



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 16 november 2017  
Ons kenmerk 2017/527296  
Contactpersoon Ingrid Hamer  
Doorkiesnummer 023-511 3359  
E-mail iphamer@haarlem.nl  
Onderwerp Gasthuisstraat bevoorrading Dekamarkt

Geachte leden van de commissie Beheer,

Hierbij ontvangt u de evaluatie van de proef met de autoluwe Gasthuisstraat en de uitkomsten van een onderzoek naar mogelijkheden voor een alternatieve bevoorrading door de Dekamarkt, zoals aan u toegezegd bij een eerdere bespreking in uw commissie.

#### **Aanleiding**

Een aantal bewoners van Gasthuisstraat en Doelenplein heeft al vanaf 2014 de gemeente verzocht maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid in de Gasthuisstraat te verbeteren. Ter ondersteuning van dit verzoek was door een aantal betrokkenen een verkeerstelling gehouden. Wens van de bewoners was onder andere een vrachtwagenverbod in hun straat. Vervolgens is een draagvlakpeiling uitgevoerd onder de bewoners en ondernemers naar mogelijke maatregelen.

In meerderheid wensten de betrokkenen het (vracht)verkeer te weren door het plaatsen van een paal, en op termijn de verplaatsing van de bevoorrading naar de Gedempte Oude Gracht. In 2016 heeft Marqt naar aanleiding van klachten uit eigen beweging de bevoorrading verplaatst naar de Gedempte Oude Gracht. Voor de Dekamarkt was dit geen optie vanwege de inpandige logistiek, de dagelijkse hoeveelheid af te leveren goederen en de verkeerssituatie op de Gedempte Oude Gracht. De benodigde aanpassingen zouden naar schatting enkele miljoenen kosten.

#### **A. Proef voetgangerszone Gasthuisstraat**

Op basis van de draagvlakpeiling is bij wijze van proef een voetgangerszone in de Gasthuisstraat ingesteld. Hiertoe is een handmatig te bedienen paal aan het begin van de Gasthuisstraat geplaatst. Tussen 7.00 en 11.00 uur in de zogenaamde venstertijden is de straat wel toegankelijk voor verkeer. Over het sleutelbeheer zijn afspraken gemaakt tussen bewoners en Dekamarkt met als uitgangspunt dat de gebruikers zelf deze paal bedienen. Toegezegd is dat bij een positieve uitkomst na een jaar de autoluwe inrichting definitief zal worden.



## Evaluatie

Afgelopen maanden heeft de evaluatie plaatsgevonden. Hiertoe is aan de groep betrokkenen gevraagd te reageren op een aantal vragen. De resultaten zijn positief: 27 van de 28 respondenten is voor permanente invoering van de voetgangerszone. Acht respondenten willen wel dat bewoners en ondernemers altijd toegang tot de straat krijgen om te laden en lossen. Elf respondenten vragen om een hydraulische paal met een pasjessysteem omdat de huidige paal niet altijd wordt teruggeplaatst.

<i>Samenvatting evaluatie voortzetten autoluwe Gasthuisstraat</i>	Aantal reacties
Tegen voortzetten van de voetgangers- en fietserszone	1
Voor voetgangers- en fietserszone <u>maar alleen</u> als bewoners/ondernemers zelf en hun bezoek altijd toegang hebben voor laden en lossen	8
Voor voortzetten van de voetgangers- en fietserszone	19
Totaal aantal reacties	28

De gemeente ziet geen belemmeringen voor het definitief maken van de voetgangerszone. Ook de verkeerspolitie heeft geen bezwaar tegen het definitief invoeren van de voetgangerszone. Wel blijkt dat overtredingen en meldingen van bewoners veel extra inzet van Handhaving vergen. De evaluatie vindt u in bijlage 1.

Op basis van deze resultaten ben ik voornemens om de gedeeltelijke afsluiting van de Gasthuisstraat definitief te maken en de huidige paal te vervangen door een zogenaamde kofferpaal, die lichter te bedienen is. Ook ben ik voornemens de parkeerplaatsen in de Gasthuisstraat op te heffen en de vier parkeerontheffingen in te trekken. Redenen zijn dat het gelijkheidsbeginsel noopt tot het beëindigen van de ontstane voorrangpositie en dat het duidelijker wordt dat het hier om een voetgangersgebied gaat. Hierdoor wordt de situatie gelijk getrokken met de andere voetgangersgebieden.

