



Verkeersbesluit verkeersmaatregelen HOV noord



Gemeente
Haarlem

Nr. 2020-1163587

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 Schoterweg, het Soendaplein en de Rijksstraatweg gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat de Schoterweg, het Soendaplein en de Rijksstraatweg in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat de Schoterweg, het Soendaplein en de Rijksstraatweg wegen zijn als 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 deze weg;

dat de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem is gemandateerd aan het afdelingshoofd Beheer en Beleid Openbare Ruimte;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (hierna: SOR);

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig;

dat de Schoterweg, Soendaplein en de Rijksstraatweg gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingswegen;

dat de verkeersfunctie op gebiedsontsluitingswegen centraal staat;

dat de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem samenwerken aan beter openbaar vervoer, waarbij het speerpunt is om kwalitatief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV) te realiseren;

dat een belangrijke ontbrekende schakel in het HOV-netwerk de verbinding is tussen station Haarlem en het Delftplein;

dat de gemeente Haarlem onderzoek heeft laten doen naar een voorkeustracé, met als resultaat dat de gemeenteraad in juni 2013 het tracé voor HOV tussen station Haarlem en Delftplein heeft vastgesteld en dat dit tracé loopt via de Rijksstraatweg;

dat in de huidige situatie meerdere buslijnen over het gehele tracé door Haarlem noord (tussen het station en het Delftplein) rijden;

dat voor een betere doorstroming van de bus en een grotere veiligheid voor met name fietsers meerdere kruispunten langs deze route beter zijn ingericht;

dat adviesbureaus APPM en Goudappel Coffeng, namens de gemeente Haarlem, hebben gewerkt aan het opstellen van een ontwerp;

dat bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen en de ontwerpen telkens is gekeken hoe de doorstroming en de betrouwbaarheid van de bus verbeterd kunnen worden;

dat hiervoor bij elke locatie is gezocht naar mogelijkheden om verkeersregelininstallaties (hierna: VRI) te verwijderen, VRI's te optimaliseren en/of extra opstelruimte te creëren voor afslaand verkeer;



dat het uitgangspunt is geweest dat de maatregelen geen negatief effect mogen hebben op de verkeersveiligheid;

dat daarnaast voor elke locatie is gekeken naar het effect op fietsers, overige weggebruikers, de ruimtelijke kwaliteit en eventuele overige effecten;

dat in de afweging prioriteit is gegeven aan de doorstroming, betrouwbaarheid en verkeersveiligheid;

dat bij het opstellen van het ontwerp nauw samengewerkt is met betrokkenen en belanghebbenden uit de projectomgeving;

dat voor 12 locaties langs het HOV-noord tracé een ontwerp is opgesteld;

dat het definitieve ontwerp en de inspraaknota op 20 juni 2017 zijn vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders;

dat deze ontwerpen zijn opgenomen in het definitief ontwerp dat in februari 2018 is vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders;

dat op een aantal locaties verkeersmaatregelen worden genomen die moeten worden besloten in een verkeersbesluit;

Kruispunt Kleverlaan - Schoterweg

dat om de fietsdoorsteek op te heffen de verkeersborden B6 en G11 (inclusief onderbord met daarop een pijl naar links) van bijlage 1 van het RVV 1990 worden verwijderd inclusief bijbehorende haaiantanden;

dat deze maatregelen een positief effect hebben op de rijtijd en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;

dat het realiseren van een schuine oversteek voor fietsers als minder veilig ervaren kan worden;

dat de politie en de Fietsersbond echter aangeven dat in de praktijk al vaak op deze manier wordt overgestoken en dat het veiliger is om het feitelijke gebruik te faciliteren en formaliseren;

