

Aan : De gemeenteraad
Datum : 20 december 2022
Onderwerp : Herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute
Van : Het college
Openbaar : Ja
Documentkenmerk : D-086628
Zaakkenmerk : Z-19-59370
Aantal bijlage(n) : 1

Wat bedoelen wij met “herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute”?

In 2019 is een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de realisatie van het westelijk tracé van de doorfietsroute. Inmiddels zijn wij 3 jaar verder en is een deel van de doorfietsroute aangelegd. Een volgend deelproject van de uitvoeringsprogramma is moeilijk uitvoerbaar binnen de gestelde kaders. Dit geldt met name voor het verbreden van het bestaande fietspad langs Warande en Wijk aan Duinerweg (vooral tussen Rozenlaan en Wilgenhoflaan).

Om dit te kunnen verbreden wordt dit deelproject groter en duurder. Het college heeft overwogen of deze aanpassing op dit moment wenselijk is.

Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma is daarentegen besloten om bij het kruispunt Wijk aan Duinerweg – Plesmanweg juist géén uitgebreide reconstructie uit te voeren.

In de herijking (of heroverweging) is gekeken of we met de huidige inzichten nog wel dezelfde keuzes moeten maken of dat wij een andere verdeling van het beschikbare krediet kunnen maken.

Voorgeschiedenis Uitvoeringsprogramma en stand van zaken

Op 22 mei 2019 heeft de raad van gemeente Beverwijk ingestemd met het Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute. In dat uitvoeringsprogramma staan 6 projecten benoemd. Met datzelfde besluit is ook een bruto krediet van € 1.921.000 beschikbaar gesteld. De voorwaarde was dat van het bruto krediet een bedrag van € 921.000 via bijdragen in de vorm van subsidie of Mobiliteitsfonds gedekt moet worden. Het netto beschikbare krediet bedroeg hierdoor € 1.000.000, dat is het bruto krediet minus de bijdragen.

Van deze 6 deelprojecten zijn de deelprojecten 1, 2 en 3a (respectievelijk Fietsstraat Westerhoutweg, Ronde Zeestraat-Warande en Fietsstroken Warande) inmiddels afgerond.

Deelproject 3b, 4 en 5 zijn uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp, welke inmiddels via inspraak met bewoners is gedeeld.

Deelproject 6 betreft de herinrichting van de Kuikensweg tot fietsstraat, inclusief aanpassing van de geregelde fietsoversteek over de Plesmanweg (in verlengde van de Kuikensweg). Dit deelproject is globaal uitgewerkt maar nog niet gecommuniceerd.

De realisatie van het uitvoeringsprogramma (het westelijk tracé) is door aanvullende uitvoeringseisen duurder geworden. Daarvoor is in de voorjaarsnota 2022 een verhoging van het bruto krediet gevraagd aan de raad van € 485.000. Doordat de provincie een hoger subsidiepercentage hanteert wordt er méér subsidie verkregen, waardoor het maximale netto krediet van €1.000.000 niet overschreden wordt.

Wat verandert er in de Herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute?

Het deelproject 3b, 4 en 5 wordt door de bewoners, Fietzersbond én door de wijkraden niet ondersteund. Hieronder én in de bijlage Herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute (ook wel te noemen: "Uitvoeringsprogramma 2.0") wordt toegelicht waarom dit niet geaccepteerd wordt. Ook wordt toegelicht welke maatregelen er verder nog bij zouden moeten komen om de verbreding van fietspaden wél op een (enigszins) acceptabele manier uit te kunnen voeren.

Deelproject 4 (Warande en Wijk aan Duinerweg)

In het Uitvoeringsprogramma 1.0 is voor dit deel voorgesteld om het fietspad te voorzien van asfalt. Een verbreding van het fietspad werd destijds al als gecompliceerd gezien, vanwege inpassing in de bestaande inrichting.

Bij het uitwerken van het ontwerp is met nutsbedrijven gesproken. Daaruit bleek dat het aanbrengen van asfalt niet mogelijk was, vanwege de vele kabels en leidingen. Het fietspad moet daarom uitgevoerd worden in een elementenverharding (tegels of betonplaten).

De provincie heeft gesteld dat, om te kunnen voldoen aan de subsidie voor doorfietsroutes, het fietspad minimaal 2,0 meter breed moet zijn én voorzien moet worden van een doorgaand gesloten verharding.

Om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen is een ontwerp gemaakt waarbij de fietspaden worden verbreed tot 2,0 meter én verhard worden met gekoppelde betonplaten (bijv. Easypath-betonplaten). De verbreding naar 2,0 meter kan alleen bereikt worden als zowel de trottoirs én de uitstapstrook tussen parkeerplaatsen en fietspad versmald worden.

Dit ontwerp is uitgewerkt en geraamd. De kosten voor dit programma zijn veel hoger dan in het Uitvoeringsprogramma 1.0 is geraamd. De benodigde betonplaten zijn veel duurder dan asfalt of tegels. Doordat de provincie op grote delen tot wel 90% subsidie verstrekt is de beschikbare subsidie ook veel hoger dan geraamd. De bijdrage van de gemeente op dit project blijft daardoor binnen het beschikbaar gestelde netto krediet.

Omdat het bruto krediet hoger uitvalt is in de Voorjaarsnota 2022 al een verhoging van het bruto krediet gevraagd aan de raad. De voorjaarsnota is door de raad vastgesteld.

Participatie met omwonenden

Gelijktijdig hiermee is het ontwerp ook aan de bewoners van Warande en Wijk aan Duinerweg voorgelegd.

De bewoners hebben hier vrijwel unaniem negatief op gereageerd. Het versmallen van het trottoir achten zij niet wenselijk. Maar ook het versmallen van de uitstapstrook tussen fietspad en parkeervak is niet wenselijk. Doordat de parkeervakken smal zijn, parkeren veel bewoners de auto met twee wielen op de uitstapstrook. De geparkeerde auto staat daarmee bijna op de rand van het nieuwe, verbrede fietspad.

Hiermee is er nauwelijks een uitstapstrook over. Een openslaande deur steekt uit op het fietspad. Dit is niet veilig. Daarnaast kan ook geconcludeerd worden dat een fietspad tot direct naast de geparkeerde auto in dat geval geen toegevoegde waarde heeft. Fietzers kunnen zo op de delen, waar auto's tot op de rand geparkeerd staan geen gebruik maken de extra gecreëerde breedte (een fietser houdt tenslotte zeker wel 30 cm afstand van de geparkeerde auto).

Complete integrale reconstructie

Om toch voldoende brede fietspaden te maken, voldoende breed trottoir én een uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad is er een nieuw ontwerp uitgewerkt. Daarbij is aan één zijde van de Warande en (een deel van) de Wijk aan Duinerweg de parkeerstrook opgeheven. Daardoor kan de

gehele rijweg circa één meter opschuiven. De vrijgekomen ruimte kunnen we dan herverdelen over de fietspaden, de (overblijvende) parkeerstrook en trottoirs. Ook kan de rijweg iets breder gemaakt worden. De vervallen parkeerplaatsen moeten we dan in de omliggende wijk proberen te compenseren.

De kosten voor de aanleg van de doorfietsroute op de Warande en de Wijk aan Duinerweg worden dan echter zo hoog dat dit niet meer past binnen het, bij de Voorjaarsnota al verhoogde, bruto krediet. Omdat de aanpassingen aan de rijweg en parkeervakken een lagere subsidie (of zelfs géén) subsidie krijgen, wordt mogelijk ook het netto krediet overschreden.

Voor de Wijk aan Duinerweg staat geen integrale herinrichting op de meerjarenplanning. De asfaltconstructie van de rijweg is recent voorzien van een nieuwe asfaltdeklaag. Voor het riool zijn op korte termijn geen werkzaamheden nodig.

De verwachting is dat over circa 10 jaar wél een integrale reconstructie nodig/mogelijk is.

Optie handhaven huidige breedte

Een andere optie welke is nagelopen, is om het fietspad te laten zoals het is en enkel te voorzien van betonplaten. Daarmee voldoet deze niet aan de minimale breedte van 2,0 meter, maar het comfort wordt wel verhoogd. Dit is echter een dure oplossing. De provincie geeft hier of geen subsidie voor of een subsidie met een lager percentage. Er wordt in dit geval namelijk vrijwel geen meerwaarde gecreëerd voor de fietser ten opzichte van de huidige situatie.

Deze optie hebben wij verder niet uitgewerkt omdat wij deze aanpassing niet duurzaam vinden. Betonplaten in het fietspad zijn erg duur.

Indien over circa 10 jaar wel een integrale herinrichting van de Warande en Wijk aan Duinerweg wordt uitgevoerd zijn deze platen mogelijk niet herbruikbaar.

Nú geen herinrichting van dit deel doorfietsroute uitvoeren.

Langs Warande en Wijk aan Duinerweg liggen op dit moment al vrijliggende fietspaden. Over de gehele lengte ligt het fietspad in voorrang. De fietser hoeft niet te wachten bij zijstraten en ook niet op de rotonde Plantage. Er is op dit deel dus géén knelpunt met betrekking tot het kunnen doorfietsen. Wel is het een obstakel voor een fietser dat deze door de beperkte breedte een andere (langzamere) fietser lastig kan passeren. Dit is op korte termijn nu niet op te lossen.

Gezien de enorme investering die een verbreding van het fietspad nu met zich meebrengt stellen wij voor om deze aanpassing voor over circa 10 jaar in te plannen, wanneer een integrale reconstructie nodig is.

Waar mogelijk kunnen nog wel kleine aanpassingen aan het fietspad meegenomen worden, zoals verbreding van de fietspaden ter hoogte van de rotonde.

Deelproject 5 (pizzarotonde)

Waar wij bij deelproject 4 geen nieuw ontwerp gaan uitvoeren, gaan wij bij deelproject 5 juist wél een nieuw integraal ontwerp maken. In tegenstelling tot de beperkte aanpassing uit het oorspronkelijke uitvoeringsprogramma.

Dit wordt een maatregel waarmee een belemmerend obstakel in de doorfietsroute wordt weggenomen en waarmee ook een verkeerskundige onlogisch kruispunt wordt opgewaardeerd.

De pizzarotonde is een kruispunt dat in de afgelopen tientallen jaren is aangelegd, aangepast en bijgewerkt tot wat het nu is. Er zijn stroken bij gekomen. Er is een busroute naast gelegd. Er zijn stroken afgehaald (of afgesloten).

Dit heeft geresulteerd in een (soort van) verkeersplein met verschillende voorrangssituaties. Ondanks dat hier geen (geregistreerde) ongevallen gebeuren is het een kruispunt dat bij in Beverwijk bekend is vanwege de vreemde verkeerssituatie en -regels.

Uit asfaltonderzoek is eind 2021 gebleken dat een onderhoudsmaatregel nodig is. Om de wegconstructie op het kruispunt weer circa 10 tot 15 jaar in stand te houden is het nodig om de deklaag en tussenlaag te vervangen. Van de aanwezige 20 cm asfalt blijft dan circa 10 cm onderlaag asfalt liggen en wordt de bovenste helft vernieuwd.

Ook de verkeersregelinstallatie bij de fietsoversteek in verlengde van de Kuikensweg is aan vervanging toe.

De kosten voor dit onderhoud bedragen grofweg € 300.000. Hiermee is het kruispunt zoals die er nu ligt weer 10 tot 15 jaar te gebruiken. Daarmee blijft de onlogische inrichting van dit kruispunt dan ook weer minimaal 15 jaar in gebruik.

De aanleg van een rotonde is duurder (€ 850.000 bruto en circa € 400.000 netto) doordat de provincie subsidie voor de doorfietsroute verstrekt). Met de aanleg van een volwaardige rotonde wordt ook de gehele constructie (inclusief fundering en onderlagen) vernieuwd. Deze constructie gaat langer mee dan wanneer alleen onderhoud wordt uitgevoerd.

Met de aanleg van een rotonde wordt dit kruispunt ook verkeerskundig logisch ingericht. De fietsers krijgen voorrang op de rotonde. Daarmee wordt een obstakel in het tracé van de doorfietsroute weggenomen. Met de aanleg van een rotonde kan ook een verbetering (uitbreiding) van het groen gemaakt worden.

Daarom is in het Uitvoeringsprogramma 2.0 opgenomen dat we hier een volwaardige rotonde gaan aanleggen.

Bijlage(n):

- Herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute (INT-22-65505).

Herijking Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute (Uitvoeringsprogramma 2.0)

Documentnummer INT-22-65505

en financieel dekkingsoorstel

Westelijke route

Bijlage bij

Collegeoorstel D-087396 en

Raadsmemo D-086628

Inhoud

1	Uitvoeringsprogramma 2.0	3
2	Wenstracé Doorfietsroute	3
3	Programma Doorfietsroute	5
3.1	Programma.....	5
3.2	Stand van zaken deelprojecten	3
3.2.1	Deelproject 4 (Warande en Wijk aan Duinerweg)	3
3.2.2	Deelproject 5 (pizzarotonde)	5
3.2.3	Deelproject 6 (Kuikensweg)	5
3.2.4	Deelproject 7 (Alkmaarseweg Noord)	6
4	Planning en financiën	7
4.1	Planning	7
4.2	Financiën.....	8
4.2.1	Uitvoeringsprogramma Kleine Infrastructuur.....	10
5	Participatie /inspraak	11
5.1.1	Provincie Noord-Holland	11
5.1.2	Fietzersbond	11

1 Uitvoeringsprogramma 2.0

In 2018 is het Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute opgesteld, waarna deze op 19 maart 2019 door het college is vastgesteld en op 22 mei 2019 door de raad van gemeente Beverwijk is vastgesteld.

Daarna is gestart met de uitwerking van een aantal deelprojecten.

Om diverse redenen heeft dit langer geduurd dan aanvankelijk gepland.

Inmiddels zijn we ca. 4 jaar verder.

Waar in deze herijking gesproken wordt over het Uitvoeringsprogramma uit 2019 noemen we dit Uitvoeringsprogramma 1.0.

Er is veel gebeurd en vanwege veranderende omstandigheden en uitgangspunten is het zinvol om het Uitvoeringsprogramma 1.0 na te lopen en waar nodig te herijken.

Het is niet de bedoeling om het tracé of nut en noodzaak van de doorfietsroute ter discussie te stellen, maar in 2018 zijn keuzes gemaakt welke delen wel of niet aangepakt worden.

Deze herijking heeft vooral ten doel om die keuzes tegen het licht te houden. Waarom zijn die keuzes gemaakt en staan we daar nu nog achter?

De herijking wordt ook met de provincie besproken. Zij hebben de aanleg van de doorfietsroute als prioriteit bestempeld. Ook de Fietzersbond is benaderd over deze herijking.

2 Wenstracé Doorfietsroute

In het rapport "Rapportage snelle fietsroute regio IJmond" van Goudappel Coffeng zijn een oostelijke en een westelijke route beschreven. Op 7 november 2017 heeft het college ingestemd met het verder uitwerken en onderzoeken van de uitwerking van de westelijke variant. In afbeelding 1 is de westelijke route in geel gemarkeerd.

De Oostelijke route (in afbeelding 1 in oranje gemarkeerd) wordt op dit moment nog niet onderzocht. Hierin zit een aantal knelpunten die moeilijk inpasbaar zijn. Deze route wordt op een nader te bepalen moment in een separaat traject onderzocht.

De route van het westelijk tracé sluit bij gemeente Velsen (aan de zuidkant) aan op de Wenckebachstraat. De route loopt in de gemeente Beverwijk vervolgens via:

Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg, Westerhoutplein, Warande, Wijk aan Duinerweg, Plesmanweg en Kuikensweg via de Alkmaarseweg richting de Maerten van Heemskerckstraat te Heemskerk.

Aan het tracé wordt op dit moment geen aanpassing voorgesteld.



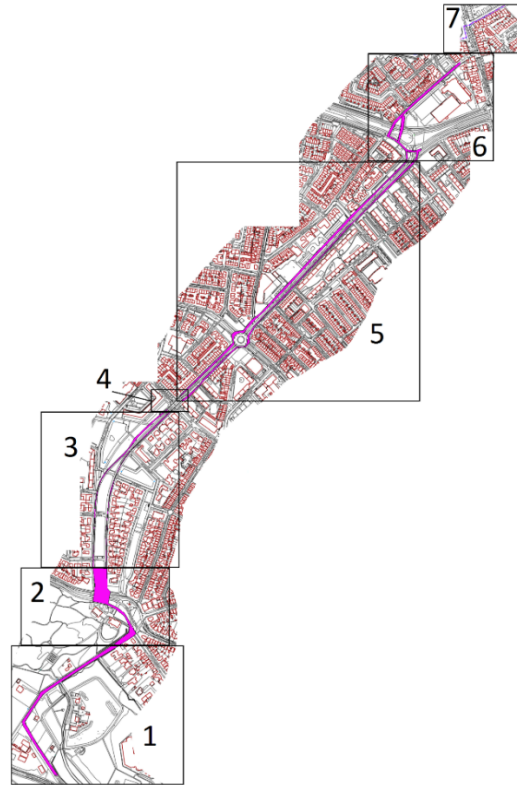
Afbeelding 1: westelijke en oostelijke doorfietsroute

3 Programma Doorfietsroute

3.1 Programma

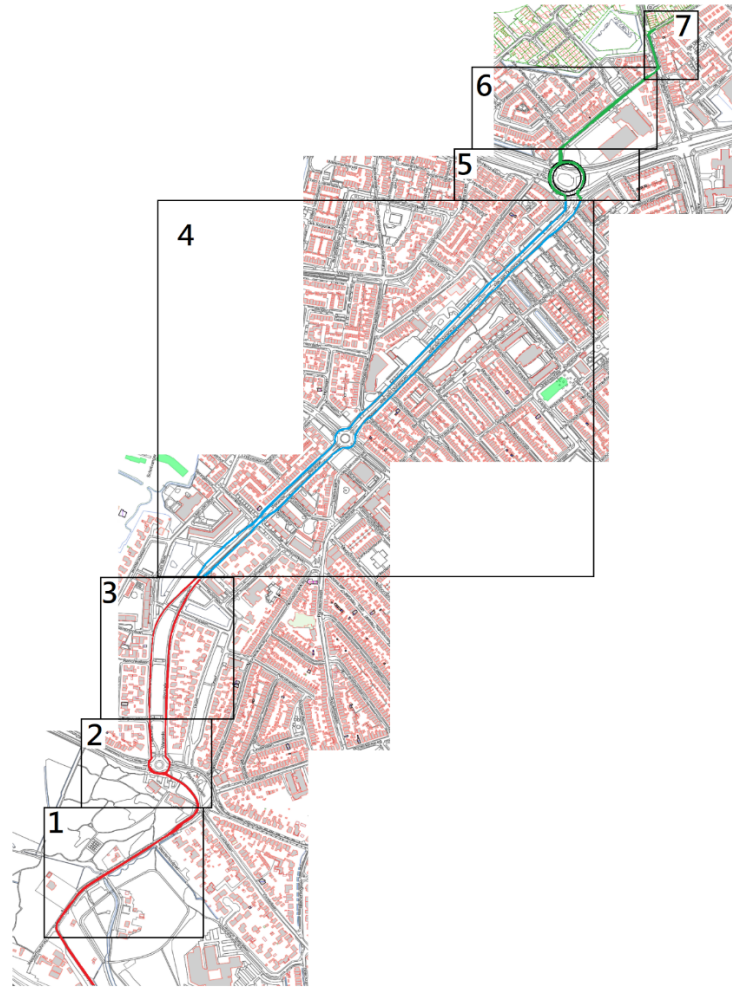
In het Uitvoeringsprogramma 1.0 is de aanleg van het westelijke tracé opgesplitst in een zevental projecten. Deze zijn hieronder weergegeven.

1. Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg;
2. Ronde Warande-Zeestraat, inclusief Warande tot Baljuwslaan en Westerhoutplein (fietspad);
3. Warande, van Zonnebloemlaan tot Baljuwslaan
4. Oversteek Zonnebloemlaan
5. Wijk aan Duinerweg, rotonde Plantage en Warande, tot Zonnebloemlaan;
6. Kuikensweg en kruispunt Plesmanweg
7. Alkmaarseweg (-noord) tot Maerten van Heemskerckstraat (gemeente Heemskerk)



In dit Uitvoeringsprogramma 2.0 stellen wij een andere projectindeling voor..

1. Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg.
2. Ronde Warande-Zeestraat, inclusief Warande tot Baljuwslaan en Westerhoutplein (fietspad).
3. Warande, van Zonnebloemlaan tot Baljuwslaan.
4. Warande (van Rozenlaan tot Plantage), rotonde Plantage en Wijk aan Duinerweg.
5. Kruispunt Plesmanweg – Wijk aan Duinerweg (pizzarotonde).
6. Kuikensweg.
7. Alkmaarseweg (-noord) tot Maerten van Heemskerckstraat (gemeente Heemskerk).



De deelprojecten 1, 2 en 3 zijn inmiddels uitgevoerd. Deze deelprojecten hoeven verder niet besproken te worden. Deze zijn gereed en functioneren. Het doel en resultaat zijn behaald conform het Uitvoeringsprogramma. In het vervolg van dit Uitvoeringsprogramma wordt hier geen verdere toelichting op gegeven.

Deelproject 4 is een samenvoeging van de deelprojecten 3 (gedeeltelijk), 4 en 5. Voor dit deelproject geven wij een nadere toelichting. Wij stellen in deze herijking voor om dit deel niet uit te voeren. In hoofdstuk 3 lichten wij toe waarom niet.

Deelproject 5 stellen wij nu als een separaat projectdeel voor. In het oorspronkelijke Uitvoeringsplan is voorgesteld om enkel de oversteek met verkeerslichten over de Plesmanweg naar de Kuikensweg te vervangen (en eventueel op te waarderen?). In dit Uitvoeringsplan 2.0 willen wij dit kruispunt grootschaliger aanpakken en hier een volwaardige rotonde aanleggen, vergelijkbaar met de rotonde Warande-Zeestraat. In hoofdstuk 3 wordt dit eveneens toegelicht.

De Kuikensweg wordt als een apart deelproject benoemd. Dit wordt **deelproject 6**. Qua inrichtingsplan wijkt dit echter niet af ten opzichte van het oorspronkelijke uitvoeringsplan, behalve dat de inrichting beter / logischer aansluit op de rotonde op de Plesmanweg.

Het **deelproject 7** was in het oorspronkelijke uitvoeringsplan geschrapt. Dit betreft de herinrichting van de Alkmaarseweg-Noord met het doortrekken van de fietsstraat inrichting van Kuikensweg naar Maerten van Heemskerckstraat.

Bij de herijking en het opstellen van Uitvoeringsplan 2.0 is niet voldoende aanleiding gevonden om dit nu wél uit te voeren.

De herverdeling wordt in hoofdstuk 3, waar nodig, verder verklaard.

3.2 Stand van zaken deelprojecten

3.2.1 Deelproject 4 (Warande en Wijk aan Duinerweg)

In het Uitvoeringsprogramma 1.0 is voor dit deel voorgesteld om het fietspad te voorzien van asfalt. Een verbreding van het fietspad werd destijds al als gecompliceerd gezien, vanwege inpassing in de bestaande inrichting.

Bij het uitwerken van het ontwerp is met nutsbedrijven gesproken. Daaruit bleek dat het aanbrengen van asfalt niet mogelijk was omdat er veel kabels en leidingen liggen. Het fietspad moet daarom uitgevoerd worden in elementenverharding (tegels of betonplaten). De provincie heeft gesteld dat, om te kunnen voldoen aan de subsidie voor doorfietsroutes, het fietspad minimaal 2,0 meter breed moet zijn én voorzien moet worden van een doorgaand gesloten verharding.

Om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen is een ontwerp gemaakt waarbij de fietspaden worden voorzien van gekoppelde betonplaten (bijv. Easypath-betonplaten).

De breedte van 2,0 meter kan alleen aangelegd worden als zowel de trottoirs én de uitstapstrook tussen parkeerplaatsen en fietspad versmald worden.

Dit ontwerp is uitgewerkt en geraamd. De kosten voor dit plan zijn veel hoger dan in het Uitvoeringsplan 1.0 is geraamd. De benodigde betonplaten zijn veel duurder dan asfalt of tegels. Doordat de provincie op grote delen tot wel 90% subsidie verstrekt is de beschikbare subsidie ook veel hoger dan geraamd. De bijdrage van de gemeente op dit project blijft daardoor binnen het beschikbaar gestelde netto krediet.

Omdat het bruto krediet hoger uitvalt is in de Voorjaarsnota 2022 al een verhoging van het bruto krediet gevraagd aan de raad. De voorjaarsnota is door de raad vastgesteld.

Participatie met omwonenden

Gelijktijdig hiermee is het ontwerp ook aan de bewoners van Warande en Wijk aan Duinerweg voorgelegd.

De bewoners hebben hier vrijwel unaniem negatief op gereageerd. Het versmallen van het trottoir achten zij niet wenselijk. Maar ook het versmallen van de uitstapstrook tussen fietspad en parkeervak is niet wenselijk. Doordat de parkeervakken smal zijn, parkeren veel bewoners de auto met twee wielen op de uitstapstrook. De geparkeerde auto staat daarmee bijna op de rand van het nieuwe, verbrede fietspad.

Hiermee is er nauwelijks een uitstapstrook over. Een openslaande deur steekt uit op het fietspad. Dit is niet veilig. Daarnaast kan ook geconcludeerd worden dat een fietspad tot direct naast de geparkeerde auto in dat geval geen toegevoegde waarde heeft. Fietzers kunnen zo op de delen, waar auto's tot op de rand geparkeerd staan geen gebruik maken van de extra gecreëerde breedte (een fietser houdt tenslotte zeker wel 30 cm afstand van de geparkeerde auto).

Complete integrale reconstructie

Om toch voldoende brede fietspaden te maken, voldoende breed trottoir én een uitstapstrook tussen parkeerplaats en fietspad is er een nieuw ontwerp uitgewerkt. Daarbij is aan één zijde van de Warande en (een deel van) de Wijk aan Duinerweg de parkeerstrook opgeheven. Daardoor kan de gehele rijweg ca. één meter opschuiven. De vrijgekomen ruimte kunnen we dan herverdelen over de fietspaden, de (overblijvende) parkeerstrook en trottoirs. Ook kan de rijweg iets breder gemaakt worden. De vervallen parkeerplaatsen moeten we dan in de omliggende wijk proberen te compenseren.

De kosten voor de aanleg van de doorfietsroute op de Warande en de Wijk aan Duinerweg worden dan echter zo hoog dat dit niet meer past binnen het, bij de Voorjaarsnota al verhoogde, bruto krediet. Omdat de aanpassingen aan de rijweg en parkeervakken een lagere subsidie (of zelfs géén) subsidie krijgen, wordt mogelijk ook het netto krediet overschreden.

Voor de Wijk aan Duinerweg staat nog geen integrale herinrichting op de meerjarenplanning. De asfaltconstructie van de rijweg is recent voorzien van een nieuwe asfaltdeklaag. Voor het riool zijn op korte termijn geen werkzaamheden nodig. De verwachting is dat over ca. 10 jaar wél een integrale reconstructie nodig/mogelijk is.

Optie handhaven huidige breedte

Een andere optie die is nagelopen is om het fietspad te laten zoals het is, maar enkel te voorzien van betonplaten. Daarmee voldoet deze niet aan de minimale breedte van 2,0 meter, maar het comfort wordt wel verhoogd. Dit is echter een dure oplossing. De provincie geeft hier of geen subsidie voor of een subsidie met een lager percentage. Er wordt in dit geval namelijk vrijwel geen meerwaarde gecreëerd voor de fietser ten opzichte van de huidige situatie.

Deze optie hebben wij verder niet uitgewerkt omdat wij deze aanpassing niet duurzaam vinden. Betonplaten in het fietspad zijn erg duur.

Indien over ca. 10 jaar wel een integrale herinrichting van de Warande en Wijk aan Duinerweg wordt uitgevoerd zijn deze platen mogelijk niet herbruikbaar.

Voorstel om nú geen herinrichting van dit deel doorfietsroute uit te voeren.

Langs Warande en Wijk aan Duinerweg liggen op dit moment al vrijliggende fietspaden. Over de gehele lengte ligt het fietspad in voorrang. De fietser hoeft niet te wachten bij zijstraten en ook niet op de rotonde Plantage. Er is op dit deel dus géén knelpunt met betrekking tot het kunnen doorfietsen.

Wel is het een obstakel voor een fietser dat deze door de beperkte breedte een andere (langzamere) fietser lastig kan passeren.

Gezien de enorme investering die een verbreding van het fietspad nu met zich meebrengt stellen wij voor om deze aanpassing voor over ca. 10 jaar in te plannen, wanneer een integrale reconstructie nodig is.

Voor nu wordt kleinschalig onderhoud aan de tegel-fietspaden voorgesteld. Waar mogelijk kunnen, kleine aanpassingen aan het fietspad meegenomen worden, zoals verbreding van de fietspaden ter hoogte van de rotonde.

3.2.2 Deelproject 5 (pizzarotonde)

Waar wij bij deelproject 4 voorstellen om geen nieuw ontwerp uit te voeren, willen wij op deelproject 5 juist wél een nieuw ontwerp te maken. In tegenstelling tot de beperkte aanpassing uit het oorspronkelijke Uitvoeringsplan.

Dit wordt een maatregel waarmee een belemmerend obstakel in de doorfietsroute wordt weggenomen en waarmee ook een verkeerskundige onlogisch kruispunt wordt aangepakt. De pizzarotonde is een kruispunt dat in de afgelopen tientallen jaren is aangelegd, aangepast en bijgewerkt tot wat het nu is. Er zijn stroken bij gekomen. Er is een busroute naast gelegd. Er zijn stroken afgehaald (of afgesloten).

Dit heeft geresulteerd in een (soort van) verkeersplein met verschillende voorrangssituaties. Ondanks dat hier geen ongevallen gebeuren is het een kruispunt dat bij in Beverwijk bekend is vanwege de vreemde verkeerssituatie en -regels.

Uit asfaltonderzoek is eind 2021 gebleken dat een onderhoudsmaatregel nodig is. Om de wegconstructie op het kruispunt weer ca. 10-15 jaar in stand te houden is het nodig om de deklaag en tussenlaag te vervangen. Van de aanwezige 20 cm asfalt blijft dan ca. 10 cm onderlaag asfalt liggen en wordt de bovenste helft vernieuwd.

Ook de verkeersregelinstallatie bij de fietsoversteek in verlengde van de Kuikensweg is aan vervanging toe.

De kosten voor dit onderhoud bedragen grofweg € 300.000,-. Hiermee is het kruispunt zoals die er nu ligt weer 10-15 jaar te gebruiken. Daarmee blijft de onlogische inrichting van dit kruispunt dan ook weer minimaal 15 jaar in gebruik.

De aanleg van een rotonde is duurder (€ 850.000,- bruto en ca. € 400.000,- netto doordat de provincie subsidie voor de doorfietsroute verstrekt). Met de aanleg van een volwaardige rotonde wordt ook de gehele constructie (inclusief fundering en onderlagen) vernieuwd. Deze constructie gaat langer mee dan wanneer alleen onderhoud wordt uitgevoerd.

Met de aanleg van een rotonde wordt dit kruispunt ook verkeerskundig logisch ingericht. De fietsers krijgen voorrang op de rotonde. Daarmee wordt een obstakel in het tracé van de doorfietsroute weggenomen. Met de aanleg van een rotonde kan ook een verbetering (uitbreiding) van het groen gemaakt worden.

Daarom is in dit uitvoeringsplan 2.0 opgenomen dat we hier een volwaardige rotonde gaan aanleggen.

3.2.3 Deelproject 6 (Kuikensweg)

Deelproject 6 is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Met dit ontwerp is echter nog niet gestart met participatie en inspraak.

Er kan pas een goed voorstel (en besluit) komen tot herinrichting van de Kuikensweg als bekend is of het zwembad blijft.

De keuze of op het kruispunt Wijk aan Duinerweg – Plesmanweg een rotonde wordt aangelegd is ook van invloed op het deel van de Kuikensweg tussen Plesmanweg en Laan der Mensenrechten.

Voordat wij hier een definitieve keuze maken voor de inrichting van de Kuikensweg moet dit eerst bekend zijn.

3.2.4 Deelproject 7 (Alkmaarseweg Noord)

Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma is dit onderdeel geschrapt. Ondanks dat de situatie nu gewijzigd is door de knip die hier gemaakt is en de bus niet meer over deze route rijdt, zien wij op dit moment nog geen aanleiding om op dit stuk de fietsstraatrichting van de Kuikensweg en Maerten van Heemskerckstraat door te trekken.

In het hoofdstuk 4 is een voorstel voor het uitvoeringsprogramma en voorstel voor de opzet van de financiën opgesteld.

4 Planning en financiën

4.1 Planning

Een voorstel tot herinrichting van de Kuikensweg tot fietsstraat kunnen we pas nemen als duidelijkheid is óf het zwembad weggaat.

De aanleg van de rotonde kunnen wij op korte termijn opstarten en gaan voorbereiden. In het ontwerp kan rekening gehouden worden met zowel een goede aansluiting op de Wijk aan Duinerweg als op de Kuikensweg.

Voor de aanleg van de rotonde Wijk aan Duinerweg-Plesmanweg is afstemming nodig met andere projecten. Zo staat de vervanging van de verkeersregelinstallaties op de kruispunten Alkmaarseweg-Plesmanweg en Laan der Nederlanden-Plesmanweg ingepland voor eind 2023 / begin 2024.

De herinrichting van de Alkmaarseweg (tussen Schans en Plesmanweg) staat gepland voor eind 2024.

Daarmee komt de aanleg van de rotonde voor zomer 2024 in de planning.

4.2 Financiën

Op 22 mei 2019 heeft de raad van gemeente Beverwijk ingestemd met het Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute. In dat uitvoeringsprogramma staan 6 projecten benoemd. Met datzelfde besluit is ook een bruto krediet van €1.921.000,- beschikbaar gesteld. De voorwaarde was dat van het bruto krediet een bedrag van €921.000 via bijdragen in de vorm van subsidie of Mobiliteitsfonds gedekt moet worden. Het netto beschikbare krediet bedroeg hierdoor €1.000.000, dat is het bruto krediet min de bijdragen.

De realisatie van het uitvoeringsprogramma (het westelijk tracé) is door aanvullende uitvoeringseisen duurder geworden. Daarvoor is in de voorjaarsnota 2022 een verhoging van het bruto krediet gevraagd aan de raad van €485.000. Het bruto krediet dat beschikbaar is voor de realisatie van de Doorfietsroute komt daarmee op € 2.406.000,-. Doordat de provincie een hoger subsidiepercentage hanteert wordt er méér subsidie verkregen, waardoor het maximale netto krediet van €1.000.000 niet overschreden wordt.

In de onderstaande tabel is aangegeven per projectonderdeel wat de realisatiekosten zijn (obv werkelijk en/of geraamd). Dit betreft de stand ná vaststelling van de voorjaarsnota 2022. Daarnaast is aangegeven welk budget beschikbaar is vanuit de reguliere beheerbudgetten en het benodigde bruto en netto krediet dat voor de Doorfietsroute aangevraagd wordt.

Opzet financiën medio 2022 halverwege realisatie Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute (na vaststelling Voorjaarsnota 2022)					
Doorfietsroute					
Project	Geraamde realisatiekosten	Reguliere beheerbudgetten (Werk-met-werk)	A. Benodigd (netto) krediet	B. Overige dekking (Mobiliteitsfonds IJmond)	C. Subsidie
1 Westerhoutweg	€ 496.000,00	€ 136.000,00	€ 127.000,00		€ 233.000,00
2 Ronde Westerhoutplein	€ 1.033.000,00	€ 170.000,00	€ 239.000,00		€ 624.000,00
3a Warande (van Baljuwslaan tot Rozenlaan)	€ 73.000,00		€ 30.000,00		€ 43.000,00
3b, 4, 5 Warande en Wijk aan Duinerweg	€ 825.000,00	€ 35.000,00	€ 240.000,00		€ 550.000,00
Warande (van Baljuwslaan tot Rozenlaan)					
Oversteek Zonnebloemlaan					
Wijk aan Duinerweg					
6a Oversteek Plesmanweg	€ 100.000,00		€ 70.000,00		€ 30.000,00
6b Kuikensweg	€ 220.000,00		€ 125.000,00		€ 95.000,00
7 Alkmaarseweg-Noord	€ -				
Totalen	€ 2.747.000,00	€ 341.000,00	€ 831.000,00	€ -	€ 1.575.000,00

Benodigd netto krediet (A)	€ 831.000,00
Benodigd bruto krediet (A + B + C)	€ 2.406.000,00

Tabel 1 benodigd bruto en netto krediet Uitvoeringsprogramma 1.0

Het benodigde netto krediet komt daarbij uit op € 831.000,-

Volgens het voorliggende voorstel in dit Uitvoeringsprogramma 2.0 gaan we niet de Warande en Wijk aan Duinerweg uitvoeren (deelproject 4), maar stellen we voor om een rotonde aan te leggen op de kruising Plesmanweg-Wijk aan Duinerweg.

Om dit uit te kunnen voeren is de gevraagde verhoging van het bruto krediet, welke in de voorjaarsnota 2022 is opgenomen, nog wel nodig. De realisatiekosten van de rotonde passen binnen het door de raad beschikbaar gestelde bruto krediet (inclusief de verhoging van het bruto krediet in de voorjaarsnota 2022). Ook de aanleg van de rotonde is voor een (groot) deel subsidiabel. Het netto krediet komt met deze opzet niet boven € 1.000.000,00.

Het kostenoverzicht komt er dan als volgt uit te zien.

Opzet financien voorstel realisatie Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute 2.0					
Doorfietsroute					
Project	Geraamde realisatiekosten	Reguliere beheerbudgetten (Werk-met-werk)	A. Benodigd (netto) krediet	B. Overige dekking (Mobiliteitsfonds IJmond)	C. Subsidie
1 Westerhoutweg	€ 496.000,00	€ 136.000,00	€ 127.000,00		€ 233.000,00
2 Rtonde Westerhoutplein	€ 1.033.000,00	€ 170.000,00	€ 239.000,00		€ 624.000,00
3a Warande (van Baljuwslaan tot Rozenlaan)	€ 73.000,00		€ 30.000,00		€ 43.000,00
3b, 4, 5 Warande en Wijk aan Duinerweg	€ 75.000,00	€ 35.000,00	€ 40.000,00		
Warande (van Baljuwslaan tot Rozenlaan)					
Oversteek Zonnebloemlaan					
Wijk aan Duinerweg					
6a Oversteek-Plesmanweg Rtonde Plesmansweg	€ 850.000,00		€ 400.000,00		€ 450.000,00
6b Kuikensweg	€ 220.000,00		€ 80.000,00		€ 140.000,00
7 Alkmaarseweg-Noord	€ -		€ -		€ -
Totalen	€ 2.747.000,00	€ 341.000,00	€ 916.000,00	€ -	€ 1.490.000,00

Benodigd netto krediet (A)	€ 916.000,00
Benodigd bruto krediet (A + B + C)	€ 2.406.000,00

Tabel 2 dekkingsbronnen benodigd krediet Uitvoeringsprogramma 2.0 (Herijking).

Uit deze tabel blijkt dat er, rekening houdend met de externe dekkingsbronnen, een netto krediet van € 916.000 benodigd is.

Dit is inclusief het uitvoeren van kleine aanpassingen aan de Warande en Wijk aan Duinerweg.

4.2.1 Uitvoeringsprogramma Kleine Infrastructuur

De Provincie Noord-Holland stelt via de Uitvoeringsregeling Regionale fietsnetwerken subsidie beschikbaar voor werkzaamheden die bijdragen aan onder andere doorfietsroutes (mits die voldoen aan de daaraan gestelde ontwerpeisen). Er kan een subsidie tot ca 90% verkregen worden op verbeteringen aan de fietsinfrastructuur.

De provincie heeft in een eerste reactie laten weten dat zij een aanpassing van het kruispunt Wijk aan Duinerweg en Plesmanweg erg positief vinden en ondersteunen. Zij zien hierin een verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers. Daarmee is (een deel van) de aanleg van de rotonde subsidiabel.

5 Participatie /inspraak

5.1.1 Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is als subsidieverstrekker nauw betrokken bij de realisatie van de doorfietsroute. Ook de voorliggende aanpassing van het Uitvoeringsprogramma is besproken met de provincie.

De provincie ziet de aanpassing van het kruispunt Plesmanweg-Wijk aan Duinerweg als een grote kans. Door de aanleg van een (volwaardige) rotonde zien zij een belangrijk obstakel op deze route weggenomen worden.

Het niet uitvoeren van de verbreding van de fietspaden Warande en Wijk aan Duinerweg vinden zij erg jammer, al snappen zij dat de mogelijkheden om dit te verbreden beperkt zijn of heel duur worden.

Zij blijven voorstander van enige aanpassing van het fietspad omdat de beperkte breedte van 1,50 m belemmerend werkt.

Met de provincie blijven wij in gesprek om eventuele mogelijkheden op dit tracé door te nemen.

5.1.2 Heemskerk en Velsen

Met de gemeenten Heemskerk en Velsen is deze aanpassing besproken. Zij snappen de overweging om de Wijk aan Duinerweg niet aan te passen. Ook in deze gemeenten worden de tracé's voor de doorfietsroute IJmond aangelegd.

De voorgenomen aanpassing heeft geen invloed op de inmiddels door hen aangelegde doorfietsroutes.

5.1.3 Fietzersbond

Met de Fietzersbond is dit voorstel besproken. Zij ondersteunen de gemaakte keuze en ondersteunen de aanleg van een volwaardige rotonde op de kruising Wijk aan Duinerweg-Plesmanweg ten zeerste.

Net als de provincie vragen zij wel extra aandacht voor het verbeteren van de fietspaden langs Wijk aan Duinerweg. Zij snappen dat een verbreding naar 2,0 meter nú niet haalbaar is, maar vragen om kleinere, beperkte aanpassingen die het fietsen veiliger en aangenamer kan maken.