## B. Bevoorrading Dekamarkt

In uw vergadering van 29 augustus 2016 heb ik ook toegezegd de optie te laten onderzoeken van bevoorrading van de Dekamarkt via de Gedempte Oude Gracht (2016/500524). Hiertoe heeft de Dekamarkt een analyse van de laad- en lossituatie laten maken. Deze analyse vergelijkt de bestaande bevoorradingssituatie met vijf alternatieven en bekijkt de impact van de varianten zowel voor de eigenaar, de bezoekers en de exploitant als voor de Gasthuisstraat en de Gedempte Oude Gracht.

De onderzochte varianten zijn:

- A. Bestaande situatie;
- B. Bevoorrading via voorzijde (laad- en losplek Gedempte Oude Gracht) en magazijn achterin de winkel;
- C. Bevoorrading via voorzijde en magazijn voorin de winkel;
- D. Bevoorrading via voorzijde en nieuw magazijn naast de winkel;
- E. Bevoorrading via voorzijde in pandig en nieuw magazijn naast de winkel;
- F. Bevoorrading door stedelijke distributie.

Als verantwoordelijk wegbeheerder heb ik de varianten beoordeeld op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarbij moet worden opgemerkt dat 100%



## Haarlem

3

verkeersveilig niet bestaat: er zullen altijd risico's zijn ten gevolge van de situatie en het gedrag van mensen. Het doel is risicovolle omstandigheden te voorkomen om daarmee de kans op en de ernst van ongevallen te verkleinen. De ernst wordt beperkt door verschillen in massa en snelheid te beperken. Het sturen op menselijk gedrag gebeurt via (verkeers-)regels en een logische inrichting van de openbare ruimte. Onder bereikbaarheid wordt verstaan de hinder voor andere weggebruikers in relatie tot de functie van de weg. De interne afwikkeling van Dekamarkt is voor de gemeente geen punt van overweging.

### **Verkeerskundige beoordeling van de varianten**

#### A. Bestaande situatie

Weinig verkeershinder in autoluwe straat. Het aantal ritten blijft beperkt tot 3 per dag. Bevoorrading vindt plaats tussen 7:00 en 11:00 uur. Deze bevoorradingstijd valt deels (tussen 10:00 en 11:00 uur) samen met de bezoektijd aan de bibliotheek waardoor langzaam en zwaar verkeer elkaar meer dan gemiddeld kan treffen. Bij achteruit inparkeren kan langzaam verkeer uit beeld raken. In het smalle straatje is op kruispunten sprake van blinde hoeken, waardoor verkeer elkaar onderling laat waarneemt. Dit verlangt behoedzaam manoeuvreren. Op de route naar de expeditie kruist men het evenwijdig liggende fietspad langs de Gedempte Oude Gracht (dode hoek), passeert men een drukke fietsroute (Gierstraat) en rijdt men langs de Botermarkt, die ook aan een belangrijke fietsroute ligt. Op marktdagen kan de situatie druk en onoverzichtelijk zijn. Op de rijweg zelf is weinig passeerruimte.

#### B. Bevoorrading via voorzijde en magazijn achterin de winkel

De meeste onder A benoemde nadelen doen zich in deze situatie niet voor. Wel moeten bij de bevoorrading vanaf een laad- en losplek goederen met rolcontainers over een langere afstand worden vervoerd. De onderlinge snelheidsverschillen zijn klein. Het massaverschil tussen rolcontainers en voetgangers en fietsers is groot, maar veel minder groot dan een vrachtwagen. Het aantal ontmoetingen tussen voetgangers, fietsers en rolcontainers is aan de voorzijde wel veel groter. De ontmoetingskans tussen zwaar en langzaam verkeer is vrijwel nihil.

#### C. Bevoorrading via voorzijde en magazijn voorin de winkel

De onder B benoemde nadelen doen zich ook in deze situatie voor.

#### D. Bevoorrading via voorzijde en nieuw magazijn naast de winkel

De onder B benoemde nadelen doen zich ook in deze situatie voor.

#### E. Bevoorrading via voorzijde *in* pandig en nieuw magazijn naast de winkel

Bij het achteruit insteken kruist het zware vrachtverkeer een druk trottoir en fietspad. Beide zijn drukke hoofdroutes wat risico verhogend werkt. Langzaam verkeer komt van verschillende kanten en kan gemakkelijk over het hoofd gezien worden. Er is een groot verschil in massa tussen de vrachtwagen en het langzame verkeer. Bij het achteruitsteken wordt ook de doorstroming op een hoogfrequente (HOV-) busroute verstoord. Ten behoeve van deze variant zal er parkeer- en laad- en losruimte komen te vervallen en moet wellicht een boom gekapt worden.

#### F. Bevoorrading door stedelijke distributie



## Haarlem

4

De massa van stadsdistributiewagens is kleiner dan van grote zware vrachtwagens. De frequentie van het aantal voertuigen neemt echter toe. De ernst van een ongeval neemt hierdoor af maar de kans er op juist toe. Dit nadeel wordt verzacht bij een grote deelname aan de stadsdistributie door vooral partieel beladen zware voertuigen die de stad dan niet meer in hoeven te rijden.

### Quick Scan

Naast het onderzoek naar de alternatieve bevoorrading heeft Dreefbeheer bij de gemeente een quick scan aangevraagd voor een bouwplan waarin opgenomen het inpandig bevoorraden aan de Gedempte Oude Gracht. Hiervoor zou Dreefbeheer eerst een belendend pand moeten aankopen. Bestaande woningen aan de Gasthuisstraat zouden worden gewijzigd naar een dertiental woningen verspreid over drie bouwlagen.

De uitkomst van deze quick scan is negatief met als hoofdreden stedenbouwkundige en verkeerskundige overwegingen.

- Stedenbouwkundige overwegingen: de gevelindeling moet gewijzigd worden en deze is van belang voor het beschermd stadsgezicht. Van een open pui voor het laden en lossen wordt verwacht dat het moeilijk wordt om aan de eisen van het beschermd stadsgezicht te voldoen. Het voorstel van 3 bouwlagen met een dakopbouw, waarvan de onderste laag ook nog extra hoog, is niet passend.
- Verkeerskundige overwegingen: bij het achteruitsteken wordt de doorstroming van de HOV busroute gestoord. Om inpandig aan de Gedempte Oude Gracht te bevoorraden moet een druk fiets- en voetpad overgestoken worden en dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk. Voorbijgangers zijn niet bedacht op achteruitstekende vrachtwagens. De bevoorrading op deze locatie gaat bovendien ten koste van bestaande (schaarse) fietsenrekken, parkeren, laad- en losruimte en een boom.

### Afweging

Hoewel ik een voorkeur heb voor stedelijke distributie blijkt uit mijn laatste brief aan u over dit onderwerp dat de ontwikkeling van een stedelijk distributiecentrum aan de rand van Haarlem nog op zich laat wachten. Er is hiervoor (nog) te weinig draagvlak bij de marktpartijen, en de gemeente kan het niet afdwingen. Ook elders in het land is het nog niet gelukt om met voldoende schaalgrootte een dergelijk centrum van de grond te krijgen.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid is bevoorrading via de bestaande laad- en losstrook aan de Gedempte Oude Gracht het beste alternatief voor de Gasthuisstraat. De kans op een ernstig ongeval neemt af en de onderlinge verkeerhinder blijft beperkt. Dreefbeheer geeft echter aan dat het verplaatsen van de inpandige expeditie naar een laad en losstrook op straat geen reële optie is. Als mogelijk alternatief ziet men een inpandige oplossing (variant E) waartegen stedenbouwkundige en verkeerskundige bezwaren bestaan.

Mijn voorstel is daarom niet verder te zoeken naar mogelijkheden om de bevoorrading naar de Gedempte Oude Gracht te verplaatsen. Met het definitief instellen van de Gasthuisstraat als voetgangersgebied wordt de bewoners tegemoet gekomen. Wel zet ik bij de Dekamarkt in op de kansen die stedelijke distributie in de verdere toekomst kan opleveren. Tot die tijd blijft het laden en lossen lopen via



## Haarlem

5

de expeditie aan de Gasthuisstraat. Dit geeft weliswaar beperkt overlast en onveiligheid voor de direct omwonenden, maar dat acht ik in het hart van de krappe Haarlems binnenstad verdedigbaar. Bovendien is er bij de laatste herinrichting van de Gedempte Oude Gracht (2008) bewust voor gekozen deze situatie zo te laten.

De eigenaar van het pand waarin de Dekamarkt zit, Dreefbeheer, zal ik vragen om op korte termijn met de omgeving in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,

Cora-Yfke Sikkema

## BIJLAGE 1. EVALUATIE PROEF VOETGANGERS- EN FIETSCERSZONE GASTHUISSTRAAT: SAMENVATTING EN BESLUITEN

### **Voorgeschiedenis en aanleiding**

Een groep bewoners uit de Gasthuisstraat en het Doelenplein heeft wethouder Sikkema gevraagd maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid in de Gasthuisstraat te verbeteren. De bewoners hadden ter ondersteuning van hun verzoek een verkeersstelling in de straat gehouden en de resultaten hiervan aangeboden. De gemeente heeft na overleg met de bewoners en de supermarkten Dekamarkt en Marqt een draagvlakpeiling uitgevoerd onder de bewoners en ondernemers van de Gasthuisstraat en het Doelenplein naar mogelijke maatregelen. De supermarkt Marqt heeft naar aanleiding van de klachten de bevoorradiging verplaatst van de Gasthuisstraat naar de Gedempte Oude Gracht.

In de draagvlakpeiling noemden de bewoners en ondernemers het vaakst als korte termijnmaatregel het weren van (vracht)wagens door het plaatsen van een handmatig te bedienen paal. Als lange termijnmaatregel werd de verplaatsing van de bevoorradiging van de supermarkt Dekamarkt van de Gasthuisstraat naar de Gedempte Oude Gracht het meest genoemd. Voor de gemeente en de supermarkt Dekamarkt was deze laatste maatregel geen optie vanwege de verkeerssituatie op de Gedempte Oude Gracht en de hoeveelheid af te leveren goederen en omdat het winkelpand qua indeling hiervoor niet geschikt is. De benodigde aanpassingen aan het pand en de Gedempte Oude Gracht zouden naar schatting een paar miljoen kosten.

Omdat de korte termijnmaatregel tot het afsluiten van de Gasthuisstraat voor (vracht)verkeer (met openstelling tussen 7.00 en 11.00 uur) ook effect zou hebben op het verkeer in de naburige straten heeft de gemeente ook een peiling over deze maatregel uitgevoerd onder de bewoners en ondernemers van de Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat. De peiling leverde vier reacties op, waarvan drie negatieve.

### **Besluit tot een proef van een jaar**

Op basis van de uitkomsten van de beide draagvlakpeilingen heeft de gemeente besloten een voetgangerszone in de Gasthuisstraat in te stellen, bij wijze van proef van een jaar. Op 11 mei 2016 is hiertoe een handmatig te bedienen paal aan het begin van de Gasthuisstraat geplaatst. Tijdens de venstertijden tussen 7.00 en 11.00 uur was de straat wel toegankelijk voor (vracht)wagens. Een en ander is in goed overleg met de Dekamarkt gerealiseerd. Toegezegd is de proef na een jaar te evalueren en dat bij een positieve uitkomst de nieuwe inrichting definitief zal worden.

Over het sleutelbeheer en het bedienen van de paal zijn afspraken gemaakt met de initiatiefnemer van de groep bewoners en supermarkt Dekamarkt. Uitgangspunt was dat de bewoners/ondernemers zelf de paal bedienen en voor het sleutelbeheer zorgen.

### **De uitvoering van de proef**

Tijdens de proef kwamen verschillende knelpunten naar voren, waaronder:

1. De paal was voor sommige mensen zwaar in de bediening, de paal was ook zonder sleutel te bedienen (het sleutelgat is daarop aangepast) en de allerkleinste auto's konden tussen de paal en de gevelwand door, de Gasthuisstraat inrijden;
2. Ondanks terughoudendheid in het uitdelen van sleutels hebben uiteindelijk toch veel bewoners en ondernemers een sleutel gekregen, waardoor deze personen wel binnen de venstertijden konden laden en lossen;



3. Voor twee bestaande parkeerplaatsen in de Gasthuisstraat zijn vier ontheffingen gegeven aan bewoners, die met goede redenen konden aangeven waarom de ontheffing nodig was. Dit heeft tot kritieken geleid van bewoners zonder deze ontheffing. Enkele bewoners gaven aan zich van te voren niet te hebben gerealiseerd, dat hun huis niet meer per auto bereikbaar zou zijn tijdens de venstertijden;
4. Voor een bestaande invalidenparkeerplaats in de Gasthuisstraat is een alternatieve locatie gevonden;
5. Een voorstel tot een steenbreekactie op de plek van de opgeheven invalidenparkeerplaats stuitte op weerstand;
6. Er werd illegaal geparkeerd op de stoep voor de paal, er werd illegaal geparkeerd door sleutelhouders achter de paal;
7. De Dekamarkt zou zich niet altijd aan de venstertijden houden. De Dekamarkt reageerde dat dit alleen de vooraf afgesproken uitzonderingen (feestdagen en bepaalde evenementen) betrof;
8. De Dekamarkt zou soms de Gasthuisstraat via de Zuiderstraat inrijden. De Dekamarkt reageerde dat dit alleen gebeurt als de Botermarkt geblokkeerd is door vrachtwagens van marktondernemers;
9. Auto's die de Gasthuisstraat via de Zuiderstraat inrijden;
10. Brommers en snorfietsen die de Gasthuisstraat inrijden binnen de venstertijden;

Diverse tussentijdse overleggen zijn met de initiatiefnemer, Handhaving en/of de Dekamarkt gevoerd om de knelpunten op te lossen of te verminderen. Handhaving is regelmatig in actie gekomen naar aanleiding van meldingen of op eigen beweging. Tijdens de proefperiode zijn elf processen verbaal op stilstaand verkeer geschreven (fout parkeren) en drie processen verbaal op rijdend verkeer (scooters). Daarnaast zijn waarschuwingen uitgedeeld, met name aan het begin van de proef.

Aan de paal is een verbetering aangebracht, zodat de paal moeilijker zonder sleutel te verwijderen werd.

In april 2017 heeft Liander de gasleiding in de Gasthuisstraat vervangen. Hierdoor is de straat zes weken voor de halve lengte opengebroken geweest.

### **Uitkomsten van de externe evaluatie**

De respons leverde het volgende samengevatte beeld op:

	Aantal reacties
Tegen voortzetten van de voetgangers- en fietserszone	1
Voor voetgangers- en fietserszone maar alleen als bewoners/ondernemers zelf en hun bezoek altijd toegang hebben voor laden en lossen	8
Voor voortzetten van de voetgangers- en fietserszone	19
Totaal aantal reacties	28

In elf reacties is om een automatische/hydraulische paal met pasjessysteem gevraagd omdat de huidige paal zwaar is en niet altijd wordt teruggeplaatst.

### **Uitkomst van de interne evaluatie en externe partners**

De afdelingen Handhaving, OGV/Verkeer en GOB zijn voor het definitief invoeren van de voetgangerszone.

Handhaving meldt dat er veel overtredingen en meldingen/klachten van bewoners zijn, die veel inzet van Handhaving vergen. De inzet is een druppel op de gloeiende plaat.

De verkeerspolitie heeft geen bezwaar tegen het definitief invoeren van de voetgangerszone.



### Besluiten naar aanleiding van suggesties van respondenten

In de onderstaande tabel zijn de suggesties en verbeterpunten van de respondenten opgenomen en is aangegeven welke we hiervan wel of niet overnemen en waarom.

Nr.	Suggestie	Reden	Wel of niet overnemen	Reden
1	Automatisch werkende/hydraulische paal met pasjessysteem	De huidige paal is zwaar en wordt niet altijd teruggeplaatst.	Nee.	Hoge kosten: eenmalig ongeveer € 90.000 en jaarijks ongeveer € 5.000 voor schades en onderhoud. We plaatsen wel een paal die lichter met de hand te bedienen is.
2	Verzoek om laden en lossen voor bewoners en bezoek/leveranciers van bewoners mogelijk te maken (afzetten van bezoek) en daarmee ook een verzoek om de sleutel voor de bediening van de paal.	Gemakkelijker.	Nee.	Het instellen van de voetgangerszone heeft als doel het (vracht)wagenvoer te verminderen. Uitzonderingen hierop ondergraven dit doel: het regime in de straat wordt onduidelijker en roept meer vragen op. De handhaving komt in het gedrang bij het maken van zoveel uitzonderingen.
3	Verplaats de bevoorradingsnaar de Gedempte Oude Gracht (GOG).	Geen vrachtwagens in de Gasthuisstraat.	Nee.	De gemeente vindt het inpandig laden en lossen aan de GOG-zijde verkeersonveilig. De gemeente vindt het laden en lossen via het laad- en losvak aan de GOG een acceptabele optie, maar de Dekamarkt is hier geen voorstander van uit economische en arbotechnische

Nr.	Suggestie	Reden	Wel of niet overnemen	Reden
3a	Maak distributiecentra in het centrum voor kleinschalige distributie.	Geen vrachtwagens in de Gasthuisstraat.	Nee.	overwegingen. Deze optie ziet Dreefbeheer niet als mogelijk vanwege bedrijfseconomische redenen. Daarnaast leidt dit tot een wel haast permanente stroom van kleine wagentjes door de Gasthuisstraat, gezien de hoeveelheid goederen.
4	Onderbord plaatsen onder het verbodsbord "Verboden in te rijden" in de Zuiderstraat (dit is een eenrichtingsstraat) bij de Jopenkerk met tekst "uitgezonderd aanwonenden".	Om de laad- en losplek in de Zuiderstraat toch vanaf de westkant van de Zuiderstraat te mogen bereiken. Dit scheelt een grote omweg.	Nee.	Het is niet wenselijk om aanpassingen te doen aan de verplichte rijrichting in de Zuiderstraat. Dit komt de duidelijkheid en verkeersveiligheid niet ten goede. Veel wisselingen in de verkeerscirculatie op korte afstand van elkaar vergroot de kans op onverwachte manoeuvres en past niet in het verwachtingspatroon van voetgangers en fietsers. Bovendien is handhaving op zo'n kort stukje éénrichtingsverkeer in de praktijk erg lastig. De aangedragen voordelen voor het incidenteel laden en lossen door particulieren wegen niet op tegen de bovenstaande neveneffecten.
5	Plaats ook een paal aan de Zuiderstraatkant van de Gasthuisstraat.	Tegen inrijden.	Nee.	De paal vergroot het risico op incorrect paalbeheer door de sleutelhouders en vormt een

Nr.	Suggestie	Reden	Wel of niet overnemen	Reden
				<p>extra obstakel waarvoor bestuurders moeten uitstappen. Uit de evaluatiereacties blijkt onvoldoende draagvlak voor deze maatregel.</p>
6	Plaats een beter slot op de paal.	Tegen misbruik.	Nee.	De gemeente gebruikt mede ivm toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten 1 type slot en sleutel.
7	Breed de voetgangerszone uit naar 7x24 uur.	Veiliger en rustiger.	Nee.	Bevoorradings en laden en lossen moet tijdens venstertijden mogelijk blijven, omdat bedrijven moeten worden bevoorradt en bewoners ook soms spullen moeten verplaatsen.
8	Breed de voetgangerszone uit naar de Barrevoete- en Keizerstraat, rekening houdend met de markt.	Veiliger en rustiger.	Nee.	De gemeente kent de wens, maar het valt buiten de scope van dit project. De gemeente is voornemens om onderzoek te doen naar het autoluwer maken van delen van de Vijfhoek.
9	Combineer de uitbreiding met een proef tot openstelling van de Raaks voor vrachtverkeer.	De raaks is breder, de huizen moderner.	Nee.	De raaks heeft een goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer, venstertijden zijn duidelijk, bedrijven en transporteurs kennen de venstertijden.
10	Meer handhaving op bevoorradingsstijden van de Dekamarkt en het verbod tot het inrijden vanaf de Zuiderstraatkant.	De Dekamarkt houdt zich niet altijd aan de venstertijden en rijdt achteruit de straat in als de	De inzet van Handhaving blijft hetzelfde.	Handhaving reageert altijd op meldingen, zij het niet altijd direct als er andere prioriteiten zijn. Voorts treedt

Nr.	Suggestie	Reden	Wel of niet overnemen	Reden
		Botermarkt verstopt zit.		Handhaving actief op als zij in de straat zijn.
11	Meer handhaving op scooters en snorfietsen buiten de venstertijden.	Scooters negeren regelmatig het inrijdverbod of zien de borden over het hoofd.	Zie 10.	Zie 10.
12	Maak het scooters en snorfietsen duidelijker dat er een voetgangerszone is, ook aan de Zuiderstraatkant van de Gasthuisstraat.	Het inrijdverbod wordt bewust of onbewust over het hoofd gezien.	Nee.	De situatie voldoet aan de Nederlandse richtlijnen en is conform de aanduiding van het voetgangersgebied in de rest van de binnenstad. Verkeersdeelnemers moeten de betekenis van de officiële borden kennen.
13	Meer handhaving op het inrijden vanaf de Zuiderstraatkant van de Gasthuisstraat, zowel voor- als achteruitrijdend.	De voetgangerszone wordt genegeerd of niet begrepen.	Zie 10.	Zie 10.
14	Meer handhaving op hardrijden.	Hardrijden	Nee.	Handhaven op snelheid is een bevoegdheid van de politie. Er is volgens de richtlijnen van het Openbaar Ministerie (voorlopig) geen reden om hier op snelheid te handhaven.
15	Plaats kleine verkeersdrempels.	Tegen hardrijden	Nee.	Drempels in deze straat veroorzaken snel trillingsoverlast en schade aan panden.
16	Meer handhaving op misbruik van de sleutel.	Tegen illegaal laden en lossen en parkeren.	Zie 10.	Het sleutelbeheer ligt in eerste instantie bij de bewoners en ondernemers met een sleutel, die elkaar moeten aanspreken op juist gebruik. Komen bewoners er niet uit, dan incidenten direct

<b>Nr.</b>	<b>Suggestie</b>	<b>Reden</b>	<b>Wel of niet overnemen</b>	<b>Reden</b>
17	Meer handhaving op het parkeren vóór de paal.	Tegen illegaal parkeren om naar de shoarmazaak of de coffeeshop te gaan.	Zie 10.	melden bij Handhaving. Zie 10.
18	Meer handhaving op illegaal parkeren voor de Paramaribar en de coffeeshop.	Tegen illegaal parkeren.	Zie 10.	Zie 10.
19	Maak fysiek een duidelijker aanduiding van het voetgangersgebied, vooral bij de Zuiderstraat.	Het is niet duidelijk genoeg, ondanks het bord.	Nee.	Zie 12.
20	Laat Spaarnelanden de paal bedienen.	Tegen het niet terugplaatsen van de paal.	Nee.	Gedebeld wordt op medewerkers van Spaarnelanden in de fietsenstalling op de Botermarkt. Zij hebben zogenaamde beschermde werkplekken en zijn beperkt inzetbaar.
21	Geef minder paalsleutels uit, hooguit vier tot vijf sleutels.	Tegen het niet terugplaatsen van de paal.	Ja, als dit aan de orde is.	Hoe meer paalsleutels in omloop zijn hoe meer kans op afwijkingen van de afspraken.
22	Zorgen om de toegankelijkheid voor hulpdiensten.	Veiligheid.	Nee.	De paal is in overleg met de hulpdiensten geplaatst. De hulpdiensten beschikken over de sleutel.
23	Plaats een voetgangersbord of een duidelijker bord aan beide kanten van de poort naar de bibliotheek.	Het bord "fietsers afstappen" werkt onvoldoende.	Nee.	Het huidige bord is meer dan duidelijk. Wie niet afstapt negeert het bord waarschijnlijk bewust.
24	Handhaving begrijpt niet dat ze niet moeten optreden tegen het laden en lossen door bewoner buiten de venstertijden.	Als bewoner moet ik ik buiten de venstertijden kunnen laden en lossen.	Nee.	Door het instellen van de voetgangerszone is laden en lossen buiten de venstertijden niet toegestaan.
25	Plaats camera's met kentekenherkenning aan beide ingangen van de Gasthuisstraat.	Het vergroten van de pakkans van scooters.	Nee.	Uit de draagvlakpeiling (juni 2015) naar opties voor

Nr.	Suggestie	Reden	Wel of niet overnemen	Reden
26	Trek de verleende parkeeronthefingen in en hef de twee parkeerplaatsen bij de parkeermeter op of maak er een laad- en losplaats van voor in de venstertijden.	De onthefingen zorgen regelmatig voor verwarring bij handhaving en verkeersdeelnemers. Deze onduidelijkheid tast de argumenten voor de voetgangerszone aan.	Ja.	Het principe van gelijke behandeling leidt ertoe dat het niet houdbaar is de vier parkeeronthefingen te laten bestaan. De parkeerplaatsen worden opgeheven, de belijning wordt weggehaald.
27	Het is niet duidelijk waarom de Dekamarkt over zeven paalsleutels beschikt.	Als de Dekamarkt zich aan de venstertijden houdt heeft ze geen sleutels nodig.	Nee.	Afspraak is dat Dekamarkt op bepaalde feestdagen en evenementen mag afwijken van de venstertijden. Omdat het regionale distributiecentrum van Dekamarkt met verschillende vrachtwagens en chauffeurs werkt zijn meerdere sleutels nodig.