Kruispunt Schoterweg – Pijnboomstraat – Soendaplein

dat ter ondersteuning van het eenrichtingsverkeer op het Soendaplein (parallelweg) en het opheffen van de linksafstrook ten behoeve van de realisatie van een middengeleider een gebod wordt ingesteld voor alle bestuurders op het Soendaplein vanuit noordelijke richting om rechtdoor of rechtsaf te rijden op het kruispunt Soendaplein – Pijnboomstraat – Schoterweg;

dat daarom verkeersbord D6 wordt geplaatst van bijlage 1 van het RVV 190 op het Soendaplein ter hoogte van huisnummer 9;

dat op het Soendaplein een fysieke middengeleider gerealiseerd is ten noorden van de aansluiting op de Pijnboomstraat;

dat bestuurders op het Soendaplein de fysieke middengeleider aan de rechterzijde moeten passeren;

dat daarom op deze fysieke middengeleider aan beide uiteinden het verkeersbord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt geplaatst, waardoor het gebod het verkeersbord voorbij te gaan aan de rechterzijde wordt ingesteld;

dat deze maatregelen een positief effect hebben op de rijtijd en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;

dat de verkeersveiligheid toeneemt door het invoeren van een linksaf verbod voor verkeer vanuit het noorden richting het Soendaplein, de middengeleider ten zuiden van het kruispunt en het realiseren van een extra oversteek aan de noordkant van het kruispunt;

Kruispunt Van Nesstraat - Rijksstraatweg

dat op de Rijksstraatweg twee fysieke middengeleiders zijn gerealiseerd ter hoogte van de Van Nesstraat;

dat bestuurders op de Rijksstraatweg de fysieke middengeleiders aan de rechterzijde moeten passeren;

dat daarom op deze fysieke middengeleiders aan beide uiteinden het verkeersbord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt geplaatst, waardoor het gebod het verkeersbord voorbij te gaan aan de rechterzijde wordt ingesteld;

dat de aansluiting van de Van Nesstraat op de Rijksstraatweg wordt vormgegeven als een volwaardige uitritconstructie, waardoor het verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief haaiantanden worden verwijderd;



dat de verwachting is dat door deze maatregel de bussen van zuid naar noord een rijtijdwinst hebben van een aantal seconden en dat de betrouwbaarheid toe neemt;

dat deze maatregel een positief effect heeft op de verkeersveiligheid doordat er een betere oversteek is voor langzaam verkeer door de brede middengeleider en de beperking van de kans op kop-staartbotsingen;

Kruispunt Minahassastraat - Rijksstraatweg

dat ten behoeve van de doorstroming van lijnbussen het wenselijk is om prioriteit te geven aan de afwikkeling van lijnbussen ter hoogte van dit kruispunt;

dat in de huidige situatie reeds een busstrook aanwezig is op de Rijksstraatweg voor lijnbussen vanuit zuidelijke richting;

dat deze busstrook ter hoogte van de Minahassastraat in de huidige situatie niet geheel is aangewezen als busstrook, waardoor ook andere bestuurders op dit deel gebruik kunnen maken van deze strook;

dat dit niet bevorderlijk is voor de doorstroming van lijnbussen;

dat daarom wenselijk is deze strook ter hoogte van de Minahassastraat aan te wijzen als busstrook;

dat een busstrook gerealiseerd is door middel van het aanbrengen van markering op het wegdek met de tekst 'LIJNBUS' inclusief doorgetrokken lijnmarkering;

dat op de Rijksstraatweg twee fysieke middengeleiders gerealiseerd zijn ter hoogte van de Minahassastraat;

dat bestuurders op de Rijksstraatweg de fysieke middengeleiders aan de rechterzijde moeten passeren;

dat daarom op deze fysieke middengeleiders aan beide uiteinden het verkeersbord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt geplaatst, waardoor het gebod het verkeersbord voorbij te gaan aan de rechterzijde wordt ingesteld;

dat de aansluiting van de Minahassastraat op de Rijksstraatweg wordt vormgegeven als een volwaardige uitritconstructie, waardoor het verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief haaiantanden worden verwijderd;

dat de verwachting is de maatregelen een rijtijdwinst opleveren voor de bus en dat de betrouwbaarheid toeneemt;

dat deze maatregelen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid doordat de kans op een conflict tussen auto en fiets afneemt door het uitbuigen van het fietspad, de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd en de kans op kop-staartbotsingen wordt beperkt;

Kruispunt Planetenlaan – Jan Gijzenkade - Rijksstraatweg

dat in verband met het aanleggen van een uitritconstructie de huidige voorrangregeling wordt opgeheven door het verwijderen van het verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief bijbehorende haaiantanden op de Roerdompstraat nabij de Jan Gijzenkade;

dat de fysieke middengeleiders worden opgeheven en daarmee ook de verkeersborden D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 worden verwijderd, op de volgende locaties:

- Roerdompstraat, nabij het kruispunt met de Jan Gijzenkade;
- Rijksstraatweg, op het noordelijke deel van het brugdek nabij de Jan Gijzenkade;
- Rijksstraatweg, op het zuidelijke deel van het brugdek nabij de Planetenlaan;

dat in de huidige situatie fietsers op de Planetenlaan en de Jan Gijzenkade voor de verkeerslichten naast de rijbaan staan opgesteld en een aparte regeling hebben binnen de verkeerslichtenregeling;

dat in de nieuwe situatie fietsers op de Planetenlaan en de Jan Gijzenkade zich opstellen op de rijbaan, voor het autoverkeer, waardoor zij geen aparte regeling meer nodig hebben in de verkeerslichtenregeling;

dat dit gerealiseerd wordt door het aanwijzen van fietsstroken (ook wel opgeblazen fietsopstelstroken genoemd) door het aanbrengen van symbolen van een fiets op de rijbaan zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990 op de Planetenlaan en de Jan Gijzenkade nabij het kruispunt met de Rijksstraatweg;

dat de inrit naar het parkeerterrein van het stadion aan de Planetenlaan voor gemotoriseerd verkeer wordt opgeheven en wordt aangewezen als verplicht fietspad door het plaatsen van de verkeersborden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990;



dat een voorrangregeling wordt ingesteld op de aansluiting van het fietspad op de Planetenlaan door het aanbrengen van haaiantanden;

dat de aanpassing van de VRI positief effect heeft op de rijtijd en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;

dat de verkeersveiligheid toe neemt;

Kruispunt Maasstraat – St. Bavostraat - Rijksstraatweg

dat op de Rijksstraatweg twee fysieke middengeleiders gerealiseerd zijn ter hoogte van de Maasstraat en de St. Bavostraat;

dat bestuurders op de Rijksstraatweg de fysieke middengeleiders aan de rechterzijde moeten passeren;

dat daarom op deze fysieke middengeleiders aan beide uiteinden het verkeersbord D2 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt geplaatst, waardoor het gebod het verkeersbord voorbij te gaan aan de rechterzijde wordt ingesteld;

dat deze maatregel een positief effect heeft op de rijtijd en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;

dat deze maatregel een positief effect hebben op de verkeersveiligheid doordat de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd en de kans op kop-staartbotsingen wordt beperkt;

Locatie Generaal Spoorlaan – Tesselschadeplein - Rijksstraatweg

dat in verband met het aanleggen van uitritconstructies de huidige voorrangregeling wordt opgeheven door het verwijderen van het verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief bijbehorende haaiantanden, op de volgende locaties:

- Generaal Spoorlaan, nabij het kruispunt met de Rijksstraatweg;
- Tesselschadeplein, nabij het kruispunt met de Rijksstraatweg;

dat deze maatregelen een positief effect hebben op de rijtijd en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer;

dat deze maatregelen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid doordat door de brede middengeleider het mogelijk is om de Rijksstraatweg gefaseerd over te steken, de verkeerssituatie overzichtelijker wordt, er minder conflicten zijn tussen fietsers en afslaand verkeer door het uitbuigen van het fietspad en de kans op kop-staartbotsingen wordt beperkt;

Kruispunt Jan Campertstraat – Muiderslotweg

dat in verband met het aanleggen van een uitritconstructie de huidige voorrangregeling wordt opgeheven door het verwijderen van het verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief bijbehorende haaiantanden, op de volgende locaties:

- Muiderslotweg, nabij het kruispunt met de Rijksstraatweg;
- Parallelweg Rijksstraatweg, nabij het kruispunt met de Jan Campertstraat;

dat deze maatregel een positief effect heeft op de rijtijd en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer;

dat deze maatregel een positief effect heeft op de verkeersveiligheid doordat de situatie overzichtelijker wordt, er minder conflicten zijn tussen fietsers en afslaand verkeer door het uitbuigen van het fietspad, het door de brede middengeleider mogelijk wordt om gefaseerd de Rijksstraatweg over te steken en de kans op kop-staartbotsingen wordt beperkt;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het verwijderen of plaatsen van de verkeersborden B6, D2, D6, G11, G12a en G12b van bijlage 1 van het RVV 1990 en het aanbrengen/verwijderen van fietssymbolen, 'LIJNBUS' markering en haaiantanden een verkeersbesluit is vereist;

dat gelet op artikel 2 van het WVV 1994 de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en het in stand houden van de weg het en waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

dat gelet op artikel 2 van het WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt bij realisatie van de verkeersmaatregel;

dat gelet op voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer van ondergeschikt belang wordt geacht;

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

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde verkeersmaatregel.



Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- door middel van het verwijderen van haaietanden en de verkeersborden B6 en G11 (inclusief onderbord met pijl naar links) van bijlage 1 van het RVV 1990 op het kruispunt Kleverlaan met de Schoterlaan de fietsdoorsteek ten oosten van de Schoterweg ten zuiden van het kruispunt met de aansluiting Kloosterstaat op te heffen; (zie situatieschets 1)
- door middel van het plaatsen van het verkeersbord D6 van bijlage 1 van het RVV 1990 voor alle bestuurders vanuit het noorden een verplichte rijrichting rechtdoor of rechtsaf in te stellen op het Soendaplein ter hoogte van huisnummer 9; (zie situatieschets 2)
- door middel van het plaatsen van de verkeersborden D2 (rechts) van bijlage 1 van het RVV 1990 een gebod tot het voorbijgaan van de zijde die de pijl aangeeft in te stellen, op de volgende locaties:
 - * op de middengeleider op het Soendaplein, aan de noordzijde van het kruispunt met de Schoterweg en de Pijnboomstraat; (zie situatieschets 2)
 - * op de middengeleider op de Rijksstraatweg, ter hoogte van de Van Nesstraat; (zie situatieschets 3)
 - * op de middengeleider op de Rijksstraatweg, ter hoogte van de Minahassastraat; (zie situatieschets 4)
 - * op de middengeleider op de Rijksstraatweg, ter hoogte van de Maasstraat en de St. Bavostraat; (zie situatieschets 6)
- door middel van het verwijderen van de verkeersborden D2 (rechts) van bijlage 1 van het RVV 1990, een gebod tot het voorbijgaan van de zijde die de pijl aangeeft op te heffen, op de volgende locaties:
 - * op de middengeleider op de Roerdompstraat, nabij het kruispunt met de Jan Gijzenkade; (zie situatieschets 5)
 - * op de middengeleider op de Rijksstraatweg, op het noordelijke deel van het brugdek nabij de Jan Gijzenkade; (zie situatieschets 5)
 - * op de middengeleider op de Rijksstraatweg, op het zuidelijke deel van het brugdek nabij de Planetenlaan; (zie situatieschets 5)
- door middel van het verwijderen van de verkeersborden B6 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief bijbehorende haaietanden de huidige voorrangregeling op te heffen, op de volgende locaties:
 - * Van Nesstraat, ter hoogte van de Rijksstraatweg; (zie situatieschets 3)
 - * Minahassastraat, ter hoogte van de Rijksstraatweg; (zie situatieschets 4)
 - * Roerdompstraat, ter hoogte van Jan Gijzenkade; (zie situatieschets 5)
 - * Generaal Spoorlaan, ter hoogte van Rijksstraatweg; (zie situatieschets 7)
 - * Tesselschadeplein, ter hoogte van Rijksstraatweg; (zie situatieschets 7)
 - * Muiderslotweg, ter hoogte van Rijksstraatweg; (zie situatieschets 8)
 - * Parallelweg Rijksstraatweg, ter hoogte van Jan Campertstraat; (zie situatieschets 8)
- door het aanbrengen van symbolen van een fiets, fietsstroken aan te wijzen zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990, in de vorm van opgeblazen fietsopstelstroken, op de volgende locaties:
 - * Planetenlaan, ter hoogte van Rijksstraatweg; (zie situatieschets 5)
 - * Jan Gijzenkade, ter hoogte van Rijksstraatweg; (zie situatieschets 5)

- door middel van het plaatsen van de verkeersborden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990 een verplicht fietspad in twee richtingen te stellen op de aansluiting ten noorden van de Planetenlaan direct naast het kruispunt met de Rijksstraatweg; (zie situatieschets 5)

- door middel van het aanbrengen van haaietanden een voorrangsregeling in te stellen op de aansluiting van het verplichte fietspad op de Planetenlaan; (zie situatieschets 5)


- door middel van het aanbrengen van de markering 'LIJNBUS' en een doorgetrokken streep de busstrook voor lijnbussen op de Rijksstraatweg ter hoogte van de Minhassastraat te complementeren; (zie situatieschets 4)

Situatieschets:

Te verwijderen

- Bebording = Grijsinten
- Markering = Grijs

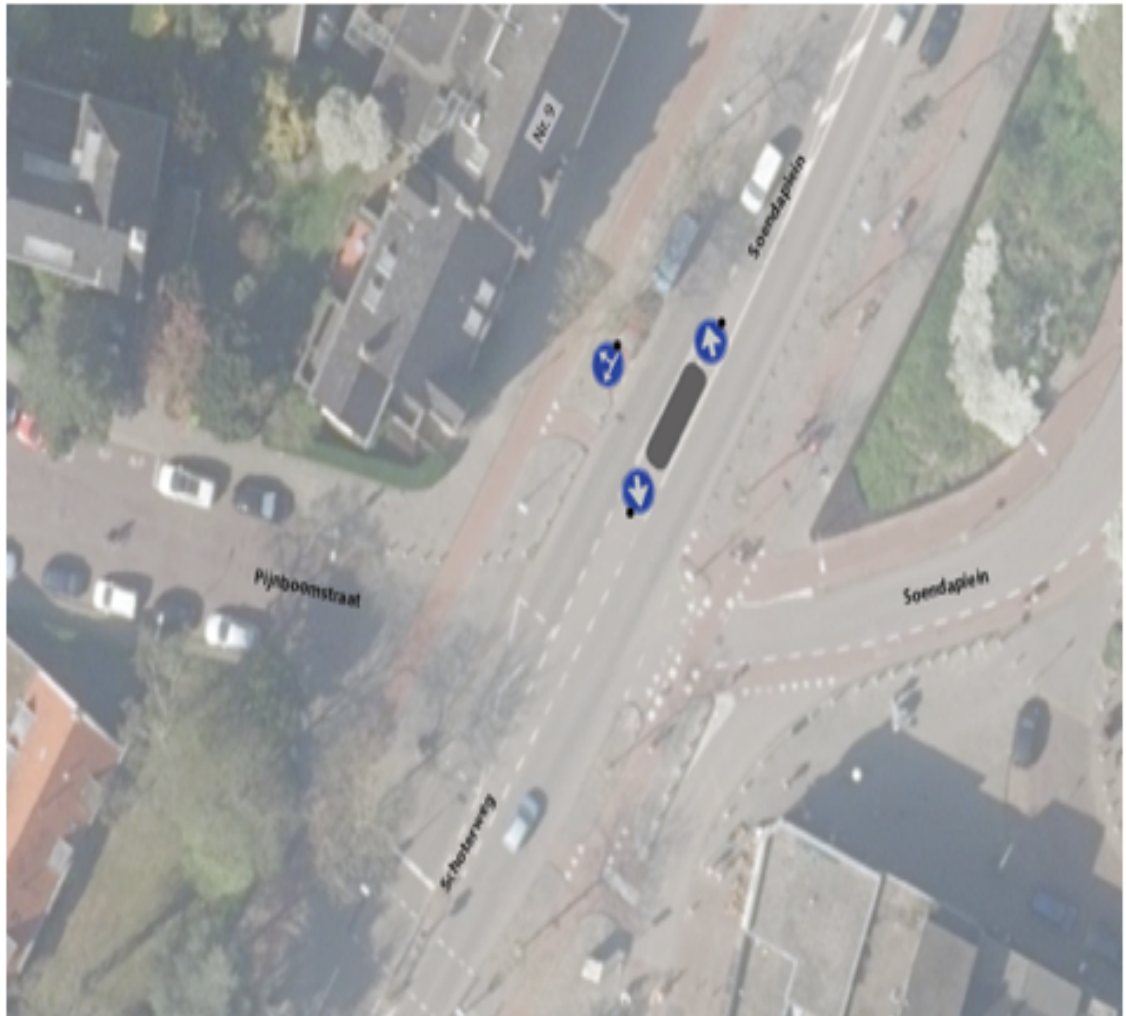
Te plaatsen

- Bebording =  Gekleurd
- Markering = Zwart

Situatieschets 1 (kruispunt Kleverlaan - Schoterweg)



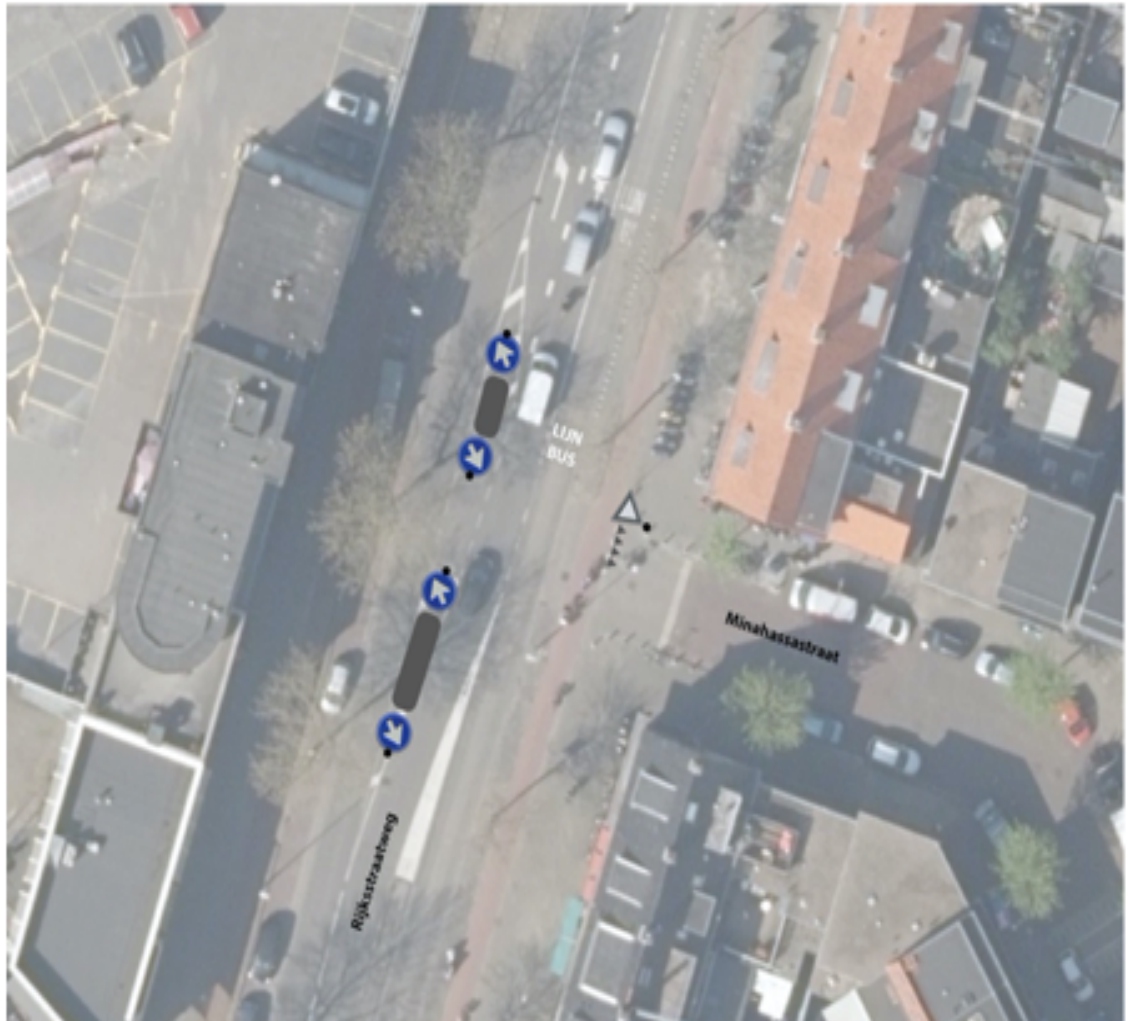
Situatieschets 2 (kruispunt Schoterweg - Pijnboomstraat - Soendaplein)



Situatieschets 3 (kruispunt Van Nesstraat – Rijksstraatweg)



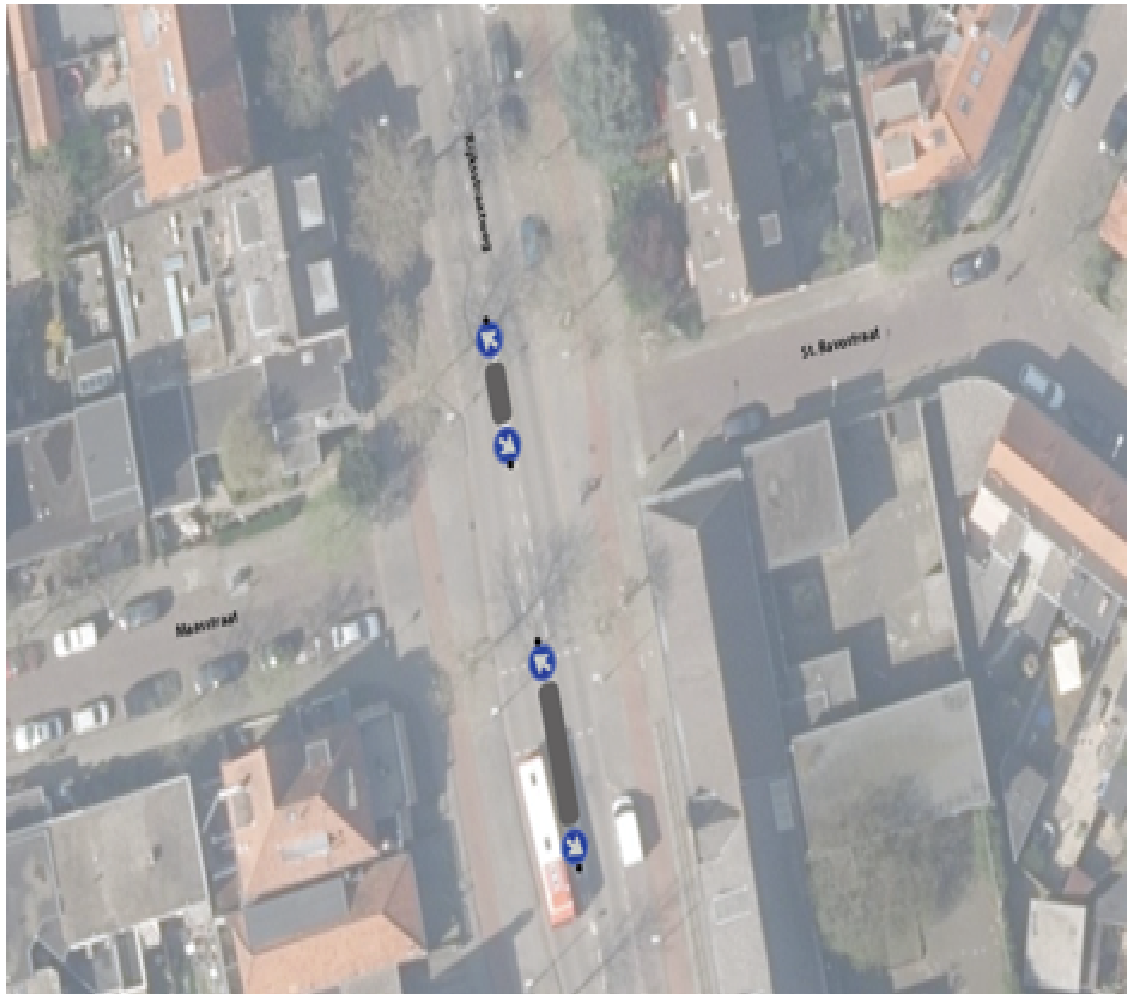
Situatieschets 4 (kruispunt Minahassastraat – Rijksstraatweg)



Situatieschets 5 (kruispunt Planetenlaan – Jan Gijzenkade – Rijksstraatweg)



Situatieschets 6 (kruispunt Maasstraat - St. Bavostraat - Rijksstraatweg)



Situatieschets 7 (kruispunt Generaal Spoorlaan - Tesselschadeplein - Rijksweg)



Situatieschets 8 (kruispunt Jan Campertstraat - Muiderslotweg - Rijksstraatweg)



Aldus vastgesteld te Haarlem

Namens het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,

Sylvia van Egmond

Hoofd afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

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.