

Aan het college van B&W  
en t.k.n. aan de leden van de  
Raadscommissie Beheer

Betreft: verzoeken m.b.t. verkeersmaatregelen Vijfhoek

Haarlem, 8 december 2020

Geacht college,

Uw college nam op 26 mei jl. een serie verkeersbesluiten voor onze wijk. Inmiddels is ons 'plan B(ewoners), als een burgerinitiatief, na toetsing door het raadspresidium, in procedure gebracht. Binnen afzienbare tijd spreekt de Raadscommissie Beheer en de gemeenteraad over beide besluiten. Wij zouden dan graag puur over de inhoud van die plannen willen spreken en dat is beter mogelijk als onze correspondentie tijdig door u wordt beantwoord.

Vervelend vinden wij het ronduit dat er een bebordingstekening (dd. 4/12/20) van uw serie verkeersbesluiten is verzonden naar diverse partijen terwijl onze wijkraad om deze tekening maanden geleden heeft gevraagd. En deze tekening tot op de dag van schrijven niet heeft ontvangen.

#### **De onbeantwoorde correspondentie**

a

Het gaat in dit geval om onze inspraakbrief van 11 juni 2020 gericht aan de Raadscommissie Beheer. Omdat deze brief vooral handelt om het falen van (een aanvankelijk goed verlopend) participatieproces stellen wij u tijdige antwoord (d.w.z. voor ons burgerinitiatief wordt besproken in de Raadscommissie Beheer) op prijs. Het is ons bekend dat een brief gericht aan een Raadscommissie niet door de commissie zelf wordt beantwoord.

b

Het gaat hier om onze brief wanneer de wijkbewoners inspraak zullen krijgen met betrekking over uw serie verkeersbesluiten. De wijkraad stelde in 2017/18 samen met bewoners een visie op over het verkeer in hún wijk.

U besloot deze visie extern te laten toetsen en u besloot vervolgens over verkeersmaatregelen in de wijk van die bewoners met hun visie. Mogelijk heeft u dat drie jaren durende proces als een participatieproces ervaren, maar daar zijn de meningen verdeeld over.

Inspraak is door u niet verleend, terwijl ons door twee wethouders is gevraagd -voorafgaand aan het externe onderzoek- voor draagvlak in de wijk zorg te dragen. Uw college hecht dus aan draagvlak.

Recent (vijf maanden na dato) informeerde u de bewoners per huis-aan-huisbrief dat u die besluiten heeft genomen.

Wij verzoeken u om tijdig (d.w.z. voor ons burgerinitiatief wordt besproken in de Raadscommissie Beheer) onze brief van 16 september 2020 te beantwoorden waarin wij u onder meer verzoeken de wijkbewoners inspraak te verlenen over uw serie verkeersbesluiten in hún wijk.

#### **De gevraagde tekening**

Na uw besluit van 26 mei jl. hebben wij meermalen verzocht om een tekening omdat uw besluiten in hun onderlinge samenhang niet helder te begrijpen waren.

Deze tekening is ons niet verstrekt ('deze zou later worden gemaakt') terwijl er volgens de collegenota m.b.t. uw besluiten een tekening op uw besluitvormingstafel aanwezig was op 26 mei 2020.

Heden is ons duidelijk geworden dat er zgn. bebordingstekening (dd. 4 december 2020) is verzonden aan diverse partijen maar niet aan onze wijkraad c.q. de bewoners van de wijk waarover het gaat. Tevens gaat een procesmanager bij die tekening een toelichting voor externe partijen geven. De wijkbewoners zouden graag ook een toelichting willen hebben over uw plannen met hún wijk.

Wij vinden dit als voorbeeld wederom zeer teleurstellend, maar -nuchter bezien- past het geheel in dit proces. Zoals een voorzitter van een Haarlemse wijkraad recent liet optekenen in de lokale krant: 'de gemeente is niet de partner van de wijkraden.' Die zienswijze delen wij.  
Graag horen wij uw reactie over het niet willen verstrekken van een tekening.

