

Plan B_(ewoners)

'een burgerinitiatief'



wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen
plan-B@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl

oktober 2020

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Het ontstaan van Plan B.....	4
3	Ons verzoek aan de gemeenteraad	5
4	Plan B in vogelvlucht.....	6
5	Inhoud van Plan B	7
6	Vóór plan B	10
7	Na uitvoering van plan B.....	11
	Bijlage 1: Gedempte Oude Gracht 30 km p/u.....	12
	Bijlage 2: voetgangersoversteekplaatsen Verwulft en Drossestraat.....	15
	Bijlage 3: Gierstraat.....	17
	Bijlage 4: kostenraming Plan B versus maatregelenpakket B&W	18
	Bijlage 5: de B&W-besluiten van 26 mei 2020 in beeld.....	19
	Bijlage 6: de verschillende alternatieve scenario's vergeleken met de set B&W-besluiten	20
	Bijlage 7: weging B&W-besluiten t.o.v. de verschillende scenario's	24
	Bijlage 8: onze Wijkverkeersvisie (2018)	25
	Bijlage 9: de set B&W-besluiten over het wijkverkeer	30
	Bijlage 10: verkeerstellingen van 2019	35

Leeswijzer voor de drukbezette lezer:

Er is hierna voor elk wat wils.

- Alleen de inhoud van plan B lees je op de pagina's 6 t/m 9.
- Het proces leidend tot plan B (inclusief de inhoud daarvan, maar exclusief alle bijlagen) lees je op de pagina's 3 t/m 9.
- Het plan B in totaal, inclusief alle bijlagen, telt 36 pagina's.

1 Inleiding

In 2017 werkten bewoners en de wijkraad samen aan een visie op het wijkverkeer. De visie werd in maart 2018 aangeboden aan de onderhandelaars van het huidige college van B&W. Ruim drie-en-een-half jaar is er overlegd met de gemeente waarin er veel is gebeurd. Dit was bepaald niet het eerste plan voor onze wijk. Eerder werkten we met bewoners aan het plan "[Wijk op Groen](#)". Mooie plannen van wijkbewoners met bijdragen van professionals. We waren ook doende met elektrisch auto delen 'iZoof' en het verkrijgen van een wijkpakjespunt om het haal- en bezorgverkeer in de wijk te reduceren. Alle initiatieven hebben tot doel de leefbaarheid in onze wijk te vergroten. De leefbaarheid in onze drukke centrumwijk staat al jaren onder druk door de dominantie van auto's en knelpunten in het verkeer. En de gemeente stelt al tientallen jaren dat "bezoekers naar de garage" moeten. Maar dat blijft bij plannen. In dit plan B stellen we het voor.

Eind mei jl. is er, na ruim 40 jaar leven met de huidige verkeerscirculatie, een set maatregelen besloten door het college over het wijkverkeer. Deze wijkraad heeft echter besloten niet meer met de gemeente te zullen overleggen over deze set van B&W-besluiten. Ook heeft de wijkraad afstand genomen van die set besluiten omdat het geheel te veel vragen oproept.

Waarom deden we dit?

- B&W heeft niet goed gekeken naar het door henzelf ingeschakelde extern verkeersadviesbureau; geen van de door hen ontwikkelde vier scenario's is gekozen door B&W.
- B&W heeft niet geluisterd naar de bewoners, die bovenop de scenario's van het externe bureau nog eens twee meer verder gaande scenario's hebben opgesteld, waar 80% van de responderende bewoners voor zijn.
- B&W heeft dus zelf een pakket maatregelen verzonnen dat minder vergaand is dan het voorkeursscenario van het externe bureau en erg veel minder dan de scenario's van de wijk/bewoners, waarvan wij niet begrijpen waarom en dat bovendien onnodig duur is.
- In de collegenota van B&W, die ook aan de raadscommissie Beheer is gestuurd, zijn de bijlagen van het externe verkeersbureau en de oordelen van de bewoners over de onderzoeksresultaten, niet eens vermeld. Die bijlagen waren afwezig.
- B&W heeft vóór en na hun besluit niet met ons verder willen overleggen (voorstel door ons gedaan tijdens een raadscommissievergadering) over hun keuze en over de plannen van de wijkraad.

Daarom hebben wij het overleg met de gemeente gestaakt en nemen wij afstand van hun plannen met de wijk. Lees hier [onze brief met argumenten](#) voor die besluiten.

Bewoners, ondernemers en onze wijkraad hebben echter met elkaar in de afgelopen jaren te veel bereikt (als het om de toekomst van de wijk op verkeersgebied gaat) om alles nu te laten verlopen. Daarom hebben we samen met wijkbewoners/ondernemers een 'plan B' ontwikkeld. Dat plan B, van de bewoners, gaan we als een burgerinitiatief aanbieden aan de gemeenteraad.

We baseren dat plan B (ewoners) op datgene wat al op tafel ligt. En dat is meer dan voldoende. De wijkvisie, een selectie van de bij die visie passende voorstellen van de externe onderzoekers en vanzelfsprekend de resultaten van onze april-enquête waar ruim 250 bewoners/ondernemers aan hebben deelgenomen.

De externe onderzoekers hebben in opdracht van het gemeentebestuur de wijkvisie Verkeer (maart 2018) getoetst aan het gemeentelijk beleid en zij hebben geen wezenlijke strijdigheden ontdekt.

2 Het ontstaan van Plan B

Met bewoners nadenken over het wijkverkeer heeft vanaf 2017 veel materiaal opgeleverd:

- [de wijkverkeersvisie](#), opgesteld met bewoners in 2017/18; aangeboden aan de onderhandelaars van het huidige college in maart 2018
- [de rapporten](#) van de externe onderzoekers, zij waren door de gemeente ingehuurd om de wijkvisie objectief te toetsen aan het gemeentelijk beleid en met voorstellen te komen (april 2020)
- [de set besluiten](#) die B&W op 26 mei jl. heeft genomen
- [de enquête](#) die we in april jl. hebben gehouden om de bewoners/ondernemers te vragen naar hun opvattingen over de resultaten van de externe onderzoekers (251 deelnemers)

Medio april hadden we aldus vier scenario's ten tijde van de enquête op tafel en daar kwam eind mei nog een serie B&W besluiten bij.

We combineren de score van bewoners voor de vijf alternatieve scenario's ten opzichte van de zes urgente knelpunten met de waarderingen van de scenario's ten tijde van de enquête die we in april jl. hebben gehouden.

Bij die enquête in april hebben we de bewoners /ondernemers gevraagd die scenario's (exclusief de B&W besluiten; deze verschenen later) te waarderen. Ruim 250 deelnemers aan de enquête scoorden toen mee.

Wat willen bewoners/ondernemers:

Scenario 4 scoorde in april jl. met 42% de meeste waardering. Voorts concludeerden we dat 80% van de deelnemers verder wil gaan dan het advies van de onderzoekers aan het college (voorkeursscenario 2a).

Ook concludeerden we dat B&W bij hun set besluiten aanzienlijk minder ver gaat met oplossingen dan de onderzoekers in hun voorkeursscenario 2a.

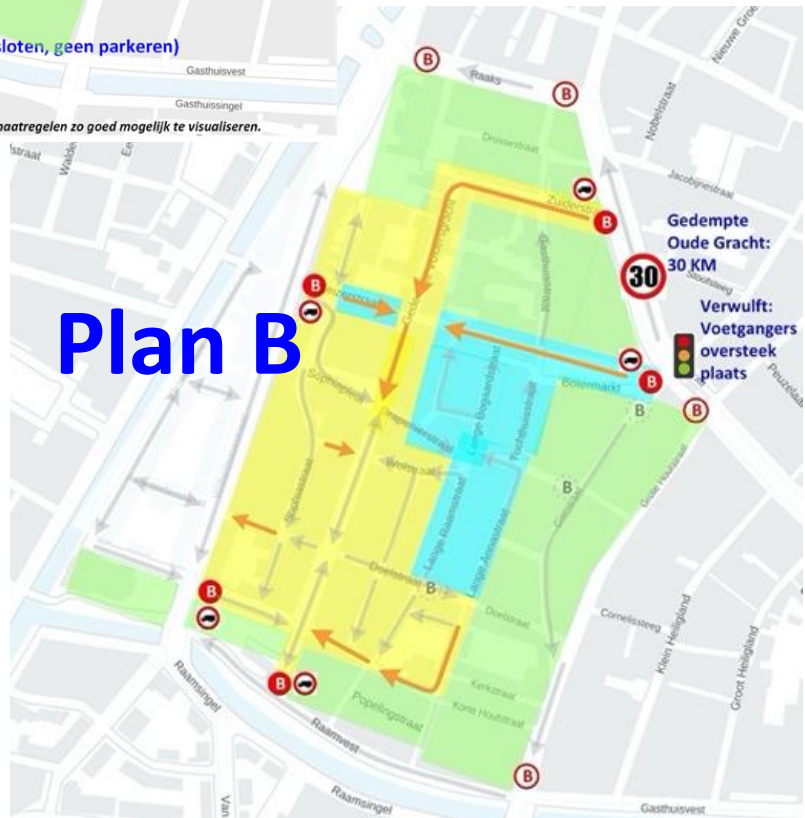
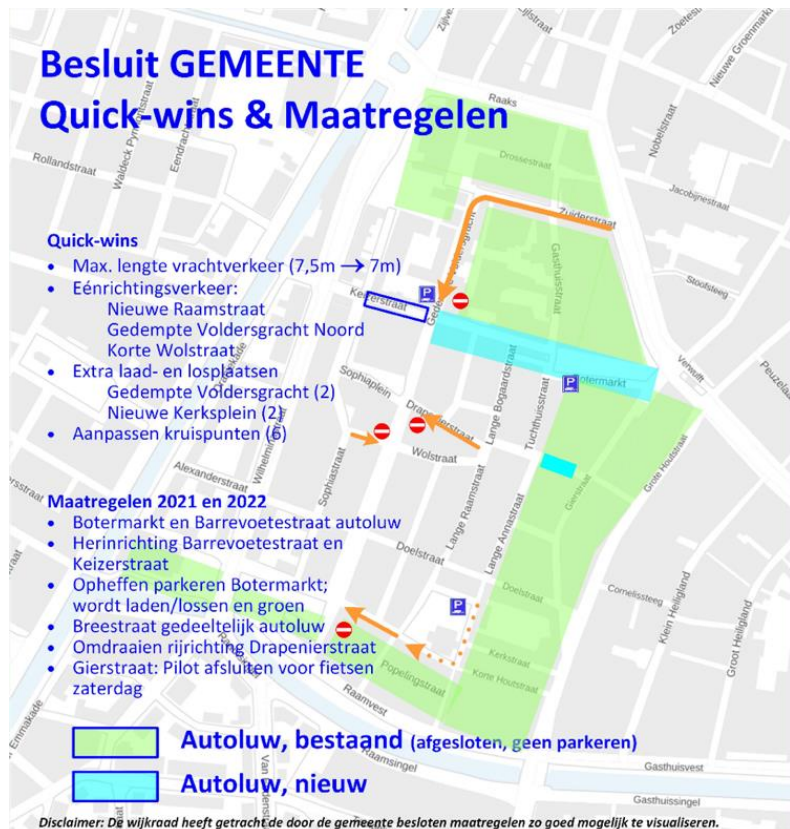
Bovendien zijn de besluiten van de B&W kostbaar zijn (geraamd op: €1.172.500,-) door een paar dure herprofileringen. Plan B is uitvoerbaar voor een raming van circa € 410.000,- . Als we daar extra impulsen voor meer groen en meer fietsenstallingen in de wijk aan toevoegen blijven we onder het door de gemeente geraamde bedrag.

We zijn daarom verder gegaan met het scenario 4 dat in april jl. de meeste stemmen kreeg van de bewoners/ondernemers en dat ook goed scoort op de weging van de zes urgente knelpunten. Dit kan betekenen dat als je bijvoorbeeld in april voor een ander scenario koos, dat je dan niet optimaal tevreden zult zijn.

Dat begrijpen we goed, maar dan hopen we dat je je realiseert dat de set B&W besluiten bij al je keuzes van destijds nog minder op straat zal realiseren dan ons hierna beschreven plan B.

Vergelijk de verbeelding van de B&W besluiten (dat krijgen we dus als we nu niets doen) eens met de verbeelding van plan B en je ziet de verschillen.

Ten overvloede: het is voor ons van groot belang te markeren dat plan B als een samenhangend geheel van geïntegreerde en elkaar versterkende maatregelen wordt beschouwd. Voor ons kunnen, zonder overleg, niet zomaar onderdelen uit plan B worden losgemaakt om deze als losse maatregelen in te voeren.

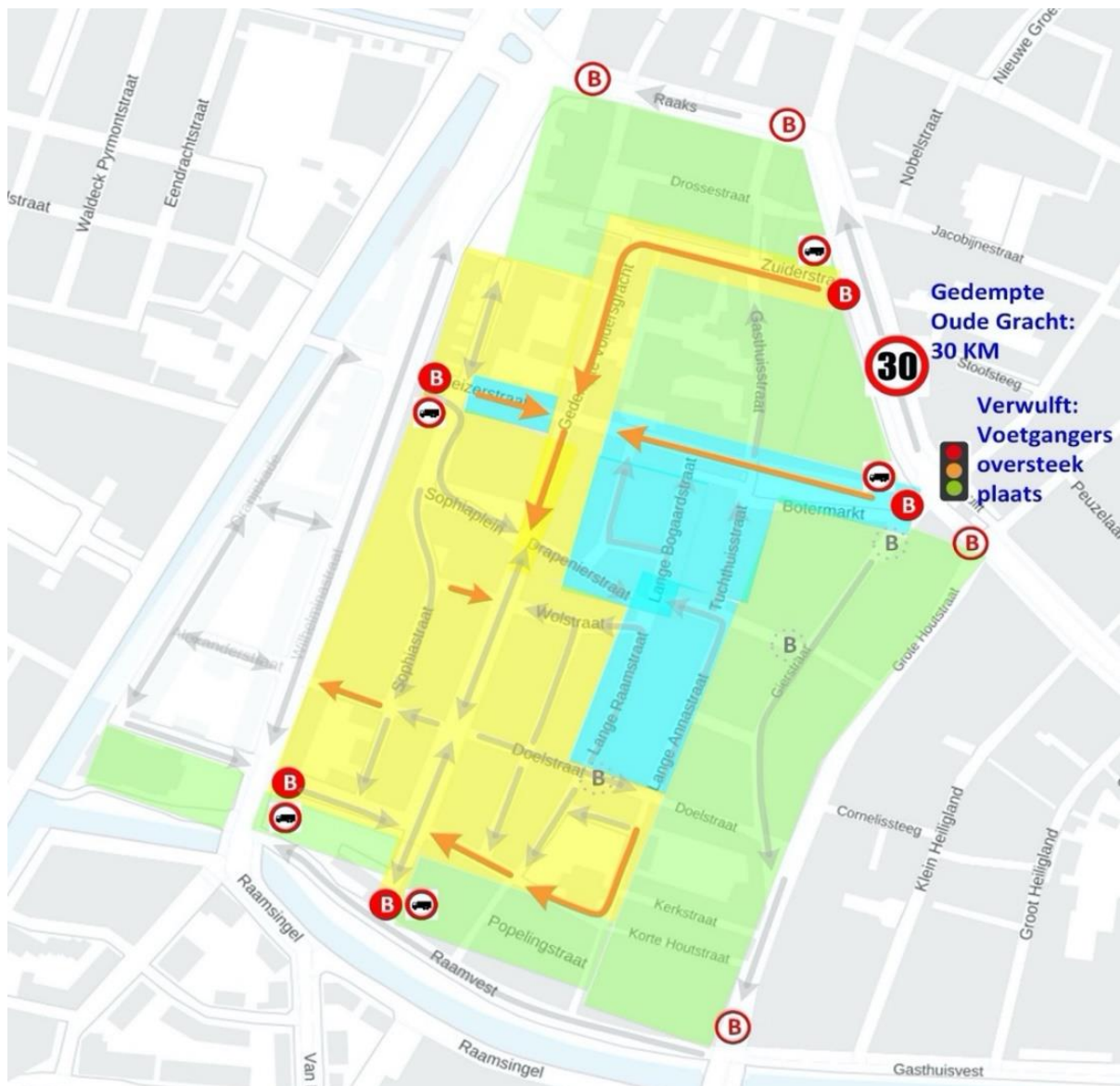


3 Ons verzoek aan de gemeenteraad

Wij verzoeken de gemeenteraad 'plan B' vast te stellen

- als uitwerking van de -door een in opdracht van het college van B&W verkeerskundig bureau- objectief getoetste wijkvisie Verkeer ((2018) en
- als kader voor de uit te voeren met elkaar samenhangende verkeersmaatregelen in de wijk Vijfhoek, Raaks en Doelen.

4 Plan B in vogelvlucht



- Reeds autoluw, Nieuw autoluw, Nieuw auto-arm
- ➔ Eenrichtingverkeer (nieuw of gewijzigd), ➔ Eenrichtingverkeer (bestaand)
- 🚚 Verbod voor voertuigen langer dan 6m (tenzij ontheffing)
- B Bollard nieuw; beweegbare paal en/of camera kentekenherkenning
- B Bollard bestaand, B Bollard vervallen

Plus twee stelposten voor extra groen en extra fietsenrekken in de wijk

Autoluw = gebied afgezet met beweegbare paaltjes (venstertijden voor laden en lossen, buiten venstertijden alleen toegang voor ontheffinghouders, geen parkeerplaatsen op straat, wel laad-en losplaatsen op straat)

Autoarm = met beweegbare paaltjes afgesloten gebied; altijd toegang en het straatparkeren is er alleen voor wijkbewoners en wijkbedrijven; via venstertijden (en een ontheffing) is er toegang voor niet-wijkbewoners

5 Inhoud van Plan B

5.1 Aanpak van zes urgente verkeersknelpunten

In de wijkverkeersvisie van 2018 zijn door bewoners zes urgente verkeersknelpunten benoemd met mogelijke oplossingsrichtingen. Deze subjectieve knelpunten zijn op verzoek van de gemeente door externe verkeerskundige onderzoekers getoetst en werden door de verkeerskundigen objectief als een knelpunt benoemd en van uitvoerbare oplossingen voorzien:

- **Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat:**
Deze route is qua wegbreedte niet geschikt voor de huidige verkeersstromen: er zijn in beide richtingen fietsers plus autoverkeer én vrachtverkeer. Bovendien kan er op deze route langdurig geparkeerd worden in de parkeerhavens. Die route wordt te vaak gebruikt voor doorgaand zwaar vrachtverkeer, hetgeen strijdig is met het HVVP (een beleidsplan van de gemeente). Het levert gevaarlijke situaties op en overlast. Deze route wordt in plan B geheel autoluw gemaakt, inclusief 'een knip' (autoverkeer ontmoet elkaar daar) maar zonder herinrichting. We vroegen immers in de Wijkverkeersvisie om sobere en doelmatige maatregelen. Mooi maken komt later wel, als de gemeente weer geld heeft.
- **Lange Annastraat/Breestraat/Tuchthuisstraat:**
Woningen beschadigen vanwege onvoldoende ruimte voor manoeuvrerend (vracht)verkeer. Dit gebied wordt in plan B autoluw gemaakt.
- **Nieuwe Kerksplein:**
Veel zoekverkeer, overtredingen 's avonds en 's nachts, overlast door verkeerslawaaï/dubbel parkeren/zoekverkeer/bezoekers van de coffeeshop. Dit gebied krijgt in plan B een andere verkeerscirculatie en wordt auto-arm.
- **Gierstraat:**
Een onveilige mix van fietsers/voetgangers. Hier volgt in plan B een proef (inclusief een kwalitatief onderzoek: interview met fietsers) met de afsluiting voor fietsers op zaterdagen. Het faciliteren van de N-Z-fietsroute wordt hier in elk geval geannuleerd.
- **Gedempte Voldersgracht/Zuiderstraat:**
Woningen op de hoek zijn al meerdere malen beschadigd vanwege onvoldoende ruimte voor vrachtverkeer. Laden/lossen bij Hortusplein/Jopenkerk zorgt bijna dagelijks voor verkeerschaos en congestie en de laad-/losruimte op de Raaks is grotendeels geannexeerd door AH. Als gevolg van de MER-besluiten Raaks (zie de Mobycon-rapporten) wordt de Zuiderstaat in plan B afgesloten voor vrachtverkeer en krijgt deze route eenrichtingverkeer.
- **Oversteek van het Verwulft ter hoogte van de Gierstraat/Koningstraat:**
Voetgangers en fietsers steken hier op een onoverzichtelijk punt zonder enige bescherming het vaak drukke Verwulft over.
Er komt in plan B een voetgangersoversteekplaats Gierstraat/Koningstraat en de Gedempte Oude Gracht krijgt een 30 km p/u regime.

