



<b>Onderwerp</b> Reconstructie Slaperdijkweg, Vaststellen PVE	
Nummer	2021/597080
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H. (waarnemer van Rog)
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Clemens, R.C.A.
Telefoonnummer	023-5114699
Email	rclemens@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>De Slaperdijkweg (tussen Vlietweg en Redoute) is grotendeels toe aan reconstructie en bijbehorende herinrichting.</p> <p>In de initiatiefase van dit project zijn dilemma's geconstateerd en verwoord in de startnotitie. Deze dilemma's spelen zich af op het gebied van een vrijliggend fietspad vs. fietsstraatrichting (tussen Vlietweg en Vergierdeweg), materialisering van het wegdek en de bomenstructuur.</p> <p>In de definitiefase is een programma van eisen (PvE) opgesteld, waarbij er voor de dilemma's een aantal varianten zijn uitgewerkt in principedwarsprofielen.</p> <p>Met dit raadsbesluit wordt het PvE vastgesteld. Daarmee wordt een keuze gemaakt om, voor het gedeelte vanaf de Vlietweg tot de bebouwde komgrens nabij de Vergierdeweg, variant A (fietsstraat) verder uit te werken in de ontwerpfase.</p>
Behandelaanbeveling voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	<a href="#">Vaststellen startnotitie Slaperdijkweg (2021/0268050)</a> Cie Beheer d.d. 10 juni 2021
Besluit College d.d. 23 november 2021	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast.  de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span>

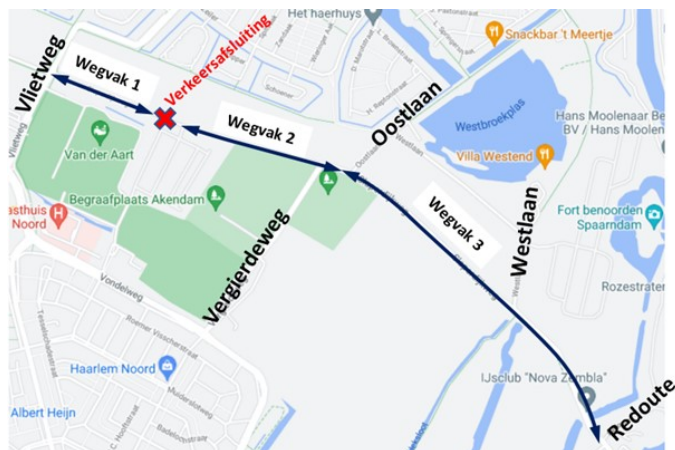
<p>Besluit Raad d.d. .... (wordt ingevuld door de griffie)</p>	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:</p> <p>1. Het Programma van Eisen vast te stellen en daarmee te kiezen voor de principeprofielen van variant A (fietsstraat) voor het gedeelte vanaf de Vlietweg tot de bebouwde komgrens nabij de Vergierdeweg.</p> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p>
--	---

## 1. Inleiding

De rijbaan en het fietspad van de Slaperdijkweg tussen Vlietweg en Redoute zijn aan vervanging toe. Het rigoureuze onderhoud wordt aangegrepen om de weg ook opnieuw in te richten. Snelheid en wegindeling worden in lijn gebracht met het mobiliteitsbeleid en kansen voor o.a. ecologie, klimaatadaptatie en recreatie liften mee.

Daarnaast zijn de dijktrap nabij de Westlaan en de beschoeiing t.h.v. de Oostlaan ook in slechte staat, en worden ook meegenomen in het project.

In de figuur hieronder is het projectgebied weergegeven.





In de startnotitie zijn reeds de kansen, belemmeringen en risico's verkend. Dit leidde tot de volgende dilemma's:

*Vrijliggend fietspad of fietsstraat (wegvak 1 en 2)*

Tussen Vlietweg en de bebouwde komgrens (nabij de Vergierdeweg) hoort volgens de HIOR Noord een inrichting als plattelandsweg met zwart asfalt met solitair fietspad. Volgens het mobiliteitsbeleid is het echter een regionale plusroute voor de fiets, wat hier leidt tot een fietsstraatinrichting.

*Materialisering wegdek (wegvak 1 en 2)*

Qua materialisering van het wegdek zijn er dilemma's tussen de HIOR (zwart asfalt), Mobiliteitsbeleid (rood asfalt) en Duurzaam Veilig (straatstenen).

*Bomenstructuur*

Volgens de SOR 2040 worden "cultuurhistorische lange lijnen" voorzien van een stevige bomenstructuur. De Slaperdijkweg zo'n lange lijn, maar is niet opgenomen in de bomenstructuur in diezelfde SOR. De HIOR Noord pleit juist voor behoud van het open karakter van de stelling van Amsterdam (dit betreft wegvak 3) en vanuit het ecologisch beleidsplan zijn grote bomen in wegvak 3 onwenselijk i.v.m. de weidevogelstand in het gebied (predatie van roofvogels vanuit hoge bomen).

In de definitiefase zijn deze dilemma's uitgewerkt in een aantal varianten, hebben er klanteis-gesprekken plaatsgevonden en is er een programma van eisen opgesteld met principe dwarsprofielen (PVE schets, zie de bijlagen van het PVE).

Ter afsluiting van de definitiefase en om te starten met de ontwerpfase dient dit PVE vastgesteld te worden. Daarmee worden de randvoorwaarden voor participatie en ontwerpen vastgelegd.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de raad voor:

2. Het Programma van Eisen vast te stellen en daarmee te kiezen voor de principeprofielen van variant A (fietsstraat) voor het gedeelte vanaf de Vlietweg tot de bebouwde komgrens nabij de Vergierdeweg.

## **3. Beoogd resultaat**

Het beoogde resultaat is een vastgesteld programma van eisen waarmee er een keuze is gemaakt tussen tegenstrijdige beleidsuitgangspunten. De randvoorwaarden voor de ontwerpfase en de bijbehorende participatie zijn helder door vaststellen van het PVE.

## **4. Argumenten**

### *1. Vaststelling van PVE is noodzakelijk om tot een keuze te komen voor de dilemma's*

Er zijn tegenstrijdigheden in de beleidsuitgangspunten aangetroffen die zijn opgenomen in de startnotitie. Om een keuze te maken voor deze dilemma's zijn principeprofielen uitgewerkt.

Conform het raadsinitiatief over het HCPP wordt het voorstel van het college m.b.t. de dilemma's ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

### *2. Het vastgestelde mobiliteitsbeleid prevaleert boven de HIOR Noord*

In het Mobiliteitsbeleid is de Slaperdijkweg een "regionale plusroute voor de fiets". Zo'n route dient om zonder barrières over een langere afstand prettig en veilig door te fietsen.

Voor 30km wegen (wat wegvak 1 en 2 straks beiden zijn) valt de keuze hierbij op een fietsstraat-inrichting. Een fietsstraat (variant A) doet het meest recht aan de categorisering voor de fiets in het mobiliteitsbeleid en het principe van "omgekeerd ontwerpen" (eerst wordt de gewenste ruimte voor de voetganger en fiets gereserveerd, waarna wordt bepaald hoe de overgebleven ruimte wordt ingericht). De zeer lage auto intensiteiten (wegvak 1: 250/etmaal, wegvak 2: 85/etmaal) en het doodlopende karakter voor auto's rechtvaardigen deze inrichting nog verder. Een goede fietsstraat-inrichting voldoet ook aan de principes van duurzaam veilig.

Een inrichting van wegvak 1 en 2 als woonstraat met elementenverharding (variant B) biedt onvoldoende fietscomfort op de plusroute en voldoet niet aan de principes van het omgekeerd ontwerpen, omdat de auto in variant B nog steeds het maatgevende voertuig is.

Een inrichting van wegvak 1 en 2 als plattelandsweg met solitair fietspad (Variant C), zoals de HIOR voorschrijft, is weliswaar comfortabel, maar de fietser deelt in dit geval het fietspad met de wandelaar terwijl de weinige auto's die hier rijden de volledige rijbaan toegewezen krijgen. Dit past niet bij het gewenste doorfietskarakter en niet bij het omgekeerd ontwerpen.

Variant A (fietsstraat) past het beste bij het recentste beleid en wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase. Het nieuwe mobiliteitsbeleid prevaleert hiermee boven de HIOR Noord (die een plattelandsweg in zwart asfalt met solitair fietspad voorschrijft);

### *3. Aanplanten van een stevige boomstructuur in wegvak 3 is ongewenst*

In wegvak 1 en 2 is het behoud van de bestaande bomen leidend bij het ontwerp. Wegvak 3 valt in het gebied van de stelling van Amsterdam. Hier geldt dat het open karakter van het landschap behouden moet blijven, tevens grenst wegvak 3 aan de weidevogel-hotspot van de Hekslootpolder. Het aanplanten van een stevige boomstructuur is in wegvak 3 dan ook onwenselijk.

In de ontwerpfase wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor bijvoorbeeld knotbomen in het kader van het versterken van de ecologische verbindingzone en het ontvlechten van de aangrenzende natuurgebieden.

### *4. Financiën*

Voor dit project staat € 1.930.000,- excl. BTW opgenomen in de begroting. Dit bedrag is in de initiatieffase gecheckt aan de hand van de Haarlemse kostenkengetallen. Wanneer de definitiefase is afgesloten en er duidelijke keuzes zijn gemaakt start de ontwerpfase waarbinnen ook de participatie plaatsvindt. Op basis van het Voorlopig Ontwerp (VO) zal een gedetailleerde kostenraming gemaakt worden waarna blijkt of de realisatie past binnen het beschikbare budget.



### 5. Participatie en inspraak

In de initiatief- en definitiefase zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholders. Aanwonenden zijn op de hoogte gebracht van het project met een aankondigingsbrief. Zodra de kaders helder zijn start de participatie conform het opgestelde Participatie en Inspraakplan. Na het maken van het VO wordt dit vrijgegeven voor inspraak.

## 5. Risico's en kanttekeningen

### 1. Op wegvak 3 delen wandelaars en fietsers de ruimte op het fietspad

Door vast te houden aan een vrijliggend fietspad in wegvak 3 en het ontbreken van een voetpad blijven voetgangers en fietsers de beperkte ruimte op het fietspad delen. In de ontwerpfase wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een apart (smal) wandel-of struinp pad. Als dit niet past in het profiel zal het fietspad zo breed mogelijk worden ontworpen om conflicten tussen deze twee weggebruikers te beperken.

### 2. De particuliere inritten in wegvak 1 verdwijnen in het nieuwe ontwerp

Tussen nr. 22 en 116 liggen 12 inritten van particulieren. Het bestemmingsplan staat parkeren in de voortuin niet toe en er zijn geen uitritvergunningen bekend. De inritten onttrekken 7 parkeerplaatsen aan de openbare ruimte en vormen een beperking voor de nieuwe inrichting. In een nieuw ontwerp is het bestemmingsplan leidend en verdwijnen de inritten. Dit kan leiden tot een afname van het draagvlak voor de herinrichting onder aanwonenden. Mochten de bewoners aan kunnen tonen dat deze uitritten met een vergunning zijn aangelegd, kan dit leiden tot heroverweging.

### 3. Parkeerprobleem oplossen in het VO als voorwaarde voor fietsstraat inrichting

Tussen nr. 22 en 116 speelt een parkeerprobleem, waardoor men veel in de noordelijke berm van de weg parkeert. Voor een veilige fietsstraat inrichting (bij een fietsstraat is parkeren op de rijbaan verboden) moet hier een oplossing voor komen. De verkeerspolitie en fietsersbond benadrukken dit ook. Volgens de parkeerdrukmeting (jan '21) zijn er 45 officiële parkeerplaatsen in het openbaar gebied, terwijl er op het drukste moment 54 auto's staan. Dit levert een parkeerdruk op van 120%. Deze druk neemt nog toe bij opheffing van de inritten van kanttekening 2.

O.b.v. het mobiliteitsbeleid is het standpunt van het college om geen extra parkeerplaats te faciliteren bij een hoge parkeerdruk, maar dit aan te pakken middels parkeerregulering. De moeilijkheid bij deze locatie is echter dat er geen acceptabele alternatieven zijn. De enige andere parkeermogelijkheid in de buurt (sportvelden Van der Aartweg) ligt op een te grote loopafstand van de woningen en bovendien speelt er dan een veiligheidsdiscussie m.b.t. de nachtelijke uren. Daarnaast valt de Slaperdijkweg buiten het stedelijk gebied waar Haarlem volgens de SOR2040 een gewenste reductie van het autogebruik definieert (dat gebied stopt bij de Vondelweg).

In de ontwerpfase is het op deze locatie in het buitengebied nodig om ruimte te zoeken voor maatwerk bij de oplossing van dit parkeerprobleem. Hierdoor is het mogelijk dat in het VO het aantal

parkeerplaatsen hoger uitvalt dan het aantal huidige parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door ook parkeerplaatsen in de noordelijke berm in te richten zoals geschetst in het PVE.

#### 4. Wegvak 3 behoudt een vrijliggend fietspad

Wegvak 3 ligt buiten de bebouwde kom, heeft een snelheidsregime van 60km/u en flinke hoogteverschillen vanwege het smalle dijklichaam. De verkeersintensiteit is hier, met een kleine 2500 motorvoertuigen/etmaal, flink hoger dan in wegvak 1 en 2. Een vrijliggend fietspad, zoals in de bestaande situatie, is hier de veiligste optie. In de ontwerpfase zal onderzocht worden of het mogelijk is om meer ruimte te creëren voor fietsers en wandelaars zodat zij minder conflicteren.

#### 5. De autoblokkade tussen wegvak 1 en 2 wordt in de ontwerpfase uitgewerkt

De verkeersafsluiting voor auto's moet demontabel zijn voor hulpdiensten of in geval van omleidingen tijdens werkzaamheden op de Vergierdeweg. Tegelijkertijd moet deze voor fietsers makkelijk en veilig te passeren zijn. Dit wordt nader uitgewerkt in de ontwerpfase.

## 6. Uitvoering



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatieffase	Startnotitie	B&W	Gereed
Definitieffase	Overeenkomst engineering	PCM	Gereed
	Programma van eisen	Raad	Dec 21
Ontwerpfase	Overeenkomst engineering	PCM	Dec 21
	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Q3 – 22
	Inspraak	B&W	Q3 – 22
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Q4 – 22
Voorbereidingsfase	Contractvorming	PCM	Q2 – 23
Realisatiefase	Start uitvoering	PCM	Q3 – 23

## 7. Bijlage

### 1. Slaperdijkweg, Programma van eisen - PVE