

NOTITIE

Onderwerp	Ontwerpnota fietsstraat Barrevoetestraat - Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt
Project	Vijfhoek, herinrichting en verkeersmaatregelen
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	123588
Status	Definitief 02
Datum	8 november 2021
Referentie	123588/21-016.718
Auteur(s)	A.E.L. Geerlings MSc, S.E. Berends BSc

Gecontroleerd door	W.F. van den Berg MSc
Goedgekeurd door	W.F. van den Berg MSc
Paraaf	



Bijlage(n)	I Ontwerptekening fietsstraat Keizerstraat - Barrevoetestraat en aanpassingen Botermarkt
------------	--

Aan	Gemeente Haarlem	M. Hoefakker
Kopie	-	

Voor u ligt de ontwerpnota voor het definitief ontwerp voor de herinrichting van de Keizerstraat en Barrevoetestraat tot fietsstraat en het vervangen van de parkeerplaatsen op de Botermarkt voor laad- en losplaatsen.

1 SCOPE OMSCHRIJVING EN DOELSTELLING

De wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen heeft in maart 2018 als burgerinitiatief een wijkverkeersvisie opgesteld en aangeboden aan het college. In de visie zijn zes 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. Een onderdeel van het maatregelenpakket is de herinrichting van de Barrevoetestraat en Keizerstraat naar een fietsstraat. Daar richt deze ontwerpnota zich specifiek op.

Projectgrenzen

In de onderstaande afbeelding staat de contour weergegeven van de werkzaamheden. De werkzaamheden worden voorbereid met het uitgangspunt dat de fietsstraat wordt ingericht als onderdeel van de autoluwe zone.

Afbeelding 1.1 Duiding projectgrenzen



Onderdeel van het herinrichtingsproject zijn:

- de Keizerstraat en de Barrevoetestraat en de parkeervakken op de Botermarkt;
- de kruisingsvlakken van de zijstraten in de Keizerstraat en Barrevoetestraat tot en met de inritblokken;
- de bocht op de kruising van de Gasthuisstraat en de Barrevoetestraat om zo de doorgaande route herkenbaar te maken.

Geen onderdeel van dit herinrichtingsproject zijn:

- de Prins Hendrikstraat en de Keizerstraat ten westen van het Oude Zijlvest;
- het plein en de rijloper van de Botermarkt en de aansluiting op de Gedempte Oude Gracht;
- de verkeersmaatregelen voor de uitbreiding van het voetgangersgebied zelf, deze worden separaat uitgewerkt.

2 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET VOORLOPIG ONTWERP

Het voorlopig ontwerp (VO) van de herinrichting van de Barrevoetestraat, Keizerstraat en parkeervakken Botermarkt is op dinsdag 21 september 2021 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. Op basis van deze inspraakronde, maar ook vanuit de verdere afstemming met betrokken stakeholders, is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Deze aanpassingen zijn hieronder vermeld.

Alignement wegprofiel

In het voorlopig ontwerp is gewerkt met een rijloper met een dakprofiel met kolken aan weerszijden van de weg. In het definitief ontwerp is dit aangepast tot een omgekeerd dakprofiel. Deze keuze is gemaakt om

meerdere redenen. Er kan meer water oppervlakkig worden afgevoerd, het profiel past beter bij het historische profiel, de kolken zijn eenvoudiger inpasbaar en de fietsers hoeven minder over de kolken te fietsen. Deze oplossing wordt nog wel nader afgestemd met de NUTS-partijen, vanwege de nabije ligging van een gasleiding.

Parkeerplaats minder validen

Er is nader onderzoek gedaan naar de parkeerplaatsen voor mindervaliden (GHP). In het voorlopig ontwerp was een GHP opgenomen op kenteken in de Barrevoetestraat en een vrije GHP op de Botermarkt. In het definitief ontwerp komt de GHP in de Barrevoetestraat te vervallen. De GHP op de Botermarkt komt op kenteken.

Profiel fietsstraat

In het voorlopig ontwerp hadden de rabatstroken in de rijbaan geen afwijkende kleur. Vanuit de fietsberaadnotitie: aanbevelingen fietsstraten binnen de kom wordt geadviseerd om de rabatstrook een afwijkende kleur te geven. Dat advies wordt overgenomen. De kleur van de rabatstroken in de rijbaan worden aangepast van rode strengpersklinkers naar een zwarte kleur.

Groenslingers

In het voorlopig ontwerp is een concept opgenomen om de Barrevoetestraat en Keizerstraat verder te vergroenen dan enkel de maatregelen met plantvakken in het maaiveld. Dit betrof de toepassing van groenslingers: een gespannen kabel tussen de gevels van woningen met daaraan een snelgroeïende plant die voor begroeiing boven de weg zorgt. In het definitief ontwerp komt de groenslinger niet terug.

Er bestaat verdeeldheid over het toepassen van dit vernieuwende concept:

- vanuit beheer en onderhoud zijn er zorgen over de beheerkosten van de groenslingers. Daarnaast ligt er een gedeelde verantwoordelijkheid bij de gemeente en bewoners die nog verder uitgewerkt dient te worden. De groenslingers kunnen ook tot overlast leiden wanneer bewoners de slingers niet onderhouden;
- vanuit ruimtelijk beleid is er enthousiasme. De groenslingers dragen bij aan de ambitie om de stad te vergroenen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Door de groene bogen is het autoverkeer eerder bereid langzamer te gaan rijden. Het aanzicht van de straten wordt echt mooier met meer beplanting;
- bewoners zijn overwegend enthousiast en de eerste mensen hebben zich gemeld voor de groenslinger. Er zijn nog geen negatieve geluiden gekomen uit de informatiebijeenkomst en de zienswijzeprocedure;
- nood- en hulpdiensten zijn bezorgd of de groenslingers bij het blussen van en hulpverlening op de bovenverdiepingen niet bemoeilijkt wordt. Er zijn ervaringen in Nederland dat vrachtwagens achter spankabels blijven hangen waardoor veel schade aan gevels ontstaat;
- vanuit welstand is men positief over het concept groenslinger. Er zijn echter twijfels over de locatie. De Keizerstraat en Barrevoetestraat hebben vooral een verkeersfunctie. Het is minder in gebruik als verblijfsgebied. De zorg is dat door de breedte van het profiel het beoogde effect niet wordt gehaald.

Uit de gesprekken met de betrokkenen komt een lichte voorkeur om de groenslingers op deze locatie niet toe te passen. Daar is het voornemen om geen groenslinger meer toe te passen in de Barrevoetestraat en Keizerstraat.

Wel wordt aangemoedigd aan bewoners en ondernemers om een geveltuintje aan te vragen bij de gemeente. Hiermee kunnen meer groene gevels in de straten komen, waarmee een aanzienlijk deel van de vergroening van de Barrevoetestraat en Keizerstraat toch gerealiseerd kan worden.

3 VIGEREND BELEID EN RELEVANTE PRINCIPES

Onderstaand overzicht geeft de belangrijkste ambities en doelstellingen van de gemeente Haarlem weer in relatie tot de herinrichting van de Keizerstraat en de Barrevoetestraat naar een fietsstraat en de aanpassingen op de Botermarkt.

