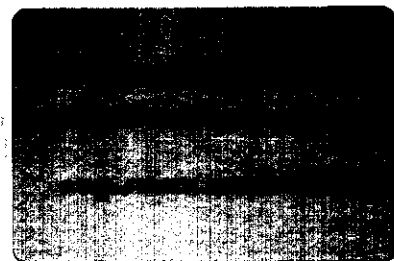




Stichting Eye Opener

Gedempte Oude Gracht 76 – 2011 GT Haarlem – 32.44.19.996

www.eyeopener.nu

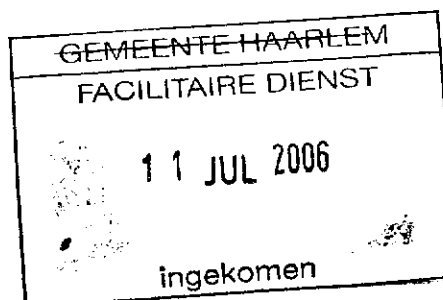


Nr. Reg. raadsst.:	Raadsst. verg. d.d.
voor kennisgeving aangen.:	
in h. b&w om preadvies	
in h. b&w ter afdoening	
in h. burg. ter afdoening	
art. 38 RVO, vragen raadslid	

FACILITAIRE DIENST	
Reg.nr. WV 2006/748	
Trefwoord Herinrichting.	
Reg. d.d. 12 JUL 2006	
Classering: MD	
Ontv. bew. Ja	Kopie: SB/W
Uiterl. afdoen. dd: 06-09-2006	
Behandeling door:	Afgedaan

Aan het College van B&W
en de Raad van de gemeente Haarlem
Stadhuis
Grote Markt 2
Haarlem

retro: W 2006/141



Haarlem, 10 juli 2006

Geachte leden van College en Raad

betreft: het besluit van het College van 7 maart 2006

houdende het vaststellen van de definitieve uitgangspunten voor het herinrichten van de Gedempte Oude Gracht

1. Voormeld besluit is door het College aan de Cie Beheer ter bespreking aangeboden, van de agenda geraakt, weer op de agenda geplaatst, en voordat het kon worden verwezen naar de Raad teruggenomen door de waarnemend wethouder om op dat verwijzen naar de Raad te anticiperen (zie notulen Cie Beheer van 1 juni 2006, sub 10).

Wethouder Divendal heeft de leden van de Raad inmiddels van zijn anticipatie voorzien via een brief gedateerd 29 juni 2006, per email aangeboden op 4 juli 2006.

Onderstaand voorziet Eye Opener u van haar commentaar op dit schrijven, en ook op de gang van zaken als geheel.

2. **Twee plannen - tegen elkaar af te wegen, maar niet afgewogen**

Het College heeft zomer 2005 haar plan voor de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht in de inspraak gebracht: het plan strekt tot het invoeren van eenrichtingsverkeer.

Kort voor die tijd, in mei 2005, heeft Eye Opener voor het eerst op tafel gelegd het alternatief plan 'doorstromen'. Dat plan is de Raad meerdere keren aangeboden, de meest relevante stukken treft u bijgaand opnieuw aan.

Naar de kern houdt het plan in

- het volledig elimineren van het doorgaand verkeer op de Gedempte Oude Gracht en
- het bevorderen van de doorstroming van het verkeer en daarmee van de Zuidtangent door het kruisen van de verkeersstromen te verhinderen (links af slaan wordt verboden);

het plan kan al experimenterend (nu al) worden ingevoerd, waarbij proefondervindelijk tot een juiste dosering van de 'linksaf-verboden' kan worden gekomen, tot de optimale doorstroming is bereikt.

3. Het College heeft het plan van Eye Opener niet in de inspraak gebracht, maar de effecten van dat plan wel laten onderzoeken door het Bureau Goudappel Coffeng.

Het betreffend rapport van BGC van 16 december 2005 is de Raad als zodanig niet aangeboden, maar wel besproken in bovengenoemd besluit, waarbij tevens een afweging tussen de beide plannen is gemaakt (bijlage A sub 1).

Uit het besluit blijkt dat het plan 'doorstromen' naar de opvatting van het Bureau Goudappel Coffeng niet slechter scoort dan het plan van de gemeente - op basis van een als marginaal te duiden afweging is het (Oude) College evenwel bij het eigen plan gebleven.

4. **Onvrede**

De Commissie Beheer heeft inmiddels grote vraagtekens bij het voornemen van het College op de Gedempte Oude Gracht eenrichtingsverkeer in te voeren.

De onderbouwing van de plannen is vaag, de argumenten zijn onzuiver, en de brief van wethouder Divendal verheldert niet, strekt er enkel toe de druk te verhogen om voor het plan van het College te kiezen.

De kern van de onvrede zou er wel eens in gelegen kunnen zijn, dat het (Oude) College het alternatief plan van Eye Opener 'doorstromen' nimmer serieus tegen het eigen plan heeft afgewogen. Dat blijkt onder meer uit de navolgende zeven items.

5. In de eerste plaats, reeds in het inspraakbesluit (zomer 2005) heeft het College al laten weten niets in het alternatief plan te zien; daarom is het ook niet in de inspraak ingebracht, en ook niet aan de participanten ter advisering aangeboden (1).

