

Raadsinformatiebrief¹

Onderwerp	Vaststelling ontwerp Sluispolderweg
Portefeuillehouder	W. Breunese
Portefeuille	Openbare ruimte en Gebiedsontwikkeling MAAK.Zuid

Aan de leden van de gemeenteraad Zaanstad,

Inleiding

De Sluispolderweg is toe aan groot onderhoud. Daartoe is de Sluispolderweg in 2018 opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma (MIP). De huidige inrichting van de Sluispolderweg is voornamelijk gericht op de ontsluiting van de bedrijven voor autoverkeer.

Fietsgebruik neemt toe en wordt gestimuleerd. Hierbij is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. In de eerste plaats voor werknemers in het gebied die via de Sluispolderweg naar hun werkplek rijden. Daarnaast wordt verkeersveiligheid steeds belangrijker vanwege de veranderingen in het gebied waardoor de wijze en intensiteit in het gebruik van de huidige inrichting langzaam veranderd.

Zo is met de komst van tijdelijke huisvesting (o.a. de huidige asielboten en huisvesting van arbeidsmigranten) is ook het fiets- en voetgangersverkeer toegenomen. De aanleg van de Dam tot Dam fietsroute die aansluit op de Sluispolderweg versnelt dit effect. Op langere termijn ontstaan er meer nieuwe verbindingen om het gebied beter te ontsluiten (via de Iscaac Baarhaven).

De aanstaande onderhoudswerkzaamheden bieden de kans om naast het groot onderhoud de weginrichting voor alle weggebruikers alvast verkeersveiliger te maken. Daarnaast is onderzocht of het mogelijk is de leefbaarheid van de Sluispolderweg te verbeteren door parkeren te verhelfen en het toevoegen van groen. Het onderzoek naar de mogelijke ontwerpvarianten van de Sluispolderweg is afgerond. Het college van Burgermeester en wethouders is akkoord gegaan met het voorliggende ontwerp van de Sluispolderweg en houdt in:

-
1. het realiseren van fietssuggestiestroken,
 2. het aanbrengen snelheid remmende maatregelen,
 3. het formaliseren van het parkeren,
 4. het realiseren van een doorlopende route voor voetgangers en
 5. het realiseren van een groene verblijfsplaats ter hoogte van Sluispolderweg 13.

Toelichting

De fietsveiligheid wordt verbeterd door de aanleg van fietssuggestiestroken

Op de Sluispolderweg geldt een maximum snelheid van 50 km/u. Bij wegen waar dit snelheidsregime geldt worden voor fietsers idealiter vrij liggende fietspaden toegepast. In een eerste schets ten behoeve van de subsidie aanvraag en een eerste kostenraming is dit in 2022 ook zo verwerkt. Een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de Sluispolderweg werd nagestreefd.

Deze schets is met de individuele ondernemers langs de Sluispolderweg besproken. (zie ook participatie). Dit gaf inzicht in de bedrijfsvoering en het gebruik van het eigen terrein en de Sluispolderweg.

Duidelijk werd dat een vrijliggend tweerichtingenfietspad fietspad aan de oostzijde geen draagvlak had en moeilijk verenigbaar is met de bedrijfsvoering. Het leverde andere

¹Op deze raadsinformatiebrief volgt geen actie van de Agendacommissie. Wanneer u een onderwerp hieruit wilt bespreken dan kunt u dit doen door een raadsinstrument in te zetten. Bijvoorbeeld een rondvraag (primair gericht aan het college van B&W of een agenda-initiatief (primair gericht aan de collega fracties)). Vermeld altijd in het raadsinstrument: wat u wilt bespreken inclusief een korte concrete toelichting.

veiligheidsknelpunten op en bij de nadere uitwerking bleek er niet over de gehele lengte van de Sluispolderweg voldoende ruimte beschikbaar om het eenduidig in te passen.

Vervolgens is gekeken naar andere mogelijkheden om de fietsers meer veiligheid te kunnen bieden en het parkeren te verhelderen. Uiteindelijk is als beste alternatief gekozen voor fietssuggestiestroken en daarbij parkeren te faciliteren met formele vakken en een parkeerverbod op de rijweg toe te passen.

De bocht ter hoogte van Sluispolderweg 37 wordt overzichtelijker en daardoor veiliger

De huidige scherpe bocht in de Sluispolderweg ter hoogte van Sluispolderweg 37 is zodanig smal dat twee tegenliggers niet tegelijk door de bocht kunnen. Daarmee komt ook het fietsverkeer in gedrang. Met het nu voorliggende ontwerp is dit zodanig aangepast dat er meer overzicht en ruimte is en daardoor ook veiliger is voor alle verkeersdeelnemers.

Voetgangers kunnen veiliger gebruik maken van de Sluispolderweg

Op dit moment is er nauwelijks (formele) ruimte gereserveerd voor voetgangers op de Sluispolderweg. Die ruimte is wel noodzakelijk met name tussen de asielboten op de Rijnshoutweg en De Vlinder. Voor een deel komt dit in de huidige situatie doordat geparkeerd wordt op plekken waar dit niet bedoeld is. Hierdoor wordt ruimte voor de voetganger op het trottoir ingenomen en ontbreekt een duidelijke positie van de verschillende weggebruikers op de Sluispolderweg. Anderzijds komt dit omdat een doorlopend trottoir sowieso ontbreekt. In het voorliggende ontwerp is hier in voorzien door parkeren te formaliseren op plaatsen waar dat kan en door te voorzien in een duidelijk trottoir en bijbehorende oversteekplaatsen. Deze voetgangersroute sluit tevens aan op het ontwerp van de met verkeerslichten beveiligde kruising NoorderIJ- en Zeedijk/Sluispolderweg (onderdeel van het project Aanpak verkeersdruk Thorbeckeweg/AVANT) waardoor een veilige looproute van en naar De Vlinder mogelijk wordt gemaakt.

Door het formaliseren van parkeren ontstaat een overzichtelijker wegbeeld

Al eerder is aangegeven dat langs de Sluispolderweg op meerdere plaatsen wordt geparkeerd of geladen/gelost waar dit eigenlijk niet bedoeld is. De onoverzichtelijkheid die dat met zich meebrengt komt de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer niet ten goede. Daarom is in het ontwerp voorzien het parkeren te formaliseren op plaatsen waar dat kan. Laden en lossen blijft vanuit de bedrijfsvoering in sommige gevallen noodzakelijk en daarmee toegestaan. Om het parkeren te verhelderen worden alle formele parkeerplaatsen herkenbaar als parkeervak.

Met de reconstructie van de Sluispolderweg komen er 5 officiële parkeervakken aan de oostzijde van de Sluispolderweg te vervallen om hier een eenduidig en veilig voetpad aan de oostzijde te realiseren.

Ter vervanging van deze plaatsen en waar nu geparkeerd wordt, maar waar dat niet is toegestaan en vanuit verkeersveiligheid ook niet gewenst is, worden aan de Bolbaken 20 parkeerplaatsen en ter hoogte van Sluispolderweg 83 10 parkeerplaatsen aangebracht. Op het braakliggende gemeenteperceel Sluispolderweg 13 wordt voorzien in een groene verblijfsruimte met 24 tijdelijke formele parkeerplaatsen.

Voor het parkeren van trailers worden 2 opstelplaatsen aan de Bolbaken verwijderd maar komen er 3 wachtplaatsen aan de Sluispolderweg terug.

Een eenduidige voorrangssituatie maakt de Sluispolderweg overzichtelijker

In de huidige situatie zijn de verschillende zijwegen met een verschillend voorrangregime aangesloten op de Sluispolderweg. Om de verkeersveiligheid overzichtelijker en daardoor veiliger te maken is ervoor gekozen alle zijwegen middels een voorrangregeling ondergeschikt te maken aan de Sluispolderweg. Dit betekent dat ook de fietsers op de Sluispolderweg voorrang hebben op het verkeer uit de zijstraten.

Door de aanleg van plateau's wordt de snelheid van het autoverkeer beperkt

De lange rechtstanden op de huidige Sluispolderweg nodigen uit om hier (te) hard te rijden op de Sluispolderweg. Uit de gesprekken met de ondernemers bleek ook dat te hard rijden veel voorkomt. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Daarom zijn in het ontwerp ter hoogte van de aansluitingen met zijwegen, ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats en in de bocht bij de Sluispolderweg 37 snelheid remmende (50 km/u) plateau's voorzien. Het doel met nieuwe inrichting voor de komende jaren is het borgen van de snelheid tot maximaal 50 km/u.

GOW30

Middels de raadsinformatiebrief Actualisatie indeling van wegen vanwege nieuwe wegcategorie Gebiedsontsluitingsweg 30 (8260906) heeft het college de raad op de hoogte gesteld welke wegen in aanmerking komen om 30 km/u binnen de bebouwde kom als uitgangspunt te hanteren.

Bij het uitgevoerde GOW30 onderzoek zijn bedrijventerreinen niet meegenomen. Bedrijventerreinen zijn ook niet opgenomen in het afwegingskader GOW30 van het CROW. Het toepassen van een GOW30 op dit soort wegen vraagt dus om nader onderzoek. Het is moeilijk toepasbaar / handhaafbaar zolang functiemening op een bedrijventerrein nog beperkt is. Vanuit het GOW30 beleid is er nog geen aanleiding om op de Sluispolderweg 30 km/u in te voeren of het wegontwerp zoals dat nu voorligt aan te passen. Omdat het mengen van kwetsbaar verkeer met vrachtwagens op ontsluitingswegen van bedrijventerreinen bij toenemende functiemening op een bedrijventerrein landelijk een aandachtspunt is, is het streven om in 2025 met het CROW te gaan overleggen over mogelijke oplossingen en passend beleid voor dit type wegen.

Met de inrichting Sluispolderweg 13 wordt de leefbaarheid van de Sluispolderweg verbeterd

Zoals aangegeven onder kopje parkeren is er extra ruimte nodig om parkeerplaatsen te kunnen formaliseren. Daartoe is o.a. ruimte gevonden langs de Bolbaken en wordt dit gecombineerd met groenvakken. Door kabels en leidingen is het planten van bomen niet mogelijk in deze vakken. Voor het perceel Sluispolderweg 13, welke gemeentelijk bezit is, is een ontwerp gemaakt waarbij naast het kunnen formaliseren van het parkeren ook ruimte is voor groen en (lunch) verblijf. De ambitie is om hier wel bomen te planten om het verblijfsgebied een extra kwaliteitsimpuls te geven.

Herinrichting Sluispolderweg is past in visie Perspectief Achtersluispolder

Door de intensivering en transformatie van het gebied zoals beoogd in het perspectief Achtersluispolder zal het verkeersgebruik verder veranderen. De voorliggende herinrichting is het maximaal haalbare binnen de bestaande kaders (oa grondeigendommen). Dit kan later veranderen waardoor op de langere termijn er meer nieuwe verbindingen ontstaan om het gebied beter te ontsluiten (oa via de Isaac Baarhaven). Ook kan op de langere termijn ruimte ontstaan voor een volwaardige herinrichting van de Sluispolderweg met het inpassen van HOV ZaanIJ. In het nog voor te leggen definitief Perspectief Achtersluispolder wordt hier nader op ingegaan.

Noodzakelijke kabels- en leidingenwerkzaamheden

Om te voorkomen dat na het uitvoeren van groot-onderhoud aan de openbare ruimte de weg (weer) open moet voor nutswerkzaamheden is bij de nutsbedrijven geïnventariseerd of zij ook werkzaamheden hebben. Dat blijkt het geval te zijn. De aanwezige gasleiding, middenspanning kabels en waterleiding zijn aan vervanging toe en dienen vooraf aan de reconstructiewerkzaamheden aan de weg uitgevoerd te moeten worden. Daarnaast wordt de riolering in de bocht bij Sluispolderweg 37 vervangen en de rest van het rioleringstracé van een nieuwe binnenbekleding voorzien. In de tussentijd zijn vooruitlopend op het grote werk wel inmiddels de gasaansluitingen in de Sluispolderweg alvast vervangen.

Planning

Een eerste globale planning geeft een realisatie begin 2026 tot medio 2026 aan waarbij de verlegging van kabels en leidingen grotendeels het kritische pad bepaalt. Om de overlast zoveel als mogelijk te beperken en een optimale afstemming met de werkzaamheden van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg/AVANT te borgen wordt er naar gestreefd de gemeentelijke werken door dezelfde aannemer uit te voeren. Naar verwachting zal de kruising NoorderIJ- en Zeedijk/Sluispolderweg als onderdeel Verkeersdruk Thorbeckeweg/AVANT medio 2025 gereed zijn en voorbereid zijn op het ontwerp van de Sluispolderweg. De oplevering is sowieso gereed voor de oplevering van de fietsbrug in het kader van de Dam tot Dam Fietsroute.

Onderhoud Sluispolderweg en verbeteren verkeersveiligheid is noodzakelijk.

Zoals eerder aangegeven was in 2018 reeds voorzien dat de Sluispolderweg onderhoud behoeft. De asfaltdeklagen zijn inmiddels zo slecht dat onderhoud geen verder uitstel toelaat en is op het inmiddels noodzakelijk om ontstane gaten in het wegdek vooruitlopend provisorisch te dichten.

Draagvlak

In het voorjaar is er gesproken met de individuele ondernemers van de Sluispolderweg (direct aan het noord-zuid deel), Ondernemersvereniging Zaanstad Zuid OVZZ en de Fietzersbond. In de gesprekken met de ondernemers zijn de meningen de eerste schets met een vrijliggend tweerichtingenfietspad opgehaald, is inzicht op de bedrijfsvoering verkregen en zijn wensen opgehaald. Hieruit bleek dat men ervaart dat de snelheid op de Sluispolderweg vaak te hoog is en dat de huidige weginrichting verkeersonveilig is. Als gevolg van de bedrijfsvoering van de ondernemers en de beperkte ruimte bleek dat een vrijliggend en verhoogd fietspad niet haalbaar is. Deze uitkomsten zijn besproken met OVZZ en de Fietzersbond. Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om een ander ontwerp op basis van fietssuggestiestroken verder uit te werken.

Het Voorlopig Ontwerp heeft in de week van 24-30 september 2024 ter inzage gelegen op het projectinformatiepunt AVANT. Er was gelegenheid voor het stellen van vragen en men kon een reactie meegeven. Hiervoor is per brief een uitnodiging verstuurd aan de hele Achtersluispolder (392 adressen)

De diverse inloophmomenten zijn niet heel druk bezocht geweest. In totaal zijn er 16 bezoekers (10 ondernemers, verder Politie, Fietzersbond, OVZZ) geweest die het ontwerp hebben ingezien en hun reactie hierop hebben gegeven.

De meest genoemde reacties:

Positief

- + bredere fietssuggestiestroken in plaats van een verhoogd vrijliggend tweerichtingenfietspad.
- + fijn dat de Sluispolderweg wordt opgeknapt
- + prettig dat de verschillen in de voorrangssituatie wordt geüniformeerd
- + voorkeur alternatieve variant in de bocht bij Sluispolderweg 37 (NB dit is de variant zoals die nu is opgenomen in het ontwerp)

Negatief:

- komst Dam tot Dam fietsroute en daardoor stimuleren van meer recreatief fietsen op de Sluispolderweg
- besteed aandacht aan fiets en loopgedrag van asielboot-bewoners

Op 23 september 2024 is het voorlopig ontwerp besproken met de Fietzersbond. Daarnaast hebben zij op 4 oktober 2024 nog een aanvullende reactie gestuurd.

Het ontwerp is daarop aangepast in de bocht van de Sluispolderweg. Dit verbetert de fietsveiligheid en geeft vrachtverkeer de ruimte om elkaar veilig te passeren, een wens vanuit ondernemers en Fietzersbond. Dit verbetert de fietsveiligheid voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en is daarmee ook een beter ontwerp is dan de aanvankelijke schets met een vrijliggend tweerichtingenfietspad met veel in- en uitritten. Wel een kanttekening is dat de

Fietzersbond van mening blijft dat de Sluispolderweg zich niet leent voor gecombineerd recreatief fietsverkeer.

Financiële consequenties

Dit besluit heeft geen (directe) financiële consequenties. De geraamde kosten voor de uitvoering van de Sluispolderweg zijn begroot op € 3,2 miljoen en kunnen worden gedekt uit reeds begrote middelen (MIP en vergroening) en bijdragen (Rijk, Provincie en VRA)) en zijn opgenomen in de vast te stellen begroting van 2025.

In miljoen €	Bedrag (excl. BTW)	Dekkingsbron
Raming projectkosten	3,2	Prijspeil '24
Bijdrage groot onderhoud Zaanstad,	1,67	MIP
Aanpassing prijspeil 2018-2024	0,2	
Bijdrage vergroening ea	(1)	
HIRB	0,31	Subsidie Provincie Noord-Holland
Verbeteren voet en fietsveiligheid i.v.m. Woonfunctie	0,6	Bestuursakkoord inzake opvang vluchtelingen in Zaanstad (Rijk-Zaanstad)
Vervoerregio Amsterdam (VRA) (2)	0,42 (2)	Schatting
Totale dekking	3,2	

(1) Voor de groenvakken en een groene inrichting van Sluispolderweg 13 wordt nog gezocht naar aanvullende dekking. Invulling met bomen is alleen mogelijk bij Sluispolderweg 13 i.v.m. kabels en leidingen.

(2) Grove schatting, nog geen toezegging van VRA

In de raming is een risicovoorziening van 15% opgenomen. Dit percentage is gebruikelijk bij de raming van MIP projecten.

Risico behorende bij dit voorstel

De bijdrage door de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is een inschatting op basis van eerder gevoerde gesprekken met de VRA. De bijdrage kan pas definitief worden vastgesteld na indiening van het definitieve ontwerp met bijbehorende raming. Mocht de bijdrage lager uitvallen komt het verschil ten laste van het MIP.

Juridische consequenties

Sluispolderweg 13 heeft de bestemming bedrijventerrein. Deze bestemming staat parkeren en een lunchfaciliteit toe, maar wel in relatie tot de bestemming bedrijfsdoeleinden. In het vervolgtraject zal, indien noodzakelijk, de noodzakelijke planologische procedure gevolgd worden om de nu voorgestelde bestemming mogelijk te maken.

Voor het instellen van een parkeerverbod aan de Sluispolderweg is een verkeersbesluit noodzakelijk.

Veiligheid van de weg is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, in het geval van de Sluispolderweg de gemeente Zaanstad. Deze veiligheid betreft niet alleen de onderhoudstoestand, maar ook het veilig kunnen gebruiken door weggebruikers.

Om de overlast zoveel als mogelijk te beperken en een optimale afstemming met de werkzaamheden van het project Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg/AVANT te borgen wordt er naar gestreefd de gemeentelijke werken door dezelfde aannemer uit te voeren. Hiertoe is een ontheffing van het aanbestedingsbeleid verkregen van de afdeling inkoop.

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet
Openbaar

Aanpak/uitvoering

Op de informatiemarkt Achtersluispolder begin volgend jaar zal de uitvoering van de Sluispolderweg ook een plek hebben. De doel van deze informatiemarkt is om de omgeving van de Achtersluispolder nog eens op de hoogte te stellen van alle projecten rond de Achtersluispolder.

Betreft

Actieve Informatievoorziening.

Bijgaande stukken

VO Herinrichting Sluispolderweg 8796140

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

Drs. J. Hamming, burgemeester

Drs. G. Blom, gemeentesecretaris

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening