

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Peter Tobben
Telefoon 5114928
E-mail: ptobben@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. VV2006/581
Te kopiëren: ontwerpnotitie
B & W-vergadering van 25 juli 2006

Onderwerp

Voorlopig Ontwerp Oostweg, vrijgeven voor inspraak

Bestuurlijke context

De Oostweg is een nieuwe verbinding tussen de Schoterbrug en de Camera Obscuraweg in de Waarderpolder. Enerzijds kan hierdoor het in Haarlem-Noord ongewenst doorgaande verkeer langs de rand van de stad worden afgewikkeld, anderzijds wordt hiermee de bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Waarderpolder duurzaam verbeterd.

De Oostweg vormt onderdeel van een doorgaand tracé tussen de N208 en N200, samen met de eind vorig jaar aanbestede Schoterbrug en de nieuwe Fly-over die qua uitvoering conform het Coalitieakkoord wordt getemporiseerd. De (on)mogelijkheden van de Vondelweg hierbij worden, binnen de kaders van het besluit luchtkwaliteit, samen met de provincie Noord-Holland in het kader van de op te stellen regionale bereikbaarheidsvisie nader bekeken.

Voor de Oostweg is een voorlopig ontwerp opgesteld en goedgekeurd door de relevante gemeentelijke afdelingen, incl. de brandweer, en de provincie Noord-Holland. Het sleutelbegrip bij het duurzaam bereikbaar maken en houden van de Waarderpolder is het optimaliseren van de doorstroming op de Oostweg. In het ontwerp is dit vertaald in het terugbrengen van het grote aantal kruispunten, het inpassen van ventwegen en het toepassen van middenbermen. Uitgangspunt is een 50 km/uur-regime. Het ontwerp is voorgelegd aan de Industriekring Haarlem en diverse andere grotere bedrijven. Op de duurzame verbetering van de bereikbaarheid wordt positief gereageerd. De mogelijke bezwaren richten zich op de onvermijdelijke omrijdbewegingen op perceelniveau.

Met deze nota wordt het voorlopig ontwerp van de Oostweg vrijgegeven voor de inspraak zodat de ontwerpfase begin 2007 kan worden afgerond en zoveel mogelijk in gelijke pas wordt gebleven met de planning van de aanliggende Schoterbrug.

Na het vrijgeven wordt een advertentie geplaatst in de Stadskrant, waar de terinzagelegging van het ontwerp gedurende 6 weken en een inspraak/inloopmiddag begin september 2006 wordt aangekondigd. In deze periode kan eenieder zijn of haar zienswijze kenbaar maken. In verband met de vakanties wordt inspraak circa 2 weken verlengd tot en met 1 oktober 2006.

De inspraakreacties worden daarna verwerkt in een nota en samen met het definitief ontwerp en een kredietaanvraag ter besluitvorming voorgelegd, waarmee de ontwerpfase wordt afgerond. De eerste helft van 2007 wordt met het besteksgereed maken en het aanbesteden de voorbereidingsfase doorlopen. Daarna kan worden gestart met de uitvoering om uiterlijk begin 2009 de Oostweg te kunnen opleveren.

De Oostweg heeft een beleidsmatige basis in het HVVP en het Structuurplan. De Oostweg levert met het optimaliseren van de bereikbaarheid van de Waarderpolder een bijdrage aan het Coalitieakkoord 2006-2010. Met de raadsbesluiten VV/2004/1137 d.d. 08-09-2004 en VV/2005/1425 d.d. 21-12-2005 is de projectopdracht geaccordeerd en is krediet verleend voor de initiatief-, definitief- en ontwerpfase.

Om de raad te informeren over de voortgang van het project, wordt dit collegebesluit ter kennisname naar de commissie Beheer gestuurd.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het vrijgeven van het voorlopig ontwerp (tek. V3219VO) voor de inspraak.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
4. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter kennisname.

Aanleg
Oostweg
Waarderpolder

Ontwerpnnotitie



Haarlem

juli 2006
notitie bij tek.nr. V3219-VO

Inhoudopgave

1	WAAROM DE OOSTWEG?	3
1.1	INLEIDING	3
1.2	PROBLEEMSTELLING	4
1.3	DOELSTELLING	4
2	INVENTARISATIE	5
3	VERKEER	7
3.1	UITGANGSPUNTEN	7
3.2	OPLOSSINGSPRINCIPES	8
4	STEDENBOUW	10
4.1	ALGEMENE RANDVOORWAARDE EN ONTWERPRICHTLIJNEN	10
4.2	RUIMTELIJKE EENHEDEN	10
5	VOORLOPIG ONTWERP OOSTWEG	14

1 Waarom de Oostweg?

1.1 Inleiding

In grote lijnen kunnen twee aanleidingen voor de Oostweg worden genoemd:

1. Haarlems verkeer- en vervoersplan (HVVP)
2. Ontwikkelingen Waarderpolder

Ad 1. Een uitgangspunt in het HVVP is het weren van ‘oneigenlijk’ doorgaand verkeer uit de woonwijken. Het wijkvreemd verkeer moet langs de rand van de stad worden afgewikkeld. Voor Haarlem-Noord betekent dit dat er naast de Westelijke Randweg een oostelijk alternatief zou moeten komen voor al het verkeer dat zich nu via de Rijksstraatweg en met name de Spaarndamseweg richting Waarder- en Prinsenbrug afwikkeld. Met de aanleg van de Schoterbrug wordt het doorgaand verkeer van de woonwijken afgeleid richting de Waarderpolder en dient hier een volwaardig vervolg te krijgen in de vorm van de Oostweg.

Ad 2. Haarlem en vooral de Waarderpolder hebben een sterke regiofunctie. Voor de verdere ontwikkeling¹ en het kunnen blijven vervullen van deze regiofunctie, is een goede bereikbaarheid essentieel. Om deze te verbeteren en voor de langere termijn te garanderen, worden in de Waarderpolder meerdere grote infrastructuurprojecten gefaseerd gerealiseerd.



Aan de noordkant van de Waarderpolder wordt de Schoterbrug aangelegd, aan de zuidkant is de huidige toegang tot het bedrijventerrein via het Keggeviaduct onlangs aanzienlijk verbeterd en zal nog verder worden uitgebreid met een nieuwe fly-over. De Oostweg vormt de verbinding tussen de nieuwe brug enerzijds en de verbeterde zuidelijke toegang anderzijds.

De Oostweg is een ruim 2 kilometer lang tracé dwars door de Waarderpolder dat bestaat uit twee wegvakken. Het eerste wegvak wordt gevormd door een gereconstrueerde Waarderweg en het tweede wegvak door een verdubbeling van het oostelijke deel van de Oudeweg.

De Oostweg geeft meerwaarde aan de investeringen in de verbeterde toegangen aan de noord- en zuidkant van de Waarderpolder. Het zorgt voor een verbeterde doorstroming van al het verkeer, zowel het doorgaande lokaal en regionaal verkeer als het bestemmingsverkeer. Met de Schoterbrug en de nieuw ontstane route via de Oostweg wordt Haarlem Noord en met name de Spaarndamseweg ontlast van het zogenaamd ‘wijkvreemde’ verkeer. Binnen de regio zal de Oostweg samen met de aansluitende projecten voor een verbetering zorgen van zowel de externe bereikbaarheid vanaf de A208 en vanaf de A200 als de interne bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Waarderpolder.



¹ Het project Herstructurering Waarderpolder en het programma Spoorzone zullen voor extra werkgelegenheid zorgen in de Waarderpolder. Met name door deze ontwikkelingen kan het aantal arbeidsplaatsen toenemen van circa 13.000 plaatsen nu naar zo'n 16.000 op korte termijn en mogelijk zelfs tot 25.000 op de zeer lange termijn.

1.2 Probleemstelling

Door de gewenste groei van het aantal arbeidsplaatsen in de Waarderpolder en de aanleg van de Schoterbrug, waarmee een verkeersstroom wordt verlegd van de Spaarndamseweg naar de Waarderpolder, neemt de verkeersdruk toe op de Waarderweg en Oudeweg-Oost (samen Oostweg genoemd). Op dit wegtracé bevinden zich in de huidige situatie bijna 20 kruispunten en vele directe perceelontsluitingen op de rijbaan. Het huidige gebruik en de vormgeving passen niet bij de toekomstige verkeersfunctie van dit wegtracé.

1.3 Doelstelling

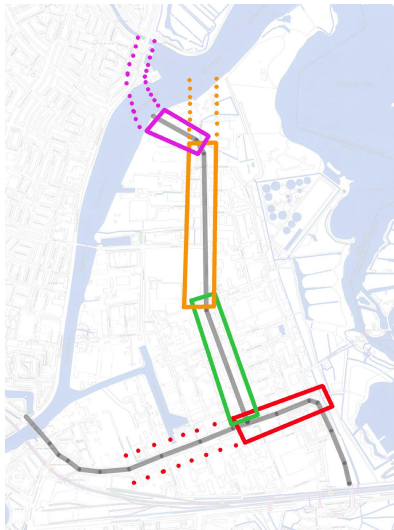
Het reconstrueren van het huidige tracé tot Oostweg zodat, met het oog op de ontwikkelingen in de Waarderpolder, een vlotte doorstroming kan worden gerealiseerd en het bedrijventerrein met name in de spitsperioden duurzaam bereikbaar blijft.

