



Haarlem

Gemeente Haarlem

Jeroen van Spijk

wethouder ruimtelijke ordening en monumenten, MRA, financiën,
dienstverlening en burgerparticipatie

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Ontwikkeling

Datum 15 december 2016
Ons kenmerk 2016/588258
Contactpersoon Kim Beckers
Doorkiesnummer 06 2030 2541
E-mail kbeckers@haarlem.nl
Bijlag(n) Bijlage 1: Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Plan de Remise Haarlem
Bijlage 2: Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt
Bijlage 3: Bebodingsplan
Bijlage 4: Resultaten onderzoek verkeersintensiteit diverse varianten
Onderwerp Verkeersbesluiten plan De Remise en Leidsevaartbuurt

Geachte leden,

Zoals u weet heb ik afgelopen jaar regelmatig overleg gevoerd met omwonenden over de verkeerscirculatie op en rond het Remiseterrein. Inmiddels het college voornemens om, na zorgvuldige afweging een besluit te nemen. Graag neem ik u in deze brief mee in het doorlopen proces en de gemaakte afweging.

Op 10 september 2015 is door de raad bestemmingsplan Remise vastgesteld, en op 27 oktober 2015 het Stedenbouwkundig plan door het college. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat het plan de Remise aansluit op de Leidsevaartbuurt, met een vergelijkbaar stratenpatroon. Alle straten (behalve de Stephensonstraat) worden erftoegangswegen (30 km/u regime). In het stedenbouwkundig plan is vastgelegd dat het plein, en de nieuwe straat die aansluit op het plein, zijn vrij van auto's, waardoor de openbare ruimte een vrij groen karakter zal hebben. Ook het stratenpatroon met straatprofielen is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan.

In januari 2016 is een voorstel voor de verkeerscirculatie besproken met de bewonerswerkgroep. Het basisprincipe van dat voorstel was éénrichtingverkeer in alle straten, vanwege de smalle profielen en eerlijke spreiding: Boogstraat conform huidige situatie, Geweerstraat vanaf Pijlslaan en Kogelstraat door de Ceintuurbaan (nieuw deel Geweerstraat) naar de Leidsevaart.

Nadat andere bewoners later bezwaar uitten, zijn er gedurende 2016 diverse gesprekken gevoerd met een nieuwe afvaardiging van bewoners. Bewoners hebben varianten aangedragen. Alle aangedragen varianten zijn eerst zorgvuldig onderzocht op ruimtelijke inpasbaarheid, impact op de omgeving en verkeersveiligheid. Bij de



verkeersveiligheidsbeoordeling is de verkeerspolitie steeds nauw betrokken geweest.

Na terugkoppeling van deze resultaten aan commissie en bewoners, is op verzoek van de bewoners nader onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit per straatdelen (huidig en nieuw). Ook deze resultaten zijn in een overleg teruggekoppeld aan de bewoners.

Onderzochte varianten verkeersintensiteit

De zorg van de bewoners betreft het aantal autobewegingen door de bestaande straten aan de noordoostzijde van het Remiseterrein. Bewoners hebben varianten aangedragen waarvan ze verwachten dat deze leiden tot minder autobewegingen dan het voorgesteld verkeerscirculatieplan. Onderzocht is daarom de verkeersgeneratie van de verschillende varianten. Ter vergelijking is ook de verkeersgeneratie van de huidige situatie bijgevoegd. De volgende varianten zijn onderzocht:

Variant 1: conform voorgestelde verkeerscirculatie

- de Boogstraat blijft volledig eenrichting
- de Geweerstraat wordt doorgetrokken, het huidige doodlopende stukje (F¹) en het nieuwe deel (G en H) worden eenrichting.

Variant 2: met voorstel bewoners 1:

- Voorstel bewoners 1: inrijden eerste deel Boogstraat (A) mogelijk tbv inrijden parkeerkoffer
- de Geweerstraat wordt doorgetrokken, het huidige doodlopende stukje (F) en het nieuwe deel (G en H) worden eenrichting.

Variant 3: met voorstel bewoners 1 en voorstel bewoners 2:

- Voorstel bewoners 1: inrijden eerste deel Boogstraat (A) mogelijk tbv inrijden parkeerkoffer
- Knip in de Geweerstraat: doodlopend stukje (F) blijft doodlopen, nieuwe deel (G en H) wordt tweerichtingen.

Conclusies

De conclusie van het onderzoek naar de verkeersintensiteit per variant is dat het toevoegen van 146 woningen in alle gevallen leidt tot een toename van het aantal autobewegingen. In variant 2 (inrijden eerste deel Boogstraat conform voorstel bewoners, Geweerstraat/Ceintuurbaan conform oorspronkelijke voorstel) is de toename het meest beperkt:

- In drie van de 6 huidige straatdelen blijft het aantal auto's gelijk;
- In één straatdeel neemt het aantal auto's af
- In twee straatdelen neemt het aantal auto's toe:
 - o Geweerstraat tussen Pijlslaan en Boogstraat: + 250 auto's, totaal 450-500 auto's/24u.

¹ Voor de verwijzing van de letters naar de straatsegmenten, zie bijgevoegde kaart.



Haarlem

3

- o Geweerstraat- stukje dat nu dood loopt: + 300, totaal 400 – 450 auto's/24u.

Daarmee krijgen deze twee straatdelen een vergelijkbare belasting als huidige Boogstraat en de twee nieuwe straatdelen.

Variante 3, waarbij het doodlopende stukje van de Geweerstraat in stand blijft, zou juist zorgen voor een toename van het aantal auto's in de Boogstraat, terwijl te intensiteit daar nu al hoger is dan in de Geweerstraat.

Ik heb daarom besloten om variant 2 uit te laten werken in een verkeersbesluit. In variant 2 is het voorstel van de bewoners voor de aanpassingen aan de Boogstraat opgenomen, omdat dit tot een verbetering van de verkeerscirculatie leidt. Het voorstel van omwonenden voor de Geweerstraat is om bovengenoemde redenen niet meegenomen.

De verkeerspolitie is akkoord met het verkeersbesluit plan De Remise. Bij akkoord van de verkeerspolitie is het nemen van verkeersbesluiten gemandateerd aan het hoofd OGV. Echter vanwege de ontstane onrust onder bewoners hecht het college eraan voor dit verkeersbesluit zelf tot een zorgvuldig gewogen besluit te komen.

Het verkeersbesluit plan De Remise is gerelateerd aan het verkeersbesluit Leidsevaartbuurt, en door de politie in samenhang beoordeeld. Het college is dan ook voornemens om deze verkeersbesluiten in samenhang te nemen.

Nadat het college de verkeersbesluiten genomen heeft, worden deze ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling gestuurd. De maatregelen beschreven in de besluiten zijn niet onomkeerbaar: het betreft het plaatsen van bebording en het aanbrengen van markeringen. Met de uitvoering van de Verkeersmaatregelen Plan de Remise wordt bovendien gewacht tot na de bespreking in de commissie Ontwikkeling. De uitvoering van de Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt (Stephensonstraat) wordt wel zo spoedig mogelijk na het nemen van het verkeersbesluit gestart, vanwege de noodzaak voor de verkeersveiligheid.

Ik hoop u hiermee voor nu geïnformeerd te hebben, en bespreek de besluiten graag nader met u in de commissie Ontwikkeling.

Met vriendelijke groet,

J. van Spijk



Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Plan de Remise Haarlem

Haarlem
Nr. 2016/144799

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 Blauwe Tramstraat, Boogstraat, Brockwaystraat, Ceintuurbaan, Crossleystraat, Geweerstraat, Kogelstraat, Leylandstraat, Marconistraat en Remiseplantsoen gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat Blauwe Tramstraat, Boogstraat, Brockwaystraat, Ceintuurbaan, Crossleystraat, Geweerstraat, Kogelstraat, Leylandstraat, Marconistraat en Remiseplantsoen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

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

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

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

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

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

dat ten behoeve van de wegen in het plangebied 'de Remise' nieuwe straatnamen zijn vastgesteld door het college van Haarlem, te weten: Bijwagenstraat, Blauwe Tramstraat, Bolramerstraat, Brockwaystraat, Ceintuurbaan en Crossleystraat, Leylandstraat en Remiseplantsoen;

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

dat de verkeerskundige ontsluiting van plan 'de Remise' plaatsvindt via de bestaande wegen: Boogstraat, Geweerstraat en Teslastraat en dat tevens een nieuwe aansluiting (genaamd Ceintuurbaan) wordt gerealiseerd tussen Geweerstraat/ Leylandstraat en Leidsevaart;

dat hierbij de verkeerscirculatie is aangepast op een manier dat de extra ritten, ten gevolge van de nieuwe woonwijk plan 'de Remise', op een zo goed mogelijke manier worden verdeeld over de bestaande en nieuwe wegen;

dat uit toetsing is gebleken dat de hoeveelheid autoverkeer in de omliggende straten in de toekomstige situatie nog steeds binnen voor erftoegangswegen gebruikelijke - en acceptabele - waardes valt;

dat de Geweerstraat, in de situatie voorafgaand aan Plan 'de Remise' een doodlopende weg was, ter hoogte van een punt gelegen 50 meter ten zuidwesten van kruispunt Geweerstraat – Kogelstraat;

dat de Geweerstraat in Plan 'de Remise' wordt opengesteld voor autoverkeer richting Ceintuurbaan en dat gezien de beperkte breedte van de straat is gekozen om een eenrichtingsweg - waarvan fietsers middels een onderbord worden uitgezonderd - in te stellen in zuidwestelijke richting;

dat de nieuwe verbindingsweg Ceintuurbaan tussen kruispunt Ceintuurbaan – Leylandstraat en de Leidsevaart wordt aangewezen als eenrichtingsweg in zuidoostelijke richting waarvan fietsers middels een onderbord worden uitgezonderd;

dat ten behoeve van de route van de vuilnisophaaldienst en nood- en hulpdiensten is gekozen om op Geweerstraat tussen Boogstraat en Kogelstraat de rijrichting te wijzigen dusdanig dat de eenrichtingsweg komende vanaf Pijlsaan en gaande richting de aansluiting Ceintuurbaan van kracht wordt;

dat door bovenstaande routewijziging op Geweerstraat een logische route ontstaat en draaien en keren niet nodig is wat gunstig is voor de verkeersveiligheid;

dat Teslastraat, ter hoogte van Marconistraat in de situatie voorafgaand aan Plan 'de Remise' een doodlopende weg was, waar alleen fietsers door konden rijden richting Stephensonstraat;

dat de bestaande knip voor autoverkeer - in de vorm van een 2 richtingen verplicht fietspad - op Marconistraat tussen de Teslastraat en de Stephensonstraat in plan de Remise wordt gehandhaafd;

dat de Marconistraat in plan 'de Remise' vanaf de aansluiting met Teslastraat wordt doorgetrokken via een weg genaamd Leylandstraat richting de aansluiting Ceintuurbaan en dat gezien de beperkte breedte van de Leylandstraat is gekozen om eenrichtingsweg - waarvan fietsers middels een onderbord worden uitgezonderd - in te stellen in oostelijke, dan wel noordoostelijke richting;

dat hiermee een route voor autoverkeer wordt gecreëerd vanaf de Leidsevaart via Edisonstraat, Teslastraat, via de Leylandstraat richting de aansluiting met Ceintuurbaan en verder richting Leidsevaart;

dat de Boogstraat, Geweerstraat, Kogelstraat zijn aangewezen als eenrichtingswegen waarvan (brom)fietsers middels onderborden van zijn uitgezonderd;

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

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

dat het centrale middengebied van Plan 'de Remise' (Blauwe Tramstraat, Brockwaystraat en Crossleystraat) door middel van het plaatsen van borden G7 met daarboven de tekst: 'zone' als een voetgangerszone wordt aangeduid waar blijkens onderborden wordt aangegeven dat fietsers zijn toegestaan, tussen de aansluitingen op Boogstraat en Leylandstraat en de aansluitingen op Stephensonstraat en het kruispunt Ceintuurbaan;

dat het gedeelte van het voetgangersgebied Blauwe Tramstraat tussen Boogstraat en het Remiseplantsoen - en het gedeelte Crossleystraat tussen Leylandstraat en het Remiseplantsoen - wordt afgesloten door middel van beweegbare palen om autoverkeer fysiek te weren en dat hulpdiensten met een sleutel toegang hebben tot het voetgangersgebied dat achter de palen is gelegen;

dat om de eenrichtingsweg sluitend aan te duiden op Boogstraat bord eenrichtingsweg (C4) wordt geplaatst – en een onderbord waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn – en zo de eenrichtingsweg op Boogstraat sluitend aan te duiden op de aansluiting met de voetgangerszone;

dat op Boogstraat de eenrichtingsweg wordt aangepast – waarbij het bord C2 wordt verschoven over circa 20 meter in oostelijke richting - zodanig dat het voor motorvoertuigen komende vanaf Stephensonstraat mogelijk wordt om richting de parkeerbox tegenover Boogstraat 50 te kunnen bereiken;



dat om het tweerichtingen verkeer op Boogstraat mogelijk te maken aan de zuidzijde van de rijbaan Boogstraat een parkeerverbod wordt ingesteld tussen aansluiting Stephensonstraat en overzijde Boogstraat 50 door middel van gele onderbroken markering als bedoeld in artikel 24, lid 1 onder e van het RVV 1990;

dat de inrichting van dit gedeelte van de Boogstraat wordt aangepast, zodat duidelijk is waar parkeren al dan niet mag plaatsvinden;

dat met het instellen van het parkeerverbod op Boogstraat de doorgang voor voertuigen, op het moment dat auto's elkaar tegelijkertijd passeren, voldoende kan worden gewaarborgd;

dat ten behoeve van de bevoorrading van de winkels, die grenzend aan plan 'de Remise' zijn gelegen, een route voor bevoorradend verkeer door het voetgangersgebied wordt ingesteld die het mogelijk maakt om vanaf Stephensonstraat via Brockwaystraat richting Remiseplantsoen in te rijden, te laden en lossen bij de winkels en uit te rijden via Ceintuurbaan richting Leidsevaart;

dat deze route wordt ingesteld door op Brockwaystraat - nabij de aansluiting met de Stephensonstraat - tevens een onderbord onder bord G7 met daarboven de tekst: 'zone' te plaatsen, waaruit blijkt dat laden en lossen is toegestaan tussen 7.00 en 11.00 uur;

dat op Leylandstraat een zevental parkeervakken op het trottoir worden gerealiseerd welke middels borden 'parkeergelegenheid' en onderborden met pijlen aangewezen worden als parkeergelegenheid;

dat het verblijfsgebied 'de Remise' zal worden aangeduid als 30 kilometer per uur zone en dat hiervoor tegelijkertijd een verkeersbesluit genomen wordt met kenmerk: 2016/144809 waarbij Leidsevaartbuurt - tussen het spoor Haarlem / Leiden, Pijslaan, Leidsevaart en N208 - grotendeels wordt aangewezen als 30 kilometer per uur zone;

dat de hiervoor benoemde verkeersmaatregelen kunnen worden uitgevoerd door middel van het plaatsen/ verwijderen van de verkeersborden C2, C3, C4, E4, G7 met daarboven de tekst 'zone' en G8 met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 of het plaatsen/ verwijderen van onderborden onder de verkeersborden C2, C3, C4 en G7 met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen/ verwijderen van de verkeersborden C2, C3, C4, G7 met daarboven de tekst 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen of verwijderen van borden die de werkingssfeer onder de verkeersborden C2, C3, C4, G7 van bijlage 1 van het RVV 1990 wijzigen een verkeersbesluit is vereist;

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

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

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde maatregel.



A handwritten signature in black ink, followed by the number '3' written below it.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

- door middel van het plaatsen van borden C4 en het verwijderen van borden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 en bijbehorende onderborden - en het plaatsen van onderborden waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd op de eenrichtingsweg – de Geweerstraat tussen Boogstraat en de aansluiting op Ceintuurbaan aan te wijzen in zuidwestelijke richting;
- door middel van het plaatsen van borden C2 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en onderborden waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn - eenrichtingsweg in te stellen op Ceintuurbaan komende vanaf Geweerstraat en gaande richting Leidsevaart;
- door middel van het plaatsen van borden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 - en onderborden waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn – eenrichtingsweg in te stellen op Leylandstraat tussen aansluiting Teslastraat en Ceintuurbaan in oostelijke dan wel noordoostelijke richting;
- door middel van het vervangen van borden, waaruit blijkt dat (brom)fietsers uitgezonderd zijn door borden waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn onder borden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990 alleen fietsers uit te zonderen op de volgende eenrichtingswegen:
 - o Geweerstraat tussen Pijlslaan en Boogstraat;
 - o Boogstraat tussen Geweerstraat en Stephensonstraat;
 - o Kogelstraat tussen de Leidsevaart en Geweerstraat;
- door middel van het verplaatsen van bord C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 – en onderbord waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn – de eenrichtingsweg op Boogstraat voor voertuigen, komende vanaf Geweerstraat en gaande richting Stephensonstraat, in te korten tot Boogstraat 50;
- door middel van het aanbrengen van een onderbroken gele streep, als bedoeld in artikel 24 lid 1 onder e van het RVV 1990, een parkeerverbod in te stellen aan de zuidzijde van de rijbaan Boogstraat tussen Stephensonstraat en Boogstraat 50;
- door middel van het plaatsen van borden G7 met daarboven de tekst: 'zone' en borden G8 met daarboven de tekst 'einde zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 - en onderborden waaruit blijkt dat fietsers uitgezonderd zijn – een voetgangerszone in te stellen op Blauwe Tramstraat, Brockwaystraat, Crossleystraat en Remiseplantsoen;
- door middel van het plaatsen van een onderbord met de tekst 'uitgezonderd laden en lossen 7.00 - 11.00 uur' onder bord G7 met daarboven de tekst: 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990, bevoorradend verkeer toe te staan op de aangegeven tijden komende vanaf de Stephensonstraat het voetgangersgebied Brockwaystraat in te rijden richting Remiseplantsoen en na laden en lossen richting Ceintuurbaan en Leidsevaart te rijden.

Situatieschets:



Aldus vastgesteld op ... - ... 2016 te Haarlem
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

R. Koning
Hoofd afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.

GEEN BEZWAAR

 De korpschef van politie
namens deze,
de brigadier A.A. Tepper
medewerker verkeersadvisering
datum: 23 - 11 - 2016

[Handwritten signature and a large red 'AANVAARD' stamp are visible over the form.]



22-11-2016
 de brigadier van politie
 A.A. Tepper



De Remise - Haarlem

Bebouwingsplan Remise + éénrichtingsverkeer en 30 km/h-zone omgeving
 Gemeente Haarlem

160146	301	Concept	06	1:1000	594 x 1000	1	1
O. Huisman	P. Kraaijenkaap	M. Bontesiro					21 november 2016

BonoTraffic bv
 www.bonotraffic.nl



Verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Leidsevaartbuurt Haarlem

Haarlem
Nr. 2016/144809

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW).

Overwegende:

dat de Leidsevaartbuurt - tussen het spoor Haarlem / Leiden, Pijlslaan, Leidsevaart en N208 - gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

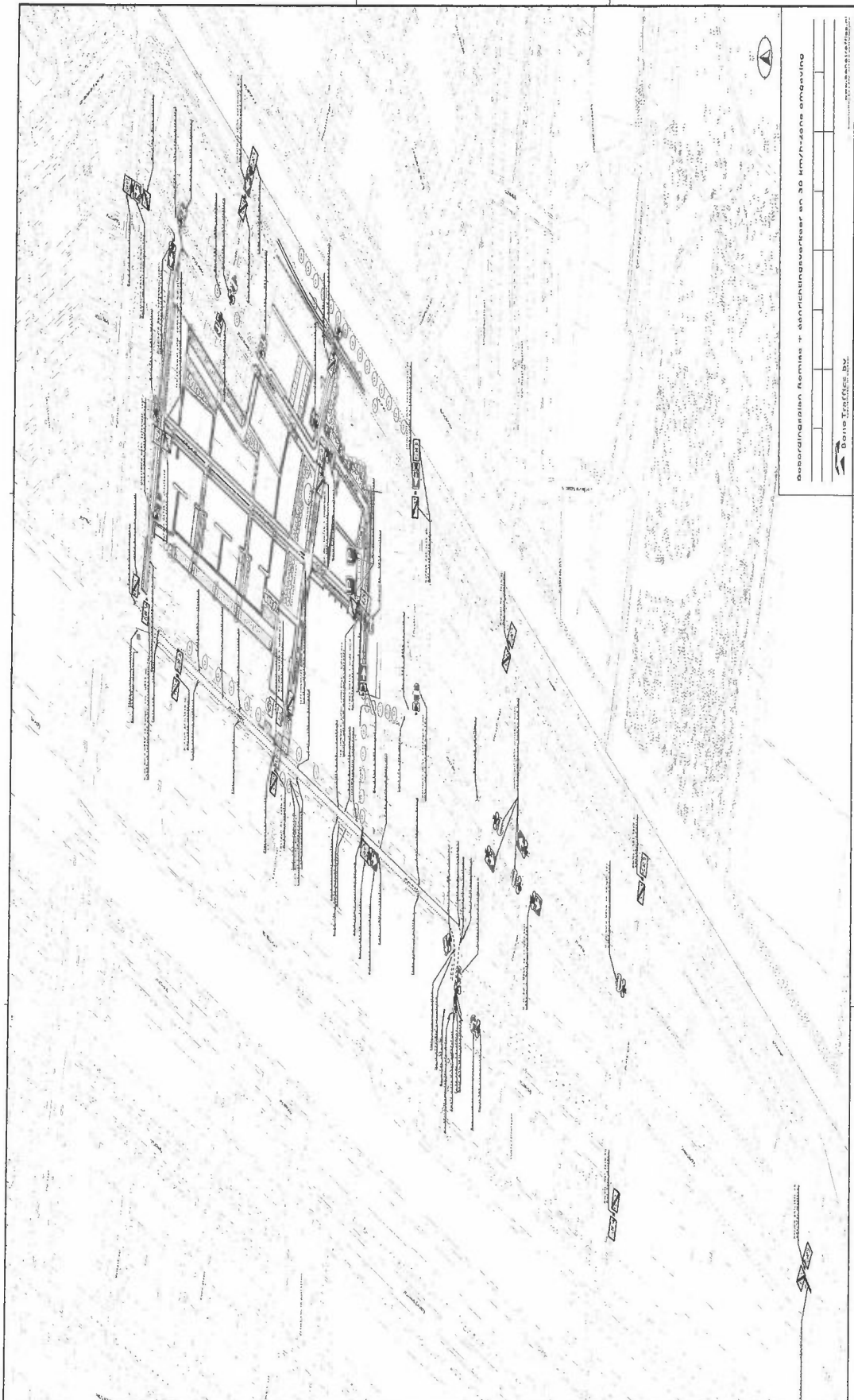


Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

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

Situatieschets:

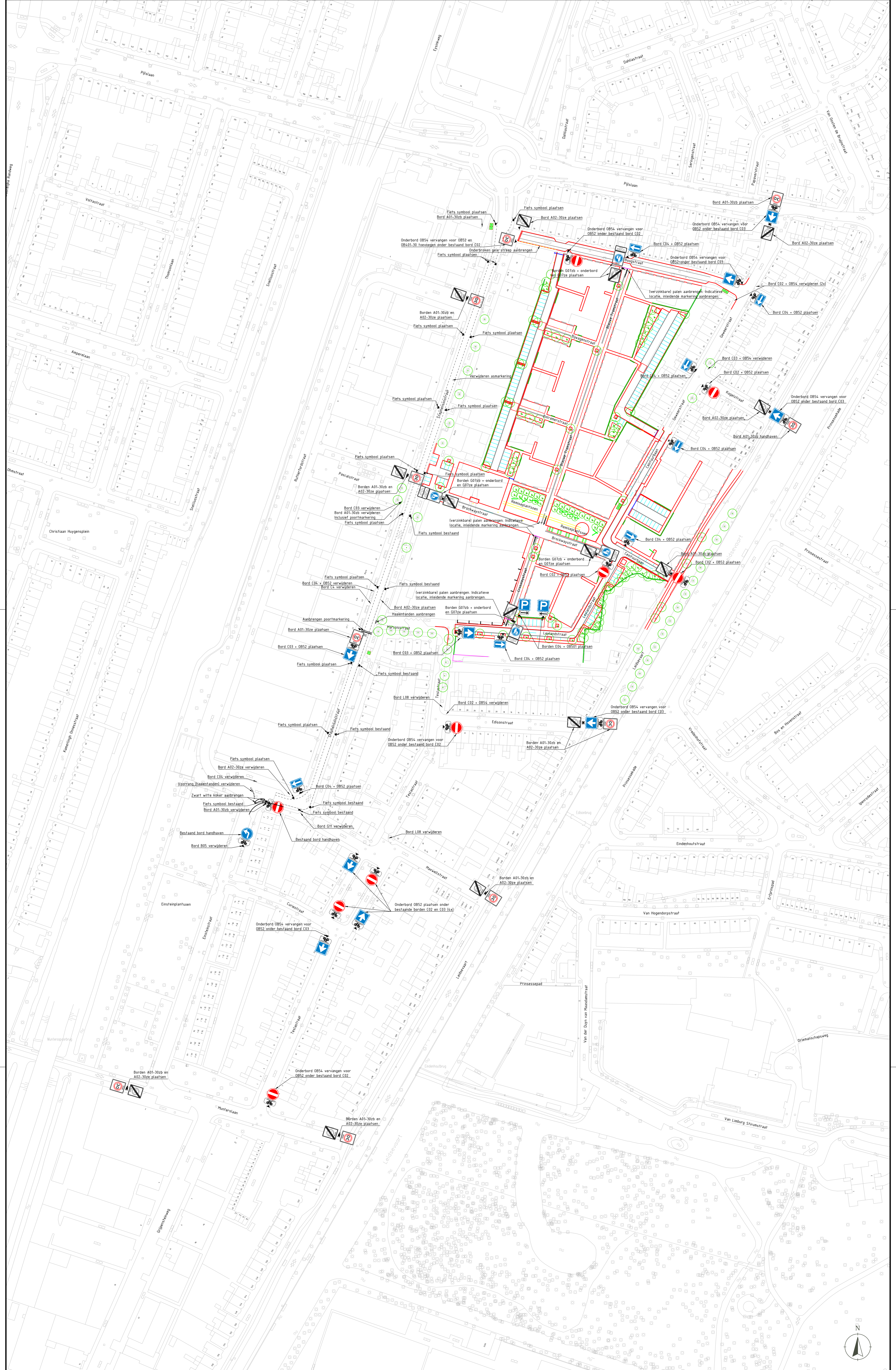


Aldus vastgesteld op ... - ... 2016 te Haarlem
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

R. Koning
Hoofd afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in de Staatscourant. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.



