

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: secretariaat@wijkraadab.nl [mailto:secretariaat@wijkraadab.nl]

Verzonden: dinsdag 1 maart 2016 15:33

Aan: Griffiebureau

CC: secretariaat@wijkraadab.nl

Onderwerp: Fwd: Afwaardering Amsterdamsevaart

Geachte leden van de Griffie,

Bijgesloten treft u de reeds in de vorige mail aangekondigde gewijzigde Reactie herinrichting Amsterdamsevaart aan met hierin vervat de visie van de wijkraad Amsterdamse Buurten met uitgewerkte derde variant evenals de hierbij behorende schetsen.

Ook deze stukken verzoeken wij u door te zenden aan de Raadsleden en de betreffende Commissie, met kopie naar B&W.

Wederom dank voor de medewerking, bevestiging wordt op prijs gesteld.

Wijkraad Amsterdamse Buurten,

Marcella van Vloten

Voorzitter WAB

Gewijzigde reactie herinrichting Amsterdamsevaart n.a.v. van het Klankbordoverleg

Wijkraad Amsterdamse Buurten en Haarlemse Bomenwachters d.d. 16-02-2016

1. Algemeen

Afwaardering verkeer is een prima idee en aangetoond is dat het kan.

De randvoorwaarden voor het ontwerp zijn niet duidelijk en niet door de raad vastgesteld.

De gebiedsvisie Oostradiaal *is een onderlegger en een basis voor bestemmingsplannen.*

De Structuurvisie openbare ruimte geeft voor de Amsterdamsevaart aan dat de *afweging moet worden gemaakt welke functies voor andere functies gaan (bijvoorbeeld wel ruimte voor voetgangers, bomen en OV, maar niet voor water)*

Functioneel dient de route over Oudeweg en Bolwerken voor de bereikbaarheid van Centrum noord-west, stadsdelen noord en noord-west en Bloemendaal.

De Teding van Berkhout laan dient als wijkontsluitingsweg door de Amsterdamsebuurt.

De nieuwe functie van de Amsterdamsevaart is uitsluitend voor de bereikbaarheid van de binnenstad noord-oost via Papentorenvest en voor centrum zuid-oost via Lange Herenest.

De bewoners willen een meer leefbare wijk door een beter leefmilieu en meer functioneel bruikbaar groen.

In de Nieuwsbrief Amsterdamsevaart, gepubliceerd door de gemeente op www.haarlem/amsterdamsevaart wordt beschreven wat het verloop is geweest tot aan het overleg van afgelopen 2 februari met de Klankbordgroep.

Enkele belangrijke passages uit deze Nieuwsbrief willen wij u niet onthouden:

“ Beste bewoner,

Het is al weer enkele weken geleden dat u aanwezig was op de informatieavond over de nieuwe inrichting van de Amsterdamsevaart tussen de Prins Bernhardlaan en de Gedempte Oostersingelgracht. Wij willen u nogmaals danken voor uw aanwezigheid en input. Wij hebben u al vroeg in het proces van de herinrichting kunnen informeren over wat er te gebeuren staat. Voor ons was het goed de aandachtspunten te horen die u ons hebt meegegeven op de verschillende varianten”.

“Opwaarderen van de Amsterdamsevaart

Op de avond zelf is onvoldoende naar voren gekomen dat dit project alleen gaat over het opwaarderen naar een woonstraat door de weg opnieuw in te richten van een vierbaansweg naar een tweebaansweg. Bestaand asfalt blijft liggen, overbodig asfalt wordt weggehaald. Naar aanleiding van de twee schetsvarianten die wij u presenteerden, gaf u ons de volgende input mee:

-Maak meer een schets vanuit de bewoners van de Amsterdamsevaart. Dus spreek niet over afwaarderen, maar opwaarderen van de Amsterdamsevaart;

-Prettig dat er groen komt, maar zorg dat het groen ook toegankelijk is voor de buurt en dat de bewoners zo min mogelijk last hebben van het autoverkeer (positionering van de rijbaan)”.

“Naar aanleiding van deze input wordt nu een derde variant van de opwaardering van de vaart gemaakt. In het nieuwe ontwerp wordt gekeken naar de groenmogelijkheden als de tweede rijbaan

niet aan de kant van de huidige woningen komen te liggen. Uiteraard wordt hierbij rekening gehouden met het beschikbare budget”.

De hiervoor genoemde derde variant is helaas niet getoond op het geplande klankbordoverleg d.d. 2 februari. Ook ontbrak een onderbouwing van de kosten in verhouding tot de eerder genoemde twee varianten.

2.1 Ontwerp 2016-02-02

Het ontwerp is toegelicht maar nu niet vrijgegeven omdat er nog aanpassingen worden aangebracht. Budget: De kosten waren minder dan het door de bewoners gewenste ontwerp. Is dat inclusief de circa 100 bomen, andere groenvoorzieningen, gebruiksinrichting en de 3 VRI's (Verkeersregelinstallaties) en 2 oversteekplaatsen zonder stoplichten? De berekening ontbreekt nog voor beheer en onderhoud op basis van levensduur van groen, inrichtingsmaterialen en verharding.

Groen: een brede groenrand met wandelpad aan de noordzijde en een iets verbrede rand met kleurrijk groen aan de zuidzijde. Een ontwerp met zeer veel bomen die als kweekplaats voor stadsbomen moeten dienen (is dat economisch rendabel als de bomen op de kweektuin nog steeds niet weg komen en voor welk project zijn de kosten voor het opkweken van de bomen?). Met 3 stuks VRI's en 2 oversteekplaatsen zonder stoplicht, om het wandelpad te kunnen bereiken. Met de aanplant van ontbrekende bomen in de hoofdbomen structuur op stadsniveau en meer dan 100 andere bomen voor de CO2 reductie en het maken van een laan voor het autoverkeer. Zonder de gewenste doorstroming van het oppervlakte water en zonder voldoende functioneel gebruiksgroen. Ten koste van circa 17 bomen (bestaande bomen en ondergrondse leidingen zijn GPS ingemeten). Met duur te onderhouden hagen en blokgroen langs de weg om het autoverkeer te geleiden. Omdat het groen versnipperd is, wordt het overig groen duur in het onderhoud.

Verkeer: een fietsoversteek over de Prins Bernhardlaan conform de wens van de Fietzersbond. Minder doorgaand autoverkeer en gebruik van noodhulpdiensten blijft mogelijk.

De toegezegde derde variant is door de Gemeente (nog) niet gemaakt. **Derhalve heeft het bestuur van de wijkraad Amsterdamse Buurten in het oostelijke stadsdeel besloten zelf deze variant (globaal) uit te werken. Graag overleggen de inwoners van Haarlem-Oost met gemeente, wethouder en/of raadsleden om toch het door bewoners gewenste alternatief nader uit te werken en te berekenen.**

3.1 Voorstel voor randvoorwaarden

Overwegingen

Vanuit de dicht bebouwde Amsterdamse buurt met weinig groen is bezwaar tegen de gedachte van een grachtje met woningen aan de noordzijde. Zolang de Ns werkplaats daar is (A-inrichting)??? Is vanwege geluid contouren (50 dBA) dit niet mogelijk. NS heeft tekort aan werkplaats capaciteit en overweegt niet weg te gaan (betrouwbare bron). Bovendien is de voorgestelde vorm van grachten woningen met onder parkeren financieel technisch een illusie. Mocht ooit NS weg gaan dan moet dat hele gebied herontwikkeld worden met betere mogelijkheden voor ontsluiting. Kortom met de voorgestelde woningbouw nu geen rekening houden.

- Hoofddoel
Leefmilieu voor aanliggende buurten bevorderen door niet-bestemmingsverkeer zo veel mogelijk te beperken en een kwalitatief hoogwaardige entree voor Haarlem te realiseren.

Hoofdrandvoorwaarden

- Verbeter de leefbaarheid van de buurt door meer functioneel bruikbaar groen
- De functie van de Amsterdamsevaart is het ontsluiten van en naar het Centrum.
- Knooppunt Amsterdamse Poort fungeert als splitsing doorgang Centrum Noord en Zuid middels Papentorenvest en Lange Herenest.
- Voor het aantal verkeersbewegingen is verkeerstechnisch een tweetal rijstroken (in en uit) aan de Noordzijde, naast elkaar, voldoende.
- De aanrijtijden van Brandweer/Ambulance/Politie zijn hiermee geborgd.

Nevenrandvoorwaarden

- Aanlegkosten beperken door o.a hergebruik van materialen (grijs en groen)
- Uitwerking van de gebruiksfuncties en het type openbaar groen
- Balans in de vervoerswijzen van de Amsterdamsevaart (loop-, fiets-, auto-, OV-verkeer)
- Luchtkwaliteit verbeteren
- Nu (mogelijk) een tijdelijke inrichting
- Nu nog geen investering in de ventweg
- Toekomstige fietsstraat mogelijk maken
- Stimuleren autoverkeer Oudeweg door fysieke beperkingen op de Amsterdamsevaart

4. Voorstel nieuw ontwerp

Bestaande twee aaneengesloten rijbanen aan de noordzijde behouden en grootonderhoud plegen. Dan ontstaat de meeste ruimte voor functioneel groen aansluitend aan de woonbuurt.

Groen: Groen langs de rijbaan tbv geluidreductie en CO2 reductie. Sloot langs de rijbaan tussen NS ingang en Oostvest met duikerverbinding naar de aanwezige sloot en water bij de poort. Sloot mede voor hemelwaterafvoer en scheiding spelende kinderen en verkeer.

Functioneel gebruiksgroen met wandelpaden, (moes)tuinen, beschutte verharde zit- en speelplekken en op den duur een balspeelkooi, speeltoestellen en afgeschermd hondenuitlaatruiimte. Ruimten nu maken en afhankelijk van het budget later inrichten en onderhoudskosten beschikbaar stellen. De bloembakken worden ter beschikking gesteld aan Haarlem Groener tbv stadslandbouw met burgers. Wel bomen in de hoofdstructuur maar minder in het gebruiksgroen om zonnige plekken te krijgen (aanleg- onderhoudskosten beperking).

Rand langs NS terrein: Bosplantsoen met ecologisch struiken. Dit sluit aan bij de huidige inrichting, is bescherming en transportroute voor fauna en ontnemt het zicht op de lelijke gebouwen. Gebouwen met hoge struiken camoufleren. Doorzicht houden met lage struiken waar openruimte aanwezig is. Het beoogde wandelpad aan de Noordzijde wijzigen in fietspad, ter bevordering betere bereikbaarheid NS station Spaarnwoude. De optie om de vaart weer door te trekken richting stad is ingetekend als mogelijkheid, maar hoeft (in deze fase) niet.

Zuidzijde: Vaste planten Green to colour concept in de tuinen aan de zuidzijde Amsterdamsevaart zorgt voor een imago verbetering van de wijk. Gemaaid gras tussen geschoffelde plantsoenvakken met struiken die aansluiten op de bestaande struiken maakt een verzorgde indruk.

Verkeer: Ventweg later als fietsstraat inrichten en nu qua ontwerp daar rekening mee houden.

VRI's naar een wandelpad zijn niet nodig (aanleg- onderhoudskosten beperking). Lantarens kunnen vrijwel op dezelfde plek blijven staan om de groenstrook te verlichten

Budget: De aanlegkosten maken voor de herinrichting, inclusief de groenvoorzieningen.

Berekening maken voor beheer en onderhoud op basis van levensduur van groen, inrichtingsmaterialen en verharding.

Hoge kosten worden verondersteld i.v.m. veranderen stoplichten. Op 2, mogelijk 3 plaatsen zijn stoplichten overbodig geworden in dit plan. T.p. van de lussen en de te handhaven stoplichten wordt het oude profiel hersteld (zoals ingetekend), maar als aanpassing aan de verkeerslicht installatie hoe dan ook nodig is dan kan het verkeer bij de kruisingen op het versmalde profiel blijven.

Wij doen het vriendelijke doch dringende verzoek gevolg te geven aan de wens van de aanliggende buurten en invulling te geven aan de gedane beloften tot inspraak en participatie.

Wijkraad Amsterdamse Buurten, bewoners Amsterdamsevaart en Haarlemse Bomenwachters.

IJmuiden

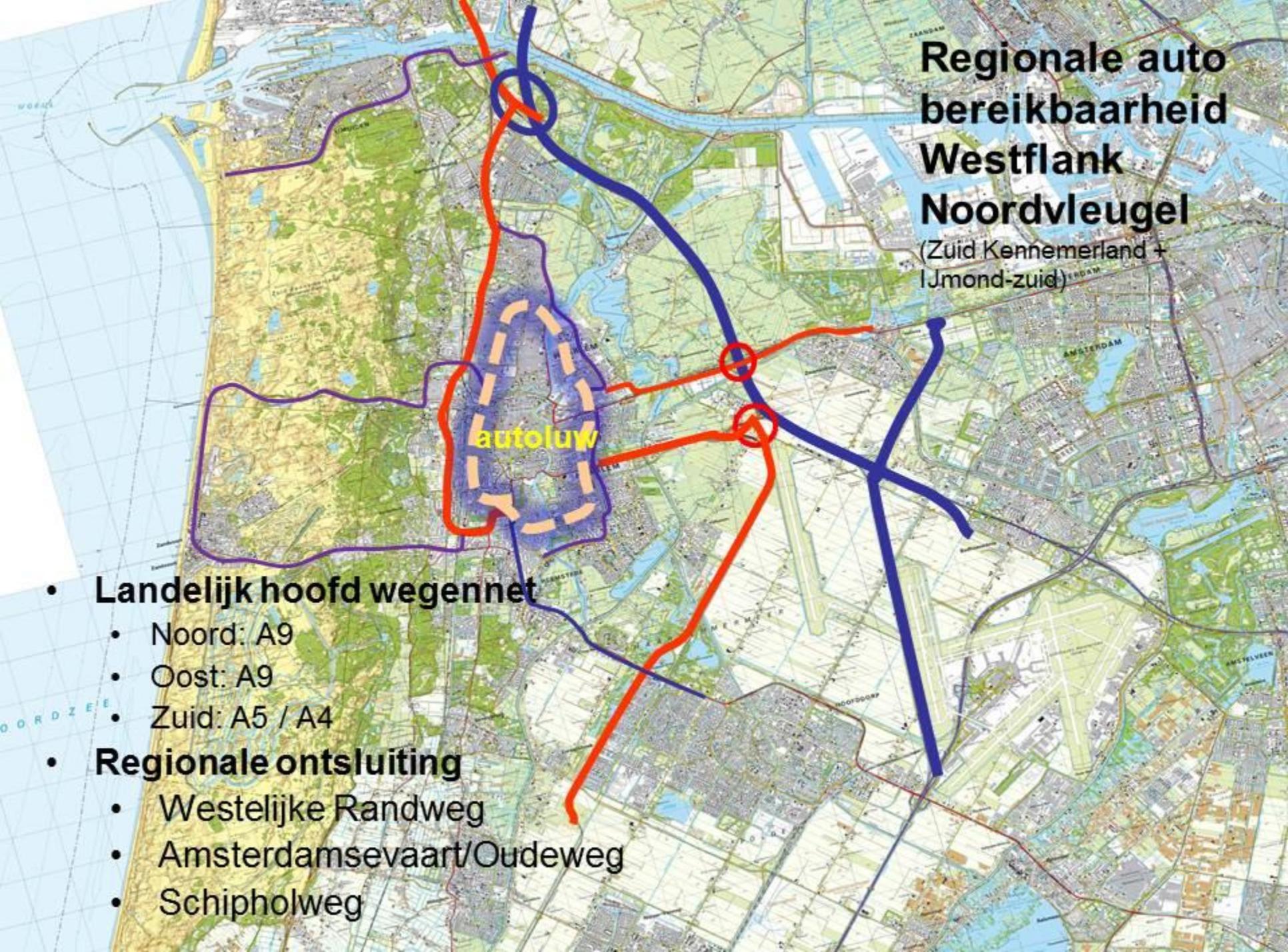
AMSTERDAMSEVAART

Visie wijkraad
Amsterdamse Buurten

Haarlem

Functionele benadering routes

- Regionale ontsluiting
- Doorgaande routes door de stad
- Ontsluitingswegen Centrum
- Wijkontsluitingswegen
- Amsterdamsevaart



Regionale auto bereikbaarheid Westflank Noordvleugel

(Zuid Kennemerland +
IJmond-zuid)

autoluw

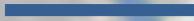
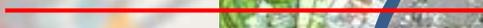
- **Landelijk hoofd wegennet**

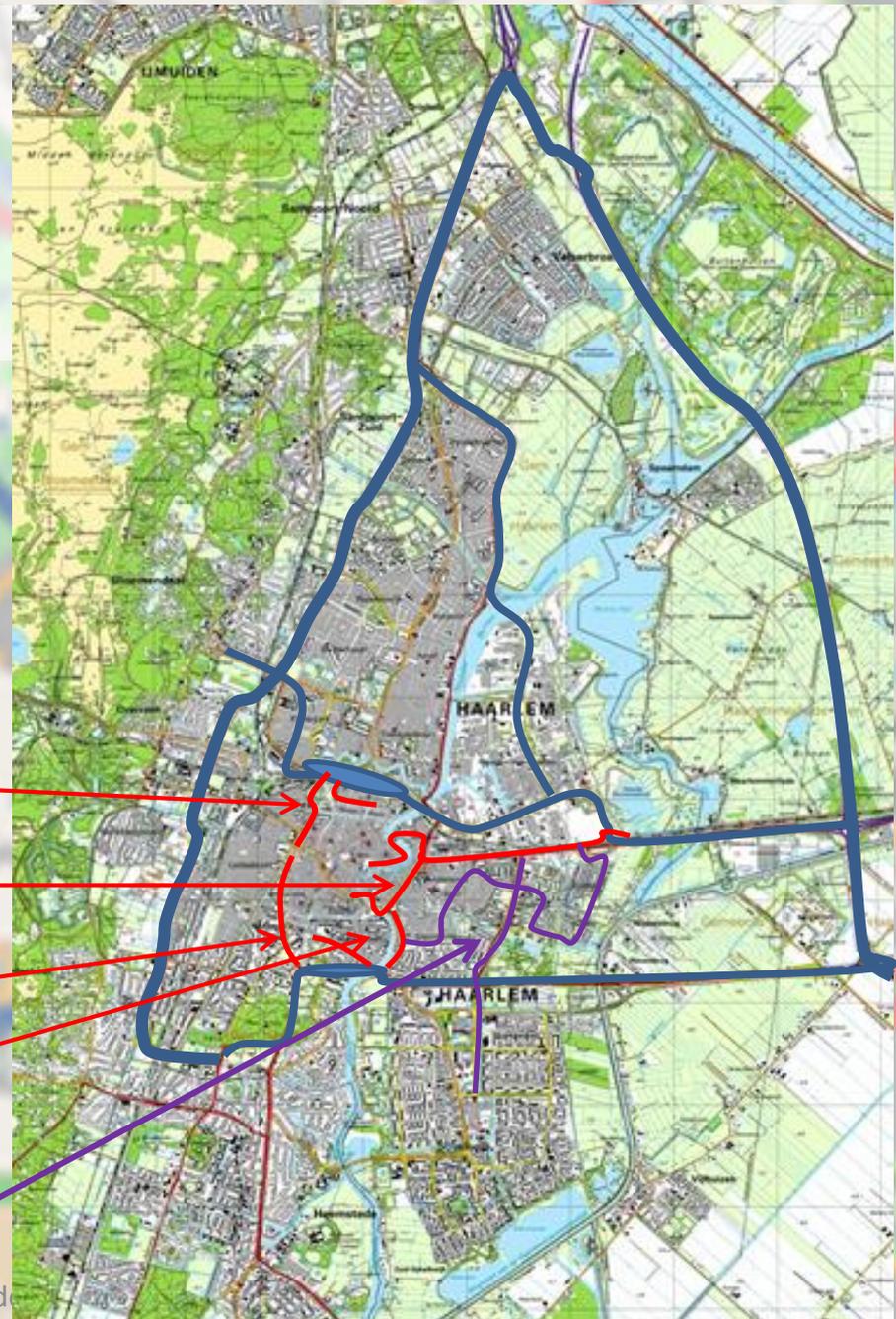
- Noord: A9
- Oost: A9
- Zuid: A5 / A4

- **Regionale ontsluiting**

- Westelijke Randweg
- Amsterdamsevaart/Oudeweg
- Schipholweg

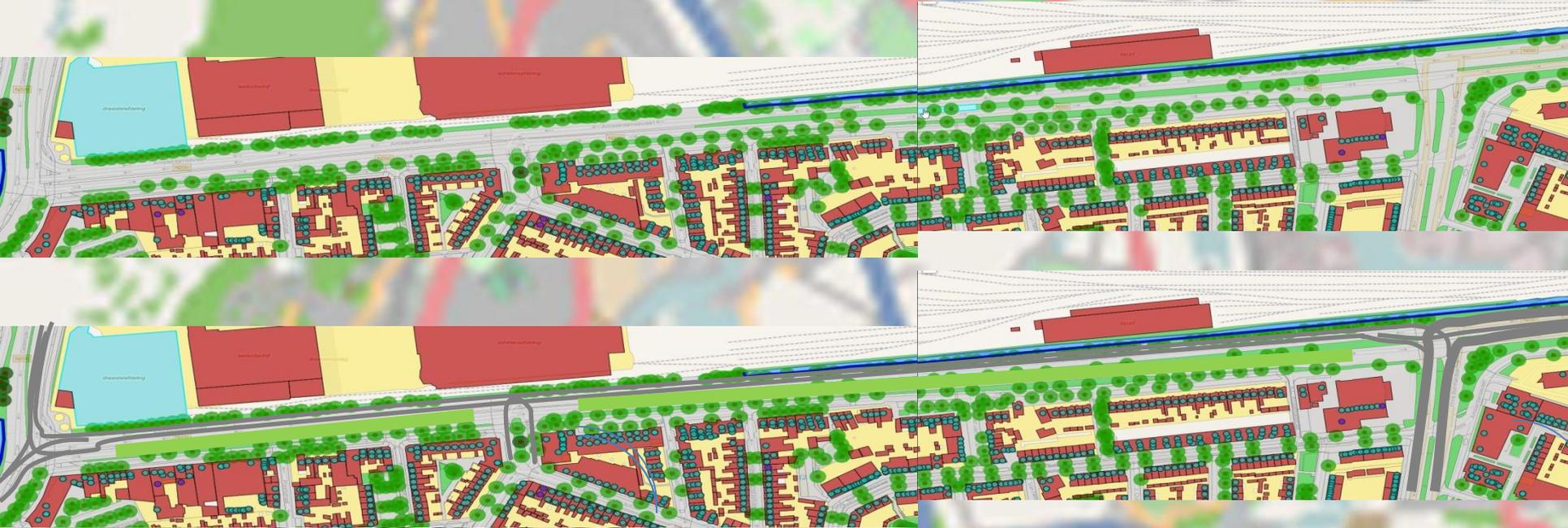
Doorgaande routes door de stad

- Om de stad 
- Door de stad ? 
- Naar Centrum
 - Noord-west 
 - Noord-oost 
 - Zuid-west 
 - Zuid-oost 
- Wijkontsluiting oost 



IJmuiden

Amsterdamsevaart



IJmuiden



IJmuiden



IJmuiden



