

Haarlemmermeer –verkeersbesluit –Hoofddorp, Liesbos, instellen schoolzone + 30km/h zone + fietsstroken



gemeente
Haarlemmermeer

N ummer 201 4 / 072217

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. 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 waarschuwingborden);
- 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 parkeerduurbepering 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 richtlijnen van Duurzaam Veilig.

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 Liesbos in Hoofddorp in de zomervakantie van 2014 aan de beurt. De scholen Bosrank, Bosbouwers en Klimboom in de wijk Overbos in Hoofddorp zetten zich actief in voor het behalen van het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel.

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

1. Drukte en foutparkeerders op het parkeerterrein aan het Liesbos tijdens het in- en uitgaan van de scholen;
2. Fietsers en voetgangers komen op de rijbaan en op het trottoir in de knel;
3. Het fietspad door het scholeneiland eindigt op het drukke parkeerterrein;
4. Het oversteken van het Liesbos via het zebrapad bij de uitgang van het parkeerterrein is moeilijk vanwege de hoge snelheden en het slechte zicht;
5. Het oversteken van het Liesbos en wegrijden vanuit het Roekenbos is moeilijk vanwege de hoge snelheden en het slechte zicht;
6. Een veilige fietsroute over het Liesbos vanaf de rotonde Leenderbos-Waddenweg ontbreekt.

Naast de schoolzone staan vanuit het Deltaplan Bereikbaarheid de aanleg van fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen op het Liesbos tussen de rotondes Leenderbos en Muiderbos gepland, vanwege de categorisering als Gebiedsontsluitingsweg 30km/h.

Maatregelen en motivatie

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

1. Het herindelen van het parkeerterrein aan het Liesbos zodat:
 - er extra parkeerplaatsen en een Kiss and Ride strook bij komen;
 - er twee gehandicaptenparkeerplaatsen (borden E8) verplaatst kunnen worden naar locaties langs het trottoir aan de zijde van de school die voldoen aan de voorgeschreven afmetingen;
 - er minder mogelijkheden zijn om foutief te parkeren en handhavend opgetreden kan worden tegen het parkeren buiten de vakken (plaatsing bord E4);
 - de doorgangen op de weg en het trottoir breder zijn.
1. Het creëren van meer ruimte voor de Bosrank om de fietsen te stallen;
2. De aanleg van het ontbrekende stukje fietspad langs het basketbalveld, zodat er niet meer over het parkeerterrein gefietst hoeft te worden. Hiertoe wordt het bord G13 RVV 1990 verplaatst van de bestaande ingang van het onverplichte fietspad op het parkeerterrein naar de nieuwe ingang vanaf het Liesbos gelegen naast de uitgang van het parkeerterrein en de bestaande voetgangersoversteekplaats tegenover het Weeterbos;
3. Het leggen van het bestaande zebrapad met de nieuwe fietsoversteek (uit de voorrang) over het Liesbos bij de uitgang van het parkeerterrein op een plateau. Om aan te geven dat fietsers vanaf het onverplichte fietspad op het scholeneiland naar het Liesbos bij de oversteek gelegen naast de uitgang van het parkeerterrein en de bestaande voetgangersoversteekplaats tegenover het Weeterbos voorrang moeten verlenen aan het verkeer op het Liesbos, worden bord B6 RVV 1990 en haaiantanden zoals bedoeld in art 80 van het RVV 1990 geplaatst;
4. De aanleg van drempels op de Liesbos direct voor het Roekenbos tussen Tolheksbos 198 en 212 en bij de oversteek naar de bushalte tussen Wallebos 44 en 64;
5. De aanleg van fietsstroken op het Liesbos vanaf de rotonde Leenderbos-Waddenweg t/m rotonde Mastbos. Hiertoe worden fietssymbolen zoals bedoeld in artikel 1 n RVV 1990 op de nieuwe rode fietsstroken geplaatst.
6. Het Liesbos vanaf de rotonde Leenderbos-Waddenweg tot en met rotonde Mastbos wordt aangegeven als Gebiedsontsluitingsweg 30km/h met aangepaste snelheidsremmende maatregelen. Hiertoe worden borden A1 en A2 RVV 1990 met de opdruk '30' en opdruk 'zone' geplaatst op de Liesbos direct na de rotonde Leenderbos-Waddenweg. De borden A1 en A2 RVV 1990 op de Tolheksbos, Roekenbos en Wallebos direct na de kruisingen met het Liesbos komen hiermee te vervallen. De bestaande 30km/h zone op het Liesbos ten zuidwesten van de rotonde Muiderbos wordt uitgebreid met het Muiderbos. Deze weg is met de vernieuwing van het winkelcentrum het Paradijs wel als erftoegangsweg ingericht, maar nog niet als zodanig aangeduid. De borden A1 en A2 RVV 1990 met de opdruk '30' en opdruk 'zone' op het Liesbos ten zuiden van de rotonde Muiderbos komen te vervallen. Daarvoor in de plaats komen er op het Muiderbos, direct ten zuidwesten van de kroi-



singen met het Mastbos, de borden A1 en A2 RVV 1990 met de opdruk '30' en opdruk 'zone'. Om gemotoriseerd verkeer in de uitgebreide 30km/h zone te herinneren aan het snelheidslimiet, komt er op alle 30km/h wegen vanaf de rotondes 30 op het wegdek te staan.

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 verplaatsen van het bord G13, het regelen van de voorrang, het aanbrengen van fietssymbolen en het instellen van een 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 2014-100-004.

3. Voorbereiding

Op 4 maart 2014 zijn de voorgestelde plannen gepresenteerd aan bewoners en andere belangstellenden tijdens een inloopavond in het wijkgebouw de Bosrank. Het voorlopige plan stond samen met het verslag van de inventarisatie vanaf 27 februari 2014 op de speciale pagina voor de schoolzones op de gemeentelijke website en de betrokken partijen (scholen, wijkraad en wijkagent) hebben vooraf de plannen ontvangen.

Tijdens en naar aanleiding van deze avond zijn er 6 schriftelijke reacties binnengekomen, waarna het plan op 4 punten is aangepast:

- 2x het verzoek voor een extra drempel bij de oversteek naar de bushalte (toegevoegd aan het plan);
- 2x het verzoek om de snelheid op het Liesbos te verlagen (al opgenomen in het plan);
- 1x de vrees dat er over het voetpad naast het water tussen Weerterbos en Tolheksbos meer gefietst wordt (extra hekjes toegevoegd aan plan);
- 1x het verzoek om Kiss and Ride plaatsen, voldoende parkeerplaatsen voor minder validen en een oplossing voor de busjes t.b.v. de Klimboom (allen toegevoegd aan het plan);

Aan de volgende reacties kon geen gehoor worden gegeven:

- 2x de suggestie om het Liesbos geen voorrang te geven op de zijstraten om de snelheid te verlagen (een gebiedsontsluitingsweg 30km, zoals dit deel van het Liesbos is gecategoriseerd, hoort voorrang te hebben op de zijwegen);
- 1x het verzoek om doorgetrokken asmarkering in de bocht (past niet bij fietsstroken);
- 1 persoon die het nut van fietsstroken betwijfelt (dit is echter een passende maatregel voor gebiedsontsluitingsweg zonder fietspaden).

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.

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. Tegen het voorgenomen verkeersbesluit zijn geen zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van aanvullende



verzoeken vanuit de wijkraad en politie, is besloten de 30km/h zone uit te breiden met het Mastbos en de situatie op het parkeerterrein Liesbos te verduidelijken.

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 en fietsroute 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 hebben een eigen ruimte en de snelheid van het verkeer wordt verlaagd. De verkeerssituatie wordt hiermee duidelijker en veiliger.

Parkeerders

De situatie op het parkeerterrein wordt verduidelijkt, waardoor de doorstroming op het terrein wordt verbeterd. Het parkeren op het Liesbos tussen de rotondes is met de fietsstroken verboden, al werd dit op deze 50km/h weg nauwelijks gedaan.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer.

Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten bij de snelheidsremmende maatregelen ook afremmen, maar omdat het Liesbos geen uitrukroute is, zijn de negatieve gevolgen beperkt.

Algemeen belang

De maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregelen in het algemeen belang zijn en met name voor langzaam verkeer, parkeerders en bewoners. Deze belangen worden zwaarder gewogen dan de belangen van het doorgaand verkeer 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. Het aanduiden van het parkeerterrein aan het Liesbos in Hoofddorp als parkeergelegenheid waar alleen binnen de parkeervakken geparkeerd mag worden, door het plaatsen van het bord conform model E4 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- II. Het verplaatsen van twee gehandicaptenparkeerplaatsen op het parkeerterrein aan het Liesbos in Hoofddorp naar locaties langs het trottoir aan de zijde van de scholen, door het verplaatsen van de borden conform model G8 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- III. Het verplaatsen van de bestaande ingang van het onverplichte fietspad op het parkeerterrein aan het Liesbos in Hoofddorp naar de nieuwe ingang vanaf het Liesbos gelegen naast de uitgang van het parkeerterrein en de bestaande voetgangersoversteekplaats tegenover het Weerterbos door het verplaatsen van het bord conform model G13 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- IV. Het regelen van de voorrang bij de oversteek van het onverplichte fietspad op het scholeneiland naar het Liesbos in Hoofddorp, gelegen naast de uitgang van het parkeerterrein en de bestaande voetgangersoversteekplaats tegenover het Weerterbos, door het plaatsen van borden conform model B6 uit bijlage I van het RVV 1990 en haaiantanden zoals bedoeld in art.80 van RVV 1990;
- V. Het aanduiden van fietsstroken op het Liesbos, vanaf de rotonde Leenderbos/Waddenweg tot en met de rotonde Mastbos door het aanbrengen van fietssymbolen zoals bedoeld in art.80 van het RVV 1990 op de nieuwe rode fietsstroken;



- VI. Het instellen van een 30 km/h zone op het Liesbos in Hoofddorp vanaf de rotonde Leenderbos/Waddenweg tot en met de rotonde Muiderbos en het Muiderbos in Hoofddorp, door het plaatsen van 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 Liesbos, direct na de rotonde Leenderbos/Waddenweg en op het Muiderbos direct ten westen van de kruisingen met het Mastbos. De bestaande borden A1 en A2 RVV 1990 met de opdruk '30' en opdruk 'zone' op de Tolheksbos en Wallebos direct ten zuidwesten en het Roekenbos direct ten noordoosten van de kruisingen met het Liesbos en op het Liesbos direct ten zuidwesten van de rotonde met het Muiderbos worden verwijderd;
- VII. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 22 mei 2014.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de Teammanager Wegen, Water en Verkeer

M.Ardewijn

Terinzagelegging

Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes 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.

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 onverwijld spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.