

<p>Onderwerp</p> <p>Waarderbrug: Definitief ontwerp en verkeersbesluit</p>	<p>Bestuurlijk behandelvoorstel (2013/475512)</p> <p>GOB/NOORD</p>
<p>Collegebesluit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De nota “inspraak Waarderbrug” vast te stellen 2. Het verkeersbesluit ter realisatie van de om- en om regeling over één rijstrook op de Waarderbrug vast te stellen. 3. Het definitief ontwerp (nr 300VV15) vast te stellen en ter bespreking aan de commissie voor te leggen. 4. De betrokkenen na besluitvorming te informeren over dit besluit en een persbericht uit te reiken. 	<p>Auteur: Braakman, J.P.R.</p> <p>Email: jprbraakman@haarlem.nl</p> <p>Telefoonnr 023-5113907</p>
<p>Samenvatting/Doel/grond besluit</p> <p>Met deze nota wordt het DO vastgesteld, op basis van de nota beoordeling zienswijzen. Na vaststelling van het DO kan de technische uitwerking en aanbesteding plaatsvinden, zodat begin 2014 tot realisatie kan worden overgegaan. Verdere besluitvorming op dit project wordt niet verwacht. Het definitief ontwerp (nr 300VV15) ter bespreking aan de commissie voor te leggen</p>	<p>B&W vergadering</p> <p>Vergadering BenW d.d. 19-11-2013</p> <hr/> <p>Bijlagen</p>

Onderwerp: Waarderbrug: Definitief ontwerp en verkeersbesluit
BBV nummer: 2013/475512

1. Inleiding

Voor de tweezijdige openstelling van de Waarderbrug is een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt. Dit VO voorziet in het om-en-om openstellen van de rijrichtingen over één rijstrook. Het VO heeft van 23 augustus 2013 tot en met 23 Oktober 2013 ter inzage gelegen; op 17 september is een informatieavond gehouden in de Lichtfabriek. Op de zienswijzen op het voorlopig ontwerp is gereageerd in de nota “inspraak Waarderbrug”¹. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Met dit besluit stelt het college deze nota “inspraak Waarderbrug” samen met de UOV (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, verkeersbesluit)² en het definitief ontwerp³ vast.

2. Besluitpunten

Het college besluit:

1. De nota “inspraak Waarderbrug” vast te stellen
2. Het verkeersbesluit ter realisatie van de om- en om regeling over één rijstrook op de Waarderbrug vast te stellen.
3. Het definitief ontwerp (nr 300VV15) vast te stellen en ter bespreking aan de commissie Beheer voor te leggen.
4. De betrokkenen na besluitvorming te informeren over dit besluit en een persbericht uit te reiken.

3. Beoogd resultaat

Met deze nota wordt het DO vastgesteld, op basis van de nota beoordeling zienswijzen. Na vaststelling van het DO kan de technische uitwerking en aanbesteding plaatsvinden, zodat begin 2014 tot realisatie kan worden overgegaan. Verdere besluitvorming op dit project wordt niet verwacht.

4. Argumenten

A. *Participatie en communicatie*

Het ontwerp is op basis van inspraak en na overleg met de Wijkraad Haarlem Schoten, de Fietsersbond en politie Kennemerland tot stand gekomen.

De ingediende zienswijzen hebben niet tot wijzigingen in het ontwerp geleid.

B. *Veiligheid en doorstroming*

Het ontwerp garandeert optimale veiligheid voor fietsers door het opnemen van vrij liggende fietspaden. Op de weg worden verkeerslichten geplaatst. Op de brug worden de fietspaden 5 cm verhoogd aangelegd in rood asfalt en afgewerkt met een schuine band. De links- en rechts- opstelstroken op de Spaarndamseweg naar de Waarderbrug zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling.

C. *Milieu/Leefbaarheid*

Van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is op 17 januari 2013 de goedkeuring ontvangen van de wijzigingsmaatregel NSL (Nationale Samenwerkingsprogramma

¹ Bijlage 1 inspraak Waarderbrug

² Bijlage 2 verkeersbesluit

³ Bijlage 3 DO Waarderbrug

Luchtkwaliteit). Definitieve realisatie van tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug werd hierdoor mogelijk. Tegen de ontheffing loopt nog bezwaar.

E. Juridisch

De voorgenomen werkzaamheden passen binnen het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Waarderpolder, Transvaalbuurt en Indische Buurt Zuid. Het lopende beroep kan niet leiden tot schorsing van de werkzaamheden, een aanvraag voor voorlopige voorziening mogelijk wel.

F. Financieel

Budget voor de kosten van uitvoering zijn opgenomen in de exploitatiebegroting, wegen straten pleinen.

5. Kanttekeningen

A. Bereikbaarheid

Er worden verkeerslichten (VRI) aan de Waarderpolder zijde geplaatst ten behoeve van de om- en om regeling op de Waarderbrug. Hierdoor wordt de Waarderhaven in de avondspits mogelijk geconfronteerd met stilstaande auto's voor de VRI.

B. Veiligheid en doorstroming

De opstelstrook naar de Waarderbrug op de Spaarndamseweg-Zuid wordt slechts 42 meter lang. In de voorfase is berekend dat deze opstelstrook voor een goede afwikkeling van het verkeer 54 meter lang zou moeten zijn. Door de verkorte aanleg kan mogelijk filevorming in de spitsuren ontstaan. De reden om de lengte van de opstelstrook tot 42 meter te beperken is het behoud van de kort geleden aangelegde bushalte en net aangeplante bomen. Tijdens de informatieavond en uit de zienswijzen bleek dat omwonenden bezorgd zijn over de verkeersveiligheid voor met name fietsers in verband met het 's avonds uitschakelen van de verkeerslichten. Hierop is besloten de verkeerslichten 24 uur per dag in werking te laten,.

D. Communicatie

De fietsersbond is tegen tweerichtingsverkeer voor auto's op de Waarderbrug. Enerzijds omdat dit de verkeersveiligheid van de fietsers nadelig beïnvloedt. Anderzijds omdat er langere wachttijden ontstaan door de verkeersregelininstallaties. De Wijkraad Schoten wenst tweerichtingsverkeer op de Transvaalstraat. Dit is niet realiseerbaar omdat hierdoor de wachttijden op de kruising boven de maximale norm van 360 seconden uitkomt. Daarnaast haalt het tweerichtingsverkeer op de Transvaalstraat alle flexibiliteit en groeiruimte uit het gebied.

6. Uitvoering

Direct na het collegebesluit

- Wordt het besluit op 21 november 2013 gepubliceerd in de stadskrant en het Haarlemsdagblad. Het definitief verkeersbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant
- Worden per brief de belanghebbenden geïnformeerd over het besluit met het Definitief Ontwerp en de nota "beoordeling ingediende zienswijzen" als bijlage.
- Wordt het besluit met bijlage gedurende 6 weken van 22 november 2013 tot en met 2 januari 2014 ter inzage gelegd en kan in deze periode beroep worden ingesteld bij de rechtbank Noord-Holland

2013/475512 Waarderbrug, Definitief ontwerp en verkeersbesluit

3.

- Wordt de nadere uitwerking van het definitief ontwerp gestart met het oog op aanbesteding van het werk en uitvoering begin 2014.

7. Bijlagen

1. Nota inspraak Waarderbrug;
2. Definitief UOV besluit (verkeersbesluit)
3. Definitief Ontwerp

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 17 september 2013

Locatie: De Lichtfabriek, Minckelersweg 2 te Haarlem

TOTAAL: 49 inspraakreacties waarvan 29 tegen en 17 vóór openstelling van de brug (NB. Zie punt 43, enquête wijkraad)

Nr.	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker nr.
1	TEGEN: Huidige situatie <u>niet</u> wijzigen. Er is <u>geen inspraak geweest</u> over brug wel of niet in twee richtingen open. Bij het besluit tot bouwen van de Schoterbrug is in de gemeenteraad afgesproken dat de Waarderbrug alleen nog voor fietsverkeer opengesteld zou worden. Deze afspraak wordt nu (voor de tweede keer) geschonden. Zo houden burgers geen vertrouwen in de politiek!	Het is een beslissing van de raad geweest om de brug open te stellen voor tweerichtingsverkeer. Het is de bevoegdheid van de gemeenteraad om af te wijken van de door haar zelf gestelde kaders. Dat is met het besluit door de commissie Beheer van 24 mei 2012 gelegitimeerd. Het college is gehouden de door de gemeenteraad vastgestelde kaders uit te voeren.	1, 17,23, 24, 30 38, 39, 41, 42, 43, 44, 48, 49
2	TEGEN: Vrees voor overlast en verkeersdrukte op Spaarndamseweg die er ook was vóór de afsluiting in 2010 + filerijden richting brug vanaf Zaanenlaan en Waarderweg.	Met de introductie van tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug zal het verkeer toenemen. Door de komst van de Schoterbrug (2009) en de reconstructie van de Spaarndamseweg is deze situatie echter niet meer vergelijkbaar met de periode van vóór 2009.	2, 3, 16, 17
3	TEGEN: door lange wachttijd voor brugopening (4 minuten) gaat de concentratie fijnstof omhoog omdat mensen hun motor niet uit zetten. Door de afsluiting is de leefbaarheid in de Waarderhaven de laatste jaren drastisch verbeterd. Door het terugdraaien van dit besluit wordt niet alleen een afspraak geschonden maar wordt een woonpopulatie van 120 personen weer in de stank en uitstoot gezet door wachtende (vracht)auto's voor de brug.	Duidelijke (extra) bebording aanbrengen om motorisch verkeer te stimuleren om hun motor uit te zetten.	9, 10, 11, 16, 19, 23,24,26, 28, 30, 35, 37, 42, 43, 44, 48, 49
4	TEGEN: Zonde van ons gemeentegeld. Fietsers links- en rechtsaf wordt een rotzooi. Verkeer loopt weer vast net als vóór het eenrichtingsverkeer. Schoterbrug is toch gemaakt voor een betere doorstroming? Plus er ontstaan ook extra kosten voor onderhoud en beheer.	Fietsers worden in de nieuwe situatie apart geregeld en krijgen van zuid naar noord twee keer groen. Het doel van de openstelling is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Waarderpolder. Lokaal verkeer heeft nu de mogelijkheid te kiezen voor de Waarderbrug in plaats van de Schoterbrug of de Prinsenbrug.	9, 10, 11, 21, 30, 37
5	TEGEN: de afstand tussen de verkeerslichten bij de Waarderbrug is circa 180 meter (bij de Catharijnebrug is dit 70 meter). Dit betekent langere wachttijden. Plus omdat de brug niet vlak is, kun je tegemoet komend verkeer pas later zien. Als iemand door oranje/rood rijdt, kan dit gevaarlijke situaties opleveren.	De Waarderbrug is inderdaad langer dan de Catharijnebrug. Om de wachttijden te beperken is er om die reden voor gekozen een volglicht te plaatsen op de brug. D.w.z. verkeer uit de polder wordt na het passeren van de brug opgevangen door een extra verkeerslicht. Daardoor kan het verkeer uit de polder gelijktijdig groen krijgen met het fietsverkeer of het	15



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

		rechtdoorgaand autoverkeer op de Spaarndamseweg. Wanneer men door geel (oranje) rijdt kan men nog gewoon de overzijde van de brug bereiken. Door rood rijden is en blijft riskant en daar kan ook geen rekening mee worden gehouden. Wel is het zo dat er in geval van nood op de brug passagemogelijkheden zijn.	
6	TEGEN: De bouw van Shurgard zou ervoor zorgen dat er meer fijnstof bleef hangen rond de Waarderhaven dus er was veel weerstand. Omdat de Waarderbrug een fietsbrug werd, is het gebouw er toch gekomen. Wordt het nu weer afgebroken? Door het hoge gebouw liggen bovendien 15 boten drie maanden (nov-feb) in de schaduw vanaf 11.00 uur. Door de positieve ontwikkeling van de afsluiting is afgezien van verhalen van de schade op de gemeente. Stichting Waarderhaven overweegt nu alsnog juridische stappen te ondernemen namens een groep bewoners.	Recent luchtkwaliteitsonderzoek melding NSL (inclusief aanwezigheid Shurgard) geeft aan dat in het geval van tweerichtingsverkeer ruim aan de normen voldaan blijft worden.	15, 28
7	TEGEN: door het betalen van brug/liggeld bij de Waarderbrug ontstaan nog langere wachttijden. Betalen met een klomphengel is anno 2013 niet meer van deze tijd!	Niet relevant voor dit ontwerp.	15
8	TEGEN: Er worden hoge kosten gemaakt om de Waarderhaven veiliger te maken maar de toegang tot de woonboten wordt op deze manier gevaarlijker. In het kader van de reorganisatie van de Waarderhaven is de aanpassing niet praktisch: de huidige ruimte is hard nodig om het project soepel te laten verlopen.	Toegang tot de woonboten blijft ongewijzigd.	16, 35, 41
9	TEGEN: voor de bouw van de Schoterbrug is subsidie ontvangen van de provincie om de hoge concentratie fijnstof voor de Indische buurt en Waarderhaven te verminderen. Deze subsidie is verstrekt op voorwaarde dat de Waarderbrug autoluw zou worden.	De bedoelde NSL-subsidie was een bijdrage aan het totaal van Haarlemse luchtmaatregelen beschreven in het NSL, niet aan één specifiek onderdeel. De minister heeft ingestemd met de wijziging van de deelmaatregel betreffende de Waarderbrug van autovrij naar eenrichtings- en nu naar tweerichtingsverkeer.	16, 17, 23, 24, 39
10	TEGEN: Waarom geen tweede rijbaan op de Schoterbrug maken voor een betere doorstroming? Wij wonen naast de brug en hebben er geen moeite mee om om te rijden naar bijvoorbeeld de Vomar. Of we gaan lekker op de fiets! Situatie handhaven zoals hij nu is, alleen nog veiliger maken.	Dit is de uitkomst van een politiek proces. (zie antw. 1) Het verbreden van de Schoterbrug heeft alleen zin als ook de Vondelweg en de Waarderweg worden verbreed. Dit is nu niet aan de orde.	26
11	TEGEN: Verbreding van de Vondelweg naar 4 banen zou de doorstroming sterk verbeteren en filevorming in de Waarderpolder voorkomen. De gemeente heeft hier echter niet voor gekozen. De besluitvorming van	Verbreding van de Vondelweg is nu niet aan de orde. Zie ook antwoord 10. De besluitvorming over eenrichtingsverkeer wordt nu	28



