

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. J.F. Sulman
Telefoon 5114930
E-mail: jfsulman@haarlem.nl
SB/BOR Reg.nr. BOR 2006/1326
Te kopiëren: Bijlage A t/m C
B & W-vergadering van 6 juni 2006

Onderwerp

Krediet project Kinderhuissingel

Bestuurlijke context

In 2007 worden er (grootschalige) investeringswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. Het gaat om het vervangen van de openbare verlichting, beschoeiing, het wegdek en de riolering, verruimen van riolering en de realisatie van een BBB en drainage. In verband met de aan te leggen persleiding naar de Waarderpolder realiseert Rijnland een zinkerconstructie. In het kader van “werk met werk maken” is het uitgangspunt om gelijktijdig met deze werkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsWeg A. Met het raadsvoorstel wordt voorgesteld de Kinderhuissingel volgens het bijgevoegd ontwerp (bijlage B, tek. V 3218) te herinrichten, gelijktijdig met de uitvoering van de investeringswerkzaamheden en dit te financieren uit diverse onderhoudsbudgetten en een provinciale subsidie. Na het akkoord van de Raad kan gestart worden met de besteksvoorbereiding van de daadwerkelijke uitvoering.

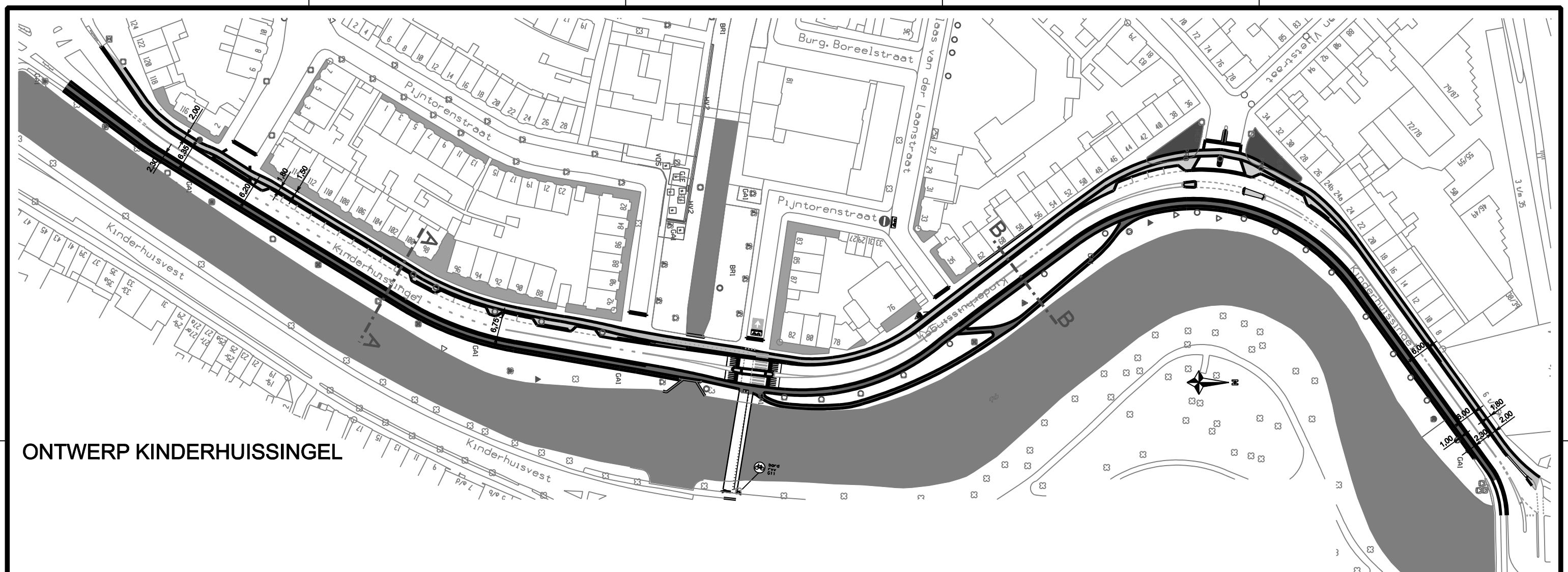
Het ontwerp is opgesteld in overleg met participanten. Na het vaststellen van de nota BOR 2006/303 “Ontwerp Kinderhuissingel vrijgeven voor inspraak” heeft het ontwerp ter inzage gelegen en is er de mogelijkheid geboden tot inspraak. Er is tevens een inloop-inspraak bijeenkomst gehouden. De bijeenkomst is druk bezocht en er zijn een aantal inspraakreacties ingediend. In bijlage C zijn de inspraakreacties (verkort) weergegeven en voorzien van een antwoord. Met het vaststellen van deze nota worden de antwoorden op de inspraakreacties eveneens vastgelegd.