Tabel 2.1 Overzicht beleidsdocumenten in relatie tot project

Beleidsdocument	Ambities en doelstellingen i.r.t. Vijfhoek	Invulling in project
Toekomstvisie Haarlem 2040	groen: meer groen in de stad voor verschillende doeleinden	vergroenen Barrevoetstraat en Keizerstraat
	erfgoed: karakter van Haarlem behouden	het verminderen van verkeershinder binnen de Vijfhoek verbetert de belevingswaarde van de karakteristieke wijk
	openbare ruimte: meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Geschikt voor ouderen en mindervaliden	door het realiseren van een fietsstraat komt de inrichting van de ruimte meer in dienst te staan van voetgangers en fietsers
	gezondheid: de openbare ruimte stimuleert een gezonde levensstijl	een beter fietsinfrastructuur en meer ruimte voor voetgangers faciliteert gezonde mobiliteit
Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en bereikbaar (SOR)	bereikbaarheid: optimale bereikbaarheid door fietsroutes in de regio	de fietsstraat geeft invulling aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de fiets in de regio
	de Vijfhoek in zijn geheel is onderdeel van de zonering Binnenstad, aan deze zonering hangt de ambitie om 15 % afname aan autogebruik te realiseren	
	over de Gedempte Oude Gracht en Wilhelminastraat loopt de hoofdbomenstructuur van Haarlem, in de nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) worden ook de bomen op de Gedempte Raamgracht aangeduid als onderdeel van de bomenstructuur	langs de fietsstraat wordt gekeken naar het inpassen van het juiste groen op de juiste plek. Bomen zijn niet mogelijk
	de route Keizerstraat, Barrevoetstraat en Botermarkt wordt in Actieplan Fiets (2020) beschreven als onderdeel van het ontvlochten fietsnetwerk, de route verbindt de fietsring over de Wilhelminastraat met het hoofd fietsnetwerk aan de Gedempte Oude Gracht	de fietsstraat versterkt het huidige fietsnetwerk en geeft invulling aan het actieplan
	bij Verwulft (ten oosten van Botermarkt) ligt een HOV-knooppunt, nadruk ligt op het aansluiten van loop- en fietsroutes	een goede aansluiting van de fietsstraat aan bestaande infrastructuur is een belangrijk onderdeel van het project
	in het merendeel van Vijfhoek bestaat een grote kans op hittestress bij hoge temperaturen. Waar mogelijk worden groene (schaduwrijke) plekken gecreëerd en water toegevoegd	wij gaan uit van het toepassen van het juiste groen op de juiste plek aangezien de wijk veel smalle straten kent en de verschillende vervoersstromen voldoende ruimte dienen te krijgen
	over de Barrevoetstraat en Gedempte Vondelsegracht (ten noorden van kruising met Barrevoetstraat) en de Keizerstraat naar Wilhelminastraat loopt een stroombaan ter afvoer van regenwater	bij de herinrichting wordt rekening gehouden met de stroombaan
	wat betreft voetgangers ligt de focus in de binnenstad op het verhogen van de verblijfskwaliteit	door het verminderen van het gemotoriseerd verkeer en de openbare ruimte in te richten voor het langzaam verkeer (voetganger & fietser) wordt de verblijfskwaliteit verhoogd
Convenant Binnenstad Haarlem 2018-2022	duurzame binnenstad: terugdringen van gemotoriseerde vervoersbewegingen, vergroten autovrij gebied en het stimuleren van het gebruik van de fiets	het uitbreiden van het voetgangersgebied vermindert gemotoriseerd vervoer en het realiseren van een fietsstraat bevordert het gebruik van de fiets

Beleidsdocument	Ambities en doelstellingen i.r.t. Vijfhoek	Invulling in project
Coalitieprogramma duurzaam doen 2018-2022	aantrekkelijke binnenstad: het promoten van de autoluwe binnenstad komt ten goede van het verblijfsklimaat	het terugdringen van gemotoriseerd verkeer bevordert een aantrekkelijk straatbeeld
	goede samenwerking en communicatie tijdens wegwerkzaamheden wordt voortgezet	tijdens de werkzaamheden wordt er goed gecommuniceerd en samengewerkt met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen
	bereikbare binnenstad: fietsverkeer wordt gestimuleerd, er komen aantrekkelijke fietsroutes om het centrum zodat er minder doorgaand fietsverkeer door de binnenstad gaat	door het realiseren van een fietsstraat vermeerdert de ruimte voor fietsers en voetgangers, daarnaast bevordert het de doorstroom van fietsverkeer door de binnenstad
	investeren in klimaatadaptatie	in het ontwerp is zoveel mogelijk ruimte voor plantvakken opgenomen. Daarnaast ligt er een plan voor verticale vergroening door middel van groenslingers
	versterken groen- en waterstructuur	vergroenen Barrevoetstraat en Keizerstraat
	1.700 bomen bij, of op andere wijze vergroenen met hetzelfde effect	er is in het plangebied geen ruimte voor bomen door de grote hoeveelheid kabels en leidingen
Actualisatie van het Haarlems verkeers- en vervoersplan (HVVP)	trottoirs en fietspaden worden verbreed (waar dat kan)	het noordelijke trottoir krijgt meer ruimte, net als de rijloper. Op het trottoir op de Botermarkt ontstaat ook meer ruimte door het verdwijnen van parkeerplaatsen
	autoluw centrum wordt uitgebreid waar dat kan	de fietsstraat wordt onderdeel van het project autoluw Vijfhoek
	autoluwe binnenstad wordt aangeduid als belangrijke pijler in de verkeersstructuur	daar maakt dit project onderdeel van uit
Handboek inrichting openbare ruimte centrum (HIOR)	Haarlem heeft het doel gesteld om in 2030 klimaatneutraal te zijn. De actualisatie van het HVVP stelt dat verder aanscherpen van het fiets en OV-beleid van belang is	hier past deze opgave in
	voetgangers krijgen bij herinrichting van de openbare ruimte in principe vrije doorloopruijme van 1,5 meter	dit is een belangrijk uitgangspunt in deze opgave, maar niet overal mogelijk. Nabij de kruising van de Gasthuisstraat met de Barrevoetstraat is namelijk weinig ruimte beschikbaar
	uit esthetische overwegingen leiden klinkers (als verharding van fietsroutes) tot een verbeterd (monumentaal) stadsgezicht in de binnenstad	de herinrichting en realisatie van de fietsstraat zal uitgevoerd worden in rode strengpersklinkers
	fietsstraat Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat in strengpersklinkers uitvoeren	de herinrichting en realisatie van de fietsstraat zal uitgevoerd worden in rode strengpersklinkers. Dit is echter niet conform de inrichtingseisen voor een fietsstraat. Een fietsstraat dient namelijk te worden uitgevoerd in rood asfalt. Het uitvoeren in rode klinkers komt hier het meest bij in de buurt.
	gevelgroen als optie wanneer door ruimtegebrek geen ruimte is voor het plaatsen van bomen	in de bijlage van deze ontwerpnota is een voorstel voor gevelgroen opgenomen

Beleidsdocument	Ambities en doelstellingen i.r.t. Vijfhoek	Invulling in project
	straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen	vooralsnog is er geen aanleiding om straatmeubilair op te nemen in de openbare ruimte

4 BESCHIKBARE ONDERZOEKEN

Er is van het onderzoeksgebied diverse informatie beschikbaar. De kern van deze onderzoeken is hieronder opgesomd.

Archeologie

De locatie van de fietsstraat valt in de archeologische categorie 1B. Dat betekent dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemverstorende werkzaamheden met een oppervlakte van 0 (nul) m² en 0,3 m-mv. Archeologische begeleiding is bij uitvoering milieuhygiënisch bodem- en fundatieonderzoek en in de uitvoeringsfase noodzakelijk. Daarbij hoort ook voorafgaande af- en instemming over de uit te voeren werkzaamheden (voorbereidende en uitvoeringsfase). Ook aan vergunningverlening zullen eisen worden gesteld.

