

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
tkn.: de leden van de RC Beheer

Onderwerp: verkeersmaatregelen Vijfhoek

Haarlem, 26 september 2020

Geacht college,

Onze wijkraad neemt afstand van de op 26 mei jl. door B&W genomen verkeersbesluiten voor de wijk Vijfhoek, Raaks en Doelen en onze wijkraad zal om die reden vanaf heden geen overleg meer voeren met de gemeente ten aanzien van het vervolgproces mogelijk leidend tot uitvoering van die besluiten.

Onze argumenten voor dit besluit zijn deels terug te lezen in [onze inspraakreactie](#). Deze is toegelicht en besproken in de RC Beheer van 3 september jl.

Waarom?

We poogden tijdens die laatstgehouden RC Beheer vanuit ons bewonersinitiatief tot redelijk overleg te komen met het college, waarbij de (door het college genegeerde) alternatieve plannen (niet op de B&W-tafel en ook niet ter kennis gebracht aan de leden van de RC Beheer) ook ter sprake zouden komen.

Dat voorstel leidde tot [veel adhesie](#) bij de leden van de RC Beheer, maar de wethouder liet ons desgevraagd weten aan ons voorstel niet mee te zullen werken. Hij wil gewoon doorgaan en nog wel enkele punten met ons bespreken. Op onze vraag van 8 september jl. welke punten dat zijn (welke agendapunten heeft de wethouder?) hoorden we tot op de dag van het schrijven van deze brief niets.

De B&W-besluiten hebben een voorgeschiedenis: in maart 2018 boden we de, samen met bewoners ontwikkelde, 'wijkvisie Verkeer' aan. Mondeling benadrukten twee wethouders destijds veel waarde te hechten aan consensus binnen onze wijk over het verkeersvraagstuk. Maar over de inbreng van de wijkbewoners over het verkeer in *hun wijk* hebben we sinds maart 2018 verder niets meer gehoord en er is door B&W nog nooit inhoudelijk op de visie van de bewoners gereageerd.

B&W heeft alle wijkbewoners in het [voorjaar van 2019](#) per brief geïnformeerd over [het externe verkeersonderzoek](#) maar heeft de bewoners na hun besluiten van 26 mei jl. niet geïnformeerd over het einde van dat onderzoek en wat het college met de voorstellen van de objectieve verkeerskundigen heeft gedaan.

De [verkeerskundige adviezen](#) van het door de gemeente ingehuurd bureau, zijn door het college als alternatieven niet gewogen. In dat kader wijzen we als voorbeeld op hun verkeerskundige analyse en adviezen m.b.t. de Gedempte Oude Gracht (zie bijlage E). Die verkeerskundige analyse en adviezen zijn te lezen in één van de vier bijlagerapporten die de RC Beheer niet heeft ontvangen van het college. Mogelijk heeft het college deze bijlagen ook niet gezien. De onderzoekers wijzen aldaar onder meer op strijdigheid met het gemeentelijk beleid en bepleiten verkeerskundige oplossingen die de veiligheid en leefbaarheid in het centrum ten goede komen. Het college wijdt er géén enkel woord aan.

Zo is er een ander voorbeeld. Gemeentelijke beloften zijn gedaan tijdens de MER-procedure Raaks. Deze beloften (ook aan bewoners) zijn vervolgens niet nagekomen en dit negeren van beloften blijft nu intact a.g.v. de B&W-besluiten. Een door B&W beloofde enquête over de gemaakte keuzes in de MER-procedure en de daardoor te meten effecten heeft nooit plaatsgevonden. En zo zijn er meer voorbeelden in dit genre te noemen. Wij zien zeer weinig terug van de door B&W betaalde externe verkeerskundige adviezen bij de B&W-maatregelen. Weggegooid geld?

Het niet willen wegen van aanwezige alternatieven geldt ook voor [de enquête](#) van april jl. met de beoordeling van meer dan 250 bewoners en ondernemers van de wijk waar het de beoordeling van de uitkomsten van die externe adviezen betreft.

De route Botermarkt/Barvoetstraat/Keizerstraat wordt met te veel geld (onnodig) heringericht. De subsidieaanvraag en de beschikking van de Provincie had de gemeente al ontvangen voordat het externe verkeersonderzoek begon. Wij kwamen er per ongeluk achter. Ons beeld is hier dat er mooie sier gemaakt wordt met deze al door de gemeente voorziene herinrichting (waar de wijk nooit om heeft gevraagd), en dat er sprake is van bestuurlijke onwil om daadwerkelijk aan de slag te gaan met de leefbaarheid en de veiligheid in onze wijk als gevolg van door bewoners dagelijks ervaren verkeersoverlast (zie ook de volgende passage).

Onze [wijkverkeersvisie](#) van maart 2018 kende als uitgangspunt een zestal urgente knelpunten (door subjectieve bewoners aangedragen) die door de externe onderzoekers (objectieve verkeerskundigen) serieus zijn getoetst aan het gemeentelijk beleid en vervolgens alle zes van concrete voorstellen voor B&W zijn voorzien (zie bijlage D).

Bij de set B&W-besluiten wordt geen woord gewijd aan deze zes urgente knelpunten en wordt er dus ook bijna niets mee gedaan bij de besluitvorming.

De set met B&W-besluiten is voor ons niet duidelijk (bijlage A) en het verzoek om een eenvoudige tekening die de genomen maatregelen en hun onderlinge samenhang toont, is ons geweigerd. Uit de toelichting bij het collegebesluit blijkt dat een herinrichtingstekening wel ter tafel lag.

Dit totale gebrek aan de bestuurlijke wil tot daadwerkelijke participatie, aangevuld met een gebrekkige communicatie (tijdens de 10 maanden onderzoek, hebben we de wethouder niet gezien, ondanks een uitnodiging) valt ons bar tegen.

We lazen mooie teksten in het collegeprogramma over "Samen doen" en we zien prachtige experimenten met 'nieuwe democratie' over en 'participatie'. Het daarbij noodzakelijke bestuurlijk gedrag met bewonerparticipatie troffen we tijdens dit proces niet aan.

Dat gebrek aan 'samen doen' is voor ons de reden om als wijkraad uit dit proces te stappen.
We vonden het een leerzame ervaring.
We wensen u veel succes.

de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen



Nieuwe Kerkplein 17

2011ZS Haarlem

hallo@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl

Bijlagen:

Bijlage A, Onze vragen bij de niet altijd duidelijke set B&W-besluiten van 26 mei jl.

Bijlage B, Het B&W-besluit door ons gevisualiseerd met disclaimer

Bijlage C, De verschillende alternatieve scenario's vergeleken met de B&W-besluiten

Bijlage D, Weging B&W-besluit t.o.v. verschillende alternatieve scenario's

Bijlage E, de Gedempte Oude Gracht bezien door verkeerskundige ogen

Bijlage A, Onze vragen bij de voor ons niet altijd duidelijke set B&W-besluiten van 26 mei jl.

Vragen over de quick-wins

Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking van (auto)vrachtverkeer

Vraag: Waar is de lengtebeperking tot slechts 7,0 meter op gebaseerd?

Opmerking: Een aantal bochten in het achterliggende gebied zijn moeilijk tot onmogelijk te nemen voor voertuigen langer dan 6 meter. Dit zien wij als bewoners dagelijks en is eenvoudig vast te stellen met een "proefrit". Het bespaart de gemeente kosten wanneer de gemeente de lengtebeperking meteen aanscherpt naar 6 meter.

Invoeren lengtebeperking binnen het gebied desnoods ondersteund met een vrachtwagenverbod

Vraag: zie boven. Wat betekent desnoods hier?

