



Verkeerscirculatie Leidsebuurt Haarlem

19 november 2021



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Verkeerscirculatie Leidsebuurt Haarlem

19 november 2021

in opdracht van
Gemeente Haarlem
M. Faber

pagina's
22

publicatienr.
21030

auteur(s)
J. Haveman

BVA Verkeersadviezen
Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



Inhoudsopgave

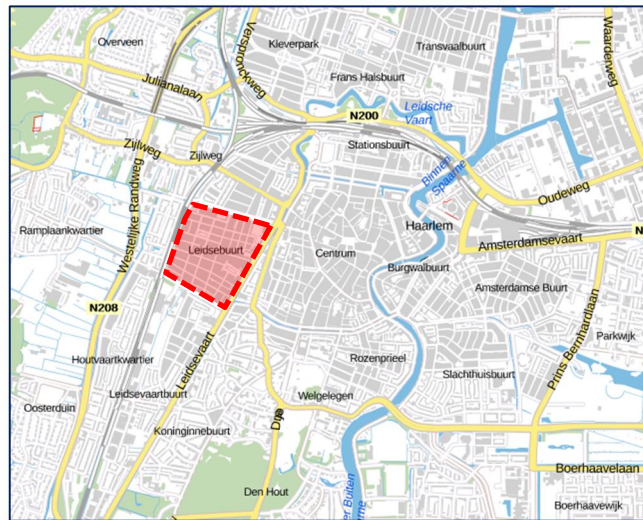
1. Inleiding	3
2. Huidige situatie	5
2.1. Beleid Haarlem	5
2.2. Leidsebuurt	6
2.3. Ontsluitingsstructuur	7
2.4. Verkeerscirculatie	8
2.5. Gebruik	8
2.6. Snelheidsregime	10
2.7. Vormgeving	10
2.8. Knelpunten	11
3. Maatregelen	16
3.1. Interne maatregelen	16
3.2. Overige maatregelen	18
4. Conclusie	20



1. Inleiding

De Leidsebuurt is een woonbuurt in het westelijke gedeelte van Haarlem. De wijk, die onderdeel uitmaakt van de wijk Zijlwegkwartier, heeft een nagenoeg vierkante vorm. De randen van de wijk worden hierbij gevormd door de Westergracht aan de zuidzijde, de Leidsevaart aan de oostzijde en de Brouwersvaart in het noorden. De meest westelijke grens is de spoorweg Haarlem-Leiden.

De Leidsebuurt is aan het einde van de 19^{de} eeuw gerealiseerd als arbeiderswijk en de wijk kenmerkt zich dan ook door veel kleine huizen en smalle straten. Alleen in het noordwestelijke deel van de wijk is er sprake van een wat ruimere opzet en zijn enkele wegen iets breder. De wijk maakt onderdeel uit van een 30 km/uur zone en een aantal wegen binnen de wijk is aangeduid als (woon) erf.



Figuur 1: Ligging Leidsebuurt Haarlem

Op een deel van de straten is, waarschijnlijk mede als gevolg van de smalle profielen, een éénrichtingsregime van kracht, maar dat is niet overal het geval. Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het op veel wegen in de wijk onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. Tegemoetkomende voertuigen moeten wachten op de kruispunten tot de weg vrij is om hun weg te kunnen vervolgen. De vraag is dan ook of niet op meer wegen dan nu het geval is een éénrichtingsregime gewenst is. Deze vraag is ook door de wijkraad gesteld.

De gemeente Haarlem heeft in het kader van wijkgericht werken BVA Verkeersadviezen gevraagd samen met de wijk(raad) te bepalen of het instellen van eenrichting verkeer op meer wegen dan nu het geval is wenselijk is, en op welke wijze dit dan het best zou kunnen gebeuren. Draagvlak voor dergelijke maatregelen is van belang, omdat het toch vooral de bewoners van de wijk zijn die hiermee geconfronteerd worden. Doorgaand verkeer door de wijk is namelijk nagenoeg onmogelijk als gevolg van de begrenzing van de wijk door water en het spoor. Bij het ontbreken van draagvlak of, in de ogen van de bewoners, onlogische maatregelen ligt negatie van de verplichte rijrichting voor de hand.

• Participatie en vervolg

In het kader van deze vraagstelling is een uitgebreid participatieproces doorlopen, waarbij meerdere keren afstemming met de wijkraad heeft plaatsgevonden. Daarnaast is in de vorm van een informatieavond het plan toegelicht aan bewoners uit de wijk en hebben zij de mogelijkheid gekregen op het plan te reageren. De op- en aanmerkingen zijn in het plan zoals dat nu



voorligt verwerkt. Het plan is daarmee definitief in die zin dat het op deze wijze wordt aangeboden aan de gemeente. Hiermee staat per definitie nog niet vast dat de maatregelen uiteindelijk in deze vorm zullen worden uitgevoerd. Dit omdat voordat tot uitvoering kan worden overgegaan nog een verkeersbesluit moet worden getroffen, waartegen bezwaar gemaakt kan worden in de formele procedure hiervoor, waar weer bezwaar tegen kan worden ingediend.

- **Leeswijzer**

In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen. In hoofdstuk 2 beschrijven wij de huidige verkeerssituatie en ervaren knelpunten in de Leidsebuurt. In hoofdstuk 3 ten slotte komen mogelijke maatregelen om de situatie te verbeteren aan de orde, waarbij tevens wordt ingegaan op de wijzigingen die zijn doorgevoerd op basis van op- en aanmerkingen die tijdens de informatieavond zijn gemaakt en daarna bij de wijkraad binnengekomen reacties.



2. Huidige situatie

2.1. Beleid Haarlem

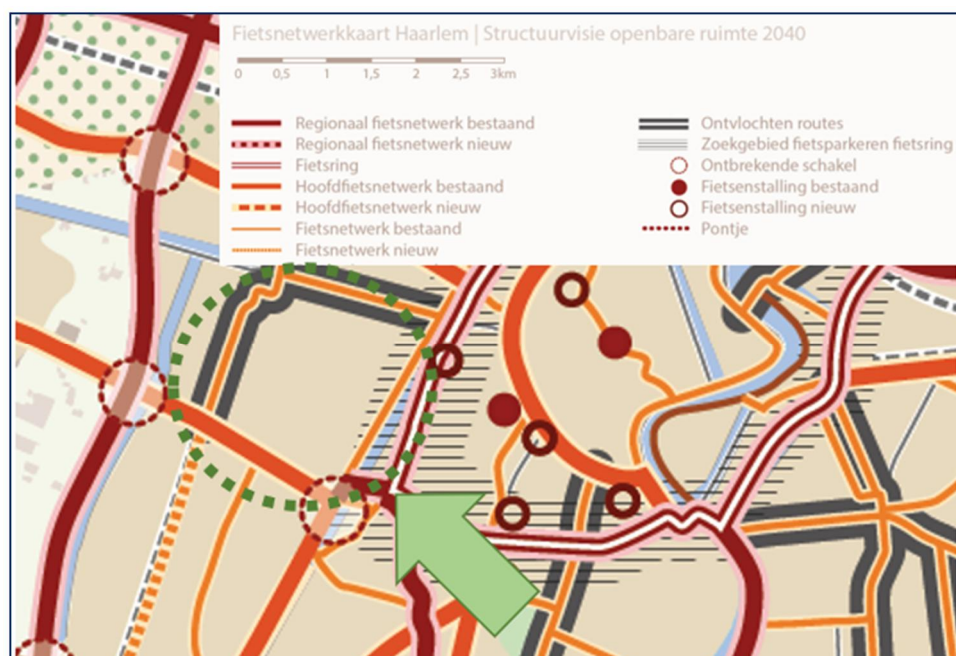
In november 2017 is de Structuurvisie openbare ruimte, Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (SOR 2040) verschenen. In de structuurvisie is de kern Haarlem in hoofdlijnen opgedeeld in een aantal deelgebieden, te weten de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het stedelijk gebied. De beleidsuitgangspunten zijn in de basis voor alle gebieden gelijk, maar de uitwerking hiervan verschilt in de onderscheiden gebieden.

De Leidsebuurt ligt in het centraal stedelijk gebied. De ontwikkelrichting voor dit gebied is gericht op een meer stedelijk woonmilieu dat een gebied wordt voor voetgangers en fietsers en waar overige verkeersdeelnemers te gast zijn. Uitzonderingen hierbij worden gevormd door de HOV assen en de gebiedsontsluitingswegen binnen dit gebied.

De hoofdkeuzes die in de SOR zijn gemaakt zijn vertaald in een aantal themakaarten, die een streefbeeld weergeven van de gewenste en verwachte ontwikkelingen van de stad. Voor de Leidsebuurt zijn (verkeerskundig gezien) vooral de themakaarten Fiets en Gemotoriseerd verkeer van belang.

• Themakaart Fiets

Een uitsnede van de themakaart Fiets is in figuur 2 weergegeven.



Figuur 2: Themakaart Fiets (Structuurvisie Openbare Ruimte 2040)

Uit de themakaart Fiets blijkt dat de Westergracht deel uitmaakt van het bestaande hoofd fietsnetwerk. In de SOR is vastgelegd dat op plekken waar regionale en hoofd fietsroutes de auto-netwerken kruisen goede



oversteekvoorzieningen aanwezig te dienen zijn. Denk aan meer en langere groentijden en voldoende opstelruimte voor het fietsverkeer.

Naast de Westergracht zijn er geen andere hoofdfietsroutes in het gebied, maar de Leidsevaart is wel onderdeel van het bestaande fietsnetwerk. Bovendien zijn binnen de wijk de Westerstraat, de Sterrebosstraat, de Burgemeester Rampstraat en de Brouwersvaart als 'ontvlochten fietsroute' aangemerkt. Deze aantrekkelijke fietsroutes bestaan voornamelijk uit woonstraten en solitaire fietsroutes en vormen een rustige (autoluwe) alternatieve fietsroute voor de hoofdfietsroutes, die zich overwegend langs of in de nabijheid van de hoofdverkeersaders bevinden.

• **Themakaart Gemotoriseerd verkeer**

In de themakaart Gemotoriseerd verkeer (zie figuur 3) zijn de Westergracht en Leidsevaart aangegeven als hoofdontsluitingswegen in de bebouwde kom. Deze categorie wegen heeft ten doel om het gemotoriseerde verkeer zo goed en snel mogelijk af te wikkelen naar de Regioring. Hierbij speelt de Westergracht, als directe verbinding naar de Regioring, een belangrijke rol. Om de binnenstedelijke wegen zoveel als mogelijk te ontlasten is het wenselijk dat het verkeer in Haarlem zo lang mogelijke gebruik maakt van de Regioring.



Figuur 3: Themakaart Gemotoriseerd Verkeer (Structuurvisie Openbare Ruimte 2040)

2.2. Leidsebuurt

De Leidsebuurt ligt in het westelijke deel van Haarlem en wordt aan de westzijde begrensd door de spoorweg Haarlem-Leiden en aan de oostzijde door de Leidsevaart. De meest zuidelijke grens wordt gevormd door de Westergracht en aan de noordzijde wordt de wijk door de Brouwersvaart begrensd. De Leidsebuurt heeft voornamelijk een woonfunctie en het gebied kenmerkt zich door smalle woonstraten en dichte bebouwing. Naast huizen ligt nog een beperkt

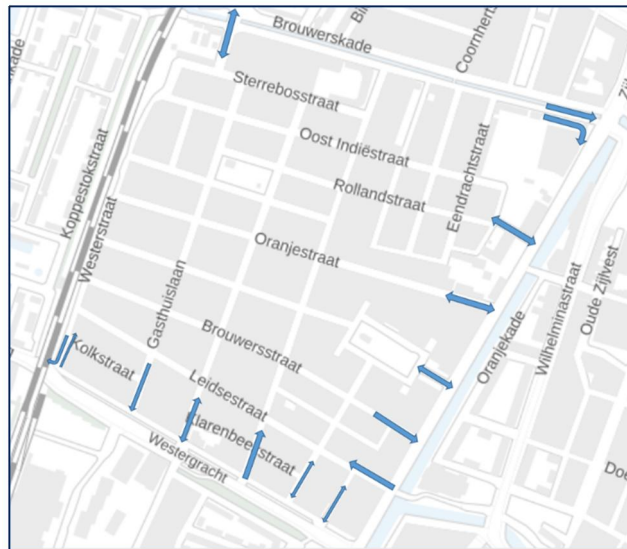


aantal andere voorzieningen in de wijk. In het noordwestelijke kwadrant van de Oranjeboomstraat en De Clercqstraat bevindt zich een buurtsupermarkt (DekaMarkt). Daarnaast bevinden zich wat kleinschalige horeca (zoals cafés) en lokale winkels in de wijk. Ten slotte vormt het buurthuis “Badhuis Leidsebuurt”, gelegen op het Leidseplein, een belangrijke sociale functie voor de bewoners van de Leidsebuurt. Direct naast het buurthuis bevindt zich een basisschool.

