

Onderwerp Vaststellen Programma van Eisen voor Herinrichting Spaarndamseweg traject J.Gijzenkade-Pol	
Nummer	2021/526586
Portefeuillehouder	Rog, M.R.J.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Clemens, R.C.A.
Telefoonnummer	023-5114699
Email	rclemens@haarlem.nl
Kernboodschap	Het landelijke gedeelte van de Spaarndamseweg (tussen Jan Gijzenkade en Pol) is toe aan groot onderhoud en bijbehorende herinrichting. Dit geldt voor zowel verharding, riolering en het groen. In de initiatieffase van dit project zijn dilemma's geconstateerd en verwoord in de startnotitie. Deze dilemma's spelen zich af op het gebied van de rijbaanindeling, boomstructuur, behoud van populieren en de landschappelijke waarde van de stelling van Amsterdam. In de definitiefase is een programma van eisen (PvE) opgesteld, waarbij er voor de dilemma's een aantal varianten zijn uitgewerkt in principedwarsprofielen. Met dit raadsbesluit wordt het PvE vastgesteld en wordt er daarmee een keuze gemaakt om variant C (fietsstraat) verder uit te werken in de ontwerpfase.
Behandelveorstel voor commissie	De commissie Beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	-Vaststellen startnotitie Spaarndamseweg, traject J Gijzenkade-Pol (2021/268566) in Commissie Beheer d.d. 10 juni 2021
Besluit College d.d. 12 oktober 2021	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. de secretaris, de burgemeester,

Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. Het Programma van Eisen vast te stellen en daarmee te kiezen voor de principeprofielen van variant C. de griffier, de voorzitter,
--	--

1. Inleiding

De verharding, riolering en het groen van de Spaarndamseweg tussen Jan Gijzenkade en Pol (Pol is het laatste stukje weg langs het Spaarne richting Spaarndam) zijn toe aan groot onderhoud en een bijbehorende herinrichting. In de startnotitie zijn reeds de kansen, belemmeringen en risico's verkend. Dit leidde tot de volgende dilemma's:

Rijbaanindeling – plattelandsweg met zwart asfalt (HIOR), hoofdfietsroute met fietsstraat-inrichting (mobiliteitsbeleid) of gedeeltelijk elementenverharding (Duurzaam veilig).

Bomenstructuur – stevige bomenstructuur (SOR 2040), open karakter stelling van Amsterdam (HIOR), geen hoge bomen in de ecologische hotspot Hekslootpolder als dit afbreuk doet aan de weidevogelpopulatie (Ecologisch beleidsplan).

Behoud populieren – vervangen populieren in het wegvak bij de woonboten (interne opdracht), Populieren handhaven tot 2030 (Prohold takbreukrisico-onderzoek), beschermen bomen ouder dan 50 jaar (bomenverordening en motie "Bescherm waardig en op stand ons Hout").

Landschappelijke waarde Stelling van A'dam – het kenmerkende rode asfalt van een fietsstraat levert vanuit cultuurhistorisch perspectief mogelijk een conflict op met de landschappelijke waarde van de stelling van Amsterdam (Unesco).

In de definitiefase zijn deze dilemma's uitgewerkt in een aantal varianten, hebben er klanteis-gesprekken plaatsgevonden en is er een programma van eisen opgesteld met principe dwarsprofielen (PVE schets, zie bijlage 1 van het PVE).

Ter afsluiting van de definitiefase en om te starten met de ontwerpfase dient dit PVE vastgesteld te worden. Daarmee worden de randvoorwaarden voor participatie en ontwerpen vastgelegd.



2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het Programma van Eisen vast te stellen en daarmee te kiezen voor de principeprofielen van variant C.

3. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is een vastgesteld programma van eisen waarmee er een keuze is gemaakt tussen tegenstrijdige beleidsuitgangspunten. De randvoorwaarden voor de ontwerpfase en de bijbehorende participatie zijn helder door vaststellen van het PVE.

