

## Haarlemmermeer - ontwerp verkeersbesluit –Hoofddorp, Burgemeester Pabstlaan-Nieuweweg, instellen schoolzone en fietsstroken Nieuweweg, Jan P. Sweelicksingel en Boslaan



gemeente  
Haarlemmermeer

### *Nummer 2014 / .072218 (concept)*

Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer zijn voornemens de volgende verkeersmaatregelen te treffen:

#### 1. Overwegingen

##### **Aanleiding**

De gemeente Haarlemmermeer wil de verkeersveiligheid in schoolomgevingen verbeteren door rondom scholen schoolzones in te richten. De schoolzone is een landelijk project, met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren, de bebording rondom basisscholen te uniformeren en weggebruikers meer bewust te maken van hun gedrag in het verkeer. Het inrichten van schoolzones is een onderdeel van het collegeprogramma 2010-2014. Iedere schoolomgeving wordt ingericht als schoolzone. De uitvoering van schoolzones is gekoppeld aan het behalen van het Haarlemmermeers Verkeerveiligheidslabel (HVL), als kwaliteitskeurmerk voor scholen. Scholen die in het bezit zijn van dit label laten zien dat zij verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid.

Er zijn geen richtlijnen hoe een schoolzone eruit moet zien of waar deze aan moet voldoen.

Wel zijn er maatregelen die toegepast kunnen worden. Hiervan worden in Haarlemmermeer onder andere de volgende maatregelen toegepast:

- De tekst schoolzone over de volle breedte van het wegdek met bijbehorende bebording;
- Indien wenselijk en mogelijk een 30 km/h zone instellen;
- Snelheidsremmende maatregelen (verhogingen, versmallingen en belijning) met name bij oversteeklocaties;
- Attentieverhogende maatregelen bij oversteeklocaties (kanalisatiestrepen, opvallende tegels en waarschuwborden);
- Eigen fietsvoorzieningen (fiets(suggestie)stroken, fietspaden en fietsstraten);
- Meer stallingsmogelijkheden voor de fietsen van kinderen en ouders;
- Aanduiden van de parkeerruimte, het reguleren van het gebruik door een (periodiek) parkeerverbod of parkeerduurbepanking en fysiek tegengaan van het foutief parkeren;
- Verduidelijken en regelen voorrangssituaties.

Bij de keuze in de soort en locatie van o.a. bovenstaande maatregelen vindt verkeerskundig maatwerk plaats. Dat leidt veelal tot unieke oplossingen waarbij soms gemotiveerd wordt afgeweken van de standaard Duurzaam Veilig richtlijnen.

Voor de inrichting van schoolzones is een uitvoeringsplanning opgesteld om in de periode 2011 t/m 2015 circa 40 schoolzones, verspreid over de gemeente te realiseren.

De raad is door het college geïnformeerd over de aanpak van de inrichting van schoolzones. Hierin staan de maatregelen (zowel visuele als fysieke) genoemd die bij een schoolzone passen.

Prioritering in de uitvoering van de schoolzones vindt plaats op basis van de volgende criteria:



- De noodzaak vanuit verkeersveiligheid (urgentie in aanpak speelt vooral bij al lopende dossiers);
- Het bezit of behalen van het HVL (scholen die ver zijn met het behalen van het HVL krijgen voorrang en wanneer een school het HVL gaat behalen wordt hierop aangesloten met de inrichting van een schoolzone);
- De clustering van scholen (de mogelijkheid tot het combineren van de aanpassing van de schoolomgeving van meerdere scholen leidt tot een snel resultaat);
- De financiering en de mogelijkheid tot subsidie van de Stadsregio Amsterdam.

Op grond van de prioritering voor de aanpak van schoolzones, is de schoolzone Burg. Pabstlaan-Nieuweweg in Hoofddorp Oost in de zomervakantie van 2014 aan de beurt. De Klimopschool heeft in 2013 het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel behaald.

Met de betrokken partijen (school, wijkraad en wijkagent) zijn de problemen geïnventariseerd en naar oplossingsrichtingen gezocht. De geconstateerde problemen zijn:

1. Er wordt regelmatig foutief geparkeerd op het trottoir van de Dr. Bolkensteinstraat;
2. Er doen zich regelmatig opstoppingen voor door kort/fout geparkeerde auto's in de Dr. Bolkensteinstraat;
3. De fietsroute vanaf de Van den Berghlaan naar de school is niet goed te herkennen;
4. Het oversteken bij het zebrapad op de Burg. Pabstlaan is moeilijk en gevaarlijk door de hoge snelheden van het verkeer en het beperkte zicht;
5. De kruising van de Burg. Pabstlaan met de Nieuweweg blijft na de reconstructie moeilijk om over te steken voor voetgangers en fietsers.

Naast de schoolzone staat vanuit het Deltaplan Bereikbaarheid de aanleg van fietsstroken op de Nieuweweg (vanaf de Burg. Pabstlaan), Jan P. Sweelicksingel en Boslaan gepland.

Voor een duidelijke communicatie, efficiënter werken en minder overlast tijdens de werkzaamheden worden deze projecten gecombineerd voorbereid en uitgevoerd. Een deel van de fietsstroken op de Boslaan wordt vanuit de verhardingswerkzaamheden uitgevoerd.

#### ***Maatregelen en motivatie***

De maatregelen bestaan, naast het plaatsen van bebording en belijning bij de schoolzonepoorten uit:

- (1) Het plaatsen van anti-parkeermaatregelen op het trottoir van Dr. Bolkensteinstraat tussen het fietspad langs de Burg. Pabstlaan en de bocht bij de auto en fietsingang van de school, voor de ingang van flat 62 t/m 134 en op de Nieuweweg tegenover de toegang naar het parkeerterrein voor de school;
- (2) In het belang van de verkeersveiligheid blijft de Dr. Bolkesteinstraat een doodlopende weg voor gemotoriseerd verkeer;
- (3) Het verduidelijken van de fietsroute op de Dr. Bolkesteinstraat vanaf het schoolplein naar de doorsteek richting de Van den Berghlaan in de bestrating;
- (4) Het verplaatsen van het voetpad tussen de Dr. Bolkensteinstraat en de Van den Berghlaan naar een locatie direct naast het fietspad. Op de vrije ruimte na verplaatsing van het voetpad, passen 3 extra haakse parkeerplaatsen op de Dr. Bolkensteinstraat;
- (5) Het aanbrengen van een uitstulping in het trottoir op de Van den Berghlaan ter hoogte van huisnummer 599, om de oversteek te verbeteren;
- (6) Het aanbrengen van een plateau om het zebrapad halverwege de Burg. Pabstlaan te verhogen en daarmee de snelheid van het verkeer te verlagen;
- (7) Het verbeteren van de oversteekmogelijkheid van de Burg. Pabstlaan bij de kruising met de Nieuweweg, door de aanleg van een middengeleider en het verplaatsen van de oversteeklocaties verder van de kruising af. De fietsoversteek (uit de voorrang) komt op de huidige locatie van het zebrapad en het zebrapad komt op de huidige locatie van de taludmarkering. Door het verplaatsen van de oversteeklocaties worden de aansluitende voet- en fietspaden ook aangepast. Om de fietsoversteek op de Burg. Pabstlaan ca. 4m verder van de kruising met de Nieuweweg te leggen, moeten de haaiantanden zoals bedoeld in art 80 van het RVV 1990,, bord B6 RVV 1990 en bord G11 RVV 1990 mee verplaatst worden. Om de voetgangersoversteekplaats op de Burg. Pabstlaan ca. 5m verder van de kruising met de Nieuweweg te leggen, moet de markering zoals bedoeld in art. 49 RVV 1990 en borden L2 RVV 1990 mee verplaatst worden;



- (8) Om de oversteekbaarheid van de Nieuweweg voor fietsers vanaf het centrum te verbeteren, komt er een extra stukje fietspad vanaf de fietsstrook naar het bestaande fietspad in het verlengde van de Burg. Pabstlaan;
- (9) Voor de overzichtelijkheid wordt de bebording die de voetgangers- en fietsoversteken op de Burg. Pabstlaan en Nieuweweg noord/oostzijde aangeven meer gecentreerd en opvallender, door de combinatie van de borden 'pas op overstekende fietsers (J24 RVV 1990) en zebrapadaanduiding (L2 RVV 1990) met een gele achtergrond en onderbord 2x. Verkeer op de Nieuweweg vanaf het centrum wordt door de combinatie van borden 'pas op zebrapad' (J23 RVV 1990) en 'pas op overstekende fietsers' (J24 RVV 1990) gewaarschuwd voor de komende oversteken;
- (10) De 30km/h zone op de Nieuweweg (tussen de Kruisweg en Burg. Pabstlaan) en Nijverheidsstraat wordt uitgebreid naar de Nieuweweg en Burg. Pabstlaan voor het deel tussen de Van den Berghlaan en de dr. Bolkesteinstraat, zodat de schoolzone in de 30km/h zone komt te liggen en de snelheid op de kruising Burg. Pabstlaan-Nieuweweg verder wordt verlaagd. Hiervoor worden de borden A1 en A2 met de opdruk '30' en opdruk 'zone' op de Nieuweweg verplaatst, van een locatie direct ten zuiden van de kruising met de Burg. Pabstlaan naar direct ten zuiden van kruising met de Van den Berghlaan en van een locatie op Nijverheidsstraat direct ten zuiden van de Burg. Pabstlaan naar een locatie op de Burg. Pabstlaan tussen de kruising met de dr. Bolkesteinstraat en de te verhogen voetgangersoversteekplaats;
- (11) Om de Nieuweweg bij de Van den Berghlaan veiliger over te kunnen steken, wordt er tussen de kruising en de bushalte een zebrapad op een plateau aangelegd door het aanbrengen van markering zoals bedoeld in art. 49 RVV 1990 en borden L2 RVV 1990 voor de nieuwe voetgangersoversteekplaats op de Nieuweweg tussen de van den Berghlaan en bushalte nabij Nieuweweg 33;
- (12) De oversteek van de dr. Bolkesteinstraat voor voetgangers bij de ingang van het schoolplein wordt verbeterd, door de weg aan beide zijde te versmallen en kanalisatiestrepen aan te brengen.
- (13) De aanleg van fietsstroken op de Nieuweweg vanaf de Burg. Pabstlaan, op de Jan P. Sweelincsingel en op de Boslaan. Hiertoe worden fietssymbolen zoals bedoeld in artikel 1 n RVV 1990 op de nieuwe rode fietsstroken geplaatst.

De maatregelen zijn ter verbetering van de verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen en met name de overstekende voetgangers en fietsers.

## 2. Verkeersbesluit

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.

Voor het aanwijzen van de voetgangersoversteekplaatsen, het verplaatsen van een voetgangersoversteekplaats en fietsoversteek, de aanleg van fietsstroken en het uitbreiden van de 30 km/h zone moet een verkeersbesluit worden genomen.

De aan te brengen bebording staat aangegeven op de bij dit besluit behorende tekeningen met de nummers 2014-100-001, bestaande uit blad 1 en 2.

## 3. Voorbereiding

Op 3 maart 2014 zijn de voorgestelde plannen gepresenteerd aan bewoners en andere belangstellenden tijdens een inloopavond op het Raadhuis. Het voorlopige plan stond samen met het verslag van de inventarisatie vanaf 27 februari op de speciale pagina voor de schoolzones op de gemeentelijke website en de betrokken partijen (school, wijkraad en wijkagent) hebben vooraf de plannen ontvangen.

Tijdens en naar aanleiding van deze avond zijn er 7 schriftelijke reacties binnengekomen over de verkeersknelpunten in de schoolzone, waarvan 5x over de kruising Burg. Pabstlaan-Nieuweweg (resultaat: plan aangepast), 3x is gevraagd om een 30km/h zone in schoolzone (overgenomen in het plan), 3x is gevraagd om een zebrapad op de Nieuweweg op het deel tussen de Burg. Pabstlaan en Van den Berghlaan (overgenomen in het plan), 2x voor extra palen tegen foutparkeren (overgenomen in het plan), 2x voor verbeteren van de afwatering op het fietspad tussen de dr. Bolkesteinstraat en Van den Berghlaan (meegenomen in het plan), 1x voor verbeteren toegang schoolplein op de dr. Bolkesteinstraat (overgenomen in het plan), 1x voor minder borden bij kruising Burg. Pabstlaan-Nieuweweg (meegenomen met verplaatsing borden) en 2x verzoek fietsstrook achter parkeerplaatsen dr. Bolkesteinstraat (dit verzoek is niet meegenomen, aangezien de hiermee gepaard gaande investering te hoog is). Daarnaast waren er verzoeken voor 30km/h (1x) en verbreden(1x) van de Nieuweweg en afkruisen (1x)



en verbeteren van de oversteek (2x) van de Burg. Pabstlaan bij de Draverslaan die allen buiten de schoolzone vielen en vanwege tegenstrijdigheid met ons beleid of richtlijnen niet gehonoreerd kunnen worden.

Naar aanleiding van de reacties op het voorgestelde plan, is het plan aangepast waarin 6 verzoeken zijn verwerkt.

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van de Nationale Politie.

Dit heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 1 april 2014 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De deelnemers stemmen in met het besluit, al gaan Connexxion en de politie pas akkoord met de aanpassingen voor de middengeleider als blijkt dat deze het nemen van de bocht voor bussen niet onmogelijk maakt. Voor de probleemgebieden volgens de rijcurves, gaan de betrokken partijen op locatie naar technische oplossingen zoeken.

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.

Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral in complexe en omstreden situaties, een voorbereidingsprocedure te volgen. Hiertoe wordt het voorgenomen verkeersbesluit vanaf 7 april 2014 vier weken ter inzage gelegd.

Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant. Belanghebbenden kunnen zes weken na de publicatiedatum bezwaar maken tegen het besluit.

De uitvoering van de schoolzone vindt plaats in de zomervakantie om de overlast van en voor de schoolgaande kinderen te beperken.

#### **4. Motivering Wegenverkeerswet 1994 en belangenafweging**

##### *Motivering Wegenverkeerswet*

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.

De maatregelen dienen tot de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde 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.

Burgemeester en wethouders stellen vast dat de maatregelen nodig zijn in verband de verkeersveiligheid (lid 1a), het beschermen van weggebruikers en passagiers (lid 1b), het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg (lid 1 c), het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (2a) en het voorkomen



of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden (2b).

Door de maatregelen wordt van de belangen genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 er een geschaad, namelijk de vrijheid van het verkeer door de verlaging van de maximum toegestane snelheid in verband met het uitbreiden van de 30 km/h zone en parkeerverbod met de komst van fietsstroken. Dit belang wordt echter minder zwaar gewogen dan de overige belangen. De verkeersveiligheid van het langzame verkeer, met name die van schoolgaande kinderen, wordt zwaarder gewogen dan de snelheid die het gemotoriseerde verkeer.

#### *Belangenafweging*

##### *Bewoners*

De maatregelen zijn in het belang van bewoners, vanwege de extra snelheidsremmende maatregelen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

##### *Doorgaand verkeer*

(Doorgaand) verkeer moet afremmen bij de snelheidsremmende maatregelen en wordt hiermee in hun belangen geschaad.. Bijkomend positief effect voor doorgaand verkeer is dat de oversteeklocaties door de maatregelen beter opvallen, waardoor de kans op een ongeval vermindert.

##### *Langzaam verkeer*

De maatregelen zijn in het belang van langzaam verkeer. De oversteeklocaties worden beter aangeduid, de fietsers krijgen een eigen ruimte en de snelheid van het verkeer wordt verlaagd. De verkeerssituatie wordt hiermee duidelijker en veiliger.

##### *Parkeerders*

De maatregelen hebben gevolgen voor parkeerders die nu foutief (half) op het trottoir parkeren, daar dit met de maatregelen niet meer mogelijk is. Ook het parkeren op de Nieuweweg vanaf de Burg. Pabstlaan, Jan P. Sweelincksingel en Boslaan buiten de vakken is met de komst van de fietsstroken niet meer toegestaan, al werd dit op deze 50km/h wegen nauwelijks gedaan.

##### *Openbaar vervoer*

De bussen moet afremmen bij de snelheidsremmende maatregelen en 30km/h zone en worden hiermee in hun belangen geschaad. De snelheidsremmende maatregelen zijn zoveel mogelijk bij de bushaltes en bochten gesitueerd, waar de bus toch al moet afremmen.

##### *Hulpdiensten*

De hulpdiensten moeten afremmen bij de snelheidsremmende maatregelen en worden hiermee in hun belangen geschaad.

##### *Algemeen belang*

De maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

##### *Afweging*

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregelen in het belang van het langzaam verkeer en bewoners. Deze belangen worden zwaarder gewogen dan de belangen van het doorgaand verkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten die door de maatregelen worden geschaad.

## **5.Bevoegdheid**

De hierboven genoemde wegen zijn in eigendom en beheer bij de gemeente Haarlemmermeer.

Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2013 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de teammanager Beheer Openbare Ruimt, of diens vervanger. Met ingang van 1 februari 2013, bij de herindeling van de



cluster Beheer en Onderhoud, is dit ondermandaat overgegaan naar de teammanager Wegen, Water en Verkeer. De maatregelen vallen onder dit ondermandaat.

## 6. Besluiten

- I. Door het aanbrengen van markering zoals bedoeld in art. 49 uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en borden L2 RVV 1990 op de volgende locatie een voetgangersoversteekplaats aan te duiden:
  - op de nieuwe voetgangersoversteekplaats op de Nieuweweg in Hoofddorp, tussen de Van den Berghlaan en de bushalte nabij Nieuweweg 33.
- I. Door het verplaatsen van markering zoals bedoeld in art. 49 uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en borden L2 RVV 1990 de voetgangersoversteekplaats op de Burg. Pabstlaan, nabij de kruising met de Nieuweweg, te verplaatsen naar een locatie circa 5m verder van de kruising met de Nieuweweg.
- II. Door het verplaatsen van de haaiantanden zoals bedoeld in art 80 van het RVV 1990, bord B6 uit bijlage I van het RVV 1990 en bord G11 uit bijlage I van het RVV 1990 de fietsoversteek op de Burg. Pabstlaan, nabij de kruising met de Nieuweweg, te verplaatsen naar een locatie ca. 4m verder van de kruising met de Nieuweweg.
- III. Het uitbreiden van de 30 km/h zone op de Nieuweweg en naar de Burg. Pabstlaan voor het deel binnen de schoolzone in Hoofddorp, door het verplaatsen van de borden conform model A1 en A2 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met opdruk 30, met daarboven het woord "ZONE" zoals aangegeven in artikel 66 van het RVV 1990, inhoudende "zone 30 kilometer per uur", op de volgende locaties:
  - de borden van een locatie op de Nieuweweg direct ten zuiden van de kruising met de Burg. Pabstlaan naar een locatie op de Nieuweweg direct ten zuiden van kruising met de Van den Berghlaan;
  - de borden van een locatie op de Nijverheidsstraat, direct ten zuiden van de Burg. Pabstlaan naar een locatie op de Burg. Pabstlaan tussen de kruising met de dr. Bolkensteinstraat en de te verhogen voetgangersoversteekplaats.
- I. De aanduiding van fietsstroken op de Nieuweweg vanaf de Burg. Pabstlaan, op de Jan P. Sweelincksingel en op de Boslaan door het aanbrengen van fietssymbolen zoals bedoeld in artikel 1 n van het RVV 1990 op de nieuwe rode fietsstroken.
- II. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op ..... 2014 (in te vullen na de terinzagelegging)

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de Teammanager Wegen, Water en Verkeer

M.Ardewijn

### **Publicatiedatum voornemen in Staatscourant**

*Dit voorgenomen besluit is op 7 april 2014 gepubliceerd in de Staatscourant onder "Overige mededelingen aan het wegverkeer".*

### **Terinzagelegging**

Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende vier weken vanaf de publicatiedatum, voor een ieder ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.

### **Zienswijze**

*Belanghebbenden kunnen binnen vier weken na publicatiedatum (7 april 2014) een zienswijze indienen bij: Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer, Cluster Beheer en Onderhoud, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. De eventueel ingediende zienswijzen worden bij het definitieve besluit meegewogen.*



---

*Na publicatie van het definitieve verkeersbesluit is het mogelijk bezwaar te maken en een voorlopige voorziening aan te vragen.*