



# Collegebesluit

**Onderwerp: Verkeersmaatregelen Oudeweg, definitief ontwerp**  
**BBV nr: 2015/94629**

## 1. Inleiding

Om de Amsterdamsevaart te kunnen afwaarderen, zoals is vastgesteld in de Gebiedsvisie Oostradiaal, en de daardoor ontstane extra verkeersdruk op de Oudeweg te kunnen verwerken, dient de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Oudeweg te worden verbeterd. In het kader hiervan is al een beveiligde oversteek en een fietsstraat ter hoogte van de Sportheldenbuurt aangelegd. De volgende stap is het nemen van maatregelen die leiden tot een betere verkeersafwikkeling op de rest van de Oudeweg. In de vergadering van 2 december 2014 heeft het college het voorlopig ontwerp (VO) voor de Oudeweg vrijgegeven voor de inspraak. Het VO is op 15 januari 2015 in de raadscommissie beheer besproken. De inspraakperiode is eind januari 2015 beëindigd. De zienswijzen van de insprekers zijn beoordeeld, zie bijlage 1, en waar mogelijk verwerkt tot een definitief ontwerp (DO), zie bijlage 2. Het vaststellen van het DO is een collegebevoegdheid.

Op 19 juli 2012 en op 24 april 2014 heeft de raad met de raadsbesluiten 2012/170989 en 2014/ 68487 al krediet beschikbaar gesteld om verkeersmaatregelen op de Oudeweg te kunnen nemen.

## 2. Besluitpunten college

Het college van B&W besluit:

1. De notitie met de beoordeling van de ingediende zienswijzen vast te stellen.
2. Het definitief ontwerp met verkeersmaatregelen op de Oudeweg vast te stellen.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties. Het benodigde krediet is eerder al beschikbaar gesteld.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit door het toesturen van de notitie met de beoordeling van de zienswijzen.
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

## 3. Beoogd resultaat

Met het aanpassen van kruispunten en fietspaden, en het plaatsen van verkeerslichten op het kruispunt met de Ir. Lelyweg – Jan van Krimpenweg, wordt de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de Oudeweg verbeterd. De bestaande groenstructuur is met de uitwerking naar het DO zo veel mogelijk gehandhaafd en daar waar mogelijk aangevuld; dit met het oog op de stedenbouwkundige gewenste lange lijnen op de Oudeweg en conform het advies van bureau OKRA. De fietspaden worden grotendeels voor twee richtingen geschikt gemaakt en van een rode asfaltverharding voorzien.

Na oplevering van de verkeersmaatregelen op de Oudeweg kan de afwaardering van de Amsterdamsevaart worden gerealiseerd.

## 4. Argumenten

### 4.1 Verbeterde verkeersafwikkeling

Door de ingebruikname van de Fly-over en het afwaarderen van de Amsterdamsevaart (stad inwaarts) is het aanzienlijk drukker geworden op de Oudeweg. Dit leidt tot filevorming en soms onveilige situaties op de Oudeweg. In de spitsperioden is vooral het invoegen vanaf de zijwegen lastig. Door de Amsterdamsevaart verder af te waarderen (ook staduit) zal de situatie nijpender worden.

Als maatregel worden verkeerslichten geplaatst op de kruising met de Ir. Lelyweg/Jan van Krimpenweg waardoor het verkeer vanaf deze zijwegen gereguleerd kan invoegen. De onderbrekingen of hiaten die ontstaan op de Oudeweg door het nieuwe verkeerslicht zorgen ervoor dat ook het invoegen op de twee aanliggende kruispunten zonder verkeerslichten verbetert. Op de kruisingen van de Oudeweg met de Minckelersweg, Ir. Lelyweg en Nijverheidsweg worden waar mogelijk opstelstroken voor afslaand verkeer aangelegd, waardoor het doorgaand verkeer minder wordt belemmerd.

#### *4.2 Verbeterde verkeersveiligheid*

In de huidige situatie kan het vooral in de spitsperioden zo druk zijn dat invoegen vanaf de zijwegen moeilijk is. Het verkeer vanaf de zijwegen benut de kleine hiaten of neemt gewoon voorrang, waardoor onveilige situaties ontstaan. Voor het langzaam verkeer geldt hetzelfde. Zoals in argument 4.1 beschreven kan na de genomen maatregelen het verkeer van de zijwegen veiliger invoegen. De fietspaden aan beide zijden van de Oudeweg weg worden volledig in twee richtingen aangelegd. Het noodzakelijk oversteken van fietsers wordt hiermee voorkomen.

#### *4.3 Verbeterde bereikbaarheid*

Door het verlengen en/of aanbrengen van linksaf- en rechtsafopstelstroken bij de kruisingen verbetert de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Oudeweg en in de rest van de Waarderpolder. Bovendien verbetert hierdoor de doorstroming van het doorgaande verkeer.

#### *4.4 Ruimtelijke Kwaliteit*

Het voorliggende ontwerp is qua groenstructuur verbeterd ten opzichte van het voorlopige ontwerp. Als grondslag hiervoor heeft OKRA landschapsarchitecten een groenplan opgesteld. De gewenste lange lijnen uit de nota ruimtelijke kwaliteit worden visueel gerealiseerd door een aanvulling op de bestaande laanbeplanting.

De huidige laanbeplanting wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Het verruimen van de kruisingvlaktes en extra opstelstroken maar ook de vele kabels en leidingen gaan onvermijdelijk ten koste van bomen. Ze worden echter allemaal gecompenseerd.

#### *4.5 Amsterdamsevaart en Gebiedsvisie Oostradiaal*

Maatregelen op de Oudeweg maken een afwaardering van de Amsterdamsevaart en daarmee een begin van de uitvoering van de Gebiedsvisie Oostradiaal mogelijk. Hierdoor ontstaan op termijn potenties op het gebied van woningbouw, groeninrichting, water en een verbeterd leefklimaat. Het college komt bovendien tegemoet aan de wens tot verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de Oude Amsterdamsebuurt.

#### *4.6 Participatie en inspraak*

Voorafgaand aan het VO is geparticipeerd met de Industriekring Haarlem (IKH), de Fietsersbond, de verkeerspolitie, de Sportheldenbuurt, de wijkraad Scheepmakersdijk, bedrijven aan de Oudeweg, nutsbedrijven en de adviescommissie ruimtelijke kwaliteit (ARK). Iedereen heeft tijdens de inspraakperiode gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen. Ieders inbreng is waar mogelijk verwerkt in het definitief ontwerp. Dit DO is nog eens apart besproken met de ARK, IKH, Bomenwachters en Fietsersbond. Zie hiervoor de beschrijvingen onder hoofdstuk 5. De notitie met de beoordeling van de ingediende zienswijzen (geanonimiseerd) is opgenomen in bijlage 1.

#### *4.7 Krediet beschikbaar gesteld*

Op 19 juli 2012 heeft de gemeenteraad een stappenplan vastgesteld voor het nemen van maatregelen op de Oudeweg, dat op ca. € 3 miljoen werd geraamd. Om te kunnen beginnen met de uitvoering van het stappenplan is € 1.040.700,00 beschikbaar gesteld (rb 2012/170989). Hiervoor is een intensieve participatie gestart, is de oversteek bij de Sportheldenbuurt beveiligd, is een fietsstraat aangelegd en zijn aanvullende maatregelen getroffen. Op 24 april 2014 is het (restant) krediet van € 2.000.000,00 vrijgegeven (rb 2014/ 68487), onder andere

om de maatregelen op de Oudeweg te kunnen voorbereiden en realiseren. Dit wordt gedekt uit Investeringsplan, post WZ.08 en is voor de te verrichten werkzaamheden taakstellend.

#### *4.8 Kosten beheer en onderhoud neutraal*

De meerkosten voor de verkeerslichten, opstelstroken, fietspaden en groen op de Oudeweg worden gecompenseerd door de minderkosten op de Amsterdamsevaart als gevolg van de afwaardering, die direct aansluitend zal plaatsvinden. Beheer en onderhoud blijven daarmee kostenneutraal. Voorafgaand aan de oplevering wordt een gedetailleerde berekening gemaakt met het oog op de areaaluitwisseling tussen de verschillende beheer&onderhouds-domeinen (asfalt i.p.v. elementenverharding, groen i.p.v. asfalt enz.).

#### *4.9 Afbreken Oudeweg 20*

Op de kruisingen worden extra opstelstroken aangelegd, vooral bij de kruising met de Jan van Krimpenweg en Ir. Lelyweg waar ook verkeerslichten worden geplaatst. Om het ontwerp ruimtelijk mogelijk te maken wordt het pandje Oudeweg 20 gesloopt. Het pand is ca. 15 jaar geleden met het oog op een toekomstige reconstructie van de Oudeweg en de ontwikkelingsmogelijkheden op het aanliggend perceel door de gemeente vanuit het programmabudget Waarderpolder aangekocht.

### **5. Risico's en kanttekeningen**

#### *5.1 Bomen*

Bij het ontwerp is het zoveel mogelijk behouden van de bestaande bomen een uitgangspunt geweest. Het noodzakelijk extra ruimtebeslag bij de kruispunten gaat ter plaatse echter onvermijdelijk ten koste van bomen. Verplanten en herplanten van bomen is meestal niet mogelijk binnen het profiel van de Oudeweg vanwege de veelheid aan kabels en leidingen. Van de ruim 250 bomen in het plangebied moeten 50 bomen worden gekapt en worden er 38 bomen langs de Oudeweg teruggeplaatst. De resterende bomen worden teruggeplaatst in de Waarderpolder bij de Schoterbrug. De Bomenwachters wijzen op de kapitaalvernietiging per boom maar hebben ook begrip voor de onvermijdelijke situatie.