2 Inventarisatie

ruimtelijke eenheden

Er zijn vier verschillende ruimtelijke eenheden te onderscheiden, van zuid naar noord:

1. De Oudeweg (van kruising Hofmanweg tot kruising Waarderweg)
2. Het Werkmanplantsoen (van kruising Oudeweg tot kruising Mollerusweg)
3. a en b. Waarderweg Noord (van kruising Mollerusweg tot aan Industrieweg en vanaf Industrieweg tot het Spaarne)
4. Aansluiting Brug (vanaf afbuiging van Waarderweg naar de brug)



verschijningsvorm van de weg

Het wegvak Oudeweg is momenteel 2x1 rijstrook met tussenstrook en uitvoegstroken. Over een gedeelte loopt aan de noordelijke zijde een ventweg. Aan beide zijden ligt een vrijliggend fietspad. Langs de rijbaan staan aan beide zijden 2 rijen bomen in een groene berm.

Het zuidelijke wegvak van de Waarderweg tot de Mollerusweg loopt langs het Werkmanplantsoen, een groen parkachtige strook van ongeveer 40 meter breed. De weg is ook hier 2x1 rijstrook met uitvoegstroken. Aan beide zijden ligt een vrijliggend fietspad en voetpad. Aan beide zijden van de weg staan Platanen, aan de plantsoenzijde in een groene berm.

Het wegvak vanaf de Mollerusweg tot aan de Industrieweg is 2x1 rijstrook met geasfalteerde tussenstrook. Aan beide zijden ligt een fietspad. Aan de oostkant ligt een ventweg. De weg wordt begeleid door drie rijen bomen. Twee aan de westzijde en één aan de oostzijde tussen fietspad en rijbaan.

Het wegvak vanaf de Industrieweg naar het noorden is 2x1 rijstrook met brede geasfalteerde tussenstrook, waarin de linksaf-uitvoegstroken zijn ingepast. Aan beide zijden ligt een fietspad. Aan de westzijde van de weg ligt een groenstrook. De weg wordt begeleid door twee rijen bomen, tussen fietspaden en rijbaan.

verschijningsvorm van de bedrijven

Langs alle beschreven wegvakken liggen bedrijven gesitueerd. De hoogte ervan verschilt tussen de 6 en 20 meter (Pharmachemie). Overwegend is de hoogte ongeveer 10 meter. Langs het Werkmanplantsoen staan de bedrijfsgebouwen aan beide zijden van het plantsoen in een rooilijn. Vanaf de Mollerusweg naar het noorden staan de gebouwen aan de oostzijde allemaal binnen een vaste rooilijn. De grootte van de gebouwen met hun buitenruimte neemt vanaf het Werkmanplantsoen naar de Industrieweg toe, en daarna naar het noorden weer af. Grootste bedrijf langs de Waarderweg is MSD, dat zich uitstrekt vanaf de Lucasweg tot de Industrieweg (ongeveer 550 meter). Het is daarmee het grootste bedrijf in de Waarderpolder.

ontsluiting van de bedrijven

Sommige bedrijven zijn vanaf de Oudeweg of Waarderweg via een ventweg te bereiken. De meeste bedrijven aan de westzijde van het Werkmanplantsoen zijn met hun expeditie en hoofdentree direct op de Waarderweg aangesloten. MSD heeft tegenover de Mollerusweg een eigen afslag/entree. Ten noorden van de Industrieweg worden de meeste bedrijven vanaf de zijwegen bevoorrad. Sommige hoofdentree's bevinden zich wel aan de Waarderweg.

Alle bedrijven aan de Oudeweg worden of via zijwegen of via ventwegen ontsloten.

parkeergelegenheid

Langs de Oudeweg en Waarderweg zijn diverse parkeergelegenheden. Sommigen daarvan zijn openbaar, sommigen behoren bij een bedrijf. De bedrijfsparkeerterreinen zijn vrijwel nergens direct op de Waarderweg aangesloten, maar via een ventweg of zijweg bereikbaar. Langs de Waarderweg ter hoogte van het Werkmanplantsoen, echter, zijn openbare langsparkerplekken.

3 Verkeer

3.1 Uitgangspunten

Zoals in het HVVP is aangegeven, krijgt de Oostweg de functie van een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg type A (GOW-A). Dit betekent dat de weg is bestemd voor doorgaand verkeer en voor verkeer dat de stad in- en uitgaat. De weg maakt deel uit van de hoofdstructuur van de stad en kan tevens een functie vervullen binnen het regionale verkeersnetwerk.

De Oostweg heeft een dubbele verkeerskundige doelstelling.

1. Een vlotte doorstroming van al het verkeer.
 2. Een goede bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Waarderpolder.
- Daarnaast vormen duurzaamheid en allure de belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerp en de inrichting van de Oostweg. Uitstraling en allure van de Oostweg worden in hoofdstuk 4 behandeld.

Over het algemeen kan de **verkeersdoorstroming** worden bevorderd door toepassing van de volgende ontwerpuitgangspunten:

- voldoende brede rijstroken
- geen snelheidsremmende maatregelen
- beperkt aantal kruispunten
- beperkt aantal verkeersregelinstallaties
- groene golf
- minimaal aantal directe perceelaansluitingen (uitritten)
- vrijliggende fietspaden
- goede bewegwijzering

De **bereikbaarheid** van een gebied kan over het algemeen worden verbeterd indien wordt voldaan aan:

- goede toegankelijkheid (logisch en direct)
- voldoende aansluitingen c.q. afritten
- goede fietsverbindingen
- goede bewegwijzering

Voor een **duurzaam** profiel met toekomstwaarde zijn de volgende verkeerskundige uitgangspunten van belang:

- veilige oversteekpunten/kruispunten
- duidelijke/heldere inrichting dwarsprofiel
- voldoende ruimte reservering voor toekomstige ontwikkelingen

Voorop staat dat een goede doorstroming essentieel is om de Waarderpolder goed bereikbaar te kunnen houden, met name in de spitsperiodes.

Alle ontwerpuitgangspunten in de bovenstaande opsomming voor doorstroming, bereikbaarheid en duurzaamheid sluiten naadloos op elkaar aan. Alleen het aantal aansluitingen of kruispunten met het oog op de doorstroming en bereikbaarheid vraagt om een nadere toelichting en nuancering.

Een goede doorstroming zorgt voor een betere bereikbaarheid van de gehele Waarderpolder en van de gebiedsdelen binnen de Waarderpolder. Om zowel de doorstroming als de bereikbaarheid te kunnen garanderen moet het aantal aansluitingen op de hoofdroute worden beperkt. Het rigoureuze schrappen van te veel aansluitingen en uitritten tast echter de bereikbaarheid op perceelniveau aan. Er moet hier naar een optimum worden gezocht.

In de overwegingen dient rekening te worden gehouden met de volgende mechanismen:

- Te veel kruispunten zal met name in de spitsperiodes de doorstroming belemmeren door afremmend en optrekkend verkeer als gevolg van in- en uitvoegend verkeer. Hierdoor kan de bereikbaarheid van delen van de Waarderpolder onder druk komen te staan.

- Bij veel bestemmingsverkeer en te weinig kruispunten neemt de druk op de overgebleven kruispunten toe met negatieve gevolgen voor cyclustijd en doorstroming. Daarbij ontstaat meer kans op zoekverkeer, kerend verkeer et cetera met negatieve gevolgen voor de doorstroming.

Een vlotte doorstroming vraagt mogelijk om een hogere snelheid dan het 50 km/u regime van een GOW-A binnen de bebouwde kom. Dit staat echter op gespannen voet met de verkeersveiligheid, enerzijds omdat er sprake is van een de duidelijke binnenstedelijke situatie en anderzijds omdat de Oostweg geen 'singel of randweg' is maar dwars door een bedrijventerrein loopt. Er blijven relaties bestaan tussen beide zijden van de Oostweg met bijbehorende oversteekbewegingen door voetgangers en fietsers. Een te hoge snelheid zal per definitie voor veel verkeersonveilige situaties zorgen.

Om een optimaal ontwerp tot stand te kunnen brengen worden in de volgende paragraaf oplossingsprincipes aangedragen die samen met de uitgangspunten als basis dienen voor de verdere uitwerking.

3.2 Oplossingsprincipes

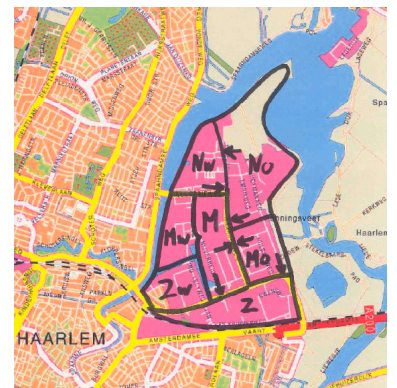
gebiedsindeling

Om een vlotte doorstroming te kunnen garanderen, dient het aantal kruispunten te worden beperkt. Bij te weinig aansluiting kan de bereikbaarheid op perceelniveau in het geding komen. Onlogische routes en omrijdbewegingen moeten worden voorkomen.