2.3. Ontsluitingsstructuur

Gezien de ligging van het gebied en de begrenzing door een spoorlijn aan de westzijde, wordt de wijk maar op een beperkt aantal wegen ontsloten (zie figuur 4). De ontsluiting van de wijk vindt hoofdzakelijk aan de oost- en zuidzijde plaats respectievelijk op de Leidsevaart en de Westergracht (zie figuur 4).

Op de Leidsevaart heeft de Leidsebuurt diverse aansluitende wegen, via welke de wijk kan worden bereikt of verlaten. Voor een aantal van deze aansluitende wegen geldt dat een eenrichtingsregime van kracht is (zie ook paragraaf 2.4).



Figuur 4: Ontsluitingsstructuur Leidsebuurt

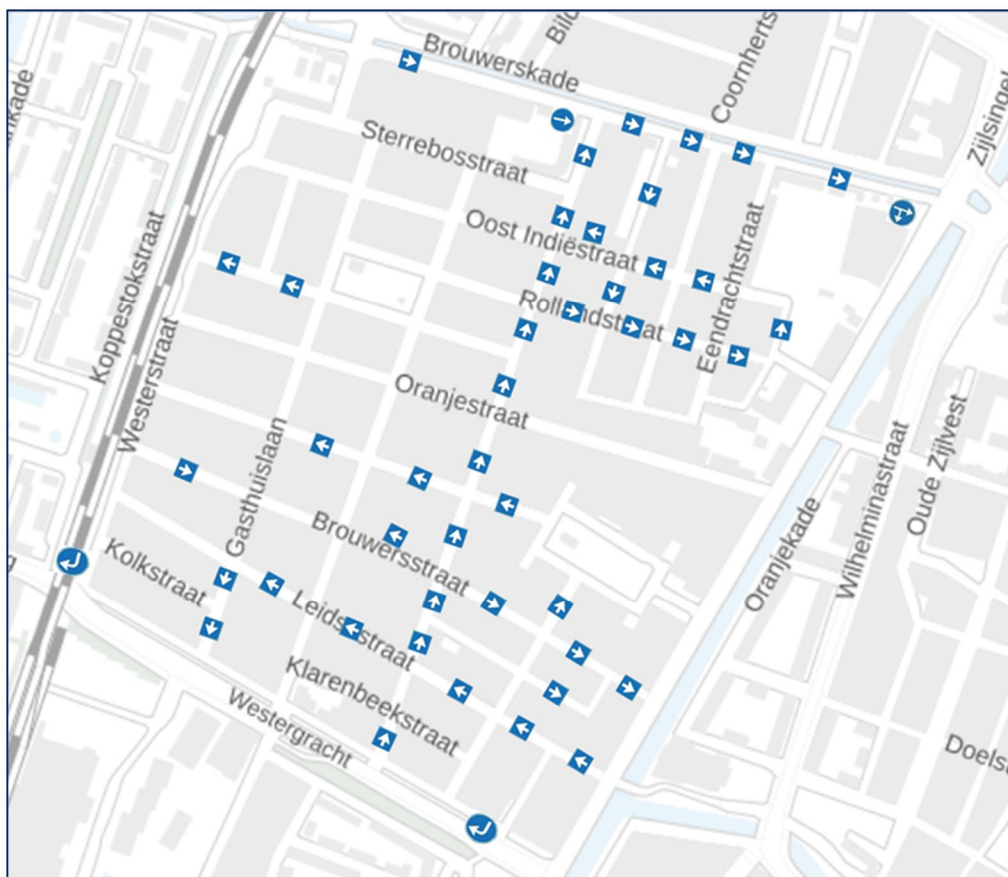
Langs de Westergracht bevindt zich aan de noordzijde een fietsstraat, die zorgt voor de ontsluiting van de aanliggende percelen en die onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsrouten netwerk van Haarlem. De wegen die de wijk in zuidelijke richting ontsluiten, sluiten in een aantal situaties aan op deze fietsstraat en in een aantal gevallen kruisen deze wegen de fietsstraat en sluiten vervolgens aan op de Westergracht zelf. Ook voor een aantal van deze ontsluitende wegen geldt dat er sprake is van een eenrichtingsregime, waardoor niet via alle straten de wijk kan worden in-/uitgereden.

Ten slotte kan de Leidsebuurt aan de noordzijde nog worden bereikt, maar vanwege het éénrichtingsregime op de Brouwersvaart kan verkeer vanaf de Leidsevaart de wijk niet via deze weg inrijden, maar dient de route via de Brouwerskade te worden gevolgd om vervolgens aan de westzijde via de Burgemeester Rampstraat de wijk te benaderen. Het verlaten van de wijk kan aan de noordzijde uiteraard wel via de Brouwersvaart, overigens uitsluitend in oostelijke richting vanwege het geldende éénrichtingsregime op de Brouwersvaart.



2.4. Verkeerscirculatie

Naast het éénrichtingsregime op de eerder genoemde ontsluitende wegen van/naar de Leidsebuurt, zijn ook op een aantal wegen binnen de wijk circulatiemaatregelen voor het gemotoriseerd verkeer van toepassing. De geldende richtingsmaatregelen op deze wegen zijn in figuur 5 weergegeven.



