

Zaaknummer : 704016
Afdeling : Ruimtelijk Beheer
Portefeuillehouder : N.F. Mulder
Openbaarheid : Actief openbaar

ONDERWERP

Verbeteren fietsverbinding Cruquiusweg, vaststelling uitgangspuntennotitie

SAMENVATTING

De Cruquiusweg maakt deel uit van de fietsverbinding tussen Haarlem en Hoofddorp/Schiphol. Dit deel van de route is aan verbetering toe. Het verkeersadviesbureau XTNT heeft hiertoe een notitie opgesteld. Voorgesteld wordt deze notitie vast te stellen en als uitgangspunt te hanteren bij het ontwerp.

JURIDISCH EN BELEIDSKADER

Stimuleren gebruik fiets

BESLUIT B&W

1. Het voornemen uit te spreken de notitie "Fietsverbinding Cruquiusweg" van XTNT vast te stellen en op basis hiervan het plan voor verbetering van de fietsverbinding Cruquiusweg, parallelweg-zuid, te ontwerpen.
2. Het voorgenomen besluit voor te leggen aan de commissie Ruimte om haar zienswijzen kenbaar te maken (B-stuk)

AANLEIDING

Het beleid van provincie, MRA en de gemeente is erop gericht fietsverbindingen te verbeteren, ter stimulering van het fietsgebruik. De Cruquiusweg maakt deel uit van de fietsverbinding tussen Haarlem en Hoofddorp/Schiphol en is aangeduid als toekomstige doorfietsroute. Met name de zuidelijke parallelweg kan dienst doen als fietsverbinding (zie bijlage 14). Dit deel van de route is echter aan verbetering toe: de bestaande 30 km/uur inrichting met klinkerverharding is oncomfortabel en de veiligheid kan verbeterd worden. Het verkeersadviesbureau XTNT heeft hiertoe een uitgangspuntennotitie opgesteld. In april jl. is een eerste versie vrijgegeven voor inspraak. Hierop zijn elf reacties binnengekomen (zie bijlagen 3 t/m 13). Alle insprekers zijn vervolgens in september uitgenodigd voor een participatieavond. Op basis van de reacties is het rapport aangepast. Voorgesteld wordt de laatste versie vast te stellen en als uitgangspunt te hanteren bij het maken van de plannen.

Notitie XTNT

Op een eerdere versie van de notitie van XTNT (maart 2020) zijn elf reacties binnengekomen.

De belangrijkste bezwaren die men uitte waren:

1. In de vorige versie was de wens opgenomen alleen rechts afslaan op de kruising Javalaan / Cruquiusweg mogelijk te maken, dit om minder verkeersbewegingen op de kruising te krijgen, waardoor door minder fasen in de regeling de doorstroming zou worden verbeterd. Hierop is door veel bewoners negatief gereageerd.

Collegebesluit

Collegevergadering: 15 december 2020

2. Het nut en de noodzaak van de herinrichting van de zuidelijke parallelweg werd door een aantal bewoners in twijfel getrokken. Daarbij werd door sommigen ook aangegeven dat fietsverkeer beter de noordelijke parallelweg zou kunnen kiezen, zeker nadat de plannen van de provincie aan de Cruquiusbrug, waarbij een onderdoorgang voor fietsers wordt gemaakt, gerealiseerd zijn (planning 2022).
3. Voorgesteld werd de parkeervakken in het oostelijke deel van de route bij de bushalte te verplaatsen naar de overzijde van de weg. Dit voorstel werd ingegeven door het grote hoogteverschil in de huidige situatie naar de bushalte. Dit zou met deze wijziging eenvoudig kunnen worden aangepast. Hierop werd door veel bewoners negatief gereageerd.
4. Door enkelen is negatief gereageerd op omvorming tot fietsstraat, waarin auto's "te gast" zijn en op de inrichting met een asfaltverharding. Men geeft aan klinkerverharding te willen behouden.

Ad. 1:

Door de bewoners is het nadeel van het onmogelijk maken van verkeersbewegingen op de kruising met de Cruquiusweg via de brieven en ook op de participatieavond duidelijk gemaakt: dit geeft te veel omrijdbewegingen en U-turnbewegingen op de Javalaan. Vanwege deze nadelen is dit voorstel uit de notitie verwijderd.

Ad. 2:

De route via de zuidelijke parallelweg is in de huidige situatie niet comfortabel. Door de verwachte toename van het fietsverkeer en de upgradering tot doorfietsroute is de huidige inrichting niet geschikt. Het voorstel is dit te verbeteren, waarbij de keus zou moeten vallen op een asfaltverharding met goede fundering. De noordelijke parallelweg bevindt zich in een industriegebied, waarbij sprake is van veel vrachtverkeer. Bovendien is het kruisende verkeer ter hoogte van de Javalaan niet met een verkeersregeling geregeld, waardoor de route met name voor fietsverkeer in de richting van Cruquius minder veilig is. De route via de noordelijke parallelweg is een logische en veilige route voor fietsverkeer van en naar College Hageveld (via het Jan Stuytpad) en is een logische route voor het verkeer in de richting van Haarlem (Cruquiusweg-Heemsteedse Dreef).

De fietsroute via de zuidelijke parallelweg blijft na aanpassing van de brug belangrijk voor fietsverkeer in de richting van Cruquius/ Hoofddorp en voor veel fietsverkeer in de richting van het centrum van Heemstede. Daarnaast is de route van belang voor de schoolkinderen van de Molenwerf school en voor bewoners uit de Indische Wijk en Slottuin die het centrum willen bezoeken of naar het station fietsen.

Ad. 3:

Het verleggen van de parkeervakken naar de overzijde geeft veel nadelen. Het opvangen van het hoogteverschil kan ook anders worden opgelost. Dit voorstel is vervallen.

Ad 4:

Volgens de CROW-richtlijnen is ombouw tot fietsstraat de enig mogelijke oplossing om de positie van de fietser te verbeteren. In de praktijk geeft dat voor de

bewoners niet veel verandering: ook in de huidige situatie wordt veel rekening gehouden met de fietser.

CROW geeft aan dat een fietsstraat van rood of roodachtig asfalt dient te zijn. Dit is voor de herkenbaarheid van de fietsstraat van groot belang. Klinkerverharding kan dan nog wel toegepast worden in de parkeervakken en in de rabatstroken (de stroken die direct naast het asfalt worden aangebracht).

Naast de vier genoemde bezwaren zijn nog ander bezwaren genoemd en er zijn diverse suggesties gedaan. Alle brieven worden bij het opstellen van de plannen betrokken.

In het rapport worden van XTNT worden ook adviezen gegeven over de fietsroute uit de richting Cruquius naar het centrum-zuid vice versa, De route die veel gebruikt wordt is die via de Molenwerfslaan, de Cloosterweg en de Drieherenlaan. De oversteek ter hoogte van de Drieherenlaan naar de Hendrik de Keyserlaan is echter door opstellend verkeer voor de verkeerslichten op het Wippeplein niet veilig.

Beter is het het fietsverkeer via de parallelweg-zuid direct naar de met verkeerlichten geregelde oversteek bij het Wipperplein te leiden of via de Molenwerfslaan, Cloosterweg en Camplaan te laten oversteken bij de onlangs verbeterde kruising Camplaan/Heemsteedse Dreef. De laatste route is echter een langere route dan die via de Drieherenlaan. Door de route logischer vorm te geven kan de keuze hiervoor gestimuleerd worden. Hiertoe worden aanbevelingen gedaan (par. 3.3).

Bijgaand vindt u het rapport van XTNT, "Fietsverbinding Cruquiusweg", 30 november 2020.

MOTIVERING

1.1. *Fietsroute dient te worden verbeterd*

De fietsroute via de zuidelijke parallelweg Cruquiusweg is nu niet aantrekkelijk. De route kan door aanpassing van de inrichting worden verbeterd, zowel op het gebied van comfort als i.v.m. de veiligheid, waardoor het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Een goede oplossing voor deze locatie is de keuze voor een fietsstraat, hetgeen door het verkeerskundig bureau XTNT wordt voorgesteld. Bij het opstellen van haar rapport heeft XTNT rekening gehouden met de laatste inzichten van het CROW voor wat betreft het ontwerp van fietsstraten.

1.2 *Past in beleid Provincie en MRA*

De fietsroute is door de provincie (*Perspectief fiets, 2018*) en door de MRA (*Metropolitane fietsroutes*) aangemerkt als belangrijke fietsverbinding.

1.3 *Rapport is goede en volledige aanzet voor het opstellen van het Voorlopig Ontwerp*

In het rapport zijn schetsen opgenomen. Met behulp daarvan is eenvoudig het VO op te stellen.

1.4 *Bewoners zijn al betrokken geweest en er is naar hen geluisterd*

Op een aantal punten is het rapport aangepast nadat bewoners hun bezwaren hadden kenbaar gemaakt.

Collegebesluit

Collegevergadering: 15 december 2020

2.1 Voordat het Voorlopig Ontwerp wordt opgesteld is het goed de zienswijzen van de commissie te horen.

Van belang is dat de commissie zich uitspreekt over omvorming van de parallelweg aan de zuidzijde van de Cruquiusweg tot een fietsstraat.

FINANCIËN

Voor het project is in de meerjarenbegroting een bedrag van € 650.000 opgenomen voor het jaar 2021, waarbij is gerekend op een subsidie van € 300.000 (investeringsbedrag € 350.000).

De huidige raming komt, inclusief de aanpassingen voor de fietsroute naar het centrum (in Molenwerfslaan-Cloosterweg) uit op een bedrag van ca. € 800.000.

Voor het project kan mogelijk subsidie worden verkregen, waarbij 70% tot 80% van de aannemingskosten subsidiabel kunnen zijn (dit betreft uitsluitend de kosten van aanneming in het tracé Cruquiusweg, de kosten in de Molenwerfslaan en Cloosterweg vallen hier niet onder), hetgeen neerkomt op ca. € 450.000.

De subsidieregeling wordt in het voorjaar door de provincie vastgesteld. Daarna kan een aanvraag worden gedaan.

Bij de definitieve projectvoorstellen wordt nader ingegaan op de kosten en de mogelijkheden voor subsidie.

PLANNING/UITVOERING

Fase & Besluitvorming	Jan '21	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	-----	Jan '22	Feb
Vaststelling uitgangspuntennotitie												
Voorlopig Ontwerp												
Inspraak												
Definitief Ontwerp												
DO in college												
DO in commissie												
Vastelling plan												
Maken bestek												
Aanbesteding												
Gunning												

De planning is afhankelijk van de ontwikkelingen in de corona-crisis en de gevolgen die dit heeft voor de participatie. De bovenstaande planning moet dan ook worden beschouwd als meest optimistische.

Daarbij moet erop gerekend worden dat de uitvoering kan starten in het voorjaar van 2022. Bezien moet worden hoe dit zich verhoudt tot het geplande werk van de provincie aan de Cruquiusbruggen (vervangen van de oostelijke brug en maken onderdoorgang).

PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

De bewoners hebben kunnen reageren op het concept-rapport van XTNT. Ze krijgen vooraf bericht wanneer het definitief rapport van XTNT in de commissie Ruimte besproken wordt, zodat zij desgewenst kunnen inspreken.

Bij aanvang van de voorbereiding en bij de diverse communicatiemomenten is de mogelijkheid voor bewoners om mee te denken in de planvorming van het project. Inmiddels hebben tien bewoners aangegeven hiervan gebruik te willen maken. Nagedacht moet nog worden op welke wijze dit kan plaatsvinden. Hierop komen wij bij de vaststelling van deze uitgangspuntennotitie terug.

In het voorstel voor vrijgave voor inspraak van het Voorlopig Ontwerp wordt ingegaan op het vervolg van participatie en communicatie.

DUURZAAMHEID

Het in het plan opnemen van een aantal duurzaamheidsaspecten wordt onderzocht.

Onderstaande lijst geeft voorbeelden waaruit duurzaamheidsaspecten kunnen worden

opgenomen (niet uitputtend):

Op gebied van energie:

- Toepassing van Laag temperatuur asfalt (LTA);

Materialen:

- Hergebruik van betonmaterialen waar dat mogelijk is (betonbanden);
- In nieuw betonmateriaal: hergebruik van oud toeslagmateriaal in nieuw eisen;
- Hergebruik van oud asfalt in nieuw asfalt;
- Vrijkomende materialen duurzaam verwerken.

Welzijn, bereikbaarheid tijdens uitvoering:

- Stellen van eisen ter voorkoming van hinder (geluid, lucht, trillingen, veiligheid) tijdens de uitvoering;
- Stellen van eisen voor behoud van bereikbaarheid tijdens de uitvoering.

Sociale relevantie:

- Toepassing social return on investment (SROI).

BIJLAGEN

Bijlage 1: Eindrapport XTNT "Fietsverbinding Cruquiusweg", 30 november 2020.

Bijlage 2: Inspraakreacties en verwerking (anoniem)

Bijlage 3 t/m 13 Elf inspraakreacties (niet openbaar)

Bijlage 14: Overzichtskaart traject fietsstraat Cruquiusweg