

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Ontwikkeling

Datum 12 mei 2016
Ons kenmerk 2016/226389
Contactpersoon Kim Beckers
Doorkiesnummer 06 20302541
E-mail kbeckers@haarlem.nl
Bijlag(n) Bijlage 1: Verkeersgeneratie plan Remiseterrein
Bijlage 2: Locaties parkeerkoffers en varianten in het verkeerscirculatieplan
Onderwerp Afweging varianten verkeerscirculatie Remiseterrein

Geachte leden van de commissie,

Tijdens de informatieavond voor de buurt op 15 februari jl. hebben Hoorne BV en Res&Smit (ontwikkelaar Remiseterrein) de toekomstige verkeerscirculatie gepresenteerd, nadat de verkeerscirculatie was besproken met de werkgroep van omwonenden op 11 januari jl. Hoewel er in de werkgroep op 11 januari geen bezwaar was, bleek er toch weerstand te zijn tegen het plan tijdens de bewonersavond. Enkele bewoners hebben daarop ingesproken in de raadscommissie, waarop ik heb toegezegd in gesprek te gaan met de bewoners. In het gesprek met bewoners op 23 maart jl. heb ik toegelicht dat het verkeerscirculatieplan voortkomt uit de partiële herziening van het stedenbouwkundig plan zoals vastgesteld door de Raad d.d. 2 april 2015. Desalniettemin heb ik de varianten op het verkeerscirculatieplan zoals door de bewoners aangedragen nogmaals laten bekijken.

In deze brief worden de varianten op een rij gezet, en wordt per variant aangegeven hoe de beleidsafdelingen, de verkeerspolitie en gebiedsteam Zuidwest deze varianten beoordelen. Deze brief is ook verzonden aan de vertegenwoordiger van de bewoners.

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie

Op het voormalige Remiseterrein wordt een woonwijk gerealiseerd met 146 woningen en 30 appartementen. De woonwijk is ontworpen in aansluiting op de bestaande bebouwing, zodat er eenheid gebracht wordt in de wijk en er een hart in de wijk ontstaat ter plekke van het plein voor de supermarkt. Kenmerken van het Remiseterrein zijn eenheid van gebouwen en openbare ruimte en een vrijwel autovrije buurt waarvan de straten qua patroon en beleving aansluiten bij de bestaande straten.



Haarlem

2

Het parkeren voor de nieuwe bewoners wordt op maaiveld opgelost, grotendeels in twee parkeerkoffers (parkeerterreinen met eigen parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners), en op het parkeerdek van de Vomar.

Ten behoeve van de ontsluiting van de wijk, zijn de volgende wijzigingen opgenomen in het voorgestelde verkeerscirculatieplan:

1. Het deel van de Geweerstraat dat nu doodloopt wordt een doorgaande straat die na een bocht uitmondt op de Leidsevaart. In de Geweerstraat tussen Boogstraat en het nu doodlopende deel wordt de rijrichting omgedraaid;
2. De Marconistraat wordt doorgetrokken door de nieuwe woonwijk en wordt richting de Leidsevaart éénrichting;
3. De Edisonstraat en een deel van de Teslastraat worden éénrichting, vanaf de Leidsevaart richting de Marconistraat.

De nieuwe bewoners krijgen een parkeerplaats toegewezen in de parkeerkoffers. Meer bewoners zal leiden tot meer autoverkeer.

Meer bewoners zal logischerwijs leiden tot meer autoverkeer en een aangepaste verkeerscirculatie. De verwachte verkeersgeneratie als gevolg van het plan Remiseterrein is weergegeven in bijlage 1. Voor erftoegangswegen (30 km wegen rondom het Remiseterrein) is een verkeersintensiteit tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel volgens de CROW richtlijnen. De totale hoeveelheid autoverkeer in de wijk blijft daarmee ruim binnen de normen.

Varianten aangedragen door bewoners

De varianten en parkeerkoffers zijn genummerd in de plattegrond in de bijlage

1. Verbinding Stephensonstraat / Geweerstraat door nieuwe wijk

Inrichting verkeerscirculatieplan

De straten die het hart vormen van het Remiseterrein (verbinding Marconistraat / Boogstraat en verbinding Stephensonstraat / Geweerstraat) worden voetgangersgebied. Langs de verbinding Stephensonstraat / Geweerstraat ontstaat een groen plein dat het hart vormt van de wijk.