Figuur 5: Richtingsregime Leidsebuurt

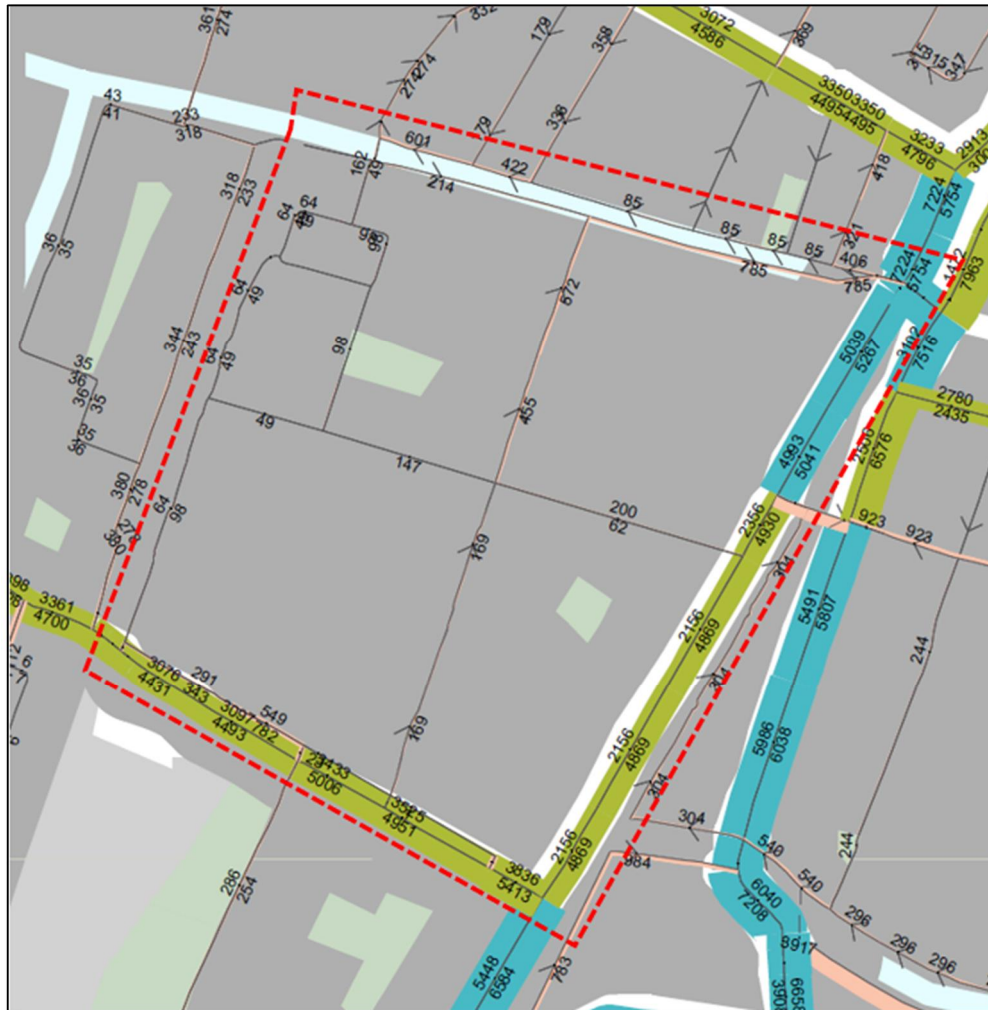
Uit de figuur blijkt dat op een deel van de wegen al een éénrichtingsregime van toepassing is.

2.5. Gebruik

Gedetailleerde gegevens van het gebruik van de wegen binnen de Leidsebuurt door gemotoriseerd verkeer zijn niet beschikbaar. Wel heeft de gemeente Haarlem een verkeersmodel waar een en ander uit kan worden afgeleid, maar dit model bevat overwegend de hoofdwegen en slechts een beperkt aantal wegen binnen de wijk. De betrouwbaarheid van de intensiteiten op de wegen binnen de wijk is daarmee niet heel erg hoog, maar het geeft wel een beeld van de orde grootte van de verkeersbelasting.

De etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel 2014 zijn in figuur 6 weergegeven. Uit de figuur blijkt dat de wegen aan de rand van de wijk (Westergracht en Leidsevaart) de zwaarst belaste wegen zijn. Op het drukste wegvak van de Westergracht rijden ruim 9.200 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op

het drukste wegvak van de Leidsevaart (tussen de Brouwersvaart en Rollandstraat) ligt met circa 10.300 motorvoertuigen per etmaal nog iets hoger.



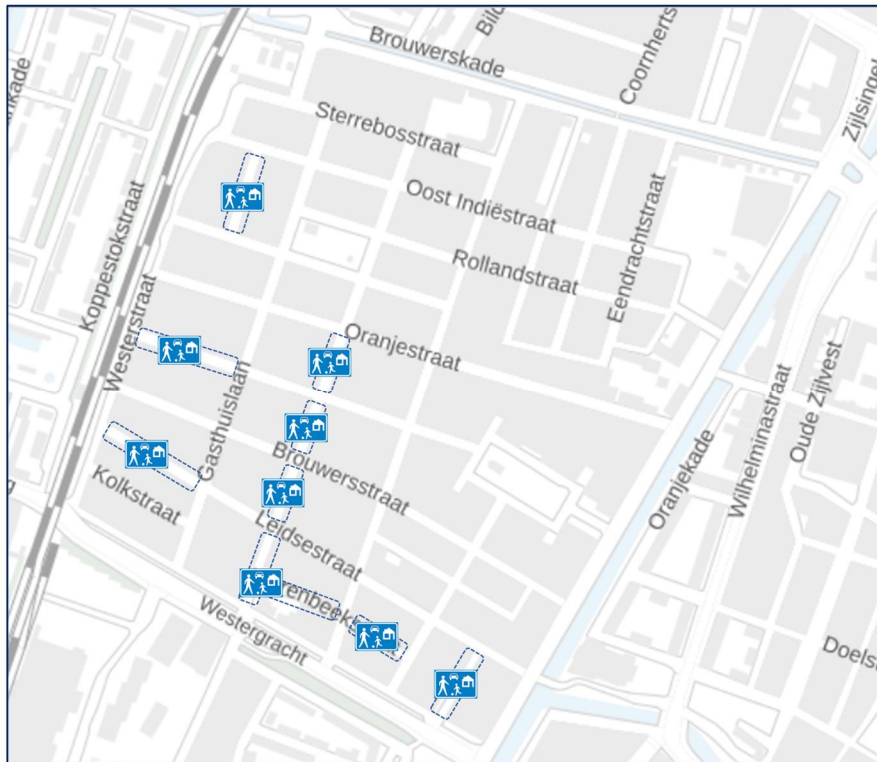
Figuur 6: Etmaalintensiteiten verkeersmodel Haarlem, 2014

Binnen de Leidsebuurt is zoals al aangegeven slechts een beperkt aantal wegen in het verkeersmodel opgenomen. Uit het model kan worden geconcludeerd dat de intensiteiten binnen de wijk niet hoog liggen. Dit is ook niet de verwachting aangezien de wijk, vanwege de ligging binnen de (hoofd)verkeersstructuur van Haarlem en het geldende éénrichtingsregime op een aantal wegen, nagenoeg uitsluitend door bestemmingsverkeer wordt belast. Het model geeft de hoogste verkeersintensiteit aan op het meest oostelijke deel van de Brouwersvaart. Hierop is een etmaalintensiteit van nog geen 800 motorvoertuigen per etmaal aangegeven. Op alle overige wegen in de wijk liggen de etmaalintensiteiten (aanzienlijk) lager, waaruit voorzichtig de conclusie kan worden getrokken dat de wegen niet zwaar door verkeer worden belast.



2.6. Snelheidsregime

De Leidsebuurt maakt onderdeel uit van een 30 km/uur zone en een aantal wegen binnen de wijk is aangeduid als (woon)erf. Deze wegen bevinden zich voornamelijk in het zuidwestelijke gedeelte van de Leidsebuurt (zie figuur 7).



Figuur 7: (Woon)erven Leidsebuurt

2.7. Vormgeving

Over het algemeen kenmerken de wegen in de Leidsebuurt zich door een vrij smal profiel (zie bijvoorbeeld figuur 8). De breedte varieert op de meeste wegen tussen 2,6 meter en 3,4 meter. Volgens de ASVV 2012 dienen erftoegangswegen waarop in twee richtingen mag worden gereden een minimale rijbaanbreedte van 4,80 meter te hebben.

De meeste wegen in de Leidsebuurt zijn dus eigenlijk te smal en tegemoetkomende voertuigen kunnen elkaar niet passeren. De gemeente heeft al op een aantal wegen maatregelen genomen en een éénrichtingsregime ingevoerd, maar op een groot aantal wegen, waar fysiek eigenlijk niet voldoende ruimte is, mag nog steeds in twee richtingen worden



Figuur 8: Waldeck Pymontstraat

gereden. Alleen in het noordwestelijke deel van de Leidsebuurt zijn enkele wegen waar de rijbaanbreedte wel aan de gewenste minimale rijbaanbreedte van 4,80 meter voldoet. In figuur 9 is het profiel van de Burgemeester Rampstraat weergegeven. De weg heeft een breedte van circa 5,2 meter.



Figuur 9: Burgemeester Rampstraat

Met uitzondering van de Brouwersvaart (zie figuur 10) is op alle wegen in de Leidsebuurt elementverharding aanwezig.

Over het algemeen vindt parkeren buiten de rijbaan in langspaarkeervakken plaats. De breedte van deze parkeervoorzieningen varieert tussen 1,5 en 1,8 meter. Op vrijwel alle wegen is (aan beide zijden van de weg) een voetpad aanwezig met variërende breedte.



Figuur 10: Brouwersvaart

2.8. Knelpunten

Op basis van een verkeersschouw ter plaatse en gespreken met de wijkraad van de Leidsebuurt gaan we in het vervolg van deze paragraaf in op een aantal knelpunten ten aanzien van het verkeer. Door de wijkraad zijn niet alleen knelpunten binnen de wijk aangegeven maar ook op de hoofdwegen aan de randen van de wijk. Hoewel de hoofdwegen aan de randen van het gebied in principe buiten de scope van dit onderzoek vallen, worden deze desondanks behandeld in deze notitie en worden voor de aangegeven knelpunten maatregelen voorgesteld. De nadruk ligt echter op het invoeren van circulatiemaatregelen op de wegen binnen de wijk.

• Voertuigen worden klemgereden

Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het nagenoeg op alle wegen onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. In de praktijk wachten tegemoetkomende voertuigen op de kruispunten tot de weg vrij is om hun weg te kunnen vervolgen (zie figuur 11). Indien er zicht op naderend verkeer is, doordat de weg rechtdoor wordt vervolgd, leidt dit meestal niet tot problemen. Nadert er echter verkeer vanuit

een zijweg dan is het zicht op naderend verkeer minder goed en is er een gerede kans dat een voertuig het wegvak, waarover tegemoetkomend verkeer nadert, inrijdt. Als dat het geval is moet een van beide voertuigen



Figuur 11: Tegemoetkomende voertuigen gebruiken de kruispuntenvlak als uitwijkmogelijkheid

achteruitrijden richting het eerstkomende kruispunt om elkaar daar te kunnen passeren. Het achteruitrijden over smalle straten naar een kruispunt waarop het zicht in heel veel gevallen ontbreekt of slecht is, is vanuit verkeersveiligheidsoptiek ongewenst. Zeker in de Leidsebuurt waar relatief gezien weinig ruimte is voor voetgangers (en fietsers), waardoor deze zich met enige regelmaat ook op de rijbaan

bevinden. Afgezien hiervan is het ook ongewenst dat het kruispuntvlak door stilstaande voertuigen wordt geblokkeerd, al moet het effect hiervan vanwege de lage intensiteiten op de wegen in de wijk niet worden overdreven. Er zal nauwelijks sprake zijn van negatieve effecten op de verkeersafwikkeling van (andere) voertuigen.

• **Negatie eenrichtingverkeer**

Zoals aangegeven is op een aantal wegen in de Leidsebuurt een éénrichtingsregime voor gemotoriseerd verkeer van kracht. Uit de verkeersschouw blijkt dat het eenrichting gebod op bepaalde locaties veelvuldig wordt genegeerd. Uit figuur 12 blijkt uit het feit dat tegen de verplichte rijrichting in voertuigen staan geparkeerd dat het éénrichtingsregime wordt genegeerd. Dergelijke situaties kunnen door regelmatige handhaving worden voorkomen, maar worden waarschijnlijk veroorzaakt als gevolg van het (ontbreken van) het éénrichtingsregime op aansluitende wegen. Bij het treffen van maatregelen dient dan ook vooral in deze hoek te worden gezocht. Handhaven is slechts het laatste redmiddel, maar de realiteit wijst ook uit dat dergelijke overtredingen niet hoog op de prioriteitenlijst staan inzake handhaving door de politie.



Figuur 12: Negatie eenrichtingverkeer

• **Aansluiting Westerstraat-Westergracht**

De Westerstraat ligt parallel aan en ten oosten van de spoorlijn. De aansluiting van de Westerstraat op de Westergracht is als voorrangskruispunt vormgegeven, waarbij verkeer vanaf de Westerstraat verplicht naar rechts moet

afslaan. Daarnaast kan de Westerstraat alleen worden ingereden door verkeer vanaf de Westergracht komend vanuit oostelijke richting.

Als de slagbomen van de aanwezige spoorovergang dicht zijn, ontstaan lange wachttijden op de Westerstraat vanwege de wachtrij op de Westergracht. Het wachtende verkeer op de Westerstraat blokkeert hierbij de doorgang van het fietsverkeer. Als de spoorbomen gesloten zijn, zal dit naar verwachting niet heel vaak voorkomen, omdat het verkeer vanaf de Westerstraat zich bij een gesloten spoorboom op moet stellen voor de stopstreep die zich op circa 15 meter voor de aansluiting met de Westergracht bevindt. Bovendien is een eventuele blokkade bij gesloten spoorbomen niet direct een heel groot probleem, aangezien het fietsverkeer dan ook voor het spoor moet wachten. Maar als de spoorbomen (weer) open zijn en het verkeer uit de Westergracht oprijdt tot aan de Westergracht, kan deze blokkade voor fietsverkeer leiden tot ongemak voor deze gebruikersgroep en onveiligheid. Bovendien maken wachtende voertuigen op de Westerstraat het nagenoeg onmogelijk de Westerstraat vanaf de Westergracht in te rijden. Dit speelt uiteraard ook alleen als de spoorbomen weer geopend zijn, mede omdat het verkeer op de Westergracht bij een gesloten overweg zich voor de aansluiting met de Westerstraat dient op te stellen voor het rode licht. Het niet kunnen inrijden van de Westerstraat kan weer stagnatie op de Westergracht (en daaruit volgend verkeersonveiligheid) tot gevolg hebben.



