

Verkeersbesluit tijdelijk instellen eenrichtingsweg Pijlslaan Haarlem

Nr. 2026/39662

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerswetens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW).

Overwegende:

dat de Pijlslaan gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de Pijlslaan in beheer is bij de gemeente Haarlem;

dat de Pijlslaan een weg is als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994;

dat gelet op bovengenoemd artikel het college van burgemeester en wethouders van Haarlem bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor deze weg;

dat de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem is gemandateerd aan de afdelingsmanager Beheer en Beleid Openbare Ruimte, waarbij ondermandaat is verleend aan de Teammanager bereikbaarheid;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem op 25 april 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld in de Beleidsnotitie Afweging 30 km/u;

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijk beleid Duurzaam Veilig;

dat de Pijlslaan gecategoriseerd is als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waarop een maximumsnelheid van 30 km/u geldt;

dat op 8 juli 2025 het verkeersbesluit is genomen om op de Pijlslaan een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen;

dat bij de behandeling van het Masterplan Ontwikkelzone Zuid-West op 28 september 2023 de gemeenteraad de 'Motie 22.02 Veilig en bereikbaar Zuidwest' heeft aangenomen, die oproept tot het treffen van maatregelen op korte termijn om de verkeersveiligheid op de Pijlslaan te verbeteren;

dat deze motie is opgesteld omdat bij het Masterplan ZuidWest diverse aanbevelingen zijn gedaan ten aanzien van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Haarlem ZuidWest en uit de inspraak blijkt dat er onder bewoners veel zorgen zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid en de toekomstige bereikbaarheid;

dat naar aanleiding hiervan advies-en ingenieursbureau Witteveen+Bos gevraagd is om in samenspraak met de buurt te onderzoeken welke knelpunten er leven en welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de Pijlslaan te verbeteren;

dat burgerparticipatie een belangrijk onderdeel van het proces is geweest;

dat in de eerste ronde bewoners op verschillende manieren, zoals online, bij een inloopavond of bij een verkeerstafelfiets knelpunten en mogelijke oplossingen hebben aangedragen;

dat de aangedragen knelpunten en voorgestelde oplossingen zijn verzameld en geanalyseerd en vervolgens zijn verwerkt in een rapportage;

dat in december 2024 een tweede participatieronde heeft plaatsgevonden met als doel de bewoners te informeren over wat voor reacties er allemaal waren opgehaald en om te laten zien welke maatregelen op de korte termijn kansrijk zijn;

dat bij deze ronde bewoners tijdens een inloopavond hun reactie konden geven;

dat na beoordeling van de maatregelen, een overzicht met de meest kansrijke maatregelen is gemaakt;

dat deze maatregelen vervolgens zijn onderverdeeld in een vijftal clusters, waarvan één cluster enkel bestaat uit korte termijn maatregelen die binnen een jaar gerealiseerd zouden kunnen worden;

dat naar aanleiding van de geïnventariseerde knelpunten en de beoordeling van maatregelen op de genoemde criteria (zoals STOMP, duurzaamheid, kosten etc.), een aantal maatregelen tot stand zijn gekomen om de verkeersveiligheid op korte termijn (binnen één jaar) te verbeteren;

dat één van de uit te voeren maatregelen het realiseren van een pilot tot het instellen van éénrichtingsverkeer is, waarbij tijdelijk éénrichtingsverkeer in westelijke richting tussen de Geweerstraat en de rotonde Stephensonstraat wordt ingesteld;

dat in 2023 door verkeerskundig adviesbureau Mobycon, in opdracht van de gemeente Haarlem, onderzoek is gedaan naar het instellen van éénrichtingsverkeer op de Pijlslaan waarvan fietsers zijn uitgezonderd waaruit is gebleken dat, ook na doorrekening met het Haarlem Verkeersmodel (2024), éénrichtingsverkeer in westelijke richting de verkeersveiligheidssituatie op de Pijlslaan kan verbeteren;

dat uit dit onderzoek is gebleken dat bij eenrichtingsverkeer er meer ruimte is voor het fietsverkeer, het oversteken gemakkelijker wordt en het aantal potentiële conflicten tussen weggebruikers afneemt;

dat een afweging is gemaakt van varianten om het weggedeelte van de Pijlslaan vast te stellen waarop de pilot plaatsvindt;

dat geconcludeerd is dat het instellen van éénrichtingsverkeer op de Pijlslaan van oost naar west tussen de Leidsevaart en rotonde Stephensonstraat de meest kansrijke variant is;

dat in deze variant het éénrichtingsverkeer begint op de Pijlslaan aan de westkant van de in- en uitgang van de parkeergarage (project Hogehuys), vlak voordat de wegversmalling op de Pijlslaan begint en eindigt bij de rotonde met de Stephensonstraat;

dat bestuurders, anders dan fietsers, vanaf de rotonde in dit geval niet meer in oostelijke richting de Pijlslaan op kunnen rijden, doch nog wel in twee richtingen over de spoorwegovergang kunnen rijden;

dat hiermee de bereikbaarheid van de bedrijven aan zowel de noord- als zuidzijde van de Pijlslaan optimaal gewaarborgd is omdat daarmee wordt voorkomen dat al het vracht- en bestelverkeer via de route Leidsevaart-Pijlslaan moet rijden en hiermee de mogelijkheid wordt geboden om via de rotonde naar een bestemming te rijden, wat de verkeersdruk spreidt;

dat deze variant goed aansluit op de wensen en zorgen uit de buurt en de kans op een waardevolle uitvoering van de pilot vergroot;

dat tegelijkertijd geconstateerd is dat bestuurders in oostelijke richting hierdoor een andere route moeten nemen en naar verwachting de verkeersdruk daardoor elders toeneemt;

dat onder meer de verkeersdruk toeneemt op de Pijlslaan tussen de rotonde en de Randweg en mogelijk op een aantal relatief smalle wegen, maar dat het exacte effect lastig in te schatten is;

dat door het verkeersbureau Witteveen en Bos in haar rapport de aanbeveling is gedaan om de onderzoeken gedurende een periode van minimaal 3 maanden te laten plaatsvinden;

dat het college op 25 februari 2025 heeft besloten de pilot uit te voeren;

dat oorspronkelijk aan het college is voorgelegd om gedurende 6 maanden 1 verkeersvariant -eenrichtingsverkeer tussen de Leidsevaart en rotonde Stephensonstraat- te onderzoeken;

dat om reden van onderzoekskosten en de geuite zorgen en kritiek vanuit de omgeving over de omvang van het onderzoek van de twee varianten door het Kernteam Ontwikkelzone Zuid-West (Kernteam OZZW) en het team Beleid en Beheer Openbare Ruimte (BBOR) de beslissing is genomen om alleen de variant 1 -eenrichtingsverkeer tussen de Geweerstraat en rotonde Stephensonstraat- uit te voeren;

dat door een gedragsdeskundige advies is uitgebracht aan het Kernteam OZZW en het team BBOR over de gewoontevorming van weggebruikers in de verkeerssituatie tijdens de pilot;

dat, hoewel in een alledaagse context 3 maanden gemiddeld voldoende tijd kan bieden voor gewenning, het accepteren van een nieuwe verkeerssituatie door de weggebruiker een complexere vorm van gewoontevorming is en het gewenst is dat achteraf geen discussie ontstaat over de meetperiode, instabiel verkeersgedrag en de invloed van aanpassingsweken alsmede de twijfel over de representatie van de pilot;

dat er op grond van voorgaande overwegingen geen vergelijking gaat plaatsvinden tussen 2 onderzoeksvarianten en het noodzakelijk is dat de pilot van variant 1 inhoudelijk heel duidelijk, betrouwbaar en goed onderbouwd moet zijn;

dat op basis van gedragswetenschappelijke onderbouwing, verkeerskundige betrouwbaarheid en ter voorkoming van bestuurlijke en maatschappelijke discussie, door het Kernteam OZZW en team BBOR de keuze is gemaakt om de pilot van variant 1 gedurende 4 maanden uit te voeren;

dat een onderzoeksperiode van 4 maanden lang genoeg is om structurele patronen waar te nemen in doorstroming, drukte op omliggende routes en mogelijke ongewenste neveneffecten en de pilot financieel haalbaar is;

dat de verwachte voordelen van deze aanpak zijn:

- Goede datakwaliteit: de langere duur geeft ruimte om uitschieters en opstartfases uit de data te filteren,
- Representativiteit: meten van gedrag zoals het waarschijnlijk blijvend zal zijn, ook ná de pilot,
- Transparantie en legitimiteit: de gekozen duur is goed onderbouwd richting gemeenteraad en externe stakeholders,
- Minder kans op discussie achteraf: de extra maand boven de gemiddelde gewenningsperiode maakt dat de uitkomsten verdedigbaar zijn;

dat de keuze voor een 4-maandse pilot het resultaat is van:

- de oorspronkelijke inzet op 6 maanden (met twee varianten),
- de afweging om vanwege kosten en draagvlak één variant te behouden,
- de discussie over minimaal verantwoorde duur van de pilot,
- gedragswetenschappelijke inzichten, en
- de wens om onbetwistbare en representatieve resultaten te verzamelen;

dat voor de evaluatie van de pilot door de gemeente de navolgende toetsingscriteria zijn vastgesteld:

- de wachtrij voor de verkeerslichten Pijlslaan/Westelijke Randweg mag niet zo lang zijn dat er een risico bestaat dat voertuigen op de nabij gelegen overweg stil komen te staan,
- ten aanzien van de verkeersintensiteit op de Pijlslaan en omliggende wegen moet, overeenkomstig het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Haarlem', de intensiteit op de in twee richtingen bereden woonstraten onder de 3.000 motorvoertuigen per etmaal blijven en beneden de 1.500 motorvoertuigen voor straten met eenrichtingsverkeer,
- de (subjectieve) verkeersveiligheid op de Pijlslaan moet verbeteren zonder andere straten onveiliger te maken;

dat door het projectteam de exacte effecten van éénrichtingsverkeer inzichtelijk gemaakt worden door vóór en tijdens de pilot het (vracht)verkeer en fietsers te monitoren op meerdere locaties in de stad en door de situatie op straat, en op alle alternatieve routes, tijdens meerdere schouwen te beoordelen;

dat de criteria op meerdere momenten worden getoetst door middel van een voormeting, een eindmeting en schouw-momenten om een goed beeld te krijgen van het effect van de maatregelen;

dat daarbij de volgende data wordt verzameld:

- kwantitatief:
 - * verkeerstellingen op wegvakken,
 - * verkeerstellingen uit verkeerslichtenregeling bij de kruispunten Pijlslaan/Leidsevaart en Pijlslaan/N208,
 - * wachtrij-onderzoek op de Pijlslaan ten westen van spoorwegovergang,
- kwalitatief:
 - * schouw naar eventuele conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, de eventuele blokkade van kruispunten en de spoorwegovergang en de oversteekbaarheid,
 - * in kaart brengen van de mening van bewoners;

dat het projectteam informatie wil verzamelen, situaties in kaart brengen en data ophalen uit de pilot, zodat er vervolgens een afweging gemaakt kan worden;

dat na de uitvoering van de pilot zal de gemeente een grondige evaluatie zal maken van de verkregen gegevens;

dat deze gegevens onder meer zullen bestaan uit: verkeerstellingen, schouwresultaten en feedback van bewoners en weggebruikers, voor het maatschappelijke effect;

dat op basis daarvan door het projectteam naar aanleiding van de motie een advies kan worden gegeven over de vraag of deze ingrepen bevorderlijk zijn voor een toekomstige verkeerssituatie op de Pijlslaan;

dat het college naar aanleiding daarvan een besluit zal nemen over de verdere invulling en aanpak in de toekomst;

dat op grond van bovenstaande overwegingen gedurende de pilot de rijbaan van de Pijlslaan tussen de Geweerstraat en de rotonde Stephensonstraat aan de zuidzijde fysiek wordt versmald en door middel van borden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 de weg als eenrichtingsweg in westelijke richting wordt aangeduid waarvan middels een onderbord fietsers daarvan zijn uitgezonderd;

