



Bestuurlijk opdrachtgever Michel Rog

Datum 29 april 2021

De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de initiatieffase. Met het vaststellen van de startnotitie door het college kan de initiatieffase afgerond worden.

1. Aanleiding

Vanuit het meerjarig onderhoudsprogramma is opdracht gegeven voor het vervangen van de rijbaan en het fietspad van de Slaperdijkweg tussen Vlietweg en Redoute.

Het beleid is om dit soort verregaand onderhoud aan te grijpen om de weg qua snelheid en indeling weer in lijn te brengen met het huidige beleid.

In de figuur hieronder is de huidige situatie weergegeven met o.a. de heersende snelheidsregimes.



Figuur 1: Huidige situatie projectgebied

In de huidige situatie rijdt er geen doorgaand autoverkeer tussen Vlietweg en Vergiedeweg vanwege de autoafsluiting (rood kruis in figuur). Wegvak 3 is een belangrijke toegangsweg tot Spaarndam.

2. Probleemstelling

Rijbaan en fietspad verkeren in slechte staat (m.u.v. de rijbaan tussen Vergiedeweg en Westlaan). Volgens verhardingsonderzoek is reconstructie nodig. Daarnaast voldoet de huidige weginrichting van met name wegvak 1 en 2 niet meer aan de huidige richtlijnen en past de huidige maximumsnelheid van 50km/u in wegvak 1 niet bij de functie van dit wegvak als woonstraat. Tevens zijn de dijktrap nabij de Westlaan en de beschoeiing t.h.v. de Oostlaan toe aan vervanging.



3. Resultaat

De gewenste resultaten van dit project zijn:

- Een verharding die weer minimaal 30 jaar mee gaat;
- Een passende inrichting en maximum snelheid bij de wegfunctie;
- Een verbeterde verkeersveiligheid;
- Een verbetering in gebruik voor fietsers en wandelaars op deze recreatieve (en voor fietsers regionale) route;
- Een klimaatadaptieve maaiveldinrichting (met name in wegvak 1).

De nieuwe weginrichting buiten de bebouwde kom dwingt idealiter 60km/u af (in tegenstelling tot de huidige situatie). De maximum snelheid op de wegvakken binnen de bebouwde kom wordt door het afwaarderen van wegvak 1 overal 30km/u.

Bijkomende resultaten zijn een nieuwe dijktrap bij de Westlaan en een nieuw stuk beschoeiing langs de Slaperdijkweg t.h.v. begraafplaats Akendam.

Een mooie kans in het project is het verbeteren van de picknickplaats op het recreatieve knooppunt aan de voet van de dijktrap.

4. Uitgangspunten en randvoorwaarden

4.1 Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR)

Verkeer

De Slaperdijkweg is onderdeel van het regionaal fietsnetwerk (route Velsen - A'dam) en bovendien een recreatieve fiets/wandelroute. Tussen Vergierdeweg en Spaarndam ligt een OV route (bus 14).

Groen

De Slaperdijkweg ligt in Veenweidegebied en grenst aan de Oude Spaarndammerpolder (onderdeel Natuur netwerk Nederland) en diverse andere ecologisch waardevolle locaties. De weg is geen onderdeel van de bomenstructuur, maar wel een ecologische oost-west route.

Cultuurhistorie

De Slaperdijkweg is een "lange lijn" en heeft daarmee een eigen geschiedenis, betekenis en karakteristiek. "Voor de inrichting van lange lijnen wordt vooral gekeken naar de continuïteit van het profiel, verhoging van de belevingswaarde, historische leesbaarheid, een stevige bomenstructuur en goede voetgangersvoorzieningen". Vanaf de Oostlaan tot Redoute valt de weg bovendien in het beschermde landschap van Unesco werelderfgoed (Stelling van Amsterdam).

Klimaatadaptatie

De watergang tussen huisnr. 116 en de N.O. hoek van begraafplaats St.Jozef staat op de waterkaart als "te verbreden".

Duurzaamheid

Vanuit duurzaamheid zijn vooral het stimuleren van fietsgebruik en bevorderen van biodiversiteit van belang voor dit project.

4.2 Mobiliteitsbeleid (concept februari 2021)

De Slaperdijkweg is als regionale fietsroute onderdeel van de hoofdfietsstructuur.

"Dit zijn kwalitatieve routes waar doorfietsen, beleving en comfort centraal staan (brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route). De gewenste groei van het



fietsverkeer leidt tot noodzaak voor bredere fietspaden". Het mobiliteitsbeleid stelt bovendien dat er meer fietsstraten aangelegd moeten worden voor extra fietscomfort.

De Slaperdijkweg is niet aangewezen als Gebiedsontsluitingsweg (50 resp. 80km/u). Dit houdt in dat de weg dus als erftoegangsweg gezien wordt, hetgeen een snelheid binnen bebouwde kom van 30km/u inhoudt en 60km/u op de gedeelten buiten bebouwde kom.

Wegvak 3 afwaarderen naar 30 of 50km/u, ter ontmoediging van gebruik door sluipverkeer, behoort niet tot de mogelijkheden vanwege de ligging buiten de bebouwde kom. Om een dergelijk doel te bereiken kan men beter de weg voorzien van een inrichting met snelheidsremmers conform de 60 km/u principes, rekening houdende met de aanwezige buslijn.

4.3 Handboek Inrichting Openbare Ruimte Noord (HIOR)

Weginrichting

Inrichtingsprofiel "Plattelandsweg" en "Solitair fietspad". Voorkeur voor duurzame verhardingen met een lange levensduur.

Snelheidsremmers

Voorkeursvolgorde: eerst de rijbaan versmallen, dan drempels of verhoogde kruisingsvlakken toepassen. As-verspringingen geheel vermijden. Vanwege de busroute tussen Vergierdeweg en Spaarndam geen drempels op dit deel, en plateaus spaarzaam toepassen.

Groen

Het open karakter en natuurwaarden van de Stelling van A'dam in stand houden of bevorderen. Waar mogelijk meer groen en minder verharding.

4.4 Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen (ASVV 2012), Handboek wegontwerp 2013 (CROW) en Fietsberaad (CROW)

De ASVV bevat de verkeerskundige richtlijnen voor weginrichtingen binnen de bebouwde kom, Handboek wegontwerp voor buiten de bebouwde kom. Hieruit is van belang:

Op een erftoegangsweg 30km/u (wegvak 1 en 2) is sprake van gemengd verkeer (dus geen vrijliggende fietspaden).

Op een erftoegangsweg 60km/u (wegvak 3) is in principe ook sprake van gemengd verkeer. Het omslagpunt waarbij een vrijliggend fietspad wordt aangeraden is een verkeersintensiteit van 2000 á 3000 motorvoertuigen/etmaal). Wegvak 3 heeft een verkeersintensiteit van ca. 2700 mvt/etm op een gemiddelde weekdag en daarmee is een vrijliggend fietspad gerechtvaardigd in dit wegvak.

Vanuit de "Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom" (CROW) zijn er drie opties voor het inrichten van hoofdfietsroutes op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (wat voor wegvak 1 en 2 het geval is), namelijk:

1. Vrijliggend/Solitair fietspad;
2. Gemengd profiel auto's en fietsers dat voldoet aan de eisen voor een hoofdfietsroute: de fietsstraat;
3. Fietsstrokenprofiel, waarop een eigen plek voor fietsers wordt
Gesuggereerd: fietsstroken met smalle rijloper.

4.5 Klimaatatlas HHR Rijnland

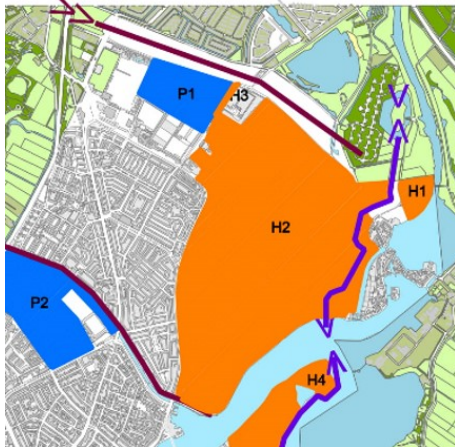
Het gedeelte bij huisnr. 22 t/m 116 is een potentiële wateroverlastlocatie in de klimaatatlas. Dit wil zeggen dat tijdens extreme regenbuien het risico bestaat dat er water de woningen binnen loopt. Hierbij is puur gekeken naar de maaiveldhoogtes. Er is geen rekening gehouden met aanwezige riolering die het hemelwater kan afvoeren.





4.6 Ecologisch beleidsplan (concept)

Het Hekslootgebied en de Oude Spaarndammerpolder vormen een ecologische hotspot, die fungeert als broedgebied voor weidevogels. De Verdolven Landen, de Slaperdijk en het voormalig munitiefort gelden als belangrijke verbindingszones.



Figuur 2, ecologische hotspot Hekslootpolder (H2) en verbindingszones

4.5 Dilemma's in de uitgangspunten

Vrijliggend fietspad wegvak 1 en 2

Volgens HIOR noord zijn de profieltypes "plattelandsweg" en "solitair fietspad" van toepassing op de Slaperdijkweg. Wegvak 1 als 2 hebben in de nieuwe situatie een 30km/u maximum snelheid, daar past een vrijliggend fietspad vanuit de verkeerskundige richtlijnen voor erftoegangswegen niet bij. Immers, een zeer belangrijk uitgangspunt voor een duurzaam veilige weginrichting in dergelijke situaties is het principe van gemengd verkeer.

Het voorgestelde uitgangspunt is om het fietspad in wegvak 1+2 op te heffen en hiermee dus af te wijken van de HIOR Noord. Hierdoor krijgt de fietser een bredere ruimte op de rijbaan en ontstaat voor de wandelaars de ruimte voor een apart wandelpad. In wegvak 3 blijft het vrijliggend fietspad behouden, waarbij de mogelijkheid wordt bekeken om deze te verbreden.

Hoe het overgangsgedeelte tussen wegvak 2 en 3 (Vergierdeweg-Oostlaan, met halverwege de bebouwde kom grens) het beste kan worden vormgegeven, wordt in de definitiefase van dit project uitgezocht.

Fietsstraatinrichting wegvak 1 en 2

Een fietsstraatinrichting in wegvak 1+2 sluit aan bij de wens vanuit het concept mobiliteitsbeleid om meer fietsstraten aan te leggen, en is tevens een wens van de fietsersbond Haarlem. Een argument om dit toe te passen is dat de verkeersintensiteit van het autoverkeer een heel stuk lager is dan die van het fietsverkeer.

Dit sluit echter niet aan bij de HIOR Noord (profiel plattelandsweg). Bovendien is landschappelijk gezien rood asfalt (hoofdkenmerk van een fietsstraat) minder gewenst in dit gebied.

Materialisering wegdek wegvak 1 en 2

Qua materialisering van het wegdek is er een dilemma tussen de HIOR en Notitie Fietsberaad enerzijds (asfalt) en Duurzaam Veilig anderzijds (straatstenen).

Het voorstel is om in de definitiefase van dit project met een oplossing voor dit dilemma te komen.



Bomenstructuur

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

In wegvak 3 staan dan ook in de huidige situatie geen bomen. Het voorgestelde uitgangspunt voor de definitiefase is om in ieder geval voor wegvak 3 geen extra bomen toe te voegen aan de Slaperdijkweg.

5. Risicoanalyse

De belangrijkste risico's in het project zijn:

1	Weinig participatiedraagvlak als gevolg van handhaving inritten binnen project. Participatie bij huisnr. 22 t/m 116 is wenselijk om draagvlak voor de herinrichting van wegvak 1 te creëren. Mogelijk speelt hier echter een handhavingsskwestie i.v.m. inritten die er volgens bestemmingsplan niet mogen liggen (maar in de praktijk misschien al lange tijd liggen). Deze inritten onttrekken parkeergelegenheid aan het openbaar gebied (door onderbreking van de langspaarkeerstrook) en beperken de mogelijkheden voor een potentiële nieuwe groenstrook op de plek van het op te heffen fietspad. Daarnaast zijn er huizen met een strook grond in gebruik (als voortuin) die niet van hen is. Aangezien dit verjaard is, werkt de gemeente aan formalisatie van dit grondgebruik.
2	Eigenaar gaat mogelijk niet akkoord met de plannen De Slaperdijkweg ligt nauwelijks op grond waar de gemeente eigenaar van is, bovendien ligt de weg deels op, deels tegen een waterkering van HHR Rijnland. De gemeente is wél wegbeheerder en daarmee verantwoordelijk voor het onderhoud van de weg.
3	Weerstand tegen het opheffen van het fietspad op wegvak 1 en 2.
4	Tijdens de participatie kunnen bewoners met wensen en ideeën die volgens de uitgangspunten niet mogelijk zijn. Bredere discussie over 'Skaeve huse' of 'Sluipverkeer Spaarndam' kan het project dwarszitten.
5	Nieuwe situatie kan potentieel afbreuk doen aan ecologische waarde van o.a. Hekslootpolder.
6	Verslechterend wegdek leidt bij uitstel van het project tot schademeldingen en onveilige situaties. De verharding heeft grotendeels geen technische restlevensduur meer over. Het grootste risico ligt tussen Westlaan en Redoute, vanwege de snelheid en verkeersintensiteit.

Voor bovenstaande risico's zijn deze beheersmaatregelen geformuleerd:

1	Voorafgaand aan participatie de afdeling Vergunningverlening en Handhaving uit laten zoeken of sprake is van illegaal grondgebruik, uitritten of illegale opstallen.
---	--



2	In de definitiefase afstemmen met HHR Rijnland wat de beperkingen voor de plannen zijn vanuit het grondeigendom en het beheer van de waterkering.
3	In de initiatieffase de fietsersbond, platform groen, verkeerspolitie, recreatieschap en wijkraden reeds betrekken en met hen het opheffen van het fietspad bespreken.
4	Uitgangspunten vooraf concreet vastleggen en meedelen aan participanten zodat zij weten waarover wel of niet te participeren valt binnen dit project.
5	Ecologisch onderzoek uitvoeren om ecologische schade te voorkomen en kansen voor versterking van de ecologie en ontsnippering van natuurgebieden boven water te krijgen. Tevens de plannen afstemmen met o.a. "platform groen" en "stichting behoud hekslootpolder".
6	Het wegdek van wegvak 3 dient vanuit dagelijks beheer gemonitord en, bij onveilige situaties, lokaal hersteld te worden.

6. Proces en planning



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatieffase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	Startnotitie	College	Juni 2021
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	- NOK Ingenieursbureau - KES en PVE	- Procesteam - Staf	Q3 2021
Ontwerpfase	- Voorlopig Ontwerp (VO) - Definitief Ontwerp (DO)	- College - College	Q1 2022 Q2 2022
Voorbereidingsfase	- Aanvragen vergunningen - Opstellen uitvoeringscontract - NOK Aannemer	- Procesteam - Procesteam - Procesteam	Q4 2022
Realisatiefase	- Start uitvoering - Oplevering	- Procesteam - Procesteam	Q1 2023 Q4 2023

Initiatieffase



In de initiatiefase vindt een integrale verkenning plaats van het project waarbij gekeken wordt waar het aansluit bij het vigerende beleid en waar het project mogelijk afwijkt. De startnotitie wordt in deze fase vastgesteld.

Definitiefase

In de definitiefase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO) binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden.

Vorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project, waar na realisatie overdracht naar beheer volgt.

7. Participatie en inspraak

De basis van dit project is groot onderhoud. Vanwege de voorgestelde functionele wijziging in het westelijk deel van de weg (snelheid afwaarderen in wegvak 1 en fietspad opheffen in wegvak 1+2) ontstaat een gedeeltelijke herinrichting waarbij een proces volgens categorie I (zware impact) conform HCPP meer op zijn plaats is. Met name t.h.v. huisnr. 22 t/m 116 verandert de leefomgeving aanzienlijk.

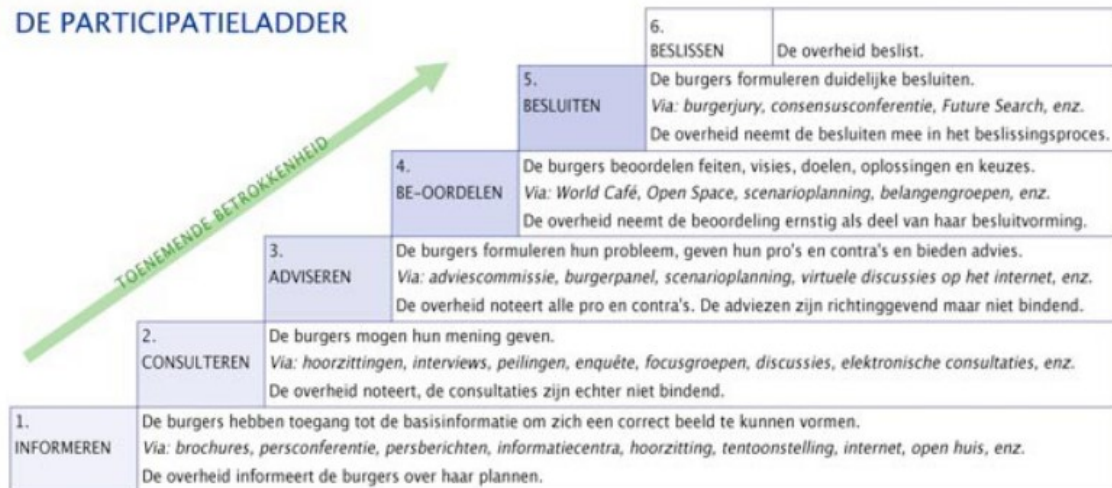
De nieuwe situatie ligt er minimaal voor de komende 30 tot 50 jaar. Het doel van de participatie is om tot een zorgvuldige afweging te komen van de beste inrichting voor de toekomst, hierover goed te informeren, en er (hopelijk) draagvlak voor te creëren.

Voor de bewoner van het vm. Tolgaardershuisje, wijkraad Vondelkwartier, dorpsraad Spaarndam, volkstuinders, fietsersbond, platform groen, recreatieschap Spaarnwoude, Vereniging "behoud Hekslootpolder" en verkeerspolitie/hulpdiensten participeren we op de 2e trede van de participatieladder: "Consulteren". De mogelijkheden voor een hoger niveau zijn beperkt doordat veel reeds in beleid is vastgelegd.



Voor de bewoners van nr. 22 t/m 116 is de insteek om hen op de 3e trede "adviseren" te benaderen, mits in de definitiefase blijkt dat er voor hen ook echt iets te kiezen valt.

DE PARTICIPATIELADDER



Overige stakeholders benaderen we via de 1^e trede "informereren" en worden vooralsnog niet actief betrokken bij de raadpleging (uiteraard kunnen zij een zienswijze indienen tijdens de inspraakprocedure waarbij het Voorlopig Ontwerp 6 weken ter inzage ligt).

Voorafgaand aan het opstellen van deze startnotitie heeft alvast vooroverleg plaatsgevonden met de fietsersbond, platform groen, dorpsraad Spaarndam, Recreatieschap Spaarnwoude en de verkeerspolitie.

NB. er zal uiteraard afstemming plaatsvinden met de buurgemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Santpoort, over de planning van dit project dat zich zo dicht langs de gemeentegrens afspeelt.

8. Bijlage

N.v.t.