

## NOTITIE

---

Onderwerp                   Nota van antwoord  
Project                       Vijfhoek - herinrichting Barrevoetestraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt  
Opdrachtgever            Gemeente Haarlem  
Projectcode                123588  
Status                       Definitief  
Datum                        8 november 2021  
Referentie                 123588/21-016.656  
Auteur(s)                  W.F. van den Berg MSc

Gecontroleerd door       A.E.L. Geerlings MSc  
Goedgekeurd door        W.F. van den Berg MSc  
Paraaf



Bijlage(n)                 Lijst met zienswijzen en reacties

Aan                         Gemeente Haarlem                   M. Hoefakker  
Kopie                       -   -

---

## 1 DOEL VAN DE NOTA

Deze nota doet dienst als beantwoording op alle zienswijzen die zijn verzameld in de inspraakperiode van het voorlopig ontwerp (VO) van de herinrichting van de Barrevoetestraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt. Op dinsdag 21 september 2021 is het VO vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem. De inspraakperiode heeft plaatsgevonden tussen 22 september 2021 en 3 november 2021. De documenten die hiervoor beschikbaar waren gesteld zijn een annotatie, het voorlopige ontwerp, de ontwerpnota, een kostenraming en een toelichting op groenslingers.

Tijdens de inspraakperiode zijn de zienswijzen verzameld en thematisch gecategoriseerd. Iedere opmerking op het ontwerp, veelal meerdere binnen 1 inzending, is apart opgenomen en beantwoord. De lijst met reacties op de zienswijze is toegevoegd als bijlage aan deze nota.

Op 12 oktober 2021 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in de Nieuwe Kerk aan het Nieuwe Kerkplein over de herinrichting. Daarbij waren ongeveer 30 betrokkenen aanwezig. In deze nota van antwoord is een korte weergave van deze bijeenkomst opgenomen.

Parallel aan de herinrichting van de Barrevoetestraat, Keizerstraat en parkeerplaatsen Botermarkt zijn er voorbereidingen gaande voor de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek. Deze ontwikkelingen hebben een relatie met elkaar en het is daarom niet vreemd dat er ook veel vragen zijn gesteld tijdens deze

zienswijzeprocedure over het voetgangersgebied. Om die reden is in deze nota van antwoord een hoofdstuk opgenomen over de uitbreiding van het voetgangersgebied.

## 2 UITBREIDING VOETGANGERSGEBIED

De wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen heeft in maart 2018 als burgerinitiatief een wijkverkeersvisie opgesteld en aangeboden aan het college. In de visie zijn 6 urgente knelpunten in de wijk aangedragen, welke volgens de bewoners een oplossing vóór 2022 vragen. De rode draad in deze wijkverkeersvisie is het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers en het verminderen van auto- en vrachtverkeer. Dit zal onder andere resulteren in een autoluwe wijk met een verbeterde stadsdistributie van gemotoriseerd verkeer. Deze uitgangspunten sluiten aan bij de beleidsambities van de gemeente Haarlem, namelijk de transitie naar duurzame mobiliteit en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

De gemeente heeft budget beschikbaar gesteld om de wijkverkeersvisie te onderzoeken op haalbaarheid, effectiviteit en consequenties van de opgestelde maatregelen. Het adviesbureau Mobycon heeft dit onderzoek uitgevoerd en een advies opgesteld, welke in april 2020 is overhandigd aan de gemeente. Op basis van dit advies heeft het college een gemotiveerd besluit genomen over de te nemen maatregelen. Het hoofddoel van de maatregelen in de Vijfhoek is het verminderen van verkeershinder. De autoluwe instelling draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en het creëren van groen. Daarnaast wordt de groei van het fietsgebruik gefaciliteerd.

De maatregel om de parkeercapaciteit in de Vijfhoek te reduceren is conform het 'Mobiliteitsbeleid Haarlem 2040' en draagt bij aan het streven om de Vijfhoek autoluw te maken. Het is dan ook de intentie om uiteindelijk het hele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren. Zover is het nu nog niet.

De opgave die nu uitgewerkt wordt in de Vijfhoek bestaat uit 4 delen:

- het nemen van verkeersmaatregelen in de wijk. Dit betreft een lengtebeperking voor (vracht)auto's en bestelbussen en het omdraaien van enkele rijrichtingen. Een deel van deze werkzaamheden is gereed. Een deel wordt in 2022 gerealiseerd;
- het aanleggen van een fietsstraat over de Barrevoetestraat en Keizerstraat;
- het vervangen van parkeerplaatsen voor trottoir, groen en laad-losplaatsen;
- het uitbreiden van het voetgangersgebied in de wijk.

Het uitbreiden van het voetgangersgebied is nog in ontwikkeling. De contour van dit gebied is weergegeven in afbeelding 2.1. De volgende straten komen te vallen onder het nieuwe voetgangersgebied:

- Barrevoetestraat;
- Botermarkt;
- Breestraat;
- Drapenierstraat (deels);
- Lange Annastraat;
- Lange en Wester Bogaardstraat;
- Lange Raamstraat;
- Korte Gierstraat;
- Tuchthuisstraat;
- Vlamingstraat;
- Wolstraat (deels).

De groen gearceerde straten maken momenteel al deel uit van het voetgangersgebied. De gele en paarse straten maken deel uit van het toekomstige voetgangersgebied. De cirkels markeren mogelijke camerolocaties bedoeld voor handhaving.

Hoewel het nog wordt uitgewerkt gaat het voetgangersgebied qua regels lijken op de rest van het voetgangersgebied in de binnenstad. Het voetgangersgebied is verboden voor auto's, motoren,

vrachtwagens, brommers en scooters. Tussen 06.00 en 11.00 uur mogen auto's, vrachtwagens en motoren hier wel laden en lossen. Met een ontheffing is het bovendien toegestaan om buiten deze tijden met een auto, vrachtwagen of motor het gebied in te rijden.

Afbeelding 2.1 Duiding uitbreiding voetgangersgebied



### Parkeren in het voetgangersgebied

De herinrichting van de fietsstraat wordt uitgevoerd vooruitlopend op het vergroten van het voetgangersgebied in de Vijfhoek. Hierop anticiperend worden in dit ontwerp aan de Botermarkt, Keizerstraat en Barvoetestraat 28 parkeerplaatsen en 8 laad- en losplaatsen aangebracht. De gehandicaptenparkeerplaats op kenteken blijft gehandhaafd, maar wordt wel verplaatst.

Voor de opgeheven parkeerplaatsen komen geen parkeerplaatsen terug. In de ondergrondse parkeergarage Raaks is voldoende capaciteit om deze plaatsen op te kunnen vangen. In de rest van het toekomstig voetgangersgebied zijn geen openbare parkeerplaatsen aanwezig. Daar verdwijnen dan ook geen parkeerplaatsen. Binnen het toekomstig voetgangersgebied zijn wel diverse inpandige garages. Deze kunnen blijven bestaan. In het voetgangersgebied kan in principe niet geparkeerd worden.

### Laden en lossen

In het voetgangersgebied kunnen tussen 06.00 en 11.00 uur auto's, vrachtwagens en motoren laden en lossen. Tussen 11.00 en 12.00 uur kan er toegang worden verleend aan duurzame voertuigen voor laden en lossen. Tussen 12.00 en 18.00 uur kan er bij aantoonbare noodzaak maximaal 1 uur toegang worden verleend.

### **Bollards en camera's**

In het huidige voetgangersgebied wordt er gewerkt met bollard (beweegbare paaltjes) en een pasjessysteem. In het nieuwe gebied komen camera's die controleren of voertuigen in dit gebied aanwezig mogen zijn. Er komen geen nieuwe bollards bij. De bollards die er al staan zullen daar (voorlopig) blijven.

Een camerasysteem is goedkoper om aan te leggen en te beheren ten opzichte van de bollards die regelmatig te maken hebben met aanrijdschade. De fysieke barrière van de bollards komt te vervallen, wat een aandachtspunt is voor de zichtbaarheid van het voetgangersgebied.

### **Toegang tot het voetgangersgebied**

Een bewoner mag in het voetgangersgebied met een gemotoriseerd voertuig laden en lossen voor maximaal 1 uur. Bij aantoonbaar beschikking hebben over een inpandige parkeerplek/gebruik Gangolfpleintje geldt deze maximale tijdsduur niet, op voorwaarde dat inpandig wordt geparkeerd.

Voor verhuizen, spoedreparaties, pakketdiensten, nood- en hulpdiensten en dergelijke, worden regelingen opgesteld om toegang te krijgen tot het voetgangersgebied. Dit is nog in de uitwerkingsfase.

### **Bezoekersregeling**

Er bestaan geen speciale vrijstellingen voor bezoekers. In uitzonderlijke situaties (zoals bij het verlenen van toegang aan een mantelzorger) kan een vrijstelling aangevraagd worden.

### **Proces uitwerking voetgangersgebied**

Ten tijde van de inspraakperiode van het voorlopig ontwerp (VO) van de herinrichting van de Barrevoetstraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt wordt het voetgangersgebied verder uitgewerkt. In het voorjaar van 2022 wordt hierover met de inwoners van de wijk gecommuniceerd. Tijdens de inspraakperiode en de informatiebijeenkomst van 12 oktober 2021 zijn diverse vragen gesteld over het voetgangersgebied. Deze vragen worden in dit proces meegenomen.

## **3 INFORMATIEBIJENKOMST 12 OKTOBER 2021**

Op 12 oktober 2021 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in de Nieuwe Kerk aan het Nieuwe Kerkplein over de herinrichting. Tijdens de bijeenkomst zijn er vragen gesteld over thema's gekoppeld aan de herinrichting en het voetgangersgebied. Deze thema's zijn hieronder benoemd.

### **Herinrichting Barrevoetstraat, Keizerstraat en parkeerplaatsen Botermarkt**

- het voorgestelde profiel in het voorlopig ontwerp komt voort uit een compromis in ruimteverdeling voor lopen, fietsen, vergroening en autoverkeer. Het profiel van de Barrevoetstraat en Keizerstraat is smal. Vandaar dat er specifieke keuzes gemaakt zijn met betrekking tot de breedte van het trottoir en de rijbaan, waarin ook gekozen is voor schuine trottoirbanden;
- over het algemeen is men positief over de groenslinger;
- de laad- en losplaatsen zijn gesitueerd waar veel laad- en losverkeer is. Ze zijn geplaatst op de plekken waar de breedte van het trottoir dat toelaat;
- in het voorlopig ontwerp zitten op 2 locaties een gehandicapten parkeerplaats (GHP). In het definitief ontwerp vervalt de plek op de Barrevoetstraat. De plek op de Botermarkt is gekoppeld aan een vast nummerbord;
- nu de Barrevoetstraat en Keizerstraat een nieuw profiel krijgen is het ook wenselijk om de voetgangersroute vanuit Raaks richting de Botermarkt/Vijfhoek hier overheen te laten lopen. Dit wordt binnen de gemeente uitgezocht;
- in het plan zijn er fietsnietjes voorzien in de Barrevoetstraat en Keizerstraat om het hier mogelijk te maken de fiets te stallen in plaats van tegen de gevels of straatmeubilair. De hoeveelheid benodigde nietjes is een inschatting. Op de Botermarkt is bewust niet voor nietjes gekozen. De gemeente is actief met het stallingsbeleid. Dat gaat verder buiten deze opgave om;
- tijdens de realisatie blijven woningen en bedrijven bereikbaar. Met de aannemer worden afspraken gemaakt over deze bereikbaarheid en het mogelijk maken van laden en lossen. Als er precies voor de

deur gewerkt wordt kan het zijn dat gedurende een korte tijd de woning of winkel minder toegankelijk is. Dit gaat in goed overleg.

### Voetgangersgebied

De onderstaande vragen zijn gesteld met betrekking tot het voetgangersgebied. Deze worden meegenomen in de verdere uitwerking.

- wie mogen wanneer in het gebied?
- hoe zit het met pakketdiensten?
- hoe kunnen zware spullen thuis afgeleverd worden?
- wat is de relatie met de milieuzone? Welke wagens vallen onder de milieuzone? Wat is de precieze fasering van de milieuzone en is dit duidelijk bij de mensen?
- hoe kan je een ontheffing aanvragen en hoeveel kost het?
- hoe zit het met de overgang van de bollards naar het camerasysteem?
- routing rondom het voetgangersgebied. Hoe voorkomen wij dat auto's zich vast rijden?
- waarom wordt het autoluwe gebied niet verder doorgetrokken over de Keizerstraat? Nu blijft een deel wel bereikbaar met de auto en zijn bewoners bezorgd over hoge intensiteiten in de straat;
- hoe gaan wij om met een waterbedeffect als de auto's uit het voetgangersgebied geweerd worden?
- hoe gaan wij om met de overlast van de coffeeshop?
- krijgen wij langs de Jopenkerk geen nieuwe sluiproute?
- zou de 5-meterbeperking ook in meer gebieden moeten gelden?
- waar moet je parkeren als parkeerplaatsen opgeheven worden? Zijn er nog andere alternatieven voor bezoek om ergens te parkeren (grotere plaatje vanuit P&R/Nieuwe mobiliteitsbeleid)?

### Overig

- er is sprake van een rattenprobleem in de Barrevoetestraat en Keizerstraat. Uit de rioolinspecties blijkt hier echter geen knelpunt te zitten. Het riool verkeert in prima staat en het aanpassen van de riolering zit daarom ook niet in deze opgave;
- komt er nog een bezwaarmogelijkheid naast mogelijkheid tot inspreken bij de raad? Nee, inspreken bij de raadsvergadering is de laatste formele mogelijkheid om bezwaar tegen de plannen voor de herinrichting van de Keizerstraat en Barrevoetestraat in te dienen.

## 4 AANPASSINGEN EN AANDACHTSPUNTEN VOOR HET ONTWERP

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn de volgende punten gewijzigd in het ontwerp:

- het wegprofiel krijgt een omgekeerd dakprofiel. Dat betekent dat het midden van de weg op het laagste punt ligt en daar al het regenwater naar toe stroomt. In het midden van de weg komen kolken;
- er is navraag gedaan met betrekking tot de parkeerplaats voor mindervaliden. Hierdoor is het ontwerp aangepast;
- de kleur van de rabatstroken in de rijbaan worden aangepast van rode strengpersklinkers naar een zwarte kleur.





## BIJLAGE: LIJST MET ZIENSWIJZEN EN REACTIES

Nr	Achternaam	Thema	Opmerking	Beantwoording
1	van Betten	algemeen	Ik juich het plan van harte toe! Succes. In mijn straat, de Gasthuisstraat, geniet ik van de rust na 11 uur.	Bedankt voor uw reactie.
2	Buurma	parkeren	Ik ben voor mijn werk afhankelijk van de auto. Ik woon op het Doelenplein en als je ziet hoeveel parkeerplekken de afgelopen jaren verdwenen zijn word je als bewoner echt niet vrolijk: - een halve straat weg als parkeerplek door de bouw van twee appartementsgebouwen op het Boereplein - parkeerplekken alleen voor elektrische auto's (onbetaalbaar met mijn inkomen) - parkeerplekken opgedoekt voor de plaatsing van afvalcontainers - parkeerplekken voor tuintjes e.d. - de Gedempte Voldersgracht die ik niet meer in kan rijden om te parkeren tenzij ik eerst de hele stad doorrijd (Ik kom vanuit de Zijlweg de stad in) - plekken alleen nog maar bestemd voor laden en lossen (Jopenkerk, ged. Raamgracht)	De maatregel om de parkeercapaciteit in de Vijfhoek te reduceren is conform het 'Mobiliteitsbeleid Haarlem 2040' en draagt bij aan het streven om de Vijfhoek autoluw te maken. Het is dan ook de intentie om uiteindelijk het hele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren. Daarnaast is het mogelijk in de openbare parkeervoorzieningen van het centrum een parkeerplaats te huren of te kopen. In dit geval bent u zeker van een parkeerplek. Er zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar in de Raaks parkeergarage.
3	Buurma	parkeren	SERIEUS! Waar gaat dit naar toe, dacht ik vanavond bij het parkeren op de Oranjekade. Nou het wordt nog erger, dacht ik bij het lezen van uw schriftelijke aankondiging die ik net in mijn brievenbus vond! De hele wijk moet kennelijk autovrij worden. "Zonder geparkeerde auto's".	Deze zienswijze procedure gaat specifiek over de herinrichting van de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt. Parallel wordt de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek nader uitgewerkt. Omdat deze ontwikkelingen met elkaar te maken hebben is een paragraaf in de nota van antwoord opgenomen over het toekomstig autoluw maken van het gebied. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.
4	Buurma	parkeren	Natuurlijk gaat dat er op papier heel schattig en fijn uitzien, zo'n autovrije straat, spelende kinderen etc. Maar de realiteit is dat bewoners van deze buurt érgens hun auto kwijt willen en toch naarstig op zoek gaan naar parkeerplek. Is daar ook over nagedacht? Al die auto's van bewoners die rondjes door de buurt rijden op zoek naar een plekje maakt de wijk niet autoluw.	De uitbreiding van het voetgangersgebied gaat er niet toe leiden dat het gebied autovrij is. We verwachten bij de introductie van de maatregelen dat er gezocht gaat worden naar een parkeerplaats, maar dat deze overlast door gewinning na een aantal maanden afneemt.
5	Buurma	parkeren	Ik heb een ander voorstel: Maak de buurt autoluw voor bezoekers van het centrum van Haarlem. Inderdaad laad- en losplekken voor bedrijven, Kiss and ridezones, misschien zelfs gebieden waar alleen bewoners toegang toe hebben. Maar stel in de Keizer- en Barvoetestraat en op de Botermarkt ook een aantal extra plekken beschikbaar voor bewoners. Of bied een alternatief in de vorm van een betaalbare parkeerplaats in een garage.	Er is een bewuste keuze gemaakt om geen parkeren meer toe te staan op de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt en deze in te richten als fietsstraat. Dit is gedaan om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan veilige en duurzame mobiliteit. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om de straat te vergroenen. Het is mogelijk om bij de verschillende omliggende parkeergarages abonnementen af te sluiten.
6	Raaff	parkeren	De voorgenomen herinrichting is een prima idee.	Bedankt voor uw reactie.
7	Raaff	parkeren	Helaas is het gevolg van de herinrichting ook dat er vele parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Daardoor zal de druk toenemen om auto's elders in de Vijfhoek te parkeren. Huidige bewoners van de Vijfhoek zullen in deze nieuwe situatie dan nog meer moeite krijgen om hun auto's te parkeren. (Momenteel komt het regelmatig voor dat ik een half uur rondjes in de wijk moet rijden voordat ik een parkeerplaats kan vinden.)	In de Barvoetestraat, Keizerstraat en Botermarkt verdwijnen 28 parkeerplekken, waardoor de parkeerdruk in de directe omgeving kan toenemen voor de automobilisten die in de wijk op zoek gaan naar een parkeerplek. We verwachten dat deze extra druk door gewinning in de eerste maanden na de invoering van de maatregelen afneemt. In de directe omgeving van deze straten staat de Raaks parkeergarage. Het is mogelijk een abonnement af te sluiten om hier te parkeren. Ook kunnen bezoekers hier parkeren. Er zijn geen regelingen voor kortingen om hier te kunnen parkeren.
8	Raaff	parkeren	Een herinrichtingsplan zonder plan over enige compensatie van verloren parkeerplaatsen is mijns inziens een onvoltooid stukje stafwerk. Daarom verzoek ik de gemeente om maatregelen te nemen om het aantal parkeerplaatsen in de wijk te vergroten. Een idee is om de bomen op de Gedempte Voldersgracht tussen de Jopenkerk en Elres te verplaatsen uit de parkeervakken naar het naastgelegen brede trottoir; dat levert ca 5 extra parkeerplaatsen op. Hoewel dit een druppel op een gloeiende plaats is, denk ik dat er meer van dit soort maatregelen mogelijk moeten zijn.	Er is een bewuste keuze gemaakt om geen parkeren meer toe te staan op de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt en deze in te richten als fietsstraat. Dit is gedaan om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan veilige en duurzame mobiliteit. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om de straat te vergroenen. De gemeente heeft een afweging gemaakt in de leefbaarheid van de Vijfhoek in relatie tot de mogelijkheden tot parkeren. Er worden geen nieuwe parkeervakken aan het gebied toegevoegd.
9	Hoogland	parkeren	Mijn eerste zorg ligt bij de bewoners parkeergarage aan het Gangolfpleintje, waarvan onze familie al sinds de oprichting gebruik maakt. Graag hoor ik van u dat het de intentie van de gemeente is dat de auto-parkeerfunctie blijft bestaan (ik heb al eens iemand horen opperen dat daar fietsparkeren zou moeten komen). Bij deze wil ik er ook voor pleiten dat de toegankelijkheid van deze garage wordt verbeterd voor verkeer komend uit de Tuchthuisstraat. Dit zou kunnen door het inrijverbod ca 30 meter te verplaatsen vanaf de hoek naar de inrit van de garage. Hierdoor wordt voorkomen dat, in mijn geval soms wel 3 keer per dag, ik ca 3 km om moet rijden via Barvoetestraat, Keizerstraat, Wilhelminastraat, Raamsingel, Gasthuisingel, Kampersingel, Turfmarkt, Spaarne, Gedempte Oude Gracht, Botermarkt. En dit geldt waarschijnlijk voor een groot aantal gebruikers van de garage die vanuit de Vijfhoek naar hun parkeerplek willen. Een hele mooie kans om het aantal rijbewegingen en brandstofverbruik te beperken naar mijn idee.	Er zijn geen aanpassingen voorzien bij het Gangolfpleintje door de herinrichting van de Keizerstraat, Barvoetestraat en de aanpassingen aan de parkeervakken op de Botermarkt. De parkeerfunctie op het Gangolfpleintje blijft dus bestaan.  Gezien het huidige profiel van de Botermarkt (ca. 3,8 meter) is het wegprofiel niet geschikt voor tweerichtingsverkeer. Conform de richtlijn voor wegen (ASVV 2021) zou het profiel tenminste 4,8 meter breed moeten zijn om elkaar veilig te passeren. Dit is vanwege tegemoetkomend verkeer en de mogelijkheid voor het gemotoriseerd verkeer om de fiets in te halen. We passen het inrijverbod niet aan.
10	Hoogland	autoluw	Een andere zorg is de beoogde regeling met camera's. Ik vraag mij af of een systeem met pasjes niet praktischer is. Het komt wel eens voor dat je in een andere auto rijdt, bijv een leenauto van de garage, dan kom je er dus niet door (ik neem aan dat de betreffende straten dan alleen toegankelijk zijn met op-en-neer palen ?); of komen de kinderen met hun auto de kleinkinderen afleveren of ophalen, hoe gaan we dat doen? Ik zou graag meer informatie krijgen over hoe dat soort zaken in de praktijk worden opgelost.	Deze zienswijze procedure gaat specifiek over de herinrichting van de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt. Parallel wordt de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek nader uitgewerkt. Omdat deze ontwikkelingen met elkaar te maken hebben is een paragraaf in de nota van antwoord opgenomen over het toekomstig autoluw maken van het gebied. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.
11	Hoogland	trottoirs	Wat betreft het profiel met de trottoirs in de Barvoetestraat wijkt dat wel af van de rest van de wijk. Vind het als fietser wel handig om bij tegenliggers eventueel makkelijk uit te kunnen wijken.	Het profiel van de trottoirs wijkt inderdaad af in relatie tot de rest van de wijk. Dit heeft te maken met dat de Barvoetestraat, Keizerstraat en Botermarkt in hogere mate een verkeersfunctie hebben ten opzichte van de andere straten in de Vijfhoek, die vooral een verblijfsfunctie hebben.
12	Anoniem	groen	Hierbij wil ik je laten weten dat wij erg enthousiast zijn over de voorgenomen herinrichting van de Keizerstraat, met name over de groenvakken. Vorig jaar heb ik (Eveline) namens meer dan 20 bewoners een groenvak aangevraagd, dus ik denk dat ik ook namens hen spreek. Veel van de ondertekenaars zeiden destijds ook mee te willen helpen aan het onderhoud van zo'n vak.	Fijn om te horen, wij nemen uw reactie mee.
13	Anoniem	groenslinger	Verder zijn wij samen met onze overburen (#2) geïnteresseerd in het aanbrengen van een groenslinger. Kunnen we ons bij jou hiervoor opgeven?	De groenslingers zijn in het voorlopig ontwerp als een concept gepresenteerd. Parallel met de zienswijzeprocedure is het concept besproken met verschillende afdelingen binnen de gemeente Haarlem, nood- en hulpdiensten en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Het initiatief kan rekenen op enthousiasme, maar de Barvoetestraat en Keizerstraat zijn niet de twee geschikte locaties om de groenslingers voor het eerst te realiseren. Dat komt door de verkeersfunctie van deze straten en het gebied is in mindere mate een verblijfsgebied. De hoeveelheid vrachtwagens en de beplanting op hoogte vormen een risico. We moedigen bewoners van de Keizerstraat en Barvoetestraat wel aan om een gevultuintje aan te vragen. Zo kunnen we groene gevels realiseren.
14	Anoniem	fietsparkeren	Tot slot: ik zag in de tekening dat er ook ruimte komt voor fietsparkeren. Zou jij toelichting kunnen geven op het soort parkeerplaats dat gepland staat? Heikes of zo'n plateau dat precies op een parkeervak past? Het lijkt nu alsof 1 parkeerplaats recht voor ons raam komt te staan. Iets meer naar links zou perfect zijn.	Op dit moment zijn er geen voorzieningen voor het tijdelijk stallen van fietsen in de Keizerstraat en
15	Vleij	fietsstraat	Ik sta in principe positief tegenover de voorgestelde veranderingen Keizerstraat en Botermarkt, op dit moment is het redelijk lastig met de fiets en ruimte, dat wordt beter na de aanpassing verwacht ik.	Bedankt voor uw reactie.



16	Vleij	parkeren	1. De verdwenen parkeerplaatsen zullen de parkeerdruk verder opvoeren in de buurt, wellicht is het tijd om eens te kijken naar de, naar mijn mening, onterechte bepaling dat sommige adressen (vooral nieuwere gebouwen) geen gebruik kunnen maken van de bezoekers parkeerregeling en/of bewonersparkeren. Bewoners van deze adressen (bv Gedempte Voldersgracht 4 en de nieuwe Raaks 3 gebouwen) kunnen geen gebruik maken van bezoekers regelingen of bewonerskorting voor de Raaks garage, waardoor deze auto's in de buurt op straat geparkeerd worden. Er zullen niet minder mensen gebruik maken van een auto in de buurt door deze reconstructie, dus voldoende mogelijkheden voor bewoners en bezoek om te parkeren zou fijn zijn waarbij alle adressen dezelfde mogelijkheden krijgen om bezoek te ontvangen.	In de Barvoetestraat, Keizerstraat en Botermarkt verdwijnen 28 parkeerplekken, waardoor de parkeerdruk in de directe omgeving kan toenemen voor de automobilisten die in de wijk op zoek gaan naar een parkeerplek. In de directe omgeving van deze straten staat de Raaks parkeergarage. Het is mogelijk een abonnement af te sluiten om hier te parkeren. Ook kunnen bezoekers hier parkeren. Er zijn geen regelingen voor kortingen om hier te kunnen parkeren.
17	Vleij	autoluw	Wordt er voldoende rekening gehouden met de toelevering en maaltijdbezorging (thuisbezorgd) van de Botermarkt? Deze herstructurering zou niet nadelig mogen uitpakken voor de restaurants rondom de Botermarkt, die het al moeilijk genoeg hebben gehad (en mogelijk nog gaan krijgen).	De Botermarkt wordt onderdeel van het voetgangersgebied. Het voetgangersgebied en de voorwaarden waaronder vrijstellingen vergeven kunnen worden is nog in ontwikkeling. Daar komen we op terug in het voorjaar 2022. Uw zorg nemen we daarin mee.
18	Crul	bebording	Op dit moment is de Keizerstraat richting Wilhelminastraat afgesloten vanwege de wegwerkzaamheden rond Raaks III. Daarmee is de verkeerschaos compleet. Niemand trekt zich ook maar iets aan van de borden voor het eenrichtingsverkeer, die soms ook nog eens pal vóór elkaar zijn geplaatst. En dat kan je de bewoners, bezoekers en leveranciers ook echt niet kwalijk nemen. De inkt van de (wat mij betreft omstrede) nieuwe regels voor de Ged. Voldersgracht is nog maar net droog of de rijrichting wordt alweer omgedraaid. Ben benieuwd wanneer de eerste botsingen ontstaan op het kruispunt Zuiderstraat/Ged. Oude Gracht. Iedereen negeert bovendien natuurlijk de 'verboden in te rijden'-borden op de Ged. Raamgracht. De gemeente kan beter alle borden tijdelijk weghalen!	Wat vervelend dat u overlast ervaart rondom de werkzaamheden rond Raaks III. Dit aandachtspunt is doorgegeven aan de desbetreffende collega van de gemeente Haarlem die dit project onder de hoede heeft.
19	Crul	overig	Waarom stuurt de gemeente een brief met daarop ook het logo van 'Witteveen + Bos'? Wij hebben als bewoners in principe toch alleen met de gemeente te maken en niet met dit adviesbureau? Meedenken, adviseren en informatie geven: prima, maar zodra het op inspraak of zelfs bezwaarprocedures aankomt, gaat het toch echt alleen om de lokale overheid.	Bedankt voor uw opmerking. We nemen dit mee in de evaluatie van de samenwerking tussen de gemeente en Witteveen+Bos.
20	Anoniem	Venstertijden	Keizerstraat geen onderdeel van venstertijden --> wordt/ blijft sluiproute. Beter: raaks openen om stad te ontsluiten (zoals ooit ook gepland was)	We herkennen uw zorg over het ontstaan van een sluiproute. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om sluiptraject te voorkomen. Dat leidt niet tot een aanpassing van het voorliggende voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Barvoetestraat en de Keizerstraat. Dit punt wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van het voetgangersgebied.
21	Anoniem	Fietsparkeren	Superpositief over grote delen van het plan. Zou fijn zijn als fietsparkeren recht voor #1A geplaatst kan worden ipv deels voor #1. Nu al overlast van fietsen bezoekers #1a (thaise take away) die ze tegen ons raam zetten. Opgelost als nietjes stukje opschuiven	Op dit moment zijn er geen voorzieningen voor het tijdelijk stallen van fietsen in de Keizerstraat en Barvoetestraat aanwezig. Om daar toch ruimte voor te bieden hebben we op een aantal plaatsen fietsnietjes voorzien. Binnen de beschikbare ruimte in de straat hebben wij een compromis gezocht tussen de breedte van het fietspad, voetpad, de ruimte voor vergroening en het fietsparkeren. De fietsnietjes blijven op de plaats zoals ook weergegeven in het voorlopig ontwerp. We gaan er van uit dat door de fietsnietjes geen fietsen tegen de gevel geplaatst worden.
22	De Boer	Groen	Wij zijn een gezin met meerdere jonge kinderen en ergeren ons al lange tijd aan de gehele (wat ons betreft onveilige) situatie waarbij fietsen en vrachtwagens over de stoep vlak langs onze deur rijden. Wij zijn dan ook erg blij met de huidige plannen en kijken erg uit naar de uitvoering. Ook zouden wij graag willen meewerken het idee van de groene gevels / slingers tussen de gevels.	Bedankt voor uw reactie.
23	van Wieringen	Parkeren	een autoloze straat vind ik prachtig. Ik heb slechts 1 vraag : wonende op de gedempte voldersgracht en in bezit van een parkeervignet, waar parkeer ik mijn auto als er straks tientallen parkeervakken verdwijnen ?	Er is sprake van een uitbreiding van het voetgangersgebied, zie daarvoor de paragraaf 'uitbreiding voetgangersgebied' in de Nota van Antwoord. In principe verdwijnen er in de Gedempte Voldersgracht geen parkeervakken als gevolg van de uitbreiding van het voetgangersgebied. Het parkeervignet geeft u recht om in het gebied te mogen parkeren. Het is echter geen recht op een beschikbare parkeerplek. U kunt uw auto parkeren als er een plek vrij is.
24	Steevert	Parkeren	Graag een reactie op het VO Barvoetestraat, Keizerstraat, Botermarkt. Bij het opheffen van de huidige parkeerplaatsen, kan er een mogelijk parkeertekort ontstaan. Ik zie geen compensatie in het VO. Persoonlijk betreft het vooral het bezoekersparkeren. Is hiermee rekening gehouden?	In de Barvoetestraat, Keizerstraat en Botermarkt verdwijnen 28 parkeerplekken, waardoor de parkeerdruk in de directe omgeving kan toenemen voor de automobilisten die in de wijk op zoek gaan naar een parkeerplek. We verwachten dat deze extra druk door gewenning in de eerste maanden na de invoering van de maatregelen afneemt. In de directe omgeving van deze straten staat de Raaks parkeergarage. Het is mogelijk een abonnement af te sluiten om hier te parkeren. Ook kunnen bezoekers hier parkeren. Er zijn geen regelingen voor kortingen om hier te kunnen parkeren.
25	Prins	Groen	Wat een goed idee om een advies voor Groenslingers te maken en dat aan de raad voor te leggen. Het zou mooi zijn als dat tot beleid wordt vastgesteld	De groenslingers zijn in het voorlopig ontwerp als een concept gepresenteerd. Parallel met de zienswijzeprocedure is het concept besproken met verschillende afdelingen binnen de gemeente Haarlem, nood- en hulpdiensten en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Het initiatief kan rekenen op enthousiasme, maar de Barvoetestraat en Keizerstraat zijn niet de twee geschikte locaties om de groenslingers voor het eerst te realiseren. Dat komt door de verkeersfunctie van deze straten en het gebied is in mindere mate een verblijfsgebied. De hoeveelheid vrachtwagens en de beplanting op hoogte vormen een risico. We moedigen bewoners van de Keizerstraat en Barvoetestraat wel aan om een gevultintje aan te vragen. Zo kunnen we groene gevels realiseren.
26	Prins	Groen	Planten bakken op de stoep en aan lantaarnpalen> Utrecht	De gemeente wil bij voorkeur plantvakken realiseren op maaiveld niveau, met volumieuze beplanting. Hierdoor komt er minder verharding in de Keizerstraat en Barvoetestraat. In deze twee straten zijn plantbakken aan lantaarnpalen niet mogelijk, door het type verlichting (aan de gevels). Op de Botermarkt hebben we geen groenvakken ontworpen door de ligging van het trottoir ten opzichte van de zon.
27	Prins	Groen	De Lange Margaretha straat en de Barvoetestraat zijn beiden 8m breed (gevel tot gevel) In de Lange Margaretha staat zie ik geen parkeerplaatsen en de verkeersintensiteit van voetgangers, fietsers en auto's, zelfs vrachtwagens, is veel groter. De zelfde plantvakken als in de Lange Margaretha straat worden stuk gelopen/gereden door honden, mensen en verkeer.	De groenvakken zijn zo ontworpen dat deze niet voor de voordeuren van de panden liggen. Het verkeersbord van de laad en losplaatsen komt voor het groenvak te staan, zodat vrachtwagens en bestelbussen niet over het groen kunnen rijden.
28	Prins	trottoirs	SOR beleid groen-lopen-fietsen- auto. Iemand met een rolstoel, scootmobiel of kinderwagen kan niet van de stoep gebruik maken deze is te smal! Bekijk het ontwerp eens vanuit de verschillende groepen die van de stoep gebruik moeten maken.	Het ontwerp is bekeken vanuit de verschillende gebruikersgroepen. In principe kunnen mensen die gebruikmaken van een rolstoel, scootmobiel of kinderwagen gebruik maken van beide trottoirs. Gezien het smalle profiel is het lastig om elkaar te passeren.

29	Prins	Groen	Door het weglaten van een paaltje of plantenbak kunnen tijdelijke opstelruimtes voor laden en lossen worden gemaakt langs de gevel en zijn paaltjes niet nodig ter beveiliging van de beplanting. Bakken met een waterdoorlatende bodem (vocht kan uit de grond verdampen)	In principe gaan we niet uit van paaltjes in het ontwerp. De fietsstraat wordt omsloten met een opstaande schuine rand. We gaan er vanuit dat die beveiliging van de plantvakken niet nodig is.  De redenatie van de begroeiing is als volgt: het is niet mogelijk om bomen in het straatprofiel te plaatsen door de aanwezigheid van de grote hoeveelheid kabels en leidingen in de ondergrond. Aansluitend is gekeken naar hoe in de beschikbare ruimte zoveel mogelijk begroeiing toe te passen. Met plantvakken op maaiveldniveau kunnen wij meer volume groen creëren.
30	Prins	overig	1. Beeld: Wat vind afdeling erfgoed van deze niet historische inrichting? Wat laat de raad prevaleren groen of erfgoed? Voetganger of fietser?	Het voorlopig ontwerp is besproken in de adviescommissie ruimtelijke kwaliteit. Erfgoed is ook vertegenwoordigd in deze commissie
31	Prins	trottoirs	2. Functie: hoe kan iemand met een rolstoel gebruik maken van de stoepen? Ze zijn soms maar 90cm breed. Kan er een wegprofiel zonder verhoogde randen worden gemaakt, met alleen kleurverschillen ter markering van het voetpad? Je kan dan makkelijk met je rolstoel ook gebruik maken van het fietspad. Voorstel conform Zijlstraat 150cm trottoir klinkers- 30cm ondiepe goot zie Zijlstraat-300cm fietspad strengersklinkers- 30cm goot- 260cm trottoir ( met paaltjes wordt tijdelijk laden en lossen langs de gevel mogelijk gemaakt)	In principe zijn de trottoirs breed genoeg voor alle gebruikers, alleen elkaar passeren is lastig. Het trottoir aan de noordzijde heeft bij gebruik van de laad- en losplekken plaatselijk een breedte van 90cm. Met de komst van het voetgangersgebied vindt laden en lossen plaats tot 11 uur 's ochtends. Het ontwerp wordt aangepast dat het eenvoudiger wordt om door middel van een schuine trottoirband van het trottoir op de fietsstraat te komen en vice versa. Door de stroomfunctie van de fietsstraat wordt wel een trottoirband behouden en wordt niet het profiel van de Zijlstraat overgenomen.
32	Prins	Water	3. Kan er een fietspad 3m met iets verlaagde goten worden gemaakt voorzien van water doorlatende element verharding en putten? Het verlaagde fietspad dient als waterberging en de goot helpt mee om niet al het hemelwater via de hemelwaterdrainage direct naar openwater af te laten stromen. Het is ook historisch meer verantwoord	Dit wordt verwerkt in het ontwerp. Er wordt gewerkt met een omgekeerd dakprofiel, met een kolklijn in het hart van de rijloper. Er wordt geen speciale waterdoorlatende verharding toegepast.
33	Prins	Parkeren	4. Kan de markering van de parkeervakken worden opgeheven? Een verbrede stoep 2x 2,5m mag dan alleen op sommige plekken bv in de morgen voor korte tijd als laad- en losplek worden gebruikt en verder is het voetgangers domein. Het geeft een veel rustiger straatbeeld. Wordt de stoep wel van gebakken hergebruikte klinkers met voegen? Kosten besparing.	In het ontwerp van de fietsstraat zijn geen reguliere parkeervakken opgenomen. Enkel vakken tbv laden- en lossen. Deze worden herkenbaar gemaakt in het straatprofiel door een verschil in kleur. We hebben op dit moment nog geen beeld over hergebruik van gebakken klinkers. Dit is afhankelijk van beschikbaarheid ten tijde van realisatie. Het hergebruik van materiaal is een uitgangspunt voor de contract- en uitvoeringsfase. Waar mogelijk worden klinkers in het trottoir hergebruikt
34	Prins	Groen	5. Kan de beplanting in co-creatie met de dichtstbijzijnde bewoner worden bepaald? Dan kan ook over adoptie worden gesproken o.a water geven.	De beplanting in de plantvakken wordt vormgegeven en onderhouden door de gemeente. Bewoners hebben de mogelijkheid een verzoek in te dienen voor een geveltuintje
35	Prins	overig	6. Kan met de ondernemers worden afgesproken dat ze geen reclameborden buiten zetten? Het is onveilig, versmalt de stoep en geeft een onrustig straatbeeld	Het plaatsen van reclameborden valt onder precario. Wanneer een ondernemer reclameborden wil plaatsen dan wordt dit getoetst door de afdeling precario binnen de gemeente Haarlem. In het geval van de Barvoetestraat en Keizerstraat is er weinig ruimte, waardoor de mogelijkheid om objecten buiten te plaatsen beperkt is.
36	Anoniem	Fietsstraat	Gisteravond ben ik bij de informatieavond aanwezig geweest waarin de maatregelen werden toegelicht. Als nieuwe bewoner van de Keizerstraat ben ik benieuwd wat er gaat veranderen. Van te voren heb ik de stukken die behoren tot het besluit en het VO doorgenomen. Uit de stukken en de presentatie van gisteravond blijkt dat het stuk Botermarkt - Barvoetestraat - Keizerstraat wordt heringericht als fietsstraat. Laat ik voorstellen dat ik hier groot voorstander van ben. De parkeervakken plaats laten maken voor groenvakken, meer fietsparkeerplekken en meer ruimte voor fietsers op straat komen de verblijfskwaliteit ten goede. Ook sta ik positief tegenover de mogelijkheid van het aanleggen van de groenslingers.	Bedankt voor uw reactie
37	Anoniem	Verkeersmaatregelen	De avond eindigde echter met een onaangename verrassing. Tijdens de presentatie werd het beeld geschetst dat zowel de herinrichting van het straatbeeld als de nieuwe verkeersregels van toepassing zijn op het hele stuk vanaf de Botermarkt tot en met de Keizerstraat. Na afloop van de presentatie bleek op basis van een ontwerp tekening dat dit beeld (vermoedelijk) onjuist is. Het gaat dan specifiek om de geldende verkeersregels in het projectgebied. De verplichting om een ontheffing aan te vragen om gebruik te mogen maken van de weg geldt enkel voor de Botermarkt en Barvoetestraat. De Keizerstraat is hierin niet meegenomen. Dit zou betekenen dat de Keizerstraat, net als in de huidige situatie het geval is, de hele dag toegankelijk blijft voor al het gemotoriseerd verkeer (waarbij wel al geldt dat voertuigen niet langer dan 7 meter mogen zijn).	Het is correct dat de Keizerstraat niet is opgenomen in het voetgangersgebied. De uitwerking van het voetgangersgebied is nog in volle gang. Omdat de herinrichting van de Barvoetestraat/Keizerstraat te maken heeft met de uitbreiding van het voetgangersgebied is een paragraaf in de nota van antwoord opgenomen over het toekomstig autoluw maken van het gebied. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.
38	Anoniem	Verkeersmaatregelen	De route Botermarkt - Barvoetestraat - Keizerstraat is in de huidige situatie een populaire route voor gemotoriseerd verkeer om vanaf de Gedempte Oude Gracht het centrum aan de westkant te verlaten. Op deze route zal het verkeer als gevolg van de nieuwe verkeersmaatregelen naar verwachting sterk verminderen. Een alternatieve route is via de Zuiderstraat - Gedempte Voldersgracht - Keizerstraat. Op dit stuk worden in de nieuwe situatie geen maatregelen getroffen die er voor zorgen dat deze route minder toegankelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer: immers, de fietsstraat die aangelegd wordt op de Keizerstraat blijft net zo toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer als de Keizerstraat is in de huidige situatie. Kortom, in de nieuwe situatie bestaan er niet twee routes om het centrum aan de westkant te verlaten, maar slechts één. Hierdoor ontstaat het risico dat het verkeer op deze route dus eerder zal toenemen dan zal afnemen. In de ontwerpnota wordt gesteld dat het hoofddoel van de maatregelen in de Vijfhoek het verminderen van de verkeershinder is. Gezien de hierboven geschetste situatie lijkt het me onwaarschijnlijk dat dit doel op basis van het huidige VO wordt bereikt.  Een tweede risico bij het huidige pakket aan maatregelen is de kruising Gedempte Voldersgracht - Barvoetestraat/Keizerstraat. Verkeer op de fietsstraat heeft hier voorrang want er komt een uitritconstructie. Echter zal de verkeersintensiteit op dit kruispunt naar verwachting als gevolg van de hierboven geschetste situatie toenemen. Verkeer dat komt vanaf de Gedempte Voldersgracht zal voorrang moeten verlenen aan verkeer dat komt vanuit de Barvoetestraat, terwijl men op deze hoek van het kruispunt slecht zicht heeft op het verkeer dat vanuit die richting komt. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld fietsers die moeten uitwijken voor verkeer dat toch van de uitrit komt en daardoor in de baan van het verkeer uit tegenovergestelde richting terechtkomen).  Graag hoor ik dan ook van de gemeente: - Of de geschetste situatie, dus het niet aanpassen van de toegankelijkheid van de Keizerstraat voor gemotoriseerd verkeer middels de verplichting van een ontheffing, juist is (hier was namelijk onduidelijkheid over gisteravond); - Indien dit juist is: welke maatregelen cq. alternatieven er mogelijk zijn om de verkeersintensiteit, en de daarmee gepaard gaande verkeershinder, ook in de Keizerstraat te beperken. Te denken valt aan het uniform toepassen van de verkeersregels in de gehele fietsstraat, dus inclusief de Keizerstraat, en het overige verkeer via de Gedempte Voldersgracht - Gedempte Raamgracht het centrum te laten verlaten; - Welke maatregelen er worden getroffen om gevaarlijke situaties op het kruispunt Gedempte Voldersgracht en Barvoetestraat/Keizerstraat te voorkomen.	We herkennen uw zorg over het ontstaan van een alternatieve route. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om dit te voorkomen. Dat leidt niet tot een aanpassing van het voorliggende voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Barvoetestraat en de Keizerstraat. Dit punt wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van het voetgangersgebied.

