

Schriftelijke inspraakreactie:

Vrijgave voor inspraak "Voorlopig ontwerp spoorwegovergang Westergracht"

Geachte raadsleden van de commissie beheer,

Voor donderdag 12 juni a.s. staat onder agendapunt 7 "Vrijgave voor inspraak voorlopig ontwerp spoorwegovergang Westergracht" ter bespreking op de agenda van de commissie beheer.

Natuurlijk is het een heel goed streven om de spoorwegovergang Westergracht veiliger te maken. Waar ik grote moeite mee heb is dat er geen participatie heeft plaatsgevonden. Zelfs stakeholders als een Koorschool zijn niet betrokken geweest. Juist bij de bewoners zit de lokale kennis over wat hier echt speelt.

Volgens het college van B&W heeft er geen inspraak plaatsgevonden, omdat dit vanwege de beperkte fysieke ruimte rond de spoorwegovergang en de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen niet mogelijk was. Na het lezen van de risicoanalyse blijkt dat er vanuit ProRail helemaal geen aanleiding is geweest om de Westerstraat van de Westergracht af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

In de nieuwe omgevingswet staat duidelijk omschreven dat participatie verplicht is. Daarnaast heeft de gemeente ook haar eigen vastgestelde participatiebeleid.

Er spelen 2 hoofdzaken rond de spoorwegovergang Westergracht:

1) De uitrit voor vrachtwachtwagens bij PlazaWest (Calvinlaan) zat te dicht op het afgaand verkeer van het spoor (in vakjargon: "een valstrik situatie").

Ik heb begrepen dat deze fout ooit is ontstaan doordat er vanuit der gemeente verkeerde tekeningen zijn aangeleverd. Inmiddels is de uitrit aangepast. Het is volkomen logisch dat op dit deel geen inspraak heeft plaatsgevonden, omdat het hier om het herstellen van een gemaakte fout ging.

2) Het afsluiten van de Westerstraat voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Westergracht.

In de nota bij het agendapunt wordt verwezen naar de risicoanalyse. Deze heb ik opgevraagd (zie bijlage 1). Uit de risicoanalyse "Haarlem, uitrit bij overweg Westergracht" van 18 september 2021 blijkt nergens de noodzaak om de Westerstraat af te sluiten. Er zijn ook geen wettelijke eisen om een uitrit vóór een overgang te verbieden. Dit is ook logisch, omdat eventuele opstoppen altijd voor de spoorwegovergang zullen ontstaan en nooit erop. Het blijkt puur een ontwerpkeuze te zijn geweest om de Westerstraat af te sluiten. Daarom dient er wel degelijk participatie plaats te vinden.

Het is helemaal bijzonder dat het voorlopig ontwerp in de risicoanalyse van 2021 al is toegevoegd (zie bijlage D in de risicoanalyse) en het "verkeercirculatieplan Leidsebuurt" na en uitgebreide participatie in 2022 pas is vastgesteld (zie bijlagen 2 en 3).

Het afsluiten van de Westerstraat heeft grote gevolgen op het verkeerscirculatieplan. Het aantal verkeersbewegingen in de smalle straatjes van de Leidsebuurt zal als gevolg van de afsluiting enorm toenemen. Al het verkeer zal als een trechter via de kruising Voorzorgstraat/Westergracht worden afgevoerd.

Op dit moment is de verkeerssituatie rond de koorschool al zeer onveilig en gebeuren er regelmatig ongelukken. Daarnaast zal het verkeer op de Westergracht ook al toenemen wanneer op de Pijlsaan éénrichtingsverkeer wordt ingevoerd.

De koorschool ligt aan de Westergracht. Het is daarom zeer ongewenst wanneer de verkeersdruk op deze kruising bij de koorschool nog meer toeneemt.

Verder is het goed om te weten dat uit de incidentenregistratie van ProRail blijkt dat er in 1985 voor het laats een ongeluk is geregistreerd, maar de oorzaak wordt in het risicodossier niet vermeld. Dit is inmiddels 40 jaar geleden en staat in geen verhouding met het aantal ongelukken dat op de kruising Westergracht/Voorzorgstraat plaats vindt.

Volgens de Procesmanager is niet onderzocht wat de effecten op de veiligheid van de omgeving zijn, heeft er geen verkeersanalyse plaatsgevonden en zijn er geen verkeersmodellen gemaakt, omdat dit buiten de scope viel.

Hoe is het mogelijk dat wanneer het college bij een spoorwegovergang verbetermaatregelen wil toepassen er binnen de scope niet gekeken wordt naar wat de effecten op de omgeving zijn.

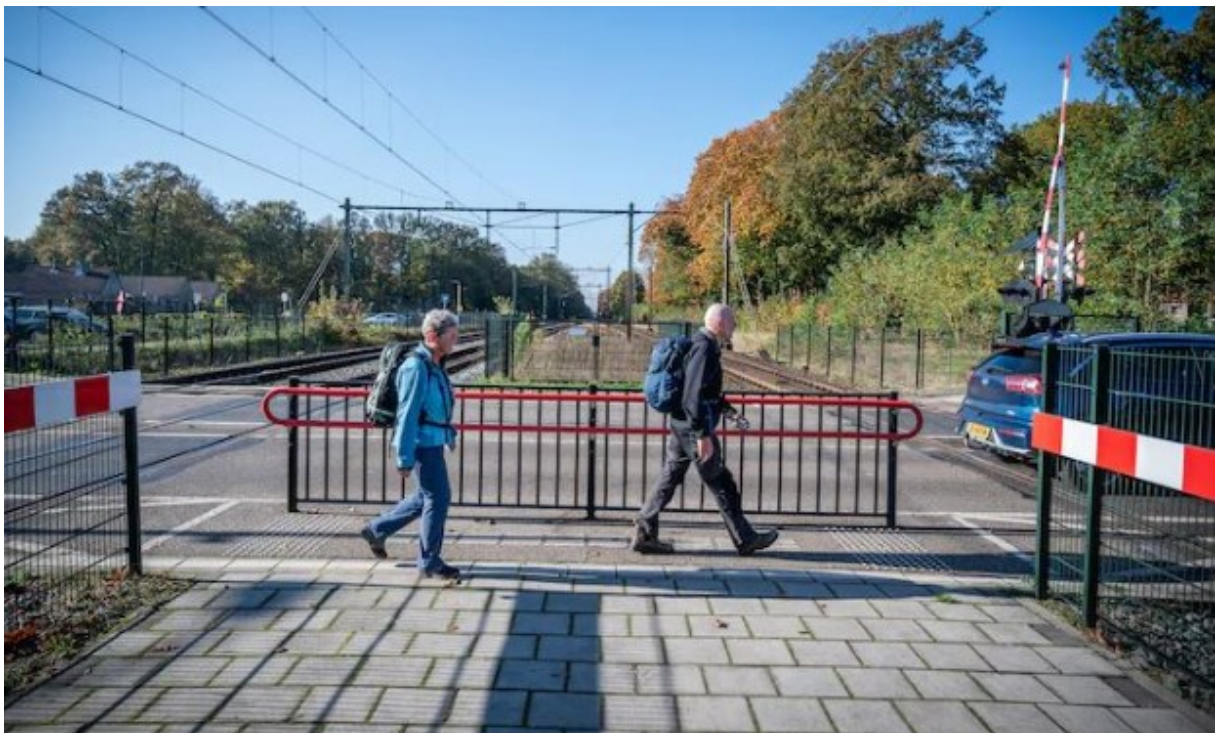
Mogelijke alternatieve oplossing tegen keren op spoorwegovergang:

Een mogelijke alternatieve oplossing om te voorkomen dat de overgang soms gebruikt wordt om vanuit de Westerstraat te keren en zo linksaf de Westergracht op te gaan is door de rijbaan op de overweg smaller te maken door:

- De middenberm op de spoorwegovergang te verkleinen tot een enkele doorgetrokken lijn (zie ook bijlage 1 voorlopig ontwerp bij agendapunt 7);
- De fietspaden en trottoir te verbreden;
- Tussen het fietspad en rijbaan ter hoogte van spoor 1 en 2 (vanaf Leidsevaart gezien) aan twee kanten een hekwerk van +/- 2m plaatsen. Ter info: De ruimte tussen deze 2 sporen is hier +/- 4,75meter.

Het is nog mooier om dit hekwerk tussen de rijbanen te plaatsen.

Onderstaand vindt u een foto van een andere locatie.



Voorstel:

- Het ontwerp nog niet vrij te geven voor inspraak;
- Een integrale risicoanalyse laten uitvoeren;
- Uitgebreide participatie met bewoners;
- Voorontwerp aanpassen en opnieuw indienen.

Met vriendelijke groet,
dhr. Schouten.

Bijlagen:

- Bijlage 1: Risicoanalyse Overweg Haarlem Westergracht - D10007397-D
- Bijlage 2: gmb-2022-216297 (verkeersbesluit wijzigingen eenrichtingsverkeer Leidsebuurt)
- Bijlage 3: 21030-Verkeerscirculatie-Leidsebuurt-Haarlem-19-november-2021

Bijlage 1:

Risicoanalyse Overweg Haarlem
Westergracht - D10007397-D

RISICOANALYSE OVERWEGEN

Haarlem, uitrit bij overweg Westergracht

Gemeente Haarlem

15 SEPTEMBER 2021 - AS1-SENSITIVE



Contactpersoon

LINDA JANSSEN
Adviseur

M +31 (0)6 27061180
E linda.janssen@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding tot deze analyse	4
1.2	Doel van de analyse	4
1.3	Aanpak	4
1.4	Referentiedocumenten	5
2	BEOORDELING VAN OVERWEGEN	6
2.1	Nieuwe OverWegenRegister (NOWR)	6
2.2	Nadere analyse	7
3	UITGANGSPUNTEN	8
3.1	Algemene beschrijving van het project	8
3.2	Situatie overweg	12
4	RISICOANALYSE	13
4.1	Algemene overwegrisico's door aanleg uitrit	13
4.2	Overwegrisico's per ontwerpvariant	15
4.2.1	Ontwerpvariant 1: Fiets- en voetgangersoversteek ten oosten van de uitrit van Plaza West	15
4.2.2	Ontwerpvariant 2: Fiets- en voetgangersoversteek tussen de overweg en de uitrit van Plaza West	16
4.3	Totaalbeeld nieuwe situatie	17
4.4	Resultaat analyse en voorgestelde maatregelen	18
5	CONCLUSIE	19
BIJLAGEN		
BIJLAGE A BESCHRIJVING OVERWEG		20
	085 / 018.831, Haarlem, Westergracht	21
BIJLAGE B OVERWEGONTWERP LVO		24
BIJLAGE C WEGONTWERP ONTWERPVARIANT 1		26
BIJLAGE D WEGONTWERP ONTWERPVARIANT 2		28
COLOFON		30

1 INLEIDING

Aan de Westergracht in Haarlem, ten oosten van de spoorlijn Leiden – Haarlem, wordt Plaza West ontwikkeld. Dit is een project waar het voormalige Expeditie Knoop Punt (EKP) terrein omgebouwd wordt tot een gebied met woningen en winkels. In totaal worden er zo'n 600 huurwoningen gebouwd, verspreid over meerdere gebouwen [07]. Onderdeel van dit plan is een nieuwe uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel die ten oosten van de overweg in de Westergracht (lijncode 085 / km 018.831) op de Westergracht aansluit. De gemeente heeft de wens dat de uitrit, die momenteel in gebruik is als bouwuitrit, in de permanente situatie na de ontwikkeling van Plaza West gehandhaafd blijft. Doordat deze uitrit in de directe nabijheid van de overweg Westergracht ligt, kan deze uitrit invloed hebben op de overwegveiligheid. Aan Arcadis Nederland B.V. (hierna te noemen Arcadis) is gevraagd om deze situatie te beschouwen in een risicoanalyse overwegveiligheid.

Vooruitlopend op deze risicoanalyse geeft ProRail aan dat zij de gemeente toestemming heeft verleend om de reeds aangelegde uitrit te gebruiken voor bouwverkeer. ProRail is daarmee akkoord gegaan onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat te allen tijde verkeersregelaars aanwezig zijn die zorg dragen voor de ontruiming van de overweg. Dat wil zeggen dat alle weggebruikers ten westen van de overweg worden tegengehouden door verkeersregelaars op het moment dat vrachtverkeer vanuit de uitrit de Westergracht wil oprijden.

1.1 Aanleiding tot deze analyse

De nieuwe uitrit aan de Westergracht en het gebruik daarvan kan invloed hebben op de veiligheid van de overweg Westergracht en mag, zoals de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 van februari 2020 [01] aangeeft, slechts in gebruik genomen worden als de initiatiefnemer met een risicoanalyse aantoont dat de overwegveiligheid niet achteruit gaat. De initiatiefnemer in deze is de gemeente Haarlem en deze heeft voor het opstellen van de risicoanalyse Arcadis ingeschakeld.

1.2 Doel van de analyse

Het doel van deze analyse is het opstellen van een risicoanalyse betreffende de ingebruikname van de nieuwe uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel tussen Plaza West en de Westergracht. Indien de uitrit invloed heeft op de overwegveiligheid, dient aangegeven te worden welke aanvullende maatregelen de initiatiefnemer dient te treffen waardoor de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. Een en ander volgens het "Nee tenzij-principe" uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01].

1.3 Aanpak

Voor de bouw of het aanpassen van een overweg of bij wijziging(-en) van het gebruik van een overweg volgt ProRail de door haar opgestelde procedure "Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen", de PRC00200, versie 002 van 1 november 2019 [02]. Deze procedure volgt het Rijksbeleid voor wijzigingen van (het gebruik van) overwegen dat tegenwoordig is vastgelegd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01]. De PRC00200 is nog niet aangepast aan het aflopen van de Derde Kadernota Railveiligheid en het verschijnen van de Beleidsagenda. Omdat de Beleidsagenda het 'Nee, tenzij'-principe uit de Derde Kadernota Railveiligheid handhaaft en dat principe de basis is voor deze analyses, dient deze procedure gehanteerd te worden. De procedure beschrijft de verplichtingen voor initiatiefnemers van wijzigingen met impact op de veiligheid of de recreatieve functie van een overweg.

Door middel van deze procedure geeft ProRail invulling aan het Rijksbeleid en deze is van toepassing op alle wijzigingen (van het gebruik) van overwegen behorende tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarbij schrijft ProRail het gebruik voor, van het door haar ontwikkelde "Nieuwe OverWegen Register" (NOWR) [03], als hulpmiddel bij het opstellen van risicoanalyses voor overwegveiligheid. Met het NOWR beoordeelt men een overweg op een aantal aandachtspunten.

Bij veranderingen op of nabij de overweg kan men nagaan welke invloed deze veranderingen hebben op de aandachtspunten in het NOWR. Het streven is om per overweg zoveel mogelijk aandachtspunten “gunstig” te krijgen. Bij een groter aantal ongunstige factoren neemt de kans toe dat weggebruikers zich onoplettend of risicovol gedragen. Op basis van de huidige score van de overweg in het NOWR en de door te voeren wijzigingen vanuit het project, zijn de verschillen bekend en is een nieuwe score bepaald.

Omdat het geen rekenkundige exercitie is wordt het resultaat van de wijziging in het NOWR in deze analyse weergegeven met de termen:

- De waarde neemt toe, de situatie gaat er op achteruit.
- De waarde blijft gelijk, er is voor het NOWR geen wijziging.
- De waarde neemt af, de situatie gaat erop vooruit.

Omdat een groter aantal ongunstige factoren volgens de criteria van het NOWR alleen aangeeft dat er een grotere kans bestaat dat weggebruikers zich onoplettend of risicovol gedragen, is een nadere analyse nodig om na te gaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verhoging van het aantal ongunstige risicofactoren terug te brengen. Voor deze verdiepingsslag is de aanpak in de voorliggende analyse gebaseerd op een risicoanalyse van overwegen aan de hand van een aantal kwalitatieve risicofactoren. De bij onze risicoanalyse gehanteerde risicofactoren zijn in lijn met de factoren van het NOWR, maar hebben een meer beschrijvend karakter. De gehanteerde aanpak zal daardoor tot conclusies leiden die in lijn zijn met het NOWR.

1.4 Referentiedocumenten

De volgende referentiedocumenten dienen als input voor deze risicoanalyse.

Referentiedocumenten	
[01]	Beleidsagenda Spoorveiligheid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 2020.
[02]	PRC00200 “Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen”, V002, ProRail, datum van kracht 1 november 2019.
[03]	Het Nieuwe Overwegenregister (NOWR), versie 1.1, ProRail, 29 maart 2019
[04]	RLN20420-1, v005, Richtlijn overwegbeveiliging, Verkeerskundige richtlijnen en normen, ProRail, 1 oktober 2018.
[05]	OVS20420, v003, Ontwerpvoorschrift, Overwegbeveiliging Algemeen, ProRail, 1 oktober 2018.
[06]	OVS20430, v003, Ontwerpvoorschrift, Overwegbeveiliging VRS Railway Industry bv Algemeen, ProRail, 1 april 2021.
[07]	Website project Plaza West: www.plazawest.nl , geraadpleegd in maart 2020.
[08]	Website Common Affairs, project Plaza west, https://www.commonaffairs.nl/projecten/plaza-west-haarlem , geraadpleegd in maart 2020.
[09]	Haarlem Westergracht Integrale Probleemanalyse, Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, Arcadis, 17 december 2018.

Tabel 1 Referentiedocumenten

2 BEOORDELING VAN OVERWEGEN

Vooruitlopend op de beschrijving van de methodiek en analyse kan in algemene zin worden gesteld dat overwegen een gebruiksrisico kennen voor zowel weggebruikers, reizigers als treinen. Het streven moet dan ook zijn om het aantal overwegen verder te beperken. Omdat het opheffen van overwegen of het aanbieden van een alternatief in de vorm van een ongelijkvloerse kruising in veel gevallen fysiek niet mogelijk is, of financieel niet haalbaar, blijven er op bestaande baanvakken overwegen in gebruik. De risico's van dat gebruik blijven dan ook bestaan.

In het geval van overwegen betreft het risico primair de kans op een botsing tussen een weggebruiker en een naderende trein waarbij, over het algemeen, de weggebruiker als hoofdoorzaak van de botsing wordt gezien. De risicodragers is daarbij primair de weggebruiker, maar bij een aanrijding van een trein met een zwaar wegvoertuig is er ook een grote kans op ontsporing van de trein wat gewonden en mogelijk doden in de trein of omgeving tot gevolg kan hebben.

In eerdere onderzoeken is in dit verband het volgende ongewenste gedrag van weggebruikers benoemd:

- Overmacht: de weggebruiker is buiten zijn macht op de overweg geraakt.
- Fouten in de waarneming: de weggebruiker is zich niet bewust van het passeren van een overweg of heeft de gesloten overweg niet waargenomen.
- Onbekwaam handelen: de weggebruiker heeft door een medische conditie, vermoeidheid of alcohol/drugsgebruik niet of te laat vaart geminderd.
- Risicogedrag: de weggebruiker passeert bewust de gesloten overweg bij het naderen van een trein.

Daarnaast speelt bij actief beveiligde overwegen nog de kans op het falen van de overwegbeveiliging; de installatie van de actief beveiligde overweg reageert niet bij een treinpassage. Met de ontwerprichtlijnen voor overwegen van ProRail [04, 05, 06] die wij hanteren, worden deze risico's onderkend en zo goed mogelijk teruggebracht tot aanvaardbare omvang. Het gebruiksrisico blijft echter bestaan. Binnen deze analyse is het uitgangspunt om dit gebruiksrisico op het huidige niveau te handhaven of verder te beperken.

2.1 Nieuwe OverWegenRegister (NOWR)

Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven schrijft ProRail, als hulpmiddel bij het opstellen van risicoanalyses voor overwegveiligheid, het gebruik van het NOWR voor [03]. De veranderingen die het project in de situatie gaat aanbrengen zijn nagelopen op hun invloed op de aandachtspunten uit het NOWR. Ter verdere toelichting geven wij aan dat het NOWR een tool is om overwegen onderling te kunnen vergelijken. Er kan geen absolute waarde voor de veiligheid op een overweg aan worden ontleend.

Vanuit expert judgement binnen ProRail en analyses van ongeval gegevens blijkt dat actief beveiligde overwegen zich onderling kunnen onderscheiden in een aantal aandachtspunten:

- Het aantal sporen.
- De treinfrequentie.
- De aanwezigheid van een aansluiting van een halte of station op de overweg.
- Haakse of schuine oversteek van de weg over het spoor.
- Aanwezigheid voldoende overzicht, zichtbaarheid en herkenbaarheid van de overweg.
- De aanwezigheid van een diepladergevoelige overweg of hinderlijke verkanting
- Een spreiding in sluitingsduur (is de ene overwegsluiting kort en de andere overwegsluiting lang).
- Is er sprake van ongewenste of onbegrepen (lange) dichtligtijden.
- Type weg: erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg.
- De ontruimingsituatie.
- Aantal rijstroken op de overweg.
- Voorzieningen voor het fietsverkeer.
- De aanwezigheid van aandacht afleidende aspecten in de overwegomgeving.
- Aanwezigheid van een hinderlijke profielovergang.
- De aanwezigheid van een effectieve (niet overrijdbare) middengeleider.
- Aanwezigheid van wegverharding.
- De intensiteit van het fietsverkeer.
- Gebruik van de overweg: openbaar of particulier.
- Is er een verhoogde kans op onveilig gedrag op en nabij de overweg.

Afhankelijk van hoe een overweg op deze aandachtspunten scoort, is er een grotere of minder grote kans op ongewenst gedrag van de weggebruikers. Bij actief beveiligde overwegen betreft dit voornamelijk bewust risicogedrag. Bij de kwalitatieve analyse kijken wij uiteraard naar deze aspecten, maar ook naar de huidige overweguitrusting (voldoet deze nog voor de situatie, het gebruik en het verkeersaanbod), baanvaksituatie, incidentregistratie, overzichtelijkheid van de wegsituatie en de omgeving en de snelheid van het wegverkeer. Het aantal suïcides op een overweg maakt geen onderdeel uit van de kwalitatieve analyse.

Tenslotte maakt ook een overleg met de vakspecialist Overwegen van ProRail in de regio over de overweg onderdeel uit van de analyse. Met deze gegevens wordt een mening gevormd.

2.2 Nadere analyse

De aanpak in deze analyse is verder gebaseerd op een risicoanalyse van de overweg Westergracht, aan de hand van een aantal kwalitatieve risicofactoren. De risicofactoren die bij deze risicoanalyse worden gehanteerd, zijn in lijn met de factoren van het NOWR maar meer beschrijvend. Bij een opname van een overweg gebruikt Arcadis twee specifieke opnameformulieren waarop alle aandachtspunten genoteerd zijn die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de betreffende situatie. Met het nalopen van deze lijsten krijgt men een indruk van de overwegsituatie en haar omgeving. De overweg is zo op kwalitatieve wijze beoordeeld in het functioneren in de fysieke omgeving en met het huidige gebruik door trein- en wegverkeer. Voor de nieuwe situatie worden aandachtspunten genoteerd en uitgangspunten vastgesteld. Vanuit de beoordeling van de oude en nieuwe situatie volgt de risicoanalyse en conclusie. Voor een gestructureerde aanpak van de kwalitatieve beoordeling van overwegen wordt de overweg in algemene zin beschreven en op de volgende punten onderzocht:

Spoorsituatie

1. Overweguitrusting.
2. Treinsnelheid en sluitingsduur overwegen.
3. Treinintensiteit.
4. Baanvaksituatie.
5. Aantal sporen.
6. Incidentregistratie.

Wegsituatie

7. Wegtype.
8. Functionaliteit van de weg.
9. Intensiteit van het wegverkeer.
10. Snelheid van het wegverkeer.
11. Overzichtelijkheid wegsituatie.
12. Voorzieningen voor langzaam verkeer.

Vanuit de Procedure voor Risicoanalyses van ProRail [02] volgen in bijlage A nog aanvullende punten. In deze bijlage vindt u een beschrijving van de overweg Westergracht waarbij aangegeven is of de score in het NOWR ten gevolge van het project wijzigt.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemene beschrijving van het project

Voor de risicoanalyse zijn de volgende algemene punten genoteerd.

Doel

Het project Plaza West heeft als doel om het voormalige EKP terrein in Haarlem, dat ten zuiden van de Westergracht en ten oosten van de spoorlijn Leiden – Haarlem ligt, om te bouwen tot een gebied met woningen en winkels. Voor het kunnen bevoorraden van de winkels, is er in het plan een nieuwe uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel opgenomen die vanaf Plaza West aansluit op de Westergracht. Deze uitrit komt binnen het invloedgebied van de overweg Westergracht (lijncode 085 / km 018.831) te liggen. De voorliggende risicoanalyse gaat in op de gevolgen van de aanleg en het gebruik van deze uitrit voor de overwegveiligheid, waarbij twee ontwerpvarianten van de uitrit zijn beschouwd.

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft de overweg Westergracht te Haarlem (lijncode 085 / km 018.831) en de directe omgeving die van invloed is op de veiligheid en de ontruiming van de overweg, waaronder de nieuwe uitrit van Plaza West voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel. Het onderzoeksgebied is dan grofweg het gebied tussen de kruispunten De Ruijterweg – Banckertstraat en Westergracht – Menno Simonsweg.

Wijzigingen nabij de overweg

Aan de zuidoostzijde van de overweg Westergracht is een uitrit aangelegd tussen het terrein van Plaza West en de Westergracht. Deze uitrit is momenteel in de vorm van een bouwweg aanwezig (zie afbeelding 2) en wordt gebruikt door bouwverkeer dat vanaf het bouwterrein de Westergracht wil oprijden. Dit verkeer mag alleen de uitrit uit rijden richting de Westergracht om daar vervolgens verplicht rechtsaf, richting het oosten, de weg op te draaien. Het uit de uitrit rijdende bouwverkeer moet voorrang verlenen aan verkeer dat op de Westergracht rijdt. Het is verboden om vanaf de Westergracht de uitrit in te rijden. Daarmee is het ook verboden om na de overweg rechtsaf te slaan naar de uitrit toe en zo het terrein van Plaza West op te rijden.



Afbeelding 1 Oorspronkelijke overwegsituatie.



Afbeelding 2 Huidige overwegsituatie met bouwuitrit.

In de eindsituatie zal deze uitrit uitsluitend gebruikt worden door laad- en losverkeer, dat de winkels van Plaza West moet bevoorraden, en door winkelpersoneel dat gebruik maakt van eigen parkeerplaatsen die ten westen van het gebouw van Plaza West, tussen het gebouw en het spoor liggen. Ook hierbij is eenrichtingsverkeer van toepassing op de uitrit, waarbij het laad- en losverkeer en winkelpersoneel alleen de uitrit uit mag rijden richting de Westergracht en daar rechtsaf de Westergracht moet oprijden. Ook in die situatie moet het laad- en losverkeer/ winkelpersoneel voorrang verlenen aan het verkeer op de Westergracht. Verwacht wordt dat een paar keer per (werk)dag door laad- en losverkeer gebruik zal worden gemaakt van de uitrit. Het is de bedoeling dat het grotere laad- en losverkeer vanaf de zuidelijk gelegen Eysinkweg het terrein van Plaza West oprijdt om daar de winkels te bevoorraden en dat dit verkeer na het bevoorraden het terrein afrijdt via de uitrit aan de Westergracht. Het kleinere laad- en losverkeer kan ook het terrein van Plaza West oprijden via de hooftentree aan de Westergracht die op circa 120 meter ten oosten van de overweg ligt. Onbekend is hoe vaak winkelpersoneel gebruik zal maken van de uitrit, maar de verwachting is dat dit aan het eind van een winkeldag zal zijn.



Figuur 1 Plannen bebouwing Plaza West met rechts uitvergroot de situatie nabij de overweg [08]. De situatie nabij de overweg is in twee ontwerpvarianten aangepast, zie daarvoor hieronder de toelichting onder “twee ontwerpvarianten uitrit Plaza West ter hoogte van overweg”.

In onderstaande afbeelding zijn de verkeersstromen weergegeven zoals deze binnen de plannen van Plaza West in de eindsituatie van toepassing zijn. Hierin is het gebruik van de uitrit door winkelpersoneel overigens nog niet meegenomen. De gemeente Haarlem komt nog met concrete voorstellen voor maatregelen om te voorkomen dat regulier gemotoriseerd verkeer het Plaza West terrein via de uitrit nabij de overweg gaat verlaten. Dit kan bijvoorbeeld door een beweegbare paal op het terrein van Plaza West te plaatsen. Wat de exacte maatregel wordt, is nog onbekend.



Afbeelding 3 Toekomstige verkeersstromen op het terrein van Plaza West [07], waarop te zien is dat het de bedoeling is dat er tussen gebouw 5 en het spoor geen winkelend publiek of bewoners komen. De routes voor het winkelpersoneel dat gebruik wil maken van de uitrit zijn niet in deze afbeelding opgenomen.

Twee ontwerpvarianten uitrit Plaza West ter hoogte van overweg

Een uitrit nabij een overweg geeft altijd kans op een slechte ontruiming van de overweg en een slechte ontruiming van een overweg kan leiden tot een aanrijding van een trein en een wegvoertuig en/of weggebruiker. In een werksessies met als deelnemers de gemeente Haarlem, ProRail en Arcadis zijn varianten onderzocht om tot een juiste situatie te komen. Uiteindelijk zijn de volgende twee ontwerpvarianten met daarin de nieuwe uitrit van Plaza West over gebleven. Hierna zijn de beide ontwerpvarianten beschreven.

Ontwerpvariant 1: Fiets- en voetgangersoversteek ten oosten van de uitrit van Plaza West

In figuur 2 is het wegontwerp opgenomen van ontwerpvariant 1. Dit wegontwerp is te vinden in Bijlage C.



Figuur 2 Wegontwerp ontwerpvariant 1.

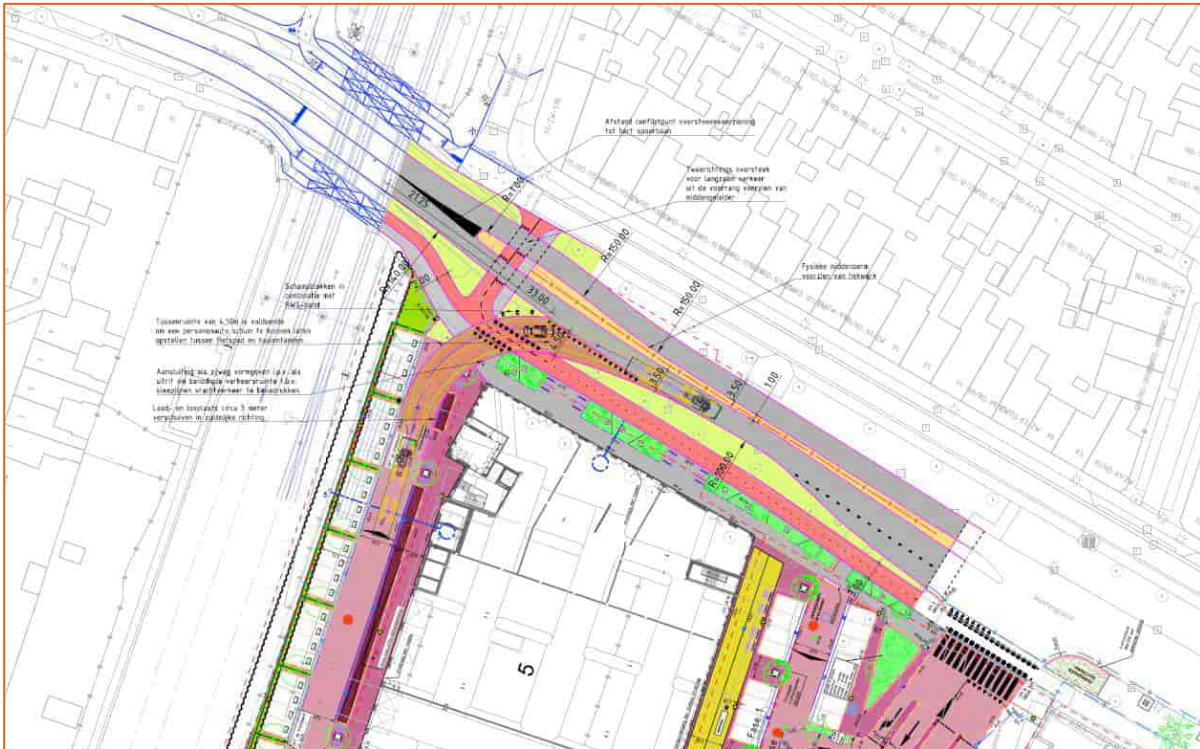
In deze ontwerpvariant bedraagt de afstand tussen het profiel van vrije ruimte van het meest oostelijk gelegen spoor en de meest westelijke rand van de uitrit (ter hoogte van de rijbaan) 27 meter. Tussen deze uitrit en de Menno Simonszweg komt een fiets- en voetgangersoversteek te liggen, waarbij zowel fietsers als voetgangers in twee fasen de Westergracht over kunnen steken. Fietsers en voetgangers dienen hierbij voorrang te verlenen aan het gemotoriseerd verkeer op de Westergracht.

Tussen de overweg en de fietsoversteek over de Westergracht is het zuidelijk van de Westergracht gelegen fietspad officieel in één richting (van west naar oost) te berijden. Het fietspad tussen de fietsoversteek en de Menno Simonszweg wordt een in twee richtingen te berijden fietspad.

Ontwerpvariant 2: Fiets- en voetgangersoversteek tussen de overweg en de uitrit van Plaza West

In figuur 3 is het wegontwerp opgenomen van ontwerpvariant 2. Dit wegontwerp is te vinden in Bijlage D.

In deze ontwerpvariant bedraagt de afstand tussen het profiel van vrije ruimte van het meest oostelijk gelegen spoor en de meest westelijke rand van de uitrit (ter hoogte van de rijbaan) 33 meter. Tussen de overweg en de uitrit komt een fiets- en voetgangersoversteek te liggen waarmee fietsers en voetgangers in twee fasen de Westergracht kunnen oversteken. De afstand tussen het profiel van vrije ruimte van het meest oostelijk gelegen spoor en de meest westelijke rand van de fietsoversteek bedraagt 21,25 meter. Ook in deze ontwerpvariant dienen fietsers en voetgangers die de Westergracht willen oversteken voorrang te verlenen aan het gemotoriseerd verkeer op de Westergracht.



Figuur 3 Wegontwerp ontwerpvariant 2.

In deze ontwerpvariant is het zuidelijk van de Westergracht gelegen fietspad tussen de overweg en de nieuwe fietsoversteek officieel in één richting te berijden. Tussen de fietsoversteek en de Menno Simonszweg zal het fietspad zodanig aangepast worden dat deze in twee richtingen kan worden bereden.

Aspecten beide ontwerpvarianten

In beide ontwerpvarianten is rekening gehouden met de ombouw van de overweg zoals voorgesteld in het LVO-project (zie paragraaf “samenhang met LVO-project”). Ook zijn in beide ontwerpvarianten een hekwerk in de middenberm van de Westergracht voorgesteld en schampblokken in combinatie met hoge RWS-banden in de buitenbocht van de uitrit. Beide maatregelen dienen zoveel mogelijk te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer dat de uitrit uitrijdt direct vanuit de uitrit naar de overweg rijdt.

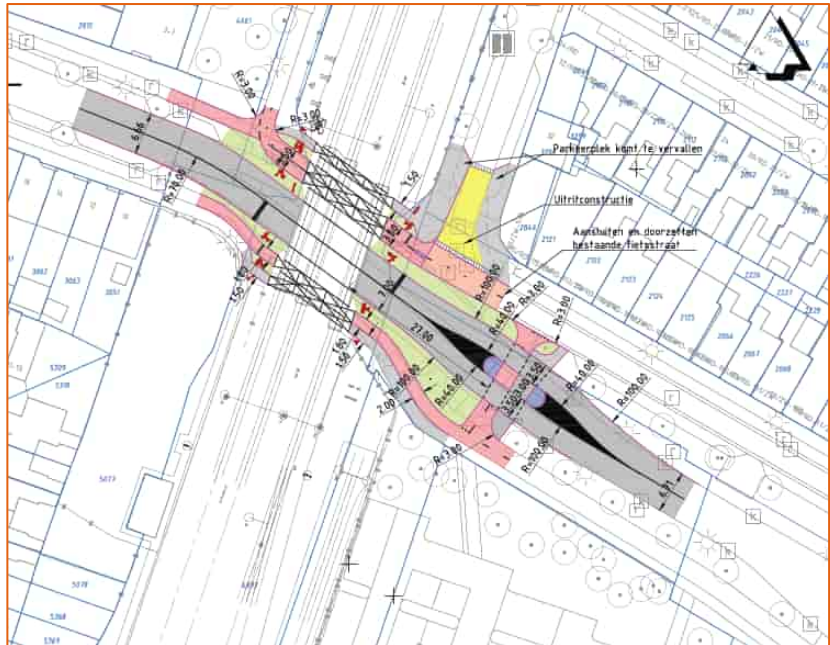
Verder is in beide ontwerpvarianten de uitrit bewust uitgetrokken met een rijloper waarin de bestrating van de uitrit tussen het winkelcentrum en de Westergracht doorgetrokken is tot aan de aansluiting op de Westergracht. Ook wordt de grens tussen voet- en fietspad enerzijds en de uitrit anderzijds extra benadrukt door opsluitbanden en een ander materiaaltype, waardoor het voor fietsers en voetgangers over het zuidelijk gelegen fiets- en voetpad duidelijker is waar men zich moet opstellen wanneer men een vanuit de uitrit oprijdende vrachtauto naar de Westergracht voor laat gaan. Dit voorkomt dat men zich gaat opstellen in de ruimte waar de sleeplijnen van de vrachtwagen overheen lopen wanneer een vrachtwagen gaat oprijden. Overigens is de rode verharding van het fietspad wel over de uitrit doorgetrokken om daarmee te benadrukken dat fietsers over het zuidelijk gelegen fietspad voorrang hebben ten opzichte van het verkeer dat de uitrit uit rijdt. Mocht er toch een fietser zich in de binnenbocht van de uitrijdende vrachtwagen bevinden en geen voorrang krijgen van de vrachtauto, dan is voor de fietser toch duidelijk zichtbaar tot waar de verkeersruimte van de uitrit reikt, omdat de opsluitband verlaagd doorloopt over het fietspad en aan weerszijde het trottoir en de groenstrook duidelijk de grens van de verkeersruimte van de uitrit markeren. Hierdoor wordt de kans aanzienlijk verkleind dat fietsers en voetgangers zich gaan opstellen in de verkeersruimte van de vrachtauto.

In hoofdstuk 4 van deze risicoanalyse zijn beide ontwerpvarianten beoordeeld op overwegveiligheid en verkeerskundige aspecten. Daarmee is een beeld gevormd van de invloed van beide ontwerpvarianten op de overwegveiligheid.

Samenhang met LVO-project

In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is een brede, integrale probleemanalyse voor de overweg Westergracht uitgevoerd. Naar aanleiding van de knelpunten die uit de probleemanalyse naar voren kwamen, is een voorstel gedaan voor het aanpassen van de overweginrichting en de directe omgeving. In dit voorstel is geen rekening gehouden met de aanleg van de uitrit voor Plaza West en de invloed hiervan op de weginrichting nabij de overweg. In bijlage B is het overwegontwerp opgenomen van de oplossingsrichting van het LVO.

In het LVO-ontwerp wordt de huidige fietsstrook aan de noordzijde van de overweg vervangen door een in twee richtingen te berijden fietspad. Het noordelijk gelegen vrijliggende voetpad en het zuidelijk gelegen vrijliggende fiets- en voetpad blijven gehandhaafd, maar worden qua overweginrichting kleinschalig aangepast. Om de extra ruimte op de overweg voor het tweerichtingenfietspad te kunnen creëren, is er voor gekozen om de huidige middenberm in de rijbaan op te heffen en ter hoogte van de overweg de oorspronkelijke twee rijstroken van de Westergracht als één rijbaan uit te voeren. Verder is in dit plan voorgesteld om de bestaande fietsoversteek over de Westergracht en De Ruijterweg op te heffen en om op de Westergracht centraal één nieuwe fiets- en voetgangersoversteek (uit de voorrang) te creëren die op meer dan 27 meter afstand ten oosten van de overweg komt te liggen. Dit laatste kan echter niet in combinatie met de uitrit uitgevoerd worden. In de hiervoor beschreven ontwerpvarianten is daarom een ander voorstel gedaan voor de locatie van deze fiets- en voetgangersoversteek.



Figuur 4 Oplossingsrichting Landelijk Verbeterprogramma Overwegen [09].

De gemeente Haarlem geeft aan voornemens te zijn om dit LVO-plan verder uit te (laten) werken en uit te voeren, maar dat er nog geen bestuurlijke besluitvorming over dit ontwerp heeft plaatsgevonden. Met de aanleg van de uitrit zal daarom zowel rekening gehouden moeten worden met de huidige overweginrichting als met de overweginrichting zoals deze in figuur 4 en in bijlage B weergegeven is. Hiermee is dan ook in de twee eerder beschreven ontwerpvarianten rekening gehouden.

3.2 Situatie overweg

In bijlage A vindt u de beschrijving van de huidige situatie van de overweg Westergracht. De beschrijving is voorzien van een foto en een beknopte beschrijving van de situatie, evenals een beoordeling conform het kader uit hoofdstuk 2. De risicoanalyse vindt u hierna in hoofdstuk 4.

4 RISICOANALYSE

Na een inleiding in hoofdstuk 1, een beschrijving van de methode van beoordeling van overwegen in hoofdstuk 2 en een beschrijving van de uitgangspunten van deze risicoanalyse in hoofdstuk 3, geven wij in dit hoofdstuk, op basis van een (verschil)analyse van de veiligheidssituatie, een oordeel over de (on)veiligheid van de overweg in relatie tot ontwerpvarianten 1 en 2.

4.1 Algemene overwegrisico's door aanleg uitrit

Voor het bevoorraden van de toekomstige winkels bij Plaza West in Haarlem, is een uitrit aangelegd tussen het terrein van Plaza West en de Westergracht. Deze uitrit, die momenteel als bouwweg gebruikt wordt, ligt net ten oosten van de in de Westergracht gelegen overweg en zal na gereedkomen van Plaza West als uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel in gebruik blijven. Doordat deze uitrit in de directe nabijheid van de overweg Westergracht ligt, kan deze uitrit invloed hebben op de overwegveiligheid. Ook kan de gewijzigde weginrichting nabij de overweg gevolgen hebben voor fietsers en voetgangers, waardoor het nieuwe gedrag van fietsers en voetgangers invloed kan hebben op de overwegveiligheid. Hieronder is beschreven welke algemene gevolgen de aanleg van de uitrit en de verdere aanpassingen in de weginrichting hebben voor de veiligheid op de overweg Westergracht. Deze gevolgen zijn dus voor beide ontwerpvarianten van toepassing.

Ontruiming van de overweg

In de huidige situatie is de ontruiming van de overweg matig. In de oorspronkelijke situatie (zonder uitrit) kwam dit door de bij de overweg nabijgelegen fiets- en voetgangersoversteken en in de huidige tijdelijke situatie komt dit door zowel de bij de overweg nabijgelegen fietsoversteken als de uitrit van Plaza West in de vorm van een bouwweg. Ook wordt de ontruiming van de overweg deels belemmerd door parkeerplaatsen aan de westzijde van de overweg. Dit laatste zal in de nieuwe situatie niet veranderen.

In de huidige situatie met uitrit (bouwweg) liggen zowel direct ten oosten als ten westen van de overweg fietsoversteken, waarbij het gemotoriseerd verkeer over de overweg voorrang heeft ten opzichte van overstekende fietsers en voetgangers (zie afbeelding 2). Fietsers kunnen bij deze oversteken niet veilig in de middenbermen blijven staan, omdat deze te smal zijn om hier vrij met de fiets te kunnen staan wachten. Het oversteken van de Westergracht door (groepen) fietsers en voetgangers heeft in de huidige situatie dus al snel negatieve gevolgen voor de ontruiming van de overweg en daarmee de overwegveiligheid. Datzelfde gold voor de oorspronkelijke situatie, ook in die situatie had het door fietsers en voetgangers oversteken van de Westergracht al snel negatieve gevolgen voor de ontruiming van de overweg (zie afbeelding 1). Daarbij kan in de huidige tijdelijke situatie ook het uitrijden van bouwverkeer uit de uitrit van Plaza West een negatieve invloed hebben op de ontruiming van de overweg. De kans op een onveilige ontruiming van de overweg door bouwverkeer wordt nu echter beperkt door de aanwezigheid van verkeersregelaars.

In de nieuwe situatie komt de meest westelijke rand van de uitrit (ontwerpvariant 1), dan wel de fiets- en voetgangersoversteek (ontwerpvariant 2), op circa 27 meter c.q. 21,25 meter vanaf het hart van het dichtstbijzijnde spoor te liggen. Daarmee komt in ontwerpvariant 2 in ieder geval de fiets- en voetgangersoversteek binnen het invloedsgebied van de overweg te liggen. In ontwerpvariant 1 komt de uitrit binnen of in de nabijheid van het invloedsgebied van de overweg te liggen. Het invloedsgebied van een overweg strekt zich uit tot minimaal 27 tot 33 meter vanaf het hart van het dichtstbijzijnde spoor.

Regelgeving

In nieuwbouwsituaties worden normaal gesproken door ProRail uitritten en fiets- en voetgangersoversteken binnen 27 meter uit het hart van het naastgelegen spoor niet meer toegestaan om ontruimingsproblemen van de overweg te voorkomen. In de RLN20420-1, Richtlijn overwegbeveiliging, Verkeerskundige richtlijnen en normen, versie 005 van 1 oktober 2018 [04] wordt aangegeven:

“In verband met de ontruiming van een overweg worden er nadere eisen gesteld aan de inrichting van de weg na de overweg. Deze inrichting moet een veilige ontruiming van de overweg mogelijk doen zijn. Zogenaamde valstrik situaties moeten structureel voorkomen worden. Van een valstrik situatie is sprake als het wegverkeer na de overweg voorrang of doorgang moet verlenen aan het overige verkeer en daardoor niet in staat is om de overweg veilig en vlot te ontruimen. Het verkeer komt dan onbedoeld op de overweg tot stilstand. Indien op dat moment de overweg gaat sluiten kan het wegverkeer geen kant meer op: Het zit dan in een valstrik.

Als maat voor het zich niet mogen voordoene van een valstrik geldt een minimale afstand van 27 meter, bij een route voor LZV-voertuigen¹ minimaal 33 meter, uit hart spoor. De maat van 27 meter uit hart spoor is opgebouwd uit de maximale lengte van een eerste voertuig van (18,75 meter) met kort daarachter (1 meter) een personenauto (volgvoertuig) van 5 meter en dan nog 2 meter van het profiel van vrije ruimte van het spoor. Het genoemde volgvoertuig volgt het 1e voertuig blindelings en is zich daardoor niet bewust van de overwegsignalen.”

Tot zover de RLN20420-1.

Situatie overweg Westergracht

Met de aanleg van de uitrit ten zuidoosten van de overweg is er zowel in ontwerpvariant 1 als ontwerpvariant 2 naar de letterlijke tekst geen sprake van de aanleg van een valstriksituatie. In ontwerpvariant 2 komt de fiets- en voetgangersoversteek wel binnen 27 meter vanaf hart spoor te liggen, maar omdat overstekende fietsers en voetgangers voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Westergracht en zij zich veilig en vrij in de middenberm kunnen opstellen is er officieel nog steeds geen sprake van een valstriksituatie. Een valstriksituatie zou in die ontwerpvariant in de praktijk wel kunnen voorkomen als het gemotoriseerd verkeer dat de overweg af rijdt voorrang verleent aan overstekende fietsers en voetgangers, ondanks de geldende voorrangsregeling.

In beide ontwerpvarianten moet verkeer uit de uitrit voorrang verlenen aan verkeer op de Westergracht en daarmee kan het verkeer op de Westergracht, in theorie, vrij de overweg afrijden. In de praktijk blijken deze situaties echter toch problemen op te leveren. Vrachtverkeer dat vanuit de uitrit komt moet eerst een voetpad oversteken, dan, afhankelijk van de variant, een in één of twee richtingen te berijden fietspad en dan moet de vrachtwagenchauffeur zijn aandacht richten op het verkeer op de Westergracht. Mede door de onoverzichtelijke situatie door de bocht in de weg direct ten westen van de overweg, kan men naderend autoverkeer missen en zo te snel beslissen de weg op te draaien. Autoverkeer vanaf de overweg kan dan geconfronteerd worden met een onverwachte situatie, een vrachtauto die met lage snelheid de uitrit uitrijdt en de Westergracht oprijdt. De kans op ontruimingsproblemen van de overweg wordt daarmee groter.

Ondanks dat er geen regulier wegverkeer gebruik mag maken van de uitrit en het uitsluitend voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel toegestaan is om vanaf het terrein van Plaza West de uitrit uit te rijden en vervolgens rechtsaf de Westergracht op te rijden, zijn er dus situaties mogelijk die in beide ontwerpvarianten een wachtrij tot op de overweg kunnen veroorzaken. Het betreffen in ieder geval de volgende situaties:

- Een vrachtwagen die de uitrit uit rijdt en rechtsaf slaat, heeft relatief veel tijd nodig om de weg op te draaien. Wegens de korte beschikbare opstellengte van circa 27 meter (variant 1) c.q. 33 meter (variant 2) tussen het PVR van de overweg en de uitrit (en daarmee de uitrijdende vrachtwagen), kan dit wegvak met name tijdens de spits snel vol raken met voertuigen die de overweg af rijden. Komende vanuit het westen heeft het gemotoriseerd verkeer vóór de overweg niet goed zicht op de situatie ná de overweg, waardoor een deel van het gemotoriseerd verkeer mogelijk te laat de file na de overweg ziet en alsnog ongewenst op de overweg tot stilstand komt. Overigens zorgt in de praktijk de VRI op het kruispunt Westelijke Randweg – De Ruijterweg ervoor dat er op de Westergracht van west naar oost geen continue stroom van wegverkeer is, waardoor er ook tijdens de spitsuren voldoende hiaten in de verkeersstroom zijn om een vrachtwagen vanaf de uitrit de Westergracht op te kunnen laten draaien. Desondanks blijft de kans op een wachtrij die tot op het spoor komt wel reëel.
- Zodra een vrachtwagen op de uitrit staat te wachten voordat deze de Westergracht kan opdraaien, zal deze vrachtwagen het zuidelijk van de Westergracht gelegen fiets- en voetpad blokkeren. Met name in de ochtendspits is er dan een kans dat er zodanig veel fietsverkeer vanaf de overweg komt dat de wachtrij fietsers voor de vrachtwagen tot op de overweg komt. Deze fietsers hebben in ontwerpvariant 1 alleen het voetpad als mogelijke uitwijkmogelijkheid en in ontwerpvariant 2 zowel het voetpad als de fiets- en voetgangersoversteek als uitwijkmogelijkheid. Omdat zij in beide gevallen wel een mogelijkheid tot uitwijken hebben is dit een beperkt probleem.

¹ Een route voor LZV-voertuigen is over deze overweg niet van toepassing en daarmee geldt bij deze overweg voor het niet mogen voordoene van een valstrik een minimale afstand van 27 meter uit het hart van het meest oostelijk gelegen spoor.

- Een klein deel van het reguliere gemotoriseerde verkeer dat de overweg af rijdt en naar Plaza West wil rijden, kan, vooral kort na opening van Plaza West, per ongeluk de uitrit inrijden omdat men de nieuwe situatie (nog) niet kent. Bij het door dit voertuig verlenen van doorgang aan fietsers kan er alsnog een wachtrij achter het voertuig tot op de overweg komen. Door een juiste vormgeving van de uitrit richting Westergracht kan deze situatie goed voorkomen worden. Hier is in de ontwerpvarianten rekening mee gehouden.

Doordat uitsluitend laad- en losverkeer en winkelpersoneel geacht wordt gebruik te maken van de uitrit en uitsluitend vanaf Plaza West naar de Westergracht toe, blijft de kans op dergelijke bewegingen zoals hierboven beschreven waarschijnlijk beperkt tot enkele keren per (werk)dag. Er dient dan voorkomen te worden dat regulier gemotoriseerd verkeer gebruik kan maken van deze uitrit. In paragraaf 4.4 worden daarvoor maatregelen voorgesteld.

Fietsers en voetgangers

In de oorspronkelijke situatie (in ieder geval tot 2017) lag er aan de zuidzijde van de Westergracht, vanaf de Van Oosten de Bruijnstraat tot en met de uitrit, een in twee richtingen te berijden fietspad. Dit tweerichtingenfietspad sloot aan op een fietsoversteek over de Westergracht die op circa 19,5 meter vanaf hart spoor lag. In de huidige tijdelijke situatie is het zuidelijke fietspad tussen de Menno Simonsweg en de oostzijde van de uitrit afgesloten. Fietsers van west naar oost dienen nu over te steken via de tijdelijke fietsoversteek over de Westergracht ten oosten van de overweg. Deze fietsoversteek ligt ter hoogte van de uitrit, waarbij de westelijke rand van de fietsoversteek op circa 16,5 meter afstand vanaf het profiel van vrije ruimte van het dichtstbijzijnde spoor ligt. Doordat de fietsoversteek dicht bij de overweg is komen te liggen en alle fietsers die via het zuidelijke fietspad over de overweg van west naar oost gaan deze fietsoversteek moeten gebruiken, is de ontruiming van de overweg verslechterd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Dit is echter een tijdelijke situatie in verband met de bouw van Plaza West.

Naast deze oversteek aan de oostzijde van het spoor, is er ook een fietsoversteek direct ten westen van de overweg aanwezig. Deze fietsoversteek komt in beide ontwerpvarianten te vervallen. Het vervallen van de fietsoversteek direct ten westen van de overweg is een beperkte verbetering voor de ontruiming van de overweg, mede omdat er in de eindsituatie geen drie (oorspronkelijke situatie) of twee (tijdelijke situatie), maar één langzaam verkeer oversteek ten oosten van de overweg zal zijn. Dit zorgt voor een overzichtelijker verkeersbeeld, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer. Wel is met een fietsoversteek in twee richtingen de kans groter dat er op de fietsoversteek fietsers met elkaar in conflict komen wat, bij een probleem op de oversteek voor fietsers, een nadelig effect kan geven op de ontruiming van de overweg. Daarnaast kunnen er meer ongewenste fiets- en voetgangersbewegingen over de overweg plaatsvinden als er een belangrijke fiets- en voetgangersoversteek in de nabijheid van de overweg ontbreekt. In paragraaf 4.2 wordt per ontwerpvariant dieper ingegaan op de voor- en nadelen van de fiets- en voetgangersoversteek die in de betreffende ontwerpvariant ten oosten van de overweg voorgesteld wordt.

4.2 Overwegrisico's per ontwerpvariant

Ten behoeve van het creëren van een veilige overwegsituatie in combinatie met een uitrit van Plaza West, zijn door Arcadis in overleg met de gemeente Haarlem en ProRail twee ontwerpvarianten gemaakt van de nieuwe uitrit van Plaza West en een fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het spoor. Deze ontwerpvarianten staan in paragraaf 3.1 beschreven. In onderstaande paragraaf zijn beide ontwerpvarianten getoetst op overwegveiligheid.

4.2.1 Ontwerpvariant 1: Fiets- en voetgangersoversteek ten oosten van de uitrit van Plaza West

In deze ontwerpvariant komt de westelijke rand van de uitrit van Plaza West (ter hoogte van de rijbaan) op circa 27 meter vanaf het hart van het meest oostelijke spoor te liggen en ligt er tussen deze uitrit en de Menno Simonsweg een fiets- en voetgangersoversteek. Het verkeer dat de overweg af rijdt, heeft zowel voorrang op het verkeer dat de uitrit uitrijdt als op de overstekende fietsers en voetgangers ten oosten van de uitrit.

In deze ontwerpvariant ligt het dichtstbijzijnde potentiële conflictpunt aan de oostzijde van de overweg op circa 27 meter vanaf hart spoor. Dit is het conflictpunt met de uitrit, waarbij een uit de uitrit rijdende vrachtwagen tijdelijk de ontruiming van de overweg zou kunnen belemmeren. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven heeft een vrachtwagen die de uitrit uit rijdt en rechtsaf slaat relatief veel tijd nodig om de weg op te draaien, waardoor er een kans bestaat dat er een wachtrij tot op het spoor ontstaat. Mede door de bocht ten westen van de overweg, heeft het gemotoriseerd verkeer vóór de overweg niet goed zicht op de situatie na de overweg. Andersom geldt ook dat een uit de uitrit rijdende vrachtwagenchauffeur geen goed zicht heeft op verkeer dat vanuit het westen komt en de overweg oversteekt. Vergeleken met ontwerpvariant 2 is er in deze ontwerpvariant een grotere kans dat een vanuit de uitrit oprijdende vrachtwagen een wachtrij tot op de overweg veroorzaakt, doordat in deze ontwerpvariant de uitrit dichter bij de overweg ligt dan in ontwerpvariant 2. Verwacht wordt dat uitrijdend winkelpersoneel (met de auto of de fiets) nauwelijks invloed heeft op de ontruiming van de overweg. Dit verkeer heeft een kortere lengte en is veel sneller op snelheid en op de Westergracht ingevoegd dan vrachtverkeer. Daarnaast zal het winkelpersoneel de verkeerssituatie op den duur goed kennen, waardoor zij goed op de verkeerssituatie kunnen anticiperen.

In deze ontwerpvariant komt de fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het spoor nog een stuk (vanaf het spoor gezien) voorbij de uitrit te liggen. Deze nieuwe fiets- en voetgangersoversteek heeft daarmee nauwelijks invloed op de ontruiming van de overweg, wat positief is. Daar tegenover staat dat met het opheffen van de fietsoversteeken direct aan de oost- en westzijde van de overweg een aantal (directe) langzaam verkeer verbindingen opgeheven worden, waardoor er een grotere kans is op ongewenst gedrag van fietsers en voetgangers over en nabij de overweg. Zo is er geen directe route meer tussen de zuidwestzijde van de overweg enerzijds en de Koppestokstraat, Westerstraat en Westergracht (parallelweg in de vorm van een fietsstraat) anderzijds. Met deze ontwerpvariant wordt verwacht dat er ten opzichte van de oorspronkelijke en tijdelijke situatie meer fietsers schuin de overweg gaan oversteken en dat voetgangers direct voor of na de overweg de Westergracht gaan oversteken. De nieuwe fiets- en voetgangersoversteek ligt namelijk te ver weg voor fietsers en voetgangers die vanaf de zuidwestzijde van de overweg naar de Koppestokstraat of de Westerstraat willen en vice versa. Ook wordt in verband met het ontbreken van die directe fiets- en voetgangersverbindingen verwacht dat er meer fietsers tegen de richting in op het zuidelijk van de Westergracht gelegen fietspad zullen gaan rijden. Voor zowel fietsers als voetgangers ontbreken er dus in ontwerpvariant 1 directe verbindingen nabij de overweg, wat in de praktijk zal leiden tot meer ongewenst verkeersgedrag op en nabij de overweg. Dit heeft een negatieve invloed op de overwegveiligheid en de ontruiming van de overweg.

4.2.2 Ontwerpvariant 2: Fiets- en voetgangersoversteek tussen de overweg en de uitrit van Plaza West

In deze ontwerpvariant komt de westelijke rand van de uitrit van Plaza West (ter hoogte van de rijbaan) op circa 33 meter vanaf hart spoor te liggen en ligt er tussen de overweg en deze uitrit een fiets- en voetgangersoversteek. De meest westelijke rand van de fietsoversteek komt op 21,25 meter vanaf hart spoor te liggen. Ook in deze ontwerpvariant heeft het verkeer dat de overweg af rijdt zowel voorrang op het verkeer dat de uitrit uitrijdt als op de overstekende fietsers en voetgangers.

Het dichtstbijzijnde potentiële conflictpunt aan de oostzijde van de overweg ligt in deze ontwerpvariant op circa 21,25 meter vanaf hart spoor. Dit is het conflictpunt met de fiets- en voetgangersoversteek, waarbij overstekende fietsers en voetgangers de ontruiming van de overweg kunnen belemmeren. In tegenstelling tot een uitrijdende vrachtwagen hebben fietsers en voetgangers minder tijd nodig om de west-oostelijk gelegen rijstrook over te steken. Daarbij hebben overstekende fietsers en voetgangers beter zicht op verkeer dat van west naar oost de overweg oversteekt dan een vrachtwagenchauffeur die de uitrit uit wil rijden, zij kunnen daardoor beter op de verkeerssituatie anticiperen. De kans dat overstekende fietsers en voetgangers voor een wachtrij tot op het spoor zorgen is daarmee in de praktijk klein, mits er geen grote groepen fietsers (met name scholieren) gebruik maken van de fietsoversteek. Deze groepen fietsers kunnen namelijk zogenaamd groepsgegedrag vertonen, waarbij de hele groep fietsers de Westergracht oversteekt zodra de voorste fietsers de weg kunnen oversteken. Dit zou in de praktijk alsnog kunnen leiden tot wachtrijen die tot op het spoor komen. Overigens worden er weinig groepen fietsers (en daarmee weinig groepsgegedrag) over deze nieuwe fietsoversteek verwacht, omdat er over de Westergracht van noord naar zuid en vice versa volgens informatie van de gemeente geen fietsroutes zijn die van of naar scholen leiden. De meeste groepen fietsers zullen dan ook van oost naar west en vice versa over de Westergracht rijden.

In deze ontwerpvariant wordt er minder ongewenst verkeersgedrag van fietsers en voetgangers nabij en over de overweg verwacht dan in ontwerpvariant 1, omdat er voor hen een duidelijke en officiële oversteekmogelijkheid nabij de overweg is. Het schuin oversteken van de overweg of het direct nabij de overweg oversteken van de Westergracht, anders dan via de fiets- en voetgangersoversteek, zal daarmee beperkt blijven. Dit heeft zowel een positieve invloed op het verkeersbeeld als de overwegveiligheid en uiteindelijk ook de ontruiming van de overweg, doordat de fiets- en voetgangersbewegingen over de Westergracht zich op één oversteek concentreren in plaats van dat deze verspreid zijn op en rondom de overweg. Wel is in deze ontwerpvariant het aantal fietsbewegingen op de fietsoversteek over de uitrit hoger dan in ontwerpvariant 1, omdat de fietsoversteek over de uitrit een in twee richtingen te berijden fietspad is en deze vrijwel direct op de nieuwe fiets- en voetgangersoversteek over de Westergracht aansluit. Een uit de uitrit rijdende vrachtwagen kan daarmee ook de afwikkeling van fietsers over de fietsoversteek van noord naar zuid(oost) blokkeren. Dit kan in de praktijk verdere negatieve gevolgen voor de ontruiming van de overweg hebben zodra er sprake is van een hoog aantal fietsers dat deze fietsbeweging moet maken, gelijktijdig op het moment met een uit de uitrit rijdende vrachtwagen. De uitrit zal vooral tijdens winkelluren door vrachtwagens gebruikt worden en gezien dit grotendeels buiten de spitsuren zal zijn, zal de kans op de hiervoor beschreven situatie klein zijn. Daarnaast is, zoals hiervoor beschreven, de kans op groepen fietsers (en daarmee groepsgedrag) over deze nieuwe fietsoversteek klein, omdat er op de Westergracht van noord naar zuid en vice versa geen schoolroutes zijn.

4.3 Totaalbeeld nieuwe situatie

In de oorspronkelijke situatie was er nog geen sprake van een uitrit nabij de overweg, maar waren er wel drie fietsoversteken direct nabij de overweg die een negatieve invloed hadden op de ontruiming van de overweg. In de huidige tijdelijke situatie is de uitrit van Plaza West aanwezig, maar wordt deze uitsluitend gebruikt door bouwverkeer. De kans dat dit bouwverkeer een negatieve invloed heeft op de ontruiming van de overweg wordt beperkt door de aanwezigheid van verkeersregelaars die zorgdragen voor een veilige ontruiming van de overweg.

In de nieuwe situatie zal de uitrit worden gebruikt door laad- en losverkeer en winkelpersoneel van Plaza West. In die situatie zullen er geen verkeersregelaars meer zijn die zorgdragen voor een veilige ontruiming van de overweg. Voor deze nieuwe situatie zijn door Arcadis in overleg met de gemeente Haarlem en ProRail twee ontwerpvarianten gemaakt van de nieuwe uitrit van Plaza West en een fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het spoor, waarbij rekening gehouden is met een zo veilig mogelijke ontruiming van de overweg. Deze ontwerpvarianten staan in paragraaf 3.1 beschreven en zijn in voorgaande paragrafen beschouwd.

Zowel de aanleg van de uitrit als het aanpassen van de langzaam verkeer oversteken op de Westergracht hebben invloed op de veiligheid van de overweg. Het uitgangspunt in het overwegenbeleid van ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dat de overwegveiligheid minimaal op het oorspronkelijke niveau moet blijven. De definitieve ingebruikname van de uitrit door laad- en losverkeer en winkelpersoneel heeft een negatieve invloed op de overwegveiligheid, omdat deze een negatieve invloed heeft op de ontruiming van de overweg. Bij het door een vrachtwagen (langzaam) uitrijden van de uitrit bestaat er een kans dat er een wachtrij tot op de overweg komt, iets dat zowel in de oorspronkelijke situatie als de huidige tijdelijke situatie niet voorkomt. Zowel in ontwerpvariant 1 als in ontwerpvariant 2 is de kans op een wachtrij tot op het spoor reëel. Onderling verschillen deze ontwerpvarianten op dat vlak niet veel van elkaar.

Waar de ontwerpvarianten wel in verschillen, is de afwikkeling van fietsers en voetgangers over en rondom de overweg met daarbij ook het te verwachten verkeersgedrag. In ontwerpvariant 1 wordt de nieuwe fiets- en voetgangersoversteek zo ver mogelijk van de overweg gelegd, wat bij het door fietsers en voetgangers volgen van de officiële fiets- en voetpaden positieve gevolgen heeft voor de ontruiming van de overweg. Er wordt echter verwacht dat dit in de praktijk tot meer ongewenst verkeersgedrag en meer ongewenste (onofficiële) oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers over en nabij de overweg leidt, omdat voor een deel van de fietsers de (directe) fiets- en voetgangersverbindingen over en nabij de overweg ontbreken. In ontwerpvariant 2 is wel rekening gehouden met de te verwachten fiets- en voetgangersverbindingen over en nabij de overweg door tussen de overweg en de uitrit een officiële fiets- en voetgangersoversteek aan te leggen. Deze fiets- en voetgangersoversteek komt met de westelijke rand op 21,25 meter vanaf het hart van het dichtstbijzijnde spoor te liggen en daarmee binnen de invloedssfeer van de ontruiming van de overweg.

Verwacht wordt dat deze ontwerpvariant in de praktijk een rustiger verkeersbeeld geeft doordat het gros van de fietsers en voetgangers op dezelfde plaats de Westergracht zal gaan oversteken. De kans dat overstekende fietsers en voetgangers voor een wachtrij tot op het spoor zorgen is in de praktijk klein, mits er niet standaard (grote) groepen fietsers gebruik maken van de fiets- en voetgangersoversteek. Dit in verband met mogelijk groepsgedrag en het daarmee langer belemmeren van de ontruiming van de overweg. De kans hierop is in de praktijk overigens klein omdat er geen schoolroutes van noord naar zuid en vice versa over de Westergracht lopen.

Beide ontwerpvarianten hebben dus voor- en nadelen voor de ontruiming van de overweg, de route(keuze) voor fietsers en voetgangers en voor het verkeersgedrag.

4.4 Resultaat analyse en voorgestelde maatregelen

De aanleg van de uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel vanaf Plaza West naar de Westergracht en daarbij ook het wijzigen van de fiets- en voetgangersoversteken nabij de overweg hebben invloed op de overwegveiligheid. De overweg Westergracht is daarom onderzocht en op locatie bekeken. Daarbij is een beeld verkregen van:

- De huidige, tijdelijke situatie;
- Het huidige gebruik door trein- en wegverkeer;
- De mogelijke gevolgen van de aanleg van de uitrit en de nieuwe fiets- en voetgangersoversteek ten oosten van de overweg.
- De mogelijkheden tot proportionele maatregelen om de toename van onveiligheid te mitigeren.

De oorspronkelijke situatie is (in 2018) in beeld gebracht binnen het LVO-programma en is meegenomen in de beschouwing van de situatie.

Vanuit de bureaustudie, de opname van de overweg op locatie en de voorliggende ontwerpvarianten komen wij tot de conclusie dat beide ontwerpvarianten voor- en nadelen hebben voor de ontruiming van de overweg, de routes voor fietsers en voetgangers en voor het verkeersgedrag. Er is geen duidelijke voorkeursvariant. Gemeente Haarlem en ProRail dienen daarom in gezamenlijk overleg te kiezen voor één van beide ontwerpvarianten.

Er zijn echter nog wel zaken buiten de voorliggende ontwerpvarianten om die aandacht vragen op het gebied van overwegveiligheid. Hieronder zijn daarom beheersmaatregelen voorgesteld die randvoorwaardelijk zijn voor beide ontwerpvarianten, ongeacht de ontwerpvariant waarvoor gekozen wordt:

- Het gebruik van de uitrit door vrachtwagens dient incidenteel te zijn (maximaal vijf keer per uur tijdens de openingstijden van de winkels en maximaal twee keer per uur buiten de openingstijden van de winkels). Er geldt geen verbod op het gebruik van de uitrit door vrachtwagens tijdens de spitsuren. De VRI op het kruispunt Westelijke Randweg – De Ruijterweg zorgt er namelijk voor dat er op de Westergracht van west naar oost geen continue stroom van wegverkeer is, waardoor er ook tijdens de spitsuren voldoende hiaten zijn om een vrachtwagen vanaf de uitrit de Westergracht te kunnen laten invoegen.
- Er dient voorkomen te worden dat regulier gemotoriseerd verkeer dat op het terrein van Plaza West rijdt via de uitrit voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel op de Westergracht kan komen. Dit dient voorkomen te worden middels het plaatsen van een of meerdere beweegbare palen of slagbomen op het terrein van Plaza West en/of het toepassen van een automatisch hek nabij de uitrit die uitsluitend open gaat voor laad- en losverkeer en winkelpersoneel dat het terrein van Plaza West wil verlaten. Daarbij kan het huidige plan van Plaza West worden aangehouden (zie afbeelding 3).

Na het realiseren van één van de ontwerpvarianten en de bijbehorende beheersmaatregelen dient de overweg- en verkeerssituatie geëvalueerd te worden, om na te gaan of de overwegveiligheid met deze maatregelen wel gewaarborgd is.

Zoals eerder aangegeven is het uitgangspunt in het overwegenbeleid van ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de overwegveiligheid minimaal op het oorspronkelijke niveau moet blijven. Voor beide ontwerpvarianten in combinatie met de hierboven genoemde maatregelen geldt dat de wijzigingen voor de veiligheid van de overweg ten opzichte van de oude en de huidige tijdelijke situatie zorgen voor een minstens even veilige overweg. Daarmee wordt met het toepassen van één van de ontwerpvarianten en de bovengenoemde maatregelen voldaan aan het “Nee tenzij-principe” uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01].

5 CONCLUSIE

Voor het laad- en losverkeer en winkelpersoneel dat vanaf het terrein van Plaza West, een gebied met nieuwe woningen en winkels, de Westergracht op wil rijden, is een uitrit aangelegd. Deze uitrit, nu nog aanwezig in de vorm van een bouwweg, ligt op minder dan 27 meter vanaf het hart van het dichtstbijzijnde spoor en daarmee binnen het invloedsgebied van de overweg in de Westergracht (lijncode 085 / km 018.831). Naast de uitrit worden ook de fiets- en voetgangers oversteken over de Westergracht in de directe nabijheid van de overweg aangepast.

De aanleg van de uitrit en de aanpassingen aan de fiets- en voetgangersoversteken hebben een negatieve invloed op de veiligheid van de overweg Westergracht. Deze overweg is daarom via een bureaustudie nagelopen op functie, beveiliging, karakter, ligging en bestaande plannen. Vervolgens is deze overweg bezocht om een indruk te krijgen van de gehele situatie. Uit deze bureaustudie en het bezoek op locatie is een beeld gevormd van de situatie. Vervolgens zijn ten behoeve van het creëren van een veilige overwegsituatie in combinatie met een uitrit van Plaza West door Arcadis in overleg met de gemeente Haarlem en ProRail twee ontwerpvarianten opgesteld van de nieuwe uitrit van Plaza West, een fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het spoor en de vanuit het LVO voorgestelde overwegontwerp met aan de noordzijde een in twee richtingen te berijden fietspad over de overweg. Deze ontwerpvarianten, in paragraaf 3.1 beschreven, zijn getoetst op overwegveiligheid. Ook is voor beide ontwerpvarianten nagegaan welke invloed het ontwerp heeft op het verkeersgedrag van fietsers en voetgangers op en nabij de overweg.

Uit deze toetsing blijkt dat beide ontwerpvarianten voor- en nadelen voor de ontruiming van de overweg, de route(keuze)s voor fietsers en voetgangers en voor het verkeersgedrag van fietsers en voetgangers op en nabij de overweg. Er is geen duidelijke voorkeursvariant. Gemeente Haarlem en ProRail dienen daarom in gezamenlijk overleg te kiezen voor één van beide ontwerpvarianten. Daarnaast zijn er nog zaken buiten de voorliggende ontwerpvarianten om die aandacht vragen op het gebied van overwegveiligheid. Om die reden zijn in paragraaf 4.4 beheersmaatregelen voorgesteld om de overwegsituatie beheerst te houden.

Na uitvoering van ontwerpvariant 1 of ontwerpvariant 2 met daarbij het maatregelenpakket zoals genoemd in paragraaf 4.4 zijn wij van mening dat de veiligheid op de overweg Westergracht voldoet aan de daaraan te stellen eisen. Daarmee kunnen wij stellen dat in de nieuwe situatie, vanaf de ingebruikname van de uitrit door laad- en losverkeer en winkelpersoneel, de doorvoer van een van de ontwerpvarianten en de maatregelen zoals voorgesteld in paragraaf 4.4, de overwegrisico's op de overweg Westergracht beheerst zijn. Er is dan geen sprake van een onbeheersbare situatie. Voor beide ontwerpvarianten in combinatie met de hierboven genoemde maatregelen geldt dat de wijzigingen voor de veiligheid van de overweg ten opzichte van de oude en de huidige tijdelijke situatie zorgen voor een minstens even veilige overweg. Daarmee wordt met het toepassen van één van de ontwerpvarianten en de bovengenoemde maatregelen voldaan aan het "Nee tenzij-principe" uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01].

Na uitvoering van de nog door de gemeente Haarlem en ProRail te kiezen ontwerpvariant plus de beheersmaatregelen dient de overweg- en verkeerssituatie nog wel te worden geëvalueerd, zodat de overwegveiligheid zoveel mogelijk gewaarborgd wordt.

BIJLAGE A BESCHRIJVING OVERWEG

085 / 018.831, Haarlem, Westergracht



Afbeelding 4 Overweg Westergracht, gezien vanaf de zuidoostzijde.

Wijzigingen binnen het project

- Ten zuidoosten van de overweg wordt een uitrit aangelegd ten behoeve van laad- en losverkeer van Plaza West en winkelpersoneel. Momenteel wordt deze uitrit al als bouwweg gebruikt en wordt in de tijdelijke situatie door verkeersregelaars zorg gedragen voor de ontruiming van de overweg. Zowel in de tijdelijke als in de definitieve situatie rijdt vrachtverkeer alleen rechtsaf de uitrit uit. Het is verboden om vanaf de Westergracht (en daarmee komende vanaf de overweg) de uitrit in te rijden.
- De fietsoversteek direct ten westen van de overweg wordt opgeheven. Voor de weginrichting aan de oostzijde van de overweg, waar ook de uitrit ligt, zijn twee ontwerpvarianten opgesteld (zie paragraaf 3.1).

Spoorsituatie

1. Uitrusting overweg

De overweg is voorzien van een Ahob-installatie. Op de zijweg Westerstraat staat een AG (paal met geel knipperende lamp met pijlsjabloon). Ten oosten van de overweg staat op circa 30 meter een extra paal met een rood knipperlicht.

2. Treinsnelheid en sluitingsduur overweg

De treinsnelheid voor reizigerstreinen is in het westelijke spoor gelijk aan de baanvaksnelheid van 130 km/u. In het middelste spoor ligt de aankondigingsweg in een afremming van 130 km/u naar 90 km/u en daarmee varieert de treinsnelheid ook van 130 km/u naar 90 km/u. In het oostelijk gelegen spoor bedraagt de treinsnelheid maximaal 40 km/u wegens de 1:9 wissels ten noorden en ten zuiden van dit spoor. Alle sporen zijn voorzien van aankondigingen die door een rijdende trein geactiveerd kunnen worden. De dichtligtijd van de overweg is kort tot gemiddeld, afhankelijk van het spoorgebruik en de werkelijke treinsnelheid.

3. Treinintensiteit

De treinintensiteit bedraagt 4 intercity's en 2 sprinters per uur per richting. Het aantal goederentreinen dat hier over de overweg rijdt is ons onbekend.

4. Baanvaksituatie

De overweg (excl. het oostelijke spoor) ligt op de vrije baan en iets meer dan 2 km ten noorden van station Heemstede-Aerdenhout. Het oostelijke spoor in de overweg maakt onderdeel uit van het emplacement Haarlem Goederen.

5. Aantal sporen

In de overweg liggen drie sporen.

6. Incidentregistratie

In de incidentregistratie van ProRail, die teruggaat tot 1975, zijn voor deze overweg twee ongevallen geregistreerd. Deze ongevallen vonden plaats in 1984 en 1985. Bij het ongeval in 1984 vielen twee doden, waarvan ten minste één voetganger. Bij het ongeval in 1985 was een personenauto betrokken. De gevolgen van dit ongeval zijn onbekend.

Wegsituatie

7. Wegtype

De weg over de overweg bestaat uit 2x1 rijstrook die aan beide zijden van de overweg gescheiden zijn middels een korte (westzijde) of lange (oostzijde) middenberm. Aan beide zijden van de overweg ligt een vrijliggend voetpad. Aan de noordzijde ligt een fietsstrook op de rijbaan, die aan de westzijde van de overweg over gaat in een vrijliggend fietspad. Aan de zuidzijde van de overweg ligt een vrijliggend fietspad.

8. Functionaliteit van de weg

Het betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Haarlem.

9. Intensiteit van het wegverkeer.

De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is gemiddeld tot hoog. Het aantal fietsers over deze overweg is hoog.

10. Snelheid van het wegverkeer

De toegestane maximumsnelheid voor het wegverkeer bedraagt 50 km/u.

11. Overzichtelijkheid wegsituatie

De wegsituatie is voor het wegverkeer goed overzichtelijk.

12. Voorzieningen voor het langzaam verkeer

Aan beide zijden van de overweg ligt een vrijliggend voetpad. Aan de noordzijde worden de fietsers via een fietsstrook op de rijbaan over de overweg geleid en na de overweg komen deze fietsers uit op een vrijliggend fietspad. Aan de zuidzijde worden de fietsers via een vrijliggend fietspad (in één richting) over de overweg geleid.

13. Bevloering overweg

De overweg is voorzien van een Harmelen bevloering (9+9+6 meter).

14. Kruisingshoek

De weg kruist het spoor in een hoek van circa 75 graden.

15. Score OverwegenRegister

Met de aanleg van de uitrit neemt de score in het OverwegenRegister niet toe.

Mening Arcadis

De intensiteit van het wegverkeer is gemiddeld tot hoog. Vooral veel fietsers maken gebruik van de overweg, waarbij het fietsverkeer zowel ten oosten als ten westen van de overweg de Westergracht oversteekt. Dit maakt de overwegsituatie wat onoverzichtelijk, mede door de bocht in de weg net ten westen van de overweg. Autoverkeer van west naar oost ziet vóór de overweg niet wat er direct na de overweg gebeurt. Met de aanleg van de nieuwe uitrit aan de zuidoostzijde van de overweg wordt de kans op een belemmering van de ontruiming van de overweg groter. Verkeer uit het westen verwacht daar geen verkeer uit een uitrit en verkeer uit de uitrit kan het verkeer uit het westen moeilijk aan zien komen. De situatie is daar minder overzichtelijk. Met de aanleg van deze uitrit wordt de kans op ontruimingsproblemen van de overweg groter.

In de huidige, tijdelijke situatie maakt uitsluitend bouwverkeer gebruik van deze uitrit. Dit bouwverkeer rijdt de uitrit alleen uit, richting de Westergracht om vervolgens verplicht rechtsaf de Westergracht op te rijden. Tijdens onze opname op locatie werd het bouwverkeer, bij het oprijden van de Westergracht, geholpen door een verkeersregelaar die ten oosten van de overweg stond. De verkeersregelaar keek of er verkeer uit het westen kwam en begeleidde, na geconstateerd te hebben dat er geen verkeer uit het westen kwam, zo een veilig vertrek uit de uitrit.

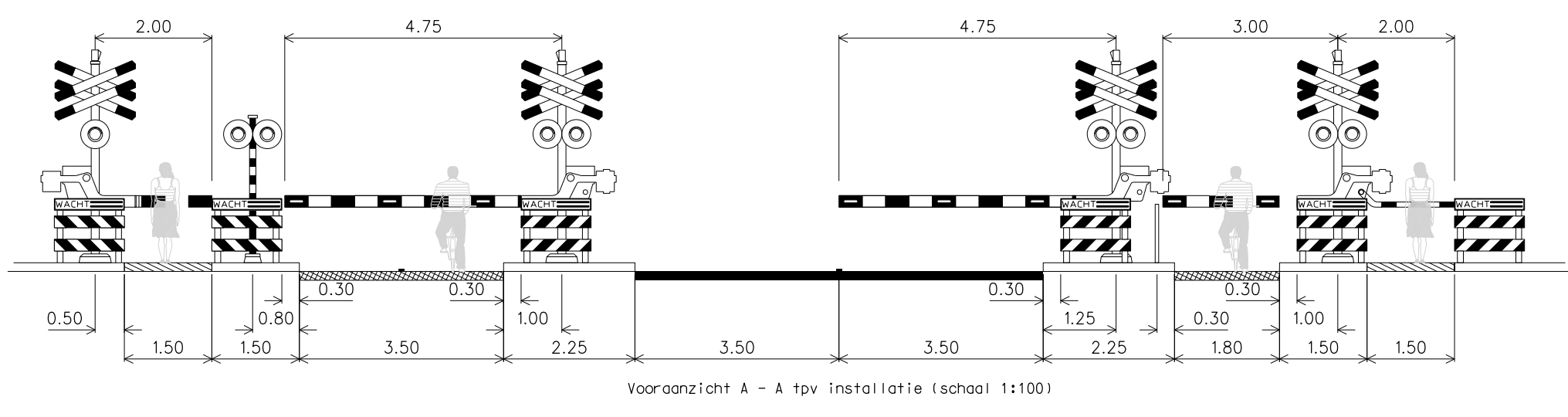
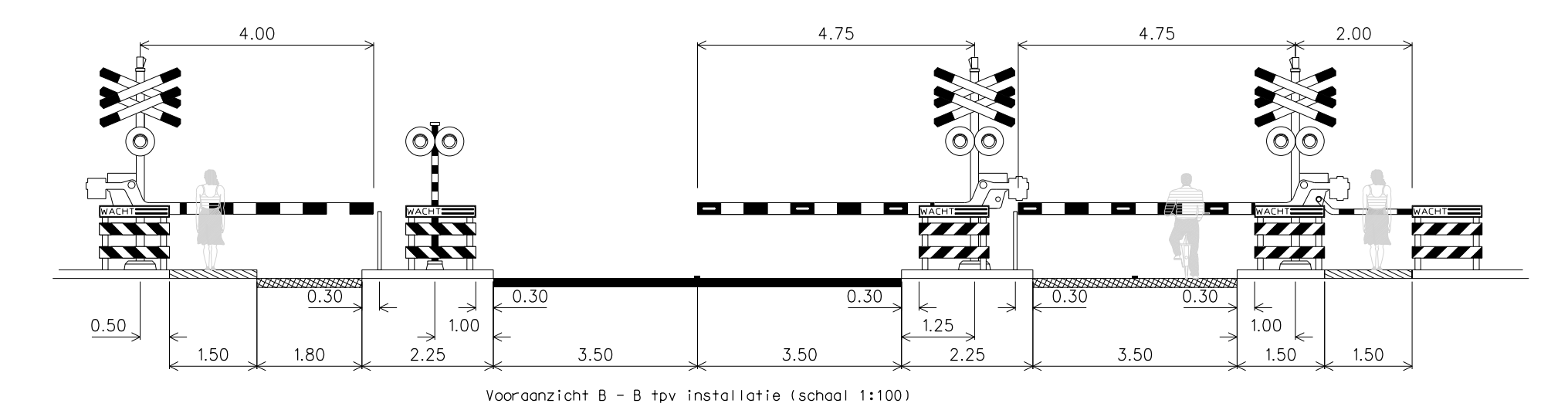
In de eindsituatie maakt laad- en losverkeer en winkelpersoneel gebruik van deze uitrit. Ook dit verkeer mag alleen de uitrit uit rijden richting de Westergracht en moet vervolgens rechtsaf de Westergracht oprijden. Het uitrijden van de uitrit door vrachtverkeer kan ervoor zorgen dat er een wachtrij tot op de overweg ontstaat. Een vrachtwagen die de uitrit uit rijdt heeft relatief veel tijd nodig om de weg op te draaien. Daarnaast heeft het gemotoriseerd verkeer dat uit het westen komt vóór de overweg niet goed zicht op de verkeerssituatie ná de overweg, waardoor een deel van het gemotoriseerd verkeer te laat een mogelijk oponthoud na de overweg ziet en alsnog ongewenst op de overweg tot stilstand komt. Een dergelijke situatie dient zoveel mogelijk voorkomen te worden. Doordat het uitsluitend aan laad- en losverkeer en winkelpersoneel toegestaan is gebruik te maken van de uitrit en uitsluitend vanaf Plaza West naar de Westergracht toe, blijft de kans op ontruimingsproblemen waarschijnlijk beperkt tot enkele keren per (werk)dag.

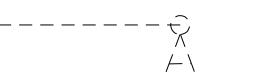
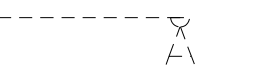
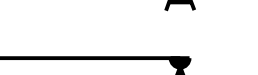
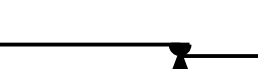
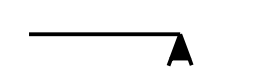
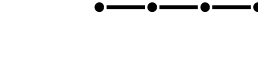
Ten behoeve van het creëren van een veilige overwegsituatie in combinatie met een uitrit van Plaza West zijn door Arcadis in overleg met de gemeente Haarlem en ProRail twee ontwerpvarianten gemaakt van de nieuwe uitrit van Plaza West en een fiets- en voetgangersoversteek aan de westzijde van het spoor. Deze ontwerpvarianten staan in paragraaf 3.1 beschreven. Beide ontwerpvarianten zijn getoetst op overwegveiligheid. Ook is voor beide ontwerpvarianten nagegaan welke invloed het ontwerp heeft op het verkeersgedrag van fietsers en voetgangers op en nabij de overweg. Uit deze toetsing blijkt dat beide ontwerpvarianten voor- en nadelen voor de ontruiming van de overweg, de route(keuze)s voor fietsers en voetgangers en voor het verkeersgedrag van fietsers en voetgangers op en nabij de overweg. Er is geen duidelijke voorkeursvariant. Gemeente Haarlem en ProRail dienen naar onze mening daarom in gezamenlijk overleg te kiezen voor één van beide ontwerpvarianten.

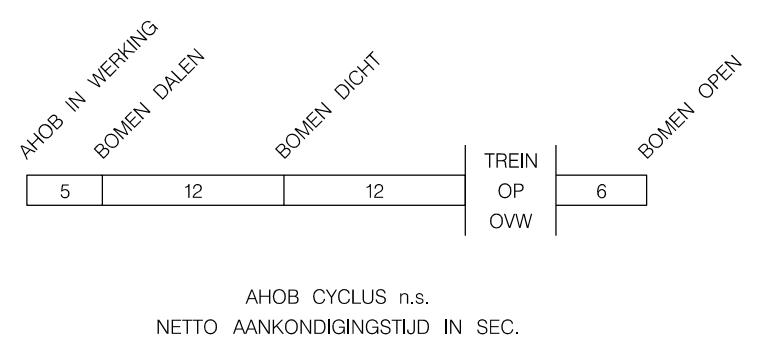
Daarnaast zijn er nog zaken buiten de voorliggende ontwerpvarianten om die aandacht vragen op het gebied van overwegveiligheid. Om die reden zijn in paragraaf 4.4 beheersmaatregelen voorgesteld om de overwegsituatie beheerst te houden. Na uitvoering van de nog door de gemeente Haarlem en ProRail te kiezen ontwerpvariant plus de beheersmaatregelen zijn wij van mening dat de overwegrisico's op de overweg Westergracht beheerst zullen zijn. Voor beide ontwerpvarianten in combinatie met de hierboven genoemde maatregelen geldt dat de wijzigingen voor de veiligheid van de overweg ten opzichte van de oude en de huidige tijdelijke situatie zorgen voor een minstens even veilige overweg. Daarmee wordt met het toepassen van één van de ontwerpvarianten en de bovengenoemde maatregelen voldaan aan het "Nee tenzij-principe" uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01].

De overweg- en verkeerssituatie dient zodra deze aangepast is nog wel te worden geëvalueerd, zodat de overwegveiligheid zoveel mogelijk gewaarborgd wordt.

BIJLAGE B OVERWEGONTWERP LVO



RENOVOOI		
	Stellerpaal (AHOB std) met achterlichten	VERWIJDEREN
	Stellerpaal (AHOB standaard uitvoering)	
	Stellerpaal met enkel rood knipperlicht en andreas kruis	
	RG 1 rood knipperlicht	
	AG geel knipperlicht met pijlmasker rechts	
	Schrikhek	(VER-)PLAATSEN
	Stellerpaal (AHOB standaard) met achtluchten	
	Stellerpaal (AHOB standaard)	
	Stellerpaal (AHOB standaard) met achterboom	
	Voetpad-ahob met rood knipperlicht en andreas kruis	
	RGP 2 alternerende rode knipperlichten	
	Schrikhek	
	Spijlenhek	
	Draadmathek	
①	Kant- en kruisstrepen (breed 0.10m) aanbrengen	
②	Stopstreep (breed min. 0.15m) aanbrengen	
③	Midden(as)streep aanbrengen	

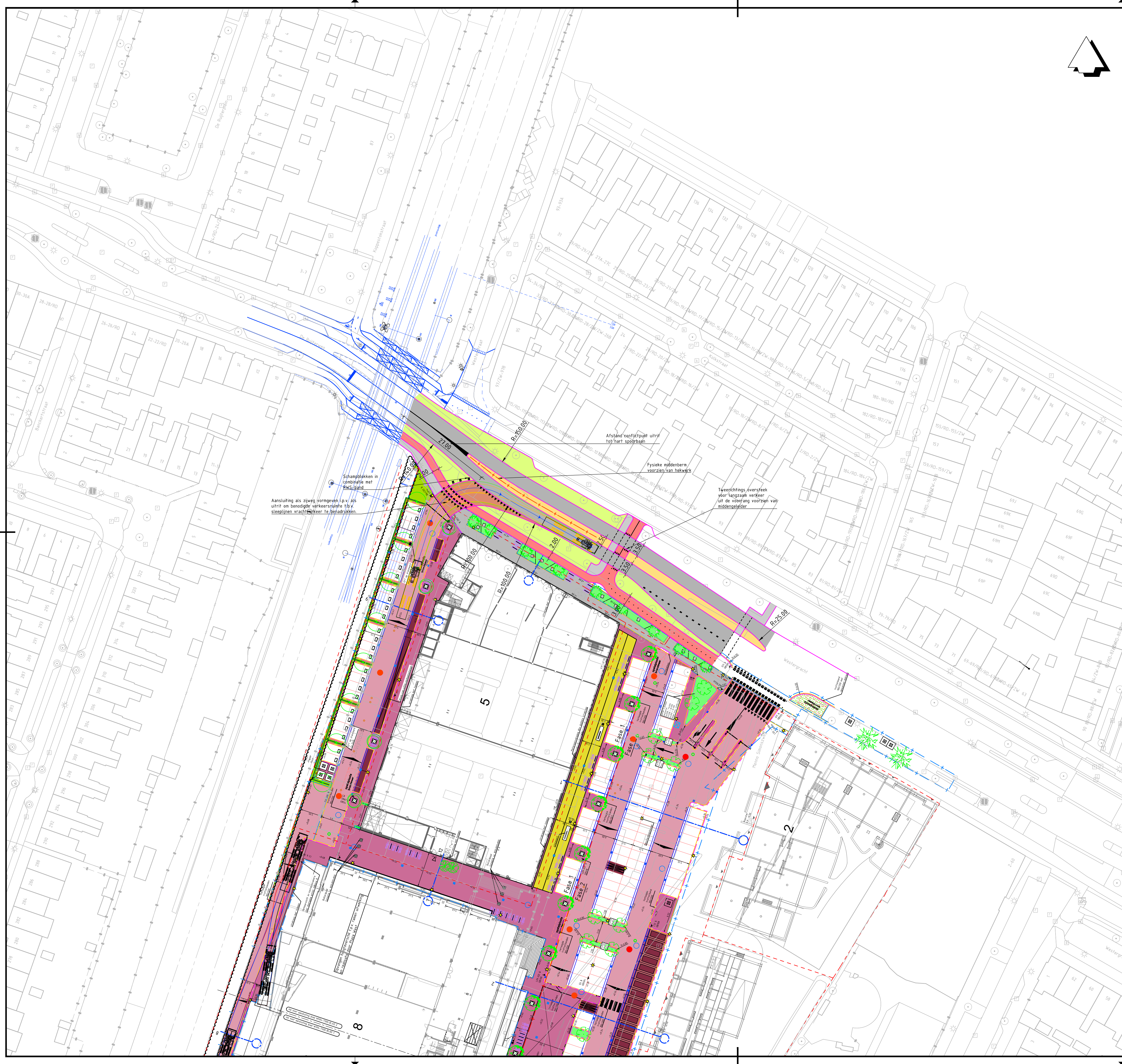


Huidige situatie overweg, bvl, seinen, (relais)kasten en hekwerken ingemeten middels GPS-RTK, deels met tachymeter (aansluiting met GPS), d.d. 07-08-2018

Wegontwerp zie tekening: LVOWG-SO-0-DES-0100_Situatie, versie B, d.d. 25-10-2018

Deze tekening versangt:		Formaat	Schaal
000452952	Weslergrat / De Ruijterweg Haarlem Haarlem	A2X3 Geode 085	1:200 Versie A
ProRail		Haarlem - Warmond Asd-Rtd	To-build
		18 831	18 831

BIJLAGE C WEGONTWERP ONTWERPVARIANT 1



LEGENDA

	Bestaande situatie		As voertuig rijcurve
	Ontwerp overweg		Bovenbouw voertuig rijcurve
	Kant verharding		Wielen voertuig rijcurve
	Hekwerk		
	Rijbaan asfaltverharding		
	Rijbaan elementeverharding		
	Trottoir		
	Fysieke middengeleider		
	Berm		
	tweerichtingsfietspad		
	Eenrichtingsfietspad		

TO:
Tractor Width: 2.00
Tractor Width: 1.50
Tractor Track: 1.50
Tractor Track: 1.50

Lock to Lock Time: 6.0
Steering Angle: 50.0
Articulating Angle: 18.0

Versie V1	Omschrijving Datum: 20-11-2020 Get.: krijnena	Con. Janssen	Vrij. Meulena
--------------	---	-----------------	------------------

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem

Advies- en Ingenieursorganisatie

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

Project

Plaza West - RA overwegveiligheid

Projectnummer : D05021000057
Fase : schetsontwerp

Onderwerp

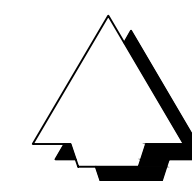
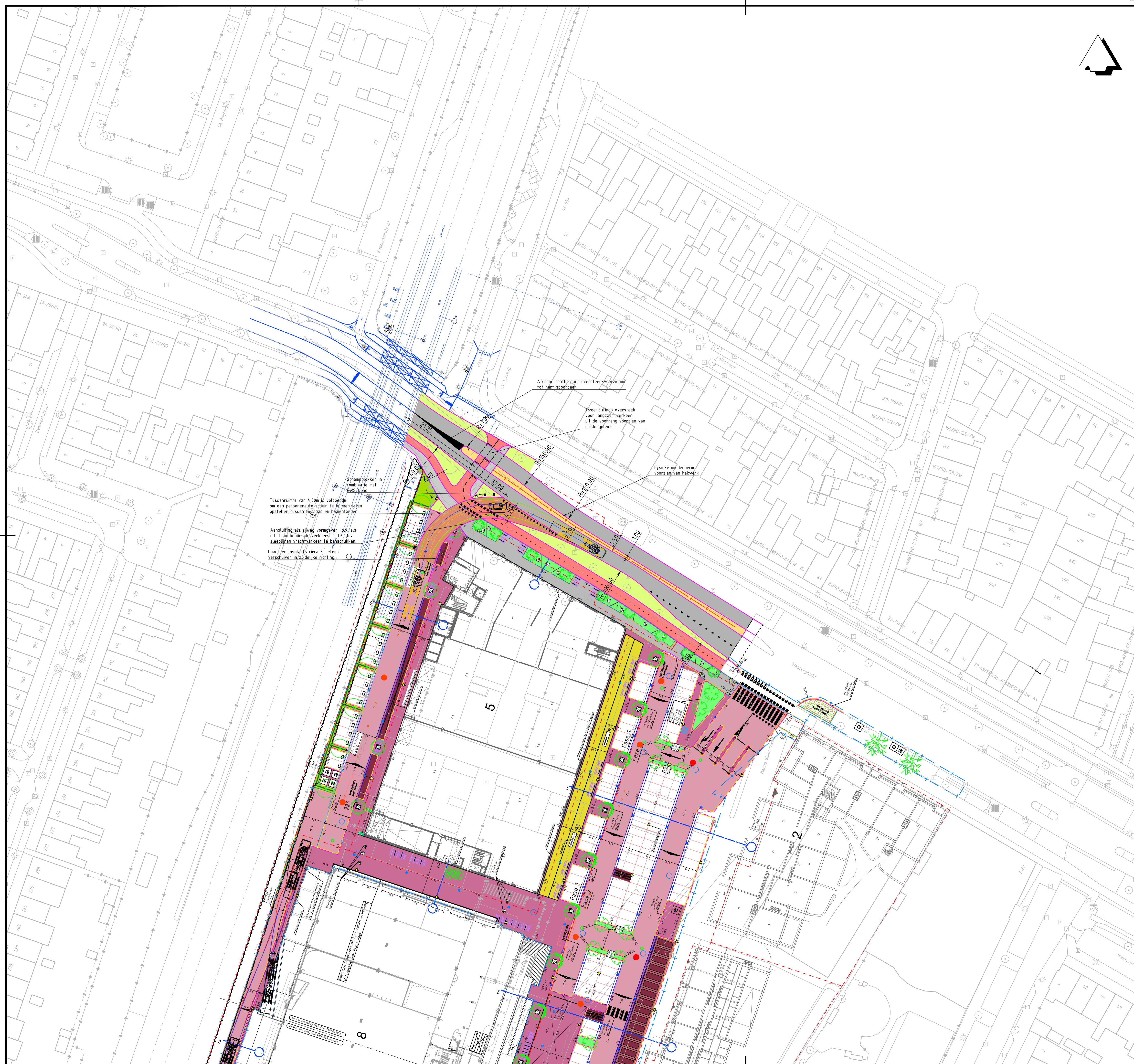
Optimalisatie uitrit bevoorradingsverkeer
Plaza West
Variant 1

Schaal : 1:500	Bladformaat: A1	Status : concept
Contractnummer:	Bladnummer : 1 van 1	
Tekeningnummer:		

HLM-ARC-SI-00-DR-CE-IH-004

Version: V1

BIJLAGE D WEGONTWERP ONTWERPVARIANT 2



LEGENDA

- [illegible]

Versie	Omschrijving			
	Datum:	Get.:	Con.:	Vrij.:
Versie V1	Omschrijving			
	Datum: 20-11-2020	Get.: krijnena	Con.: Janssenl	Vrij.: Meulenva

Opdrachtgever

Contact

Gemeente Haarlem

Advies- en Ingenieursorganisatie

Architect



Project

Contact

A. van Meulen

Plaza West- RA overwegveiligheid

Projectnummer : D05021.000057
Fase : schetsontwerp

Projectnummer	: D05021.000057
Fase	: schetsontwerp

Onderwerp	Optimalisatie uitrit bevoorradingsverkeer Plaza West Variant 2
-----------	--

Schaal	: 1:500	Bladformaat: A1
Contractnummer:		Bladnummer : 1 van 1
Tekeningnummer:	HLM-ARC-SI-00-DR-CE-IH-005	

Status :	concept
----------	---------

Versie:
V1

DocId: M00002647 : 12

COLOFON

RISICOANALYSE OVERWEGEN
HAARLEM, UITRIT BIJ OVERWEG WESTERGRACHT

KLANT

Gemeente Haarlem

AUTEUR

Linda Janssen

PROJECTNUMMER

D05021.000057

ONZE REFERENTIE

D10007397:D

DATUM

15 september 2021

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Robert-Jan van der Meijden
Senior Adviseur

VRIJGEGEVEN DOOR

Anton van Meulen
Senior Projectleider

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com

Bijlage 2:

gmb-2022-216297

**(verkeersbesluit wijzigingen
eenrichtingsverkeer Leidsebuurt)**



Verkeerscirculatie Leidsebuurt Haarlem

19 november 2021



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Verkeerscirculatie Leidsebuurt Haarlem

19 november 2021

in opdracht van

Gemeente Haarlem

M. Faber

pagina's

22

publicatienr.

21030

auteur(s)

J. Haveman

BVA Verkeersadviezen

Stationsplein 6

8011 CW Zwolle

(038) 460 67 47

www.bvaverkeer.nl



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Huidige situatie	5
2.1. Beleid Haarlem	5
2.2. Leidsebuurt	6
2.3. Ontsluitingsstructuur	7
2.4. Verkeerscirculatie	8
2.5. Gebruik	8
2.6. Snelheidsregime	10
2.7. Vormgeving	10
2.8. Knelpunten	11
3. Maatregelen	16
3.1. Interne maatregelen	16
3.2. Overige maatregelen	18
4. Conclusie	20



1. Inleiding

De Leidsebuurt is een woonbuurt in het westelijke gedeelte van Haarlem. De wijk, die onderdeel uitmaakt van de wijk Zijlwegkwartier, heeft een nagenoeg vierkante vorm. De randen van de wijk worden hierbij gevormd door de Westergracht aan de zuidzijde, de Leidsevaart aan de oostzijde en de Brouwersvaart in het noorden. De meest westelijke grens is de spoorweg Haarlem-Leiden.

De Leidsebuurt is aan het einde van de 19^{de} eeuw gerealiseerd als arbeiderswijk en de wijk kenmerkt zich dan ook door veel kleine huizen en smalle straten. Alleen in het noordwestelijke deel van de wijk is er sprake van een wat ruimere opzet en zijn enkele wegen iets breder. De wijk maakt onderdeel uit van een 30 km/uur zone en een aantal wegen binnen de wijk is aangeduid als (woon) erf.



Figuur 1: Ligging Leidsebuurt Haarlem

Op een deel van de straten is, waarschijnlijk mede als gevolg van de smalle profielen, een éénrichtingsregime van kracht, maar dat is niet overal het geval. Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het op veel wegen in de wijk onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. Tegemoetkomende voertuigen moeten wachten op de kruispunten tot de weg vrij is om hun weg te kunnen vervolgen. De vraag is dan ook of niet op meer wegen dan nu het geval is een éénrichtingsregime gewenst is. Deze vraag is ook door de wijkraad gesteld.

De gemeente Haarlem heeft in het kader van wijkgericht werken BVA Verkeersadviezen gevraagd samen met de wijk(raad) te bepalen of het instellen van eenrichting verkeer op meer wegen dan nu het geval is wenselijk is, en op welke wijze dit dan het best zou kunnen gebeuren. Draagvlak voor dergelijke maatregelen is van belang, omdat het toch vooral de bewoners van de wijk zijn die hiermee geconfronteerd worden. Doorgaand verkeer door de wijk is namelijk nagenoeg onmogelijk als gevolg van de begrenzing van de wijk door water en het spoor. Bij het ontbreken van draagvlak of, in de ogen van de bewoners, onlogische maatregelen ligt negatie van de verplichte rijrichting voor de hand.

• Participatie en vervolg

In het kader van deze vraagstelling is een uitgebreid participatieproces doorlopen, waarbij meerdere keren afstemming met de wijkraad heeft plaatsgevonden. Daarnaast is in de vorm van een informatieavond het plan toegelicht aan bewoners uit de wijk en hebben zij de mogelijkheid gekregen op het plan te reageren. De op- en aanmerkingen zijn in het plan zoals dat nu



voorligt verwerkt. Het plan is daarmee definitief in die zin dat het op deze wijze wordt aangeboden aan de gemeente. Hiermee staat per definitie nog niet vast dat de maatregelen uiteindelijk in deze vorm zullen worden uitgevoerd. Dit omdat voordat tot uitvoering kan worden overgegaan nog een verkeersbesluit moet worden getroffen, waartegen bezwaar gemaakt kan worden in de formele procedure hiervoor, waar weer bezwaar tegen kan worden ingediend.

- **Leeswijzer**

In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen. In hoofdstuk 2 beschrijven wij de huidige verkeerssituatie en ervaren knelpunten in de Leidsebuurt. In hoofdstuk 3 ten slotte komen mogelijke maatregelen om de situatie te verbeteren aan de orde, waarbij tevens wordt ingegaan op de wijzigingen die zijn doorgevoerd op basis van op- en aanmerkingen die tijdens de informatieavond zijn gemaakt en daarna bij de wijkraad binnengekomen reacties.