Om aan beide doelstellingen tegemoet te komen, is gekozen voor het indelen van de Waarderpolder in een aantal grote gebieden. Deze gebieden moeten minimaal twee volwaardige kruispunten op het hoofdwegennet hebben zodat bij blokkering van één van beide toegangen de bereikbaarheid van het gebied toch gewaarborgd blijft. Op deze manier kan voor de Waarderpolder op een verantwoorde wijze het aantal noodzakelijke aansluitingen op de Oostweg worden bepaald.

De ontsluiting van voor de Oostweg relevante gebieden binnen de Waarderpolder:

- ◆ gebied Zuid (Z) : ten zuiden van Oudeweg
→ niet relevant voor de Oostweg
- ◆ gebied Zuidwest (Zw) : tussen Industriehaven, Oudeweg en Spaarne
→ niet relevant voor de Oostweg
- ◆ gebied Middenoost (Mo) : tussen Lucasweg, Oudeweg en Waarderweg
– Ontsluiting 1: krspt Hofmanweg – Oudeweg
– Ontsluiting 2: krspt Lucasweg - Waarderweg
- ◆ gebied Midden (M) : tussen Waarderweg, Oudeweg, Industriehaven, Heringaweg en Industrieweg
– Ontsluiting 1: krspt Tillyweg – Waarderweg
– Ontsluiting 2: krspt Nijverheidsweg – Oudeweg
- ◆ gebied Middenwest (Mw) : tussen Industriehaven, Heringaweg, Industrieweg en Spaarne
→ niet relevant voor de Oostweg
- ◆ gebied Noordoost (No) : tussen Lucasweg, Waarderweg en Spaarne/Mooie Nel
– Ontsluiting 1: krspt Mollerusweg (of Lucasweg) – Waarderweg
– Ontsluiting 2: krspt Hofmanweg – Waarderweg (-Kousemakersweg)
- ◆ gebied Noordwest (Nw) : tussen Industrieweg, Waarderweg en Spaarne
– Ontsluiting 1: krspt Kousemakersweg – Waarderweg (-Hofmanweg)
– Ontsluiting 2: krspt Industrieweg – Waarderweg



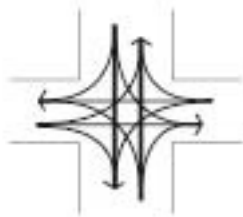
NB: Schoteroog is vooralsnog niet als zelfstandig gebied aangewezen maar toegevoegd aan gebied Noordoost.

kruispunten en aansluitingen

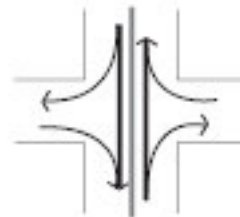
Uitgaande van de hiervoor genoemde gebiedsindeling van de Waarderpolder en het minimale bereikbaarheidsniveau (2 kruispunten per gebied), is het minimum aantal kruispunten voor de Oostweg bepaald.

Alle overige huidige kruispunten dienen te worden afgesloten of te worden teruggebracht tot ondergeschikte aansluitingen uit de voorrang. Dit wordt gerealiseerd door de middenberm over het volledige tracé door te zetten en daarmee beide richtingen van de Oostweg fysiek te scheiden. Belemmering van de doorstroming als gevolg van overstekende en kerende voertuigen is hiermee onmogelijk gemaakt.

Een kruispunt kent vele verkeersbewegingen en conflictpunten met invloed op de doorstroming van het hoofdtracé. Bij een aansluiting, die uit de voorrang wordt gehouden en waarbij de middenberm is doorgetrokken zijn de mogelijke conflictpunten beperkt. Zie daarvoor de onderstaande schematische weergave:



kruising



aansluiting

Uit verkeersberekeningen blijkt dat bij te rigoures weghalen van kruispunten de druk op de resterende kruispunten zeer groot wordt en mede daardoor ook de verkeersdruk op parallelroutes zoals de Hofmanweg te groot wordt. De parallelroutes zijn niet geschikt c.q. ingericht voor zeer grote verkeersstromen.

De aansluitingen tussen de open blijvende kruispunten kunnen in principe allemaal afgesloten worden. Echter, om zoekverkeer, omrijdbewegingen en onnodige extra druk op de resterende kruispunten te beperken kan worden overwogen om een beperkt aantal goed gekozen aansluitingen open te laten.

ventwegen

Met het oog op bevordering van de doorstroming dient bij een gebiedsontsluitingsweg type A het aantal rechtstreekse perceelontsluitingen zoveel mogelijk te worden beperkt. Met name op de Waarderweg ontsluiten momenteel nog veel percelen direct op de rijbaan.

Door het inpassen van ventwegen kunnen directe perceelontsluitingen worden beperkt.

ruimtereservering

Voor een duurzame invulling van het dwarsprofiel alsmede voor de ruimtereservering in het kader van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO, dient niet alleen te worden gekeken naar de korte en middellange termijn, waarvoor het ontwerp van de Oostweg wordt opgesteld, maar ook naar een zogenaamde potentiële eindsituatie op de lange termijn.

Relevant voor de benodigde reservering zijn niet alleen de rechtstanden (mogelijk extra rijstroken) maar ook de omvang van toekomstige kruisingsvlakken (extra en/of langere opstelstroken).

In eerste instantie wordt een Oostweg aangelegd, uitgaande van verkeersprognoses voor de middellange termijn (zie ook 'ruimtebeslag, hoofdstuk 5). Planologisch wordt een potentiële eindsituatie met 2x2 rijstroken niet onmogelijk gemaakt.

4 Stedenbouw

4.1 Algemene randvoorwaarde en ontwerprichtlijnen

- De Waarderweg is de ruimtelijke en functionele ruggegraat van de Waarderpolder. Hij is infrastructureel de centrale doorgaande route, die de verschillende deelgebieden ontsluit. Hij is door zijn breedte ook de belangrijkste openbare ruimte van de Waarderpolder. Deze functie zal de Waarderweg ook in de toekomst moeten behouden.
- De Waarderweg en de Oudeweg vervullen als zodanig een representatieve functie voor de Waarderpolder en heel Haarlem. Om dit representatieve karakter te behouden moet er in de nieuwe situatie, aan weerszijden van de wegen, ruimte gereserveerd worden voor grasbermen met een minimale breedte van 2 meter. Er moet een middenberm worden gerealiseerd van ongeveer 5 meter, waarbinnen uitvoegstroken kunnen worden opgelost, zonder het doorgaande beeld van de weg aan te tasten.
- De Oostweg maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur van Haarlem. Dit betekent dat er langs de Waarderweg en de Oudeweg een boombegeleiding van eerste grootte bomen gewenst is (in de huidige situatie staan er platanen). Om het beeld van een laan te krijgen moeten de bomen in een doorgaande lijn in vaste afstand tot elkaar aan beide zijden van de weg staan. Bij de situering dient ook rekening te worden gehouden met de reservering voor een potentiële eindsituatie (2x2 rijstroken). Om voor de bomen goede groeiplaatsomstandigheden te scheppen is het noodzakelijk zogenaamde boomplantstroken te bestemmen waarin geen kabels en leidingen gelegd mogen worden. Dit heeft tot gevolg dat elders in het profiel een bundeling van kabels en leidingen zal komen. Deze herordening van k&l kan financiële consequenties voor het project hebben.
- De bebouwing langs de Oudeweg en de Waarderweg zal zich functioneel en representatief ontwikkelen. Dat betekent dat de mogelijkheid tot kantoorontwikkeling wordt vergroot, de bouwhoogte mag toenemen en er zal extra gelet worden op het uiterlijk van de gebouwen. Dit heeft consequenties voor de diverse profielen en de parkeerdruk (op te lossen op eigen terrein).

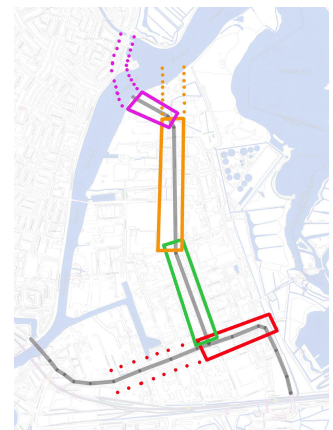
4.2 Ruimtelijke eenheden

De Oostweg doorsnijdt vier verschillende ruimtelijke eenheden. In iedere eenheid gelden andere aanvullende eisen aan profiel van de weg en inrichting van de openbare ruimte:

Profiel 1: Oudeweg (van kruising Hofmanweg tot kruising Waarderweg)

De Oudeweg wordt de nieuwe stadsentree van Haarlem en kenmerkt zich nu door een continu profiel met dubbele boombegeleiding (Iepen) en vrijliggende fietspaden.

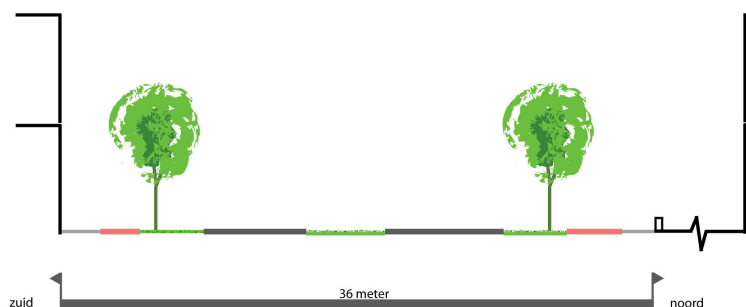
In het toekomstige profiel zal de rijbaan worden verbreed naar 2x2 stroken, met op verschillende plaatsen een ventweg. Aan beide zijden komt een vrijliggend fietspad, waarvan de noordzijde in twee richtingen.



