

Gemeente Leiden, ontwerp verkeersbesluit Jan van Houtkade – Koepoortsbrug; herinrichting

Situatietekeningen bladen 1 en 2:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden,

Gelet op hoofdstuk II paragraaf 2 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en de Bevoegdhedenregeling gemeente Leiden, waarin de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten is voorbehouden aan de managers van het cluster Stedelijke Ontwikkeling,

Overwegingen ten aanzien van het besluit

de Jan van Houtkade langs de zuidrand van de Leidse binnenstad ligt;

de Koepoortsbrug als verbinding tussen de Doezastraat en de Herenstraat over het water van de Zoeterwoudsesingel een belangrijke toegang tot de binnenstad vormt;

de Jan van Houtkade, de Koepoortsbrug, de Witte Singel, de Zoeterwoudsesingel en de Korevaarstraat ten zuiden van de Hoefstraat als gebiedsontsluitingsweg zijn ingericht;

op deze wegen een maximumsnelheid van 50 km/h geldt, behalve op de Witte Singel, waar een maximumsnelheid van 30 km/h is ingesteld;

de aansluitende wegen ten noorden van de Jan van Houtkade, namelijk de Doezastraat en de Sint Jacobsgracht, en ten zuiden van de Witte Singel-Zoeterwoudsesingel, de Herenstraat, als erftoegangsweg zijn ingericht en deel uitmaken van een 30km/h-zone;

op de voor autoverkeer doodlopende Boisotkade weliswaar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt, doch deze weg is ingericht als erf;

al deze wegen, behalve het genoemde deel van de Korevaarstraat, in de Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030 'Leiden Duurzaam Bereikbaar' als verblijfsgebied zijn gecategoriseerd;

de Koepoortsbrug met directe omgeving en de Jan van Houtkade worden heringericht, onder meer ter bevordering van de verkeersveiligheid en de algehele verblijfskwaliteit;

de route Doezastraat-Herenstraat over de Koepoortsbrug een belangrijke fietsroute is, ook voor scholieren; over de Jan van Houtkade en de Koepoortsbrug de bussen van twee stadsbuslijnen van de Korevaarstraat naar de Witte Singel rijden, terwijl zij via de Zoeterwoudsesingel retour rijden;

het verkeer op deze route thans voorrang heeft, doordat de Doezastraat, de Boisotkade en de Herenstraat met een uitritconstructie op de kruispunten aan beide einden van de Koepoortsbrug uitkomen en doordat het verkeer vanaf de Koepoortsbrug voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf de Witte Singel;

automobilisten op de Witte Singel-Zoeterwoudsesingel daardoor vaak hard doorrijden;

fietsers op de hoofdroute via de Herenstraat en de Koepoortsbrug vaak ook doorrijden zonder voorrang te verlenen; er daardoor op het kruispunt aan de zuidkant van de Koepoortsbrug gevaarlijke situaties voorkomen en ongelukken gebeuren;

fietsers ook aan de andere kant van Koepoortsbrug vaak doorrijden zonder het verkeer vanuit de Jan van Houtkade voorrang te verlenen;

het ter bevordering van de verkeersveiligheid en het fietsverkeer wenselijk is de noord-zuid-fietsroute voorrang te geven;

uit een verkeerssimulatiestudie blijkt dat dit kan zonder dat het tot problemen in de doorstroming leidt, afgezien van soms een korte wachtrij op de Witte Singel;

daarom de uitritconstructies van de Doezastraat en de Herenstraat worden verwijderd en vervangen door over enige afstand naar achteren in de weg teruggelegde drempels, de voorrangsregeling op het kruispunt Koepoortsbrug-Zoeterwoudsesingel-Herenstraat-Witte Singel wordt gewijzigd, zodat het verkeer vanaf de Witte Singel voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf de Koepoortsbrug en op het kruispunt Doezastraat-Jan van Houtkade-Koepoortsbrug(-Boisotkade) een voorrangsregeling wordt ingesteld, zodat het verkeer vanaf de Jan van Houtkade voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf de Koepoortsbrug;

de Boisotkade met een uitritconstructie aangesloten blijft; om deze voorrangsregeling te kunnen instellen de Koepoortsbrug niet in een 30 km/h-zone wordt opgenomen, maar de maximumsnelheid 50 km/h blijft;

de Koepoortsbrug niettemin als rijbaan met gemengd verkeer wordt vormgegeven;

deze rijbaan om de functie als voorrangsweg te benadrukken, om daarvoor markering te kunnen aanbrengen en om de wringingsbelasting door de bussen en het overige zware verkeer in de bochten te kunnen weerstaan niettemin met de aansluitende kruispunten in asfaltverharding wordt uitgevoerd, met bij de kruispunten overrijdbare middeneilanden in bestrating;

op de Koepoortsbrug thans langs beide zijden fietsstroken liggen;

deze dus komen te vervallen; op de Koepoortsbrug thans langs beide zijden laad- en losvakken liggen; uit onderzoeken uit 2017 en 2021 blijkt dat deze nauwelijks gebruikt worden;

deze daarom opgeheven kunnen worden; de voetgangersoversteekplaatsen bij de Koepoortsbrug over de Jan van Houtkade, de Witte Singel en de Zoeterwoudsesingel gehandhaafd blijven;

op de Jan van Houtkade eenrichtingsverkeer van de Korevaarstraat naar de Doezastraat en de Koepoortsbrug geldt, ook voor fietsers en bromfietzers; de Jan van Houtkade in deze richting een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en een vrijliggend fietspad heeft, beide in asfaltverharding;

dit fietspad echter niet als verplicht fietspad of fiets/bromfietspad of onverplicht fietspad aangeduid staat;

de Jan van Houtkade wordt heringericht als erftoegangsweg met gemengd verkeer en een maximumsnelheid van 30 km/h;

de weg daarbij onderdeel van de aangrenzende 30 km/h-zone wordt; het fietspad verdwijnt;

de rijbaan bestraat wordt; het door de snelheidsverlaging tot 30 km/h verantwoord wordt fietsers en bromfietzers uit te zonderen van het eenrichtingsverkeer;

dit om het handhaven van overbodige regels te voorkomen en het fietsen te bevorderen ook wenselijk is;

het vanwege de in te stellen voorrangsregeling op het kruispunt met de Doezastraat en de Koepoortsbrug noodzakelijk is de 30 km/h-zone op enige afstand voor dit kruispunt te beëindigen;

het logisch is om dit voor de bushalte te doen, ter hoogte van nummer 2;

daarom hier ook de verharding van de rijbaan overgaat van bestrating in asfalt;

de kruising met de Sint Jacobsgracht als gelijkwaardige kruising met een plateau wordt vormgegeven;

er ter hoogte van nummer 28 een extra snelheidsremmer in de vorm van een plateau komt; de aansluiting op de Korevaarstraat als uitritconstructie wordt vormgegeven;

hier thans een uitsluitend door zebramarkering aangeduide voetgangersoversteekplaats ligt; deze voetgangersoversteekplaats door de aanleg van de uitritconstructie vervalt;

deze verkeersmaatregelen worden genomen met een doel als beoogd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994;

overleg is gepleegd met (de gemachtigde van) de korpschef van de politie, die een negatief advies heeft gegeven ten aanzien van de genoemde verkeersmaatregelen onder meer aangezien er geen afdoende snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen;

de onder 'besluiten' genoemde borden zijn vastgesteld in bijlage 1 van het RVV 1990;

de onder 'besluiten' genoemde (delen van) wegen in beheer zijn bij de gemeente Leiden;

ZIJN VOORNEMENS TE BESLUITEN

1. de 30km/h-zone in de zuidwest binnenstad uit te breiden met de Jan van Houtkade tussen de Korevaarstraat en nummer 2 door het plaatsen van borden A1(Zone30) en A2(Zone30) bij de Korevaarstraat en ter hoogte van nummer 2 en door het verwijderen van deze borden bij de aansluiting van de Sint Jacobsgracht op de Jan van Houtkade;
2. op de Jan van Houtkade fietsers en bromfietzers uit te zonderen van de geldende geslotenverklaring van de Doezastraat en de Koepoortsbrug naar de Korevaarstraat door het plaatsen van onderborden OB54 onder de borden C2 en C3 aan de beide uiteinden van de Jan van Houtkade en het bord C4 tegenover de Sint Jacobsgracht;
3. de voetgangersoversteekplaats over de Jan van Houtkade bij de Korevaarstraat op te heffen;
4. de fietsstroken langs beide zijden van de Koepoortsburch op te heffen;
5. op de kruising Doezastraat-Jan van Houtkade-Koepoortsbrug-Boisotkade de voorrang te regelen, zodat bestuurders vanuit de Jan van Houtkade voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de Doezastraat en op de Koepoortsbrug, door het plaatsen van een bord B5 op de Doezastraat, een bord B4 op de Koepoortsbrug en een bord B6 op de Jan van Houtkade;
6. op de kruising Koepoortsbrug-Zoeterwoudsesingel-Herenstraat-Witte Singel de voorrang te wijzigen, zodat bestuurders vanuit de Witte Singel voorrang moeten verlenen aan bestuurders op de Koepoortsbrug en op de Herenstraat, door het verwijderen van de bestaande borden B4 en B6 en door het plaatsen van borden B3 op de Koepoortsbrug en de Herenstraat en een bord B6 op de Witte Singel;
7. de gelegenheden bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen langs beide zijden van de Koepoortsbrug op te heffen door het verwijderen van de borden E7;
8. de hierboven genoemde verkeersmaatregelen uit te voeren zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen bladen 1 en 2.

Leiden 25 september 2023

Burgemeester en wethouders van Leiden

Namens deze,

F.J.H. Douglas

Afdelingsmanager Mobiliteit

Mededelingen

Procedure

Het ontwerp verkeersbesluit is vanaf vrijdag 29 september 2023 te vinden in het Gemeenteblad, www.overheid.nl. Een papieren versie van het verkeersbesluit ligt van 29 september 2023 tot en met 10 november 2023 ter inzage in het Stadskantoor (adres: Bargelaan 190, Leiden).

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na datum van publicatie in het Gemeenteblad hun zienswijze indienen bij burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden. Dat kan via www.leiden.nl/contact of schriftelijk naar postbus 9100, 2300 PC Leiden onder vermelding van 'zienswijze ontwerp verkeersbesluit Jan van Houtkade – Koepoortsbrug; herinrichting'. Een mondelinge zienswijze is mogelijk na afspraak via tel 14071.

De zienswijzen op het ontwerpbesluit worden meegenomen in het definitieve besluit van burgemeester en wethouders. Op het definitieve besluit is alleen beroep mogelijk door diegenen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbesluit.