



# VO Slaperdijkweg

Ontwerpnota Slaperdijkweg

Gemeente Haarlem

20 januari 2023

Project VO Slaperdijkweg  
Opdrachtgever Gemeente Haarlem

Document Ontwerpnota Slaperdijkweg  
Status Definitief  
Datum 20 januari 2023  
Referentie 129060/23-001.385

Projectcode 129060  
Projectleider M.L. Overkleeft MSc  
Projectdirecteur ir. R.P.N. Pater

Auteur(s) ing. B. Janssen  
Gecontroleerd door M.L. Overkleeft MSc  
Goedgekeurd door M.L. Overkleeft MSc

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer  
Koningin Julianaplein 10, 12<sup>e</sup> etage  
Postbus 85948  
2508 CP Den Haag  
+31 (0)70 370 07 00  
www.witteveenbos.com  
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

## INHOUDSOPGAVE

1	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Achtergrond	5
1.3	Doel	6
1.4	Visie	6
1.5	Leeswijzer	7
2	<b>UITGANGSPUNTEN</b>	<b>8</b>
3	<b>VOORLOPIG ONTWERP</b>	<b>10</b>
3.1	Participatietraject	10
3.2	Voorlopig Ontwerp	11
	3.2.1 Beeldkwaliteit en materialisatie	12
	3.2.2 Verkeerskundige elementen	15
	3.2.3 Specials	18
3.3	Benodigde aanpassingen huidige situatie	19
4	<b>VERVOLG</b>	<b>21</b>
4.1	Aandachtspunten	21
	Laatste pagina	21
	<b>Bijlage(n)</b>	<b>Aantal pagina's</b>

-

# 1

## INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Via het raamcontract Haarlem-West heeft de gemeente Haarlem de opdracht voor het opstellen van het ontwerp voor de Slaperdijkweg verleend aan Witteveen+Bos. Het programma van eisen dat is opgesteld in de definitiefase dient als startpunt voor de ontwerpfase. Het voorliggend VO inclusief ontwerpnota is tot stand gekomen in een participatief ontwerptraject met bewoners, belanghebbenden en gemeentelijke stakeholders. In dit proces is gewerkt van grof naar fijn. Dit betekent dat er eerst een schetsontwerp is opgesteld aan de hand van het Programma van Eisen (vanaf nu PvE). Dit schetsontwerp is voorgelegd aan de omgeving en vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp.

Dit rapport beschrijft het ontwerpproces, de uitgangspunten en de ontwerpkeuzes welke onderdeel zijn geweest om tot het voorlopig ontwerp te komen. Belangrijke processtukken, onderzoeken en verslagen die ten grondslag liggen aan het VO zijn:

- PvE 127790/21-016.778 (vastgesteld op 2 februari 2022);
- het participatietraject met bewoners en andere belanghebbenden (onder andere Hoogheemraadschap van Rijnland en verkeerspolitie, zie hoofdstuk 3.1);
- vergunningescan met referentienummer 129060/22-013.486 d.d. 22 september 2022;
- parkeeronderzoek De Verkeerstellers referentienummer 4127-607010400;
- Quickscan verkeer (tijdens definitiefase) met referentienummer 121839/20-015.591 16 oktober 2020;
- notitie Verhardingsonderzoek met referentienummer 121839/20-018.582 d.d. 4 december 2022;
- DTM Geomaat d.d. 27 juli 2022;
- KLIC-melding 3 maart 2022;
- Quickscan conditionerende onderzoeken 6 september 2022.

### 1.2 Achtergrond

De Slaperdijkweg vormt de verbinding tussen Haarlem-Noord en Spaarndam en is onderdeel van het fietsnetwerk Velsen-Amsterdam (afbeelding 1.1). De rijbaan en het fietspad van de Slaperdijkweg hebben over het grootste gedeelte het einde van hun levensduur bereikt. De gemeente Haarlem maakt van de noodzaak groot onderhoud te plegen gebruik om de straat gelijktijdig opnieuw in te richten.

In de onderstaande afbeelding is de contour van de wegvakken aangegeven. Voor de uitwerking van dit project is de Slaperdijkweg verdeeld in 3 wegvakken:

- wegvak 1 - van aansluiting kruising Vlietweg tot de auto-blokkade;
- wegvak 2 - van de auto-blokkade tot de kruising Vergierdeweg;
- wegvak 3 - kruising Vergierdeweg tot de Redoute.

Afbeelding 1.1 Overzicht huidige situatie inclusief weergave wegvakken



Deze verdeling is gemaakt op basis van de verschillende kernmerken van de wegdelen en de daarbij horende aandachtspunten. Aan wegvak 1 zijn circa 50 woningen gelegen. Voor wegvak 1 geldt dat de huidige wegingeling als volgt is opgebouwd: rijbaan (4,6 m) met aan één zijde parkeren (1,8 m) met een vrij liggend fietspad (2,8 m) en een voetpad (1,8 m). Tussen de parkeerstrook en het fietspad ligt een uitstapstrook (0,7 m om veilig uit te kunnen stappen) en tussen het fietspad en het voetpad ligt een groenstrook (0,8 m). In de huidige situatie wordt de rijbaan gebruikt om te parkeren aan de dijkzijde.

Wegvak 2 bestaat uit een rijbaan (4,9 m) en een vrij liggend fietspad (2,8 m) gescheiden door een groenstrook met bomen (2,0 m). Wegvak 2 heeft dezelfde inrichting als wegvak 1 alleen zonder inritten van woningen en parkeerplaatsen. Door de autoblokkade tussen wegvakken 1 en 2 heeft de weg geen functie meer voor doorgaand autoverkeer.

Wegvak 3 heeft een indeling van een rijbaan met vrij liggend fietspad buiten de bebouwde kom. Wegvak 3 heeft aansluitingen van de Vergierdeweg, de Oostlaan en de Westlaan. Verder ligt er een enkele woning langs dit wegvak en ligt de weg op sommige delen in plaats van langs de dijk (waterkering), op de dijk.

### 1.3 Doel

Het doel van de herinrichting van de Slaperdijkweg is:

- het realiseren van een functionele en verkeersveilige verbinding tussen Haarlem Noord en Spaarndam (onderdeel van de fietsverbinding Velsen en Amsterdam), welke voldoet aan de kwaliteitsambitie (restlevensduur 30-50 jaar);
- het creëren van een openbare ruimte met comfort voor weggebruikers en bewoners (welke aansluit bij de huidige beleidsvisies);
- het behouden van de landschappelijke kwaliteiten van het gebied;
- het plegen van grootonderhoud en daarmee aansluiten bij toekomstig gebruik van de weg.

### 1.4 Visie

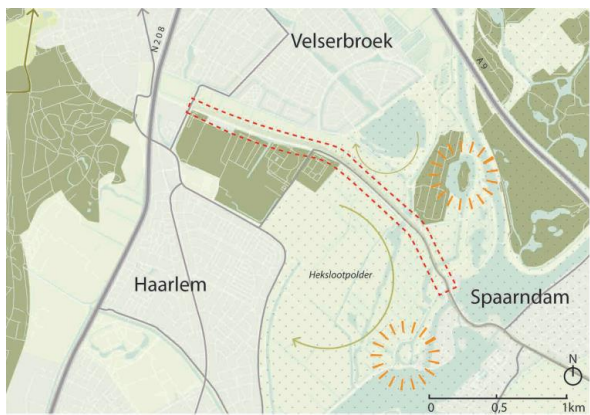
Vanuit de gemeente Haarlem is voor de Slaperdijkweg een duidelijke visie te herleiden vanuit de omgevingsvisie en structuurvisie 2040. De weg is aangemerkt als recreatieve route met toegang tot het buitengebied via het fietsnetwerk (afbeelding 1.2). Met deze verbinding van woonwijken met het groene buitengebied neemt de belevingswaarde van het gebied toe. De routes volgen zoveel mogelijk de bestaande groenplekken en waterwegen en hebben een groene inrichting. Waar de recreatieve kwaliteit minder is, wordt de route zo groen en aantrekkelijk mogelijk gemaakt.

Afbeelding 1.2 Functies en netwerken (fietsers en voetgangers)



Verder betreft de Slaperdijkweg een dorps straat (vooral wegvak 1) maar met een landelijk karakter. Dit landelijke karakter dient behouden te worden met voldoende zicht op de dijk, vergezichten en zichtlijn op de polder (afbeelding 1.3). De cultuurhistorische elementen, de Stelling van Amsterdam (Unesco werelderfgoed) zijn in de open ruimte goed zichtbaar vanaf de Slaperdijkweg (wegvak 3). Het zuidelijk deel van de weg ligt hier op de dijk.

Afbeelding 1.3 Overzicht landschap en cultuurhistorie



## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten van het Voorlopig Ontwerp toegelicht. Hoofdstuk 3 gaat daarna in op het ontwerpproces van het VO en de daarbij gemaakte keuzes. Hoofdstuk 4 beschrijft de te nemen vervolgstappen.

# 2

## UITGANGSPUNTEN

### Verkeersveiligheid

De Slaperdijkweg is in de huidige situatie ingericht als een 50 km/h weg binnen bebouwde kom en 60 km/h weg buiten de bebouwde kom. Op basis van de beleidskaders (zie PvE) en de wens om aan te sluiten van bij het regionale fietsnetwerk van de gemeente is geadviseerd de Slaperdijkweg als woonstraat 30 km/h (wegvak 1 en 2) en als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (wegvak 3) uit te voeren.

Voor de nieuwe inrichting is het belangrijk dat wegvak 1 en 2 voelen als 30 km/h straat. Ook de positie van de fietsers is een belangrijk aandachtspunt. In de huidige situatie ligt het fietspad tussen de woningen en de parkeerstrook, bewoners hebben vaak een onveilig gevoel bij het oversteken. In een 30 km/h inrichting komen de fietsers op de rijbaan en vervalt het vrijliggende fietspad. Bij wegvak 3 is de huidige situatie ingericht als 60 km/h, dit is conform het beleid voor een weg buiten de bebouwde kom. Wel dient de verkeersveiligheid op de kruisingen binnen dit wegvak verhoogd te worden.

### Parkeren

Op de Slaperdijkweg is er in de huidige situatie een disbalans tussen de hoeveelheid voertuigen in de straat en het aantal beschikbare parkeervakken. Hierdoor wordt er geparkeerd op de rijbaan, in de berm en op eigen terrein. In de toekomstige situatie zijn er in wegvak 1 70 parkeervakken benodigd (parkeerdrukonderzoek). Deze parkeervakken dienen gerealiseerd te worden in de openbare ruimte van wegvak 1. Voor bezoekers van de volkstuinen en de stal Waleveld geldt dat zij op eigen terrein parkeren. Daarnaast wordt het aantal inritten voor bewoners teruggebracht.

### Landschap

De Slaperdijkweg ligt in veenweidegebied en grenst aan de Oude Spaarndammerpolder (onderdeel Natuur netwerk Nederland) en diverse andere ecologisch waardevolle locaties (Structuurvisie Openbare Ruimte 2040)). De weg is geen onderdeel van de bomenstructuur, maar wel een ecologische oost-west route. Het is van belang om de ecologie in de straat niet aan te tasten en waar mogelijk juist te versterken.

### Gebruiksvriendelijk voor voetganger

Wegvak 3 is volgens de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR 2040) aangewezen als een recreatieve wandelroute. Een recreatieve route verbindt de stad met het buitengebied. Een kenmerk van een recreatieve route is dat deze zoveel mogelijk de bestaande groenplekken en waterwegen volgt en dat deze een groene inrichting hebben. Op dit moment is er geen eigen infrastructuur voor de voetgangers. Binnen deze opgave wordt onderzocht of het mogelijk is een voetgangersstructuur te realiseren.

Wegvak 1 en 2 zijn geen onderdeel van de recreatieve wandelroute, in deze wegvakken gelden de eisen conform een 30 km/h inrichting. In 30 km/h straten maken alle verkeersdeelnemers gebruik van dezelfde ruimte, voetgangers zijn hierop een uitzondering en krijgen wel een eigen voetpad zoals ook in de huidige situatie.

### Gebruiksvriendelijk voor fietser

De Slaperdijkweg is in het mobiliteitsbeleid aangewezen als regionale plusroute voor fietsers. Uitgangspunt bij een regionale plusroute voor fietsers is dat de fietser de belangrijkste verkeersdeelnemer in de straat is. Plusroutes in een 30 km/u straat krijgen een inrichting als fietsstraat of een inrichting die minimaal net zo goed is.



### Mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid beschrijft dat naast de gedefinieerde gebiedsontsluitingswegen alle wegen in de rest van de stad binnen de bebouwde kom in principe een 30 km/uur regime krijgen. De Slaperdijkweg heeft op wegvak 1 en 2 een verkeersintensiteit welke past bij een inrichting 30 km/h. In verband met de aansluiting op het regionale fietsnetwerk is de toepassing van een fietsstraat inrichting hier wenselijk. Dit ook in verband met de lage intensiteit van het gemotoriseerd verkeer. Wegvak 3 ligt buiten de bebouwde kom, dit wegvak wordt daarom ingericht als erftoegangsweg met een snelheid van 60 km/h (plattelandsweg). Binnen het ontwerp wordt de locatie van de komgrens heroverwogen zodat deze aansluit bij het gebruik en de inrichting van de Slaperdijkweg, zie hiervoor hoofdstuk 3 van deze rapportage.

### Nood- en hulpdiensten

De Slaperdijkweg wordt aangemerkt als omleidingsroute voor Nood- en hulpdiensten. De reeds bestaande wegafzetting/autoblokkade (tussen wegvak 1 en 2) dient behouden te blijven maar wel demontabel te zijn om zo de bereikbaarheid te kunnen garanderen. Mogelijk kan ook de vuilniswagen of incidenteel gemotoriseerd verkeer gebruik maken van deze doorgang.