In de tweede plaats, de conclusie van Goudappel Coffeng eind december 2005 dat het plan 'doorstromen' per saldo niet slechter scoort dan het eigen plan wordt in het besluit van 7 maart 2005 onderuit gehaald met een beroep op de door het College beoogde - in het kader van dat besluit ook nog eens verlengde - versmalling van 'vóór de Kleine Houtstraat' tot en met de De Witstraat: met zulk een gemankeerd eenrichtingsverkeer wordt het stadscentrum inderdaad totaal onbereikbaar (2).

In de derde plaats, in de Commissie Beheer deelt de wethouder recentelijk ook nog eens 'losse pols' maar wel geheel ten onrechte mede, dat het georganiseerd bedrijfsleven achter het plan voor het invoeren van eenrichtingsverkeer zou staan - alleen Eye Opener en het MKB zouden er anders over denken:

het georganiseerd bedrijfsleven is evenwel nimmer om haar opvatting gevraagd (zie ook het eerste argument)

laat staan dat het georganiseerd bedrijfsleven is aangeboden het plan van de gemeente 'eenrichtingsverkeer' tegen het plan 'doorstromen' af te wegen, en op basis van die afweging een voorkeur uit te spreken (3).

Bij dit al komt als vierde argument, dat er geen zicht bestaat op het zonder tijdverlies kunnen passeren van het Spaarne, omdat naar de opvatting van de wethouder elk vorm van Spaarne-passage ter hoogte van de Langebrug niet te overkomen problemen blijkt te genereren:

waarom moet je de Gracht knevelen om bij de Langebrug te blijven zitten met zo'n 90% van de in Haarlem gegenereerde vertraging¹ (4).

¹ Rapport DHV 2005: van alle vertraging die de Zuidtangent in Haarlem ondervindt wordt 90% gegenereerd door of bij de Langebrug: voor 35% door de brugopening, voor 55% door de problematische verkeersafwikkeling, en slechts voor 10% op de Gedempte Oude Gracht

Ten vijfde, de door de wethouder sub 4 getrokken conclusie, op basis waarvan de Raad heeft besloten de beslissing over het verbreden van de Langebrug uit te stellen, voert tot de inschatting dat tot een andere oplossing voor de route van de Zuidtangent in Haarlem moet worden gekomen:

de route van de Zuidtangent over de Gedempte Oude Gracht zal dan ook waarschijnlijk een tijdelijke zaak zijn, hetgeen niet wegneemt dat de Gracht backbone is en blijft voor een belangrijk deel van het Openbaar Vervoer in Haarlem² (5).

Ten zesde, in de door het College gepleegde belangenafweging wordt met geen enkel woord melding gemaakt van een belangrijke constatering uit het Rapport Ecorys, dat gelet op het stapelen van eenrichtingsverkeer op eenrichtingsverkeer het opstellen van een verkeerscirculatieplan als randvoorwaarde dringend geboden is.

Met zoveel worden wordt aangegeven dat het stelselmatig op elkaar stapelen van eenrichtingsverkeer problemen oplevert voor de bereikbaarheid van het stadscentrum, en dat de effecten daarvan negatief, ja zelfs substantieel negatief uitwerken.

Het College citeert enkel de mildere - de opdrachtgever behagende - eindconclusie van het rapport, en heeft het rapport vervolgens in de onderste la gelegd om het er nooit meer uit te halen: de versmalling en het verlengen van de versmalling zijn van dit negeren van het rapport het resultaat, zij impliceren een totaal negeren van de waarschuwing van Ecorys (6)³ !

Ten zevende, last but not least, het gaat niet om het tracé van de Zuidtangent, maar enkel om een versnellingsmaatregel.

Welnu, datzelfde rapport DHV maakt duidelijk, dat de vertraging die de Zuidtangent in verband met laden en lossen op de Gedempte Oude Gracht ondervindt in de bestaande situatie nog geen 10% van de reistijd beloopt: dat rechtvaardigt geen draconische maatregelen, als een amputeren van de bereikbaarheid van de Gracht tot op een niveau van een gemankeerd eenrichtingsverkeer (7).

² Het MKB heeft in een notitie aan College en Raad en in een artikel in het Haarlems Dagblad op dit punt een belangrijke voorzet gegeven door voor te stellen de Noord/Zuidlijn vanuit Amsterdam-WTC door te trekken naar Haarlem - en die te koppelen aan het spoor (om de Oost, of om de West - bij de kruising met de Westelijke Randweg).

³ Het rapport Ecorys, evenals het commentaar op dat rapport door Eye Opener, valt te vinden op de website www.eyepener.nu.

In haar commentaar ter grootte van niet meer van een A4 heeft Eye Opener uit de doeken gedaan hoe het rapport op lucht is gebaseerd, immers uitgaat van aannames (= vooronderstellingen) die - indien op gevolgd - zouden moeten voeren tot de in de conclusie neergelegde positieve uitkomst.

Die veel te optimistische insteek heeft de onderzoeker er niet van weerhouden toch nog maar even de hierboven verwoorde waarschuwing te ventileren: het stelselmatig op elkaar stapelen van eenrichtingsverkeer ging hem toch echt te ver !

6. Het Collegebesluit en de brief van de wethouder

In enkele steekwoorden wordt onderstaand ingegaan op het besluit van het (Oude) College van 7 maart 2006 en de brief van wethouder Divendal van 29 juni 2006.

A. Uit het besluit van het College, bijlage A sub 1, onder Vraagstelling

'In het HVVP is gesteld dat de variant met éénrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht het meeste draagvlak heeft. Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp is dit derhalve uitgangspunt geweest.'

Dat is een zeer laakbare stelling, die oplevert een letterlijk op niets gebaseerd uitgangspunt:

mede onder verwijzing naar een artikel uit het Haarlems Dagblad van januari 2002 heeft Eye Opener aangetoond, dat er gekozen kon worden enkel tussen 'een volledige afsluiting', 'een knip ter hoogte van V&D' en 'eenrichtingsverkeer' - dat is geen vrije keuze !

Het gewoon behouden van tweerichtingsverkeer was dus geen optie, reden waarom die optie alsnog behoort te worden onderzocht ('doorstromen').

B. Uit het besluit van het College, bijlage A sub 1, onder Conclusie

'Uit het onderzoek blijkt dat de twee varianten qua verkeersintensiteit weinig van elkaar verschillen. Ook de verschillen in oversteekbaarheid, bereikbaarheid van het centrum, en gemiddelde reistijden zijn marginaal⁴.

Het verschil zit met name in de betrouwbaarheid van de (bus)doorstroming bij beide varianten.

De variant met tweerichtingsverkeer schoort hierbij slechter, met name door

- *conflicten rond de versmalling, en*
- *het grotere risico op verstoppingen door dubbel geparkeerde vrachtauto's.*

⁴ Reistijden gemeten vanaf ruim 5 kilometer vanaf het stadscentrum ! Bereikbaarheid idem dito, allemaal irrelevant voor wie in of nabij het Stadscentrum woont of werkt (het bedrijfsleven en 10.000 bewoners).

Moet je eens kijken wat je moet omrijden als je van dichterbij of vanuit / in de binnenstad zelve gaat circuleren !

Deze resultaten geven geen aanleiding het uitgangspunt van eenrichtingsverkeer (...) te heroverwegen.'

Het is inderdaad die vermaledijde (verlengde) versmalling die hier het verschil maakt.

Maar die versmalling moet je ook niet willen, meer dan 'doorstromen' heb je provincie en rijksoverheid niet toegezegd.

En die toezegging van het laten doorstromen van de Zuidtangent wordt volgens Goudappel Coffeng - uiteraard zonder knip - in het plan 'doorstromen' volledig waargemaakt ⁵.

Alles overziende is de afweging in het besluit van het (Oude) College dan ook op niets gebaseerd, zulks temeer omdat de uitkomst in essentie berust op 'het construeren van steeds meer versmalling' ⁶, een recente ontwikkeling die Ecorys dan ook nog niet bij haar waarschuwing heeft kunnen betrekken ⁷.

De conclusie van Eye Opener is helder: bij het afwegen van de belangen is mede door het in essentie negeren van het plan 'doorstromen'

- voorbij gegaan aan de waarschuwing neergelegd in het rapport Ecorys, te zorgen voor een behoorlijk verkeerscirculatie
- geen recht gedaan aan het economisch belang van de stad en zij die daar werken en wonen op het handhaven van een goede bereikbaarheid ⁸.

C. Uit de brief van de wethouder, onder **breed draagvlak**.

Het is een discussie die geen einde lijkt te nemen: steeds opnieuw wordt gekoketteerd met een vermeend breed draagvlak - de wethouder geeft in zijn brief aan zich daaromtrent nog recentelijk te hebben vergewist.

⁵ Goudappel Coffeng relateert zelve al vergaand het risico van verstopping door dubbel geparkeerde vrachtauto's - niet meer dan incidenteel, op te lossen door te handhaven.

⁶ Volgens de wethouder in zijn brief tot uiteindelijk wel 100 meter !

⁷ Zie hiervoor sub 5 onder het zesde argument.

⁸ Met de aantekening dat de stad geen verdere ontsluitingswegen kent, en ook nog eens van alle kanten door water is omgeven, zodat je er niet meer inkomt als de bereikbaarheid van de Gracht wordt aangetast, en al helemaal niet als er geen plek is in de parkeergarages.

Eye Opener houdt het er op dat er in casu van een breed draagvlak in het geheel geen sprake is:

- het bedrijfsleven is nimmer geraadpleegd op een wijze zoals zulks zou moeten - vide sub 5, het eerste respectievelijk derde argument;
- het bedrijfsleven is overwegend tegen, VNO en MKB hebben dat recentelijk nog in een brief neergelegd - het zal wel niet de laatste reactie zijn ⁹;
- Eye Opener wordt in 'het draagvlak-verhaal' stelselmatig genegeerd, waarschijnlijk omdat zij niet wordt gerekend tot het georganiseerd bedrijfsleven.

Toch onderhoudt Eye Opener - tot tweemaal toe de motor van de inspraak - zeer intensief contact met de ondernemers op en rond de Gedempte Oude Gracht:

die ondernemers volgen niet het namens hen georganiseerd overleg, maar hangen 'uit protest' de posters van Eye Opener op ¹⁰ - kan het nog duidelijker? Niet hun vertegenwoordigers, maar de ondernemers van de Haarlemse binnenstad zelf vertellen u toch dat ze tegen zijn ?

Maar nu even de harde kern:

georganiseerden, niet georganiseerden, bestuursleden zonder achterban, actievoerders met hun poten in de modder - het zal allemaal wel.

