



Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt Haarlem



Haarlem

Nr. 2016/144809

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 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 Leidsevaartbuurt - tussen het spoor Haarlem / Leiden, Pijlslaan, Leidsevaart en N208 - gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de wegen welke gelegen zijn binnen de Leidsevaartbuurt in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat de wegen die hiervoor benoemd zijn wegen zijn zoals bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994;

dat gelet op dit artikel het college van burgemeester en wethouders van Haarlem bevoegd is verkeersbesluiten te nemen voor de genoemde wegen;

dat de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem in het collegebesluit d.d. 26 november 2013 (nr. 2013/383676) is gemandateerd aan het afdelingshoofd Openbare Ruimte, Groen en Verkeer;

dat in het gebied - gelegen tussen de Stephensonstraat, Boogstraat, Geweerstraat, Leidsevaart, Edisonstraat, Teslastraat en Marconistraat - een woningbouwplan genaamd 'de Remise' wordt gerealiseerd;

dat hierbij uitvoering wordt gegeven aan het bestemmingsplan de Remise Haarlem, welke op 10 september 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld en het eerder vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen de Remise 2012;

dat als gevolg van de realisatie plan de Remise een aantal verkeersmaatregelen wordt getroffen waarvoor het nemen van een verkeersbesluit verplicht is;

dat voor de verkeersmaatregelen die direct betrekking hebben op Plan 'de Remise' een apart verkeersbesluit is genomen met kenmerk: 2016/144799 waarin de betreffende maatregelen zijn vastgelegd;

dat de meeste wegen in Leidsevaartbuurt - behoudens de gebiedsontsluitingswegen Pijlslaan en Leidsevaart - in het Haarlems Verkeers- en VervoersPlan (HVVP) zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg welke deel uitmaken van een verblijfsgebied;

dat de realisatie van plan 'de Remise' aanleiding is geweest om te kijken hoe het omliggende gebied van de Leidsevaartbuurt - tussen het spoor Haarlem / Leiden, Pijlslaan, Leidsevaart en N208 - dient te worden aangepast zodat plan de Remise op een juiste manier kan worden ingepast;

dat de Stephensonstraat - tussen Pijlslaan en Pascalstraat - zijstraten kent waarop inritconstructies zijn aangebracht die als poortmaatregel richting de verblijfsgebieden zijn aan te merken;



dat momenteel geen middelen vrijgemaakt kunnen worden om de Stephensonstraat tussen Pijlslaan en Pascalstraat herin te richten conform de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg;

dat daarom gekozen wordt om de Stephensonstraat voorlopig als 50 kilometer per uur weg in stand te houden totdat een reconstructie kan plaatsvinden bijvoorbeeld gecombineerd met groot onderhoud aan de weg;

dat omwille van de veiligheid van fietsers op de rijbaan gekozen wordt om fietsstroken aan te brengen op Stephensonstraat;

dat fietsers hiermee een eigen plek op de rijbaan krijgen waardoor de positie van de fietser op Stephensonstraat wordt verbeterd;

dat vanwege de beperkte ruimte op Stephensonstraat gekozen is om de fietsstroken uit te voeren met onderbroken markering zodat gemotoriseerd verkeer de fietsstrook mag gebruiken als dit noodzakelijk is en dat tevens wordt gekozen om de as-markering te verwijderen;

dat de bestaande fietsstrook op Stephensonstraat tussen Einsteinstraat en Marconistraat in noordelijke richting zal worden voorzien van onderbroken markering zodat uitwijken op de fietsstrook mogelijk wordt;

dat op Stephensonstraat een eenrichtingsweg is ingesteld tussen een punt ten zuiden van de aansluiting Pascalstraat in de richting van de aansluiting met Einsteinstraat waarvan fietsers door middel van een onderbord zijn uitgezonderd;

dat besloten is om de eenrichtingsweg op Stephensonstraat aan te passen dusdanig dat het voor motorvoertuigen mogelijk wordt om vanaf de parkeergarage van Vomar weg te rijden in noordelijke richting;

dat gekozen is om de 30 kilometer per uur zonepoort mee op te schuiven met de eenrichtingsweg om zo een duidelijk onderscheid te houden in het gedeelte waar woningen aan gelegen zijn en het gedeelte waar met name bedrijvigheid gevestigd is;

dat hiermee de snelheid van gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de woningen die direct langs de Stephensonstraat zijn gelegen zo goed als mogelijk gewaarborgd blijft;

dat dit bereikt wordt door de borden eenrichtingsweg en 30 kilometer per uur (zonale toepassing) te verplaatsen vanaf Stephensonstraat 31 naar Stephensonstraat 47;

dat deze aanpassing leidt tot kortere en duidelijkere routes vanaf de parkeergarage Vomar richting Pijlslaan en omrijdbewegingen en daarmee gepaard gaande overlast zoveel mogelijk wordt beperkt;

dat ten gevolge van het opschuiven van de 30 kilometer per uur zone op Stephensonstraat gekozen wordt om op aansluiting Marconistraat – Stephensonstraat de voorrang te regelen, door middel van zelfstandige haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, dusdanig dat bestuurders op Marconistraat voorrang dienen te verlenen aan bestuurders op Stephensonstraat;

dat het regelen van de voorrang middels verkeerstekens (haaiantanden) past bij een aansluiting van een dergelijke fietsdoorsteek op een 50 kilometer per uur weg;

dat op aansluiting Stephensonstraat – Maxwellstraat gekozen wordt om het verplichte fietspad richting Maxwellstraat op te heffen omdat het gewenste gebruik reeds fysiek wordt afgedwongen;

dat de 's-Gravesandeweg ook nog niet voldoet aan de inrichtingseisen voor het instellen van een 30 kilometer per uur zone en dat er ook een lijnbus van de route 's-Gravesandeweg gebruikmaakt;

dat daarom is gekozen om het gedeelte Stephensonstraat tussen Pijlslaan en Stephensonstraat 47 en de 's-Gravesandeweg - tussen Grijpensteinweg en spoor Haarlem / Leiden – nog niet aan te wijzen als 30 kilometer per uur zone;

dat in het overige gebied (behoudens het gedeelte Stephensonstraat en 's-Gravesandeweg) - gelegen tussen het spoor Haarlem – Leiden, de Pijlslaan, Leidsevaart en N208 – een 30 kilometer per zone wordt ingesteld;



dat ter verduidelijking, van de overgang tussen het 50 kilometer per uur regime en de 30 kilometer per uur zone, een poortmaatregel wordt toegepast in de vorm van een inritconstructie dan wel een streepmarkering dwars over de rijbaan;

dat hiermee uitvoering wordt gegeven aan de wegcategorisering zoals is opgenomen in het HVVP en uitvoering wordt gegeven aan de afspraken zoals zijn overeengekomen in Convenant 'Duurzaam Veilig';

dat ten gevolge van het instellen van de 30 kilometer per uur zones de met verkeerstekens ingestelde voorrang op kruispunt Einsteinstraat – Stephensonstraat wordt opgeheven zodat de gedragsregel 'bestuurders verlenen op kruispunten voorrang aan bestuurders die van rechts naderen' van toepassing wordt;

dat de Edisonstraat en Teslastraat (tussen Curiestraat en Munterslaan), zijn aangewezen als eenrichtingswegen waarvan (brom)fietsers middels onderborden van zijn uitgezonderd;

dat bromfietsers sinds de invoering van de maatregelen Bromfietsers Op de Rijbaan in 1999 zoveel mogelijk de regels volgen van het autoverkeer;

dat daarom de onderborden waaruit blijkt dat (brom)fietsers zijn uitgezonderd van de eenrichtingsweg worden vervangen door borden waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd van de eenrichtingsweg;

dat op Teslastraat - tussen Maxwellstraat en Curiestraat - een tweetal eenrichtingswegen van kracht is;

dat omwille van de eenduidigheid van toepassingswijze van regimes op eenrichtingswegen gekozen is om ook op dit gedeelte van Teslastraat - tussen Maxwellstraat en Curiestraat - de fietsers uit te zonderen door middel van een onderbord waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd van de eenrichtingsweg;

dat de hiervoor benoemde verkeersmaatregelen kunnen worden uitgevoerd door middel van het plaatsen/ verwijderen van de verkeersborden A1 30 met daarboven de tekst 'zone', A2 30 met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990, het verwijderen van bord B5, B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, of het aanpassen/ plaatsen van onderborden onder de verkeersborden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van haaiantanden zoals benoemd in artikel 80 van het RVV 1990 alsmede het verwijderen van bord G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het aanbrengen of verwijderen van fietsstroken als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen/ verwijderen van de verkeersborden A1, A2, B5, B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, het verwijderen van haaiantanden en het aanpassen van de werkingssfeer onder de verkeersborden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van bord G11 en het aanbrengen of verwijderen van fietsstroken een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de hiervoor benoemde verkeersmaatregel strekt tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemandateerde van de politie;

dat de politie constateert dat de in te stellen maximumsnelheid op een aantal wegen binnen de zone nog niet in overeenstemming is het verkeersbeeld ter plaatse;

dat de wegbeheerder heeft aangegeven dat dit op termijn wel zal gebeuren;

dat in verband hiermee van snelheidsmeting in de gehele zone nog geen sprake kan zijn;

dat de politie met in acht neming van bovenstaande heeft ingestemd met de hierna genoemde maatregel.

Het besluit:

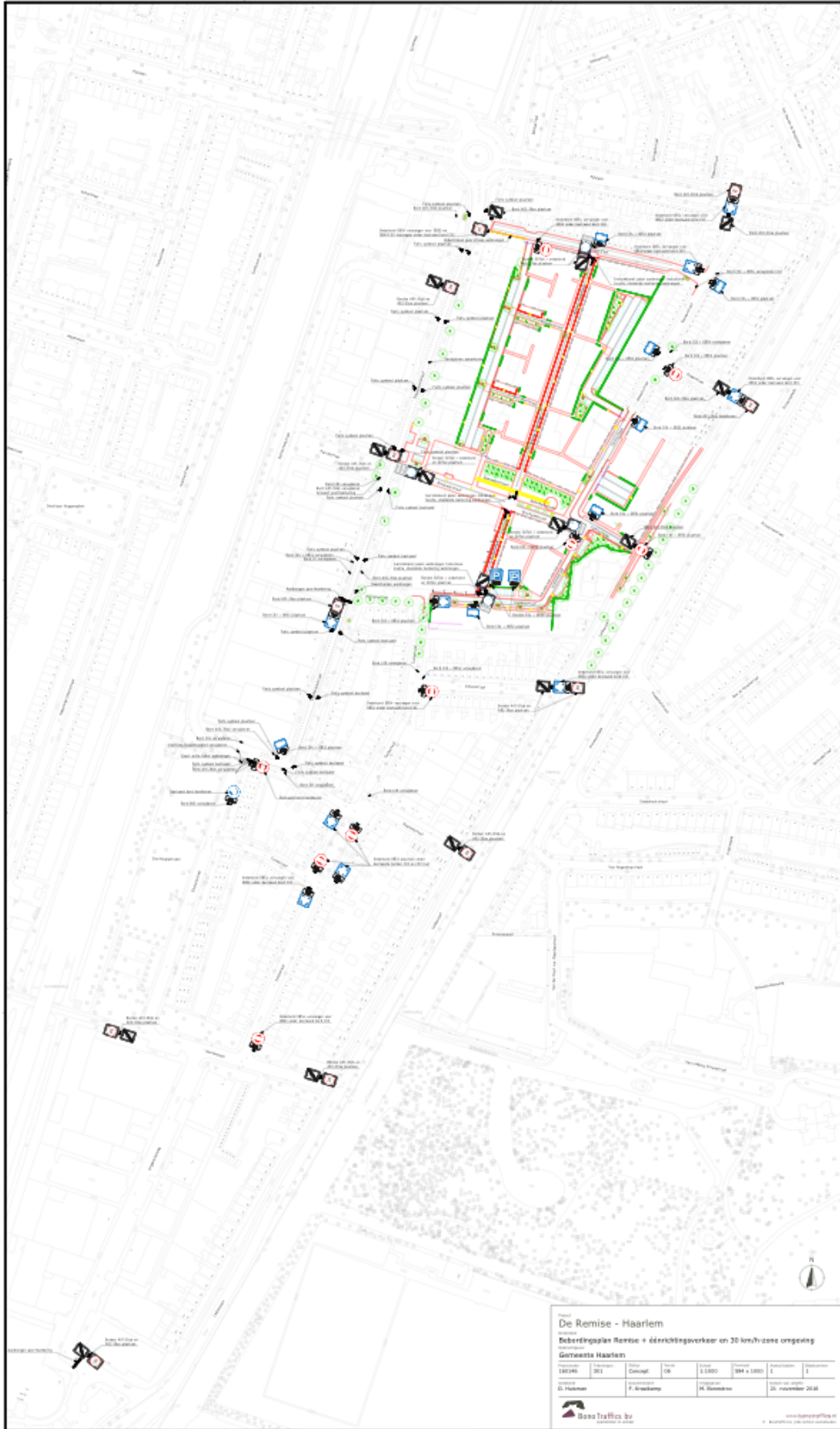
Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- Door middel van het aanbrengen van fietssymbolen en onderbroken langsmarkering fietsstroken als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990 te plaatsen op:
 - o Stephensonstraat, westzijde rijbaan tussen Pijlsaan en Einsteinstraat (in zuidelijke richting);
 - o Stephensonstraat, oostzijde rijbaan tussen Stephensonstraat 31 (in noordelijke richting);



- Stephensonstraat, oostzijde rijbaan tussen Einsteinstraat en Stephensonstraat 31 de gesloten markering van de fietsstrook aan te passen tot onderbroken markering zodat deze tevens gebruikt mag worden door het overige verkeer;
- door middel van het plaatsen/ verwijderen van borden A1 (30) met daarboven de tekst 'zone' en borden A2 (30) met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 de volgende wegen in de Leidsevaartbuurt aan te wijzen als wegen binnen een verblijfsgebied (30 km/u zone):
 - Stephensonstraat verplaatsen vanaf Stephensonstraat 31 naar Stephensonstraat 47 (in zuidelijke richting);
 - Bijwagenstraat, Bolramerstraat, Boogstraat, Ceintuurbaan, Curiestraat, Edisonstraat, Einsteinstraat, Geweerstraat, Grijpensteinweg (vanaf punt ten noordwesten aansluiting 's-Gravesandeweg), Kogelstraat, Leylandstraat, Marconistraat, Maxwellstraat, Munterslaan, Pascalstraat, Rutherfordstraat en Teslastraat;
- door middel van het aanbrengen van haaiantanden, als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, de voorrangssituatie op Marconistraat – Stephensonstraat te regelen dusdanig dat bestuurders op Marconistraat voorrang dienen te verlenen aan bestuurders op Stephensonstraat;
- door middel van het verwijderen van bord G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 het verplichte fietspad op Maxwellstraat te verwijderen;
- door middel van het verwijderen van bord B5, B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 en haaiantanden op het wegdek de met verkeerstekens geregelde voorrang op kruispunt Einsteinstraat – Stephensonstraat op te heffen;
- door middel van het aanpassen van het onderborden onder de borden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 fietsers in plaats van (brom)fietsers uit te zonderen van de volgende eenrichtingswegen:
 - Edisonstraat;
 - Teslastraat, gelegen tussen de Curiestraat en Munterslaan.
- door middel van het plaatsen van onderborden onder borden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 fietsers uit te zonderen van de volgende eenrichtingsweg die van kracht is op:
 - Teslastraat tussen Maxwellstraat en Curiestraat (oostelijke rijbaan);
 - Teslastraat tussen Curiestraat en Maxwellstraat (westelijke rijbaan).

Situatieschets:





Aldus vastgesteld te Haarlem

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

R.Koning

Hoofd afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant 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. 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.