



Haarlem

Gemeente Haarlem

Rob van Doorn

Wethouder Duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 14 maart 2013  
Ons kenmerk WZ/2012/98404  
Contactpersoon M.F. Werkhoven  
Doorkiesnummer 023 5113383  
E-mail mwerkhoven@haarlem.nl  
Onderwerp Tweerichtingverkeer Waarderbrug

Geachte leden van de commissie Beheer,

Tijdens de commissievergadering van 7 maart jongstleden beloofde ik u schriftelijk te informeren over de verkeersafwikkeling op de Waarderbrug, na invoering van tweerichtingverkeer in de Catharijnebrugvariant.

Op 24 mei 2012 besprak u tijdens uw vergadering verschillende varianten voor het openstellen van de Waarderbrug in twee richtingen. U deed dat op basis van de memo Waarderbrug tweerichtingverkeer (2012/154311). U bent uitgebreid geïnformeerd over de voordelen en nadelen van de 'Catharijnebrugvariant', de '80% - 20% variant', de 'Tidal Flow variant' en de variant 'Waarderbrug in twee richtingen inclusief aparte fietsbrug'.

Tijdens die vergadering adviseerde u de Catharijnebrugvariant verder uit te werken, alhoewel die variant, omwille van de robuustheid (toekomstbestendigheid), niet werd aanbevolen. De beperkte robuustheid werd door een aantal commissieleden ook als risico naar voren gebracht. De keuze werd met name ingegeven door financiële overwegingen en vanwege de beperkte verkeersaantrekkende werking als gevolg van die beperkte robuustheid.

Het onderzoek waarin de verschillende varianten werden beschreven was gebaseerd op verkeersgegevens uit het verkeersmodel. Het verkeersmodel is gebruikt omdat;

1. fase 1 van de Spaarndamseweg in uitvoering was;
2. de verkeersregelininstallatie die op dat moment op het kruispunt Spaarndamseweg – Waarderbrug stond niet de technische mogelijkheid had verkeer te tellen (de huidige kan dat wel);
3. het verkeersmodel de op dat moment niet bestaande rijrichting stad-in kon simuleren;
4. het verkeersmodel een nuttig middel is bij dit soort verkeerskundige haalbaarheids-/variantenstudies in de verkenningfase.



## Haarlem

2

In juli 2012 kreeg u een brief van mij (2012/120706) waarin ik u wederom informeerde over de risico's van de Catharijnebrugvariant, waaronder het ontbreken van toekomstvastheid. Ik gaf ook aan u op gezette tijden te informeren over de uitwerking (waaronder de verkeerskundige afwikkeling en verkeersinrichting) van deze variant.

Alhoewel er pas in 2013 krediet beschikbaar was om het project op te starten, is in de tussentijd de minister van I en M om goedkeuring gevraagd in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Die goedkeuring is binnen. Naast het opstarten van de participatie was een van de eerste onderdelen van het onlangs in gang gezette project een eerste, verkennende toets van de verkeersafwikkeling van de Catharijnebrugvariant. Dit is gebeurd door tellingen van 7 februari jl. van de nieuwe verkeerslichteninstallatie op het kruispunt Spaarndamseweg - Waarderbrug te raadplegen. Een nauwgezette toets van de representativiteit van die dag zal overigens nog plaatsvinden.

Gebleken is dat er op een aantal rijrichtingen op het kruispunt meer verkeersaanbod is dan het verkeersmodel prognosticeerde. In de avondspits wordt dat gecompenseerd doordat er op andere rijrichtingen *minder* verkeer rijdt. Voor de avondspits betekent dat een bevestiging van de in de eerdere memo geschetste, niet toekomstvaste, verkeersafwikkeling. In de ochtendspits is er, zo blijkt wanneer met de nieuwe verkeerscijfers gerekend wordt, wél sprake van een (sterke) verslechtering van de verkeersafwikkeling. De verkeersafwikkeling in de ochtendspits blijkt met de nieuwe cijfers van een vergelijkbaar gebrekkige kwaliteit als de avondspits. Dit uit zich in de volgende zaken;

- een langere cyclustijd, de tijd waarin alle verkeersdeelnemers op een kruispunt aan 'de beurt' komen. In plaats van de eerder berekende 92 seconden wordt het 117 seconden. NB: een cyclustijd van 120 seconden wordt als absoluut verkeerskundig maximum gezien wordt vanwege de roodlichtnegatie en de negatieve effecten op de verkeersveiligheid;
- ter voorkoming van filevorming dient de linksafstrook richting de Waarderpolder ten opzichte van het DO van de Spaarndamseweg fase 1 ongeveer verdubbeld te worden tot 114 meter. Er blijft overigens een 10% kans dat deze 114 meter niet voldoet en filevorming ontstaat;
- om het gemotoriseerd verkeer te kunnen verwerken, blijft de afwikkeling van het fietsverkeer beperkt tot een minimum. Fietsers krijgen een zeer korte groentijd (richting zuid naar noord bijvoorbeeld 9 seconden), wat van negatieve invloed is op het fietscomfort en tot roodlichtnegatie leidt, met een onveilige situatie tot gevolg.

Het is belangrijk te melden dat de verkeersafwikkeling wordt berekend op basis van uurintensiteiten. Het is waarschijnlijk dat er, vanwege het ontbreken van substantiële groeiruimte, files ontstaan. Dit gebeurt tijdens piekmomenten, bijvoorbeeld gedurende een kwartier of een half uur. Meer zekerheid hierover krijgt u gaande het project. Dan zal uit nader onderzoek blijken hoe de feitelijke afwikkeling op het kruispunt is, mede op basis van actuele verkeersgegevens.



## Haarlem

3

Zoals u weet zijn wij op verschillende fronten bezig de autobereikbaarheid van Haarlem vanuit het oosten te verbeteren. En alhoewel aanpassingen van de Waarderweg en de Schoterbrug als onderdelen van de Oostelijke Randweg deel uit maken van deze plannen, heeft er nog geen besluitvorming plaatsgevonden en is het verkeerskundig effect op de Catharijnebrugvariant nog onduidelijk. De NSL melding hoeft overigens niet opnieuw te worden gedaan. De aanpassing van de brug wordt dit jaar verwerkt in het NSL-rekenprogramma/database (het 'Monitoringtool') bij de jaarlijkse actualisatieronde. Daarbij worden meteen de gecorrigeerde cijfers gebruikt.

Ik meen u zo goed te hebben geïnformeerd over deze recente ontwikkelingen in het project uitwerking Catharijnebrugvariant. Mijn voorstel u op gezette tijden te informeren tijdens de voortzetting van het project, blijft vanzelfsprekend van kracht.

Met vriendelijke groet,

Rob van Doorn