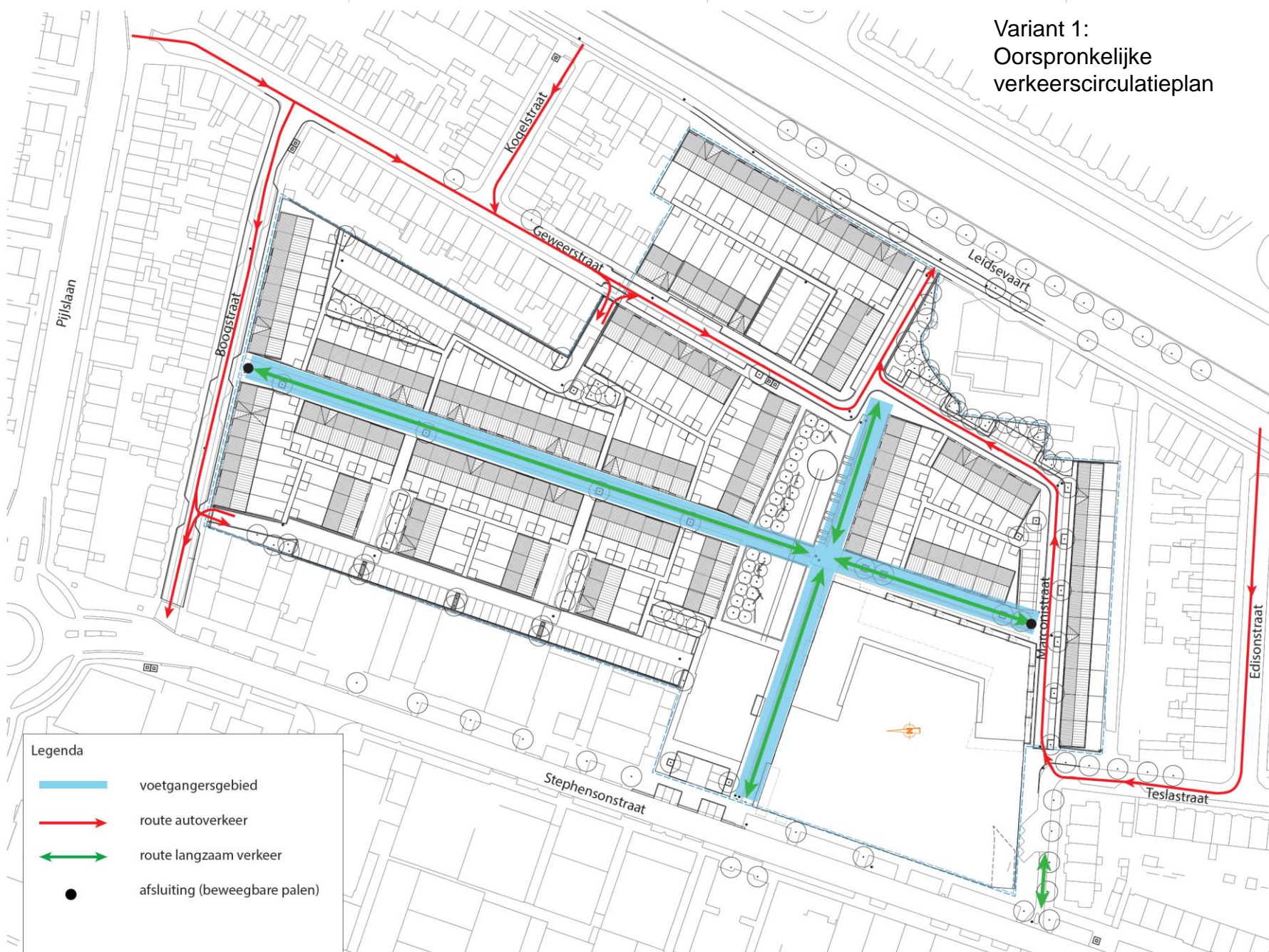


Project
De Remise - Haarlem
 Onderdeel
Bebordingsplan Remise + éénrichtingsverkeer en 30 km/h-zone omgeving
 Opdrachtgever
Gemeente Haarlem





Projectcode	Tekeningnr.	Status	Versie	Schaal	Formaat	Aantal bladen	Bladnummer
160146	301	Concept	06	1:1000	594 x 1000	1	1

Getekend O. Huisman	Gecontroleerd F. Kraaikamp	Vrijgegeven M. Bonestroo	Datum van uitgifte 21 november 2016
-------------------------------	--------------------------------------	------------------------------------	---

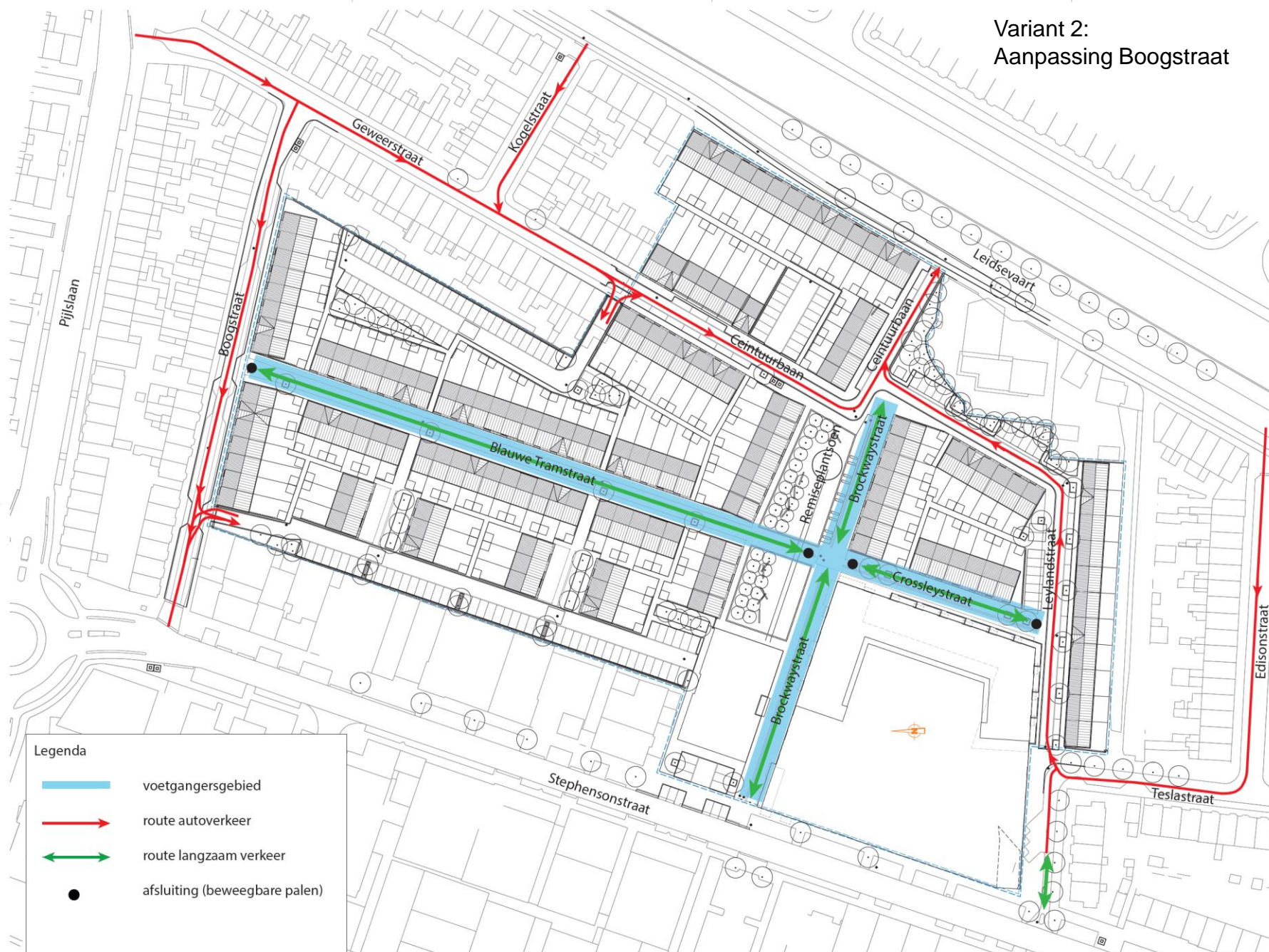
Variant 1: Oorspronkelijke verkeerscirculatieplan







Legenda

-  voetgangersgebied
-  route autoverkeer
-  route langzaam verkeer
-  afsluiting (beweegbare palen)

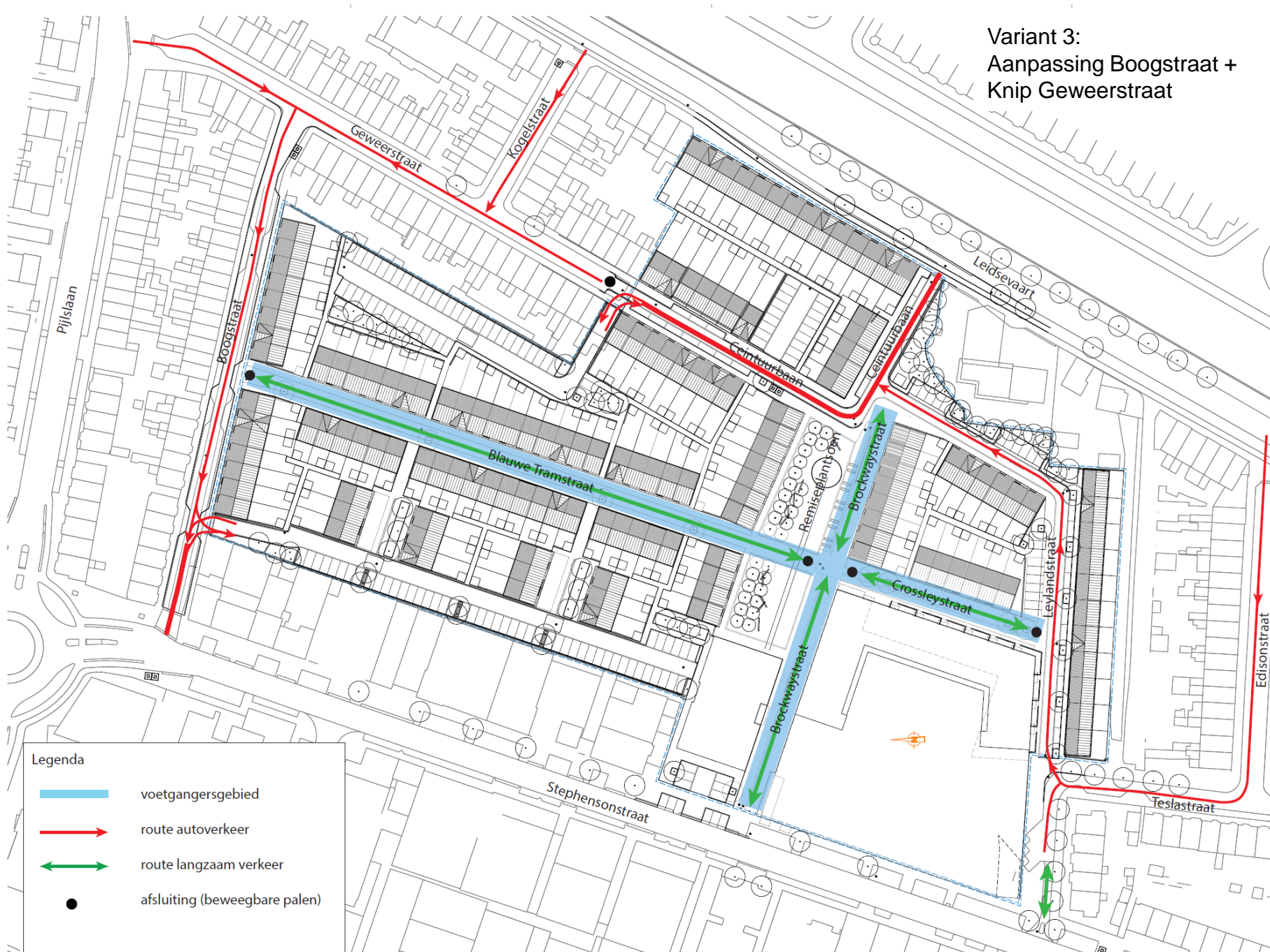
Variant 2: Aanpassing Boogstraat



Legenda

-  voetgangersgebied
-  route autoverkeer
-  route langzaam verkeer
-  afsluiting (beweegbare palen)

Variant 3: Aanpassing Boogstraat + Knip Geweerstraat



- Legenda
-  voetgangersgebied
 -  route autoverkeer
 -  route langzaam verkeer
 -  afsluiting (beweegbare palen)

Onderzoek verkeersgeneratie

Uitgangspunten:


- Verkeersgeneratiemodel
- Aantal auto's per straatdeel
- per 24 uur / gemiddelde werkdag
- Gestandaardiseerd aantal autoritten per huishoudens
- Toename aantal huishoudens




Resultaat onderzoek

Absolute aantallen auto's per straatdeel per 24 uur

straatdeel		A	B	C	D	E	F	G	H
		Boogstraat (Stephenson- straat tot Parkeerkoffer I)	Boogstraat (Parkeerkoffer I tot Geweerstraat)	Kogelstraat	Geweestraat (Pijlslaan tot Boogstraat)	Geweestraat (Boogstraat tot Kogelstraat)	Geweestraat (stukje nu doodlopend)	Ceintuurbaan (Parkeerkoffer II tot Remise- plantsoen)	Ceintuurbaan (Remiseplantsoen tot Leidsevaart)
Huidige situatie		400-450	400-450	200-250	200-250	250-300	100-150		
Variant 1	Oorspronkelijke plan verkeerscirculatie: - Boogstraat eenrichting - Circulatie door Geweestraat / Ceintuurbaan	300-350	400-450	200-250	500-550	250-300	400-450	400-450	550-600
Variant 2	Aanpassing Boogstraat - Boogstraat tweerichtingen tot parkeerkoffer - Circulatie Geweestraat / Ceintuurbaan	400-450	350-400	200-250	450-550	250-300	400-450	400-450	550-600
Variant 3	Aanpassing Boogstraat + Geweestraat/Ceintuurbaan - Boogstraat tweerichtingen tot parkeerkoffer - Knip Geweestraat / Ceintuurbaan tweerichtingen	550-600	550-600	250-300	250-300	250-300	100-150	200-250	500-550


 = gelijk aan huidige situatie of minder auto's


 = meer auto's dan huidige situatie


Resultaat onderzoek

Relatief: in vergelijking met de huidige situatie

straatdeel		A	B	C	D	E	F	G	H
		Boogstraat (Stephenson- straat tot Parkeerkoffer I)	Boogstraat (Parkeerkoffer I tot Geweerstraat)	Kogelstraat	Geweestraat (Pijlslaan tot Boogstraat)	Geweestraat (Boogstraat tot Kogelstraat)	Geweestraat (stukje nu doodlopend)	Ceintuurbaan (Parkeerkoffer II tot Remise- plantsoen)	Ceintuurbaan (Remiseplantsoen tot Leidsevaart)
Huidige situatie		400-450	400-450	200-250	200-250	250-300	100-150		
Variant 1	Oorspronkelijke plan verkeerscirculatie: - Boogstraat eenrichting - Circulatie door Geweerstraat / Ceintuurbaan	-100	gelijk	gelijk	+300	gelijk	+300	400-450	550-600
Variant 2	Aanpassing Boogstraat - Boogstraat tweerichtingen tot parkeerkoffer - Circulatie Geweerstraat / Ceintuurbaan	gelijk	-50	gelijk	+250	gelijk	+300	400-450	550-600
Variant 3	Aanpassing Boogstraat + Geweerstraat/Ceintuurbaan - Boogstraat tweerichtingen tot parkeerkoffer - Knip Geweerstraat / Ceintuurbaan tweerichtingen	+150	+150	+50	+50	gelijk	gelijk	200-250	500-550

 = minder auto's dan huidige situatie

 = gelijk aan huidige situatie

 = meer auto's dan huidige situatie