Voorstel bewoners

Maak de verbinding Leidsevaart / Geweerstraat toegankelijk voor autoverkeer, zodat verkeer daar de kortste weg naar de Leidsevaart kan volgen en de bestaande starten worden ontlast.

Reactie RB

Het autovrije middengebiet is bepalend voor de kwaliteit van de gehele wijk, bestaande en nieuwe straten. Het groene plein vormt het hart van de wijk. Het autovrij houden van het middengebiet is reeds vastgelegd in het stedenbouwkundig plan en de partiele herziening hierop. Bovendien zijn de te bouwen woningen reeds verkocht onder deze condities. Het niet-autovrij maken van deze straten wordt daarom als zeer onwenselijk gezien.



Haarlem

3

2. Boogstraat

Inrichting verkeerscirculatieplan:

In het stedenbouwkundig plan bevindt de in/uitrit van parkeerkoffer I zich aan de Boogstraat ter hoogte van nr. 50. In het verkeerscirculatieplan is ervoor gekozen de enkele rijrichting in de Boogstraat te handhaven. Reden hiervoor is dat de parkeerkoffer wordt ingereiden langs Boogstraat 1 – 48, en wordt uitgereden langs Boogstraat 50 – 58, waardoor alle bewoners het verkeer één keer langs krijgen.

Voorstel bewoners:

Maak het deel Boogstraat 50 – 58 tweerichtingen. Dan kan parkeerkoffer I voor zowel in- als uitrijden worden bereikt vanaf de Stephensonstraat, en wordt Boogstraat 1 – 48 ontlast.

Reactie OGV

Omdat het profiel erg smal is, kunnen auto's elkaar moeilijk of niet passeren. Dit wordt makkelijker wanneer (een deel van) de langspaarkeervakken worden opgeheven. Het is echter onwenselijk om parkeervakken op te heffen, omdat de nu al hoge parkeerdruk dan hoger zal worden.

Echter omdat het stuk rijbaan kort en overzichtelijk is, kunnen automobilisten elkaar zien en op elkaar wachten om te passeren, en kan overwogen worden om tweerichtingen in te voeren zonder parkeervakken op te heffen.

Reactie Verkeerspolitie

Tegen het invoeren van tweerichtingen in dit deel van de Boogstraat zijn geen principiële bezwaren. Mocht in de praktijk blijken dat het op elkaar wachten leidt tot stilstaand verkeer op de Stephensonstraat, dan zal het toch noodzakelijk zijn langspaarkeervakken op te heffen waardoor passeren mogelijk wordt.

Aandachtspunt is de enkele verkeersrichting op de Stephensonstraat. Onze voorkeur heeft het om de gehele Stephensonstraat in te richten voor tweerichtingen.

Reactie gebiedsteam Zuidwest

In principe geen bezwaar tegen tweerichtingen in dit deel van de Boogstraat. Gevolg is wel dat de bewoners van nrs 50 – 58 meer verkeer langs krijgen, ter ontlasting van de bewoners van nrs. 1 - 48

3. Geweerstraat

Inrichting verkeerscirculatieplan

In het stedenbouwkundig plan bevindt de in/uitrit van parkeerkoffer II zich aan de Geweerstraat ter hoogte van het einde van het doodlopende deel. In het verkeerscirculatieplan wordt het nu doodlopende deel van de Geweerstraat doorgetrokken door de nieuwe woonwijk. Het nieuwe deel van de straat krijgt dezelfde breedte en hetzelfde profiel als de huidige straat, om de twee delen op elkaar te laten aansluiten en eenheid in de wijk te creëren. De Geweerstraat blijft éénrichting, maar de rijrichting wordt omgedraaid: Inrijden vanaf de Pijlsaan of de Kogelstraat, en uitrijden naar de Leidsevaart door het nieuwe deel, langs de nieuwe Marconistraat. Hierdoor krijgen bewoners van de Geweerstraat verkeer naar parkeerkoffer II één keer langs: ofwel inrijdend, ofwel uitrijdend. Daarnaast vormt dit de route voor vuilniswagens ten behoeve van het legen van de te plaatsen ondergrondse vuilcontainers.