39	De Boer	Fietsstraat	<p>Na de informatiebijeenkomst werd mij duidelijk dat de verkeersmaat regelingen die voor de Barvoetestraat gelden, niet opgaan voor de Keizerstraat. Ik had dit op basis van de gedeelde informatie verkeerd begrepen.</p> <p>De voornamelijkste argumenten / uitgangspunten om de deze twee straten aan te pakken is</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dat deze twee straten een "fiets ader" zijn naar het centrum, met dagelijks 2600 fietsen;</li> <li>- de straat te smal is voor tweerichtingsverkeer fietsers en eenrichting autos;- ander punt aangedragen door Mobicon(?) dat de Barvoetenstraat en Keizerstraat nu een sluiproute is naar de Wilhelminastraat.</li> </ul> <p>Het niet betrekken van de Keizerstraat bij dezelfde maatregelen als de Barvoetestraat zorgt er voor dat de fietsers na venstertijden in de Keizerstraat nog steeds worden geconfronteerd met meer auto/vrachterverkeer. Dit is gek, zeker gezien je als gemeente deze route als fiets ader voor de stad bestempeld en dit probleem wilt oplossen.</p> <p>Door het afsluiten van de Barvoetestraat is er nog steeds sluiptverkeer mogelijk via Gedempte oude gracht / Gedempte Voldersgracht / Keizerstraat.</p> <p>Ik hoop dat er gepaste maatregelen bedacht kunnen worden om bovenstaande toch te realiseren. Ideeën die tijdens de informatieavond werden geopperd is 1) de maatregelen gelijk trekken tussen de Keizerstraat en Barvoetestraat (venstertijden). 2) éénrichtingsverkeer omklappen van de keizerstraat en tweede deel van de gedempte voldersgracht (vanuit de jopenkerk gezien). Is natuurlijk wel de kanttekening dat de voornaamste uitgangspunt niet of gedeeltelijk opgelost / aangepakt is. 2+) Aanvullend zou gedacht kunnen worden om de Keizerstraat misschien met het omklappen van het eenrichtingsverkeer gewoon helemaal af te sluiten voor autos. Scheelt weer eventuele camera kosten.</p> <p>Ik hoor graag wat jullie gedachten hierover zijn. Als daar interesse naar is kan ik jullie ideeën toetsen in de straat.</p>	Het klopt dat de Keizerstraat niet is opgenomen in het voetgangersgebied dat momenteel binnen de gemeente wordt uitgewerkt. We nemen uw aandachtspunten en oplossingsrichtingen mee in de verdere uitwerking van het voetgangersgebied, zeker ook in relatie met de doelstelling van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd. Voor die tijd wordt nog niet teruggekoppeld over de uitwerking.
40	Jonker, Dijkstra	Parkeren	<p>Wij maken bezwaar tegen de laad- en losplekken die in het huidige ontwerp recht voor onze woning zouden moeten komen. Deze laad- en losplekken beroven mijn burens van 10A en 10B en onszelf van het uitzicht (wij wonen op de begane grond), brengen geluidsoverlast met zich mee en creëren trillingen - die met het huidige vrachterverkeer ook al voelbaar zijn. Bovenal zijn we verbaasd over het feit dat de belanghebbenden (bakker en ijssalon) van mening zijn dat er voor hun winkel geen laad- en losplek zou moeten komen, terwijl deze partijen hier juist baat bij hebben en hier zelf niet wonen. Ook heeft Andriessen aangegeven er geen problemen mee te hebben dat er een laad- en losplek voor de deur zou komen. Verder zijn wij naar ons weten de enigen in onze straat die op de begane vloer woonachtig zijn. Wij voelen ons binnen het huidige ontwerp tekort gedaan.</p>	Op de Botermarkt maken de huidige parkeervakken plaats voor laad en losplaatsen. De locatie is bepaald door het breedste gedeelte van het trottoir te gebruiken, een centrale ligging op het plein en de aansluiting ter hoogte van de inrit naar het Gangolfplein. In uw situatie vervalt de parkeerplaats voor uw woning en komt daar een laad- en losplaats voor terug. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan geen onderscheid gemaakt tussen de specifieke belangen van bewoners en ondernemers aan de Botermarkt.
41	Crul	procedureel ongenoegen	<p>22/09: huis-aan-huisbrief over herinrichting (datering in briefhoofd) en infoavond.</p> <p>27/09: nieuwe huis-aan-huisbrief, datering 23/09, als o.a. de voorzitter van de wijkraad en ondergetekende opmerken dat het postbusnummer van de gemeente niet klopt.</p> <p>27/09: ik bedank de gemeente per mail hiervoor. Attendeer op taalfout in de brief. Ik maak enkele opmerkingen omtrent uitnodigingsbeleid en chaotische verkeerssituatie op Ged. Voldersgracht.</p> <p>12/10: bijeenkomst in Nieuwe Kerk.</p> <p>16/10: ik krijg als antwoord op mijn mail van 27/09 een mail met 'dank voor uw reactie' en mededeling dat alle ingediende zienswijzen na drie november worden beantwoord. De mail van 27/09 van mij was echter geen inhoudelijke zienswijze!! Immers: ik reageerde niet inhoudelijk op de voorgestelde maatregelen, maar op fouten in de uitnodiging, taalfouten en verkeerschaos.</p> <p>16/10: mail van mij om op bovenstaande te attenderen; ik dring aan op betere communicatie.</p>	We hebben uw e-mail van 27 september beschouwd als zienswijze. Daartoe wordt in de nota van antwoord gereageerd. In principe worden alle opmerkingen naar aanleiding van de publicatie van de stukken hierin meegenomen, zo ook uw bericht van 27 september.
42	Crul	Uitnodigingsbeleid	<p>Omwonenden en bedrijven zijn selectief uitgenodigd. Er is een straal van 200 meter gehanteerd (antwoord op mijn vraag in de Nieuwe Kerk). Daarbij is voorbijgegaan aan het feit dat maatregelen in dit deelgebied hun neerslag hebben op het verkeer in de gehele wijk: waterbedeffect.</p>	Deze zienswijze procedure gaat specifiek over de herinrichting van de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt. De omwonenden en ondernemers in een straal van 200 meter zijn uitgenodigd per bewonersbrief om hen hierover te informeren. Dat is passend bij de aankomende werkzaamheden.
43	Crul	Briefhoofd	<p>Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag waarom het bedrijf dat het plan voorbereidde (Witteveen + Bos) ook in het briefhoofd van de uitnodiging aan de bewoners is vermeld. Dat is onzuiver. We hebben te maken met een collegebesluit, met een VO en straks met een DO. Bezwaren komen niet op het bordje van Witteveen + Bos, maar op dat van de gemeente.</p>	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 19
44	Crul	Toekomstige ontwikkeling	<p>Dit wordt zijdelings opgevoerd, maar heeft wel vele consequenties. Ik vrees dat dit stukje 'BoBarkei' er doorheen gefietst wordt (vergeef me de woordspeling) vanwege de provinciale subsidie.</p>	Er is vanuit de provincie Noord-Holland inderdaad een subsidie beschikbaar. Echter. Deze werkzaamheden maken onderdeel uit van een pakket van maatregelen voor de Vijfhoek. Daarvan zijn reeds enkele werkzaamheden uitgevoerd. Nu wordt gewerkt aan de herinrichting van de Barvoetestraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt. Later volgt de uitbreiding van het voetgangersgebied.
45	Crul	effect inspraak op VO / ver	<p>Ik citeer uit het collegebesluit:</p> <p>'In het ontwerp is ruimte voor inspraak op de volgende onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- locaties van laad- en losplekken</li> <li>- locaties en afmeting van groenvakken.</li> </ul> <p>Is dat alles?!</p> <p>In datzelfde collegebesluit lees ik dat de inspraakreacties zullen worden verzameld en waar mogelijk worden verwerkt in het DO. En: 'Indien toepasbaar worden zienswijzen overgenomen in het DO'.</p> <p>Met een dergelijke vage formulering kan de gemeente alle kanten op. Op z'n minst hoort daar een behoorlijke motivering bij. Deze vaagheid ondermijnt de kracht van de inspraak en de motivering van insprekers. Hierdoor ontstaat het gevoel dat inspreken weinig zin heeft. Dergelijke geluiden waren ook in de Nieuwe Kerk te horen.</p>	<p>In principe kunnen betrokkenen op alle thema's die te maken hebben met de herinrichting van de Barvoetestraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt inspreken. Vanuit de gemeente werden de meeste reacties verwacht op gebied van laad- en losplaatsen en groenvakken.</p> <p>Uit de zienswijzeprocedure komt waardevolle terugkoppeling op het plan. Op alle vragen en opmerkingen wordt ook gereageerd. Echter kunnen niet altijd alle zienswijzen onderdeel uitmaken van het project, vandaar dat de gemeente het voorbehoud maakt om zienswijzen over te nemen. Inspreken heeft zin omdat dan uw inzicht bij de gemeente bekend wordt. Daar wordt altijd zorgvuldig naar gehandeld. Het niet overnemen van een zienswijze wordt ook beargumenteerd.</p>
46	Crul	Ontwerp	<p>Positief</p> <p>a.de verbetering van de Barvoetestraat en Keizerstraat voor voetgangers en fietsers.</p> <p>b.Het weren van te groot vrachterverkeer (maar: komen er ontheffingen? Dat blijkt nog nergens uit).</p> <p>c.Pogingen tot meer (verticaal) groen (de foto's van de straten met groen elders in de stad – 'referentiemodellen' – zijn niet vergelijkbaar). Het is te proberen.</p>	Bedankt voor uw reactie. Het weren van te groot vrachterverkeer maakt geen onderdeel uit van de herinrichting.
47	Crul	Trottoirs	<p>a.Is er voldoende rekening gehouden met invaliden en kinderwagens? Ik lees e.e.a. over de breedte van de stoepen, maar zolang daar uitstallingen van winkels staan en (bak)fietsers toch nog op de stoepen moeten uitwijken voor auto's blijft het een race met hindernissen voor slechtzienden en gebruikers van rollators en rolstoelen.</p>	In principe zijn de trottoirs breed genoeg voor alle gebruikers, alleen elkaar passeren is lastig. Het trottoir aan de noordzijde heeft bij gebruik van de laad- en losplekken plaatselijk een breedte van 90cm. Met de komst van het voetgangersgebied vindt laden en lossen plaats tot 11 uur 's ochtends. Het ontwerp wordt aangepast dat het eenvoudiger wordt om door middel van een schuine trottoirband van het trottoir op de fietsstraat te komen en vice versa.
48	Crul	Voetgangersgebied	<p>b. Klopt mijn visie dat de Barvoetestraat straks geheel wordt afgesloten na de venstertijden (beweegbare palen) en de Keizerstraat niet? (aldus werd meegedeeld door een van de deskundigen in de Nieuwe Kerk). Ik kan dit nergens in de stukken vinden.</p>	Het is correct dat de Keizerstraat niet is opgenomen in het voetgangersgebied. We gaan vooralsnog uit geen fysieke afsluiting wordt aangebracht, maar een handhavingssysteem met camera's. De uitwerking van het voetgangersgebied is nog in volle gang. Omdat de herinrichting van de Barvoetestraat/Keizerstraat te maken heeft met de uitbreiding van het voetgangersgebied is een paragraaf in de nota van antwoord opgenomen over het toekomstig autoluw maken van het gebied. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.
49	Crul	Fietstenstalling	<p>c. Op diverse plekken in de stukken wordt geklaagd over de geparkeerde fietsen. Er is sprake van een een grote fietstenstalling die op termijn inpandig gerealiseerd wordt. Wordt hiermee de fietstenstalling onder Raaks III bedoeld?</p>	Uit de gesprekken die gevoerd zijn over de herinrichting is er sprake van overlast van fietsparkeren op de Botermarkt. De ondergrondse stalling onder Raaks III ligt te ver van deze plek om dit probleem op te lossen.
50	Crul	Markt	<p>d. In hoeverre is rekening gehouden met de diverse markten op de Botermarkt? (wo/vr/za)? (k denk onder andere aan parkeermogelijkheden en afvoer na marktijden).</p>	Deze zienswijze procedure gaat specifiek over de herinrichting van de Keizerstraat, Barvoetestraat en Botermarkt. Parallel wordt de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek nader uitgewerkt. Daarbij horen ook de maatregelen die horen bij de markten. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.
51	Crul	Planning en uitvoering	<p>e. Planning en uitvoering. Volgens de planning stelt het college het DO op 23/11 vast. Daarna moet de raad een uitvoeringskrediet vrijgeven. Vervolgens: verkeersbesluit, uitvoeringsontwerp, bestek en uitvoering. Wordt het DO niet meer inhoudelijk door de raad behandeld? Is rekening gehouden met mogelijke bezwaarschriften op het DO?</p>	Om het uitvoeringskrediet vrij te geven dient het DO besproken te worden in de raad. Dat is het moment om in te spreken en zo eventueel bezwaar in te dienen tegen het plan. Afhankelijk van de agenda van de raad wordt dit op 9 december behandeld
52	Crul	fietsparkeren	<p>a. Fietsparkeren. Ik betwijfel de effectiviteit van de fietstenstalling onder Raaks III voor bezoekende fietsers (en scooters). Het Hortusplein staat tegenwoordig vol met fietsen en scooters (winkel-, horeca- en bioscoopbezoek). Handhavers daarop aanspreken heeft nauwelijks zin (ervaringsfeit). De fietstenstalling op de Botermarkt is niet altijd vol. De gemeente koos bewust voor fietsparkeervakken op de Botermarkt in plaats van nietjes of andere mogelijkheden om fietsen vast te zetten. Gevolg: Chaos!</p>	We geven dit aandachtspunt mee aan de verantwoordelijke binnen de gemeente voor de fietstenstalling onder Raaks III
53	Crul	Voetgangersgebied	<p>b. Kruispunt Gasthuisstraat/Botermarkt. Er wordt gesteld dat 'door de uitbreiding van de autoluwe zone overwogen kan worden de afzetpaal te laten vervallen'. Die paal is fel bevochten! Niet doen! Dan zet je letterlijk de deur open voor wildparkerders. Dat is nu al het geval bij de coffeeshop op de hoek.</p>	In de herinrichting van de Barvoetestraat en Keizerstraat zal deze afzetpaal niet verdwijnen. Wij nemen uw opmerking mee in de verdere uitwerking van het uitbreiden van het voetgangersgebied. In het voorjaar van 2022 wordt hier verder over gecommuniceerd.

54	Crul	parkeren	<p>c. Opheffen van parkeerplekken. Nadelig voor bewoners, voor klanten winkels etc. Is er rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners van Raaks III en hun bezoek? Kunnen er niet speciale goedkopere plekken in de parkeergarage Raaks komen voor wijkbewoners? Hoe moet dat met mensen die slecht ter been zijn?</p>	<p>De maatregel om de parkeercapaciteit in de Vijfhoek te reduceren is conform het 'Mobiliteitsbeleid Haarlem 2040' en draagt bij aan het streven om de Vijfhoek autoluw te maken. Het is dan ook de intentie om uiteindelijk het hele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren. Daarnaast is het mogelijk in de openbare parkeervoorzieningen van het centrum een parkeerplaats te huren of te kopen. Ook kunnen bezoekers hier parkeren. Er zijn geen regelingen voor kortingen om hier te kunnen parkeren.</p>
55	Crul	Waterbedeffect	<p>d. Doorstroming verkeer / integrale aanpak / waterbedeffect Nog niet zolang geleden nam de gemeente het onzalige besluit om eenrichtingsverkeer in te voeren op de Ged. Voldersgracht vanaf de Gedempte Oude Gracht, via de Zuiderstraat. Ik pleit ervoor dit terug te draaien, het creëert onmogelijke (omrijd- en parkeer-)situaties voor bewoners. Regelmatig rijden auto's tegen het verkeer in.</p> <p>Toelichting. Oude situatie. Tweerichtingsverkeer op de Ged. Voldersgracht vanaf de hoek Keizerstraat/Barvoetestraat tot de Jopenkerk (hoek Zuiderstraat). Daar liep het dood (eenrichtingsverkeer Zuiderstraat). Autoverkeer vanaf de Ged. Raamgracht kon doorrijden tot de Zuiderstraat. Bewoners konden parkeren (met vergunning). Autoverkeer vanaf de Wilhelminastraat kon linksaf slaan op het kruispunt met het verlengde stuk van de Keizerstraat. Het bereikte daarna via de Oude Zijlvest, Sophiaplein en Ged. Raamgracht over de kruising met de Keizerstraat/Barvoetestraat heen (een rondje dus) de Ged. Voldersgracht.</p> <p>Nieuwe situatie. Eenrichtingsverkeer op Ged. Voldergracht vanaf de Ged. Oude Gracht. Komend vanaf de Wilhelminastraat: linksaf over de singels tot aan het Spaarne, bij de Verroller linksaf (oei, brug open, wachten, er is weinig opstelruimte); linksaf de Ged. Oude Gracht op tot aan de Zuiderstraat. Boze hoofden op de stoep en terrassen. Rechtdoor tot aan de Jopenkerk en dan de Ged. Voldersgracht op.</p>	<p>We herkennen uw zorg. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om dit te voorkomen. Dat leidt niet tot een aanpassing van het voorliggende voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Barvoetestraat en de Keizerstraat. Dit punt wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van het voetgangersgebied.</p>
56	Crul	CO2	<p>Hoezo CO2 uitstoot?! Ik zie een grote hoeveelheid nutteloze verkeersbewegingen en zoektochten naar parkeerplekken in de buurt. Een andere oplossing is er niet, want de Nassaulaan en Ged. Oude Gracht zijn richting centrum grotendeels busbaan.</p>	<p>Het autoluw maken van het centrumgebied draagt bij aan een lagere CO2 uitstoot</p>
57	Crul	Keizerstraat	<p>Nieuwe situatie in VO met Keizerstraat als fietsstraat. De Keizerstraat is nu de enige straat voor bewoners in dit gebied om de wijk uit te komen. Het wordt een escape voor auto's die zich vastrijden op de Ged. Voldersgracht en voor auto's die vanaf de Ged. Raamgracht komen. Al dat verkeer moet zich dus straks door de fietsstraat persen.</p>	<p>In de huidige plannen maakt de Keizerstraat geen onderdeel uit van het voetgangersgebied. We nemen uw punt mee in de verdere uitwerking van het voetgangersgebied</p>
58	Crul	Bestemmingsverkeer	<p>Geef het bestemmingsverkeer de mogelijkheid om vanaf de Ged. Raamgracht weer door te rijden naar de Voldersgracht! Bewoners kunnen dan parkeren, de bibliotheek kan goed bevoorrad worden, bezorgers kunnen beter uit de voeten.</p>	<p>De verkeerssituatie wordt beschouwd als onderdeel van de uitbreiding van het voetgangersgebied. Dat leidt niet tot een aanpassing van het voorliggende voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Barvoetestraat en de Keizerstraat. Dit punt wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van het voetgangersgebied.</p>
59	Hunting	fietsstraat	<p>Het is een langgekoesterde wens van de Fietsersbond om fietsers in de Keizerstraat en Barvoetestraat meer ruimte te geven. We zijn dan ook positief over dit Voorlopig Ontwerp. De voorgestelde fietsstraat doet recht aan het belang van deze straten binnen het Haarlemse fietsnetwerk.</p> <p>Bij een fietsstraat hoort rood asfalt, maar gezien de locatie van deze straten in de binnenstad zijn rode strengpersklinders hier acceptabel. Een duidelijke verwijzing naar de rode kleur ontbreekt in het VO, we hopen dat dit in het DO beter wordt gespecificeerd. De rabastroken worden normaliter in zwart asfalt uitgevoerd, wij stellen voor hier donkergrijze strengpersklinders te gebruiken. Het verschil met de rijloper moet duidelijk zijn, in het VO is dat nu niet het geval.</p> <p>Over de rest van het ontwerp kan ik kort zijn, dat ziet er uitstekend uit. Succes met het vervolg!</p>	<p>In de uitwerking van het definitief ontwerp wordt de kleurstelling van de strengpersklinders meegenomen. Dan wordt ook de zwarte rabastrook verwerkt in het plan.</p>
60	Bulsink		<p>Hierbij mijn zienswijze en verzoek tot aanpassing van de aan te leggen laad en los plekken aan de Botermarkt te Haarlem in het voorlopig ontwerp.</p> <p>Tijdens de informatiebijeenkomst bleken er geen argumenten te zijn ten aanzien van de bepaling van de plaats van de laad/los plekken.</p> <p>In het VO zijn deze ingetekend ter hoogte van de huisnummers 12 en 14. Op 14 bevindt zich de bakkerij van ondergetekende. Daar de bakkerij in de ochtend druk bezocht wordt zou het laden en lossen gedurende die uren tot potentieel gevaarlijke situaties kunnen leiden. Dit zou onwenselijk zijn.</p> <p>Ook zou het de leefbaarheid van het plein verbeteren als er ruimte zou ontstaan voor wellicht een paar bankjes of klein terras. Om ook de donkere kant van de Botermarkt aantrekkelijker te maken.</p> <p>Ik zie er naar uit dat de parkeerplaatsen voor de deur verdwijnen. Deze zijn gedurende de 6 jaar van mijn aanwezigheid hoofdzakelijk bezet geweest door grote bussen van alle denkbare bouwbedrijven. Ik verheug me dan ook op een ander uitzicht.</p>	<p>Op de Botermarkt maken de huidige parkeervakken plaats voor laad en losplaatsen. De locatie is bepaald door het breedste gedeelte van het trottoir te gebruiken, een centrale ligging op het plein en de aansluiting ter hoogte van de inrit naar het Gangolfplein. In uw situatie vervalt de parkeerplaats voor uw woning en komt daar een laad- en losplaats voor terug. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan geen onderscheid gemaakt tussen de specifieke belangen van bewoners en ondernemers aan de Botermarkt.</p> <p>Bankjes zijn in dit ontwerp voor de herontwikkeling nu niet voorzien</p>
61	Steenken		<p>Met deze brief wil ik graag mijn bezwaar kenbaar maken tegen de voorgenomen herinrichting van de Botermarkt zoals bekendgemaakt in het ontwerp Verkeersmaatregelen Vijfhoek.</p> <p>In dit ontwerp worden alle parkeerplekken welke thans gelegen zijn aan de botermarkt opgeheven. Om de mogelijkheid tot lossen en laden te behouden voor de bevoorrading voor de ondernemers op de Botermarkt worden er in de plaats van de huidige parkeerplekken drie aaneengesloten los- en laadplekken gerealiseerd. In het huidige ontwerp is deze los- en laadplek gelegen voor de nummers Botermarkt 10 tot en met huisnummer 18. Als bewoner van Botermarkt 10a ligt deze los- en laadplek dus ook voor mijn deur.</p> <p>Door de plaatsing van deze los- en laadplekken voor mijn deur wordt mijn uitzicht op de botermarkt ontnomen, daarnaast zal de geluidsoverlast en de trillingen die het vrachtverkeer met zich meebrengen – hetgeen met het huidige vrachtverkeer ook al voelbaar is - verergeren. Het valt ook niet te sluiten dat op de lange termijn de impact van het zware vrachtverkeer leidt tot permanente schade aan het gebouw waar mijn appartement onderdeel van uitmaakt.</p> <p>Het is mij bovendien onduidelijk waarom besloten is deze los- en laadplek (die nota bene bestemd is voor de bevoorrading van de ondernemers) voor het enige pand op de Botermarkt te positioneren dat louter en alleen als woonhuis functioneert. Uiteraard begrijp ik dat bepaalde ondernemers het wellicht ook niet zien zitten om een los- en laadplek voor hun deur te hebben, maar uiteindelijk zijn zij degenen die gebaat zijn bij en gebruik maken van deze los- en laadplek. Het kan dan toch niet zo zijn dat juist de (nagenoeg enige) bewoners hier de dupe van worden.</p> <p>Daarnaast geldt dat deze laad- en losplekken voornamelijk zullen gebruikt worden binnen de venstertijden (tussen 06:00 en 11:00 uur). Het moment waarbij wij als bewoners er juist het meeste last van zullen hebben en veel van de ondernemers nog niet eens klanten zullen ontvangen.</p> <p>Tot slot is er discussie gevoerd over het gelijktrekken van het trottoir met de rijbaan. Uit het ontwerp komt niet naar voren of dit nu uiteindelijk zo uitgevoerd gaat worden. Derhalve spreek ik mij daar -wellicht ten overvloede - graag over uit. Met het verlagen van het trottoir naar dezelfde hoogte als de rijbaan neemt het historische karakter van de botermarkt af. Daarnaast hebben wij als bewoners nu al veel last van fietsen die tegen ons huis aan worden geparkeerd. Wanneer de stoep gelijk wordt getrokken met de straat zal dit probleem zeer waarschijnlijk alleen nog maar groter worden.</p> <p>Graag zou ik daarom als alternatief willen aandragen om deze los- en laadplek aan het begin van de Botermarkt te positioneren nu daar de meeste bedrijvigheid zich bevindt en bewoners hiermee het minste last zullen ervaren van deze los- en laadplek. Mocht dit geen reël alternatief zijn dan wil ik u tenminste verzoeken om de los- en laadplek een plek op te schuiven zodat deze zich niet meer voor het pand Botermarkt 10, 10a en 10b bevindt.</p> <p>Ik hoop dat bovenstaande aanleiding geeft tot wijziging van het huidige ontwerp.</p>	<p>Op de Botermarkt maken de huidige parkeervakken plaats voor laad en losplaatsen. De locatie is bepaald door het breedste gedeelte van het trottoir te gebruiken, een centrale ligging op het plein en de aansluiting ter hoogte van de inrit naar het Gangolfplein. In uw situatie vervalt de parkeerplaats voor uw woning en komt daar een laad- en losplaats voor terug. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan geen onderscheid gemaakt tussen de specifieke belangen van bewoners en ondernemers aan de Botermarkt. Door de afname van verkeer in het toekomstig voetgangersgebied wordt verwacht dat ook de daarmee gepaarde trillingen afnemen. De locatie van de laad- en losplaatsen worden niet aangepast.</p> <p>In het ontwerp is geen sprake van het gelijktrekken van het trottoir met de rijbaan. De rijbaan ligt lager dan het trottoir. De laad- en losplaatsen zijn op trottoirniveau.</p>
62	Timmermans		<p>12 oktober jl. zijn in de Nieuwekerk de plannen voor de herinrichting Barvoetestraat/Keizerstraat en aanpassingen Botermarkt gepresenteerd. Dank voor de duidelijke presentatie en voor de ruimte voor vragen. Graag maak ik hierbij nog gebruik van de mogelijkheid om inhoudelijk op het plan te reageren.</p> <p>Voor het directe plan van herinrichting Barvoetestraat/Keizerstraat en aanpassingen Botermarkt, denk ik dat het een gemiste kans is om de nu opgeofferde parkeerplaatsen aan de Botermarkt niet te vergroenen. Het argument dat het de schaduwzijde van het plein is en bomen niet goed zouden groeien, vind ik uitermate zwak. Er zijn meer dan voldoende inheemse struikgewassen en boomsoorten die goed gedijen in de schaduw (denk aan hortensia, vuurdoorn, sneeuwbes etc.) en dus ook aan deze zijde van de Botermarkt goed tot hun recht kunnen komen.</p> <p>Het ontwerp van het straatprofiel voor de Barvoetestraat is een hele vriendelijke, langzame verkeersroute, maar zoals ook aangegeven op dinsdag 12 oktober zou ik graag zien dat er aandacht wordt besteed aan de hellingshoek van de trottoirs. Afwateren is belangrijk, maar met ijzel of als je slecht ter been bent/op krukken loopt, moet niet iedereen de goot in glijden.</p> <p>Tijdens de presentatie kwam ook naar voren dat er veel parkeerplaatsen in de Barvoetestraat/Keizerstraat en Botermarkt komen te vervallen. Op meerdere avonden ben ik door de Barvoetestraat gelopen: er staan dan 12 tot 16 auto's per avond. Waar gaan deze straks heen om te parkeren? Zoveel plek is er niet meer in de wijk, eigenlijk: geen één.</p> <p>Parkeren is nu al een probleem in de Vijfhoek en ik hoor graag van de gemeente hoe ze het parkeerprobleem willen oplossen voor bestaande bewoners in de Vijfhoek.</p> <p>De aangedragen oplossing voor alternatieve parkeerplaatsen vind ik ontoereikend.</p> <p>Het enige "alternatief" parkeren in het Raaks. Dit is naar mijn idee absoluut geen gelijkwaardig alternatief. Niet alle auto's passen in deze parkeergarage, niet iedereen durft te parkeren in een parkeergarage (bijvoorbeeld mijn partner en andere buurtbewoners) en financieel gezien is dit ook geen alternatief. De opmerking die gemaakt is tijdens de presentatie over mogelijke parkeerplekken in Schalkwijk, beschouw ik als niet-relevant als huiseigenaar in het centrum.</p> <p>Auto's worden weggepest uit de wijk: parkeerplaatsen worden vervangen door plantenbakken, parkeerplaatsen worden vervangen door afvalcontainers van Spaarnelanden en straten worden autoluw gemaakt. Ondanks dat ik begrijp dat er een ontmoedigingsbeleid is voor autoverkeer in het centrum, ben ik van mening dat de Gemeente zorg dient te dragen voor de bewoners in het centrum, de bereikbaarheid van hun eigen woning en hun woongenot. Behalve dat het woongenot afneemt door slecht bereikbare woningen vind er een verschuiving van het probleem plaats. De behoefte aan mobiliteit blijft en de mensen blijven ook.</p>	<p>De maatregel om de parkeercapaciteit in de Vijfhoek te reduceren is conform het 'Mobiliteitsbeleid Haarlem 2040' en draagt bij aan het streven om de Vijfhoek autoluw te maken. Het is dan ook de intentie om uiteindelijk het hele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fietser te creëren. Daarnaast is het mogelijk in de openbare parkeervoorzieningen van het centrum een parkeerplaats te huren of te kopen. Het klopt dat u dan vaak gebonden bent aan een plek in een parkeergarage.</p> <p>Het mobiliteitsbeleid heeft niet de intentie om auto's weg te pesten, maar om een eerlijkere verdeling te krijgen in het gebruik van de openbare ruimte. Dat is een proces voor de lange adem.</p> <p>Er is een bewuste keuze gemaakt om in tegenstelling tot de Barvoetestraat en Keizerstraat geen groenvakken aan te leggen. Er zijn een aantal redenen hiervoor. Het argument van de schaduwzijde klopt, maar belangrijker is dat de Botermarkt is aangemerkt als evenemententerrein en een karakteristiek uiterlijk heeft met de carré van platanen. De groenvakken passen daar minder goed bij.</p>

63	Van Vliet		<p>Hierbij wil ik graag mijn bezwaar kenbaar maken tegen de plaatsing van drie laad en los plekken voor de Botermarkt 10 zoals aangegeven in het concept ontwerp van de herinrichting van de Botermarkt. Bij de geplande herinrichting van de Botermarkt verdwijnen de parkeervlakken over de gehele lengte, maar zullen er drie laad en los plekken worden aangewezen. Deze plekken worden (onder andere) gebruikt voor de bevoorrading van de bedrijven en winkels. Echter worden zij nu geplaatst voor 1 van de weinige gebouwen die volledig als woning functioneert. Onder meer omdat enkele bedrijven aan hebben gegeven de laad en losplekken niet voor de deur te willen. Mijn voorkeur gaat uit naar plaatsing van de laad en losplekken op een andere plek langs de Botermarkt. Dit omdat de laad en los plekken zullen zorgen voor geluidsoverlast, het bederven van het uitzicht en mogelijk trillingen.</p>	<p>Op de Botermarkt maken de huidige parkeervakken plaats voor laad en losplaatsen. De locatie is bepaald door het breedste gedeelte van het trottoir te gebruiken, een centrale ligging op het plein en de aansluiting ter hoogte van de inrit naar het Gangolfplein. In uw situatie vervalt de parkeerplaats voor uw woning en komt daar een laad- en losplaats voor terug. De gemeente heeft bij het opstellen van het plan geen onderscheid gemaakt tussen de specifieke belangen van bewoners en ondernemers aan de Botermarkt. Door de afname van verkeer in het toekomstig voetgangersgebied wordt verwacht dat ook de daarmee gepaarde trillingen afnemen. De locatie van de laad- en losplaatsen worden niet aangepast.</p>
----	-----------	--	--	--