



Haarlem

Gemeente Haarlem

Jan Nieuwenburg

Wethouder van Ruimtelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting, en Verkeers- en Vervoersbeleid

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Ontwikkeling

Datum 27 oktober 2009  
Ons kenmerk 2009/204936  
Contactpersoon J. Stork  
Doorkiesnummer 023 511 3367  
E-mail j.stork@haarlem.nl  
Onderwerp stand van zaken verkeerscirculatieplan Schalkwijk  
(naar aanleiding van amendement nr 6/2 d.d. 11 juni 2009)

Geachte leden van de commissie Ontwikkeling,

In uw vergadering van 11 juni jl. heeft u een amendement aangenomen inhoudende een verzoek op een totaalvisie op de Schalkwijkse verkeersstructuur. Aanleiding was uw zorg over de verkeersafwikkeling als gevolg van de ontwikkelingsmogelijkheden die de Gebiedsvisie Schalkwijk Midden biedt. U gaf aan belang te hechten aan een goed verkeerscirculatieplan in relatie tot de verdichtingsopgave.

In het amendement gaf u aan het verkeerscirculatieplan Schalkwijk 1 oktober te willen agenderen. De analyse van de knelpunten en oplossingsvarianten neemt wat meer tijd, doch in deze brief geef ik u aan hoe ver wij zijn. Het is van belang daar nu alvast tussentijds over te spreken omdat het bestemmingsplan 023-Haarlem – hoewel niet betrekking hebben op het amendement, wel een van de verdichtingsplannen in Schalkwijk – aan u ter vaststelling wordt voorgelegd.

Eind van het jaar kom ik specifiek op de uitvoering van het amendement terug. Het is ook van belang dan mijn bevindingen voor de totaalvisie met u te delen. Kort erna wil ik namelijk de eerste planologische procedure die op basis van de gebiedsvisie wordt gestart met u bespreken: het ontwerp bestemmingsplan voor Belcanto.

#### Korte terugblik

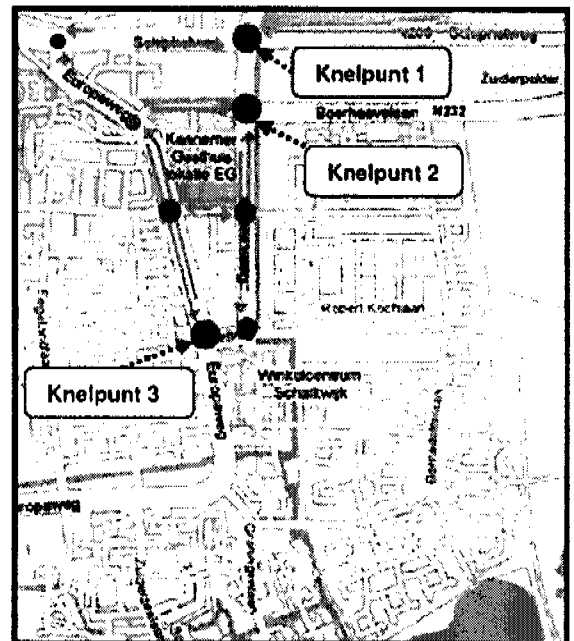
In mijn brief van 9 juni jl. (reg.nr. 2009/108106) ben ik reeds ingegaan op het gestarte onderzoek naar de verkeerscirculatie in relatie tot de Schalkwijkse projecten. Ik resumeer hieronder kort wat ik in die brief heb aangegeven.

- o Op basis van het **HVVP** zijn en worden diverse maatregelen getroffen om de (autonome) groei van het autoverkeer af te remmen: betere fiets en (H)OV infrastructuur, 30km regime, betere verkeersveiligheid en (nieuw) inzet van 'Dynamisch Verkeersmanagement'.



## Haarlem

- Schalkwijk is zeer **goed** ontsloten door (H)OV en voor verbeteringen in het fietsinfrastructuur is veel werk verzet (o.a. conform raadsbesluit 'VPL Schalkwijk voor de fiets').
- Door bewoners te verleiden tot meer gebruik van OV en fiets wil het college de groei van het autoverkeer afvlakken. Doch, enkele **ingrepen** t.b.v. het autoverkeer [op (toekomstige) knelpunten] blijven nodig. Haarlem is immers een stad waarin verdicht wordt en uitgangspunt is dat de bestaande infrastructuur dat opvangt.
- Met een verkeerscirculatieplan voor Schalkwijk wil het college aangeven wat de **capaciteit** van wegvakken is (in autobewegingen per etmaal) en welke groei daarop nog toelaatbaar is zonder belemmering.
- De **huidige** hoofdinfrastructuur van Schalkwijk blijft in tact en uitgangspunt waarover het verkeer zich dient af te wikkelen.
- De capaciteit van de wegen in Schalkwijk is of wordt niet de beperkende factor. Het knelpunt is een drietal **kruispunten**, (zie afbeelding A). Naast de stedelijke kruising Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan betreft het de Schalkwijkse kruisingen Amerikaweg-Boerhaavelaan en Europaweg-Aziëweg. Die drie samen zijn bepalend voor de verwerking en doorstroming.
- De andere kruispunten, aangegeven op het kaartje, kennen **beperkt** problemen doordat rijvorming voor de grote drie kruispunten doorslaat op de kleinere. Indien dus de grote drie knelpunten aangepakt worden, heeft dat gelijk een oplossend effect op de kleinere.
- Het betreft een **spitsprobleem**, overdag en 's avonds is en blijft ook op lange termijn overal in Schalkwijk voldoende doorstroming.
- Zonder ingrepen staan auto's in 2020 langer voor het kruispunt. Dat willen we verhelpen door enkele **kruispuntingrepen**. Gezocht wordt naar diverse oplossingen voor capaciteitsverruiming op de 3 kruispunten die nu het knelpunt vormen.



*Afbeelding A*

*Knelpunt 1: stedelijk kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan*

*Knelpunt 2: Schalkwijkse kruispunt Amerikaweg-Boerhaavelaan*

*Knelpunt 3: Schalkwijkse kruispunt Europaweg-Aziëweg*

Tot zo ver het resumé van mijn vorige brief.



Haarlem

### **Aanpakken kruispunten Schalkwijk**

Met een verkeerscirculatieplan voor Schalkwijk wil ik aangeven welke knelpunten er in welke mate zijn met bijbehorende oplossingsmogelijkheden. Mijn doel is de hierboven aangehaalde kruispunten (en zonodig enkele rijrichtingen van toeleidende wegen naar die kruispunten) binnen Schalkwijk zodanig aan te passen of te verruimen, dat verdichtingen binnen Schalkwijk niet leiden tot ongewenste afname van doorstroming. Met andere woorden, door autonome groei van autoverkeer en toename van autoverkeer als gevolg van extra woningen zal het drukker worden op het gezamenlijk hoofdwegennet, doch de doorstroming wil ik voldoende op peil houden.

### **Regionaal-stedelijke invalsweg Schipholweg**

Eén kruispuntprobleem kan niet eenvoudig gewijzigd worden: Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan. Dat kruispunt (en de doorstroming ervan) is onderdeel van het hele traject Schipholweg. Deze regionale/stedelijke route zal over enige jaren zondermeer om duurzame en robuuste (kruispunt)oplossingen vragen. Voor de bevordering van de doorstroming op het hele traject Schipholweg kom ik daarom ook met plannen bij u. Ik probeer daar de hoofdlijnen van zo veel mogelijk te koppelen aan het Verkeerscirculatieplan voor Schalkwijk.

Eerste ideeën daaromtrent die daadwerkelijk effect zullen sorteren, zijn een ongelijkvloerse (verdiepte) rijbaan stad uit en/of een nieuwe, extra aansluiting tussen Schipholweg en Oude Schipholweg. Beide varianten zijn in het verleden eerder geopperd, doch niet nader uitgewerkt omdat tot op heden de noodzaak onvoldoende groot was. Bovendien vragen deze oplossingen een substantieel grotere financiële dekking dan de kruispuntaanpassingen in Schalkwijk. Daarover is aparte besluitvorming en overleg met provincie nodig, omdat de Schipholweg ten oosten van de Amerikaweg onder provinciaal beheer valt.

De kans bestaat dat maatregelen aan de Schipholweg om de doorstroming rigoures te verbeteren, als direct resultaat ook afname van congestie in de spits op de twee Schalkwijkse kruisingen laat zien (geprognosticeerd tot 2020). Dat zal ook in de studie betrokken worden.

### **Aandeel Schalkwijkverkeer op knelpunt Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan**

Schalkwijk (en de verdichtingen daarbinnen) heeft onmiskenbaar een aandeel op de verkeersdruk op de Schipholweg. Doch de mate waarin is van belang. Is de oorsprong van het knelpunt Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan regionaal, stedelijk of Schalkwijks? In hoeverre de Schipholweg (extra) wordt beïnvloed door verkeersdruk door nieuwe Schalkwijkse projecten blijkt relatief beperkt. Dat is inmiddels onderzocht. Berekend is het aandeel Schalkwijkverkeer - en per te definiëren gebied daarbinnen - op de Schipholweg. Zo is duidelijk te maken (kwantificeren) in hoeverre dit knelpunt kan worden toegeschreven aan de projecten binnen Schalkwijk en in hoeverre het een probleem is op het niveau van de stad/regio. Het volgende blijkt (zie afbeelding B en C).



## Haarlem

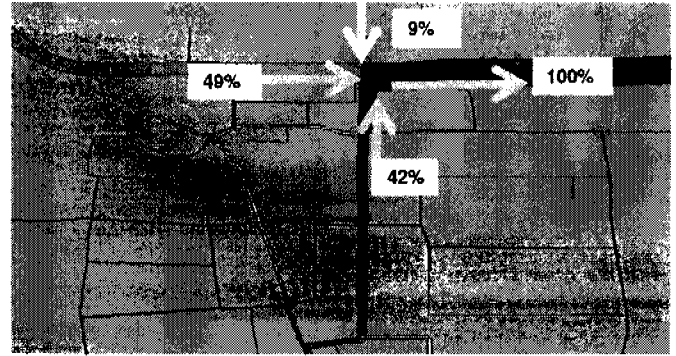
De berekeningen zijn uitgevoerd voor het drukste uur in de ochtend (tussen 8.00 en 9.00 uur) en de avondspits (tussen 17.00 en 18.00 uur). Tijdens deze spitsen is gefocust op de maatgevende richting: in de ochtend de uitgaande verkeersstroom en in de avondspits de verkeersstroom stad in.

De percentages in de afbeeldingen zijn voor de ochtendspits. De avondspits kent nagenoeg dezelfde uitkomsten.

Van de motorvoertuigen die in de ochtendspits de stad uitrijden via de Schipholweg komt in totaal (dus inclusief de projecten) 42% via de Amerikaweg uit Schalkwijk (afbeelding B).

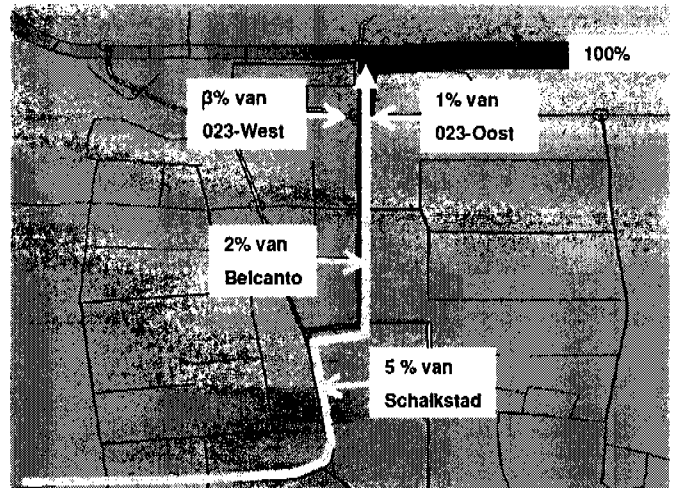
Maar wat is nu het aandeel van de projecten in deze verkeersstroom? Berekend is dat van al het verkeer op de Schipholweg, richting snelweg, de bijdrage vanuit de projecten in Schalkwijk 11% is (afbeelding C).

Voor de goede orde: het overgrote deel van de 11% komt via de Amerikaweg op de Schipholweg, een klein deel via de Europaweg (dit is visueel niet uitgesplitst in afbeelding C).



*Afbeelding B*

Percentage ochtendspits maatgevende richting stad uit (inclusief projecten)



*Afbeelding C*

Aandeel verkeer vanuit projecten op de Schipholweg (ochtendspits maatgevende richting)

### Aandeel 023 op verkeerscirculatie

Tot slot is het van belang stil te staan bij het effect van 023 op met name traject Boerhaavelaan. Het gebied 023-west **inrijden** zal gaan via vier plekken: toerit vanaf Schipholweg, toerit vanaf Amerikaweg en via 2 aansluitingen op het westelijk deel van de Boerhaavelaan. Het gebied 023-west **uitrijden** kan alleen via die 2 aansluitingen op de Boerhaavelaan. Het gebied 023-oost **in- en uitrijden** zal gaan via de aansluiting op het oostelijk deel van de Boerhaavelaan. Het gebied 023-oost kan bovendien **uitgereden** worden via een toerit direct naar Schipholweg nabij de volkstuinten.



## Haarlem

Dat betekent dat de druk via de Boerhaavelaan op kruispunt Amerikaweg-Schipholweg met de hierboven genoemde procenten toeneemt als gevolg van 023 (resp. 3% uit west en 1% uit oost). Het extra verkeersaanbod zal gaan plaatsvinden op het moment dat de eerste bouwblokken gereed komen in de periode 2012 – 2014.

Uit onderstaande reeks ingrepen (eventueel in combinatie) wordt de komende maanden een keus gemaakt (en uitgevoerd) om dit in goede banen te leiden:

- extra rijbaan en linksafstrook Boerhaavelaan richting Amerikaweg (faciliteren van het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg)
- verplichte uitrijrichting vanuit 023 naar Europaweg (en verder naar Schipholweg) (ontlasten van het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg)
- eenrichtingverkeer vanaf Amerikaweg naar Boerhaavelaan (ontlasten van het kruispunt Boerhaavelaan-Amerikaweg)
- ontsluiting helft van het parkeerterrein van KG via Kennedylaan (ontlasten van Boerhaavelaan)
- geen mogelijkheid meer verkeer vanaf Europaweg naar Boerhaavelaan (ontlasten van Boerhaavelaan).

Omdat een of meer van die ingrepen effect kunnen hebben op de projecten Belcanto en Schalkstad zal de oplossingskeuze altijd in samenhang met de ontwikkel- en verkeersmogelijkheden van die twee projecten plaatsvinden. Alle ingrepen worden daarom middels berekeningen en waar nodig 'micro simulaties' geanalyseerd op hun effect.

### **Verkeerscirculatieplan eind van het jaar**

Zoals ik in mijn inleiding al aangaf, kom ik aan het eind van het jaar specifiek op de uitvoering van het amendement terug. Dan zal ik het onderzoeksrapport en mijn bevindingen aan u voorleggen. Voorafgaand daaraan zal ik contact leggen met de werkgroep verkeer en vervoer Schalkwijk. Daarin zitten de 4 wijkraden en de fietsersbond vertegenwoordigd. 18 mei jl. is daar al een ambtelijk toelichting gegeven. De werkgroep heeft toen positief gereageerd dat het onderzoek naar de verkeerscirculatie wordt gedaan en heeft aangeboden mee te denken over oplossingen.

Met vriendelijke groet

Jan Nieuwenburg