Invoeren lengtebeperking Zuiderstraat en Gedempte Voldersgracht Noord en Gasthuisstraat

Vraag: Bij de MER-procedure Raaks heeft de gemeente toegezegd (zichzelf opgelegd) dat de aan- en afvoer van goederen via de Raaks zou geschieden. Daartoe is in de Jacobstraat een inrit voor vrachtverkeer gemaakt die tot aan het autoluwe gebied Hortusplein doorloopt. Ook beloofde het college een evaluatie te zullen houden over de aan- en afvoerroute voor vrachtverkeer via de Raaks. Tijdens het externe onderzoek hebben ambtenaren echter deze evaluatie niet kunnen vinden. De MER-belofte is gebroken want de Raaks is na de venstertijd van 11 uur niet opengesteld voor auto's en vrachtverkeer. Vandaar dat de gehele dag het veel te zware vrachtverkeer nu door een Middeleeuws smalle WOONstraat als de Zuiderstaat naar het Hortusplein rijdt met veel overlast en schade aan woonhuizen tot gevolg. Geen fietser kan er dan langs. We lezen er in het B&W besluit niets anders over dan dat deze niet-beloofde situatie gewoon blijft bestaan.

Eénrichtingsverkeer Nieuwe Raamstraat

Vraag: Richting Gedempte Raamgracht? E.e.a. op basis van het citaat: "Vanaf de Gedempte Raamgracht is er één straat met een ingaande rijrichting, de Doelstraat".

Opmerking: Is het dan niet logischer (conform het voorstel uit de wijkvisie verkeer) de rijrichting op het Nieuwe Kerksplein aan de Oost- en Zuidzijde ook om te draaien. Dit is niet voorzien in het besluit.

Eénrichtingsverkeer Gedempte Voldersgracht Noord

Vraag: De voorgestelde rijrichting is vanaf de Gedempte Oude Gracht naar de Keizerstraat?

Eénrichtingsverkeer Korte Wolstraat

Vraag: Van Sophiastraat naar Gedempte Raamgracht?

Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Gedempte Voldersgracht

Vraag: Waar worden deze gedacht?

Omzetten 2 parkeerplaatsen in 2 laad- en losplaatsen op Nieuwe Kerksplein

Vraag: Waar worden deze gedacht?

Aanpassen fysieke ruimte 6 kruispunten

Vraag: Waar? En wat zijn hier de argumenten?

Opmerking: De wijkraad vindt het ongewenst dat door aanpassingen (met name t.b.v. grote voertuigen) verkeer beter door de wijk kan rijden.

Vragen over de maatregelen 2021 en 2022

Uitbreiding autoluwe gebied rondom Botermarkt en Barvoetestraat, en uitbreiding autoluwe in de Breestraat naar het kruispunt Lange Annastraat.

Vragen:

- *Waarom is een herinrichting gewenst? In onze wijkvisie van 2018 vroegen we om sobere en doelmatige maatregelen, want er is geen geld voor verfraaiing. Zonde.*
- *De verplaatsing van de bollard in de Breestraat is geheel zinloos en zonde van het geld waar het één van de beschreven zes knelpunten betreft.*
- *Waarom komen er 5 laad- en losplaatsen en waar?*
- *Waar komen de beweegbare bollards? Is het nodig dit gehele gebied af te sluiten met kostbare bollards?*

Opmerkingen:

- *Door verplaatsing van de bollard van de kop van de Gierstraat meer naar het Verwulft kan zowel de Botermarkt als de Gierstraat met 1 bollard worden afgesloten.*

- Straten als de Vlamingstraat zijn reeds vrijwel onbereikbaar voor auto's. De vraag is of een bollard niet vooral kosten (beheerlasten / storingen) en hinder met zich meebrengt. Dit geldt, in mindere mate ook voor de Lange Bogaardstraat.
- Andere winkelstraten in het autoluwe gebied kennen immers ook geen laad-en losplaatsen. Laden en lossen op straat is daar toegestaan binnen de venstertijd. Bovendien is dit bedoeld als een fietsstraat. Niet consequent.

Herinrichting Barrevoetstraat

Vraag: Waarom is een algehele (en kostbare) herinrichting gewenst? Zie ook hiervoor.

Opmerking: Een verkeersbesluit, verwijderen van de parkeermeters, een eenvoudige knip en eventueel wat kleine aanpassingen aan de bestrating hebben vrijwel hetzelfde effect. Dit kan sneller, is net zo effectief en tegen aanzienlijk lagere kosten.

Herinrichting Keizerstraat

Vraag: Zie boven.

Opmerking: Zie boven.

Vervangen parkeerplaatsen Botermarkt

Vraag: Wat gebeurt er met de 3 laad- en losplekken tussen 11.00 en 06.00 uur? Het autoluwe gebied kent op meer plaatsen geen laad- en losplaatsen na 11 uur. Zijn deze dan beschikbaar voor het stallen van fietsen of ruimte voor voetgangers?

Omdraaien rijrichting Drapenierstraat

Vraag: Voor het beperken van inrijden vanaf de Ged. Raamgracht of anders?

Opmerking: Bij het omdraaien van de rijrichting kan de Vlamingstraat door auto's zeer moeilijk bereikt worden.

Pilot zaterdag afsluiting Gierstraat in afstemming met ondernemers

Vraag: Blijft deze proef als maatregel bestaan na de RC Beheer van 3 september jl.? ER wordt gesproken van overleg met ondernemers. Wordt er niet overlegd met bewoners?

Opmerking: De onderzoekers hebben aangetoond dat er op willekeurige dagen (18 van de 24 uur) wel ca 10.000 fietsers door deze straat rijden. Bezorgkoeriers met haast, brede bakfietsen, spedalects, fietsers naast elkaar. Trottoirs zijn vol gestald met koopwaar of met terrassen dan wel staan er verkeerd geparkeerde fietsen. Wandelaars moeten dus 'de rijbaan' op. De Gierstraat is wandelgebied. Deze situatie laten voortbestaan -en daar gaat het steeds meer op lijken- maken B&W met kennis van de aangedragen feiten verantwoordelijk voor onverhoopte ongelukken aldaar.

Onze algemene vragen

Afgewaardeerde set maatregelen

De set maatregelen zou volgens de wethouder (uitgesproken tijdens de RC Beheer van 3 september jl.) een combinatie zijn van maatregelen uit de scenario's 2a en 3 van Mobycon. Op welke maatregelen specifiek uit de scenario's 2a en 3 die reeds niet in de (beperkte) scenario 1 en 2 zijn te vinden, wordt dan gedoeld? Wij hebben geen enkele kunnen ontdekken. Uit onze scoringstabel scoort het maatregelenpakket van B&W fors lager dan het voorkeursscenario 2a van Mobycon (zie ook bijlage C) en fors lager dan de voorkeuren van stakeholders en bewoners. Wij kunnen in alle redelijkheid niet anders spreken dan over een afgewaardeerde set maatregelen, c.q. kostbare herprofileringen die met de leefbaarheid en veiligheid in de wijk niet veel van doen hebben.

Het beeld door de onderzoekers op verzoek van de gemeente gecreëerd is dat alle scenario's van Mobycon uiterlijk in 2022 gerealiseerd kunnen worden. Waarom kiest de gemeente dan voor een afgewaardeerde set maatregelen? De gemeente heeft op geen enkele manier onderbouwd waarom in de vier jaar na het verschijnen van onze wijkvisie (waarvan nog altijd twee jaar resteren) deze door de gemeente gevraagde scenario's niet gerealiseerd zouden kunnen worden.

Woonstraten worden misbruikt door ondernemers

Vanuit de winkeliers in de Gierstraat is ervoor gepleit om via de woonstraten buiten de venstertijden te kunnen blijven laden en lossen voor bedrijven en bezoekers. Het toegangsbeleid van de gemeente kent zogenoemde venstertijden in het autoluwe gebied. Het valt te verwachten, gezien de B&W-besluiten, dat dit maken van laad- en losplaatsen in het autoluwe gebied voor de Botermarkt, Barrevoetstraat ook gaat gebeuren. Onze wijkraad wil juist dit misbruik (en strijdigheid met gemeentelijk beleid) tegengaan in plaats van dat het nog erger wordt. In diverse voorstellen (o.a. het tijdens stakeholdermeetings meest gekozen scenario 3 van Mobycon) is ervoor gepleit ook deze woonstraten ten minste 'auto-arm' te maken. Zo'n 80% van de deelnemende bewoners aan onze enquête vindt dit een goed idee. Waarom neemt het college deze bewonerwens niet over en waarom worden de bollards niet gelijk op de goede (meer westelijke) plaats gezet?

Leefruimte op straat

Politie en hulpdiensten vinden dat de inrichting niet mag betekenen dat bewoners en bedrijven obstakels gaan plaatsen.

Uiteraard vinden wij de bereikbaarheid ook een groot goed. Echter, een belangrijk punt is het creëren van meer leefruimte op

straat ten koste van onnodige ruimte voor de auto. Betekent de set maatregelen van B&W dat dit uitgangspunt niet wordt onderschreven? Wij missen in ieder geval een bredere visie (ecologisch, stedenbouwkundig, sociaal) op de leefbaarheid in smalle woonstraten van ons centrum en we missen de bestuurlijke wilskracht hierin verbetering aan te brengen.

Urgente knelpunten

Onze [wijkverkeersvisie](#) van maart 2018 kende een zestal urgente knelpunten (door subjectieve bewoners aangedragen) die door de externe onderzoekers (objectieve verkeerskundigen) serieus zijn onderzocht en allen van concrete voorstellen voor B&W zijn voorzien. Bij de set B&W besluiten wordt er geen woord gewijd aan deze zes urgente knelpunten en wordt er dus ook bijna niets mee gedaan bij de besluitvorming. Waarom die urgente knelpunten grotendeels negeren?

Afdronk

We hebben als afdronk dat de krachten van de lokale economie voor het collegebesluiten (ook in andere dossiers trouwens) zwaarder wegen dan de leefbaarheid en veiligheid van bewoners. Een zelfde onbalans zien we bij de zwaardere weging op de Gedempte Oude Gracht ten gunste van het HOV. Dit gaat ten koste van de veiligheid van voetgangers en fietsers.

Verschillende uitgangspunten en beleidsuitspraken te lezen in gemeentelijke visies en beleid krijgen in dit dossier geen uitvoering via passende maatregelen. Helaas.

Het had in de ogen van de bewoners en ondernemers effectiever, sneller en goedkoper gekund.

Bijlage B, Het B&W-besluit door ons gevisualiseerd (met disclaimer)

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



Bijlage C, De verschillende alternatieve scenario's vergeleken met de set B&W-besluiten

Scenario 2a; Uitbreiding met Autoluw en Auto-Arm

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 gaan met de verkeersmaatregelen in de wijk dan het voorkeurscenario 2a van de onderzoekers. Voor de bewoners mag de langere termijn (deels auto-arm/deels autoluw) ook later dan in 2022 gebeuren.

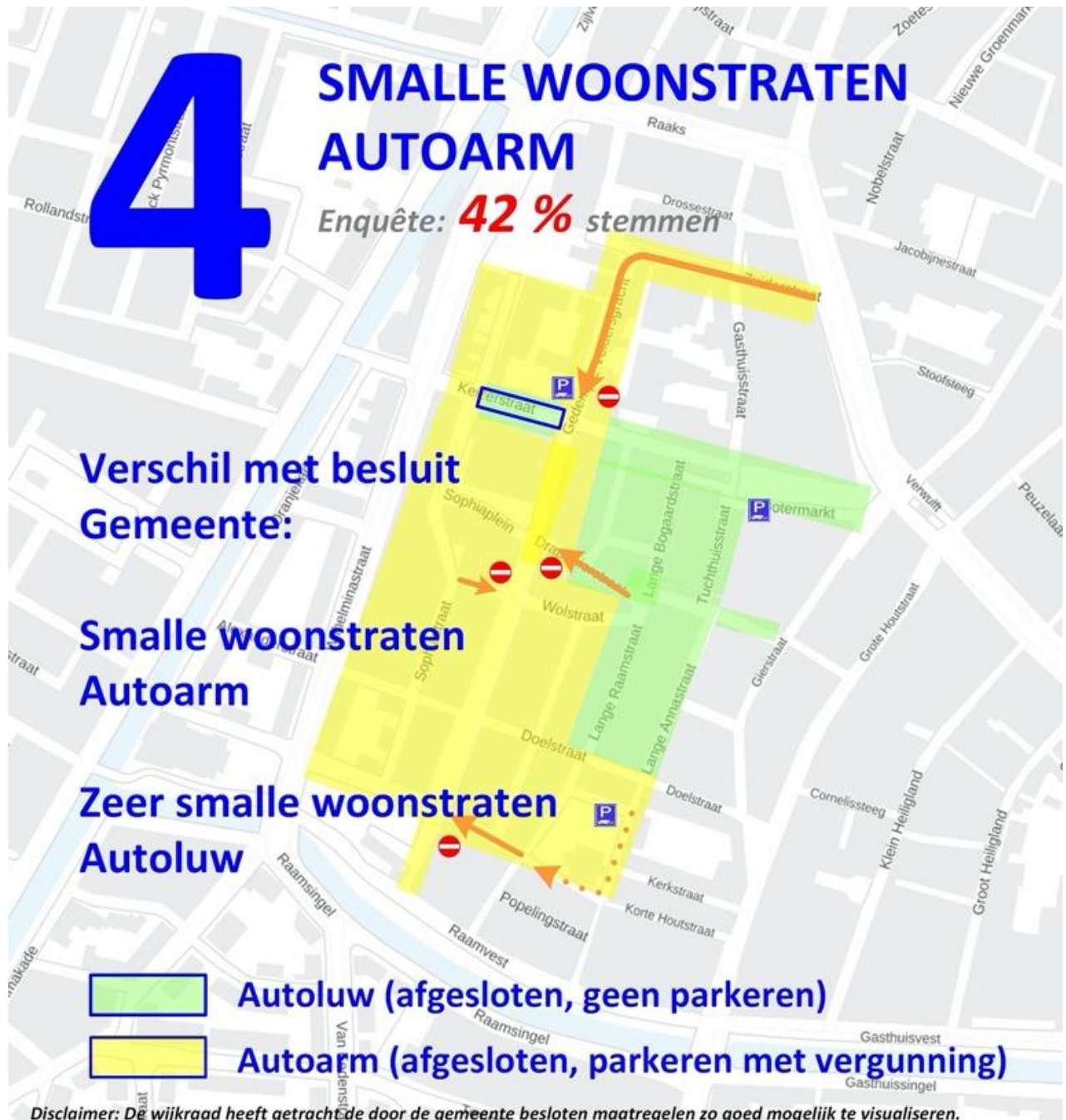
B&W gaat met de besluiten echter minder ver dan de onderzoekers in hun voorkeurscenario.

Scenario 3; Uitbreiding met Autoluw en Auto-Arm

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



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 D, Weging B&W-besluiten t.o.v. 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 - Barvevoetstraat – Keizerstraat: drukke situatie (sluip)route	+++	++++	++++	++++	++++
2	Gedempte Voldersgracht -Zuiderstraat: vastrijden vrachtwagens rond kruispunt	+	++	++	++	+
3	Omgeving Nieuwe Kerksplein: 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 doorstroming van verkeer door de wijk	++	++	+++	++++	0
	Betere luchtkwaliteit, minder geluidsbeasting	++	+++	++++	++++	0
	Vermindering vrachtverkeer	+++	+++	++++	++++	++
Score totaal		17	24	30	33	8



Onze conclusie: het besluit van de gemeente scoort fors lager dan de alternatieve scenario's.

Bijlage E, Gedempte Oude Gracht door verkeerskundige ogen gezien

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 lees je er niets over. Er is voor B&W aldaar géén probleem blijktbaar.

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

Uit het HOOFDRAPPORT

“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 van Mobycon:

“30 km/uur op gedeelte Gedempte Oude Gracht om oversteken makkelijker te maken

De Gedempte Oude Gracht is beleidsmatig vastgesteld als gebiedsontsluitingsweg (GOW), als 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 Fietsersbond, 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.

Wat zijn de consequenties van 30 km/uur voor het HOV?

De consequenties zijn beperkt aangezien op een GOW30 geen verticale snelheidsremmers worden toegepast. Het 30 km/uur regime geldt in de huidige situatie al ruim voor de 5 kruispunten. Bovendien moeten de bussen ook al remmen en optrekken bij de bushalte ten noorden van het Verwulft. De effectieve afstand waarover nu 50 km/uur kan worden gereden is dus al beperkt. **Het tijdsverlies zal dus beperkt blijven.**

“Verkeerslicht Verwulft bij Gierstraat om oversteken makkelijker te maken

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.”

BIJLAGE rapport

“Oversteek Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers

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.”

“Oversteek Verwulft bij Gierstraat: moeilijk oversteken fietsers en voetgangers

Gemeentelijke beleidsdoelstellingen

In het beleid (SOR) is een afwegingsmethodiek openbare ruimte beschreven. In de prioriteitsstelling beleidswensen is duidelijk de prioriteitsvolgorde HOV -> voetganger -> fiets -> OV -> gemotoriseerd verkeer opgenomen. Dat voetgangers (aanlooproute) en fietsers (fietsnetwerk) nu voorrang moeten verlenen aan HOV is conform beleid, maar dat er ook voorrang verleend moet worden aan OV en gemotoriseerd verkeer is niet conform beleid.

Landelijke richtlijnen

Er zijn geen landelijke richtlijnen die aanleiding zijn om deze probleemlocatie aan te pakken.

Wettelijke voorschriften

Er zijn geen wettelijke voorschriften die aanleiding zijn om deze probleemlocatie aan te pakken. Verkeerskundig oordeel 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.

Conclusie

“Deze probleemlocatie moet conform het gemeentelijke beleid dus worden aangepakt”

“Probleempunt 6: Oversteek Verwulft bij Gierstraat (moeilijk oversteken fietsers en voetgangers)

De oversteek van het Verwulft tussen de Gierstraat en de Koningstraat vormt een barrière en ervaren veiligheidsknelpunt voor overstekende fietsers en voetgangers. Op dit punt kruist de HOV baan de belangrijk fiets-voetgangers assen. Momenteel is dit een voorrangskruising en geven fietsers en voetgangers voorrang aan auto's en bussen. Het kruispunt wordt als onoverzichtelijk en onveilig ervaren. Uit de ongevallencijfers blijkt echter geen objectief veiligheidsprobleem. Voorrang bieden aan voetgangers en fietsers zou de ervaren veiligheid kunnen bevorderen maar zal ernstig nadelige gevolgen hebben voor HOV betrouwbaarheid en reistijd. Zeker op de drukke winkeltijden.

Conflict:

- **HOV betrouwbaarheid versus oversteekbaarheid en ervaren veiligheid bij fiets en voetganger”**