#### *5.2 Fietspaden*

De Fietsersbond is voorstander van in twee richtingen bereden fietspaden, uitgevoerd in rood asfalt. Dit is zo in het DO opgenomen. Volgens de richtlijnen dient een dergelijk fietspad (minimaal) 3,50 m te zijn. Dit zou echter ten koste gaan van vele bomen, daarom wordt op veel plaatsen afgeweken van de richtlijn. Dit is in goed overleg bepaald met de Fietsersbond. Om een extra rechtsafopstelstrook bij de kruising met de Waarderweg mogelijk te maken, dienen de fietsers over 200 meter gebruik te maken van de ventweg bij Joh. Enschede. De Fietsersbond en Joh. Enschedé hebben hier geen bezwaar tegen. Wel wil de Fietsersbond dat de ventweg wordt ingericht als fietsstraat. Vanwege de zeer lage intensiteiten (fiets en auto), de specifieke bedrijfsvoering van Joh. Enschedé en de hoge extra kosten wordt niet aan deze wens voldaan. Met het oog op de veiligheid stelt de Fietsersbond 50 km drempels op de Oudeweg en verhoogd aangelegde fietspaden bij de zijwegen voor. Dit voorstel wordt vanwege het vele vrachtverkeer in de Waarderpolder niet overgenomen.

#### *5.3 Kabels en leidingen*

In overleg met nuts- en telecombedrijven worden kabels en leidingen nabij de kruispunten indien mogelijk verlegd. Waar mogelijk vindt onderhoud aan de kabels en leidingen plaats, aansluitend aan de gemeentelijke werkzaamheden. Vanwege de veelheid aan kabels en leidingen en de zeer beperkte beschikbare ruimte, blijven of komen kabels en leidingen onder het asfalt terecht. Dit is voor de nutsbedrijven een minder gewenste situatie.

#### *5.4 Amsterdamsevaart*

De Amsterdamsevaart wordt tijdens de werkzaamheden aan de Oudeweg, vanaf de bouwvak 2015 tot begin 2016 (afhankelijk van de definitieve planning van de aannemer), tijdelijk weer

opgewaarderd, zodat er een omleidingsroute voor het doorgaande verkeer op de Oudeweg beschikbaar komt. Het opwaarderen houdt in dat de plantenbakken worden verwijderd en dat de situatie van voor 2012 op de Amsterdamsevaart wordt hersteld. Na de oplevering van de verkeersmaatregelen op de Oudeweg kunnen de werkzaamheden voor het afwaarderen van de Amsterdamsevaart in beide richtingen van start gaan. Bij de planvorming wordt er vanuit gegaan dat de werkzaamheden op elkaar kunnen aansluiten als dat vanuit bereikbaarheids-oogpunt ook mogelijk is. Mogelijke afhankelijkheden hierin kunnen de voorbereidingstijd van de Amsterdamsevaart, de werkzaamheden aan de Velsertunnel en het onderhoud aan de Buitenrustbruggen zijn.

#### *5.5 Ruimtelijke kwaliteit*

In de nota Ruimtelijke Kwaliteit wordt gewezen op het belang van continuïteit in dwars- en lengteprofiel (lange lijnen). Het beoogde eindbeeld en ambitieniveau van de Oudeweg volgens deze nota is in overleg met onder andere de stadsbouwmeester bepaald en in 2013 besproken met de ARK. Om dit eindbeeld te kunnen realiseren moet het volledige profiel inclusief alle kabels en leidingen opnieuw worden aangelegd. Ook alle bomen zullen een nieuwe plek moeten krijgen. Voorbereidingstijd, uitvoeringstijd en kosten maken dit op korte termijn niet haalbaar. Verkeersmaatregelen zijn echter nu nodig. Om die reden is het voorliggende ontwerp tot stand gekomen waarbij de bestaande bomenrijen zoveel mogelijk worden gehandhaafd. Wel wordt geanticipeerd op het beoogde eindbeeld en het daarmee niet onmogelijk gemaakt.

De commissie spreekt van een verbetering ten opzichte van het voorlopige ontwerp maar geeft het college toch in ernstige overweging (eventueel wat verder in de tijd) vast te houden aan het oorspronkelijke ambitieniveau om de Oudeweg te transformeren tot een parkachtige stadsavenue als onderdeel van de groenstructuur van zowel de Bolwerken als Oostpoort en tot een belangrijke verbindende verkeersweg als representatieve entree naar de stad.

## **6. Uitvoering**

Na het collegebesluit:

- ontvangen de insprekers de notitie met de reactie op hun zienswijzen (bijlage 1);
- wordt de aanbestedingsprocedure gestart;
- worden de benodigde vergunningen aangevraagd en het verkeersbesluit opgesteld;
- wordt na vergunningverlening na de bouwvak 2015 gestart met de werkzaamheden;
- wordt eind 2015, volgens de huidige planning en uitgaande van de afgelopen zachte winters, de rijbaan van de Oudeweg weer in gebruik genomen;
- en is de oplevering van het totale project eind 1<sup>e</sup> kwartaal 2016 gepland.

## **7. Bijlagen**

- Bijlage 1: Notitie met de boordeling op de ingediende zienswijzen.
- Bijlage 2: Definitief ontwerp met verkeersmaatregelen op de Oudeweg.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester