

## Astrid Breugelmans

---

**Van:** Roos Meilink <roosje\_meilink@hotmail.com>  
**Verzonden:** zaterdag 27 februari 2016 13:28  
**Aan:** Griffiebureau  
**Onderwerp:** Onrust en verslagenheid omwonenden Remise terrein  
**Bijlagen:** verkeersplan.jpg; foto straat 2.jpg; foto straat 4.jpg; foto straat 5.jpg; foto straat 6.jpg

Geachte mevrouw Dekker,

Graag willen we u deelgenoot maken van onze bezorgdheid betreffende het verkeerscirculatieplan van het nieuw te bouwen Remiseterrein. Wij hopen dat u en uw fractie onze argumenten willen bestuderen en onze standpunten in de raadscommissie en gemeenteraad willen steunen en uitdragen.

De gemeente Haarlem is voornemens op het voormalige NZH- terrein, een 146 tal woningen en 58 appartementen te bouwen. In de aanloop naar de bouwplannen is door de buurt meermaals om een verkeersplan gevraagd, maar dit werd afgehouden. Uiteindelijk is zelfs het bestemmingsplan zonder verkeersplan goedgekeurd; plannen die ons inziens onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Tot aan vorige week is bewoners altijd voorgehouden dat er een ontsluiting zou plaatsvinden direct op de hoofdroutes Pijlslaan en Stephensonstraat.

Volgens verkeerskundige uitgangspunten dient verkeer zo snel mogelijk naar een doorgaande weg (gebiedsontsluitingsweg) te worden geleid, met zo kort mogelijk gebruik maken van woonerven of erftoegangswegen. Verkeerskundig zou dus een directe ontsluiting via de Leidsevaart en de Stephensonstraat het meest optimaal zijn. De variant van de gemeente doet juist het tegenovergestelde.

Groot was dan ook de verbazing tijdens de informatiebijeenkomst (georganiseerd op aandringen van de buurt) bij de huidige buurtbewoners dat juist de omliggende straten Kogel- Geweer- en Boogstraat zouden worden gebruikt als ontsluitingsroute en in plaats van 2 richtingen, de directe ontsluiting op de Leidsevaart en Stephensonstraat maar 1 richting wordt. De omliggende straten waar deze ontsluiting over zou moeten plaatsvinden zijn ontzettend smal en er wordt aan beide zijden van de straten geparkeerd.

De toename van verkeer zou neerkomen op een toename van 500 auto's meer per dag. Dit is ruim vijftig keer zo veel als in de huidige situatie. Voor de bewoners van de Geweerstraat geldt verder dat hun doodlopende straat ineens een doorgaande straat wordt.

De gemeente draagt als argumenten aan dat men heeft gekozen om 'het verkeer zo veel mogelijk te verdelen'. Dit is een theoretische benadering en mist in dit geval een realistische inslag daar er geen rekening is gehouden met de eigenlijke situatie en de smalle vormgeving van de straten.

Als tegenargument voor de toenemende parkeerdruk, geeft de gemeente aan dat er dan parkeervergunningen zouden moeten worden ingevoerd.

De huidige plannen zullen een dusdanige impact op de wijk hebben, dat er een aanzienlijke verslechtering te verwachten is van zowel de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, het woongenot en de staat van onze woningen i.v.m. trilling op de fundering van houten palen.

Als briefschrijver namens de bewoners heb ik als bewoner-verkeerskundige weinig begrip voor de onderbouwing voor deze variant en de manier waarop dit tot stand is gekomen en wel om de volgende redenen:

- Verkeerskundig is het van belang de omgeving in beschouwing te nemen. Burgerparticipatie met behulp van varianten- studies zijn een geschiktere manier om draagvlak te creëren dan nu is gedaan. Door het niet betrekken van de buurt en deze zelfs in het ongewisse te laten, heerst er voornamelijk nu boosheid, onvrede en wantrouwen t.o.v. de eigen gemeente.
- *Gouden regel in de verkeerskunde is dat bestemmingsverkeer zo snel mogelijk naar de doorgaande wegen (gebiedsontsluitingwegen) wordt geleid: i.c. de Stephensonstraat en de Leidsevaart.* Het leiden van het verkeer door omliggende woonstraten – conform het plan van gemeente- staat haaks op dit principe en neemt onnodig veel risico met zich mee in de zin van verkeersonveiligheid en leefbaarheid.
- De langzaamverkeer-route die is aangemerkt in het plan is een geschiktere routing voor het autoverkeer en juist niet voor langzaam verkeer. Immers kiest langzaam verkeer altijd de kortste route en zal dit verkeer in praktijk dus gebruik maken van de omliggende woonwijken, hetgeen nu is aangemerkt als auto ontsluiting.
- De Remise wordt autoluw en afgesloten met een slagboom. Remise-bewoners hebben een parkeerplaats op het terrein zelf. Dit betekent dat bezoek een plek buiten het Remiseterrein moet zoeken, in de omliggende wijk waar de parkeerdruk al hoog is. Juist door geleiding via de omliggende wijken wordt dit gestimuleerd. Terwijl op de Stephensonstraat nog ruimte is voor parkeren, komt de verkeersgeleiding hier dus echter niet langs.

Het is inmiddels duidelijk dat in het verkeerscirculatieplan dat de gemeente voordraagt, de huidige bewoners aan het kortste eind trekken. Er is geen sprake van varianten of concessies; de gemeente doet geen moeite om draagvlak te creëren.

Als bewoners beschouwen wij het voorstel van de gemeente daarom als onacceptabel; de bewoners van het Remiseterrein mogen genieten van hun autovrije zone terwijl de huidige bewoners van de omliggende straten de lasten dragen.

We zouden graag met u zoeken naar een gepaste oplossing voor de ontsluiting.

We hopen dat u en uw fractie ons bij kunnen staan, zodat het vertrouwen in de gemeente terug kan komen.

Bijgevoegd het voorgestelde verkeerscirculatieplan en een situatie schets met foto's van de straten waar sprake is van de geplande toename van 500 auto's .

Met vriendelijke groet,

Roos Meilink

roosje\_meilink@hotmail.com

0614127954

Namens de bewoners van de Kogelstraat, Geweerstraat en Boogstraat