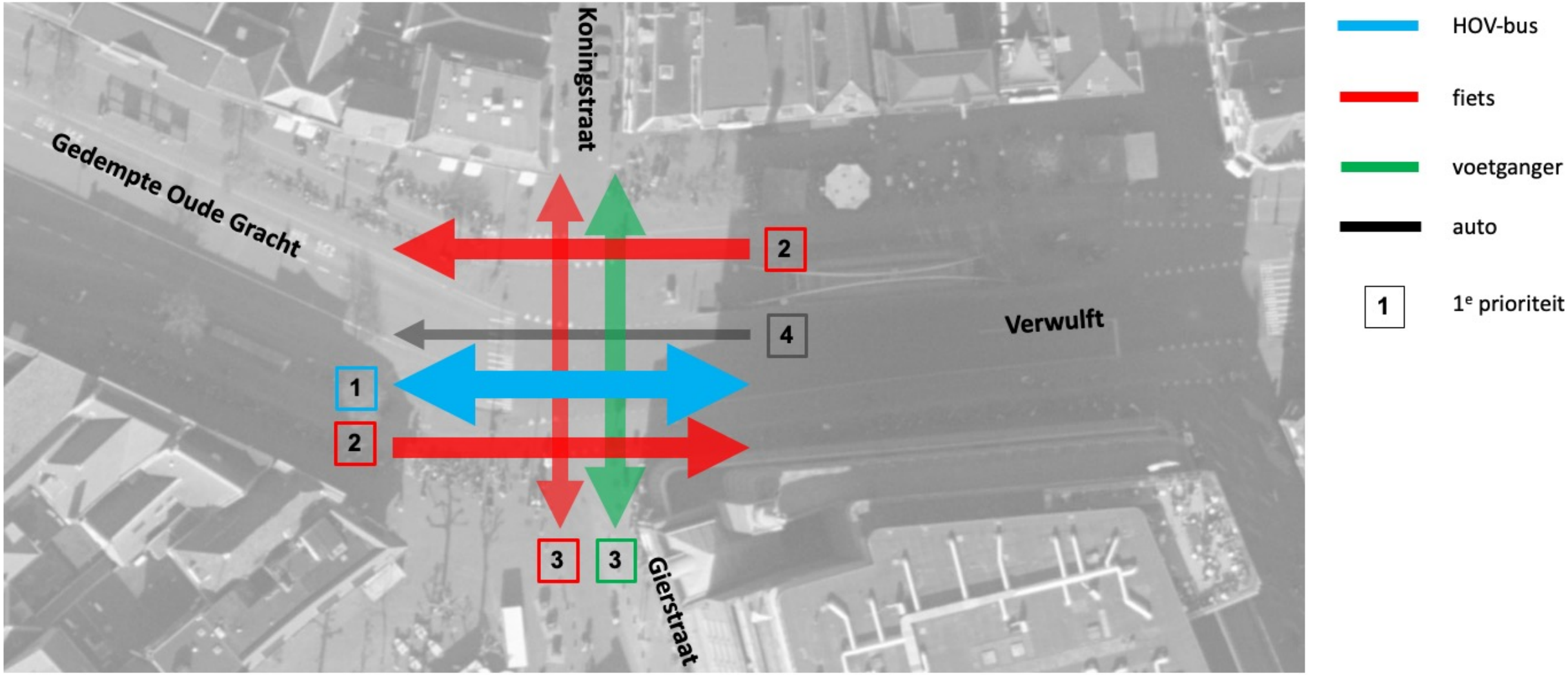
Verkeerslichtenregeling met de gewenste prioriteitsvolgorde

In de huidige situatie is het lastig om hier over te steken en geeft deze oversteek een gevoel van onveiligheid. Op grond van het gemeentelijk beleid is de volgende prioriteitsvolgorde op dit kruispunt gewenst:
HOV -> fietsers Verwulft -> overstekende fietsers en voetgangers Gierstraat-Koningstraat -> auto Verwulft

Een dergelijke prioriteitsvolgorde is alleen te bereiken met behulp van een verkeerslichtenregeling zoals nu al bij de Grote Houtstraat aanwezig is. Het voorstel is om ook op het kruispunt Gedempte Oude Gracht – Gierstraat – Koningstraat een verkeerslicht te plaatsen. Dit verkeerslicht moet qua regeling gekoppeld worden aan het verkeerslicht bij de Grote Houtstraat zodat de afwikkeling van verkeer over de Gedempte Oude Gracht gecoördineerd plaatsvindt. Bovendien moet deze regeling kunnen inspelen op de fluctuaties van het aantal fietsers en voetgangers gedurende het jaar en de dagen van de week.

Maatregel alle vier scenario's (1, 2, 2a en 3) 2022

Prioriteitsvolgorde nieuw verkeerslicht Gierstraat - Verwulft



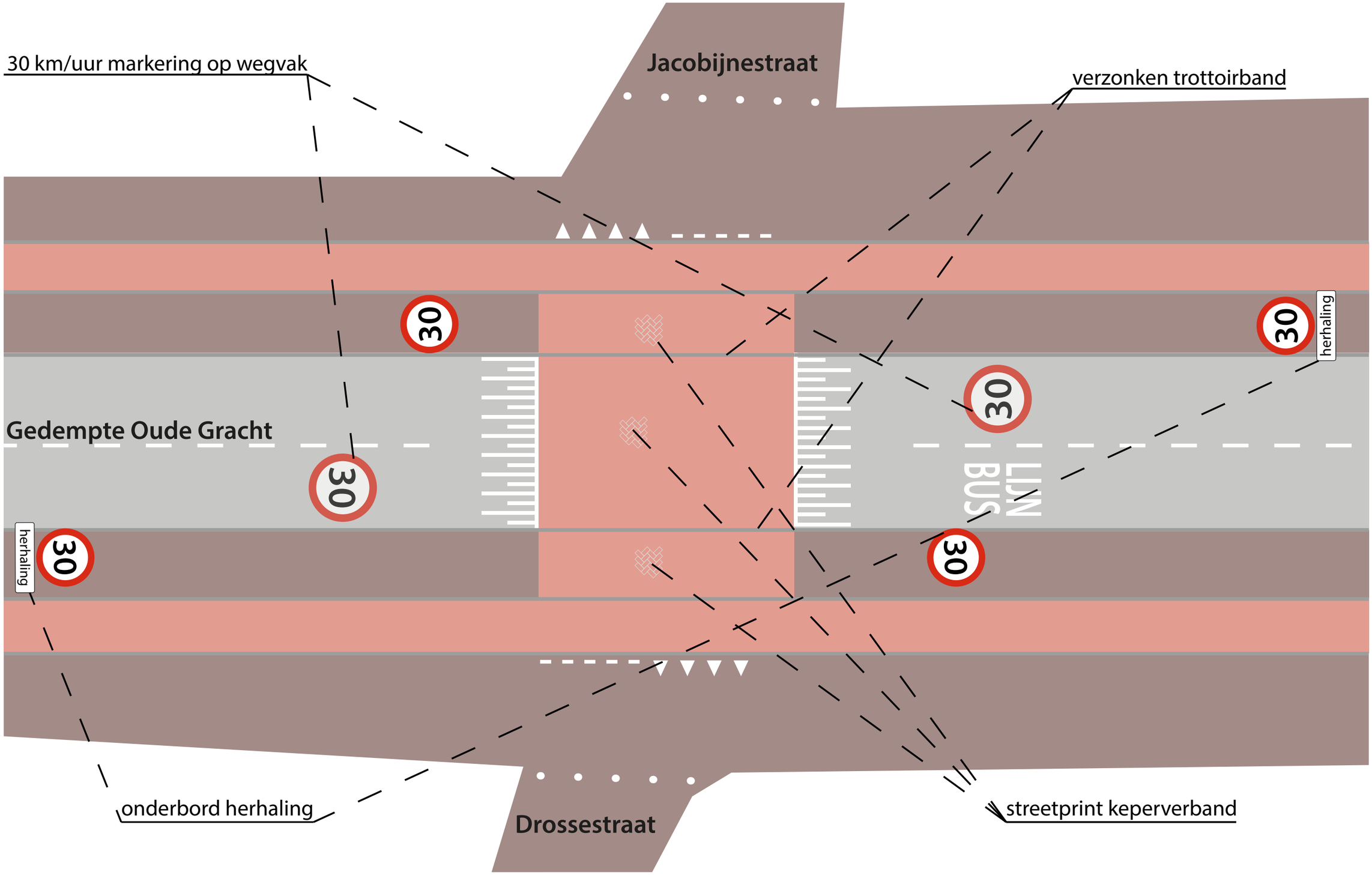
10. Aanpassen inrichting oversteek Drossestraat om oversteken makkelijker te maken

Beperkte maatregelen maken oversteken voor voetgangers/fietsers overzichtelijker en veiliger

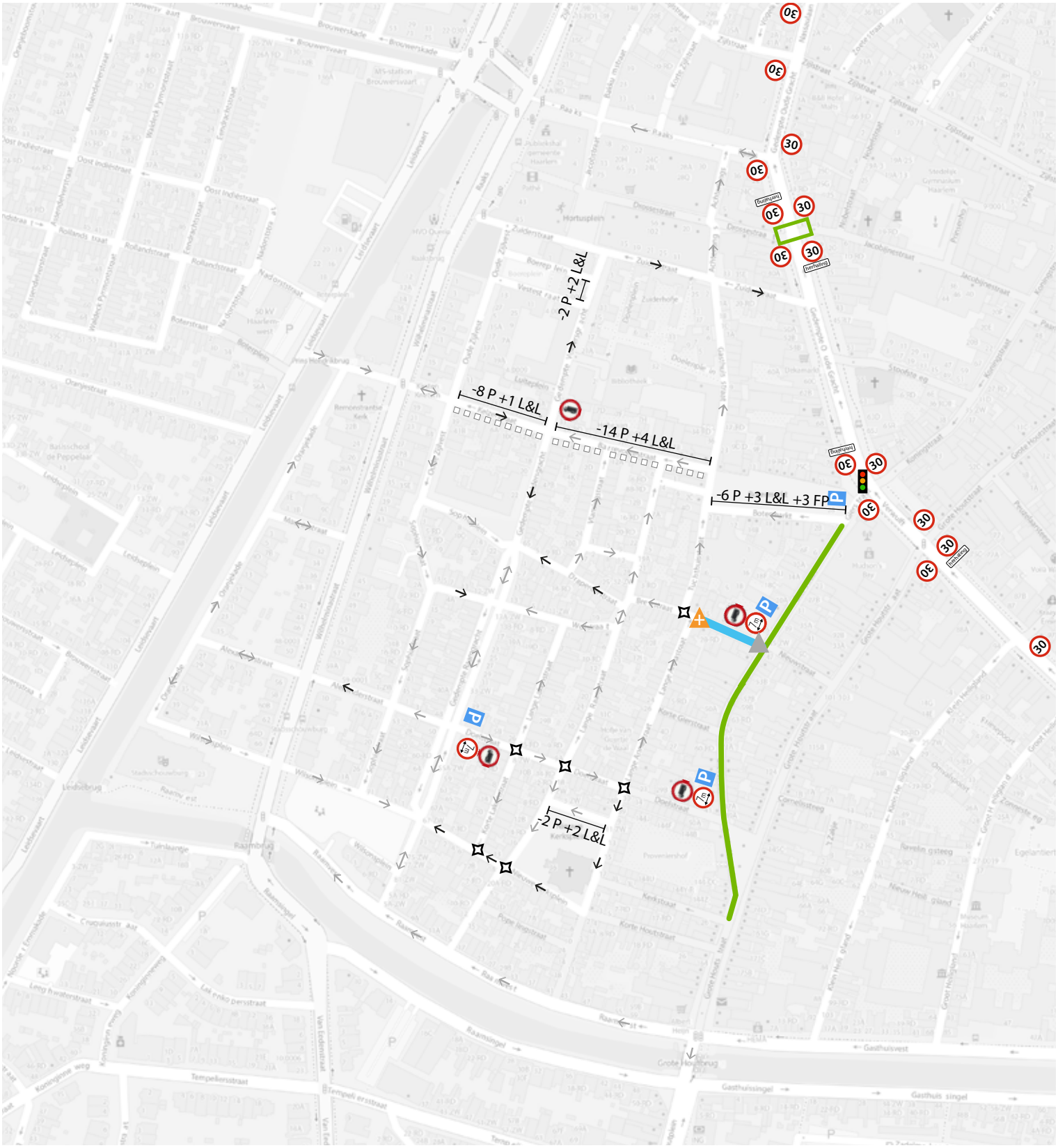
Deze oversteek maakt onderdeel uit van de in het beleid als 'op te waarderen voetgangersroute' aangegeven route Jacobijnestraat – Drossestraat. In de Wijkvisie Verkeer is hier als maatregel een voetgangersoversteekplaats aangegeven. Een zebra past niet bij de beleidsmatig vastgestelde prioriteitsvolgorde (zie maatregel 9) en zou een probleem geven voor het HOV. De enige mogelijkheid is om de huidige situatie qua inrichting beperkt aan te passen zodat deze iets overzichtelijker en veiliger wordt. De herhalingsborden 30 km/uur (zie maatregel 8) draagt hier ook aan bij. De vormgeving is een verdere optimalisering van de situatie zoals ook reeds aanwezig is bij de Kleine Houtstraat.

Maatregel alle vier scenario's (1, 2, 2a en 3) 2022

Verduidelijken inrichting oversteek Gedempte Oude Gracht - Drossestraat



Maatregelen scenario 1 verkeer Vijfhoek 2022



- Nieuwe beweegbare paal
- Te handhaven beweegbare paal
- Plaatsen verkeerslicht
- Verduidelijken inrichting
- Proef zaterdagafsluiting en gedragscampagne voor fietsers
- Voetgangersgebied (fietser te gast)
- Erf (woonerf/winkelerf)
- Herinrichting
- Wijzigen rijrichting autoverkeer
- Vrachtwagenverbod
- Lengtebeperking (7m i.p.v. 7,5m)
- Vergunningshoudersgebied
- Geen straatparkeren
- -4 P Verwijderen vier autoparkeerplaatsen
- +2 L&L Twee nieuwe laad- en losplaatsen
- +3 FP Drie nieuwe fietsparkeerplekken
- Paaltjes of stoep aanpassen voor voertuig 7m

3.3 Specifieke maatregelen per scenario voor 2022

3.3.1 Scenario 1 voor 2022: Verminderen (vracht)autoverkeer

Naast de algemene voorstellen zoals weergegeven in paragraaf 3.2 zijn er aanvullende maatregelen voor scenario 1. De maatregelen zijn specifieker weergegeven in het kaartbeeld. Daarna zijn de maatregelen toegelicht. De bebording in het kaartbeeld is slechts aangegeven ter verduidelijking van de maatregelen. Het betreft geen volledig bebordingsplan.

Extra beweegbare paal Breestraat vanwege uitbreiding autoluw

Het bestaande autoluwe gebied wordt uitgebreid met de Breestraat tussen Lange Annastraat en Gierstraat. Daarvoor is een extra beweegbare paal nodig in de Breestraat bij het kruispunt met de Lange Annastraat. Eventueel kan overwogen om de bestaande beweegbare paal in de Breestraat bij de Gierstraat nog te laten staan. Dit heeft te maken met eventuele latere uitbreiding van het autoluwe of auto-arme gebied richting het westen waarbij de huidige paal toch nuttig kan zijn.

Rijrichtingwijzigingen

De rijrichtingwijzigingen zijn overgenomen uit de Wijkvisie Verkeer van de wijkraad:

- De rijrichting in de Keizerstraat wordt omgedraaid zodat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is via Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat
- De rijrichting in de Zuiderstraat wordt omgedraaid zodat niet vanaf de Wilhelminastraat via de Keizerstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Zuiderstraat naar de Gedempte Oude Gracht kan worden gereden
- Wel is nog doorgaand autoverkeer mogelijk vanaf de Wilhelminastraat via de Keizerstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Zuiderstraat naar de Gedempte Oude Gracht.
- Ook is nog doorgaand autoverkeer mogelijk vanaf de Gedempte Oude Gracht via de Botermarkt – Barrevoetestraat – Gedempte Voldersgracht - Gedempte Raamgracht.
- Vanaf de Gedempte Raamgracht wordt de Doelstraat de enige straat met een ingaande rijrichting.

Bebording vergunninghoudersgebied, lengtebeperking en vrachtwagenverbod aanpassen

De bebording van het vergunninghoudersgebied en de lengtebeperking wordt gewijzigd. De bebording voor het vrachtverbod is nieuw. In de maatregelentekening is aangegeven waar de bebording moet komen bij het binnenkomen van het betreffende gebied.

Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten om voertuigen van 7,0 m af te kunnen wikkelen

Er is specifiek onderzoek gedaan naar 9 krappe kruispunten om te kijken of deze berijdbaar zijn lange voertuigen. Op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld om op 6 kuispunten de fysieke ruimte iets aan te passen (paaltjes of trottoirbanden) zodat voertuigen tot 7,0 m kunnen passeren. Hiermee komt de aangescherpte lengtebeperking in overeenstemming de fysiek beschikbare ruimte. Deze maatregel is in alle scenario's hetzelfde.

Vervangen 2 parkeerplaatsen Nieuwe Kerksplein door 2 laad- en losplaatsen

Alternatief voor vervallen vrije (betaald) parkeerplaatsen zodat bezoekers toch kort kunnen parkeren om te laden en lossen.

Vervangen 2 parkeerplaatsen Gedempte Voldersgracht Noord door 2 laad- en losplaatsen

In de Gedempte Voldersgracht Noord worden twee parkeerplaatsen omgezet naar laad- en losplaatsen. Door meer laad- en losplaatsen te realiseren wordt voorkomen dat bestelauto's op de rijbaan stil moeten staan om te laden en lossen en daarbij auto- en fietsverkeer hinderen.

Vervangen deel parkeerplaatsen Botermarkt door fietsparkeerplekken en laad- en losplaatsen

Op de Botermarkt wordt voorgesteld 6 parkeerplaatsen om te vormen tot 3 laad- en losplekken en 3 fietsparkeerplekken. Een deel van het lang parkeren vervalt daarmee ten behoeve van het kort parkeren voor laden- en lossen. De extra fietsparkeerplekken zijn ondersteunend aan de proef met de zaterdagafsluiting van de Gierstraat voor fietsers.
De bestrating wordt bij de herinrichting niet aangepast. Het gaat alleen om bebording en het plaatsen van fietsenrekken. Het dwarsprofiel in de Botermarkt blijft dus onveranderd zoals weergegeven in het dwarsprofiel in de herinrichtingstekening.

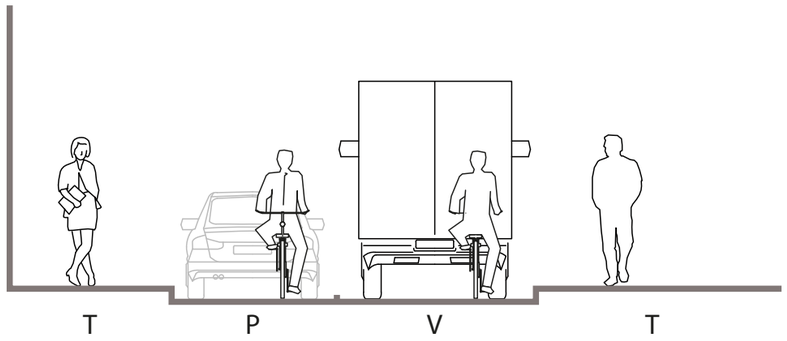
Verwijderen alle parkeerplaatsen Barrevoetestraat en Keizerstraat en terugbrengen 5 laad- en losplaatsen

Om de fietser voldoende ruimte te bieden wordt voorgesteld alle parkeerplaatsen in de Barrevoetestraat en Keizerstraat te verwijderen. Hierdoor ontstaat ruimte waarbij een vrachtauto en een fietser elkaar uit tegengestelde richting kunnen passeren. In de huidige situatie moeten fietsers uitwijken naar het trottoir.
De vrijkomende ruimte kan ook deels worden gebruikt voor het verbreden van het trottoir aan de noordzijde (zie herinrichtingstekening). De straten blijven gewone 30 km/uur straten zoals nu ook het geval is. Bij herinrichting moeten goede afspraken worden gemaakt over het plaatsen van uitstallingen door ondernemers in de straat om voldoende loopruimte voor voetgangers te waarborgen. Om te voorkomen dat marktvoertuigen vanaf de Botermarkt via de Barrevoetestraat – Gedempte Raamgracht de markt verlaten kan gezocht worden naar een oplossing om de markvoertuigen via de Gedempte Oude Gracht te laten wegrijden.

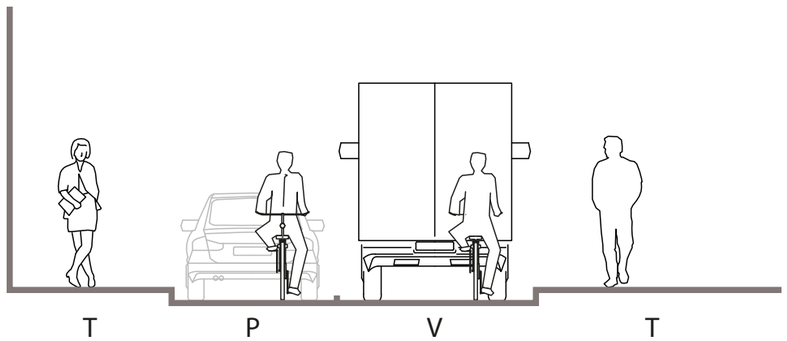
Herinrichting route Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat scenario 1 2022

Situatie na 11.00 uur (kijkrichting van oost naar west)

Botermarkt

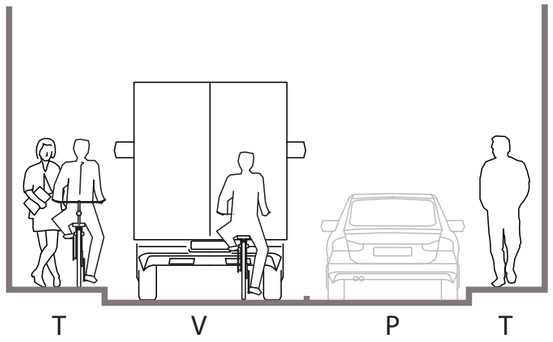


Huidig
(30 km/uur)

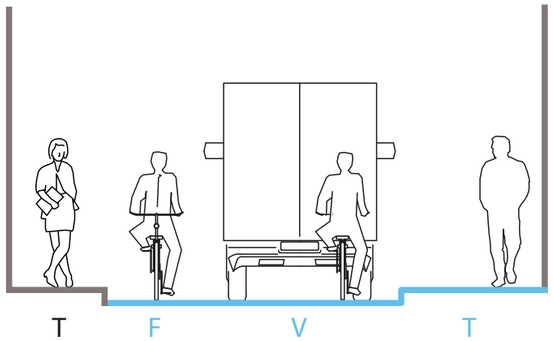


2022
(30 km/uur, ongewijzigd)

Barrevoetestraat

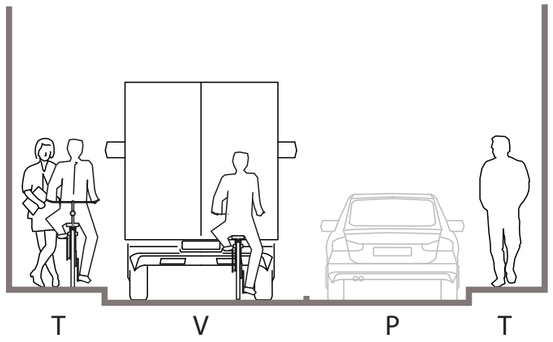


Huidig
(30 km/uur)

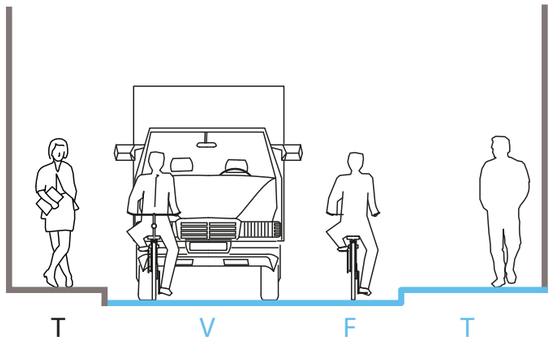


2022
(30 km/uur, breder trottoir, bredere rijbaan)

Keizerstraat



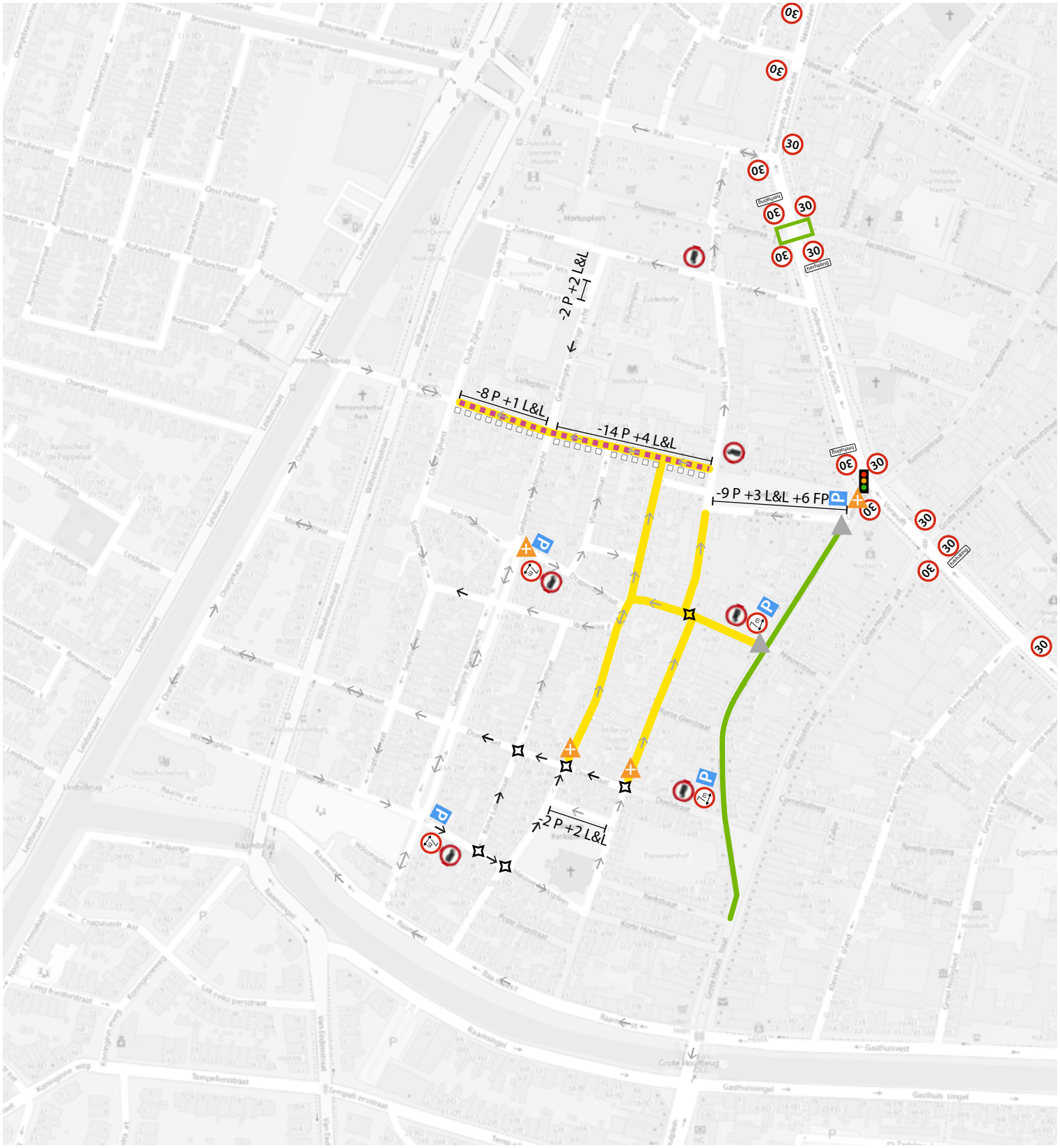
Huidig
(30 km/uur)



2022
(30 km/uur, breder trottoir, bredere rijbaan)

- Bewegende verkeersdeelnemers
- Stilstaande voertuigen
- Aanpassing straatindeling

Maatregelen scenario 2 verkeer Vijfhoek 2022



- Nieuwe beweegbare paal
- Te handhaven beweegbare paal
- Plaatsen verkeerslicht
- Verduidelijken inrichting
- Proef zaterdagafsluiting en gedragscampagne voor fietsers
- Voetgangersgebied (fietser te gast)
- Erf (woonerf/winkelerf)
- Herinrichting
- Wijzigen rijrichting autoverkeer
- Vrachtwagenverbod
- Lengtebeperking (7m i.p.v. 7,5m)
- Vergunningshoudersgebied
- Geen straatparkeren
- -4 P Verwijderen vier autoparkeerplaatsen
- +2 L&L Twee nieuwe laad- en losplaatsen
- +3 FP Drie nieuwe fietsparkeerplekken
- Paaltjes of stoep aanpassen voor voertuig 7m

3.3.2 Scenario 2 voor 2022: Uitbreiding met auto-arm

Naast de algemene voorstellen zoals weergegeven in paragraaf 3.2 zijn er ook aanvullende maatregelen voor scenario 2. De maatregelen zijn specifieker weergegeven in het kaartbeeld. Daarna zijn de maatregelen toegelicht. De bebording in het kaartbeeld is slechts aangegeven ter verduidelijking van de maatregelen. Het betreft geen volledig bebordingsplan.

Veel maatregelen zijn vergelijkbaar met scenario 1 en zijn hier niet opnieuw toegelicht:

- Bebording; deze staat alleen op andere plaatsen dan in de andere scenario's
- Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten; dit zijn exact dezelfde lokaties
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Nieuwe Kerksplein; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Gedempte Voldersgracht Noord; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's

<u>Auto-arm gebied met extra beweegbare palen en erf-regime</u>

Het bestaande autoluwe gebied wordt uitgebreid een auto-arm gebied. Daarvoor zijn 4 extra beweegbare palen nodig. Eventueel kan overwogen om de bestaande beweegbare palen nog te laten staan. Dit heeft te maken met eventuele latere uitbreiding van het autoluwe of auto-arme gebied richting het westen waarbij de huidige paal toch nuttig kan zijn. De bestaande palen worden gebruikt als een extra scheiding tussen het auto-arme en het autoluwe regime.

Een groot deel van de wegen binnen het auto-arme gebied krijgt een erfregime (woon/winkelerf). Dit kan omdat deze straten al een gelijkvloers profiel hebben (onder andere Lange Raamstraat en Lange Annastraat) of dit krijgen (Barrevoetestraat en Keizerstraat). In de Lange Raamstraat, Lange Annastraat, Tuchthuisstraat en Lange Bogaardstraat kan overwogen worden om huidige (anti-parkeer)paaltjes te verwijderen. Parkeren is namelijk binnen het erf-regime alleen nog toegestaan in de vakken die voorzien moeten worden van een P-tegel.

<u>Rijrichtingwijzigingen</u>

De rijrichtingen zijn zo aangepast dat autoverkeer zich niet klemrijdt richting het autoluwe gebied.

Doorgaand autoverkeer is nog wel mogelijk vanaf de Gedempte Oude Gracht via de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Keizerstraat naar de Wilhelminastraat. De verwachting is dat dit heel beperkt zal zijn. Bovendien zal dit geen vrachtverkeer zijn vanwege het vrachtwagenverbod in de Zuiderstraat – Voldersgracht Noord. De verwachting is dat de auto-arme Barrevoetestraat en het éénrichtingsverkeer in de Gedempte Voldersgracht Noord zal leiden tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Keizerstraat van de huidige ongeveer 1.200 motorvoertuigen per dag naar minder dan 1.000 motorvoertuigen per dag hetgeen passend is voor een erfregime in de Keizerstraat.

Vanaf de Gedempte Raamgracht zijn er twee straten met een ingaande rijrichting (Nieuwe Raamstraat en Drapenierstraat).

Vervangen deel parkeerplaatsen Botermarkt door fietsparkeerplekken en laad- en losplaatsen

Op de Botermarkt wordt voorgesteld 9 parkeerplaatsen om te vormen tot 3 laad- en losplekken en 6 fietsparkeerplekken. Een groot deel van het lang parkeren vervalt daarmee ten behoeve van het kort parkeren voor laden- en lossen. Alleen twee gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken blijven bestaan. De extra fietsparkeerplekken zijn ondersteunend aan de proef met de zaterdagafsluiting van de Gierstraat voor fietsers. De bestrating wordt bij de herinrichting niet aangepast. Het gaat alleen om bebording en het plaatsen van fietsenrekken. Het dwarsprofiel in de Botermarkt blijft dus onveranderd zoals weergegeven in het dwarsprofiel in de herinrichtingstekening.

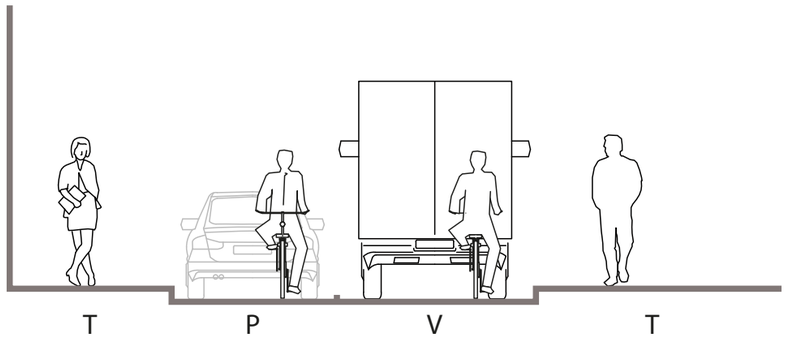
Verwijderen alle parkeerplaatsen Barrevoetestraat en Keizerstraat en terugbrengen 5 laad- en losplaatsen

Om de fietser voldoende ruimte te bieden wordt voorgesteld alle parkeerplaatsen in de Barrevoetestraat en Keizerstraat te verwijderen. Hierdoor ontstaat ruimte waarbij een vrachtauto en een fietser elkaar uit tegengestelde richting kunnen passeren. In de huidige situatie moeten fietsers uitwijken naar het trottoir. Doordat de Barrevoetestraat auto-arm wordt en de Keizerstraat minder verkeer te verwerken krijgt kan de inrichting in beide straten worden aangepast naar een erf-regime met bestrating op hetzelfde niveau. Om conflicten tussen auto’s en fietsers enerzijds en voetgangers anderzijds te voorkomen wordt wel een rijloper aangebracht voor het auto- en fietsverkeer (zie herinrichtingstekening). Bij herinrichting moeten goede afspraken worden gemaakt over het plaatsen van uitstallingen door ondernemers in de straat om voldoende loopruimte voor voetgangers te waarborgen. Om te voorkomen dat marktvoertuigen vanaf de Botermarkt via de auto-arme Barrevoetestraat en de Keizerstraat de markt verlaten kan gezocht worden naar een oplossing om de markvoertuigen via de Gedempte Oude Gracht te laten wegrijden.

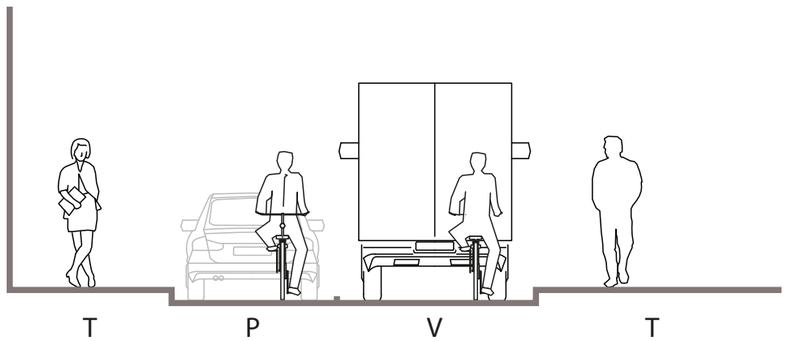
Herinrichting route Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat scenario 2 2022

Situatie na 11.00 uur (kijkrichting van oost naar west)

Botermarkt

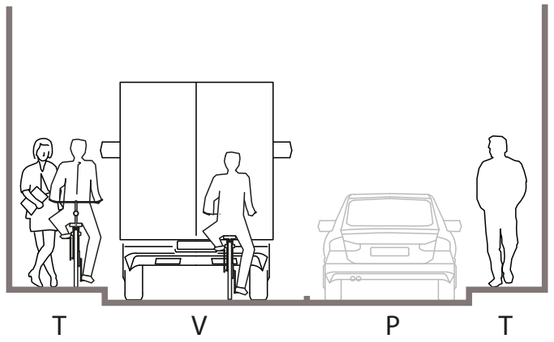


Huidig
(30 km/uur)

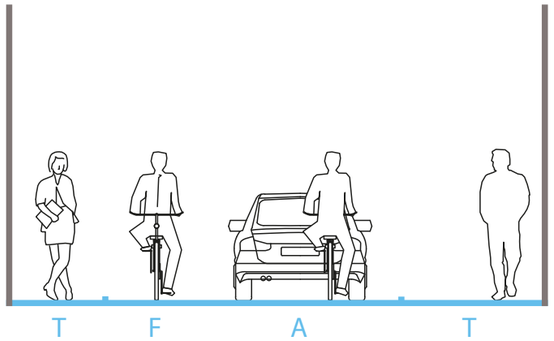


2022
(30 km/uur, ongewijzigd)

Barrevoetestraat

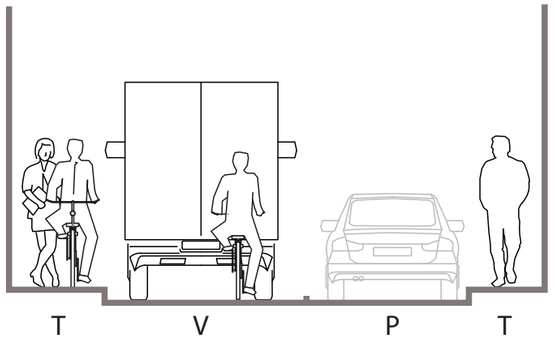


Huidig
(30 km/uur)

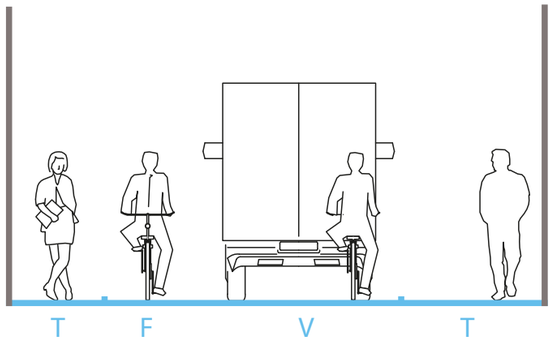


2022
(erf met rijloper + auto-arm)

Keizerstraat



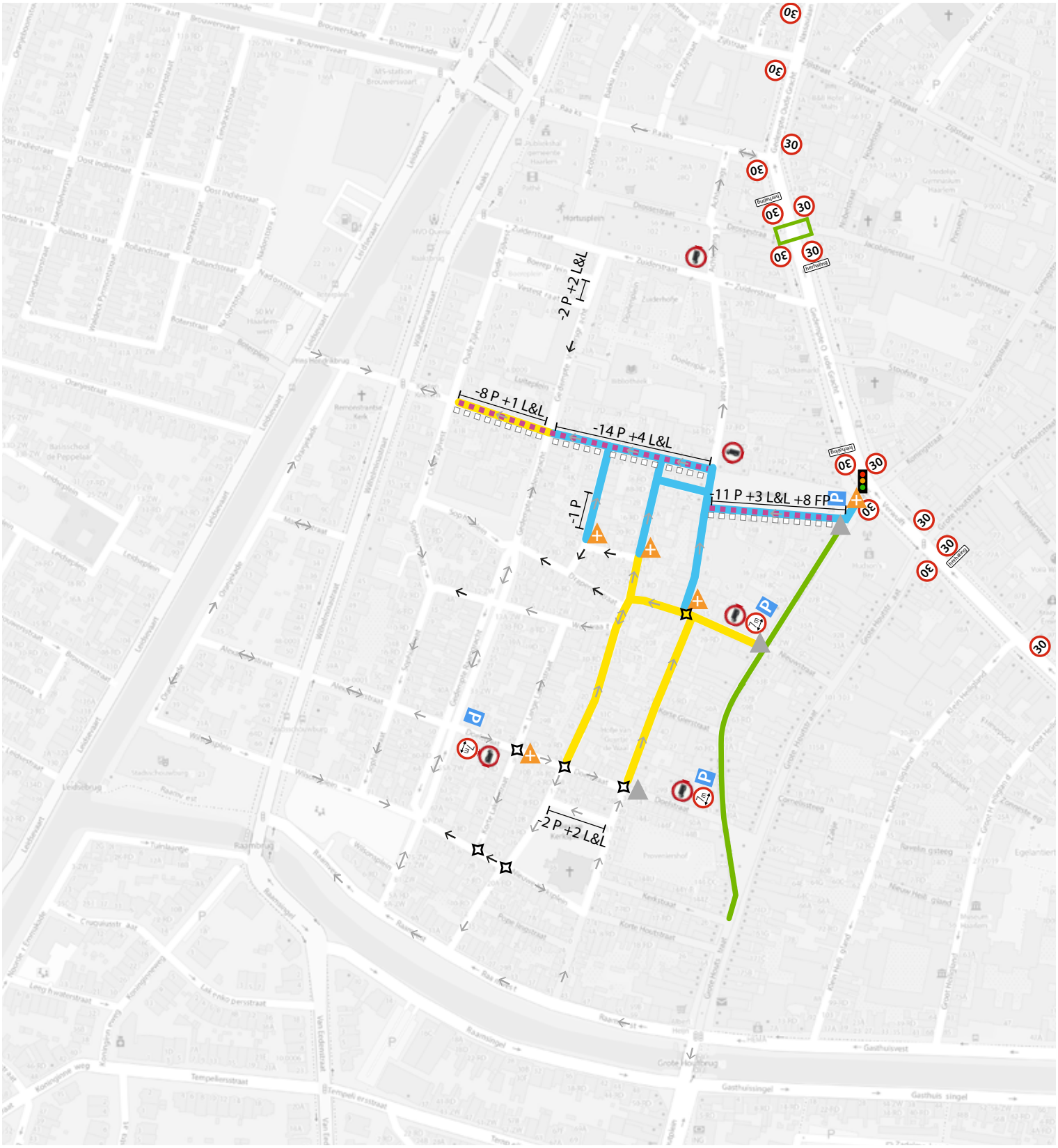
Huidig
(30 km/uur)



2022
(erf met rijloper)

- Bewegende verkeersdeelnemers
- Stilstaande voertuigen
- Aanpassing straatindeling

Maatregelen scenario 2a verkeer Vijfhoek 2022



- Nieuwe beweegbare paal
- Te handhaven beweegbare paal
- Plaatsen verkeerslicht
- Verduidelijken inrichting
- Proef zaterdagafsluiting en gedragscampagne voor fietsers
- Voetgangersgebied (fietser te gast)
- Erf (woonerf/winkelerf)
- Herinrichting
- Wijzigen rijrichting autoverkeer
- Vrachtwagenverbod
- Lengtebeperking (7m i.p.v. 7,5m)
- Vergunningshoudersgebied
- Geen straatparkeren
- -4 P Verwijderen vier autoparkeerplaatsen
- +2 L&L Twee nieuwe laad- en losplaatsen
- +3 FP Drie nieuwe fietsparkeerplekken
- Paaltjes of stoep aanpassen voor voertuig 7m

3.3.3 Scenario 2a voor 2022: Uitbreiding met autoluw én auto-arm

Naast de algemene voorstellen zoals weergegeven in paragraaf 3.2 zijn er ook aanvullende maatregelen voor scenario 2a. De maatregelen zijn specifieker weergegeven in het kaartbeeld. Daarna zijn de maatregelen toegelicht. De bebording in het kaartbeeld is slechts aangegeven ter verduidelijking van de maatregelen. Het betreft geen volledig bebordingsplan.

Veel maatregelen zijn vergelijkbaar met scenario 1 en 2 en zijn hier niet opnieuw toegelicht:

- Bebording; deze staat alleen op andere plaatsen dan in de andere scenario's
- Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten; dit zijn exact dezelfde lokaties
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Nieuwe Kerksplein; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Gedempte Voldersgracht Noord; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's

<u>Autoluw gebied met extra beweegbare palen en voetgangersgebied</u>

Het bestaande autoluwe gebied wordt uitgebreid. Daarvoor zijn 4 extra beweegbare palen nodig. De wegen binnen het autoluwe gebied worden voetgangersgebied (uitgezonderd venstertijden en fietsers). Voor de Botermarkt en Barrevoetestraat is een herinrichting gewenst. Voor de Tuchthuisstraat, Lange Bogaardstraat en Vlamingstraat is dit niet nodig. Dit kan omdat deze straten al een gelijkvloers profiel hebben (onder andere Lange Raamstraat en Lange Annastraat) of dit krijgen (Barrevoetestraat en Keizerstraat). In de Tuchthuisstraat, Lange Bogaardstraat en Vlamingstraat kunnen de huidige (anti-parkeer)paaltjes worden verwijderd. Parkeren is binnen het autoluwe gebied namelijk niet toegestaan. Voor 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet een oplossing worden gevonden of een uitzondering worden gemaakt.
Om te voorkomen dat marktvoertuigen vanaf de Botermarkt via het autoluwe gebied (Barrevoetestraat – Keizerstraat) de markt verlaten kan gezocht worden naar een oplossing om de markvoertuigen via de Gedempte Oude Gracht te laten wegrijden.

<u>Auto-arm gebied met extra beweegbare palen en erf-regime</u>

Aansluitend op het uitgebreide autoluwe gebied wordt een auto-arm gebied toegevoegd. Daarvoor is 1 extra beweegbare paal nodig. Eventueel kan overwogen om de bestaande beweegbare palen nog te laten staan. Dit heeft te maken met eventuele latere uitbreiding van het autoluwe of auto-arme gebied richting het westen waarbij de huidige paal toch nuttig kan zijn. De bestaande palen worden gebruikt als een extra scheiding tussen het auto-arme en het autoluwe regime.

Een groot deel van de wegen binnen het auto-arme gebied krijgt een erfregime (woon/winkelerf). Dit kan omdat deze straten al een gelijkvloers profiel hebben (onder andere Lange Raamstraat, Lange Annastraat en Breestraat). In de Lange Raamstraat, Lange Annastraat en Breestraat kan overwogen worden om huidige paaltjes te verwijderen. Parkeren is namelijk binnen het erf-regime alleen nog toegestaan in de vakken die voorzien moeten worden van een P-tegel.

<u>Rijrichtingwijzigingen</u>

De rijrichtingen zijn zo aangepast dat autoverkeer zich niet klemrijdt richting het autoluwe en auto-arme gebied.

Doorgaand autoverkeer is nog wel mogelijk vanaf de Gedempte Oude Gracht via de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Keizerstraat naar de Wilhelminastraat. De verwachting is dat dit heel beperkt zal zijn. Bovendien zal dit geen vrachtverkeer zijn vanwege het vrachtwagenverbod in de Zuiderstraat – Voldersgracht Noord. De verwachting is dat de auto-luwe Barrevoetestraat en het éénrichtingsverkeer in de Gedempte Voldersgracht Noord zal leiden tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Keizerstraat van de huidige ongeveer 1.200 motorvoertuigen per dag naar minder dan 1.000 motorvoertuigen per dag hetgeen passend is voor een erfregime in de Keizerstraat.

Vanaf de Gedempte Raamgracht is er één straat met een ingaande rijrichting (Doelstraat). Dit zal geen probleem zijn aangezien vrijwel het gehele gebied daarachter een auto-arm regime heeft en de hoeveelheid autoverkeer dus zal dalen.

Vervangen alle parkeerplaatsen Botermarkt door fietsparkeerplekken en laad- en losplaatsen

Op de Botermarkt wordt voorgesteld alle 11 parkeerplaatsen om te vormen tot 3 laad- en losplekken en 8 fietsparkeerplekken. Al het lang parkeren vervalt daarmee ten behoeve van het kort parkeren voor laden- en lossen. Ook de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en de algemene gehandicaptenparkeerplaats vervallen. Hiervoor zal een alternatief moeten worden gevonden in de directe omgeving (Gangolfpleintje?). De extra fietsparkeerplekken zijn ondersteunend aan de proef met de zaterdagafsluiting van de Gierstraat voor fietsers.
De bestrating wordt bij de herinrichting beperkt aangepast. Voorgesteld wordt om een eenvoudige fietsstraat te realiseren door de strook met laad- en losplekken en fietsparkeerplekken op gelijk niveau te brengen met het trottoir. Het dwarsprofiel in de Botermarkt wijzigt dus in beperkte mate zoals weergegeven in het dwarsprofiel in de herinrichtingstekening.

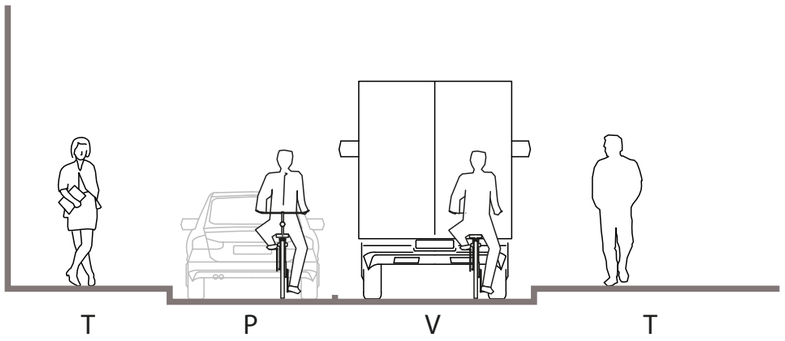
Verwijderen alle parkeerplaatsen Barrevoetestraat en Keizerstraat en terugbrengen 5 laad- en losplaatsen

Om de fietser voldoende ruimte te bieden wordt voorgesteld alle parkeerplaatsen in de Barrevoetestraat en Keizerstraat te verwijderen. Hierdoor ontstaat ruimte waarbij een vrachtauto en een fietser elkaar uit tegengestelde richting kunnen passeren. In de huidige situatie moeten fietsers uitwijken naar het trottoir. Doordat de Barrevoetestraat auto-arm wordt en de Keizerstraat minder verkeer te verwerken krijgt kan de inrichting in de Barrevoetestraat worden aangepast naar een voetgangersgebied met fietspad en in de Keizerstraat naar een erf-regime met een rijloper. Om conflicten tussen fietsers en voetgangers te voorkomen wordt in de Barrevoetestraat dus een fietspad en in de Keizerstraat dus een rijloper aangebracht (zie herinrichtingstekening). Bij herinrichting moeten goede afspraken worden gemaakt over het plaatsen van uitstallingen door ondernemers in de straat om voldoende loopruimte voor voetgangers te waarborgen.

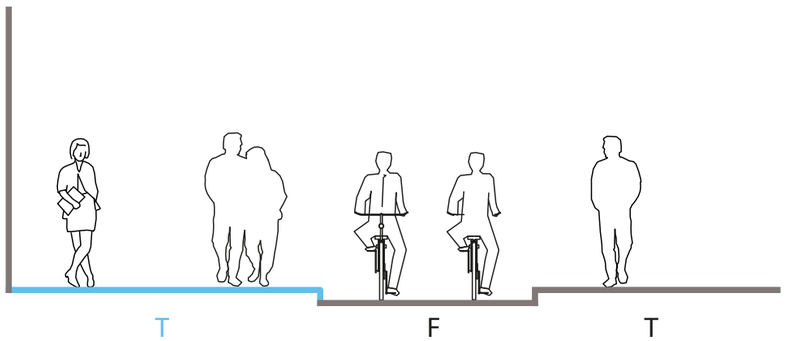
Herinrichting route Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat scenario 2a (en 3) 2022

Situatie na 11.00 uur (kijkrichting van oost naar west)

Botermarkt

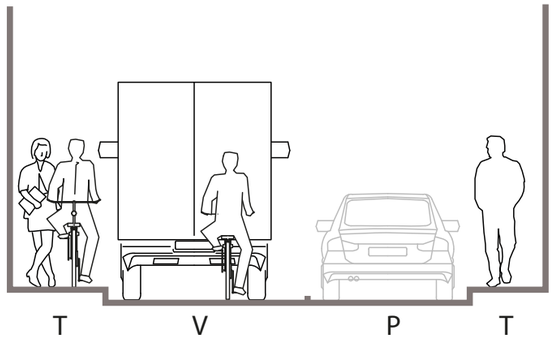


Huidig
(30 km/uur)

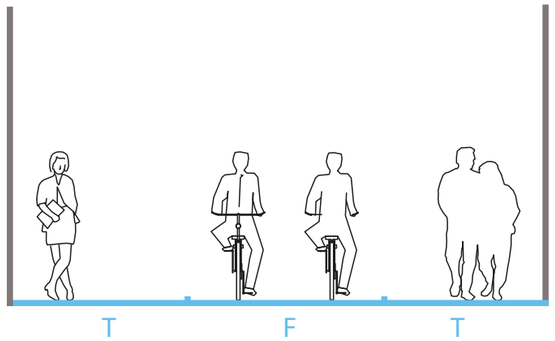


2022
(fietsstraat in voetgangersgebied + autoluw)

Barrevoetestraat

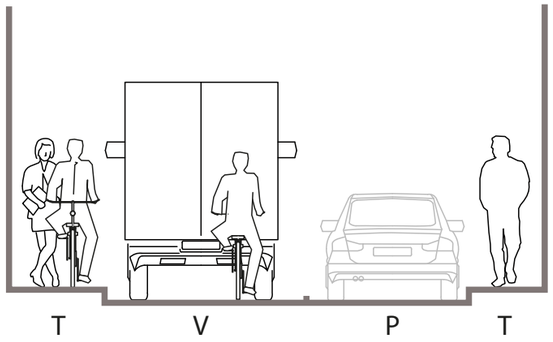


Huidig
(30 km/uur)

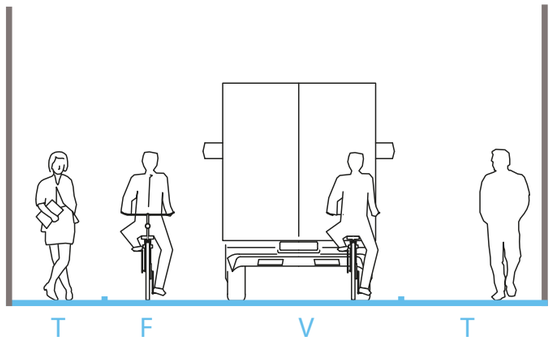


2022
(fietspad in voetgangersgebied + autoluw)

Keizerstraat



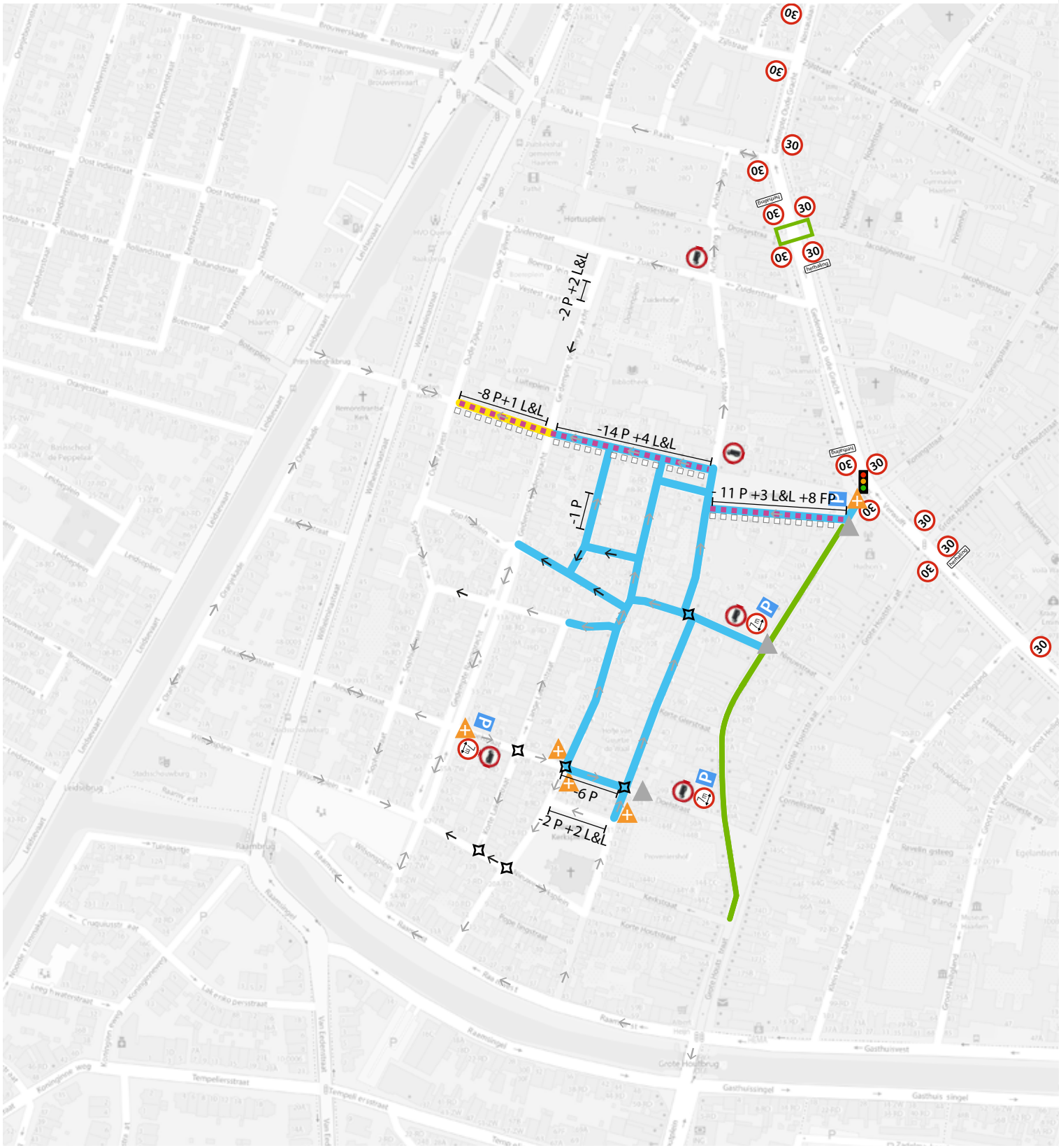
Huidig
(30 km/uur)



2022
(erf met rijloper)

- Bewegende verkeersdeelnemers
- Stilstaande voertuigen
- Aanpassing straatindeling

Maatregelen scenario 3 verkeer Vijfhoek 2022



- Nieuwe beweegbare paal
- Te handhaven beweegbare paal
- Plaatsen verkeerslicht
- Verduidelijken inrichting
- Proef zaterdagafsluiting en gedragscampagne voor fietsers
- Voetgangersgebied (fietser te gast)
- Erf (woonerf/winkelerf)
- Herinrichting
- Wijzigen rijrichting autoverkeer
- Vrachtwagenverbod
- Lengtebeperking (7m i.p.v. 7,5m)
- Vergunningshoudersgebied
- Geen straatparkeren
- -4 P Verwijderen vier autoparkeerplaatsen
- +2 L&L Twee nieuwe laad- en losplaatsen
- +3 FP Drie nieuwe fietsparkeerplekken
- Paaltjes of stoep aanpassen voor voertuig 7m

3.3.4 Scenario 3 voor 2022: Uitbreiding met meer autoluw en auto-arm

Naast de algemene voorstellen zoals weergegeven in paragraaf 3.2 zijn er ook aanvullende maatregelen voor scenario 3. De maatregelen zijn specifieker weergegeven in het kaartbeeld. Daarna zijn de maatregelen toegelicht. De bebording in het kaartbeeld is slechts aangegeven ter verduidelijking van de maatregelen. Het betreft geen volledig bebordingsplan.

Veel maatregelen zijn vergelijkbaar met scenario 1, 2 en 2a en zijn hier niet opnieuw toegelicht:

- Bebording; deze staat alleen op andere plaatsen dan in de andere scenario's
- Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten; dit zijn exact dezelfde lokaties
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Nieuwe Kerksplein; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's
- Vervangen 2 parkeerplaatsen Gedempte Voldersgracht Noord; dit is exact hetzelfde als in alle andere scenario's

<u>Autoluw gebied met extra beweegbare palen en voetgangersgebied</u>

Het bestaande autoluwe gebied wordt fors uitgebreid. Daarvoor zijn 3 extra beweegbare palen nodig. De wegen binnen het autoluwe gebied worden voetgangersgebied (uitgezonderd venstertijden en fietsers). Voor de Botermarkt en Barrevoetestraat is een herinrichting gewenst. Voor de overige straten is dit niet nodig. Dit is omdat deze straten al een gelijkvloers profiel hebben. In deze straten kunnen de huidige (anti-parkeer)paaltjes worden verwijderd. Parkeren is binnen het autoluwe gebied namelijk niet toegestaan. Voor 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet een oplossing worden gevonden of een uitzondering worden gemaakt.
Om te voorkomen dat marktvoertuigen vanaf de Botermarkt via het autoluwe gebied (Barrevoetestraat – Keizerstraat) de markt verlaten kan gezocht worden naar een oplossing om de markvoertuigen via de Gedempte Oude Gracht te laten wegrijden.

<u>Auto-arm gebied met extra beweegbare palen en erf-regime</u>

Aansluitend op het uitgebreide autoluwe gebied wordt een auto-arm gebied toegevoegd. Daarvoor is 1 extra beweegbare paal nodig. Eventueel kan overwogen om de bestaande beweegbare palen nog te laten staan. Dit heeft te maken met eventuele latere uitbreiding van het autoluwe of auto-arme gebied richting het westen waarbij de huidige paal toch nuttig kan zijn. De bestaande palen worden gebruikt als een extra scheiding tussen het auto-arme en het autoluwe regime. In het auto-arme gebied verandert qua inrichting niets

<u>Rijrichtingwijzigingen</u>

De rijrichtingen zijn zo aangepast dat autoverkeer zich niet klemrijdt richting het autoluwe en auto-arme gebied.

Doorgaand autoverkeer is nog wel mogelijk vanaf de Gedempte Oude Gracht via de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Keizerstraat naar de Wilhelminastraat. De verwachting is dat dit heel beperkt zal zijn. Bovendien zal dit geen vrachtverkeer zijn vanwege het vrachtwagenverbod in de Zuiderstraat – Voldersgracht Noord. De verwachting is dat de auto-luwe Barrevoetestraat en het éénrichtingsverkeer in de Gedempte Voldersgracht Noord zal leiden tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Keizerstraat van de huidige ongeveer 1.200 motorvoertuigen per dag naar minder dan 1.000 motorvoertuigen per dag hetgeen passend is voor een erfregime in de Keizerstraat.

Vanaf de Gedempte Raamgracht is er één straat met een ingaande rijrichting (Doelstraat). Dit zal geen probleem zijn aangezien vrijwel het gehele gebied daarachter een auto-arm of autoluw regime heeft en de hoeveelheid autoverkeer dus zal dalen.

Vervangen alle parkeerplaatsen Botermarkt door fietsparkeerplekken en laad- en losplaatsen

Op de Botermarkt wordt voorgesteld alle 11 parkeerplaatsen om te vormen tot 3 laad- en losplekken en 8 fietsparkeerplekken. Al het lang parkeren vervalt daarmee ten behoeve van het kort parkeren voor laden- en lossen. Ook de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en de algemene gehandicaptenparkeerplaats vervallen. Hiervoor zal een alternatief moeten worden gevonden in de directe omgeving (Gangolfpleintje?). De extra fietsparkeerplekken zijn ondersteunend aan de proef met de zaterdagafsluiting van de Gierstraat voor fietsers.
De bestrating wordt bij de herinrichting beperkt aangepast. Voorgesteld wordt om een eenvoudige fietsstraat te realiseren door de strook met laad- en losplekken en fietsparkeerplekken op gelijk niveau te brengen met het trottoir. Het dwarsprofiel in de Botermarkt wijzigt dus in beperkte mate zoals weergegeven in het dwarsprofiel in de herinrichtingstekening.

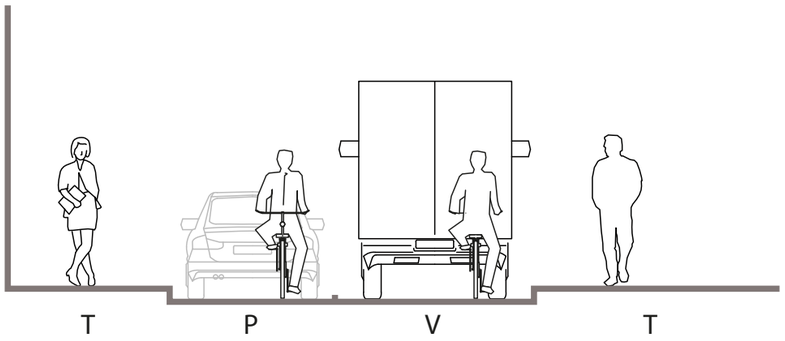
Verwijderen alle parkeerplaatsen Barrevoetestraat en Keizerstraat en terugbrengen 5 laad- en losplaatsen

Om de fietser voldoende ruimte te bieden wordt voorgesteld alle parkeerplaatsen in de Barrevoetestraat en Keizerstraat te verwijderen. Hierdoor ontstaat ruimte waarbij een vrachtauto en een fietser elkaar uit tegengestelde richting kunnen passeren. In de huidige situatie moeten fietsers uitwijken naar het trottoir. Doordat de Barrevoetestraat auto-arm wordt en de Keizerstraat minder verkeer te verwerken krijgt kan de inrichting in de Barrevoetestraat worden aangepast naar een voetgangersgebied met fietspad en in de Keizerstraat naar een erf-regime met een rijloper. Om conflicten tussen fietsers en voetgangers te voorkomen wordt in de Barrevoetestraat dus een fietspad en in de Keizerstraat dus een rijloper aangebracht (zie herinrichtingstekening). Bij herinrichting moeten goede afspraken worden gemaakt over het plaatsen van uitstallingen door ondernemers in de straat om voldoende loopruimte voor voetgangers te waarborgen.

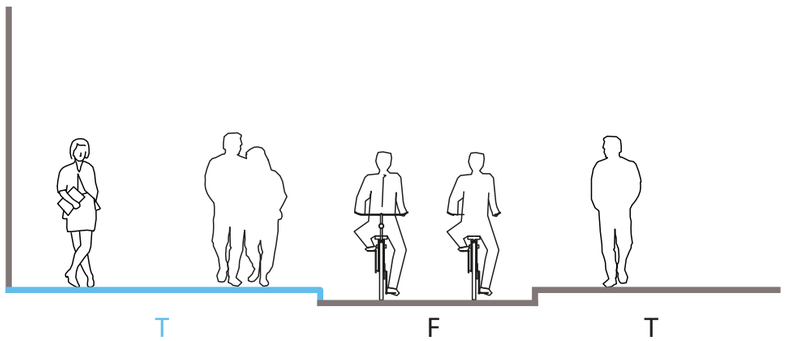
Herinrichting route Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat scenario 3 (en 2a) 2022

Situatie na 11.00 uur (kijkrichting van oost naar west)

Botermarkt

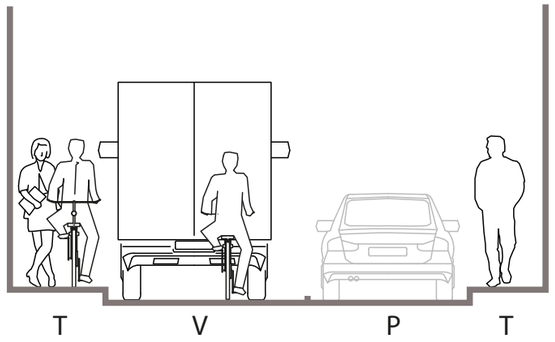


Huidig
(30 km/uur)

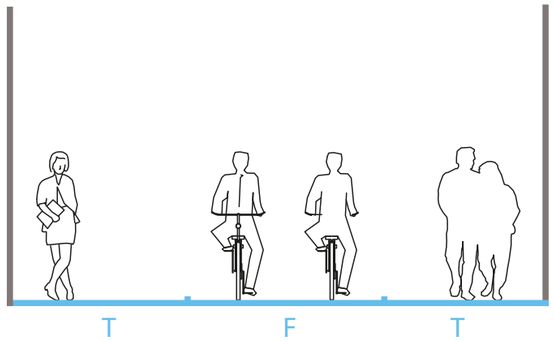


2022
(fietsstraat in voetgangersgebied + autoluw)

Barrevoetestraat

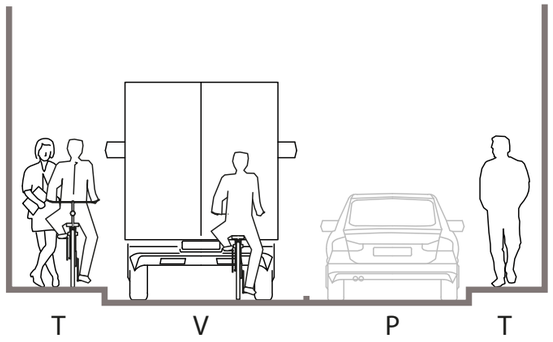


Huidig
(30 km/uur)

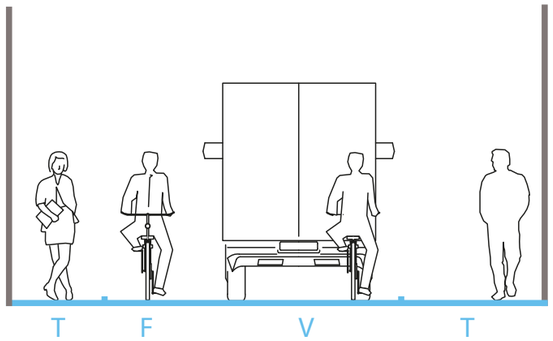


2022
(fietspad in voetgangersgebied + autoluw)

Keizerstraat



Huidig
(30 km/uur)



2022
(erf met rijloper)

- Bewegende verkeersdeelnemers
- Stilstaande voertuigen
- Aanpassing straatindeling

3.4 Effecten

3.4.1 Effecten van de scenario's op de 6 urgente probleempunten

De scenario's en maatregelen zijn bedoeld om de 6 urgente probleempunten te verminderen of op te lossen. Daarom zijn de effecten van de scenario's op deze 6 urgente probleempunten in beeld gebracht in onderstaand overzicht.

6 urgente probleempunten 2019		2019	2022	Scenario's 2022			
nr.	**omschrijving**	**huidig**	**10 algemene maatregelen**	**1**	**2**	**2a**	**3**
1	Botermarkt - Barrevoetestraat – Keizerstraat: drukke situatie (sluip)route	0	0	+	+ +	+ + +	+ + +
2	Gedempte Voldersgracht -Zuiderstraat: vastrijden vrachtwagens rond kruispunt	0	0/+	+	+ +	+ +	+ +
3	Omgeving Nieuwe Kerksplein: zoekverkeer en vastrijdend vrachtverkeer	0	0/+	+	+	+ +	+ +
4	Lange Annastraat – Tuchthuisstraat: te smal voor auto's (en fietsers en voetgangers)	0	+	+	+ +	+ + +	+ + +
5	Gierstraat: conflicten tussen voetgangers en fietsers	0	+				
6	Oversteek over Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers	0	++				

0 = geen effect + = beperkt effect ++ = groot effect +++ = zeer groot effect

Tabel: Effect van de verschillende scenario's voor 2022 op de 6 urgente probleempunten

De algemene voorstellen hebben met name effect op de urgente probleempunten 5 (Gierstraat) en 6 (oversteek Verwulft) en in beperkte mate op de overige urgente probleempunten. De aanvullende circulatievoorstellen voor het autoverkeer in de scenario's 1, 2, 2a en 3 hebben een extra effect op de urgente probleempunten 1 t/m 4. Scenario 3 heeft geen extra effect op de urgente probleempunten ten opzichte van scenario 2a

Het urgente probleempunt waar het minste effect bereikt wordt is de Gierstraat. De proef met de zaterdagafsluiting heeft natuurlijk maar een tijdelijk effect. Pas als op basis van de proef gekozen wordt voor een permanente zaterdagafsluiting zal er een groot effect ontstaan.

3.4.2 Overige effecten van de scenario's

In globale zin kunnen plus- en minpunten van de verschillende scenario's worden aangegeven. Hierbij is vooral gekeken naar bereikbaarheidseffecten.

Pluspunten	Minpunten
Alle scenario's	
+ weinig beperking bereikbaarheid voor bestelwagens	- bevoorrading met vrachtwagens niet meer mogelijk in hart van de Vijfhoek
+ weinig beperking autobereikbaarheid voor bewoners en ondernemers	- bevoorrading met vrachtwagens Zuiderstraat en Voldersgracht Noord niet meer mogelijk
	- vrij parkeren voor bezoekers niet meer mogelijk in vergunninghoudersgebied
Scenario 1: Verminderen (vracht)autoverkeer	
+ weinig beperking autobereikbaarheid voor bewoners en ondernemers	- meer (vracht)autoverkeer via Gedempte Raamgracht
+ Botermarkt en Barrevoetestraat hele dag bevoorraden door leveranciers mogelijk	
Scenario 2: Uitbreiden met auto-arm	
+ parkeren door bewoners in auto-arm gebied verbetert	- geen autobereikbaarheid voor bezoekers auto-arm gebied buiten venstertijden
+ parkeren en laden en lossen door ondernemers in auto-arm gebied hele dag mogelijk	- bevoorraden door leveranciers in auto-arm gebied alleen tijdens venstertijden
Scenario 2a: Uitbreiding met autoluw en auto-arm	
+ parkeren door bewoners in auto-arm gebied verbetert	- geen autobereikbaarheid voor bezoekers auto-arm gebied en groter autoluw gebied buiten venstertijden
+ parkeren en laden en lossen door ondernemers in auto-arm gebied hele dag mogelijk	- bevoorraden door leveranciers in auto-arm en autoluw gebied alleen tijdens venstertijden
Scenario 3: Uitbreiding met meer autoluw en auto-arm	
+ parkeren door bewoners in auto-arm gebied verbetert	- geen autobereikbaarheid voor bezoekers auto-arm gebied en groter autoluw gebied buiten venstertijden
+ parkeren en laden en lossen door ondernemers in auto-arm gebied hele dag mogelijk	- bevoorraden door leveranciers in auto-arm en autoluw gebied alleen tijdens venstertijden

Tabel: Globale plus- en minpunten bereikbaarheid per scenario voor 2022

3.5 Handhaafbaarheid

Voor een extra handhavingsinspanning is geen budget beschikbaar. Dat betekent dat eventuele handhaving van de voorgestelde maatregelen uit de bestaande handhavingscapaciteit moet komen. Handhaving is met name relevant bij de proef met de zaterdagafsluiting in de Gierstraat. Hiervoor is tijdelijke capaciteit nodig.

Voor de andere maatregelen is in principe geen extra capaciteit nodig. Of er nu gehandhaafd wordt op een lengte van 7,5 of 7,0 m lengte is voor de handhavingsinspanning niet relevant.

De vraag is wel of er meer handhaving noodzakelijk is indien in het auto-arme gebied de anti-parkeer paaltjes worden verwijderd. Dit kan tot meer foutparkeren leiden waardoor meer gehandhaafd moet worden. Er moet per straat dus goed worden gekeken of er risico is op illegaal parkeren of niet.

4. VOORKEURSSCENARIO, FASERING EN KOSTEN

4.1 Voorkeursscenario 2022

Voor de keuze van een voorkeursscenario zijn de volgende zaken van belang:

- voldoende effect op de 6 urgente probleempunten
- voldoende draagvlak onder bewoners en ondernemers
- haalbare realisatie op korte termijn (2022)

Het effect op de 6 urgente probleempunten

Alle scenario's hebben effect op de 6 urgente probleempunten. Bij scenario 1 is het effect beperkt. Scenario 2 heeft op de meeste van de 6 urgente probleempunten meer effect. Scenario 2a en 3 hebben het meeste en het hetzelfde effect op de 6 urgente probleempunten. Scenario 3 heeft aanvullend effect op de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied buiten de 6 urgente probleempunten.

Draagvlak onder bewoners en ondernemers

Tijdens het participatieproces bleek dat er het meeste draagvlak onder de aanwezigen was voor een scenario dat zoveel mogelijk autoluw en auto-arm introduceert (scenario 3). Er was zelfs een aanzienlijk deel van de aanwezigen dat nog meer autoluw en auto-arm wil (zelfs de hele Vijfhoek). Daarnaast bleek dat er bij een beperkt deel van de aanwezigen bedenkingen waren over de beperking van de autobereikbaarheid voor in de wijk gevestigde bewoners en ondernemers bij de uitbreiding van autoluw en de invoering van auto-arm.

Haalbare realisatie

Uit ervaring van de gemeente Haarlem met de uitbreiding van het autoluwe gebied per 1 juli 2019 blijkt dat dit moeizame processen zijn die aanzienlijk meer voorbereidingstijd kosten dan technisch gezien nodig is. Ook over de wijkverkeersplannen wordt al enkele jaren gesproken. Om de kans op haalbaarheid van de maatregelen voor de 6 urgente probleempunten in 2022 te behouden en het risico van vertraging of zelfs afstel te beperken kan dus het beste voor een beperkte uitbreiding van autoluw of auto-arm worden gekozen.

Voorstel voorkeursscenario 2022

Omwille van het draagvlak én de realiseerbaarheid (noodzaak om op korte termijn daadwerkelijk tot uitvoering over te kunnen gaan) wordt scenario 2a als voorkeursscenario voorgesteld. Hierin wordt uitbreiding van autoluw beperkt tot dat gedeelte van de Vijfhoek waar dit het hardst nodig is (omgeving winkelgebied Botermarkt – Barrevoetestraat - Keizerstraat). Daarnaast wordt een ander deel van de Vijfhoek met krappe straatjes voorzien van een milder regime (auto-arm) waar daar gevestigde bewoners en ondernemers nog steeds vrij toegang hebben met de auto. Een grootschaliger gebied met autoluw en auto-arm (scenario 3 of meer) heeft geen beter effect op de 6 urgente probleempunten.

Doorkijk na 2022

Het is duidelijk dat er onder een flink deel van de bewoners en ondernemers de wens bestaat om op termijn (het liefst zo snel mogelijk) het autoluwe of auto-arme gebied (en/of vergunninghoudersgebied) verder te vergoten teneinde ook in hun buurt de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Scenario 3 kan daarvoor prima als volgende stap dienen, maar het is ook mogelijk om alleen het auto-arme gebied of alleen het vergunning-houdersgebied verder uit te breiden. Na realisatie en evaluatie van de maatregelen uit scenario 2a kan een beter beeld worden gevormd welke volgende stappen wenselijk zijn. Het is duidelijk dat scenario 2a een tussenstap is naar een gemengd voetgangersgebied in de hele Vijfhoek zoals weergegeven in de SOR.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

4.2 Faseerbaarheid en quick-wins

De maatregelen van het voorkeursscenario 2a voor 2022 kunnen in principe de komende 3 jaar worden uitgevoerd. Een aantal maatregelen zouden vrijwel direct kunnen worden uitgevoerd (quick-wins). De andere maatregelen moeten stapsgewijs in een bepaalde volgorde worden uitgevoerd. Sommige maatregelen zijn namelijk voorwaardelijk voor andere maatregelen. Achter elke maatregel is weergegeven aan welke van de 6 urgente probleempunten de maatregel bijdraagt)

4.2.1 Quick-wins en 2020

Wij zien de volgende Quick-wins in voorkeursscenario 2a (vrijwel direct uitvoerbaar):

- 15 km/uur in de Gierstraat (5)
- Verleggen regionale fietsroutebewegwijzering naar alternatieve routes voor Gierstraat (5)
- Eenrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat (3)
- Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking (4, 5)
- Invoeren vrachtwagenverbod in hetzelfde gebied als de lengtebeperking (4, 5)
- Eénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord (voorwaarde voor Keizerstraat) (2)
- Invoeren vrachtwagenverbod Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord (voorwaarde voor Keizerstraat) (2)
- Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Gedempte Voldersgracht (2)
- Invoeren vrachtwagenverbod Gasthuisstraat (-)
- Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Nieuwe Kerksplein (3)
- Eenrichtingsverkeer Korte Wolstraat (-)
- Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten (3, 4)

Enkele andere maatregelen vergen meer voorbereidingstijd, maar zouden nog in 2020 kunnen worden uitgevoerd:

- Aanpassen inrichting oversteek Drossestraat (-)
- Herinrichting Barrevoetestraat (1)

4.2.2 Volgorde overige korte termijn maatregelen 2021 en 2022

2021:

- Uitbreiding autoluw gebied (voorwaarde voor Keizerstraat; voorwaarde voor auto-arm) (1)
- Herinrichting Keizerstraat (1)
- Vervangen parkeerplaatsen Botermarkt (1)
- Verkeerslicht Verwulft bij Gierstraat (voorwaarde voor 30 km/uur) (6)
- 30 km/uur op Gedempte Oude Gracht van Kleine Houtstraat tot Zijlstraat (-)
- Proef zaterdagafsluiting Gierstraat voor fietsers (5)

2022:

- Invoeren vergunninghoudersparkeren (1, 3, 4)
- omdraaien rijrichtingen omgeving Drapenierstraat (voorwaarde auto-arm) (3, 4)
- Invoeren auto-arm gebied (3, 4)

4.3 Globale kosten

De investeringskosten van de verschillende maatregelen van het voorkeursscenario zijn globaal ingeschat. Hiervoor zijn de verschillende maatregelen ingedeeld in een bepaalde categorie:

- € 1.000 – 5.000
- € 5.000 – 20.000
- € 20.00 – 50.000
- € 50.000 – 100.000
- € 100.000 – 200.000
- € 200.000 – 500.000

Bij deze kosten is geen rekening gehouden met ambtelijke behandeling, participatie en voorbereiding. De kosten zijn exclusief BTW.

maatregelen 2020	**globale kosten**
15 km/uur in de Gierstraat	€ 1.000 – 5.000
Verleggen regionale fietsroutebewegwijzering	€ 1.000 – 5.000
Eenrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat	€ 1.000 – 5.000
Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking	€ 1.000 – 5.000
Invoeren vrachtwagenverbod	€ 1.000 – 5.000
Eénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord	€ 1.000 – 5.000
Invoeren vrachtwagenverbod Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord	€ 1.000 – 5.000
Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Gedempte Voldersgracht	€ 5.000 – 20.000
Invoeren vrachtwagenverbod Gasthuisstraat	€ 1.000 – 5.000
Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Nieuwe Kerksplein	€ 5.000 – 20.000
Eenrichtingsverkeer Korte Wolstraat	€ 1.000 – 5.000
Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten (aanpassing paaltje of trottoirband)	€ 5.000 – 20.000
Aanpassen inrichting oversteek Drossestraat	€ 20.00 – 50.000
Herinrichting Barrevoetestraat	€ 200.000 – 500.000
subtotaal	€ 244.000 – 655.000
maatregelen 2021	**globale kosten**
Uitbreiding autoluw gebied (3 beweegbare palen met aanmeldpunt)	€ 200.000 – 500.000
Herinrichting Keizerstraat	€ 200.000 – 500.000
Vervangen parkeerplaatsen Botermarkt	€ 20.00 – 50.000
Verkeerslicht Verwulft bij Gierstraat	€ 100.000 – 200.000
30 km/uur op Gedempte Oude Gracht van Kleine Houtstraat tot Zijlstraat	€ 5.000 – 20.000
Proef zaterdagafsluiting Gierstraat voor fietsers	€ 20.00 – 50.000
subtotaal	€ 545.000 – 1.320.000
maatregelen 2022	**globale kosten**
Invoeren vergunninghoudersparkeren	€ 5.000 – 20.000
omdraaien rijrichtingen omgeving Drapenierstraat	€ 1.000 – 5.000
Invoeren auto-arm gebied (1 beweegbare paal met aanmeldpunt)	€ 50.00 – 100.000
subtotaal	*€ 56.00 – 125.000*

Tabel: Globale inschatting investeringskosten maatregelen voorkeursscenario 2a

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl