

**Vragen en opmerkingen tijdens het plenaire deel van de belanghebbendenavond 12-11-2019**

<b>vraag/opmerking</b>	<b>reactie</b>
Is er al een globale kostenschatting per scenario?	Nee, hier is nog niet naar gekeken.
Nieuw verkeerslicht Gierstraat – Verwulft: Graag rekening mee houden dat de fietsers mee worden genomen in de verkeerslichtregeling.	De ervaringen bij het reeds gerealiseerde verkeerslicht Grote Houtstraat – Verwulft worden meegenomen bij een eventueel nieuw verkeerslicht.
Fietsers door de Gierstraat zijn met name scholieren. Deze bereik je niet met een gedragscampagne op zaterdag.	In de gedragscampagne moet rekening worden gehouden hoe deze doelgroep ook wordt bereikt.
Wat is het probleem in de Gierstraat?	Te grote hoeveelheid fietsers ten opzichte van voetgangers (2x zoveel fietsers als voetgangers).
De ondernemer in de Gierstraat haalt ook omzet door bezoekers op de fiets.	Vandaar dat ook geen geheel verbod wordt voorgesteld.
Door minder fietsen door de Gierstraat wordt het prettiger voor voetgangers en is er wellicht meer omzet.	Dat kan tijdens de proef worden gemonitord.
Kan er bij proef in de Gierstraat onderscheid worden gemaakt naar doorgaand of bezoekend fietsverkeer?	De opzet proef moet nog worden uitgewerkt.
Er is angst dat als een proef wordt gedaan, dit ook meteen permanent wordt.	Daarom wordt er gelijktijdig gemonitord, o.a.: - kiezen fietsers een andere route? - wordt de straat aantrekkelijker voor voetgangers? - meer of minder omzet voor ondernemers?
Is bekend wat er is gebeurd bij de proef in de Kruisstraat?	Nee, maar het is goed om de resultaten van deze proef hierbij te betrekken.
Als de fietser langzaam rijdt is er niets aan de hand. Zijn er snelheidsmetingen gedaan?	Er wordt nagegaan of bij het verkeersonderzoek ook de snelheidsmetingen in beeld zijn gebracht.
Naast een winkelstraat is het ook een (doorgaande route) voor fietsers. Dit belang is ook relevant.	De Gierstraat is inderdaad ook een onderdeel van het fietsnetwerk.
Er wordt in de voorstellen niets gezegd over elektrisch vervoer.	De urgente problemen voor de korte termijn zoals opgesteld door de wijkraad, hebben betrekking op de fysieke afmetingen van bevoorradend verkeer. Elektrisch vervoer biedt hiervoor geen oplossing.
Veel problemen m.b.t vrachtverkeer zullen opgelost zijn op het moment dat het Raaks open gaat.	In de scenario's zijn andere voorstellen gedaan om het probleem op te lossen.

vraag/opmerking	reactie
Is het scenario met de omdraaiing van de rijrichting in de Keizerstraat niet in conflict met het vastgestelde beleid?	Nee, in het vastgestelde beleid staat niets over de rijrichting van het verkeer.
Wat is het effect van autoluwe Botermarkt op de bereikbaarheid bewonersgarage Gangolfpleintje.	Daar moet nog naar worden gekeken.
De mensen die op de Botermarkt staan (o.a. bakkerskraam, oliebollenkraam etc.) komen via de Gedempte Oude Gracht. Zij zouden ook weer via deze route eruit moeten kunnen en niet noodgedwongen via de wijk/Keizerstraat eruit moeten.	Mee eens. Hier gaan we naar kijken.
Nergens staat het woord 'veiligheid'. Is hier niet naar gekeken?	Jawel, als we spreken over 'conflictsituaties' dan bedoelen we onveilige situaties. Dit zijn weliswaar geen echte (geregistreerde) ongevallen, maar wel situaties die door weggebruikers als onveilig worden ervaren.
Is eraan gedacht om op de Gedempte Oude Gracht bepaalde doelgroepen niet meer toe te laten (autoverkeer, bussen)?	Nee, want volgens het beleid is dit een hoofdontsluiting voor autoverkeer en een HOV-route voor de bus.
Waarom wordt op het oversteekpunt Gedempte Oude Gracht – Jacobijnestraat niet ook een verkeerslicht voorgesteld vanwege de veiligheid?	Dat is een goede vraag. Zowel bij de Gierstraat als bij de Jacobijnestraat is sprake van een oversteek in een (op te waarderen) voetgangersroute.
Zal er meer gehandhaafd worden?	Nee, niet meer dan nu het geval is. Handhaving is heel erg duur en dit plan mag maar beperkte extra kosten met zich mee brengen. Permanente fysieke maatregelen zijn meestal effectiever.
Kunnen in de omgeving van de Gierstraat de fietsparkeervakken met lijnen worden weergeven (zoals bij de Albert Heijn).	<i>(Gemeente heeft als actieplan om op meer plaatsen witte vakken aan te brengen)</i>
Is er over nagedacht hoe er tijdens de zaterdagproef wordt gehandhaafd?	Nee, de zaterdagproef moet nog worden uitgewerkt.
De Popelingstraat, Oude Raamstraat en Korte Annastraat zijn recentelijk voetgangersgebied geworden. Kan dit aangepast te worden in de kaarten?	Daar gaan we naar kijken.

Aan het einde van de avond is aan de aanwezigen gevraagd naar welk voorlopig scenario hun voorkeur uit zou gaan als ze op dit moment zouden moeten kiezen. Het resultaat is als volgt:

- Scenario 1 en 2: 0 personen
- Scenario 2a: 4,5 personen
- Scenario 3: 11,5 personen

## **Reacties op scenario's verkeer Vijfhoek 2022 tijdens belanghebbendenavond 12-11-2019**

### **Algemeen (alle scenario's)**

- Effect parkeren op randgebied van de Vijfhoek is niet onderzocht.
- Extra verkeersdruk op Alexanderstraat
- Waarom kan de Raaks niet beschikbaar worden gemaakt voor autoverkeer, de straat is breed genoeg en daardoor is er minder sluipverkeer door de wijk.
- Kan de Prins Hendrikbrug worden afgesloten voor autoverkeer, de brug zorgt ervoor dat er veel autoverkeer op de Leidsevaart rijdt dat naar het centrum wil.
- In de Gierstraat fietsers zaterdag laten afstappen
- Bij verbreding trottoir Barrevoetestraat moet ook rekening worden gehouden met uitstallingen van de winkels. Er worden veel reclameborden, bankjes enz. op het trottoir gezet.
- Gierstraat: begin met een gedragscampagne, die was vroeger ook relatief succesvol.
- Gierstraat: Zorg dat je een eindtermijn hebt aan de proef in de Gierstraat en dat de effecten goed onderzocht worden.

### **Scenario 1: Verminderen (vracht)autoverkeer**

- Om het vrachtverkeer in de wijk te stremmen stelt men voor dat de bevoorrading via de Raaks gebeurt (aan + afvoer).
- Aansluitend geeft men aan dat er één korte weg voor het vrachtvervoer dient te zijn (zelfde weg heen en terug i.p.v. zwerfend vrachtverkeer door de wijk).
- Men geeft aan dat er een mogelijke sluiproute kan ontstaan via de Keizerstraat naar de Gedempte Oude Gracht.
- In de kaart (groene zone) staat dat het gebied tussen de Wilhelminastraat en de Leidse vaart een primair voetgangersgebied wordt, dit is echter nu al niet toegankelijk voor de auto.
- Barrevoetestraat en Keizerstraat moet twee richting verkeer voor fietsers zijn.
- Voorstel is om de Prins Hendrik brug voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten omdat men verwacht dat er veel sluipverkeer gecreëerd wordt naar de Gedempte Raamgracht.
- Men suggereert dat er zeker budget nodig is voor de herinrichting, o.a. voor vervanging parkeerplekken en fietspaden.
- Doelstraat is de enigste straat om de wijk in te gaan, hierdoor hoge belasting door evt. zoekverkeer.

### **Scenario 2: Uitbreiding met auto-arm**

- Kan het eenrichtingverkeer van de Doelstraat worden omgedraaid, er is nu kans dat er veel verkeer tegen de richting in zal rijden omdat ze niet om willen rijden.
- De Barrevoetestraat en de Keizerstraat moeten voor tweerichtingsverkeer van fietsers beschikbaar zijn (dit duidelijker in tekening aangeven)
- Is er budget beschikbaar om de parkeerplaatsen weg te halen op de route Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat?
- Ook op de Botermarkt moet tweerichtingverkeer voor fietsers mogelijk zijn. Moet fietser straks uitwijken naar lege parkeerplekken als er een vrachtauto aankomt?

### **Scenario 2a: Uitbreiding met autoluw en auto-arm**

- Liever het gebied dat nu als auto-arm is aangegeven ook autoluw maken. Hierdoor is sprake van 1 in plaats van 2 regimes. Dat is helderder voor de weggebruiker.
- Liever een camerasysteem (kentekenherkenning en verbaliseren) dan een systeem met beweegbare paaltjes.
- Hoe kan een invalide bezoeker met de auto nog in de buurt van winkels parkeren? Zorg ervoor dat het op verschillende plekken in de stad voor invaliden mogelijk blijft om op straat te parkeren. Voor iemand in een rolstoel kan het heel vermoeiend zijn om vanaf een parkeergarage een afstand te moeten afleggen.
- Hoe is de Nieuwe Kerk op zondagochtend nog autobereikbaar voor mensen die slecht ter been zijn?
- Is de Kleine Houtstraat qua inrichting een goed voorbeeld voor de Gierstraat?
- In de huidige situatie zijn er drie toegangsstraten vanaf de Gedempte Raamgracht naar de wijk ten oosten van de Gedempte Oude Raamgracht. In scenario 2a (en scenario 1) is de Doelstraat nog de enige toegangsstraat. Kan dat wel?

### **Scenario 3: Uitbreiding met autoluw en meer auto-arm**

- Kunnen we de Raaks niet gewoon open stellen voor:
  - vrachtverkeer (in plaats van Botermarkt – Barrevoetestraat – Keizerstraat) ter ontlasting van de gehele Vijfhoek
  - laden- en lossen (in plaats van Zuiderstraat – Gedempte Voldersgracht) zodat leveranciers daar de hele dag kunnen laden en lossen?
- Autoluw gebied zou je moeten uitbreiden tot aan de Wilhelminastraat. En dan gelijk al het straatparkeren eruit halen in de autoluwe zone.
- Waar moeten de bewoners parkeren als we naar autoluw gaan in dit gebied?
- In dit scenario is de Doelstreet de enige entree naar de wijk. Daar gaat het drukker worden. Er zou nog een entree moeten zijn.
- Maak het Nieuwe Kerkplein volledig autovrij (behalve op zondag voor kerkgangers).
- Ook bewoners zouden buiten het centrum moeten parkeren. Dan kan je het hele gebied gelijk autoluw maken ipv auto-arm. Dat is duidelijker. Eén regime.