



Onderwerp Varianten Professor Eijkmanlaan	
Nummer	2020/602744
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Boo, A. de
Telefoonnummer	023-5113841
Email	adeboo@haarlem.nl
Kernvraag aan de commissie	Het college vraagt de commissie zijn voorkeur uit te spreken voor één van de volgende varianten: A. Duurzaam Veilig 30 km/u. B. Duurzaam Veilig 50 km/u met vrijliggende fietspaden. C. Profiel Bernadottelaan 30 km/u conform HIOR Schalkwijk. D. 30 km/u met vrijliggende fietspaden. Het college heeft de voorkeur voor variant B omdat hiervoor het meeste draagvlak is bij belangrijke externe stakeholders en het beste past bij de verkeersintensiteiten en snelheid.
Behandelvoorstel voor de commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie Beheer. De startnotitie voor de Professor Eijkmanlaan is bij de commissie Beheer van 18 juni jl. behandeld. Naar aanleiding daarvan is deze opinienota opgesteld en wordt deze ter bespreking naar de commissie Beheer gestuurd.
Relevante eerdere besluiten	- Vaststellen startnotitie Professor Eijkmanlaan (2020/140082) in commissie Beheer 18 juni 2020
Besluit college d.d. 17 november 2020	1. Het college stelt de opinienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

De Professor Eijkmanlaan is toe aan groot onderhoud, dat geldt zowel voor het wegdek, de openbare verlichting als de verkeersregelininstallaties. Ook is de noodzaak aanwezig om een regenwaterriool aan te leggen en de huisaansluitingen te vervangen. Tevens geldt de Professor Eijkmanlaan als een mogelijk tracé voor de hoofdtransportleiding tussen duurzame warmtebronnen en het warmtenet in Meerwijk en Schalkwijk. Dit wordt in het vervolg van het project nader onderzocht.

De Professor Eijkmanlaan is een buurtontsluitingsweg in de Boerhaavewijk in het stadsdeel Schalkwijk binnen Haarlem. De maximale snelheid is 30 km/u. Aan de noordzijde sluit de weg aan op de Boerhaavelaan (N232) door middel van een kruising met verkeerslichten. Aan de zuidzijde eindigt de weg op een kruising met de Aziëweg met verkeerslichten (busbaan) en vervolgt de weg in de Bernadottelaan. Halverwege de Professor Eijkmanlaan is er een kruising met de Floris van Adrichemlaan. De Floris van Adrichemlaan is de doorgaande route richting de Kennedybrug en de Europawijk/Schipholweg.

Voor het profiel van de Professor Eijkmanlaan moet een afweging gemaakt rekening houdend met de beleidskaders, de wensen/behoefte van interne stakeholders, draagvlak van externe stakeholders en de beschikbare financiële middelen. Dit moet leiden tot een veilige en duurzame inrichting. Om een gedegen afweging te kunnen maken is een variantenstudie uitgevoerd dat heeft geleid tot een startnotitie die bij de commissie Beheer van 18 juni jl. is behandeld. Naar aanleiding van deze commissievergadering zijn een viertal varianten uitgewerkt die hebben geleid tot deze opinienota.

2. Kernvraag aan de commissie

Het college vraagt de commissie zijn voorkeur uit te spreken voor één van de volgende varianten:

- A. Duurzaam Veilig 30 km/u.
- B. Duurzaam Veilig 50 km/u met vrijliggende fietspaden.
- C. Profiel Bernadottelaan 30 km/u conform HIOR.
- D. 30 km/u met vrijliggende fietspaden.

Bij bespreking van de startnotitie in de commissie Beheer van 18 juni jl. heeft het college van B&W de voorkeur uitgesproken om voor de Professor Eijkmanlaan het profiel van de Bernadottelaan door te trekken. Daarmee zou een eenduidige inrichting van de oostelijke verkeersring van Schalkwijk ontstaan.

Het college heeft nu de voorkeur voor variant B omdat hiervoor het meeste draagvlak is bij belangrijke externe stakeholders en het beste past bij de verkeersintensiteiten en snelheid.

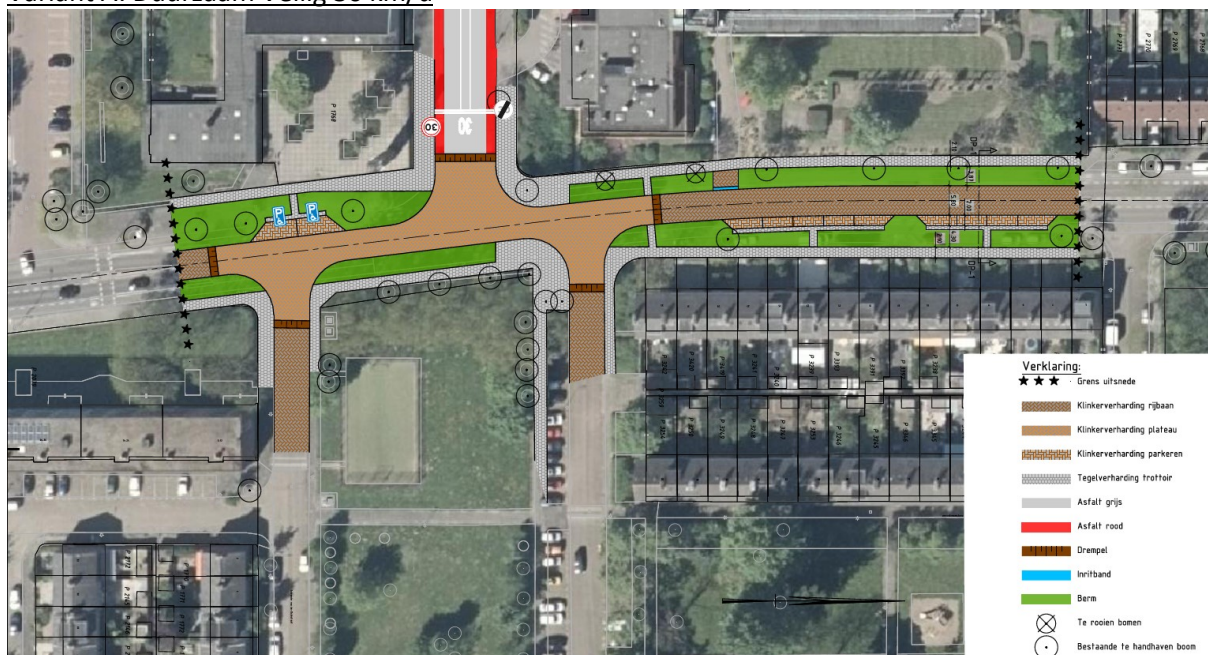
Een onderbouwing en nadere uitwerking van deze varianten, inclusief bijbehorende kostenramingen, is opgenomen in de Variantenstudie Professor Eijkmanlaan variantenstudie (Antea Group, projectnummer 0413188.170 d.d. 7 oktober 2020), opgenomen als bijlage 1.



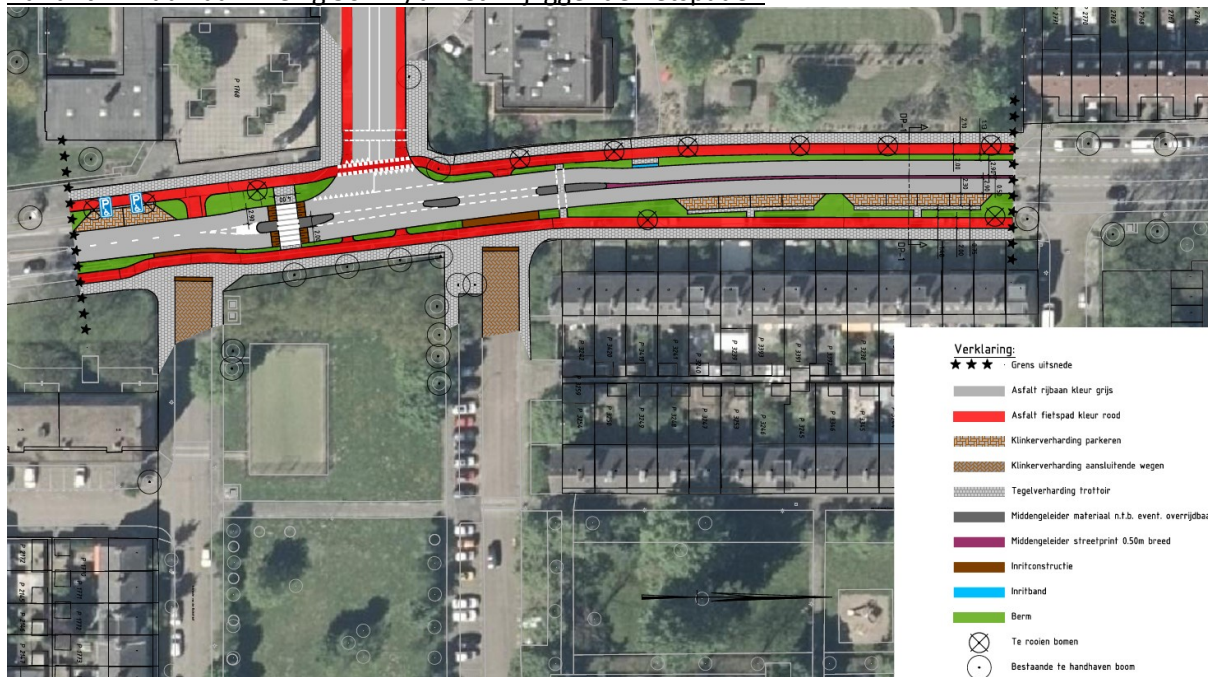
3. Toelichting varianten

De vier verschillende varianten zijn uitgewerkt op een representatief gedeelte van de Professor Eijkmanlaan om een indruk te geven van de gevolgen van de varianten: vanaf de kruising Floris van Adrichemlaan circa 100 meter noordwaarts en circa 30 meter zuidwaarts. Deze schetsontwerpen zijn hieronder weergegeven:

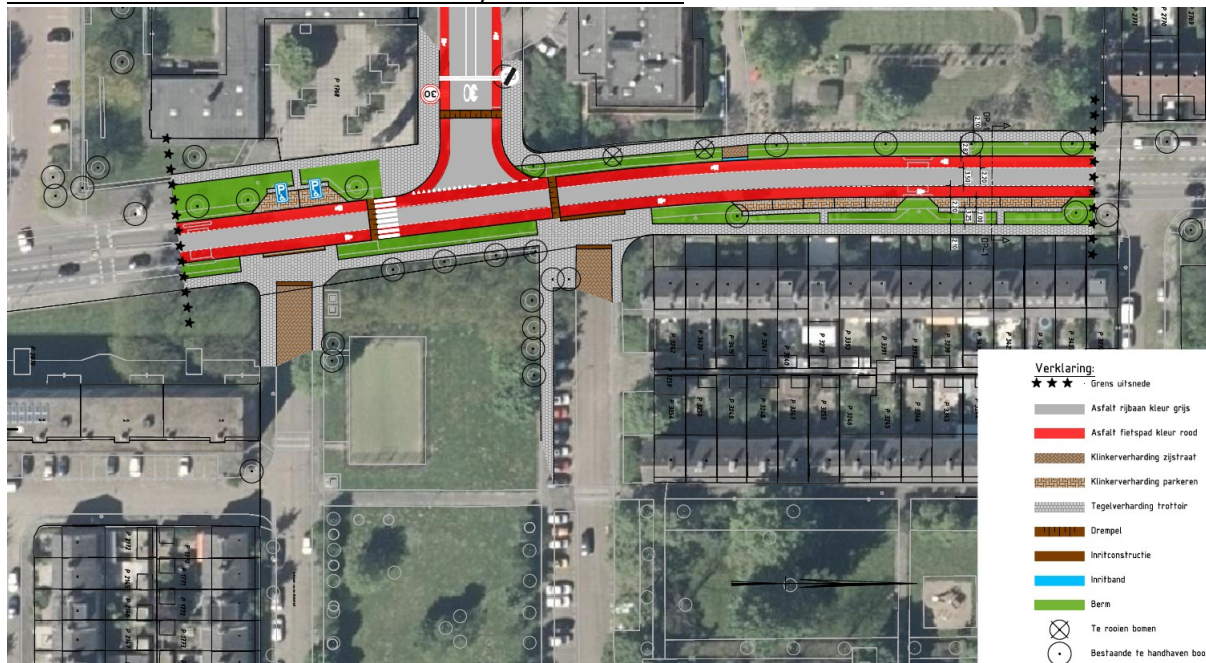
Variant A: Duurzaam Veilig 30 km/u



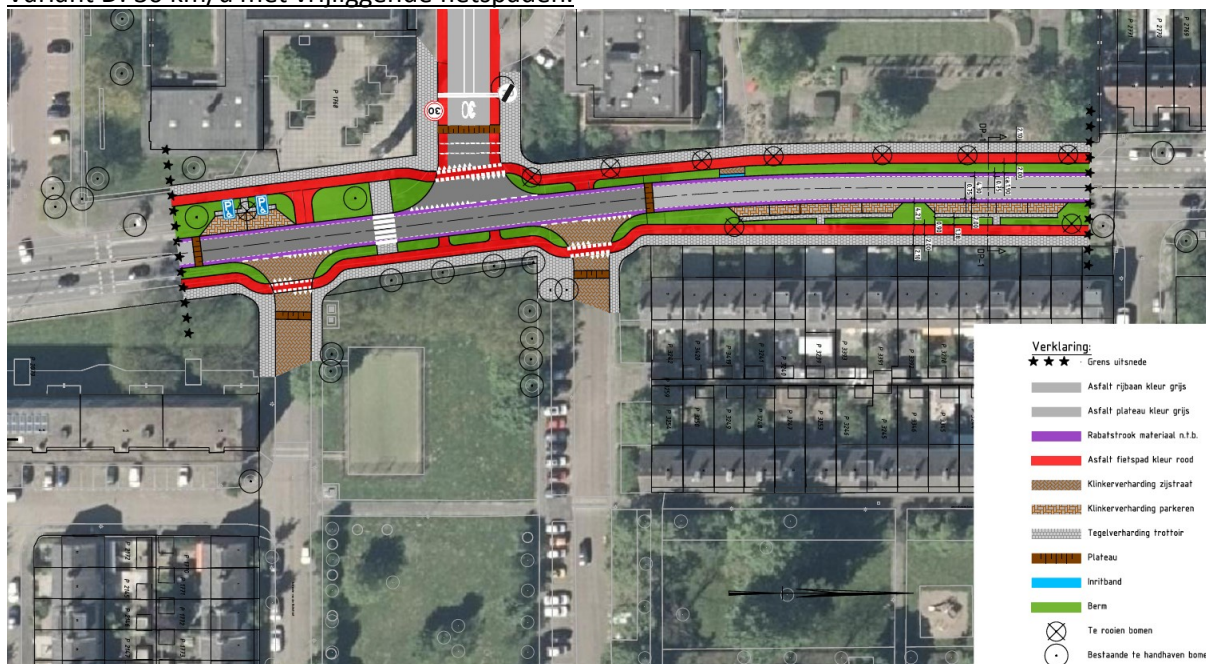
Variant B: Duurzaam Veilig 50 km/u met vrijliggende fietspaden



Variant C: Profiel Bernadottelaan 30 km/u conform HIOR



Variant D: 30 km/u met vrijliggende fietspaden.





In onderstaande tabel 1 zijn de belangrijkste kenmerken van de vier varianten aangegeven.

Tabel 1: belangrijkste kenmerken per variant

	Variant A Duurzaam Veilig 30 km/u	Variant B Duurzaam Veilig 50 km/u met vrijliggende fietspaden	Variant C Profiel Bernadottelaan 30 km/u conform HIOR.	Variant D 30 km/u met vrijliggende fietspaden.
<i>Wegcategorie</i>	Erftoegangsweg 30 km/h.	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h.	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h.	Erftoegangsweg 30 km/h.
<i>Profiel</i>	Rijwegbreedte: 5,80 m.	Rijwegbreedte: 7,30 m bestaande uit 2 rijstroken van 2,90 m en een overrijdbare midden- geleider van 0,50 m	Maatvoering rijweg conform profiel Bernadottelaan: Rijwegbreedte: 3,50 m (excl. fietsstroken: 2,20 m). Grijze weg.	Rijwegbreedte 5,80 m (ASVV 12.1.4) incl. 2x 0,50 m rabatstroken (visuele versmalleren). Grijze weg.
<i>Fietsers</i>	Op rijweg.	Op vrijliggend fietspad, breedte 2,00 m	Op fietsstrook, breedte 2,20 m	Op vrijliggend fiets-pad, breedte 2,00 m
<i>Kruisingen</i>	Alle kruisingen gelijkwaardig kruispuntplateau	Zijwegen 30 km/h: inritconstructie Zijweg 50 km/h (Floris van Adrichemlaan): voorrangskruising	Zijwegen 30 km/h: inritconstructie Zijweg 50 km/h (Floris van Adrichemlaan): kruispuntplateau met voorrang geregeld.	Alle kruisingen Kruispuntplateau's met voorrang geregeld.
<i>Snelheids- remmende maatregelen</i>	Kruispuntplateau's en drempels. Op busroute busvriendelijke drempels. Materialisatie rijweg (straatbakstenen). Relatief smalle rijbaan.	Niet nodig; de inrichting garandeert de gewenste gemiddelde snelheid (V_{85}).	Kruispuntplateau en drempels. Op busroute busvriendelijke drempels.	Kruispuntplateau's en drempels. Op busroute busvriendelijke drempels. Rabatstrook (visueel versmallen rijweg).
<i>Oversteek voetgangers</i>	Niet gereguleerd.	Voetgangersoversteek plaatsen.	Voetgangersoversteek plaatsen.	Voetgangersoversteek plaatsen.
<i>Materialisatie</i>	Rijweg: straatbakstenen. Parkeervakken: open bestrating (n.t.b.). Trottoir: betontegels.	Rijweg: asfalt Fietspad: rood asfalt Parkeervakken: open bestrating (n.t.b.). Trottoir: betontegels.	Rijweg: asfalt Fietsstrook: rood asfalt Parkeervakken: open bestrating (n.t.b.). Trottoir: betontegels.	Rijweg: asfalt Fietspad: rood asfalt Parkeervakken: open bestrating (n.t.b.). Trottoir: betontegels Rabatstrook: n.t.b.

4. Overeenkomsten en verschillen

De belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen de vier varianten zijn weergegeven in onderstaande tabel 2.

Tabel 2: overeenkomsten en verschillen

	Variant A Duurzaam Veilig 30 km/u	Variant B Duurzaam Veilig 50 km/u met vrijliggende fietspaden	Variant C Profiel Bernadottelaan 30 km/u conform HIOR.	Variant D 30 km/u met vrijliggende fietspaden.
<i>Ruimte voor Warmtenet</i>	De Professor Eijkmanlaan geldt als een mogelijk tracé voor de hoofdtransportleiding tussen duurzame warmtebronnen en het warmtenet in Meerwijk en Schalkwijk. Binnen alle vier varianten is het mogelijk om het warmtenet te realiseren.			
<i>Ruimte voor vergroening</i>	Binnen alle vier varianten wordt ruimte gezocht om zoveel mogelijk te vergroenen. Daarbij kan worden gedacht aan het uitvoeren van parkeervakken in grasbetontegels in plaats van klinkers en het aanbrengen van "Green to Colour-beplanting" in de groenbermen			
<i>Draagvlak*</i>	- Fietzersbond - Wijkraad - Verkeerspolitie	+ Fietzersbond + Wijkraad + Verkeerspolitie	- Fietzersbond - Wijkraad - Verkeerspolitie	+ Fietzersbond - Wijkraad (wel 2 ^e keus) - Verkeerspolitie
<i>Passend bij verkeersintensiteit en snelheid**</i>	Nee, de Professor Eijkmanlaan wordt ingericht als 30 km/uur-weg. De gemeten verkeersintensiteit en snelheid passen daar niet bij.	Ja, deze variant past het beste bij de gemeten verkeersintensiteit en snelheid	Nee, de Professor Eijkmanlaan wordt ingericht als 30 km/uur-weg. De gemeten verkeersintensiteit en snelheid passen daar niet bij.	Nee, de Professor Eijkmanlaan wordt ingericht als 30 km/uur-weg. De gemeten verkeersintensiteit en snelheid passen daar niet bij.
<i>Participatie en inspraak</i>	Omdat sprake is van een herinrichting wordt een intensief participatie- en inspraaktraject gevolgd met relevante stakeholders.	Omdat sprake is van een herinrichting wordt een intensief participatie- en inspraaktraject gevolgd met relevante stakeholders.	Er is sprake van groot onderhoud met profielwijziging. Omwonenden en de relevante stakeholders worden in het kader van participatie geïnformeerd. Er wordt geen inspraak gehouden.	Omdat sprake is van een herinrichting wordt een intensief participatie- en inspraaktraject gevolgd met relevante stakeholders.
<i>Initiatiefvoorstel "maak nu werk van 30 km/u".</i>	Het voorstel om de Professor Eijkmanlaan herin te richten tot een Duurzaam Veilig 50 km/uur-weg past binnen het initiatiefvoorstel "Maak nu werk van 30 km/u". De Professor Eijkmanlaan betreft immers een belangrijke wijkontsluitingsweg voor Schalkwijk, dat blijkt onder andere uit de gemeten verkeersintensiteiten (9.500 auto's per etmaal in twee richtingen bij elkaar opgeteld). Voor een 30 km/u weg wordt als vuistregel een maximum van 3.500 voertuigen per etmaal gehanteerd.			
<i>Kostenraming***</i>	€ 2,65 miljoen	€ 2,93 miljoen.	€ 2,69 miljoen	€ 2,82 miljoen
<i>Subsidie</i>	Nee	Voor deze variant is bij de Provincie Noord-Holland is op basis van een subsidie "Kleine Infrastructuur" aangevraagd van circa € 650.000. Het doel van deze subsidie is om de inrichting van lokale wegen veilig te maken. Naar verwachting wordt in februari 2021 bekend of de subsidie wordt	Nee	Nee



		toegekend.		
--	--	------------	--	--

* Om het draagvlak te peilen bij een aantal externe stakeholders zijn de vier varianten besproken met de adviseur van de verkeerspolitie, de Fietsersbond en de Verkeerscommissie Schalkwijk (hierin zijn de vier Wijkrazen vertegenwoordigd). Een '+' betekent positief draagvlak, een '-' betekent geen draagvlak.

** In december 2019 is op de Professor Eijkmanlaan een verkeersonderzoek uitgevoerd naar intensiteiten en snelheid. Hieruit blijkt dat de gemiddelde snelheid (V85) rond 44 km/u bedraagt. Het werkdaggemiddelde aantal auto's per etmaal ligt totaal op circa 9.500 auto's (in twee richtingen bij elkaar opgeteld). Voor een 30 km/u weg wordt als vuistregel een maximum van 3.500 voertuigen per etmaal gehanteerd. Bij de gemeten intensiteiten van het autoverkeer heeft het de voorkeur om fietsers te scheiden van het autoverkeer.

*** Voor dit project is een bedrag van € 2,1 miljoen aan onderhoudsbudget beschikbaar. Daarnaast is in het Investeringsplan 2021-2025 een bedrag van € 1,1 miljoen opgenomen. Hiermee komt de totale financiële dekking uit op € 3,2 miljoen.

5. Vervolg

Het project doorloopt de fases van het Haarlems Civiel Planproces. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning Varianten A, B en D	Planning Variant C
Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	• Opinionnota	• B&W	Q4 2020	Q4 2020
Definitiefase	• NOK Ingenieursbureau • KES en PVE	• Staf (evt. B&W)	Q4 2020 Q1 2021	Q4 2020 Q1 2021
Ontwerpfase	• Voorlopig Ontwerp (VO) • Definitief Ontwerp (DO)	• B&W • B&W	Q2 2021 Q4 2021	Q1 2021 Q1 2021
Voorbereidingsfase	• Opstellen uitvoeringscontract • NOK Aannemer		Q3 2021 Q4 2021	Q1 2021 Q1 2021 Q2 2021
Realisatiefase	• Start uitvoering		Q1 2022	Q3 2021

6. Bijlage

1. Variantenstudie Professor Eijkmanlaan variantenstudie (Antea Group, projectnummer 0413188.170 d.d. 7 oktober 2020)