4. Argumenten

1. Vaststelling van het PVE is noodzakelijk om tot een keuze te komen voor de dilemma's

Er zijn tegenstrijdigheden in de beleidsuitgangspunten aangetroffen die zijn opgenomen in de startnotitie. Om een keuze te maken voor deze dilemma's zijn principeprofielen uitgewerkt. Conform het raadsinitiatief over het HCPP wordt het voorstel van het college ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

2. Het vastgestelde mobiliteitsbeleid prevaleert boven de HIOR Noord

In het Mobiliteitsbeleid is deze weg een "regionale plusroute voor de fiets". Dit soort routes dient om zonder barrières over een langere afstand prettig en veilig door te fietsen. Voor 30km wegen valt de keuze voor de inrichting hierbij op fietsstraten.

Het projectdeel binnen de bebouwde kom wordt afgewaardeerd naar 30km/u, dus is een fietsstraat inrichting hier logisch. Vanwege het tweerichtingsverkeer wordt een breed fietsstraat profiel met middenscheiding voorgesteld.

Het projectdeel buiten de bebouwde kom kent een 60km/u snelheid. Autoverkeer mag hier maar in één richting (naar het zuiden) rijden, maar vanwege de brede rijbaan en de grote omrijd-afstand via de Slaperdijkweg zijn er veel spookrijders. Door dit gedeelte in te richten als fietsstraat met brede rijloper (zonder rijbaanscheiding) wordt het verschil tussen het één- en tweerichtingsdeel geaccentueerd. Hierdoor wordt ook niet langer gesuggereerd dat autoverkeer in twee richtingen mag rijden. Daarnaast doet deze inrichting het meest recht aan de categorisering voor de fiets in het mobiliteitsbeleid en het principe van "omgekeerd ontwerpen" (eerst wordt de gewenste ruimte voor de voetganger en fiets gereserveerd, waarna wordt bepaald hoe de overgebleven ruimte wordt ingericht).

De lage auto intensiteiten (800/etmaal) en het karakter als éénrichtingsverkeer voor auto's rechtvaardigen een fietsstraat inrichting nog verder.

Fietsstraten buiten de bebouwde kom zijn in Nederland geen gemeengoed, maar komen tegenwoordig steeds vaker voor. De landelijke ervaringscijfers geven aan dat een goed ingerichte en herkenbare fietsstraat doorgaans ook leidt tot lagere snelheid van het autoverkeer.

Variant A biedt met de elementenverharding onvoldoende fietscomfort op de plusroute en zowel variant A als B voldoet niet aan de principes van het omgekeerd ontwerpen, omdat de auto in die

profielen nog steeds het maatgevende voertuig is. Variant C (fietsstraat) past het beste bij het recentste beleid en wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase. Het nieuwe mobiliteitsbeleid prevaleert hiermee boven de HIOR Noord (die een plattelandsweg in zwart asfalt voorschrijft);

3. Hoge bomen binnen de bebouwde kom hebben geen effect op de weidevogelpopulatie

Voor het projectgebied is een natuuronderzoek uitgevoerd. De conclusie daarvan onderstreept het belang van een open karakter van het landschap i.v.m. de weidevogelstand in de ecologische hotspot Hekslootpolder. Hoge bomen trekken roofvogels aan die jagen op de weidevogels. Voor het weggedeelte binnen de bebouwde kom is de afstand tot het weidevogel leefgebied echter voldoende groot vanwege het tussenliggende volkstuintencomplex en is er geen belemmering voor de aanwezigheid van hoge bomen. Dit wegdeel kan daarom een stevige bomenstructuur krijgen conform de SOR2040 waarbij hoge bomen mogelijk zijn.

4. Buiten de bebouwde kom doen hoge bomen afbreuk aan natuurwaarden en het landschap

In het wegdeel buiten de bebouwde kom doen hoge bomen wél afbreuk aan de kwaliteit van het weidevogelgebied én aan het open karakter van het landschap van de stelling van Amsterdam. Als hier een boomstructuur gewenst is, kan gewerkt worden met knotbomen. Die blijven laag, hebben geen nadelige invloed op de weidevogels en passen in het landschap van de stelling.

5. Bestaande bomen zijn veelal beschermd en van waarde mits gezond en toekomstbestendig

Veel aanwezige bomen zijn ouder dan 50 jaar en genieten dus een bescherming vanuit de bomenverordening en de aangenomen motie "Bescherm waardig en op stand ons Hout". Vanuit de beheeropgave is echter de wens om in ieder geval de populieren te vervangen vanwege het bereiken van het einde van de levensduur en hun positie die te dicht op de weg staat. In de 2e helft van 2021 wordt het gemeente brede conditieonderzoek bomen opgeleverd. Hieruit gaat blijken of de bomen ook daadwerkelijk een slechte kwaliteit hebben. Daarnaast zullen de riolerings- en wegreconstructiewerkzaamheden een impact hebben op de bomen. Deze impact wordt onderzocht met een Boom Effect Analyse. Een slechte toekomstverwachting is ook reden om bomen binnen het project te vervangen waarbij de uitgangspunten van argument 3 en 4 gevolgd worden. De bestaande bomen langs het projectgebied worden dus alleen gekapt indien ze al een slechte kwaliteit hebben of een zeer verslechterde toekomstverwachting krijgen vanwege de impact van de reconstructiewerkzaamheden aan de weg en het riool.

6. Rood asfalt is niet strijdig met de Unesco status van de Stelling van Amsterdam

Rood asfalt is een hoofdkenmerk van een fietsstraat waar niet aan valt te tornen. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt en de HIOR is echter een zwart wegdek (profiel plattelandsweg) voorgeschreven in dit gebied.

Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de bescherming van de kwaliteit van dit stuk van de stelling van Amsterdam, de gemeente is bevoegd gezag. PNH heeft voorkeur voor zwart asfalt, maar ziet bij een fietsstraatrichting geen bezwaar in rood asfalt, mits dit een behoudende



uitstraling heeft (niet té rood van kleur). De Unesco status is dus geen belemmering voor een rood wegdek. De fietsstraat kan daarom voorzien worden van een rood wegdek met een behoudende kleur rood.

7. Financiën

Voor dit project staat € 996.000,- excl. BTW opgenomen in de begroting. Dit bedrag is in de initiatieffase gecheckt aan de hand van de Haarlemse kostenkengetallen. Wanneer de definitiefase is afgesloten en er duidelijke keuzes zijn gemaakt start de ontwerpfase waarbinnen ook de participatie plaatsvindt. Op basis van het Voorlopig Ontwerp (VO) zal gedetailleerdere kostenraming gemaakt worden waarna zal blijken of de realisatie past binnen het beschikbare budget.

8 Participatie en inspraak

In de initiatief- en definitiefase zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholders. Aanwonenden zijn op de hoogte gebracht van het project met een aankondigingsbrief. Zodra de kaders helder zijn start de participatie conform het opgestelde Participatie en Inspraakplan. Na vaststelling van het VO wordt dit ter inzage gelegd voor de inspraak.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Handhaven van de bestaande bomen heeft ook nadelen

Als blijkt dat de populieren bij de woonboten zijn te behouden, dan is de kans groot dat zij vanwege takbreukrisico moeten worden gekandelaberd. Dit levert een heel ander boombeeld en kroonvolume op. Daarnaast hebben de bestaande hoge bomen in het wegvak buiten de bebouwde kom een negatief effect op de weidevogelbiotoop van de Hekslootpolder.

2. Volgens de principes van Duurzaam Veilig bestaat een 30km/u inrichting uit elementenverharding
Strikt genomen strookt asfaltverharding niet met een 30km/u gebied. Door er een fietsstraatinrichting van te maken waar de auto te gast is en de rijbaan te versmallen, wordt echter op een alternatieve manier een lagere snelheid bewerkstelligt. Hieraan kunnen nog snelheidsremmende maatregelen worden toegevoegd, mits comfortabel voor de fietser. De verkeerspolitie staat er daarom positief tegenover.

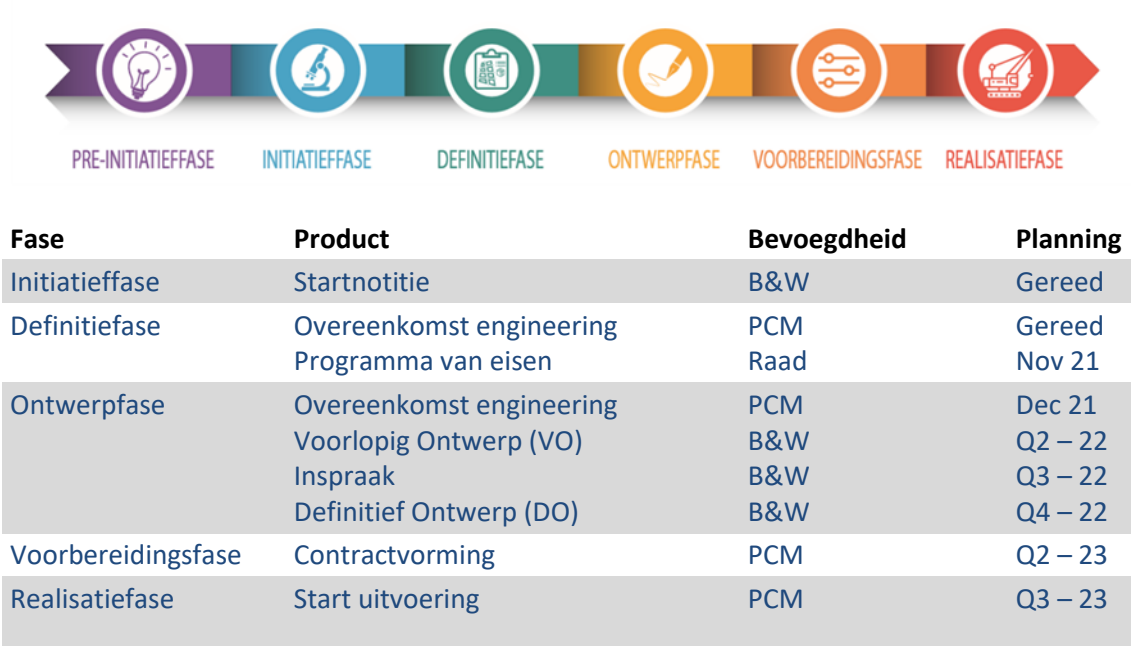
3 De fietsersbond ziet liever een andere inrichting buiten de bebouwde kom

In de initiatieffase gaf de fietsersbond aan dat zij buiten de bebouwde kom liever een brede rijbaan zien van 5,80m met fietsstroken, zodat de fietser zijn eigen plek heeft op de rijbaan en minder last heeft van passerende auto's. Dit sluit echter niet aan bij de principes van omgekeerd ontwerpen en het doet geen recht aan de invulling van een regionale plusroute. Bovendien nodigt een brede rijbaan juist uit tot hard rijden en past het niet bij de functie van éénrichtingsverkeer waarbij het risico op bewust spookrijden toeneemt.

4 De beoogde aanlegplaats van het fietspontje Schoteroog ligt buiten het herinrichtingsgebied

Naar verwachting wordt komende zomer een elektrisch fietspontje in gebruik genomen richting Schoteroog. De beoogde aanlegplaats met bijbehorende fiets-opstelplaatsen ligt langs de weg "Pol" en bevindt zich daarmee buiten het projectgebied van de herinrichting.

6. Uitvoering



7. Bijlagen

1. Spaarndamse weg, Programma van eisen - PVE