

Raadsstuk

Onderwerp: Schipholweg fietspad verlenen krediet

Reg.nummer: 2011/253098

1. Inleiding

Langs de zuidzijde van de Schipholweg, tussen de Europaweg en het Haarlem College (de VMBO) ligt nu een tijdelijk pad als voorziening om de school bereikbaar te maken. Na opening van de school bleken echter veel fietsers te kiezen voor een route via de berm van de Schipholweg, wat gevaarlijke situaties opleverde. In het bijgevoegde definitief ontwerp (DO) wordt voor deze tijdelijke voorziening een definitief fiets- en voetpad voorgesteld om de school op een goede manier bereikbaar te maken. Realisatie is gezien de verkeerssituatie ter plaatse urgent. Voor de realisatie van het fietspad is een subsidie door de provincie N-H toegezegd.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. ter dekking van de kosten voor de aanleg van het voet- en fietspad langs de Schipholweg de volgende budgetten vooruitlopend op de begrotingsvaststelling 2012 ter beschikking te stellen: GOOV (groot onderhoud open verhardingen) € 35.000 in 2012, Grondexploitatie 023 € 35.000 in 2012
2. een door de provincie toegezegde subsidie van € 414.000 aan te wenden voor dit project

3. Beoogd resultaat

Het realiseren van een verkeersluwe en veilige voetgangers- en fietsroute naar de Entree van Haarlem (voorheen 023) in het algemeen en van het Haarlem College in het bijzonder.

4. Argumenten

Het ontwerp verbetert de verkeersveiligheid en ontsluiting

Na ingebruikname van het Haarlem College vorig jaar zomer bleek de ontsluiting van die locatie, onderdeel van de Entree van Haarlem (voorheen 023) niet te voldoen. De ontsluiting van het Haarlem College/023 was voorzien via de Toekanweg en de Boerhaavelaan, aan de zuidzijde van het gebied. Doordat fietsers en voetgangers echter door de berm van de Schipholweg liepen en niet adequaat gebruik maakten van de verkeerslichten, ontstonden gevaarlijke situaties. Na aanleg van een tijdelijk pad tussen het trottoir van de bushalte aan de Schipholweg bij de kruising met de Europaweg en de ventweg bij het Haarlem College bleek dit pad een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid te leveren en werd de route naar de school daardoor aanzienlijk veiliger. In het definitief ontwerp wordt een voet- en fietspad aangelegd vanaf de Europaweg tot aan de weg langs het Haarlem College.

Het ontwerp biedt ruimte aan fietsers en voetgangers

Hoewel de ruimte beperkt is, biedt het pad ruimte aan fietsers én voetgangers, aangezien het pad ook bedoeld is voor voetgangers (die bijvoorbeeld met de bus reizen). Voor beide moeten dan wel de minimale maten worden aangehouden. Voor het fietspad dat in twee richtingen bereden wordt, is dit 2,5 m breed. Voor het voetpad is een minimale maat van 1,0 m aangehouden. Door de beperkte ruimte is het noodzakelijk om voor het deel van het tracé dat achter het tankstation langsloopt een stalen damwand aan te brengen langs de sloot om deze ontwerpeisen te kunnen

realiseren. De balustrade langs de damwand wordt, rekening houdend met fietsers, 1,30 m hoog.

Financiële onderbouwing

De totale kosten voor de realisatie van dit project worden geraamd op € 559.000 , inclusief 22% VAT.

Projectkosten	2011	2012
Verkeersvoorz. – product 090201	75.000	
GOOV – product 090201		35.000
Grondexploitatie 023 – (complexnr. 037)		35.000
IP 67.33 b – subsidie provincie		414.000
Totaal	75.000	484.000

In het IP is op dit moment voor dit project nog slechts € 200.000 opgenomen, waarvan € 180.000 dekking uit subsidie. Inmiddels is gebleken dat de projectkosten hoger zijn, namelijk € 559.000 en dat de toegezegde subsidie maximaal € 414.000 bedraagt. Volgend jaar zullen we het voorstel doen om het Investeringsplan op deze nieuwe informatie aan te passen.

Van het totale benodigde budget is reeds € 75.000 in 2011 beschikbaar gesteld bij het vaststellen van het MJP 2011-2014.

Voor het verkrijgen van de subsidie is het vereist dat het werk vóór 1 november 2011 is gegund aan een aannemer, wat voor hoge tijdsdruk op de voorbereiding zorgt.

Onderhoudsaspecten

De gemiddelde beheerskosten van de maaiveldinrichting (regulier onderhoud en vervangingskosten) bedragen nu € 2.500 per jaar. De beheerskosten nemen na realisatie van het fiets- en voetpad toe tot € 13.500 per jaar. De extra beheerskosten worden meegenomen in het areaal dat als input zal dienen voor de strategische beheerplannen die nu in ontwikkeling zijn en bij de visie op het onderhoud en beheer die in de Kadernota 2012 wordt vastgesteld.

Groenvoorzieningen

Voor de aanleg van het fiets- en voetpad is het noodzakelijk 8 bomen (iepen) te kappen die deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur. Ten westen van het tankstation worden 6 bomen gekapt en 6 bomen teruggeplant. Ten oosten van het tankstation worden 2 bomen gekapt en 4 bomen teruggeplant. De iepen kunnen slechts in de bestaande lijn worden teruggeplant indien er een dure wijze van uitvoering wordt gekozen en een stalen damwand wordt geplaatst. Het prijsverschil met een goedkopere oplossing voor het voet-/fietspad, waarbij de bomen niet in de bestaande lijn worden teruggeplaatst, is zo groot, namelijk € 230.000, dat wij kiezen voor een oplossing met andere bomen (zwarte els, *Alnus glutinosa*), die in het talud tussen het nieuwe pad en het water worden geplaatst. Deze nieuwe rij verspringt met de bestaande structuur. Het andere type boom is noodzakelijk, doordat de standplaats in het talud niet geschikt is voor de iep, door de geringe afstand van het maaiveld tot het grondwater. Deze oplossing wordt beoordeeld als een redelijk alternatief (second best), waarbij wordt aangetekend dat de formele toetsing in het kader van de aan te vragen kapvergunning nog moet plaatsvinden.

Hiermee kan de bijdrage die uit het onderhoudsbudget nodig zou zijn voor een uitvoering met stalen damwand van € 301.000 tot € 70.000 worden teruggebracht.

Participatie en inspraak

In het kader van de participatie en inspraak is overlegd met de Haarlemse Bomenwachters, de Fietsersbond, de wijkraden, het Hoogheemraadschap Rijnland en de omliggende bedrijven: Van der Valk, Rijkswaterstaat en het tankstation. Er is een inspraaktermijn gehouden van twee weken van 21 juli tot 4 augustus jongstleden. De inspraakperiode is bewust kort gehouden, in overleg met de wethouder, omdat er grote spoed is geboden bij de voortgang vanwege de subsidie-deadline. Wel zijn de belangengroepen actief benaderd om te zorgen dat de belanghebbenden wel tijdig een reactie konden geven. Op 27 juli is een inspraakavond georganiseerd.

De Fietsersbond vindt het fietspad te smal, aangezien het in twee richtingen bereden wordt. Voor een breder pad ontbreekt echter de ruimte, met name achter het tankstation. De Haarlemse Bomenwachters zijn ook tegen het plan gekeerd. Zij hebben een zwaarwegende stem als het gaat om het Haarlemse bomenbestand. Echter ons inziens is het belang van deze langzaamverkeersvoorziening van dien aard dat dat nog zwaarder weegt dan het belang van de bomen.

De verkeersveiligheid en de zekerstelling van de toegezegde subsidie wegen hierbij zodanig zwaar dat aan de bezwaren van de Fietsersbond en de Haarlemse Bomenwachters niet tegemoet kan worden gekomen.

5. Kanttekeningen

De bomen langs de zuidzijde van de Schipholweg maken deel uit van de hoofdbomenstructuur. Voor de aanleg van het fiets- en voetpad is het noodzakelijk 8 bomen te kappen. Deze bomen kunnen slechts in dezelfde lijn teruggeplant worden indien er een hele dure wijze van uitvoering wordt gekozen en een stalen damwand wordt geplaatst. Het prijsverschil met een goedkopere oplossing voor het voet-/fietspad, waarbij de bomen niet kunnen worden teruggeplaatst is zo groot, namelijk € 230.000, dat wij kiezen voor de oplossing met andere bomen (*Alnus glutinosa*), die in het talud tussen het nieuwe fietspad en de sloot worden geplaatst. Van dit besluit is de stichting Haarlemse Bomenwachters op de hoogte gebracht.

6. Uitvoering

Na dit besluit kan op basis van dit ontwerp het werk aanbesteed, gegund en vervolgens uitgevoerd gaan worden. Als voorwaarde voor de subsidie van de provincie geldt dat het werk vóór 1 november 2011 moet zijn gegund aan een aannemer.

De betrokken omwonenden, de wijkraad en insprekers worden zo spoedig mogelijk na dit besluit geïnformeerd.

7. Bijlagen

Bijlage A. Definitief ontwerp fietspad Schipholweg

Bijlage B. Inspraaknota fietspad Schipholweg

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

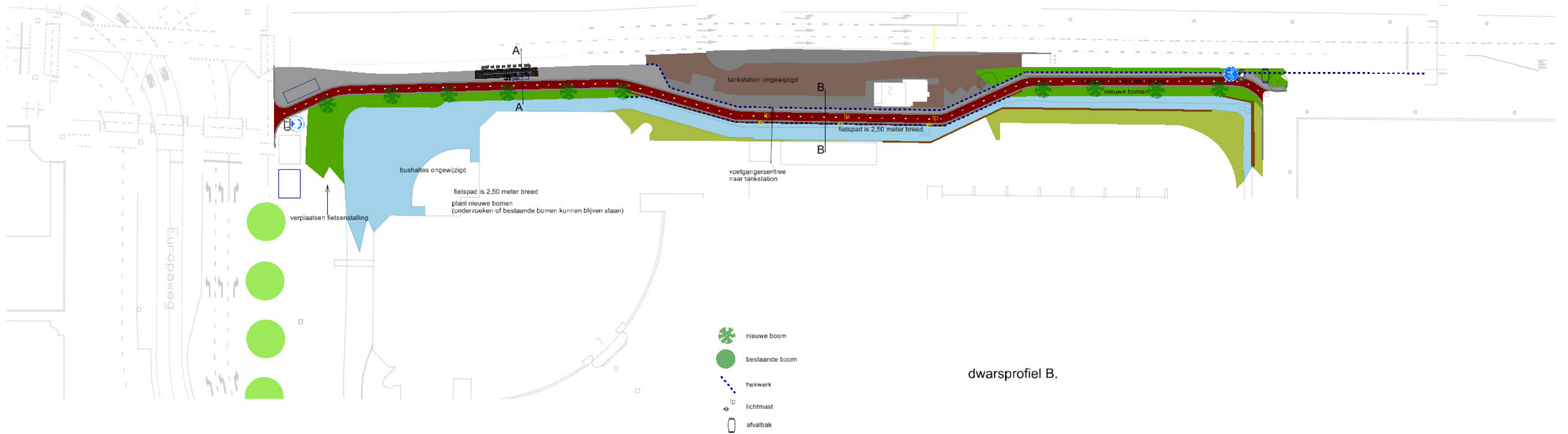
Besluit:

1. ter dekking van de kosten voor de aanleg van het voet- en fietspad langs de Schipholweg de volgende budgetten vooruitlopend op de begrotingsvaststelling 2012 ter beschikking te stellen: GOOV (groot onderhoud open verhardingen) € 35.000 in 2012, Grondexploitatie 023 € 35.000 in 2012
2. een door de provincie toegezegde subsidie van € 414.000 aan te wenden voor dit project

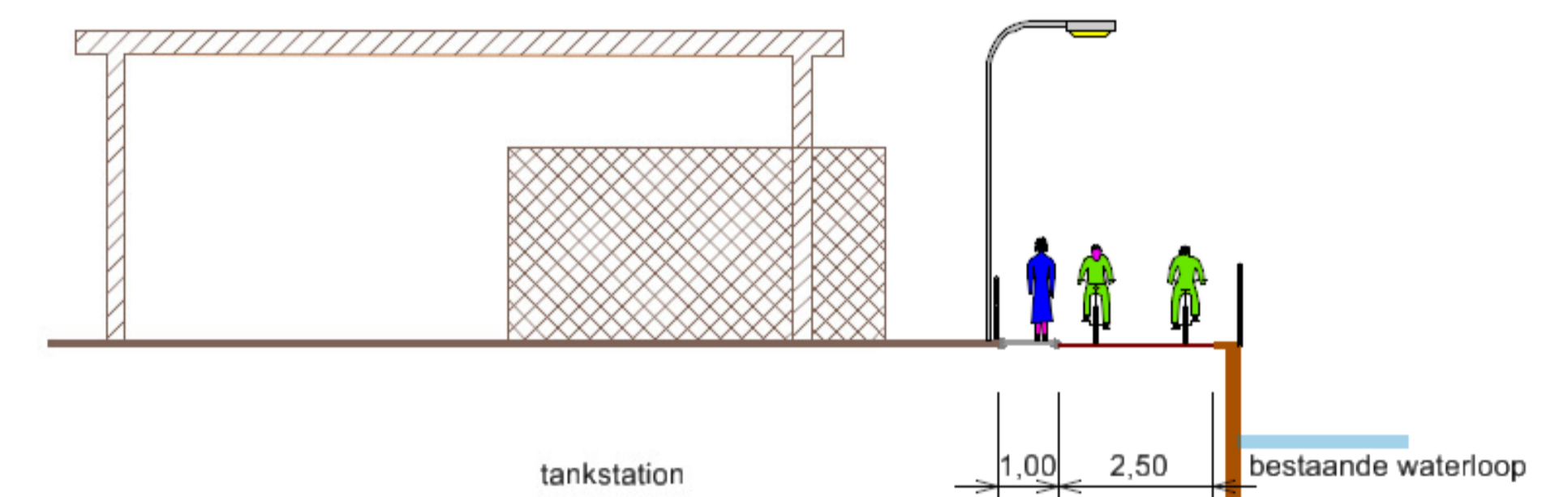
Gedaan in de vergadering van (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

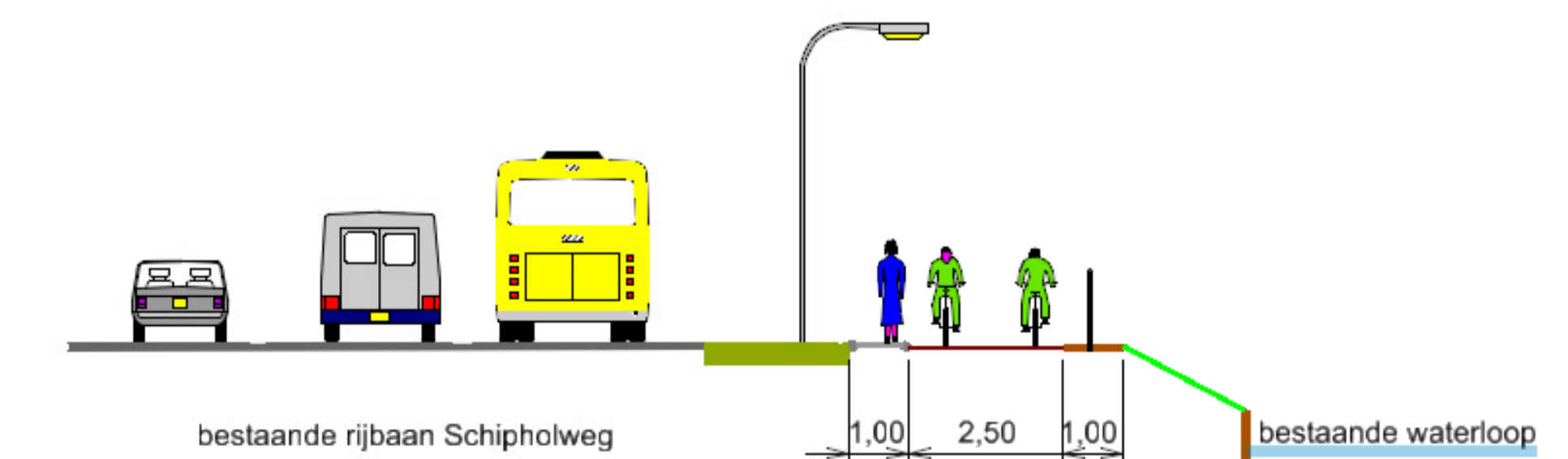
De voorzitter



dwarsprofiel B.



dwarsprofiel A.



RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
fietspad Schipholweg
 Europaweg -> 023
 aangepast DO



datum : 21-09-2011
 schaal : 1:500/300
 formaat : van (A1)
 planfase : DO

projectreker:
 SBB
 gelekend:
 SBB/BM

gecontroleerd:

tekening nummer:
901vv007





Schipholweg fietspad zuidzijde

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 27 juli 2011

Locatie: 19.00 – 21.00 uur Haarlem

Alle inspraakreacties zijn schriftelijk of via de website ingediend.

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Fietsen		
Dwarsprofiel fiets/voetpad is bijzonder klein. Door de ruimte lijkt de scheiding fiets/voetpad theoretisch.	Door de bestaande weg en de waterpartij is de ruimte beperkt. Er wordt middels een betonnen band een fysieke overgang tussen voetpad en het fietspad gemaakt.	1
Suggestie: geen breder fietspad met versmalling achter benzinstation. Juist in bochten kan een versmalling tot onverwachte situaties leiden.	Het fietspad zal over het gehele traject dezelfde breedte hebben hierdoor wordt trechtersvorming voorkomen.	1
Suggestie: streeplijn in as fietspad/ witte middenmarkering om duidelijk te maken dat er tegenliggers zijn.	De middenmarkering is overgenomen in het ontwerp.	1, 4
Suggestie: het voetpad laten vervallen ten gunste van fietsverkeer, waarbij voetgangers over het fietspad mogen lopen. Snorfietsen vragen meer ruimte dan 1.25 m.	Middels het voetpad worden de voetgangers gefaciliteerd vanaf de bushalte naar de Broekweg. Het hoogte verschil tussen het voetpad en fietspad wordt minimaal gemaakt. Hierdoor ontstaat voor fietsers en voetgangers een uitwijkmogelijkheid naar voetpad of fietspad.	1
Suggestie: het voetpad laten vervallen ten gunste van fietsverkeer tussen tankstation en Broekweg, waarbij voetgangers over het fietspad mogen lopen. Conform VO Houtmanpad.	Door het minimale hoogte verschil is het voetpad zichtbaar aanwezig maar is er voor alle gebruikers een uitwijkmogelijkheid.	4
Door de aanleg neemt de veiligheid van ons gebouw en terrein onacceptabel af. Oversteek naar ons terrein is erg eenvoudig.	Het ontwerp van het fietspad is zodanig aangepast dat het fietspad niet langs de bestaande waterlijn, maar aan de zijde van de Schipholweg wordt gesitueerd. De oversteek naar uw terrein verandert ons inziens niet.	2, 3
Door de aanleg van het fietspad zien we kans om de sloot aan onze zijde te verbreden. In ruil hiervoor willen we een deel van de Toekanweg afsluiten met een slagboom. Wild parkeren en ongenodigden worden zo geweerd.	De gemeente heeft het voorstel voor het afsluiten van de Toekanweg eerder afgewezen. De gemeente sluit geen openbare weg af ten behoeve van private partijen. Langs het fietspad wordt een hekwerk geplaatst. De indieners zijn vrij om op eigen terrein de sloot te verbreden.	2, 3
We zijn niet gelukkig met de toename van het verkeer voor het hotel langs. Afspraak was dat we niet of nauwelijks overlast zouden krijgen. Nu wordt	Ter kennisname. In het ontwerp is getracht om de overlast zoveel mogelijk te beperken.	3



Haarlem

Schipholweg fietspad zuidzijde

het probleem naar ons geschoven.		
Ons inziens is een breedte van 2,5 m te smal voor een tweerichtingen fietspad. (voldoet niet aan richtlijnen, effectieve breedte is smaller, hek waterzijde zorgt voor extra schuwafstand, spanwijdte snorscooters groter dan 1 m, en fietspad wordt een structurele schakel in het fietsnetwerk en is geen ad-hoc oplossing). We pleiten voor een 3,5 m. breedte.	Wegens beperkte ruimte is er gekozen voor dit profiel. De ruimte achter het tankstation is hierbij maatgevend. Trechtersvorming is onwenselijk waardoor het gehele traject een fietspad heeft van 2,5m.	4
Graag aandacht voor het hek (leuning) aan de waterzijde van het fietspad. Voorschriften en Crow-aanbevelingen zijn gebaseerd op voetgangers. Voor fietsers bevelen we een hoogte van 1.30 m aan van het hek.	Hoogte van 1.30m is in het ontwerp overgenomen.	4
Aanbeveling: hek verticaal uitvoeren en t.o.v. de damwand naar buiten laten verspringen (bajonetaansluiting) om extra schampruimte voor fietsers te creëren.	Het hekwerk wordt aan de buitenzijde van de damwandconstructie (achter het bezinnestation) geplaatst. Dit is in het ontwerp aangepast.	4
Groen		
Ik ben tegen de aanleg van het fietspad omdat het ten koste gaat van veel groen: er is in de stad al te weinig groen en de fietsverkeersbewegingen over dit fietspad zijn onvoldoende.	Het doel van het fietspad is aan te sluiten op de fietsroute aan de zuidzijde van de Schipholweg. Dit ontwerp is een gedeelte van de route. Om het fietspad aan te leggen zullen de acht bestaande bomen niet gehandhaafd kunnen blijven, maar worden tien vervangende bomen geplant.	5
Vooroverleg Rijnland voor de inspraakperiode		
Het fietspad tussen tankstation en Broekweg naar het noorden te verplaatsen om meer water te creëren. Geen hekwerk te plaatsen op de damwand i.v.m. toekomstig onderhoud waterpartij.	Het ontwerp is veranderd t.o.v. het ontwerp dat in inspraak heeft gelegen. Het fietspad tussen tankstation en Broekweg is naar het noorden verplaatst, waardoor de damwand hier komt te vervallen. De sloot wordt niet smaller.	6