Figuur 13: Aansluiting Westerstraat op Westergracht

- Oversteekbaarheid fietsverkeer Westergracht**

Zoals al aangegeven maakt de Westergracht deel uit van het hoofdfietsnetwerk. Ten noorden bevindt zich parallel aan de Westergracht een fietsstraat. Daarnaast is direct ten zuiden van de Westergracht een fietspad aanwezig, dat op het wegvak tussen de spoorwegovergang en de Van Oosten de Bruijnstraat in twee richtingen mag worden bereden. Op de Westergracht is op een tweetal locaties een fietsoversteek aanwezig. De eerste oversteeklocatie bevindt zich direct voor de spoorwegovergang (zie figuur 14). Hierbij kan het fietsverkeer in twee etappes oversteken, waarbij wij wel opmerken dat het middensteunpunt relatief smal is en de oversteek niet op een logische locatie ligt.



Figuur 14: Fietsoversteek ter hoogte van spoorwegovergang

De tweede oversteeklocatie bevindt zich ter hoogte van de aansluiting Leidsezijstraat op de Westergracht (zie figuur 15). Ook op deze locatie kan het fietsverkeer in twee etappes oversteken, maar is er wel sprake van een relatief smalle middengeleider. Daarnaast is de aansluiting van de Leidsezijstraat op de Westergracht royaal vormgegeven, waardoor er voor fietsverkeer een wat onoverzichtelijke situatie ontstaat. Er ontstaat een soort niemandsland, waardoor het voor overstekend fietsverkeer niet geheel duidelijk is waar dit zich moet opstellen.



Figuur 15: Oversteeklocatie ter hoogte van Leidsezijstraat

In het gebied ten zuiden van de Westergracht, op het voormalige EKP terrein, zullen in toekomst 600 woningen worden gebouwd. Het gebied wordt via de Menno Simonszweg ontloten op de Westergracht. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen zullen de intensiteiten, waaronder ook de intensiteiten van het fietsverkeer, op deze wegen toenemen. Een en ander betekent ook dat het aantal fietsoversteekbewegingen gaat toenemen. Ter hoogte van de Menno Simonszweg is in de



Figuur 16: Voetgangersoversteek ter hoogte van Menno Simonszweg

huidige situatie alleen een voetgangseroversteeklocatie aanwezig (zie figuur 16). Een fietsoversteek ontbreekt op deze locatie.

- **Zicht VRI op Leidsevaart**

Ten slotte wordt de zichtbaarheid van de aanwezige VRI op de Leidsevaart ter hoogte van de Leidsebrug als knelpunt ervaren. Gemotoriseerd verkeer dat vanuit noordelijke richting de VRI voor de Leidsebrug nadert heeft weinig zicht op de VRI, omdat een verkeersbord het zicht op de VRI neemt (zie figuur 17). Als gevolg hiervan zien automobilisten de VRI niet of te laat.



Figuur 17: VRI op Leidsevaart voor Leidsebrug



3. Maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven wij de maatregelen die bij kunnen dragen aan een verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid binnen de Leidsebuurt. In eerste instantie richten we ons op de maatregelen binnen de wijk. In het tweede deel van dit hoofdstuk worden suggesties gedaan om de knelpunten aan de randen van de wijk op te lossen.

3.1. Interne maatregelen

Met uitzondering van een beperkt aantal wegen in het noordwestelijke gedeelte van de Leidsebuurt en rondom het Leidseplein voldoen de meeste wegen in de wijk (bij lange na) niet aan de minimale profielbreedte van 4,80 meter, om verkeer in twee richtingen eenvoudig af te kunnen wikkelen. Als gevolg hiervan maken tegemoetkomende voertuigen gebruik van de kruispuntvlakken als uitwijkmogelijkheden. Dergelijke situaties zijn vanuit verkeerskundig opzicht minder gewenst. Het is dan ook wenselijk om op meer wegen binnen het gebied een eenduidig éénrichtingsregime in te stellen. In het vervolg van deze paragraaf werken wij een plan met circulatiemaatregelen voor de wijk uit, waarbij wij zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande situatie en rekening houden met de bereikbaarheid (en bevoorrading) van aanwezige voorzieningen.

Bij het bepalen van een plan met circulatiemaatregelen spelen meerdere aspecten een rol, die mede de basis vormen voor de keuzes die worden gemaakt. De basis is hierbij gelegd door de geldende rijrichtingen op de Oranjeboomstraat en de Brouwersvaart.

• **Oranjeboomstraat/Brouwersvaart**

In de huidige situatie is op de gehele Oranjeboomstraat een éénrichtingsregime in noordelijke richting van kracht. De Oranjeboomstraat speelt een belangrijke rol bij de bevoorrading van de DekaMarkt. Al eerder in deze rapportage is in detail aangegeven hoe deze supermarkt wordt bevoorraad. In grote lijnen rijdt het bevoorradend verkeer vanaf de Westergracht via de Oranjeboomstraat naar de supermarkt en volgt de route Oranjeboomstraat-Brouwersvaart om de Leidsebuurt weer te verlaten. De rijrichting op de Brouwersvaart dient in stand te blijven, omdat deze weer gekoppeld is aan de rijrichting op de Brouwerskade, die op haar beurt weer gekoppeld is aan de circulatiemaatregelen in de ten noorden gelegen wijk Zijlweg-Oost. Wijziging van de rijrichting op de Brouwersvaart heeft dus verregaande consequenties in en buiten de Leidsebuurt en moet om die reden worden voorkomen. Impliciet betekent dit ook dat de rijrichting op de Oranjeboomstraat in stand moet blijven. Vanwege de ligging van deze weg en de routing van vrachtverkeer dient er namelijk sprake te zijn van een eenduidige richting op de Oranjeboomstraat. Hiermee bedoelen wij dat op (delen van) deze weg geen tegengesteld eenrichtingverkeer kan worden ingesteld. Dit zou voor vrachtverkeer namelijk betekenen dat meer dan nu gemanoeuvreerd moet worden in de wijk, wat gezien de beperkte fysieke ruimte niet gewenst en in veel gevallen zelfs onmogelijk is.

Wij merken op dat er naast de supermarkt nog een aantal andere voorzieningen zijn die moeten worden bevoorraad. Deze voorzieningen worden over het algemeen door kleinere voertuigen bevoorraad, waardoor het instellen/wijzigen



van verplichte rijrichtingen hierop van geringere invloed is. Daarnaast is het wenselijk dat de verplichte rijrichting op (het meest oostelijke deel van) de Leidsestraat in stand blijft. Dit in verband met de aanwezige verkeersregelinstallatie op de aansluiting met de Leidsevaart.

• **Circulatie binnen Leidsebuurt**

Op basis van de hiervoor vastgelegde rijrichtingen zijn de rijrichtingen op alle overige wegen binnen de wijk bepaald. Hierbij is zoveel als mogelijk aangesloten op de bestaande situatie voor zover er al een éénrichtingsregime van toepassing is. Op een beperkt aantal locaties blijft verkeer in twee richtingen mogelijk. Het gaat hierbij om de situaties waarin verkeer in twee richtingen fysiek mogelijk is. Twee richtingen verkeer blijft in stand op het Leidseplein, mede omdat op het Leidseplein een basisschool gevestigd is. Voor het halen en brengen van de kinderen is de bereikbaarheid van de basisschool belangrijk. Daarom is het niet wenselijk om het plein maar in één richting toegankelijk te maken. Tweede locatie waar verkeer in twee richtingen mogelijk blijft is de Burgemeester Rampstraat, het westelijke deel van de Sterrebosstraat en de Westerstraat. De profilering maakt hier zonder problemen verkeer in twee richtingen mogelijk. Ten slotte blijft op de Eendrachtstraat verkeer in twee richtingen mogelijk, dit is nodig vanwege de bevoorradingsmogelijkheden van enkele bedrijven.

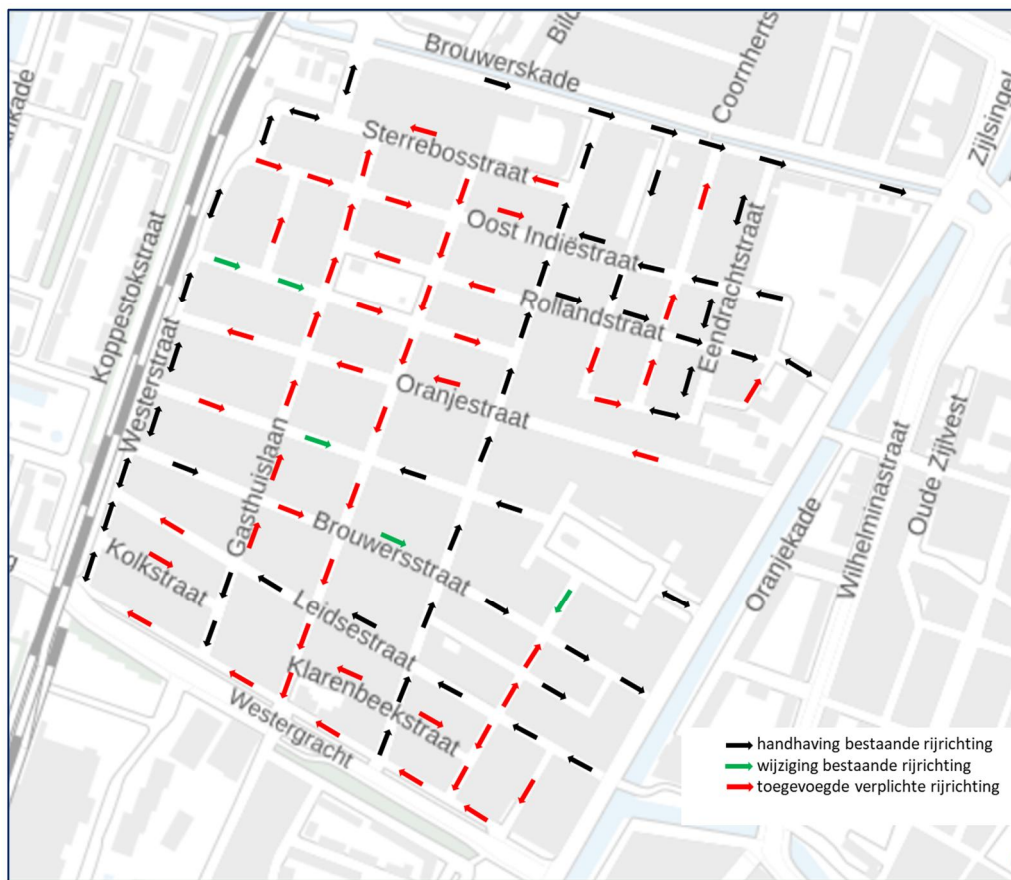
Op alle overige wegen wordt éénrichtingverkeer van toepassing, waarbij voor zover mogelijk is aangesloten op de bestaande rijrichtingen en voor de overige wegen is gekeken hoe deze momenteel in de praktijk worden gebruikt. In een aantal gevallen betekent dit overigens dat de bestaande rijrichting wordt omgedraaid. Hiervoor is gekozen om logische circuitjes te laten ontstaan waardoor elke locatie binnen de wijk zonder veel omrijd afstand kan worden bereikt.

Alle hiervoor beschreven aspecten resulteren in een circulatieplan zoals in figuur 18 weergegeven. In de figuur is onderscheid gemaakt in toegevoegde verplichte rijrichtingen, bestaande rijrichtingen die worden gehandhaafd en bestaande rijrichtingen die worden gewijzigd.

In het 'definitieve' plan zoals dat in figuur 18 is weergegeven is zoals in de inleiding al aangegeven een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het oorspronkelijke plan dat is gepresenteerd op de informatieavond op 13 oktober 2021 in het Badhuis.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Het handhaven van de bestaande rijrichtingen op de De Clercqstraat tussen het Leidseplein en de Voorzorgstraat in plaats van het omdraaien hiervan;
- Het handhaven van verkeer in twee richtingen in de Eendrachtstraat in plaats van het instellen van eenrichtingverkeer in zuidelijke richting;
- Het gedeeltelijke aanpassen van de voorgestelde rijrichtingen in de Brouwersstraat en de Leidsestraat om volledige oost-west verbindingen mogelijk te maken en het westelijk deel van de wijk beter bereikbaar te maken;
- Het omdraaien van de voorgestelde rijrichting op de Westergracht, in verband met de overwegende rijrichting van fietsverkeer en bereikbaarheid van de Bavo school. Deze aanpassing heeft ook geleid tot enkele aanpassingen van de rijrichting op enkele wegen in het zuidoostelijke deel van de wijk ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



Figuur 18: Circulatiemaatregelen Leidsebuurt

Daarnaast is er een verzoek gedaan de verkeersveiligheidssituatie ter plaatse van de aansluiting van de Jan van Nieuwenhuijzenstraat op het Leidseplein te verbeteren in verband met de veiligheid van overstekende schoolkinderen. Op basis hiervan stellen wij voor de aansluiting nadrukkelijker als uitritconstructie en compacter vorm te geven. Deze maatregel staat echter los van de voorgestelde circulatiemaatregelen.

