



# Collegebesluit

**Onderwerp: Verkeersbesluiten plan de Remise en Leidsevaartbuurt**  
**BBV nr: 2016/552109**

## 1. Inleiding

Op 10 september 2015 is door de raad bestemmingsplan Remise vastgesteld, en op 27 oktober 2015 het Stedenbouwkundig plan door het college. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat het plan de Remise aansluit op de Leidsevaartbuurt, met een vergelijkbaar stratenpatroon. Alle straten (behalve de Stephensonstraat) worden erftoegangswegen (30 km/u regime). In het stedenbouwkundig plan is vastgelegd dat het plein, en de nieuwe straat die aansluit op het plein, zijn vrij van auto's, waardoor de openbare ruimte een vrij groen karakter zal hebben. Ook het stratenpatroon met straatprofielen is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan.

In januari 2016 is een voorstel voor de verkeerscirculatie besproken met de bewonerswerkgroep. Het basisprincipe van dat voorstel was éénrichtingverkeer in alle straten, vanwege de smalle profielen en eerlijke spreiding: Boogstraat conform huidige situatie, Geweerstraat vanaf Pijlslaan en Kogelstraat door de Ceintuurbaan (nieuw deel Geweerstraat) naar de Leidsevaart.

Nadat andere bewoners later bezwaar uitten, zijn er gedurende 2016 diverse gesprekken gevoerd met een nieuwe afvaardiging van bewoners. Bewoners hebben varianten aangedragen. Alle aangedragen varianten zijn zorgvuldig onderzocht op ruimtelijke inpasbaarheid, impact op de omgeving en verkeersveiligheid. Bij de verkeersveiligheidsbeoordeling is de verkeerspolitie steeds nauw betrokken geweest. Na terugkoppeling van deze resultaten aan commissie en bewoners, is op verzoek van de bewoners nader onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit per straatdelen (huidig en nieuw). Ook deze resultaten zijn teruggekoppeld aan bewoners en raadsleden.

Op basis van de resultaten van de onderzoeken, en na overleg met de verkeerspolitie, is besloten de verkeerscirculatie conform variant 2 uit te werken in verkeersbesluit Maatregelen Plan de Remise (bijlage 1). In variant 2 is het voorstel van bewoners voor aanpassen van de bereikbaarheid van parkeerkoffer I overgenomen. Het verkeersbesluit conform deze variant is voorgelegd aan de verkeerspolitie en akkoord bevonden.

Naast de verkeersmaatregelen die nodig zijn om verkeerscirculatie en verkeerssituatie van het plan de Remise te regelen, zijn er ook enkele maatregelen nodig als gevolg van het plan, in de omliggende Leidsevaartbuurt. De belangrijkste daarvan is het verschuiven van éénrichting op de Stephensonstraat van de kruising met de Pascalstraat naar de kruising met de Marconistraat. Op deze wijze kan verkeer dat het parkeerdek of de laad/losruimte van de Vomar verlaat, terug rijden naar de Pijlslaan, zodat de straten ten zuiden van de Marconistraat niet onnodig worden belast. Met de verkeerspolitie is overleg gevoerd over deze wijziging, en welke andere maatregelen aanvullend genomen moeten worden. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in verkeersbesluit Maatregelen Leidsevaartbuurt (bijlage 2). De maatregelen van beide verkeersbesluiten zijn uitgewerkt in één bebodingsplan, omdat de twee verkeersbesluiten in samenhang zijn beoordeeld door de verkeerspolitie (bijlage 3)

Het nemen van verkeersbesluiten is bij akkoord van de verkeerspolitie gemandateerd aan het hoofd OGV. Echter vanwege de ontstane onrust onder bewoners hechtte het college eraan over deze samenhangende verkeersbesluiten zelf tot een zorgvuldig gewogen besluit te komen.

## **2. Besluitpunten college**

1. Het college neemt de volgende verkeersbesluiten:
  - Verkeersmaatregelen Plan de Remise
  - Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt
2. De lasten van het besluit bedragen ca. € 17.000 ex. BTW. Daar staan extra baten tegenover van € 17.000 doordat de lasten worden doorgelegd naar de ontwikkelaar. Het college stelt de raad bij de eerstvolgende bestuursrapportage voor om de baten en lasten te ramen op beleidsveld 5.1
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit in de vorm van een brief.
4. Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling

## **3. Beoogd resultaat**

Een nieuwe inrichting van de straten in en rond het Plan de Remise volgens bijgevoegd bebordingsplan.

## **4. Argumenten**

### *1. Het besluit past in ingezet beleid*

In het bestemmingsplan en stedenbouwkundig plan zijn reeds het stratenpatroon en de profielen van de straten vastgelegd. Ook is vastgelegd dat de nieuwe straten aansluiten bij de huidige Leidsevaartbuurt, welke straten autoluw worden, dat alle straten behalve de Stephensonstraat erftoegangswegen (30k/u regime) zijn en dat de grens van de plek waar nu eenrichtingsverkeer begint wordt teruggedrukt tot hoek Marconistraat-Stephensonstraat om de verkeersveiligheid bij de Vomar te verbeteren. Met de besluiten wordt uitvoering gegeven aan het vastgestelde beleid.

*2. De uitvoering van de in de verkeersbesluiten opgenomen maatregelen is kostenneutraal*  
Conform de anterieure overeenkomst worden alle kosten in de openbare ruimte die voortkomen uit of een gevolg zijn van het project de Remise doorgelegd aan de ontwikkelaar.

*3. In de gekozen variant voor de verkeerscirculatie blijft de toename van autoverkeer het meest beperkt.*

De conclusie van het onderzoek naar de verkeersintensiteit per variant is dat het toevoegen van 146 woningen in alle gevallen leidt tot een toename van het aantal autobewegingen. In variant 2 (inrijden eerste deel Boogstraat conform voorstel bewoners, Geweerstraat/Ceintuurbaan conform oorspronkelijke voorstel) is de toename het meest beperkt is:

- In drie van de 6 huidige straatdelen blijft het aantal auto's gelijk;
- In één straatdeel neemt het aantal auto's af
- In twee straatdelen neemt het aantal auto's toe:

- Geweerstraat tussen Pijlslaan en Boogstraat: + 250 auto's, totaal 450-500 auto's/24u.
- Geweerstraat- stukje dat nu dood loopt: + 300, totaal 400 – 450 auto's/24u.

Daarmee krijgen deze twee straatdelen een vergelijkbare belasting als huidige Boogstraat en de twee nieuwe straatdelen.

Variant 3, waarbij het doodlopende stukje van de Geweerstraat in stand blijft, zou juist zorgen voor een toename van het aantal auto's in de Boogstraat, terwijl de intensiteit daar nu al hoger is dan in de Geweerstraat. (Bijlage 4: Resultaten onderzoek verkeersintensiteit).

#### *4. De gekozen variant voor de verkeerscirculatie wordt beoordeeld als verkeersveilig*

De uitgewerkte variant is door de verkeerspolitie goedgekeurd. In eerdere fase is variant 3 aan de verkeerspolitie voorgelegd. Deze variant werd het doodlopende stukje Geweerstraat in stand gehouden door het nieuwe deel (Ceintuurbaan) tweerichtingen te maken. Dit werd als onveilig beoordeeld vanwege het smalle profiel en de bocht in de Ceintuurbaan waardoor tegemoetkomend verkeer niet tijdig opgemerkt wordt.

#### *5. De maatregelen in de Stephensonstraat voorzien in een oplossing voor de verkeerswijzigingen als gevolg van het plan De Remise*

In overleg met de verkeerspolitie is gekozen om met beperkte ingrepen een éénduidig regime in te voeren: fietsstroken langs beide zijden, met onderbroken markering zodat uitwijken en inrijden van de parkeervakken mogelijk wordt, en het verwijderen van de asmarkering.

### **5. Risico's en kanttekeningen**

#### *1. Beperkte ruimte in huidige straten*

De huidige straten in de Leidsevaartbuurt kennen een smal profiel en er wordt aan beide zijden geparkeerd. Bewoners maken zich zorgen over de route van vuilniswagens die vanaf de Stephensonstraat via de Kogelstraat en (het nu doodlopende stukje) Geweerstraat naar de te plaatsen vuilcontainers aan de Ceintuurbaan gaan rijden. Spaarnelanden heeft aangegeven hier geen problemen te zien, omdat er nu ook vuilniswagens via de Kogelstraat naar de containers op de hoek Boogstraat/Geweerstraat rijden. Indien nodig wordt er met kleinere auto's gereden. Daarnaast wordt met de ontwikkelaar overlegd over het herinrichten van het doodlopende stukje Geweerstraat, in het verlengde van de nieuw aan te leggen Ceintuurbaan.

#### *2. Zorgen om parkeerdruk*

Een deel van de huidige bewoners maakt zich zorgen over de parkeerdruk wanneer de nieuwe woningen worden opgeleverd. Hoewel de nieuwe woningen een eigen parkeerplaats krijgen, noodzakelijk voor een sluitende parkeerbalans, is het ook bekend dat de parkeerdruk aan de noordkant van het Remiseplan nu al erg hoog is. In overleg met de bewoners is toegezegd dat de parkeersituatie opnieuw bekeken wordt wanneer het plan De Remise gereed is en alle woningen zijn opgeleverd.

### **6. Uitvoering**

Uitvoering van de Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt (Stephensonstraat) wordt zo spoedig mogelijk na het nemen van het verkeersbesluit gestart vanwege de noodzaak voor de verkeersveiligheid.

Met de uitvoering van de Verkeersmaatregelen Plan de Remise wordt gewacht tot na de bespreking in de commissie Ontwikkeling. Vervolgens zal de uitvoering gefaseerd plaatsvinden, parallel aan de gefaseerde inrichting en oplevering van de openbare ruimte. Omdat de uitvoering van de verkeerbesluiten het plaatsen van borden en aanbrengen van markeringen betreft, zijn beide besluiten niet onomkeerbaar.

## **7. Bijlagen**

Bijlage 1: Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Plan de Remise Haarlem

Bijlage 2: Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt

Bijlage 3: Bebodingsplan

Bijlage 4: Resultaten onderzoek verkeersintensiteit diverse varianten

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester