

# **Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute**

Documentnummer INT-19-47970

**en financieel dekkingvoorstel**

**Westelijke route**

**Bijlage bij Raadsvoorstel INT-19-47971**

## Inhoud

1	Wenstracé Doorfietsroute .....	3
2	Programma Doorfietsroute.....	4
2.1	Programma.....	4
2.2	Begrenzing deelprojecten .....	6
3	Deelprojecten .....	7
3.1	Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg (van Holland op zijn Smalst tot Westerhoutpad).....	7
3.2	Westerhoutplein (rotonde), inclusief Warande tot Baljuwslaan en inclusief fietspad naar Westerhoutweg. ....	9
3.3	Warande, Zonnebloemlaan tot Baljuwslaan; .....	11
3.4	Oversteek Zonnebloemlaan.....	14
3.5	Wijk aan Duinerweg, rotonde Plantage en Warande, tot Zonnebloemlaan.....	15
3.6	Kuikensweg en Plesmanweg (oversteek fietspad) .....	18
4	Planning en financiën .....	21
4.1	Planning .....	21
4.2	Financiën.....	23
4.2.1	Uitvoeringsprogramma Kleine Infrastructuur (BDU) .....	25
4.2.2	Subsidie Doorfietsroute, Provincie Noord-Holland .....	26
4.2.3	Mobiliteitsfonds IJmond .....	27
4.2.4	Reguliere beheerbudgetten (Werk-met-werk) .....	27
4.3	Voorbehoud Financiën.....	28

# 1 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 niet verder onderzocht. Hierin zit een aantal knelpunten dat moeilijk inpasbaar is. Deze route wordt op een nader te bepalen moment in een separaat traject onderzocht.

De route van de Westelijke Doorfietsroute 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.



Afbeelding 1: westelijke en oostelijke doorfietsroute

## 2 Programma Doorfietsroute

### 2.1 Programma

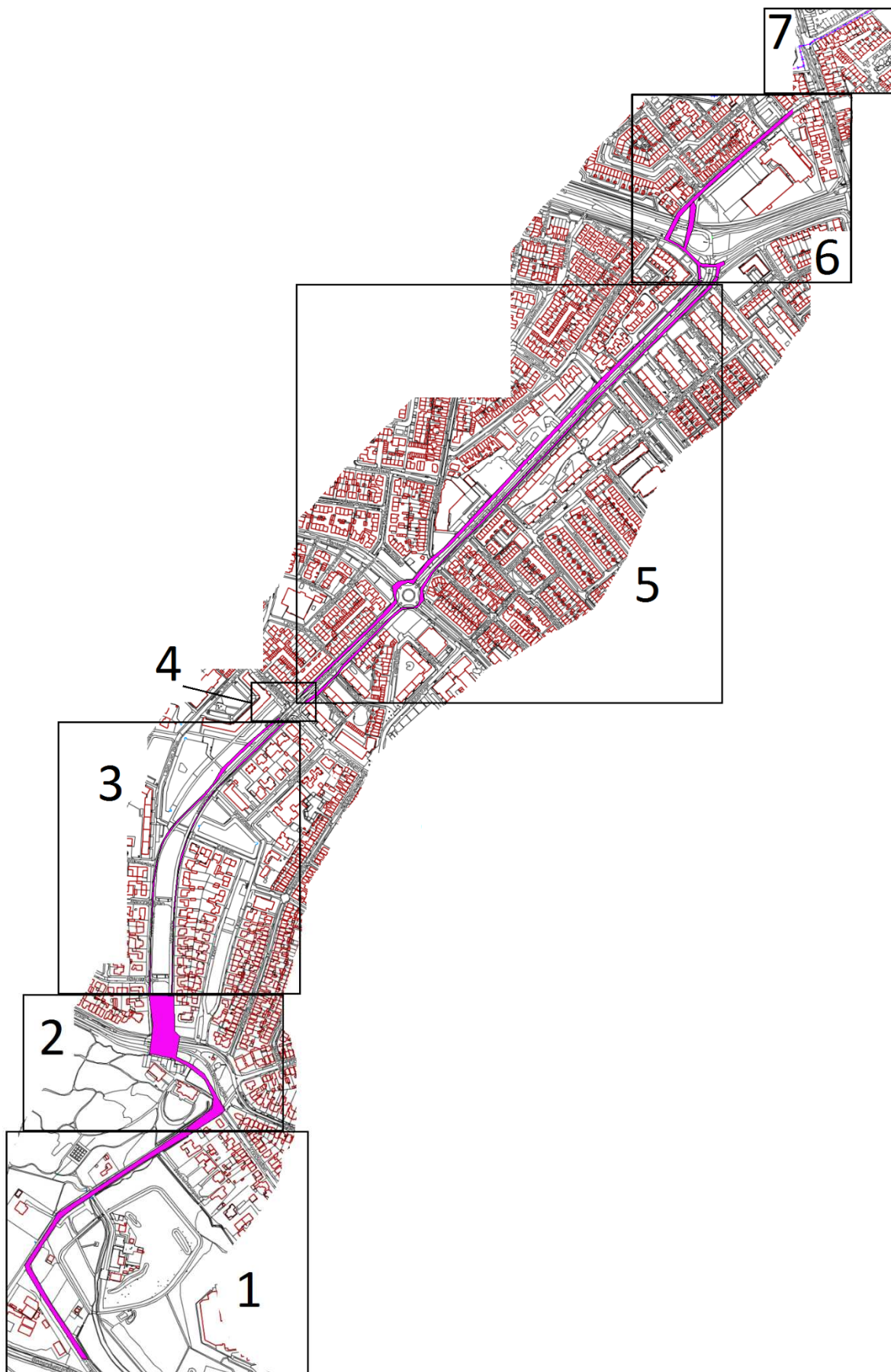
Binnen de grenzen van gemeente Beverwijk kan de aanleg van de westelijke Doorfietsroute opgesplitst worden in een zevental projecten, namelijk:

1. Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg;
2. Westerhoutplein kruispunt, 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)

Het aantal projecten binnen het Uitvoeringsprogramma kan teruggebracht worden tot 6 omdat project 7 Alkmaarseweg tot Maerten van Heemskerckstraat (gemeente Heemskerk) buiten beschouwing gelaten wordt.

De Alkmaarseweg (Noord) is recent gereconstrueerd. De Maerten van Heemskerckstraat wordt door gemeente Heemskerk in hun programma opgenomen.

Aan de Alkmaarseweg (-noord) willen wij in het kader van de fietsroute geen werkzaamheden uitvoeren. De Alkmaarseweg is namelijk een kruispunt van fietsroutes. De westelijke Doorfietsroute loopt oost-west en richting Castricum (Rijksstraatweg) is ook een Doorfietsroute. Daarnaast takt een gemeentelijke/provinciale route aan richting de Alkmaarseweg(-zuid). Prioriteit geven aan één van deze routes door deze in de voorrang te leggen is onlogisch. De huidige inrichting volstaat. Eventuele maatregelen als gevolg van de evaluatie van de inrichting van de Alkmaarseweg (-noord) en de Rijksstraatweg dienen wel rekening te houden met de fietsroute(s).



*Doorfietsroute opgesplitst*

## 2.2 Begrenzing deelprojecten

Het opsplitsen van de Doorfietsroute is zodanig gedaan dat de verschillende projectonderdelen logisch op elkaar aansluiten, niet (te) klein worden en qua planning voldoende voorbereidingstijd hebben.

Ook is gekeken naar de mogelijkheid om subsidie aan te vragen. Per project kan de aan te vragen subsidie verschillen van een bijdrage vanuit de Provincie ten behoeve van de bevordering van de verkeersveiligheid of ten behoeve van een maatregel die het comfort van de fietser bevordert.

Het programma wordt zodanig ingericht dat het totaalbudget verdeeld wordt over de verschillende projecten, zie hoofdstuk 4. Als een onderdeel (om bepaalde redenen) niet uitgevoerd wordt, is inzichtelijk wat hiervan de besparing is. Daarnaast is de voortgang per projectonderdeel goed te bewaken. Als een onderdeel overschrijdt kan budget uit een ander project herbestemd worden, maar zal dit door de ambtelijk opdrachtgever geaccordeerd moeten worden en achteraf via het college aan de raad worden gerapporteerd. Als budget overblijft, kan dit na overeenstemming met de ambtelijk opdrachtgever herbestemd worden voor een volgend projectonderdeel en op dezelfde wijze worden gerapporteerd.

In hoofdstuk 3 worden de projectonderdelen beschreven en wordt toegelicht waarom deze grenzen zijn bepaald. Ook wordt de ontwerprichting toegelicht die het college zal vaststellen. Gedurende de voorbereiding en uitwerking is het mogelijk om alsnog te besluiten op onderdelen daarvan af te wijken. Dit hangt onder andere af van de beschikbare ruimte, de bestaande situatie (aanwezige kabels en leidingen of aanwezige bomen), gegronde bezwaren die kunnen worden ingebracht of de beschikbare financiële middelen.

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

### 3 Deelprojecten

#### 3.1 Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg (van Holland op zijn Smalst tot Westerhoutpad).

##### Beschrijving

Het fietspad Holland op zijn Smalst voldoet aan de breedte voor de doorfietsroute. Aan dit fietspad zijn dan ook geen aanpassingen benodigd. Wel wordt op dit fietspad ondersteunende bewegwijzering aangebracht conform de nog te ontwerpen standaard voor een doorfietsroute.



*Fietspad Holland op zijn Smalst*

De Westerhoutweg bestaat uit een klinkerverharding vanaf het fietspad Holland op zijn Smalst tot aan het Westerhoutplein. Deze weg kan als fietsstraat ingericht worden conform het profiel dat voor de Doorfietsroute wordt aangehouden (minimaal 4 meter asfaltbreedte, vloerkaarten fietsnetwerk gemeente Beverwijk / doorfietsnetwerk IJmond). Aandachtspunten hierbij zijn de parkeervakken die deels als haaksparkeervak naast de weg liggen en die deels op de klinkers als langsparkeervak zijn geschilderd. Haakse vakken zijn eigenlijk ongewenst langs een doorfietsroute. Langs de Westerhoutweg is er echter geen redelijk alternatief voorhanden. Vandaar dat de haakse parkeervakken gehandhaafd blijven. Hier moet dan wel ruim voldoende bufferruimte komen tussen rijloper en parkeervakken om eventuele conflicten bij in- en uitparkeren te vermijden.



*Westerhoutweg met aan de rechterzijde de haakse parkeervakken (met extra uitrijdstrook)*

Het noordelijke stuk Westerhoutweg tussen Westerhoutpad en Westerhoutplein wordt in een latere fase meegenomen met het project 2: Rotonde Westerhoutplein.

#### Uitgangspunten/scope

##### *Holland op zijn Smalst*

- Geen reconstructie;
- Uitsluitend bijplaatsen ondersteunende bewegwijzering.

##### *Westerhoutweg*

- Alleen rijweg wordt heringericht tot fietsstraat met asfaltloper van 4 meter breedte. Straatbakstenen zoveel mogelijk hergebruiken en herprofiëren rijweg. Indien nodig trottoirbanden opnieuw stellen.
- Geen rioolwerkzaamheden (geen waterbergende funderingen, geen infiltratie/drainage/riolering, geen nieuwe kolken/putten) met uitzondering deel rioolherstel tussen Westerhoutpad en ingang kinderboerderij.
- Trottoir blijft intact. OV-masten kunnen blijven staan waar ze staan, geen nieuwe (gemeente-)kabel.
- Groen blijft grotendeels gehandhaafd. Geen te verwijderen of te planten bomen.

#### Ontwerpproces

Het ontwerp voor de aanpassing van de Westerhoutweg tot fietsstraat heeft een beperkte impact op de omgeving, maar moet wel met omwonenden en belanghebbenden afgestemd worden. Mogelijk kunnen niet alle parkeerplaatsen teruggebracht worden.

Een (korte) inspraakprocedure heeft de voorkeur om onduidelijkheden tijdens de uitvoering te voorkomen.

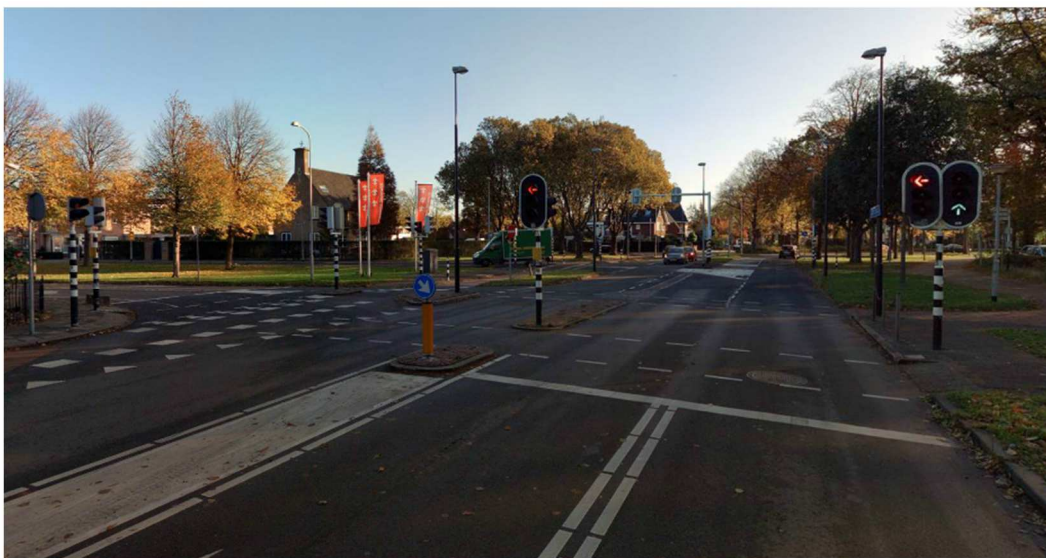


### 3.2 Westerhoutplein (rotonde), inclusief Warande tot Baljuwslaan en inclusief fietspad naar Westerhoutweg.

#### Beschrijving

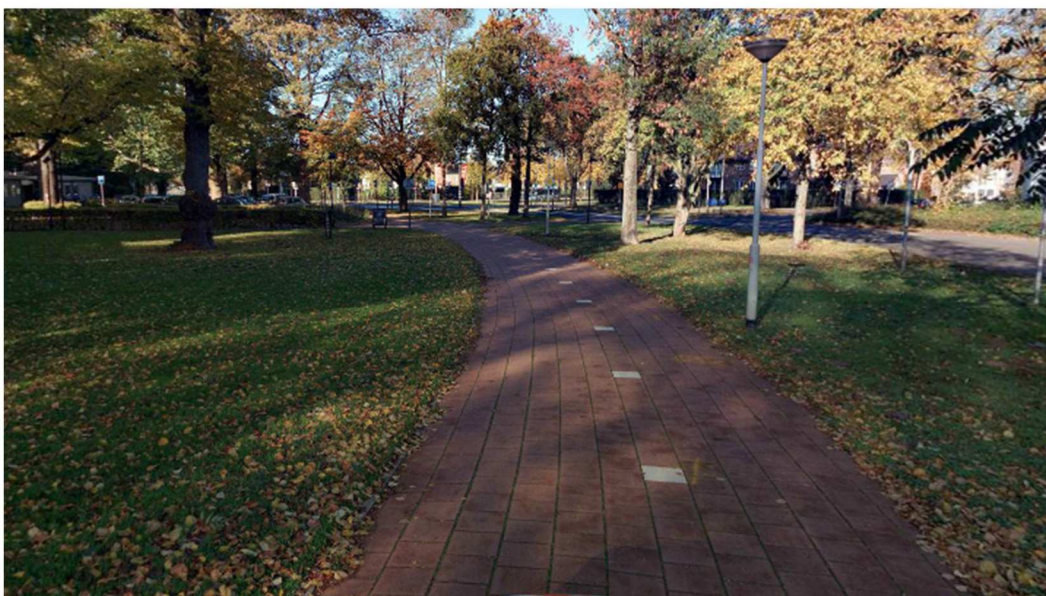
Op de kruising Westerhoutplein / Zeestraat / Warande staat een verkeersregelinstallatie (VRI) om auto- en fietsverkeer in alle richtingen te geleiden.

De VRI is nodig aan vervanging toe. De wens is echter om deze VRI te laten vervallen en op dit kruispunt een rotonde aan te leggen. Dit is voor zowel auto- als fietsverkeer voor de verkeersveiligheid en de doorstroming een verbetering. Een rotonde heeft minder potentiële conflictpunten dan een geregeld kruispunt met oversteken. Fietsverkeer krijgt een voorrangssituatie rondom de rotonde, waarmee ook de doorstroming voor fietsers sterk verbeterd wordt. Door het vervallen van de VRI verbetert dit ook voor de automobilisten de doorstroming, ondanks dat zij de fietser dan voorrang moeten geven.



*Kruispunt Warande – Westerhoutplein (vanaf Zeestraat)*

Het fietspad naar de Westerhoutweg (langs de zuidkant van het Westerhoutplein) wordt in dit projectdeel meegenomen. Omdat het asfalteren van het fietspad een comfortmaatregel is, is dit voor 2019 (nog) niet subsidiabel.



*Fietspad zuidzijde Westerhoutplein*

De Westerhoutweg (vanaf het Westerhoutplein) tot aan het Westerhoutpad wordt in dit project meegenomen. Omdat dit deel gecombineerd wordt met de waterverbinding vanaf Dreef, is dit nog niet voldoende uitgewerkt om nu al mee te nemen in het ontwerp van de Westerhoutweg. Deze aanpassingen hebben impact op het historische karakter van het Westerhoutplein en vergen daarom een integrale benadering. Aspecten die daarin worden meegenomen zijn cultuurhistorie, beeldkwaliteit en de waterverbinding die in het GRP is opgenomen tussen de Irislaan en de Westerhoutweg.

#### Uitgangspunten/scope

##### *Westerhoutplein / Warande / Zeestraat*

- De VRI kan verwijderd worden.
- Minimale groenwerkzaamheden. Alleen groen als gevolg van directe werkzaamheden (compensatie).
- Opnemen rijweg, fietspaden en voetpaden.
- Geen rioleringswerkzaamheden m.u.v. kolkleidingen.
- Eventuele werkzaamheden ten behoeve van de waterverbinding tussen Dreef en Westerhoutpark worden geïntegreerd.
- Geen werkzaamheden tbv waterberging of riolering (wél mogelijkheden van combinatie van werkzaamheden onderzoeken, zie voorgaand).
- Geen verlegging van kabels en leidingen.
- Openbare Verlichting wordt "verlegd" niet vervangen.

##### *Westerhoutplein*

- Betreft uitsluitend een aanpassing aan het tweerichtingenfietspad zuidzijde.
- Fietspad is niet breed genoeg. Geen wijziging in profiel of ligging, wel verbreding van 40 cm nodig.
- Vervanging tegels door asfalt. (**Comfortmaatregel**).

##### *Westerhoutweg*

- Van Zeestraat tot Westerhoutpad; zelfde uitgangspunten als Westerhoutweg, zie 3.1.
- Aanpassing "entree" fietsstraat vanaf Zeestraat.
- Minimale aanpassing aan groen en water.
- Combinatie met waterverbinding vanaf Irislaan onderzoeken.

#### Ontwerpproces

De inpassing van een rotonde op de kruising Westerhoutplein, Zeestraat en Warande moet in verband met het historische karakter en de grote bomen bij Westerhoutpark goed uitgewerkt worden. Daardoor heeft dit ontwerp een grote impact op de omgeving. Dit willen we met belanghebbenden en omwonenden afstemmen.

Zoals hierboven is aangegeven wordt bij het maken van het ontwerp rekening gehouden met het gelijktijdig lopende project om het water van de Dreef te verbinden naar Westerhoutpark. Ook de rest van het Westerhoutplein wordt onderzocht op mogelijk andere gewenste aanpassingen. Dit in verband met het verminderen van hinder voor omwonenden, maar ook ten behoeve van de mogelijkheid tot het combineren van eventuele subsidies.

Deze twee onderdelen moeten qua ontwerp én uitvoering op elkaar afgestemd worden om te voorkomen dat nieuw werk opgebroken moet worden.

Het uitwerken en aanpassen van de waterverbinding en van het Westerhoutplein is niet meegenomen in de scope van de Doorfietsroute.

Een inspraakprocedure heeft de voorkeur om onduidelijkheden en vertraging tijdens de uitvoering te voorkomen. Hierin nemen we voor zover mogelijk de waterverbinding of aanpassing Westerhoutplein mee.

### 3.3 Warande, Zonnebloemlaan tot Baljuwslaan;

#### Beschrijving

De Warande kan in twee delen opgesplitst worden.

