

Onderwerp	Verkeersbesluit "Aalmarktproject"
------------------	-----------------------------------

Besluiten:

1. Het verkeersbesluit "Aalmarktproject" met de bijbehorende tekening St 12008 *ongewijzigd* vast te stellen.

Perssamenvatting:

Perssamenvatting:

Het verkeersbesluit "Aalmarktproject" betreft het gebied tussen de Haarlemmerstraat en de Breestraat. De Stille Rijn, een deel van de Lange Mare en de Aalmarkt maken daarmee ook onderdeel uit van het plangebied.

Uitgangspunt van het Aalmarktproject is het versterken van het kernwinkelgebied door het toevoegen van winkelformules. Ten behoeve van een goede circulatie van het winkelend publiek is in het nieuwe winkelgebied een nieuwe steeg gedacht en een nieuwe brug gepland over de Stille Rijn als verbinding tussen deze 'Nieuwe steeg' en de Stille Mare. Hiermee ontstaat een zogenaamde 'winkelacht' tussen Haarlemmerstraat en Breestraat.

Het verkeersbesluit "Aalmarktproject" is gericht op het uitbreiden van het autoluwe centrum om een prettig winkelklimaat te scheppen. Op de Stille Rijn, de Aalmarkt en een gedeelte van de Lange Mare (vanaf de Haarlemmerstraat tot aan de Van der Werfstraat) worden voor motorvoertuigen venstertijden ingesteld.

VERKEERSBESLUIT

Aalmarkt
(tekening ST 12008)

Burgemeester en wethouders;

Overwegende,

dat het programma Binnenstad alle plannen omvat om de binnenstad van Leiden in de komende jaren nog aantrekkelijker te maken;

dat daarmee de gemeente drie doelen wil bereiken namelijk toename van bezoek aan het centrum, meer besteding, meer waardering voor de binnenstad;

dat de Kadernota bereikbaarheid is ontwikkeld om deze drie doelen te bereiken en om die reden ook deel uit maakt van het programma Binnenstad;

dat de Kadernota bereikbaarheid door de gemeenteraad van Leiden is vastgesteld op 29 mei 2009;

dat hierin ontwikkelingsplannen ter verbetering van het vervoersnetwerk in Leiden worden voorgesteld;

dat ook een lange termijn visie bereikbaarheid (2025) wordt gepresenteerd;

dat in deze visie wordt geschetst hoe het verkeerssysteem in Leiden het best georganiseerd zou kunnen worden met als doel om de stad op de lange termijn optimaal te kunnen ontwikkelen en bereikbaar te houden;

dat een hoofddoelstelling van Leiden is om verkeer van en naar de stad mogelijk te maken met goede routes en daarmee doorgaand verkeer door het historische centrum te beperken;

dat betekent dat het aantal doorgaande autobewegingen in de binnenstad zo veel mogelijk teruggebracht dient te worden;

dat uitgangspunt is dat de binnenstad voor bevoorrading - en bestemmingsverkeer (bewoners) goed bereikbaar moet blijven;

dat het Aalmarktproject een belangrijke bijdrage levert aan de doelstelling van het Programma Binnenstad en dus ook aan de Kadernota;

dat het verkeersbesluit "Aalmarkt" het gebied tussen de Haarlemmerstraat en de Breestraat betreft;

dat het uitgangspunt van het Aalmarktproject is het versterken van het kernwinkelgebied door het toevoegen van winkelformules;

dat ten behoeve van een goede circulatie van het winkelend publiek in het nieuwe winkelgebied een nieuwe steeg is gedacht; 'de Nieuwe steeg';

dat bovendien een nieuwe brug is gepland over de Stille Rijn als verbinding tussen deze 'Nieuwe steeg' en de Stille Mare;

dat hiermee een zogenaamde 'winkelacht' ontstaat tussen Haarlemmerstraat en Breestraat;

dat In het Aalmarktgebied, conform het opgestelde stedenbouwkundig plan Aalmarkt diverse ontwikkelingen in gang worden gezet, die van invloed zijn op de intensiteiten en routeverdeling van het voetgangers- en fietsverkeer;

dat het betreft de volgende ontwikkelingen betreft:

- Aanleg van een fietsparkeerkelder onder de V&D van 1.000 stallingen;
- Extra verhuurbaar winkeloppervlak van 8.000m²;
- Een Nieuwe Steeg krijgt een winkelfunctie,
- Verwijderen Waaghoofdbrug die de Stille Mare met de Mandenmakerssteeg verbindt;
- Aanleg nieuwe, bredere brug die de Stille Mare met de Nieuwe Steeg gaat verbinden;

dat om de ontwikkelingen te verwezenlijken de volgende verkeerskundige maatregelen moeten worden genomen;

1. Autoluw maken van Stille Mare, Stille Rijn (vanaf perceelgrens Stille Rijn 5-6) en Lange Mare tot de Carensteeg

dat de Stille Mare deel uitmaakt van de nieuwe verbinding tussen de Breestraat en de Haarlemmerstraat;

dat het aantal voetgangers en fietsers dat van deze verbinding gebruik maakt en zal maken aanzienlijk is;

dat bovendien de toekomstige nieuwe brug niet meer haaks op de weg staat, maar onder een hoek;

dat hierdoor het eind van de brug minder logisch aansluit op de Stille Rijn;

dat dit voor de weggebruikers onduidelijkheid kan oproepen met betrekking tot de voorrang;

dat fietser richting de Stille Mare voorrang hebben op het autoverkeer dat via de Stille Rijn de Stille Mare oprijdt;

dat het voordeel is dat fietsers op de brug goed zicht hebben op de Stille Rijn;

dat hetzelfde geldt voor voertuigen op de Stille Rijn;

dat voor fietsers vanuit de Stille Mare richting de nieuwe brug de situatie lastiger is en het de vraag is of fietsers auto's verwachten, terwijl de auto ook nog voorrang heeft op de fietser;

dat dit probleem fysiek dit probleem lastig oplosbaar is;

dat binnen het Aalmarktplan dan ook is gekozen het gebied autoluw te maken en niet alleen op zaterdag zoals nu het geval is;

dat laden en lossen is toegestaan overeenkomstig de Haarlemmerstraat regeling;

dat de fysieke afsluiting geplaatst zal worden na de parkeergarage op de Stille Rijn;

dat op de Stille Rijn en Stille Mare geen reguliere parkeerplaatsen zijn;

dat op de Stille Rijn wel 3 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen en dat deze worden verplaatst naar de Lange Mare, zodat de Haarlemmerstraat en de Hartenbrugkerk goed bereikbaar blijven;

dat voorgesteld wordt ook de Lange Mare voor zover gelegen tussen de Van der Werfstraat en de Haarlemmerstraat voor autoverkeer af te sluiten;

2. Deels afsluiten Aalmarkt voor gemotoriseerd verkeer

dat een groot deel van de Aalmarkt vanaf de Maarsmansteeg tot aan de Mandenmakerssteeg nu al autovrij is;

dat dit gebied uitgebreid wordt tot de Stadsgehoorzaal;

dat de Aalmarkt daarmee onderdeel wordt van het autovrije deel van de binnenstad waar de voetganger en fietser het primaat heeft;

dat laden en lossen hoofdzakelijk plaatsvindt aan de Breestraat en binnen de daar geldende venstertijden;

dat op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag het mogelijk is op de Aalmarkt te bevoorraden binnen de venstertijden;

dat op woensdag en zaterdag dit niet mogelijk is door de reguliere weekmarkt;

dat er geen laad en losplaatsen worden ingericht op de Aalmarkt;

dat het laden en lossen op de rijbaan plaatsvindt vergelijkbaar met de situatie op de Haarlemmerstraat;

dat het laden en lossen voor de Stadsgehoorzaal zoveel mogelijk inpandig plaatsvindt;

dat op straat rekening is gehouden met de draaicirkel die de vrachtwagen nodig heeft om in te draaien en hierdoor de bomenrij kort wordt onderbroken;

dat de grootste vrachtwagens tijdelijk op straat zullen blijven staan;

dat de 3 parkeerplaatsen langs de Aalmarkt tussen de Vrouwensteeg en de Stadsgehoorzaal bereikbaar blijven;

3. Toegankelijkheid nieuwe brug voor voetgangers en fietsers

Nieuwe brug

dat in het stedenbouwkundig plan Aalmarkt een breedte van 6,00 meter voor de nieuwe brug wordt genoemd;

dat in het rapport "Onderzoek effecten stedenbouwkundig plan Aalmarkt op langzaam verkeerstromen" (van het bureau voor Verkeer, infra en mobiliteit Megaborn) eveneens een breedte van 6,00 meter voor de nieuwe brug wordt genoemd.

dat belangrijk uitgangspunt om te bepalen wat de dimensionering van de nieuwe brug dient te zijn, is of men op basis van de voetgangersintensiteiten ook op het drukste moment de fietser nog wil faciliteren;

dat immers doordeweeks en op de zondag waarschijnlijk een volledige menging mogelijk zal zijn;

dat alleen op de koopavond en de zaterdag dit niet meer op zal gaan vanwege te hoge voetgangersintensiteiten;

dat door de toevoeging van 8.000 m² winkeloppervlak de voetgangerstromen zullen gaan toenemen;

dat bij een volledige menging, rekeninghoudend met de koopavond en de zaterdag, een brugbreedte van 9,00 a 10,00 meter benodigd zou zijn;

dat dit echter ruimtelijk niet wenselijk is;

dat In het fietsbeleid van de gemeente Leiden aangegeven is, dat de doorstroming van de fietser in het binnenstedelijk netwerk niet te allen tijde optimaal kan worden gefaciliteerd;

dat een voorbeeld hiervan de Haarlemmerstraat is, waar gedurende de winkeltijden fietsen niet is toegestaan, terwijl deze straat wel onderdeel uitmaakt van het binnenstedelijke fietsnetwerk;

dat indien geaccepteerd wordt dat de fietser op de drukke momenten niet gefaciliteerd kan worden, er twee oplossingsrichtingen zijn: of het fietsverkeer wordt verboden op bepaalde venstertijden, wanneer de voetgangersstromen het grootst zijn, zoals de zaterdag, of er wordt niets geregeld waarbij er vanuit wordt gegaan dat fietsers op de drukke momenten zelf een alternatief zal kiezen;

dat alles overwegende is gekozen voor de laatste optie temeer daar in de publicaties van het fietsberaad, publicatie 8 en in CROW publicatie 230 melding wordt gemaakt van een sterk zelfregulerende gedrag van de fietser;

dat voornamelijk dan ook geen restrictieve maatregelen voor de fietser op de brug worden ingesteld;

dat indien de voetgangersstromen zodanig hoog worden, fietsers de fiets aan de hand zullen nemen omdat fietsen fysiek onmogelijk wordt of zij zullen alternatieve routes gaan nemen en omrijden via de fietsroutes van hogere orde, zoals de Prinsessekade aan de westkant binnenstad en Hooigracht aan de oostkant;

dat wat betreft de toegankelijkheid van de Nieuwe brug voor mensen met loopbeperkingen waaronder rollatorgebruikers, rolstoelgebruikers en scootmobielen onderzoek is gedaan door het bureau Bouw Advies en Toegankelijkheid;

dat geconcludeerd is, dat het ontwerp qua hellingshoek in alle redelijkheid aan de eisen van toegankelijkheid voldoet;

4. toegankelijkheid nieuwe winkelstraat voor voetgangers en fietsers

dat de 'Nieuwe Steeg' tot stand komt door het uitbreken van een gedeelte van de bebouwing tussen de Aalmarkt en de Breestraat;

dat het vervolgens de bedoeling dat daar een interessant winkelstraatje gaat ontstaan;

dat de straat dan vervolgens deel uitmaakt van het winkelachtje, zoals in het Stedenbouwkundig plan Aalmarktgebied is benoemd;

dat met de verlegging van de brug die vervolgens aan de zuidzijde uitkomt op de Nieuwe Steeg er een logische verbinding ontstaat voor de voetgangers;

dat de straatbreedte van de Nieuwe Steeg 6,00 meter en met deze dimensionering van de Nieuwe Steeg deze verkeerskundig voldoet aan de CROW richtlijnen voor gewenste dimensionering;

dat op basis van twee schouwen is gebleken dat op de Haarlemmerstraat, als er een groot aantal voetgangers lopen, de fietsers over het algemeen met de fiets in de hand de verplaatsing continueren;

dat indien de Nieuwe Steeg ook het uiterlijk aanzien krijgt van een winkelgebied het in de verwachting ligt dat fietsers of de route via de Mandenmakerssteeg gaan fietsen of afstappen;

dat op basis van de fietstellingen op de brug is gebleken dat nagenoeg al het fietsverkeer rechtdoor naar de Mandenmakerssteeg rijdt of vanuit de brug linksafslaat de Aalmarkt op;

dat houdt in dat in de nieuwe situatie ongeveer de helft van het fietsverkeer de Mandenmakerssteeg in gaat rijden en het overige fietsverkeer richting de Aalmarkt, als na de venstertijden een fietsverbod in de Nieuwe Steeg geldt;

dat voornamelijk wordt geen restrictieve maatregelen voor de fietser in de steeg worden ingesteld;

dat de 'Nieuwe Steeg' een hoogtebeperking kent en niet toegankelijk is voor voertuigen;

dat het laden en lossen op de Breestraat of op de Aalmarkt plaatsvindt;

5. laden en lossen op de Breestraat

dat de ontwikkeling van het Waagblok leidt tot wijziging van de bevoorrading;

dat nu het laden en lossen voor V&D plaats vindt in het 'gat van Van Nelle';

dat na realisering van de grootschalige verbouwing van V&D de bevoorrading zal plaatsvinden vanaf de openbare weg aan de zijde van de Breestraat;

dat het laden en lossen t.b.v. het Waagblok niet los gezien kan worden van de bevoorradingsproblematiek in de rest van de Breestraat;

dat het laden en lossen op de Breestraat in relatie met de vele fietsers en bussen ook nu al niet optimaal is;

dat bij de herinrichting van de Breestraat, die naar verwachting in tijd gelijk of vlak na de oplevering van de gerenoveerde V&D zal plaatsvinden, aandacht aan deze problematiek zal worden besteed en naar een definitieve oplossing zal worden gezocht;

dat tijdelijk door middel van de inrichting ervoor zal worden gezorgd, dat er geen bevoorradingsactiviteiten plaatsvinden op locaties waar dat niet gewenst is, zoals de ingang van de toekomstige fietsenstalling, dan wel ter hoogte van stegen;

dat laden en lossen slechts is toegestaan in de venstertijden van de Breestraat, waardoor de rest van de dag voetgangers en fietsers geen hinder ondervinden van het bevoorradend verkeer;

dat de hierna genoemde wegen onder beheer zijn van en gelegen binnen de gemeente Leiden;

dat ter zake overleg is gevoerd met de politie Hollands Midden;

gelet op de bepalingen van de Wegenverkeerswet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, op artikel 15, lid 1, Wegenverkeerswet 1994 juncto artikel 12 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en artikel 15, lid 2 Wegenverkeerswet 1994.

BESLUITEN

Maarsmansteeg

Te handhaven de borden model G7 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een voetpad aan weerszijden van de Maarsmansteeg;

Mandenmakerssteeg

Te verwijderen het bord model L8 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een doodlopende weg voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers;

Te plaatsen een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen;

Toekomstige steeg tussen Breestraat 66 en Aalmarkt 15

Te plaatsen een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen.

Vrouwensteeg

Te verwijderen het bord model B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een verplichting voorrang te verlenen aan bestuurders aan de zijde van de Boommarkt.

Te plaatsen een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen.

Aalmarkt

Te verwijderen het bord model L8 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een doodlopende weg voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers ter hoogte van de Vrouwensteeg.

Te plaatsen het bord model C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een geslotenverklaring voor bestuurders in de richting van de Vismarkt voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers ter hoogte van Aalmarkt 7 ondersteund door een fysieke afsluiting.

Te verwijderen het bord model C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een geslotenverklaring voor bestuurders in de richting van de Vismarkt voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers ter hoogte van Aalmarkt 19 ondersteund door een fysieke afsluiting.

Stille Rijn

Te verwijderen het bord model C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een geslotenverklaring voor bestuurders in de richting van de Haarlemmerstraat voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers;

Te handhaven het bord model L8 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een doodlopende weg te verwijderen een onderbord met de tekst: "na 100m geldt op zaterdag van 11.00 tot 18 uur", te voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers , te voorzien van het onderbord met de tekst "laden en lossen toegestaan van 4.30 – 11.00 uur. en het onderbord na 50 m;

Te plaatsen een fysieke afsluiting voor motorvoertuigen ter hoogte van Stille Mare 6a

Te verwijderen 3 borden model E6 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een gehandicaptenparkeerplaatsen tegenover nummer 14, 15 en 16.

Te verwijderen het bord model B7 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van het verlenen van voorrang aan bestuurders op de kruisende weg ter hoogte van de fiets/voetbrug.

Stille Mare

Te verwijderen het bord model E2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van verbod om stil te staan ter hoogte van Stille Rijn 8.

Te plaatsen het bord model C12 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen ter hoogte van Haarlemmerstraat 129.

Te verwijderen het bord model C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een geslotenverklaring voor bestuurders in de richting van de Stille Rijn voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers

Lange Mare

Te verwijderen het bord model C2 en van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van een geslotenverklaring voor bestuurders in de richting van de Stille Mare voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers ter hoogte van de Vrouwenkerkchoorsteeg.

Te plaatsen het bord model C12 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen ter hoogte van de voorzien van het onderbord OB54 uitgezonderd (brom)fietsers en het onderbord met de tekst "Laden en lossen toegestaan tussen 4.30 – 1100 uur en de tekst na 80 m;

Te plaatsen de borden model E6 van bijlage 1 van het RVV ter aanduiding van drie gehandicaptenparkeerplaats

Breestraat

Te verwijderen de borden model L2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter aanduiding van de aanleg van een voetgangersoversteekplaats, zoals bedoeld in artikel 49.2 van het RVV 1990 ter hoogte van Breestraat 72.

Dat de bovengenoemde maatregel geldt op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening.

Leiden,

Burgemeester en wethouders voornoemd,

De Secretaris,

de Burgemeester,