3a. Voorstel bewoners – Nieuwe deel Geweerstraat tweerichtingen

Maak het nieuwe deel van de Geweerstraat tweerichtingen, zodat de in- en uitrijdende auto's van parkeerkoffer II alleen langs de nieuwe woningen rijden, en niet langs bestaande. De parkeerkoffer is immer ten behoeve van de nieuwe bewoners.

Reactie OGV

Het nieuwe deel van de Geweerstraat krijgt dezelfde breedte en hetzelfde profiel, juist om eenheid te creëren in de wijk en het straatbeeld. Daarmee is de straat te smal voor tweerichtingsverkeer, omdat auto's elkaar niet kunnen passeren. De locaties van de woningen, en daarmee de totale breedte van de straat staan vast. Passeren wordt alleen mogelijk wanneer de straat een ander profiel krijgt, waarbij alle langspaarkeervakken niet worden gerealiseerd, er een parkeerverbod wordt ingesteld, de vuilcontainers worden verplaatst en de uitrit aan de Leidsevaart wordt verbreed. Opheffen van parkeervakken is zeer onwenselijk omdat de parkeerbalans dan niet meer klopt en de parkeerdruk in andere delen van de wijk zal toenemen.

Reactie Verkeerspolitie

Tweerichtingsverkeer is onwenselijk vanwege de door OGV benoemde condities. Extra aandachtspunt is dat er geen wachtend verkeer op de Leidsevaart mag ontstaan. Dit kan alleen voorkomen worden wanneer er voldoende breedte wordt gecreëerd, en foutparkeren wordt voorkomen, zodat passeren te allen tijde mogelijk is. Bovendien worden de in/uitritten richting Leidsevaart onveiliger wanneer deze zowel in- als uitrit worden vanwege tweerichtingsverkeer.

Reactie Gebiedsteam Zuidwest

Het aanpassen van het profiel is onwenselijk. De het profiel sluit juist aan bij de bestaande situatie, zodat de bestaande en nieuwe straten gezamenlijk één wijk zullen vormen. Het verplaatsen van de vuilcontainers is onwenselijk omdat de looplijnen dan te lang worden.

3b. Voorstel bewoners – Geweerstraat afsluiten voor autoverkeer t.p.v. huidige doodlopende straat

Sluit de Geweerstraat af voor autoverkeer ter plekke van de overgang van de huidige straat naar de nieuwe straat. Dan blijft de situatie voor de huidige bewoners van het doodlopende deel ongewijzigd en ervaren zij geen overlast van passerend verkeer.

Reactie OGV

Deze afsluiting is alleen mogelijk wanneer het nieuwe deel van de Geweerstraat wordt ingericht voor tweerichtingsverkeer. Onder 2a. is toegelicht waarom dit onwenselijk is.

Reactie verkeerspolitie

Het afsluiten van de Geweerstraat kan niet worden toegestaan, om een aantal redenen:

- Nood- en hulpdiensten moeten van twee zijden kunnen aanrijden
- De afsluiting zou betekenen dat de vuilniswagen niet kan doorrijden, maar achteruit moet terugsteken. Dit is zeer onveilig.



- De afsluiting zou betekenen dat autoverkeer in het doodlopende deel Geweerstraat achteruit terug moet rijden. Dat is nu ook het geval echter in de nieuwe situatie is er doorgaand fietsverkeer, waarvoor achteruitrijdend autoverkeer gevaarlijk is.

4. Marconistraat – tussen Stephensonstraat en huisnummer 51

Inrichting verkeerscirculatieplan

In het verkeerscirculatieplan wordt de huidige inrichting gehandhaafd waarbij dit deel van de Marconistraat vanaf de Stephensonstraat alleen toegankelijk is voor fietsers.

Voorstel bewoners:

Maak dit deel van de Marconistraat toegankelijk voor autoverkeer, zodat bewoners van het nieuwe deel van de Marconistraat direct naar hun huizen kunnen rijden, en de Teslastraat ontlast wordt.

Reactie OGV

Qua breedte van de straat is het mogelijk om in dit deel het profiel aan te passen ten behoeve van autoverkeer. De mogelijkheid om in te rijden vanaf de Stephensonstraat wordt echter ontraden. Het uitgangspunt voor verkeer in woonwijken is een inrichting gericht op bestemmingsverkeer en zo min mogelijk doorgaand verkeer. Wanneer dit deel Marconistraat wordt geopend voor autoverkeer vanaf de Stephensonstraat, stimuleert dit doorgaand (sluip) verkeer van de Stephensonstraat naar de Leidsevaart.

Reactie verkeerspolitie

Het toegankelijk maken in één richting, vanaf de Marconistraat naar de Stephensonstraat is mogelijk. Het toegankelijk maken van de andere richting, te weten inrijden vanaf de Stephensonstraat, is onwenselijk omdat dit zal leiden tot sluipverkeer van de Stephensonstraat naar de Leidsevaart. Aandachtspunt is het feit dat de Stephensonstraat nu éénrichting is. In ieder geval zal de locatie van de eenrichting verplaatst moeten worden naar de zuidzijde van de Vomar. Het heeft de voorkeur om de Stephensonstraat tweerichtingen te maken.

Reactie gebiedsteam Zuidwest

In het stedenbouwkundig plan en in het voorstel voor de verkeerscirculatie is ervoor gekozen de bestaande situatie te handhaven. Wijzigen van deze situatie leidt mogelijk tot bezwaar van bewoners van de Marconistraat en Teslastraat.

5. Stephensonstraat – in/uitrit te hoogte van toekomstig Blok 6

Voorstel bewoners:

Maak de in/uitrit van parkeerkoffer I ter hoogte van toekomstig blok 6, i.p.v. aan de Boogstraat.

reactie RB

De contouren en afmetingen van blok 6 zijn reeds vastgelegd in de partiele herziening van het stedenbouwkundig plan en in het bestemmingsplan. Er is geen ruimte voor een in/uitrit tussen blok 6 en de bestaande bebouwing.



Haarlem

6

De in/uitrit onder blok 6 door laten lopen is in een eerdere fase afgekeurd om een aantal redenen:

1. De in/uitrit zou in een hoek onder het gebouw doorlopen. Dit is verkeerskundig en sociaal zeer onveilige situatie;
2. In blok 6 wordt de verplichte sociale woningbouw voorzien. Het creëren van de in/uitrit kan alleen door het laten vervallen van een aantal appartementen, waarmee de opgave sociaal niet gehaald wordt;
3. Een in/uitrit onder blok 6 zou de kwaliteit van de (sociale) woningen daarboven danig verminderen.

6. Stephensonstraat – in/uitrit t.h.v. van door Hoorne BV aan te kopen panden

Voorstel bewoners

Het schijnt dat Hoorne BV panden heeft gekocht aan de Stephensonstraat, aan de achterzijde van parkeerkoffer I. Kan daar een in/uitrit gemaakt worden, zodat de parkeerkoffer niet via de Boogstraat ontsloten hoeft te worden?

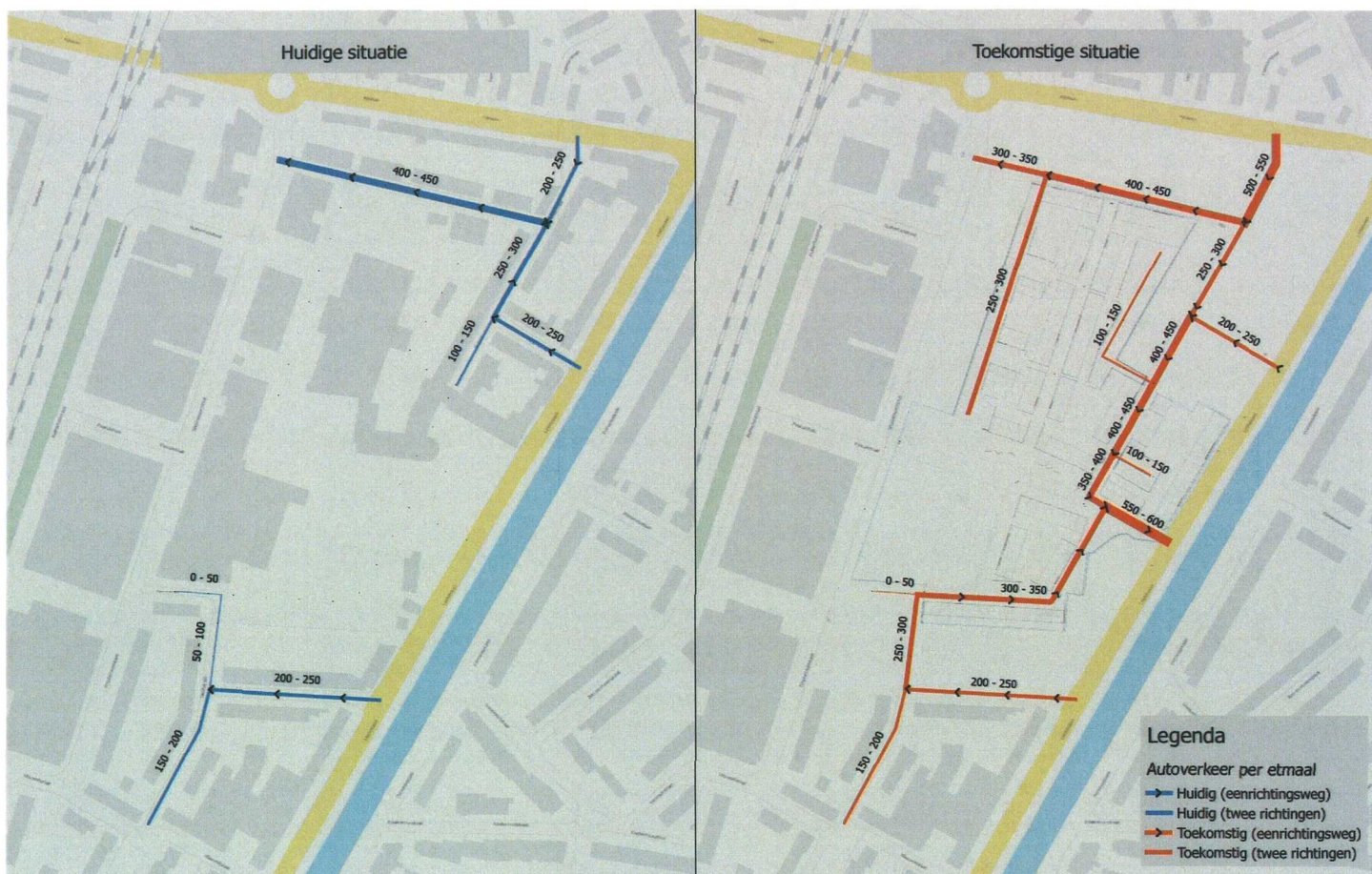
Reactie Gebiedsteam Zuidwest

De gemeente heeft onderzocht of Hoorne BV daadwerkelijk de panden aan de Stephensonstraat heeft gekocht. Hoorne BV meldt dat er een intentie tot koop is

Met vriendelijke groet,

J. van Spijk

Bijlage 1: Verkeersgeneratie plan Remiseterrein



In de huidige situatie wordt het doorgaande verkeer in het noordelijke deel van de wijk afgewikkeld via de Boogstraat. In de toekomstige situatie kent de Boogstraat vooral bestemmingsverkeer en zal een groot deel van het doorgaande verkeer worden afgewikkeld via het huidige en het nieuwe deel van de Geweerstraat. Daardoor blijft de verkeersintensiteit in de Boogstraat binnen dezelfde bandbreedte. De grootste toename in verkeersintensiteit wordt verwacht in het nu doodlopende deel van de Geweerstraat: van 100 – 150 auto's per etmaal naar 400 – 450 auto's per etmaal. De grootste verkeersintensiteit in absolute zin wordt verwacht in het laatste stukje van het nieuwe deel van de Geweerstraat: 550 – 600 auto's per etmaal. De verkeersintensiteit blijft hiermee ruim binnen de CROW norm voor erftoegangswegen van 4000 – 6000 auto's per etmaal.

Bijlage 2: Locaties parkeerkofters en varianten in het verkeerscirculatieplan