3.2. Overige maatregelen

Naast de maatregelen binnen de wijk doen wij in deze paragraaf suggesties om de knelpunten aan de rand van de wijk op te lossen. Het gaat hierbij om een eerste aanzet tot maatregelen die in veel gevallen nog verder uitgewerkt moeten worden. Hierbij houden wij dezelfde volgorde aan als bij de knelpuntbeschrijving.

- **Aansluiting Westerstraat-Westergracht**

Vanwege de ligging van deze locatie nabij het spoor en als gevolg hiervan mogelijke verstoring van de verkeersafwikkeling en negatieve effecten op de verkeersveiligheid kan worden overwogen deze aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op te heffen en de Westerstraat via de parallelweg aan te laten sluiten op de Westergracht ter hoogte van de Voorzorgstraat. Deze maatregel kan echter niet op draagvlak vanuit de wijk rekenen en is om die reden niet meer in de planvorming opgenomen.



- **Oversteekbaarheid fietsverkeer Westergracht**

Op diverse locaties zijn knelpunten aangegeven met betrekking tot de oversteekbaarheid van de Westergracht door fietsverkeer. Mede gezien de ontwikkelingen op het EKP terrein adviseren wij de fietsstructuur en de situering van de oversteeklocaties nog eens tegen het licht te houden. In algemene zin kan wel worden opgemerkt dat het de voorkeur heeft de middengeleiders te verbreden om de ruimte voor fietsverkeer om zich op te kunnen stellen te vergroten. Deze is momenteel aan de krappe kant. Bovendien kan door het vormgeven van de fietsoversteek ter hoogte van de middengeleider in een rode kleur de herkenbaarheid voor het fietsverkeer worden vergroot.

Met betrekking tot de aansluiting van de Leidseijstraat merken wij op dat het fietspad ten noorden van de Westergracht abrupt eindigt voor de Leidseijstraat en dat ter hoogte van de aansluiting een plateau is aangelegd. Om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren bevelen wij aan om het begin van de fietsstraat te verleggen naar het einde van het fietspad en de aansluiting op de Westergracht als uitritconstructie vorm te geven. Op deze manier wordt de aanwezigheid van het fietsverkeer voor autoverkeer dat vanaf de Westergracht richting de Leidseijstraat en de fietsstraat afslaat verduidelijkt.

- **Zicht VRI op Leidsevaart**

Om het zicht op de VRI Leidsevaart – Leidsestraat te verbeteren adviseren wij de zicht belemmerende bebording te verwijderen en elders op te hangen.

- **Links afslaan Brouwersvaart**

Door de inwoners van de wijk is tijdens de informatieavond verzocht om links afslaan vanaf de Brouwersgracht in de richting van de Zijlweg mogelijk te maken, zodat de lus via de Raaksbruggen niet hoeft te worden gemaakt. Deze oplossing is echter in verband met benodigde aanpassingen in de verkeersregelininstallatie en de effecten die dat heeft op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid niet mogelijk gebleken.



4. Conclusie

De Leidsebuurt kenmerkt zich door smalle straten en dichte bebouwing. Op een deel van de straten is, waarschijnlijk mede als gevolg van de smalle profielen, een éénrichtingsregime van kracht, maar dat is niet overal het geval. Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het nagenoeg op alle wegen onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. Tegemoetkomende voertuigen gebruiken de kruispuntvlakken als uitwijkmogelijkheden, een situatie die verkeerskundig gezien niet wenselijk is. De vraag is dan ook of niet op meer wegen dan nu het geval is een éénrichtingsregime gewenst is.

Om deze vraag te beantwoorden is eerst een analyse van de huidige verkeerssituatie gemaakt. De Leidsebuurt heeft een typische woonfunctie en naast een aantal voorzieningen zoals een supermarkt en kleine winkels horen een basisschool en een buurthuis tot de belangrijkste functies. Voor de ontsluiting van de wegen vanaf het oosten/noorden wordt voornamelijk de Leidsevaart gebruikt en in zuidelijke richting ontsluit de wijk op de Westergracht. In de wijk zelfs worden de meeste voertuigen afgewikkeld via de Oranjeboomstraat, Oranjestraat en Brouwersvaart, waarbij de intensiteiten laag zijn en in lijn liggen met de functie van de wegen, namelijk verblijven.

Met uitzondering van enkele wegen in het (noord)westen van de Leidsebuurt voldoet de profielbreedte van de rijloper niet aan de minimale breedte van 4,80 meter voor tweerichtings wegen. Omdat er vrijwel nergens fysieke ruimte beschikbaar is om de rijbaanbreedte te vergroten en het niet wenselijk is om parkeerplaatsen op te heffen is het instellen van een éénrichtingsregime een goede oplossing om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren. Voor het bepalen van dergelijke circulatiemaatregelen is het belangrijk de bereikbaarheid naar/vanaf de wijk en in de wijk te waarborgen. Er dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met bevoorradingsroutes en het huidige gebruik van de wegen.

Op basis hiervan is een plan met circulatiemaatregelen voor de Leidsebuurt opgesteld. Hierbij is ervoor gekozen zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande circulatiemaatregelen en voor de overige wegen de meest gewenste rijrichting te bepalen op basis van het huidige gebruik. Vervolgens zijn circuitjes opgesteld om alle locaties binnen de wijk zo eenvoudig mogelijk en zonder grote omrijdafstanden te kunnen bereiken en te kunnen verlaten.

Naast circulatiemaatregelen stellen wij nog een aantal maatregelen voor. In hoofdlijnen betreffen deze maatregelen het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Westergracht door fietsverkeer, het verplaatsen van bebording nabij de VRI Leidsevaart – Leidsestraat en het realiseren van een maatregel ter hoogte van de aansluiting van de Jan Van Nieuwenhuijzenstraat op het Leidseplein.

Ten slotte zijn er nog twee aspecten die de aandacht verdienen. Ten eerste is het gewenst de bestaande bebording te controleren op compleetheid. Geconstateerd is dat enkele borden ontbreken en in een aantal gevallen het onderbord uitgezonderd fietsverkeer niet aanwezig is. Laatste aspect betreft de verplichte rijrichting in De Clercqstraat. Vanwege de bevoorrading van de



DekaMarkt rijdt bevoorradend vrachtverkeer bij het verlaten van De Clercqstraat tegen de verplichte rijrichting in. De oplossing kan worden gevonden in het laten ingaan van de verplichte rijrichting op circa 30 meter vanaf de Oranjeboomstraat.