

# Informatienota

<b>Onderwerp</b> Amerikaweg kruispunten schetsontwerp	
Nummer	2018/274782
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Boo, A. de
Telefoonnummer	023-5113841
Email	adeboo@haarlem.nl
Kernboodschap	In de huidige situatie ontstaat er congestie voor het autoverkeer op de kruispunten Amerikaweg/Schipholweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan. In de regionale bereikbaarheidsvisie is dit één van de meest acute knelpunten. Met de voorgenomen verruiming verbetert de doorstroming.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter kennisname naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	- Afdoening Motie 19.1 Entree Oost - Betere doorstroming Schalkwijk ( <a href="#">2016/8987</a> ) in commissie Beheer d.d. 7 december 2017.
Besluit College d.d. 26 juni 2018	1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast.  de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span>

## 1. Inleiding

In opdracht van het bestuur van de Gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is een verkenning uitgevoerd van de aanpak kruispunten Schipholweg en Amerikaweg om de doorstroming te verbeteren. Dit is een van de maatregelen uit de regionale bereikbaarheidsvisie in het ‘Aanpakken meest acute knelpunten op toekomstige ringstructuur’. De resultaten van de verkenning is op 7 december 2016 ter informatie aangeboden aan de colleges en raden van Zandvoort, Heemstede, Bloemendaal en Haarlem.

Op basis van deze verkenning is gebleken dat voor het kruispunt Amerikaweg-Schipholweg de maaiveldvariant het meest effectief is voor de verkeersdoorstroming, met de minste impact op de ruimte en tegen de laagste kosten.

De maaiveldvariant is door de gemeente uitgewerkt tot een schetsontwerp met een scopebepaling.



## 2. Kernboodschap

In de huidige situatie ontstaat er congestie voor het autoverkeer op de kruispunten Amerikaweg/Schipholweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan. In de regionale bereikbaarheidsvisie is dit één van de meest acute knelpunten. Met de voorgenomen verruiming verbetert de doorstroming.

## 3. Consequenties

*De aanpassing is suboptimaal ten opzichte van de Tunnel onder het Spaarne*

In de Structuurvisie Openbare Ruimte is voor deze route op termijn een tunnel onder het Spaarne en verder de optimale variant. Dit project is ten opzichte van dat model een suboptimale variant om voor de middellange termijn de congestie van het autoverkeer op de kruispunten Amerikaweg/Schipholweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan te verminderen en daarmee de doorstroming te verbeteren. De realisatie van de tunnel is echter niet op korte of

middellange termijn voorzien; het college wenst op korte termijn dit knelpunt voor de bereikbaarheid wel aan te pakken, daarom worden nu deze maatregelen voorgesteld.

Met dit ontwerp worden ook verbeteringen in de fietsstructuur en verkeersveiligheid gerealiseerd, blijft de prioriteit voor het openbaar vervoer behouden en kunnen de ruimtelijke plannen in Schalkwijk tot 2030 worden gerealiseerd. De wens vanuit de regionale bereikbaarheidsvisie om een Kennemertunnel te realiseren voor de langere termijn blijft bestaan. De ambitie om de hoofdbomenstructuur op de Amerikaweg te verbeteren en de oversteekbaarheid van de kruising voor langzaam verkeer te verbeteren zijn niet te combineren in het ontwerp. Voor dit laatste wordt aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van een ongelijkvloerse langzaamverkeers ontsluiting bij de kruising Schipholweg-Amerikaweg.

#### *Een nieuwe fietsbrug vanuit de Boerhaavelaan is nodig*

De bestaande Wilsonbrug wordt op dit moment gebruikt om zowel het autoverkeer (drie rijstroken) als het langzaam verkeer (twee vrijliggende fietspaden en twee voetpaden) af te wikkelen.

Het schetsontwerp voorziet in vier rijstroken waarover het autoverkeer wordt afgewikkeld over de Wilsonbrug. Daardoor is er op de huidige Wilsonsbrug fysiek geen ruimte voor fietsers en voetgangers en wordt in het schetsontwerp een aparte, nieuwe langzaamverkeer brug voor fietsers en voetgangers ontworpen.

#### *Het project draagt niet bij aan het terugdringen van Hittestress*

Door meer asfalt zal de hittestress rondom de kruispunten toenemen. Met name omdat er bushaltes zijn rondom het kruispunt is dit een ongewenst effect. Dit project draagt niet bij aan de ambities die we hebben op het gebied van een klimaat adaptieve stad.

- er gaat minimaal 250 m<sup>2</sup> groen verloren. In de directe omgeving is vooralsnog geen ruimte voor compensatie;
- om het project te realiseren dienen een behoorlijk aantal bomen te worden gekapt. Binnen het projectgebied kunnen deze niet vervangen worden.

Omdat de groencompensatie niet binnen het plangebied plaats kan vinden, wordt gezocht naar versteende gebieden waar deze groencompensatie wel kan worden uitgevoerd. Ook zal gekeken worden of een faseerde uitvoering mogelijk is waarbij niet in één keer alle bomen gekapt hoeven te worden.

#### *Boerhaavelaan wordt mee ontworpen maar nog niet uitgevoerd*

Vanuit de oorspronkelijk scope worden alleen de kruispunten Amerikaweg/ Schipholweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan gereconstrueerd waarbij beide kruispunten worden aangesloten op het bestaande wegprofiel. Voor het oostelijk deel van de Boerhaavelaan leidt dit tot een dilemma, met name vanwege de aansluiting op het voet- en fietspad dat nu gelegen is aan de noordzijde van de Boerhaavelaan.

Er is een variantenonderzoek uitgevoerd naar een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde en de zuidzijde. Beide ontwerpvarianten zijn met elkaar vergeleken (zie bijlage)

Op basis van een vergelijking tussen beide varianten kan worden geconcludeerd dat een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde de minste impact heeft op de omgeving: de Boerhaavelaan kan grotendeels op dezelfde locatie blijven liggen. Er wordt dan ook voorgesteld om aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan (tussen Amerikaweg en Krekelpad) een nieuw tweerichtingen fietspad aan te leggen en het fietspad aan de noordzijde te laten vervallen.

Vanuit technisch oogpunt is er nog geen aanleiding om groot onderhoud uit te voeren aan rijbaan van de Boerhaavelaan. Maar vanwege de functionele wijzigingen (aanleg van een nieuw tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan) wordt de realisatie van het oostelijk deel van de Boerhaavelaan wél meegenomen binnen de scope van het project. Omdat op het westelijke deel van de Boerhaavelaan nog een aantal onzekerheden zijn (ontwikkelingen ziekenhuis) wordt de uitvoering van dit deel opgeschort.

*Oversteekbaarheid Schipholweg voldoet aan eisen, maar is niet optimaal*

Op 21 december 2017 is de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) in de gemeenteraad behandeld. Tijdens deze behandeling is amendement 20.3 aangenomen:

*Sleutelprojectenlijst 2*

*De Haarlemse Gemeenteraad in vergadering bijeen op 21 december 2017, sprekend over Structuurvisie openbare ruimte, draagt het College op als toegevoegd punt op de lijst Sleutelprojecten op te nemen ongelijkvloerse kruising Amerikaweg-Prins Bernhardlaan-Schipholweg voor fietsers en/of auto's en of o.v.*

In de beantwoording is opgenomen dat dit amendement wordt meegenomen in het sleutelproject Prins Bernhardlaan. In het kader van dit project is een verkeerssimulatie uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling van langzaam verkeer in een gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant.