5.2 Maatregelen volgens plan B

- Lange voertuigen weren:
Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking (van 7,5 naar 6,0 m) om lange voertuigen te weren in de woonstraten.
- Zware voertuigen weren:
Invoeren vrachtwagenverbod om zwaar verkeer te weren; met het gebied tussen Wolstraat en Barrevoetestraat (van 7,5 naar 6,0 m), met ontheffing voor vuilnis-, brandweer- en verhuishagens.
- Uitsluitend parkeren voor vergunninghouders ('auto-arm'):
Invoeren vergunninghoudersparkeren (voor bewoners en wijkondernemers) om personenautoverkeer te verminderen; in een groot deel van de wijk.
- Eenrichtingverkeer in enkele straten
Hinder tussen fiets en auto te verminderen in vier smalle straten:
 - Gedempte Voldersgracht noord
 - Korte Wolstraat
 - Nieuwe RaamstraatAlexanderstraat (oostelijk gedeelte; éénrichting verkeer richting Wilhelminastraat)
- Proef tijdelijk afsluiten Gierstraat voor fietsverkeer (bijlage 3)
Proef tijdelijke zaterdagafsluiting Gierstraat met kwalitatief onderzoek (inclusief het bevragen van fietsers) met als doel de conflicten voetganger en fietser te verminderen;
Kern van de proef: afsluiting Gierstraat op enige zaterdagen tijdens winkeltijden (inclusief 'snelheid verminderend' straatmeubilair plus gedragscampagnes voor het stimuleren gebruik alternatieve N-Z-fietsroutes) inclusief onderzoek.
In alle gevallen eindigen met bewegwijzering cq faciliteren van deze fietsroute Noord-Zuid.
- Botermarkt/Barrevoetestraat/Keizerstraat
Route autoluw maken m.b.v. bollards (dan wel kentekenherkenning)
Weren doorgaand autoverkeer met 'een knip' (autoverkeer ontmoet elkaar daar en moet afslaan) (in de route t.h.v. de Ged. Voldersgracht;
Keizerstraat wijzigen van de rijrichting
Opheffen van de parkeerplaatsen aldaar waardoor meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen, fietsenrekken en laad- en losplekken (binnen de venstertijden) mogelijk worden.
- Oversteek Verwulft (bijlage 2)
Verkeerslichten Verwulft bij Gierstraat/Koningstraat om de oversteek voor voetgangers en fietsers aldaar makkelijker te maken. Oversteek Verwulft: geschakelde verkeerslichten (met oversteek Grote Houtstraat) met de prioriteitsvolgorde HOV -> fietsers Verwulft -> overstekers Gierstraat-Koningstraat -> auto Verwulft.
- Oversteek Drossestraat (bijlage 2)
Deze oversteek maakt onderdeel uit van de voetgangersroute Jacobijnestraat – Drossestraat (P-Raaks). Optimalisering van de oversteek maakt deze oversteek veiliger.
- Gedempte Oude Gracht: 30 km/uur maximaal (bijlage 1)
Gedempte Oude Gracht wordt (van Spaarne tot Nassaulaan) een gebiedsontsluitingsweg, maximumsnelheid 30 km/uur, maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (geen menging fiets en auto).

5.3 Algemeen

- **Fasering**
Niet alles kan tegelijk, want het kost geld (ook al is er ruim veertig jaar niets gedaan aan de verkeerscirculatie in de wijk). In de wijkverkeersvisie hanteerden we een fasering voor de korte termijn maatregelen, de middellange termijn en de langere termijn. Die fasering laten we nu achterwege want het is de gemeente die voor de uitvoering (..én de middelen) dient zorg te dragen. Duidelijk is wel dat bepaalde voorgestelde maatregelen goedkoop zijn te realiseren zijn en dat andere maatregelen meer geld kosten.
Van belang vinden dat de gemeente de visie van plan B onderschrijft en bereid is de daarmee samenhangende en elkaar versterkende maatregelen uit wil voeren op termijn.
- **Autoarm**
Een deel van de wijk bepleiten we als 'autoarm' in te richten. De onderzoekers van Mobycon hebben dit begrip geïntroduceerd. Dit begrip houdt in dat het deel van de wijk dat autoarm wordt altijd toegankelijk blijft met parkeerruimte voor wijkbewoners en wijkondernemers. Niet-wijkbewoners hebben toegang binnen de venstertijden. Voor bezoekers en zoekverkeer (!) is er achter de bollards dan geen parkeerruimte, de parkeervakken zijn bestemd voor de wijk. Dit invoeren van autoarm in de wijk kan als een pilot worden ingevoerd, omdat het voor de gemeente qua omvang relatief nieuw is. Autoarm voorkomt tevens extra parkeerdruk rondom onze wijk en vraagt niet om extra parkeerruimte voor bewoners in de parkeergarages.
- **Fietsparkeren**
Een aantal, in overleg met de bewoners nader te bepalen plaatsen, worden met extra fietsklemmen/'nietjes' (boogpalen: je plaatst je fiets er tegen aan) en/of fietsparkeerstroken ingericht. Daarnaast verzoekt plan B een bedrag voor verwerving en/of inrichting van extra buurtfietsenstallingen (bijlage 4).
- **Autodelen/E-laadpalen**
Een flink deel van alle huidige parkeervakken in de wijk wordt beschikbaar gesteld aan enerzijds gereserveerde ruimte voor 'autodelen' (in de meest ruime vorm, zoals iZoof, maar ook voor particuliere deelauto's) en anderzijds ten behoeve van de uitbreiding van het wijkareaal aan E-laadpalen.
- **Groen**
Een deel van de vrijkomende ruimte (opheffen P-vakken) is in beginsel beschikbaar voor de herinrichting met groen. We verzoeken in plan B hiervoor een post (bijlage 4).
- **Evaluatie**
Na toepassing van de genoemde maatregelen vindt samen met de bewoners/ondernemers een evaluatie plaats waarna tevens zal worden beoordeeld of een nieuw deel van de wijk autoluw zal worden. Alle overbodige paaltjes worden in de wijk verwijderd.

5.4 Verschillen met de set B&W-besluiten

Plan B vergelijken we kortweg (in een willekeurige volgorde) met de set B&W-besluiten van 26 mei jl.

Plan B is effectiever, sluit beter aan op de wensen van de wijk, is aanzienlijk goedkoper, zorgt voor meer verkeersveiligheid, biedt meer ruimte voor spelende kinderen, geeft meer leefbaarheid terug aan de wijk, is meer duurzaam, levert meer CO2 reductie op, geeft minder fijnstof, biedt meer ruimte voor extra groen en extra fietsenrekken.

6 Vóór plan B

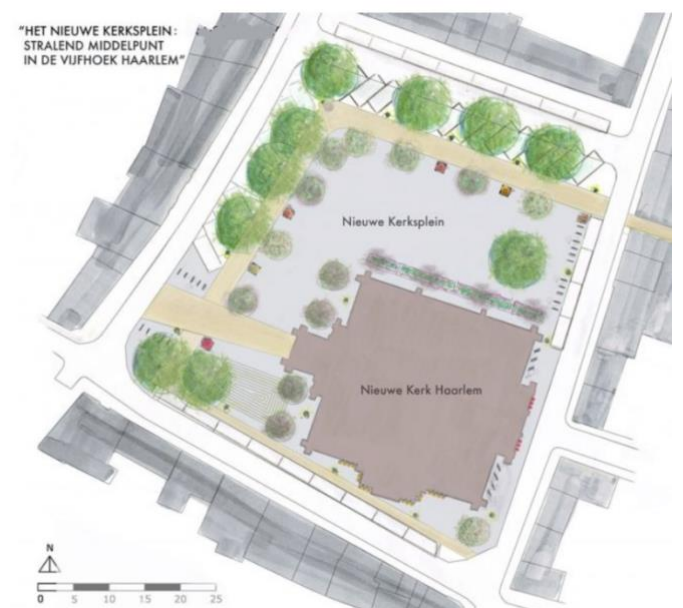
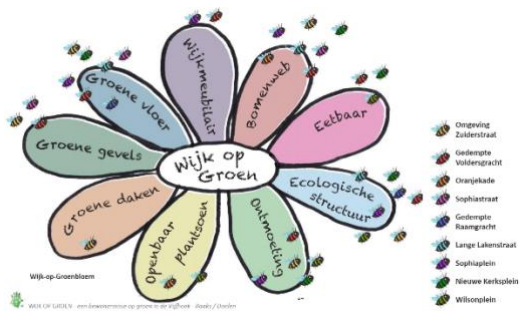


7 Na uitvoering van plan B

Een deels autoarme en deels autoluwe wijk is de basis voor een groenere en een meer leefbare wijk.



Korte Houtstraat. Zo kan het ook.



Bijlage 1: Gedempte Oude Gracht 30 km p/u

De Gedempte Oude Gracht als geheel en de oversteek nabij het Verwulft (Gierstraat/Koningstraat; de 50 km p/u slagader die het aldaar autoluwe centrum doorsnijdt) in het bijzonder zijn bestudeerd (m.b.v. met anonieme camerametingen) door de verkeerskundigen van Mobycon. Deze verkeerskundigen waren ingehuurd door de gemeente. In de set B&W besluiten lezen we er niets over. Er is voor B&W aldaar géén probleem blijikbaar.

Hierna enige citaten uit de adviesrapporten dd. 15 april 2020 van Mobycon. Alle rapporten zijn in te zien via <https://wijkraadviifhoek-haarlem.nl/wvrap/>

“Gedempte Oude Gracht is drukker met fietsers dan gemotoriseerd verkeer”

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

“Oversteek Verwulft zeer intensief gebruikt door voetgangers en met name fietsers”

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

“Oversteek over Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers”

Beschrijving

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

Analyse

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat:

- *het aantal overstekende voetgangers over het Verwulft even groot is als het aantal motorvoertuigen op de Gedempte Oude Gracht.*
- *het aantal overstekende fietsers nog groter is dan het aantal overstekende voetgangers.*
- *het aantal overstekende fietsers over het Verwulft ongeveer 2x zo groot is als het aantal fietsers op de Gedempte Oude Gracht.*

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

Advies: “30 km/uur op gedeelte Gedempte Oude Gracht”

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

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

- *Kleine Houtstraat*
- *Grote Houtstraat*
- *Gierstraat*
- *Drossestraat*
- *Zijlstraat*

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

Wettelijke maximumsnelheid van Kleine Houtstraat tot en met Zijlstraat

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

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

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

Wettelijk is er geen belemmering om een wettelijke maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen op een weg die toch een belangrijke functie voor de auto of het openbaar vervoer heeft. De landelijke CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 315 in paragraaf 1.1.5 en 1.1.7) zegt hierover het volgende:

Als bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW50) de omgevingsinvloed (krapte van het dwarsprofiel, bebouwing dicht langs de weg (geluid/lucht), uitwisselen als gevolg van parkeer en oversteekbewegingen) sterk is, dan is er sprake van een ‘situatie waarbij extra aandacht is vereist voor de inrichting. In deze situaties moeten compenserende maatregelen worden doorgevoerd, eventueel in combinatie met een verlaging van de snelheidslimiet.’ De volgende compenserende maatregelen worden genoemd (paragraaf 1.2.2):

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

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

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

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

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

Aldus de onderzoekers van Mobycon.

Bijlage 2: voetgangersoversteekplaatsen Verwulft en Drossestraat



Voorstellen uit de adviesrapporten dd. 15 april 2020 van Mobycon. Alle rapporten zijn in te zien via <https://wijkraadviifhoek-haarlem.nl/wvwrap/>

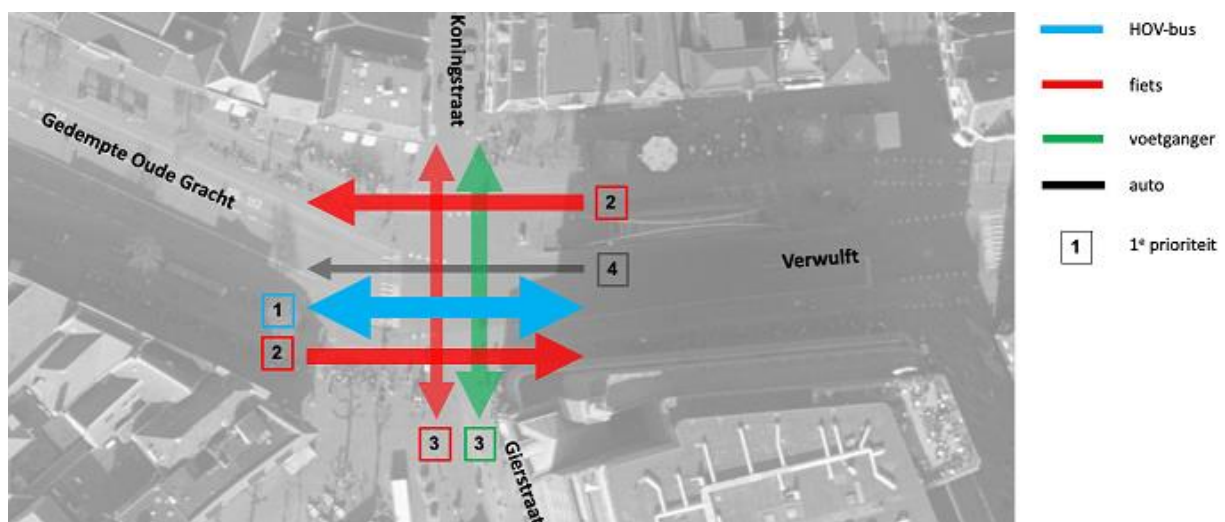
Advies: Verkeerslicht Verwulft

Verkeerslichtenregeling met de gewenste prioriteitsvolgorde.

In de huidige situatie is het lastig om hier over te steken en geeft deze oversteek een gevoel van onveiligheid. Op grond van het gemeentelijk beleid is de volgende prioriteitsvolgorde op dit kruispunt gewenst:

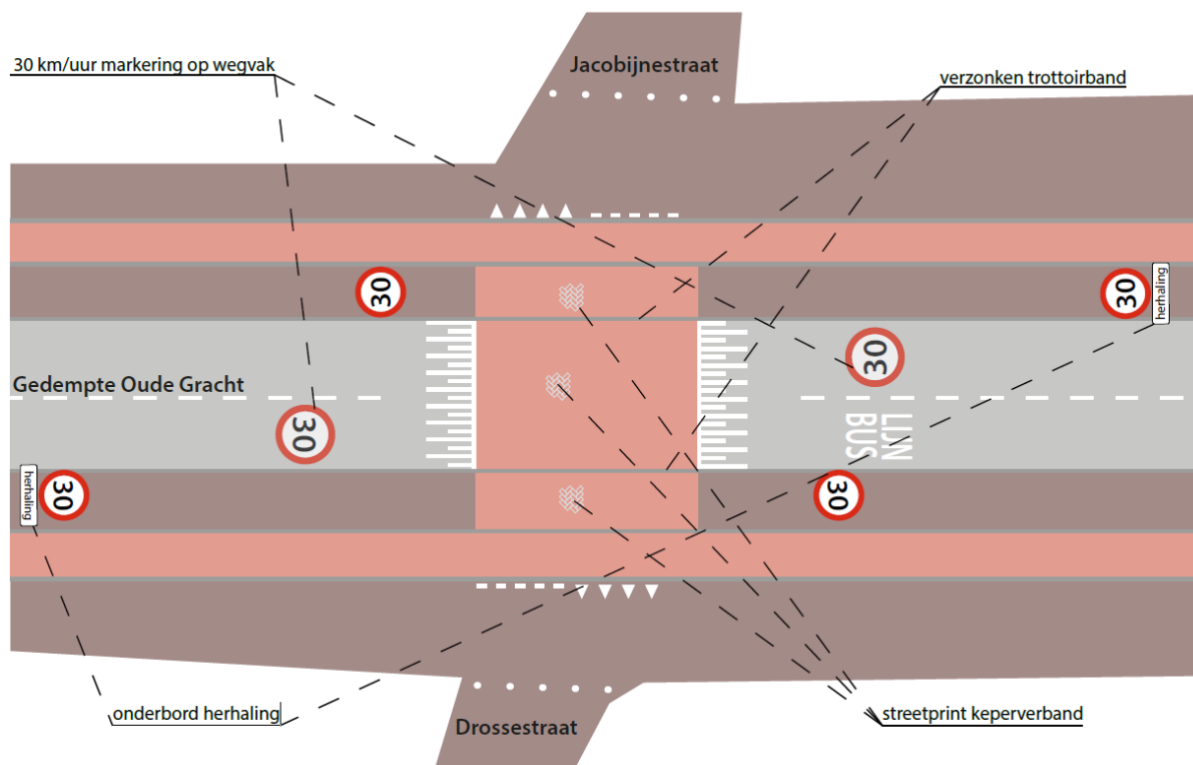
- HOV -> fietsers Verwulft -> overstekende fietsers en voetgangers Gierstraat-Koningstraat -> auto Verwulft

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



Advies: Aanpassen inrichting oversteek Drossestraat

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



Bijlage 3: Gierstraat

Uit de adviesrapporten dd. 15 april 2020 van Mobycon. Alle rapporten zijn in te zien via <https://wijkraadviifhoek-haarlem.nl/wvwrap/>

“Gierstraat is drukker met fietsers dan hoofdfietsroute Gedempte Oude Gracht”

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

“Hoeveelheid fietsers in de Gierstraat lijkt groter dan het aantal voetgangers”

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

“Conflicten tussen voetgangers en fietsers”

Beschrijving

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

Analyse

In de Gierstraat is het aantal fietsers ongeveer 2x zo groot als het aantal voetgangers. Daarmee is in de praktijk op basis van een groot numeriek overwicht geen sprake van ‘fietsers te gast’, maar eigenlijk van ‘voetgangers te gast’. Geen wonder dat dit wordt ervaren als een conflictpunt. Verkeerskundig gezien zou het logisch zijn dat de hoeveelheid fietsers kleiner is dan het aantal voetgangers in een voetgangersgebied waar fietsers te gast zijn. Tevens is het snelheidsverschil tussen (doorgaande) fietsers (30 km/uur wettelijk toegestaan) en winkelend publiek aanzienlijk. Dit geeft een gevoel van onveiligheid en overlast bij voetgangers.

Volgens de landelijke CROW-richtlijnen moet bij het aantal voetgangers in de Gierstraat een vorm van scheiding tussen voetgangers en fietsers worden aangebracht. Ook moet conform de landelijke CROW-richtlijnen bij het aantal fietsers in de Gierstraat een fietspad van 4,5 meter breed worden gerealiseerd. Aangezien de beschikbare breedte tussen de gevels beperkt is, is de enige structurele oplossing om de hoeveelheid fietsers fors te beperken.

Advies: Proef zaterdagafsluiting Gierstraat

Proef zaterdagafsluiting Gierstraat om conflicten voetganger en fietser te verminderen. Voorstel tot afsluiting Gierstraat voor fietsers tijdens drukste winkeltijden inclusief aanpassing inrichting, campagne, handhaving, monitoring en evaluatie.”

Aldus de onderzoekers van Mobycon.

Bijlage 4: kostenraming Plan B versus maatregelenpakket B&W

Maatregelenpakket B&W	
Maatregel	Raming
Lengtebeperkingen: verkeersbesluiten en bebording	€ 10.000
Vrachtwagenverbod: verkeersbesluiten en bebording	€ 5.000
4 extra beweegbare palen plaatsen; 1 beweegbare paal verplaatsen & bebording.	€ 400.000
Herinrichting Barrevoetestraat	€ 350.000
Herinrichting Keizerstraat	€ 350.000
Vervangen parkeerplaatsen en aanpassen Botermarkt	€ 50.000
Eenrichtingsverkeer: verkeersbesluiten en bebording	€ 7.500
Rijrichtingen wijzigingen: Verkeersbesluiten en bebording	€ 7.500
Omzetten parkeerplaatsen naar laad-en losplaatsen	€ 20.000
Pilot zaterdag afsluiting Gierstraat	€ 20.000
Totaal	€ 1.172.500

Plan B	
Lengtebeperkingen incl. verkeersbesluiten en bebording	€ 10.000
Ondersteuning met vrachtwagenverbod: verkeersbesluiten en bebording	€ 5.000
2 extra beweegbare palen plaatsen; 3 beweegbare palen verplaatsen & bebording	€ 250.000
Aanpassingen Barrevoetestraat	€ 20.000
Aanpassingen Keizerstraat	€ 20.000
Vervangen parkeerplaatsen en aanpassen Botermarkt	€ 50.000
Eenrichtingsverkeer: verkeersbesluiten en bebording	€ 7.500
Rijrichtingen wijzigingen: Verkeersbesluiten en bebording	€ 7.500
Omzetten parkeerplaatsen naar laad-en losplaatsen	€ 20.000
Pilot zaterdag afsluiting Gierstraat	€ 20.000
Totaal	€ 410.000

Plan B extra	
Voetgangersoversteekplaats Verwulft inclusief verkeerslichten	€ 150.000
Voetgangersoversteekplaats Drossestraat	€ 35.000
Inrichting vrijgekomen ruimte met groen, post	€ 250.000
Fietsvoorzieningen incl. stallingen, post	€ 250.000
Subtotaal	€ 685.000
Totaal plan B	€ 1.095.000

Bedragen: conform ramingen van de gemeente en/of Mobycon

Bijlage 5: de B&W-besluiten van 26 mei 2020 in beeld

Het B&W besluit; zo goed als mogelijk door visueel geïnterpreteerd (i.v.m. ervaren onduidelijkheden en het ontbreken van een tekening vanuit de gemeente).



Bijlage 6: de verschillende alternatieve scenario's vergeleken met de set B&W-besluiten

Scenario 2a; Uitbreiding met Autoluw en Autoarm

Het voorkeurscenario 2a van de externe onderzoekers kreeg in april jl. bij de wijkenquête 7% van de 251 uitgebrachte stemmen.



Zo'n 80% van de bewoners/ondernemers wil blijkens de uitslag van onze enquête verder gaande verkeersmaatregelen in de wijk dan het voorkeurscenario 2a van de onderzoekers. Voor de bewoners mag de uitvoering op langere termijn (deels autoarm/deels autoluw) ook later dan in 2022 gebeuren. B&W gaat met de besluiten echter minder ver dan de onderzoekers in hun voorkeurscenario.

Scenario 3; Uitbreiding met Autoluw en Autoarm

Scenario 3 van de externe onderzoekers kreeg bij drie belangstellendenbijeenkomsten driemaal de meeste stemmen en kreeg bij de wijkenquête 15 % van de stemmen.



Scenario 4, Smalle woonstraten autoarm

Het door een wijkbewoner ontwikkelde scenario 4 kreeg bij de wijkenquête 42 % van de stemmen.



Scenario 5, Smalle woonstraten autoluw

Het door een wijkbewoner ontwikkelde scenario 5 kreeg bij de wijkenquête 23 % van de stemmen.



Bijlage 7: weging B&W-besluiten t.o.v. de verschillende scenario's

Hierna wegen we de verschillende scenario's ten opzichte van de door bewoners ervaren 6 urgente knelpunten en algemene punten (wijkverkeersvisie 2018); de laatste kolom betreft het B&W-besluit.

Verkeersmaatregelen Vijfhoek, Raaks en Doelen gewogen

Nr	Wijkvisie verkeer: 6 Knelpunten	Scenario's				Besluit
		2a	3	4	5	
1	Botermarkt - Barrevoetstraat - Keizerstraat: drukke situatie (sluip)route	+++	++++	++++	++++	++++
2	Gedempte Voldersgracht - Zuiderstraat: vastrijden vrachtwagens rond kruispunt	+	++	++	++	+
3	Omgeving Nieuwe Kerkplein: zoekverkeer en vastrijdend vrachtverkeer	0	++	++++	++++	+
4	Lange Annastraat - Tuchthuisstraat: te smal voor auto's (en fietsers en voetgangers)	+++	+++	+++	++++	0
5	Gierstraat: conflicten tussen voetgangers en fietsers		+			0
6	Oversteek over Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers		++			0
Wijkvisie verkeer algemeen		Pagina 7/8 wijkvisie				
	Minder auto's op straat; meer leefruimte	+	+++	+++	++++	0
	Minder conflicten Fietsen, voetgangers en auto's, betere doorgang van verkeer door de wijk	++	++	+++	++++	0
	Betere luchtkwaliteit, minder geluidsbelasting	++	+++	++++	++++	0
	Vermindering vrachtverkeer	+++	+++	++++	++++	++
Score totaal		17	24	30	33	8



Onze conclusie:

Het besluit van B&W scoort fors lager dan de alternatieve scenario's.

Bijlage 8: onze Wijkverkeersvisie (2018)

Zie hier voor de volledige [wijkverkeersvisie](#)

Samenvatting

Een werkgroep van wijkbewoners en wijkraadsleden heeft deze visie op het gebied van verkeer in de wijk ontwikkeld. Via verschillende gesprekken, bijeenkomsten, diverse vormen van feedback, verdiepingsbijeenkomsten en enquêtes is deze visie tot stand gekomen. Gezond verstand, meerdere wijkscouwens en jarenlange ervaring in de wijk waren belangrijke energie- en krachtbronnen. We realiseren ons terdege diverse beperkingen. De wijk is in de stad geen eiland en bewoners hebben geen directe zeggenschap over de inrichting van de openbare ruimte. Het zijn stadsbestuurders die nu aan zet zijn. Wij werken aan het realiseren van onze voorstellen overigens graag mee.

Voorafgaand aan deze klus stelden wij onszelf ter inspiratie een aantal vragen:

Verkeerscirculatie

De wijk kent grotendeels een Middeleeuws stratenpatroon. Kan het allemaal wat slimmer met de verkeersdoorstroming en is de huidige circulatie nog wel van deze tijd? Is bijvoorbeeld de huidige doorgaande route Botermarkt/Barrevoetestraat/Keizerstraat voor auto's nodig, of kan er 'een knip' in? En kan de route Oranjekade-Keizerstraat zowel links als rechtsaf toegang tot de Wilhelminastraat geven?

Parkeren

Hoe zorgen we dat wijkbewoners een parkeerplek vinden en bezoekers vooral in parkeergarages gaan staan. Een paar globale ideeën:

- *Overdag straatparkeren voor iedereen en na 17.00 uur alleen voor vergunninghouders;*
- *Grote werkgevers (zoals gemeente) in het centrum vragen hoe ze parkeren voor hun medewerkers regelen. Bonus als ze per fiets/ov komen? Collectieve kaarten voor de Raaks?*
- *Bewonersparkeren in de wijk invoeren?*

Verkeersveiligheid

In de wijk en op de Gedempte Oude Gracht is 30 km/u de maximumsnelheid. Daar houden weinig automobilisten en busbestuurders zich aan. Het zorgt voor schijnveiligheid waarbij het OV voorrang lijkt te krijgen op veiligheid. Wat is daar aan te doen? Handhaving door politie, andere wegingdeling? Of accepteren dat er 50 wordt gereden en daar de voorzieningen voor fietsers/voetgangers op aanpassen?

Meer ruimte voor voetgangers en fietsers

Minder overlast door vrachtverkeer in de woonstraten

We spraken af de wijk als object van onderzoek te beschouwen en dus niet per straat naar de vraagstukken te kijken.

Bij de realisatie van de voorgestelde maatregelen hanteren we twee tijdvakken. Een eerste serie maatregelen is ons inziens uitvoerbaar in de komende coalitieperiode (2018-2022) en de overige maatregelen rangschikken we onder de categorie van 'later' (dus na 2022).

Het nu voorliggende resultaat kent geconcentreerde aandacht voor een gewenste situatie op termijn en voor de korte termijn mogelijke oplossingen voor een zestal urgente vraagstukken. Tot de urgente vraagstukken benoemen we:

- Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat: deze route is qua wegbreedte niet geschikt voor de huidige verkeersstromen: er zijn in beide richtingen fietsers plus autoverkeer én vrachtverkeer. Bovendien kan er op deze route langdurig geparkeerd worden in de parkeerhavens. Die route wordt te vaak gebruikt voor doorgaand zwaar vrachtverkeer, hetgeen strijdig is met het HVVP (een beleidsplan van de gemeente). Het levert gevaarlijke situaties op en overlast;
- Lange Annastraat/Breestraat/Tuchthuisstraat: woningen beschadigen vanwege onvoldoende ruimte voor manoeuvrerend (vracht)verkeer;
- Nieuwe Kerksplein: veel zoekverkeer, overtredingen 's avonds en 's nachts, overlast door verkeerslawaaï/dubbel parkeren/bezoekers van de coffeeshop;
- Gierstraat: onveilige mix van fietsers/voetgangers. Proefgebied bezorgpunt stedelijke distributie;
- Gedempte Voldersgracht/Zuiderstraat: woningen beschadigen vanwege onvoldoende ruimte voor vrachtverkeer. Laden/lossen bij Hortusplein/Jopenkerk zorgt bijna dagelijks voor verkeerschaos en congestie en de laad-/losruimte op de Raaks is geannexeerd door AH.
- Oversteek van het Verwulft ter hoogte van de Gierstraat/Koningstraat. Voetgangers steken hier op een onoverzichtelijk punt zonder enige bescherming het vaak drukke Verwulft over.

In de periode van 2018-2022 zijn volgens ons ook voorgestelde maatregelen uitvoerbaar als: beperken van het vrachtverkeer in de woonstraten van de wijk, versnellen van de stedelijke distributie, het wijzigen van enkele verkeerscirculaties in de wijk en het invoeren van bewonersparkeren in de wijk. Bezoekers parkeren dan niet meer op straat, maar kunnen terecht in de parkeergarages.

Andere door ons geopperde voorstellen vragen meer onderzoek en extra geld en zullen alleen al om die reden meer tijd vragen. In de tijd gezien rangschikken we dergelijke oplossingen onder de categorie 'later' (d.w.z. na 2022).

Algemene punten

Er zijn in de wijk verschillende 'algemene' knelpunten, die op diverse plekken spelen. Die komen in dit hoofdstuk aan bod. Daarnaast zijn er enkele meer specifieke knelpunten, die later worden besproken.

Leefbaarheid

- Vrijwel alle beschikbare openbare ruimte wordt gebruikt voor blik: het parkeren van auto's en fietsen. Daardoor staat de leefbaarheid onder druk: er is weinig ruimte voor groen en om te spelen en is er onnodige milieuoverlast door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplek;
- Het stratenpatroon stamt grotendeels uit de middeleeuwen en de straten zijn dus niet ontworpen voor de huidige verkeersstromen en parkeerdruk. Het intensieve gebruik leidt tot conflicten tussen openbaar vervoer, auto's, bevoorradingsverkeer, scooters, fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd verkeer is veelal dominant aanwezig en daarvan zijn fietsers en voetgangers de dupe;
- In en rond de wijk bevinden zich geen meetpunten voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Volgens onder andere het actuele ontwerpbestemmingsplan wordt aan alle gezondheidsnormen voldaan.

Verkeerscirculatie

- De inrichting van veel straten stamt uit de tachtiger jaren en is inmiddels achterhaald en verrommeld. Ongewenst rijverkeer ontstaat mede omdat de route door de wijk voor bezoekers

onduidelijk is. Extra knelpunt is dat voertuigen meer ruimte innemen: auto's zijn gemiddeld veel breder geworden en de bakfiets is populair (en veel breder dan een fiets).

Fietsen

- Fietsen is populair. Dat is toe te juichen om milieu- en gezondheidsredenen. Het centrum biedt echter te weinig stallingsruimte in relatie tot de vraag. Daardoor ontstaat overlast en zijn veel stoepen nauwelijks toegankelijk voor rolstoelen, kinderwagens, etc. Bestaande stallingen zijn niet altijd optimaal gesitueerd of hebben beperkte openingstijden. Wie 's avonds gaat stappen, heeft vaak geen ander alternatief dan de fiets op straat te zetten.

Bezorgverkeer/vrachtwagens

- Op diverse plekken raken panden beschadigd omdat vrachtwagens de bocht niet kunnen maken;
- Mede door de populariteit van internetshoppen rijdt dagelijks een grote stroom bestelbusjes door de wijk. Dat geeft op veel plaatsen problemen, omdat parkeerplaatsen ontbreken en bezorgers noodgedwongen hun auto op straat stilzetten als ze het pakje afgeven;
- Grotere vervuilende diesels horen niet in het centrum; ze zijn te groot en veroorzaken fijnstofproblemen;
- Wij bepleiten een versnelling bij het gemeentelijk programma Stedelijke Distributie. De gemeente kan d.m.v. het beschikbare bestuurlijk instrumentarium (treffen van verkeersmaatregelen, onaantrekkelijk maken van bepaalde routes door de stad, beperkingen opleggen aan het vrachtverkeer in woonstraten, flankerende maatregelen treffen bij het transport op de 'last mile' van (internet)pakketjes), de verschillende deelprojecten van dit programma een noodzakelijke impuls geven.

De gewenste situatie

Gemeente

De gemeente Haarlem geeft in de Structuurvisie Haarlem haar doelstelling voor 2040:

"... Haarlem wil binnen de regio een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn. Een stad met een prettige openbare ruimte. Een stad die de Haarlemmers en bezoekers verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem wil ook een welkome stad zijn voor bezoekers. Haarlem is economisch en sociaal sterk verbonden met de regio. Dat vereist een slimme afhandeling van regionale verkeersstromen en goede verbindingen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer ..."

Autoluw

Sinds 1995 heeft de gemeente in verschillende visies bepaald dat het centrum 'autoluw' zal worden. Dat voornemen is in 2005 bevestigd en recent in 2017 opnieuw vastgelegd in de Structuurvisie Openbare Ruimte, met een looptijd tot 2040.

Belangrijke uitgangspunten zijn:

Bewoners

- Bewoners hebben recht op een goede en duurzame woonomgeving. Dat betekent onder andere voldoende ruimte en groen en met een milieukwaliteit die ruimschoots aan alle normen voldoet.
- Veel huizen in de wijk hebben geen buitenruimte. Dat is een extra argument voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waar geleefd kan worden.
- De wijk is versteend met smalle (veelal Middeleeuwse) straatjes. Bij de juiste keuzes ontstaat ruimte voor meer groen.

Bezoekers

- Haarlem is een aantrekkelijke stad voor de inwoners en 'mensen van buiten' en wordt veel bezocht. Dat heeft ook een zakelijk belang, want de bezoekers dragen bij aan een goed voorzieningenniveau. Het is belangrijk dat ook gasten zich prettig voelen. Ook zij hebben baat bij veilige slentergebieden. Ze komen in onze visie in de stad met goed functionerend openbaar vervoer en makkelijk te bereiken parkeergarages.

Ondernemers

- Zijn een belangrijke speler om de stad te laten bruisen.
- Hebben belang bij een leefbare openbare ruimte waarin bewoners en bezoekers zich prettig voelen.
- Moeten kunnen rekenen op ordentelijke bevoorrading binnen kaders (tijd, omvang, duurzaam en milieuvriendelijk).

Verkeer en vervoer algemeen

- Het is gewenst dat minstens 80% van de bezoekers per OV, fiets of lopend naar het centrum komt. In het centrum krijgen openbaar vervoer, fiets, voetgangers en bevoorrading (binnen kaders) de ruimte. Doorgaand autoverkeer wordt uit de kern van het centrum geweerd, omdat het de doorstroming hindert en de ruimte sterk belast;
- R-Net/Connexxion is in het centrum in aantallen passagiers de belangrijkste busverbinding en verdient ruimte; we bepleiten het zoeken naar oplossingen die een efficiënt (H)OV biedt en tegelijk de hinder (trillingen, lawaai en fijnstof), in het centrum beperkt, zoals de inzet van elektrisch vervoer, vertramming of deels ondergrondse verbindingen.
- Aan de randen van de stad komen ov-haltes plus P&R-terreinen beschikbaar. Bezoekers komen met een goedkope dagkaart voor parkeren en reizen comfortabel in de stad. Kiezen bezoekers toch voor de auto, dan worden ze met een helder verwijssysteem naar vrije plekken in parkeergarages geleid. De tarieven zijn hier aanzienlijk lager dan bij straatparkeren. Bezoekers weten dat, dankzij een heldere informatievoorziening.

Fiets

- Er komen goede fietsparkeervoorzieningen bij de OV-transferpunten Gedempte Oude Gracht en Houtplein (nu Tempeliersstraat). Deze punten zijn naast het station belangrijk belangrijke OV transferpunten;
- Fietzers kunnen hun rijwiel veilig kwijt in de buurt van hun bestemming;
- Er is voldoende fietsparkeerruimte, zodat stoepen vrij blijven voor rolstoelen, kinderwagens, skaters, etc.

Vrachtverkeer

- De maximaal toelaatbare lengte van vrachtwagens wordt afgestemd op het wegprofiel;
- Bevoorrading/distributie wordt slimmer opgezet. Er wordt met voorrang een systeem van stedelijke distributie in de wijk gerealiseerd.
- (Grote) dieselloortuigen zijn ongewenst

Wijk

- Woonstraten zijn primair voor bewoners (lopen, spelen, fietsen) en op termijn vergaand autoluw. Wijkbewoners kunnen met hun parkeervergunning (vóór 2022) op straat parkeren (stadsbezoekers gaan naar de parkeergarages) en ten tijde van een autoluwe wijk parkeren bewoners tegen een aantrekkelijk tarief in de parkeergarages. Initiatieven zoals autodelen worden gestimuleerd;
- De route Botermarkt/Barrevoetestraat is na 11.00 voor alle autoverkeer gesloten; voor de korte termijn kiezen we voor een knip ter hoogte van de Gedempte Voldersgracht;
- De Vijfhoek kent twee "Gebiedsontsluitingswegen" (de Raamvest en de Wilhelminastraat). Deze zijn bovenwijks (vooralsnog 50 km/uur voor auto's).

