



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de gemeenteraad van de
gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Postbus 83
1160 AB Zwanenburg

Datum 15 januari 2013
Uw kenmerk Staatscourant 23890, 19 november 2012
Ons kenmerk WZ/OGV/2013/000904
Contactpersoon F.R. Kool
Doorkiesnummer 023-5113378
E-mail fkool@haarlem.nl
Onderwerp zienswijze op ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012"

Geachte Gemeenteraad,

Met deze brief reageren wij op het door u ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan "Woongebied Spaarnebuiten 2012". Een eerdere versie van dit bestemmingsplan is door de Raad van State in november 2011 vernietigd, omdat de verkeersafwikkeling voor het woongebied onvoldoende was onderzocht.

Sinds het prille begin van uw plannen leven er binnen de Haarlemse gemeenschap zorgen betreffende de gevolgen voor de verkeersafwikkeling rond Spaarndam als gevolg van deze nieuwe woonwijk. In een werkgroep die bestond uit vertegenwoordigers van uw en onze gemeente en de Dorpsraad Spaarndam is indertijd gesproken over deze verkeersafwikkeling en de mogelijke oplossingen daarvoor. Dit overleg heeft geresulteerd in een oplossing die staat beschreven in de als bijlage meegezonden Rapportage Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (bijlage B). Deze afspraken zijn door uw (bijlage A) en onze gemeenteraad (bijlage collegebesluit Haarlem 13 oktober 2009) bevestigd. Deze afspraken zijn voor het bestuur van Haarlem nog steeds voorwaardelijk verbonden aan instemming met het bestemmingsplan.

Adviezen verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (2009)

Het eerste advies uit de werkgroep was om vanaf de Lage dijk rechtstreekse verbindingen voor langzaam verkeer tot stand te brengen van de nieuwe woonwijk naar de Sluis en tussen de Spaandammerdijk en de Ringweg. Over beide afspraken is niets terug te lezen in het ter inzage gelegde bestemmingsplan. Goede voorzieningen voor het langzame verkeer bevorderen het gebruik ervan en kunnen op die manier bijdragen aan vermindering van het autoverkeer waarvan hoofdzakelijk de overlast wordt ervaren.

Gaarne bij beantwoording ons kenmerk vermelden.
Bezoekadres: Stadhuis, Grote Markt, Haarlem
www.haarlem.nl

Het tweede advies was niet in te zetten op het realiseren van een rondweg. Dit werd als onrealistisch bestempeld en te kostbaar en zou het karakter van de groene buffer te zeer aantasten. Wij stellen naar tevredenheid vast dat aan dit advies is vastgehouden.

De meerderheid van de werkgroep heeft geadviseerd ter wering van doorgaand verkeer een flitspaal te plaatsen ter hoogte van Spaardam-West in de richting van Haarlem en één op de Lage dijk in de richting van Penningsveer. Beide zouden gedurende de avondspits in werking behoren te zijn. Deze oplossing – waarbij niet vergunninghouders geverbaliseerd kunnen worden - zorgt voor afname van het doorgaande verkeer op deze wegvakken. De gedachte hierachter is dat deze verkeersafname ruimte kan geven aan de verkeerstoename ten gevolge van de toekomstige woonwijk in de verwachting dat beide ontwikkelingen elkaar dan wat betreft het volume van de verkeersgeneratie neutraliseren. Van deze overeengekomen oplossing is niets terug te lezen.

Als zesde punt is genoemd dat de Lage dijk, Lageweg en de Spaardammerdijk verbeterd zal moeten worden.

Voorliggende ontwerpbestemmingsplan

Bij het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan is een verkeeronderzoek gevoegd van Ligtermoet & Partners. Dit onderzoek toont aan dat er ten gevolge van de nieuwe woonwijk een toename van verkeer zal optreden van ca. 2.800 mvt/etmaal. Indien de verkeersproductie van het aantal al gerealiseerde woningen hiervan wordt afgetrokken, bedraagt de toename volgens u nog 2.156 mvt/etmaal. Het verkeersonderzoek van Ligtermoet & partners signaleert op pag. 16 een toename van 750 mvt/etmaal op de route Visserseinde-IJdijk-Spaardammerdijk (oude dorp) en van 448 mvt/etmaal ter plaatse van Penningsveer. In een eerdere versie van dit onderzoek werd op het gedeelte Visserseinde-IJdijk-Spaardammerdijk nog uit gegaan van een veel grotere toename van de verkeersproductie, namelijk 1.690 mvt/etmaal extra. Kunt u dit grote verschil verklaren? Zo niet, dan moeten wij aannemen dat de toename van 1.690 mvt/etmaal uit de eerder versie van het onderzoek het meest realistische scenario is. In dat geval zouden de etmaal intensiteiten op het gedeelte Visserseinde-IJdijk rond de 5.455 mvt/etmaal komen te liggen. Dat zou ten opzichte van de huidige gemeten etmaalintensiteit van 3.765 mvt/etmaal een toename betekenen met 45%! In het eerste geval is sprake van een toename van 20%. Beide percentages zijn fors. Deze toenames bevestigen (onafhankelijk van de grote) naar ons oordeel de noodzaak om de gemaakte afspraken uit de rapportage van de Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten (bijlage B) onverkort uit te voeren.

Wij verzoeken u daarom de gemaakte afspraken voorwaardelijke op te nemen in het bestemmingsplan zodat uitvoering ervan een verplichtend karakter krijgt, opdat onze inwoners er verzekert van kunnen zijn dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, wanneer tot een verdere afbouw van de woonwijk wordt besloten.

Uw verweer dat de verkeersintensiteit van dit type weg binnen de door het CROW gehanteerde grenswaarde van 5-6000 mvt/etmaal valt, houdt naar ons oordeel geen stand, omdat die beoordeling onvoldoende rekening houdt met de historische context en de daarbij behorende beperkingen die typisch zijn voor een dorp als Spaarndam. In dat oordeel voelen wij ons gesterkt door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid). Het SWOV heeft met betrekking tot de omvang van verblijfsgebieden de opvatting (Factsheet; verblijfsgebieden in de bebouwde kom) dat verkeerintensiteiten boven de 5.000 mvt/etmaal in principe ongewenst zijn in verblijfsgebieden, omdat een groter aantal mvt de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, uitlaatgassen) nadelig beïnvloedt. Voor sterk verstedelijkte gebieden zoals bijvoorbeeld de wijk Schalkwijk in Haarlem is een intensiteit van boven de 5.000 mvt/etmaal nog verdedigbaar, omdat als gevolg van de stedelijke dichtheid de aanrijtijd naar een ontsluitingsweg van een hogere categorie korter zal zijn dan in het meer uitgestrekte buitengebied, waartoe het dorp Spaarndam gerekend moet worden. Een kortere aanrijtijd resulteert volgens het SWOV in een betere opvolgingsdiscipline van de maximum toegestane snelheid en daarmee de verkeersveiligheid. De bereidheid om je aan de snelheid te houden neemt af naarmate de verblijfsgebieden groter worden en daarmee de rijtijd naar het hoofdwegenstelsel langer wordt. Ook kan in de nieuwe verstedelijkte gebieden het wegenstelsel makkelijker ontworpen worden op de moderne hedendaagse verkeersvraag, waar het oude dorp Spaarndam zich gegijzeld weet binnen de historische context van een waterkerende dijk die oorspronkelijk alleen bestemd was voor trekpaard, voetvolk, hondenkar en een incidentele koets.

De wegverharding op de dijk in het Haarlemse deel van Spaarndam varieert sterk in breedte. Ter plaatse van de Kerklaan geldt een om-en-om regeling die de wegcapaciteit beperkt. Een doorgaande stoep voor voetgangers ontbreekt. Het traject is bochtig en smal. De erven hebben nauwelijks een voortuin. Sommige voordeuren komen direct op de rijweg uit. Op het talud is in veel gevallen geen uitwijkmogelijkheid voor tegemoetkomend verkeer. Het op- en afrijden van de dijk wordt bemoeilijkt door het talud naar de belangrijk lager gelegen aanliggende erven.

Het handboek verkeersveiligheid (CROW publ. 261; pag 259) signaleert eveneens dat de te hanteren bandbreedte van het aantal mvt/etmaal afhankelijk is van de stedelijke kenmerken. Zo zijn volgens dit handboek 4.000mvt/etmaal op een erftoegangsweg voor een plattelandskern al te hoog. Bij hogere intensiteiten zal veel aandacht nodig zijn voor het ontwerp. Het huidige ontwerp is echter niet optimaal afgestemd op de functie van erftoegangsweg.

Dat brengt ons tot het oordeel dat intensiteiten van ca. 5.455 of 4.515 mvt/etmaal voor de dijk door het oude dorp Spaarndam een (te) hoge belasting is en nog steeds als niet aanvaardbaar gekwalificeerd moet worden.

In paragraaf 4.3 (BLZ. 23-25) van het ontwerp bestemmingsplan beschrijft u een zevental verkeerkundige ingrepen die u min of meer van plan bent te gaan nemen. Ons valt de vrijblijvende toon hiervan op.

Ten aanzien van deze maatregelen merken wij het volgende op:

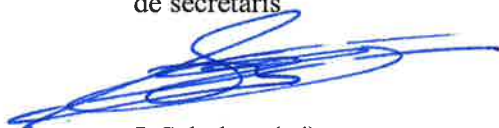
1. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Lage dijk, Kerkweg en Spaarndammerdijk heeft tot gevolg dat het verkeer moet omrijden en aanzienlijk meer kilometers moet afleggen om haar bestemming te bereiken. Dit heeft meer uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen tot gevolg. Dat vinden wij in een tijd waarin overheden zich inspannen deze uitstoot juist te reduceren om de wereldwijde klimaatverandering te keren niet gewenst en onlogisch.
2. Maatregel twee (bermverharding) komt tegemoet aan de door de Raad van State gedane uitspraak
3. Voor Penningsveer houdt u een slag om de arm ten aanzien van welke verkeersmaatregel u precies wilt nemen. Wij zijn van oordeel dat de situatie te Penningsveer een bottleneck gaat vormen. Bij toename van verkeer en zonder wegverbreding is een alternerend verkeerslicht (om en om groen) beslist noodzakelijk. Een dergelijke voorziening heeft echter gevolgen voor de capaciteit van de weg. Hierdoor zouden wachtrijen voor de verkeerslichten kunnen ontstaan. Hierbij speelt afhankelijk van de gekozen inrichting voldoende ruimte voor het fietsverkeer een belangrijke rol. Wij zijn van oordeel dat deze effecten vooraf uitgezocht dienen te zijn en dat de uitkomst voorwaardelijk onderdeel behoort te zijn van een besluit over dit bestemmingsplan.
4. U stelt voor rond het Rijnlandhuis geen verkeersmaatregelen te nemen. Wij zijn van mening dat de omstandigheden voor het langzaam verkeer rond het Rijnlandhuis verbeterd moeten worden in overeenstemming met de gemaakte afspraken in de Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. (zie ook 3^e alinea van deze brief).
5. Het voorstel m.b.t. de aansluiting van de Spaarndammerdijk met de sluis doet niets af aan de bestemming van het verkeer ter plaatse en is bovendien niet wezenlijk van invloed is op een andere spreiding /route van het verkeer.
6. Het alleen in *overweging* nemen om de flitspaal op de Spaarndammerdijk tevens te laten werken in de avondspits doet geen recht aan de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken met de verkeerswerkgroep Spaarnebuiten. De werking in de avondspits van deze flitspaal is voor ons voorwaardelijk, omdat wij geloven dat dit instrument daadwerkelijk doorgaand verkeer zal kunnen weren.
7. Het door u aangedragen 7^e punt maakt geen deel uit van de eerder gemaakte afspraken. Wij zijn van oordeel dat in het geval u fietsstroken aanbrengt op het weggedeelte naar Penningsveer de inrichting goed moet aansluiten op de situatie op Haarlems grondgebied. Eventuele kosten voor aanpassing van het Haarlemse deel zijn voor uw rekening. De gemeente Haarlem wordt graag betrokken in de uitwerking hiervan.

Haarlem is van mening dat er eerst een goede verkeersoplossing met draagvlak moet komen, voordat het bestemmingsplan voor Spaarnebuiten kan/zal worden vastgesteld. Daarbij dient rekening gehouden te worden met andere ontwikkelingen, die mogelijk in het gebied gaan plaatsvinden, zoals Landal, Zuiderscheg, IJsbahn en Outlets.