Door de gemeente is voor het kruispunt Schipholweg/Amerikaweg/Prins Bernhardlaan onderzocht of het ontwerp en de regeling voor het autoverkeer en langzaam verkeer efficiënter kan worden ingericht door het langzaam verkeer ongelijkvloers af te wikkelen. Uit de simulaties komt naar voren dat de oostelijke tak van het kruispunt (Haarlem ingaand) het verkeer met moeite kan verwerken. Dit is met name het gevolg van de voetgangersoversteek aan die zijde van het kruispunt. Dit vergt nog nadere detaillering, waarbij mogelijke oplossingen het toepassen van een extra geleider (en verschuiven van de twee rijstroken) of het concentreren van de voetgangersoversteken aan de west- en zuidzijde van het kruispunt zijn.

In algemene zin kan worden aangegeven dat de cyclustijden en wacht-/verliestijden in de maaiveldregeling op zich passend zijn binnen de gangbare ontwerpuitgangspunten voor verkeersregelinstanties en bijvoorbeeld wachttijd acceptatie. Hierin wordt voor de cyclustijd veelal uitgegaan van een streefwaarde van 90 seconden (indien sprake is van hoofdfietsroutes) en 120 seconden voor de overige kruispunten. De berekende cyclustijden vallen hierbinnen.

Uit het onderzoek blijkt dat door het langzaam verkeer ongelijkvloers te laten kruisen, de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer verbetert:

- De cyclustijd van de verkeersregeling kan met 3 en 6 seconden omlaag in respectievelijk de (maatgevende) ochtendspits en avondspits;
- De verliestijden voor de auto nemen af met tot 35,5 seconden. Dit is met name het gevolg van een efficiëntere kruispuntindeling (en wegvallen van een aantal deelconflicten binnen de totale regeling);
- Voor het langzaam verkeer vervallen de verlies-/wachtijden (bijna 1 minuut in de maaiveldvariant).

Een ongelijkvloerse oplossing voor het langzaam verkeer heeft - zowel voor- als nadelen; een efficiënte verkeersafwikkeling in de zin van geen wachttijden voor het langzaam verkeer, een betere toekomstbestendigheid door de lagere kruispuntbelastingen in negatief opzicht de ruimtelijke inpasbaarheid (het extra ruimtebeslag), de te overbruggen hoogteverschillen en de extra financiële consequenties.

#### *Financiën*

Bij de “Stuurgroep van de Gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland” is een subsidie-aanvraag gedaan voor een bedrag van € 150.000 voor de voorbereiding. Deze subsidie is op 1 december 2017 toegekend. Voor de uitvoeringsfase wordt ook een subsidie-aanvraag gedaan bij deze Stuurgroep.

In het InvesteringsProgramma (IP GOB 70) van de gemeente is een bedrag van € 5 miljoen opgenomen voor de realisatiefase.

#### *Stakeholders*

Bij het onderzoek naar de aanpak van de kruispunten Schipholweg en Amerikaweg om de doorstroming te verbeteren in opdracht van het bestuur van de Gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland zijn, naast de betrokken gemeenten in de regio, ook de wijkraden in de Haarlemse stadsdelen Oost en Schalkwijk en de provincie Noord-Holland betrokken.

Het huidige schetsontwerp is reeds besproken met de Fietsersbond.

### **4. Participatie**

Voor het project wordt een participatie- en inspraakplan (PIP) opgesteld.

In algemene zin geldt dat de kaders van de SOR leidend zijn en het kader van de opgave is gericht om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren door het huidige knelpunt aan te passen.

De kaders waarbinnen geparticipeerd kan worden zijn redelijk beperkt. Doel van het project is immers om een acuut doorstromingsknelpunt op te lossen. Wel wordt nadrukkelijk getracht om de kaders van de SOR mee te nemen in het participatieproces.

### **5. Vervolg**

Na behandeling van deze informatienota wordt gestart met een uitvoerig participatietraject. In de participatiefase wordt het schetsontwerp besproken met een brede groep van zowel interne als externe stakeholders. De reacties uit de participatieronde zullen worden verwerkt in het VO, dat na besluitvorming in de tweede helft van 2018 vrij wordt gegeven voor inspraak.

### **6. Bijlagen**

1. Memo fietspad Boerhaavelaan (Antea Group, projectnr. 0413188.14 d.d. 9 mei 2018).