Met vriendelijke groeten,  
de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen



Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen  
Nieuwe Kersplein 17  
2011ZS Haarlem  
[hallo@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl](mailto:hallo@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl)



## Inspraakreactie wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen

Geachte leden van de raad,

Bij het agendapunt 'Maatregelenpakket Vijfhoek' (agendapunt 1.7 van de 'ter kennisname meegezonden stukken') van de Raadscommissie Beheer van 11 juni plaatsen we hierna enkele kanttekeningen. Ook wij ervaren een actieve informatieplicht. In deze brief leest u de kern van ons betoog. In de bijlage leest u de onderbouwing.

De aan de orde zijnde besluiten van het college werden ons 'meegedeeld' na ruim drie jaar participeren. In het collegebesluit lezen we bij 3. *Het maatregelenpakket is afgestemd met stakeholders*. Het bedoelde maatregelenpakket is als set **niet** afgestemd met deze stakeholder.

Honderden wijkbewoners en ondernemers droegen hun steentje bij toen we in 2017/18 de wijkvisie Verkeer opstelden. Een duidelijk wensenpakket, gefaseerd ingebed in een visie, is destijds ontwikkeld. In april 2020 hebben we bij de bewoners/ondernemers de plannen nog eens getoetst.

Het college huurde in 2019 een bureau met verkeerskundigen in om 10 maanden lang te werken aan vijf rapporten bevattende een toetsing van die verkeersvisie van de wijk uit 2017/18 aan het gemeentelijk beleid. Ook hebben deze onderzoekers diverse pakketten met maatregelen ('scenario's') ontwikkeld, samen met de gemeente en de bewoners. Met de daarbij behorende discussie.

De set met vijf rapporten van de onderzoekers lag niet compleet op de B&W-besluittafel en dat geldt ook voor de wijkverkeersvisie ('een burgerinitiatief'). De recente enquête onder bewoners en ondernemers van april 2020, waarin veel bewoners zich uitspreken over de uitkomsten van het externe onderzoek, ontbrak helaas ook. Ook deze enquête was in april jl. formeel aan het college aangeboden.

In het collegebesluit treffen we de inhoudelijke en gewogen alternatieven van onderzoekers en bewoners niet aan. Ook op de agenda van uw commissie treft u de benoemde ontbrekende stukken niet aan. Ruim drie jaar vrijwilligerswerk en 10 maanden werk van ingehuurde verkeerskundigen blijft door het college onbesproken. Die beide series met voorstellen worden dus ook niet weerlegd. Weerleggen is ook lastig omdat de verkeerskundigen hebben vastgesteld dat hun voorstellen én de voorstellen van de bewoners binnen het gemeentelijk beleid passen. Geen geld hebben voor de uitvoering is geen argument. In dat geval omhels je de voorstellen en volgt de uitvoering 'later'.

In het bestuursrecht is het gebruikelijk (beginselen van behoorlijk bestuur) dat indien een bestuursorgaan een besluit neemt, dat ook de aan de orde zijnde alternatieven van belanghebbenden worden betrokken bij die besluitvorming. Alternatieven dienen zichtbaar gewogen te worden bij het nemen van besluiten.

De voorstellen van de onderzoekers en van de bewoners zijn ingebed in een visie, kennen onderlinge samenhang en een fasering.

Over de inhoud van de B&W maatregelen kunnen we kortweg melden dat wij de samenhang daarvan niet in zien. Het betreft onder meer een kostbare herinrichting van Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat plus enkele aanvullende maatregelen. Dit wordt als geheel een eerste stap genoemd, de richting van die stap, c.q. het vervolg, ontbreekt. Dit is in redelijkheid geen visie op het verkeer in de wijk. Er spreekt ook geen bestuurlijke wil uit om verder te gaan. Het doet ons denken aan krenten zonder pap.

Wij missen in de laatste fase van dit proces op weg naar de besluitvorming de dialoog die samenhangt met participatie.

## Afrondend

Drie jaar intensieve bewonersparticipatie liggen achter ons. We zochten immer de dialoog, met de bewoners, met de ambtenaren, met de politie, met het bestuur. Telkens weer.

Dat deden we als vrijwilligers met voldoening, want de inspanningen werden door de meeste bewoners gewaardeerd.

Het college wil nu een eerste stap zetten, voor ons zonder enig gevoel voor richting.

Waarom deze stappen en niet die van de ingehuurde verkeerskundigen? Of de plannen van de meeste bewoners die veel verder willen gaan dan de ingehuurde verkeerskundigen? We hebben geen enkel idee. We misten de weg van alternatieven. We ontvingen het betreffende B&W-besluit als mededeling. Een dialoog moet van twee kanten komen.

Veel bewoners voelen zich, blijkens diverse reacties, niet serieus genomen tijdens dit proces.

U bent nu aan het zet. Mogelijk kunt u het college verzoeken tot een heroverweging van het besluit te komen inclusief de weg van de alternatieven. Kortom, bekijk [de Vijfhoek eens door andere ogen!](#)

Wij sluiten dit proces nu af. Een ervaring rijker.

Met vriendelijke groeten,  
de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen  
[info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl](mailto:info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl)

Wat lezen we over participatie in het collegeprogramma? *“Iedereen moet mee kunnen doen in de besluitvorming. We zetten actief in op het verbeteren van participatie, ook door minder mondige Haarlemmers. We gaan dit zorgvuldig uitwerken om het democratisch gehalte van dit soort processen te waarborgen. Er is geen eenduidige methode, we zullen iedere keer moeten kijken wat de beste manier is van zinvol participeren. Het vraagt dat wij ons meer beperken tot hoofdlijnen. We gaan met nieuwe vormen van participatie aan de slag, waarbij we zoeken naar mogelijkheden om zeggenschap over te dragen aan buurt, wijk of stad. Haarlemmers kunnen zo zelf beslissen op welke thema’s ze medewerking of middelen van de gemeente willen.”*

En we lezen als actiepunt in dat programma: *“We benoemen opnieuw gebiedswethouders die nauw in verbinding staan met hun wijken en betrokken zijn bij initiatieven uit die wijken en de speerpunten van de gebiedsopgave.”*

En ook *“Aan het begin van een project of voorstel wordt in het raadsstuk vastgelegd hoe de participatie daarbij vorm wordt gegeven.”*

Actiepunt uit het collegeprogramma (1 juni 2018): *“Over twee jaar gaan we de inhoud en financiële uitgangspunten van dit coalitieprogramma herijken. Dat is ook een mooi moment voor een gesprek met de stad en zullen we de stad vragen wat zij ons mee willen geven voor de tweede helft van onze coalitieperiode.”*  
Onze bijdrage alvast: zie [dit artikel](#) in de NRC. < *“Zo’n participatieproject werkt alleen als er echt sprake is van een open dialoog, zegt Van Oppen. „Het is een delicaat en op emotie drijvend proces, waarbij de overheid bereid moet zijn een stukje macht uit handen te geven.”>*

## Bijlage

### Het proces

In 2017 ontwikkelde de werkgroep Verkeer (bewoners en de wijkraad) [de wijkvisie Verkeer](#) (een 'bewonersinitiatief'). Wat staat er in die wijkverkeersvisie? Kortweg:

Samen met bewoners heeft de wijkraad in 2017 de wijkvisie (47 pagina's) opgesteld en in maart 2018 deze aangeboden aan de onderhandelaars van het huidige college. Door middel van verschillende gesprekken, oproepen, wijkshouwen, bijeenkomsten, enquêtes, gesprekken met de politie en de gemeente is de visie op basis van ruim 300 unieke reacties van bewoners tot stand gekomen.

De visie kent (door bewoners aangedragen) zes urgente knelpunten in de wijk die om een oplossing vóór 2022 (deze collegeperiode) vragen. In de fasering 'later' (na 2022) zijn diverse zaken zoals een gewijzigde verkeerscirculatie, veiliger fietsroutes, verbeterde stadsdistributie, vergunning parkeren en een autoluwe wijk (conform het B&W besluit van 1995) genoemd. Rode draad is meer ruimte voor voetgangers en fietsers en minder ruimte voor vrachtverkeer en auto's in het grotendeels Middeleeuwse stratenpatroon. Bij alle voorgestane maatregelen is in de visie rekening gehouden met de gemeentelijke beleidsopvattingen zoals genoemd in de (destijds concept-) SOR en een beperkt budget bij de gemeente.

In 2018 hebben de bewoners en de gemeente diverse malen gesproken over enkele van de zes urgente knelpunten. Tot een uitvoeringsactie van gemeentezijde heeft dat niet geleid. We zagen als voorbeeld bij twee van die knelpunten (Zuiderstraat/Hortusplein en rijrichting rondom Nieuwe Kerksplein) dat de gemeente de voorstellen van de wijkraad niet integraal over heeft genomen bij informatiebijeenkomsten met belanghebbenden. Na gesprekken met die belanghebbenden constateerde de gemeente dat er geen draagvlak was voor de voorstellen van de wijkraad. Dat betrof dan de voorstellen die de gemeente (en niet de wijkraad) in had gebracht.

In 2019 besloot het college middelen beschikbaar te stellen voor een extern onderzoek van die door de wijk ontwikkelde visie: de subjectieve ervaringen van bewoners zouden door objectieve verkeerskundigen worden getoetst.

In 2019 en 2020 hebben de verkeerskundigen de visie getoetst en [hun vijf rapporten](#) (met onder meer diverse pakketten van maatregelen: de zgn. 'scenario's') werden afgerond en (met een vertraging van vier maanden) aan de wethouder aangeboden op 16 april 2020.

Tijdens de onderzoeksfase hebben de onderzoekers een drietal participatiebijeenkomsten (waaronder een bijeenkomst in de Nieuwe Kerk in januari 2020 met ca. 250 aanmeldingen) georganiseerd om stakeholders van binnen en buiten de wijk te informeren en voorkeuren voor de scenario's op te halen. Bij alle drie de bijeenkomsten kwam 'scenario 3' van de onderzoekers overtuigend met de meeste stemmen uit de bus. Bovendien gaven veel bewoners aan zelfs dit scenario niet vergaand genoeg te vinden. Het advies van de verkeerskundigen werd niettemin het scenario 2a.

Omdat de verkeerskundigen niet het voorkeursscenario adviseerden, wilden wij weten wat de bewoners en de ondernemers vonden en werd er door ons [een enquête](#) georganiseerd. Hiervoor hebben wijkbewoners twee extra scenario's ontwikkeld (3 en 4). De uitslag van de enquête is op 16 april 2020 aangeboden aan het college.

Aan deze recente enquête (een tweede bewonerinitiatief) deden ruim 250 bewoners en ondernemers mee. Een hoog aantal omdat een groot deel van de wijk al verkeer beperkende maatregelen kent. Van deze respondenten koos 80% voor de verdergaande scenario's dan het voorkeursscenario 2a van de verkeerskundigen. De enquête toont de wensen van de deelnemende bewoners en de ondernemers ná het afgeronde externe onderzoek door de verkeerskundigen.

Het maatregelenpakket van het college neemt een aantal maatregelen van de onderzoekers uit dat scenario 2a over maar bij lange na niet alle maatregelen uit dat scenario. Ook is het perspectief van de onderzoekers: een deel van de wijk autoluw maken en een deel van de wijk auto-arm maken niet door het college overgenomen.

De zgn. zes urgente knelpunten uit de wijkverkeersvisie zijn door de onderzoekers objectief getoetst via camerametingen en alle zes knelpunten werden door de verkeerskundigen gehonoreerd met oplossingsgerichte

voorstellen. De subjectieve ervaringen van bewoners zijn objectief getoetst door de externe verkeerskundigen en alle zes blijken zij reëel in de ogen van de verkeerskundigen. Van de door de verkeerskundigen voorgestelde oplossingen voor deze urgente zes knelpunten neemt het college een uiterst mager deel over.

Het college blijft steken in een voor ons niet-samenhangende maatregelensfeer en geeft geen perspectief voor een vervolg na de realisatie van dit pakket. Zelfs vinden we een passage in het collegebesluit waarbij niet wordt uitgesloten dat het college na deze maatregelen stopt.

De onderzoekers, zelfs in hun voor veel bewoners minimale pakket, gaan wel verder dan alleen een serie maatregelen. Een deel van de wijk wordt autoluw en een ander deel van de wijk wordt auto-arm (met bewonersparkeren).

Het staat het college vanzelfsprekend vrij om een eigen pakket te kiezen (het was in de aanbiedingsbrief een scenario waar rekening mee werd gehouden) maar dan wel via een besluitvormingsproces dat door participanten is te volgen en waar alternatieven van bewoners en ingehuurde verkeerskundigen worden meegewogen. We lezen in het collegebesluit niets over de alternatieven van de ingehuurde verkeerskundigen dan wel van de wijkbewoners. We hebben echt géén idee waarom dit voorliggende pakket door B&W is verkozen.

Bij het raadplegen van de digitale agenda van het college zagen we dat er twee bijlagen op de B&W tafel lagen: het maatregelenpakket van B&W, naast het hoofdrapport van de onderzoekers (de vier bijlagen van dat rapport ontbraken). Als raadscommissie moet u het nu met dat incomplete pakket doen om uw kaderstellende en toetsende rol als raad te kunnen uitvoeren.

Wat wij ook misten als bijlagen bij dat besluitvormingsproces door het college waren twee bewonersinitiatieven: de wijkvisie uit 2018 en de laatstgehouden enquête van april 2020 (beiden documenten waren officieel aangeboden). De enquête betrof de beoordeling van de wijk van de uitkomsten van de onderzoekers.

U mist die beide documenten van de wijk -en de vier bijlagen van de onderzoekers- dus ook bij de aanbieding van dit agendapunt. We lezen in het collegebesluit verwijzingen naar het collegeprogramma. In datzelfde programma lezen we ook fraaie passages over bewonersparticipatie. De realisatie van die participatievoornemens hebben we in het besluitvormingsproces gemist.

#### Participatie collegeprogramma

Wat lezen we over participatie in het collegeprogramma? *“Iedereen moet mee kunnen doen in de besluitvorming. We zetten actief in op het verbeteren van participatie, ook door minder mondige Haarlemmers. We gaan dit zorgvuldig uitwerken om het democratisch gehalte van dit soort processen te waarborgen. Er is geen eenduidige methode, we zullen iedere keer moeten kijken wat de beste manier is van zinvol participeren. Het vraagt dat wij ons meer beperken tot hoofdlijnen. We gaan met nieuwe vormen van participatie aan de slag, waarbij we zoeken naar mogelijkheden om zeggenschap over te dragen aan buurt, wijk of stad. Haarlemmers kunnen zo zelf beslissen op welke thema’s ze medewerking of middelen van de gemeente willen.”*

En we lezen als actiepoint in dat programma: *“We benoemen opnieuw gebiedswethouders die nauw in verbinding staan met hun wijken en betrokken zijn bij initiatieven uit die wijken en de speerpunten van de gebiedsopgave.”* En ook *“Aan het begin van een project of voorstel wordt in het raadsstuk vastgelegd hoe de participatie daarbij vorm wordt gegeven.”* Of deze: *“Bij veranderingen in de openbare ruimte wordt dit ter plekke aangekondigd met een bord, met een mogelijkheid digitaal te reageren.”*

Uit het bestuursrecht blijkt dat een bestuursorgaan bij een besluitvormingsproces alternatieven (ook van bewoners) dient te wegen. Deze alternatieven moeten dan wel bij dat besluitvormingsproces aan de orde zijn. In het collegebesluit wordt er inhoudelijk niet over gerept.

We realiseren ons terdege dat er verschillende verantwoordelijkheden bestaan tussen de diverse actoren.

Geen geld hebben om bepaalde maatregelen op korte termijn uit te voeren, is een geldig argument. Daarmee geef je ook aan niet tégen die maatregel te zijn. Voorts kun je aangeven later die maatregel wel te willen uitvoeren. Dit college heeft deze periode tot meerdere maatregelen, visies en plannen besloten zonder dat er geld beschikbaar was. Dat had dus ook nog een optie geweest.

Het geld dat er blijkbaar wel is, wordt nu besteed aan verfraaiingen van twee straten. Niets mis mee, maar het vergt een groot deel van het beschikbare gemeentelijk budget en is niet gelijk aan de sobere en doelmatige maatregelen waar wijkbewoners in 2018 om vroegen.

Nu de resultaten.

Er is een eerste stap gezet zonder dat we als wijk ervaren in welke richting die stap gezet wordt. De eerste stap als zodanig waarderen we maar de ontbrekende richting stelt ons teleur.

Bij het maatregelenpakket hebben we veel vragen, u mogelijk ook. We informeren u desgewenst graag, ook via een gesprek. Over het door ons als vrijwilligers ervaren proces én over de uitkomsten van dat voor ons volstrekt doorzichtige besluitvormingsproces.

## De resultaten

We citeren eerst uit de enquête van april jl. Die enquête had tot doel de waardering te meten van de bewoners en de ondernemers over de uitkomsten van het door de gemeente gevraagde externe onderzoek van de wijkverkeersvisie uit 2018. Hierna de citaten:

*“Er hebben 251 respondenten deelgenomen aan de enquête, waarvan 8,9 % ondernemers. Gevraagd naar hun favoriete scenario kiest 42,2% van de respondenten voor scenario 4 (van een wijkbewoner) en op de tweede plaats staat scenario 5 (ook van een wijkbewoner) met 22,7%.*

*Het favoriete scenario van de onderzoekers ‘2a’ krijgt 6,8% van de stemmen en het meest vergaande scenario van de onderzoekers ‘3’ krijgt 15,1% van de stemmen.*

Scenario	Favoriet	Één-na-favoriet
<b>2a</b>	<b>6,8 %</b>	<b>13,5 %</b>
<b>3</b>	<b>15,1 %</b>	<b>33,9 %</b>
<b>4</b>	<b>42,2 %</b>	<b>27,5 %</b>
<b>5</b>	<b>22,7 %</b>	<b>10,8 %</b>
<b>Niets veranderen</b>	<b>12,4 %</b>	<b>9,6 %</b>
<b>Geen mening</b>	<b>0,8 %</b>	<b>4,8 %</b>

*Bij de door de onderzoekers voorgestelde ‘algemene maatregelen’ (in ieder scenario aanwezig) zien we de volgende percentages:*

*Conclusies.*

*De respondenten kiezen in meerderheid (42,2%) voor een scenario met verkeersoplossingen dat de onderzoekers in hun eindrapport te ver vinden gaan, scenario 4.*

*Nu de gemeente aan zet is, en niet gebonden is aan welk onderzoek dan ook, kan de gemeente voor scenario 4 kiezen. De onderzoekers geven in hun eindrapport de voorkeur aan het scenario 2a. De respondenten geven 6,8% van hun stemmen aan dit scenario. Er is meer draagvlak voor scenario 3 van de onderzoekers (15,1%). Bij drie bijeenkomsten met belanghebbenden stemden de aanwezigen in meerderheid ook voor dit scenario 3. De door bewoners ontwikkelde scenario's 4 en 5 zijn destijds op die drie bijeenkomsten niet ingebracht.*

*Daar was toen geen reden voor. De respondenten zijn dus flink ambitieuzer dan de onderzoekers. Van de respondenten geeft 64,4 % aan dat het scenario met het meeste draagvlak (4) zou moeten worden uitgevoerd, ook al is dit niet het door hun gekozen scenario.*

*Er is bij de meerderheid van de respondenten draagvlak voor een autoluwe/auto-arme wijk met een westgrens tot aan de Gedempte Raamgracht.*

*Eenvoudiger gesteld, de onderzoekers plaatsen hun verkeersborden en verzinkbare palen oostelijker dan de respondenten. Financieel maakt dit verschil eigenlijk niets uit.*

*De meeste (70,9%) respondenten hebben geen moeite met het faseren van de uitvoering van de maatregelen. Uitvoering mag van 70,9% respondenten ook na 2022 gebeuren.*

*Bij de ‘algemene maatregelen’ zien we grotendeels draagvlak voor uitvoering er van:*

Maatregel	Eens
<b>Aanscherpen lengtebeperking vrachtverkeer 7m of korter</b>	<b>82,4 %</b>
<b>Zwaarder vrachtverkeer weren</b>	<b>60,6 %</b>
<b>Parkeren alleen met vergunning</b>	<b>84,5 %</b>
<b>Eénrichtingverkeer invoeren in 4 straten</b>	<b>67,7 %</b>
<b>Alternatieve fietsroutes aantrekkelijk maken</b>	<b>63,3 %</b>
<b>Proef afsluiting Gierstraat op zaterdag</b>	<b>64,1 %</b>
<b>Verkeerslichten Verwulft</b>	<b>70,1 %</b>
<b>Onafgebroken zone 30 km Ged. Oude Gracht</b>	<b>86,1 %</b>

Tot zover de citaten uit de enquête.

We zien dat nog geen 7% van de respondenten waardering heeft voor de maatregelen van het voorkeursscenario 2a van de onderzoekers. Het college kiest niet voor dit voorkeursscenario, maar haalt er een paar van de voorgestelde maatregelen uit en kiest ook niet voor een deel van de wijk autoluw maken en kiest ook niet voor een deel van de wijk auto-arm maken. Dat doen de onderzoekers wel, overigens met weinig waardering.

We houden niet wederom een enquête, maar we gaan er vanuit dat, gezien de lage waardering van de bewoners voor de onderzoekers met hun voorkeursscenario, de waardering van de bewoners/ondernemers voor het minimale maatregelenpakket van het college nog aanzienlijk lager zal zijn. Waarvan acte.

### **Wat missen we vooral?**

In het maatregelenpakket missen we, van de door de wijk en door de onderzoekers aangedragen oplossingen, onder meer het volgende:

- Enig perspectief op meer leefruimte in de smalle en vaak volle woonstraten; door vermindering van bezoekersparkeren; c.q. een concrete uitwerking van het beleidsadagium “bezoekers in de garage”.
- Verbetering van luchtkwaliteit en geluidbelasting door het weren van grotere/vervuilende voertuigen; c.q. verdergaande maatregelen om grotere voertuigen te weren uit de vaak Middeleeuwse woonstraatjes. Met regelmaat is er schade aan gevels en koelwagens staan soms twee uur met draaiende motoren te laden- en te lossen. Dit wordt niet aangepakt. Hier wordt al lang over gesproken en de maatregelen zijn wederom mager.
- Een oplossing voor de bijna 10.000 fietsen, die zich dagelijks samen met voetgangers door de nauwe Gierstraat wurmen. Buiten de aanpak van de Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat zien we geen maatregelen voor de vele fietsers (sommige straatjes hebben volgens de onderzoekers de belasting van een formele fietsroute; maar moeten deze ruimte delen met auto’s en voetgangers) door onze wijk. Hiervoor zijn oplossingen bedacht.
- Een oplossing voor de oversteek van het Verwulft; waar grote aantallen fietsers en voetgangers oversteken bij de Koningstraat/Gierstraat maar niettemin de auto(bus) voorrang heeft; de onderzoekers hebben een oplossing uitgewerkt waarbij met verkeerslichten OV, fietsers en voetgangers voorrang krijgen boven auto’s.
- Een oplossing voor het zoekverkeer in de woonstraten; autorijbewegingen op zoek naar een vaak afwezige parkeerplaats.
- De Prins Hendrikbrug autovrij maken; zodat een betere fiets- en voetgangers verbinding ontstaat van het Centrum naar Haarlem-West; dit aansluitend op de te verbeteren fietsroute door de Barrevoeten en Keizerstraat.
- Verbetering van de fietspaden op de Gedempte Oude Gracht; de verhouding ruimte voor fietsers en voetgangers is scheef; volgens de onderzoekers.
- Verbetering van de OV haltes (met bijv. fietsenstallingmogelijkheden op de Gedempte Oude Gracht); een belangrijk (H)OV-transferpunt.
- Een 30km gebied instellen op de Gedempte Oude Gracht.
- Het door onderzoekers en bewoners voorgestelde verbod op vrachtverkeer in de woonstraten.
- De oplossing voor de circulatieproblemen op en rondom het Nieuwe Kerksplein (zie ook [de brief van de burgemeester](#) aan de RC Bestuur over dit onderwerp)



In sommige smalle woonstraten verwachten we, doordat het college slechts een beperkt deel van de alternatieve maatregelen uitvoert, een toename van de huidige problemen. Nu al is laden- en lossen vanuit woonstraten buiten venstertijden een probleem. Dit wordt, naar onze verwachting, erger. Bovengenoemde gemiste maatregelen zijn geen vergezichten. Het zijn voorbeelden van de alternatieve voorstellen die het college niet wenst uit te voeren.

### Evaluatie

Drie jaar intensieve bewonersparticipatie liggen achter ons. We zochten immer de dialoog, met de bewoners, met de ambtenaren, met de politie, met het bestuur. Telkens weer.

Dat deden we als vrijwilligers met voldoening, want de inspanningen werden door de meeste bewoners gewaardeerd.

Het college wil nu een eerste stap zetten, voor ons zonder enig gevoel voor richting.

Waarom deze stappen en niet die van de ingehuurde verkeerskundigen? Of de plannen van de meeste bewoners die veel verder willen gaan dan de ingehuurde verkeerskundigen? We hebben geen enkel idee. We misten de weging van alternatieven. We ontvingen het betreffende B&W-besluit als mededeling. Een dialoog moet van twee kanten komen.

Veel bewoners voelen zich, blijkens diverse reacties, niet serieus genomen tijdens dit proces.

U bent nu aan het zet. Mogelijk kunt u het college verzoeken tot een heroverweging van het besluit te komen inclusief de weging van de alternatieven.

Wij sluiten dit proces nu af. Een ervaring rijker.

de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen

[info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl](mailto:info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl)

Actiepunt uit het collegeprogramma (1 juni 2018): *“Over twee jaar <juni 2020?> gaan we de inhoud en financiële uitgangspunten van dit coalitieprogramma herijken. Dat is ook een mooi moment voor een gesprek met de stad en zullen we de stad vragen wat zij ons mee willen geven voor de tweede helft van onze coalitieperiode.”*

Aan het college van Burgemeester  
& Wethouders  
Grote Markt 2  
Haarlem

Onderwerp: verzoek om inspraak verkeersbesluiten

Haarlem, 16 september 2020

Geacht college,

In maart 2018 boden we u, namens de deelnemende wijkbewoners, als een 'bewonersinitiatief' onze wijkverkeersvisie aan. Via een extern onderzoek van Mobycon heeft u die visie in 2019/2020 objectief en verkeerskundig laten toetsen aan het gemeentelijk beleid. Deze verkeerskundigen gaven uw hun adviezen medio april jl.

In april van dit jaar boden we u vervolgens een enquête (>250 deelnemers) aan met als onderwerp: wat vinden de bewoners/ondernemers van de resultaten van het onderzoek door Mobycon.

Vervolgens nam u een besluit op 26 mei jl. (blijkens de collegenota niet over de wijkverkeersvisie van bewoners en onze bewonerenquête) over dat onderzoek van Mobycon. Uw besluit is op 3 september jl. besproken in de RC Beheer. Onze wijkraad gaf [een inspraakreactie](#) omdat wij van mening zijn dat het doorlopen participatieproces niet op de juiste wijze is beëindigd.

Voor ons markeert de bespreking in de RC Beheer van uw besluiten het einde van een initiatief- en participatieproces.

Namens enige wijkbewoners verzoeken we u ons te informeren wanneer de inspraakperiode omtrent uw besluiten en maatregelen betreffende het toekomstige verkeer in de wijk zal starten, te beginnen met een informatieve bijeenkomst voor bewoners dan wel een informatieve brief aan de wijkbewoners/ondernemers over uw (al dan niet na de RC Beheer gewijzigde) besluiten.

U heeft immers de bewoners nog niet geïnformeerd over uw besluiten. Besluiten die de toekomst van de wijk betreffen mede naar aanleiding van het oorspronkelijke bewonerinitiatief.

In mei 2019 heeft u alle wijkbewoners per brief geïnformeerd over de start van het verkeersonderzoek in de wijk en de follow-up daarvan. Zij zijn in afwachting van dat onderzoek en uw besluiten.

Het is de eerder genoemde bewoners duidelijk dat u later nog diverse specifieke verkeersmaatregelen zult nemen die in aanmerking komen voor bezwaar c.q. beroep. Deze verkeersmaatregelen (met bezwaar- en beroepsmogelijkheden) gelden alsdan voor de direct omwonenden.

De bewoners, namens wie wij via deze brief om een inspraakperiode vragen, willen zich graag uitspreken over het geheel van de door uw besloten maatregelen en besluiten.

Wij hopen op uw spoedige reactie.

Met vriendelijke groeten,  
de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen,  
[info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl](mailto:info@wijkraadvijfhoek-haarlem.nl)

