



Retouradres Postbus 711, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de Commissie Beheer

Datum 29 juni 2006
Ons Kenmerk SB/V&V/2006/682
Contactpersoon Alex Jansen
Doorkiesnummer 023-5113611
E-mail jansena@haarlem.nl
Kopie aan projectsecretariaat Zuidtangent
Onderwerp Zuidtangent

Geachte leden van de commissie,

In de achterliggende commissievergaderingen is naar aanleiding van de Zuidtangent en in het bijzonder het Voorlopige Ontwerp (VO) voor de Gedempte Oude Gracht discussie ontstaan over de besluitvormingsprocedure en een aantal uitgangspunten bij de planvorming. Middels deze brief wil ik helderheid verschaffen over de besluitvormingsprocedure en enkele inhoudelijke aspecten toelichten. In het tweede deel van deze brief reageer ik op eerder in de commissie gestelde vragen over de Schipholweg / Schalkwijkerstraat.

Breed draagvlak voor de plannen op de Gedempte Oude Gracht

Het college is van mening dat de inhoudelijke discussie over de uitgangspunten tot op heden uitgebreid is gevoerd met betrokkenen en belanghebbenden. Ook zijn de plannen meermalen besproken in het platform Verkeer en Vervoer Binnenstad (vertegenwoordigd zijn: Horeca Nederland afdeling Haarlem, Vereniging van Eigenaren, City Haarlem, wijkraden Binnenstad / Heiligenlanden / Vijfhoek, Kamer van Koophandel, MKB). Op het MKB na steunen het georganiseerde bedrijfsleven en de wijkraden de huidige plannen voor de Gedempte Oude Gracht: er is draagvlak en de organisaties geven aan heel graag haast te maken met de uitvoering van de plannen. Dit is in een bijeenkomst die ik op 19 juni 2006 met het platform Verkeer Binnenstad heb gehad, nogmaals bevestigd.

Tracékeuze

Over de tracékeuze voor de Zuidtangent is op 12 februari 2003 door de gemeenteraad een besluit genomen. In mijn brief van maart 2004 aan de commissie Stedelijk Beheer is de besluitvorming dienaangaande uitgebreid aan de orde geweest. Het standpunt van het college is dat daarmee het tracé niet meer ter discussie staat.



Eénrichtingsverkeer Gedempte Oude Gracht

Over het instellen van éénrichtingsverkeer werd meermalen en uitgebreid gediscussieerd in het kader van de besluitvorming rond de nota 'Haarlem Autoluw' en later in het kader van het Haarlemse Verkeers- en Vervoerplan.

In 2004 is een Plan van Aanpak voor het project Zuidtangent-West door de gemeenteraad vastgesteld, waarin wordt ingegaan op de versnellingsmaatregelen¹, die voor de GOG worden omschreven als: 'het realiseren van een vrije busbaan de stad uit, door invoering van éénrichtingsverkeer en het verbeteren van de doorstroming door parkeren te vervangen door laad en losplaatsen'.

Naar aanleiding van de inspraak is ook uitgebreid onderzoek verricht naar de consequenties van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht voor de verkeerscirculatie in de binnenstad. Ook zijn daarbij alternatieve voorstellen doorgerekend en vergeleken op aspecten als: gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersintensiteiten en doorstroming van de Zuidtangent. Die resultaten geven geen aanleiding om de uitgangspunten te heroverwegen: voor wat betreft de autobereikbaarheid is het verschil tussen de varianten marginaal, maar in de eenrichtingsvariant verbetert de doorstroming en betrouwbaarheid van de Zuidtangent sterk. Dit mede met het brede draagvlak leidt ertoe dat uitvoering van de plannen voor éénrichtingsverkeer gewenst is.

Economische effecten: kwaliteitsimpuls

Op basis van het Plan van Aanpak is in december 2004 door het fonds BONRoute subsidie verleend voor onder andere de herinrichting van de GOG. Dit is primair een op het OV gerichte subsidiemaatregel, die het mogelijk maakt om de herinrichting van de GOG aan te pakken.

De beoogde kwaliteitsimpuls kan de GOG goed gebruiken en zal naar verwachting resulteren in een verbetering van het imago en het economisch functioneren. Dat wordt in ieder geval geconcludeerd door een extern onderzoeksbureau (Ecorys) dat de economische effecten van de maatregelen op de Gedempte Oude Gracht heeft onderzocht.

30 km regiem

Op 28 juni 2005 is in B&W het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Gedempte Oude Gracht vrijgegeven voor inspraak en daarna uitgebreid en intensief besproken met bewoners, wijkraden, bedrijven, belangenorganisaties etc. Het VO hanteert dezelfde uitgangspunten als het Plan van Aanpak uit 2004.

In verband met de veiligheid is op verzoek van vrijwel alle insprekers en in goed overleg met betrokkenen en belanghebbenden (Connexxion, politie) voor de Gedempte Oude Gracht een 30 km regiem ingesteld. De gevolgen van een lagere maximumsnelheid voor de doorstroming van de Zuidtangent zijn bekeken en worden verwaarloosbaar geacht.

¹ 'maatregelen die tot doel hebben om de doorstroming van de Zuidtangent te bevorderen', zie ook de bijlage

**Laden en lossen**

Er is gekozen om de parkeerplaatsen op de Gedempte Oude Gracht om te zetten in laad- en losplaatsen. Voor de bewoners verandert er niets in het gebruik: de parkeerplaatsen blijven beschikbaar in de avond en nacht. De laad- en losplaatsen zullen doelgericht gebruikt worden. Het eerder genoemde onderzoek van Ecorys concludeert dat daarmee de efficiëntie vanuit het perspectief van de winkelier / ondernemer toeneemt en de situatie ten aanzien van het laden en lossen / de bevoorrading verbetert. Bovendien zal het verkeer dat naar een parkeerplaats zoekt op de Gedempte Oude Gracht afnemen als algemeen bekend is dat er niet meer geparkeerd kan worden.

Materiaal fietspad

Het fietspad op de Gedempte Oude Gracht vormt onderdeel van een doorgaande fietsroute, die in het algemeen van asfalt wordt voorzien. Vanuit de beeldkwaliteit van de GOG is asfalt voor dit fietspad in de binnenstad een ongewenst materiaal. Daarom is er gekozen voor uitvoering in klinkers. Om er nu toch voor te zorgen dat het comfort van asfalt wordt benaderd, worden extra kosten gemaakt voor een goede/extra fundering van het fietspad.

Versmalling

Op een deel van de Gedempte Oude Gracht – aan de kant van het Spaarne - is destijds in het ontwerp - door de geringe breedte – gekozen voor een versmalling: het gaat om één baan, die door het verkeer in beide richtingen gebruikt zou moeten worden. Hoewel deze variant niet optimaal is voor de doorstroming van de Zuidtangent is voor deze variant gekozen in verband met de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Er is toen gesteld dat vervolgonderzoek diende plaats te vinden naar de 'zichtlijnen' in het uiteindelijke ontwerp in combinatie met het al dan niet (kunnen) toepassen van verkeerslichten.

Nader onderzoek wijst uit dat de verkeersveiligheid rond de versmalling onvoldoende gewaarborgd kan worden. Dit heeft vooral te maken met de onoverzichtelijkheid van de situatie en de forse lengte van de versmalling (uiteindelijk bijna 100 meter). Dit is aanleiding om op dit moment een variant met twee rijbanen nader te laten onderzoeken. Daarbij wordt uiteraard nog steeds vastgehouden aan het principe van eenrichtingsverkeer. Op het onderdeel versmalling versus twee rijbanen wordt bij de besluitvorming rond het Definitief Ontwerp terug gekomen.

Realisatie: hoe verder?

De projectorganisatie is thans over de fasering van de uitvoering in overleg met het bedrijfsleven. Doelstelling is om de bereikbaarheid van de winkels, woningen en andere voorzieningen tijdens de uitvoering zo min mogelijk te hinderen. In overleg met de te selecteren aannemer wordt getracht de werkzaamheden zoveel mogelijk vóór de – voor de ondernemers zo belangrijke – 'koopmaanden' van 2007 af te ronden.

De start van de uitvoering staat vooralsnog gepland op begin januari 2007. Om die planning te halen, dient haast te worden gemaakt met de verdere planvorming



(afronding van het Definitief Ontwerp, het schrijven van het bestek en de aanbestedingsprocedure).

Ik hoop van harte dat met voortvarendheid kan worden doorgewerkt. Het college zal dan zo mogelijk in september voor besluitvorming met een Definitief Ontwerp en kredietvoorstel voor de uitvoering naar de Raad komen.

Schipholweg/ Europaweg

In dit tweede deel van deze brief ga ik in op een aantal vragen die zijn gesteld over de werkzaamheden op de Schipholweg/ Europaweg, de omleidingsroute voor fietsers en geef ik graag de laatste informatie over de planning van de werkzaamheden.

Vraag 1.

Is het College bereid om, in afwachting van definitieve besluitvorming rond de Spaarnepassage, te wachten met het kappen van de Platanen aan de Schalkwijkerstraat?

Het Definitief Ontwerp en de aanbesteding voor de maatregelen Schipholweg/ Europaweg en Schalkwijkerstraat is op 19 juli 2005 in B&W genomen. Dit stuk is samengevoegd met de financiële voortgangsrapportage Zuidtangent en in september 2005 zowel in de commissie SB als in de raad behandeld.

Onderdeel van het project is de reconstructie van ongeveer 150 meter van de Schalkwijkerstraat, vanaf de kruising met de Schipholweg tot de Slachthuisstraat. Er wordt een busbaan voor het openbaar vervoer in de richting 'stad-uit' aangelegd, zodat de bus sneller kan doorstromen. Momenteel ondervindt de bus veel hinder van het verkeer dat opgesteld staat voor het kruispunt. Dit is belangrijk voor de punctualiteit van de Zuidtangent richting Amsterdam Bijlmer, aangezien Haarlem aan het begin van de lijn ligt.

De reconstructie van de Schalkwijkerstraat kan worden uitgevoerd ongeacht de discussie over de Spaarnepassage. Ten eerste zal het nog een flinke tijd duren voordat de oplossing voor de Spaarnepassage is uitgewerkt en gerealiseerd. Ten tweede is in het coalitieakkoord voorkeur uitgesproken voor de oplossingsrichting met een brug in plaats van een tunnel. Bij een brug kan het huidige plan tot uitvoering worden gebracht.

Vraag 2.

Is het college bereid, indien zij gevolg wil geven aan het continueren van de uitvoeringswerkzaamheden, om de bomen niet te kappen, maar deze hier weg te halen en op een later moment weer te herplanten aan de Schalkwijkerstraat?

Ten behoeve van de reconstructie van de Schalkwijkerstraat moeten 9 platanen worden gekapt. De kap vindt plaats op het moment dat de werkzaamheden dat noodzakelijk maken. De kap stond gepland voor na de zomer. De werkzaamheden



vorderen echter gestaag en sneller dan eerder gepland. Dit betekent dat de bomen ook eerder gekapt moeten worden. De planning is om dat begin juli 2006 te doen.

In het kader van de werkzaamheden wordt voor elke gekapte boom een boom terug gepland. In dit geval zal de terugplant echter voor een deel plaatsvinden elders binnen het projectgebied, namelijk op de Europaweg. Op de Schalkwijkerstraat worden in het voorjaar van 2007 drie bomen teruggeplaatst. Het aantal bomen dat wordt teruggeplaatst is minder dan voorheen omdat de ruimte tussen de bebouwing en de Spaarne-oever daarvoor te beperkt is.

Het – bij de toelichting op de vraag - aangehaalde voorbeeld van een succesvolle herplanting van platanen elders is lastig te vergelijken met de situatie op de Schalkwijkerstraat. De mogelijkheid tot herplant dient te worden gezien vanuit de specifiek lokale situatie. In een eerder stadium is een onderzoek verricht door een boomexpert naar de mogelijkheid om de platanen te verplanten.

Uit het onderzoek blijkt dat de platanen een zeer kleine kluit hebben omdat de wortels van deze bomen niet groeien onder asfalt en fietspad-verharding. Bij verplaatsing van bomen met een dergelijke kleine kluit is de kans dat ze dood gaan heel groot. Bovendien moet voor het verplaatsen een periode van 1 a 2 jaar worden gerekend, waarbij om de boom een sleuf wordt gegraven om de wortelloop aan te passen. Dit is op de Schalkwijkerstraat niet mogelijk vanwege de bestaande verharding en het verkeer.

Bij het terugplanten van nieuwe / jonge worden in het algemeen bomen met een diameter van 18/20 cm. geplant. Om op enigerlei wijze compensatie te bieden voor het terugplanten van minder bomen, worden in de Schalkwijkerstraat bomen geplant van een diameter van 35/40 cm.

Omleidingroutes fietsers

Het Zuidtangent project op de Schipholweg/ Europaweg is een grote reconstructie op een van de hoofdtoegangswegen van Haarlem. Het faseringsplan is zodanig opgesteld dat de overlast voor autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers zo min mogelijk is, terwijl de aannemer in staat wordt gesteld het werk vlot en veilig uit te voeren. De eerste fase van de werkzaamheden op de Schipholweg/ Europaweg startte in maart 2006 en is binnenkort afgelopen (begin juli 2006).

Het bestaande voetpad langs de zuidzijde Schipholweg is tijdens de werkzaamheden open gebleven. Er is een omleidingsroute ingesteld voor het fietsverkeer omdat er voor de fietsers onvoldoende ruimte was voor een veilige doorgang. De fietsers dienden twee keer extra over te steken. De vertraging voor fietsers op de omleidingsroute is vrij groot, zeker als dat vergeleken wordt ten opzichte van het nemen van het voetpad. Deze afweging is door de gemeente onderschat.

In het weekend van 8 juli 2006 gaat de tweede fase van de werkzaamheden in. Het fietspad langs de zuidkant van de Schipholweg wordt heropend. Er wordt over de Schipholweg en Europaweg een tijdelijke oversteek gecreëerd voor de fietsers en voetgangers, waarbij fietsers moeten afstappen. Dit in verband met de veiligheid en



beschikbare ruimte op het werkterrein. Deze situatie zal ongeveer 4 maanden duren.

Afsluiting Schalkwijkerstraat

De derde fase van de werkzaamheden is de reconstructie van de Schalkwijkerstraat (van de Schipholweg tot de Graafschapstraat). Het eerste deel van de Schalkwijkerstraat zal voor een korte periode (circa 10 dagen) volledig worden afgesloten voor alle verkeer, uitgezonderd voetgangers. De woningen en bedrijven blijven bereikbaar. Voor de fietsers worden omleidingroutes ingesteld. Deze reconstructie staat half juli 2006 gepland en de betrokkenen en belanghebbenden worden, voor zover dat nog niet is gebeurd, op de hoogte gesteld.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maarten Divendal'.

Maarten Divendal