



Onderwerp Vrijgave VO voor inspraak, reconstructie Slaperdijkweg	
Nummer	2023/19588
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
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 is hard toe aan reconstructie van de verharding over haar gehele 2,2km lengte. Dit onderhoud wordt gecombineerd met een herinrichting volgens de laatste inzichten. Speerpunt is het verbeteren van de regionale fietsverbinding, daarnaast is er veel aandacht voor duurzame mobiliteit, vergroening en het versterken van de recreatieve functie. De prioriteit komt vooral bij de langzame weggebruiker. Er komt 770m extra voetpad bij en fietsers rijden straks comfortabel, veilig en zonder oponthoud over deze doorfietsroute.</p> <p>De 30km/u fietsstraatrichting en de aanpak van onoverzichtelijke kruispunten zijn goed voor de verkeersveiligheid en daarnaast profiteert ook de recreatieve gebruiker. Voor een veilige fietsstraat is het nodig om de uitritten in wegvak 1 op te heffen, eigenaren krijgen daarvoor een compensatie.</p> <p>Aan dit reeds groene gebied worden nog eens 600m² heesterbeplanting en 2 bomen toegevoegd. Er verdwijnt 400m² verharding en daarbovenop wordt nog 500m² verharding omgezet naar grasbetontegels.</p> <p>Een Voorlopig Ontwerp (VO) is opgesteld in samenspraak met een klankbordgroep (lokale bewoners) en belangengroepen. Het VO is gereed voor de inspraakprocedure, nadat het in de commissie beheer is besproken.</p>
Behandelaanpak voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer. Dit is toegezegd tijdens de behandeling van het programma van eisen in de commissie.
Relevante eerdere besluiten	Vaststellen startnotitie (2021/0268050) Cie Beheer 10 juni 2021 Vaststellen PVE (2021/597080) Cie beheer 9 dec 2021 en raad 2 februari 2022
Besluit College d.d. (wordt ingevuld door BC)	Het college van burgemeester en wethouders Besluit:

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het voorlopig ontwerp "Reconstructie Slaperdijkweg" vast te stellen en vrij te geven voor de inspraakprocedure; 2. De uitritvergunning van Slaperdijkweg 24, 26, 34, 40, 42, 50, 82, 102, 104, 108 en 112 in te trekken; 3. De eigenaren van ingetrokken uitritvergunningen uit coulance een nadeelcompensatie toe te kennen van € 3.000,- per eigenaar. <p>de secretaris, de burgemeester,</p>
--	---

1. Inleiding

De Slaperdijkweg is toe aan een volledige reconstructie van de verharding. Dit leidt tot een herinrichting volgens de nieuwste inzichten vanuit beleid en het coalitieakkoord.

Speerpunt is het verbeteren van de regionale fietsverbinding, daarnaast is er veel aandacht voor duurzame mobiliteit, vergroening en het versterken van de recreatieve functie. De prioriteit komt vooral te liggen bij de langzame weggebruiker. Fietsers rijden straks comfortabel, veilig en zonder oponthoud over deze doorfietsroute.

Het door de raad vastgestelde PvE diende als kader voor het ontwerp en de participatie. In samenspraak met stakeholders is een Voorlopig Ontwerp (VO) gemaakt. Conform het HCPP kan na het nemen van dit collegebesluit het VO besproken worden in de commissie beheer om vervolgens de inspraakprocedure te starten.



Figuur 1: Projectgebied: wegvak 1: 400m, wegvak 2: 600m, wegvak 3: 1200m

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het voorlopig ontwerp "Reconstructie Slaperdijkweg" vast te stellen en vrij te geven voor de inspraakprocedure;



2. De uitritvergunning van Slaperdijkweg 24, 26, 34, 40, 42, 50, 82, 102, 104, 108 en 112 in te trekken;
3. De eigenaren van ingetrokken uitritvergunningen uit coulance een nadeelcompensatie toe te kennen van € 3.000,- per eigenaar.

3. Beoogd resultaat

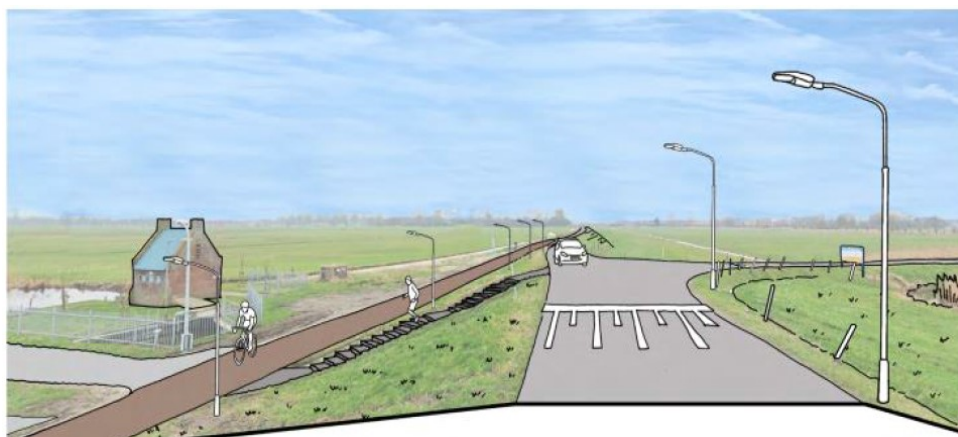
Er komt een nieuw ingerichte weg die zorgt voor een goede en veilige doorfietsroute, meer groen en een prettig gebruik bij recreatieve fietsers en wandelaars.

De verkeersveiligheid op de Slaperdijkweg verbetert sterk door overzichtelijke kruispunten, logische komgrenslocaties en afwaardering van de snelheid. De hele bebouwde kom wordt een 30km/u fietsstraat. Het deel buiten de kom blijft een erftoegangsweg 60km/u met een vrijliggend fietspad.

De omzetting naar een fietsstraat geeft ruimte in wegvak 2 voor een apart voetpad. In wegvak 1 komt de ontstane ruimte ten goede aan vergroening en het creëren van een veilige parkeersituatie



Figuur 2: Impressie wegvak 1



Figuur 3: Impressie wegvak 3

langs de fietsstraat. Om verkeer een veilige keermogelijkheid te geven krijgen de doodlopende uiteinden van de wegvak 1 en 2 een ruime keerlus.

In totaal worden er over het gehele projectgebied 600m² groen en 2 bomen toegevoegd.

Daarbovenop wordt zo'n 500m² verharding omgezet naar grasbetontegels.

Het riool in wegvak 1 wordt omgebouwd naar een gescheiden stelsel waardoor het regenwater niet langer wordt afgevoerd naar de afvalwaterzuivering, maar in het oppervlaktewater terecht komt. In wegvak 3 wordt het huidige fietspad verbreed, overal wordt het minimaal 3m. De dijktrap bij Westlaan wordt vernieuwd en er wordt een eenvoudige taludtrap toegevoegd t.h.v. ijsclub Nova Zembla.

4. Argumenten

1. Aandachtspunten bespreking PvE zijn meegenomen en waar mogelijk verwerkt

Bij bespreking van het PVE zijn er twee toezeggingen gedaan. De mogelijkheid voor een apart voetpad in wegvak 3 zou worden onderzocht én als vertrekpunt voor de participatie zou eerst worden gekeken of de uitritten behouden kunnen blijven.

Er waren daarnaast de volgende aandachtspunten vanuit de commissie beheer: de wens voor 30km/u buiten de bebouwde kom, een veilige overgang tussen fietsstraat en 60km/u erftoegangsweg, een veilige aansluiting bij de Vlietweg, en een materialisatie van parkeervakken die eventueel makkelijk weer om te vormen is naar groen.

Waar mogelijk zijn zaken geïntegreerd in het VO. Het afzien van 30km/u buiten de bebouwde kom is uitgebreid beantwoord als technische vraag. Verder is er een drempelplateau opgenomen waar de fietsstraat overgaat in een erftoegangsweg 60km/u met vrijliggend fietspad, om auto's af te remmen. De snelheid van auto's zal daarnaast in de praktijk lager liggen dan nu vanwege het toepassen van snelheidsremmers op regelmatige afstand in het 60km/u gedeelte.

Aan de Vlietwegzijde is gekozen voor een klein stukje vrijliggend fietspad om een logische aansluiting te creëren op het tweerichtingsfietspad van de Schenkeldijk. De parkeervakken aan de dijkzijde van wegvak 1 zijn uitgevoerd in grasbetontegels, makkelijk te vormen naar groen indien nodig. Er is goed onderzocht of de uitritten veilig in te passen zijn in het nieuwe ontwerp en als uitgangspunt is gesteld dat iedere uitrit ooit met een vergunning is aangelegd.

In wegvak 3 is het deels gelukt om een voetpad in te passen. Waar dit niet kan is het fietspad zo breed mogelijk ontworpen, voor een veiliger gebruik door voetgangers en fietsers tegelijk. Met Rijnland wordt in de DO fase overlegd over een bermverharding in het dijkprofiel t.b.v. voetgangers tussen het Assendelverpad en de komgrens bij Spaarndam.

2. De nieuwe weginrichting past bij het mobiliteitsbeleid en verhoogt de verkeersveiligheid

De kwaliteit van de regionale doorfietsroute Velsen-Amsterdam neemt flink toe door de nieuwe inrichting van de Slaperdijkweg en stimuleert daardoor duurzame mobiliteit in de stad én de regio. De nieuwe weginrichting zorgt voor een herkenbare en voorspelbare weginrichting waardoor alle verkeersdeelnemers weten welk gedrag van hen verwacht wordt én wat zij van anderen kunnen



verwachten. Snelheidsremmers zorgen er zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor dat de weginrichting ook als logisch en geloofwaardig ervaren wordt.

Binnen de bebouwde kom krijgt de fietser prioriteit, met een fietsstraatrichting en een snelheidsverlaging naar 30km/u (nu alleen op wegvak 2). De kruisingen Vergierdeweg en Oostlaan krijgen een nieuwe vorm waarbij de fietser door de fietsstraatrichting prominent aanwezig is én de voorrang geniet. Dit lost de problemen op met het slechte zicht op fietsers bij de Vergierdeweg en het gebrek aan opstelruimte voor fietsers bij de Oostlaan. Op het hele stuk Vlietweg-Oostlaan krijgt de wandelaar een apart voetpad en behoren conflicten tussen wandelaar en fiets tot het verleden.

Buiten de bebouwde kom blijft de Slaperdijkweg een erftoegangsweg 60km/u met vrijliggend fietspad, en drempelplateaus om deze snelheid ook echt af te dwingen. De fietspadbreedte neemt toe van 2,80m naar 3m. Bij het binnenrijden van Spaarndam komt de komgrens op een logischere plek, waardoor ruimte ontstaat voor een voetpad en automobilisten daadwerkelijk een ander wegbeeld ervaren waarbij het logischer wordt dat van hen een aangepaste snelheid wordt verwacht. Zoals toegezegd is de mogelijkheid voor een apart voetpad in wegvak 3 bekeken. Tussen Oost- en Westlaan ontbreekt het aan ruimte. Vanaf de Westlaan tot de Liniewal is wellicht een smalle bermverharding mogelijk. Vanwege de ligging in de waterkering vindt hierover in de DO fase overleg plaats met Rijnland. Vanaf de Liniewal tot Redoute is er weer ruimte voor een apart voetpad. De fietspadverbreding naar 3m zorgt hoe dan ook voor iets meer ruimte op de stukken waar fietsers en voetgangers het fietspad delen.

3. Groenparagraaf: Ecologische verbindingszone wordt versterkt en er komen extra bomen en groen
Wegvak 1 en 2 liggen in een ecologische verbindingszone. Om bij te dragen aan de biodiversiteit krijgt wegvak 1 een haag van gemengde soorten en extra groenvakken met lage heesters. De lange haag benadrukt ook meteen het lijnvormig karakter van de dijk. De parkeervakken aan de dijkzijde bestaan uit grasbetontegels, aansluitend bij het groene dijktaalud. De bermen bestaan verder uit bloemrijk gras.

De bestaande bomenstructuur blijft in stand. T.b.v. een veilige keerlus aan de westzijde van de autoblokkade is het helaas onontkomelijk om de bomenrij met 3 bomen te onderbreken. Indien het o.b.v. een boomeffect-analyse mogelijk blijkt, worden deze relatief kleine zwarte Elzen verplant om de ontbrekende schakels in de boomstructuur aan te vullen (één in wegvak 2 en vier bij kruispunt Vergierdeweg). Netto komen er dus 2 nieuwe bomen bij. Uitsluitel over verplanten volgt bij het DO. De mogelijkheid om bomen toe te voegen aan wegvak 3 is bekeken. Vanwege het open karakter van het weidevogelgebied en de ligging in het schootsveld van de Stelling van Amsterdam, alsmede in het profiel van de waterkering is hiervan afgezien.

In totaal worden er over het gehele projectgebied 600m² heesters en 2 bomen toegevoegd.

4. De recreatieve kwaliteit voor gebruikers van deze route neemt toe

Wandelaars krijgen op het stuk nr. 116 tot Oostlaan en tussen de Liniewal en Redoute een eigen voetpad (in totaal 770m extra). Overall in wegvak 3 wordt het fietspad iets breder en daarmee prettiger voor fietsers en voetgangers wanneer zij de ruimte moeten delen.

De recreatieve fietser beschikt straks op het grootste deel over een fietsstraat met veel meer breedte dan het huidige fietspad. Hierdoor zijn onderlinge snelheidsverschillen minder storend. In het ontwerp is ook rekening gehouden met de plannen van de Provincie voor een uitrustplek voor recreanten bij de Liniewal bij Spaarndam. Deze plannen bestaan uit een informatiebord over de Liniedijken, met een zit-/picknickvoorziening en een fietsenrek.

5. Duurzaamheidsparagraaf

Het ontwerp is gebaseerd op het stimuleren van fietsgebruik (duurzame mobiliteit).

Verder wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van inheemse groensoorten en grasbetontegels. Aan dit reeds groene gebied worden nog eens 600m² heesterbeplanting en 2 bomen toegevoegd. Er verdwijnt 400m² verharding en daarbovenop wordt nog 500m² verharding omgezet naar grasbetontegels. Het hemelwater in wegvak in dat nu nog aangesloten zit op de riolering wordt afgekoppeld en loopt straks vrijelijk de sloot in.

In het nog te maken DO worden geïdentificeerde kansen onderzocht voor de aanleg van een natuurvriendelijke oever langs een deel van wegvak 2 (waar bestaande beschoeiing vervangen moet worden) en de mogelijkheid voor vleermuis/vogel vriendelijke openbare verlichting.

6. Er zijn voldoende financiën en subsidie is zeer kansrijk

De raming voor de herinrichting bedraagt € 3,3 miljoen. Hiervoor zijn voldoende financiën gereserveerd in de programmabegroting. De raming ligt hoger t.o.v. de definitiefase vanwege een scope-uitbreiding voor het meenemen van beschoeiing en indexering van sterk gestegen bouwkosten. Uit vooroverleg met de provincie blijkt dat dit project, door de verbeteringen aan de fietsinfrastructuur en de functie als doorfietsroute, kansrijk is voor de subsidieregeling "kleine infrastructuur". Deze kan eventueel gecombineerd worden met een SVVM subsidie (Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen) of het "mobiliteitsfonds". De verdere financiering in samenhang met subsidies wordt bekend bij het Definitief Ontwerp.

7. Participatie en inspraak

In dit project is uitvoerig geparticipeerd. Voor wegvak 1 zijn vier klankbordgroepsessies georganiseerd. De bewoners van het Tolgaardershuisje en stakeholders als de volkstuinvereniging, fietsersbond wijk-/dorpsraden, provincie, verkeerspolitie, Rijnland etc. zijn 1 op 1 benaderd. In de ontwerpnota is het verloop van het participatieproces verder toegelicht.

Voor het ontwerp is op hoofdlijnen draagvlak bij partijen. Uiteraard zijn er punten waarop dit anders is. Zo ligt het opheffen van uitritten voor de verkeersveiligheid logischerwijs gevoelig. Desondanks zijn er ook uitrit-eigenaren die er begrip voor hebben. De mate waarin het opheffen acceptabel is



hangt samen met de compensatie die ertegenover gesteld wordt en wat men ervoor terugkrijgt qua kwaliteit van de nieuwe openbare ruimte, met name op gebied van voldoende parkeergelegenheid.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Voor een veilige fietsstraat is het nodig om particuliere uitritten op te heffen

In wegvak 1 liggen 12 uitritten. Deze functioneren niet ideaal. Er is matig zicht op het te kruisen fietspad bij het in-/uitrijden, de rijbaan van 4,5m is te smal om goed en veilig de weg op te draaien en op de rijbaan geparkeerde auto's hinderen het uitrijden.