Met uitzondering van de gebiedsontsluitingswegen is de maximum snelheid overal 30 km/uur. Waar nodig wordt het profiel van de straten op deze snelheid aangepast opdat handhaving mogelijk zal zijn.

Bijlage 9: de set B&W-besluiten over het wijkverkeer

Op 26 mei jl. nam het college van B&W de volgende set besluiten (zie bijlage 5 voor een visuele interpretatie).

“Maatregelenpakket Vijfhoek

Aan de hand van de onderzoeksresultaten van Mobycon, de input van diverse belanghebbenden en het gemeentelijk beleid is bepaald wat de meest effectieve en efficiënte maatregelen zijn voor de aangegeven knelpunten in de Wijkverkeersvisie Vijfhoek. De maatregelen zijn een geselecteerd en samenhangend geheel, en een eerste stap naar het oplossen of verminderen van knelpunten in de Vijfhoek. Zij passen in het gemeentelijk beleid en leveren een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbare binnenstad. De maatregelen bestaan uit quick-wins en maatregelen die verder gefaseerd kunnen worden uitgevoerd.

Quick-wins & Maatregelen 2020-2021-2022

Quick-wins

*Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking van (auto)vrachtverkeer
Invoeren lengtebeperking binnen het gebied desnoods ondersteund met een vrachtwagenverbod
Invoeren lengtebeperking Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord en Gasthuisstraat
Eénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat
Eénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord
Eénrichtingsverkeer Korte Wolstraat
Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Gedempte Voldersgracht
Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Nieuwe Kerksplein
Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten*

Maatregelen 2021 en 2022

*Uitbreiding autoluw gebied rondom Botermarkt en Barrevoetestraat, en uitbreiding autoluw in de Breestraat naar het kruispunt Lange Annastraat.
Herinrichting Barrevoetestraat
Herinrichting Keizerstraat
Vervangen parkeerplaatsen Botermarkt
Omdraaien rijrichtingen Drapenierstraat
Pilot zaterdag afsluiting Gierstraat in afstemming met ondernemers*

Toelichting Quick Wins & Maatregelen

Uitbreiden van de huidige lengtebeperking van (auto)vrachtverkeer

De huidige lengtebeperking is van toepassing op het gebied tussen Nieuwe Kerkstraat/Nieuwe Kerksplein en Breestraat/Wolstraat. De straten tussen Breestraat/Wolstraat en Barrevoetestraat kennen een vergelijkbaar krappe situatie in straten en op kruispunten. Daarom wordt dit gebied als een pilot toegevoegd aan het bestaande gebied met de lengtebeperking. Hierdoor wordt de lengtebeperking voor het gehele gebied tussen Nieuwe Kerkstraat/Nieuwe Kerksplein en Barrevoetestraat van toepassing. Deze lengtebeperking is van belang in de aanloop naar nieuw te introduceren innovatieve logistieke systemen. Nadat van een succesvolle introductie is gebleken kan invoering stadsbreed worden overwogen.

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

Uit onderzoek blijkt dat het op zes punten niet mogelijk is om voertuigen van 7,5 m lengte af te kunnen wikkelen. Daarom wordt op deze punten de lengtebeperking aangescherpt en aan aangepast naar 7,0 m. Vanwege de uniformiteit is deze lengtebeperking van 7,0 m voor het gehele gebied van kracht. Het is gewenst om de aangescherpte lengtebeperking c.q. het vrachtwagenverbod te

monitoren. Mocht blijken dat deze onvoldoende effect hebben op het vastrijden van voertuigen dan kan worden overwogen om de lengtebeperking verder aan te scherpen tot bijvoorbeeld 6,5 of 6,0 meter.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
<i>Uitbreiding en aanscherpen lengtebeperking - verkeersbesluiten en plaatsing bebording</i>	2020-2021	€5.000

Lengtebeperking desnoods ondersteund met een vrachtwagenverbod in hetzelfde gebied

Vrachtverkeer veroorzaakt -ondanks een maximale lengte van 7,0 m- vanwege het gewicht en de grotere breedte dan bestelbusjes en personenauto's ook schade en hinder. Wettelijk wordt gesproken over een vrachtwagen wanneer het gewicht van een voertuig voor het vervoer van goederen inclusief toegestane lading groter is dan 3.500 kilogram. De lengtebeperking is zoals bovenstaand het uitgangspunt, echter als blijkt dat dit onvoldoende duidelijk is, kan hier een vrachtwagenverbod noodzakelijk blijken. Naast de beperking c.q. het verbod, kunnen ook ondernemers een rol spelen in het gebruik van kleinere voertuigen door henzelf en hun leveranciers.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
<i>Ondersteuning met vrachtwagenverbod: verkeersbesluiten en bebording</i>	2020-2021	€5.000

Lengtebeperking voor Zuiderstraat, Gedempte Voldersgracht Noord en Gasthuisstraat

Voor de Zuiderstraat en de Gedempte Voldersgracht Noord is ook een lengtebeperking van 7,0 m het uitgangspunt. Mocht dit tot onvoldoende effect hebben, kan een vrachtwagenverbod noodzakelijk blijken. De beperking geldt in verschillende rijrichtingen vanwege de specifieke verkeerscirculatie. In de huidige situatie worden de Zuiderstraat en de Gedempte Voldersgracht Noord gebruikt als laad- en losroute voor vrachtwagens. Vooral op de hoek nabij het Hortusplein leidt dit tot overlast. Deze route wordt gebruikt omdat de Raaks na 11.00 uur afgesloten is voor bevoorradend verkeer. Door deze afsluiting van de Raaks is de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord een voor de hand liggende laad- en losroute geworden voor vrachtwagens voor de functies in het Raaksgebied.

Invoering van een lengtebeperking voorkomt een groot deel van de overlast van het laden en lossen. Bij invoering van een lengtebeperking in de Zuiderstraat, de Gedempte Voldersgracht kunnen vrachtwagens het Raaksgebied nog steeds gedurende venstertijden bevoorraden via de Raaks. Buiten venstertijden kan het Raaksgebied alleen met bestelwagens via de Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht worden bevoorraden.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
<i>Lengtebeperking op alle voorgestelde locaties: verkeersbesluiten en plaatsing bebording</i>	2020-2021	€5.000

Autoluw Gebied

Het bestaande autoluwe gebied wordt uitgebreid rondom de Botermarkt en de Barrevoetestraat. Daarvoor zijn vier extra beweegbare palen (bollards) nodig. De wegen binnen het autoluwe gebied worden voetgangersgebied. In de Breestraat wordt het autoluwe gebied uitgebreid tot het kruispunt bij de hoek van de Lange Annastraat en de beweegbare paal wordt verplaatst.

Voor de Barrevoetestraat is een herinrichting gewenst. Voor de Tuchthuisstraat, Lange Bogaardstraat en Vlamingstraat is dit niet nodig. Dit kan omdat deze straten al een gelijkvloers profiel hebben. Voor de Barrevoetestraat en Keizerstraat is het streven om deze met een herinrichting ook van een gelijkvloers profiel te voorzien. Civieltechnisch zal dit voor de afwatering nauwkeurig moeten worden gezien. In de Tuchthuisstraat, Lange Bogaardstraat en Vlamingstraat kunnen de huidige anti-parkeerpaaltjes worden verwijderd. Parkeren is binnen het nieuwe autoluwe gebied niet toegestaan. Voor 1 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet een oplossing worden gevonden of een uitzondering worden gemaakt.

In een vooroverleg met politie en hulpdiensten zijn opmerkingen gemaakt over de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. De strekking is met name dat het creëren van meer ruimte voor het langzame verkeer niet mag gaan betekenen dat bewoners en bedrijven obstakels gaan plaatsen. Verder dient de toepassing van bollards onder bevoegdheid van de gemeente te vallen, gelet op de soms plaatselijk onbekende hulpdiensten. Daarbij adviseren zij om parkeerregimes (vergunningen) te uniformeren en in overeenstemming te brengen met andere centrumdelen, en de zonale werking c.q. de begrenzing neer te leggen bij wegen die de wijk ingaan. Voorafgaande aan de uitvoering zal derhalve met politie en nood- en hulpdiensten nader overleg noodzakelijk zijn over de plaatsing en herplaatsing van de bollards.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Uitbreiding autoluw gebied: 4 extra beweegbare palen plaatsen; 1 beweegbare paal verplaatsen & bebording.	2020-2021	€400.000
Herinrichting Barrevoetestraat	2020-2021	€350.000
Herinrichting Keizerstraat	2020-2021	€350.000

Vervangen alle parkeerplaatsen Botermarkt door laad- en losplaatsen en loop- en verblijfsruimte/groen

Op de Botermarkt worden 3 parkeerplaatsen omgevormd tot laad- en losplekken en de overige parkeerruimte wordt aangepast voor meer loop- en verblijfsruimte en groen. Ook de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en de algemene gehandicaptenparkeerplaats vervallen. Hiervoor zal een alternatief moeten worden gevonden in de directe omgeving. Voorgesteld wordt om een eenvoudige fietsstraat op de Botermarkt te realiseren door de strook met laad- en losplekken en bij voorkeur op gelijk niveau te brengen met het trottoir. Civieltechnisch zal dit voor de afwatering nauwkeurig moeten worden gezien. Het dwarsprofiel in de Botermarkt wijzigt dus in beperkte mate zoals weergegeven in het dwarsprofiel in de herinrichtingstekening.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Vervangen parkeerplaatsen en aanpassen Botermark	2020-2021	€50.000

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

Alle parkeerplaatsen in de Barrevoete- en Keizerstraat worden verwijderd en teruggebracht naar 5 laad- en losplaatsen. Hierdoor ontstaat ruimte waarbij een vrachtauto en een fietser elkaar uit tegengestelde richting kunnen passeren. In de huidige situatie moeten fietsers uitwijken naar het trottoir. Doordat de Barrevoetestraat autoluw wordt en de Keizerstraat minder verkeer te verwerken krijgt kan de inrichting in de Barrevoetestraat worden aangepast naar een voetgangersgebied met fietspad en in de Keizerstraat naar een erf-regime met een rijloper. Om conflicten tussen fietsers en voetgangers te voorkomen wordt in de Barrevoetestraat een fietspad en in de Keizerstraat een rijloper aangebracht. Bij herinrichting moeten goede afspraken worden gemaakt over het plaatsen van uitstallingen door ondernemers in de straat om voldoende loopruimte voor voetgangers te waarborgen.

Ontheffing vuilnis-, brandweer- en verhuishagens et cetera

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

Enrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord, Nieuwe Raamstraat, Korte Wolstraat

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

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Invoeren eenrichtingsverkeer: verkeersbesluiten en vervanging bebording	2020-2021	€7.500

Rijrichtingen

De rijrichtingen zijn verder zo aangepast dat autoverkeer zich niet klemrijdt. Het instellen en omdraaien van rijrichtingen heeft geen grote effecten, maar wel biedt het een logischer structuur en voorkomt vastrijden. Doorgaand autoverkeer is nog wel mogelijk vanaf de Gedempte Oude Gracht via de Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht Noord – Keizerstraat naar de Wilhelminastraat. De verwachting is dat dit heel beperkt zal zijn. Bovendien zal dit geen vrachtverkeer zijn vanwege de lengtebeperking in de Zuiderstraat – Voldersgracht Noord. De verwachting is dat de autoluwe Barrevoetestraat en het éénrichtingsverkeer in de Gedempte Voldersgracht Noord zal leiden tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Keizerstraat van de huidige ongeveer 1.200 motorvoertuigen per dag naar minder dan 1.000 motorvoertuigen per dag hetgeen passend is voor een erfregime in de Keizerstraat. Vanaf de Gedempte Raamgracht is er één straat met een ingaande rijrichting, de Doelstraat. De rijrichting in de Drapenierstraat wordt omgedraaid.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Rijrichtingen wijzigingen: Verkeersbesluiten en vervangen bebording	2020-2021	€5.000

Omzetten parkeerplaatsen in laad- en losplaatsen.

Op de Gedempte Voldersgracht worden 2 parkeerplaatsen omgezet naar laad- en losplaatsen. Door meer laad- en losplaatsen te realiseren wordt voorkomen dat bestelauto's op de rijbaan stil moeten staan en het doorgaand verkeer hinderen. Op het Nieuwe Kerksplein worden ook 2 parkeerplaatsen omgeuild voor laden en lossen voor bezoekers.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Omzetten parkeerplaatsen naar laad-en losplaatsen	2020-2021	€20.000

Pilot Zaterdag afsluiting Gierstraat op termijn in afstemming met ondernemers

De conflicten tussen fietsers en voetgangers doen zich in de Gierstraat het meeste voor tijdens drukke winkeltijden. Het aantal fietsers is bijna twee maal zo groot dan voetgangers. Om fietsers minder gebruik te laten maken van de Gierstraat wordt een proef met een zaterdagafsluiting voor fietsers voorgesteld. Voor deze maatregel is veel draagvlak onder bewoners, weinig onder ondernemers. De recent uitgebroken coronacrisis maakt het noodzakelijk om eerst te wachten tot een normale situatie is ontstaan alvorens het gesprek aan te gaan met ondernemers over de uitvoering van de pilot.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten
Proef zaterdagafsluiting Gierstraat	2020-2021	€20.000

Autoluw/Autoarm

Verdere uitbreiding naar autoarm en autoluw wordt besproken aan de hand van ervaring die uit evaluatie uitbreiding autoluwe binnenstad komen en het Mobiliteitsbeleid. Hierin wordt gezien of en op welke termijn deze maatregelen in de Vijfhoek gewenst en ook te realiseren zijn. Het Mobiliteitsbeleid wordt in het laatste kwartaal van 2020 verwacht.

Organisatie en proces

De ambtelijke opdrachtgevers zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van civiele projecten en beleidsuitvoeringsprogramma's. De maatregelen die voortvloeien uit dit maatregelenpakket wordt in zijn geheel als project opgepakt. Volgens planning wordt dit in Q3 en Q4 door de opdrachtgever en procesmanager voorbereid. De projectuitvoering van de niet fysieke maatregelen start in Q4 2020 met een uitloop naar Q1 2021. De uitvoering van de fysieke maatregelen starten in 2021.

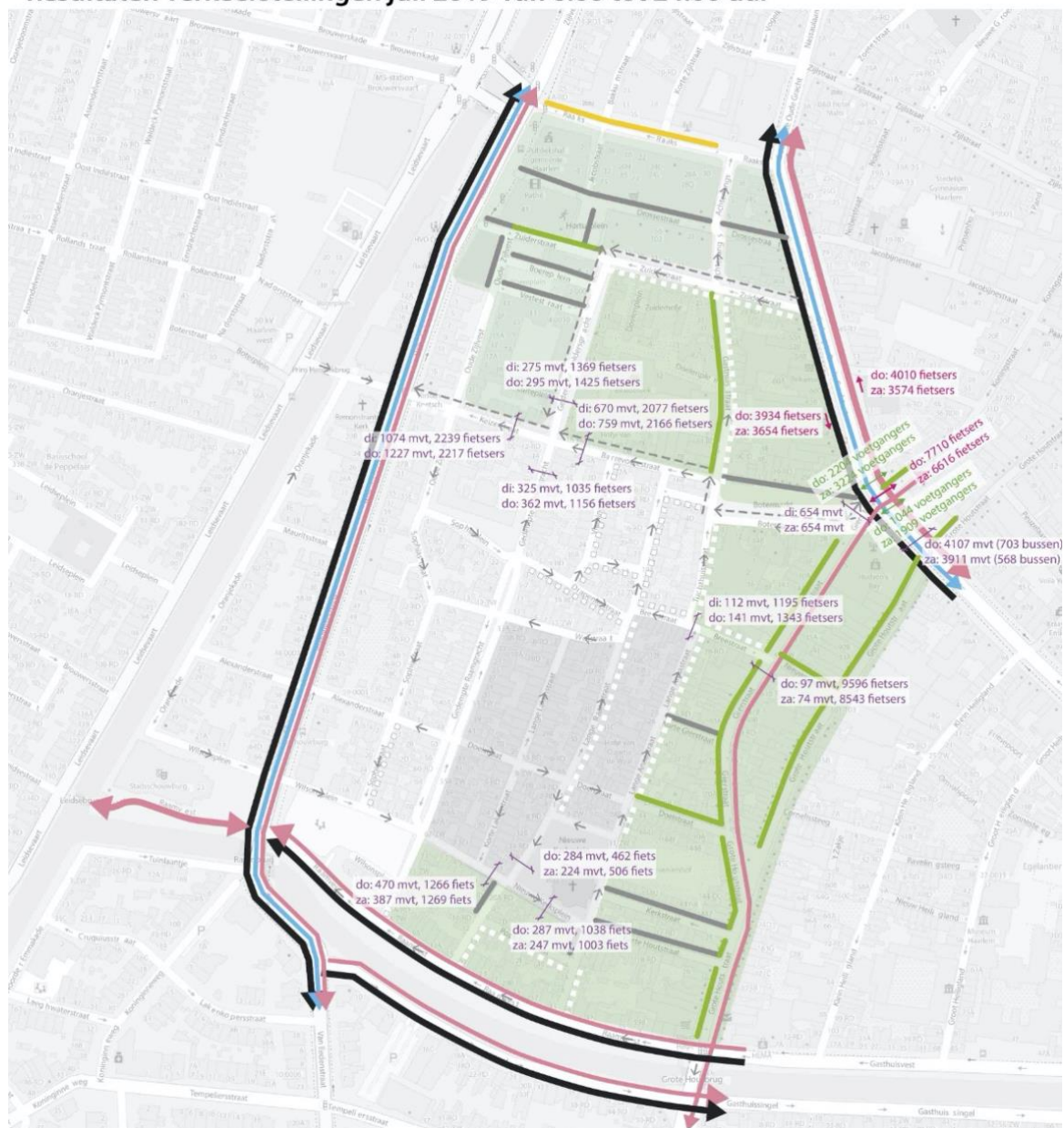
De kosten voor de ambtelijke voorbereiding en participatie passen binnen het beschikbare budget. “

Aldus het college van B&W op 26 mei jl.

Bijlage 10: verkeerstellingen van 2019

De externe onderzoekers van Mobycon deden in 2019 verschillende anonieme verkeerstellingen (met camera's) naar de genoemde zes urgente knelpunten. Hierna een overzicht van twee dagen in juli 2019.

Resultaten verkeerstellingen juli 2019 van 6.00 tot 24.00 uur



Uitgelicht

De telcijfers tijdens twee dagen (in 18 van de 24 uur) m.b.t. de Gierstraat.

Donderdag 04-07-2019	wegvak Gierstraat (Breestraat - Korte Gierstraat)
Vrachtauto geleeed	2
Vrachtauto ongeleeed	19
Bestelbusjes/campers	35
Auto's	41
Lijnbussen/touringcars	0
Totaal motorvoertuigen	97
Motor/bromfiets/snorfiets	77
Fietzers	9596

Zaterdag 06-07-2019	wegvak Gierstraat (Breestraat - Korte Gierstraat)
Vrachtauto geleeed	0
Vrachtauto ongeleeed	11
Bestelbusjes/campers	17
Auto's	46
Lijnbussen/touringcars	0
Totaal motorvoertuigen	74
Motor/bromfiets/snorfiets	119
Fietzers	8543