

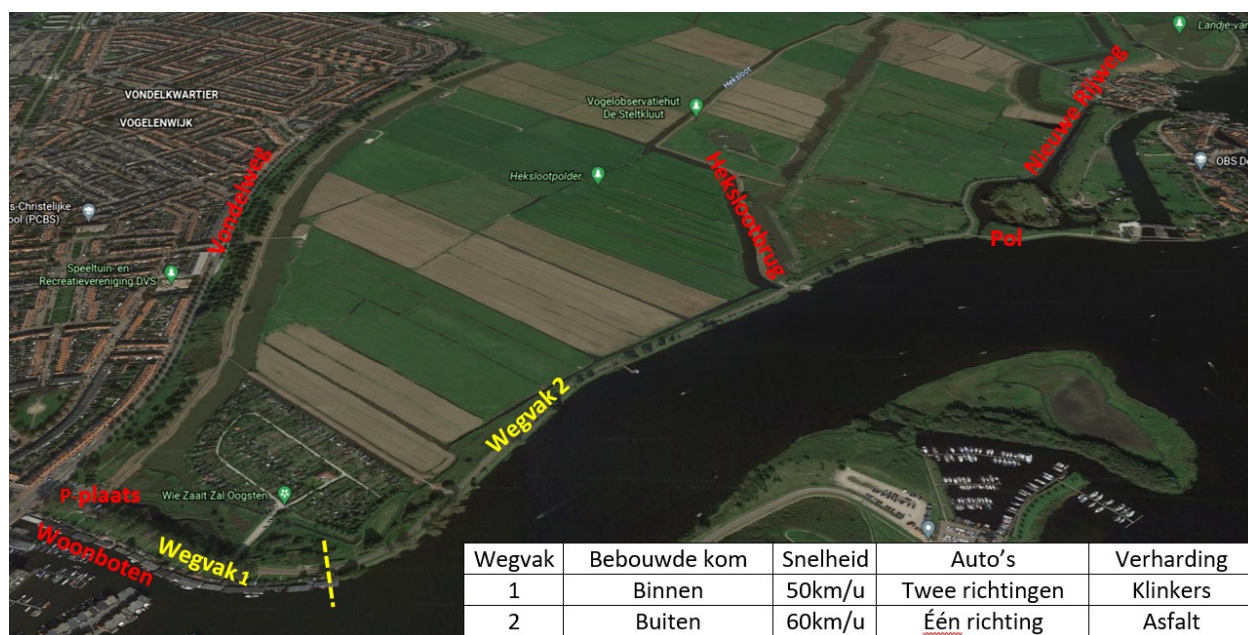


Bestuurlijk opdrachtgever Michel Rog
Datum 28 april 2021

De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de initiatieffase. Met het vaststellen van de startnotitie door het college kan de initiatieffase afgerond worden.

1. Aanleiding

Vanuit het meerjarig onderhoudsprogramma is opdracht gegeven voor het vervangen van de verharding, riolering en de populieren van de Spaarndamseweg vanaf de Jan Gijzenkade tot het kruispunt Pol/Nieuwe Rijkweg. Hieronder een afbeelding van het projectgebied.



Figuur 1: projectgebied

2. Probleemstelling

De riolering, verharding en ca. 80 jaar oude populieren in het projectgebied hebben het einde van hun levensduur bereikt. Tevens staan de populieren zeer dicht op de rijbaan. Volgens onderzoek is volledige reconstructie/herstraten van de rijbaan nodig en vernieuwing van de riolering (die alleen in wegvak 1 ligt). Daarnaast voldoet de weginrichting niet meer aan de huidige ontwerprichtlijnen en past de maximumsnelheid van 50km/u in wegvak 1 niet bij de functie als verblijfsgebied. Vanuit het meldingsstelsel van de gemeente is bekend dat fietsers dit deel van de Spaarndamseweg als onveilig ervaren vanwege auto's die met hoge snelheid passeren, en dat er met enige regelmaat auto's tegen de richting inrijden op wegvak 2.