Kern van de zaak is evenwel dat de Raad in deze een eigen positie heeft, dat is het nemen van een goed voorbereid en goed onderbouwd besluit, mede wegende hetgeen hiervoor sub 5 aan bezwaren tegen die voorbereiding is aangevoerd.

D. Uit de brief van de wethouder, onder **Eénrichtingsverkeer Gedempte Oude Gracht**

Het draagvlak gelet op het hiervoor sub 6 onder C gestelde maar even terzijde gelaten, evenals het wederom volstrekt ten onrechte koketteren met o.a. het HVVP (zie hiervoor sub 6 onder A), de kern van de onvrede is het niet op een juiste manier afwegen van de bestaande alternatieven - verwezen wordt naar het hiervoor sub 5 gestelde.

⁹ De inmiddels nagenoeg overleden Centrum Management Groep heeft in brieven uit 2001 en 2003 stelselmatig gewezen op het belang van een goede bereikbaarheid van de Gedempte Oude Gracht.

¹⁰ Zie www.eyeloper.nl - de slideshow 'Haarlems Welvaren in actie'!

Het college heeft niet goed ingespeeld op het eerst in mei 2005 geconcipieerd alternatief plan 'doorstromen' - dat plan niet in de inspraak gebracht, het georganiseerd overleg die keus niet voorgehouden. Alleen al die constatering ontkracht de argumenten.

En de omstandigheid dat de wethouder - wijs geworden door de knip op de Rijksstraatweg - verderop in zijn brief aangeeft de versmalling inmiddels intern ter discussie te hebben gesteld, bevestigt alleen maar hoezeer de plannenmakers aan tunnelvisie lijden, althans hebben geleden.

E. Uit de brief van de wethouder, onder Economische effecten: kwaliteitsimpuls

Onder dit kopje wordt het rapport Ecorys opgevoerd, helaas wederom niet om aan de hand van dat rapport na te gaan, of daadwerkelijke is voldaan aan de randvoorwaarden die het rapport stelt om de (veel te) optimistische uitkomst te rechtvaardigen. Dat is gelet op het hiervoor sub 5 onder ten zesde gestelde dus uitdrukkelijk niet het geval !

Voorzover met de mededeling omtrent de subsidiering wordt beoogd aan te geven, dat alleen het plan 'eenrichtingsverkeer' op subsidie mag rekenen, wordt mijlenver vooruitgelopen op discussie die nimmer gevoerd is maar allang gevoerd had moeten worden: hoe weeg je beide plannen wel en deugdelijk tegen elkaar af.

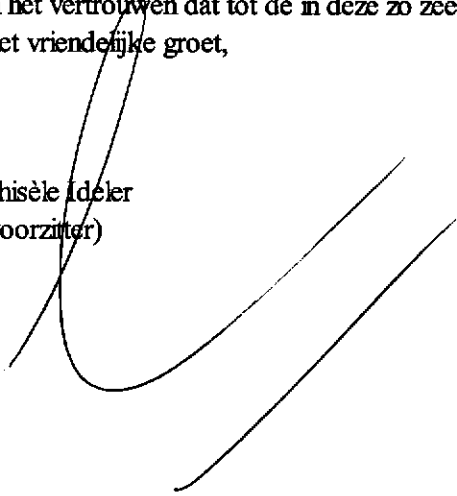
Dit klemt te meer, nu door de versmalling ter discussie te stellen, het College in wezen laat vallen de flinterdunne argumentatie op grond waarvan in het besluit van 7 maart 2006 tot het afwijzen van het plan 'doorstromen' is gekomen.

Nu het Bureau Goudappel Coffeng ook nog eens heeft geconcludeerd, dat - de 'versmalling' daargelaten - het plan 'doorstromen' voor wat betreft de effecten voor het openbaar vervoer niet onderdoet voor het plan 'eenrichtingsverkeer', is een nieuwe belangenafweging en nieuw overleg met de subsidiegever ontegenzeggelijk geïndiceerd.

En die subsidiegever moet van goeden huize komen, om aan dat andere - even wèl en deugdelijk, het openbaar vervoer evenzeer bevorderend - plan 'doorstromen' de subsidie te onthouden.

In het vertrouwen dat tot de in deze zo zeer geboden nieuwe afweging zal worden gekomen, en met vriendelijke groet,

Ghisèle Ideler
(voorzitter)





Doorschemen !!

INGEKOMEN
12 JUL 2006
BIJLAGE BIJ No. W 06/748



Stichting Eye Opener

Gedempte Oude Gracht 76 – 2011 GT Haarlem – 32.44.19.996

www.eyeloper.nu

Persbericht

1. B&W van Haarlem hebben op de dag van de verkiezingen (7 maart jl) besloten definitief op te gaan voor eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht (van de Turfmarkt tot aan het postkantoor).
In het plan is tevens opgenomen een versmalling van de weg tot een enkele strook, die begint nog vóór de Kleine Houtstraat en eindigt bij de De Witstraat.
2. Door deze maatregel wordt de bereikbaarheid van het stadscentrum ernstig aangetast, en wel om drie redenen:
 1. bij eenrichtingsverkeer moet je veel en langdurig omrijden, zeker in een stad als Haarlem, om bij het beginpunt op de Turfmarkt te komen¹;
 2. door die versmalling waarbij de bus komend vanaf het station voorrang krijgt op het verkeer komend vanaf de Turfmarkt wordt ook nog eens de capaciteit van het eenrichtingsverkeer op de Gracht fors ingeperkt;
 3. en - last but not least - de bereikbaarheid van het stadscentrum wordt afhankelijk gemaakt van het scheepvaartverkeer, want als de Langebrug open is kom je niet eens bij het beginpunt op de Turfmarkt; dat geldt een ieder, ook als je komend van de Dreef of de Zijlbruggen op de Kampersingel terecht komt in de file vóór de Langebrug.
3. Eye Opener heeft in mei 2005 een alternatief plan ontwikkeld, waarbij met een even goede doorstroming van de Zuidtangent 'tweerichtingsverkeer op de Gracht' gewoon kan worden behouden.