2. Huidige situatie

2.1. Beleid Haarlem

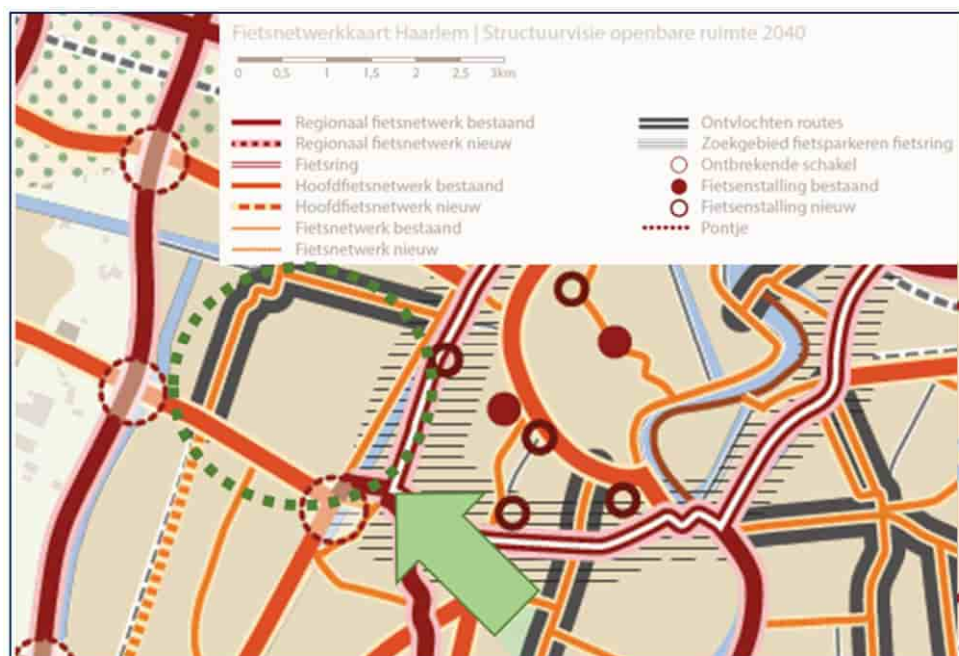
In november 2017 is de Structuurvisie openbare ruimte, Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (SOR 2040) verschenen. In de structuurvisie is de kern Haarlem in hoofdlijnen opgedeeld in een aantal deelgebieden, te weten de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het stedelijk gebied. De beleidsuitgangspunten zijn in de basis voor alle gebieden gelijk, maar de uitwerking hiervan verschilt in de onderscheiden gebieden.

De Leidsebuurt ligt in het centraal stedelijk gebied. De ontwikkelrichting voor dit gebied is gericht op een meer stedelijk woonmilieu dat een gebied wordt voor voetgangers en fietsers en waar overige verkeersdeelnemers te gast zijn. Uitzonderingen hierbij worden gevormd door de HOV assen en de gebiedsontsluitingswegen binnen dit gebied.

De hoofdkeuzes die in de SOR zijn gemaakt zijn vertaald in een aantal themakaarten, die een streefbeeld weergeven van de gewenste en verwachte ontwikkelingen van de stad. Voor de Leidsebuurt zijn (verkeerskundig gezien) vooral de themakaarten Fiets en Gemotoriseerd verkeer van belang.

• **Themakaart Fiets**

Een uitsnede van de themakaart Fiets is in figuur 2 weergegeven.



Figuur 2: Themakaart Fiets (Structuurvisie Openbare Ruimte 2040)

Uit de themakaart Fiets blijkt dat de Westergracht deel uitmaakt van het bestaande hoofd fietsnetwerk. In de SOR is vastgelegd dat op plekken waar regionale en hoofd fietsroutes de auto-netwerken kruisen goede



oversteekvoorzieningen aanwezig te dienen zijn. Denk aan meer en langere groentijden en voldoende opstelruimte voor het fietsverkeer.

Naast de Westergracht zijn er geen andere hoofdfietsroutes in het gebied, maar de Leidsevaart is wel onderdeel van het bestaande fietsnetwerk. Bovendien zijn binnen de wijk de Westerstraat, de Sterrebosstraat, de Burgemeester Rampstraat en de Brouwersvaart als 'ontvlochten fietsroute' aangemerkt. Deze aantrekkelijke fietsroutes bestaan voornamelijk uit woonstraten en solitaire fietsroutes en vormen een rustige (autoluwe) alternatieve fietsroute voor de hoofdfietsroutes, die zich overwegend langs of in de nabijheid van de hoofdverkeersaders bevinden.

• **Themakaart Gemotoriseerd verkeer**

In de themakaart Gemotoriseerd verkeer (zie figuur 3) zijn de Westergracht en Leidsevaart aangegeven als hoofdontsluitingswegen in de bebouwde kom. Deze categorie wegen heeft ten doel om het gemotoriseerde verkeer zo goed en snel mogelijk af te wikkelen naar de Regioring. Hierbij speelt de Westergracht, als directe verbinding naar de Regioring, een belangrijke rol. Om de binnenstedelijke wegen zoveel als mogelijk te ontlasten is het wenselijk dat het verkeer in Haarlem zo lang mogelijke gebruik maakt van de Regioring.



Figuur 3: Themakaart Gemotoriseerd Verkeer (Structuurvisie Openbare Ruimte 2040)

2.2. Leidsebuurt

De Leidsebuurt ligt in het westelijke deel van Haarlem en wordt aan de westzijde begrensd door de spoorweg Haarlem-Leiden en aan de oostzijde door de Leidsevaart. De meest zuidelijke grens wordt gevormd door de Westergracht en aan de noordzijde wordt de wijk door de Brouwersvaart begrensd. De Leidsebuurt heeft voornamelijk een woonfunctie en het gebied kenmerkt zich door smalle woonstraten en dichte bebouwing. Naast huizen ligt nog een beperkt

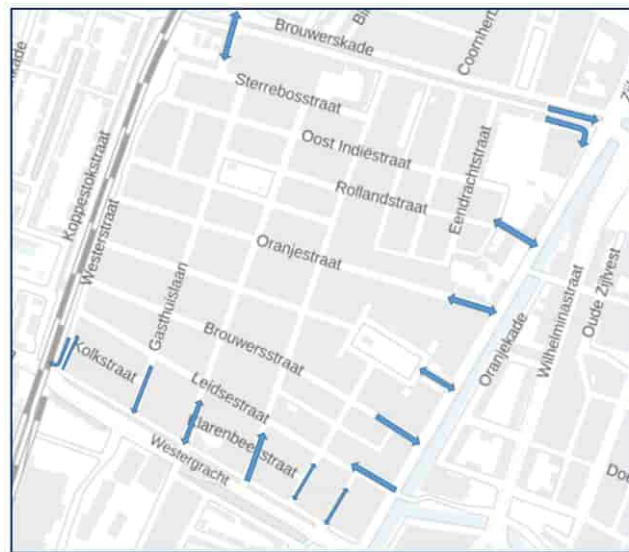


aantal andere voorzieningen in de wijk. In het noordwestelijke kwadrant van de Oranjeboomstraat en De Clercqstraat bevindt zich een buurtsupermarkt (DekaMarkt). Daarnaast bevinden zich wat kleinschalige horeca (zoals cafés) en lokale winkels in de wijk. Ten slotte vormt het buurthuis "Badhuis Leidsebuurt", gelegen op het Leidseplein, een belangrijke sociale functie voor de bewoners van de Leidsebuurt. Direct naast het buurthuis bevindt zich een basisschool.

2.3. Ontsluitingsstructuur

Gezien de ligging van het gebied en de begrenzing door een spoorlijn aan de westzijde, wordt de wijk maar op een beperkt aantal wegen ontsloten (zie figuur 4). De ontsluiting van de wijk vindt hoofdzakelijk aan de oost- en zuidzijde plaats respectievelijk op de Leidsevaart en de Westergracht (zie figuur 4).

Op de Leidsevaart heeft de Leidsebuurt diverse aansluitende wegen, via welke de wijk kan worden bereikt of verlaten. Voor een aantal van deze aansluitende wegen geldt dat een eenrichtingsregime van kracht is (zie ook paragraaf 2.4).



Figuur 4: Ontsluitingsstructuur Leidsebuurt

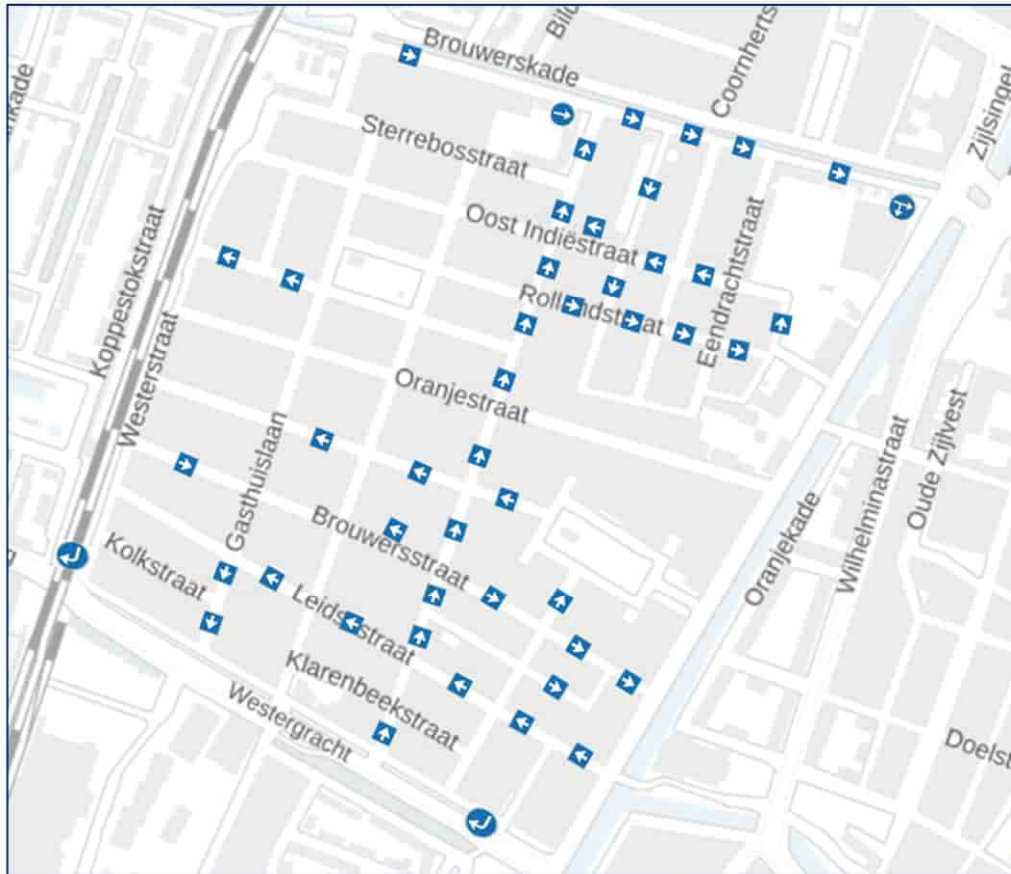
Langs de Westergracht bevindt zich aan de noordzijde een fietsstraat, die zorgt voor de ontsluiting van de aanliggende percelen en die onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsrouten netwerk van Haarlem. De wegen die de wijk in zuidelijke richting ontsluiten, sluiten in een aantal situaties aan op deze fietsstraat en in een aantal gevallen kruisen deze wegen de fietsstraat en sluiten vervolgens aan op de Westergracht zelf. Ook voor een aantal van deze ontsluitende wegen geldt dat er sprake is van een eenrichtingsregime, waardoor niet via alle straten de wijk kan worden in-/uitgereden.

Ten slotte kan de Leidsebuurt aan de noordzijde nog worden bereikt, maar vanwege het éénrichtingsregime op de Brouwersvaart kan verkeer vanaf de Leidsevaart de wijk niet via deze weg inrijden, maar dient de route via de Brouwerskade te worden gevolgd om vervolgens aan de westzijde via de Burgemeester Rampstraat de wijk te benaderen. Het verlaten van de wijk kan aan de noordzijde uiteraard wel via de Brouwersvaart, overigens uitsluitend in oostelijke richting vanwege het geldende éénrichtingsregime op de Brouwersvaart.



2.4. Verkeerscirculatie

Naast het éénrichtingsregime op de eerder genoemde ontsluitende wegen van/naar de Leidsebuurt, zijn ook op een aantal wegen binnen de wijk circulatiemaatregelen voor het gemotoriseerd verkeer van toepassing. De geldende richtingsmaatregelen op deze wegen zijn in figuur 5 weergegeven.



Figuur 5: Richtingsregime Leidsebuurt

Uit de figuur blijkt dat op een deel van de wegen al een éénrichtingsregime van toepassing is.

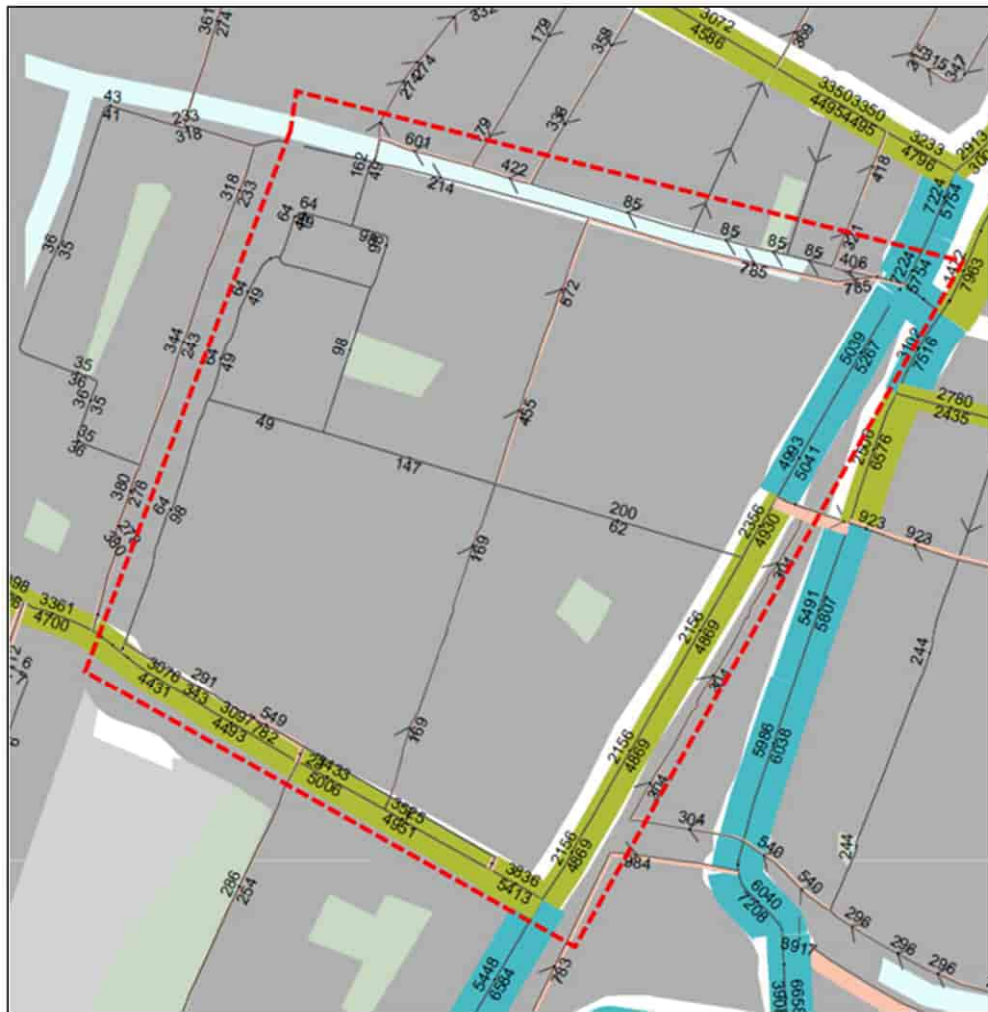
2.5. Gebruik

Gedetailleerde gegevens van het gebruik van de wegen binnen de Leidsebuurt door gemotoriseerd verkeer zijn niet beschikbaar. Wel heeft de gemeente Haarlem een verkeersmodel waar een en ander uit kan worden afgeleid, maar dit model bevat overwegend de hoofdwegen en slechts een beperkt aantal wegen binnen de wijk. De betrouwbaarheid van de intensiteiten op de wegen binnen de wijk is daarmee niet heel erg hoog, maar het geeft wel een beeld van de orde grootte van de verkeersbelasting.

De etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel 2014 zijn in figuur 6 weergegeven. Uit de figuur blijkt dat de wegen aan de rand van de wijk (Westergracht en Leidsevaart) de zwaarst belaste wegen zijn. Op het drukste wegvak van de Westergracht rijden ruim 9.200 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op



het drukste wegvak van de Leidsevaart (tussen de Brouwersvaart en Rollandstraat) ligt met circa 10.300 motorvoertuigen per etmaal nog iets hoger.



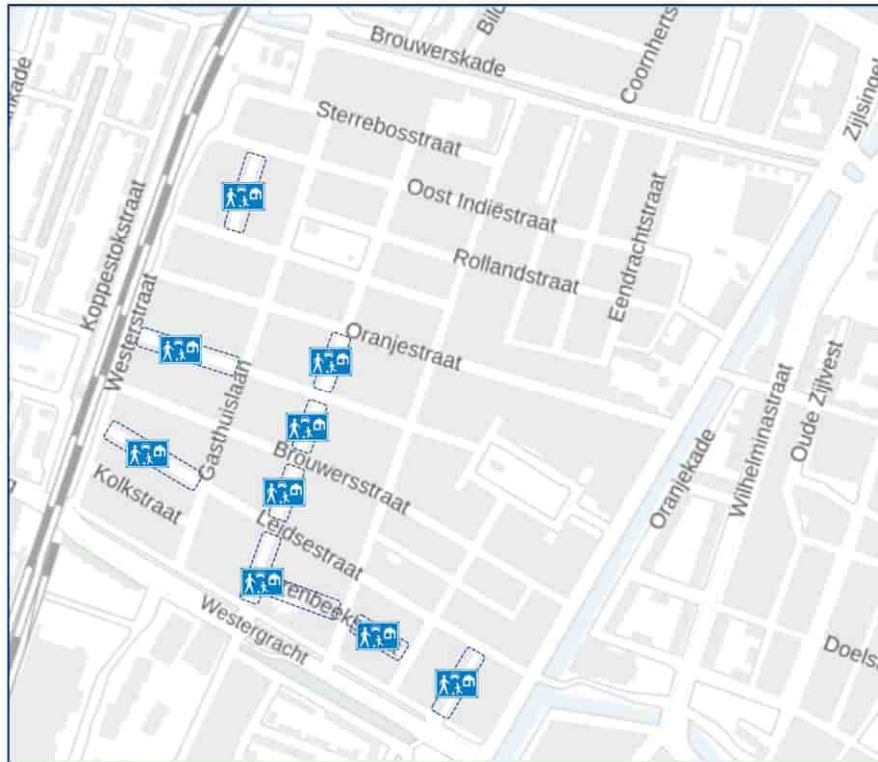
Figuur 6: Etmaalintensiteiten verkeersmodel Haarlem, 2014

Binnen de Leidsebuurt is zoals al aangegeven slechts een beperkt aantal wegen in het verkeersmodel opgenomen. Uit het model kan worden geconcludeerd dat de intensiteiten binnen de wijk niet hoog liggen. Dit is ook niet de verwachting aangezien de wijk, vanwege de ligging binnen de (hoofd)verkeersstructuur van Haarlem en het geldende éénrichtingsregime op een aantal wegen, nagenoeg uitsluitend door bestemmingsverkeer wordt belast. Het model geeft de hoogste verkeersintensiteit aan op het meest oostelijke deel van de Brouwersvaart. Hierop is een etmaalintensiteit van nog geen 800 motorvoertuigen per etmaal aangegeven. Op alle overige wegen in de wijk liggen de etmaalintensiteiten (aanzienlijk) lager, waaruit voorzichtig de conclusie kan worden getrokken dat de wegen niet zwaar door verkeer worden belast.



2.6. Snelheidsregime

De Leidsebuurt maakt onderdeel uit van een 30 km/uur zone en een aantal wegen binnen de wijk is aangeduid als (woon)erf. Deze wegen bevinden zich voornamelijk in het zuidwestelijke gedeelte van de Leidsebuurt (zie figuur 7).



Figuur 7: (Woon)erven Leidsebuurt

2.7. Vormgeving

Over het algemeen kenmerken de wegen in de Leidsebuurt zich door een vrij smal profiel (zie bijvoorbeeld figuur 8). De breedte varieert op de meeste wegen tussen 2,6 meter en 3,4 meter. Volgens de ASVV 2012 dienen erftoegangswegen waarop in twee richtingen mag worden gereden een minimale rijbaanbreedte van 4,80 meter te hebben.

De meeste wegen in de Leidsebuurt zijn dus eigenlijk te smal en tegemoetkomende voertuigen kunnen elkaar niet passeren. De gemeente heeft al op een aantal wegen maatregelen genomen en een éénrichtingsregime ingevoerd, maar op een groot aantal wegen, waar fysiek eigenlijk niet voldoende ruimte is, mag nog steeds in twee richtingen worden



Figuur 8: Waldeck Pymontstraat



gereden. Alleen in het noordwestelijke deel van de Leidsebuurt zijn enkele wegen waar de rijbaanbreedte wel aan de gewenste minimale rijbaanbreedte van 4,80 meter voldoet. In figuur 9 is het profiel van de Burgemeester Rampstraat weergegeven. De weg heeft een breedte van circa 5,2 meter.



Figuur 9: Burgemeester Rampstraat

Met uitzondering van de Brouwersvaart (zie figuur 10) is op alle wegen in de Leidsebuurt elementverharding aanwezig.

Over het algemeen vindt parkeren buiten de rijbaan in langspaarkeervakken plaats. De breedte van deze parkeervoorzieningen varieert tussen 1,5 en 1,8 meter. Op vrijwel alle wegen is (aan beide zijden van de weg) een voetpad aanwezig met variërende breedte.



Figuur 10: Brouwersvaart

2.8. Knelpunten

Op basis van een verkeersschouw ter plaatse en gespreken met de wijkraad van de Leidsebuurt gaan we in het vervolg van deze paragraaf in op een aantal knelpunten ten aanzien van het verkeer. Door de wijkraad zijn niet alleen knelpunten binnen de wijk aangegeven maar ook op de hoofdwegen aan de randen van de wijk. Hoewel de hoofdwegen aan de randen van het gebied in principe buiten de scope van dit onderzoek vallen, worden deze desondanks behandeld in deze notitie en worden voor de aangegeven knelpunten maatregelen voorgesteld. De nadruk ligt echter op het invoeren van circulatiemaatregelen op de wegen binnen de wijk.

• Voertuigen worden klemgereden

Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het nagenoeg op alle wegen onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. In de praktijk wachten tegemoetkomende voertuigen op de kruispunten tot de weg vrij is om hun weg te kunnen vervolgen (zie figuur 11). Indien er zicht op naderend verkeer is, doordat de weg rechtdoor wordt vervolgd, leidt dit meestal niet tot problemen. Nadert er echter verkeer vanuit

een zijweg dan is het zicht op naderend verkeer minder goed en is er een gerede kans dat een voertuig het wegvak, waarover tegemoetkomend verkeer nadert, inrijdt. Als dat het geval is moet een van beide voertuigen



Figuur 11: Tegemoetkomende voertuigen gebruiken de kruispuntenvlak als uitwijkmogelijkheid

achteruitrijden richting het eerstkomende kruispunt om elkaar daar te kunnen passeren. Het achteruitrijden over smalle straten naar een kruispunt waarop het zicht in heel veel gevallen ontbreekt of slecht is, is vanuit verkeersveiligheidsoptiek ongewenst. Zeker in de Leidsebuurt waar relatief gezien weinig ruimte is voor voetgangers (en fietsers), waardoor deze zich met enige regelmaat ook op de rijbaan

bevinden. Afgezien hiervan is het ook ongewenst dat het kruispuntvlak door stilstaande voertuigen wordt geblokkeerd, al moet het effect hiervan vanwege de lage intensiteiten op de wegen in de wijk niet worden overdreven. Er zal nauwelijks sprake zijn van negatieve effecten op de verkeersafwikkeling van (andere) voertuigen.

• **Negatie eenrichtingverkeer**

Zoals aangegeven is op een aantal wegen in de Leidsebuurt een éénrichtingsregime voor gemotoriseerd verkeer van kracht. Uit de verkeersschouw blijkt dat het eenrichting gebod op bepaalde locaties veelvuldig wordt genegeerd. Uit figuur 12 blijkt uit het feit dat tegen de verplichte rijrichting in voertuigen staan geparkeerd dat het éénrichtingsregime wordt genegeerd. Dergelijke situaties kunnen door regelmatige handhaving worden voorkomen, maar worden waarschijnlijk veroorzaakt als gevolg van het (ontbreken van) het éénrichtingsregime op aansluitende wegen. Bij het treffen van maatregelen dient dan ook vooral in deze hoek te worden gezocht. Handhaven is slechts het laatste redmiddel, maar de realiteit wijst ook uit dat dergelijke overtredingen niet hoog op de prioriteitenlijst staan inzake handhaving door de politie.



Figuur 12: Negatie eenrichtingverkeer

• **Aansluiting Westerstraat-Westergracht**

De Westerstraat ligt parallel aan en ten oosten van de spoorlijn. De aansluiting van de Westerstraat op de Westergracht is als voorrangskruispunt vormgegeven, waarbij verkeer vanaf de Westerstraat verplicht naar rechts moet



afslaan. Daarnaast kan de Westerstraat alleen worden ingereden door verkeer vanaf de Westergracht komend vanuit oostelijke richting.

Als de slagbomen van de aanwezige spoorovergang dicht zijn, ontstaan lange wachttijden op de Westerstraat vanwege de wachtrij op de Westergracht. Het wachtende verkeer op de Westerstraat blokkeert hierbij de doorgang van het fietsverkeer. Als de spoorbomen gesloten zijn, zal dit naar verwachting niet heel vaak voorkomen, omdat het verkeer vanaf de Westerstraat zich bij een gesloten spoorboom op moet stellen voor de stopstreep die zich op circa 15 meter voor de aansluiting met de Westergracht bevindt. Bovendien is een eventuele blokkade bij gesloten spoorbomen niet direct een heel groot probleem, aangezien het fietsverkeer dan ook voor het spoor moet wachten. Maar als de spoorbomen (weer) open zijn en het verkeer uit de Westergracht oprijdt tot aan de Westergracht, kan deze blokkade voor fietsverkeer leiden tot ongemak voor deze gebruikersgroep en onveiligheid. Bovendien maken wachtende voertuigen op de Westerstraat het nagenoeg onmogelijk de Westerstraat vanaf de Westergracht in te rijden. Dit speelt uiteraard ook alleen als de spoorbomen weer geopend zijn, mede omdat het verkeer op de Westergracht bij een gesloten overweg zich voor de aansluiting met de Westerstraat dient op te stellen voor het rode licht. Het niet kunnen inrijden van de Westerstraat kan weer stagnatie op de Westergracht (en daaruit volgend verkeersonveiligheid) tot gevolg hebben.



Figuur 13: Aansluiting Westerstraat op Westergracht

• **Oversteekbaarheid fietsverkeer Westergracht**

Zoals al aangegeven maakt de Westergracht deel uit van het hoofdfietsnetwerk. Ten noorden bevindt zich parallel aan de Westergracht een fietsstraat. Daarnaast is direct ten zuiden van de Westergracht een fietspad aanwezig, dat op het wegvak tussen de spoorwegovergang en de Van Oosten de Bruijnstraat in twee richtingen mag worden bereden. Op de Westergracht is op een tweetal locaties een fietsoversteek aanwezig. De eerste oversteeklocatie bevindt zich direct voor de spoorwegovergang (zie figuur 14). Hierbij kan het fietsverkeer in twee etappes oversteken, waarbij wij wel opmerken dat het middensteunpunt relatief smal is en de oversteek niet op een logische locatie ligt.



Figuur 14: Fietsoversteek ter hoogte van spoorwegovergang

De tweede oversteeklocatie bevindt zich ter hoogte van de aansluiting Leidsezijstraat op de Westergracht (zie figuur 15). Ook op deze locatie kan het fietsverkeer in twee etappes oversteken, maar is er wel sprake van een relatief smalle middengeleider. Daarnaast is de aansluiting van de Leidsezijstraat op de Westergracht royaal vormgegeven, waardoor er voor fietsverkeer een wat onoverzichtelijke situatie ontstaat. Er ontstaat een soort niemandsland, waardoor het voor overstekend fietsverkeer niet geheel duidelijk is waar dit zich moet opstellen.



Figuur 15: Oversteeklocatie ter hoogte van Leidsezijstraat

In het gebied ten zuiden van de Westergracht, op het voormalige EKP terrein, zullen in toekomst 600 woningen worden gebouwd. Het gebied wordt via de Menno Simonszweg ontloten op de Westergracht. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen zullen de intensiteiten, waaronder ook de intensiteiten van het fietsverkeer, op deze wegen toenemen. Een en ander betekent ook dat het aantal fietsoversteekbewegingen gaat toenemen. Ter hoogte van de Menno Simonszweg is in de



Figuur 16: Voetgangersoversteek ter hoogte van Menno Simonszweg



huidige situatie alleen een voetgangseroversteeklocatie aanwezig (zie figuur 16). Een fietsoversteek ontbreekt op deze locatie.

- **Zicht VRI op Leidsevaart**

Ten slotte wordt de zichtbaarheid van de aanwezige VRI op de Leidsevaart ter hoogte van de Leidsebrug als knelpunt ervaren. Gemotoriseerd verkeer dat vanuit noordelijke richting de VRI voor de Leidsebrug nadert heeft weinig zicht op de VRI, omdat een verkeersbord het zicht op de VRI neemt (zie figuur 17). Als gevolg hiervan zien automobilisten de VRI niet of te laat.



Figuur 17: VRI op Leidsevaart voor Leidsebrug



3. Maatregelen

In dit hoofdstuk beschrijven wij de maatregelen die bij kunnen dragen aan een verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid binnen de Leidsebuurt. In eerste instantie richten we ons op de maatregelen binnen de wijk. In het tweede deel van dit hoofdstuk worden suggesties gedaan om de knelpunten aan de randen van de wijk op te lossen.

3.1. Interne maatregelen

Met uitzondering van een beperkt aantal wegen in het noordwestelijke gedeelte van de Leidsebuurt en rondom het Leidseplein voldoen de meeste wegen in de wijk (bij lange na) niet aan de minimale profielbreedte van 4,80 meter, om verkeer in twee richtingen eenvoudig af te kunnen wikkelen. Als gevolg hiervan maken tegemoetkomende voertuigen gebruik van de kruispuntvlakken als uitwijkmogelijkheden. Dergelijke situaties zijn vanuit verkeerskundig opzicht minder gewenst. Het is dan ook wenselijk om op meer wegen binnen het gebied een eenduidig éénrichtingsregime in te stellen. In het vervolg van deze paragraaf werken wij een plan met circulatiemaatregelen voor de wijk uit, waarbij wij zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande situatie en rekening houden met de bereikbaarheid (en bevoorrading) van aanwezige voorzieningen.

Bij het bepalen van een plan met circulatiemaatregelen spelen meerdere aspecten een rol, die mede de basis vormen voor de keuzes die worden gemaakt. De basis is hierbij gelegd door de geldende rijrichtingen op de Oranjeboomstraat en de Brouwersvaart.

• **Oranjeboomstraat/Brouwersvaart**

In de huidige situatie is op de gehele Oranjeboomstraat een éénrichtingsregime in noordelijke richting van kracht. De Oranjeboomstraat speelt een belangrijke rol bij de bevoorrading van de DekaMarkt. Al eerder in deze rapportage is in detail aangegeven hoe deze supermarkt wordt bevoorraad. In grote lijnen rijdt het bevoorradend verkeer vanaf de Westergracht via de Oranjeboomstraat naar de supermarkt en volgt de route Oranjeboomstraat-Brouwersvaart om de Leidsebuurt weer te verlaten. De rijrichting op de Brouwersvaart dient in stand te blijven, omdat deze weer gekoppeld is aan de rijrichting op de Brouwerskade, die op haar beurt weer gekoppeld is aan de circulatiemaatregelen in de ten noorden gelegen wijk Zijlweg-Oost. Wijziging van de rijrichting op de Brouwersvaart heeft dus verregaande consequenties in en buiten de Leidsebuurt en moet om die reden worden voorkomen. Impliciet betekent dit ook dat de rijrichting op de Oranjeboomstraat in stand moet blijven. Vanwege de ligging van deze weg en de routing van vrachtverkeer dient er namelijk sprake te zijn van een eenduidige richting op de Oranjeboomstraat. Hiermee bedoelen wij dat op (delen van) deze weg geen tegengesteld eenrichtingverkeer kan worden ingesteld. Dit zou voor vrachtverkeer namelijk betekenen dat meer dan nu gemanoeuvreerd moet worden in de wijk, wat gezien de beperkte fysieke ruimte niet gewenst en in veel gevallen zelfs onmogelijk is.

Wij merken op dat er naast de supermarkt nog een aantal andere voorzieningen zijn die moeten worden bevoorraad. Deze voorzieningen worden over het algemeen door kleinere voertuigen bevoorraad, waardoor het instellen/wijzigen



van verplichte rijrichtingen hierop van geringere invloed is. Daarnaast is het wenselijk dat de verplichte rijrichting op (het meest oostelijke deel van) de Leidsestraat in stand blijft. Dit in verband met de aanwezige verkeersregelinstallatie op de aansluiting met de Leidsevaart.

• **Circulatie binnen Leidsebuurt**

Op basis van de hiervoor vastgelegde rijrichtingen zijn de rijrichtingen op alle overige wegen binnen de wijk bepaald. Hierbij is zoveel als mogelijk aangesloten op de bestaande situatie voor zover er al een éénrichtingsregime van toepassing is. Op een beperkt aantal locaties blijft verkeer in twee richtingen mogelijk. Het gaat hierbij om de situaties waarin verkeer in twee richtingen fysiek mogelijk is. Twee richtingen verkeer blijft in stand op het Leidseplein, mede omdat op het Leidseplein een basisschool gevestigd is. Voor het halen en brengen van de kinderen is de bereikbaarheid van de basisschool belangrijk. Daarom is het niet wenselijk om het plein maar in één richting toegankelijk te maken. Tweede locatie waar verkeer in twee richtingen mogelijk blijft is de Burgemeester Rampstraat, het westelijke deel van de Sterrebosstraat en de Westerstraat. De profilering maakt hier zonder problemen verkeer in twee richtingen mogelijk. Ten slotte blijft op de Eendrachtstraat verkeer in twee richtingen mogelijk, dit is nodig vanwege de bevoorradingsmogelijkheden van enkele bedrijven.

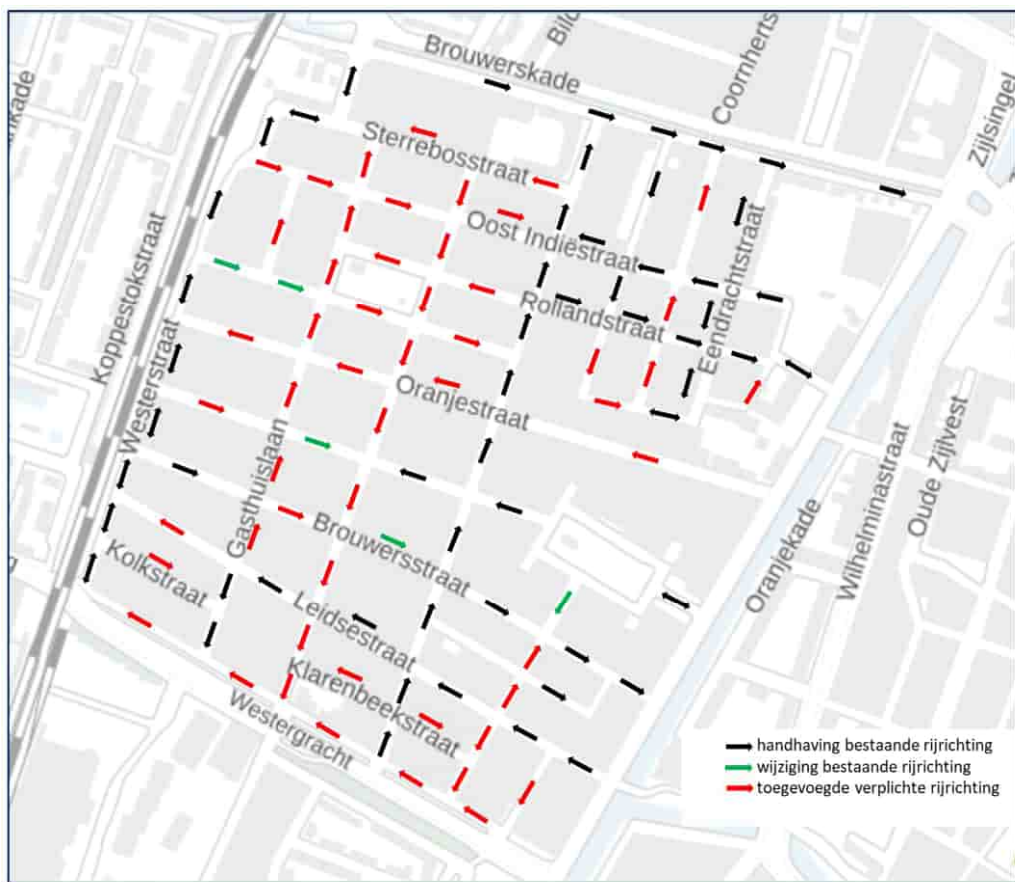
Op alle overige wegen wordt éénrichtingverkeer van toepassing, waarbij voor zover mogelijk is aangesloten op de bestaande rijrichtingen en voor de overige wegen is gekeken hoe deze momenteel in de praktijk worden gebruikt. In een aantal gevallen betekent dit overigens dat de bestaande rijrichting wordt omgedraaid. Hiervoor is gekozen om logische circuitjes te laten ontstaan waardoor elke locatie binnen de wijk zonder veel omrijd afstand kan worden bereikt.

Alle hiervoor beschreven aspecten resulteren in een circulatieplan zoals in figuur 18 weergegeven. In de figuur is onderscheid gemaakt in toegevoegde verplichte rijrichtingen, bestaande rijrichtingen die worden gehandhaafd en bestaande rijrichtingen die worden gewijzigd.

In het 'definitieve' plan zoals dat in figuur 18 is weergegeven is zoals in de inleiding al aangegeven een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het oorspronkelijke plan dat is gepresenteerd op de informatieavond op 13 oktober 2021 in het Badhuis.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Het handhaven van de bestaande rijrichtingen op de De Clercqstraat tussen het Leidseplein en de Voorzorgstraat in plaats van het omdraaien hiervan;
- Het handhaven van verkeer in twee richtingen in de Eendrachtstraat in plaats van het instellen van eenrichtingverkeer in zuidelijke richting;
- Het gedeeltelijke aanpassen van de voorgestelde rijrichtingen in de Brouwersstraat en de Leidsestraat om volledige oost-west verbindingen mogelijk te maken en het westelijk deel van de wijk beter bereikbaar te maken;
- Het omdraaien van de voorgestelde rijrichting op de Westergracht, in verband met de overwegende rijrichting van fietsverkeer en bereikbaarheid van de Bavo school. Deze aanpassing heeft ook geleid tot enkele aanpassingen van de rijrichting op enkele wegen in het zuidoostelijke deel van de wijk ten opzichte van het oorspronkelijke plan.



Figuur 18: Circulatiemaatregelen Leidsebuurt

Daarnaast is er een verzoek gedaan de verkeersveiligheidssituatie ter plaatse van de aansluiting van de Jan van Nieuwenhuijzenstraat op het Leidseplein te verbeteren in verband met de veiligheid van overstekende schoolkinderen. Op basis hiervan stellen wij voor de aansluiting nadrukkelijker als uitritconstructie en compacter vorm te geven. Deze maatregel staat echter los van de voorgestelde circulatiemaatregelen.

3.2. Overige maatregelen

Naast de maatregelen binnen de wijk doen wij in deze paragraaf suggesties om de knelpunten aan de rand van de wijk op te lossen. Het gaat hierbij om een eerste aanzet tot maatregelen die in veel gevallen nog verder uitgewerkt moeten worden. Hierbij houden wij dezelfde volgorde aan als bij de knelpuntbeschrijving.

- **Aansluiting Westerstraat-Westergracht**

Vanwege de ligging van deze locatie nabij het spoor en als gevolg hiervan mogelijke verstoring van de verkeersafwikkeling en negatieve effecten op de verkeersveiligheid kan worden overwogen deze aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op te heffen en de Westerstraat via de parallelweg aan te laten sluiten op de Westergracht ter hoogte van de Voorzorgstraat. Deze maatregel kan echter niet op draagvlak vanuit de wijk rekenen en is om die reden niet meer in de planvorming opgenomen.



- **Oversteekbaarheid fietsverkeer Westergracht**

Op diverse locaties zijn knelpunten aangegeven met betrekking tot de oversteekbaarheid van de Westergracht door fietsverkeer. Mede gezien de ontwikkelingen op het EKP terrein adviseren wij de fietsstructuur en de situering van de oversteeklocaties nog eens tegen het licht te houden. In algemene zin kan wel worden opgemerkt dat het de voorkeur heeft de middengeleiders te verbreden om de ruimte voor fietsverkeer om zich op te kunnen stellen te vergroten. Deze is momenteel aan de krappe kant. Bovendien kan door het vormgeven van de fietsoversteek ter hoogte van de middengeleider in een rode kleur de herkenbaarheid voor het fietsverkeer worden vergroot.

Met betrekking tot de aansluiting van de Leidse Zijstraat merken wij op dat het fietspad ten noorden van de Westergracht abrupt eindigt voor de Leidse Zijstraat en dat ter hoogte van de aansluiting een plateau is aangelegd. Om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren bevelen wij aan om het begin van de fietsstraat te verleggen naar het einde van het fietspad en de aansluiting op de Westergracht als uitritconstructie vorm te geven. Op deze manier wordt de aanwezigheid van het fietsverkeer voor autoverkeer dat vanaf de Westergracht richting de Leidse Zijstraat en de fietsstraat afslaat verduidelijkt.

- **Zicht VRI op Leidsevaart**

Om het zicht op de VRI Leidsevaart – Leidsestraat te verbeteren adviseren wij de zicht belemmerende bebording te verwijderen en elders op te hangen.

- **Links afslaan Brouwersvaart**

Door de inwoners van de wijk is tijdens de informatieavond verzocht om links afslaan vanaf de Brouwersgracht in de richting van de Zijlweg mogelijk te maken, zodat de lus via de Raaksbruggen niet hoeft te worden gemaakt. Deze oplossing is echter in verband met benodigde aanpassingen in de verkeersregelininstallatie en de effecten die dat heeft op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid niet mogelijk gebleken.



4. Conclusie

De Leidsebuurt kenmerkt zich door smalle straten en dichte bebouwing. Op een deel van de straten is, waarschijnlijk mede als gevolg van de smalle profielen, een éénrichtingsregime van kracht, maar dat is niet overal het geval. Omdat de profielen smal zijn en in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt is het nagenoeg op alle wegen onmogelijk elkaar op wegvakken te passeren. Tegemoetkomende voertuigen gebruiken de kruispuntvlakken als uitwijkmogelijkheden, een situatie die verkeerskundig gezien niet wenselijk is. De vraag is dan ook of niet op meer wegen dan nu het geval is een éénrichtingsregime gewenst is.

Om deze vraag te beantwoorden is eerst een analyse van de huidige verkeerssituatie gemaakt. De Leidsebuurt heeft een typische woonfunctie en naast een aantal voorzieningen zoals een supermarkt en kleine winkels horen een basisschool en een buurthuis tot de belangrijkste functies. Voor de ontsluiting van de wegen vanaf het oosten/noorden wordt voornamelijk de Leidsevaart gebruikt en in zuidelijke richting ontsluit de wijk op de Westergracht. In de wijk zelfs worden de meeste voertuigen afgewikkeld via de Oranjeboomstraat, Oranjestraat en Brouwersvaart, waarbij de intensiteiten laag zijn en in lijn liggen met de functie van de wegen, namelijk verblijven.

Met uitzondering van enkele wegen in het (noord)westen van de Leidsebuurt voldoet de profielbreedte van de rijloper niet aan de minimale breedte van 4,80 meter voor tweerichtings wegen. Omdat er vrijwel nergens fysieke ruimte beschikbaar is om de rijbaanbreedte te vergroten en het niet wenselijk is om parkeerplaatsen op te heffen is het instellen van een éénrichtingsregime een goede oplossing om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren. Voor het bepalen van dergelijke circulatiemaatregelen is het belangrijk de bereikbaarheid naar/vanaf de wijk en in de wijk te waarborgen. Er dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met bevoorradingsroutes en het huidige gebruik van de wegen.

Op basis hiervan is een plan met circulatiemaatregelen voor de Leidsebuurt opgesteld. Hierbij is ervoor gekozen zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande circulatiemaatregelen en voor de overige wegen de meest gewenste rijrichting te bepalen op basis van het huidige gebruik. Vervolgens zijn circuitjes opgesteld om alle locaties binnen de wijk zo eenvoudig mogelijk en zonder grote omrijdafstanden te kunnen bereiken en te kunnen verlaten.

Naast circulatiemaatregelen stellen wij nog een aantal maatregelen voor. In hoofdlijnen betreffen deze maatregelen het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Westergracht door fietsverkeer, het verplaatsen van bebording nabij de VRI Leidsevaart – Leidsestraat en het realiseren van een maatregel ter hoogte van de aansluiting van de Jan Van Nieuwenhuijzenstraat op het Leidseplein.

Ten slotte zijn er nog twee aspecten die de aandacht verdienen. Ten eerste is het gewenst de bestaande bebording te controleren op compleetheid. Geconstateerd is dat enkele borden ontbreken en in een aantal gevallen het onderbord uitgezonderd fietsverkeer niet aanwezig is. Laatste aspect betreft de verplichte rijrichting in De Clercqstraat. Vanwege de bevoorrading van de



DekaMarkt rijdt bevoorradend vrachtverkeer bij het verlaten van De Clercqstraat tegen de verplichte rijrichting in. De oplossing kan worden gevonden in het laten ingaan van de verplichte rijrichting op circa 30 meter vanaf de Oranjeboomstraat.

Bijlage 3:

21030-Verkeerscirculatie-Leidsebuurt-
Haarlem-19-november-2021

Verkeersbesluit instellen en wijzigen eenrichtingsverkeer op wegen in de wijk Leidsebuurt

Nr. 2022/489235

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 Sterrebosstraat, Waldeck Pyrmontstraat, Boterstraat, Kolkstraat, Westergracht parallelweg, Leidsezijstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat, Klarenbeekstraat, Voorzorgstraat, Veenpolderstraat, Brouwersplein, Leidsestraat, Brouwersstraat, Zuid Brouwersstraat, Rollandstraat, Nadorststraat, Brouwersvaart, Gasthuislaan, Oost-Indiëstraat, Assendelverstraat en Van Loostraat gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Haarlem, en onderdeel zijn van de Leidsebuurt;

dat de Sterrebosstraat, Waldeck Pyrmontstraat, Boterstraat, Kolkstraat, Westergracht parallelweg, Leidsezijstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat, Klarenbeekstraat, Voorzorgstraat, Veenpolderstraat, Brouwersplein, Leidsestraat, Brouwersstraat, Zuid Brouwersstraat, Rollandstraat, Nadorststraat, Brouwersvaart, Gasthuislaan, Oost-Indiëstraat, Assendelverstraat en Van Loostraat in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat de Sterrebosstraat, Waldeck Pyrmontstraat, Boterstraat, Kolkstraat, Westergracht parallelweg, Leidsezijstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat, Klarenbeekstraat, Voorzorgstraat, Veenpolderstraat, Brouwersplein, Leidsestraat, Brouwersstraat, Zuid Brouwersstraat, Rollandstraat, Nadorststraat, Brouwersvaart, Gasthuislaan, Oost-Indiëstraat, Assendelverstraat en Van Loostraat wegen zijn als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994;

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

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

dat de gemeentelijke wegencategorisering van Haarlem is opgenomen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR);

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

dat de Sterrebosstraat, Waldeck Pyrmontstraat, Boterstraat, Kolkstraat, Westergracht parallelweg, Leidsezijstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat, Klarenbeekstraat, Voorzorgstraat, Veenpolderstraat, Brouwersplein, Leidsestraat, Brouwersstraat, Zuid Brouwersstraat, Rollandstraat, Nadorststraat, Brouwersvaart, Gasthuislaan, Oost-Indiëstraat, Assendelverstraat en Van Loostraat gecategoriseerd zijn als erf-toegangsweg binnen de bebouwde kom en de wegen daarmee deel uitmaken van een verblijfsgebied;

dat de verkeersfunctie in een verblijfsgebied ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie;

dat de Leidsebuurt aan het einde van de 19de eeuw is gerealiseerd als arbeiderswijk en de wijk zich dan ook kenmerkt door veelal kleine huizen en smalle straten;

dat de wegprofielen smal zijn en, omdat in veel gevallen aan één of beide zijden van de weg geparkeerd wordt, het op veel wegen in de wijk onmogelijk is voor tegemoetkomende bestuurders om elkaar op wegvakken te passeren;

dat, met uitzondering van enkele wegen in het (noord-)westen van de Leidsebuurt, de profielbreedte van de rijloper niet voldoet aan de minimale breedte van 4,80 meter voor tweerichtingswegen;

dat de elkaar tegemoetkomende bestuurders daardoor genooddaakt zijn om te wachten op de kruispunten tot de voor hen liggende weg vrij is van tegenliggers om hun weg te kunnen vervolgen;

dat op een deel van de straten, mede als gevolg van de smalle profielen, éénrichtingsverkeer van kracht is;

dat door de wijkraad de vraag is gesteld of niet op meer wegen dan nu het geval is een éénrichtingsverkeer gewenst is;

dat de gemeente Haarlem in het kader van wijkgericht werken het verkeerskundig adviesbureau BVA Verkeersadviezen heeft gevraagd samen met de wijkraad en wijkbewoners te bepalen of het instellen van éénrichtingsverkeer op meer wegen dan nu het geval is, wenselijk is en op welke wijze dit dan het best zou kunnen gebeuren;

dat in het kader van deze vraagstelling door BVA Verkeersadviezen verkeerskundig onderzoek is gedaan en een uitgebreid participatieproces is doorlopen, waarbij meerdere keren afstemming met de wijkraad heeft plaatsgevonden;

dat daarnaast in de vorm van een informatieavond het plan is toegelicht aan bewoners uit de wijk en zij de mogelijkheid hebben gekregen op het plan te reageren;

dat op basis van bovenstaand beschreven proces door BVA Verkeersadviezen een rapportage is opgesteld waarbij de voornaamste conclusies en aanbevelingen zijn:

- omdat er vrijwel nergens fysieke ruimte beschikbaar is om de rijbaanbreedte te vergroten en het niet wenselijk is om parkeerplaatsen op te heffen is het instellen van een éénrichtingsverkeer een goede oplossing om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren, waarbij rekening wordt gehouden met bevoorradingsroutes en het huidige gebruik van de wegen;

- een plan met verkeerscirculatie voor de Leidsebuurt wordt opgesteld waarbij ervoor gekozen wordt zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande verkeerscirculatie en voor de overige wegen de meest gewenste rijrichting te bepalen op basis van het huidige gebruik. Circuitjes worden opgesteld om alle locaties binnen de wijk zo eenvoudig mogelijk en zonder grote omrijafstanden te kunnen bereiken en te kunnen verlaten;

dat qua vormgeving en status van de bromfiets dit voertuig in de afgelopen jaren is opgewaardeerd tot een volwaardig motorvoertuig en verkeersdeelnemer;

dat de regelgeving in de afgelopen jaren daarop is aangepast door de bromfiets een positie op de rijbaan te geven, tenzij dringende redenen zich daartegen verzetten;

dat bromfietzers binnen de bebouwde kom om die redenen geacht worden om de regels te volgen van het gemotoriseerd verkeer;

dat de speed-pedelec wat dat betreft gelijkgesteld wordt met de bromfiets;

dat de veiligheid van het verkeer steeds meer in het geding is indien de bromfiets nog langer wordt toegestaan om tegen de aangeduide verplichte rijrichting in te rijden;

dat het om die redenen gewenst is om in de bovengenoemde straten de uitzondering op het éénrichtingsverkeer niet voor bromfietsen in te stellen of meer te laten gelden;

dat de omrijfactor voor bromfietzers als gevolg van deze maatregel te verwaarlozen is;

dat de bromfietser met deze maatregel niet onevenredig groot wordt benadeeld in het gebruik van de weg;

dat het belang van een verkeersveilige verkeerscirculatie prevaleert boven het door de bromfietser vrijelijk kunnen kiezen van de kortste rijroute;

dat deze maatregel past binnen het vastgestelde mobiliteitsbeleid;

dat daarmee een logische en geloofwaardige verkeerscirculatie ontstaat die beter wordt nageleefd;

dat op basis van bovenstaande conclusies en advies is besloten om in de Leidsebuurt op de navolgende wegen éénrichtingsverkeer in te stellen:

Sterrebosstraat, Waldeck Pyrmontstraat, Boterstraat, Assendelverstraat, Oost-Indiëstraat, Rollandstraat, Olycanstraat, Oranjestraat, De Clercqstraat, Brouwersstraat, Leidsestraat, Kolkstraat, Westergracht parallelweg, Leidsezijstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat, Klarenbeekstraat, Voorzorgstraat, Brouwersplein, Gasthuislaan, Veenpolderstraat, Van Loostraat;

dat deze maatregel gerealiseerd wordt door middel van het plaatsen van de borden C2, C3 en, indien aanwezig, C4 en/of D5 van de bijlage 12 van het RVV 1990 op bovengenoemde wegen of wegvakken;

dat fietsers van dit éénrichtingsverkeer worden uitgezonderd door middel van het plaatsen van het onderbord met de tekst 'uitgezonderd' en symbool [fiets], (bord conform model OB52);

dat daarnaast het bestaande éénrichtingsverkeer -uitgezonderd voor fietsen- wordt omgedraaid op de navolgende wegen:

Olycanstraat, De Clercqstraat, Brouwersstraat, Jan Nieuwenhuijzenstraat;

dat daarmee de thans geldende uitzondering daarop voor bromfietsen wordt opgeheven;

dat deze maatregel gerealiseerd wordt door middel van het verwijderen en herplaatsen van de borden C2, C3 en, indien aanwezig, C4 en/of D5 van de bijlage 12 van het RVV 1990 op bovengenoemde wegen of wegvakken;

dat alleen nog fietsen van dit éénrichtingsverkeer worden uitgezonderd door middel van het plaatsen van het onderbord met de tekst 'uitgezonderd' en symbool [fiets], (bord conform model OB52);

dat voor bromfietsen de thans geldende uitzondering van het éénrichtingsverkeer wordt opgeheven op de navolgende wegen:

Leidsestraat, Brouwersstraat, Rollandstraat, Nadorststraat, Brouwersvaart, Gasthuislaan, Brouwersstraat, Oost-Indiëstraat, Assendelverstraat, De Clercqstraat;

dat deze maatregel gerealiseerd wordt door middel van het verwijderen van de thans onder de verkeersborden aanwezige onderborden en het plaatsen van onderborden met de tekst 'uitgezonderd' en symbool [fiets] op bovengenoemde wegen of wegvakken;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen of verwijderen van de borden C2, C3, C4 en D5 van bijlage 1 van het RVV 1990 en bijbehorende onderborden een verkeersbesluit is vereist;

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

dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding komt met uitvoeren van de hiervoor benoemde verkeersmaatregel;

dat gelet op alle voorgaande overwegingen het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer ondergeschikt is aan het verzekeren van de veiligheid op de weg en 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 positief heeft geadviseerd.

Het besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

* door middel van het plaatsen van de borden C2, C3 en, indien nodig, C4 en/of D5 van de bijlage 1 van het RVV 1990 -met een onderbord met de tekst 'uitgezonderd' en het symbool [fiets], (bord conform model OB52)- éénrichtingsverkeer, uitgezonderd voor fietsen, in te stellen op de navolgende wegen:

-Sterreboosstraat, vanaf de Oranjeboomstraat naar de burgemeester Rampstraat,

-Waldeck Pyrmontstraat, vanaf de Veenpolderstraat naar de Brouwersvaart,

-Boterstraat, vanaf de Eendrachtstraat naar de Rollandstraat,

-Assendelverstraat, vanaf de Rollandstraat naar de Veenpolderstraat,

-Oost-Indiëstraat, vanaf de Westerstraat naar de Oranjeboomstraat,

-Rollandstraat, vanaf de Oranjeboomstraat naar de Voorzorgstraat,

-Olycanstraat, vanaf het Brouwersplein naar de Oranjeboomstraat,

-Oranjestraat, vanaf de Leidsevaart naar de Westerstraat,

-De Clercqstraat, vanaf de Westerstraat naar de Gasthuislaan,

-Brouwersstraat, vanaf de Gasthuislaan naar de Voorzorgstraat,

- Leidsestraat, vanaf de Gasthuislaan naar de Westerstraat,
- Kolkstraat, vanaf de Westerstraat naar de Gasthuislaan,
- Westergracht parallelweg, vanaf de Leidseijstraat naar de Westerstraat,
- Leidseijstraat, vanaf de Leidsestraat naar de Westergracht,
- Jan Nieuwenhuijzenstraat, vanaf de Leidsestraat naar de Westergracht,
- Jan Nieuwenhuijzenstraat, vanaf de Leidsestraat naar de Brouwersstraat,
- Klarenbeekstraat, vanaf de Oranjeboomstraat naar de Voorzorgstraat,
- Klarenbeekstraat, vanaf de Oranjeboomstraat naar de Jan Nieuwenhuijzenstraat,
- Voorzorgstraat, vanaf de Sterrebosstraat naar het Brouwersplein,
- Brouwersplein, vanaf de Rollandstraat naar de Gasthuislaan,
- Brouwersplein, vanaf de Rollandstraat naar de Olycanstraat,
- Gasthuislaan, vanaf de Leidsestraat naar de Sterrebosstraat,
- Veenpolderstraat, vanaf de Assendelverstraat naar de Waldeck Pyrmontstraat,
- Voorzorgstraat, vanaf het Brouwersplein naar de Westergracht,
- Van Loostraat, vanaf de Olycanstraat naar de Oost-Indiëstraat;

* door middel van het verwijderen en herplaatsen van de borden C2, C3 en, indien nodig, C4 en/of D5 van de bijlage 1 van het RVV 1990 -met een onderbord met de tekst 'uitgezonderd' en het symbool [fiets], (bord conform model OB52)- het éénrichtingsverkeer, uitgezonderd voor fietsen, om te draaien op de navolgende wegen:

- Olycanstraat, vanaf de Westerstraat naar de Gasthuislaan,
- De Clercqstraat, vanaf de Gasthuislaan naar de Voorzorgstraat;
- Brouwersstraat, vanaf de Voorzorgstraat naar de Oranjeboomstraat,
- Jan Nieuwenhuijzenstraat, vanaf het Leidseplein naar de Brouwersstraat;

* door middel van het verwijderen van de onder de borden C2, C3 en, indien nodig, C4 en/of D5 van de bijlage 1 van het RVV 1990 aangebrachte onderborden met de tekst 'uitgezonderd' en de symbolen [fiets] en [bromfiets], (bord conform model OB54) en het plaatsen van onderborden met de tekst 'uitgezonderd' en het symbool [fiets], bord conform model OB52) de uitzondering op het éénrichtingsverkeer alleen nog van toepassing te laten zijn voor fietsen op de navolgende wegen:

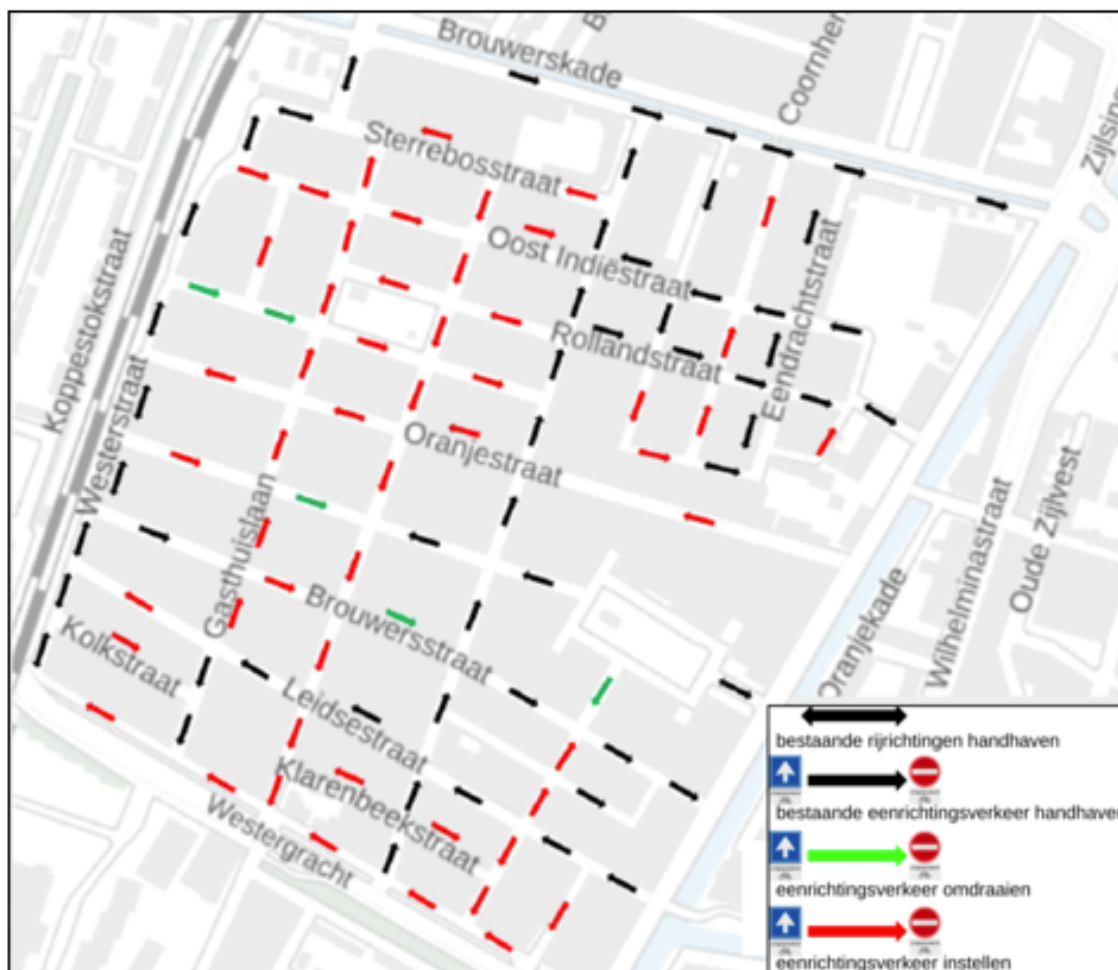
- Leidsestraat, tussen Leidsevaart en Gasthuislaan;
- Zuid Brouwersstraat;
- Brouwersstraat, tussen Oranjeboomstraat en Leidsevaart
- Brouwersstraat, tussen Westerstraat en Gasthuislaan;
- Rollandstraat, tussen Oranjeboomstraat en Nadorststraat;
- Nadorststraat,
- Brouwersvaart;
- Gasthuislaan, tussen Leidsestraat en Westergracht;
- Oost-Indiëstraat, tussen Nadorststraat en en Oranjeboomstraat;

-Assendelverstraat, tussen Brouwersvaart en Rollandstraat

-De Clercqstraat, tussen Leidseplein en Voorzorgstraat.

* een en ander overeenkomstig onderstaande situatieschets.

Situatieschets:



Aldus vastgesteld op 5 4 2022 te Haarlem

Namens het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,

Dilshad Jabar

Hoofd afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in het Gemeentebblad. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in het Gemeentebblad 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. Daarnaast verzoeken wij u om ook uw telefoonnummer en/of e-mailadres te vermelden. Dit maakt het makkelijker om contact met u op te nemen over uw bezwaarschrift. 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.