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

	eenrichtingsverkeer wordt nu teruggedraaid door een groepje ondernemers uit de Waarderpolder en (suggestieve) enquêtes van politieke partijen in o.a. het Vondelkwartier. Waarom geen onafhankelijke enquête in alle woongebieden voor betrouwbare uitkomsten.	teruggedraaid door de raad.	
12	<p>TEGEN: <i>Onduidelijke grondslag van het besluit</i>: de bereikbaarheid van de Waarderpolder is in de huidige situatie prima. Een betere ontsluiting van de polder richting de woonwijk is geen noodzaak. Zwaar verkeer moest door het industriegebied geleid worden. Dit werkt op dit moment goed. Waarom deze situatie nu weer terugdraaien?</p> <p><i>Geen motivering waarom dit ontwerpbesluit is genomen</i>: Waarom wil de raad deze openstelling? Waar is de motivering? Bij de ter visie gelegde stukken lag geen raadsbesluit. Wat is de aanleiding? Geen motivatie terug te vinden in de overwegingen. Belangen zijn kennelijk al helemaal afgewogen?</p> <p><i>Onzorgvuldige afweging van belangen in ontwerp</i>: de belangen hadden vooraf in het ontwerp moeten worden gewogen. Het ontwerp is dus onzorgvuldig tot stand gekomen.</p> <p><i>Geen onderzoek naar luchtkwaliteit</i>: er is geen verkeerstelling gedaan: de toename van het aantal verkeersbewegingen is gegokt. Voldaan moet worden aan de luchtkwaliteitseisen voor NOx en fijnstof. Dit onderzoek is onontbeerlijk; zeker als het college serieus omgaat met de belangen van omwonenden. *</p>	<p>De commissie Beheer van de gemeenteraad heeft het college in meerderheid verzocht de openstelling in 2 richtingen te onderzoeken. Dit onderzoek is in mei 2012 besproken tijdens de commissievergadering op 24 mei 2012. In deze vergadering heeft de meerderheid gekozen om de "Catharijne" variant uit te werken. Het nu voorliggende ontwerp is hier het resultaat van.</p> <p>Milieu (luchtkwaliteit): gevolgen luchtkwaliteit zijn onderzocht in de melding aan het Ministerie voor het NSL, dat met de wijziging instemt. Er dreigt geen overschrijding van normen. De verkeersstename is berekend met het Haarlemse verkeersmodel en verwerkt in het voorgeschreven luchtkwaliteitsrekenmodel.</p>	45
*	(Omwonenden worden niet slechts vertegenwoordigd door personen van de wijkraad met weinig dragende motivatie als dat er nu al moet worden omgereden via de Schoterbrug. Er is nu al veel verkeershinder, onduidelijke situatie, geluidsoverlast. Het lijkt erop dat de ondernemers zich goed gegroepeerd hebben maar de bewoners wellicht te weinig. Dit werd duidelijk op de zgn. inspraakavond die niet als inspraakavond blijkt te mogen fungeren. De bewoners van de Waarderhaven en de bewoners direct tegenover de brug hebben geen antwoord gekregen op fundamentele vragen.)	<p>Tot 3 oktober hebben omwonenden en belanghebbenden de mogelijkheid gehad om vragen te stellen of te reageren op het ontwerp. Deze vragen/reacties zijn opgenomen in deze inspraaknotitie.</p> <p>De (her-)openstelling in 2 richtingen voor autoverkeer is reeds besloten in de vergadering van de commissie Beheer in mei 2012. Dat besluit maakt geen onderdeel uit van deze procedure.</p>	45
14	TEGEN: In het ontwerp is er geen rekening mee gehouden dat de gemeente geen enkele invloed heeft op het open staan van de brug. Dit gebeurt door het Rijk. Zomers soms wel 4 x per uur een brugopening van 10 minuten.	<p>De openingstijden van de brug zijn door de provincie Noord-Holland vastgesteld.</p> <p>De openingstijden zijn van ma t/m vr van 06.00 uur tot 22.00 uur. Zaterdag en zondag van 09.00 uur tot 21.00 uur</p> <p>De gemiddelde tijd dat de brug open staat is 4 minuten.</p> <p>Deze openingstijden zijn niet anders dan in de huidige situatie.</p>	45



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

		Verkeer uit het zuiden heeft de Schoterbrug als alternatief. Voor verkeer uit het noorden is voorzien in een zo lang mogelijke opstelstrook voor linksaf de brug op.	
15	<p>TEGEN: Wij verzoeken het college de procedure rond dit besluit te staken en de raad te overtuigen dat een dergelijk besluit alleen kan worden genomen als uit onderzoek van deskundigen blijkt dat openstelling echt een absolute noodzaak is. En als tevens blijkt dat aan de luchtkwaliteitseisen en overige klachtbehandelingen kan worden voldaan.</p>	<p>Het doel van het besluit is de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren. Elk besluit heeft voor- en nadelen. De gemeenteraad is bevoegd om te besluiten welk belang prevaleert.</p> <p>Er is onderzoek gedaan door bureau Huyskes (zie ook onder 16): de wijziging voldoet aan de luchtkwaliteitseisen zie de instemming van de minister met NSL-wijziging (antwoord 12)</p>	45
16	<p>TEGEN: Bureau Huyskes heeft in 2012 een uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor het instellen van tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug.</p> <ul style="list-style-type: none">- De Catharijnebrug om-en-om regeling betekent dat er een overbelast kruispunt wordt toegevoegd aan de Spaarndamseweg. Dat betekent lange wachttijden, niet alleen voor fietsers, maar ook voor auto's.- De 80/20 oplossing is geen oplossing- Tidal flow (ochtend in / middag uit) leidt ook tot lange wachttijden en heeft een beperkte groeirimte. En kost bijna 7 ton.- De enige echte oplossing is een aparte fietsbrug. Kosten: € 4,25 miljoen. <p>De Fietsersbond vindt het dan ook onlogisch dat u kiest voor de om-en-om regeling, omdat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van de Spaarndamseweg en de Waarderpolder.</p>	<p>In de vergadering van de commissie Beheer op 24 mei 2012 zijn de voor- en nadelen van de verschillende varianten gepresenteerd en besproken. Aan elke keuze kleven voor- en nadelen vanuit verschillend perspectief.</p> <p>De commissie en de raad hebben – ondanks de in het rapport van Huyskes genoemde nadelen – gekozen voor de Catharijnebrug-variant.</p>	47
17	<p>TEGEN: Nu kan alle verkeer op het kruispunt met de Spaarndamseweg binnen één minuut een keer groen krijgen (de cyclustijd). Dat gaat straks twee minuten kosten. Het betekent dat de capaciteit van het kruispunt twee keer zo laag wordt. Waarmee toont u aan dat deze oplossing 'bijdraagt aan een betere bereikbaarheid'?</p> <p>De CROW richtlijn is dat de cyclustijd niet hoger mag zijn dan 90 seconden. Langere tijden leiden tot roodlichtnegatie (en niet alleen van fietsers). Waarom kiest u voor een cyclustijd langer die boven het CROW maximum ligt? Dat gemeente Haarlem 120 s hanteert is ons bekend, maar het is niet in overeenstemming met de CROW richtlijn. Waarom wijkt u hier van af?</p> <p>Een deel van de tijd gebeurt er niets op de kruising door de lange ontruimingstijden, dat maakt de verkeersregeling ongeloofwaardig en</p>	<p>Betere bereikbaarheid: Met name verkeer de Waarderpolder uit (in de avondspits) heeft straks een extra mogelijkheid om voor te kiezen.</p> <p>Gelet op de verschillende verkeersstromen is deze tijd nodig om het autoverkeer weg te werken. Fietsers van zuid naar noord krijgen 2x groen binnen één cyclus. Om de wachttijden voor auto's te beperken is er voor gekozen een volglicht te plaatsen op de brug. D.w.z. verkeer uit de polder wordt na het passeren van de brug opgevangen door een extra verkeerslicht. Daardoor kan het verkeer uit de polder gelijktijdig groen krijgen met het fietsverkeer of het</p>	47



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

	<p>onlogisch. In uw nota schrijft u 360 s, wij nemen aan dat dat een vergissing is.</p>	<p>rechtdoorgaand autoverkeer op de Spaarndamseweg. De gestelde 360 in de nota is inderdaad een vergissing en moet 120 zijn.</p>	
18	<p>TEGEN: Een verdubbeling van de cyclustijd betekent dat na realisering van deze verkeersmaatregel alle verkeer 30 minuten per uur extra stil zal staan. Zowel auto's als fietsers. Stil, om voor een rood stoplicht te wachten, omdat er ook auto's vanuit de Waarderpolder over de brug mogen komen. Wat betekent dit voor de luchtkwaliteit op de Spaarndamseweg? Wat betekent dit voor de verkeersstromen, gaat een deel van het autoverkeer uitwijken naar de Rijksstraatweg? Wat ontbreekt, is een analyse van de totale doorstroming van het verkeer in het oostelijk gedeelte van de stad. In 2005 was een verkeerssimulatie-model gemaakt, daaruit bleek dat de openstelling van de Waarderbrug helemaal niet nodig was. Zo concludeerde ook de gemeenteraadscommissie.</p>	<p>Zie ook antwoord onder 17.</p> <p>Luchtkwaliteit: In berekeningen NSL wijzigings-melding is 'worst case' rekening gehouden met mogelijke filevorming op de betrokken en aanliggende wegvakken. Dan nog wordt overal ruim voldaan aan de grenswaarden. Door de optimalisatie van de verkeersregeling zal de filevorming minder zijn dan waarmee is gerekend.</p>	47
19	<p>TEGEN: Er komt meer linksaf verkeer van de Waarderweg naar de Industrieweg. Wat is het effect van de toevoeging van conflicterende linksaf verkeersstromen op de doorstroming van de Waarderweg (de beoogde ringweg rond Haarlem)?</p>	<p>Op de Waarderweg is een aparte strook voor linksaf. De verwachting is dat dit geen nadelig effect heeft op de doorstroming van de Waarderweg. Met name in de avondspits is er door openstelling van de Waarderbrug een extra ontsluitingsroute van de Waarderpolder, wetende dat de Schoterbrug en dus de Waarderweg dan overbelast is.</p>	47
20	<p>TEGEN: Welk belang wordt er bediend met tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug? Een gering aantal automobilisten naar de Transvaalbuurt kan iets sneller thuis zijn. Maar als de extra wachttijd niet opweegt tegen het omrijden via een andere route, waarom doen we het dan?</p>	<p>Het doel van het besluit is de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren. Elk besluit heeft voor- en nadelen. De gemeenteraad is bevoegd om te besluiten welk belang prevaleert.</p>	47
21	<p>TEGEN: De kosten zijn 750.000 euro. (Nog eens 150.000 euro meer dan aanvankelijk begroot.) Dit terwijl de financiële situatie van Haarlem zo bar is, dat er al bezuinigd wordt op het meest urgente technische wegenonderhoud van 2014. Deze 7,5 ton moet gevonden worden in de begroting, er zijn geen subsidies beschikbaar voor deze verkeersmaatregel. Gaat deze investering direct of indirect ten koste van het onderhoudsbudget? Zijn er geen projecten die een veel groter verkeerskundig rendement hebben?</p>	<p>De kosten zijn het gevolg van een besluit van de gemeente raad. Hiermee wordt aangegeven dat dekking van de kosten prioriteit heeft. Overigens geven recente calculaties een positiever beeld van de kosten van openstelling.</p>	47
22	<p>TEGEN: Luchtkwaliteit Spaarndamseweg/Vondelweg is slecht, komt boven WHO-adviesnorm van 20 ug/m3, zij het niet boven grenswaarde van 40 ug/m3. Metingen van Milieudefensie wijzen op hogere concentraties dan in gemeentelijke prognoses. Maatregel trekt meer autoverkeer omdat</p>	<p>De wettelijke grenswaarde voor NO2 wordt inderdaad niet overschreden, noch benaderd, in de omgeving van de Waarderbrug / Schoterbrug. Deze grenswaarde (40 ug/m3) is gelijk aan de WHO advieswaarde.. De metingen van</p>	33



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

	werkenden Waarderpolder met de auto gaan in plaats van met de fiets.	Milieudefensie vormen geen wettelijke toetsingsmetingen door de gebruikte techniek (Palmesbuisjes). Ook als indicatie zijn ze niet zondermeer vergelijkbaar met de prognoses, volgens voorschrift gemaakt met het Monitoringtool en Rekentool van het Rijk. Mede door de kortere meetafstand en nog korte meettijd leveren zij geen uitsluitel dat de prognoses onjuist zijn, volgens welke het netto-effect van de aanpassing op de luchtkwaliteit zeer gering is en geen verhoogd risico op normoverschrijdingen oplevert. Naar verwachting zal de aanpassing van de Waarderbrug ook maar een gering aantal mensen alsnog van de fiets naar de auto doen terugkeren maar wel minder af te leggen kilometers vergen van degenen die met de auto bleven gaan.	
23	TEGEN: fietsers op achterstand zetten is in tegenspraak met gemeentelijk beleid.	U wijst hier op het door de gemeente gevoerde beleid. Het is de bevoegdheid van de gemeenteraad af te wijken van de door haar zelf gestelde kaders. Dat is gelegitimeerd door de keuze van de Raad op 29 maart 2012 en daaropvolgende raadsmotie en adviezen van de Commissie Beheer over de openstelling van de Waarderbrug. Het college is gehouden de door de gemeenteraad vastgestelde kaders uit te voeren.	33
24	TEGEN: Er is sprake van onbehoorlijk bestuur omdat de sluiting van de Waarderbrug een concessie aan diverse groeperingen was in ruil voor steun voor de aanleg van de Schoterbrug.	Zie antwoord 23	33
25	TEGEN: De minister had de wijziging van de maatregel in het NSL niet mogen nemen en SMNK/MD heeft hierover een procedure bij de bestuursrechter lopen. De gemeente loopt het risico dat de investering moet worden teruggedraaid als het bezwaar wordt toegewezen.	De gemeente is in deze procedure van SMNK / MD juridisch geen partij en wacht de afloop in vertrouwen af. Dit temeer omdat de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de aanpassing Waarderbrug verwaarloosbaar zijn en een halen van de grenswaarden op geen enkele wijze in gevaar brengen, noch het verbeteren van de luchtkwaliteit door de NSL-maatregelen.	33
26	TEGEN: Er zijn lange wachttijden te verwachten doordat het hele traject over de brug telkens moet worden leeggereden. Vooral de fietser heeft daar last van, fietsen wordt daardoor minder aantrekkelijk. Ook het autoverkeer heeft er last van en het is de vraag of de autobereikbaarheid per saldo verbetert. De algehele leefkwaliteit langs de Spaarndamseweg en Waarderhaven zal bepaald niet verbeteren.	De wachttijden worden wel wat groter dan in een situatie zonder tweerichtingsverkeer Waarderbrug. Dit wordt zoveel mogelijk beperkt door de volgende regeltechnische optimalisatie-maatregelen: - Plaatsing van een volglicht komende vanuit de Waarderpolder vlak voor het kruispunt met de Spaarndamseweg. Daarmee kan tijdens de eerste groenfase voor het verkeer uit de Waarderpolder het langzaam verkeer	33