Principeprofiel 1:

Eisen aan de inrichting:

De aansluiting van de Oostweg op de Oudeweg moet zodanig zijn dat de continuïteit en ruimtelijke kwaliteit van het profiel van de Oudeweg zo weinig mogelijk wordt verstoord. Dit houdt in een doorgaande bomenrij en zoveel mogelijk vrije fietspaden.



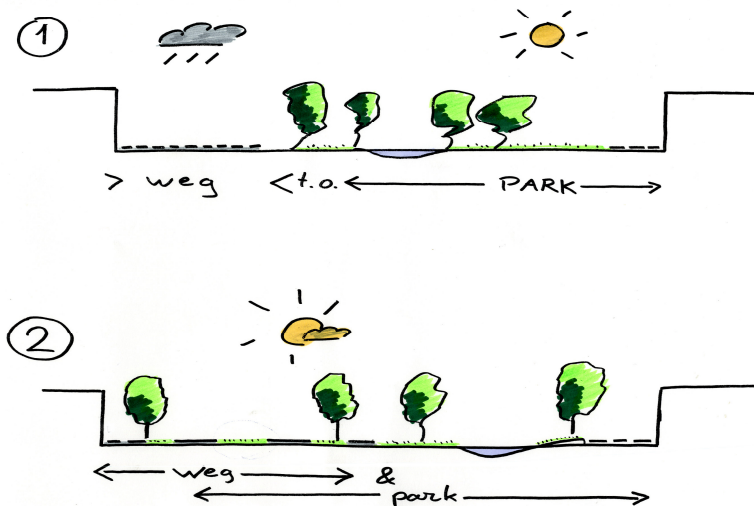
Oostweg: principeprofiel Oudeweg (richting binnenstad)

In het ontwerp nader uit te werken:

- precieze profielen
- ligging van de ventweg
- kabels en leidingen
- plek van de bomen
- breedte van de middenberm

Profiel 2: Werkmanplantsoen (van kruising Oudeweg tot kruising Mollerusweg)

De belangrijkste kwaliteitsdrager van de Waarderweg is (in potentie) het Werkmanplantsoen. Hier verbreedt het profiel zich tot bijna 90 meter en loopt de weg langs een groen park. Bij verbreding van de Waarderweg moet er voor gewaakt worden dat de representativiteit van het Werkmanplantsoen niet afneemt. Sterker gesteld: de aanpassingen aan de Waarderweg kunnen aangegrepen worden om het Werkmanplantsoen een kwaliteitsimpuls te geven. De allure van de Waarderpolder kan hier ook op de passerende automobilisten en fietsers worden overgedragen. Dit kan door de Waarderweg niet 'als vijand' ten opzichte van het park te ontwerpen, maar als integraal onderdeel ervan. De planvorming zal deels gelijk op moeten lopen.

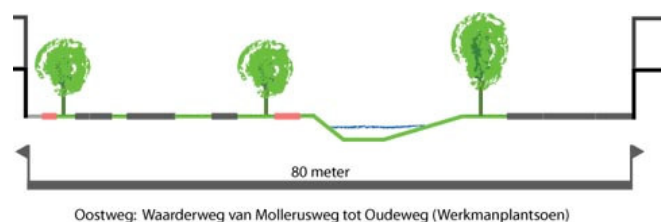


Voor de toekomstige inrichting van het Werkmanplantsoen hebben de volgende zaken prioriteit:

- representativiteit voor bedrijventerrein Waarderpolder
- parkfuncties (zitgelegenheid, pauzeplekken, route, doorsteekbaarheid)
- ecologie en waterhuishouding
- sociale – en verkeerveiligheid
- ontsluiting, parkeren en bevoorrading eventuele toekomstige bedrijven

De weg wordt verbreed naar twee stroken van noord naar zuid en één van zuid naar noord. Verder zal er waar nodig een ventweg worden gerealiseerd. In het Werkmanplantsoen moet genoeg ruimte zijn voor water en parkfunctie.

Principeprofiel 2:



Oostweg: Waarderweg van Mollerusweg tot Oudeweg (Werkmanplantsoen)



Oostweg: Waarderweg van Mollerusweg tot Oudeweg (Werkmanplantsoen)

In het ontwerp nader uit te werken:

Een aantal zaken in het gehele werkmanplantsoen behoeft nader onderzoek:

- dimensionering, noodzaak en plaats van de ventweg
- expeditie-entrees bedrijven
- parkeren
- dimensionering groene begeleiding Oostweg
- inpassing waterpartijen
- locatie van verblijfsplekken met of zonder gebouwde voorziening

Er moet simultaan met de planvorming van de Oostweg een (globale) toekomstvisie voor het Werkmanplantsoen worden opgesteld.

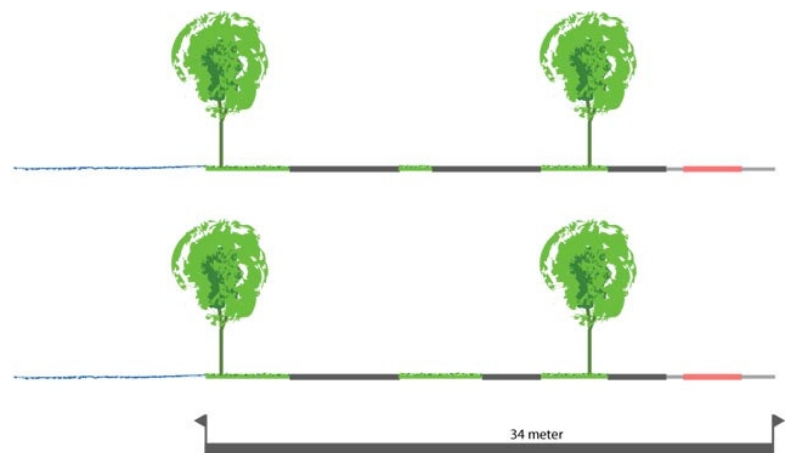
Profiel 3 en 4: Waarderweg Noord (van kruising Mollerusweg tot aan het Spaarne)

Het huidige profiel (één strook heen, één strook terug) is helder en doeltreffend. De ventweg aan de oostzijde is rommelig en voor fietsers onduidelijk.

Toekomstig profiel: Het toekomstig profiel zal bestaan uit één of twee stroken van noord naar zuid en één strook van zuid naar noord. Aan de oostzijde wordt een vrijliggend fietspad voorgesteld en waar nodig een ventweg. Aan de westzijde komt een reservering voor water en/of fietspad. In het stuk tussen Industrierweg en Mollerusweg levert dit echter een ruimteprobleem op, dat in de ontwerpfase nog verder onderzocht moet worden. Het noordelijke deel van de Waarderweg levert geen probleem. De inrichting van de weg zal aansluiten op de profielen van de Oudeweg: een brede middenberm en grasbermen met bomen langs de zijkanten.

Principeprofiel 3 en 4: Industrierweg – Mollerusweg, zie principeprofiel 3.
Industrierweg - Hofmanweg, zie principeprofiel 4.

Principeprofiel 3



Oostweg: Waarderweg van Industrierwetot Mollerusweg

Principeprofiel 4



Oostweg: Waarderweg van Hofmanweg (noord) tot Industrierweg

In het ontwerp nader uit te werken:

- aansluiting op noordelijkste gedeelte, tot aan het Spaarne, hiervoor dient in het project Schoterbrug een aansluitend ontwerp gemaakt te worden
- ruimtelijke inpassing tussen Industrierweg en Mollerusweg (m.n. aan de westzijde)
- mogelijkheid inpassing van watergangen
- mogelijkheid inpassing van ventwegen en fietspad

Aansluiting Brug (vanaf afbuiging van Waarderweg naar de brug)

De aansluiting van de brug op de Waarderweg valt niet onder dit project. Stedebouwkundig is de visie dat bij inrichting ofwel kan worden aangesloten bij de Vondelweg ofwel een eigen inrichting krijgt, conform de uitgangspunten van inrichting Noordkop.

5 Voorlopig Ontwerp Oostweg

allure / uitstraling

De Oostweg is één van de belangrijke entrees van Haarlem en de ruggengraat van de Waarderpolder. Het is dus zowel voor de eerste indruk van Haarlem voor de bezoeker als voor de uitstraling en het imago van de Waarderpolder belangrijk dat de Oostweg een representatieve uitstraling heeft.

Onderstaande punten dragen bij aan de representatieve uitstraling van de Oostweg en zijn in het ontwerp verankerd:

- In de toekomst zal voor de randbebouwing langs de Oostweg worden ingezet op een kwaliteitsimpuls (hierover worden in het bestemmingsplan richtinggevend uitspraken gedaan).
- De Oostweg krijgt over de hele lengte middenbermen en zijbermen (grasbermen). Hierdoor ontstaat een ruim opgezet wegprofiel (zeker op de middellange termijn wanneer de reserveringen voor toekomstige rijbanen als grasberm zijn vormgegeven).
- In het definitief ontwerp is het van belang de materialisatie af te stemmen op het gewenste beeld (vooral de opsluitbanden zijn belangrijk voor een representatieve uitstraling van de weg).
- Langs de hele Oostweg komt een begeleidende boomstructuur aan weerszijden van de weg. De bomen staan over de hele lengte op dezelfde afstand van elkaar en zijn van de 1^e grootte (bijvoorbeeld platanen, eiken of iepen).
- Hoewel de beschikbare breedte sterk fluctueert is voor de Oostweg een zo eenvormig mogelijk profiel nagestreefd (rijbanen, bermen, bomen, fietspaden, trottoirs). Alleen ter plaatse van de ventwegen wijkt het profiel af; er is echter voor gezorgd dat de ventwegen wel allemaal op dezelfde manier zijn vormgegeven.
- Langs de Oostweg worden op termijn waterpartijen gegraven die, indien zorgvuldig ingericht, een positieve bijdrage leveren aan de uitstraling van de Oostweg.

duurzaamheid

Bij de Oostweg is op onderstaande punten aandacht besteed aan de duurzaamheid van het ontwerp.

- Om te zorgen dat er door de jaren heen zo min mogelijk schade ontstaat aan de laanbomen worden kabels en leidingen bij voorkeur zoveel mogelijk in de middenbermen van de Oostweg geprojecteerd (waar geen bomen staan) en moet het leggen van k&l in de zijbermen zoveel mogelijk worden voorkomen. Ter vereenvoudiging van het trekken van de kabels verdient het aanbeveling om onder de kruisvlakken ondergronds voorzieningen te treffen (mantelbuizen) zodat voor het leggen van een nieuwe kabel het kruispunt niet opengeboren hoeft te worden.
- Bij de ruimtelijke inpassing en boombegeleiding van de Oostweg is rekening gehouden met de op lange termijn mogelijk benodigde ruimte voor de wegvakken (2x2 rijstroken). Hierdoor is de representatieve uitstraling van de Oostweg ook in de toekomst gewaarborgd (met overall voldoende brede grasbermen) en worden de bomen op zodanige afstand van de weg geplant dat ze ook bij toekomstige verbreding van de Oostweg kunnen blijven staan.
- Het maken van water langs de Oostweg draagt eveneens bij aan het verwezenlijken van duurzaamheidsprincipes.

ruimtebeslag / reservering

Om enerzijds de maximaal benodigde ruimte reservering voor een potentiële eindsituatie te kunnen bepalen en anderzijds het ontwerp voor de korte/middellange termijn te kunnen vaststellen, zijn modelmatig meerdere prognosejaren (2010/2015/2020) bekeken. De modelgegevens zijn aangeleverd door bureau Goudappel Coffeng. De genoemde jaartallen komen overeen met het verwachte vroegst mogelijke moment van bepaalde ontwikkelingen in de Waarderpolder.

- Verkeerscijfers 2020 corresponderen met een potentiële eindsituatie na 2020 waarbij het aantal arbeidsplaatsen in Waarderpolder is verdubbeld van ca. 13.000 nu naar ca. 25.000.
- Verkeerscijfers 2015 corresponderen met een situatie op middellange termijn met ca. 2/3 van het aantal arbeidsplaatsen in een eindsituatie Waarderpolder (van ca. 13.000 naar ca. 20.000).
- Verkeerscijfers 2010 corresponderen met een situatie op kortere termijn met ca. 1/3 van het aantal arbeidsplaatsen in een eindsituatie Waarderpolder (van ca. 13.000 naar ca. 16.000).

Het maximale ruimtebeslag voor kruisingsvlakken is apart bepaald aan de hand van COCON-berekeningen, waarmee het aantal opstelvakken en de lengte ervan is bepaald. Hierbij is gekeken naar de prognosejaren 2015 en 2020.

In het ontwerp voor de Oostweg wordt ruimte gereserveerd voor een potentiële eindsituatie met 2x2 rijstroken, hoewel dit ook voor 2020 nog niet overal nodig is, en een aantal ruim opgezette kruispunten. De groenvoorzieningen, watervoorzieningen en de ligging en verlegging van kabels en leidingen worden gebaseerd op de betreffende potentiële eindsituatie.

Het (voorlopig) ontwerp voor de Oostweg wordt in eerste instantie aangelegd voor de middellange termijn en is gebaseerd op prognosejaar 2015. Dit ontwerp, dat in 2008 dient te worden aangelegd, sluit naadloos aan op de vastgestelde reservering voor potentiële eindsituatie (na 2020).

Tenslotte is rekening gehouden met de mogelijkheid om een benzinstation te vestigen ter hoogte van de Drukkersweg voor verkeer komende vanaf de Schoterbrug. Overige locaties langs de Oostweg worden, gezien de verkeersdruk, nagenoeg onmogelijk.

dwarsprofielen

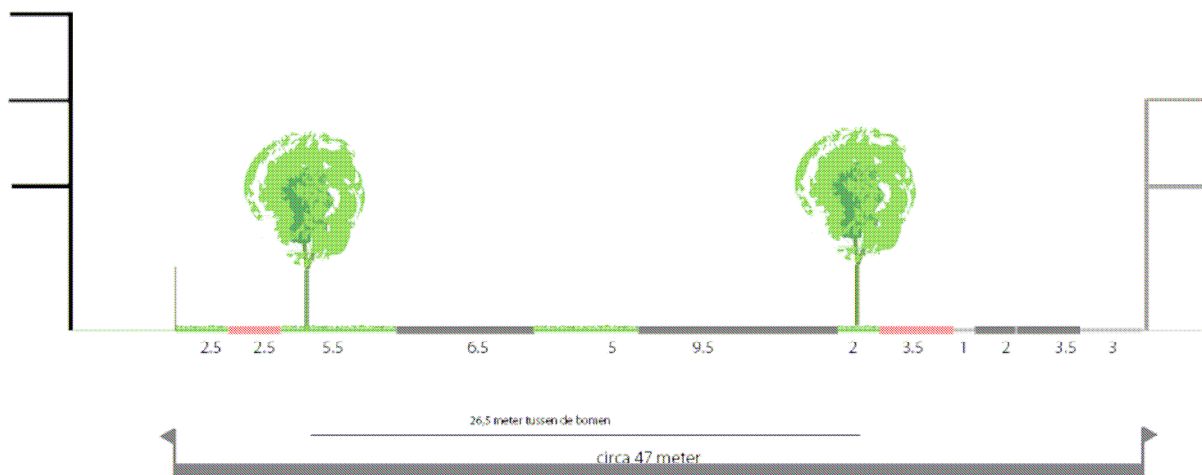
Drie profielen vormen de basis voor het ontwerp:

1. een profiel voor de Oudeweg
2. een profiel voor het Werkmanplantsoen
3. een profiel voor het noordelijke deel van de Waarderweg

In het ontwerp is een eenheid gemaakt tussen groene bermen, bomen en rijstroken om een laan van allure te maken. De bomen vormen twee continue lijnen aan weerszijden van de weg waarbinnen de weg en zijn afslagen zich bewegen. In het midden is altijd plek voor een groene berm, zelfs bij een linksafer. In het profiel is al rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding van de weg naar 2x2 rijstroken.

Profiel 1

Principeprofiel over Oudeweg tussen Hofmanweg en Waarderweg met een ventweg aan de noordzijde.

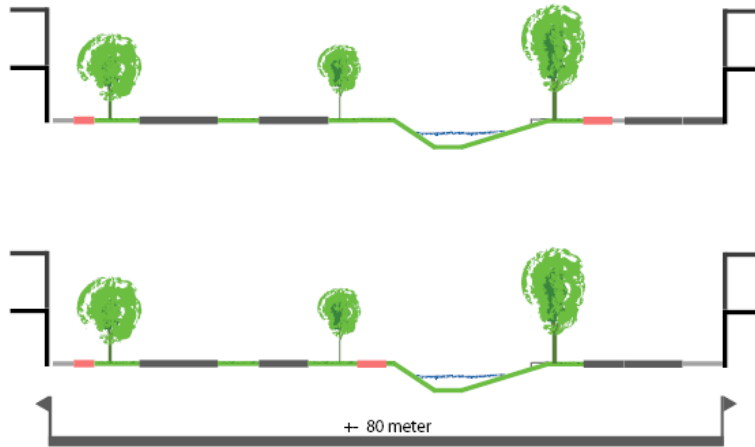


1 : 200 Oudeweg: tussen Hofmanweg en Waarderweg - richting stad

Profiel 2

Gehele profiel over het Werkmanplantsoen:

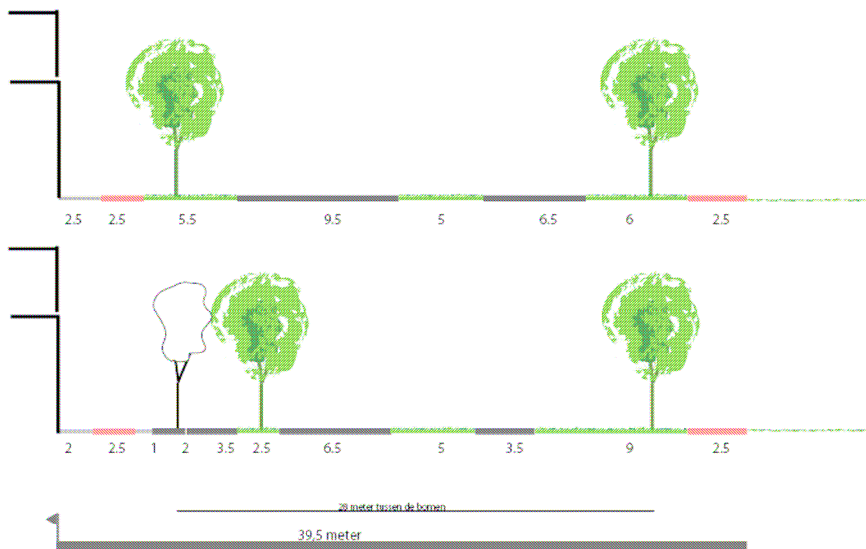
- bovenste profiel ter hoogte van de Mollerusweg (fietspad wijkt voor bestaande bebouwing naar de oostzijde van de waterpartij);
- onderste profiel ter hoogte van Conradweg (weg door het park, fietspad door het groen, ruimte voor waterpartij voorzien);



1 : 500 Oostweg: Waarderweg van Mollerusweg tot Oudeweg (Werkmanplantsoen)

Profiel over de westelijke zijde van het werkmanplantsoen:

- bovenste profiel ten zuiden van de Conradweg (veel rijstroken, aansluiting Oudeweg)
- onderste profiel ten noorden van de Conradweg (ventweg aan westzijde: bomenrij springt tijdelijk wat naar binnen)

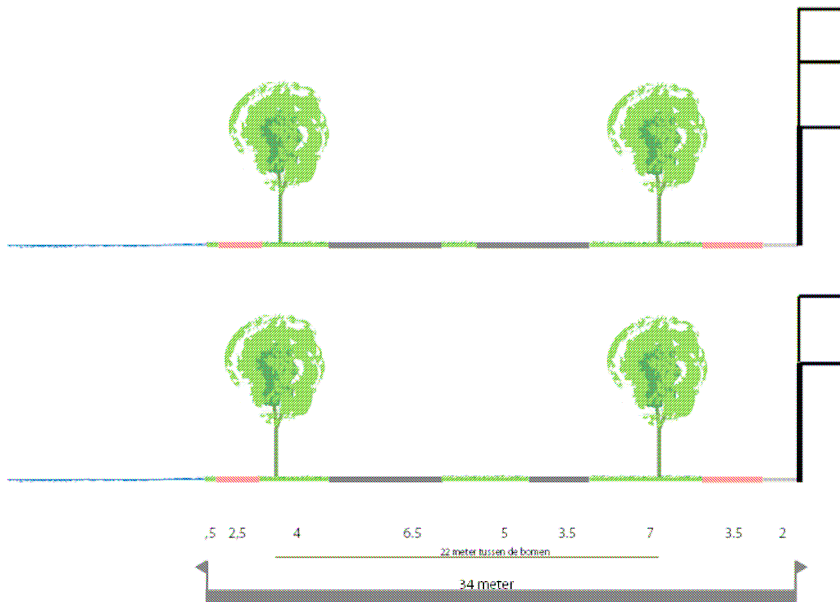


1 : 200 Oostweg: Waarderweg van Mollerusweg tot Oudeweg (Werkmanplantsoen)

Profiel 3a

Profiel over wegvak Mollerusweg - Industrieweg:

- bovenste profiel: toekomstige situatie bij 2x2 rijstroken
- onderste profiel: situatie ontwerp

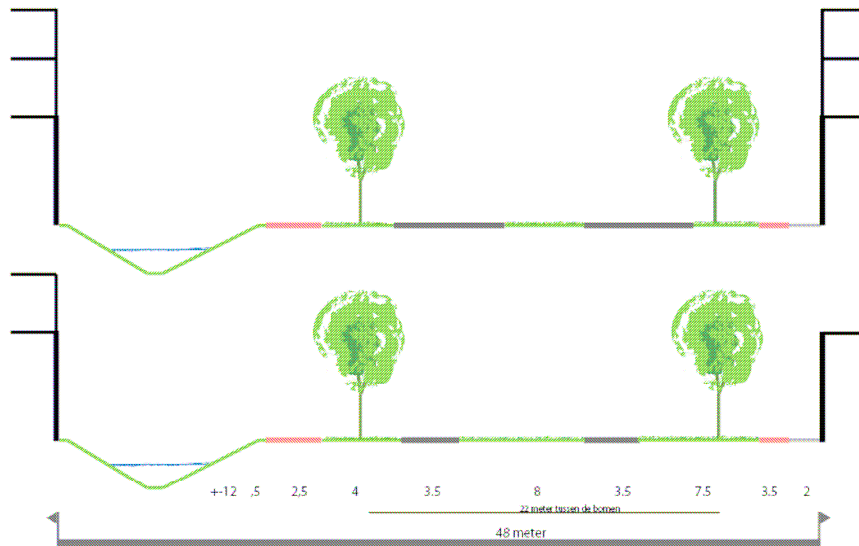


Oostweg: Waarderweg van Industrieweg tot Mollerusweg

Profiel 3b

Profiel over de wegvak ten noorden van de Industrieweg :

- bovenste profiel: toekomstige situatie bij 2x2 rijstroken
- onderste profiel: situatie ontwerp



1 : 200 Oostweg: Waarderweg van Hofmanweg (noord) tot Industrieweg

groenvoorziening

De groene begeleiding van de Oostweg bestaat uit grasbermen en laanbomen.

Zowel tussen de rijrichtingen (middenbermen) als tussen rijbaan en fietspad / ventweg (zijbermen) zijn grasbermen geprojecteerd. Aangezien het aantal afslagen / kruispunten van de Oostweg wordt geminimaliseerd, hebben de bermen een sterk doorgaand karakter. De breedte van de middenberm is circa 5 meter, de zijbermen zijn minimaal circa 3 meter breed.

Langs de Oostweg staan laanbomen in de zijbermen, tussen rijbaan en fietspad. De afstand tussen de bomen aan weerszijden van de weg is gedurende het hele lengteprofiel gelijk, de onderlinge afstand in de rij is 15 meter. Enige uitzondering hierop: ter plaatse van de ventweg staan de bomen iets dichter aan de weg. Boomsoort nader te bepalen.

watervoorziening

Bij het ontwerp van de Oostweg is een ruimtereservering gemaakt voor water. Het is de bedoeling om een zo min mogelijk onderbroken watergang te maken vanaf het Spaarne via de Oostweg naar de havenkom van de Industriehaven. Het water komt ter plaatse van het Werkmanplantsoen aan de oostkant van de Oostweg (hier kan voldaan worden aan de minimale ruimte eisen); ten noorden van de Industrieweg komt het water aan de westkant van de Oostweg (hier is de beschikbare ruimte erg krap); tussen Mollerusweg en Industrieweg ontbreekt het vooralsnog in het profiel aan ruimte.

De waterpartij krijgt een watervoerende functie en een ecologische waarde. Bij de inrichting van de waterpartij moet aandacht worden geschonken aan de vormgeving, zodat het langs de Oostweg gewenste representatieve beeld wordt versterkt.

Ter hoogte van de kruising met de Mollerusweg zal alvast een duiker worden aangelegd om een toekomstige verbinding tussen de waterpartij in het Werkmanplantsoen en een watergang naar de Industrieweg mogelijk te maken. Onder de Industrieweg door komt ook een duiker die dat deel van de watergang met het open water ten westen van de Waarderweg zal kunnen gaan verbinden.

De reservering in het Oostwegprofiel is gebaseerd en afgestemd op de 'Wateropgave Waarderpolder', dat in opdracht van het Hoogheemraadschap Rijnland en de gemeente Haarlem wordt opgesteld.

fietspaden

De Oostweg wordt voorzien van vrijliggende fietspaden. Een 1-richtingsfietspad wordt 2,5 m breed, een 2-richtingen fietspad 3,5 m.

Vanaf de Bohnweg wordt het 2-richtigen fietspad aan de westzijde van de rijbaan (Camera Obscuraweg) doorgezet tot aan de Hofmanweg. Vanaf de Hofmanweg tot de Waarderweg wordt aan de zuidkant van de Oudeweg het fietspad als een 1-richtingsfietspad, zoals in de huidige situatie, doorgezet. Aan de noordzijde wordt het huidige fietspad uitgebreid naar een 2-richtingen fietspad. De fietsoversteek van de Oudeweg vindt in 2 richtingen plaats ten westen van de Waarderweg. Hiermee wordt zowel de afwikkeling van het autoverkeer als het fietsverkeer op dit zwaarbelaste kruispunt Oudeweg-Waarderweg bevorderd.

Tussen de Oudeweg en Industrieweg wordt aan beide zijden een 1-richtingsfietspad geprojecteerd. Op de Schoterbrug wordt aan de zuidkant een 2-richtingenfietspad aangelegd. Dit 2-richtingenfietspad wordt aan de westkant van de rijbaan doorgezet tot aan de Industrieweg. Aan de oostkant van de rijbaan komt een 1-richtingsfietspad. In verband met ruimtegebrek wordt dit fietspad eventueel met de ventweg geïntegreerd.

Omdat er vanaf de Schoterbrug via een trap een verbinding komt met de oever wordt voorgesteld om aan de teen van het noordelijke brugtalud een verbinding met de oever te realiseren.

voetpaden

Daar waar voetgangersrelaties zijn te verwachten, wordt een voetpad aangelegd. Dit is met name ter plaatse van veel aanliggende panden c.q. geprojecteerde ventwegen. Het aantal voetgangers is beperkt. Omdat een duidelijke voetgangersfunctie ten westen de Waarderweg tussen MSD via de Industrieweg richting Schoterbrug ontbreekt, wordt hier geen trottoir aangelegd. De hierdoor beschikbare ruimte wordt met groen of water ingevuld. NB: ten oosten van dit wegvak is wel een trottoir beschikbaar.

openbaar vervoer

Het nieuwe ontwerp voor de Oostweg is relevant voor buslijn 15, die een spitsdienst met een frequentie van een ½ uur heeft in de Waarderpolder. 's-Ochtends van 07.00 – 09.30 uur maakt de bus een rondje 'tegen de wijzers van de klok in' en 's-middags van 14.30 – 18.30 uur 'met de klok mee'. Omdat met het oog op de veiligheid en doorstroming over een groot deel van het tracé een rijbaanscheiding wordt aangebracht, wordt voorgesteld om lijnbus 15 zowel 's-ochtends als 's-avonds een rondje 'met de klok mee' te laten rijden. De bus kan niet meer via de Emrikweg de Waarderweg afrijden, zoals in de huidige situatie, maar dient een afslag eerder via de Bingerweg of een afslag later via de Hofmanweg te nemen. Dit is met de concessieverlener provincie Noord-Holland besproken. De nieuwe inpassing van lijn 15 en de consequenties voor haltes moet nog nader worden onderzocht.

brandweervervoering

Binnen het profiel van de Oostweg en in het Werkmanplantsoen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de benodigde reserveringen voor open water. In het ontwerp van de Oostweg zijn daarom tevens vijf opstelplaatsen (4x10 m) aan het water voor de brandweer opgenomen inclusief een blusriool naar de overzijde van de wegverharding. Omdat de plek van het open water c.q. de watergang nog niet definitief is, zijn de aangegeven locaties van de opstelplekken met blusriool nog indicatief.

viskraam

Bij het vormgeven van het tracé van de Oostweg is rekening gehouden met de huidige locatie van het visrestaurant in het Werkmanplantsoen. Het autoverkeer kan goed worden afgewikkeld binnen de beschikbare profielruimte; het fietspad wordt uitgebogen en komt aan de oostzijde van het restaurant te liggen.

Mocht het voor de bedrijfsvoering van het visrestaurant in de toekomst interessant zijn om op een andere locatie te gaan zitten, dan verdient het aanbeveling het fietspad in westelijke richting te verleggen zodat het profiel langs de hele Oostweg gelijk is.

ventwegen

In de huidige situatie hebben veel percelen een uitrit rechtstreeks op de rijbaan. Hierdoor komt vaak afremmend, stilstaand, kerend, ladend en lossend verkeer op de rijbaan voor. Dit is uiteraard funest voor een goede doorstroming. Bij een concentratie van inritten worden, daar waar mogelijk, ventwegen ingepast of bestaande ventwegen verlengd. Tevens worden middenbermen toegepast om draaiend en kerend verkeer op de rijbaan te voorkomen.

- De bestaande ventweg van de Oudeweg ter hoogte van Joh. Enschedé, die in huidige situatie aansluit op het kruispunt met de Waarderweg, vervalt en wordt gecombineerd met de nieuwe aansluiting ter hoogte van Geldnet.
- De inrit van de bestaande ventweg van de Oudeweg tussen de Waarderweg en Hofmanweg vervalt en wordt verplaatst en gecombineerd met de Hulswitweg.
- Op de Waarderweg tussen de Conradweg en de Tillyweg wordt een nieuwe ventweg aangelegd om alle perceeluitritten (Waarderweg nr. 1 t/m 33) op te vangen.
- De bestaande ventweg van de Waarderweg tegenover de Industrieweg wordt verlengd, zodat alle percelen tussen de Mollerusweg en Bingerweg worden opgevangen.

bewegwijzering

Omdat op het tracé van de Oostweg het huidige grote aantal kruispunten noodzakelijkerwijs is teruggebracht tot twee per deelgebied, is het belang van een goede bewegwijzering toegenomen.

- Op elk (volledig) kruispunt wordt bewegwijzering geplaatst.
- Er worden twee informatiehavens voorgesteld, te weten op de Waarderweg ten noorden van de Hofmanweg en op de Oudeweg/Camera Obscuraweg ten zuiden van de Hofmanweg.

verkeers- en vervoersmanagement

Direct instrumentarium om bedrijven tot vervoersmanagementplannen te bewegen ontbreekt voorsnog. Binnen de Waarderpolder is echter wel het project Zero Friction Mobility geïntroduceerd, waarbij onder andere de mogelijkheid tot alternatieve vervoersvormen wordt aangeboden. Het project is opzet in samenwerkingsverband tussen de gemeente Haarlem, NIGZ, Arbo Unie, Industriekring Haarlem, Kamer van Koophandel, KG Parkmanagement, Verkeersadvies en het Ministerie van EZ. In opdracht van de gemeente Haarlem en de Industriekring Haarlem wordt door het bureau Verkeersadvies tevens een aanvullende studie verricht naar de mogelijkheden voor een Vervoersmanagementplan ten behoeve van de hele Waarderpolder.

Als concreet onderdeel van de Oostweg kan in dit kader worden gewezen op de volgende aspecten:

- Om de doorstroming te verbeteren en te kunnen optimaliseren, worden de verkeersregelininstallaties op het tracé gekoppeld en het eerder genoemde bewegwijzeringsstelsel toegepast.
- Momenteel bedient de spitsdienst lijnbus 15 de Waarderpolder. Ondanks het beperkt aantal aansluitingen op de Oostweg, wordt deze bus zo goed mogelijk ingepast volgens de huidige lijnvoering. Indien gewenst is uitbreiding een mogelijkheid.
- Langs het hele tracé worden vrijliggende fietspaden ingepast. Uitgangspunt is uitvoering in asfalt, met het oog op comfort. Dwars door de Waarderpolder wordt een doorgaand tracé voor fietsers gerealiseerd, waarop het langzaam verkeer zich met name in de spitsperiodes veilig kan verplaatsen. Behalve een volledige vrije fietsroute door het groen (het Blikpad) zijn er in de Waarderpolder verschillende parallelle routes die buiten de spitsperiodes ook een goed alternatief vormen.

rotonde of verkeerslichten

Al in de definitiefase is op basis van verkeersberekeningen gekozen voor de toepassing van verkeerslichten (of verkeersregelininstallaties / VRI) in plaats van rotondes. In deze ontwerpfasen is het kruispunt Waarderweg-Hofmanweg nogmaals specifiek onder de loupe genomen. Ook hier zal geen rotonde worden toegepast.

De voornaamste reden is dat enkelstrooksrotondes niet mogelijk zijn, alleen meerstrooksrotondes. Dit heeft onder andere de volgende nadelige consequenties:

- Waar 2 'afrijstroken' nodig zijn moet het fietsverkeer uit veiligheidsoverwegingen uit de voorrang worden gehaald. Fietsers uit de voorrang binnen de bebouwde kom is geen gemeentelijk beleid.
- Op de Oostweg zal het aandeel vrachtverkeer relatief groot zijn. Hierdoor zal in de praktijk de capaciteit van de meerstrooksrotondes lager uitpakken (omdat vrachtwagencombinaties de gehele rotonde gebruiken c.q. nodig hebben).
- Het relatief grote aandeel vrachtverkeer in combinatie met zichtbaarheid fietsers vormt een extra aandachtspunt.
- De verkeersbelasting op de Oostweg is in de spitsperiodes veel groter dan op de zijwegen. Hierdoor kan de verkeersafwikkeling vanaf de zijwegen in geding komen.

Om de bovenstaande redenen wordt afgezien van rotondes op het Oostwegtracé. Alle resterende volledige kruispunten worden voorzien van verkeerslichten (5 installaties op circa 2 km wegtracé).

kruispunten en aansluitingen

Het toekomstige tracé van de Oostweg heeft in de huidige situatie bijna 20 ongeregelde kruispunten. Door de geleidelijke toename van het verkeer op het tracé van de Oostweg worden met verkeerslichten geregelde kruispunten noodzakelijk om een goede en veilige afwikkeling in de spitsperiodes te kunnen garanderen. Hiervoor dient echter het grote aantal kruispunten aanzienlijk te worden teruggebracht (zie ook hoofdstuk 3). Hieronder volgt de nadere uitwerking zoals opgenomen in het voorlopige ontwerp.

1. Hofmanweg-Oudeweg

De Hofmanweg is cruciaal voor de ontsluiting van het oostelijk deel van de Waarderpolder. Het bestemmingsverkeer wordt z.s.m. van de Oostweg afgeleid, waardoor de doorstroming op het hoofdtracé wordt bevorderd.

Het kruispunt moet worden gehandhaafd en wordt voorzien van een VRI (verkeersregelininstallatie).