¹ Daarbij is ook nog van belang, dat Haarlem eenrichtingsverkeer op eenrichtingsverkeer stapelt.

4. Dat plan draagt de naam "Doorstromen", omdat
 1. de verkeersstromen op de Gracht elkaar niet meer kruisen, maar soepel langs elkaar glijden;
 2. omdat je op de Gracht moet blijven doorrijden totdat
 - a. je afslaat (bijv. richting de Botermarkt / Barrevoetestraat) of
 - b. voor even op de multifunctionele strook stopt om te laden of te lossen.
 3. - last but not least - de verkeersdruk beduidend afneemt omdat
 - a. het doorgaand verkeer op de Gracht niets meer te zoeken heeft;
 - b. je op de Gracht niet mag parkeren - en je dus voor iets anders dan laden en lossen meteen maar een plek in een parkeergarage zoekt.

Juist dat doorstromen brengt met zich, dat de met het verkeer meerrijdende bus op geen enkel ogenblik door het overig verkeer wordt gehinderd.

5. Het plan - dat uitgaat van een volledig elimineren van het doorgaand verkeer² - is tweeledig:
 - richting Zuid-Noord wordt voorzien in een verbod linksaf te slaan (bij de Raaks / de Zijlstraat, de Nieuwe Gracht, en eventueel ook nog het Kenaupark)
zodat diegene die kiest voor een bezoek aan stadscentrum uiteindelijk weer via het Spaarne (ten Noorden van de Koudenhorn) vertrekt;
 - richting Noord-Zuid worden geen nieuwe belemmeringen voorzien dan die thans reeds als uitgangspunt gelden,
te weten dat je de Gracht enkel kunt bereiken over de Parklaan dan wel door vanaf de Zijlbruggen via de Nieuwe Gracht naar de Nassaulaan te rijden

Nota Bene:

het onderkend probleem dat de bus voor een geopende Langebrug in de file zou kunnen komen moet maar op de Turfmarkt worden opgelost.³

De Gracht heeft met dat probleem weinig van doen, en is ook overigens niet of nauwelijks debet aan de vertraging die de Zuidtangent in Haarlem ondervindt.

² te weten dat verkeer dat op de Langebrug besluit niet te kiezen voor de Kampervest, maar voor de veel snellere route over de Gracht linksaf de Raaks op richting de Zijlweg

³ Dat probleem is er ook bij eenrichtingsverkeer, want op de Turfmarkt heb je ook te maken met het verkeer komend vanuit het Noorden vanaf het Spaarne. Het beperkt lokaal verkeer komend vanaf de Gracht voegt aan die problematiek niet veel toe.

Op de Turfmarkt is overigens voldoende ruimte om tot een behoorlijke oplossing te komen. En als dat niet lukt kan ook nog worden overwogen het verkeer richting de Kampervest / de Egelantier te sturen.

Immers, volgens Bureau DHV wordt niet meer dan 10% van de vertraging in Haarlem opgelopen door laden en lossen op de Gedempte Oude Gracht. Dat rechtvaardigt dus geen draconische maatregelen.

6. De voorgestelde verkeersmaatregelen zijn weinig ingrijpend, en je kunt er net zolang mee experimenteren totdat een optimale doorstroming van de Zuidtangent en het overig busverkeer is bereikt.

Volgens het door de gemeente ingeschakeld Bureau Goudappel Coffeng wijken de effecten van het plan 'doorstromen' verkeerskundig weinig af van het plan van de gemeente.

7. Samenvattend, met een en dezelfde infrastructuur (uiteraard zonder die versmalling) wordt via een goed toegankelijke Gedempte Oude Gracht een behoorlijke bereikbaarheid van de gehele binnenstad behouden.

Parkeren is er dan wel niet meer bij, maar de mogelijkheid tot laden en lossen wordt verruimd.

Daarmee blijft het stadscentrum goed bereikbaar voor ieder die er iets te zoeken heeft. En ook oma kan zich nog steeds zonder lastig te zijn 'hartje stad' laten afzetten of ophalen !

Eye Opener roept de Raad van de Gemeente Haarlem op te kiezen voor dit plan dat terecht de naam 'doorstromen' verdient.

Haarlem, 7 april 2006

Bijlagen:

1. de brief aan B&W en Raad van 6 april 2006
2. een tekening
3. de dwarsdoorsnee van de GOG nabij de Kleine Houtstraat, zonder versmalling, geheel conform het oorspronkelijk plan
4. een artikel uit het Haarlems Dagblad van 11 januari 2002

Voor inlichtingen 023-5325177 of 06-21536977 (Ubbo van der Blom)



Stichting Eye Opener

Gedempte Oude Gracht 76 – 2011 GT Haarlem – 32.44.19.996

www.eyeloper.nu

Aan het College van B&W
en de Raad van de gemeente Haarlem

Haarlem, 6 april 2006

Lectori Salutem,

1. Eye opener vraagt bij deze om uw aandacht voor **hèt alternatief** voor eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht.

