



Onderwerp Vaststelling definitief ontwerp grootonderhoud Jan Haringstraat	
Nummer	2022/573992
Portefeuillehouder	De Raadt, E.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Bakker, J.
Telefoonnummer	023-5115696
Email	jbakker@haarlem.nl
Kernboodschap	Het voorlopig ontwerp is in de inspraak geweest van 3 december 2021 tot en met 5 januari 2022. In algemene zin is het ontwerp goed door de omgeving ontvangen. Er zijn veel reacties ontvangen, ook met een aantal voorstellen voor wat kleine aanpassingen in het ontwerp. De reacties kunnen gecategoriseerd worden in drie thema's: parkeren, groenvoorzieningen en de bevoorrading van de COOP. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp. Aangaande het parkeren is het ontwerp aangepast en zijn parkeerplaatsen toegevoegd. Het voornaamste is dat men blij is dat er eindelijk wat aan de staat van de weg gedaan wordt. De ingekomen zienswijzen zijn beantwoord in de bijgevoegde inspraaknotitie. Met het vaststellen van het definitief ontwerp worden de stappen in de ontwerpfase van het Haarlems Civiel Plan Proces gevolgd en kan worden overgegaan naar de voorbereiding op de uitvoering. Het definitief ontwerp is gereed om te worden vastgesteld. Dit is een bevoegdheid van het college.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie beheer.
Relevante eerdere besluiten	Collegebesluit 2021/584292: vrijgave voor inspraak voorlopig ontwerp grootonderhoud Jan Haringstraat
Besluit College d.d. 19 april 2022	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het college besluit het definitief ontwerp grootonderhoud Jan Haringstraat vast te stellen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Op 9 december 2021 heeft het college van de gemeente Haarlem het voorlopig ontwerp voor het grootonderhoud aan de Jan haringstraat vrijgegeven voor de inspraak. Het voorlopig ontwerp is in de inspraak geweest van 3 december 2021 t/m 5 januari 2022. Het definitieve ontwerp is gemaakt op basis van het voorlopige ontwerp en de zienswijzen van de omwonenden en stakeholders.

De Jan Haringstraat is aan groot onderhoud toe. Het wegdek moet vervangen worden en de huidige weg nodigt uit tot hard rijden. De straat wordt ingericht met snelheidsremmende maatregelen en het snelheidsregiem wordt aangepast aan 30 km/uur. Met deze maatregelen zal de algehele verkeersveiligheid in de straat toenemen. De duiker in het midden van de Jan Haringstraat wordt vervangen door een grotere buis 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 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 definitief ontwerp vast te stellen voor de Jan Haringstraat.

3. Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is een opnieuw ingerichte Jan Haringstraat met een vervangen wegverharding conform Handboek Inrichting Openbare Ruimte. De openbare ruimte voldoet weer aan de gewenste onderhoudstoestand. De al verwijderde- en zieke bomen zijn vervangen, waardoor de groenstructuur versterkt wordt. De duiker wordt vervangen door een grotere, waardoor de waterdoorstroming en de waterkwaliteit verbetert. De straat is ingericht met snelheidsremmende maatregelen en is aangepast aan het snelheidsregiem van 30 km/uur.

Het Definitief ontwerp is het ontwerp dat de uitgewerkte basis vormt voor de realisatie. De start van de werkzaamheden is na de zomer.

4. Argumenten

1. Door vaststelling van het Definitief Ontwerp kan het werk worden voorbereid en uitgevoerd

Vaststelling van een Definitief Ontwerp is de bestuurlijke voltooiing van het ontwerptraject en vormt de basis voor de uitvoering. De benodigde materialen moeten worden besteld, het werk moet worden ingepland en gefaseerd door de aannemer en er zal een bereikbaarheidsplan moeten worden opgesteld.



2. In het Definitief Ontwerp zijn verschillende onderdelen en materialisaties nader uitgewerkt

Het Definitief Ontwerp is een uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Met name de volgende onderdelen zijn nader gespecificeerd of gewijzigd na de zienswijzen.

1. Grootste issue is de parkeerproblematiek. Er zijn 58 reacties binnengekomen die rechtsreeks betrekking hebben op het aantal parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp. Het voorlopig ontwerp groot onderhoud Jan Haringstraat is eind 2021 ter inzage gelegd, waarin 58 parkeerplaatsen zijn opgenomen, ongeveer evenveel als in de huidige situatie. Op een deel van de Jan Haringstraat wordt echter momenteel zonder parkeervakken langs de weg geparkeerd. Er is gekozen om een 30 km/uur zone in te stellen waarbij een versmalling van het wegprofiel hoort en er wordt een parkeerverbod zone ingevoerd. Hierdoor is parkeren op de rijbaan en dubbel parkeren niet meer mogelijk en mag alleen in de parkeervakken geparkeerd worden. Op het voorlopig ontwerp zijn 58 zienswijzen ingediend die betrekking hebben op het tekort aan parkeerplaatsen. Om duidelijkheid te verkrijgen over de parkeersituatie is in begin 2022 een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

Uit het rapport blijkt dat er in de huidige capaciteit inclusief parkeren langs de rijbaan bij de sportvelden in de Jan Haringstraat circa 100 parkeermogelijkheden/voorzieningen zijn. Verder blijkt uit het rapport dat, op een normale doordeweekse avond/nacht, in de Jan Haringstraat 75 auto's geparkeerd staan. Twee jaar geleden zagen we een vergelijkbaar beeld van 77 auto's. Aangezien in de huidige situatie een parkeerbehoefte is van 75 auto's zou het bewust terugdringen van het aantal parkeervakken naar 58 parkeervakken in de buurt tekort doen.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt ook dat de parkeerdruk in de omliggende straatjes erg hoog is, dus er kan door bewoners niet naar die straatjes worden uitgeweken.

Kijkende naar het mobiliteitsbeleid en gelet op het feit dat het een gevestigde woonbuurt betreft, zonder toekomstig geplande functiewisselingen, ligt het niet voor de hand om het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk te verminderen. De nieuwe inrichting en het voorzien in 'echte' parkeerplaatsen leidt wel tot het terugdringen van de 100 parkeervoorzieningen naar 77 "echte" parkeerplaatsen.

Er is wel sprake van enige transitiepijn omdat de bewoners de auto niet meer allemaal direct voor de deur kunnen parkeren, er zal in een aantal gevallen verder gelopen moeten worden. Door de parkeervakken (grastegels) langs de sportvelden toe te voegen en de groenvakjes tussen de parkeervakken in te laten vervallen kan het aantal parkeervakken naar 77 worden gebracht, in overeenstemming met de huidige parkeerbehoefte.

Ten opzichte van het voorlopig ontwerp komen er daarmee 19 parkeerplaatsen bij. In het VO is door middel van het aanbrengen van dwarsmarkering in de vakken een parkeervakindeling

weergegeven. Deze markering zal in het DO vervallen waardoor er meer "vrije" ruimte ontstaat om te parkeren. Ook wordt in het DO uitgegaan van een lengte van 6m per parkeervak in de parkeerstrook.

2. Mensen maken zich zorgen over de bevoorrading van de COOP (circa 22 reacties). De COOP is een buurtwinkel die ook een sociale ontmoetingsplek is voor met name veel ouderen. Mensen zijn bang dat door het versmallen van de straat de vrachtwagen van de COOP de toegang verspert tijdens het laden en lossen. Daarom is in het DO de weg verbreed tussen het Stuyvesantplein en de Sparenbergstraat naar 5,80m i.p.v. 4,80m. Hierdoor creëren we voldoende ruimte zodat verkeer met minder hinder kan passeren. Ook zijn er aanpassingen gedaan aan de bochtstralen zodat de vrachtauto's van de COOP op een goede manier de Jan Haringstraat in kunnen rijden.
3. Met de keuze van boomtypes is rekening gehouden met de molenbiotoop. In de strook halfverharding langs de sportvelden in de groenzone, in aanvulling van de bestaande paardenkastanjes worden de *Sorbus aucuparia* 'Fastigiata' (lijsterbes) gepland. Deze bomen blijven onder de 6 meter, zodat de molen niet belemmerd wordt in zijn windvang.
4. Aan de huizenkant worden geen fietsklemmen geplaatst. Aan de kant van de sportvelden worden meer fietsklemmen geplaatst t.o.v. het voorlopige ontwerp.
5. De bebording stond nog niet goed in het Voorlopig ontwerp – er is één invalide parkeerplek vervallen en de bebording is toegevoegd voor de parkeerverbod zone voor de gehele Jan Haringstraat.

3. Groenparagraaf

Door het versmallen van de rijbaan is meer ruimte voor groenvakken met lage beplanting. Dit is in lijn met de uitgangspunten van de SOR en de HIOR.

De zieke en reeds verwijderde bomen zullen vervangen worden door verschillende soorten bomen. Hiermee wordt de hoofdbomenstructuur conform de uitgangspunten van de SOR versterkt.

In de huidige situatie zijn 36 bomen geteld, waarvan 4 stobben. In het ontwerp is ruimte voor 43 bomen. 21 bomen blijven behouden en 11 bomen worden gekapt i.v.m. essentaksterfte. Er worden 22 nieuwe bomen aangebracht. Ten opzichte van de huidige situatie worden er dus 7 extra bomen geplant. De bomen krijgen meer ruimte om te groeien waardoor de kwaliteit van de bomen zal verbeteren (groeiplaatsverbeteringen).

Ecologisch kleurrijk plantgoed wordt langs het talud bij het weiland aangebracht.

Binnen het projectgebied wordt een nieuwe parkeerstrook aangelegd tussen Van Dortstraat en Het Hoenstraat. Normaliter betekent dit direct meer verhard oppervlak, nu is de keuze gemaakt om deze parkeerstrook aan te leggen in grasbetontegels om enige infiltratie van hemelwater te bevorderen.



4. 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

5. 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.

6. Duurzaamheidsparagraaf

De volgende duurzaamheidsactiviteiten worden ondernomen:

- Inzet op (15%) CO2 reductie door middel van toepassing HOV100 brandstof en inzet elektrisch materieel;
- Uitkomende natuurstenen trottoirbanden hergebruiken;
- Milieukeur voorschrijven voor nieuwe betonmaterialen;
- DuboKeur voorschrijven voor gebakken straatstenen.

De duurzaamheidsactiviteiten worden als eis vastgelegd en in het bestek en door middel van directievoering en toezicht (controle gebruik materieel en opvragen productcertificaten) wordt gecontroleerd of de aannemer zich hier aan houdt.

7. 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.

De parkeervakken langs het sportveld wordt voorzien klimaat adaptieve en water doorlatende bestrating.

8. Het benodigde groot onderhoud wordt uitgevoerd

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

9. Financieel

Budget: Het definitief ontwerp valt binnen het beschikbare budget.

Subsidie: Het project Jan Haringstraat krijgt een subsidie conform de uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland. Het totaal aangevraagde en toegekende bedrag is €342.000. De subsidie is toegekend op 26 november 2021.

De beheerskosten (kengetallen 2020): De totale beheerskosten stijgen met €800,-- per jaar. De dagelijkse onderhoudskosten stijgen met €6.250,= per jaar. Dit komt vooral door meer groenonderhoud. De groot onderhoudskosten dalen met €2.150,= per jaar en de vervangingsonderhoudskosten dalen met €3.300,= per jaar.

10. Dit besluit is tot stand gekomen na een zorgvuldig participatietraject

De bewoners zijn door middel van een online bewonersavond op 14 december jl. geïnformeerd over het project. Het voorlopig ontwerp is getoond en het project is verder toegelicht. De bewoners waren goed vertegenwoordigd en konden hun vragen stellen. Ook is aangegeven zoveel mogelijk de zienswijze kenbaar te maken in de periode van 6 weken en tot 5 januari 2022. Daar is goed gehoor aangegeven want 86 personen hebben 1 of meerdere zienswijzen ingediend. Na vaststelling van het DO krijgen de insprekers de reactie op de zienswijze toegestuurd.

5. Risico's en kanttekeningen

1. De bouwmaterialen zijn schaars en de levertijden lopen sterk op. Door schaarste van bouw materiaal lopen de levertijden op van straatklinkers, tegels en hout op. Dit kan gevolgen hebben voor de planning van de realisatiefase.
2. De parkeerplaatsen langs de sportvelden worden ook gebruikt door de sporters en bezoekers van de korfbalvelden. Op drukke dagen is er een mogelijkheid om te parkeren op de parkeerplaats bij de ijsbaan en mensen die in de buurt wonen kunnen met de fiets komen.
3. De kosten van grondstoffen, brandstoffen en loonkosten zijn aan sterke prijsstijgingen onderhevig. Deze prijsstijgingen kunnen invloed hebben op de aanneemsom, met als gevolg dat het beschikbare budget niet voldoende is.



6. Uitvoering

Als het Definitieve Ontwerp vastgesteld is zal door de ROGO partij een nadere overeenkomst (NOK) opgesteld worden. De planning ziet er als volgt uit:



Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
Ontwerpfase	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Q1 2022
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Q2 2022
Voorbereidingsfase	Nadere overeenkomst ROGO-partner		Q2 2022
Realisatiefase	Uitvoering werkzaamheden:		
	-Vervangen duiker		Q2 2022
	-Jan Haringstraat		Q4 2022-Q1 2023

7. Bijlagen

1. Definitief Ontwerp Jan Haringstraat (12197-13-3001 DEF 002)
2. Inspraaknotitie VO Jan Haringstraat – beantwoording van zienswijzen
3. Rapportage parkeerdruk Jan Haringstraat (dd. 11 feb 2022 - 105822111)