2. Hulswitweg-Oudeweg

De enige spitsuurbus (lijn 15) die de Waarderpolder bedient, voegt hier in en uit op de Oudeweg. Het achterliggend gebied kent een hoge bedrijvendichtheid. Het bestemmingsverkeer dient de Oudeweg hier te verlaten om de druk op het kruispunt Oudeweg-Waarderweg (6) te verlichten en de doorstroming te bevorderen.

De aansluiting wordt alleen opgehouden voor inkomend verkeer. De middenberm wordt dichtgezet zodat oversteken en keren onmogelijk is.

3. Oudeweg-inrit ventweg

Deze vervalst en wordt samengevoegd met (2).

4. Oudeweg-uitrit ventweg

De percelen aan Oudeweg mogen niet rechtstreeks aansluiten op de doorgaande Oostweg. Ook de buslijn 15 moet op de Oudeweg kunnen invoegen.

De uitrit van de ventweg wordt opgehouden en de middenberm wordt dichtgezet om oversteken onmogelijk te maken.

5. Oudeweg-Busweg

Als Ikea-bezoekers hier het hoofdtracé verlaten, neemt de druk op kruispunt Oudeweg-Hofmanweg (1) af en wordt de doorstroming bevorderd. Voor Ikea, Geldnet en Joh. Enschede blijft dit een onmisbare aansluiting. Op de Busweg wordt éénrichtingverkeer (richting Ikea) voorgesteld. De aansluiting Busweg blijft open. De middenberm wordt dichtgezet om oversteken onmogelijk te maken.

6. Oudeweg-Waarderweg

Het kruispunt Oudeweg-Waarderweg wordt uitgevoerd als een doorgaande ruime bocht. Het westelijke deel van de Oudeweg wordt een ondergeschikte aansluiting op het nieuwe doorgaand tracé van de Oostweg. Dit betekent dat, conform het voornemen in het Coalitieakkoord, voorlopig wordt afgezien van het verplaatsen van de verkeersentree van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg. Hetzelfde geldt voor de reconstructie van de Oudeweg-West. Dit komt niet overeen met de visies zoals neergelegd in het Structuurplan en het HVVP. Als het HVVP-beleid doorzet, wordt de kruising Waarderweg-Oudeweg t.z.t. weer 'gelijkwaardige' vorm gegeven. In het voorlopig ontwerp wordt rekening gehouden met benodigde reserveringen.

7. Waarderweg-Conradweg

De aansluiting met de Conradweg-oost vervalst. De Conradweg-west blijft open voor het ventwegverkeer (zie 8 + 9) met een noordelijke bestemming om onacceptabele omrijdweg te voorkomen en druk van kruispunt Waarderweg-Oudeweg (6) te halen. Middenberm wordt dichtgezet zodat oversteken onmogelijk wordt.

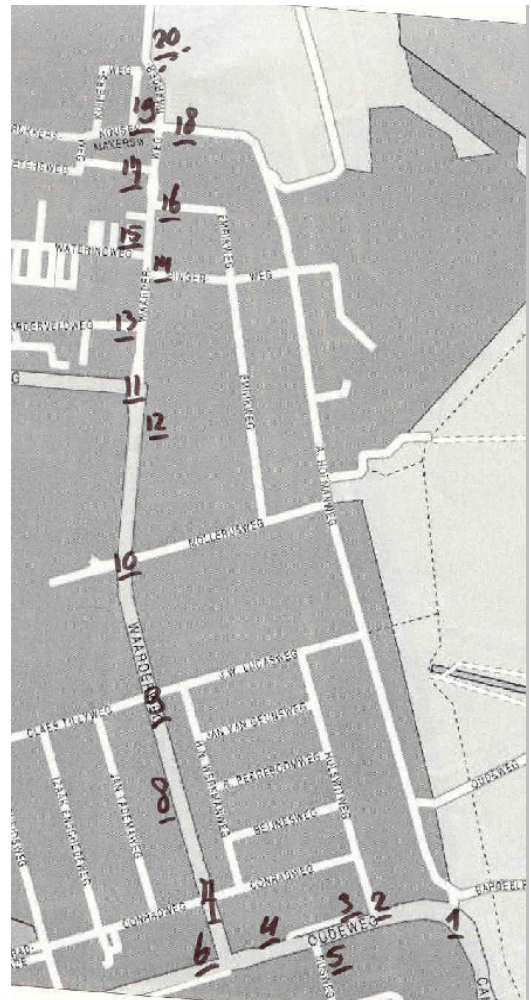
8. In-uitrit ventweg-Waarderweg (zuid)

Tussen Tillyweg en Conradweg zitten veel percelen die nu rechtstreeks aansluiten op de Waarderweg. Voor de Oostweg is dit onacceptabel.

Er wordt een nieuwe ventweg aangelegd. De middenberm wordt ter plaatse niet onderbroken zodat het oversteken, dat de doorstroming kan belemmeren, onmogelijk wordt.

9. Lucasweg-Waarderweg-Tillyweg

De Lucasweg en Tillyweg zijn cruciaal voor de ontsluiting van het oostelijk en middendeel van de Waarderpolder vanaf de Oostweg. Waarderpolder kent ter plaatse een hoge bedrijfsdichtheid en bestemmingsverkeer wordt z.s.m. van Oostweg afgeleid, waardoor de doorstroming op het hoofdtracé wordt bevorderd. Het kruispunt moet worden gehandhaafd en moet worden voorzien van een VRI.



10. Mollerusweg-Waarderweg

De Mollerusweg wordt afgesloten. De ventweg tussen Lucas- en Mollerusweg dient bij voorkeur openbaar te worden (nu niet openbaar). Nader overleg en (financiële) consequenties moet de mogelijkheid hiertoe uitwijzen. De uitrit van MSD wordt in eerste instantie afgewaardeerd. MSD kan tevens vanaf het Heringaplein ontsloten worden. Hierover wordt aanvullend overleg gevoerd.

11. Industrierweg-Waarderweg

De Industrierweg is cruciaal voor de ontsluiting van het westelijk deel van de Waarderpolder vanaf de Oostweg. Belang neemt toe indien op termijn de Waarderbrug weer open gaat voor de autoverkeer. Het kruispunt moet worden gehandhaafd en moet worden voorzien van een VRI.

12. In-uitrit ventweg-Waarderweg (noord)

Tussen Mollerusweg en Bingerweg zitten veel percelen die nu rechtstreeks aansluiten op de Waarderweg. Voor de Oostweg is dit onacceptabel.

De bestaande ventweg wordt verlengd. De middenberm wordt ter plaatse niet onderbroken zodat het oversteken, dat de doorstroming kan belemmeren, onmogelijk wordt.

13. Waarderveldweg-Waarderweg

Dit kruispunt komt te vervallen.

14. Bingerweg-Waarderweg

Tussen de uitrit van de ventweg (12) en de Bingerweg wordt een 'weefvak' aangelegd, zodat:

- Verkeer van de ventweg met een zuidelijke bestemming krijgt een directe route geboden via de Bingerweg zonder de Oostweg te belasten. Onnodige overlast door zoekverkeer en omrijdbewegingen worden hiermee zoveel mogelijk voorkomen.
- De brandweer krijgt weer een zeer gewenste toegang tot het gebied.
- Verkeer uit zuidelijke richting met bestemming Bingerweg inclusief 'achterland' wordt eerder van de Oostweg afgeleid zonder de doorstroming te belemmeren.
- Het kruispunt Hofmanweg-Kousemakersweg-Oostweg wordt minder zwaar belast door alle hiervoor genoemde punten met een gunstig effect op de cyclustijd en doorstroming.
- De Bingerweg is niet meer doodlopend (alleen de Emrikweg nog).
- De huidige lijnbus 15 hoeft niet per se te worden omgeleid via de Hofmanweg.

Invoegen op de Oostweg vanaf de Bingerweg is niet mogelijk. In vergelijking met een volledige afsluiting van de Bingerweg is zowel de doorstroming van het verkeer op de Oostweg als de bereikbaarheid van de achterliggende gebieden in de Waarderpolder gebaat bij deze oplossing.

15. Wateringweg-Waarderweg

Dit kruispunt komt te vervallen.

16. Emrikweg-Waarderweg

Dit kruispunt komt te vervallen.

17. Drukkersweg-Waarderweg

Dit kruispunt komt te vervallen.

18. Hofmanweg-Waarderweg-Kousemakersweg

Hofmanweg is cruciaal voor de ontsluiting van het oostelijk deel van de Waarderpolder. De Kousemakersweg wordt dit voor het westelijke deel van de Waarderpolder-Noord. Het bestemmingsverkeer wordt z.s.m. van de Oostweg afgeleid, waardoor de doorstroming op het hoofdstracé wordt bevorderd.

Het kruispunt moet worden gehandhaafd en moet worden voorzien van een VRI.

19. Aansluiting vanaf Waarderweg richting recreatiegebied Schoterog

Het gebied met bestaande en nieuwe bedrijfspercelen alsmede het recreatiegebied Schoterog wordt vanaf de Hofmanweg bereikbaar. Voor fietsers zal er een extra aansluiting worden gerealiseerd in het verlengde van de huidige Waarderweg. De middenberm wordt ter plaatse doorgetrokken. Fietsers kunnen over het fietspad langs de zuidkant van de rijbaan via de Hofmanweg of per trap en fietsgoot van de Schoterbrug over een fietspad aan de noordkant van de rijbaan direct het gebied binnenrijden.