Met vriendelijke groeten,

Het college van burgemeester en wethouders.

de secretaris



J. Scholten (a.i)

de burgemeester



mr. B.B. Schneiders

Bijlage:

Rapportage Verkeerswerkgroep Spaarnebuiten.

(Bestaande uit collegebesluit november 2009, Bijlage A en B (Rapportage verkeerwerkgroep Spaarnebuiten))

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. J. Bakker
Telefoon 5113385
E-mail: jbakker@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/185762
Te kopiëren: A & B
B & W-vergadering van 13 oktober 2009

Onderwerp

Spaarne Buiten en verkeersgevolgen in Spaarndam-west

DOEL: Besluiten

De gemeente Haarlem heeft enige tijd geleden een zienswijze ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan Spaarne Buiten van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude. In deze zienswijze vraagt Haarlem om aandacht voor de verkeersgevolgen in Spaarndam-west. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude heeft hierop gereageerd en geanticipeerd. Verwezen wordt naar bijgaand B&W-besluit van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude (bijlage A) alsmede een rapport van de verkeerswerkgroep Spaarne Buiten (bijlage B).

B&W

1. Het college besluit in te stemmen met het plaatsen van een extra flitspaal met kentekenherkenning aan de westzijde van Spaarndam
2. Het college is van mening dat de hiermee gepaard gaande investerings- en exploitatielasten voor rekening komen van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

Collegebesluit

Onderwerp: Spaarne Buiten en verkeersgevolgen in Spaarndam-west
Reg. Nummer: 2009/185762

1. Inleiding

De nieuwbouwplannen van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude op het terrein Spaarne Buiten hebben mogelijke gevolgen voor de verkeersdruk in Spaarndam-west. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude heeft de gemeente Haarlem gevraagd mee te willen denken in oplossingen hiervoor. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude, de gemeente Haarlem en de dorpsraad Spaarndam hebben een voorstel ontwikkeld waarbij gebruik wordt gemaakt van een flitscamera met kentekenherkenning, vergelijkbaar met het reeds nu aanwezige systeem nabij de Grote Sluis Spaarndam. Het voorstel verwerkt in een rapport van deze werkgroep is als bijlage bijgevoegd. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude heeft de gemeente Haarlem gevraagd of zij in kan stemmen met een introductie van een flitspaal aan de westzijde van Spaarndam als systeem om ongewenst doorgaand sluipverkeer (nu ook in de middagspits) door Spaarndam te weren.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit in te stemmen met het plaatsen van een extra flitspaal met kentekenherkenning aan de westzijde van Spaarndam
2. Het college is van mening dat de hiermee gepaard gaande investerings- en exploitatielasten voor rekening komen van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude en de dorpsraad Spaarndam ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

3. Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt nagestreefd dat de totale omvang van het verkeer in Spaarndam niet toeneemt: de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwbouw op Spaarne Buiten wordt gecompenseerd door de introductie van het weren van doorgaand verkeer door Spaarndam tijdens de middagspitsperiode.

4. Argumenten

- Het voorstel past binnen het bestaande beleid namelijk beheersing van de verkeersomvang in Spaarndam.
- Het voorstel past tevens binnen het reeds bestaande systeem tot beheersing van de verkeersomvang in de ochtendspitsperiode met behulp van een flitscamera met kentekenherkenning; in feite betreft het hier een uitbreiding van dit systeem qua locatie en tijdsperiode.

5. Financiële paragraaf

De gemeente Haarlem heeft in het vooroverleg voortdurend aangegeven dat de hiermee gepaard gaande kosten (zowel investering als exploitatie) voor rekening van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude dienen te komen.

6. Kanttekeningen

Aangezien de dorpsraad Spaarndam meegewerkt heeft in de werkgroep, is een tijdige communicatie met vertegenwoordigers van de bevolking in Spaarndam geborgd geweest. De wensen van de dorpsraad Spaarndam gingen verder dan het uiteindelijke voorstel, echter de medewerking van het OM (Openbaar Ministerie) kende zijn grenzen, hetgeen ook is weergegeven in de rapportage van de werkgroep. Het OM was niet bereid mee te werken aan een uitgebreid stelsel van filtscamera's zodat alle wensen van de dorpsraad tevens konden worden ingevuld.

7. Uitvoering

Op basis van dit voorstel zal de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude de verdere uitwerking ter hand nemen, waarbij nauwe samenwerking met de gemeente Haarlem evident is.

8. Bijlagen

Het Collegebesluit van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude (bijlage A) en het rapport van de werkgroep (bijlage B) zijn bijgevoegd.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

**Gemeente
Haarlemmerliede en Spaarnwoude**

reg.nummer:	Ingekomen:	afdoening:
weeklijst/volgnr.:	Notulen/volgnr.:	datum:
		paraaf:

onderwerp : SpaarneBuiten ontwerp bestemmingsplan

bijlagen : div.

voorstel :

- een reactie vast te stellen op de vooroverlegreacties als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro;
- het voorontwerp bestemmingsplan op enkele nader omschreven punten aan te passen;
- een bestuurlijke reactie vast te stellen op de ingekomen inspraakreacties;
- het advies van de Verkeerswerkgroep over te nemen en te laten verwerken in de toelichting van het bestemmingsplan;
- het ontwerp bestemmingsplan voor te leggen aan de commissie RBZ;
- de gemeenteraad in principe voor te stellen het ontwerp van het bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken ter inzage te leggen.

Procedure:

Commissie RBZ 8 september 2009

Commissie MBZ nee

Gemeenteraad 29 september 2009

Toelichting :

Met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan woongebied SpaarneBuiten heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan.

In het kader van het wettelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 is door een aantal instanties advies uitgebracht. Bijgaand treft u die aan. Tevens is een voorstel toegevoegd om op deze adviezen inhoudelijk te reageren. Dit leidt tot enkele aanpassingen op de plankaart, de bestemmingsregels en de toelichting. In het vervolg zullen deze samenvattend worden verwoord. Meer uitgewerkt vindt u deze terug in de nota over de vooroverlegreacties als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.

De Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten heeft een advies uitgebracht. Dit advies is bijgevoegd. Samenvattend komt het advies erop neer dat de verkeersproblematiek die het gevolg is van de realisering van de woonwijk SpaarneBuiten kan worden opgelost door in de spitsuren maatregelen te nemen die doorgaand verkeer tegen houden. Daarmee kan een rustig verkeersbeeld worden bewerkstelligd waarin de verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de woonwijk kunnen worden afgewikkeld. Tevens kan hiermee worden

	paraaf:	opmerkingen:	
hoofd afdeling:			
secretaris:			
	akk:	bespr:	opmerkingen:
burgemeester:			
wethouder:			
wethouder:			

tegemootgekomen aan de randvoorwaarde van de gemeente Haarlem dat de verkeersbewegingen door Spaarndam-West niet toenemen als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten. Concreet komt het neer op het plaatsen van een flitspaal richting Spaarndam-West en het plaatsen van een flitspaal op de Lagedijk in de richting van Penningsveer. Bewoners kunnen van dit systeem ontheffing krijgen, zodat alleen doorgaand verkeer wordt aangespoord een andere route te nemen. Tevens wordt voorgesteld een langzaam verkeersroute te maken vanaf Spaarnebuiten naar de sluis en vanaf de Lagedijk/Spaarndammerdijk naar de Ringweg, zodat langzaam verkeer de mogelijkheid heeft het krappe verkeerspunt bij het Rijnlandshuis en de sluis te mijden.

Het gemeentebestuur van Haarlem heeft telefonisch aangegeven met het advies, waaraan door Haarlem is meegewerkt, in te kunnen stemmen. Ook is aangegeven dat dit met de Haarlemse wethouder wordt gecommuniceerd. Wel is de kanttekening geplaatst dat de gemeente Haarlem geen kosten zal dragen voor de verkeersmaatregelen. Daarop is aangegeven dat het niet in de bedoeling ligt voor maatregelen die op het grondgebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude worden genomen, zelfs als deze (gedeeltelijk) ten behoeve van Haarlem zijn, in rekening te brengen bij het gemeentebestuur van Haarlem. Hierbij wordt wel melding gemaakt van bestuurlijke contacten met Haarlem, waarbij is gebleken van een zekere bereidheid de maatregelen, die ook effect hebben op Haarlems grondgebied, financieel te steunen. Tenslotte wordt nog vermeld dat vanuit Haarlem wordt verwacht dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude formeel een verzoek doet aan Haarlem tot het verlenen van medewerking aan deze oplossing.

Op basis van overleg naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp van het bestemmingsplan, is op enkele locaties in het plangebied de maximale bouwhoogte verlaagd naar respectievelijk 16 en 20 meter. Aan een groot aantal inspraakreacties wordt hiermee tegemoetgekomen. Concreet heeft dit gevolgen voor de plankaart, waarop de maximale bouwhoogten zijn aangegeven. Het gebouw naast de jachthaven is op de plankaart al aangegeven als 20 meter en de andere hogere appartementengebouwen maximaal 16 meter.

Aangezien nu meer duidelijkheid bestaat over zowel de verkeersafwikkeling als over de bouwhoogten, treft u tevens ter vaststelling aan de definitieve versie van de beantwoording van de inspraakreacties, zodat deze aan betrokkenen kan worden verzonden. In dat kader wordt uw college voorgesteld het ontwerp van het bestemmingsplan, de resultaten van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.3.1 Bro, de beantwoording van de inspraakreacties en het advies van de Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten voor te leggen aan de commissie RBZ op 8 september 2009 en de gemeenteraad op 29 september voor te stellen het ontwerp ter inzage te leggen.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de punten waarop het voorontwerp van het bestemmingsplan wordt geadviseerd aan te passen, zodat het als ontwerp bestemmingsplan door de gemeenteraad ter inzage kan worden gelegd.

In het voorgaande is al melding gemaakt van de gewijzigde plankaart op het punt van bouwhoogten tot respectievelijk 20 en 16 meter.

De resultaten van de verkeerswerkgroep kunnen worden verwerkt in paragraaf 6.5 van de toelichting. Met betrekking tot de vooroverlegreactie van de Kamer van Koophandel Amsterdam geldt hetzelfde, aangezien deze zich ook concentreert rond de verkeersafwikkeling, met uitzondering van de suggestie om de wegcapaciteit van het wegennet rond SpaarneBuiten te vergroten, aangezien door de aard van de dijkwegen daarvoor fysiek geen ruimte bestaat.

In de plantoelichting, paragraaf 6.1, kan worden verwerkt de opmerking van de VROM-Inspectie dat een keuze moet worden gemaakt tussen het nemen van geluidwerende maatregelen bij de woning aan de noordelijke toegang, of het voeren van een procedure hogere waarde. Een nader akoestisch rapport van bureau Cauberg-Huygen heeft uitgewezen dat aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan door het aanbrengen van

een geluidsscherm op de perceelsgrens met aannemersbedrijf Geldorp, met een hoogte van 2,80 meter en aan de zijde van de aannemer voorzien van geluidsabsorberend materiaal. De projectontwikkelaar is bereid deze voorziening te treffen.

Met betrekking tot watersystemen en waterhuishouding kan paragraaf 6.6 van de toelichting worden aangevuld.

Het aspect mobiliteit kan, aan de hand van de Nota Mobiliteit, worden aangevuld in paragraaf 6.5 van de toelichting.

Voor het Hoogheemraadschap van Rijnland is van belang dat de waterkering op de plankaart wordt aangegeven met een breedte van 20 meter aan weerszijden van de middenkruinlijn van de waterkering. Geadviseerd wordt deze aanpassing op de plankaart aan te geven.

Tevens verzoekt Rijnland artikel 11 van de bestemmingsregels "Waterstaat-Waterkering" aan te vullen, zodat het waterschapsbelang pregnanter tot uitdrukking komt. Aangezien deze wijziging geen gevolgen heeft voor de inhoud van de bestemming, wordt geadviseerd de bestemmingsregel hierop aan te passen.

De opmerkingen van Rijnland over het weergeven van de waterpeilen, de gemaakte afspraken over afvalwater en hemelwater en duurzaam bouwen (in het bijzonder het vermijden van gebruik van koper, zink en lood, kunnen worden verwerkt in de paragrafen 6.6 respectievelijk 3.3 van de toelichting.

Hiermee kunnen vrijwel alle reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Dit voorstel heeft gevolgen voor:

- | | | |
|---|-----------------|------|
| - | Klimaatbeleid | neen |
| - | Duurzaaminkopen | neen |
| - | Begroting | neen |
| - | Milieuraad | neen |

Halfweg, 21-8-2009
afdeling, Ruimte
M.E. Driessen

Rapportage Verkeerswerkgroep SpaarneBuiten.

1. Inleiding.

In voorbereiding is het bestemmingsplan Woongebied SpaarneBuiten. Dit bestemmingsplan dient ter vervanging van het vigerende bestemmingsplan Spaarndam Zuid 1970. De geldende bestemming is Handel en Nijverheid. Deze bestemming, waarop milieuhinderlijke bedrijven zijn toegestaan, wordt herontwikkeld tot een ruim opgezet woongebied met een dorps karakter en enkele voorzieningen zoals jachthaven en horeca.

De milieuhinderlijke bedrijvigheid is gesaneerd, zodat in het nieuwe bestemmingsplan de milieuzone niet hoeft terug te keren. Het verkeersbeeld zal veranderen. Het vrachtverkeer en de daaraan verbonden nadelen houden op. Daarvoor komt in de plaats het verkeer van de woonwijk, in het bijzonder tijdens de spitsuren. De vrachtwagens maken plaats voor een groter aantal personenwagens. In verband met de toekomstige realisering van het bestemmingsplan is een samenhangend advies gewenst over alle verkeersaspecten. Daartoe heeft het gemeentebestuur een verkeerswerkgroep in het leven geroepen, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de Dorpsraad Spaarndam. Met deze rapportage rond deze werkgroep haar werkzaamheden af.

2. Standpunten.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. In 2002 en 2007 is door Goudappel Coffeng gekeken naar de verkeersgevolgen van de herontwikkeling van het terrein. In globale zin komt het erop neer dat de situatie van het bedrijfsterrein met een verkeersbelasting van 260 motorvoertuigen per dag, waaronder veel vrachtverkeer, wordt vervangen door ongeveer 2000 autoritten per dag. Deze autoritten worden verspreid over diverse wegen rond het plangebied.

In het bijzonder de verspreiding over de verschillende wegen, is een aanleiding voor zorg. Dit geldt voor de omwonenden, maar ook voor de gemeentebesturen van Haarlem en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De omwonenden vrezen dat de wegen te zwaar worden belast en kapot zullen gaan. Bovendien bestaat de vrees dat onverantwoord wordt gereden. Er wordt verwacht dat er gevaarlijke verkeerssituaties zullen ontstaan en wachttijden als gevolg van de drukte.

De gemeente Haarlem stelt zich op het standpunt, dat in de richting van Spaarndam-West er - als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten - in absolute zin niet meer verkeer mag komen. De totale verkeersdruk op de dijk in vergelijking tot de huidige situatie, mag wat Haarlem betreft niet toenemen. Zij is van mening dat de smalle dijk door het beschermde dorpsgezicht Spaarndam zoveel (sluip)verkeer richting Haarlem-Noord en Velsbroek niet kan verwerken. Daarnaast is het gemeentebestuur van Haarlem van oordeel dat het risico op schade aan de weg, de dijk en het beschermd dorpsgezicht te groot wordt.

De dorpsraad Spaarndam verwoordt de opinie uit de gemeenschap van zowel Spaarndam oost als west. Deze opinie is overigens ook duidelijk naar voren gekomen tijdens informatie-avonden omtrent de ontwikkeling van SpaarneBuiten.

De inwoners van Spaarndam geven het duidelijke signaal af, dat er naar hun oordeel sprake is van het nodige sluipverkeer dat de wegen rondom Spaarndam belast. De verkeerssituatie voor het Rijnlandshuis wordt als gevaarlijk betiteld, zeker voor het langzame verkeer.

Nabij de sluis richting Spaarndam-West bevindt zich momenteel een flitspaal die alleen in de ochtend is ingeschakeld in de richting van Spaarndam Oost. Eerder is al eens geopperd om deze flitspaal ook tijdens de avondspits in werking te stellen, maar dan in de richting van Haarlem en Velsbroek. Een belangrijk deel van de inwoners van Spaarndam blijkt daar zeer fel op tegen. Zij stellen zich op het standpunt, dat op die manier hun sociale contacten worden beperkt aangezien bezoekers op bepaalde tijden een bekeuring krijgen en zij zelf ook niet van Spaarndam-West naar Spaarndam-Oost kunnen. Ook de ondernemers zijn tegen deze mogelijkheid gekant, aangezien zij een forse omzetting verwachten.

Het gemeentebestuur van Haarlemmerliede en Spaarwoude heeft zich nog niet uitgelaten over de door haar gewenste oplossingen. De instelling van de werkgroep en de opdracht op een advies op te stellen, onderstrepen dit.

3. (Nader) verkeersonderzoek

Eerder is gemeld, dat op basis van de rapportage van Goudappel Coffeng rekening gehouden moet gaan worden met het vervallen van de situatie van het bedrijfsterrein met een verkeersbelasting van 260 motorvoertuigen per dag, waaronder veel vrachtverkeer. Na de realisering van SpaarneBuiten zullen er naar verwachting ongeveer 2.000 autoritten per dag plaatsvinden die worden verspreid over diverse wegen rond het plangebied.

Mede naar aanleiding van signalen van omwonenden omtrent de hoeveelheid doorgaand / sluipverkeer op de wegen rond Spaarndam, achtte de werkgroep het uitermate zinvol hier nader onderzoek naar te laten doen. Als aanvulling op de onderzoeken van Goudappel Coffeng is daarom in januari 2009 nader verkeersonderzoek verricht door Dufec, in de vorm van een kentekenonderzoek. Doel van dat onderzoek was vast te stellen in welke mate sprake was van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Er is gemeten op een tijdstip dat zich laat vergelijken met een zondag. Er traden geen versturende effecten op zoals afsluitingen van wegen of overwegen.

Gebleken is dat het aandeel van doorgaand verkeer in het totale verkeersbeeld aanzienlijk is. In de ochtendspits voor de Lagedijk 14%, Spaarndammerdijk 24%, Zijkanaal C 24%, Slaperdijkweg 14% en Spaarndamseweg 14%. In de avondspits is dat als volgt: Lagedijk 22%, Spaarndammerdijk 60%, Zijkanaal C 33%, Slaperdijkweg 44%. Let wel; het gaat hier niet over absolute aantallen doorgaand autoverkeer, maar over de samenstelling daarvan. De werkgroep is van mening, dat als de genoemde percentages al aan de orde zijn op een relatief rustig meetmoment, de percentages doorgaand verkeer op drukke momenten naar verwachting hoger zullen zijn en zeker niet lager.

Los van de genoemde onderzoeken heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland, in verband met het vernieuwen van de sluis bij Spaarndam, verkeersstellingen laten verrichten. Dit heeft plaatsgevonden in de periode van 25 november 2008 tot en met 2 december 2008. Daarbij is

het aantal verkeersbewegingen geteld op de Spaarndammerdijk en op het fietspad langs de Zijkanaal C weg. Dit is uitgesplitst in lichte voertuigen, middelzware voertuigen, zware voertuigen en fietsers. Opgemerkt wordt dat bij het kentekenonderzoek van Dufec de fietsers niet zijn geteld. De gegevens van de verschillende onderzoeken laten zich dan ook niet in directe zin vergelijken. In het algemeen moet wel worden geconcludeerd dat in de periode dat de verkeerstellingen van Rijnland werden verricht, de gemiddelde dagintensiteiten, ook op zondag, van de verkeersbewegingen op een hoger niveau liggen dan hetgeen naar voren komt uit het kentekenonderzoek van Dufec.

Uit de onderzoeken komt in ieder geval naar voren dat er een doorgaande route bestaat vanaf de Noordzeekanaalweg via Zijkanaal C naar Haarlem-Noord en Velsbroek. Daarnaast bestaat een nog drukker doorgaande route via de Spaarndammerdijk tussen Halfweg/Zwanenburg en Haarlem-Noord en Velsbroek.

Op basis van de drie uitgevoerde onderzoeken, komt de werkgroep tot de conclusie dat als het doorgaande verkeer op de splitsmomenten uit het gebied geweerd kan worden, de totale verkeersdruk in het gebied niet zal toenemen als gevolg van de realisering van SpaarneBuiten. De ruimte die ontstaat door het wegvallende doorgaand verkeer zal worden opgevuld door het nieuwe bestemmingsverkeer van en naar SpaarneBuiten.

4. Mogelijke oplossingen

Langzaam verkeer

Nadrukkelijk is gekeken naar de problematiek van het langzame verkeer, met name bij het Rijnlandshuis. Er is daar sprake van een krappe doorgang, waardoor langzaam verkeer in de knef komt. In het kader van de realisering van het woongebied SpaarneBuiten kan een langzaam verkeersverbinding tot stand worden gebracht tussen de sluis en de Lagedijk. Het langzaam verkeer wordt daarmee weggeleid van het Rijnlandshuis, waardoor voor zowel het langzaam verkeer als voor het autoverkeer een veiliger situatie ontstaat. In het verlengde van deze maatregel, draagt een fietsdoorsteek van de Spaarndammerdijk naar de Ringweg eveneens bij aan het vereenvoudigen van het verkeersbeeld bij het Rijnlandshuis. De verkeersveiligheid wordt hiermee bevorderd. Inwoners van SpaarneBuiten kunnen dan Spaarndam-Oost bereiken, zonder dat zij langs het Rijnlandshuis hoeven.

De werkgroep adviseert dan ook beide maatregelen ten behoeve van het langzame verkeer te nemen.

Maatregelen autoverkeer

Meerdere oplossingen en maatregelen zijn denkbaar, variërend van zeer lichte tot zeer fundamenteel. Onderstaand worden deze nader belicht.

a. Rondweg

Al vaker is als alternatief voor de verkeersafwikkeling een rondweg rond Spaarndam in discussie geweest. Om verschillende redenen heeft de werkgroep dit idee niet nader uitgewerkt in een concreet plan. De landschappelijke redenen en de gevolgen voor de groene buffer spelen daarbij een grote rol. Het karakter van de groene buffer zou fundamenteel

aangetast worden. De meest in het oog springende reden is echter dat het een bijzonder kostbare variant zou zijn. De financiering daarvan zou hoogst onzeker zijn en in ieder geval niet binnen afzienbare tijd bereikbaar. De feitelijke realisering van een dergelijk plan zou vele jaren op zich laten wachten en zeker niet tijdig gereed zijn om de verkeersdruk ten gevolge van de realisering van SpaarneBuiten op te vangen. Tenslotte speelt ook hier de vraag of het voor de ruimtelijke situatie, verkeer en leefbaarheid in Spaarndam gunstig zou zijn extra verkeer aan te trekken. Dat zou immers het gevolg zijn van het aanleggen van een rondweg. De plaatselijke infrastructuur leent zich immers niet voor aanzienlijke stromen doorgaand verkeer. De werkgroep adviseert dan ook een dergelijke variant te vergeten.

b. Volledig weren van doorgaand verkeer

Uit het gehouden kentekenonderzoek komt overduidelijk naar voren, dat het doorgaande verkeer een belangrijk deel van de verkeersdruk veroorzaakt. Als dit gedurende de spitsmomenten volledig uit de verkeersstroom kan worden gehaald, blijft alleen het plaatselijke en bestemmingsverkeer over. Op die wijze kunnen de ochtend- en de avondspits rustiger verlopen en schept afwezigheid van doorgaand verkeer als het ware ruimte voor het verkeer dat het gevolg is van de nieuwe woonwijk SpaarneBuiten. De werkgroep heeft onderzocht of er daartoe een mogelijkheid bestaat.

Duidelijk is dat de sleutel is gelegen in het terugdringen van doorgaand verkeer, zodat de verkeersstromen van de woonwijk kunnen worden opgevangen. Onderzocht is een systeem waarbij op verschillende wegen richting Spaarndam flitspalen worden geplaatst. Ruim tevoren geven borden aan dat Spaarndam gedurende de ochtend- en avondspits gesloten is voor doorgaand verkeer. Dit kan met gebruikmaking van bord C6 of bord C12. Indien een voertuig het gebied binnen komt én het binnen vijf of tien minuten weer verlaat, is het doorgaand verkeer en wordt bekeurd. Het systeem is gekoppeld aan een lijst met plaatselijke kentekens die in ieder geval niet worden bekeurd. Dit systeem heeft het voordeel dat op de doorgaande routes het verkeer wordt teruggebracht, maar dat bestemmingsverkeer, ook tijdens de spitsuren, kan blijven plaatsvinden. Bezwaren van de bewoners omtrent bezoek en bezoek van leveranciers, worden daarmee weggenomen en bezwaren van ondernemers omtrent omzetsderving komen dan te vervallen. Daarmee zou in principe ieder tevreden zijn.

In een dergelijke oplossing zijn er vijf flitspalen nodig en een systeem dat de geflitste kentekens vergelijkt met de kentekens die ontheffing hebben. Bijvoorbeeld kentekens uit Spaarndam, Spaarnwoude, Penningsveer en Haarlemmerliede. De gedachte is een aantal flitspalen met trajectcontrole toe te passen op de Lagedijk, de Spaarndammerdijk, de Ringweg, de Zijkanaal C weg en de IJdijk.

Technische uitvoerbaarheid en kosten

Er is bij twee bedrijven navraag gedaan naar de mogelijkheden. Geconcludeerd mag worden dat een dergelijk systeem van trajectcontrole technisch mogelijk is. Daarvoor moet echter speciale, op de situatie toegesneden, software worden gemaakt.

Rekening houdende met de aanschafkosten van flitspalen en de kosten van software, zijn er aanzienlijke kosten gemoeid met het totale systeem. Gedacht moet worden met een investering van minimaal 750.000 euro.

Externe adviezen.

Van groot belang is of een dergelijk systeem van trajectcontrole juridisch toelaatbaar is en tevens of dit gehandhaafd kan en zal worden.

Over deze oplossing is advies ingewonnen bij de vereniging van Nederlandse gemeenten, de VNG en bij het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Het OM is betrokken bij de afdoening van verkeersovertradingen en het is van belang de juridische status van een maatregel van tevoren te bespreken en voor te leggen.

De VNG stelt dat een en ander formeel juridisch geregeld kan worden. Nadrukkelijk wordt gesteld dat een en ander in overleg met politie en justitie zal moeten gebeuren.

In de reactie van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie wordt nergens gemeld, dat een en ander juridisch niet zou zijn toegestaan. Wel is het OM van oordeel dat de oplossing van vijf flitspalen juridisch niet is te handhaven. De redenen voor dit oordeel worden niet vermeld.

Men zegt er geen voorstander van te zijn. Feitelijk wordt direct geadviseerd te kiezen voor het plaatsen van borden en de handhaving te laten plaatsvinden door middel van gerichte politiecontroles. Bovendien wordt gewezen op de hoge kosten van flitspalen en de vandalismegevoeligheid.

De werkgroep is van oordeel dat de reactie van het OM een wel zeer traditionele benadering is, die op de lange duur niet zoveel effect heeft. Zo snel automobilisten in de gaten hebben dat er meestal geen agent staat, hervat het doorgaand verkeer.

Het OM stelt voor in de zogenaamde driehoek (burgemeester, politie, OM) te zoeken naar een andere oplossing. *"Zomaar een paar ideeën: verbodsborden in de sfeer van bord C7 (verboden voor vrachtwagens) eventueel voorzien van onderbord en een ontheffingsregeling voor bestemmingsverkeer, of borden als C20 (maximale asdruk 4.8 ton) en C22 (geen opleggers of truck-aanhangwagens)"*.

Conclusie werkgroep

Voor de werkgroep is duidelijk dat het OM niet aan een dergelijke oplossing van trajectcontrole wil meewerken. De door het OM en de VNG aangedragen mogelijkheden zijn niet eenvoudiger te handhaven dan met de flitspalen, eerder het tegendeel. De gegeven mogelijkheden gaan ook niet echt in op de probleemstelling: hoe kunnen we doorgaand verkeer weren, zonder bewoners en bestemmingsverkeer te hinderen. Vanuit die probleemstelling geredeneerd zijn de door de externe adviseurs gegeven alternatieven ineffectief.

Hoezeer de bedachte oplossing ook ieders voorkeur heeft, op korte termijn zal deze bij gebrek aan medewerking van het OM niet uitvoerbaar zijn.

De werkgroep, behoudens de vertegenwoordiger van de Dorpsraad, adviseert niet in eerste instantie te opteren voor deze oplossing, maar te kiezen voor een "next best" die verderop zal worden behandeld. Tegelijkertijd zou – indien er de bereidheid is om de genoemde investering te plegen – een nader overleg met het parket Haarlem van het Openbaar Ministerie op bestuurlijk niveau gestart moeten worden om te bezien of er alsnog draagvlak te realiseren voor deze oplossing. Gezien de houding tot nu toe, mag een loyale medewerking niet voor de hand liggen. Daarbij komt dat hoge kosten gemoeid zijn met het

plaatsen van vijf flitspalen met trajectcontrole. Deze kosten zijn niet verantwoord indien niet nauw wordt samengewerkt.

De vertegenwoordiger van de Dorpsraad kiest ten principale voor deze oplossing, omdat aan alle bezwaren tegemoet gekomen wordt en pleit er voor om pas definitieve keuzes te maken als het bestuurlijk overleg met het parket is afgerond.

c. Zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer

Als de oplossing met trajectcontrole niet uitvoerbaar is, is het volledig weren van doorgaand verkeer niet realiseerbaar. Next best oplossing is dan het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer.

Door de werkgroep is bezien welke maatregelen zo dicht mogelijk bij het ideaalbeeld kunnen komen. Daarbij blijft het terugdringen van doorgaand verkeer de sleutel tot de oplossing van het verkeersvraagstuk rond Spaarndam. Uit de onderzoeksgegevens blijkt, dat er een doorgaand verkeer of sluiproute, is tussen Spaarndam en Haarlem-Noord/Velserbroek, gedeeltelijk afkomstig van de Spaarndammerdijk en gedeeltelijk afkomstig van Zijkanaal C. Indien de route via Spaarndam wordt vrijgemaakt van doorgaand verkeer tijdens de spitsuren, valt te voorzien dat althans een deel van het verkeer zich via de Lagedijk en via Penningsveer richting Haarlem zal begeven. Het is daarom van belang ook het doorgaand verkeer in die richting te weren.

Gekozen zou kunnen worden om in de spitsuren door een flitspaal richting Spaarndam-West en een flitspaal op de Lagedijk richting Penningsveer het doorgaand verkeer te weren. Ruim rondom Spaarndam zou met borden aangegeven moeten worden dat tijdens de spitsuren Spaarndam gesloten is voor doorgaand verkeer. Dit kan gebeuren aan de hand van een door de gemeenteraad te nemen verkeersmaatregel, namelijk verkeersbord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, met onderbord waarop duidelijk staat gedurende welke uren het inrijverbod geldt. Tevens kan worden aangegeven dat het verbod met behulp van cameratoezicht wordt gehandhaafd. Om de bewoners zoveel mogelijk tegemoet te komen, kunnen de tijdstippen van het inrijverbod eventueel worden beperkt tot de drukste delen van de spitsuren.

De kentekens van voertuigen van inwoners van Spaarndam, Spaarnwoude, Haarlemmerliede en Penningsveer kunnen worden opgenomen in een systeem, dat hen op basis van een ontheffing vrijwaart van bekeuringen. Dit is te vergelijken met het systeem dat nu werkt in de ochtendspits richting Spaarndam-West. De inwoners worden dan verschoond van bekeuringen.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat bezoekers en leveranciers het gebied altijd kunnen verlaten via de Zijkanaal C weg en de Spaarndammerdijk, zonder het risico op een bekeuring. Aangezien in dat geval moet worden omgereden, is deze route niet aantrekkelijk als alternatief voor doorgaand verkeer.

De flitspaal in de richting van Haarlem, nabij Spaarndam West zou zodanig geplaatst moeten worden, dat verkeer tussen Spaarndam Oost en West daarvan geen hinder heeft.

Conclusies werkgroep

Deze oplossing haalt het overgrote deel van het doorgaand verkeer weg op de momenten dat de flitspaal in werking is. In meerderheid adviseert de werkgroep te kiezen voor deze

oplossing, waarbij aangetekend wordt, dat de vertegenwoordiger van de Dorpsraad opteert voor de variant van de trajectcontrole.

Overigens sluit het advies van de werkgroep de keuze voor een systeem van trajectcontrole op termijn niet uit.

Wanneer het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude dit advies overneemt, zal er nog bestuurlijke afstemming nodig zijn met het college van Haarlem.

d. Bijkomende verkeersmaatregelen.

Om de verkeersafwikkeling soepeler te laten verlopen, is ook over enkele andere maatregelen nagedacht. Vooral de smalle passage langs het Rijnlandshuis en de gevaarlijke situatie die dit voor fietsers kan opleveren, is onderwerp van overweging geweest. Ten behoeve van de veiligheid van het langzame verkeer is in deze rapportage een advies geformuleerd.

Tevens is er naar gekeken om de stroom van het verkeer langs het Rijnlandshuis, richting Haarlem en komend vanuit Haarlem beter gestructureerd af te wikkelen. Dat zou kunnen door schuin tegenover het Rijnlandshuis de dijk enigszins te verbreden voor het realiseren van een opstelstrook voor auto's. Vervolgens zouden alternerende verkeerslichten bij de opstelstrook en aan de Haarlemse kant van de sluis een betere verkeersafwikkeling over en langs de sluis moeten bewerkstelligen. Probleem hierbij is wel dat de dijk aan de Haarlemse kant geen ruimte biedt voor het opstellen van auto's die voor het verkeerslicht wachten. Tenslotte blijft het de vraag of het faciliteren van drukte een betere aanpak is dan het reduceren van de verkeersbelasting tot beter beheersbare proporties. Het laatste komt het best tegemoet aan de lokale omstandigheden. Met het eerder geformuleerde advies om het doorgaande verkeer op spitsmomenten te weren, wordt al in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de verkeersbelasting nabij het Rijnlandshuis.

e. Overige verkeersaspecten.

In het bijzonder uit de rapporten van Goudappel Coffeng komt naar voren dat vooral de Lagedijk, de Lageweg en de Spaandammerdijk in hun huidige toestand het verkeer dat het gevolg is van SpaarneBuiten niet goed kunnen verwerken. De Lageweg ter hoogte van het woongebied, zal door de exploitant volgens de normen van de gemeente worden verbeterd. De Spaandammerdijk wordt op korte termijn door de gemeente voorzien van een nieuw wegdek. Dit werk zal voor het einde van 2009 gereed zijn. Ook de Lagedijk wordt door de gemeente verbeterd voordat het woongebied is gerealiseerd.

5. Conclusies en advies.

Op basis van alle beschikbare gegevens, komt de verkeerswerkgroep tot het volgende advies.

1. Er wordt geadviseerd vanaf de Lagedijk een rechtstreekse verbinding voor langzaam verkeer tot stand te brengen naar de sluis. Tevens wordt geadviseerd een rechtstreekse fiets-

verbinding te realiseren tussen de Spaardammerdijk en de Ringweg. Daarmee wordt langzaam verkeer voor het Rijnlandshuis zoveel mogelijk vermeden.

2. Het realiseren van een rondweg moet als onrealistisch worden bestempeld. Deze oplossing is te kostbaar, zal nog vele jaren op zich laten wachten en zal het karakter van de groene buffer aantasten.
3. Een volledig weren van doorgaand verkeer – door middel van een systeem van trajectcontrole met behulp van flitspalen - is vooralsnog niet mogelijk, omdat het Openbaar Ministerie niet bereid is haar medewerking hieraan te geven. De meerderheid van de werkgroep adviseert dan ook niet voor deze variant te opteren. Indien het college van Haarlemmerliede en Spaarnwoude bereid is de investering van een systeem van trajectcontrole te plegen, zou op bestuurlijk niveau gepoogd moeten worden het Openbaar Ministerie alsnog op andere gedachten te brengen.
4. In meerderheid adviseert de werkgroep een “next best” oplossing van een flitspaal ter hoogte van Spaardam West in de richting van Haarlem en één op de Lagedijk in de richting van Penningsveer, beiden gedurende de avondspits. Daarmee wordt het overgrote deel van het doorgaande verkeer geweerd.
5. Door het op deze wijze weren van het doorgaande verkeer, wordt voldoende ruimte gecreëerd in de verkeersdruk om de toename van autobewegingen na het realiseren van SpaarneBuiten op te kunnen vangen, zonder dat de totale verkeersdruk toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.
6. De kwaliteit van de Lagedijk, de Lageweg en de Spaardammerdijk zal moeten worden verbeterd om het verkeer dat het gevolg is van SpaarneBuiten goed te kunnen verwerken.