Bodem

Het bodemonderzoek wordt in november/december 2021 uitgevoerd. Wel is bekend dat ter hoogte van de Botermarkt in het verleden slakken zijn gebruikt.

Kabels en leidingen

Er liggen in het projectgebied diverse kabels en leidingen. Dit zijn voornamelijk huisaansluitingen voor elektra, water, gas, data en riolering. Gezien het smalle profiel van de straat en de spreiding van de kabels en leidingen, maakt het onmogelijk om bomen te planten als onderdeel van het nieuwe profiel. De gasleiding ligt nabij de toekomstige kolkenlijn. Dat wordt nog verder onderzocht.

5 OMSCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

De Keizerstraat en Barrevoetestraat maken onderdeel uit van de binnenstad van Haarlem. In de straten is veel detailhandel aanwezig en in mindere mate horeca en wonen. Overdag is er veel reuring in het plangebied. Er zijn veel verschillende gebruikers van het gebied.

De parkeerplaatsen zijn bestemd voor auto's van bewoners, bezoekers en eventueel voor de bevoorrading van winkels. Voor de bevoorrading van winkels zijn echter specifieke laad- en losplekken voorzien. Op de trottoirs is weinig ruimte om te lopen. Op de rijloper rijden automobilisten en vrachtwagens veel fietsers tegemoet waardoor er weinig ruimte is voor de fietsers en deze in de verdrukking kunnen komen.

Het projectgebied is volledig verhard en oogt rommelig en onoverzichtelijk. De Keizerstraat en Barrevoetestraat vormen een verkeersader door de wijk Vijfhoek die afwijkt van de andere straten in de wijk. De zijstraten van de Keizerstraat en Barrevoetestraat zijn woonstraten waar weinig verkeer is. Deze smalle straten kenmerken zich door een smal profiel waarbij de bewoners de straat eigen hebben gemaakt door het gebruik van bloempotten, gevelgroen en bankjes. Ook staan er veel fietsen en worden de straten gebruikt als gedeeld verblijfsgebied.

De Botermarkt heeft de functie van evenemententerrein, terras en weekmarkt. Naast deze functies wordt het plein ook intensief gebruikt voor fietsparkeren. Op termijn komen er rondom de Botermarkt inpassing nieuwe fietsparkeerplaatsen bij, waardoor de fietsparkeerdruk op de openbare ruimte afneemt. Het trottoir aan de zuidzijde is relatief smal ten opzichte van de totale ruimte.

Onderdeel van de opgave van het autoluw maken is dat de parkeervakken aan de Keizerstraat, Barrevoetstraat en Botermarkt komen te vervallen. De ruimte die daarbij vrijkomt kan gebruikt worden voor de doelstellingen zoals beschreven in hoofdstuk 2.

6 GESPROKEN PARTIJEN TOT EN MET HET BESTUURLIJK DO

Op basis van het communicatieplan en het participatie- en inspraakplan is communicatie opgezet met de verschillende belanghebbenden uit de omgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste uitkomsten van deze gesprekken.

6.1 Professionele stakeholders

De doelstelling van participatie en communicatie binnen het project is het komen tot een gedragen besluit, samen met de omgeving. In het communicatieplan zijn de stakeholders gedefinieerd, welke zowel professionele stakeholders zijn als omwonenden. Onder professionele stakeholders vallen de wijkraad, ondernemersverenigingen, de fietsersbond, veiligheidsdiensten, Spaarnelanden en verschillende belangenvertegenwoordigers. Deze stakeholders zijn benaderd voor zowel 1-op-1 als groepsgesprekken. Vanwege de maatregelen betreffende de huidige COVID-19-situatie zijn de gesprekken online gevoerd. Per gesprek worden hier de belangrijkste uitkomsten beschreven.

Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen

Het project Vijfhoek Autoluw is voortgekomen uit een burgerinitiatief vanuit de wijkraad. Op 7 juni 2021 vond het online gesprek plaats met de wijkraad, waar een aantal bestuursleden bij aanwezig waren. De belangrijkste uitkomsten zijn de volgende:

- de keuze voor een trottoirband gaat ten koste van de flexibiliteit in het ontwerp en maakt het lastig voor fietsers om uit te wijken naar het trottoir. Tegelijkertijd zorgt een trottoirband voor een fysieke afscheiding tussen fietsers en voetgangers, daarnaast heeft het een afwateringsfunctie. Mogelijk wordt de trottoirband schuin uitgevoerd;
- de wildgroei aan fietsparkeren is een zorgpunt. Wanneer het trottoir verbreed wordt zal deze vol komen te staan met geparkeerde fietsen. Getekende kaders werken meestal niet. De wens is om hier een passende oplossing voor te vinden, bijvoorbeeld aangewezen fietsparkeerplekken zoals nietjes;
- de wens is om in gesprek te gaan met ondernemers over de verdeling van laad- en losplaatsen. Kijk goed waar deze nodig zijn, afgestemd op de ondernemers;
- de wijkraad ziet graag groen in de straat, het liefst hogere bomen vanwege het klimaatadaptieve vermogen.

Fietsersbond

Op 10 juni 2021 heeft de Fietsersbond gesproken met de verkeerskundige van de gemeente Haarlem. De belangrijkste uitkomsten zijn de volgende:

- een aandachtspunt is de naam 'fietsstraat', het ontwerp voldoet mogelijk niet aan alle eisen (gebruik asfalt). De naam 'erftoegangsweg' is volgens de Fietsersbond mogelijk meer geschikt. Een wens is om voorrang te geven aan de fietser op de Barrevoetstraat en Keizerstraat. De breedte voldoet wel aan die van de definitie 'smalle fietsstraat'. Samen met de uitstraling (rode stenen) kan deze straat gezien worden als een duidelijk herkenbare fietsroute met voorrang aan de fietser;
- als je fietst richting de Botermarkt en er een vrachtwagen tegemoet komt rijden, moet de fietser uitwijken naar het trottoir. In principe wordt het nieuwe wegdek breed genoeg en kunnen fietsers passeren in het incidentele geval dat er een vrachtauto tegemoet komt rijden;
- een eerste belangrijk aandachtspunt voor het gebied is de parkeervoorziening voor fietsers. Er is overlast van geparkeerde fietsen op de Botermarkt signaleerd. De wens is om genoeg parkeervoorzieningen voor fietsers te realiseren. Dit vraagstuk ligt op dit moment bij de gemeente en is in een vergevorderd stadium. Binnen het gebied zal op de termijn een grote fietsenstalling inpandig gerealiseerd worden.

Er zal een vervolgesprek plaatsvinden over het verdere plan voor het autoluw maken van de Vijfhoek. Witteveen+Bos neemt het initiatief voor dit gesprek wanneer de plannen concreter zijn. De Fietsersbond ontvangt dan graag voorafgaand aan het gesprek een schetsontwerp om beter voorbereid het gesprek in te kunnen gaan.

Ondernemers

Op 17 juni 2021 zijn in een groepsgesprek verschillende belangenvertegenwoordigers bij elkaar gebracht om in gesprek te gaan over het schetsontwerp. Het betreft aanwezigen van de Koninklijke Horeca Nederland, de Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem, de marktmeester en de centrummanager. De volgende uitkomsten zijn genoemd:

- er zijn nu al parkeerproblemen in de wijk. De wens is om rekening te houden met het verdwijnen van deze parkeerplekken en goed te kijken naar alternatieven;
- een suggestie is genoemd om de laad-/losplaatsen aaneengeschakeld te houden. Let hierbij op de verdeling hiervan: de bakker en de ijszaak willen geen laad- en losplaats voor de deur. De pianozaak wellicht wel;
- de wens is om geen trottoirranden te realiseren maar om het trottoir op hetzelfde niveau te houden. Dit geeft meer flexibiliteit in het gebruik van de weg en het trottoir;
- ondernemers ondervinden mogelijk moeilijkheden wanneer klanten geen goederen meer kunnen afhalen met een auto voor de deur;
- denk eens aan verticaal groen om groen te kunnen realiseren;
- zet kanttekeningen bij de fietsersuitgang vanaf de westkant van de Botermarkt. Als daar nog meer fietsers uit gaan komen ontstaan er gevaarlijke situaties. De wens is om te kijken of daar een fietslicht gerealiseerd kan worden;
- park&go (zoals nietjes) voorzieningen voor fietsers zijn prettig voor ondernemers.

Verkeersadviseur politie Noord-Holland

Op 12 juli 2021 heeft een gesprek plaatsgevonden met Bert Tepper als verkeersadviseur van de politie. Dit gesprek werd gevoerd aan de hand van een eerdere e-mail met een reactie op het schetsontwerp. De volgende aandachtspunten zijn genoemd:

- het trottoir moet een duidelijke afscheiding zijn en niet op hetzelfde niveau zitten als de straat;
- maak het voor laad- en losplaatsen duidelijk waar ze zitten, een ander wegprofiel is niet genoeg;
- ten minste één trottoir moet toegankelijk blijven voor mindervaliden, ook wanneer bewoners groen plaatsen op trottoir;
- wat betreft de kruisingen: maak de keuze tussen alles wel of helemaal geen uitritconstructie. In Haarlem mag de uitritconstructie bestaan uit zes rijen gele klinkers;
- de bochtstralen aanpassen op de richting van het verkeer (richting het westen);
- op elk wegvak is bebording nodig.

Vergroening

De ambitie is om groen in de straat te realiseren, echter kunnen wij in de smalle straten niet de bodem in om bomen te planten. Tijdens het overleg van 22 juni 2021 met de groenadviseur van de gemeente Haarlem zijn de volgende punten besproken:

- plantenbakken met daarin bomen zijn ongewenst;
- in de Lange Margaretastraat zijn recent nieuwe plantvakken gemaakt die als referentie dienen voor de situatie in de Keizerstraat en Barrevoetestraat. In plaats van bomen zouden hier struiken geplaatst kunnen worden om wat 'body' aan het groen te geven;
- voorkeur gaat uit naar participatief groen samen met buurtbewoners. Hierbij kan je denken aan geveltuinen en klimplanten die ook over de weg heen kunnen groeien.

Spaarnelanden

Op gebied van afvalinzameling zijn er geen veranderingen in de ophaaldiensten. Tijdens de realisatie van de fietsstraat vindt maatwerk plaats voor de inzameling. Het ontwerp moet nog getoetst worden of er voldoende plek is voor het ophalen van het bedrijfsafval.

Historische Vereniging Haerlem

Op 25 augustus 2021 heeft de Historische Vereniging Haerlem een schriftelijke reactie geformuleerd op het schetsontwerp van de herinrichting. De volgende punten kwamen hierin naar voren:

- het profiel zou dezelfde vorm kunnen krijgen als de Gierstraat. Beide straten hebben dezelfde functie en zijn in hetzelfde gebied (Vijfhoek) gelegen;
- als het profiel van de Gierstraat wordt toegepast, is er ook geen reden om drempelconstructies bij de zijstraten aan te leggen;
- behalve het getekende stuk van de Keizerstraat zou ook het stukje straat tussen de Sophiastreet en de Wilhelminastraat moeten worden aangepakt, maar uiteraard wel op een aangepaste wijze;
- bomen in hoge bakken, zoals in het schetsontwerp wordt voorgesteld, zijn naar onze mening absoluut ongewenst. Zij wijken af van de vastgelegde randvoorwaarden, zijn ongewenste obstakels die slechts uitnodigen tot het fungeren als plaats om fietsen tegen te parkeren, belemmeren de doorgang voor voetgangers en mindervaliden en vergen relatief veel onderhoud.

6.2 Inspraakprocedure en informatiebijeenkomst

Tijdens de inspraakprocedure tussen woensdag 22 september 2021 en 3 november 2021 heeft op 12 oktober 2021 een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in de Nieuwe Kerk aan het Nieuwe Kerkplein over de herinrichting. Centraal in deze bijeenkomst stond de toelichting op het ontwerp van de fietsstraat, als onderdeel van het gehele maatregelenpakket wat in de Vijfhoek wordt uitgevoerd. Er waren circa 30 mensen aanwezig tijdens deze avond.

Tijdens de informatiebijeenkomst werden ook vragen gesteld over het voetgangersgebied. Over het uitbreiden van het voetgangersgebied in de rest van de Vijfhoek wordt op een later moment nog een bijeenkomst georganiseerd. De onderwerpen die zijn besproken tijdens de informatiebijeenkomst en de reacties uit de inspraakprocedure zijn verwerkt in de nota van antwoord.

7 UITWERKING ONTWERP

In bijlage I is het complete ontwerp op schaal 1:100 weergegeven. In dit hoofdstuk worden diverse punten uit de tekening verder toegelicht.

7.1 Ontwerp fietsstraat

Fietsstraten dienen volgens de Fietsberaadnotitie: aanbevelingen fietsstraten binnen de kom te voldoen aan een aantal vormgevingselementen:

- 1 *rijbaanbreedte* sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten;
- 2 *rijbaan-indeling* benadrukt zowel fiets- als verblijfskarakter:
 - 1 rabatstroken aan beide zijden (0,3 m);
 - 2 rijlopers met fietspad/-strookbreedte;
 - 3 eventueel middenstrook (0,5 tot 1,5 m);
 - 4 geen lengtemarkering;
- 3 *verharding* versterkt fiets- en verblijfskarakter:
 - 1 rijlopers: rood of roodachtig asfalt;
 - 2 rabat en middenstroken: klinkers, strak gestraat;
- 4 bebording, symbolen en bewegwijzering: *Fietsstraatbord L51*;
- 5 lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels;
- 6 *verkeerscirculatiemaatregelen*: indien nodig knip of (alternerend) éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen;
- 7 *kruispunten* met ETW's: uitritconstructie of voorrangskruispunt, profiel doorzetten;
- 8 *geen parkeren*, laden & lossen, kiss & ride *op rijbaan*; eventueel aparte voorzieningen in langsrichting;

- 9 voorkom conflicten met *voetgangers*: trottoir(s) en eventueel oversteekvoorzieningen;
- 10 lichtmasten, bomen en andere verticale elementen kunnen zowel de verblijfsfunctie als het fietskarakter versterken.

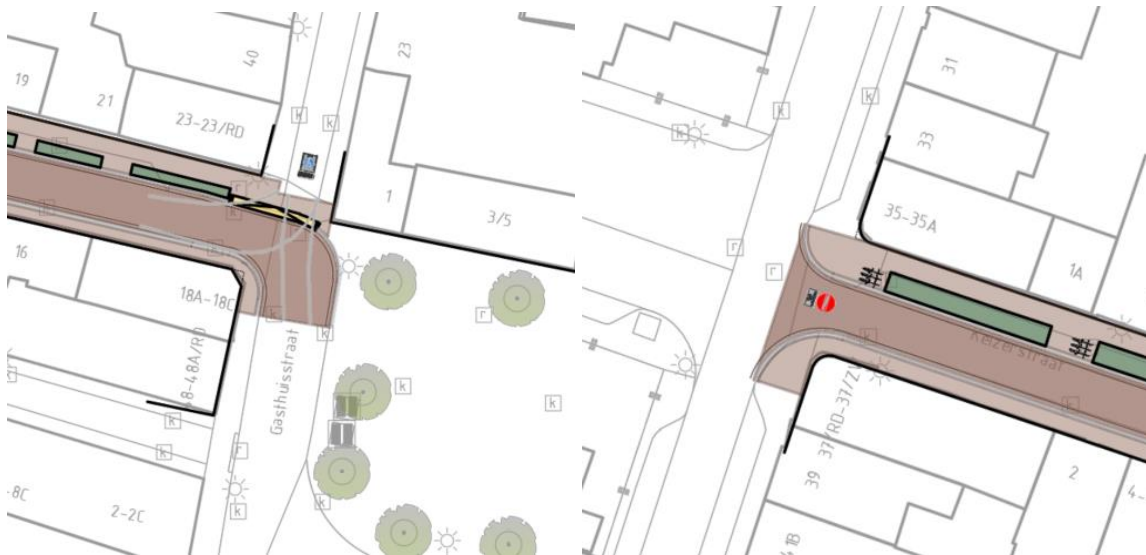
Een fietsstraat die aan de bovenstaande vormgevingselementen voldoet sluit volgens de publicatie van het SVOW: Hoe verkeersveilig zijn fietsstraten? (VK 7/2013) aan op de principes van duurzaam veilig.

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de diverse vormgevingselementen in het ontwerp.

7.1.1 Projectgrenzen

Voor de projectgrens aan de oostzijde is gekozen om in de Gasthuisstraat over te gaan op het nieuwe profiel. Hierdoor ontstaat voor het verkeer een uniforme situatie waarmee duidelijk wordt gemaakt dat de doorgaande route richting de Barrevoetstraat loopt. Het contrast met het voetgangersgebied in het verlengde van de Gasthuisstraat wordt hiermee vergroot. Voor het trottoir aan de noordzijde is de materialiseringsgrens aangehouden als projectgrens. In afbeelding 7.1 zijn de projectgrenzen weergegeven.

Afbeelding 7.1 Projectgrens oostzijde/kruising Gasthuisstraat (links) en projectgrens westzijde (rechts)



Voor de projectgrens aan de westzijde is de grens conform de procesopdracht aangehouden, de kruising met de Oude Zijlvest. De projectgrens is bepaald door aan het einde van de boogstraat (tangentpunt) een lijn haaks naar de bebouwing te nemen. Een eventuele meekoppelkans is het versmallen van het bredere gedeelte van de Keizerstraat, hierdoor zou de situatie voor de fietsers eenduidiger worden en ontstaat ruimte voor groen. Dit wordt in een ander project geborgd.

7.1.2 Profielen

Het bepalen van het profiel en de verdeling van de beperkt beschikbare ruimte is een afweging tussen ruimte voor de fietser, ruimte voor de voetgangers en ruimte voor laden/lossen en groen. In deze paragraaf worden de keuzes voor het profiel onderbouwd. In afbeelding 7.2 is een dwarsdoorsnede van het profiel weergegeven.

Rijbaan

In het schetsontwerp is gekozen voor een rijbaan van 3,60 m breed. Deze afmeting is conform de minimale breedte voor een smalle fietsstraat volgens de Fietsberaadnotitie: aanbevelingen fietsstraten binnen de kom en sluit ook aan op de eis van een rijbaanbreedte van minimaal 3 m voor profiel D uit de HIOR voor Haarlem Centrum.

Voor de materialisering van de rijbaan is gekozen voor (strengpers) klinkers, deze verharding sluit aan op de richtlijnen uit de HIOR voor Haarlem Centrum maar wijkt af van de Fietsberaadnotitie: aanbevelingen fietsstraten binnen de kom.

Parkeerplaatsen

Doordat de Vijfhoek autoluw wordt zijn de parkeerplaatsen in de toekomstige situatie niet meer wenselijk. Deze komen te vervallen. Uitgeweken kan worden naar de Raaks parkeergarage en andere openbare parkeergarages die zijn opgericht om het economisch functioneren van de binnenstad te ondersteunen. De ruimte die de parkeerplaatsen in de huidige situatie innemen krijgen in het nieuwe ontwerp andere functies, bijvoorbeeld groen, laad- en losplaatsen en fietsparkeren. De invalideparkeerplaats ter hoogte van het Hofje van Loo blijft en wordt teruggebracht op trottoirniveau.

Laad- en losstrook

Om de bevoorrading van de ondernemers mogelijk te maken, zonder het overige verkeer te stremmen, worden laad- en losplaatsen ingepast. De laad- en losplaatsen worden aangebracht op trottoirniveau, dit vergemakkelijkt het in- en uitladen. De voorziening is voornamelijk in gebruik binnen de venstertijden (tussen 06.00 en 11.00 uur). De laad- en losplaatsen worden uitgevoerd in een contrasterende kleur en verband om de functie extra te benadrukken.

Trottoir

Door het smalle karakter van de straat is het niet mogelijk om aan beide zijden van de straat een trottoir van 1,50 m breed in te passen. De trottoirs aan de zuidzijde zijn relatief smal met een breedte van 1,20 m. Deze afmeting is de minimum afmeting volgens de ASVV 2021 (bij een lijnversmalling) en is kleiner dan de minimeis van de HIOR van 1,50 m. De maximale breedte van een hulpmiddel voor invalide en/of gehandicapte personen is 1,20 m, een rolstoel varieert in breedte tussen de 0,6 en 0,8 m. Doordat de openbare verlichting aan de gevels bevestigd is, zijn er geen puntvernauwingen in het trottoir.

Aan de noordzijde zijn de trottoirs waar mogelijk 1,50 m breed, dit is conform de HIOR. Ter plaatse van de laad-/losplaatsen wordt het trottoir versmald naar 0,90 m breed. Dit is de minimale breedte volgens de ASVV 2021 voor een puntvernaauwing en is voldoende ruimte voor een rolstoel of kinderwagen om te passeren. Doordat de laad-/losplaatsen voornamelijk in gebruik zijn tijdens de venstertijden, tussen 06.00 en 11.00 uur, ontstaat gedurende de rest van de dag meer ruimte voor de voetgangers.

Het profiel met verhoogde trottoirs sluit aan op de functie van de straat daar dit een doorgaande fietsroute is.

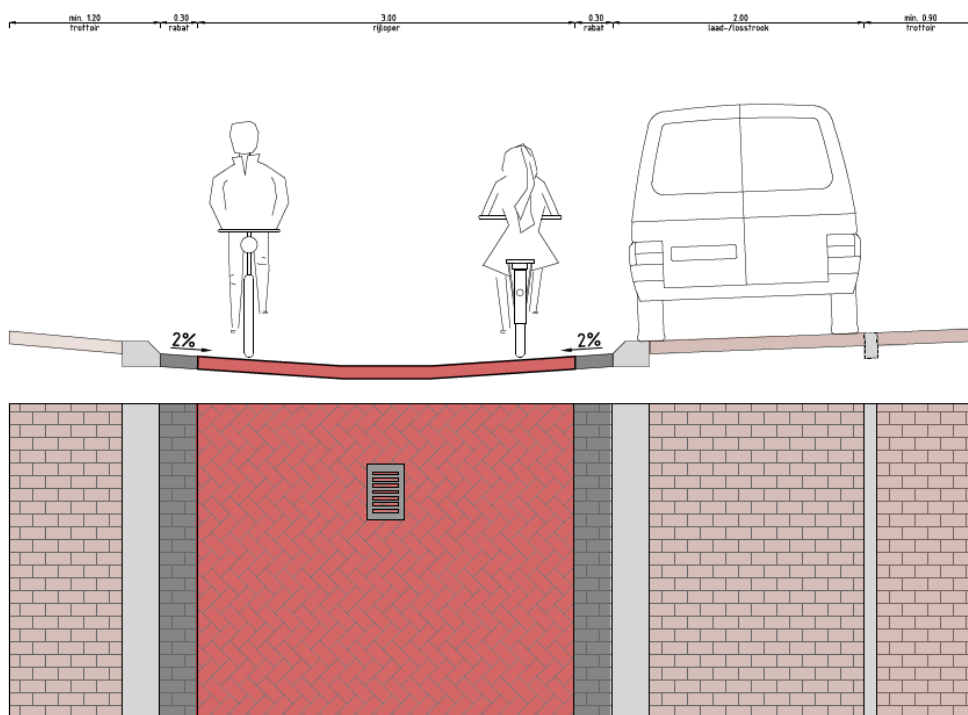
Stroombaan

De fietsstraat is een stroombaan, de stroombaan loopt van oost (hoog) naar west (laag). Aan de eis 'afvoeren of bergen van 70 mm/h' kan dus niet worden voldaan binnen de werkzaamheden en scope van de Barrevoetstraat en Keizerstraat. Daarvoor zijn ook maatregelen nodig in de rest van de Vijfhoek. Om zoveel mogelijk te doen om grote buien het hoofd te bieden heeft het de voorkeur de weg zo laag mogelijk te leggen als redelijkerwijs inpasbaar is met de overige civiele ruimte (omliggende straatpeilen, ondergrondse infra et cetera). Daardoor verdeelt het water zich iets beter. Zo is het ook in het ontwerp toegepast.

Hemelwaterafvoer

Door het aanpassen van het dwarsprofiel ten opzichte van de huidige situatie en het bovengenoemde argument met betrekking tot de stroombaan, is gekozen om de hemelwaterafvoer in het hart van de rijbaan te leggen, zoals ook aangegeven in afbeelding 7.2.

Afbeelding 7.2 Dwarsprofiel fietsstraat



7.1.3 Kruispunten

Kruispunt Gasthuisstraat

Het noordelijke deel van de Gasthuisstraat is in de huidige situatie een voetgangerszone. De voetgangerszone is afgesloten door een uitneembare afzetpaal waarvan diverse bewoners de sleutel hebben. Er komt in beperkte mate verkeer voor in de straat. In de nieuwe situatie blijft dit deel van de Gasthuisstraat een voetgangerszone. Door de uitbereiding van de autoluwe zone kan overwogen worden om de afzetpaal te laten vervallen.

Voor het dimensioneren van de in-/uitritconstructie is gebruik gemaakt van Autoturn. Voor de rijcurven is gebruik gemaakt van het voertuig waarop ook de bochtstralen voor de Quick-wins gebaseerd zijn, een Sprinter van 7,00 m. Dit voertuig heeft een lengte van 6.967 mm en een wielbasis van 4.325 mm. In afbeelding 7.1 zijn in lichtgrijs de boogstralen opgenomen. De afmeting van de in-/uitritconstructie is bepaald met behulp van de dwangpunten in het ontwerp, het trottoir aan de zuidzijde van de Barrevoetestraat en de rijloper van de Gasthuisstraat.

Kruispunt Lange Bogaardstraat en Vlamingstraat

Voor het dimensioneren van de uitritconstructies is gebruik gemaakt van Autoturn. Het is in verband met de minimale trottoirbreedte, overhangende constructies en obstakels (onder andere paaltjes, bloempotten en elektrakasten) niet mogelijk om de uitritconstructie te dimensioneren op de Sprinter. Voor de rijcurven in westelijke richting is gebruikgemaakt van het voertuig personenauto (CROW). De rijcurven in oostelijke richting zijn gebaseerd op de standaardfiets (CROW). In afbeelding 7.3 zijn de rijcurven en uitritconstructies weergegeven.

Afbeelding 7.3 Kruispunt Lange Bogaardstraat en Vlamingsstraat



Kruispunt Gedempte Voldersgracht

In overleg met de verkeerspolitie is besloten dat de in de huidige situatie gelijkwaardige kruising wordt omgebouwd tot een kruising met uitritconstructies. Dit creëert een eenduidig beeld in de straat waardoor de situatie voor de fietsers beter in te schatten is en sluit ook aan op de ASVV 2021 (fietsstraat in de voorrang).

Voor de dimensionering van de in-/uitritconstructie is gebruik gemaakt van Autoturn. Voor de rijcurven in westelijke richting is gebruik gemaakt van de Sprinter. De rijcurven in oostelijke richting zijn gebaseerd op de standaardfiets (CROW). In afbeelding 7.4 zijn de rijcurven en uitritconstructies weergegeven. De uitritten zijn gedimensioneerd op basis van de dwangpunten (trottoirs).

Afbeelding 7.4 Kruispunt Gedempte Voldersgracht



7.1.4 Vergroening

De Vijfhoek is een groene wijk waar ondanks de beperkte ruimte veel bomen, geveltuinen en bloempotten te vinden zijn. De Keizerstraat en Barrevoetstraat sluiten in de huidige situatie niet aan bij dit beeld terwijl deze straten juist een belangrijke route in het gebied vormen en hierdoor een visitekaartje voor de wijk kunnen zijn. Het is dus wenselijk om de straat te vergroenen.

Door de vele kabels en leidingen, in met name het noordelijke trottoir, is het niet mogelijk om bomen in te passen in de straat. In overleg met de gemeente Haarlem is besloten om groenvakken in te passen conform de situatie in de Lange Margarethastraat in Haarlem. Vakken met lage beplanting worden afgewisseld met hogere heesters. Een referentiefoto is weergegeven in afbeelding 7.5. Ten opzichte van dit referentiebeeld worden geen bomen en betonnen paaltjes toegepast.

Afbeelding 7.5 Referentiefoto groenvakken Lange Margarethastraat



Voor de inpassing van de groenvakken is uitgegaan van een aantal criteria:

- de ingang van winkels en horecagelegenheden mag niet geblokkeerd worden;
- trottoir moet minimaal 1,50 m breed zijn;
- groenvak op een aantal locaties combineren met fietsparkeren.

Door deze criteria over elkaar heen te leggen is de onderstaande groenstructuur bepaald. Bij de ingang van het Hofje van Loo is aan beide zijden van de poort groen toegepast om zo de entree te versterken.

Afbeelding 7.6 Groenstructuur vijfhoek



In afbeelding 7.7 is een visualisatie opgenomen hoe de groenstructuur er uit zou kunnen komen te zien.

Afbeelding 7.7 Referentiebeeld met nieuw profiel na de herinrichting



7.2 Ontwerp Botermarkt

Doordat de Botermarkt onderdeel wordt van de autoluwe zone zijn er een aantal kansen die de uitstraling en leefbaarheid van het gebied kunnen verhogen. In afbeelding 7.8 is het bovenaanzicht van de Botermarkt weergegeven.

Parkeerplaatsen

Doordat de Botermarkt autoluw wordt zijn de parkeerplaatsen in de toekomstige situatie niet meer wenselijk. Het voorstel is om deze te laten vervallen. De ruimte die de parkeerplaatsen in de huidige situatie innemen kan bij het trottoir gevoegd worden. Hiervoor wordt het gebied aangestraat met dezelfde materialisering als het huidige trottoir.

De invalideparkeerplaats, ter hoogte van nummer 4, blijft en wordt teruggebracht op trottoirniveau. Door het niveau van de parkeerplaats en het trottoir gelijk te trekken vormt de parkeerplaats, als deze niet bezet is, een verlenging van het trottoir.

Laad-/losplaatsen

Om de bevoorrading van de ondernemers mogelijk te maken zonder het overige verkeer te stremmen, worden laad-/losplaatsen ingepast. De laad-/losplaatsen worden aangebracht op trottoirniveau, dit vergemakkelijkt het in- en uitladen. De voorziening is voornamelijk in gebruik binnen de venstertijden, tijdens de overige uren van de dag vormt het een verlenging van het trottoir.

Vergroening

Op de Botermarkt komt door het opheffen van de parkeervakken ruimte beschikbaar. De locaties hebben weinig zonlicht. Daarnaast heeft de Botermarkt onder meer de functie als evenemententerrein. Vooralsnog zijn deze locaties daarom ingevuld als trottoir.

Afbeelding 7.8 Bovenaanzicht Botermarkt

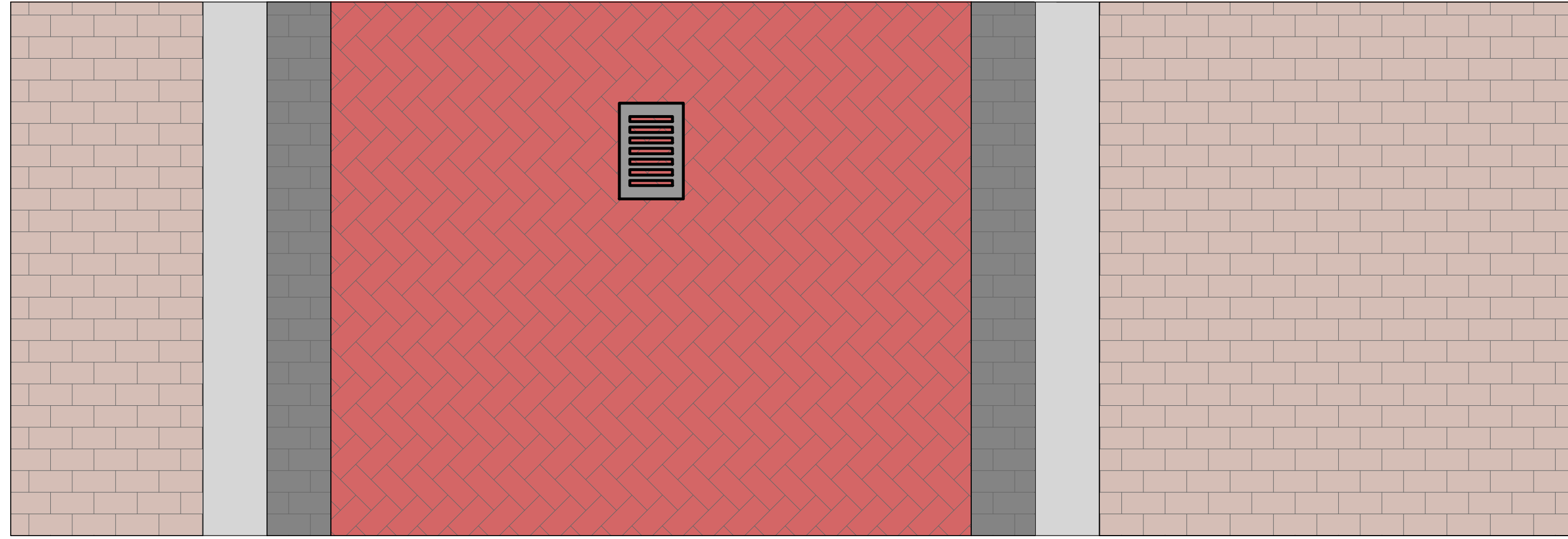
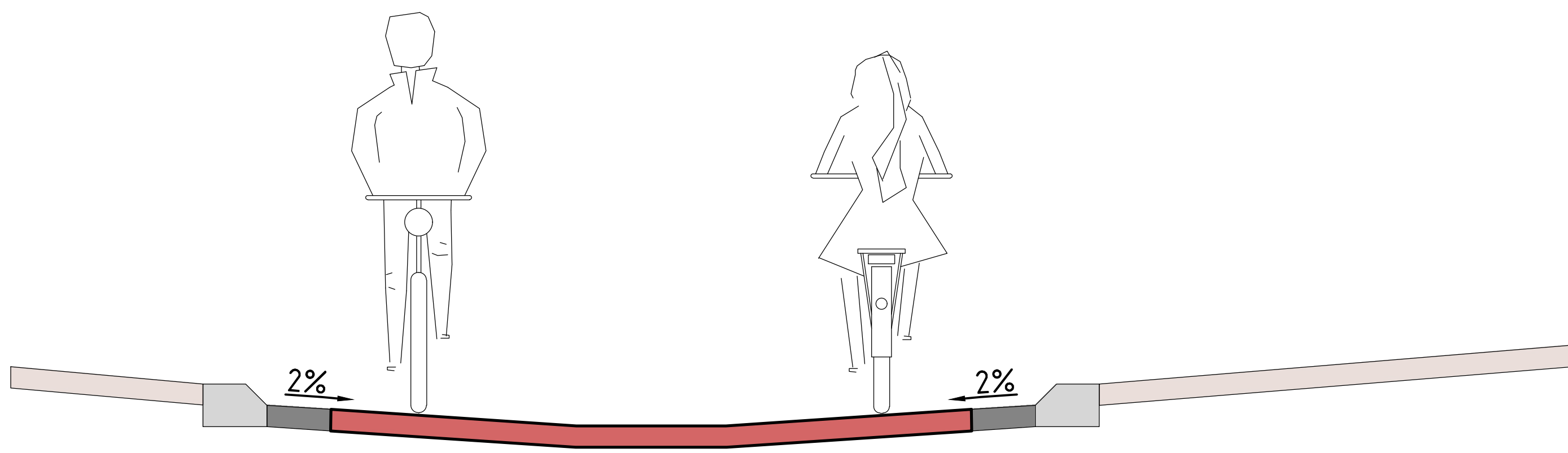




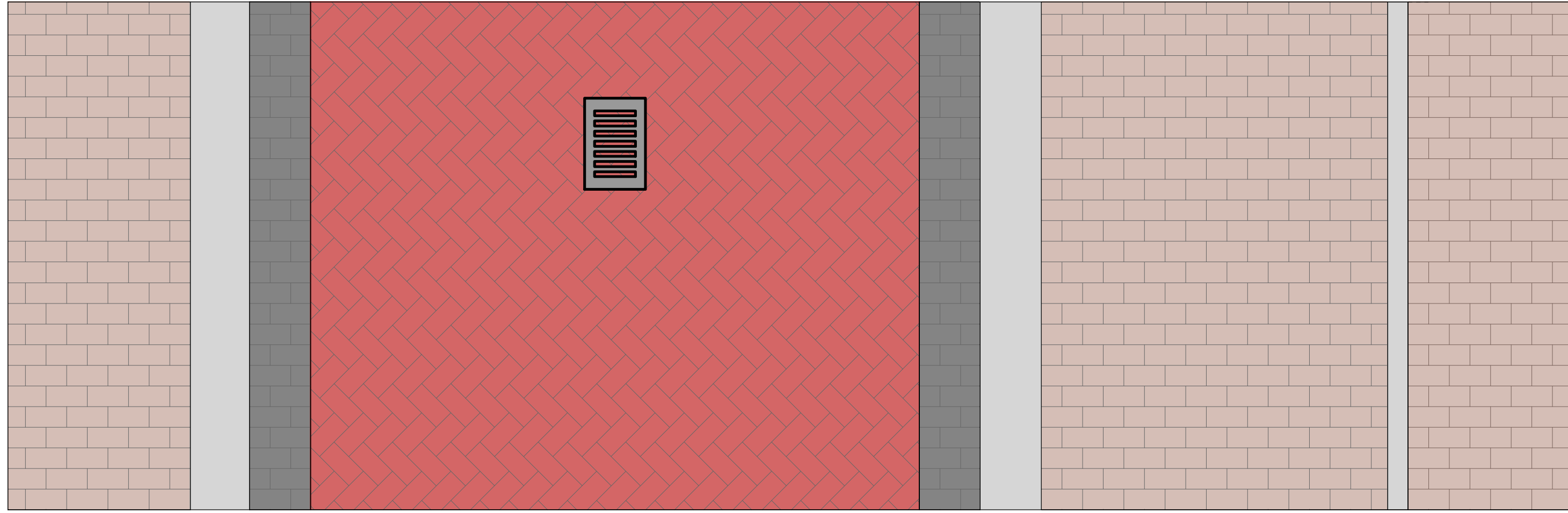
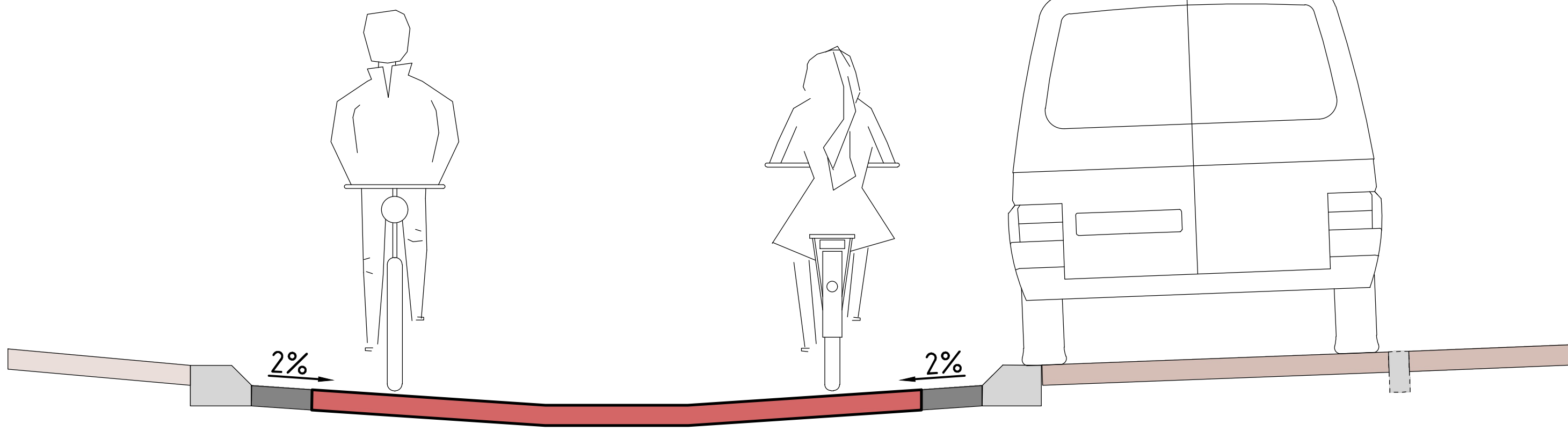
BIJLAGE: ONTWERPTEKENING FIETSSTRAAT KEIZERSTRAAT - BARREVOETESTRAAT EN AANPASSINGEN BOTERMARKT



Overzicht
Schaal 1500



Doorsnede fietsstraat
Schaal 120



Doorsnede fietsstraat met laad/losplaats
Schaal 120

Opmerking:

De bebording en verkeerssituatie worden tijdens de technische uitwerking nader uitgewerkt in samenhang met de uitbreiding van het voetgangersgebied

Legenda

- Rijbaan, strengers klinker, dikformaat, kleur: calania, afmeting: 204x67x80, keperverband
- Trottoir, bestaande voor hergebruik geschikte gebakken klinkers rijbaan aangevuld met nieuw materiaal, dikformaat, kleur: bruin, afmeting: halfsteensverband
- Brede betonband, geleideband 50/300x240, kleur: grijs
- Rabat, strengers klinker, dikformaat, kleur: zwart, afmeting: 204x67x80, halfsteensverband
- Overhangende constructies (bebouwing)
- krifconstructie, f. streks klinker keifformaat, kleur: geel
- laad-/losplaats, vormbak klinker, kleur: zwart, dikformaat afmeting: 200x65x85, elleboogverband
- invalideparkeerplaats, vormbak klinker, kleur: zwart, dikformaat afmeting: 200x65x85, elleboogverband
- Fietsparkeren
- Groenvak lage beplanting met heesters (geen bomen), zie referentiefoto
- Bestaande boom
- Bestaande openbare verlichting

Aandachtspunt:

- Overhangende erkers, maatregelen toepassen op maaiveld ter voorkoming van aanrijding

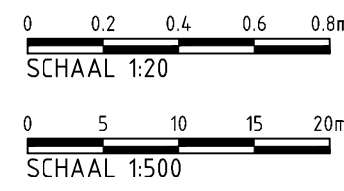
Referentie foto:

Voorbeeld groen Lange Margarethastraat met bomen ipv heesters



OPMERKINGEN

- Maten in millimeters (mm), tenzij anders vermeld;
- Hoekmaatvoering in graden (360°), tenzij anders aangegeven
- Peilmaten in meters (m) t.o.v. N.A.P., tenzij anders aangegeven
- Coördinaten in meters (m) in het RD-stelsel.



Witteveen Bos

Wijz: Getekend Datum Omschrijving
A
B
C
Opdrachtgever
Gemeente Haarlem
Project
Vijfhoek

Onderdied
Bestuurlijk DO

Status	Definitief	Getekend	ing. S.E. Berends
Datum	08-11-2021	Gecontroleerd	ing. J.H.M. van Steen
Formaat	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer
A0	Zie tek.	123558	3001
			Bladnummer
			1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Stationweg 21 | Postbus 3461 | 4003 GB, Breda | t +31 (0)76 523 23 23 | www.witteveenbos.com | Rijk 38020751

Ing. S.E. Berends
ing. J.H.M. van Steen
H. W.F. van den Berg

Ing. S.E. Berends
ing. J.H.M. van Steen
H. W.F. van den Berg