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

		<p>op de Spaarndamseweg worden afgewikkeld. Verliestijden worden zodoende beperkt.</p> <p>- De fietsers parallel aan de Spaarndamseweg van zuid naar noord krijgen op twee momenten groen in de regeling. Voor wat betreft de luchtkwaliteit blijkt uit de berekeningen dat de aanpassingen nergens tot een relevante verslechtering leiden, met een eventuele fileopbouw is daarin zekerheidshalve ('worst case') rekening gehouden. Andere gevolgen voor de leefkwaliteit zullen eveneens beperkt zijn, en zijn door de Raad impliciet afgewogen tegen de nadelen voor de autobereikbaarheid van de Transvaalbuurt en van winkels in de Waarderpolder.</p>	
27	<p>ONTWERP: Graag een stalen balk op 2.50 hoogte om vrachtwagens te weren.</p>	<p>De Waarderbrug is ondanks het vrachtwagenverbod een secundaire brandweerroute. Fysieke maatregelen om het vrachtwagenverbod af te dwingen zijn dus niet mogelijk. Bovendien veroorzaken dergelijke portalen bij een eventuele aanrijding veel schade. Niet alleen aan het in overtreding zijnde voertuig, maar ook aan de omgeving. Voorbij rijdende fietsers over de aanliggende fietspaden kunnen door de brokstukken ernstig verwond raken. Daarom wordt terughoudend met de plaatsing van dergelijke portalen omgesprongen.</p>	1
28	<p>ONTWERP: Is rekening gehouden met de gevolgen voor de achterliggende Transvaalbuurt. Op de tekening staan twee (tegenstrijdige) borden maar die worden niet toegelicht in het besluit. Als de huidige situatie blijft bestaan wordt de Transvaalstraat een doorgaande route voor (sluip)verkeer naar de Schoterweg. Op de kop van de dr. Leijdsstraat en de Spaanvaartstraat ligt een drukbezochte speeltuin. De straten zijn hier al erg smal dus laten we geen extra verkeer toelaten. Vooral veel bestelbusjes met grote snelheid door de wijk. 30 km-borden hadden geen effect. Voorstel om het verkeersbesluit aan te vullen met een plan over de gevolgen voor de Tranvaalbuurt. Concreet: Transvaalstraat afsluiten voor verkeer vanaf de brug.</p>	<p>Niet helder is op welke tegenstrijdigheid bedoeld wordt. Vermoedelijk wordt hier het eenrichtingsbord en het verbod tot inrijden bedoeld. Deze bebording geeft de huidige situatie weer. De gemeente is niet van plan binnen het kader van dit project de rijrichting in de Transvaalstraat te veranderen. Er bestaan ook geluiden de Transvaalstraat in 2 richtingen open te stellen. Een besluit daartoe heeft allerlei consequenties. Besloten is het project Waarderbrug niet te belasten met deze maatschappelijke discussie. Door de nauwe straten met vele verkeersdrempels verwachten wij niet dat de route aantrekkelijk zal zijn voor sluipverkeer.</p>	2, 22, 18, 19
29	<p>ONTWERP: handhaaf het verbod voor vrachtwagens (en bussen): en dit ook daadwerkelijk handhaven. Overweegt het collega permanente camerabewaking net als in Spaarndam?</p>	<p>Het verbod wordt gehandhaafd. Periodieke controle en handhaving is een aandachtspunt in overleg met de politie. Het College overweegt niet (op voorhand) cameratoezicht te introduceren. Een dergelijke ingrijpende maatregel kan overwogen worden, wanneer in de praktijk blijkt dat het verbod</p>	6, 16, 28, 31



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

		massaal wordt overschreden.	
30	ONTWERP: Stromen van fiets en auto's gescheiden houden. Eén van beiden groen.	Fietsers en auto's worden gescheiden in de regeling. Er komt vanuit zuidelijke richting weer een apart rechtsaf vak voor het snelverkeer. Op de brug hebben fietsers geen verkeerslichten en veranderd er niets aan hun situatie ten opzichte van de huidige situatie.	15
31	ONTWERP: afslaand verkeer uit zuidelijke richting Transvaalstraat in mogelijk maken. Veilige afslag dmv verkeerslichten. Plus tweerichtingsverkeer mogelijk maken in de Transvaalstraat dmv verkeerslichten.	Dit wordt niet mogelijk gemaakt. Er is onvoldoende fysieke ruimte voor een apart linksaf-vak. Afslaan zonder opstelruimte is té gevaarlijk. Het in twee richtingen openstellen van de Transvaalstraat leidt tot een verminderde doorstroming op het kruispunt (extra stoplicht). Daarnaast veroorzaakt dit sluipverkeer door de wijk.	22
32	ONTWERP: Om stank en geluidsoverlast te weren op de Industrieweg zou een doorzichtig scherm geplaatst kunnen worden bij de haven. Overweegt het college om die aanleg te bekostigen (met inzet provinciale subsidie)?	Bij het geringe te verwachten effect op geluid en luchtkwaliteit is een scherm niet kosteneffectief en het is ook niet subsidiabel. Schermen langs wegen zijn binnenstedelijk ook moeilijk inpasbaar.	28
33	ONTWERP/VEILIGHEID: Zijn er veiligheidsmaatregelen genomen als het gehele verkeerslichtencircuit uitvalt? Bij daglicht is zowel vanaf het Spaarne als vanuit de polder het tegemoetkomend verkeer niet te zien.	Als de verkeerslichten uitvallen zijn er op de brug passagemogelijkheden. Verwacht mag worden dat vanwege het beperkte zicht de snelheden laag blijven.	32
34	ONTWERP: draai de rijrichting van de Transvaalstraat om. Dus alleen verkeer de Transvaalstraat UIT richting de brug en Spaarndamseweg. De gevaarlijke uitrit Reitzstraat zal dan minder nodig zijn en kan misschien afgesloten worden. Auto's kunnen dan via verkeerslichten de Spaarndamseweg op. Bovendien wordt dan sluipverkeer vanaf de Waarderbrug door de wijk bemoeilijkt.	Bij verkeer de Transvaalstraat uit lopen de wachttijden op het kruispunt op omdat een extra verkeerslicht nodig is. Hiernaast wordt dan de verkeerscirculatie in de hele wijk gewijzigd.	36
35	ONTWERP: De fietspaden op de Waarderbrug moeten fietspaden blijven (bord G11). U stelt voor om de VRI 's nachts uit te schakelen. Dit betekent tweerichtingsverkeer tegelijkertijd op de brug. Dit is gevaarlijk. Juist in het donker. Fietspaden mogen alleen bij calamiteiten overreden worden. Ook bij andere om-en-om regelingen (bijvoorbeeld flessenhals Pijlslaan – Leidsevaart) is de VRI volcontinu in bedrijf. Er is hier geen aanleiding om de VRI 's nachts uit te zetten. Wachtstand rood voor autoverkeer uit de polder is geweest. Het rapport Bureau Huyskes geeft als aanbeveling: "Bij variant 1 met een apart rechtsafvak wordt aanbevolen om op de Waarderbrug fietspaden te realiseren, bij voorkeur verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Nadrukkelijk aanbevolen wordt de verkeerslichten 24 uur per	Normaal gesproken worden verkeerslichten uitgeschakeld bij weinig verkeer (bijvoorbeeld tussen 0.00-6.00 uur). Omdat de situatie structureel onveilig is, is in het UOV besluit opgenomen de verkeerslichten 24 uur per dag te laten werken.	47



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

	dag te laten functioneren."		
36	<p>ONTWERP: Fietsers komend vanuit het zuiden die linksaf willen naar de Transvaalstraat zullen in twee fases moeten oversteken. Dit omdat er een linksaf voorsorteervak voor fietsers ontbreekt. In de VRI simulatie en ontwerpproces is dit vak ook niet opgenomen. Bureau Huyskes had dit linksafvak wel opgenomen in de aanbevelingen. Waarom hebt u dit vak verwijderd? Met de veel langere wachttijden als gevolg van het tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug is het onacceptabel dat fietsers twee maal op groen licht moeten wachten. Wat wordt de gemiddelde wachttijd voor fietsers die linksaf willen, wat wordt de maximale wachttijd? U wilt geen linksafvak opnemen omdat dat ten koste gaat van 50 cm van de kadestroom. Dat moet dan maar. Dat is de consequentie van tweerichtingsverkeer op de Waarderbrug.</p> <p>Er zijn voldoende voorbeelden van VRI palen op een geleider van 50 cm naast een fietspad van slechts 2 meter breed met fietsers linksaf en fietsers rechtdoor (bv Leidsevaart – Pijlsaan, bij de Raaksbruggen). Een breder fietspad is evenwel gewenst, en dat kan ook.</p>	<p>Er is geen fysieke ruimte om een opstelstrook voor fietsers linksaf te maken.</p> <p>Wegens het aanleg van een rechtsaf opstelstrook moet de wandelboulevard versmald worden naar slechts 2,0 meter. Verdere versmalling van de kadestroom naar 1,50 m. is onacceptabel.</p> <p>Een fietspad van slechts 2,0 meter breed voor de kruising met de brug is te smal en kan door links afslaan fietsers geblokkeerd worden.</p>	47
37	<p>VOOR: Haarlem beter bereikbaar en de Oudeweg meer ontlast. Zowel Oudeweg als Amsterdamsevaart lopen nu in de avondspits vast. Dit was vóór het eenrichtingsverkeer niet zo.</p>		4, 5, 7, 46
38	<p>VOOR: goed plan, niet alleen via verkeerslichten regelen maar ook op basis van tijd. Bijvoorbeeld van 5.00-12.00 uur ingaand verkeer en van 12.00-20.00 uur uitgaand verkeer.</p> <p>Of: ochtendspits open voor verkeer de Waarderpolder in; avondspits openstellen voor verkeer Waarderpolder uit.</p>	<p>In de verkeersregeling zijn spitsafhankelijke groentijden opgenomen. De ochtendspits faciliteert het verkeer polder in en de avondspits polder uit.</p>	6 20
39	<p>VOOR: goed plan vooral omdat door de om en om regeling de verkeersveiligheid voor fietsers prioriteit blijft houden!</p>		8, 31
40	<p>VOOR: goed plan. Klanten van ons bedrijf moeten nu vaak onnodig omrijden net als ons personeel.</p> <p>Bovendien loopt het verkeer over de Schoterbrug in de avondspits vaak vast dus een extra route de Waarderpolder uit is welkom.</p> <p>Verkeersdrukke wordt zo verdeeld over 3 bruggen ipv 2. Bovendien kom je met gladheid de Schoterbrug niet op.</p>		12, 25, 29, 34
41	<p>VOOR; Goed plan, zeker doen! De huidige inrichting leidt tot veel files en overlast. Een openstelling in twee richtingen draagt bij aan een betere verdeling van de verkeersstromen door, naar en van de Waarderpolder.</p> <p>Graag de feitelijke openstelling met spoed realiseren.</p>		13, 14, 25, 40
42	<p>VOOR: prima besluit! Alleen ontstaan wel onveilige situaties voor de</p>	<p>Fietsers krijgen licht verhoogde fietspaden op de brug en</p>	27



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug

	fietsers. Voorstel om de fietsers via de veilige routes over de Schoterbrug en de Prinsenbrug te laten rijden.	worden op deze wijze afgescheiden van het autoverkeer. Het verkeer op de kruising zal met verkeerslichten worden geregeld zodat fietsers veilig gebruik kunnen maken van de kruising. De Waarderbrug is onderdeel van het hoofdnetfiets. Wij zien geen reden om deze functie van de Waarderbrug weg te nemen.	
43	VOOR: Namens de vele buurtbewoners en bedrijven uit de omgeving die positief hebben gereageerd op de openstelling van de Waarderbrug wil ik instemming betuigen met de uitvoering van het ontwerp. Het is essentieel dat de uitvoering op korte termijn plaatsvindt. Uitstel is onacceptabel. Een enquête via email en internet heeft in twee dagen een response opgeleverd van 220 personen: Wilt u de Waarderbrug open voor tweerichtingsverkeer, zonder vrachtwagens: ja of nee. 198 personen hebben JA gezegd, 22 personen hebben NEE gezegd.		36
44	VRAAG: Wanneer vindt de renovatie/versmalling plaats van het laatste deel Spaarndamseweg tussen de Zaanenstraat en Waarderbrug? In februari is toegezegd dat renovatie in 2013 zou plaatsvinden, hierna hebben wij niets meer vernomen. Op dit stuk wordt ongelooflijk hard gereden omdat de weg te breed is.	Deze werkzaamheden zijn inmiddels in uitvoering. Daarbij wordt de weg voorzien van fietspaden en het aantal rijstroken verminderd.	17
45	ONDERHOUD: Na de laatste grote opknapbeurt van de Waarderbrug (gebouwd in 1971) is nadrukkelijk gewezen op de (nog beperkte) levensduur van de brug. Door hier een fietsbrug van te maken is er minder onderhoud. Wat is de huidige technische staat van de brug en welke onderhoudsbeurten zitten er nog aan te komen?	De Waardenburg wordt op korte termijn geconserveerd (onderzijde “val” beweegbaar gedeelte) . Dit is opgenomen in het POW van 2014. In 2014 wordt er tevens gestart met het opstellen van instandhoudingsplannen voor de beweegbare bruggen. De Waardenburg is hiervan dan een onderdeel. Alle beweegbare bruggen, w.o. de Waardenburg, worden middels een onderhoudscontract nagelopen op de electro-technische en werktuigbouwkundige onderdelen. Er is dus in de nabije toekomst geen sprake van vervanging!!! Het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt door Pieters Bouwadvies geeft antwoord op draagkracht en huidige staat van de brug, Bij het ons bekende laatste grootonderhoud (beton renoveren d.d. 2002) was er geen reden om aan te geven dat er een beperkte restlevensduur is van de Waarderbrug.	28, 41



Haarlem

Inspraaknotitie Waarderbrug



Definitief verkeersbesluit Waarderbrug – Spaarndamseweg – Industrieweg

Haarlem

Nr. 2013/475521

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

Gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (WWV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

Gelet op artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 waarin de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders is vastgelegd;

Gelet op artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht beschreven uniforme openbare voorbereidingsprocedure;

Gelet op het bepaalde in artikelen 3, 4 en 5 van de inspraakverordening Haarlem.

Overwegende:

- dat de in dit besluit genoemde wegen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;
- dat de verkeerssituatie op de Waarderbrug, de Industrieweg en de Spaarndamseweg wordt gewijzigd op basis van het door burgemeester en wethouders vastgestelde Definitief Ontwerp, d.d. 22 oktober 2013, nummer 300VV15;
- dat aldus op basis van het Definitief Ontwerp een nieuwe blijvende situatie tot stand zal worden gebracht;
- dat voor deze blijvende situatie op grond van artikel 15, lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 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, bij verkeersbesluit dient te geschieden;
- dat voor de uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van de weggedeeltes gebruik kan maken een verkeersbesluit moet worden genomen op grond van artikel 15 lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994;
- dat de gemeente Haarlem het landelijk ontwikkeld Duurzaam Veilig – beleid onderschrijft;
- dat de Waarderpolder een industriegebied is in het noordoosten van Haarlem, dat onder andere door de Waarderbrug, de Industrieweg en de Spaarndamseweg aan Haarlem-noord is verbonden;
- dat de Waarderbrug, de Industrieweg en de Spaarndamseweg in het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg;
- dat de Waarderbrug, de Industrieweg en de Spaarndamseweg conform deze categorisering zijn ingericht als gebiedsontsluitingsweg met bijbehorend snelheidsregime van 50 km/uur;
- dat de Waarderbrug, de Industrieweg en de Spaarndamseweg onderdeel zijn van het fietsnetwerk van Haarlem en ook als dusdanig zijn gecategoriseerd in het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan;
- dat in de huidige situatie partieel eenrichtingsverkeer in oostelijke richting van kracht is op de Waarderbrug en de Industrieweg, tussen de Spaarndamseweg en perceel Waarderhaven 6, waarop fietsers en bromfietzers uitgezonderd zijn;
- dat het college van burgemeester en wethouders het noodzakelijk acht om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te bevorderen door tweerichtingsverkeer op het betreffende gedeelte van de Waarderbrug en de Industrieweg in te stellen;
- dat het fysiek niet mogelijk is om op het betreffende gedeelte van de Waarderbrug en de Industrieweg tweerichtingsverkeer met vrijliggende fietspaden in te stellen, waarin gemotoriseerd verkeer in tegengestelde richting gelijktijdig afgewikkeld kan worden;
- dat met behulp van verkeerslichten een zogenaamde 'om en om-regeling' wordt ingesteld om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken, zoals ook het geval is op de Catharijnebrug in Haarlem;

- dat in de huidige situatie ter hoogte van de klep van de Waarderbrug een ononderbroken gele markering aanwezig is aan weerszijden van de rijbaan;
- dat in verband met de constructie van de brug het niet mogelijk is een fysieke afscheiding ter hoogte van de klep te realiseren aan weerszijden van de rijbaan;
- dat deze gele onderbroken markering ter hoogte van de klep vervangen wordt door de realisatie van een fietsstrook aan beide zijden van de brug met ononderbroken markering;
- dat hulpdiensten ingeval van spoed of het gemotoriseerd verkeer ingeval van VRI storingen de betreffende fietsstroken kunnen gebruiken als uitwijkmogelijkheid;
- dat het in verband met het waarborgen van de doorstroming op het betreffende gedeelte van de Waarderbrug en de Industrierweg noodzakelijk wordt geacht om de uitwisseling van gemotoriseerd verkeer tussen de Pieter Goedkoopweg en de noordelijke rijbaan van de Industrierweg fysiek onmogelijk te maken, waar dit in de huidige situatie met een kleine omweg wel mogelijk is;
- dat in het verleden verkeersonveilige situaties op en rond de Waarderbrug hebben plaatsgevonden, waarbij onder meer fietsers en vrachtverkeer betrokken waren;
- dat dit tot gevolg heeft gehad dat een geslotenverklaring voor vrachtauto's is ingesteld op de Waarderbrug en de Industrierweg, ten westen van perceel Waarderhaven 6;
- dat autobussen door hun omvang, massa en snelheid een identieke impact op de verkeersveiligheid kunnen hebben als vrachtverkeer, waardoor de geslotenverklaring in de nieuwe situatie ook voor autobussen geldt;
- dat de betreffende geslotenverklaring op de Waarderbrug en de Industrierweg in de nieuwe situatie ten westen van de Waarderhaven in twee richtingen van kracht wordt;
- dat de betreffende geslotenverklaring vooraankondigingen krijgt om een heldere verkeerssituatie te realiseren;
- dat bromfietsers in westelijke richting op de Industriehaven en de Waarderbrug, ten westen van de Waarderhaven, in de huidige situatie gefaciliteerd worden door een bromfietspad;
- dat dit pad is aangewezen als bromfietspad om de omrijfactor voor bromfietsers tussen Haarlem-noord en de Waarderpolder te beperken;
- dat door het instellen van tweerichtingsverkeer op de Industriehaven en de Waarderbrug hier geen noodzaak meer is voor een bromfietspad, aangezien de bromfietser conform de principes van het landelijk Duurzaam Veilig – beleid op de rijbaan tussen het gemotoriseerd verkeer kan rijden;
- dat het noordelijke bromfietspad van de Industriehaven en de Waarderbrug, ten westen van de Waarderhaven, wordt aangewezen als fietspad;
- dat de bromfietsdoorsteek tussen het oostelijke bromfietspad en de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg, net ten noorden van de Waarderbrug, door deze maatregel kan komen te vervallen en het oostelijke bromfietspad van de Spaarndamseweg, tussen de Waarderbrug en de genoemde bromfietsdoorsteek, kan worden aangewezen als fietspad;
- dat over dit besluit, overeenkomstig artikel 24 BABW, overleg is gevoerd met de door de korpschef van de politie daartoe gemachtigde medewerker verkeersadvisering en dat laatstgenoemde heeft ingestemd met de hierna genoemde maatregelen;
- dat er overleg is gepleegd met de Fietsersbond Haarlem;
- dat er overleg is gevoerd met de Wijkraad Haarlem Schoten;
- dat hetgeen in dit besluit wordt besloten zijn grondslag vindt in de volgende doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet: het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- dat het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besloten heeft om de bepalingen over de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (UOV), afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing te verklaren voor het 'verkeersbesluit Waarderbrug – Spaarndamseweg – Industrierweg';
- dat dit verkeersbesluit is gepubliceerd op 22 augustus 2013;
- dat belanghebbenden de mogelijkheid hebben gekregen om een zienswijze in te dienen over dit verkeersbesluit;
- dat over het betreffende verkeersbesluit 49 zienswijzen zijn ingediend;
- dat de ingediende zienswijzen zijn voorzien van een gemeentelijke reactie in de 'inspraaknotitie Waarderbrug' die is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem;

- dat op basis van de inhoud van de zienswijzen geen aanleiding aanwezig is om af te zien van het verkeersbesluit of dit besluit aan te passen;
- dat dit besluit bekend wordt gemaakt in het Haarlems Dagblad, de Stadskrant en de Staatscourant.

Het besluit:

Het verwijderen van het bord C2 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee" in combinatie met het onderbord met daarop de tekst "uitgezonderd" en daaronder een afbeelding van een fiets en een bromfiets, inhoudende "uitgezonderd fietsers en bromfietsers" (OB54), aan de noordzijde van de Industrierweg ter hoogte van perceel Waarderhaven 6;

Het verwijderen van het bord C3 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "eenrichtingsweg" in combinatie met het onderbord met daarop de tekst "uitgezonderd" en daaronder een afbeelding van een fiets en een bromfiets, inhoudende "uitgezonderd fietsers en bromfietsers" (OB54), aan de zuidzijde van de Waarderbrug ter hoogte van het kruispunt met de Spaarndamseweg;

Het verwijderen van het bord C4 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "eenrichtingsweg, op de middengeleider tussen de noordelijk een zuidelijke rijbaan van de Industrierweg ter hoogte van de aansluiting van de Pieter Goedkoopweg;

Het plaatsen van het bord D5 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "gebod tot het volgen van de rijrichting of één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven" met daarop een pijl rechtsaf, en dit bord te voorzien van een onderbord met daarop de tekst "uitgezonderd" en daaronder een afbeelding van een fiets, inhoudende "uitgezonderd fietsers" (OB52), aan de oostzijde van de Pieter Goedkoopweg ter hoogte van het kruispunt met de Industrierweg; 3

Het verwijderen van het bord C7 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "gesloten voor vrachtauto's" aan de zuidzijde van de Waarderbrug ter hoogte van het kruispunt met de Spaarndamseweg;

Het plaatsen van de borden C7B uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "gesloten voor autobussen en vrachtauto's" op de volgende locaties:

- aan de zuidzijde van de Waarderbrug ter hoogte van het kruispunt met de Spaarndamseweg;
- aan de noordzijde van de Industrierweg ter hoogte van het kruispunt met de Waarderhaven;

Het verwijderen van het bord G12A uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "fiets/bromfietspad", aan de noordzijde van het noordelijke fietspad van de Industriehaven ter hoogte van het kruispunt met de Waarderhaven;

Het verwijderen van het bord G12A uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "fiets/bromfietspad", in combinatie met een onderbord met daarop een afbeelding van een pijl linksaf, inhoudende "eenrichting links" (OB501L), aan de noordzijde van het noordelijke fietspad van de Industriehaven ter hoogte van het kruispunt met Pieter Goedkoopweg

Het plaatsen van het bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "verplicht fietspad", aan de noordzijde van het noordelijke fietspad van de Industriehaven ter hoogte van het kruispunt met de Waarderhaven;

Het plaatsen van het bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "verplicht fietspad", in combinatie met een onderbord met daarop een afbeelding van een pijl linksaf, inhoudende "eenrichting links" (OB501L), aan de noordzijde van het noordelijke fietspad van de Industriehaven ter hoogte van het kruispunt met Pieter Goedkoopweg;

Het plaatsen van de borden G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "verplicht fietspad", aan de noordzijde van de Waarderbrug direct ten westen van de brugklep en aan de zuidzijde van de Waarderbrug direct ten oosten van de brugklep;

Het verwijderen van het bord B1 uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende "voorrangsweg", aan de oostzijde van de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg net ten zuiden van de bromfietsdoorsteek tussen het oostelijke fietspad van de Spaarndamseweg en de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg;

Het verwijderen van het bord B6 uit bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende 'verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg' in combinatie met haaiantanden als bedoeld in artikel 1 sub p uit het RVV 1990, ten noorden van de bromfietsdoorsteek tussen het oostelijke fietspad van de Spaarndamseweg en de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg, ter hoogte van het kruispunt met de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg;

Het verwijderen van het bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "verplicht fietspad", aan de oostzijde van het oostelijke fietspad van de Spaarndamseweg ter hoogte van het kruispunt met de bromfietsdoorsteek tussen het oostelijke fietspad van de Spaarndamseweg en de oostelijke rijbaanhelft van de Spaarndamseweg;

Het verwijderen van het bord G12A uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "fiets/bromfietspad", aan de oostzijde van het oostelijke bromfietspad van de Spaarndamseweg ter hoogte van het kruispunt met de Waarderbrug;

Het plaatsen van het bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende "verplicht fietspad", aan de oostzijde van het oostelijke bromfietspad van de Spaarndamseweg ter hoogte van het kruispunt met de Waarderbrug.

Haarlem,


College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem

Burgemeester,

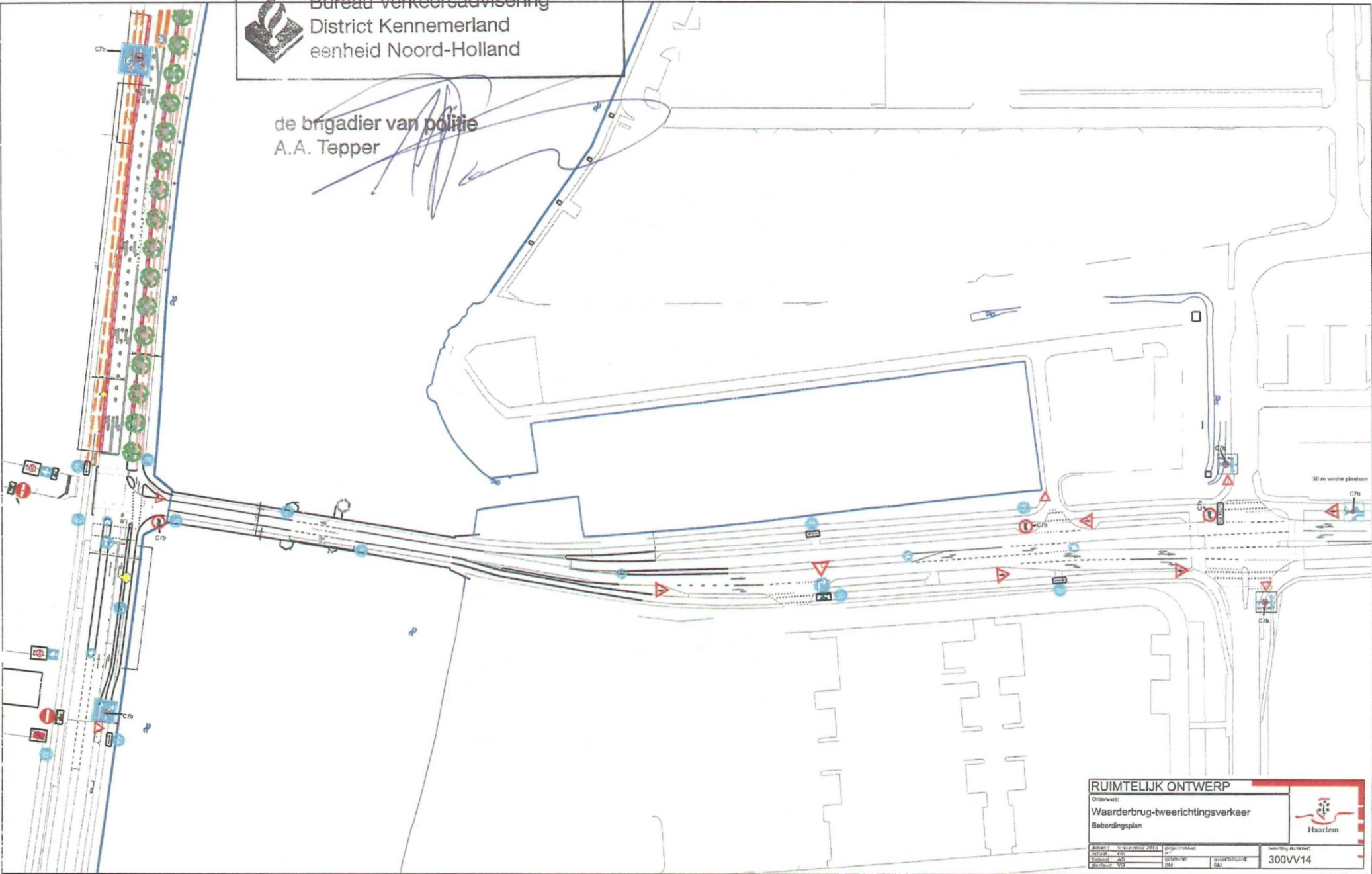


Secretaris,

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit beroep aantekenen bij de Rechtbank Noord – Holland, sector bestuursrecht, Postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Het beroepschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. Daarnaast moet worden aangegeven tegen welk besluit beroep wordt gemaakt en waarom beroep wordt gemaakt. Door het indienen van het beroepschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een beroepschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen. Aan het indienen van een beroepschrift en het aanvragen van een voorlopige voorziening zijn kosten verbonden.


 Bureau Verkeersadviesing
 District Kennemerland
 eenheid Noord-Holland

de brigadier van politie
 A.A. Tepper



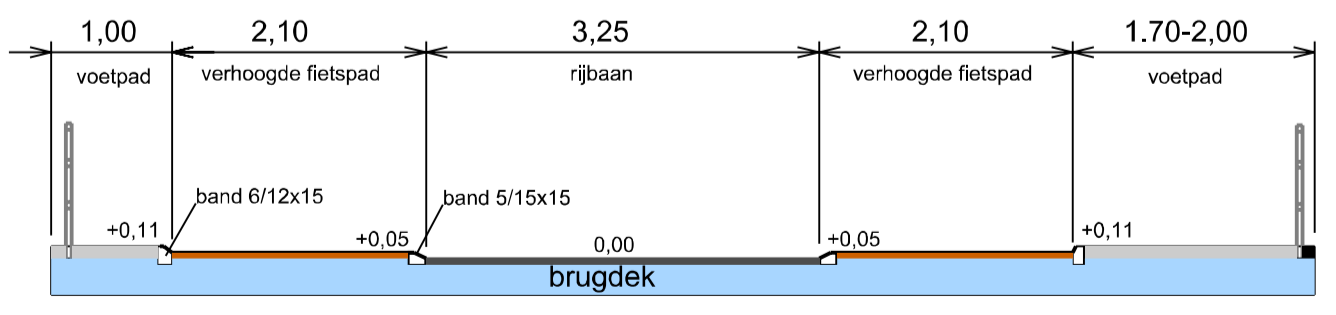
RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
Waarderbrug-tweerichtingsverkeer
 Bebodingsplan


 Haarlem

Maakt: G. van Vliet 2013	Projectnaam:	Bestemmingsplan:	Bestemmingsplan:
Ontwerp: E.H.	Maakt: G.H.	Maakt: G.H.	Maakt: G.H.
Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.
Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.	Beoordeling: G.H.

300VV14



RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
Waarderbrug
Tweerichtingsverkeer

Haarlem

datum : 22-10-2013	projecttrekker: Ans Kippersluis	tekening nummer: 300VV15
schaal : 1:500	getekend: BM	gecontroleerd: B. Muzur
formaat : A1		
planfase: DO		