#### 1. *Van Baljuwslaan tot Rozenlaan*

Hier bestaat de Warande uit een brede laan met aan beide zijden een asfaltrijweg in één richting met een aanliggende fietsstrook. Naast de fietsstrook ligt het trottoir met inritconstructies naar de woningen. Tussen de rijbanen ligt een brede groenstrook. Deze groenstrook wordt momenteel ook beoordeeld op de mogelijkheid om een waterverbinding tussen Irislaan en Westerhoutweg te maken.

De aanleg van volledig vrij liggende fietspaden houdt een totale reconstructie van trottoirs en rijweg in. Tevens moet dan een strook van ca. 1,5 meter van de groenstrook opgeheven worden. Dit is een erg kostbare en grote ingreep. Ook is de verwachting dat samen met de aanpassing van de groene middenberm voor de waterverbinding, dit niet door bewoners gesteund zal worden. De aanleg van vrijliggende fietspaden is alleen mogelijk bij een totale reconstructie / groot onderhoud van de weg, waar nu geen sprake van is.

Een in dit stadium wel haalbare mogelijkheid is het verbreden van de al aanwezig fietsstrook. Deze is nu ca. 1,50 – 2,00 meter breed. Door de deklaag van de fietsstrook en een stuk rijweg te verwijderen en te voorzien van nieuwe 2,50m brede rode deklaag met duidelijke belijning kan een voldoende brede, veilige fietsvoorziening gemaakt worden.

De rijweg voor het autoverkeer wordt dan optisch smaller maar blijft voldoende breed voor het huidige gebruik.



*Warande (oostzijde)*

#### 2. *Van Rozenlaan tot Zonnebloemlaan*

Op dit deel heeft de Warande een smal profiel met aan beide zijden parkeervakken. Tussen de rijbaan en de voortuinen van de bewoners ligt een 2,0 meter brede parkeerstrook, ca. 0,80 meter brede uitstapstrook, 1,50 meter fietspadbreedte en 1,65 meter trottoirbreedte. Een verbreding van het fietspad is hier niet mogelijk, zonder dat we dan parkeerplaatsen laten vervallen. Door de direct aanliggende

woningen op dit deel is compensatie van parkeerplaatsen noodzakelijk. Waar dit dan gecompenseerd moet worden is niet bekend. Compensatie op een andere locatie is erg duur. Hier is geen financiële dekking voor. Daarnaast zal deze maatregel in het participatietraject vermoedelijk veel weerstand oproepen omdat men dan ver van huis moet parkeren.

Op dit deel is het asfalteren van het bestaande fietspad, en het a-niveau maken van fietspad en trottoir, op dit moment de maximaal haalbare verbetering van het fietscomfort. Een onderzoek naar de consequenties van eventueel conflicterende kabels en leidingen en zal hieraan vooraf gaan.



*Warande (tussen Rozenlaan en Zonnebloemlaan)*

- *Westzijde; fietspad in groen*
- *Oostzijde: fietspad tussen parkeren en trottoir*

### Uitgangspunten

#### 1. *Fietsstrook tussen Baljuwslaan en Rozenlaan*

- Uitsluitend verbreding fietsstrook;
- aanleg fietsstrook in rood asfalt;
- geen aanpassingen aan trottoirbanden, inritconstructies, trottoirs, etc.;
- geen werkzaamheden in groenstrook;
- geen (of minimale) aanpassing openbare verlichting;
- geen werkzaamheden aan rijbaan of parkeerplaatsen.

#### 2. *Fietspad tussen Rozenlaan en Zonnebloemlaan*

- Waar mogelijk verbreden en asfalteren;
- a-niveau maken fietspad-trottoir;
- rekening houden met gasleiding onder fietspad (Stedin wil hun gasleiding liever niet onder een gesloten verharding);
- geen (of minimale) aanpassing openbare verlichting;
- geen werkzaamheden aan rijbaan of parkeerplaatsen.

### Ontwerpproces

Dit ontwerp voor traject 1 (mits alleen verbreding fietsstrook) heeft een beperkte impact op de omgeving, en kan met een eenvoudige melding (brief en tekening) aan omwonenden gemeld worden. Deze aanpassing heeft voor de omwonenden nauwelijks impact en ook qua realisatie zal dit tot zeer beperkte hinder leiden.

Het fietspad tussen Rozenlaan en Zonnebloemlaan (traject 2) blijft dezelfde breedte en wordt uitsluitend voorzien van asfalt. Indien dit niet conflicteert met kabels en leidingen kan dit gelijk meegenomen worden.

In het kader van de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen kan er voor gekozen worden om dit naar 2020 te verschuiven en te combineren met Project 5. Wijk aan Duinerweg (zie 3.5). Dan zijn er naar verwachting mogelijkheden om op basis van de verbetering van het fietscomfort een provinciale subsidie aan te vragen.

### 3.4 Oversteek Zonnebloemlaan

#### Beschrijving

Vanwege de schoolroute is hier in het verleden een VRI geplaatst, die alleen actief is tijdens de haal- en brengtijden.

Idealiter staan er in de doorfietsroute geen verkeerslichten. De mogelijkheid bestaat om de VRI te verwijderen en deze vervangen door oversteekplaatsen voor langzaam verkeer met tussensteunpunten, waar men zelfstandig moet oversteken. Dit kan op een veilige manier vormgegeven worden. De inschatting is echter dat dit op veel weerstand stuit en daardoor bij voorbaat als onhaalbare maatregel moet worden beschouwd.

Uitgaande van behoud van de VRI, heeft de oversteek van de Zonnebloemlaan een kleine aanpassing nodig voor zowel de fietsers die vanaf Warande doorgaan naar Wijk aan Duinerweg en vice versa, alsook voor de school-route over de Zonnebloemlaan.

Aan de oversteek zelf zijn minimale aanpassingen mogelijk; al zijn deze zeer beperkt door de ruimte én de al aanwezige verkeersregelinstantie.

Een eventuele aanpassing van de instellingen van de VRI kan overwogen worden, zodat een hogere prioriteit aan de doorgaande fietser wordt gegeven.



*kruispunt Zonnebloemlaan, VRI (vanaf Warande zuidelijk)*

#### Ontwerpproces

Door de verkeerskundigen zal onderzocht moeten worden wat er mogelijk is in relatie tot de oversteekbaarheid van de Warande in de richting Zonnebloemlaan.

De fietsroute is hier wellicht "ondergeschikt" aan de veilige schoolroute. Deze moet nader uitgewerkt worden.

Connexion zal geen bezwaar hebben, er is nu al een VRI aanwezig, de rijtijd zal niet negatief beïnvloed worden.

### 3.5 Wijk aan Duinerweg, rotonde Plantage en Warande, tot Zonnebloemlaan

#### Beschrijving

Dit onderdeel betreft de fietspaden tussen Zonnebloemlaan en Plesmanweg en is ook in een aantal delen te splitsen.

1. De fietspaden tussen Zonnebloemlaan en rotonde Plantage. Dit zijn smalle fietspaden van ca. 1,50 meter breedte. Naast het fietspad ligt een trottoir van ca. 1,65 meter breedte en aan de andere zijde een uitstapstrook naast de parkeervakken. Er is hier geen ruimte om de fietspaden te verbreden, zonder parkeervakken (of trottoir) te laten vervallen.



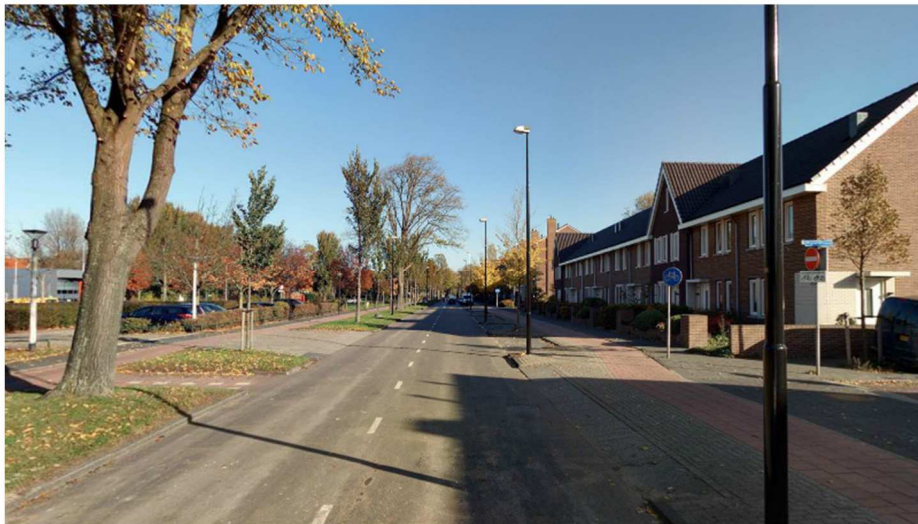
*Warande, tussen Zonnebloemlaan en Plantage*

2. De rotonde Plantage. Deze rotonde is al aangelegd en hoeft geen aanpassing aan de vormgeving en inrichting. Wél moeten de fietsstroken op deze rotonde wat verbreed worden. Dit is met kleine ingrepen mogelijk.

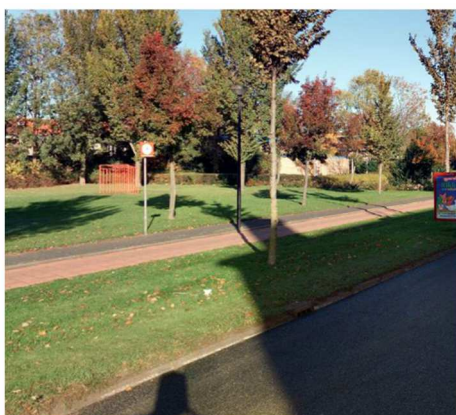


*Rotonde Plantage*

3. De fietspaden tussen Plantage en Plesmanweg zijn smal (1,50 m) en voorzien van rode tegels. Voor het grootste deel zijn de fietspaden wel te verbreden door de groenstroken langs de fietspaden te versmallen. Deze groenstroken betreffen deels de tuinen voor de flats. De grond is echter eigendom van de gemeente. Verbreden van het fietspad en (aan de oostzijde) verleggen van het voetpad is mogelijk.



Wijk aan Duinerweg



Wijk aan Duinerweg  
Fietspad westzijde



Fietspad oostzijde

#### Uitgangspunten/scope

##### *Fietspad tussen Zonnebloemlaan en rotonde Plantage*

- Waar mogelijk verbreden en asfalteren;
- a-niveau maken fietspad-trottoir;
- rekening houden met gasleiding onder fietspad.
- geen (of minimale) aanpassing openbare verlichting;
- geen werkzaamheden aan rijbaan of parkeerplaatsen.

##### *Rotonde Plantage*

- Geen reconstructie;
- aanpassing van middeneilandjes in de route Wijk aan Duinerweg – Warande;
- a-niveau maken fietspad-trottoir, verwijderen (te hoge) banden;
- géén aanpassing in route Plantage over de rotonde;
- minimale aanpassing.



### *Fietspad tussen Plantage en Plesmanweg*

- Asfalteren van het fietspad;
- a-niveau maken fietspad-trottoir;
- fietspad aan oostzijde bij woningen niet verbreden (geen ruimte);
- fietspad aan oostzijde bij de flats wél verbreden (ten koste van de haag voor de flats);
- vervangen van de haag tussen voetpad en tuin;
- fietspad in groen (westzijde) verbreden tot 2,5 meter (waar mogelijk zonder bomen te verwijderen)
- voetpad in groen (westzijde) aanpassen (evt. schelpenpad);
- geen (of minimale) aanpassing openbare verlichting;
- geen werkzaamheden aan rijbaan of parkeerplaatsen.

### Ontwerpproces

Het voorkeursprofiel met 2,5 meter brede fietspaden is niet overal inpasbaar. Tussen rijweg en particuliere grond (voortuinen) is simpelweg niet voldoende ruimte.

Het versmallen van de voetpaden zal niet door de bewoners gewenst zijn en op veel weerstand stuiten. Daarnaast vergroot dit ook niet de veiligheid van de voetganger én fietser. Het laten vervallen van parkeerplaatsen om de verbreding van het fietspad te verkrijgen zal ook geen draagvlak hebben. Budget voor het aanleggen van parkeerplaatsen op een andere locatie is niet in dit project meegenomen. Op deze delen wordt ingezet op het verhogen van het comfort door de tegels te vervangen door asfalt.

Waar (gemeentelijk) groenstroken zijn wordt ingezet op verbreding van het fietspad in de groenstrook. Dit moet wel gecommuniceerd worden met de omwonenden.

### 3.6 Kuikensweg en Plesmanweg (oversteek fietspad)

#### Beschrijving

Vanaf de Wijk aan Duinerweg tot de Kuikensweg ligt aan de zuidkant van de Plesmanweg (zuidkant van de semi-rotonde) een twee richtingenfietspad. De oversteek van Wijk aan Duinerweg (parallel aan zuidkant Plesmanweg) moet samen met de oversteek over de Plesmanweg goed onderzocht worden.



*Oversteek Wijk aan Duinerweg (zuidkant Plesmanweg)*

De fietsoversteek van Kuikensweg over de Plesmanweg moet verlegd worden om voor auto's die vanaf de Plesmanweg-rotonde komen direct zichtbaar te zijn. De fietsoversteek wordt nu met een VRI geregeld. Door deze oversteek meer onderdeel van de semi-rotonde te laten zijn kan de VRI komen te vervallen.



*Oversteek over Plesmanweg naar Kuikensweg*

Voor de Kuikensweg kan het profiel van de fietsstraat ingepast worden. Dit kan hetzelfde profiel zijn als ook de Westerhoutweg, welke weer gebaseerd is op de Groenelaan. De breedte van de asfaltrijloper wordt 4,0 meter. Dit past binnen de huidige breedte van de rijweg. Aandachtspunt hierbij zijn de parkeervakken die deels als haakspareervak naast de weg staan. Haakse vakken zijn eigenlijk ongewenst langs een doorfietsroute. Langs de Kuikensweg is er echter geen redelijk alternatief voorhanden. Vandaar dat er op delen

haakse parkeervakken blijven. Hier moet dan wel ruim voldoende bufferruimte komen tussen rijloper en parkeervakken, om eventuele conflicten bij in- en uitparkeren te vermijden. Deze ruimte is er in de huidige situatie ook ruimschoots (zie onderstaande afbeelding).



*Kuikensweg (richting Alkmaarseweg)*

De realisatie van een volwaardige rotonde met rondom fietsers heeft de voorkeur, maar is binnen het beschikbare budget voor de doorfietsroute financieel onhaalbaar. Voor de Plesmanweg wordt nu wel de mogelijkheid tot aanleg van een volwaardige rotonde onderzocht. Dit onderzoek moet dan in een groter verband worden gezien (als onderdeel van de oostelijke doorverbinding). Voordat een besluit kan worden genomen om dit traject verder uit te werken kan aan de hand van een schetsontwerp van deze rotonde bepaald worden waar, met minimale aanpassing aan de huidige situatie, een oversteek gemaakt kan worden, die in het ontwerp van de toekomstige rotonde geïntegreerd kan worden.

#### Uitgangspunten/scope

##### *Oversteek Plesmanweg*

- VRI vervalt;
- Oversteek zo dicht mogelijk bij rotonde;
- Inpassing met ontwerp rotonde overwegen, dit is apart project, valt niet binnen deze scope.
- Minimale werkzaamheden aan groen en openbare verlichting.

##### *Kuikensweg*

- Aanleg fietsstraat van Plesmanweg tot bestaande fietspad;
- Enkel een "herprofilering" van de rijweg van de Kuikensweg;
- trottoirs, parkeervakken, openbare verlichting blijven zoveel als mogelijk gehandhaafd;
- geen groenwerkzaamheden en rioleringswerkzaamheden;

### Ontwerpproces

De oversteek over de Plesmanweg moet gekoppeld worden aan de inrichting van de Kuikensweg. Door het verleggen van de entree van Plesmanweg naar Kuikensweg en andersom kan de Kuikensweg niet in zijn geheel aangelegd worden. Dan ontstaat er een onlogische aansluiting wat een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat.

Er wordt momenteel ook een opzet gemaakt voor een ontwerp van een rotonde op de hoek Plesmanweg en Wijk aan Duinerweg. Op basis van dit ontwerp kan beoordeeld worden hoe een minimale aanpassing van de fietsoversteek mogelijk is.

## 4 Planning en financiën

### 4.1 Planning

Op de volgende pagina is de planning weergegeven. In deze planning zijn enkel de grove lijnen aangegeven waarmee duidelijk is wanneer het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt opgesteld en wanneer de werkzaamheden uitgevoerd worden. Dit is voor nu voldoende om te weten wanneer subsidies aangevraagd moeten worden.

Waar nodig komt na dit VO een communicatiemoment met omwonenden en belanghebbenden. Na communicatie met belanghebbenden kan het definitief ontwerp (DO) gemaakt worden.

Per project wordt een projectteam geformeerd en wordt een projectplanning opgesteld waarin de ontwerpfase, communicatie, voorbereiding en aanbesteding en realisatie worden opgenomen.

Het college wordt hierover geïnformeerd of indien het project daar om vraagt wordt het DO door het college vastgesteld.

Belangrijk onderdeel van deze planning is het moment en de wijze van aanvragen van de subsidie. De volgorde van de projecten is mede bepaald aan de hand van de beschikbaarheid van de subsidies. Subsidies voor aanpassingen aan de Doorfietsroute, welke in grote mate comfortmaatregelen betreffen, kunnen pas in 2020 aangevraagd worden. Daarom is bijvoorbeeld het asfalteren van de fietspaden Wijk aan Duinerweg niet voor 2019 gepland. Een subsidie-aanvraag voor dit project zal volgens de criteria van het Uitvoeringsprogramma Kleine Infrastructuur afgewezen worden, aangezien deze subsidie zich richt op verhogen van de veiligheid.

De aanleg van een rotonde op het Westerhoutplein staat voor 2021 op de planning omdat de aanleg van een rotonde zo veel impact heeft dat dit meer voorbereiding én communicatie nodig heeft.

Daarnaast kunnen we de planning gebruiken om dit met andere partners in de IJmond en de rest van de regio af te stemmen, zodat niet alle gemeenten uitsluitend in het laatste jaar de maximale subsidie aanvragen, waardoor projecten afgewezen worden omdat het subsidieplafond is bereikt.

Programma Doorfietsroute	2019												2020												2021											
	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d
<b>1 Westerhoutweg en Holland op zijn Smalst</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				
<b>2 Rotonde Westerhoutplein (incl. fietspad Westerhoutplein)</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				
<b>3 Warande</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				
<b>4 Oversteek Zonnebloemlaan</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				
<b>5 Wijk aan Duinerweg en deel Warande</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				
<b>6 Kuikensweg en rotonde Plesmanweg</b>																																				
Opstellen VO																																				
Opstellen DO																																				
Aanbesteden																																				
Uitvoering																																				
Aanvraag BDU-subsidie																																				

## 4.2 Financiën

Door het college is de wens aangegeven dat minimaal 50% van het uitvoeringsprogramma vanuit externe bronnen gefinancierd moet worden.

Onder externe bronnen wordt in dit geval begrepen:

- Uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur (provinciale subsidie verkeersveiligheid)
- Mogelijke subsidie doorfietsroute (provinciale subsidie, meer bekend najaar 2019)
- Mobiliteitsfonds IJmond (als back-up voor niet-subsidiabele projectonderdelen)
- Lopende projecten gemeente Beverwijk via de reguliere beheerbudgetten (werk-met-werk).

In de onderstaande tabel is aangegeven per projectonderdeel wat de geraamde realisatiekosten zijn. Daarnaast is aangegeven welk budget beschikbaar is vanuit de reguliere beheerbudgetten en het benodigde krediet dat voor de Doorfietsroute aangevraagd wordt.

Doorfietsroute			
Project	Geraamde realisatiekosten	Reguliere beheerbudgetten (Werk-met-werk) (4.2.4.)	Benodigd krediet
1 Westerhoutweg	€ 247.500,00	€ 30.000,00	€ 217.500,00
2 Ronde Westerhoutplein	€ 735.000,00	€ 25.000,00	€ 710.000,00
3 Warande	€ 145.000,00		€ 145.000,00
4 Oversteek Zonnebloemlaan	€ 80.000,00		€ 80.000,00
5 Wijk aan Duinerweg	€ 448.500,00		€ 448.500,00
6 Kuikensweg en oversteek Plesmanweg	€ 320.000,00		€ 320.000,00
<b>Totalen</b>	<b>€ 1.976.000,00</b>	<b>€ 55.000,00</b>	<b>€ 1.921.000,00</b>

Tabel 1 benodigd krediet

Bovenstaande geraamde realisatiekosten betreffen een eerste opzet per projectonderdeel. Afhankelijk van het ontwerpproces worden de kosten concreter en inzichtelijker. Als een project (om bepaalde redenen) niet uitgevoerd wordt, is inzichtelijk wat hiervan de besparing is. Daarnaast is de voortgang per project goed te bewaken. Uitgangspunt is om het programma uit te voeren binnen de totale raming van bijna €2 mln maar als een onderdeel overschrijdt kan budget uit een ander project herbestemd worden. Dit zal door de ambtelijk opdrachtgever geaccordeerd moeten worden en achteraf via het college aan de raad worden gerapporteerd. Als budget overblijft, kan dit na overeenstemming met de ambtelijk opdrachtgever herbestemd worden voor een volgend project en op dezelfde wijze worden gerapporteerd.

In tabel 2 hieronder wordt aangegeven hoe de dekking van het benodigd krediet is.

Doorfietsroute		Externe dekkingsbronnen			Netto Krediet
		Subsidies Provincie Noord-Holland		Regio	
Project	Benodigd krediet	Uitvoeringsprogr. Kleine Infrastructuur (veiligheidsmaatregel) (4.2.1.)	Doorfietsroute (Comfortmaatregel vanaf 2020) (4.2.2.)	Mobiliteits- fonds IJmond (4.2.3.)	
1 Westerhoutweg	€ 217.500,00	€ 100.000,00			€ 117.500,00
2 Ronde Westerhoutplein	€ 710.000,00	€ 280.000,00	€ 35.000,00	€ 109.000,00	€ 286.000,00
3 Warande	€ 145.000,00	€ 27.000,00	€ 30.000,00		€ 88.000,00
4 Oversteek Zonnebloemlaan	€ 80.000,00	€ 15.000,00			€ 65.000,00
5 Wijk aan Duinerweg	€ 448.500,00	€ 75.000,00	€ 105.000,00	€ 20.000,00	€ 248.500,00
6 Kuikensweg en oversteek Plesmanweg	€ 320.000,00	€ 125.000,00			€ 195.000,00
Totalen	€ 1.921.000,00	€ 622.000,00	€ 170.000,00	€ 129.000,00	€ 1.000.000,00

Tabel 2 dekkingsbronnen benodigd krediet

Uit deze tabel blijkt dat er, rekening houdend met de externe dekkingsbronnen, een netto krediet van €1.000.000 benodigd is. Het netto krediet zal worden afgeschreven in 20 jaar. In de programmabegroting 2019 is reeds rekening gehouden met lasten voor de doorfietsroute in programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat.

Vanaf 2020 is er jaarlijks €100 dzd begroot, dit is voldoende om de kapitaallasten te dekken die betrekking hebben op een netto investering van €1 mln.



## 4.2.1 Uitvoeringsprogramma Kleine Infrastructuur (BDU)

De Provincie Noord-Holland stelt subsidie beschikbaar voor projecten die een bijdrage leveren aan het veiliger maken van fietsroutes (en doorstromingsmaatregelen die de veiligheid bevorderen). Focus van deze subsidie is dus verkeersveiligheid.

Voor de onderstaande projecten schatten wij de mogelijkheid tot verkrijgen van BDU-subsidie hoog in.

Project 1: Holland op zijn Smalst, Westerhoutweg.

Doelstelling van BDU is "bevordering van de verkeersveiligheid.

*"Door deze omvorming van rijweg naar fietsstraat krijgt de fietser een betere positie op de Westerhoutweg en wordt de automobilist zich meer bewust van de aanwezigheid van de fietser. Op het Westerhoutplein hoeft de fietser niet meer over het plein over te steken en enkele zijstraten te passeren."*

De aanleg van de fietsstraat is subsidiabel als BDU. Deze kan begin 2019 aangevraagd worden.

Project 2: Westerhoutplein (rotonde), inclusief Warande tot Baljuwslaan en Westerhoutplein (fietspad);

Doelstelling van BDU is "bevordering van de verkeersveiligheid.

*"Door de aanleg van de rotonde de fietser een duidelijke oversteek op de rotonde. Voor de automobilist is het duidelijk wie voorrang heeft en vanuit welke richting de fietser komt. De doorstroming wordt verbeterd, waardoor men niet meer hoeft te wachten op de VRI."*

De aanleg van een rotonde is subsidiabel als BDU. Deze kan begin 2021 aangevraagd worden.

Project 3: **Traject 1:** Warande, Baljuwslaan tot Rozenlaan

Doelstelling van BDU is "bevordering van de verkeersveiligheid.

*"Door de verbreding van de fietsstroken op de Warande krijgt de fietser duidelijk de ruimte. Niet alleen door belijning maar ook door de rode kleur van het asfalt. De automobilist houdt voldoende ruimte over om veilig te passeren. Door de visuele (en door belijning en kleur ook een fysieke) versmalling van de rijbaan zal de snelheid omlaag gaan."*

Project 4: Oversteek Zonnebloemlaan.

*Vanuit de doorfietsroute zijn er geen of geringe fysieke aanpassingen noodzakelijk. Het wijzigen van VRI-instellingen is niet-subsidiabel.*

Project 5: Wijk aan Duinerweg, rotonde Plantage en Warande, tot Zonnebloemlaan

Doelstelling van BDU is "bevordering van de verkeersveiligheid".

*Bij een deel de vrijliggende fietspaden worden tegels vervangen door asfalt. Waar mogelijk wordt het fietspad verbreed tot 2,5 m. Bij de flats is op delen de groenstrook te versmallen waardoor het fietspad verbreed kan worden. Deze verbreding verhoogt zowel comfort als veiligheid.*

Bij verbreding van de fietspaden is de kans op verkrijgen van BDU-subsidie groot.

Wél moet er rekening mee gehouden worden dat de provincie de maatregel te beperkt vindt omdat dit niet over de hele lengte mogelijk is.

Deze kan begin 2021 aangevraagd worden.

Project 6: Kuikensweg en Plesmanweg (beperkt tot oversteek fietspad)

Doelstelling van BDU is "bevordering van de verkeersveiligheid.

*"Door deze omvorming van rijweg naar fietsstraat krijgt de fietser een betere positie op de Kuikensweg en wordt de automobilist zich meer bewust van de aanwezigheid van de fietser. Op de Plesmanweg hoeft de fietser niet meer te wachten voor de VRI en kan deze sneller (en op een logischer plek) de Plesmanweg oversteken."*

De aanleg van de fietsstraat is subsidiabel als BDU. Deze kan begin 2020 aangevraagd worden.

## 4.2.2 Subsidie Doorfietsroute, Provincie Noord-Holland

Deze subsidie is nog niet definitief. De Provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat zij in het najaar van 2019 meer duidelijkheid over deze subsidie hebben en ook in welke vorm deze dan komt. De kans dat deze subsidie er gaat komen is groot. Deze gaat zich vooral richten op comfortmaatregelen op de doorfietsroute, in tegenstelling tot de Uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur (zie 4.2.1.) die zich juist op verkeersveiligheidsmaatregelen richt en projecten met uitsluitend “comfort-maatregelen” uitsluit. De Provincie Noord-Holland wil met deze subsidie onder andere stimuleren om bestaande fietspaden in tegelverhardingen om te vormen in asfalt.

Project 2: Westerhoutplein (rotonde), inclusief Warande tot Baljuwslaan en Westerhoutplein (fietspad);

Doelstelling van subsidie Doorfietsroute is “bevordering van het fietscomfort”.

*“Door het verbreden van het fietspad langs Westerhoutpark (nu tegels) wordt het fietscomfort verbeterd. Samen met de aansluiting van dit fietspad op de Westerhoutweg en rotonde Westerhoutplein levert dit een belangrijke verbetering van het comfort op.”*

De verbetering van dit fietspad naar asfalt kan subsidiabel zijn. Deze kan begin 2021 aangevraagd worden.

Project 3: **Traject 2:** Warande, Rozenlaan tot Zonnebloemlaan

Doelstelling van subsidie doorfietsroute is “bevordering van het fietscomfort”.

*Bij het vrijliggende fietspad worden tegels vervangen door asfalt. Dit is een verhoging van comfort. Door het asfalteren en verhogen comfort nodigt deze route uit om deze route te gebruiken en niet door de wijk te “sluipen”.*

De aanleg van deze fietsstroken kan subsidiabel zijn. Wél moet er rekening mee gehouden worden dat de provincie de maatregel te beperkt vindt en subsidie afwijst. Deze kan 2020 / 2021 aangevraagd worden.

Project 5: Wijk aan Duinerweg, rotonde Plantage en Warande, tot Zonnebloemlaan

Doelstelling van subsidie doorfietsroute is “bevordering van het fietscomfort”.

*Bij de vrijliggende fietspaden worden tegels vervangen door asfalt. Dit is een verhoging van comfort. Waar mogelijk wordt het fietspad verbreed tot 2,5 m. Door het asfalteren en verhogen van comfort nodigt deze route uit om deze route te gebruiken en niet door de wijk te “sluipen”.*

De aanleg van deze fietsstroken kan subsidiabel zijn. Wél moet er rekening mee gehouden worden dat de provincie de maatregel te beperkt vindt en subsidie afwijst. Deze kan begin 2020 / 2021 aangevraagd worden.

### **4.2.3 Mobiliteitsfonds IJmond**

Het Mobiliteitsfonds IJmond is een door gemeente Beverwijk, Velsen en Heemskerk gevuld fonds waaruit onder andere delen van de doorfietsroute IJmond gefinancierd kan worden. Het gaat dan om delen waarvoor de uitvoerende gemeente de financiering niet rond krijgt (onrendabele top).

Voor de gemeente Beverwijk kunnen wij voor de Doorfietsroute aanspraak maken op dit fonds. De gemeente kan hiervoor een aanvraag doen bij de Omgevingsdienst IJmond. Deze aanvraag wordt vervolgens voorgelegd aan de Stuurgroep bereikbaarheid IJmond, waar de drie verkeerswethouders zitting in hebben.

Een bijdrage uit het Mobiliteitsfonds is geen subsidie, maar een vorm van "eigen bijdrage". Deze mag dus gestapeld worden met een externe subsidie.

### **4.2.4 Reguliere beheerbudgetten (Werk-met-werk)**

Deze financieringsbron betreft geen externe bron, aangezien de beschikbare middelen vanuit de eigen begroting komen. Het is echter als extern aangemerkt omdat dit werkzaamheden (en kosten) betreft die niet als gevolg van de aanleg van de Doorfietsroute worden uitgevoerd (gemaakt).

Dit zijn echter zeer beperkte bijdragen. Voor alle projectonderdelen geldt dat er op korte termijn geen grote onderhoudswerkzaamheden aan groen, riolering of wegen staan gepland. Voor de Westerhoutweg wordt bijvoorbeeld wel een stuk riool gerepareerd. Om dit riool te repareren moet de rijweg geheel opgebroken worden en hersteld. De kosten voor opbreken van de rijweg en het terugbrengen van bestrating kan daarom aan "riool-onderhoud" toegewezen worden.

Voor het Westerhoutplein worden plannen gemaakt om een waterverbinding te maken tussen Warande en Westerhoutweg. Bepaalde kosten (bijvoorbeeld het opbreken van delen van de verharding) kunnen toegedeeld worden aan de aanleg van deze waterverbinding.

### 4.3 Voorbehoud Financiën

Voor de financiering van de Doorfietsroute wordt aan de gemeenteraad een bruto krediet gevraagd van ca. 2 miljoen euro waarbij het uitgangspunt is dat bijna 50% wordt gedekt door bijdragen van derden.

Op dit moment zijn de dekkingsbronnen voor dit krediet niet definitief omdat de subsidies pas aangevraagd kunnen worden als de ontwerpen uitgewerkt zijn en er een krediet beschikbaar is gesteld. Na toekenning van de subsidie moet het werk binnen één jaar gegund worden. Dit houdt in dat de subsidies pas later aangevraagd kunnen worden. Daarnaast bestaat het risico dat er veel aanvragen zijn en dat het maximale subsidiebudget overschreden wordt. Dit geldt zowel voor de subsidie Kleine Infrastructuur als de provinciale subsidie voor de Doorfietsroute. Om dit te voorkomen zal worden afgestemd met andere partners in de IJmond en de rest van de regio zodat niet alle gemeenten uitsluitend in het laatste jaar de maximale subsidie aanvragen.

De subsidie Doorfietsroute wordt door de Provincie Noord-Holland ná de verkiezingen definitief ingesteld. Het risico dat deze subsidie niet ingevoerd wordt of dat deze subsidie vervolgens niet verkregen wordt, wordt laag ingeschat. De Provincie Noord-Holland heeft in het Perspectief Fiets een aantal actiepunten benoemd om fietsgebruik te stimuleren. Een van deze actiepunten betreft "Samen met de regio een netwerk van doorfietsroutes realiseren". Om dit te ondersteunen heeft de provincie in haar actieprogramma Fiets 2019-2021 onder andere een bedrag gereserveerd van € 5,75 mln voor de Doorfietsroute Haarlem-Uitgeest. Gemeente Beverwijk vraagt in het kader van deze subsidieregeling een bijdrage van € 170 dzd.

Indien subsidies niet of in mindere mate worden toegekend zal het beschikbaar gestelde krediet van bijna €2 mln niet voor 50% gedekt kunnen worden waardoor er sprake is van een verzwaring van de jaarlasten.

Indien hiervan sprake is wordt de realisatie van het project heroverwogen. Er kan bijvoorbeeld voor gekozen worden het project niet uit te voeren, het project uit te stellen, in overleg te treden met Provincie Noord-Holland of in overleg met de portefeuillehouder andere dekkingsbronnen te zoeken. De raad zal hierover worden geïnformeerd en indien er sprake is van een gewijzigd dekkingsvoorstel zal dit worden voorgelegd aan de raad ter besluitvorming.