Door aanleg van de fietsstraat gaan de fietsers naar de andere zijde van de parkeerstrook. Uitrijdende auto's zien (bij behoud van uitritten) de fietsers straks pas ná het kruisen van de geparkeerde auto's. Zeker bij een achterwaartse manoeuvre, of wanneer een bestelbusje of container het zicht belemmert, zijn aankomende fietsers heel slecht en laat zichtbaar. Het gaat hier om een drukke regionale fietsroute en het risico op aanrijdingen met ernstig letsel bij fietsers is hoog. Daar komt bij dat er 6m rijbaanbreedte nodig is om goed uit te kunnen draaien. Bij zo'n brede rijbaan blijft er onvoldoende ruimte over voor parkeerplaatsen aan de dijkzijde, waardoor het parkeerprobleem in dit wegvak niet kan worden opgelost. Een 6m brede rijbaan nodigt daarnaast uit om, zeker bij gebrek aan voldoende parkeergelegenheid, straks weer op de rijbaan te parkeren. Dit staat haaks op de wens om een veilige fietsstraat in te richten op deze doorfietsroute.

Het college heeft zorgvuldig getracht om de bestaande uitritten op een veilige wijze in te passen in het VO. Uiteindelijk is gekozen voor een ontwerp waarbij 11 uitritten vervallen en daarvan de uitritvergunningen in te trekken. De uitzondering is huisnr. 22, met een garage (incl. daartoe verleende bouwvergunning). Mits deze garage nog feitelijk gebruikt kan worden om auto's in te stallen, blijft hier de uitrit liggen. Zo niet dan kan ook deze uitritvergunning alsnog worden ingetrokken.

2. Voor het intrekken van uitritvergunningen wordt compensatie geboden

Er lijkt strikt gezien geen verplichting te zijn om mensen te compenseren voor het intrekken van de uitritvergunningen. Uit coulance is echter besloten om een vergoeding te geven van € 3.000,- per eigenaar. De compensatie kan men zien als tegemoetkoming voor bijvoorbeeld het omvormen van de oprit naar een voortuin, voor in het verleden aan de gemeente betaalde kosten voor de aanleg van de uitrit en voor het mogelijk samenvallen met de eventuele invoering van gereguleerd parkeren in dit gebied.

Een concrete beoordeling per eigenaar van de vergoedbaarheid van de eventuele toerekenbare, binnen het stelsel van nadeelcompensatie als onevenredig aan te merken schade, kan pas plaatsvinden na het nemen van een besluit tot intrekking. Dit collegebesluit telt als zodanig.

3. Er kunnen juridische procedures volgen vanwege het intrekken van de uitritvergunningen

Ondanks de uit coulance geboden compensatieregeling voor het intrekken van de uitritvergunningen is de kans reëel dat er bewoners zijn die een juridische procedure opstarten tegen de gemeente. Deze procedures kunnen vertragend werken op het herinrichtingsproces.

4. Er komt voldoende parkeerplek om de verkeersveiligheid te borgen én ruimte te bieden voor de auto's van bewoners

De huidige parkeerstrook telt 37 formele plaatsen en de rijbaan biedt parkeermogelijkheid voor ca. 43 auto's (en wordt daarvoor veelvuldig gebruikt). Een veilige fietsstraat is echter onverenigbaar met parkeren op de rijbaan en het ontwerp dient dat dan ook te voorkomen door het instellen van een parkeerverbod buiten de vakken.

De parkeerdruk is gemeten. Aan de westzijde van de autoblokkade stonden maximaal 59 auto's in het openbaar gebied. Om rekening te houden met het opheffen van uitritten zijn hier 11 auto's bij opgeteld (max. capaciteit uitritten). Een ontwerp met voldoende parkeergelegenheid heeft dus 70 parkeerplaatsen nodig. Dit wijkt af van de 64 in het PVE.

Men dient hierbij in ogenschouw te nemen dat het dichtstbijzijnde alternatief de parkeerplaats bij de Petanquevereniging is. Deze ligt met 200 tot 450m lopen buiten de acceptabele loopafstand van 150m. Bovendien is die bedoelt voor de verenigingen (druk gebruikt in de weekeinden) en wordt die 's nachts als sociaal onveilig ervaren. Een weginrichting met te weinig parkeerplaatsen zal in de praktijk leiden tot het negeren van het parkeerverbod ten koste van de veiligheid op de fietsstraat. Een dergelijke situatie is ook niet goed te handhaven wegens gebrek aan alternatieven.

De Slaperdijkweg valt buiten het stedelijk gebied waarvoor de SOR 2040 een concreet doel stelt voor afname van het autogebruik (met resp. 15% of 7,5%) en de auto neemt voor deze bewoners vanwege hun locatie een belangrijke rol in binnen hun mobiliteitsmix.

Met deze toevoeging van 6 parkeerplaatsen t.o.v. het PVE neemt de totale openbare parkeercapaciteit in wegvak 1 nog steeds af met 10 plekken.

Daarnaast is er een sterk verband tussen de nieuwe parkeercapaciteit en de mate van begrip bij bewoners voor het opheffen van uitritten.

5. As-verspringingen gaan ten koste van het rechtlijnig karakter

De Slaperdijkweg is in de Nota Ruimtelijke kwaliteit uit 2012 een "lange lijn" en valt onder bijzondere regie. Er is verscherpte aandacht voor de zichtbaarheid van het dijklichaam en voor het handhaven van de continuïteit/discontinuïteit van het profiel vanuit de ontstaansgeschiedenis. Vanuit die gedachte blijft wegvak 1 idealiter een rechte lijn.

De klankbordgroep gaf een duidelijk signaal af dat met name de snelheid van bezorg- en koeriersdiensten en van wielrenpelotons in wegvak 1 een behoorlijke impact heeft op de leefbaarheid. Verticale snelheidsremmers zoals drempels raadden zij nadrukkelijk af vanwege de kwetsbaarheid van de (veelal niet-onderheide) woningen en negatieve ervaringen uit het verleden met trillingsoverlast (denk aan de keren dat de Slaperdijkweg opengesteld werd voor doorgaand verkeer tijdens werkzaamheden aan Vergierdeweg). Trillingsloze snelheidsremmers zoals wegversmallingen werken dan weer niet in een straat met een laag verkeersaanbod en bevatten bovendien paaltjes die weer sterk zijn af ter raden op een doorfietsroute wegens aanrijgevaar. Kanttekening 4 beschrijft reeds de noodzaak voor voldoende parkeergelegenheid teneinde een veilige fietsstraat te krijgen. Hiervoor is (zonder de boomstructuur aan te tasten) parkeren aan de



dijkzijde nodig. De daarvoor benodigde as-verspringingen vormen beproefde snelheidsremmers voor auto's en groepen wielrenners. Ze geven de weg een licht slingerend karakter en benadrukken de verblijfsfunctie van dit stukje zonder afbreuk te doen aan het comfort van de doorfietsroute of trillingen te veroorzaken. Voor het ontwerp met de 4 as-verspringingen is veel draagvlak bij de klankbordgroep echter het gaat betekent wel een ander wegprofiel dan elders langs de Slaperdijk. Het zicht op het dijklichaam neemt alleen maar toe door het onderbreken van het parkeren van het parkeren aan de dijkzijde. Om in wegvak 1 toch enigszins accent te leggen op het rechtlijnige karakter van het dijklichaam is een doorlopende haag opgenomen aan de zuidzijde van de weg die het patroon van de dijk volgt.

6. Openbare verlichting is nog niet uitgewerkt

In wegvak 3 is de rijbaan voorzien van lichtmasten en het fietspad niet. In dit weidevogelgebied is de omgekeerde situatie wellicht logischer. Of dit op een veilige manier te realiseren valt wordt bekeken in de DO-fase d.m.v. het opstellen van verlichtingsberekeningen.

6. Uitvoering



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	Startnotitie	B&W	Gereed
Definitiefase	Programma van eisen	Raad	Gereed
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Gereed
	Inspraak	B&W	Mrt/April
	Definitief Ontwerp (DO)	Raad	Q4 2023
Vorbereidingsfase	Subsidieaanvraag	PCM	Q1 2024
	Contractvorming	PCM	Q3 2024
Realisatiefase	Start uitvoering	PCM	Q4 2024

7. Bijlagen

1. Ontwerpnota VO
2. VO tekening