

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. T.T. Mulder
Telefoon 023-511 5224 E-mail: ttmulder@haarlem.nl
GOB Reg.nr. 2013/219232
Te kopiëren: At/m C
B & W-vergadering van 28 mei 2013

Onderwerp

Vrijgeven krediet uitvoering Albert Schweitzerlaan e.o.

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd het definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met het in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2014. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.

B&W

1. Het college stelt het definitief ontwerp van de herinrichting openbare ruimte Albert Schweitzerlaan vast.
2. Het college stelt de raad voor een krediet van €1.199.000,- ter beschikking te stellen en het resterende budget €647.106,- vrij te geven voor uitvoering van het definitieve ontwerp van de Albert Schweitzerlaan e.o.
3. Het college stelt de raad voor dit krediet en vrij te geven budgetten te dekken uit de jaarschijf 2013/2014/2015: Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen, (€112.100,-), Openbare Verlichting op Normniveau (€24.000,-), Riolering (IP 63.19) (€899.000,-), grondexploitatie Meerwijk-Centrum €300.000,- en RSL subsidie €300.916,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsstraat), en BDU subsidie €210.090,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsvoorzieningen en infra en 100% dekking voor aanpassing openbaar vervoer).

Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee
<input type="checkbox"/> Aangehouden	
<input type="checkbox"/> Afgevoerd	Datum vergadering

Raadsstuk

Onderwerp: Vrijgeven krediet Albert Schweitzerlaan e.o.

Reg.nummer: 2013/219232

1. Inleiding

Dit project omvat de Albert Schweitzerlaan, de ML Kinglaan (tussen de Hugo de Grootstraat en de Albert Schweitzerlaan) en de bestrating rondom nieuwbouwlocatie nr. 7 (hoek Braillelaan en de William Boothstraat).

Aanleiding om in deze straten werkzaamheden uit te voeren is achterstallig onderhoud aan de rijbaan, vervanging van de riolering en opwaardering van de kwaliteit van de openbare ruimte in het kader van de herstructurering Meerwijk-Centrum. Daarnaast wordt de toegenomen parkeerbehoefte, veroorzaakt door de herstructurering van Meerwijk-Centrum, op niveau gebracht.

In het Raadsstuk 191/2008 d.d. 23 september 2008 voor de civiele werken behorend bij de herstructurering van Meerwijk-Centrum is het woonrijp maken van het oostelijke deel van de Albert Schweitzerlaan, gelegen tussen de Braillelaan en het Leonardo da Vinci plein, opgenomen in de grondexploitatie. Door de benodigde rioolvervanging en groot onderhoud van de verhardingen in de Albert Schweitzerlaan is het mogelijk om de gehele straat tot aan de Briandlaan te reconstrueren. Na participatie en inspraak is een definitief ontwerp (DO) opgesteld voor dit project. Zie bijlage A.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. een krediet van €1.199.000,- ter beschikking te stellen en het resterende budget €647.106,- vrij te geven voor uitvoering van het definitieve ontwerp van de Albert Schweitzerlaan e.o.
2. dit krediet en de vrij te geven budgetten te dekken uit de jaarschijf 2013/2014/2015: Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen, (€112.100,-), Openbare Verlichting op Normniveau (€24.000,-), Riolering (IP 63.19) (€899.000,-), grondexploitatie Meerwijk-Centrum €300.000,- en RSL subsidie €300.916,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsstraat), en BDU subsidie €210.090,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsvoorzieningen en infra en 100% dekking voor aanpassing openbaarvervoer)

3. Beoogd resultaat

Dit project draagt bij aan:

- het realiseren van doelstellingen ten aanzien van het inlopen van achterstallig onderhoud (verhardingen), riolering en bomen;
- de uitvoering van het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan en het verkeersveiliger maken van Haarlem door de Albert Schweitzerlaan e.o. duurzaam veilig in te richten;
- de uitvoering van de herontwikkeling van Meerwijk-centrum in het kader van de grondexploitatie.

4. Argumenten

1.1 Het achterstallig onderhoud wordt ingelopen

De gehele verhardingsconstructie wordt vernieuwd. De lege plekken die in de loop van de jaren in de bomenlaan zijn ontstaan worden opgevuld met nieuwe aanplant. De oude rioolstrengen in de Albert Schweitzerlaan worden vervangen. Daarnaast

worden alle huisaansluitingen vernieuwd en wordt de straat afgekoppeld van het gemengde riool. Voor de afvoer van hemelwater wordt een apart hemelwaterriool aangelegd.

1.2 De inrichting wordt aangepast aan de uitgangspunten van het HVVP

Het projectgebied maakt volgens het HVVP onderdeel uit van een verblijfsgebied, welke duurzaam veilig dient te zijn ingericht als een 30 km/uur zone. Van de onderhoudsdoelstelling wordt gebruik gemaakt om deze inrichting te realiseren, door de huidige ruimschalige 50 km/uur inrichting om te vormen naar een verblijfsgebied met 30 km/uur regime.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het westelijke deel van de Albert Schweitzerlaan (tussen Braillelaan en de Briandlaan) en het oostelijk deel van de Albert Schweitzerlaan (tussen L. da Vinci plein en Braillelaan).

Westelijk deel (gelegen tussen Briandlaan en Braillelaan)

Het asfalt in de rijbaan wordt vervangen door strengpersklinkers. Deze zijn meer comfortabel voor fietsers dan reguliere klinkers. Om de snelheid van het autoverkeer te remmen naar 30 km/uur worden 30 km-verkeersdrempels aangelegd en de rijbaan wordt versmald.

Parkeerbalans

Door de herinrichting van het westelijk deel van de Albert Schweitzerlaan komen er 78 parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn dat 27 parkeerplaatsen.

Oostelijk deel (gelegen tussen de Braillelaan en het Leonardo da Vinci plein)

Dit wegvak wordt ingericht als fietsstraat met rood asfalt in de rijloper. Verkeersdrempels remmen de snelheid van het autoverkeer. De rijbaan wordt versmald.

Parkeerbalans

Na de reconstructie komen er 64 parkeerplaatsen in dit deel van de Albert Schweitzerlaan. Hiervan zijn 21 parkeerplaatsen toegerekend aan de parkeernorm voor nieuwbouw Locatie 7. Het bestaande aantal parkeerplaatsen bedraagt 43 stuks. Door de Raad van State is ons opgelegd dat rond Locatie 7 minimaal 35 extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, naar aanleiding van een procedure van omwonenden tegen het bestemmingsplan Meerwijk-Centrum. Rond het nieuwe gebouw worden 16 parkeerplaatsen gerealiseerd. Tezamen met de hiervoor genoemde 21 plaatsen op de Albert Schweitzerlaan wordt deze norm met een overwaarde van 2 plaatsen gehaald.

1.3 De boomstructuur wordt versterkt

Veel bomen zijn in de afgelopen jaren 'uitgevallen', waardoor lege plekken in de bomenlaan zijn ontstaan. De boomstructuur wordt hersteld en uitgebreid. Deze maatregelen leveren meer bomen op in het projectgebied (van 51 bomen naar 100 bomen).

1.4 Dit project draagt bij aan een duurzaam Haarlem

Met de duurzaam veilige inrichting rijdt het verkeer langzamer en wordt het aantrekkelijker om op straat te verblijven en te fietsen.

Het aantal bomen wordt bijna verdubbeld.

Het hemelwaterriool wordt afgekoppeld van het gemengd riool, waardoor het regenwater dat op de rijbaan en de trottoirs valt, rechtstreeks kan worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het ontlasten van de waterzuivering.

De openbare verlichting wordt voorzien van LED-armaturen.

1.5 Financiële paragraaf

De totale projectkosten voor de voorbereiding en realisatie van het DO worden geraamd op €1.846.106, -. Het besluit wordt gedekt uit de volgende posten:

DEKKING	2013	2014	2015	Totaal
Subsidedekking RSL-gelden fietsprojecten (50% van de kosten van de aanleg van de fietsstraat)		€300.916,00		
Subsidedekking BDU-gelden Kleine infrastructuur (50% van de kosten van de aanleg van de fietsvoorzieningen en infra en 100% dekking voor aanpassing openbaarvervoer)		€210.090,00		
Subtotaal Subsidie				€511.006,00
Grondexploitatie Meerwijk-Centrum		€300.000,00		
Subtotaal grondexploitatie				€300.000,00
IP 63.19: Riolering, vervanging	€49.000,00	€850.000,00		
Subtotaal Investeringsplan				€899.000,00
Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen	€47.000,00	50.000,00	15.100,00	
Openbare Verlichting op Normniveau		€24.000,00		
Subtotaal Exploitatie				€136.100,00
Totaal				€1.846.106,00

Voor dit project is een milieusubsidie beschikbaar gesteld uit de provinciale RSL-gelden voor fietsprojecten van maximaal €300.916,-. En een voorlopig toegewezen subsidie uit de BDU-gelden voor klein infrastructuur van maximaal €210.090,=.

De beheer- en vervangingskosten stijgen beperkt als gevolg van deze reconstructie, van afgerond €56.000,- per jaar in de huidige situatie naar afgerond €57.000 in de toekomstige situatie.

1.6 Het definitief ontwerp heeft de inspraak doorlopen

Na verschillende participatiebijeenkomsten heeft het voorlopig ontwerp (VO) zes weken ter inzage gelegen en is op 21 september 2011 gepresenteerd op een inspraakavond. Na de inspraakavond heeft er nog aanvullend overleg plaatsgevonden met de wijkraad Meerwijk-Centrum, fietsersbond en brandweer over de verkeerskundige inrichting van het westelijke deel van de Albert Schweitzerlaan. De inspraakreacties zijn verwerkt in de inspraaknotitie (zie bijlage B).

Op 3 april 2013 is deze benchmark gebruikt in de expertmeeting over Grijsze Wegen in de Gravenzaal. Uit deze meeting is naar voren gekomen dat elke weg zijn eigen afwegingskader heeft en er moeilijk een directe vergelijking gemaakt kan worden met andere straten.

Voor de Albert Schweitzerlaan laat de benchmark zien dat niet zomaar gesteld kan worden dat het profiel van de Italiëlaan of de Schouwjtjeslaan gekopieerd kan worden. Het zijn alle drie straten met totaal verschillende eigenschappen die vragen om andere oplossingen. Bovendien is inmiddels bekend dat het verkeer op de Schouwjtjeslaan harder rijdt dan 30 km/uur en we met de nieuwe inrichting dus een Grijsze Weg hebben gerealiseerd.

5. Kanttekeningen

1.1 De brandweer maakt een voorbehoud voor snelheidsremmende maatregelen in volgende projecten op de uitvalsroute.

De brandweer stemt in met het DO en de snelheidsremmende maatregelen op de uitvalsroute die onderdeel uitmaken van dit DO. Zij waarschuwen echter voor verdere stapeling van snelheidsremmende maatregelen op de uitvalsroute. Dat kan mogelijk de wettelijke aanrijdtijd in gevaar brengen.

1.2 De fietsersbond en de wijkraad hebben voorkeur voor andere inrichting van het westelijke deel.

De fietsersbond en wijkraad bepleiten een herinrichting van het westelijk deel van de Albert Schweitzerlaan conform Italiëlaan-Noord: een rijbaan in klinkers met twee fietssuggestiestroken van rood asfalt aan de zijkanten van de rijbaan.

Dit is niet opgenomen in het DO, omdat dit op gespannen voet staat met een duurzaam veilige 30 km inrichting. De kans dat de automobilist te hard rijdt omdat de inrichting dit suggereert is te groot.

De voorkeur gaat uit naar één rijbaan uitgevoerd in klinkers. De kans dat de automobilist zich aan de geldende maximum snelheid houdt is daarmee het grootst. Dit zorgt voor een veilige, kwalitatief hoogwaardige en goed te beheren openbare ruimte. Ook de adviseurs van de verkeerspolitie hebben hun voorkeur uitgesproken voor deze optie.

6. Uitvoering

Met het vaststellen van het DO voor de Albert Schweitzerlaan wordt de ontwerpfase afgerond. Op basis van dit ontwerp wordt het werk technisch uitgewerkt in een bestek en vervolgens aanbesteed.

De start van de uitvoering is gepland in maart 2014 en de uitvoering wordt in maart 2015 afgerond. De betrokkenen en de overige belanghebbenden worden twee weken voor de start van de uitvoering geïnformeerd.

7. Bijlagen

A) Definitief ontwerp 'Albert Schweitzerlaan e.o.', met tekeningnummer 914VV003 d.d. 09-05-2012

B) Inspraaknotitie

C) Benchmark resultaten

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

Het college stelt de raad voor:

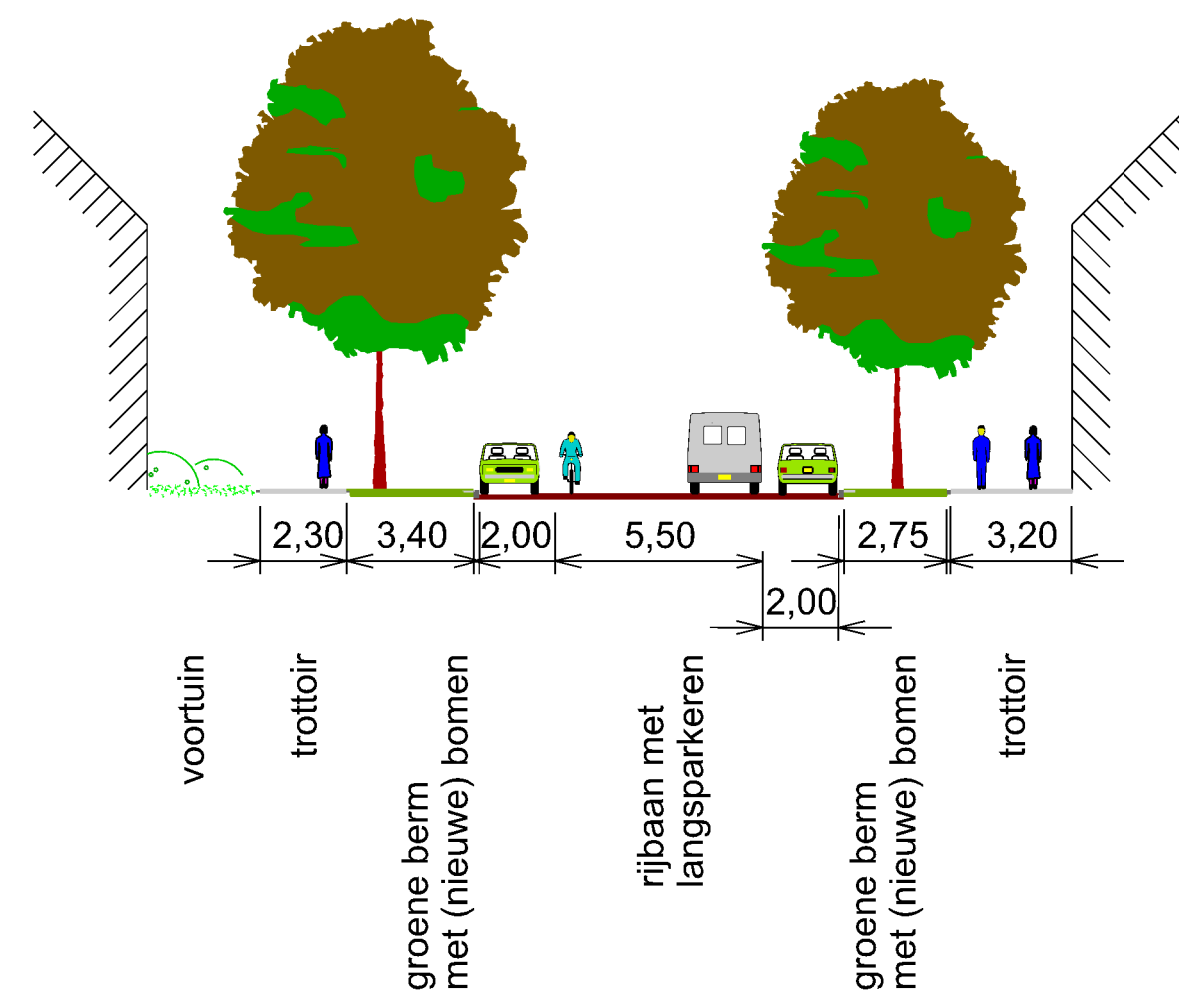
1. een krediet van €1.199.000,- ter beschikking te stellen en het resterende budget €647.106,- vrij te geven voor uitvoering van het definitieve ontwerp van de Albert Schweitzerlaan e.o.
2. dit krediet en vrij te geven budgetten te dekken uit de jaarschijf 2013/2014/2015: Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen, (€112.100,-), Openbare Verlichting op Normniveau (€24.000,-), Riolering (IP 63.19) (€ 899.000,-), grondexploitatie Meerwijk-Centrum €300.000,- en RSL subsidie €300.916,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsstraat), en BDU subsidie €210.090,- (50% van de kosten van de aanleg van de fietsvoorzieningen en infra en 100% dekking voor aanpassing openbaarvervoer)

Gedaan in de vergadering van

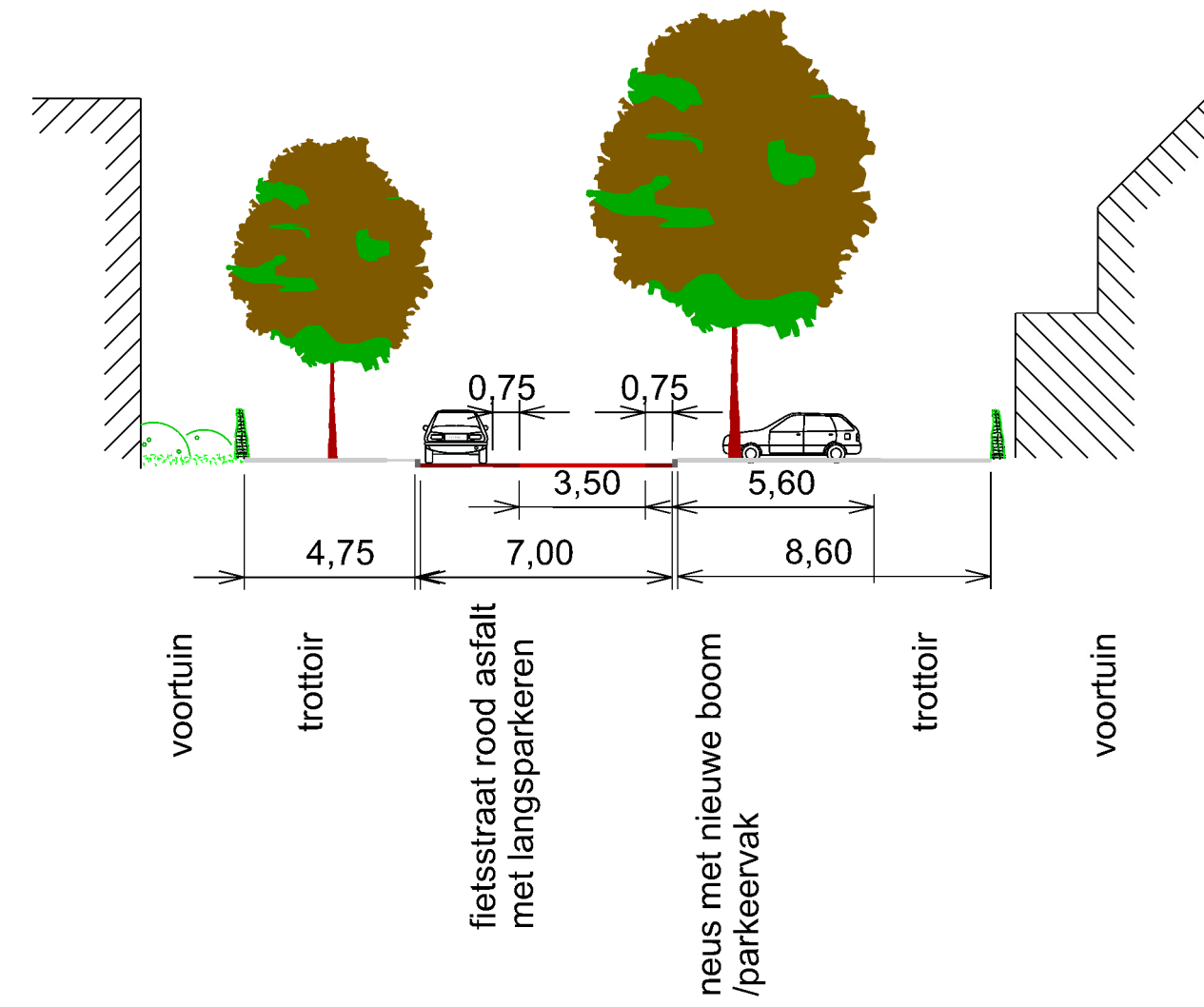
De griffier

De voorzitter

Albert Schweizerlaan



Doorsnede A 1:200



Doorsnede B 1:200



Standaard verlichtingsmasten in RAL 7016 grijs



-  bestaande boom (Linde)
-  nieuwe boom
-  rijbaan in strengpersklinker keiformaat (Terra Argento)
-  rijbaan fietsstraat in rood asfalt
-  trottoir in tegels
-  ring Meerwijk in asfalt
-  trottoir Ring Meerwijk in klinkers (Lingeformaat)
-  lichtmast
-  ondergrondse vuilcontainers

RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
Albert Schweizerlaan



Haarlem

datum : 09-05-2012	projectrekkreker : SB	tekening nummer : 914VV004
schaal : 1:500	getekend : SJG	gecontroleerd :
formaat : A1 +		
planfase : DO		



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 21 september 2011

Locatie: Meerwijk Centrum, Haarlem

	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
1	Prachtig plan / in grote lijnen goed / ziet er mooi uit / mooi plan, 'laan' waardig / uitstekend plan.	Dank u.	1, 4, 6, 7, 12
2	Graag rekening houden met halen/brengen van cliënten De Hartekampgroep, 2x per dag. Graag zouden we zien dat gedurende die tijden de parkeerplaatsen naast de ingang (A. Schweitzerlaan) gereserveerd worden voor de busjes.	Het verzoek om rekening te houden met het halen en brengen van cliënten wordt overgenomen. Hiervoor is in het DO de inrit van de Albert Schweitzerlaan tussen locatie 7 en de Albert Schweitzerlaan nr. 45 aangepast. De bussen en taxi's kunnen daardoor buiten het verkeer de passagiers afzetten. De entree van de Hartekampgroep bevindt zich slechts enkele meters van deze afzetlocatie. Door deze aanpassing gaat geen parkeercapaciteit verloren.	1
3	Graag tijdens de werkzaamheden rekening houden met de bereikbaarheid van zowel de Braillelaan als de Albert Schweitzerlaan.	De uitvoering van de werkzaamheden zal overlast met zich meebrengen. De werkzaamheden worden in fases uitgevoerd. Hierdoor zal er tijdens de werkzaamheden maar een gedeelte van de weg worden afgesloten. De overige delen van de straat zullen dan geheel of gedeeltelijk bereikbaar zijn. Over wanneer welke delen worden afgesloten zult men ter zijner tijd worden geïnformeerd ook zal dan een contactpersoon bekend worden gemaakt waarbij men terecht kan voor vragen.	1
4	De ondergrondse vuilcontainer achter de bergingen bij de nieuwbouw Ymere/de Hartekampgroep is uit het zicht. Hierdoor nodigt de locatie uit tot het illegaal storten van grof vuil. Sociale controle ontbreekt.	Er is gezocht naar alternatieven die passen binnen de loopafstanden en de route voor het legen van de bakken. Helaas is er geen alternatief voor de container bij de doorgang tussen nrs. 87/ 97. Deze blijft dus staan. De container bij locatie 7 verschuift naar de twee bestaande containers ter hoogte van Albert Schweitzerlaan nr. 29 / 31.	2, 10
5	De grond voor de garageboxen achter het nieuwe gebouw (William Boothstraat 231-243) is privé-grond.	Dat is bekend. In het definitieve ontwerp zijn de projectgrenzen hier op aangepast.	2, 10
6	Tussen de nieuwe parkeerplaatsen en bergingen die bij de nieuwbouw horen, is tegelbestrating gesitueerd. Graag dit tegelpad zodanig breed maken dat dit pad toegankelijk is voor de passanten (voet/fiets). De passanten mogen namelijk niet over het particuliere terrein dat bij de naburige garageboxen hoort.	Dit is meegenomen in het definitieve ontwerp. Afscheiding vindt plaats middels een haag en een hekwerk.	2



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

7	De tekst 'ruimte voor 64 geparkeerde auto's' correspondeert niet met de aantallen in het tabelletje op de tekening.	De tekst 'ruimte voor 64 auto's' is correct. De tabel bevat een fout en is verwijderd uit de tekening van het definitieve ontwerp. Het aantal parkeerplaatsen is in overeenstemming met het bestemmingsplan, de afgegeven bouwvergunningen en de parkeerbalans van Meerwijk-Centrum en het oordeel van de Raad van State hierover.	2
8	Graag fietsbeugels bij de entree van locatie 7	Bij de entree van locatie 7 worden 9 fietsbeugels geplaatst in de service strook ter hoogte van de bomen.	2
9	Lijkt in eerste instantie leuk. Ik begrijp dat er meer parkeerplaatsen komen en meer bomen. Wordt het eenrichtingsverkeer?	Het verkeer kan in twee richtingen gebruik blijven maken van de straten in dit project. Er komt dus geen eenrichtingsverkeer.	3
10	Wanneer beginnen de werkzaamheden en hoe lang gaat het duren?	De uitvoering zal starten in het voorjaar van 2013 en ongeveer een jaar in beslag nemen.	3
11	Er komen te weinig parkeerplaatsen voor Bloemenpaleis van Norden.	Het aantal parkeerplaatsen gaat omhoog, conform de parkeerbalans van Meerwijk-Centrum. Daarbij is rekening gehouden met de parkeerbehoefte. Bovendien ontstaat er tijdens de openingstijden van de ondernemers meer parkeerruimte, doordat veel autobezitters overdag hun auto gebruiken.	4
12	Ik zie het plaatsen van bomen in het plantsoen voor mijn deur niet zitten. Dit ivm de mogelijkheid dat de wortels van de bomen het riool in gaan, daar heb ik ervaring mee met de vorige bomen.	Bij het aanplanten van de bomen worden er voorzieningen getroffen (zoals worteldoek of wortelschermen) die voorkomen dat de boomwortels het riool in kunnen groeien. Bij de huidige riolering zijn deze voorzieningen afwezig.	4
13	Ik zou de stoep willen verhogen vanwege mijn scooter dan kan ik hem in- en uitrijden.	De gemeente stemt dit nog af met Pre-Wonen. Zij zijn namelijk eigenaar van een deel van de grond waar de ophoging moet plaatsvinden.	5
14	Is de breedte van 8 meter niet erg krap? Er moet aan beide zijden geparkeerd worden en fietsers en auto's heen en weer. De straat is behoorlijk druk tussen de Braille- en Briandlaan.	Naar aanleiding van de inspraakreacties is de breedte van de rijbaan in het definitieve ontwerp aangepast van 4,0 meter rijbaan naar 5,50 meter. Bovendien is het parkeren op de rijbaan in het definitief ontwerp vervangen door parkeervakken aan beide zijden van de rijbaan.	6
15	Bij aankoop van ons huis (en anderen ook) hebben we mee moeten betalen voor de parkeerhaven voor onze deur. Deze verdwijnt nu. Wij willen graag de garantie dat de parkeerplaatsen, nu op de rijbaan, later niet vervallen.	Het definitieve ontwerp past binnen het vigerende bestemmingsplan. Indien in de (verre) toekomst de inrichting van de straat opnieuw aan de orde komt, dan zal dat in overleg met de bewoners plaatsvinden. De weg op gemeente grond is echter openbaar. Gebruik van parkeerplaatsen is daarom in de regel niet exclusief.	6
16	De bestaande bomen aan de oneven zijde A. Schweitzerlaan geven nu al veel problemen. Indertijd zijn de verkeerde soort iepen geplaatst (oppervlakkig wortelende ipv diep wortelende). Daarom geeft het veel problemen, met zeer grote regelmaat ook na elke reparatie met de stoep. Wordt	Uit onderzoek blijkt dat de bestaande bomen nog een levensverwachting hebben van meer dan 10 jaar. Daarom worden ze in het kader van dit project niet gekapt. Door de trottoirs tijdens de reconstructie 0,10 m hoger aan te leggen ten opzichte van de huidige situatie, krijgen de wortels weer ruimte. Wij verwachten daardoor de komende jaren geen problemen met wortels die	6



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	nu wel in het gras, maar het blijft ook onder de stoep dus het probleem zal blijven. Veel bejaarden (met rollators) gaan over de stoep, met alle narigheid van dien. Hoe wordt dit opgelost?	tegels opdrukken.	
17	Er staan vaak zakken naast de huidige vuilcontainer (en worden opengemaakt door vogels). Ik hou dat samen met de buurt schoon, maar denk dat de kinderopvang niet blij zal zijn met de nieuwe plaats van de container. Mijn voorstel: laat de container staan op de huidige plek, maak een stoepverlaging voor fietsers/scootmobielen naast de container en maak daar een niet-parkeren plek van.	Het definitieve ontwerp is zodanig aangepast dat de container op zijn huidige plaats kan blijven staan.	7
18	In het verleden hebben er aan de rand van het plantsoen aan de ML Kinglaan bomen gestaan. De wortels groeiden tot onder ons huis, wat bij ons overstromingen veroorzaakte. Ik ben dan ook niet blij met de plannen wat betreft de bomen.	Zie het antwoord bij vraag 12.	8
19	Ik zou graag de hoge struiken uit het plantsoen voor mijn huis willen i.v.m. de doorkijk vanuit ons huis naar de straat. Ik vind ook dat de mensen vanuit de flats aan de overkant onze voordeuren moeten kunnen zien.	Bij de reconstructie worden de struiken verwijderd en vervangen door gras.	9
20	Met de voorliggende plannen wordt de gebruikssuggestie gewekt dat het parkeerterrein bij de garageboxen W. Boothstraat 231-243 openbaar gebied is. Dit is niet het geval en als één van de eigenaren maak ik daar ook bezwaar tegen. Ik wil dat het parkeerterrein van garagebox 243 naar de geplande 5 openbare parkeerplaatsen afgesloten gaat worden dmv een hek, waardoor voorkomen wordt dat het parkeerterrein als doorgaande weg beschouwd gaat worden. Overeenkomstig de oude situatie.	Dit is meegenomen in het definitieve ontwerp. De afscheiding zal vorm krijgen met een haag en een hekwerk.	10
21	Verplaatsen voorgenomen plaats ondergrondse vuilcontainer voor garagebox 243 naar hoek Albert Schweitzerlaan. De plek voor de garage zal veel zwerfvuil op het particuliere terrein geven. Het legen van de container door Spaarnelanden via het particuliere parkeerterrein wordt niet toegestaan.	De ondergrondse vuilcontainer bij locatie 7 is in het definitieve ontwerp verschoven naar de twee bestaande containers ter hoogte van Albert Schweitzerlaan nr. 29.	10
22	Bestrating openbare weg tussen particulier parkeerterrein en	Dit is meegenomen in het definitieve ontwerp. Afscheiding vindt plaats	10



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	<p>nieuwbouw locatie 7 aan de zijde van de William Boothstraat: de gemeten afstand tussen de uiterste punt van het gebouw en de stoeprand van het particuliere parkeerterrein bedraagt 20 cm. Het creëren van dit stuk openbare weg zal er toe leiden dat dit parkeerterrein als openbare weg beschouwd gaat worden en dat zal tot onderlinge storingen leiden. Ik wil dat het particuliere parkeerterrein vanaf de uiterste punt nieuwbouw tot aan de 5 openbare plaatsen afgesloten gaat worden door een hek, overeenkomstig de oude situatie. Daarmee wordt dit stuk openbare weg slechts toegankelijk vanaf de Albert Schweitzerlaan.</p>	<p>middels een haag en een hekwerk.</p>	
23	<p>Uit praktische en verkeersveiligheidsoverweging zou ik graag zien dat er op de hoek van de Braillelaan ook een voetgangersoversteekplaats gerealiseerd gaat worden onder opoffering van 1 parkeerplaats.</p>	<p>De wegen in dit project worden ingericht als 30 km/uur wegen. Het verkeer zal langzamer gaan rijden. De voetgangersoversteekplaats aan de kant van Van Norden bloemenpaleis is vlakbij en gelijkvloers te bereiken via de doorgetrokken trottoirs. Daarom hebben wij geen extra voetgangersoversteekplaats opgenomen in het definitieve ontwerp.</p>	10
24	<p>Zonder tot verandering te komen van het voorliggende bestratingstype en –ontwerp bij de hoek Braillelaan/ML Kinglaan en het Leonardo da Vinciplein met borden aangeven dat fietsers voorrang hebben in dit gedeelte.</p>	<p>De rijbaan van de Albert Schweitzerlaan tussen de Braillelaan en het Leonardo Da Vinciplein heeft in het definitieve ontwerp rood asfalt gekregen (in plaats van strengpersklinkers). Met borden zal worden benadrukt dat dit wegvak een fietsstraat betreft.</p>	10
25	<p>De ondergrondse vuilcontainer t.h.v. kapper Ser en het kinderdagverblijf iets verplaatsen richting het Leonardo da Vinciplein om daarmee ruimte te creëren tussen de parkeerplaatsen ter hoogte van de A. Schweitzerlaan 59 en 61 zodat vanuit het pad tussen deze 2 woningen overzichtelijk de straat opgegaan kan worden. Eventueel met een verlaagde afrit. Dit herhalen aan de overzijde door één tussenruimte tussen de series van 5 parkeerplaatsen anders in te richten en wel ter hoogte van de woning 180 en het flatgebouw.</p>	<p>Uw voorstel is verwerkt in het definitieve ontwerp. De 'neusjes' met verlaagde trottoirband worden iets verbreed en opgeschoven. Deze aanpassing kan worden doorgevoerd met behoud van het vastgestelde aantal parkeerplaatsen.</p>	10
26	<p>De huidige overlastgevende lindebomen (afval bloemen, bladeren, saplekkage) vervangen door Gingko-bomen, welke transparant en langzaam groeiend zijn. Deze zijn in het voorjaar helder groen en later goudgeel. De huidige lindebomen hebben een omvang bereikt waarmee ze veel licht en zon wegnemen voor de woningen (zuidzijde).</p>	<p>Zie het antwoord bij vraag 16.</p>	10
27	<p>Kunnen de lindebomen verplaatst worden (ipv gekapt) naar</p>	<p>De bomen worden niet gekapt en dus niet verplaatst.</p>	10



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	bijvoorbeeld het Reinaldapark, en wel in het gedeelte langs de N205 (Schipholweg)?		
28	<p>Ik ben van mening dat de keerlus bij het Leonardo da Vinciplein geen nut heeft. In de hoeken van het vierkant zal zich vuil (o.a. van bomen) op gaan hopen, de hoeken zijn moeilijk bereikbaar voor de veegwagen. Ik stel een ronde keerlus voor en de bestrating aan het eind van de parkeervakken naar de keerlus toe te verbreden zodat in- en uitrijden vergemakkelijkt zal gaan worden en het geheel ruimtelijk verbredend werkt.</p>	<p>De keerlus wordt in het definitieve ontwerp aangepast naar een ronde keerlus van rood asfalt. De extra ruimte voor het draaien wordt vormgegeven door middel van klinkerbestrating. Er is geen noodzaak de weg te verbreden. Met borden wordt aangegeven dat parkeren op de keerlus verboden is. Hier kan dan op gehandhaafd worden.</p>	10
29	<p>De straatverlichting zou de kers op de taart moeten zijn, daarom vind ik de standaard verlichtingsmasten geen goede keuze. Bijv. een mast met reikende arm die het licht meer boven het straatoppervlak brengt en met een naar de woningen gerichte kortere arm. Door deze keuze wordt de weg visueel verbreed, met name t.o.v. het deel A. Schweitzerlaan/Briandlaan. Ook zal dit meer aansluiten met de verlichting bij het L. da Vinciplein, zeker als voor een gelijke kleur gekozen wordt in ledverlichting.</p>	<p>In Meerwijk-Centrum wordt verlichting toegepast die past bij de inrichting van de openbare ruimte. Op het plein hangt verlichting die de ruimtelijke kwaliteit benadrukt. Op de "ringweg" Bernadottelaan, Erasmuslaan Martin Luther Kinglaan is gekozen voor verlichting die de verkeersfunctie ondersteunt. Op de Albert Schweitzerlaan komt verlichting die past bij een woonstraat; functioneel met een standaard armatuur. In het kader van duurzaamheid wordt het armatuur uitgevoerd met LED verlichting</p>	10
30	<p>De energievoorziening in het ontwerp regelen d.m.v. zonnepanelen, gesitueerd op het platte dak van nieuwbouw locatie 7. De energieopslag in een 'batterijhuisje' doen. Regeling maken dat bij onvoldoende energie in de batterijen automatisch overgeschakeld wordt op de algemene energievoorziening.</p>	<p>Het gebouw op Locatie 7 is niet in eigendom van de gemeente. Wij hebben geen zeggenschap over de energie installatie.</p>	10
31	<p>In de James Adamstraat is voor het eerst binnen de gemeente een scheiding gemaakt tussen hemel- en rioolwaterafvoer. Dit ook graag in het ontwerp voor de Albert Schweitzerlaan.</p>	<p>In de Albert Schweitzerlaan komt een gescheiden rioolstelsel. Het regenwater dat wordt verzameld op de verhardingsoppervlakken komt terecht in het hemelwaterriool. Vuil water vanuit de huizen wordt verzameld in het vuilwater riool.</p>	10
32	<p>Ik ben niet tevreden over het ontwerp, er is zeer zeker niet aan ons bedrijf gedacht. Ik dien een verzoek in parkeerplaatsen voor de winkel aan de ML Kinglaan te reserveren van 08.00 – 18.00 uur voor cliënten van de bloemenzaak. Deze regeling bevindt zich ook in de Briandlaan voor de openbare school t.b.v. taxi's en op diverse andere plaatsen in Haarlem.</p>	<p>In het voortraject is met de bloemist overlegd. Nabij de bloemenkiosk zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Het aantal parkeerplaatsen binnen het projectgebied gaat omhoog, conform de parkeerbalans van Meerwijk-Centrum. Daarbij is rekening gehouden met de parkeerbehoefte. Bovendien ontstaat er tijdens de openingstijden van de ondernemers meer parkeerruimte, doordat veel autobezitters overdag hun auto gebruiken. In het kader van dit project wordt geen bijzondere parkeerregeling ingesteld bij de bloemenzaak.</p>	11



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

33	Bij de uitrit van Nieuw Meerwijk (ingang Albert Schweitzerlaan) de stoep verlagen zodat de ambulances makkelijker naar de ingang kunnen rijden.	In het definitieve ontwerp is een inrit aangebracht en de drempel verplaatst.	12
34	Graag een oversteekplaats t.h.v. de ingang van de flat nr. 34-116.	Dit wegvak wordt ingericht als 30 km/uur zone waarmee de maximum snelheid wordt verlaagd. Daarom is het overbodig om op genoemde locatie een voetgangersoversteekplaats aan te leggen. De drempel nabij uw gebouw biedt bovendien de mogelijkheid om gelijkvloers de rijbaan over te steken.	12
35	Wij vinden het treurig dat de bloemenstal moet wijken voor alleen parkeer ruimte. De zaak bestaat al 50 jaar, wij zouden graag zien dat de zaak zou blijven.	De herinrichting heeft geen gevolgen voor de bloemenstal; deze kan blijven.	12
36	Graag een betere oprit voor scootmobielen bij de bloemenstal.	De stoep wordt verlaagd.	12
37	Er zijn geen verkeerstellingen gehouden op het westelijk deel van de A. Schweitzerlaan, waardoor de inrichting niet gebaseerd is op feitelijk gebruik van de weg. De inrichting heeft niet plaatsgevonden op basis van gefundeerd onderzoek.	<p>Het definitieve ontwerp voor de herinrichting van de Albert Schweitzerlaan is conform het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP). Hierin is de functie-indeling van het Haarlemse wegennet bestuurlijk vastgelegd. De Albert Schweitzerlaan is gedefinieerd als een verblijfsgebied met een maximum snelheid van 30 km/uur. Bij de ontwikkeling van het HVVP is gebruik gemaakt van de kennis van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Bij de totstandkoming van het HVVP is uitgebreid geparticipeerd en zijn externe deskundigen betrokken en geraadpleegd.</p> <p>Ten behoeve van het definitieve ontwerp is een verkeerstelling uitgevoerd op de Albert Schweitzerlaan op zowel het oostelijke als westelijke deel. De resultaten de keuzes in het definitieve ontwerp. De verhouding fietsers en auto's op het wegvak tussen de Braillelaan en het Leonardo Da Vinciplein maakt het geschikt voor een fietsstraat. Op het wegvak tussen de Briandlaan en de Braillelaan rijden teveel auto's ten opzichte van het aantal fietsers en ligt de verkeersintensiteit aanzienlijk hoger, waardoor een fietsstraat op dit deel niet verantwoord is. Voor dit deel is gekozen voor een traditionele 30 km / uur inrichting met een rijbaan van strengpersklinkers (comfortabele klinker voor fietsers) en snelheidsremmende drempels.</p>	13
38	De A. Schweitzerlaan is een van de hoofd fietsroutes in Schalkwijk. De verkeersdruk (auto's) is enorm toegenomen.	In het definitieve ontwerp is het oostelijke deel van de Albert Schweitzerlaan, tussen Braillelaan en het Leonardo Davinciplein ingericht als fietsstraat.	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	<p>Het smaller maken van de straat en achteruit inparkeren zal de veiligheid van fietsers niet ten goede komen, het zicht van de automobilist is slecht geregeld. De veiligheid van de kwetsbare weggebruiker moet boven alles gaan en mag niet ten koste gaan van de projectopdracht om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te realiseren ten gunste van bouwlocatie 7. In het participatietraject hebben wij gepleit voor een inrichting als fietsstraat. De verkeersstellingen gehouden tussen het L. da Vinciplein en de Braillelaan rechtvaardigen de inrichting als fietsstraat ook. Er zijn in totaal 1500 verkeersbewegingen waarvan 1000 fietsbewegingen. Zowel de bewoners, de wijkraad Meerwijk, de bewonerscommissie als de Fietsersbond zijn van mening dat dit deel van de A. Schweitzerlaan oost als fietsstraat ingericht moet worden en niet volgens het huidige gepresenteerde ontwerp.</p>	<p>Op het wegvak tussen de Briandlaan en de Braillelaan rijden teveel auto's ten opzichte van het aantal fietsers en ligt de verkeersintensiteit aanzienlijk hoger (5200 motorvoertuigen/etmaal), waardoor een fietsstraat inrichting op dit deel niet verantwoord is. Daarom is er voor het westelijk deel gekozen voor een standaard 30 km / uur inrichting. Een rijbaan van strengpersklinkers zorgt voor een comfortabel wegdek voor fietsers. De snelheidsremmende drempels dwingen een lagere gemiddelde snelheid af.</p>	
39	<p>De A. Schweitzerlaan west is te smal voor het verkeer wat er doorheen moet. Als aan beide zijden van de 8 m brede weg auto's geparkeerd staan blijft er effectief 4 meter over voor de overige weggebruikers. Wij maken ons zorgen over de veiligheid van de fietsers.</p>	<p>Zie het antwoord bij vraag 14.</p>	13
40	<p>De projectgroep heeft geen rekening gehouden met de smalle ruimte die over blijft en is niet in overleg getreden met andere betrokkenen zoals de Fietsersbond of de afdeling Verkeersadvisering van de Politie Kennemerland. Zij geven aan dat een fiets een breedte heeft van 75 cm met 25 cm ruimte tussen geparkeerde auto en fiets. Een geparkeerde auto wordt voor 2 m berekend wat betekent dat een geparkeerde auto met fiets op de weg al 3 m inneemt. Hiermee blijft er met een auto aan de andere zijde van de weg geparkeerd effectief 3 meter over voor andere verkeersdeelnemers. Als er aan de andere zijde ook nog iemand fietst 2 meter. Kortom, de veiligheid is in het geding, zeker daar verkeersmodellen van GoudappelCoffeng aangeven dat er in 2010 jaarlijks 5200 verkeersbewegingen plaatsvinden.</p>	<p>Het project kent een voorgeschiedenis van een aantal jaren. Er is uitputtend overleg geweest. De verkeerspolitie en de verkeerskundigen van de gemeente adviseren op het westelijke deel geen fietsstraat aan te leggen, maar een standaard 30km-weg met klinkerverharding en 30 km/uur drempels overeenkomstig de principes van het Duurzaam Veilig programma (CROW). Naar aanleiding van de inspraakreacties is de breedte van de rijbaan in het definitieve ontwerp aangepast naar 5,50 m met gemarkeerde parkeervakken (van 4,0 m met langsparkeren). De parkeerplaatsen worden gemarkeerd (in plaats van parkeren op de rijbaan). Het ontwerp van de Albert Schweitzerlaan wordt met de reconstructie in een verblijfsgebied met een max. snelheid van 30 km/uur veranderd. Daarmee wordt de inrichting van de Albert Schweitzerlaan in overeenstemming gebracht met de bestuurlijk vastgelegde kaders.</p>	13
41	<p>De A. Schweitzerlaan west is een buurtontsluitingsweg en leent zich meer voor het profiel dat gebruikt wordt bij de</p>	<p>De Bernadottelaan en de Italiëlaan zijn onderdeel van een vaste busroute. De Albert Schweitzerlaan is geen onderdeel van een vaste busroute, wat de</p>	13



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

	Bernadottelaan met gescheiden fietspaden en een bredere weg. Het nieuwe ontwerp van de Italiëlaan heeft ook gescheiden fietspaden: dit is een onderdeel van het (hoofd)fietsnetwerk en wordt ingericht met fietspaden van 1.80m breed in rood asfalt. Waarom geldt dit niet voor de A. Schweitzerlaan die ook onderdeel is van het hoofd fietsnetwerk?	<p>mogelijkheden vergroot om de snelheid van het verkeer te remmen met verkeersdrempels.</p> <p>Omdat de Albert Schweitzerlaan onderdeel is van het fietsnetwerk wordt de Albert Schweitzerlaan fietsvriendelijk ingericht: het westelijke deel krijgt comfortabele strengpersklinkers en het oostelijke deel wordt ingericht als fietsstraat.</p>	
42	Parkeerplaatsen moeten gemarkeerd opgenomen worden en niet als onderdeel van de weg.	Aan dit verzoek is tegemoet gekomen in het definitieve ontwerp.	13
43	Bij het tegengaan van het doorgaande verkeer ontstaat er meer druk op andere wegen. De Stresemanlaan is de enige ontsluiting voor Meerwijk richting het centrum waarbij er geen onderzoek is uitgevoerd naar de effecten en veiligheid in geval van calamiteiten. Heeft de gemeente een verkeersanalyse uitgevoerd naar de gevolgen van deze keuze, in de huidige situatie maar ook in combinatie met toekomstige plannen voor dit stadsdeel?	<p>In het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (HVVP) is de functie-indeling van het Haarlemse wegennet bij bestuurlijk besluit vastgelegd. Bij de ontwikkeling van het HVVP is gebruik gemaakt van de kennis van het CROW. Bij de totstandkoming van het HVVP is uitgebreid geparticipeerd en zijn externe deskundigen betrokken en geraadpleegd. Daarbij is het evenwichtig verdelen van het verkeer over het wegennet het uitgangspunt.</p> <p>De gedurende het ontwerpproces gehouden verkeersonderzoeken zijn een herbevestiging van de in het HVVP gemaakte keuzes en vormen geen aanleiding de uitgangspunten van het HVVP aan te passen. Met de herinrichting worden geen verbindingen richting het hoofdwegnet weggenomen. Een (structurele) herverdeling van het verkeer over de bestaande wegen wordt daarom niet verwacht. De Albert Schweitzerlaan en Stresemanlaan blijven even druk. De aanleiding voor de herinrichting is een onderhoudsbehoefte aan de wegen. De gekozen vorm moet bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de wijk als geheel.</p>	13
44	Zowel de bewoners, de wijkraad Meerwijk, de bewonerscommissie van woningcomplex Meerwijk A (die tekent namens de bewoners van beide complexen) als de Fietzersbond zijn van mening dat dit deel van de A. Schweitzerlaan West anders ingericht moet worden en niet volgens het huidige ontwerp dat gepresenteerd is.	Rekening houdend met de inspraak, gelet op de functie van de weg in het verkeersnetwerk, de beoogde snelheid van het verkeer en de aantallen fietsers en auto's die gebruik maken van de weg, zien wij in dit definitieve ontwerp de meest passende inrichting. Daarbij zijn in het definitief ontwerp de drempels aangepast in 30 km/uur drempels (in plaats van 50 km/uur), de klinkers van het type 'strengpers' ten behoeve van het fietscomfort en worden de parkeerstroken gemarkeerd.	13
45	Als bewoners hebben wij aangegeven geen klinkers te willen i.v.m. geluidsoverlast en wooncomfort. Wij willen asfalt wat voor de gemeente kostenneutraal is. Voor de bewoners en fietsers betekent dit meer comfort in het gebruik, het wonen	Het oostelijke deel van de Albert Schweitzerlaan wordt uitgevoerd als een fietsstraat in asfalt. Het westelijk deel wordt voorzien van strengpersklinkers die comfortabeler zijn voor fietsers dan gewone klinkers. Daarbij wordt de max. snelheid op de Albert Schweitzerlaan verlaagd naar 30 km/ uur. Een	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	en de leefomgeving.	lagere gemiddelde snelheid geeft minder geluidsbelasting en vergroot de verkeersveiligheid.	
46	<p>Nadat de eerste participatie had plaatsgevonden, hebben er verkeerstellingen plaatsgevonden. Dit was nadat het ontwerp voor het grootste deel gereed was. Qua aanpak bij een herinrichting is dit geen juist proces. De gemeente hoort eerst te inventariseren hoe het gebruik is alvorens de inrichting te gaan bepalen.</p> <p>Er is een duidelijke scheiding tussen de twee delen van de A. Schweitzerlaan. Alleen in het oostelijk deel hebben tellingen plaatsgevonden, het westelijk deel is niet op basis van daadwerkelijk gebruik en verkeersbeweging is opgezet. Modellen van GoudappelCoffeng wijzen er op dat hier dagelijks 5200 verkeersbewegingen zijn. Bij de inrichting van de straat zal hier rekening mee moeten worden gehouden (of de omliggende straten moeten worden aangepast om de toename te kunnen verwerken).</p>	<p>De functie-indeling van het wegennet is bij bestuurlijk besluit vastgelegd in het HVVP. De extra uitgevoerde onderzoeken zijn een herbevestiging van de categorisering van wegen in het HVVP. Rekening houdend met de stedelijke dichtheid van Haarlem is een aantal van 5200 motorvoertuigen/etmaal op een erftoegangsweg volgens de normen van het CROW van een passende omvang.</p> <p>Zie ook de antwoorden op vraag 40, 37 en 14</p>	13
47	<p>De projectleider heeft aangegeven dat er geen veiligheidsaudit heeft plaatsgevonden naar de veiligheid van de gekozen inrichting voor de diverse gebruikers van de weg. Wij zijn van mening dat dit een van de belangrijkste factoren is bij het herinrichten van de weg. Het niet betrekken van de Fietzersbond en de dienst Verkeersadvisering bij dit ontwerp (die van toegevoegde waarde zijn bij het opstellen en adviseren van het project) is onjuist geweest en kan ten koste gaan van een duurzame en veilige inrichting.</p>	<p>Er is uitputtend overleg geweest met de fietsersbond waarbij keer op keer argumenten zijn uitgewisseld.</p> <p>De gemeente heeft de kennis in huis om een ontwerp op verkeersveiligheid te beoordelen. Hiernaast zijn in de participatieperiode de hulpdiensten en de verkeerspolitie geconsulteerd. Naar ons oordeel zijn in dit project geen bijzondere omstandigheden aan de orde die een externe veiligheidsaudit vereisen, boven de gevolgde standaard procedure .</p>	13
48	<p>Wij merken dat binnen de projectopdracht de nadruk is gelegd op het creëren van parkeerruimte ten behoeve van de rechtszaak die is gevoerd ten aanzien van bouwlocatie 7. Het is jammer te constateren dat hiermee andere zaken uit het oog zijn verloren.</p>	<p>De parkeerbalans van de ontwikkeling Meerwijk-Centrum was één van de kaders voor het ontwerp, naast bijvoorbeeld het Haarlemse Verkeer- en Vervoerplan (HVVP), ontwerprijlijnen en de genoemde gerechtelijke uitspraak.</p> <p>In het definitieve ontwerp is binnen de genoemde kaders optimaal tegemoet gekomen aan de verschillende belangen die naar voren zijn gebracht tijdens de participatie, inspraak en aanvullend overleg.</p>	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

49	<p>Tijdens de informatieavond hebben (toekomstig) werknemers van locatie 7 geopperd om borden te laten plaatsen om parkeerplaatsen voor een vaste periode te blokkeren voor gebruik van locatie 7. Wij willen graag opgenomen hebben dat er geen beperkingen komen op het algemeen gebruik van parkeerplaatsen in de A. Schweitzerlaan, zowel nu als in de toekomst. Dit in lijn met het aantal te creëren extra parkeerplaatsen dat door de Hoge Raad is voorgeschreven om aan de vergunning te voordoan. Beperkingen betekenen immers dat de parkeerplaatsen niet voor iedereen bestemd zijn en niet voldaan wordt aan deze eis.</p>	Zie het antwoord op vraag 2.	13
50	<p>In het oostelijk deel van de A. Schweitzerlaan staan lindes die enorm veel overlast veroorzaken. Als bewoners zijn we blij dat we onze auto aan de andere zijde van de straat kunnen parkeren. In het nieuwe ontwerp worden aan de andere zijde ook bomen geplaatst, waartegen wij bezwaar maken. Het is straks niet meer mogelijk om je auto te parkeren zonder overlast van bomen te ervaren. Ook zien de stoepen, bestrating, lantaarnpalen, tuimeubels etc zwart en de kleverige substantie tast het aanzien van de straat aan.</p> <p>De wortels woekeren tot in het riool, sommige bewoners hebben daar overlast van en hebben hun riool moeten vervangen.</p> <p>Voor ouderen, mensen in een rolstoel/scootmobiel en met rollator is het lastig om over de stoep te lopen door de wortelgroei en moeten over de weg lopen/rijden. Het ophogen van de stoep is een oplossing die naar onze mening maar tijdelijk functioneert; de stoep zal weer gaan zakken met dezelfde problemen als gevolg.</p> <p>Wij willen dat de huidige bomen verwijderd worden en plaatsmaken voor bomen die netjes afgebakend staan en geen wortelgroei in het riool hebben en die niet onze stoepen en tuinen aantasten met een plakkerige substantie.</p>	<p>Bij het aanplanten van de nieuwe bomen worden er voorzieningen getroffen (zoals worteldoek of wortelschermen) die voorkomen dat de boomwortels niet in het riool kunnen groeien. Bij de huidige riolering zijn deze voorzieningen niet aanwezig.</p> <p>Uit onderzoek blijkt dat de bestaande bomen een levensverwachting hebben van meer dan 10 jaar. Daarom worden ze in het kader van dit project niet gekapt. Door de trottoirs tijdens de reconstructie 0,10 m hoger aan te leggen ten opzichte van de huidige situatie, krijgen de wortels weer ruimte. Wij verwachten daardoor de komende jaren geen problemen met wortels die tegels opdrukken.</p> <p>De nieuwe lindeboom is een niet druipende lindesoort.</p>	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	Ook willen wij geen bomen aan de andere zijde van de weg (Albert Schweitzerlaan, oostelijk deel)		
51	Ter hoogte van de A. Schweitzerlaan is nu een doorgang naar de weg. Bewoners kunnen de weg met hun fiets bereiken, mensen met een rolstoel of scootmobiel kunnen hier oversteken. In de nieuwe inrichting is dit niet meegenomen. Er zal ruimte voor gecreëerd moeten worden zodat dit weer mogelijk is. Dit geldt ook voor de overzijde van de weg doorgang tussen de flat en de eengezinshuizen beginnend met nummer 180.	Uw aanbeveling is verwerkt in het definitieve ontwerp.	13
52	De nieuwe locatie van de vuilnisbak is niet meer centraal in de straat en staat ook voor een kinderdagverblijf. Wij willen dit niet en ook niet voor of vlak bij onze tuinen ivm zakken rond de vuilnisbak en overlast als gevolg. De oude locatie (of aan de andere zijde van de weg) is beter zodat de overlast minder is. De oude locatie ter hoogte van huisnummer 87/97 bij de flat is ideaal omdat er sociale controle is en het sluit goed aan bij de doorgang tussen de flat en woonhuizen. Dit hoeft slechts ten koste te gaan van 1 parkeerplaats.	Aan uw verzoek is tegemoet gekomen in het definitieve ontwerp. De ondergrondse container blijft op de huidige locatie staan.	13
53	Er is geen rekening gehouden met de plaatsing van de groenbakken. Waar moeten deze geplaatst worden? Nu doen we dit ter hoogte van nr 61 bij de stoep tussen de 2 parkeersecties in de straat.	Aan uw verzoek is tegemoet gekomen in het definitieve ontwerp door een uitstulping in het trottoir te maken.	13
54	Graag het verzoek geen lantaarnpaal te plaatsen in de buurt van de doorgang tussen nr 75 en 73. In het verleden heeft er een gestaan waardoor jongeren in de poort gingen hangen. We willen graag voorkomen dat nieuwe overlast gaat ontstaan.	In het verlichtingsplan is hier rekening mee gehouden.	13
55	Als de gemeente de stoep gaat ophogen verwachten wij ook dat zij de kosten op zich nemen voor het ophogen van de tuinen. Wij hebben na de laatste aanpassing in de stoep onze tuin opnieuw laten aanleggen waarbij we deze hebben aangesloten op de stoep. Wij zullen nu extra kosten moeten maken om dit weer aan te passen.	De tuinen worden door de gemeente met de uitvoering weer aangesloten op de nieuwe hoogte van het trottoir. E.e.a. in overleg met de eigenaren.	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

56	<p>In het nieuwe ontwerp is er aan 1 zijde van de Albert Schweitzerlaan/Braillelaan een zebrapad geplaatst. Het verbaast ons dat er geen tweede zebrapad aan de andere zijde is geplaatst. Voetgangers moeten rechtdoor kunnen oversteken op een veilige manier. Zoals het nu is ontworpen moet een voetganger vanuit de westelijke zijde omlopen omdat er 2 nieuwe bomen zijn geplaatst op het oversteekpunt en aan de andere zijde een parkeerplek is voorzien waardoor men niet kan oversteken. Gezien de gebruikersgroepen (kinderen, ouderen, gehandicapten) moet de veiligheid hoog in het vaandel staan en kun je geen extra oversteek van die groepen vragen.</p>	<p>De wegen in dit project worden ingericht als 30 km/uur wegen. Het verkeer zal langzamer gaan rijden. De voetgangersoversteekplaats aan de kant van Van Norden bloemenpaleis is vlakbij en gelijkvloers te bereiken via de doorgetrokken trottoirs. Daarom hebben wij geen extra voetgangersoversteekplaats opgenomen in het definitieve ontwerp.</p>	13
57	<p>Gevaarlijke kruising wordt voorrangskruising: hoe kunnen fietsers veilig oversteken naar de A. Schweitzerlaan west gezien het aantal gebruikers? We hebben eerder in het participatietraject voorgesteld een rotonde te plaatsen. Hierbij sluiten de verkeersstromen elkaar uit en is de oversteek voor fietsers gemakkelijker te maken. Zeker omdat het een doorgaande fietsroute betreft maar tevens voor gemotoriseerd verkeer is dit een betere situatie.</p>	<p>Met de aanleg van inritconstructies wordt de voorrangssituatie duidelijk geregeld. Er is voldoende opstelruimte om te wachten op het kruisende verkeer. Het uitzicht op het kruisende verkeer is ook goed op deze plek. In het definitieve ontwerp is de veiligheid van dit kruispunt aanzienlijk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Een rotonde zou bovendien de doorstroming van de lijnbus hinderen.</p>	13
58	<p>Momenteel passen er 60 auto's in de A. Schweitzerlaan, er worden maar 4 extra plekken gecreëerd. Het aantal plekken dat bij de Hoge Raad werd vastgesteld wordt niet gehaald binnen de nieuwe plannen. Tijdens de participatieronde zijn voorstellen gedaan om op andere plekken ook extra parkeerplaatsen te creëren die niet terug komen in het ontwerp. De nieuwe woningen en aan- en afvoer van cliënten in het dagverblijf zullen voor extra parkeerdruk zorgen. Het feit dat er nog steeds met een parkeerdruk van 1,2 per woning wordt gerekend is niet meer van deze tijd. Ook is de A. Schweitzerlaan een toevoer voor diverse werknemers van omliggende bedrijven en/of bezoekers van het wijkcentrum, ook in de avond. Deze extra parkeerdruk wordt niet binnen het nieuwe ontwerp opgelost, wat wel het geval zou moeten zijn.</p>	<p>Het bestaande aantal parkeerplaatsen in het oostelijke deel van de Albert Schweitzerlaan bedraagt 43 stuks. Na de reconstructie komen er 64 stuks in dit deel van de Albert Schweitzerlaan. Per saldo zijn dit er 2 meer dan in de hoorzitting bij de raad van State is aangegeven.</p> <p>In het westelijke deel van de Albert Schweitzerlaan komen 78 parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn dat er slechts 27 parkeerplaatsen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de parkeerbehoefte zoals aangegeven op de participatiebijeenkomst.</p>	13



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

59	Het plateau voor het L. da Vinciplein nodigt qua vormgeving uit tot parkeren wat er voor zorgt dat het beoogde veiligheidsaspect dat een vrachtwagen daar kan draaien een probleem kan worden als hier geparkeerd wordt. Kan de politie hier bij deze inrichting op handhaven en gaan ze dat ook doen aangezien er geen borden zijn ingetekend?	De keerlus wordt in het definitieve ontwerp aangepast naar een ronde keerlus van rood asfalt. De extra ruimte voor het draaien wordt vormgegeven door middel van klinkerbestrating. Er is geen noodzaak de weg te verbreden. Met borden wordt aangegeven dat parkeren op de keerlus verboden is. Hier kan dan op gehandhaafd worden.	13
60	De 2 bushaltes in de Martin Luther Kingstraat zijn niet ingetekend waardoor het niet duidelijk is waar deze geplaatst worden.	De twee bushaltes zijn in het definitieve ontwerp ingetekend. Bij de reconstructie van de M.L. Kinglaan is de eerste halte inmiddels al aangelegd op de M.L. Kinglaan aan de zuidzijde van de Aletta Jacobsstraat. De tweede halte wordt in dit project in definitieve vorm aangelegd op de M.L. Kinglaan tegenover de eerste halte.	13
61	Wij maken bezwaar tegen de inrit ter hoogte van de A. Schweitzerlaan 45. Deze inrit zal voor extra verkeersdruk in de straat zorgen tijdens de aan- en afvoer van mensen voor de dagopvang.	De bedoelde inrit is gerealiseerd met de nieuwbouw op Locatie 7 en hoort bij de functie en het gebruik van het gebouw. Voorafgaand aan de realisatie van dit gebouw zijn de daarvoor geldende procedures doorlopen en is de inrit toegestaan. Daarmee is de inrit voor dit project de bestaande situatie geworden en in het definitieve ontwerp blijft de inrit bestaan.	13
62	In de tekening wordt verondersteld dat er een doorgang is van de A. Schweitzerlaan naar de William Boothstraat. De gemeente is er van op de hoogte dat de grond bij de garages particulier eigendom is, de eigenaren willen geen vrije doorgang geven. De wijze waarop het is opgenomen in de tekening geeft een onjuiste voorstelling van zaken. Doordat er geen doorgang is zal de A. Schweitzerlaan zwaarder belast worden met busjes die mensen aanleveren en in de straat moeten keren tijdens piektijden.	Dit is meegenomen in het definitieve ontwerp en wordt afgestemd met de gebruikers. De afscherming vindt plaats met een haag en een hekwerk.	13
63	In de advertentie in de Stadskrant stond niet opgenomen waar de bezwaren naar toe gestuurd moeten worden. Normaliter wordt dit soort meldingen ook in de mededelingen opgenomen met alle gegevens waar de reactie naar toe gezonden kan worden. Deze fout kan er voor zorgen dat reacties van mensen niet juist aankomen.	De advertentie in de stadskrant was een uitnodiging voor de informatieavond, daar werd ook vermeld dat het ontwerp ter inzage lag bij de Stadsbibliotheek. In de bewonersbrief, op reactieformulieren tijdens de avond / bij het ontwerp in de bibliotheek en op de website werden het reactie-adres en de termijn vermeld. Ook kon via de website door middel van een digitaal reactieformulier worden gereageerd.	13
64	Wij maken bezwaar tegen de gehanteerde procesgang m.b.t. participatie. Waarom is de Fietzersbond nooit uitgenodigd voor een participatiegesprek? Pas tijdens de inspraakperiode is er een bijeenkomst georganiseerd met de wijkraad en de Fietzersbond.	Het definitieve ontwerp is uiteindelijk tot stand gekomen op basis van verkeerstellingen, gesprekken met belanghebbenden, inbreng van verkeerspolitie, fietzersbond en wijkraad, inbreng vanuit de participatie en inbreng in de inspraakperiode. Bovendien is het definitieve ontwerp afgestemd op het Haarlemse Verkeer- en Vervoerplan (HVVP), bestemmingsplan en afspraken rondom de ontwikkeling van Meerwijk-	14



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

		<p>Centrum (o.a. parkeerbalans). Verschillende invalshoeken en belangen zijn dus samengebracht in dit ontwerp.</p> <p>De voorbereiding van het project loopt inmiddels enkele jaren. Bij aanvang is de participatie vooral op de wijk gericht geweest. Het gesignaleerde tekort aan overleg met de fietsersbond is in de daaropvolgende fase gecorrigeerd.</p>	
65	<p>Op 24 juli 2010 gaven wij een reactie op het schetsontwerp. Inhoudelijk zien wij geen verschillen met het ontwerp van een jaar geleden. Wat heeft u gedaan met onze adviezen? Waarom vinden wij niets terug van deze adviezen in het VO?</p>	<p>De fietsersbond heeft het ontwerp toegestuurd gekregen en heeft tijdens de participatie schriftelijk gereageerd. Daarna heeft er beleidsmatig overleg plaatsgevonden met de fietsersbond en is een traject doorlopen, waarbij een variant met langsparkeren voor het oostelijke deel van de Albert Schweitzerlaan is uitgewerkt. Dit ontwerp bleek niet te voldoen aan de parkeerbalans en eerder genomen besluiten door de gemeente. In juli 2011 is teruggemeld aan wijkraad en fietsersbond dat er geen aanleiding was het ontwerp bij te stellen en dat het voorlopige ontwerp in september 2011 de inspraak in zou gaan. Na de inspraak heeft er nog nader overleg plaatsgevonden met wijkraad en fietsersbond. Dit heeft geresulteerd in een aantal aanpassingen in het ontwerp, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none">- Het oostelijke deel wordt alsnog ingericht als fietsstraat.- De rijbaan van het westelijke deel wordt verbreed met 1,5 m.- De parkeervakken op de rijbaan van het westelijke deel worden gemarkeerd. <p>De snelheidsdrempels zijn veranderd naar 30 km/uur drempels (in plaats van 50 km/uur)</p>	14
66	<p>Het toesturen van een schetsontwerp mag ons inziens niet gezien worden als 'er is participatie geweest met de Fietsersbond'</p>	<p>De fietsersbond heeft tijdens de inspraakperiode kunnen reageren op het voorlopige ontwerp en na de inspraakperiode is nogmaals met de fietsersbond gesproken over het ontwerp. Deze inbreng en gesprekken zijn meegewogen in het definitieve ontwerp. Zie ook de antwoorden op vraag 64 en 65.</p>	14
67	<p>Waarom wordt in het VO aangegeven dat strengpersklinkers conform de 'Motie Fietsverharding' is? Conform HVVP en motie 71 worden hoofdfietsroutes voorzien van een herkenbare rode asfaltverharding, behalve als ondergrondse bekabeling moeizaam is of het historisch karakter wordt aangetast. Dit is hier niet aan de orde.</p>	<p>De aangehaalde motie 71 is een verzoek geweest aan het vorige college om met uitgangspunten te komen voor een classificatie voor verhardingstypen op fietsroutes. Deze uitgangspunten zijn verwoord in een antwoordbrief van wethouder Divendal. Dit kader is door de Raad geaccepteerd en vormt nu een leidraad voor kaderstelling voorafgaand aan het ontwerp voor zover het uitvoeringsprogramma fiets of andere ter zake ingediende moties of</p>	14



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

		<p>amendementen of beleidswijzigingen van latere datum dit kader niet herroepen. Dat is hier niet het geval.</p> <p>De beantwoording van Motie 71 (Fiets'm erin) zegt over fietsroutes over erftoegangswegen <u>buiten</u> het centrum dat de verhardingskeuze 'afhankelijk is van welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past'. Asfalt lokt vanwege het comfort en de uitstraling hogere snelheden bij het autoverkeer uit dan klinkerbestrating. Het is van belang om een geloofwaardige 30 km/uur inrichting na te streven, zodat automobilisten zich aan deze snelheid houden en de beoogde doelen van leefbare wijken en verkeersveilige straten wordt behaald. Daarom kiezen wij in het definitieve ontwerp voor klinkers in de rijbaan die de uitstraling van een erftoegangsweg op het westelijke deel van de A. Schweitzerlaan zullen benadrukken.</p>	
68	<p>De beantwoording van wethouder Divendal (02-10-2006) zegt over fietsroutes over erftoegangswegen buiten het centrum dat de verhardingskeuze 'afhankelijk is van welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past'. Aangezien in heel Schalkwijk fietsroutes voorzien zijn van rood asfalt, waarom zou de Albert Schweitzerlaan daarop een uitzondering vormen?</p>	<p>Vanwege het aantal auto's en de ervaring dat auto's bij een comfortabele asfaltverharding harder rijden dan de beoogde 30 km/uur. Zie ook het antwoord op vraag 67.</p>	14
69	<p>Volgens de B&W nota Actualisatie HVVP van juni 2009 is deze route aangemerkt als primaire hoofd fietsroute en is in die nota gesteld 'waar asfalt ligt, blijft asfalt'. Waarom wijkt u hier vanaf?</p>	<p>De actualisatie van het HVVP is in de gemeenteraad besproken, maar hierop heeft geen besluitvorming plaatsgevonden.</p>	14
70	<p>Waarom zijn er geen verkeerstellingen gedaan op het westelijk deel van de A. Schweitzerlaan? Waarom is er geen studie gedaan naar het verkeersmodel? Dit is een grote ingreep in het wegensysteem. De huidige A. Schweitzerlaan is een toegangsweg tot Meerwijk: een brede weg, fietsstroken, parkeren in vakken. In het VO ligt een totaal andere weginrichting (8m met parkeren op de rijbaan). Dit is niet getoetst aan verkeersintensiteit (auto's en fietsen), verkeersmodellen en inrichtingseisen die bij een dergelijk verkeersaanbod past.</p>	<p>De verkeerstellingen zijn naar aanleiding van de inspraakreacties alsnog uitgevoerd. Deze hebben samen met de inspraakreacties en aanvullende overleggen geleid tot een geringe bijstelling van het ontwerp. Het westelijke deel krijgt een strengpersklinker als verharding en 30 km/uur drempels en het oostelijke deel wordt ingericht als fietsstraat met een rijloper van rood asfalt. De uitkomsten waren een herbevestiging van de in het HVVP vastgelegde categorisering van deze wegen. De gekozen herprofilering past daarmee binnen de kaders van het HVVP. Het ontwerp is daarmee in overeenstemming met al vastgesteld beleid.</p>	14



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

71	<p>De A. Schweitzerlaan is een oost/west fietsroute conform HVVP. Er is geen sprake van een herkenbare fietsroute (HVVP). Gelet op onze opmerking hierboven ('motie Fietsverharding') adviseert de Fietsersbond fietsvoorzieningen aan te brengen in rood asfalt.</p>	<p>Het oostelijke deel is naar aanleiding van de inspraak in het definitieve ontwerp ontworpen als een fietsstraat met rood asfalt. Het westelijke deel krijgt een rijbaan van strengersklinders die voor fietsers comfortabeler is dan reguliere klinders. Een fietsstraat op het westelijk deel is ongewenst, vanwege de hoge verkeersintensiteit, de beperkte snelheidsremming van auto's bij fietsstraten met comfortabel asfalt en omdat het aandeel fietsers geen duidelijke meerderheid vormt.</p>	14
72	<p>Vervang de obstakels (paaltjes en plantenbakken) op de brug naar het L. da Vinciplein door een geïntegreerd ontwerp in het plandeel van project Albert Schweitzerlaan. Er zijn andere mogelijkheden om bromfietsers af te remmen. Deze obstakels zijn gevaarlijk en hinderlijk voor bepaalde groepen gebruikers. Scootmobielen en bakfietsen kunnen de obstakels niet of moeizaam passeren. Conform de CROW normen moet een minimale doorgangsruijmt van 1.20 meter in acht worden genomen i.v.m. de bereikbaarheid van invalidenvervoertuigen.</p>	<p>De bloembakken zijn op verzoek van de wijkraad geplaatst. Op het plein wordt de ruimte gedeeld door fietsers en voetgangers. De bloembakken blijken in de praktijk effectief en blijven daarom staan.</p>	14
73	<p>Geef de keerlus bij het L. da Vinciplein de vorm van een keerlus: rond ipv vierkant. Een vierkant pleintje wordt door gebruikers niet herkend als een keerlus, maar als parkeervakken.</p>	<p>Dit advies is overgenomen. De keerlus is in het definitieve ontwerp een ronde keerlus van rood asfalt geworden. De extra ruimte voor het draaien wordt vormgegeven door middel van klinkerbestrating.</p>	14
74	<p>Richt de A. Schweitzerlaan tussen L. da Vinciplein en Braillelaan in als fietsstraat met een asfaltloper. De Fietsersbond is niet gelukkig met haaksparkeren, maar begrijpt dat het gezien de gerechtelijke uitspraak hier niet anders kan. Wij pleiten dan wel i.v.m. de veiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none">- extra diepe parkeervakken- herkenbare fietsstraat in asfalt, zodat duidelijk is dat deze straat primair gebruikt wordt door fietsers, en fietsers nog verder van de geparkeerde auto's rijden. <p>De verkeerstellingen wijzen nu uit dat fietsers ruimschoots in de meerderheid zijn in dit gedeelte van de straat. Er zijn meer dan 1000 fietsers per dag, en er zijn 2x zoveel fietsers dan auto's per dag. Conform de CROW-richtlijn vwb een fietsstraat.</p>	<p>Dit verzoek voor de aanleg van een fietsstraat met een asfaltloper en extra diepe parkeervakken in het oostelijk deel van de Albert Schweitzerlaan is overgenomen in het definitieve ontwerp.</p>	14
75	<p>Voer de drempels uit als asfaltdrempels, zoals in de James Adamstraat.</p>	<p>In het oostelijke deel komt een asfaltdrempel. In het westelijke deel komen twee drempels in klinkerbestrating.</p>	14



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

76	De breedte van de uitritconstructie A. Schweitzerlaan-Braillelaan verkorten. De breedte van het doorgetrokken trottoir is gelijk gesteld aan de gevellijn. CROW normen geven een beperkte breedte aan een uitritconstructie, deze lijkt hier overschreden.	Ten gunste van de ruimtelijke kwaliteit is ter hoogte van de bloemist gekozen voor een royaal bemeten trottoir, inclusief een ruime inritconstructie.	14
77	Inrichtingsvoorstel Albert Schweitzerlaan west (tussen Briandlaan en Braillelaan) mist beleidsmatige en verkeerskundige basis.	Deze opmerking herkennen wij niet; het definitieve ontwerp is gebaseerd op onder andere het Haarlemse Verkeer- en Vervoersplan (HVVP), CROW richtlijnen en verkeerstellingen.	14
78	In het HIOR Schalkwijk is de A. Schweitzerlaan (het westelijk deel tussen Briandlaan en ML Kinglaan) aangeduid als Standaard profiel A 'buurtontsluiting'. En dat profiel is volgens datzelfde HIOR: 2m parkeren, 2m fietsstrook, 3,5m rijstrook, 2m fietsstrook, 2m parkeren. Er rijdt sinds kort geen bus meer, maar het verleggen van de busroute naar de ring Meerwijk, wil niet zeggen dat de fietsroute is verlegd, in tegendeel. Fietsers willen naar Meerwijk-Centrum en richting Vijfhuizen en vice versa via de Albert Schweitzerlaan.	Voordat een standaardprofiel kan worden toegepast, moet dit altijd worden beoordeeld op de specifieke situatie. In dit geval is een belangrijk uitgangspunt voor het standaard profiel, een busroute, weggevalen. Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) is bovendien geen verkeerskundig kader maar een ruimtelijk kader om de kwaliteit van openbare ruimte te bewaken.	14
79	Volgens het verkeersmodel van GoudappelCoffeng (2010 prognose 2015 rijden er 5200 mvt/etmaal op het wegvak tussen Briandlaan en Braillelaan. Bij dergelijke aantallen is de oplossingsrichting bij mengen van fiets- en autoverkeer: scheiden. Bij lagere aantallen is een gemengd profiel mogelijk, een ruim dan wel een krap profiel. Maar voor een krap profiel kan alleen bij een zeer lage auto-intensiteit en weinig fietsverkeer (CROW 230 ontwerpwijzer fietsverkeer, p112, p 150). Dit kan alleen als dwingende circulatiemaatregelen worden getroffen, zoals een knip.	<p>In het definitieve ontwerp is gekozen om de wegbreedte van de rijbaan te vergroten naar 5,50 m met gemarkeerde parkeervakken (was in het voorlopige ontwerp 4,0 meter met langsparkeren). Het aantal van 5200 motorvoertuigen/etmaal past binnen de indelingsnormen van het CROW voor erftoegangswegen. Binnen gebieden met een hoge stedelijke dichtheid wordt deze intensiteit ook door het CROW als niet ongewoon beoordeeld. Het gemeten aantal motorvoertuigen/etmaal is evenwel hoog te noemen. Voor de gemeente een extra reden om de CROW aanbevelingen die voor een erftoegangsweg gelden te volgen.</p> <p>Ook onderzoek van het SWOV bevestigt dat dit voor de verkeerveiligheid en opvolging van de maximum rijsnelheden door het verkeer van belang is, zodat het beoogde verkeersgedrag zich zal voordoen en de V85 snelheid na herinrichting daadwerkelijk maximaal 30 km/uur zal zijn. Dit houdt in dat minimaal 85% van het verkeer de gemiddelde snelheid van 30 km/uur rijdt.</p> <p>De ambtelijke dienst is er samen met de verkeerspolitie van overtuigd dat het krappe profiel daar de beste garantie voor is. Het nu gekozen profiel van 5,5 m met gemarkeerde parkeervakken is een compromis. Een (nog) breder profiel zal fietsers weliswaar meer ruimte geven, maar zal er ook toe leiden</p>	bre14



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

		<p>dat de gemiddelde snelheid hoger komt te liggen. Een verdere verbreding draagt niet bij aan de doelstelling van het bestuur om de Haarlemse wijken leefbaarder en verkeerveiliger te maken.</p> <p>Het treffen van circulatormaatregelen, zoals een 'knip', valt buiten de scope van het project. Hiermee verschuift verkeersbelasting naar andere wegen en dat aspect is reeds afgewogen in het HVVP.</p>	
80	<p>Versmalling van de weg zal niet leiden tot een verminderde intensiteit. Waarom zou het autoverkeer, komend vanaf de Europaweg, omrijden via Briandlaan, Stresemanlaan en Braillelaan?</p>	<p>Doel van de herprofilering is snelheidsreductie, verhogen van de verkeerveiligheid en het creëren van leefbare wijken. Er wordt door ons geen (blijvende) herverdeling van het verkeersaanbod als gevolg van de herprofilering verwacht.</p> <p>Gedurende de werkzaamheden zal dit zich tijdelijk wel kunnen voordoen als de A. Schweitzerlaan tijdelijk uit gebruik wordt genomen. Het valt niet uit te sluiten dat dan een klein deel van het verkeer in de nieuwe gevonden routine blijft hangen. Herverdeling van het verkeer over de wegen is geen doel.</p>	14
81	<p>Op het westelijk gedeelte wordt gekozen voor een 8 meter brede rijbaan, met parkeren op diezelfde rijbaan. Er blijft feitelijk 4 m rijbaan over. Dat is een vreemde maat, krapper dan een krap profiel. Twee auto's kunnen elkaar niet passeren, fietsers komen in de knel.</p>	<p>In het definitieve ontwerp is ervoor gekozen om de wegbreedte van de rijbaan te vergroten naar 5,50 meter met gemarkeerde parkeervakken (was in het voorlopige ontwerp 4,0 meter met langsparkeren).</p>	14
82	<p>Parkeren op de rijbaan (zonder neusjes en oren) is gevaarlijk voor fietsers. CROW ontwerpwijzer fietsverkeer kiest bij een gemengd profiel altijd voor parkeren buiten de rijbaan (in parkeervakken) i.v.m. hinder voor fietser en veiligheid (openslaande portieren en uitwijkmanoeuvres). Daarmee ontstaat voor het fietsverkeer een rechte rijlijn en wordt de breedte voor het rijdende verkeer beperkt. Waarom kiest u hier niet voor op het westelijke deel van de A. Schweitzerlaan.</p>	<p>In het definitieve ontwerp worden alsnog parkeervakken aangegeven buiten de rijbaan.</p>	14
83	<p>Om de veiligheid van de fietser te waarborgen zijn snelheidsremmende maatregelen nodig, of u nu kiest voor een krap of een ruim profiel, maar u kiest voor 50 km/uur drempels. Dit lokt hogere snelheden uit van het autoverkeer. Een krap profiel werkt niet.</p>	<p>De 50 km/uur drempels zijn naar aanleiding van de inspraak in het definitieve ontwerp aangepast naar 30 km/uur drempels. Dit geeft wel een kleine vertraging op deze voor hulpverlening bedoelde aanrijroute. Zowel brandweer als ziekenhuis zijn echter in Schalwijk zelf gevestigd, waardoor de aanrijafstanden relatief kort zijn. De eventuele vertraging blijft daardoor binnen de gestelde normen.</p>	14



Haarlem

Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

		Overigens kijkt de brandweer kritisch mee en is zij er beducht voor dat er straks op alle aanrijroutes 30km/uur drempels worden neergelegd. Wij merken op dat de gekozen oplossing dus een uitzondering is op de regel, maar gerechtvaardigd is vanwege de gemeten verkeersintensiteit en de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid.	
84	Het westelijk gedeelte van de Albert Schweitzerlaan is een hoofdaanrijroute brandweer. Daarom kiest u voor 50km/uur drempels. Maar op de Belgiëlaan (ook hoofdaanrijroute brandweer) zijn zojuist 30 km/uur drempels aangelegd omdat er veel te hard werd gereden door het verkeer. De brandweer kan ook over 30km/uur drempels.	Zie het antwoord op vraag 83. De brandweer heeft geen overwegende bezwaren tegen het aanleggen van 30 km/uur drempels. De brandweer is echter wel bezorgd dat 30 km/uur drempels de norm worden voor hulproutes.	14
85	Het advies van Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 230) betreffende de maatvoering van een rijbaan voor gemengd verkeer, gebaseerd op de combinatie fiets/personenauto/fiets in combinatie met langsparkeren aan weerszijden: 50+75+85+175+85+75+50+aan beide zijden parkeervakken buiten de rijbaan (met schampstrook) totaal 1045 cm. De Fietzersbond stelt voor: - of u brengt een knip aan in de A. Schweitzerlaan. Dan neemt de autoverkeersintensiteit op de A. Schweitzerlaan west zo sterk af, dat ook dit gedeelte als fietsstraat kan worden ingericht (met middenloper van rood asfalt). Parkeren in vakken. - of u behoudt tweerichtingsverkeer, dan bevelen wij het profiel aan zoals dat gekozen is in de Italiëlaan (zelfde profiel): een inrichting met parkeren in de vakken met schampstrook (2m), een fietsstrook in rood asfalt (2 m), rijloper klinkers (2,50m), fietsstrook rood asfalt (2m), parkeren in vakken met schampstrook (2m).	In het definitieve ontwerp is ervoor gekozen de wegbreedte van de rijbaan te vergroten naar 5,50 m met gemarkeerde parkeervakken (was in het voorlopige ontwerp 4,0 meter met langsparkeren). In het definitieve ontwerp worden alsnog parkeervakken aangegeven buiten de rijbaan. 50 km/uur drempels zijn naar aanleiding van de inspraak in het definitieve ontwerp aangepast naar 30 km/uur drempels. Het treffen van circulatiemaatregelen, zoals een 'knip', valt buiten de scope van het project. Hiermee verschuift verkeersbelasting naar andere wegen en dat aspect is reeds afgewogen in het HVVP. Het profiel Italiëlaan vertoont grote gelijkenis met het profiel van een gebiedsontsluitingsweg. De verwachting is dat een dergelijk profiel in de Albert Schweitzerlaan tot structurele snelheidsoverschrijding zou leiden en dat de beoogde doelstellingen van een lagere gemiddelde snelheid, verbetering van de verkeersveiligheid en leefbare wijken niet behaald zullen worden.	14
86	Aansluiting op het kruispunt met de Briandlaan aanpassen. Voor de veiligheid zijn aanpassingen nodig om veilig te kunnen oversteken, met name voor fietsers. Het wegprofiel op de A. Schweitzerlaan ten oosten van de Briandlaan moet aansluiten op de weg ten westen. Trek de markering naar de fietsstroken door.	Deze aanbeveling is verwerkt in het definitieve ontwerp.	14
87	Door ontwikkelen van verschillende plannen op diverse bouwlocaties zonder de samenhang in het oog te houden,	Zie het antwoord op vraag 58. Voor de ontwikkeling van Meerwijk-Centrum is een overkoepelende	15



Inspraaknotitie Albert Schweitzerlaan

Haarlem

	hebben de problemen zich opgestapeld. De Raad van State zet vraagtekens bij de parkeerbehoefte en voorzieningen (waarvan er toen 22 plekken waren ingetekend), de gemeente zegt dat het allemaal in orde komt. Nu zijn alle plekken verdwenen.	parkeerbalans gemaakt. Deze is als uitgangspunt genomen voor alle voorgenomen bouwplannen in deze ontwikkeling. Bij een van de bouwplannen heeft dit geleid tot een gerechtelijke procedure die tot de Raad van State is doorgevoerd. Met de uitvoering van het definitieve ontwerp wordt voldaan aan de parkeerbalans ten behoeve van de nieuwbouw en de uitspraak van de Raad van State hierover. Bovendien wordt tegemoet gekomen aan de parkeerbehoefte zoals aangegeven op de participatiebijeenkomst.	
	Grond bij de garages is particulier eigendom, de gemeente negeert de mogelijkheid waarvan sprake was om het gebouw ong. 2 meter op te schuiven en laat de bebouwing op 20 cm van de garagegrond eindigen en men zet zichzelf bewust klem.	De locatie van de bouw is in het bestemmingsplan en de bouwvergunning vastgelegd. Voor dit reconstructieproject is dit een gegeven.	15
88	Ymere en de Hartekampgroep negeren bijeenkomsten om uitleg te geven of zwijgen en hebben blijkbaar een eigen entree bij de gemeente.	Ter kennisname aangenomen.	15
89	De garage-eigenaren zijn voor deze bijeenkomst niet opgeroepen, en voordurend wordt bij iedere schets de grond voor de garages maar als gemeentegrond ingetekend.	Met de eigenaren van de garageboxen is overleg gevoerd over de nieuwbouw op Locatie 7. Daarbij is aangegeven hoe de eindsituatie bij de garageboxen wordt en hoe de bereikbaarheid bij de bouw gegarandeerd zou zijn. De eigenaren van de garageboxen zijn niet uitgenodigd voor de inspraak over de Albert Schweitzerlaan, aangezien de inrichting bij de garageboxen particulier terrein betreft en geen relatie heeft met de herinrichting van de Albert Schweitzerlaan. De toegang tot de garageboxen ligt op de William Boothstraat. Op het definitieve ontwerp is naar aanleiding van deze reactie duidelijker aangegeven dat de grond voor de garageboxen geen onderdeel uitmaakt van het project.	15
90	Zorg voor een duidelijke afscheiding gemeentegrond-garagegrond-gebouw. Niemand wil hier een doorgaande weg of de mogelijkheid hiertoe.	Dit is meegenomen in het definitieve ontwerp en wordt afgestemd met de gebruikers. Afscheiding vindt plaats door middel van een haag en een hekwerk.	15

Benchmark grijzeweg

Kenmerken en waarnemingen

Straat	locatie	huidig profiel	huidige verharding	gewenst profiel	gewenste verharding	huidig ingest. snelheid	gereden snelh. V85 wegdaggemid.	gewenste snelheid	functie	intensiteit Auto werkdaggemid.	spits auto gem./uur	spits fiets gem./uur	verhoud. fiets : auto	gebruikers-groepen	datum metingen
Merovingenstraat, thv nr. 31	ts Slachth.str-Schipholw.	rijweg 7m60 met verkeersheuvel 2m breed + p-vakken	asfalt	versmalde rijbaan zonder indeling	klinkers	30 km/uur	51,1 km/uur	30 km/uur	erft.weg	3810	138	195	1,4 : 1	auto, fiets	april 2009 (auto) + febr. 2013 (fiets)
1e Emmastraat	t.h.v. nr. 14	rijweg 7 m 85 met smalle fietsstrook	asfalt	niet mogelijk	asfalt	50 km/uur	46,8 km/uur	50 km/uur	GOW-B	6992	524	353	0,67 : 1	auto, fiets, bus	mrt. 2010 (auto) + febr. 2013 (fiets)
A.Schweitzerlaan	ts. Briand-Brailleln	rijweg 11 m	asfalt	versmalde rijbaan zonder indeling	klinkers	50 km/uur	51,8 km/uur	30 km/uur	erft.weg	5561	389	219	0,56 : 1	auto, fiets, hulpd. route	sept./okt 2012 (auto) + febr. 2013 (fiets)
Italielaan	L.v.Osn-Frankr.In	rijweg ..m + fietsstr	klinkers met fietsstr. in asfalt	versmalde rijbaan zonder indeling	klinkers	30 km/uur	36 km/uur	30 km/uur	erft.weg	3134	101	135	1,35 : 1	auto, fiets	febr./mrt 2013 (auto + fiets)
Schouwteslaan	huisnr. 39/45	rijweg 2 m 90 + fietsstr. Elk 2m + p-vakken	asfalt	versmalde rijbaan zonder indeling	klinkers	30 km/uur	39,4 km/uur	30 km/uur	erft.weg	2991	233	535	2,3 : 1	auto, fiets, (voorh. bus)	nov. 2012 (auto) + febr. 2013 (fiets)