



Onderwerp Vrijgave voorlopig ontwerp Jan Gijzenkade West	
Nummer	2022/429905
Portefeuillehouder	Raadt, E. de
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Edens, R.
Telefoonnummer	023-5113244
Email	redens@haarlem.nl
Kernboodschap	De riolering en rijbaan van de Jan Gijzenkade West, tussen de Westelijke Randweg N208 en de Rijksstraatweg zijn toe aan groot onderhoud. Bij iedere herinrichting/groot onderhoud wordt zoveel mogelijk voorgesorteerd op het nieuwe Mobiliteitsbeleid. In dit project gaat de snelheid terug naar 30 km/u en wordt de inrichting hierop aangepast. Met dit besluit wordt het hiervoor opgestelde voorlopig ontwerp, waarvoor wensen en ideeën uit de buurt zijn opgehaald, vrijgegeven voor de officiële inspraakprocedure.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer. De Jan Gijzenkade is in de huidige situatie een 50 km/u stadsontsluitingsweg. De inrichting op het eerste schetsontwerp voor deze rijweg was ook als zodanig, conform het HIOR, met deze maximale snelheid ontworpen. Naar aanleiding van het in september 2021 vastgestelde Mobiliteitsbeleid is het ontwerp aangepast met een inrichtingsprofiel van een woonstraat 30 km/u in combinatie met een hoofdfietsroute op basis van het HIOR.
Relevante eerdere besluiten	-
Besluit College d.d. 12 april 2022	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het college besluit het voorlopig ontwerp Jan Gijzenkade West vrij te geven voor inspraak (Bijlage A). de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

De riolering en rijbaan van de Jan Gijzenkade West zijn toe aan groot onderhoud. Naast de onderhoudsopgave wordt gekeken naar verbeteringen en optimalisaties zoals onder andere voorgesteld in het HIOR, het Mobiliteitsbeleid en het overige beleid van de gemeente. Door deze opgave en herinrichting wordt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de onderhoudstoestand weer op niveau gebracht. Tevens wordt er een verbinding gelegd met het Schoterbos ter hoogte van de Generaal Spoorlaan voor fietsers. Met dit besluit wordt het hiervoor opgestelde voorlopig ontwerp, waarvoor wensen en ideeën uit de buurt zijn opgehaald, vrijgegeven voor de officiële inspraakprocedure.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit het voorlopig ontwerp Jan Gijzenkade West vrij te geven voor inspraak (Bijlage A).

3. Beoogd resultaat

Na het vervangen van de riolering en de nieuwe inrichting van de straat is er een verbeterde verkeersveiligheid en een openbare ruimte die weer voldoet aan de gewenste onderhoudstoestand.

4. Argumenten

1. Het besluit past in het ingezette beleid

Dit besluit past in het beleid om de verkeersveiligheid te verbeteren (5.1 Openbare ruimte en mobiliteit).

2. Leefbaarheid vergroten

De Jan Gijzenkade West wordt ingericht als woonstraat 30 km/u. Langs de rijbaan wordt parkeren gefaciliteerd.

Door de gewijzigde inrichting wordt het verkeersbeeld rustiger en overzichtelijker.

3. Verkeersveiligheid

De Jan Gijzenkade West is nu nog een 50 km/u weg en wordt aangepast naar een 30 km/u inrichting met strengpersklinkers. De rijbaan wordt versmald en overal wordt dezelfde breedte toegepast. Er worden extra snelheidsremmende maatregelen getroffen in de vorm van plateau's op de kruispunten, waarbij ook de voorrangssituatie wijzigt. Parkeren wordt langs de gehele rijbaan gefaciliteerd.

Al deze aanpassingen dragen bij aan het reduceren van de snelheid en verbeteren de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

4. Groen

Door de versmalling van de rijbaan van de Jan Gijzenkade West blijft voldoende ruimte over om de elf Essen aan het begin van de Jan Gijzenkade bij de Rijksstraatweg te behouden. De bomen zijn



belangrijk voor het straatbeeld en van belang voor de aanwezige dieren.

Onderzoek heeft wel geleid tot het inzicht dat deze bomen leiden aan essentaksterfte. Op dit moment wordt de levensduur van de bomen geschat op 5 tot 15 jaar.

Zeven andere bomen dienen gekapt te worden, waarvoor negen nieuwe bomen terugkomen. Ook worden er tien nieuwe fruitbomen geplant.

Er komt een natuurvriendelijke oever met daarin extra beplanting in de groenstrook langs de Jan Gijzenvaart om de ecologische verbindingszone te versterken.

5. *Duurzaamheid*

Gedurende de mobiliteitstransitie zal het aantal motorvoertuigen per etmaal afnemen. Dit heeft een CO2-reductie tot gevolg. De totale impact van de reductie zal bij het Definitief Ontwerp cijfermatig worden onderbouwd.

6. *Geparticipeerd*

Belangengroeperingen waaronder de stakeholders groen, Fietzersbond, wijkraad Delftwijk, middenstanders, direct aanwonenden en de verkeerspolitie zijn tijdens het proces betrokken.

7. *Financiële dekking*

Het projectbudget wordt gedekt uit IP Riolering en IP Wegen/Maatschappelijk nut. De raming van dit deelontwerp valt binnen dit projectbudget. Voor de investeringen in de openbare ruimte is het mogelijk subsidie aan te vragen vanwege de verkeersveiligheid. Voor het meeleggen van extra HWA-riool is er aanvullend werk-met-werk budget toegevoegd aan het projectbudget.

5. **Risico's en kanttekeningen**

1. Het nieuwe Mobiliteitsbeleid en het HIOR

In het onlangs vastgestelde Mobiliteitsbeleid is de Jan Gijzenkade West specifiek aangewezen als een woonstraat 30 km/u. Daarnaast is deze straat ook aangewezen tot Haarlems plusnet fiets (stedelijke plusroute). Aangezien de intensiteit van de auto met de herinrichting wel daalt maar alsnog te hoog is en er in verhouding veel meer auto's dan fietsers gebruik maken van deze straat, kan een fietsstraat op dit moment niet veilig gerealiseerd worden. De oplossing is een wegindeling voor een woonstraat zonder fietsstroken conform het HIOR. Met deze indeling, met een smalle rijweg van 4,80 m, wordt bij gezamenlijk gebruik een lage snelheid van de motorvoertuigen teweeggebracht.

2. Het begin van de mobiliteitstransitie

Voor nu, aan het begin van de mobiliteitstransitie, is een fietsstraat aanleggen een te grote stap in één keer. Na realisatie van het voorliggend ontwerp, rijden er minder motorvoertuigen over de Jan Gijzenkade. Maar nog wel meer motorvoertuigen dan fietsers per etmaal. Uiteindelijk zal de verhouding zich dichter tot elkaar gaan verhouden.

Tevens zal bij verdere uitrol van het Mobiliteitsbeleid in de directe omgeving, de kans bestaan dat de intensiteit van de auto verminderd en deze straat alsnog ingericht kan worden als fietsstraat.

Het ombouwen van de beoogde woonstraat naar een fietsstraat vraagt minimale infrastructurele aanpassingen.

3. Verharding rijbaan

De keuze voor de verharding van de rijbaan lag tussen asfalt en klinkers. Klinkers passen beter in het straatbeeld en heeft het positief effect dat motorvoertuigen hier langzamer door gaan rijden.

Door te kiezen voor strengpersklinkers in plaats van de standaard klinkers, verbeteren we ook het fietscomfort.

6. Uitvoering

Met dit besluit wordt de inspraakprocedure gestart. Deze duurt zes weken. Betrokken worden hierover geïnformeerd. Tijdens deze periode wordt een aanvullende informatieavond gehouden voor vragen of toelichting. Er is uitvoerig geparticipeerd in het voortraject. Na afloop worden de zienswijzen beoordeeld waarna het definitieve plan wordt voorgelegd aan het college voor vaststelling. Verwachting dat dit in september 2022 plaats kan vinden.



Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
			Gereed
Ontwerp	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Q2 2022 (05/04/2022)
	Bespreking	CB	21/04/2022
	Inspraakprocedure		week 17 t/m 22 2022
	Informatiebijeenkomst		ntb
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Q3 2022 (30/08/2022)
	Bespreking	CB	Q3 2022 (08/09/2022)
Vorbereiding	Vorbereiding en aanbesteding		Q3 2022
Realisatie	Uitvoering		Start Q1 2023/Q22023
			Gereed Q4 2023

8. Bijlage

Bijlage A: Voorlopig ontwerp: 124444-13-2001-def-001 Jan Gijzenkade-09-03-2022.pdf