### Regionale waterkering

In afbeelding 2.1 is in rood de regionale waterkering van het Hoogheemraadschap van Rijnland weergegeven. De Slaperdijkweg is deels op en deels naast het dijklichaam van het Hoogheemraadschap van Rijnland gelegen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de beschermingszone van een waterkering dienen goede afspraken gemaakt te worden met het waterschap. In de verdere uitwerking van het ontwerp dient nadere afstemming plaats te vinden met het Hoogheemraadschap van Rijnland over de uitvoering en de hierbij benodigde vergunningen.

Afbeelding 2.1 Ligging regionale kering Waterschap (rijnland.maps.arcgis.com)





# 3

## VOORLOPIG ONTWERP

Het Voorlopig Ontwerp is tot stand gekomen op basis van een participatief ontwerpproces met bewoners en belanghebbenden. In de nu volgende paragrafen wordt allereerst stilgestaan bij de keuzes die voortvloeien uit het participatietraject. Vervolgens wordt het Voorlopig Ontwerp toegelicht en benodigde aanpassingen voor het inpassen van het ontwerp besproken.

### 3.1 Participatietraject

Na vaststellen van het PvE is er een schetsontwerp opgesteld. Dit schetsontwerp is vervolgens onder andere voorgelegd aan een afvaardiging bewoners van wegvak 1, de klankbordgroep (huisnummer 22 tot en met 116). Er hebben een schouw en een drietal klankbordgroep bijeenkomsten plaatsgevonden waarin veel aandacht besteed is aan de inbreng en wensen vanuit de omgeving en het betrekken van stakeholders bij het ontwerpproces.

#### **Kennismaking bewonerscollectief Slaperdijkweg middels schouw**

Op woensdag 23 februari 2022 heeft de eerste kennismaking plaatsgevonden met de bewoners van de Slaperdijkweg. Tijdens de kennismaking hebben Remco Clemens (procesmanager) en Mariska Overkleeft (ingenieursbureau Witteveen+Bos) een rondgang gemaakt langs de Slaperdijkweg en met een aantal bewoners gesproken over de herinrichtingsopgave van de gemeente.

#### **Klankbordsessie 1, 28 maart 2022**

Tijdens de eerste klankbordgroep bijeenkomst (verslag met referentie 129060/22-006.363) zijn de doelen en uitgangspunten van het project met de klankbordgroep gedeeld. Vervolgens heeft de klankbordgroep wensen, kansen en uitdagingen aangedragen en is met posters gepresenteerd. Daarnaast heeft Witteveen+Bos een aantal schetsen laten zien voor de verschillen wegvakken. Voor wegvak 1 waren dit:

- variant A: fietsstraat met enkelzijdig parkeren;
- variant B: fietsstraat dubbelzijdig parkeren.

Voor wegvak 2 is een fietsstraat zonder langsparkeren uitgewerkt en voor wegvak 3 een Plattelandsweg met vrij liggend fietspad. Tijdens de klankbordgroep sessie zijn er vanuit de bewoners extra inrichtingsprincipes aangedragen welke vooral aansluiten op het verminderen van overlast voor de bewoners en het optimaliseren van het aantal parkeerplaatsen. Op verzoek van bewoners heeft de gemeente Witteveen+Bos gevraagd een aantal aanvullende opties uit te werken ongeacht of deze aan het PvE voldeden om zo visueel inzichtelijk te maken waarom bepaalde ideeën wel of niet inpasbaar of wenselijk zijn.

De 5 ideeën die door Witteveen+Bos geschetst zijn naar aanleiding van de eerste klankbordgroepsessie:

- idee 1: Fietsstraat met enkelzijdig langsparkeren;
- idee 2: Fietsstraat met dubbelzijdig langsparkeren;
- idee 3: Fietsstraat met haaksparkeren;
- idee 4: Plattelandsweg met enkelzijdig langsparkeren en vrij liggend fietspad;
- idee 5: Fietsstraat met as-verspringen.

### Clankbordessie 2, 30 mei 2022

Naar aanleiding van de eerste klankbordgroep heeft Witteveen+Bos de 5 bewonersideeën uitgetekend die waren voorgesteld door de klankbordgroep. Witteveen+Bos heeft uitgelegd waarom sommige zaken simpelweg niet inpasbaar zijn of botsen met het PvE en ontwerprijlijnen. In het verslag van klankbordgroepsessie 2 (referentie 129060/22-009.738) zijn de discussiepunten opgenomen. Uit de gesprekken met bewoners kwam naar voren dat een variant met veel parkeerplekken en voldoende snelheidsremmende maatregelen de voorkeur kreeg. Hiermee valt idee 1: fietsstraat met enkelzijdig langsparkeren af omdat dit helaas onvoldoende parkeergelegenheid oplevert. Ook idee 3 fietsstraat met haaksparkeren/ dwars parkeren valt af omdat Witteveen+Bos heeft toegelicht dat dit onveilige situaties oplevert. Bewoners zijn niet te spreken over dit idee omdat parkeren onevenredig is verdeeld langs de straat, er weinig ruimte voor voetgangers is en weinig ruimte voor groen. Idee 4 plattelandsweg met enkelzijdig langsparkeren en vrij liggend fietspad valt op zich wel in de smaak. Echter met het afwaarderen van de weg naar een 30 km/h past sluit de inrichting niet meer aan bij het gewenste gebruik. De gemeente voert het beleid dat vervoersstromen gemengd worden bij 30 km/h. Hierdoor valt ook idee 4 af. Er blijven nog twee haalbare ideeën over namelijk idee 2 fietsstraat met dubbelzijdig parkeren of de fietsstraat met as-verspringen. Deze 2 opties worden in de volgende fase afgewogen.

### Clankbordessie 3, 11 juli 2022

Tijdens de derde sessie (verslag met referentie 129060/22-012.503) heeft de gemeente een toelichting gegeven op de voorkeursoptie voor wegvak 1, de fietsstraat met as-verspringing. Vervolgens is er bij bewoners getoetst of dit ook in hun ogen de meest wenselijke optie was. Veel bewoners waren positief over het ontwerp met as-verspringing al was er wel discussie over de locatie van de verspringingen. Ook werd duidelijk dat een variant met 4 as-verspringen de voorkeur heeft boven maar een variant met 2. Verder is naast de as-verspringing ook de wegblokkade ter sprake gekomen tijdens deze sessie. Hierbij is aangegeven dat de wegblokkade moet worden behouden op de locatie tussen huisnummer 116 en de volkstuinten. De situatie voor voetgangers tussen huisnummer 116 en de Oostlaan verbeterd sterk door het introduceren van een voetpad (in de huidige situatie wordt deze gedeeld met fietsers).

### Overige stakeholdergesprekken

Tijdens de ontwerpfasie zijn er met de volgende stakeholders aanvullende gesprekken gevoerd:

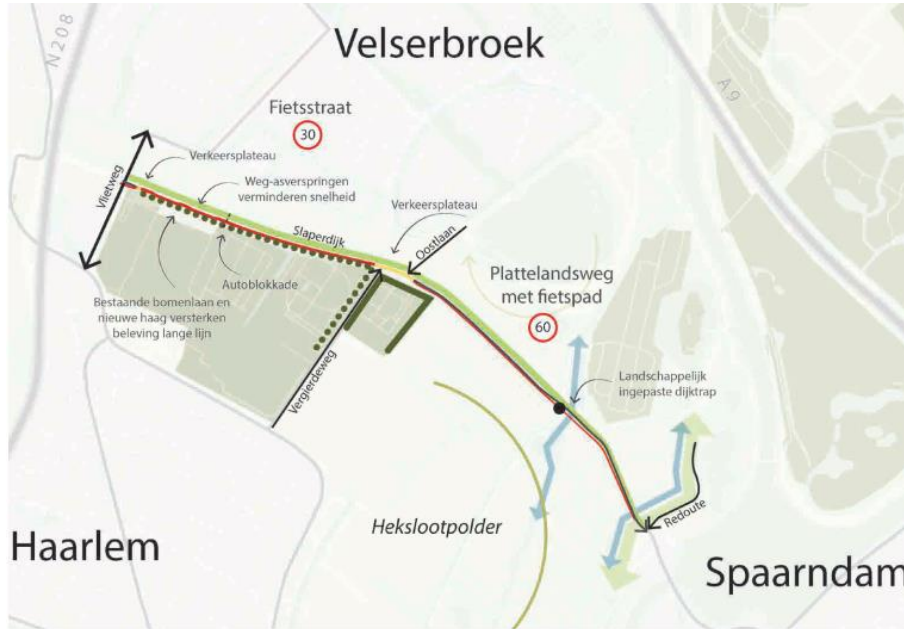
- de bewoners van het Tolgaardershuisje;
- verkeerspolitie;
- Volkstuinvereniging;
- Stal Waleveld;
- gemeente Velzen;
- Fietsersbond;
- Dorpsraad Spaarndam;
- provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap van Rijnland.

## 3.2 Voorlopig Ontwerp

Met de opgehaalde wensen, eisen en uitgangspunten vanuit zowel het beleid als het participatietraject is het voorlopig ontwerp opgesteld. In afbeelding 3.1 is een principetekening van het ontwerp van de Slaperdijkweg weergegeven. Tussen de Vlietweg en de Vergierdeweg wordt een fietsstraat van 30km/h toegepast waarbij er een onderbreking aanwezig is in de vorm van een autoblokkade tussen de Slaperdijkweg 116 en stal Waleveld. Vervolgens loopt de fietsstraat door over het verkeersplateau tussen de Vergierdeweg en de Oostlaan. Na de kruising met de Oostlaan loopt de fietsstraat over ter plaatse van de verplaatste komgrens over in een plattelandsweg met vrijliggend fietspad. Het snelheidsregime is bij afrijden van het verkeersplateau in de richting van Spaarndam 60 km/h. In het gebied tussen de Vlietweg en de Oostlaan wordt tevens een voetpad ingepast. Vanaf de kruising met de Oostlaan gaat het voetpad richting Spaarndam over in een fietspad. Er is onderzocht of er naast het fietspad een voetpad ingepast kan worden. Helaas is hier echter onvoldoende ruimte beschikbaar.

Wel wordt getracht een zo breed mogelijk fietspad toe te passen om het risico op conflicten tussen fietser en voetganger te beperken. Er dient nog onderzocht te worden of er een mogelijkheid is om een wandelpad over de dijk te laten lopen in wegvak 3.

Afbeelding 3.1 Principetekening Voorlopig Ontwerp



### 3.2.1 Beeldkwaliteit en materialisatie

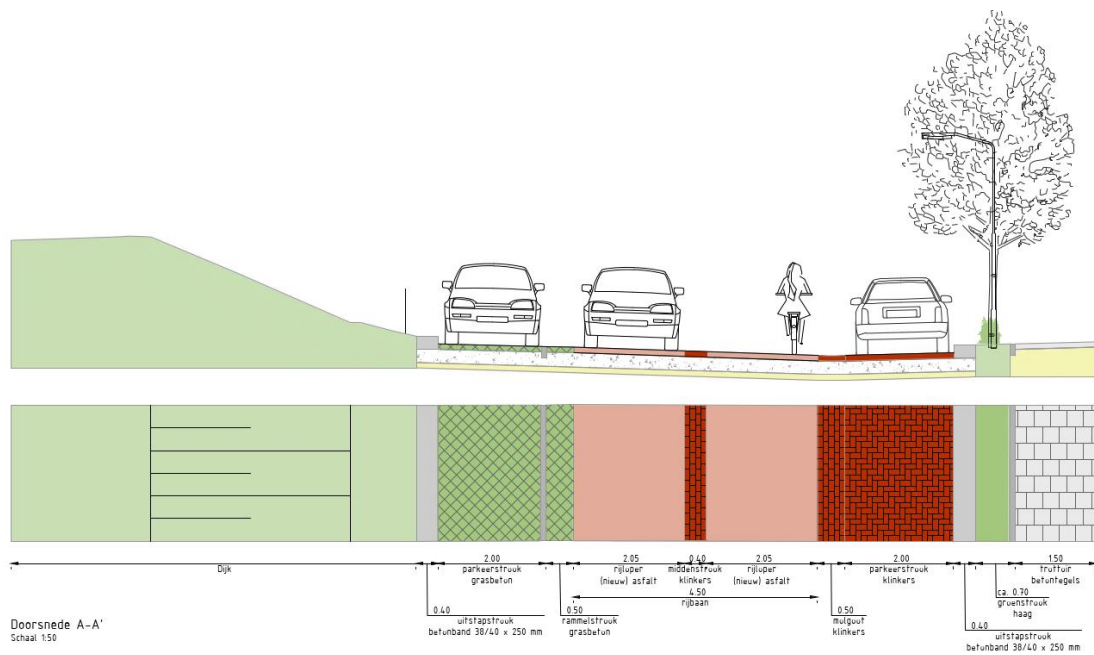
#### Fietsstraat (wegvak 1 en 2)

In verschillende stadia in het ontwerpproces is de materialisatie van wegvak 1 en 2 ter discussie gesteld. Met de keuze voor het principe van een fietsstraat ligt het voor de hand om deze geheel in rood asfalt uit te voeren. Echter hebben bewoners en de landschapsarchitect zich in het kader van de beeldkwaliteit uitgesproken voor het toepassen van klinkers om zo de straat de uitstraling te geven van een woongebied.

Het uitvoeren van de rijloper in klinkers is door de klankbordgroep en landschapsarchitect als wenselijk benoemd vanwege de uitstraling dat dit materiaal geeft en de overgang markeert naar woongebied. Dit materiaal zorgt er volgens hen voor dat fietsers/gemotoriseerd verkeer zich bewust worden van het woongebied en automatisch rustiger gaan rijden (snelheidsremmend effect). Echter past dit materiaal niet bij een fietsstraat omdat het comfort voor fietsers op de fietsstraat hierbij onvoldoende is. Daarnaast sluit dit materiaal ook niet aan op de eisen uit de HIOR.

Met de Slaperdijkweg als doorfietsroute is ervoor gekozen om de rijloper uit te voeren in asfalt met een rode gloed. Hierbij is voor een type fietsstraat met een overrijdbare rijbaanscheiding in het midden van het profiel gekozen. De middenstrook zal worden uitgevoerd in klinkers. Dit profiel versterkt de positie van de fietser in het wegbeeld doordat deze meer midden op de rijloper zal rijden. De twee smalle rijloperen dienen bij dit type fietsstraat minimaal 2,00 m te zijn. Aan de woningzijde is ervoor gekozen om de parkeerstrook uit te voeren in klinkers. De berm aan de dijkzijde worden ingericht met bloemrijk gras, de plantvakken aan de woningzijde met heesters. Het voetpad aan de woningzijde wordt uitgevoerd in betontegels (afbeelding 3.2). Vanaf de keerlus zal deze bestrating overgaan in een landelijk voetpad in zwart asfalt met Nederlandse steenslag in de toplaag. Dit sluit aan bij de vormgeving van voetpaden in de omgeving.

Afbeelding 3.2 Doorsnede fietsstraat met overrijdbare rijbaanscheiding

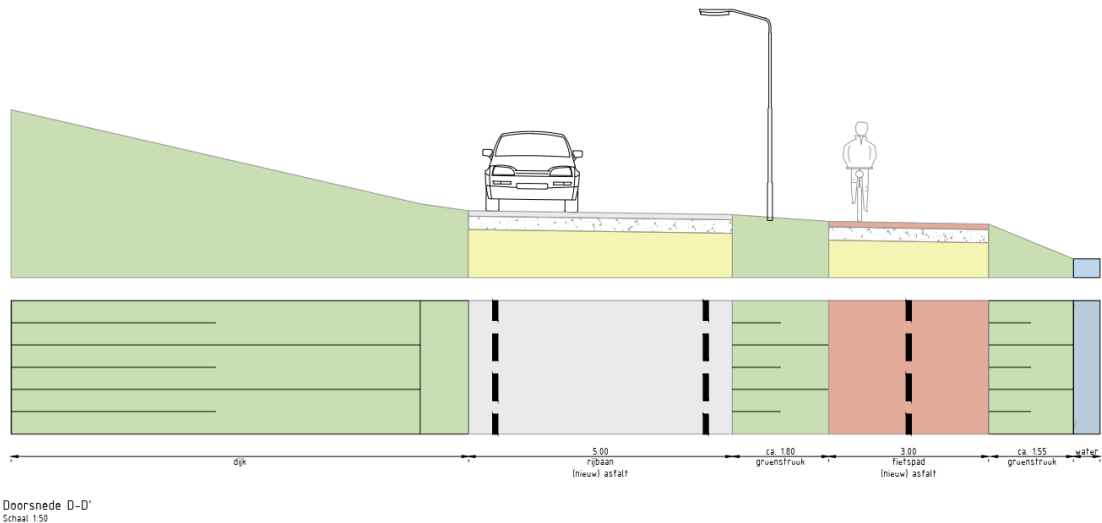


### Plattelandsweg met vrijliggend fietspad (wegvak 3)

De plattelandsweg is een weg buiten de bebouwde kom en wordt uitgevoerd in zwart asfalt. Volgens de ontwerprichtlijnen (handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen) is de inrichting hierbij sterk afhankelijk van het type gebruik. Waar ideaal gezien voor landbouwverkeer bredere wegen worden aangelegd ondanks dat dit uitnodigt tot hogere snelheden bij ander verkeer. Voor wegvak 3 is gekozen voor een profiel (handboek wegontwerp) van 4 m rijloper met suggestiestrook 0,50 m van asfalt aan beide zijde.

Het vrijliggend fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt. Het fietspad blijft 3,00 m breed (dezelfde breedte als in de huidige situatie). Dit is voldoende is voor een doorgaande fietsroute in twee richtingen waar ook voetgangers gebruik van kunnen maken. Om eventueel nog extra ruimte te creëren voor voetgangers kan in een volgende ontwerp fase gekeken worden naar optimalisaties ten behoeve van plaatselijke bermverharding. Voor een vrijliggend voetpad is onvoldoende ruimte beschikbaar. De bermen worden voorzien van bloemrijk gras en de middenberm tussen rijbaan en fietspad wordt voorzien van een haag (de aanwezige haag wordt zoveel mogelijk behouden).

Afbeelding 3.3 Doorsnede plattelandsweg met vrijliggend fietspad



### Groenstructuur

De Slaperdijkweg maakt deel uit van de ecologische route om natuur de stad in te brengen (afbeelding 3.4). Om zoveel mogelijk profijt te hebben van ecologische routes worden, waar mogelijk, groene structuren op elkaar aangesloten.

Afbeelding 3.4 Slaperdijkweg als ecologische verbindingzone



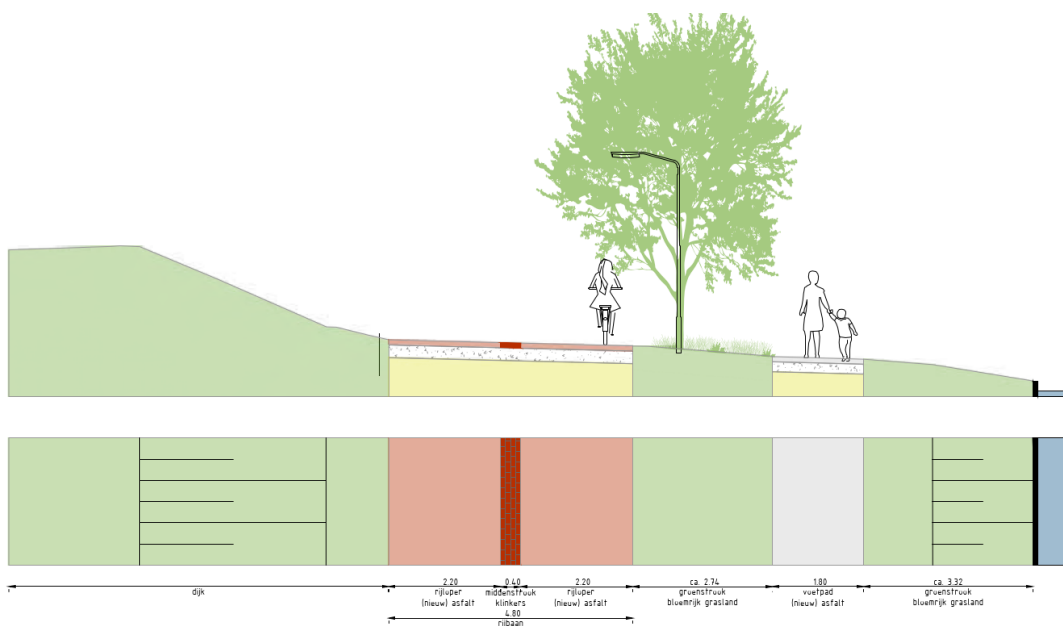
In de huidige situatie is een lange bomenrij aanwezig tussen de Vlietweg en de Vergierdeweg. Deze bomenrij wordt in het ontwerp zoveel mogelijk behouden en geaccentueerd. Door naast de bestaande bomenrij een haag te plaatsen wordt de beleving van de lange lijn van de dijk versterkt. Ook zorgt de toepassing van een haag in wegvak 1 voor een gedeeltelijke belemmering van het zicht op geparkeerde auto's vanuit de woningen. Er wordt geadviseerd om ook in wegvak 2 een haag te plaatsen om continuïteit te creëren met wegvak 3 waar ook een haag aanwezig is. Het overwegen van een haag in wegvak 2 dient in het beplantingsplan te worden uitgewerkt.

## Bomen

In verband met het toevoegen van een veilige keerlus ter plaatse van de auto-blokkade en de tweezijdige versmalling zijn er 2 bomen die verwijderd dienen te worden (wegvak 1). Deze bomen worden binnen het plan verplant of gecompenseerd bij de Vergierdeweg (wegvak 2). Er is één boom die i.v.m. de aanleg van een parkeervak verplaatst dient te worden van wegvak 1 naar wegvak 2.

De nieuwe fietsstraat inrichting is iets breder dan de huidige wegbreedte waardoor de bomen iets dichterbij de rijbaan staan. Om voldoende ruimte te creëren voor auto's om elkaar te kunnen passeren maar ook voldoende wortelruimte voor de bomen te behouden is er gekozen voor een profiel zonder bermverharding. Op de kruising met de Vergierdeweg worden tot slot 1 extra boom geplant.

Afbeelding 3.5 Slaperdijkweg fietsstraat zonder bermverharding indicatief



## Openbare Verlichting

De openbare verlichting wordt in dit ontwerp niet beschouwd. Het uitgangspunt is dat aanwezige verlichting hergebruikt wordt. Op locaties zal dit betekenen dat de verlichting verplaatst dient te worden. Wanneer vervanging noodzakelijk is wordt uitgegaan van de lichtmasten die voorgeschreven zijn in het HIOR (KIO/TECEO). In de volgende ontwerpfase (DO) wordt een verlichtingsberekening gemaakt waarmee ook de definitieve mast locaties worden bepaald.

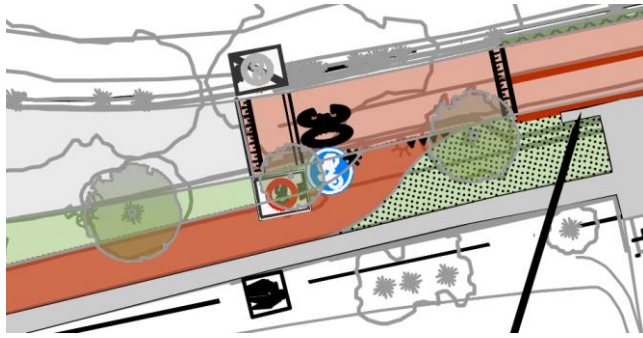
## 3.2.2 Verkeerskundige elementen

### In- en uitvoegen fietsverkeer Vlietweg - Slaperdijkweg

Langs de Slaperdijkweg ligt in de huidige situatie bij alle wegvakken een vrijliggend fietspad. Met de nieuwe inrichting is dit niet meer het geval en rijd je vanaf de Vlietweg de fietsstraat op. Dit betekent ook dat het fietsverkeer op de rijbaan moet in- en uitvoegen. Om dit op een veilige manier te faciliteren zijn er bij de komgrenzen en start van de 30 km/h zone verhoogde plateaus opgenomen.



Afbeelding 3.6 In- en uitvoegen fietsverkeer



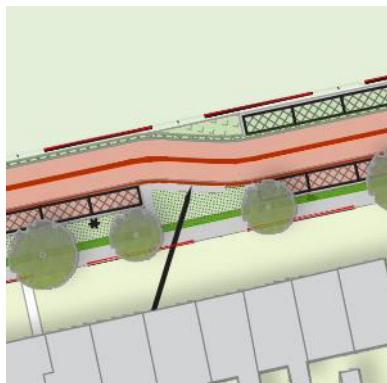
### Snelheid remmende maatregelen wegvak 1 - as-verspringingen

In de huidige situatie wordt op de Slaperdijkweg wegvak 1 hard gereden. Dit heeft er in de huidige situatie mee te maken dat er sprake is van gescheiden vervoersstromen (fietsers rijden niet op de rijbaan maar op het fietspad). Door het mengen van vervoersstromen op de fietsstraat (auto te gast 30 km/h) wordt gemotoriseerd verkeer geacht langzamer te gaan rijden. Met het toepassen van een middenstrook van klinkers wordt de fietsstraat optisch een veel smaller profiel waardoor de snelheid verder zal verlagen. Dit geldt niet alleen voor auto's maar zeker ook voor brommers/scooters die willen inhalen op de fietsstraat.

In wegvak 1, waar ook de huizen langs de rijbaan staan, worden verticale snelheid remmende maatregelen als niet wenselijk gezien in verband met kans op trillingen ter plaatse van de op staal gefundeerde woningen. In dit wegvak wordt door middel van as verspringingen in de fietsstraat extra aandacht gevraagd van de weggebruiker voor de gereden snelheid. De verandering in het wegbeeld en doorzicht benadrukt het betreden van een woongebied.

Ook weggebruikers als (groepen) wielrenners zullen bij de as-verspringingen hun snelheid moeten minderen wat de veiligheid op dit wegvak ten goede zal komen. De as-verspringingen zijn bepaald op basis van de beschikbare ruimte, beeldkwaliteit en de zichtlijnen. Hierbij is ook rekening gehouden met het verlies van ruimte voor parkeervoorzieningen en het creëren van parkeervoorzieningen aan de dijkzijde.

Afbeelding 3.7 Referentiebeeld as-verspringing wegvak 1



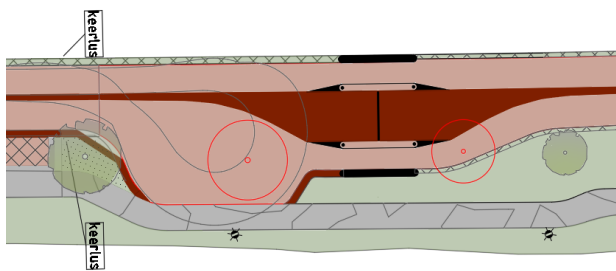
### Auto-blokkade (inclusief keerlus)

De Slaperdijkweg is in principe doodlopende weg vanaf de Vlietweg richting Spaarndam en vanaf de kruising met de Vergierdeweg richting de Vlietweg door een wegversperring tussen wegvak 1 en 2. Deze wegversperring is in de huidige situatie aanwezig in de vorm van een schrikhek over de gehele breedte om sluipverkeer richting Spaarndam tegen te gaan. Met het inpassen van een fietsstraat is het toepassen van een schrikhek over de gehele wegbreedte geen passende oplossing.

Voorgesteld wordt om hier te werken met een wegversperring zoals weergegeven in afbeelding 3.8. waardoor er in het ontwerp hier een tweezijdige versmalling wordt toegepast (inclusief verdrijvingsvlak uitgevoerd in klinkers) met een wegversperring in de vorm van een uitneembaar boeren hek in de ontstane ruimte tussen de twee rijstroken in. Het hekwerk dat wordt toegepast is uitneembaar, zodat nood- en hulpdiensten of bij andere calamiteiten of uitzonderlijke situaties de route wel toegankelijk gemaakt kan worden. Op het hek dienen reflectoren geplaatst te worden.

Andere alternatieven welke zijn beschouwd als optie voor de wegversperring waren een bussluis of een uitneembaar paaltje. Deze zijn echter afgefallen als varianten wegens de zorgen vanuit bewoners over eenzijdige ongevallen voor fietsverkeer en de ervaring met schades aan zowel het object als het gemotoriseerd verkeer wat toch door probeert te rijden.

Afbeelding 3.8 Inrichting auto-blokkade (wegversperring en keerlus)



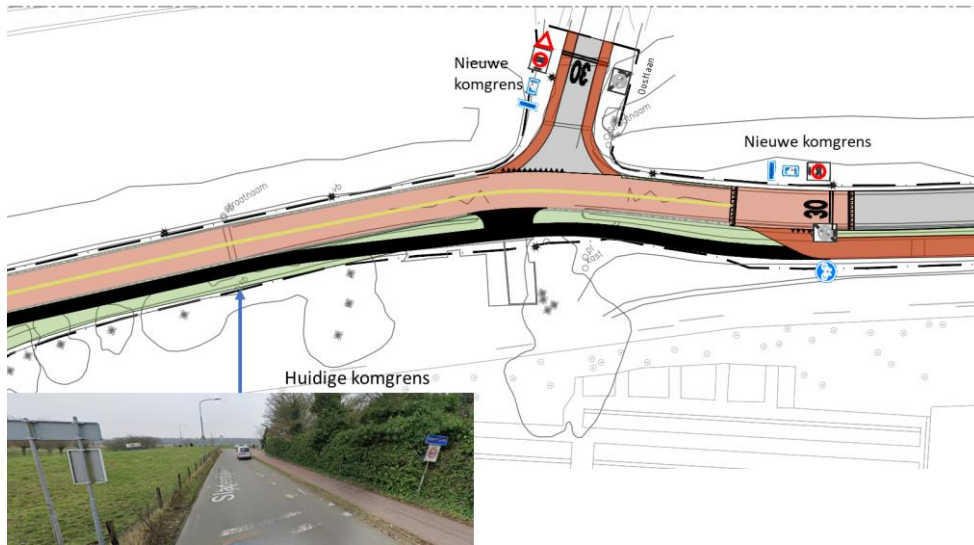
Om schade aan bermen of objecten te voorkomen wordt er in de nieuwe situatie ter plaatse van de wegversperring ook een keerlus toegevoegd (aan zowel de Vlietwegkant als aan de Vergierdeweg). In de huidige situatie wordt er voornamelijk in de berm, op inritten van bewoners of door middel van keren op de rijbaan gekeerd wat tot gevaarlijke situaties en of schade kan leiden. Deze keerlus biedt hier ook voor een ambulance of een bestelbusje een veilige optie om te keren.

#### Kruising Slaperdijkweg - Vergierdeweg - Oostlaan: 30 km/h zone

In de huidige situatie wordt de kruising met de Vergierdeweg als gevaarlijk ervaren voor fietsers doordat deze onvoldoende overzichtelijk is. Om een eenduidige verkeersstructuur te creëren over de Slaperdijkweg is er besloten de fietsstraat door te trekken van de Vlietweg tot en met de kruising met de Oostlaan. Dit zorgt voor een duidelijke overgang tussen binnen en buiten bebouwde kom en ontstaat er meer ruimte voor de voetganger door het opheffen van het vrijliggende fietspad. Verder worden de zichtbaarheidsproblemen verkleind doordat de fietsers zich nu verplaatsen op de rijbaan in plaats van het vrijliggende fietspad welke dicht bij de bossage ligt ten opzichte van de Vergierdeweg.

Om verder extra aandacht op de fietsstraat te vestigen wordt er naast het verkeersbord E10-30 (30km/h zone bord) ook een poortconstructie aangebracht van dwars belijning en een '30' symbool. Deze poort constructie is voorzien bij het kruispunt van de Slaperdijkweg en de Oostlaan aan de noord- en oostzijde. Hiermee wordt de snelheid al eerder geremd en het kruispunt veiliger (afbeelding 3.9).

Afbeelding 3.9 Verplaatsen komgrens kruising Oostlaan (indicatief)



Naast de komgrens nabij de Oostlaan wordt de komgrens aan de Spaarndamzijde in westelijke richting verplaatst. Hiermee komt deze gelijk te liggen met de locatie voor het in- en uitvoegen van fietsers van en naar de rijbaan. De kom grens ter plaatse van de Vlietweg blijft wel gehandhaafd.

### Verkeersdrempels

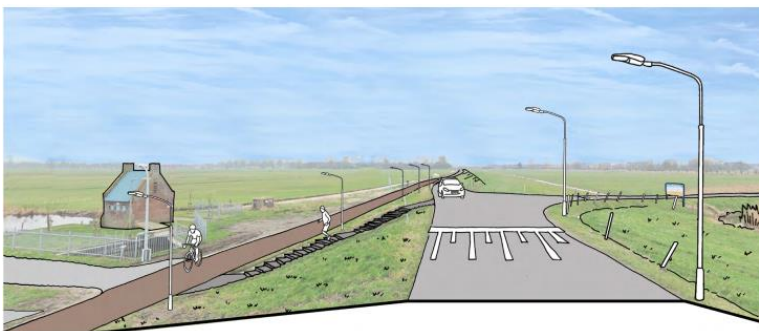
Binnen het ontwerp zijn in wegvak 2 en 3 een aantal snelheid verlagende maatregelen als drempels en plateaus toegepast. Omdat de Slaperdijkweg tussen de Vergierdeweg en Spaarndam ook gebruikt wordt als route voor busverkeer (buslijn 12) en Nood- en hulpdiensten worden de hellingshoeken van de drempels en plateaus uitgevoerd met een bus vriendelijke hellingshoek.

## 3.2.3 Specials

### Dijktrap

De verbinding tussen de Westlaan en het vrijliggend fietspad (welke ook gebruikt wordt door wandelaars) is in de huidige situatie al door middel van een dijktrap. Deze trap is aan vervanging toe en wordt daarom gelijktijdig meegenomen in de scope van de werkzaamheden. De gemeente wenst voor de nieuwe situatie een dijktrap uit een robuust element, welke wegvalt in het landschap (in verband met eisen Unesco). Het ontwerp van de dijktrap heeft een robuuste en doelmatige vormgeving zonder leuning of opsluitbanden zoals te zien in onderstaand referentie beeld. Wel dient de dijktrap toegankelijk te zijn voor fietsers (middels gootje).

Afbeelding 3.10 Impressie dijktrap



### Beschoeiing

Ter plaatse van wegvak 2 is in de huidige situatie een houten beschoeiing aanwezig. De beschoeiing verkeerd in slechte staat. Deze dient binnen dit project te worden vervangen voor een kunststof beschoeiing.

Afbeelding 3.11 Referentiebeeld - kunststof beschoeiing



### Blikvanger

Vanuit de klankbordgroepsessies zijn er veel geluiden gekomen over zwerfafval in de Slaperdijkweg wat voornamelijk afkomstig is van fietsverkeer. In verband met de inpassing en de richting waarvandaan de meeste fietsers de Slaperdijkweg in fietsen wordt geadviseerd om de blikvanger aan de westzijde te plaatsen. De materialisatie van de blikvanger komt zo veel mogelijk overeen met de overige inrichtingselementen in de straat. Hiervoor dient nog afstemming plaats te vinden met Spaarnelanden.

Afbeelding 3.12 Referentiebeeld - blikvanger



## 3.3 Benodigde aanpassingen huidige situatie

Tijdens het ontwerpen wordt er zoveel mogelijk rekening gehouden met de huidige situatie om zo bestaande structuren te kunnen behouden (bomen, openbare verlichting) maar ook om materiaal te kunnen besparen (bijvoorbeeld fundering). Ook wordt hierbij gekeken naar de indeling in de bestaande ondergrond om knelpunten maar ook meekoppelkansen inzichtelijk te maken.

### Wegfundering

Door middel van een verhardingsadvies en een verhardings- en funderingsonderzoek (notitie Verhardingsonderzoek referentie 121839/20-018.582) is bepaald welke onderdelen van de bestaande wegfundering kunnen worden hergebruikt en waar de weg volledig vervangen dient te worden. Om (gedeeltelijk) hergebruik mogelijk te maken is het nieuwe ontwerp zo veel mogelijk op de bestaande rijbaan gesitueerd. Echter is alleen de opbouw van de Slaperdijkweg van de Vergierdeweg tot aan de Oostlaan voldoende om te handhaven. Op dit stukje tracé wordt alleen de deklaag vervangen. Op de overige tracé delen wordt de volledige asfalt en fundering opbouw verwijderd en vanaf het bestaande zandbed opnieuw opgebouwd.

## Riolering

Een van de ambities is het afkoppelen van regenwater. In de huidige situatie is alleen een gemengd stelsel aanwezig. Door het toevoegen aan een HWA-riool in het ontwerp wordt het regenwater van de fietsstraat afgekoppeld richting het oppervlaktewater. In een latere fase zou de afwatering van de daken hier ook nog aan toegevoegd kunnen worden. Een toelichting op het HWA-ontwerp van wegvak 1 is opgenomen in het rapport ontwerp HWA met referentie 129060/22-017.165 d.d. 28 november 2022.

## Kabels en Leidingen

De bestaande kabels en leidingen liggen in de huidige situatie vooral in het trottoir langs de woningen in wegvak 1 of in de berm aan beide zijden van het vrijliggende fietspad langs wegvak 2 en 3.

Belangrijke kabels of leidingen welke aanwezig zijn binnen het projectgebied:

- Persleiding  $\varnothing$ 160 HPE (wegvak 2 - 3);
- Liander N.V. - Hoogspanning (Vergierdeweg, wegvak 3);
- Tennet - Hoogspanning (Oostlaan, wegvak 3);
- N.V. Nederlandse Gasunie West - kruising met HD-gasleiding (Vergierdeweg, wegvak 3);
- PWN Waterleidingbedrijf- kruising met boring waterleiding  $\varnothing$ 1000mm (Oostlaan, wegvak 3).

In het Kabels en Leidingen overleg dient besproken te worden of er nutspartijen zijn die mee willen liften met de herinrichting van de Slaperdijkweg.

Hiernaast zijn er een aantal knelpunten en aandachtspunten gesignaleerd. Deze zijn ook weergegeven op tekening 129060-00-9002 Kenpunten kaart - K&L:

- te verwijderen loze waterleiding vanaf Vergierdeweg tot einde wegvak 3;
- toepassen mantelbuizen ter plaatse van keerlus;
- knelpunt tussen toekomstige locatie lichtmasten en de bestaande waterleiding (wegvak 1);
- knelpunt tussen toekomstige locatie lichtmasten en de bestaande rioolleiding (wegvak 1).

## Drooglegging

Binnen de Gemeente Haarlem geldt een droogleggingseis van 1,00 m. Op basis van de inmeting is geconcludeerd dat er in de huidige situatie niet geheel wordt voldaan aan deze eis. De drooglegging van de rijbaan en het fietspad van het hele projectgebied is inzichtelijk gemaakt op tekening 129060-13-9009 Drooglegging.

Voor het bepalen van de drooglegging is gebruik gemaakt van de zomerpeilen. In tabel 3.1 is per wegvak de minimale waarde weergegeven.

Tabel 3.1 drooglegging in cm

	Rijbaan	Fietspad
wegvak 1	82	71
wegvak 2	69	51
wegvak 3	70	43

In de volgende fase dient afstemming plaats te vinden tussen de gemeente Haarlem en Rijnland indien de gemeente de droogleggingseis van 1,00 m wil hanteren.

# 4

## VERVOLG

Na een uitgebreide definitiefase en het doorlopen van een participatief ontwerptraject is er een Voorlopig Ontwerp tot stand gekomen voor de Slaperdijkweg. Een fietsstraat inrichting voor wegvak 1 en 2 die aansluit bij het regionale fietsnetwerk en mobiliteitsbeleid. Wegvak 3 blijft zoals ook in de huidige situatie een plattelandsweg met vrijliggend fietspad. Wel wordt hier de verharding vernieuwd om weer aan te sluiten bij de kwaliteitsdoelstellingen en wordt de komgrens verder naar buiten verplaatst om zo de kruising Slaperdijkweg en Oostlaan ook veiliger in te kunnen richten.

De VO-fase wordt afgerond met het presenteren van het ontwerp tijdens de inloopbijeenkomst ten behoeve van het inspraakproces.

### 4.1 Aandachtspunten en kansen

Tijdens de VO-fase zijn veel aandachtspunten gesignaleerd, ook door de gesprekken met stakeholders en klankbordgroep. Een deel hiervan zijn op een te hoog detail niveau dat deze in een VO-fase nog niet meegenomen (kunnen) worden en dus doorschuiven naar de volgende ontwerpfase. Ontwerpkeuzes of onderwerpen die in de volgende fases nog extra aandacht dienen te krijgen zijn (niet limitatief):

- het ontwerp van de beschoeiing;
- bebording- en markeringsplan inclusief komgrens;
- verlichtingsplan;
- beplantingsplan;
- drooglegging;
- verleggen van kabels en leidingen.

Met de herinrichting van de Slaperdijkweg zijn de volgende kansen geïdentificeerd:

- verbeteren verkeersveiligheid van de kruising Slaperdijkweg/ Redoute en Spaarndam;
- vleermuisvriendelijke en vogelvriendelijke verlichting.



