



## **1. Inleiding**

De Jan Haringstraat is aan groot onderhoud toe. Het wegdek moet vervangen worden en de huidige weg nodigt uit tot hard rijden. De weginrichting wordt een 30 km zone, waardoor de verkeersveiligheid zal verbeteren. De duiker in het midden van de Jan Haringstraat wordt vervangen door een grotere waardoor de waterdoorstroming en de waterkwaliteit zal verbeteren.

De huidige weg en de trottoirs zijn breder dan het Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR) aangeeft. Omdat veel ruimte overbleef, is toch besloten te participeren en een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp te maken om de bewoners en ondernemers goed mee te kunnen nemen met de veranderingen in de straat (klimaatadaptatie, verbeteren verkeersveiligheid en vergroenen).

## **2. Besluitpunten college**

1. Het college besluit het voorlopig ontwerp groot onderhoud Jan Haringstraat vrij te geven voor inspraak.

## **3. Beoogd resultaat**

1. Vervanging van de wegverharding conform Handboek Inrichting Openbare Ruimte, waardoor de openbare ruimte weer voldoet aan de gewenste onderhoudstoestand;
2. Al verwijderde- en zieke bomen vervangen, waardoor de groenstructuur versterkt wordt;
3. Vervanging van een duiker door een grotere, waardoor de waterdoorstroming verbetert;
4. Inrichting als een 30km zone, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.

## **4. Argumenten**

### *1. Het besluit vergroot de leefbaarheid*

De Jan Haringstraat wordt ingericht als een 30 km zone en als woonstraat, waardoor minder “geraced” kan worden. De uitstraling verbetert doordat het asfalt vervangen wordt door klinkers. Voor de vergroening krijgen de trottoirs groenvakken en worden zieke- en al verwijderde bomen vervangen.

### *2. De verkeerssituatie verbetert*

De snelheid wordt om laag gebracht door het toepassen van:

- De rijbaan wordt versmald om de snelheid van het verkeer te verlagen
- Aanbrengen van plateau's op de kruisingen
- De asfaltverharding wordt vervangen door een elementenverharding
- Maximale snelheid van 50 km/u naar 30 km/u.
- Aanbrengen van as-verspringingen in de rijbaan

### *3. Het besluit past in het ingezette beleid of het ontwerp past in het vastgesteld beleid*

Dit besluit past in het vastgestelde mobiliteitsbeleid om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. De rijbaan wordt in overeenstemming gebracht met het Handboek Inrichting openbare Ruimte Noord, type woonstraat. Het asfalt wordt vervangen door klinkers.



### *Duurzaam veilig ingericht*

Het tracé wordt duurzaam veilig ingericht met een inrichting die past bij een 30 km zone.

### *Klimaatadaptatie*

Het verwijderen van de asfaltverharding bevordert de infiltratie van regenwater in de bodem. Tien bomen worden aan het projectgebied toegevoegd. Dit heeft een positief effect op de biodiversiteit en de hittestress.

### *Vergroening*

Door het versmallen van de rijbaan is meer ruimte voor groenvakken met beplanting. Dit is in de lijn met de uitgangspunten van de SOR en de HIOR. Aanbrengen van ecologisch kleurrijk plantgoed langs het talud bij het weiland. Hiermee wordt waarde toegevoegd aan de groene long.

### *Bomen*

De zieke en reeds verwijderde bomen zullen vervangen worden door verschillende bomen. Hiermee wordt de hoofdbomenstructuur conform de uitgangspunten van de SOR versterkt. In de huidige situatie zijn 33 bomen geteld. In het voorlopig ontwerp is ruimte voor 43 bomen. De bomen krijgen meer ruimte om te groeien waardoor de kwaliteit van de bomen zal verbeteren (groeiplaatsverbeteringen). Met de hoogte van de bomen tegenover de molen wordt rekening gehouden, zodat de molen niet belemmerd wordt in zijn windvang.

### *Parkeren*

Het net vastgestelde mobiliteitsbeleid zet in op een gezonder Haarlem, met minder automobilititeit (door bijvoorbeeld deelauto's) en voorrang voor fietsers en voetgangers, conform de SOR. Het beleid gaat daarom uit van bestaande parkeerplaatsen en parkeerdruk en biedt voor de toekomst oplossingen voor hoge parkeerdruk door parkeerregulering.

#### *4. Het benodigde groot onderhoud wordt uitgevoerd*

Groot onderhoud is nodig aan de verharding van de Jan Haringstraat.

#### *5. Voor dit besluit is voldoende financiële dekking*

Voor het onderhoud aan de Jan Haringstraat is vanuit exploitatiegelden budget beschikbaar gesteld. Het beschikbare bedrag is €1.100.000,--. De raming op basis van het voorlopige ontwerp (incl. engineeringkosten) komt uit op €1.300.000,--. Het project Jan Haringstraat komt in aanmerking voor subsidiemogelijkheden t.w. de uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland. Het voorlopig ontwerp is besproken met de subsidiespecialisten van de Provincie Noord-Holland en is aangevraagd op de onderdelen verkeersveiligheid en duurzaamheidsactiviteiten. Het totaal aangevraagd bedrag is €342.000. De subsidie wordt naar verwachting medio januari 2022 toegekend en als deze toegekend wordt dan is ruim voldoende budget beschikbaar om het project te realiseren.

#### *6. Dit besluit is tot stand gekomen na een zorgvuldig participatietraject*

Tijdens de online bewonersavond (35% van de bewoners was aanwezig) is het schetsontwerp getoond en is het project toegelicht. De vragen en opmerkingen van de bewoners zijn waar mogelijk verwerkt in het voorlopig ontwerp. Het platform groen, de fietsersbond en de verkeerspolitie zijn betrokken bij het proces om te komen tot het voorlopig ontwerp. Gelet op het recent vastgestelde mobiliteitsbeleid is er meer ruimte voor leefbaarheid geschapen.

### **5. Risico's en kanttekeningen**

#### *1. Financiën*

De subsidie voor verkeersveiligheid is aangevraagd bij de Provincie Noord-Holland. Op basis van het voorgesprek is de kans groot dat deze verstrekt wordt. Als de subsidie niet verstrekt wordt dan moet extra geld geregeld worden.

### **6. Uitvoering**

Na goedkeuring van het voorlopig ontwerp volgt de formele inspraak procedure van 6 weken en worden de belanghebbenden geïnformeerd over de inspraakprocedure. Er zal een online inspraakavond georganiseerd worden voor de bewoners en de belanghebbenden.

Als de inspraak is afgerond kan het definitief ontwerp vastgesteld worden. Als het DO vastgesteld is zal door de ROGO partij een nadere overeenkomst (NOK) opgesteld worden. De planning ziet er als volgt uit. Zie de volgende pagina:



Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Q4 2021
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Q1 2022
Vorbereidingsfase	Nadere overeenkomst ROGO-partner		Q2 2022
Realisatiefase	Uitvoering werkzaamheden:		
	-Vervangen duiker		Q4 2021
	-Jan Haringstraat		Q2-Q3 2022

## 7. Bijlagen

### 1. Voorlopig ontwerp Jan Haringstraat