3. Resultaat

De gewenste resultaten van dit project zijn:

- Volledig vernieuwde rijbaan met een minimale levensduur van 20 jaar;
- Vernieuwde tegelpaden bij de woonboten en wandelpad langs Spaarne;
- Vernieuwde, groenere parkeerplaats nabij de Vondelweg;
- Vernieuwde riolering;
- Een verbeterde verkeersveiligheid;
- Afwaardering van de maximumsnelheid op wegvak 1 naar 30km/u met bijpassende weginrichting;
- Weginrichting op wegvak 2 die een 60 km/u max. snelheid afdwingt;
- Een mogelijk versterkte groenstructuur;
- Een heringerichte en klimaatadaptieve openbare ruimte maaiveld met fatsoenlijke parkeervoorzieningen en waardevolle groenzones.

4. Uitgangspunten en randvoorwaarden

4.1 Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR)

Verkeer

Dit deel van de Spaarndamseweg is niet opgenomen in het hoofdautonetwerk en er rijdt geen OV verbinding. Het is een erftoegangsweg die gecategoriseerd is als "fietsnetwerk bestaand". Dit betekent dat het een alternatieve route vormt t.o.v. de hoofdstructuur.

In de SOR is een toekomstig fietspontje opgenomen vanaf het Schoteroog dat aansluit op de kruising nieuwe Rijweg-Pol.

Groen

Het projectgebied valt in Veenweidegebied en grenst aan de Hekslootpolder en de Oude Spaarndammerpolder (beiden onderdeel van Natuur Netwerk Nederland).

Het is geen onderdeel van de bomenstructuur, maar het gedeelte vanaf de Vondelweg tot aan de ingang van de volkstuintenvereniging is wél onderdeel van de ecologische route langs de Jan Gijzenvaart.

Recreatie

Dit deel van de Spaarndamseweg is een recreatieve route voor fietsers en wandelaars en ligt langs de sloepenroute over het Spaarne.

Cultuurhistorie

Wegvak 2 ligt binnen de "kringen" van de stelling van Amsterdam. Het Spaarne wordt gezien als "lange waterlijn". Voor de inrichting van de lange lijnen wordt vooral gekeken naar de continuïteit van het profiel, verhoging van de belevingswaarde, historische leesbaarheid, een stevige bomenstructuur en goede voetgangersvoorzieningen.

Klimaatadaptatie

Er is slechts een kleine kans op hittestress in het gebied.

Duurzaamheid

Vanuit duurzaamheid zijn vooral het stimuleren van fietsgebruik en bevorderen van biodiversiteit van belang voor dit project.

4.2 Mobiliteitsbeleid (concept februari 2021)

De Spaarndamseweg tussen Jan Gijzenkade en Pol is als "aanvullende hoofdfietsroute" opgenomen. Dit zijn "kwalitatieve routes waar doorfietsen, beleving en comfort centraal staan



(brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route). De gewenste groei van het fietsverkeer leidt tot noodzaak voor bredere fietspaden”. Haarlem wil bovendien extra fietscomfort door meer aanleg van fietsstraten.

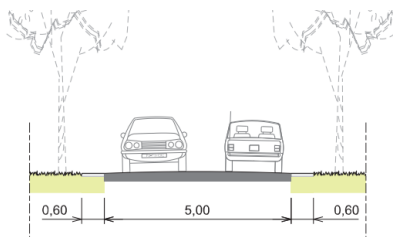
Dit deel van de Spaarndamseweg is niet aangewezen als Gebiedsontsluitingsweg (50km/u). Dit houdt in dat de weg dus als erftoegangsweg gezien wordt, hetgeen een snelheid binnen bebouwde kom van 30km/u inhoudt en 60km/u op de gedeelten buiten bebouwde kom.

4.3 Handboek Inrichting Openbare Ruimte Noord (HIOR)

Weginrichting

In het projectgebied parkverharding (halfverharding of afgestrooid asfalt) toepassen en voor wegen asfalt.

Inrichtingsprofiel “Plattelandsweg”, (zwart) asfalt met grasbetontegels in de bermen. Voorkeur voor duurzame verhardingen met lange levensduur. Profiel is gebaseerd op tweerichtingsverkeer.



Figuur 2: Principeprofiel plattelandsweg

Snelheidsremmers

Voorkeursvolgorde: eerst de rijbaan versmallen, dan drempels of verhoogde kruisingsvlakken toepassen. As-verspringingen geheel vermijden.

Groen en ecologie

Het open karakter en natuurwaarden van de Stelling van A'dam in stand houden of bevorderen. Waar mogelijk meer groen en minder verharding. Plant- en groeiplaatsomstandigheden voor bomen verbeteren en beter borgen;

Recreatie

Een betere toegankelijkheid van de Hekslootpolder is vanuit recreatief oogpunt zeer welkom.

Water en oevers

De noordelijke Spaarne oever is gecategoriseerd als ruige, natuurvriendelijke oever en heeft een ecologische verbindingswaarde. Streefbeeld: “behoud van de landelijke uitstraling gecombineerd met een natuurvriendelijke, rafelige oever. Zicht op water behouden”.

Duurzaamheid

Klimaatbestendig en onkruidwerend ontwerpen met zoveel mogelijk hergebruik van materialen.

4.4 Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen (ASVV 2012), Handboek wegontwerp 2013 (CROW) en Fietsberaad (CROW)

De ASVV bevat de verkeerskundige richtlijnen voor situaties binnen de bebouwde kom en Handboek wegontwerp voor buiten de bebouwde kom. Visie “Duurzaam Veilig” bevat principes om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Daarnaast zijn er de fietsberaadnotities van het CROW.



Uit deze richtlijnen is van belang: Op een erftoegangsweg 30km/u rijden fietsers op de rijbaan (gemengd verkeer, geen vrijliggende fietspaden), er ligt elementenverharding (geen asfalt) en er zijn er drempels of plateau's om de snelheid te remmen.

Op een erftoegangsweg 60km/u is in principe ook sprake van gemengd verkeer. Het omslagpunt waarbij een vrijliggend fietspad wordt aangeraden ligt bij een verkeersintensiteit van 4000 motorvoertuigen/etmaal (het projectgebied komt hier bij lange na niet aan).

Vanuit de CROW richtlijnen zijn er twee opties voor het inrichten van wegvak 1 (uitgaande van de status als hoofdfietsroute conform het concept mobiliteitsbeleid), namelijk:

- a) Fietsstraat;
- b) Fietsstroken met smalle rijloper.

Voor wegvak 2 zijn er drie opties vanuit de CROW richtlijnen:

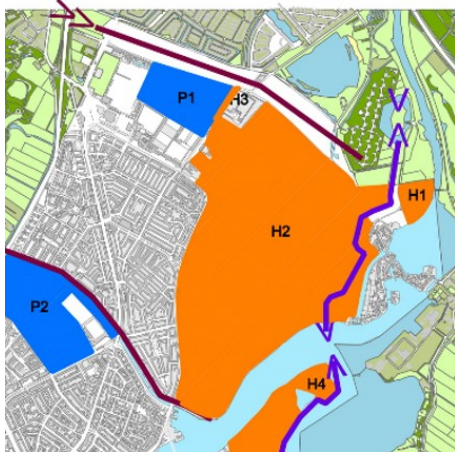
- a) Een weg van minimaal 5m80 met fietsstroken
- b) Een weg smaller dan 5m80 met gemengd profiel zonder fietsvoorzieningen
- c) Een weg smaller dan 5m80 in de vorm van een fietsstraat.

4.5 Klimaatatlas HHR Rijnland

De Spaarneoevers tussen de Vondelweg en de ingang van het volkstuintencomplex is een potentiële wateroverlastlocatie.

4.6 Ecologisch beleidsplan (concept)

Het Hekslootgebied en de Oude Spaarndammerpolder vormen een ecologische hotspot, die fungeert als broedgebied voor weidevogels. De Verdolven Landen, de Slaperdijk en het voormalig munitiefort gelden als belangrijke verbindingzones.



Figuur 3, ecologische hotspot Hekslootpolder (H2) en verbindingzones

4.7 Kwaliteit populieren

De interventiekaart van de procesopdracht geeft aan dat in de VTA inspectie (Virtual Tree Assessment) veel uitgescheurde/uitgezakte takken en rottingen in de stam van de aanwezige populieren geconstateerd zijn. Ook worden er nadelige effecten verwacht van de rioleringsvervanging en de wegreconstructie op de levensverwachting en stabiliteit van deze



bomen. Hierdoor gaat de procesopdracht uit van vervanging van de populieren, die het einde van hun levensduur hebben bereikt en het terugplanten van lager blijvende bomen.

In 2020 zijn deze populieren door Prohold onderzocht in het kader van het inventariseren van takbreukrisico. De conclusie daarvan was:

“Hier staan 13 bomen die op basis van de beoordeling op maatregel 2 (Gericht snoeien & verhogen controlefrequentie) uitkomen. Hier is voldoende ruimte om nu vast vervanging te planten, terwijl de populieren hier de komende 10 jaar nog prima gehandhaafd kunnen blijven. Bij vervangende aanplant moet voor laagblijvende soorten (bij voorkeur fruitbomen) gekozen worden. In dit gebied gelden namelijk beperkingen ten aanzien van de boomhoogte vanwege de ligging naast een weidevogelgebied”.

NB. Bij dit takbreukonderzoek is echter alleen gekeken naar de kwaliteit van de boomkroon en niet naar de stabiliteit en stamkwaliteit, danwel nadelige effecten van de rioolvervanging en wegreconstructie.

4.8 Dilemma's in de uitgangspunten

Rijbaanindeling

Volgens HIOR noord worden wegvak 1+2 voorzien van asfalt zonder fietsstroken met grasbetontegels in de bermen. In het concept mobiliteitsbeleid is het projectgebied echter aangemerkt als “aanvullende hoofdfietsroute”, hetgeen een fietsstraat inrichting in beide wegvakken kan rechtvaardigen.

Vanuit het Duurzaam Veilig principe en de procesopdracht is het dan weer wenselijk om wegvak 1 uit te voeren met elementenverharding (bestaande situatie).

Dit dilemma wordt in de definitiefase afgewogen door het uitwerken van de relevante opties.

Bomenstructuur

Vanuit de SOR 2040 worden “cultuurhistorische lange lijnen” voorzien van een stevige bomenstructuur. De Spaarndamseweg is echter niet opgenomen in de bomenstructuur in diezelfde SOR. De HIOR Noord pleit juist voor behoud van het open karakter van de stelling van Amsterdam en vanuit het ecologisch beleidsplan zijn grote bomen in dit gebied onwenselijk i.v.m. de weidevogelstand in het gebied (predatie van roofvogels vanuit hoge bomen).

In de huidige situatie staan er hoge bomen langs de weg, met name in wegvak 1.

Conditieonderzoek naar de te vervangen bomen moet uitwijzen of ze daadwerkelijk slecht genoeg zijn om kap te rechtvaardigen. Bij de keuze voor formaat en type van de vervangende bomen zal het nog (i.v.m. de nabijheid van de ecologische hotspot) uit te voeren ecologische onderzoek een belangrijke rol spelen voor het oplossen van dit dilemma.

Populieren en overige bomen

De procesopdracht geeft aan dat vervanging van de populieren tijdens het project gewenst is. Het takbreukrisico onderzoek van Prohold adviseert echter om de populieren nog tot 2030 te handhaven en wel alvast vervangende (lagere) bomen aan te planten.

Momenteel wordt er in geheel Haarlem een onderzoek naar de conditie van de bomen uitgevoerd. Hieruit zal blijken wat de kwaliteit van de populieren in zijn geheel is en of dit kap óf voorlopige



handhaving rechtvaardigt. Dit conditieonderzoek brengt ook meteen in kaart of er naast de populieren nog andere bomen in het projectgebied in aanmerking komen voor vervanging. Aanvullend wordt tijdens de ontwerpfase van dit project voor alle bomen in het projectgebied (naast de populieren voornamelijk wilgen) bekeken wat de effecten van de werkzaamheden zijn op de levensverwachting en stabiliteit middels een Boom-effect-analyse. Het is goed mogelijk dat vanuit deze BEA de balans doorslaat van handhaving van een gezonde boom naar kap vanwege de impact van de werkzaamheden. Hierbij wordt ook afgewogen of verplanten van dergelijke bomen een optie is.

Landschappelijke waarde Unesco werelderfgoed

Vanuit de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteit van dit gebied (dat gedeeltelijk binnen de reikwijdte van het Unesco wereld erfgoed van de stelling van Amsterdam ligt) is volgens de erfgoedadviseur eigenlijk een smalle klinkerweg gewenst. Zwart asfalt is acceptabel, rood (voor de rijbaan of fietsstroken) niet. Volgens het HIOR Noord is de richtlijn een sobere inrichting met zwart asfalt.

Indien rood asfalt toegepast wordt vanuit de wens voor een fietsstraat inrichting vanuit het mobiliteitsbeleid, of fietsstroken (zoals in de huidige situatie), dan levert dit dus een potentieel dilemma op waarbij de provincie Noord-Holland bevoegd gezag is.

De belangrijkste risico's in het project zijn:

1	Verdringing fietsers op rijbaan en te hoge verkeerssnelheid gemotoriseerd verkeer
2	Wildparkeren in bermen door ontbreken van (voldoende) parkeerplaatsen
3	Moeilijk bereikbaar Spaarndam tijdens werkzaamheden
4	Bezwaar tegen kapaanvraag van bomen (velen ouder dan 50 jaar)
5	Nieuwe situatie kan afbreuk doen aan ecologische waarde van Hotspot Hekslootpolder en landschappelijke waarde van Unesco werelderfgoed Stelling van A'dam.

Voor bovenstaande risico's zijn deze beheersmaatregelen geformuleerd:

1	De huidige brede rijbaanindeling nodigt uit om hard te rijden. De nieuwe situatie zo ontwerpen dat auto's gedwongen worden zich aan de maximum snelheid te houden. Door versmalling van de rijbaan of een fietsstraatindeling worden automobilisten voorzichtiger tijdens het inhalen.
2	De nieuwe situatie dient in het deel binnen bebouwde kom te voorzien in formele parkeerplaatsen. Hiervan moeten er ook voldoende zijn.
3	De werkzaamheden worden via de bereikbaarheid coördinator afgestemd met andere projecten (zoals de Slaperdijkweg) en de projecten van buurgemeente Haarlemmermeer.
4	Project is voor besproken met platform groen. Noodzaak van kap en vervanging door lagere bomen moet uitvoerig worden aangetoond vanuit onderzoek.



5	Ecologisch onderzoek uitvoeren om ecologische schade te voorkomen en kansen voor versterking van de ecologie boven water te krijgen. Tevens de plannen afstemmen met o.a. "platform groen" en "stichting behoud hekslootpolder". De nieuwe situatie zoveel mogelijk ontwerpen aan de hand van de landschappelijke randvoorwaarden uit SOR en HIOR en uitzoeken wat de voorwaarden zijn vanuit Unesco.



5. Proces en planning



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	Startnotitie	College	Juni 2021
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	- NOK Ingenieursbureau - Voorstel met varianten - KES en PVE	- Procesteam - Staf - Staf	Q3 2021 Q3 2021
Ontwerpfase	- Voorlopig Ontwerp (VO) - Definitief Ontwerp (DO)	- College - College	Q1 2022 Q2 2022
Voorbereidingsfase	- Aanvragen vergunningen - Opstellen uitvoeringscontract - NOK Aannemer	- Procesteam - Procesteam - Procesteam	Q4 2022
Realisatiefase	- Start uitvoering - Oplevering	- Procesteam - Procesteam	Q1 2023 Q4 2023

Initiatiefase

In de initiatiefase vindt een integrale verkenning plaats van het project waarbij gekeken wordt waar het aansluit bij het vigerende beleid en waar het project mogelijk afwijkt. De startnotitie wordt in deze fase vastgesteld.

Definitiefase

In de definitiefase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO) binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden.

Voorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project, waar na realisatie overdracht naar beheer volgt.



6. Participatie en inspraak

Dit project betreft volgens de Procesopdracht een herinrichting vanuit een onderhoudsbehoefte. Er is een functionele wijziging voor wegvak 1 (snelheid afwaarderen).

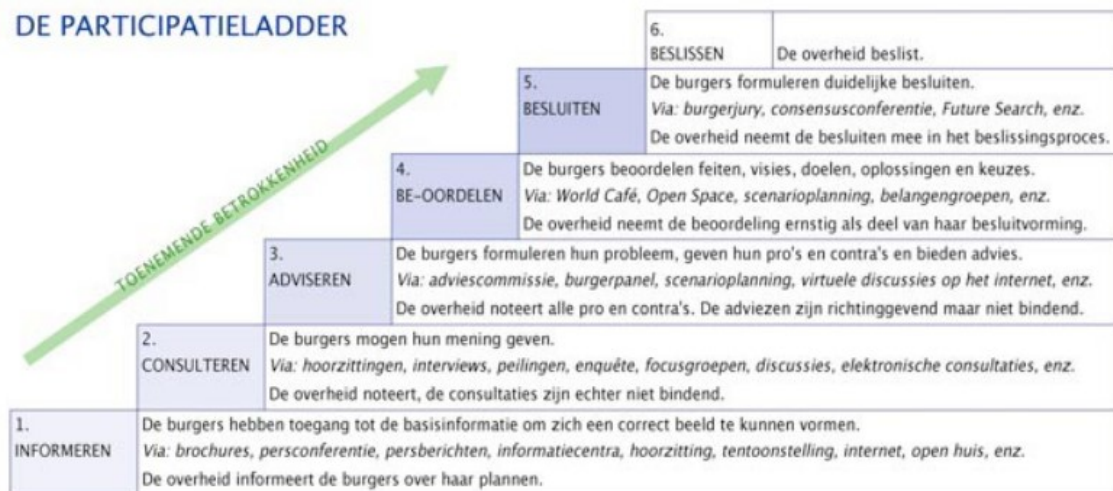
Voor het proces wordt de categorie zware impact vanuit de HCPP gevolgd, daarmee biedt het HCPP ruimte voor participatie en inspraak.

De nieuwe situatie ligt er minimaal voor de komende 30 tot 50 jaar. Het doel van de participatie is om tot een zorgvuldige afweging te komen van de beste inrichting voor de toekomst, hierover goed te informeren, en er (hopelijk) draagvlak voor te creëren.

Voor met name de woonbootbewoners van nr. 101 t/m 133, fietsersbond, platform groen, volkstuinders, wijk/dorpsraden is de bedoeling om ze op trede 3 (adviseren) te benaderen, mits in de definitiefase blijkt dat er voor hen ook echt iets te kiezen valt.

Voor de overige stakeholders wordt gekozen voor trede 2 "consulteren", zij worden voorsnog niet actief betrokken, maar zijn bijvoorbeeld via de inspraakprocedure in staat om invloed uit te oefenen.

DE PARTICIPATIELADDER



Voorafgaand aan het opstellen van deze startnotitie heeft alvast vooroverleg plaatsgevonden met de fietsersbond, platform groen, dorpsraad Spaarndam, Recreatieschap Spaarnwoude en de verkeerspolitie.

7. Bijlage

N.v.t.