De gemeente heeft dat alternatief '**doorstromen**' laten bekijken door het Bureau Goudappel Coffeng, met als uitkomst dat er verkeerstechnisch in wezen geen relevante bezwaren tegen bestaan.

Maar **het alternatief: 'doorstromen'** is wèl veel beter voor de economie van de stad

dan het plan van de gemeente om op de Gracht - een door de versmalling qua capaciteit ook nog eens vèrgaand beperkt - eenrichtingsverkeer in te voeren.

2. Met een en dezelfde infrastructuur op de Gracht heeft Haarlem te kiezen voor een goede of een niet meer dan marginale bereikbaarheid van het centrum.

Het lijkt niet onbelangrijk in de afweging mede te betrekken de les die uit de knip op de Rijksstraatweg kan worden getrokken.

2. Toelichting

1. Wat houdt hèt alternatief: 'doorstromen' in ?

Het verkeer op de Gedempte Oude Gracht wordt in beide richtingen vergaand terug gebracht,
zo nodig met behulp van toeritdosering op de Turfmarkt respectievelijk de Nassaulaan (zie ook de tekening - bijlage)

1. Zuid-Noord
door het doorgaand verkeer Oost-West (vanaf de Langebrug over de Raaks) volledig te elimineren,
via het instellen van een verbod vanaf de Gedempte Oude Gracht linksaf te slaan richting
 - de Raaks / de Zijlstraat
 - eventueel richting de Nieuwe Gracht, en
 - zo nodig ook nog richting het Kenauparkmet als uiterste consequentie dat je via de Parklaan weer op het Spaarne terugkeert (ten noorden van de Koudenhorn)
2. West-Oost
door het op zich reeds vergaand ingeperkt verkeer over de Nassaulaan komend vanaf
 - de Nieuwe Gracht (vanaf de Raaksbruggen)
 - de Parklaan
(na het binnenkort afsluiten van de Kruis- en Jansweg enkel nog komend vanaf het Spaarne)op de Turfmarkt zo te faciliteren, dat de bus aldaar vrijelijk toegang tot de brug / de tunnel krijgt

waarmee - zonder het de verkeerscirculatie bedreigend 'nodeloos en eindeloos omrijden' eigen aan eenrichtingsverkeer - wordt gewaarborgd

1. de bereikbaarheid van, en een aanvaardbare verkeerscirculatie in de binnenstad,
en daarmee de toegankelijkheid van het stadscentrum voor wie er echt heeft te zijn
 - van beide zijden,
 - derhalve op een behoorlijk niveau
2. in een setting die experimenteren toelaat, net zolang totdat is bereikt de optimale verhouding tussen de verkeersdruk en de te garanderen doorstroming van de Zuidtangent.

2. **Wat vinden B&W van Haarlem ervan ?**

In het besluit van het College van B&W van 7 maart 2006 valt daarover in bijlage A te lezen:

'Bureau Goudappel Coffeng heeft in het najaar van 2005 aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op de Gedempte Oude Gracht (rapport I - d.d. 22 december 2005).

Vraagstelling hierbij was: "welke effecten heeft het instellen van éénrichtingsverkeer op de bereikbaarheid van en verkeerscirculatie in de binnenstad?"

Bij het beantwoorden van deze vraag is, rekening houdend met de uitgangspunten uit het Voorlopig Ontwerp, de variant met éénrichtingsverkeer vergeleken met het alternatief waarin tweerichtingsverkeer wordt behouden.

Conclusie:

Uit het onderzoek blijkt dat de twee varianten qua verkeersintensiteit onderling weinig van elkaar verschillen.

Ook de verschillen in oversteekbaarheid, bereikbaarheid van het centrum en gemiddelde reistijden zijn marginaal.

Het verschil zit met name in de betrouwbaarheid van de (bus)doorstroming bij beide varianten.

De variant met tweerichtingsverkeer scoort hierbij slechter, met name door conflicten rond de versmalling en het grotere risico op verstoppingen door dubbel geparkeerde vrachtauto's¹.

Deze resultaten geven geen aanleiding het uitgangspunt van eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid, van Spaarne naar station) te heroverwegen.'

Zo zie je maar hoe Hartje Haarlem aan zo'n versmalling ten onder gaat, inmiddels ook nog eens in een verlengde uitvoering !

¹ BGC geeft in haar conclusie aan dat de crux in deze wordt gevormd door de versmalling:

'In de variant Eye Opener is de kans op vertraging door het tweerichtingsverkeer groter. De belangrijkste oorzaak is de versmalling van de Gedempte Oude Gracht tot een enkele rijstrook tussen de De Witstraat en de Kleine Houtstraat, waar slechts in één richting tegelijk een auto kan rijden

***Incidenteel** kan een vergelijkbare vertraging ontstaan door dubbel geparkeerde vrachtauto's die in de tweerichtingsvariant ook nog aan beide zijden van de weg kunnen staan.'*

3. **Waarom is het alternatief 'doorstromen' beter voor de stad ?**

Het begint al met de typering 'doorstromen':

- 'Linksaf de Raaks op' wordt verboden,
- de verkeersstromen op de Gedempte Oude Gracht kruisen elkaar dus niet meer,
- het verkeer stroomt heel logisch in beide richtingen ongehinderd door, en kan de bus dus ook op geen enkel moment hinderen.

Bovendien weet ieder die voor de Gracht kiest, dat hij er niet mag stoppen op de rijbaan, maar enkel op de multifunctionele strook, en dan nog alleen om mensen en/of goederen in en uit te laden (laden en lossen), met een streng handhavingsregime.

Dit gegeven dat je op de Gracht niet kunt parkeren in samenhang met de constatering, dat je een offer moet brengen om op de Gracht te komen (Noord-Zuid), of er weer af te geraken (Zuid-Noord²), vermindert niet alleen de verkeersdruk, maar bevordert tezelfdertijd dat de Gracht, en daarmee de gehele binnenstad, van alle kanten goed bereikbaar blijft!

Dat effect wordt versterkt, doordat diegene die dat offer over heeft 'voor zijn besognes in de stad' gewoon in de binnenstad kan blijven circuleren, zonder voor een volgend adres genoopt te worden om te rijden (= eigen aan eenrichtingsverkeer)

Daarmee wordt een goede verkeerscirculatie in de binnenstad bevorderd !

4. Het voordeel van 'doorstromen' is verkeerstechnisch van aard, het bevordert ten eerste de bereikbaarheid van het stadscentrum, zonder af te doen aan de doorstroming van de Zuidtangent !

Het plan van de gemeente 'eenrichtingsverkeer' werkt op dit punt alleen maar contra-productief uit.

Je moet altijd maar zien te komen bij dat ene beginpunt bij de Turfmarkt, en loopt daarbij het niet gering risico te moeten wachten in de file voor de geopende Langebrug, ook als je komend vanuit het Westen over de Kampersingel rijdt.

Vervolgens wordt je mondjesmaat toegelaten tot de Gracht, want zowel 'de Gracht op' als 'bij de verlengde versmalling' heeft het (tegemoetkomend) busverkeer uiteraard voorrang.

En meer algemeen, nodeloos omrijden of wachten in de file voor de brug zijn slecht voor het milieu, en dus slecht voor de stad.

² het resultaat van de experimenten kan zijn, dat je komend vanaf de Turfmarkt na je stop op de Gracht, over de Parklaan hebt terug te rijden om uiteindelijk weer op het Spaarne uit te komen (ten Noorden van de Koudenhorn).

5. Eenrichtingsverkeer³ levert geen doorstromen op, maar een marginalisering van de doorstroming, en daarmee een marginalisering van de bereikbaarheid van het stadscentrum !

Marginaal in drieërlei opzicht:

- in de eerste plaats omdat je bij eenrichtingsverkeer, zeker in een stad als Haarlem, veel en langdurig moet omrijden,
- in de tweede plaats omdat door de versmalling de capaciteit van die ene richting nog verder wordt beperkt,
- in de derde plaats - last but not least - omdat je eerst nog maar eens moet zien hoe lang het duurt voordat je de Gracht bereikt:
is de Langebrug open dan sta je in de file, zelfs als je van de Kampersingel komt.

³ Inzake het HVVP, in Bijlage A bij het besluit van B&W van 7 maart 2006 wordt opnieuw naar voren geschoven, dat volgens het HVVP 'de variant met éénrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht het meeste draagvlak heeft'.

Tot iets anders dan 'de minste slechte variant van een drietal opties' mag men evenwel niet concluderen (Haarlems Dagblad van 11 januari 2002 - bijlage):

'Martin de Vries (oud-wethouder D66) van de Centrum Management Groep, waarin ondernemers en eigenaren van panden in de binnenstad zijn vertegenwoordigd, hekelde de wijze waarop de afsluiting (!) van de Gedempte Oude Gracht in het verkeers- en vervoersplan was terecht gekomen.

Van Viegen kwam echter niet terug op het voorstel van het college om de Gedempte Oude Gracht af te sluiten (1). Ze zei wel toe ook twee andere alternatieven, eenrichtingsverkeer (2) of een barrière ter hoogte van het Verwulft (3), aan de bevolking te willen voorleggen.'

Het alternatief 'Doorstromen' laat als enige - de sociale en economische de bereikbaarheid van - de stad wél in haar waarde, en past volledig in het in het HVVP neergelegd beleid (pag 6):

'Vertrekpunt in het HVVP voor de planvorming van het centrum is een autoluwe binnenstad. Het is voor het autoverkeer niet meer mogelijk door de binnenstad te rijden.

Dit heeft de meeste betekenis voor de Gedempte Oude Gracht, die dan alleen nog bereikbaar is voor bestemmingsverkeer.

6. **De bereikbaarheid van het stadscentrum**

Het 'bereikbaar zijn en blijven van het stadscentrum' is van fundamenteel belang voor een economisch goed functioneren van het stadscentrum: wat er met grote vrachtwagens inkomt, moet er met busjes en personenauto's weer uit⁴.

Bovendien wordt de bereikbaarheid mede bepaald door de aard van het bezoek dat men aan de stad brengt: wie er eventjes iets moet halen of brengen, ergert zich aan omrijden of een verwijzing naar een parkeergarage - als die al niet vol zit!⁵

⁴ Uit het rapport van Bureau Goudappel Coffeng II van 24 januari 2006 'laden en lossen op de Gedempte Oude Gracht', pag 4

'De frequentie van de laadactiviteit ligt hoger dan het lossen van de goederen.

Bij 71% van de bedrijven worden dagelijks één of meer keren per dag goederen opgehaald. Eenderde van de respondenten geeft aan dat dit twee tot vijf keer per dag gebeurt. Circa 26% laadt zelfs vijf keer of vaker goederen.

Voor het ophalen van goederen worden voornamelijk bestelauto's en personenauto's gebruikt.'

⁵ Uit het rapport van Bureau Goudappel Coffeng II van 24 januari 2006 'laden en lossen op de Gedempte Oude Gracht', pag 8

'Voor een ander deel van de bezoekers aan de Gedempte Oude Gracht zijn de garages niet altijd acceptabel.

De functies aan de Gedempte Oude Gracht worden primair gekenmerkt door het doen van gerichte bezoeken van relatief korte duur.

In de ASVV 2004 wordt het verband beschreven tussen de verblijfsduur en de maximaal acceptabele loopafstand. Bij een korte verblijfstijd in het gebied accepteert men een relatief korte loopafstand.'

Deze notie parafraserend,
wie voor 'heel eventjes laden en lossen' (= iets afgeven of iemand afzetten) op de Gracht moet zijn, is 'een fors stuk moeten omrijden' of 'parkeren in een parkeergarage' geen optie - dat werkt niet !

7. Op het belang van bereikbaarheid voor de economie van de stad heeft ook het Bureau Ecorys gewezen, dat zich vooral zorgen maakt over de problemen die ontstaan door de cultuur van het stapelen van eenrichtingsverkeer op eenrichtingsverkeer.

Gevraagd naar de economische effecten van eenrichtingsverkeer op de binnenstad

komt Ecorys op pag 12 van haar rapport van 16 juni 2005 tot de conclusie, dat die effecten **negatief** zijn, en **in omvang substantieel**:

'De reistijd-effecten voor de automobilisten van deze verkeerscirculatie-maatregelen kunnen groot zijn.

Door de toename van het gebruik van eenrichtingsverkeer, komt er meer omrijverkeer.

Bij het gebruik van een parkeergarage moet veelal ofwel bij het inrijden van de parkeergarage of bij het uitrijden van de parkeergarage omgereden worden (bijvoorbeeld bij parkeergarage Appelaar).

Ook moet er een omrit gemaakt worden indien er geen ruimte gevonden wordt op de Gedempte Oude Gracht voor het laden / lossen.

Aangezien er nog geen volledig uitgewerkt verkeerscirculatieplan is, is het niet mogelijk om de effecten daarvan in te schatten. Wel is duidelijk dat de effecten negatief zijn en in omvang substantieel.'

8. Wat heeft de gemeente met en na dit rapport van juni 2005 gedaan ?

Geen verkeerscirculatieplan opgezet !

Maar wel besloten de capaciteit van het verkeer op de Gracht verder te beperken door een versmalling aan te brengen die geen enkele bijdrage levert aan een betere verkeersafwikkeling.

3. Inderdaad, met een en dezelfde infrastructuur moet thans gekozen worden tussen twee varianten, die elk voor zich waarborgen een goede doorstroming van de Zuidtangent.

Maar als het gaat om de bereikbaarheid van het stadscentrum voor bewoners, bedrijven en bezoekers, is er sprake van een fors de stad bedreigend verschil.

4. Het alternatief 'doorstromen' houdt als enige zowel de 'bereikbaarheid van de binnenstad' als de 'circulatie in de binnenstad' in stand, zodat Haarlem voor haar ontsluiting kan blijven rekenen op de Gracht als haar levensader.

Wordt gekozen voor eenrichtingsverkeer dan wordt zowel de bereikbaarheid van, als de verkeerscirculatie in, het centrum gemarginaliseerd.

En denk a.u.b niet dat Eye Opener overdrijft !

5. Juist die ondernemers die met hun alternatieve nering het grootwinkelbedrijf completeren, en daardoor mede verantwoordelijk zijn voor de kwalificatie de beste winkelstad van Nederland, hebben hun inschatting op dit punt reeds zomer 2005 gemaakt, door op te hangen de door Eye Opener vervaardigde poster.

Het gaat hier om zo'n 90 à 100 % van de winkeliers op

- de Gedempte Oude Gracht,
- de Zijlstraat,
- de Nassaulaan,
- de Koningsstraat,
- de Botermarkt,
- de Gierstraat,
- de Barrevoetestraat,
- de Schagchelstraat,
- de Kleine Houtstraat
- en de Anegang.

De fotoreportage 'Haarlems welvaren in actie' treft u aan op onze website 'www.eyeloper.nu'.

Kort en goed, de bereikbaarheid van, en de verkeersafwikkeling in, het stadscentrum van Haarlem staat op het spel.

Dat raakt alle betrokkenen, zowel de bewoners, als de ondernemers, als de bezoekers van de beste winkelstad van Nederland !

Met vriendelijke groet,


Ghisèle Ideler
(voorzitter)

Nota Bene:

De beide rapporten Goudappel Coffeng en het artikel uit het Haarlems Dagblad zijn in de emailversie in pdf-vorm bijgevoegd.

Het rapport Ecorys is te vinden op de website 'www.eyeopener.nu', evenals de fotoreportage 'Haarlems welvaren in actie'.