dat als gevolg van de rijbaanversmalling de fietsstrook aan de zuidzijde wordt opgeheven en in plaats daarvan achter de fysieke rijbaanversmalling door middel van borden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 een verplicht fietspad van west naar oost wordt aangeduid;

dat gedurende de periode van de pilot de voorzieningen bereikbaar blijven;

dat gedurende de pilot de parkeervakken aan de zuidzijde van de Pijlslaan voor bestuurders onbereikbaar zijn, vrij moeten zijn van geparkeerde voertuigen en voorkomen moet worden dat bestuurders risicovolle parkeermanoeuvres in het verkeer gaan uitvoeren;

dat om die reden de parkeervakken aan de zuidzijde van de Pijlslaan tussen de Stephensonstraat en de Geweerstraat gedurende de pilot worden opgeheven door middel van het plaatsen van borden E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst; 'verboden te parkeren van ma 3 aug tot do 3 dec 2026';

dat hiermee bestuurders niet mogen parkeren op een parkeergelegenheid aan de zuidzijde van de Pijlslaan op dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden;

dat dit parkeerverbod is beschreven in artikel 24 lid 1 sub d ten 3^e van het RVV 1990;

dat deze borden minimaal twee weken voor de pilot geplaatst worden zodat iedereen tijdig weet dat ze de auto niet daar mogen parkeren tijdens de pilot;

dat voorkomen moet worden dat bestuurders die vanaf de Leidsevaart de Pijlslaan oprijden, links van de verkeersgeleiders gaan rijden en terecht komen op het tegemoetkomend verplicht fietspad;

dat daarom op de Pijlslaan door middel van het plaatsen van bord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 ter hoogte van de Geweerstraat voor bestuurders een gebod tot het voorbijgaan van het bord aan de zijde die de pijl (naar rechts) aangeeft;

dat aanvullend door middel van in de omgeving geplaatste borden en tekstkarren weggebruikers worden geïnformeerd over de werkzaamheden, afsluitingen en omleidingen;

dat waar nodig, tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bij onvoorziene omstandigheden aanvullende maatregelen worden genomen;

dat ondersteunend aan de te plaatsen verkeerstekens fysieke voorzieningen in de vorm van geleidebakens en verkeersbarriers worden geplaatst, waarbij artikel 19 BABW van toepassing is;

dat blijkens artikel 15 van de WVV 1994 het nemen van een verkeersbesluit vereist is bij plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden waarmee een gebod of verbod wordt ingesteld of aangepast, of fysieke voorzieningen op de weg worden aangebracht of verwijderd waardoor het aantal categorieën weggebruikers, dat van de weg gebruik kan maken, wordt beperkt of uitgebreid;

dat de bij de pilot behorende verkeersmaatregelen geen tijdelijke maatregelen zijn als bedoeld in de artikelen 34 en 35 van het BABW;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen of verwijderen van de verkeersborden C2, C3, C4, E4 en G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen of verwijderen van fietsstroken een verkeersbesluit is vereist;

dat direct belanghebbenden als gevolg van de pilot tijdelijk geconfronteerd kunnen worden met mogelijke overlast of hinder, zoals een verminderde bereikbaarheid, een omrijfactor en een eventuele toename van het verkeer op alternatieve routes;

dat de genoemde mogelijke gevolgen voor direct betrokkenen als minder zwaarwegend worden beschouwd in het licht van het beoogde algemeen belang van deze pilot;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de hiervoor benoemde verkeersmaatregelen strekken tot:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg,
- het beschermen van weggebruikers en passagiers en
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt met het uitvoeren van de hiervoor benoemde verkeersmaatregelen;

dat bij de afweging van de diverse belangen deze doelstellingen zwaarder zijn bevonden dan het waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

dat het treffen van dergelijke verkeersmaatregelen een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat de in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen niet leiden tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeerslawaai, zoals bedoeld in artikel 21a van het BABW, op geluidsgevoelige gebouwen;

dat met betrekking tot het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen overleg is gevoerd met de geman-deerde verkeersadviseur van de politie ingevolge artikel 24 van het BABW 1990, deze een positief advies heeft afgegeven en de handhaafbaarheid van de maatregelen als gevolg daarvan gewaarborgd is;

dat daarbij door de politie het voorbehoud is gemaakt dat uitsluitend bij gelegenheid handhaving zal plaatsvinden.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- door middel van het plaatsen van borden C2, C3 en -ter hoogte van kruispunten met zijwegen- C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 de Pijlslaan te Haarlem tussen de Geweerstraat en de Stephensonstraat aan te duiden als eenrichtingsweg van oost naar west waarbij middels een onderbord een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers;

- door middel van het plaatsen van bord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 op de Pijlslaan ter hoogte van de Geweerstraat voor bestuurders een gebod tot het voorbijgaan van het bord aan de zijde die de pijl (naar rechts) aangeeft, in te stellen;

- door middel van het plaatsen van borden E4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord met de tekst: 'verboden te parkeren van ma 3 aug tot do 3 dec 2026' een parkeerverbod in te stellen op de parkeervakken aan de zuidzijde van de Pijlslaan te Haarlem tussen de Geweerstraat en de Stephensonstraat;

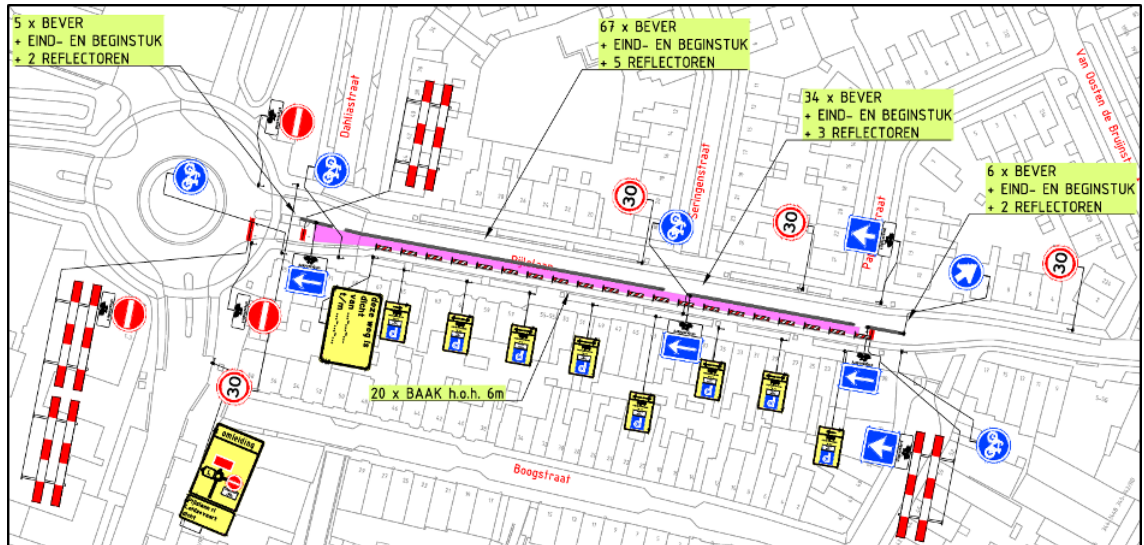
- door middel van het plaatsen van borden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 een verplicht fietspad in te stellen aan de zuidzijde van de Pijlslaan te Haarlem tussen de Stephensonstraat en de Geweerstraat;

- door middel van het aanbrengen van een fysieke barrière de fietsstrook aan de zuidzijde van de Pijlslaan te Haarlem tussen de Stephensonstraat en Geweerstraat op te heffen;

- bovenstaande verkeersmaatregelen op de Pijlslaan van kracht te verklaren gedurende de looptijd van 4 maanden van de pilot, gepland van maandag 3 augustus tot donderdag 3 december 2026;

- Een en ander overeenkomstig de bijgevoegde situatieschets.

Situatieschets:



Aldus vastgesteld te Haarlem

Het college van burgemeester en wethouders gemeente Haarlem,

Hellen Jennissen

Teammanager Bereikbaarheid, afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in het Gemeentebblad. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in het Gemeentebblad bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. Daarnaast verzoeken wij u om ook uw telefoonnummer en/of e-mailadres te vermelden. Dit maakt het makkelijker om contact met u op te nemen over uw bezwaarschrift. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.