

Verkeersbesluit – gemeente Haarlemmermeer – Spaarndam – Spaarndammerdijk



Onderwerp: verkeersmaatregelen t.b.v. reconstructie

Nummer: X.2021.03081

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.
- 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 korpschef van de Nationale Politie.
- De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van 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-, machtiging en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2020 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 onder dit ondermandaat.

Overwegingen en motivatie

Tussen de Zijkanaal C Weg in Spaarndam en de Houtrakkerweg in Halfweg ligt de Spaarndammerdijk. Deze weg verkeert in zeer slechte staat van onderhoud. Dit geldt met name voor de verhardingsconstructie. Het vervangen van de verharding is een complex proces. In juli 2019 is een verkeersbesluit (kenmerk X.2019.09547) genomen voor het afsluiten van doorgaand verkeer op de Spaarndammerdijk om de kans op ongevallen tot aan de reconstructie zo klein mogelijk te houden. Bewoners en leveranciers van de Spaarndammerdijk zijn wel toegestaan op de Spaarndammerdijk, evenals het landbouwverkeer.

Voor de reconstructie zijn een gemeentelijk projectteam en een externe begeleidingsgroep gevormd om gezamenlijk tot een gedragen plan te komen. Daarbij streven we naar een inrichting die voor iedereen toegankelijk blijft, maar die ook weer niet te aantrekkelijk wordt voor verkeer dat er eigenlijk niets te zoeken heeft. Ondanks de cultuurhistorische waarde van de dijk blijft deze in principe bedoeld voor de ontsluiting van het lokale verkeer. Daaronder vallen inwoners van de direct aan/omliggende kernen. Het doel is vooral om de recreatieve fietsfunctie en hoofdfietsroute op de Spaarndammerdijk te versterken. De totstandkoming van het ontwerp voor de reconstructie wordt hieronder toegelicht waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het deel buiten de kom en het deel binnen de kom.

Buiten de bebouwde kom

Gemiddeld is de weg buiten de kom slechts zo'n 4,50 meter breed. Dat is erg smal, wetende dat het een hoofdroute is voor fietsers en dat er landbouwvoertuigen overheen rijden. De maximum snelheid van 60 km/u wordt nauwelijks overschreden. Dat heeft te maken met de geringe breedte en waarschijnlijk ook met de staat van de weg. Maar ook spelen de vele bochten, met name tussen de A9 en Houtrakkerweg, een rol bij de gereden snelheid.

Er zijn een vijftal varianten voor de herinrichting onderzocht, waarna unaniem de voorkeur uitging naar een profiel met rode fietsstroken. Dit was vooral vanwege de attentie op de aanwezigheid van fietsers, want het doel is om de recreatieve fietsfunctie en hoofdfietsroute op de Spaarndammerdijk te versterken. Daarnaast werken de fietsstroken snelheidsremmend door de visuele versmalling.

Hierbij is nog onderzocht of de rijbaan van 4,50 meter verbreed kon worden door de dijk te verlagen, zodat hierdoor wat meer ruimte komt voor fietsers, maar ook voor voertuigen die elkaar passeren, zonder dat de verbreding uitnodigt tot harder rijden. Echter, na intensief overleg met het hoogheerraadschap van Rijnland als eigenaar van de dijk, is geconcludeerd dat dit niet haalbaar is. Dit is vervolgens teruggekoppeld aan de begeleidingsgroep.

Concreet betekent dit dat de Spaarndammerdijk buiten de bebouwde kom 4,50 meter breed blijft en wordt voorzien van rode fietsstroken van 1,50 meter breed. De maximum snelheid blijft 60 km/u. Om het passeren van met name landbouwvoertuigen mogelijk te maken worden meerdere passeerstroken aangebracht. Daarnaast wordt de Spaarndammerdijk voor iedereen toegankelijk en worden de maatregelen uit het verkeersbesluit met kenmerk X.2019.09547 met dit verkeersbesluit worden ingetrokken. De bestaande breedtebeperking blijft overigens wel.

Met deze inrichting verwachten we dat de maximum snelheid nog steeds niet of nauwelijks zal worden overschreden. Ondanks dat er na reconstructie weer een strakke asfaltweg ligt blijft de weg smal en wordt deze visueel nog smaller door de aanwezigheid van fietsstroken. De snelheid van het verkeer zal worden gemonitord.

Binnen de bebouwde kom

Op dit moment geldt binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/u met een variërende breedte van de rijbaan. Gemiddeld is dat ook hier zo'n 4,50 meter breed en het breedste gedeelte is ongeveer 5,00 meter. Conform gemeentelijk beleid is de Spaarndammerdijk binnen de kom aangewezen als erftoegangsweg 30 km/u. De huidige maximum snelheid van 50 km/u op de Spaarndammerdijk wordt niet overschreden. De V85 ligt binnen de kom zelfs nu al op ongeveer 35 km/u. Dat is ruim onder de huidige maximum snelheid en al bijna acceptabel voor de toekomstige maximum snelheid van 30 km/u.



Op dit moment is de Spaarndammerdijk binnen de bebouwde kom een smalle weg en de drempels zijn formeel niet voldoende steil. Wel zijn kruispunten al gelijkwaardig. Conform de ideale inrichting voor 30 km/u is het gebruikelijk om klinkers toe te passen in plaats van asfalt, de kruispunten te voorzien van een verhoogd kruispuntplateau en de overgang van 50 km/u naar 30 km/u bij kruispunten te voorzien van een uitritconstructie. Vanwege het dijklichaam, de aanwezigheid van vrachtverkeer, maar vooral vanwege nabij gelegen woningen die niet onderheid zijn, moeten we maatwerk leveren en streven we naar een ideaal profiel voor zover dat mogelijk is, maar streven we vooral ook naar een gezamenlijk gedragen weginrichting.

Ook hiervoor zijn diverse varianten onderzocht waarna unaniem de voorkeur uitging naar een profiel zonder indeling en voorzien van (zwart) asfalt. De kruispunten blijven gelijkwaardig, maar kunnen niet fysiek omhoog waardoor er is gekozen voor een (donkerrood) attentievlak. De maximum snelheid wordt 30 km/u.

Concreet betekent het dat de Spaarndammerdijk binnen de bebouwde kom verbreed wordt naar 5,20 meter. Dit heeft vooral te maken met het vrachtverkeer dat hier rijdt om de verbinding tussen de Zijkanaal C Weg en de Lageweg te kunnen maken. Er kan geen open verharding worden toegepast, dus blijft het zwart asfalt, maar wel wordt de maximum snelheid omlaag gebracht naar 30 km/u. De gelijkwaardige kruispunten worden extra geaccentueerd door een (donkerrood) attentievlak. Daarnaast kan overal een trottoir tot 1,50 à 1,80 meter breed worden aangelegd. Dit met uitzondering van een kort gedeelte direct vanaf de Zijkanaal C Weg, waar geen ruimte is om het bestaande trottoir van 90 cm te verbreden.

De maatregelen zijn conform de Mobiliteitsvisie én tot stand gekomen door een samenwerking van de gemeente en de diverse belanghebbenden. Daarnaast wordt met de maatregelen beoogd de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid te waarborgen.

Maatregelen (bebording en belijning)

De volgende maatregelen worden getroffen:

1. het intrekken van de maatregelen in het verkeersbesluit met kenmerk X.2019.09547, inhoudende het afsluiten van de Spaarndammerdijk, tussen de Lageweg in Spaarndam en de Kerkweg in Spaarndam en tussen de Groeneweg in Spaarndam en de Houtrakkerweg in Halfweg (verwijderen borden C12 RVV 1990 en onderborden 'met uitzondering van bewoners en leveranciers');
2. het intrekken van de aanduiding van het fiets-/bromfietspad (verwijderen bord G12a RVV 1990) op het pad ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats nabij de Lageweg;
3. het instellen van een 30 km/u zone (plaatsen borden A1 en A2 RVV 1990 met opdruk zone en 30) op de volgende locaties:
 - a. op de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de Zijkanaal C Weg;
 - b. op de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de oostelijke komgrens;
 - c. op de Lageweg, ter hoogte van de Spaarndammerdijk;
4. het instellen van voorrangregelingen (plaatsen borden B6 RVV 1990 en haaietanden artikel 80 RVV 1990) op de volgende locaties:
 - a. op het onverplichte fietspad ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Lagedijk;
 - b. op het fiets/bromfietspad, aan weerszijden van de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de oostelijke komgrens;



5. het instellen van voorrangregelingen (plaatsen borden B3, B4, B5 en B6 RVV 1990 en haaiantanden artikel 80 RVV 1990) op de volgende locaties:

- a. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Inlaagsedijk;
- b. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk – Kerkweg - Inlaagpolder;
- c. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Groeneweg;
- d. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Inlaagpolder;
- e. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk met het fietspad richting Groeneweg;

6. het aanduiden van een voetpad (plaatsen borden G7 RVV 1990) op de volgende locaties:

- a. op het voetpad ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats nabij de Lageweg;
- b. op het voetpad ter hoogte van het fiets-/bromfietspad nabij huisnummer 79a;

7. het aanduiden van een voetgangersoversteekplaats (plaatsen borden L2 RVV 1990 en markering artikel 49 lid 2 RVV 1990) op de Spaarndammerdijk, iets ten oosten van de Lageweg;

8. het aanduiden van fietsstroken (aanbrengen 1-1 markering en fietssymbolen artikel 1 RVV 1990) op de Spaarndammerdijk, tussen de oostelijke komgrens van Spaarndam en de Houtrakkerweg in Halfweg;

9. het aanduiden van een uitwijkplaats (plaatsen borden L20 en L21 RVV 1990) op diverse locaties langs de Spaarndammerdijk. Deze borden zij niet verkeersbesluitplichtig.

De aan te brengen bebording en markering staat aangegeven op de bij dit besluit behorende tekeningen met de nummers 620030-302, tekeningen 1 t/m 5.

Motivering Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994):

Motivering 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 ten opzichte van de huidige situatie.

Belangenafweging

Bewoners

De maatregelen zijn in het belang van de bewoners. De verkeerssituatie wordt veiliger en duidelijker (uniform) en de maatregelen bevorderen de leefbaarheid rondom de Spaarndammerdijk.

Bedrijven

De maatregelen hebben geen gevolgen voor bedrijven. De bereikbaarheid van de bedrijven blijft ongewijzigd. Wel wordt het kruispunt Spaarndammerdijk – Lageweg verkleind, maar door het toepassen van een rammelstrook (basalton) blijft het voor vrachtverkeer mogelijk om de bocht te nemen.

(Doorgaand) gemotoriseerd verkeer

De Spaarndammerdijk is niet bedoeld voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het uitgangspunt is wel altijd geweest dat de Spaarndammerdijk voor iedereen toegankelijk blijft, maar dat de weg niet te aantrekkelijk wordt gemaakt voor verkeer dat er eigenlijk niets te zoeken heeft. Zo is het nu ontworpen, waardoor de maatregelen geen gevolgen hebben voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer.

Langzaam verkeer

De maatregelen zijn in het belang van langzaam verkeer. De (brom)fietsers rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan, waar de snelheid wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Buiten de bebouwde kom worden fietsstroken aangebracht om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken. Tevens wordt de recreatieve fietsfunctie en hoofdfietsroute op de Spaarndammerdijk versterkt. De rijbaan is en blijft smal, maar hierdoor ontstaat een verkeerveiligere verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer. Er rijdt geen openbaar vervoer over de Spaarndammerdijk.

Nood- en hulpdiensten

De maatregelen hebben geen gevolgen voor nood- en hulpdiensten. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten blijft ongewijzigd en dus gegarandeerd.

Algemeen belang

De maatregelen garanderen de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid. 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 het bijzonder in het belang van bewoners en langzaam verkeer. Er worden geen belangen van andere weggebruikers onevenredig geschaad.

Vorbereiding en overleg

Zoals uit de overwegingen en motivatie al blijkt heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Naast het gemeentelijke projectteam is ook intensief geparticipeerd met een externe begeleidingsgroep. De volgende belangengroepen zijn hierbij betrokken: de Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude, de Dorpsraad Spaarndam, de dorpsraad Zwanenburg – Halfweg, de Historische werkgroep Spaarndam, Historisch Halfweg, het recreatieschap, de Fietsersbond en de LTO.

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 maatregelen geen complexe maatregelen betreffen en de belangen voldoende in beeld zijn.

Overleg met de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 13-04-2021 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De politie geeft aan dat het extra zebrapad niet past binnen een 30 km/u zone en een vorm is van schijnveiligheid. Dit extra zebrapad is echter de uitkomst van het uitgebreide participatietraject en is vervolgens nogmaals specifiek voorgelegd aan de externe begeleidingsgroep. Het unanieme resultaat is dat het zebrapad gewenst is. Omdat er ook al een bestaand zebrapad aanwezig is, en omdat hier veelvuldig wordt overgestoken wil de gemeente de wens toch honoreren. Om de attentie op dit zebrapad te verhogen wordt het rode asfalt t.b.v. de gelijkwaardige kruispunten doorgetrokken tot en met deze oversteeklocatie. De leden van de werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Publicatie

Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

Besluiten

In overeenstemming met de tekeningen met de nummers 620030-302, 1 t/m 5, die een onderdeel zijn van dit besluit, wordt besloten tot de volgende verkeersmaatregelen:

1. het intrekken van de maatregelen in het verkeersbesluit met kenmerk X.2019.09547, inhoudende het afsluiten van de Spaarndammerdijk, tussen de Lageweg in Spaarndam en de Kerkweg in Spaarndam en tussen de Groeneweg in Spaarndam en de Houtrakkerweg in Halfweg door het verwijderen van borden conform model C12 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 en onderborden 'met uitzondering van bewoners en leveranciers');
2. het intrekken van de aanduiding van het fiets/bromfietspad door het verwijderen van een bord conform model G12a uit bijlage I van het RVV 1990 op het pad ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats nabij de Lageweg;
3. het instellen van een 30 km/u zone door het plaatsen van borden conform model A1 en A2 uit bijlage I van het RVV 1990 met opdruk zone en 30, zoals aangegeven in artikel 66 van het RVV 1990, inhoudende "begin 30 km/h zone" en "einde 30 km/h zone" op de volgende locaties:
 - a. op de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de Zijkanaal C Weg;
 - b. op de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de oostelijke komgrens;
 - c. op de Lageweg, ter hoogte van de Spaarndammerdijk;
4. het instellen van voorrangregelingen door het plaatsen van borden conform model B6 uit bijlage I van het RVV 1990 en haaiantanden artikel 80 RVV 1990 op de volgende locaties:
 - a. op het onverplichte fietspad ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Lagedijk;
 - b. op het fiets/bromfietspad, aan weerszijden van de Spaarndammerdijk, ter hoogte van de oostelijke komgrens;



5. het instellen van voorrangsregelingen door het plaatsen van borden conform model B3, B4 ,B5 en B6 uit bijlage I van het RVV 1990 en haaiantanden artikel 80 RVV 1990 op de volgende locaties:

- a. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Inlaagsedijk;
- b. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk – Kerkweg - Inlaagpolder;
- c. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Groeneweg;
- d. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk - Inlaagpolder;
- e. ter hoogte van het kruispunt Spaarndammerdijk met het fietspad richting Groeneweg;

6. het aanduiden van een voetpad door het plaatsen van borden conform model G7 uit bijlage I van het RVV 1990 op de volgende locaties:

- a. op het voetpad ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats nabij de Lageweg;
- b. op het voetpad ter hoogte van het fiets/bromfietspad nabij huisnummer 79a;

7. het aanduiden van een voetgangersoversteekplaats door plaatsen van borden conform model L2 uit bijlage I van het RVV 1990 en het aanbrengen van markering als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het RVV 1990 op de Spaarndammerdijk, iets ten oosten van de Lageweg;

8. het aanduiden van fietsstroken door het aanbrengen 1-1 markering en fietssymbolen conform artikel 1 van het RVV 1990 op de Spaarndammerdijk, tussen de oostelijke komgrens van Spaarndam en de Houtrakkerweg in Halfweg;

9. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 17-5-2021.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de teammanager Vakdisciplines,

M. Koster



Terinzagelegging

Het besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant (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, 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.