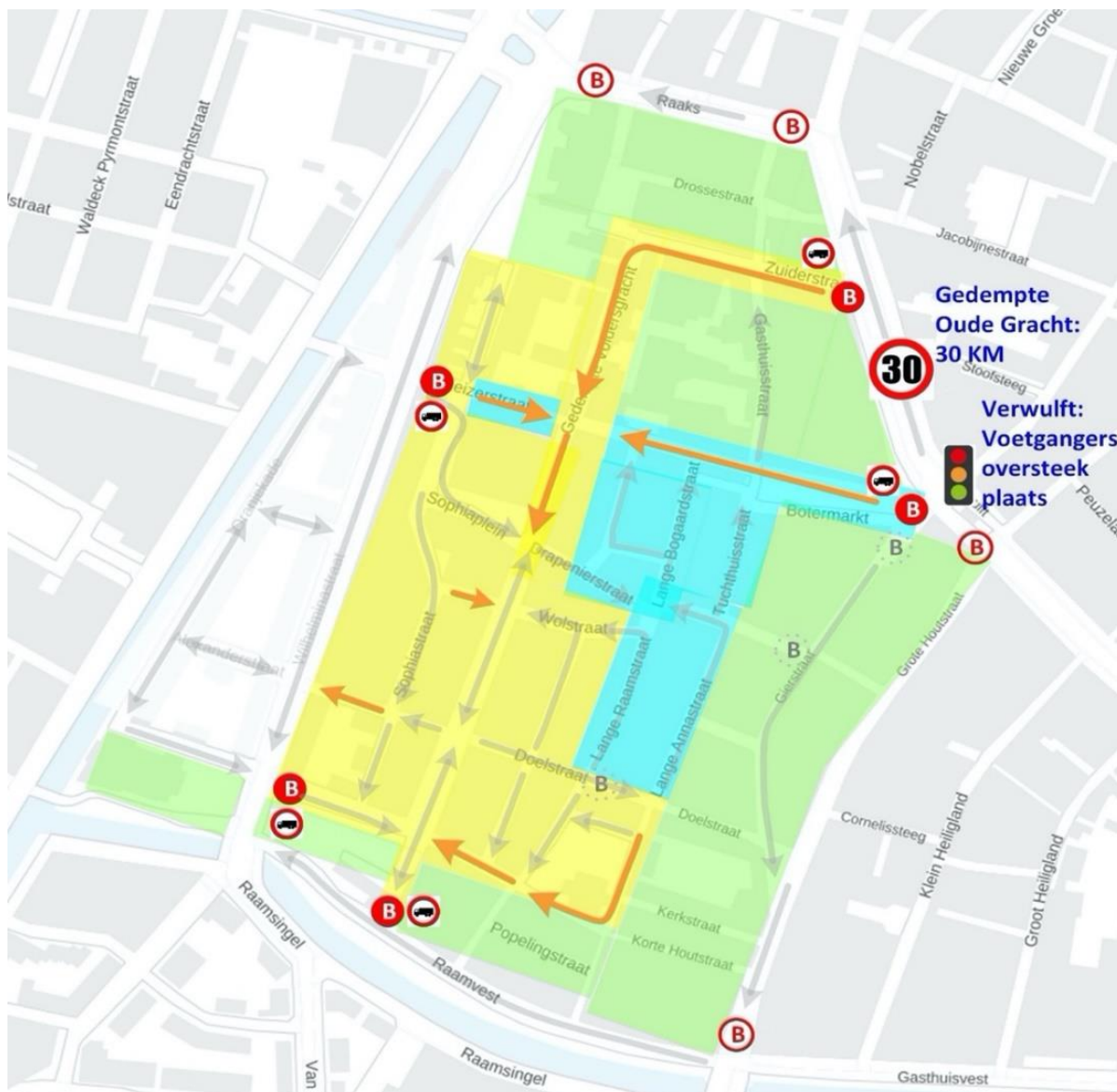


# 1 Plan B in vogelvlucht



- Reeds autoluw,     Nieuw autoluw,     Nieuw auto-arm
- Enrichtingverkeer (nieuw of gewijzigd),     Enrichtingverkeer (bestaand)
- 🚚 Verbod voor voertuigen langer dan 6m (tenzij ontheffing)
- B Bollard nieuw; beweegbare paal en/of camera kentekenherkenning
- B Bollard bestaand,    B Bollard vervallen

Plus twee stelposten voor extra groen en extra fietsenrekken in de wijk

**Autoluw** = gebied afgezet met beweegbare paaltjes (venstertijden voor laden en lossen, buiten venstertijden alleen toegang voor ontheffinghouders, geen parkeerplaatsen op straat, wel laad-en losplaatsen op straat)

**Autoarm** = met beweegbare paaltjes afgesloten gebied; altijd toegang en het straatparkeren is er alleen voor wijkbewoners en wijkbedrijven; via venstertijden (en een ontheffing) is er toegang voor niet-wijkbewoners

## 2 Inhoud van Plan B

### 2.1 Aanpak van zes urgente verkeersknelpunten

In de wijkverkeersvisie van 2018 zijn door bewoners zes urgente verkeersknelpunten benoemd met mogelijke oplossingsrichtingen. Deze subjectieve knelpunten zijn op verzoek van de gemeente door externe verkeerskundige onderzoekers getoetst en werden door de verkeerskundigen objectief als een knelpunt benoemd en van uitvoerbare oplossingen voorzien:

- **Botermarkt-Barrevoetestraat-Keizerstraat:**  
Deze route is qua wegbreedte niet geschikt voor de huidige verkeersstromen: er zijn in beide richtingen fietsers plus autoverkeer én vrachtverkeer. Bovendien kan er op deze route langdurig geparkeerd worden in de parkeerhavens. Die route wordt te vaak gebruikt voor doorgaand zwaar vrachtverkeer, hetgeen strijdig is met het HVVP (een beleidsplan van de gemeente). Het levert gevaarlijke situaties op en overlast. Deze route wordt in plan B geheel autoluw gemaakt, inclusief 'een knip' (autoverkeer ontmoet elkaar daar) maar zonder herinrichting. We vroegen immers in de Wijkverkeersvisie om sobere en doelmatige maatregelen. Mooi maken komt later wel, als de gemeente weer geld heeft.
- **Lange Annastraat/Breestraat/Tuchthuisstraat:**  
Woningen beschadigen vanwege onvoldoende ruimte voor manoeuvrerend (vracht)verkeer. Dit gebied wordt in plan B autoluw gemaakt.
- **Nieuwe Kerksplein:**  
Veel zoekverkeer, overtredingen 's avonds en 's nachts, overlast door verkeerslawaaï/dubbel parkeren/zoekverkeer/bezoekers van de coffeshop. Dit gebied krijgt in plan B een andere verkeerscirculatie en wordt auto-arm.
- **Gierstraat:**  
Een onveilige mix van fietsers/voetgangers. Hier volgt in plan B een proef (inclusief een kwalitatief onderzoek: interview met fietsers) met de afsluiting voor fietsers op zaterdagen. Het faciliteren van de N-Z-fietsroute wordt hier in elk geval geannuleerd.
- **Gedempte Voldersgracht/Zuiderstraat:**  
Woningen op de hoek zijn al meerdere malen beschadigd vanwege onvoldoende ruimte voor vrachtverkeer. Laden/lossen bij Hortusplein/Jopenkerk zorgt bijna dagelijks voor verkeerschaos en congestie en de laad-/losruimte op de Raaks is grotendeels geannexeerd door AH. Als gevolg van de MER-besluiten Raaks (zie de Mobycon-rapporten) wordt de Zuiderstaat in plan B afgesloten voor vrachtverkeer en krijgt deze route eenrichtingverkeer.
- **Oversteek van het Verwulft ter hoogte van de Gierstraat/Koningstraat:**  
Voetgangers en fietsers steken hier op een onoverzichtelijk punt zonder enige bescherming het vaak drukke Verwulft over.  
Er komt in plan B een voetgangersoversteekplaats Gierstraat/Koningstraat en de Gedempte Oude Gracht krijgt een 30 km p/u regime.

## 2.2 Maatregelen volgens plan B

- Lange voertuigen weren:  
Uitbreiden en aanscherpen bestaande lengtebeperking (van 7,5 naar 6,0 m) om lange voertuigen te weren in de woonstraten.
- Zware voertuigen weren:  
Invoeren vrachtwagenverbod om zwaar verkeer te weren; met het gebied tussen Wolstraat en Barrevoetstraat (van 7,5 naar 6,0 m), met ontheffing voor vuilnis-, brandweer- en verhuishagens.
- Uitsluitend parkeren voor vergunninghouders ('auto-arm'):  
Invoeren vergunninghoudersparkeren (voor bewoners en wijkondernemers) om personenautoverkeer te verminderen; in een groot deel van de wijk.
- Eenrichtingverkeer in enkele straten  
Hinder tussen fiets en auto te verminderen in vier smalle straten:
  - Gedempte Voldersgracht noord
  - Korte Wolstraat
  - Nieuwe RaamstraatAlexanderstraat (oostelijk gedeelte; éénrichting verkeer richting Wilhelminastraat)
- Proef tijdelijk afsluiten Gierstraat voor fietsverkeer (bijlage 3)  
Proef tijdelijke zaterdagafsluiting Gierstraat met kwalitatief onderzoek (inclusief het bevragen van fietsers) met als doel de conflicten voetganger en fietser te verminderen;  
Kern van de proef: afsluiting Gierstraat op enige zaterdagen tijdens winkeltijden (inclusief 'snelheid verminderend' straatmeubilair plus gedragscampagnes voor het stimuleren gebruik alternatieve N-Z-fietsroutes) inclusief onderzoek.  
In alle gevallen eindigen met bewegwijzering cq faciliteren van deze fietsroute Noord-Zuid.
- Botermarkt/Barrevoetstraat/Keizerstraat  
Route autoluw maken m.b.v. bollards (dan wel kentekenherkenning)  
Weren doorgaand autoverkeer met 'een knip' (autoverkeer ontmoet elkaar daar en moet afslaan) (in de route t.h.v. de Ged. Voldersgracht;  
Keizerstraat wijzigen van de rijrichting  
Opheffen van de parkeerplaatsen aldaar waardoor meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen, fietsenrekken en laad- en losplekken (binnen de venstertijden) mogelijk worden.
- Oversteek Verwulft (bijlage 2)  
Verkeerslichten Verwulft bij Gierstraat/Koningstraat om de oversteek voor voetgangers en fietsers aldaar makkelijker te maken. Oversteek Verwulft: geschakelde verkeerslichten (met oversteek Grote Houtstraat) met de prioriteitsvolgorde HOV -> fietsers Verwulft -> overstekers Gierstraat-Koningstraat -> auto Verwulft.
- Oversteek Drossestraat (bijlage 2)  
Deze oversteek maakt onderdeel uit van de voetgangersroute Jacobijnestraat – Drossestraat (P-Raaks). Optimalisering van de oversteek maakt deze oversteek veiliger.
- Gedempte Oude Gracht: 30 km/uur maximaal (bijlage 1)  
Gedempte Oude Gracht wordt (van Spaarne tot Nassaulaan) een gebiedsontsluitingsweg, maximumsnelheid 30 km/uur, maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (geen menging fiets en auto).

## 2.3 Algemeen

- **Fasering**  
Niet alles kan tegelijk, want het kost geld (ook al is er ruim veertig jaar niets gedaan aan de verkeerscirculatie in de wijk). In de wijkverkeersvisie hanteerden we een fasering voor de korte termijn maatregelen, de middellange termijn en de langere termijn. Die fasering laten we nu achterwege want het is de gemeente die voor de uitvoering (..én de middelen) dient zorg te dragen. Duidelijk is wel dat bepaalde voorgestelde maatregelen goedkoop zijn te realiseren zijn en dat andere maatregelen meer geld kosten.  
Van belang vinden dat de gemeente de visie van plan B onderschrijft en bereid is de daarmee samenhangende en elkaar versterkende maatregelen uit wil voeren op termijn.
- **Autoarm**  
Een deel van de wijk bepleiten we als 'autoarm' in te richten. De onderzoekers van Mobycon hebben dit begrip geïntroduceerd. Dit begrip houdt in dat het deel van de wijk dat autoarm wordt altijd toegankelijk blijft met parkeerruimte voor wijkbewoners en wijkondernemers. Niet-wijkbewoners hebben toegang binnen de venstertijden. Voor bezoekers en zoekverkeer (!) is er achter de bollards dan geen parkeerruimte, de parkeervakken zijn bestemd voor de wijk. Dit invoeren van autoarm in de wijk kan als een pilot worden ingevoerd, omdat het voor de gemeente qua omvang relatief nieuw is. Autoarm voorkomt tevens extra parkeerdruk rondom onze wijk en vraagt niet om extra parkeerruimte voor bewoners in de parkeergarages.
- **Fietsparkeren**  
Een aantal, in overleg met de bewoners nader te bepalen plaatsen, worden met extra fietsklemmen/'nietjes' (boogpalen: je plaatst je fiets er tegen aan) en/of fietsparkeerstroken ingericht. Daarnaast verzoekt plan B een bedrag voor verwerving en/of inrichting van extra buurtfietsenstallingen (bijlage 4).
- **Autodelen/E-laadpalen**  
Een flink deel van alle huidige parkeervakken in de wijk wordt beschikbaar gesteld aan enerzijds gereserveerde ruimte voor 'autodelen' (in de meest ruime vorm, zoals iZoof, maar ook voor particuliere deelauto's) en anderzijds ten behoeve van de uitbreiding van het wijkareaal aan E-laadpalen.
- **Groen**  
Een deel van de vrijkomende ruimte (opheffen P-vakken) is in beginsel beschikbaar voor de herinrichting met groen. We verzoeken in plan B hiervoor een post (bijlage 4).
- **Evaluatie**  
Na toepassing van de genoemde maatregelen vindt samen met de bewoners/ondernemers een evaluatie plaats waarna tevens zal worden beoordeeld of een nieuw deel van de wijk autoluw zal worden. Alle overbodige paaltjes worden in de wijk verwijderd.

## 2.4 Verschillen met de set B&W-besluiten

Plan B vergelijken we kortweg (in een willekeurige volgorde) met de set B&W-besluiten van 26 mei jl.

*Plan B is effectiever, sluit beter aan op de wensen van de wijk, is aanzienlijk goedkoper, zorgt voor meer verkeersveiligheid, biedt meer ruimte voor spelende kinderen, geeft meer leefbaarheid terug aan de wijk, is meer duurzaam, levert meer CO2 reductie op, geeft minder fijnstof, biedt meer ruimte voor extra groen en extra fietsenrekken.*