



<b>Onderwerp</b> Vrijgave VO voor inspraak, Herinrichting Spaarndamseweg traject J.Gijzenkade en Pol	
Nummer	2022/1192458
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Clemens, R.C.A.
Telefoonnummer	023-5114699
Email	rclemens@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>De riolering, verharding en het groen op de Spaarndamse weg (tussen J.Gijzenkade en Pol) zijn toe aan groot onderhoud.</p> <p>Die noodzakelijke herinrichting wordt uitgevoerd volgens de nieuwste inzichten en uitgangspunten: met veel aandacht voor duurzame mobiliteit, vergroening en recreatie.</p> <p>Zo daalt de snelheid binnen de bebouwde kom naar 30km/u, krijgt het gehele traject een fietsstraatrichting en verduurzaamt het bomenbestand. Uitheemse populieren met een noodzaak tot vervanging of kandelaberen, worden vervangen door gemengde inheemse soorten in combinatie met toevoeging van 5 extra bomen en 66 extra knotbomen.</p> <p>Het omvormen van de sobere groenzone bij de woonboten leidt tot een hogere kwaliteit van de ecologische verbindingszone en door er een interessante wandelroute van te maken neemt de belevingswaarde van deze recreatieve wandelroute sterk toe. Ook de recreatieve fietsroute naar Spaarndam wordt sterk verbeterd door het omzetten van een rijbaan waar de auto leidend is, naar een prettige fietsstraat waarop spookrijden richting Spaarndam wordt tegengegaan.</p> <p>Een Voorlopig Ontwerp (VO) is opgesteld in samenspraak met lokale bewoners en belanghebbenden en is gereed voor de inspraakprocedure, nadat het in de commissie beheer is besproken.</p>
Behandelaar voor commissie	<p>Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie.</p> <p>Bespreking is bedoeld om vast te stellen dat het VO vrijgegeven kan worden voor de inspraakprocedure. Het programma van eisen van dit project is destijds uitvoerig besproken in de commissie, waarbij er veel interesse was voor de uiteindelijke vormgeving van de weg en de invulling van het groen.</p>

Relevante eerdere besluiten	<a href="#">-Startnotitie (2021/268566) in commissie Beheer van 10 juni 2021</a> <a href="#">-Vaststellen programma van eisen (2021/0526589) in commissie beheer van 18 november 2021</a>
Besluit College d.d. 15 november 2022	<p>Het college van burgemeester en wethouders</p> <p>Besluit:</p> <p>1. Het voorlopig ontwerp "Herinrichting Spaarndamseweg, traject J.Gijzenkade – Pol" vast te stellen en vrij te geven voor de inspraakprocedure.</p> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>

### 1. Inleiding

De verharding, riolering en het groen van het landelijk deel van de Spaarndamseweg (tussen Jan Gijzenkade en Pol) zijn nodig toe aan groot onderhoud. In de bijbehorende herinrichting wordt de weg meteen up-to-date gebracht met de nieuwste inzichten vanuit beleid en coalitieakkoord. Duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, vergroening en recreatie zijn daarom belangrijke speerpunten geworden in het ontwerp.

Met het door de raad vastgestelde PvE als leidend kader voor ontwerp en participatie is er, in samenspraak met de betrokken stakeholders, een Voorlopig Ontwerp (VO) gemaakt.

Na dit collegebesluit kan het VO besproken worden in de commissie beheer om vervolgens de inspraakprocedure te starten.

### 2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het voorlopig ontwerp "Herinrichting Spaarndamseweg, traject J. Gijzenkade – Pol" vast te stellen en vrij te geven voor de inspraakprocedure.

### 3. Beoogd resultaat

Na de herinrichting zijn de verhardingen, riolering en het groen vernieuwd en voldoen ze weer aan de eisen van de huidige tijd. De verkeersveiligheid verbetert op het gedeelte binnen de bebouwde kom door afwaardering van de snelheid naar 30km/u. Buiten de bebouwde kom verbetert dit door toepassing van een fietsstraatrichting en het toevoegen van voldoende snelheidsremmers.

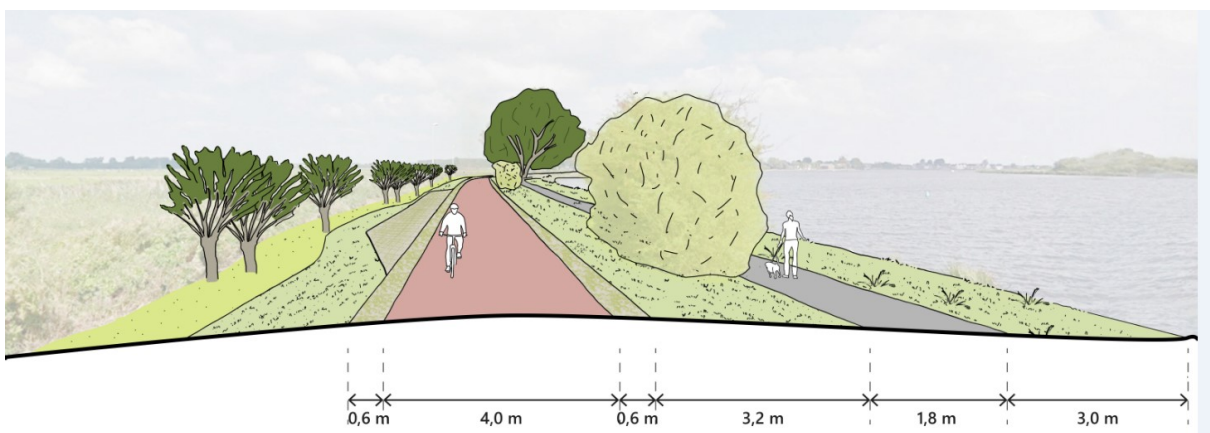
De nieuwe situatie buiten de bebouwde kom benadrukt met de smallere rijbaan zonder middenscheiding het reeds geldende éénrichtingskarakter voor auto's. Het ontwerp bevat officiële parkeervakken zodat men niet langer her- en der in de berm en op de rijbaan parkeert.



De herinrichting zorgt daarnaast voor een versterking van de recreatieve fiets- en wandelroute tussen Haarlem en Spaarndam en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de Hekslootpolder. De groenstructuur en ecologische verbindingszone krijgen een hogere kwaliteit met extra bomen, een hogere biodiversiteit en meer inheemse soorten. Tot slot wordt het hemelwater afgekoppeld van het riool zodat dit zoveel mogelijk via de bermen naar het oppervlaktewater kan lopen.



**Figuur 1: Impressie wegvak zuid**



**Figuur 2: Impressie wegvak Noord**

#### 4. Argumenten

##### 1 Feedback van de commissie beheer is meegenomen in het VO

Bij bespreking van het PVE kwam de commissie met diverse voorstellen en verduidelijkingsvragen. Zoveel mogelijk daarvan is geïntregeerd in het ontwerp. Er zijn extra bomen bijgekomen, in een polyculturele samenstelling. Populieren in slechte conditie worden niet gekandelaberd maar vervangen door duurzamere, inheemse soorten. Er wordt een fatsoenlijke plantmaat voor nieuwe bomen gehanteerd, maar wel één die het aanslaan van de boom niet negatief beïnvloedt (geen té grote plantmaat). Hoge bomen in het gedeelte buiten de bebouwde kom blijven behouden en

worden pas vervangen door lagere exemplaren (i.v.m. weidevogelgebied) wanneer zij een slechte conditie krijgen. De boomstructuur wordt aangevuld d.m.v. een rij knotbomen langs de polderkant. Parkeerfaciliteiten voor bijvoorbeeld vissers komen aan de polderzijde en krijgen een groen uiterlijk door toepassing van grasbetontegels. Voor de 55 parkeerplaatsen (wegvak 1) t.b.v. bewoners, volkstuinders, recreanten en bushaltegebruikers hergebruiken we de bestaande straatstenen. Parkeren in de berm van wegvak 1 wordt onmogelijk gemaakt met boomstammen van de oude Populieren. Het ontwerp bevat voldoende snelheidsremmende aspecten om 30km c.q. 60km maximumsnelheid af te dwingen. Door een duidelijke profielwisseling wordt spookrijden richting Spaarndam ontmoedigt en het keren bij de overgang wordt makkelijker door aanleg van een keerlus.

### *2 De nieuwe inrichting past bij het ingezette mobiliteitsbeleid en verhoogt de verkeersveiligheid*

Het ontwerp biedt meer ruimte voor de fiets en een veiligere fietsroute waarop het gemotoriseerd verkeer te gast is. De uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid zijn gevolgd. Binnen de bebouwde kom gaat de snelheidslimiet omlaag naar 30km/u en is er "omgekeerd ontworpen" waarbij het gehele traject een fietsstraat wordt. Binnen de kom krijgt het de voorkeursinrichting van een fietsstraat "breed", erbuiten blijft de snelheidslimiet 60km/u en krijgt de weg het profiel "fietsstraat smal" om het eenrichtingskarakter voor gemotoriseerd verkeer te benadrukken. De nieuwe keerlus en poortconstructie op de komgrens verkleinen verder de kans op spookrijders richting Spaarndam. Het versmallen van de rijbaan, de fietsstraatinrichting en het toevoegen van (nu nog ontbrekende) verkeersdrempels dwingen het verkeer tot een passende snelheid buiten de bebouwde kom.

### *3 Groenparagraaf: De biodiversiteit, ecologische kwaliteit en landelijke beleving van het gebied worden versterkt.*

De ecologische verbindingroute tussen Jan Gijzenkade en de volkstuinen wordt in dit ontwerp versterkt. Hiermee sluit het aan bij de SOR 2040, de HIOR Noord en het Ecologisch beleidsplan. Er wordt meer groen aangelegd en minder verharding. Het beplantingsplan maakt gebruik van inheemse soorten en zorgt voor diversificatie van soorten. Het gazon (met nauwelijks ecologische waarde) wordt vervangen door bloemrijke bermen met inheemse kruidenmengsels en wisselende vochtgradiënten door het aanbrengen van een licht glooiend maaiveld.

Bij de woonboten worden 22 grote uitheemse populieren (met een korte restlevensduur) vervangen door 27 nieuwe bomen bestaande uit diverse inheemse soorten. De enige optie voor behoud van deze uitheemse populieren is kandelaberen, wat zwaar afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit en aan de ecologische waarde van de bomen. Aanwezige jonge populieren (waarbij deze problematiek niet speelt) zijn geïntegreerd in het ontwerp.

Bij de aanplant krijgen nieuwe bomen een verbeterde groeiplaats en wordt gekozen voor grotere boommaten, mits dat een gezonde ontwikkeling van het wortelgestel en de kans op aanslaan niet in de weg staat.

Langs het Spaarne, aan de zijde van de Hekslootpolder, levert een nieuwe rij van 66 knotbomen (van diverse inheemse soorten) een goede ecologische bijdrage en toegevoegde waarde aan het polderlandschap zonder de karakteristieke openheid ervan weg te nemen.



#### *4 De belevingswaarde van deze recreatieve wandel- en fietsroute neemt sterk toe*

In de huidige situatie heeft de weg vooral een verkeersfunctie en heeft met name het gebied tussen de woonboten een lage belevingswaarde voor wandelaars en fietsers. Dit gedeelte is vooral een tussengebied naar de Spaarneoever en de Hekslootpolder. Door het wandelpad verder van de woonboten af te leggen en te laten meanderen tussen interessant groen door krijgt men straks direct na de Vondelweg al het idee de stad te verlaten en een groene zone te betreden.

Het sobere gazon met weinig biodiversiteit wordt omgevormd naar een speelse groenstrook met licht glooiend maaiveld en diverse verschillende planten, bloemen en bomen. Langs de erfafscheidingen en rondom de parkeerplaats zijn hagen opgenomen.

Samen met de fietsstraatrichting moet dit ook voor fietsers een groene en prettige recreativeroute opleveren. Langs het Spaarne verandert het uiterlijk van de weg sterk en krijgt meer het karakter van een recreatieve route in het groene landschap. Hierbij is er ook aandacht voor de bestaande objecten zoals de steigers en grenspaal die beter onder de aandacht worden gebracht en interessanter gemaakt.

#### *5 Duurzaamheidsparagraaf*

Voor de herinrichting wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van aanwezige materialen.

Zo worden de straatstenen hergebruikt in de langsparkeervakken en de parkeerplaats bij de Vondelweg. Bomen die nog een goede kwaliteit hebben zijn ingepast in het ontwerp. De stammen van bomen die geveld worden, krijgen een nieuw leven in de berm en worden niet in geparkeerd wordt. Het asfaltwandelpad langs het Spaarne is constructief nog goed waardoor het opknappen daarvan de voorkeur heeft boven omvormen naar halfverharding. Dit bespaart materiaal.

De langsparkeervakken buiten de bebouwde kom worden niet zo intensief gebruikt en kunnen daardoor met grasbetontegels worden uitgevoerd voor een groenere uitstraling. Hetzelfde geldt voor de overrijdbare bermverharding.

Het totale verhardingsoppervlak blijft met ca. 11.300m<sup>2</sup> nagenoeg gelijk t.o.v. de bestaande situatie (de rijbaan versmald, maar daar staat bijvoorbeeld tegenover dat de parkeerplaatsen in de berm worden verhard). Hiervan is echter 2200m<sup>2</sup> omgevormd naar halfverharding bestaande uit grasbetontegels.

Bij het opstellen van het VO is rekening gehouden met klimaatadaptatie. Het hemelwater wordt afgekoppeld van het riool en de weg watert af in de berm. Het licht glooiende maaiveld tussen de fietsstraat en de woonboten helpt om het hemelwater zo lang mogelijk vast te houden en te voorkomen dat dit naar de lager gelegen tuinen van de woonboten stroomt. Het gebied wordt groener, biodiverser en het aantal bomen neemt toe.

Of het nodig en mogelijk is om iets te veranderen aan de verlichtingsniveaus (vanwege de ligging naast de ecologische hotspot Hekslootpolder) wordt bekeken bij het opstellen van het Definitief Ontwerp.

Uiteraard is het ook de bedoeling dat de kwaliteitsverbetering van de fietsroute er toe bijdraagt dat mensen vaker de fiets nemen in plaats van de auto.

#### *6 Er zijn voldoende financiën en subsidie is kansrijk*

De raming voor de herinrichting bedraagt € 2,5 miljoen, inclusief onzekerheidsmarge. Hiervoor zijn voldoende financiën gereserveerd in de programmabegroting.

Uit vooroverleg met de provincie blijkt dat dit project, door de verbeteringen aan de fietsinfrastructuur, kansrijk is voor de subsidieregeling "kleine infrastructuur". Deze kan gecombineerd worden met een SVVM subsidie (Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen) of het "mobiliteitsfonds". De subsidies worden aangevraagd o.b.v. het Definitief Ontwerp.

#### *7 Participatie en inspraak*

Vanaf de initiatieffase t/m de ontwerpfase is geparticipeerd met stakeholders. Met woonbootbewoners, de volkstuinvereniging, wijk- en dorpsraad en de Vereniging behoud de Hekslootpolder is een ontwerpatelier gehouden en het uitgewerkte resultaat daarvan is tijdens een inloopavond gepresenteerd aan belanghebbenden. Met stakeholders zoals de fietsersbond, platform groen, nood-en hulpdiensten, Provincie en het recreatieschap Spaarnwoude hebben separate gesprekken plaatsgevonden. Voor het ontwerp is ruim voldoende draagvlak en daarmee is het rijp om het aan te bieden voor de inspraakprocedure.

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

#### *1 De fietsersbond ziet buiten de bebouwde kom liever geen auto's óf een breder profiel*

De fietsersbond is grotendeels positief over het VO, maar heeft bedenkingen bij het gedeelte buiten de bebouwde kom. Het liefst ziet zij dit afgesloten worden voor auto's. Bij een gecombineerde weginrichting voor auto/fiets ziet zij liever een breder profiel in de hoop dat auto's dan langzamer rijden en niet conflicteren met fietsers. Een dergelijke brede inrichting leidt echter naar verwachting tot verwarring onder automobilisten en meer (on)bewuste spookrijders. De weg volledig afsluiten voor auto's is echter niet wenselijk vanwege de bereikbaarheid van Spaarndam voor nood- en hulpdiensten. Mocht dit in de toekomst gezien de verkeerscirculatie rond Spaarndam wel een mogelijkheid worden, dan hoeft de weginrichting met het huidige ontwerp niet te worden aangepast.

Er zijn nog geen richtlijnen voor een fietsstraat buiten de bebouwde kom met partieel éénrichtingsverkeer (alleen voor auto's). Het onderliggende voorstel (fietsstraat smal) is besproken met de Provincie in het kader van een subsidieaanvraag, zij kunnen zich goed vinden in de geleverde onderbouwing voor de profielkeuze vanuit het oogpunt van de fiets.

#### *2 Niet alle woonbootbewoners kunnen zich vinden in het ontwerp*

Onder het merendeel van de woonbootbewoners is draagvlak voor het ontwerp. Twee bewoners geven aan moeite te hebben met het feit dat niet langer iedere woonboot een eigen pad heeft dat volledig doorloopt tot aan de straat. Zij geven aan hierdoor verder te moeten lopen en slecht te been te zijn. In de huidige praktijk worden deze voetpaden bovendien ook voor auto's gebruikt om bij de woonboten te komen. Tevens hebben zij problemen met een lage haag langs hun



erfafscheidingen omdat ze vrezen voor beperking van de onderhoudsmogelijkheden aan hun erfafscheiding en beperking van hun uitzicht als de haag niet tijdige gesnoeid wordt.

In het ontwerp heeft iedere woonboot een aansluiting op het wandelpad en is er voorzien in één doorgang per twee woonboten naar de rijbaan. Op deze manier beperken we de verharding ten gunste van een groenere inrichting van deze ecologische corridor, met meer recreatieve waarde en een rustiger beeld. De effectieve loopafstand naar geparkeerde auto's wordt nauwelijks beïnvloedt door deze keuze. Wel is het zo dat voor bewoners de loopafstand naar een auto die stilstaat op de rijbaan om mensen op te halen toeneemt. In het geval van nr. 111 is deze toename het grootst (van ca. 15m naar ca. 33m).

De lage haag dient ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en biodiversiteit en vormt een duidelijke scheiding van openbaar naar privé op locaties waar een harde erfafscheiding ontbreekt. Om onderhoud aan zowel de afscheiding als de haag mogelijk te houden komt er een 50cm brede tegelstrook tussen de erfgrens en de haag.

De bezwaren van deze 2 bewoners worden alvast als zienswijze meegenomen in de inspraakprocedure.

### 3 Dit gebied valt binnen de voorziene uitbreiding van het betaald parkeren

Het volledige projectgebied valt binnen de voorgestelde uitbreidingszone D-Noord. Dit betekent dat in toekomst alleen geparkeerd mag worden met vergunning of tegen betaling.

## 6. Uitvoering



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	Startnotitie	B&W	Gereed
Definitiefase	Overeenkomst engineering	PCM	Gereed
	Programma van eisen	Raad	Gereed
Ontwerpfase	Overeenkomst engineering	PCM	Gereed
	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Gereed
	Inspraak	B&W	Q4 – 22
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Q1 – 23
Voorbereidingsfase	Contractvorming	PCM	Q2 – 23
Realisatiefase	Start uitvoering	PCM	Q4 – 23

## **7. Bijlagen**

1. Ontwerpnota voorlopig ontwerp
2. Voorlopig ontwerp
3. Beplantingsplan
4. Notitie "Inrichting Spaarndamseweg als fietsstraat - onderbouwing profielkeuze"
5. Impressie wegvak Zuid
6. Impressie wegvak Noord