



Haarlem

Gemeente Haarlem

Rob van Doorn

wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de Commissie Beheer

Datum 1 februari 2012
Ons kenmerk WZ/OGV/2012/46065
Contactpersoon J. Bakker
Doorkiesnummer 023-5115139
E-mail jbakker@haarlem.nl
Onderwerp Waarderbrug

Geachte commissieleden,

Door verschillende leden van de commissie zijn aspecten naar voren gebracht rond het huidige gebruik van de Waarderbrug en suggesties of en in hoeverre veranderingen aan de orde zijn.

Deze brief geeft reeds enige informatie op een aantal aspecten, veelal op hoofdpunten maar gaat soms ook nader op details in. Tegelijkertijd liggen er ook vragen voor die meer tijd behoeven voor een adequate en gedegen beantwoording; deze brief zal daar nu nog niet op in kunnen gaan..

Zoals de heer Boer in zijn notitie terecht aangeeft is reeds in 2005 besloten tot afsluiting van de Waarderbrug tesamen met de opening van de Schoterbrug. In 2010 is nadien besloten tot openstelling van de Waarderbrug voor autoverkeer in een richting (de Waarderpolder in), uitgezonderd het vrachtverkeer en met behoud van tweerichtingsverkeer voor het fietsverkeer. De nota kenmerk 2009/248870 (zie ook besluitvorming van B&W op 12 januari 2010) handelt daarover. Bij het beoogd resultaat staat dan ook weergegeven: *Het heropenstellen van de Waarderbrug voor personenauto's in één richting naast de veilige openstelling van de brug voor fietsers in twee richtingen, biedt mogelijkheden tot ontlasting van verkeersdruk in de aanliggende wijken.*"

Deze nota is in de commissie uitgebreid besproken op 4 februari 2010.

Nadien zijn er vragen ex artikel 38 gesteld door de SP. Daarop heeft het College geantwoord bij haar brief van 18 augustus 2011 (kenmerk 2011/78084). Daarin is ondermeer opgenomen:

"Wij menen dat de huidige situatie (nog zonder de herinrichting Spaarndamseweg) slechts een tijdelijk karakter heeft maar die wel al voorziet in een voor de fiets verkeersveiliger situatie. Bij de definitieve herinrichting van de Spaarndamseweg wordt deze verkeerssituatie/-circulatie bevestigd. Wij beseffen dat een directe verbinding voor autoverkeer vanuit de Waarderpolder naar de Transvaalbuurt en Indische Buurt Zuid weliswaar gemakkelijker zou zijn, maar tegelijkertijd de



verkeersafwikkeling op de kruising Waarderbrug/-Spaarndamseweg ernstig bemoeilijkt, er van uitgaande dat de verkeersveiligheid van het fietsverkeer gewaarborgd moet blijven. Wij menen dat de autobereikbaarheid van de Transvaalbuurt en Indische Buurt Zuid vanuit het oosten in voldoende mate beschikbaar is via de Prinsenbrug respectievelijk de Schoterbrug (..) Gelet op de door de raad vastgestelde herinrichting van de Spaarndamseweg en bovenstaande overwegingen, zoals bij de beantwoording van vraag 2 (zie hiervoor) is aangegeven, zien wij geen aanleiding om een zgn. Catharijnebrug-oplossing alsnog te overwegen."

De heer Hessel Kruisman heeft eveneens enkele vragen voorgelegd:

- **In hoeverre is Haarlem gebonden aan bepaalde wettelijke regelingen aangaande bijvoorbeeld luchtkwaliteit, zoals het NSL, waardoor die bij volledige openstelling geschonden zouden kunnen worden?**

Eenrichtingsverkeer over de Waarderbrug zonder vrachtverkeer is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL (detaillering maatregel 13011 'Verkeersherstructurering door maatregelen Bereikbaarheid Waarderpolder'). Volledige openstelling van de Waarderbrug zou betekenen dat deze maatregel niet als omschreven wordt uitgevoerd.

Uitvoering van de NSL-maatregelen is verplicht (art 5.12 lid 9 Wet milieubeheer). Een intrekken of wijziging van een maatregel is slechts toegestaan bij instemming van de minister. Voorwaarde is kort gezegd dat de wijziging geen nadelig effect heeft op de luchtkwaliteit. De wijzigingsprocedure is eerder gevolgd om de aanvankelijke NSL-deelmaatregel sluiting Waarderbrug om te zetten in eenrichtingsverkeer zonder vrachtverkeer. De instemming van de minister is verkregen op 9 september 2010.

- **Zijn er in dat geval sancties?**

De minister is bevoegd bij niet of onvolledig uitvoeren van een NSL maatregel een aanwijzing tot alsnog nakoming te geven. Bij niet opvolging kan hij zelf voorzien in het niet genomen besluit of niet uitgevoerde handeling. Mogelijke andere sancties zijn eventuele terugvordering van verleende subsidies in het kader van het NSL. In juridische context geldt dat in de onderbouwing van luchtkwaliteitsberekeningen voor ontwikkelingsplannen en voor de nationale rapportages aan de EU met de NSL-maatregelen rekening is gehouden.

- **wat zijn de diverse mogelijkheden om, met zo min mogelijke kosten, de Waarderbrug open te stellen ten tijde dat de Prinsenbrug uit de roulatie is?**

Zeer binnenkort komt uitgebreide nadere informatie beschikbaar over de omleidingsmaatregelen die noodzakelijk zijn ten tijde van de werkzaamheden aan de Prinsenbrug. De functie van de Waarderbrug zal daarin zeker betrokken zijn, vooral voor wat betreft een mogelijke omleidingsroute voor het fietsverkeer.

- **Hoe lang zal naar verwachting de Prinsenbrug eruit liggen?**

Naar verwachting duurt deze periode ca. 6 a 7 weken.



- zijn er andere mogelijkheden, los van de Waarderbrug openstellen, die tegemoet kunnen komen aan het verkeer ten tijde dat de Prinsenbrug eruit ligt?

Zie de beantwoording hierboven.

Door de heer Boer worden suggesties aangedragen voor een “dynamische” aanpak van de verkeerslichtenregeling volgens een “Catharijnebrug-oplossing”.

Ik mag u er op wijzen dat bij de behandeling in 2010 over de openstelling van de Waarderbrug voor autoverkeer in één richting in een van de bijlagenrapporten van Goudappel al is gewaarschuwd voor een oplossing met een wisselrijstrook (zie bijlage bij nota 2009/248870 dd. 12 januari 2010). Bij de conclusies staat aangegeven:

“Door slechts één (wissel)rijstrook te maken voor autoverkeer, wordt aan de doelstelling voldaan om op de Waarderbrug meer ruimte en comfort te bieden voor langzaam verkeer. De geprognoseerde hoeveelheid verkeer leidt echter wel tot een capaciteitsknelpunt bij de brug en het kruispunt met de Spaarndamseweg. Het meest eenvoudige en meest heldere alternatief om dit probleem tegen te gaan, is op de Waarderbrug eenrichtingsverkeer in te voeren van west naar oost (Waarderpolder in).”

Recent heeft de heer Boer nog nadere technische informatie ingewonnen. Aan hem is onder meer de volgende informatie toen aangereikt:

“een om-en-om regeling heeft hier erg grote verliestijden tot gevolg. Ter toelichting: erg veel verlies in de beschikbare groentijd omdat ca. 160 meter wegvak moet worden ontruimd voordat een andere richting groen gegeven kan worden. Dat geldt zowel voor de richting oost als voor de richting west. Uitgaande van een gem. rijnsnelheid van 40 km/uur (is nog vrij hoog hier) betekent dit per richting een ontruimingstijd van bijna 15 seconden. “

Ter vergelijking: de lengte van het rijstrook die moet worden ontruimd bij de Catharijnebrug is beduidend korter: ca. 40 meter.

Het inmiddels vastgestelde DO van de Spaarndamseweg (welke inmiddels in aanleg is) laat zien dat er vanuit het noorden op de Spaarndamseweg naar de Waarderbrug een aparte opstelstrook wordt gerealiseerd, echter komend vanuit het zuiden is sprake van een gecombineerde rechtdoor-/rechtsafstrook. Bijgaand is een uitsnede van de kruising Waarderbrug/Spaarndamseweg van dit DO. Deze keuze is toentertijd een bewuste keuze geweest om juist voor het fietsverkeer op deze kruising voldoende eigen vrije ruimte te creëren. Immers de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer op deze kruising was een van de belangrijkste aandachtspunten gelet op het ongevallebeeld in de jaren daaraan voorafgaand. Deze insteek vormde mede ook de basis van de door de provincie verstrekte BDU-subsidie.

Momenteel is op de kruising Waarderbrug/Spaarndamseweg in de ochtendspits sprake van een cyclustijd van 103 seconden, in de middagspits bedraagt deze 120 seconden.

De totale beschikbare groentijd voor de maatgevende conflictrichtingen bedraagt in de ochtendspits ca 70 seconden van de 103 seconden. De rest is nodig voor een veilige ontruiming van de verschillende rijrichtingen van de kruising ten opzichte van elkaar. Ingeval een extra conflictrichting wordt toegevoegd (in dit geval vanuit



Haarlem

4

de Waarderpolder de Waarderbrug over), zal een minimale hoeveelheid groentijd moeten worden aangeboden (minstens 6 seconden) waarna een ontruimingstijd volgt van ca. 15 seconden, zoals hierboven al kort is weergegeven. In totaal wordt derhalve tenminste 20 seconden extra groentijd gevraagd. Dat gaat dan ten koste van de nu beschikbare overige groentijd en leidt tot knelpunten in de capaciteit van het kruispunt. In de rapportage van Goudappel werd ook al eerder melding van gemaakt van capaciteitsknelpunten. Een vergelijkbare situatie ontstaat in de middagspits.

Ik hoop u in eerste instantie al te hebben kunnen voorzien van enige informatie. De overige aspecten en vragen zullen in later stadium door mij worden beantwoord.

Met vriendelijke groet,

R. van Doorn
Wethouder Duurzaamheid, Wijken en Mobiliteit

Uitsnede uit DO Spaarndamseweg:

