

Vragen en opmerkingen tijdens het plenaire deel van de belanghebbendenavond 3-9-2019

vraag/opmerking	reactie
Bevat het verkeersonderzoek ook tellingen?	Het onderzoek van de Wijkraad bevat geen tellingen. Het door Mobycon uitgevoerde onderzoek bevat tellingen bij de zes urgente probleempunten. De resultaten daarvan moeten nog worden verwerkt.
Waarom is de Wijkraad niet direct in overleg met de gemeente, waarom is er een nieuwe partij nodig?	Na gesprekken tussen de Wijkraad en de gemeente en bewonersavonden kon geen overeenstemming worden bereikt over de eerste stappen. Daarom nu een frisse blik van een nieuwe partij op de haalbaarheid en eventuele alternatieven.
Er wordt gestreefd naar 5.000 motorvoertuigen per etmaal in 2040. Hoeveel zijn het er nu dan?	Op de Wilhelminastraat en wellicht de Gedempte Oude Gracht zullen de voertuigintensiteiten hoger liggen. Er is bij de gemeente nagevraagd of hier tellingen van beschikbaar zijn, op deze straten zijn geen tellingen uitgevoerd. In de wijk zullen de intensiteiten al lager zijn.
Er wordt buiten de venstertijden ook veel geladen en gelost bij de Albert Heijn.	Dat kan.
Zit er op de Raamvest geen autoverkeer?	Alleen de hoofdstructuren auto binnen de Vijfhoek zijn nu aangegeven in de kaartbeelden voor de huidige situatie en de situatie in 2040. Mobycon zal de hoofdstructuren op de rand van de Vijfhoek ook opnemen in de kaarten.
Er ligt al een plan om de Wilhelminastraat te herinrichten. Wordt dat plan meegenomen?	Bij Mobycon is nog geen concreet wijzigingsplan bekend.
Waarom is het centrum nu niet al enkel toegankelijk voor elektrische vrachtwagens? Dat zou ook het vastrijden probleem kunnen oplossen.	Op de milieuzone en CO-2 emissievrije zone wordt nog gestudeerd. Er zijn ook grote elektrische vrachtwagens op de markt, dus alleen met een milieuzone of CO-2 emissievrije zone is het probleem nog niet opgelost.
Is er niet alleen sprake van bevoorradend vrachtverkeer overdag aan de noordkant van het gebied?	Ook op de Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat en de straten achter de Gierstraat wordt bevoorrad gedurende de dag.
En een stap verder dan autoluw? Gaan we dan naar autovrij? De indruk bestaat dat er heel veel ontheffingshouders zijn die buiten de venstertijden het autoluwe gebied in mogen.	Nu hebben we een bevoorradingsregime in het huidige autoluw gebied waar je buiten de venstertijden alleen bij dringende noodzaak in mag. Dus dat zou je ook al kunnen zien als een autovrij gebied. Hoeveel voertuigen er buiten de venstertijden toch het autoluwe gebied in mogen is niet bekend.

vraag/opmerking	reactie
Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er bij de verschillende scenario's?	Dat gaan we aangeven in de maatregelenfase.
Doordat er op de Wilhelminastraat ter hoogte van Raaks 2 (aan noordkant van kruispunt Prins Hendrikstraat) twee rechtdoorstroken zijn wordt daar hard gereden. Kan één van de twee rechtdoorstroken in plaats van een gecombineerde linksaf/rechtdoorstrook alleen een linksafvak worden, waardoor er nog maar één rechtdoorstrook is?	We gaan kijken of dit een onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek of advies kan zijn.

Reacties op scenario's verkeer Vijfhoek 2022 tijdens belanghebbendenavond 3-9-2019

Scenario 1: Vrachtwagenverbod

Probleempunt 1:

- Veel fietsers op de Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat, er is twijfel of met een knip van de rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer fietsers beter af gaan zijn. Men denkt dat het voor fietsers een onveilige route blijft en dat er meer (fysieke) ruimte voor de fietser nodig is.
- Tevens denkt men dat er hierdoor een negatief effect/toename van autoverkeer zal zijn op de route Gedempte Voldersgracht - Gedempte Raamgracht - Alexanderstraat.
- Meerdere aanwezigen spreken de voorkeur uit om de straat geheel autoarm, autoluw of autovrij te maken. (Deze reacties kunnen er ook mee te maken hebben dat twee groepen eerst de andere scenario's hadden ingezien voor dat men bij scenario 1 aankwam.)

Probleempunt 2:

- Aanpassen tweerichtingsverkeer negatief effect op mogelijkheden tot laden en lossen. Rijrichting van oost naar west heeft de voorkeur (van Zuiderstraat naar Gedempte Voldersgracht; vergelijkbaar met scenario 3).
- Men is nieuwsgierig wat er gebeurt met de Zuiderstraat.

Probleempunt 3 + 4:

- In dit scenario denkt men dat het zoekverkeer rondom het Nieuwe Kerkplein niet wordt opgelost.
- Men is in het algemeen positief over het vrachtwagen verbod, wel benieuwd hoe het vrachtwagenverbod gehandhaafd gaat worden (voorkeur voor kentekenregistratie).

Probleempunt 5 + 6:

- Men is positief over het verkeerslicht en denkt dat het autobewegingen stremt.

- Meerdere aanwezigen geven aan dat ze denken dat gedragsverandering in de Gierstraat niet gaat werken. Zo denkt men ook dat het verkeerslicht het fietsgebruik door de Gierstraat bevordert.

Overig:

- Men wil graag inzage hoeveel parkeervakken er verloren gaan per scenario.
- Er zijn ook fietsvoorzieningen op de Leidsevaart nodig.

Scenario 2: Uitbreiding met auto-arm

- Vanuit de Leidebuurt wordt gepleit voor goede fietsroutes door de Vijfhoek vanwege fietsende schoolkinderen die door de Vijfhoek moeten.
- Er wordt aan getwijfeld of bewoners van het de nieuwe auto-arme gebieden zich zullen houden aan de grenzen van het autoluw gebied waar ze niet in mogen. Als de toegangspaaltes namelijk namelijk naar de buitenkant van het auto-arme gebied worden verplaatst wordt het autoluw gebied namelijk alleen nog begrensd door bebording.
- Autoluw in plaats van het nieuwe auto-arme gebied wordt ook prima gevonden. Dit is wel zo duidelijk en in de autoluw straten zijn nauwelijks straatparkeerplaatsen.
- Verzocht wordt om de op dit moment tijdelijke situatie qua opstelstroken op de noordelijke tak van het kruispunt Wilhelminastraat – Prins Hendrikstraat als permanente maatregel toe te passen. In plaats van 1 rechtdoorstrook + 1 gecombineerde rechtdoor/linksafstrook zoals voorheen gewoon 1 rechtdoor + 1 linksafstrook. Dit is duidelijker en beter voor de doorstroming.
- Bewoners van de Raaks zijn tegen ideeën die er bij de gemeente zouden zijn om laden/lossen te laten plaatsvinden op de Raaks in plaats van op de Zuiderstraat.
- Als bij een nieuw verkeerslicht op het kruispunt Gierstraat/Verwulft het autoverkeer voldoende wordt gedoseerd zal de hoeveelheid sluipverkeer op de route Zuiderstraat – Gedempte Voldergracht niet toenemen bij een knip van de sluiproute Botermarkt - Barrevoetestraat – Keizerstraat.
- Ondersteunende borden ‘alleen bestemmingsverkeer’ plaatsen op sluipverkeerroutes.
- Waarom een harde knip instellen (scenario 2b) als het probleem op dit knelpunt opgelost is met een zachte knip (scenario 2).
- De inschatting is dat het verkeer vanaf het Verwulft niet minder wordt wanneer er een zachte knip wordt ingesteld. Het verkeer pakt dan net zo gemakkelijk de route Zuiderstraat – Gedempte Keizersgracht.

Scenario 2a: Uitbreiding met autoluw en auto-arm

- Resterende oost-west sluiproute (Zuiderstraat - Gedempte Voldergracht) zal intensief worden gebruikt
- Zuiderstraat - Gedempte Voldergracht ook autoluw maken.
- Barrevoetestraat als fietsstraat inrichten.
- Per scenario graag duidelijk aangeven waar hoeveel straatparkeerplaatsen vervallen.

- Hebben jullie rekening gehouden met de ontwikkelingen rondom het project Raaks 3? (Babet heeft met Nadya afgesproken dat we de volgende bijeenkomst projectleider van Raaks 3 uitnodigen)
- Waarom mag er nog gefietst worden in de Gierstraat?
- Als er veranderingen gaan plaatsvinden in de wijk zorg dan dat de inrichting niet achter blijft. Haarlem werkt aan het vergroten van autoluw gebied om de stad leuker, prettiger en gezonder te maken. Zorg dan ook dat dit doorgepakt wordt. Maak de stad dan ook gezelliger. Als de stad hier zelf geen geld voor heeft, ga dan op zoek naar sponsors. Er zijn ondernemers die willen helpen met aankleding.
- Als er veranderingen plaatsvinden, communiceer hier dan over zodat het duidelijk is wat waar mag.
- Verduidelijken dat dit scenario geen ander vrachtwagenregime bevat en gebaseerd is op het huidige regime.
- Wat is de impact op de andere wijken?
- Dit scenario verbetert de problemen rondom het laden en lossen bij Hortusplein niet. Op deze manier stroopt het nog steeds op.
- Er zijn zorgen over het geplande overslagpunt op de Raaks en de impact hiervan op de omwonenden. Wat betekent dit voor het overig verkeer?
- Minpunt: In dit scenario is het Gangolfpleintje die in beheer is van de gemeente, niet meer bereikbaar vanaf de Botermarkt.
- Pluspunt: Barrevoetsestraat heeft nu nog parkeerplaatsen die vrijwel nooit 100% benut worden. Deze verdwijnen in dit scenario en dat is goed, zo komt er meer openbare ruimte terug.
- Pluspunt: Haalt de druk weg op de Gierstraat wat betreft fietsers door andere straten aantrekkelijk te maken voor de fietser.

Scenario 3: Uitbreiding met autoluw en meer auto-arm

- Doordat het éénrichtingsverkeer op de Keizerstraat is omgedraaid gaat er veel doorgaand (vracht-)verkeer over de Gedempte Raamgracht, dit is onwenselijk.
- Het gaat ver om bewoners uit andere wijken van Haarlem uit een gebied te weren door het gebied af te sluiten voor autoverkeer, kan dit niet met zachtere maatregelen?
- Er moet een extra laad- en losplaats komen op de Gedempte Voldersgracht zodat vrachtwagens niet meer op elkaar hoeven te wachten.
- Wordt éénrichtingsverkeer Zuiderstraat omgedraaid als er vanaf de Raaks wordt bevoorrad?
- Pluspunt: meer leefbaarheid voor de wijk, goed dat het alleen toegankelijk is voor bewoners.
- Kan laden en lossen niet aan de randen van het gebied?
- Met een afgesloten gebied krijg je conflicten bij de paaltjes (opstoppingen), is een ontmoedigingsbeleid (door alle betaald parkeerplaatsen weg te halen) geen beter idee?
- Pluspunt dat het doorgaand verkeer over de Botermarkt – Barrevoetsstraat wordt geweerd.
- Zorg: bevoorradingsoverslag op de Raaks voor de winkels rondom het Hortusplein. Er is onvoldoende ruimte voor laden en lossen op de Raaks. Kan vracht niet naar de randen worden verplaatst? Reactie uit groep: daarmee verplaatst je enkel het probleem.

- Al het doorgaand vrachtverkeer zou moeten worden geweerd uit de wijk.
- Bezoekersparkeren neemt toe op de Gedempte Raamgracht als bezoekers niet meer mogen parkeren in het auto-arme gebied.
- Scenario 3 is niet 'inclusief' doordat een deel van de wijk niet voor andere automobilisten dan bewoners toegankelijk is (niet voor bezoekers etc.).