GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Haarlemmermeer
Nr. 433521
17 september 2026

Verkeersbesluit voor het instellen van diverse verkeersmaatregelen aan Koetsierstraat te Schiphol

XS-26090309.2745

Gelet op het volgende:

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- Op grond van artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.
- De Algemene wet bestuursrecht (AWB) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de AWB schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de AWB dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.
- Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:
  1. In eerste instantie:
  a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
  b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
  c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
  d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
  2. In tweede instantie ook voor:
  a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
  b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
- Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de commandant van de Koninklijke Marechaussee.
- De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de N.V. Luchthaven Schiphol.
- Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W.
  In het Mandaat-, machtiging en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2026 is de bevoegdheid tot het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de cluster- en teammanagers van de cluster B&O (Beheer & Onderhoud). De maatregelen vallen hieronder.

Overwegingen en motivatie

De Koetsierstraat, tot aan het kruispunt met de Sloterweg, voldoet niet aan de richtlijnen zoals opgenomen in het Handboek Wegontwerp – Wegen buiten de bebouwde kom van het CROW. De huidige inrichting als erftoegangsweg (ETW) met snelheden van 50 km/h en 80 km/h leidt tot een inconsistent verkeersbeeld en verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheid te verbeteren en te voldoen aan de CROW-richtlijnen, wordt de Koetsierstraat ingericht als ETW type I met een maximumsnelheid van 60 km/h zone.

Deze aanpassing zorgt ervoor dat:

1. **Verkeersveiligheid**: De aanpassing naar een uniformiteit van de maximumsnelheid de kans op ernstige ongevallen vermindert en de veiligheid voor weggebruikers verhoogt.
2. **Richtlijnen**: Door te voldoen aan de CROW-richtlijnen, wordt gezorgd voor consistente en betrouwbare wegontwerpen, wat bijdraagt aan de voorspelbaarheid en veiligheid van het wegennet.

Deze maatregel draagt bij aan een uniform verkeersbeeld, verhoogt de voorspelbaarheid voor weggebruikers en sluit aan op de inrichting van de "Landing" (viaduct over A4), waar eveneens een maximumsnelheid van 60 km/h geldt. De herinrichting wordt ondersteund door aanvullende maatregelen zoals bebording, een geslotenverklaring voor (brom)fietsers en een parkeerverbod zone.

Op één specifiek punt in de Koetsierstraat wordt bewust afgeweken van de CROW-richtlijnen door het instellen van een voorrangssituatie binnen de 60 km/h-zone. Hoewel binnen deze zones doorgaans geen voorrangswegen worden toegepast, is hier gekozen voor een uitzondering vanwege de verkeersintensiteit en het beperkte zicht op de betreffende kruising. Door het toepassen van een voorrangsregeling wordt de verkeersveiligheid vergroot. Deze maatregel is zorgvuldig afgewogen en past binnen de beleidsruimte die gemeenten hebben bij het toepassen van richtlijnen. De keuze is genomen vanuit verkeerskundige en veiligheidskundige overwegingen.

Om de doorstroming en manoeuvreerbaarheid van geweigerd (te hoog) vrachtverkeer te faciliteren, is op een strategisch punt in de Koetsierstraat een keerlus aangelegd. Deze keerlus is uitgevoerd in grasbetontegels, waarmee wordt voldaan aan de eisen voor draagkracht en waterinfiltratie. Tegelijkertijd blijft het landschappelijke karakter van de omgeving behouden. De keerlus stelt vrachtwagens in staat om op een veilige en efficiënte wijze te keren, zonder dat omliggende infrastructuur wordt belast of onnodige rijbewegingen ontstaan.

Overwegende

1. dat de huidige inrichting van de Koetsierstraat niet conform het CROW-handboek is uitgevoerd;
2. dat de verhardingsbreedte van de Koetsierstraat minder dan 6,00 meter bedraagt;
3. dat de Koetsierstraat vanwege hogere verkeersintensiteiten wordt ingericht als erftoegangsweg (ETW) type I;
4. dat de weg wordt ingericht als een 60 km/h-zone conform de CROW-richtlijnen voor ETW buiten de bebouwde kom;
5. dat de Koetsierstraat overgaat in de "Landing", een viaduct over de Rijksweg A4, waar eveneens een maximumsnelheid van 60 km/h geldt;
6. dat hierdoor een consistent verkeersbeeld ontstaat voor weggebruikers;
7. dat de weg door middel van bebording wordt voorzien van een geslotenverklaring voor (brom)fietsers;
8. dat de Koetsierstraat door middel van bebording wordt ingericht als parkeerverbod zone;
9. dat op een specifiek punt in de Koetsierstraat wordt afgeweken van de CROW-richtlijnen door het instellen van een voorrangssituatie binnen de 60 km/h-zone, teneinde de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren;
10. dat deze afwijking verkeerskundig en veiligheidskundig is onderbouwd en past binnen de beleidsruimte van de wegbeheerder.

Maatregelen (bebording en belijning)

1. door het plaatsen van bord conform model A1 (3x) uit bijlage 1 van het RVV 19901 met opdruk 60 en zone zoals aangegeven op tekening.
2. door het plaatsen van bord conform model A2 (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone zoals aangegeven op tekening.
3. door het plaatsen van bord conform model A1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 30 zoals aangegeven op tekening.
4. door het plaatsen van bord conform model B4 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
5. door het plaatsen van bord conform model B5 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
6. door het plaatsen van bord conform model B6 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
7. door het plaatsen van bord conform model C1 (2x) +ob104+ob401 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
8. door het plaatsen van bord conform model C1(2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
9. door het plaatsen van bord conform model C2 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
10. door het plaatsen van bord conform model C3 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
11. door het plaatsen van bord conform model C6ob61 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
12. door het plaatsen van bord conform model C15 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
13. door het plaatsen van bord conform model C22ob201+ob501 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.

14. door het plaatsen van bord conform model D5l uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
15. door het plaatsen van bord conform model E1zbh (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
16. door het plaatsen van bord conform model E1ze (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
17. door het plaatsen van bord conform model F3 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
18. door het aanbrengen van lijnbus markering op wegdek volgens art 81 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
19. door het verwijderen van bord conform model A1uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 30 zoals aangegeven op tekening.
20. door het verwijderen van bord conform model A1 (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 50 zoals aangegeven op tekening.
21. door het verwijderen van bord conform model A1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone zoals aangegeven op tekening.
22. door het verwijderen van bord conform model A2 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone zoals aangegeven op tekening.
23. door het verwijderen van bord conform model C1ob401 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
24. door het verwijderen van bord conform model C3ob501l+ob108 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
25. door het verwijderen van bord conform model C22ob201+obob501 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
26. door het verwijderen van bord conform model C15 uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
27. door het verwijderen van bord conform model E1ze uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.
28. door het verwijderen van bord conform model E1zb uit bijlage 1 van het RVV 1990 zoals aangegeven op tekening.

De verkeersmaatregelen staan aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer SPLP3PROJ-T-W-W5.0426-BM-2003.

Motivering Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994):

Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:
- artikel 2, lid 1a van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- artikel 2, lid 1b van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- artikel 2, lid 1c van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- artikel 2, lid 1d van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- artikel 2, lid 2a van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- artikel 2, lid 2b van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Door de maatregelen wordt geen van de belangen genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 onevenredig geschaad.

Belangenafweging

Bedrijven

De maatregelen hebben positieve gevolgen voor de daar gevestigde bedrijven omdat door de maatregelen de verkeersveiligheid positief wordt beïnvloed.

(Doorgaand) gemotoriseerd verkeer

De maatregelen hebben positieve gevolgen voor doorgaand verkeer, omdat door de maatregelen de verkeersveiligheid positief wordt beïnvloed daar de wegen conform richtlijnen wordt ingericht met als uitgangspunt uniformiteit.

Niet gemotoriseerd verkeer

De maatregelen hebben nadelige gevolgen voor niet gemotoriseerd daar zij, middels een gesloten verklaring, geen gebruik mogen maken van de Koetsierstraat.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer.

Nood- en hulpdiensten

De maatregelen hebben positieve gevolgen voor nood– en hulpdiensten omdat door de maatregelen de verkeersveiligheid en bereikbaarheid positief wordt beïnvloed.

Algemeen belang

De maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Dit is in het algemeen belang.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregelen in het algemeen belang zijn en in bijzonder in het belang van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Voorbereiding en overleg

Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral bij complexe en omstreden maatregelen, een voorbereidingsprocedure te volgen. Hier is van afgezien omdat de maatregel geen complexe maatregel betreft en de belangen voldoende in beeld zijn. Overleg heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer met de Koninklijke Marechaussee, die belast is met de politiediensten op Luchthavens waarin de door Commandant van de Koninklijke Marechaussee gemandateerde medewerker verkeersadvisering (artikel 24, onder b, van de BABW) en de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 23-06-2026 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de Werkgroep Verkeer gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Publicatie

Het besluit wordt gepubliceerd in het digitale Gemeenteblad van Haarlemmermeer.

Besluiten

In overeenstemming met de tekening met het nummer SPLP3PROJ-T-W-W5.0426-BM-2003, die een onderdeel is van dit besluit, wordt besloten tot de volgende verkeersmaatregelen:

1. door het plaatsen van bord conform model A1 (3x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone.
2. door het plaatsen van bord conform model A2 (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone.
3. door het plaatsen van bord conform model A1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 30.
4. door het plaatsen van bord conform model B4 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
5. door het plaatsen van bord conform model B5 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
6. door het plaatsen van bord conform model B6 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
7. door het plaatsen van bord conform model C1 (2x) +ob104+ob401 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
8. door het plaatsen van bord conform model C1(2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990.
9. door het plaatsen van bord conform model C2 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
10. door het plaatsen van bord conform model C3 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
11. door het plaatsen van bord conform model C6ob61 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
12. door het plaatsen van bord conform model C15 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
13. door het plaatsen van bord conform model C22ob201+ob501 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
14. door het plaatsen van bord conform model D5l uit bijlage 1 van het RVV 1990.
15. door het plaatsen van bord conform model E1zbh (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990.
16. door het plaatsen van bord conform model E1ze (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990.
17. door het plaatsen van bord conform model F3 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
18. door het aanbrengen van lijnbus markering op wegdek volgens art 81 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
19. door het verwijderen van bord conform model A1uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 30.
20. door het verwijderen van bord conform model A1 (2x) uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 50.
21. door het verwijderen van bord conform model A1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone.
22. door het verwijderen van bord conform model A2 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met opdruk 60 en zone.

23. door het verwijderen van bord conform model C1ob401 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
24. door het verwijderen van bord conform model C3ob501l+ob108 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
25. door het verwijderen van bord conform model C22ob201+obob501 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
26. door het verwijderen van bord conform model C15 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
27. door het verwijderen van bord conform model E1ze uit bijlage 1 van het RVV 1990.
28. door het verwijderen van bord conform model E1zb uit bijlage 1 van het RVV 1990.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

namens dezen,

de teammanager Contract en Uitvoering,

cluster Beheer & Onderhoud

B. Wendelgelst

Terinzagelegging

Het besluit wordt gepubliceerd in het digitale Gemeenteblad van Haarlemmermeer (overheid.nl). Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum voor een ieder na een telefonische afspraak ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Taurusavenue 100 in Hoofddorp.

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, binnen zes weken na publicatie van dit besluit een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, het cluster Juridische Zaken van het team Ondersteuning, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Gelijktijdig met of na het indienen van een bezwaarschrift kan een verzoek om een voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, p/a Arrondissementsrechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