De kosten voor de investeringswerkzaamheden en herinrichting zijn geraamd op € 2.574.000,-. Met de nota BOR 2005/2881 “Goedkeuring integraal bestedingsvoorstel voor 2006 van de in het IP 2005-2010 opgenomen stelposten en projecten Stadsbeheer” is reeds € 172.000,- beschikbaar gesteld. Met het bijgevoegd Raadsvoorstel wordt verzocht het resterend bedrag ad. € 2.402.000,- beschikbaar te stellen.

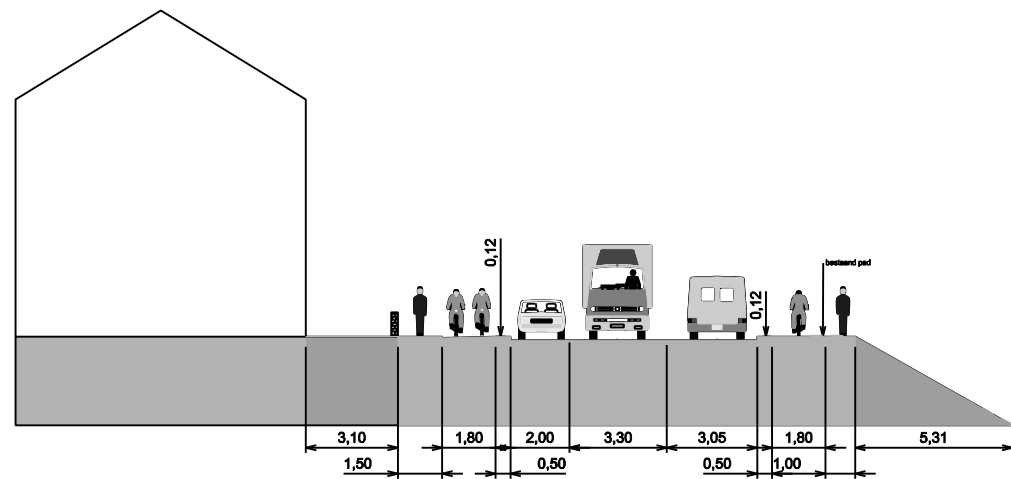
Raadsparagraaf: De nota wordt aan de Raad voorgelegd voor het beschikbaar stellen van het benodigd krediet.
--

B&W-besluit:

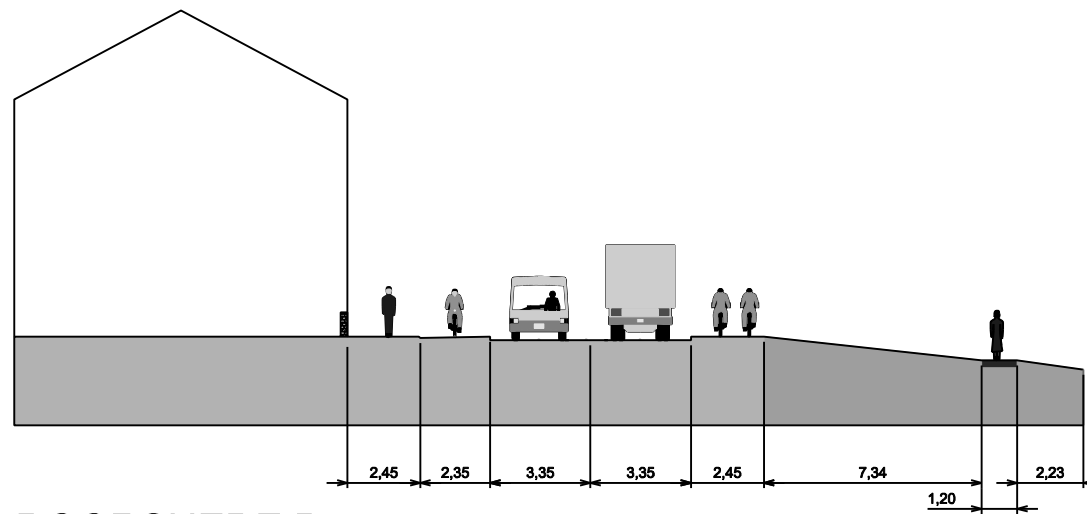
1. Het college stemt in met de uitvoering van de investeringswerkzaamheden aan de Kinderhuissingel en met de herinrichting van de Kinderhuissingel volgens tekening V 3218 (bijlage B).
2. Het college besluit dat de kosten van het besluit die € 2.402.000,- bedragen worden gedekt uit diverse onderhoudsbudgetten en een provinciale BDU subsidie van € 400.000,-. Het hiervoor benodigde raadskrediet wordt aangevraagd bij de Raad door middel van bijgevoegd raadsbesluit (voor specifieke informatie wordt verwezen naar de financiële paragraaf in het raadsvoorstel)
3. Het college besluit dat de insprekers een antwoord ontvangen op hun inspraakreactie conform bijlage C “Inspraakreacties & conceptantwoorden” in de vorm van een kopie van deze nota. In de begeleidende brief worden de insprekers op de hoogte gebracht van de vervolprocedure.
4. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht



ONTWERP KINDERHUISSEL




DOORSNEDE A



DOORSNEDE B

Bijlage B
Nota SB/BOR 2006/1326 "krediet project Kinderhuissingel"

STADSBEHEER HAARLEM			
Project: Combinatiewerk Kinderhuissingel		 Verkeer & Vervoer	
Onderwerp: Definitief Ontwerp			
datum: mei 2006	opgesteld door: SB Bv	nummer: V3218	versie: 1
schied: S.M.	getekend:	gecontroleerd:	wijziging:
formaat: A3			

Inspraakreacties & conceptantwoorden

Inspraakreacties en de conceptantwoorden.

Inleiding

Naar aanleiding van het vrijgeven van het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Kinderhuissingel is er in de Oud Katholieke Kerk aan de Kinderhuissingel een inspraak-inloopbijeenkomst georganiseerd. Bewoners van de Kinderhuissingel zijn hier schriftelijk voor uitgenodigd. Tevens is er een advertentie in de stadskrant verschenen, hebben de tekeningen ter inzage gelegen en heeft er een uitnodiging op de website van de wijkraad Garenkokerskwartier gestaan. De inspraak-inloopbijeenkomst is druk bezocht en op de volgende pagina's zijn de reacties verkort weergegeven. Er zijn ook een aantal schriftelijke reacties ontvangen, ook deze zijn verkort weergegeven. De inspraakreacties die tijdens de inspraak-inloopbijeenkomst zijn ingediend en de schriftelijke reacties liggen in de bibliotheek in het stadhuis ter inzage.

De belangrijkste punten die naar voren zijn gekomen:

-Veel bewoners zijn voor het toepassen van fietsstroken in plaats van fietspaden omdat door de realisatie van de fietspaden het trottoir sterk smaller wordt en men geen noodzaak voor fietspaden ziet.

De Kinderhuissingel heeft in de huidige situatie een brede rijbaan waarbij het auto en fietsverkeer gemengd is. De Kinderhuissingel heeft een ontsluitingsfunctie, is één van de tangenten rond het centrum en maakt hierdoor deel uit van de hoofd(verkeers)structuur van de stad. In het HVVP is de Kinderhuissingel dan ook benoemd als een GebiedsOntsluitingsWeg A. Dit is afgeleid van het rijksbeleid "Duurzaam Veilig" evenals de wegingdeling en de maatvoering die bij een functie van gebiedsontsluitingsweg hoort. Het HVVP geeft aan dat een GOW-A minimaal een rijbaanbreedte heeft van zes meter en voorzien is van vrijliggende fietspaden (met rijbaanscheiding). Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. Het gedeelte van de Kinderhuissingel tussen de Zijlweg en de Oud Katholieke Kerk krijgt een trottoirbreedte van 1.50 meter. Dit is een minimale maat. Dit geldt echter ook voor de toegepaste rijbaanbreedte, parkeervakken en fietspadbreedte. Er is eenvoudigweg niet meer ruimte. Het gedeelte van de Kinderhuissingel tussen de Nicolaas van der Laanstraat en de Kenaubrug krijgt een trottoirbreedte van minimaal 1.80 meter op het smalste gedeelte. Voor een groot deel is het trottoir breder. Het trottoir blijft hiermee goed bruikbaar en de functie van het trottoir komt niet in het geding.

-Bewoners betreuren het verlies van parkeerplaatsen en verzoeken om oplossingen voor de parkeerdruk.

Er wordt in de huidige situatie deels geparkeerd in parkeerhavens en deels (illegaal) op het trottoir. In het zuidelijk gedeelte van de Kinderhuissingel worden de bestaande parkeervakken beperkt uitgebreid en in het noordelijk deel zijn de bestaande parkeervakken verplaatst naar de aansluiting van de Pieter Kiesstraat. Een parkeeronderzoek heeft uitgewezen dat er zeer beperkt parkeerruimte in de achterliggende woonwijk beschikbaar is. Gezien de beperkte ruimte van de Kinderhuissingel is het niet mogelijk meer parkeerplaatsen aan de Kinderhuissingel aan te leggen. Aangezien de terreinen tussen de woningen en het spoor niet in bezit zijn van de gemeente is het ook niet mogelijk om daar parkeervoorzieningen aan te leggen.

-De fietsersbond is voorstander van het toepassen van asfaltverharding voor het fietspad aan de singelzijde. Dit is conform het HVVP en biedt meer comfort dan klinkers. Daarbij geeft een asfaltverharding naast een klinkerverharding een goed beeld, zoals recentelijk uitgevoerd in de Kleverparkweg. Aangezien de Kinderhuissingel geen onderdeel is van het centrum is er ook geen noodzaak voor een klinkerverharding.

Het voetpad, fietspad en de schampstrook aan de singelzijde zijn uitgevoerd in klinkerverharding. Aansluitend op het groene talud van de Bolwerken dient er eenheid in materialisering zijn, in dit geval uitbreiding van de bestaande klinkers. Dit materiaal voegt zich beter naar het historisch beeld van de Bolwerken. Door het voetpad, fietspad en schampstrook in één soort verharding uit te voeren wordt een rustig beeld verkregen en kan er een functie uitwisseling plaatsvinden. De fiets- voetpadfuncties onderscheiden zich door het plaatsen van een rij klinkers in lengterichting tussen de schampstrook, het fietspad en het voetpad en door, per functie, het toepassen van een verschillend bestratingpatroon.

Inspraakreacties & conceptantwoorden

<p>Joanne Luijmes, wijkraad</p>	<p>-Veiligheid voor fietsers met kinderen achterop komt in het geding door verhogingen tussen fietspaden en rijbaan. <i>Juist door het hoger liggen van het fietspad (de verhoogde ligging) wordt voorkomen dat auto's gebruik maken van het fietspad en wordt het snelverkeer en het langzaam verkeer gescheiden. Dit is veiliger. Het fietspad is breed genoeg om met twee personen naast elkaar te fietsen. Tussen het fietspad en de rijbaan is voor het grootste gedeelte een schampstrook aanwezig.</i></p> <p>-Over de gehele afstand zijn minimaal 6 doorsteken in verhoging nodig. <i>Tegenover zijstraten van de Kinderhuissingel komen in ieder geval afritten om het fietspad te kunnen verlaten of te bereiken. Om oversteken op meer punten mogelijk te maken worden ook tegenover inritten naar garages extra afritjes gerealiseerd. Zodoende kan men op minimaal zeven locaties de Kinderhuissingel oversteken.</i></p> <p>-Twijfelt eraan of het voetpad zoals deze nu gepland is gebruikt gaat worden. <i>Het pad langs de singel heeft een recreatieve functie, intensief gebruik wordt niet verwacht.</i></p>
<p>Len Sanders, Kinderhuissingel 16</p>	<p>-Geen vrijliggende fietspaden. <i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i></p> <p>-Parkeerprobleem: het terrein van prorail moet bij de herinrichting betrokken worden <i>Momenteel wordt parkeren op het trottoir gedoogd. Dit zal na de herinrichting niet meer mogelijk zijn. Het terrein van Prorail is niet in het bezit van de gemeente en kan dan ook niet worden aangewend om extra parkeercapaciteit te realiseren. Er is in de directe omgeving van de Kinderhuissingel slechts beperkt parkeerruimte beschikbaar. Een oplossing voor het parkeerprobleem kan in het kader van dit project niet worden geboden.</i></p>
<p>Bert/Willy Maring, Kinderhuissingel 24A zw</p>	<p>-De weg vernieuwen en renoveren, de rest laten zoals het nu is. <i>De huidige inrichting van de Kinderhuissingel is niet conform het door het College voorgestane Duurzaam Veilig beleid en voldoet niet aan de eisen die tegenwoordig aan een weg met een ontsluitende functie worden gesteld. De weg laten zoals deze nu is, is dan ook geen optie.</i></p> <p>-Parkeerhavens maken of doortrekken ter hoogte van 26 tot 20 (trottoir dus iets smaller, fietsstrook aan huizenzijde ipv fietspad, geen wandelpaden door het talud). <i>Ter hoogte van nr. 24 is een inrit, daar kan geen parkeerplaats komen en de beschikbare ruimte aan de huizenzijde ter hoogte van huisnummer 24 tot 20 biedt geen ruimte om de parkeervakken door te trekken, ook indien er slechts fietsstroken worden gerealiseerd. Het wandelpad in de groene strook is noodzakelijk om de realisatie van fietsvoorzieningen mogelijk te maken.</i></p>
<p>Suzanne Fannema, Kinderhuissingel 24B rd</p>	<p>.Halveren van het trottoir betekent een onveilige situatie, kinderen moeten tegen gehouden worden bij de deur vanwege fietspad wat zo dicht bij deur loopt. Brede stoep was juist motivatie om woning te kopen. <i>Het trottoir ter hoogte van huisnummer 24 wordt met de realisatie van de fietspaden inderdaad minder breed maar houdt minimaal een breedte van 2 meter. Het fietspad wordt in rood asfalt gerealiseerd en is daarmee opvallend genoeg om aan te kunnen geven tot waar het trottoir loopt. De rijbaan voor het autoverkeer komt verder van de voordeur te liggen dan de huidige situatie.</i></p> <p>-Combinatie parkeerhavens en fietspad onveilig ivm openslaande autodeuren. Kinderen die uit de auto stappen komen meteen op het fietspad terecht. <i>Tussen de parkeerhavens en het fietspad komt een schampstrook van minimaal een halve meter breed. Deze strook kan gebruikt worden om op uit te stappen en dan het fietspad over te steken. Deze situatie komt op vele plaatsen in Haarlem voor en heeft niet tot problemen geleid.</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p>-Waar komt lantaarnpaal, voor een bovenwoning is het onacceptabel om opeens een lantaarnpaal voor de deur te hebben (licht en belemmering uitzicht).</p> <p><i>De openbare verlichting wordt zoveel mogelijk op de originele plaatsen teruggeplaatst. Indien verplaatsing noodzakelijk is wordt een verlichtingsmast zoveel mogelijk ter hoogte van de grens tussen twee woningen geplaatst. Zo wordt voorkomen dat een verlichtingsmast bij iemand voor het raam komt.</i></p> <p>-Onder de woning huurt iemand een opslag/garage, staat vaak op trottoir te laden/lossen. Dan zou er straks op het fietspad geparkeerd moeten worden, dit is erg onveilig!</p> <p><i>Voor het bereiken van de garage is een inritconstructie gerealiseerd. In principe is het niet toegestaan om op het trottoir of het fietspad te parkeren. In de huidige situatie is het echter ook niet toegestaan om op het trottoir te laden en te lossen. Indien er op dezelfde manier geladen en gelost worden als in de huidige situatie dan zal de auto half op het trottoir en half op het fietspad staan. Dit is niet toegestaan, men loopt het risico van een bekeuring, maar het zal vooral hinderlijk zijn in plaats van gevaarlijk.</i></p>
Ineke Verdonkschot, Kinderhuissingel 26	<p>-Bezwaar tegen inperking parkeerplaatsen en bezwaar tegen invalidenparkeerplaats ter hoogte van nr 26, die moet ter hoogte van het betreffende huis.</p> <p><i>Momenteel wordt het parkeren op het trottoir ter hoogte van huisnummer 26 gedoogd. Hier geldt echter al sinds de jaren '80 een parkeerverbod. De bestaande (reguliere) parkeerplaatsen worden aan weerszijde van de aansluiting met de Johan van Vlietstraat gecompenseerd met de realisatie van zeven parkeerplaatsen. Ruimte om meer parkeerplaatsen te realiseren is er niet. De parkeerplaats ter hoogte van huisnummer 26 is de dichtstbijzijnde parkeerplaats ten aanzien van woning van de "eigenaar" van de invalidenparkeerplaats.</i></p> <p>-Trottoir zo breed mogelijk, groen mag niet worden uitgebreid.</p> <p><i>Het trottoir ter hoogte van huisnummer 26 is ruim drie meter breed maar is hiermee smaller dan de huidige breedte. Door de realisatie van de fietspaden komt de rijbaan wel weer verder van de voordeur te liggen. Het groen wordt niet in de richting van de huizen uitgebreid.</i></p>
Fam. J. Nielen, Kinderhuissingel 32	<p>-Verbreding van groen ter hoogte van nr. 43-26 niet wenselijk, bij voorkeur breedte trottoir handhaven.</p> <p><i>Het verzoek om het groen niet ten koste van het trottoir uit te breiden is toegepast in het ontwerp.</i></p> <p>-Geen fietspad door groen, maar fietsstrook.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. Toepassen van fietsstroken zal ook deels ten koste gaan van de rozenpriëlen maar in mindere mate.</i></p>
M. Kolk, Kinderhuissingel 34	<p>-Onverteerbaar dat de trottoirs versmald worden, deze hebben een sociale functie.</p> <p><i>Het trottoir tussen het rozenprieel en de huizen houdt de huidige breedte, buiten het gedeelte achter de priëlen zullen de trottoirs wel smaller worden. In het gedeelte tussen de Van der Laanstraat en de Kenaubrug wordt het trottoir nergens smaller dan 1.80 meter, voor een groot deel is het trottoir breder. Het trottoir blijft hiermee goed bruikbaar en de sociale functie van het trottoir komt niet in het geding.</i></p> <p>-Vrijliggende fietspaden alleen indien het niet ten koste van het trottoir gaat.</p> <p><i>In de huidige situatie zijn de trottoirs bijzonder breed, zo breed dat er regelmatig op geparkeerd wordt. Met de herinrichting worden de trottoirs smaller maar behouden voldoende breedte.</i></p>
M.C. Crolla, Kinderhuissingel 34	<p>-Plan slaat door naar de kant van verkeer. Absoluut geen aandacht voor de historische betekenis van de Kinderhuissingel.</p> <p><i>De belangrijkste wijziging die de herinrichting met zich meebrengt is de realisatie van fietspaden. De ruimte voor het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat de trottoirs versmallen. Een herinrichting waarbij een historisch profiel wordt</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p><i>nagestreefd met slechts een rijbaan en een trottoir is echter niet van deze tijd en voldoet ook niet aan de eisen die aan Kinderhuissingel en de functie van de singel worden gesteld. De weg heeft een ontsluitende functie en dan zijn vrijliggende fietspaden op zijn plaats.</i></p> <p><i>-Probleem is niet de snelheid van het verkeer, maar de oversteek bij de Pieter Kiesstraat.</i></p> <p><i>De snelheid van het autoverkeer is niet de hoofdreden van de herinrichting, de hoofdreden is om de inrichting in overeenstemming te brengen met de functie van de weg. De inrichting zoals voorgesteld, met een smallere rijbaan zal niet, en in ieder geval minder dan de huidige situatie, uitnodigen tot hard rijden. De aansluiting van de Pieter Kiesstraat wordt aangesloten met een doorgetrokken trottoir. Op deze manier is de voorrang duidelijk geregeld en zal men niet met hoge snelheid de kruising op kunnen rijden. Voorts worden de bestaande middeneilanden verbreed tot twee meter zodat fietsers en voetgangers in twee fasen over kunnen steken. Dit verbetert de veiligheid.</i></p> <p><i>-In plaats van fietspad is fietsstrook voldoende. Fietspad dat niet achter weg doorloopt is veiliger.</i></p> <p><i>Het is veiliger wanneer een fietsvoorziening is gescheiden van de rijbaan. Autoverkeer kan geen gebruik maken van de fietsvoorziening en fietsers zullen niet snel op de rijbaan terechtkomen. Mogelijke conflicten tussen snelverkeer en langzaamverkeer komen minder voor, dit blijft beperkt tot oversteken en is dus veiliger.</i></p> <p><i>-Wegbreedte zou minder kunnen waardoor de snelheid ook afneemt.</i></p> <p><i>Door de inrichting wordt de huidige wegbreedte voor het autoverkeer minder. Een rijbaanbreedte van zes meter (minimale maat voor een gebiedsontsluitingsweg) wordt niet overal gehaald in verband met de vele bochten in de weg en de hiervoor benodigde bochtverbredingen. Het ontwerp is wel zoveel mogelijk naar een rijbaanbreedte van zes meter ontworpen. De smalle rijbaan, dubbele asmarkering en de vele bochten van de singel zullen niet uitnodigen tot hoge rijsnelheden.</i></p> <p><i>-Straat krijgt rommelige uitwerking door verspringend voetpad.</i></p> <p><i>Het voetpad langs de singel ligt voor het grootste deel langs het fietspad. Vanaf de nieuwe langzaam verkeersbrug ligt het voetpad tot huisnr. 48 in het talud. Het huidige profiel bood niet genoeg ruimte om het voetpad voor dit deel langs het fietspad te laten liggen. Het ontwerp is gemaakt in overleg met een stedenbouwkundige en een groenontwerper. De materialen die worden toegepast voor het voetpad zullen zoveel mogelijk aansluiten bij het groene karakter van het talud.</i></p> <p><i>-Geen uitbreiding rozenprieel ten koste van stoep.</i></p> <p><i>Deze wens is in het ontwerp verwerkt.</i></p>
<p>Kirsten Sanders, Kinderhuissingel 36</p>	<p><i>-Aparte fietspaden niet nodig. Problemen (ongelukken) alleen op de kruisingen.</i></p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. De zijstraten van de Kinderhuissingel worden middels een doorgetrokken trottoir aangesloten op de rijbaan. Op deze manier is de voorrang duidelijk geregeld en zal men niet met hoge snelheid de kruising op kunnen rijden.</i></p> <p><i>-Rijbaan kan smaller, er wordt nu ook al te hard gereden.</i></p> <p><i>Door de inrichting wordt de huidige wegbreedte voor het autoverkeer smaller. Versmalling tot een rijbaanbreedte van zes meter (minimale maat voor een gebiedsontsluitingsweg) wordt niet overal gehaald in verband met de vele bochten in de weg en de hiervoor benodigde bochtverbredingen. Het ontwerp is wel zoveel mogelijk naar een rijbaanbreedte van zes meter ontworpen. De smalle rijbaan, dubbele asmarkering en de vele bochten van de singel zullen niet uitnodigen tot hoge rijsnelheden</i></p> <p><i>-Verder liever de stoep voor nummer 36 minder smal.</i></p> <p><i>Deze wens is in het ontwerp verwerkt, het groen wordt niet in de richting van de woningen uitgebreid.</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

<p>Caroline Knoop/ Johan den Hertog, Kinderhuissingel 40</p>	<p>-De achtergrond van de reconstructie is de karakterisering van de Kinderhuissingel als gebiedsontsluitingsweg A, wat een bepaalde breedte van de rijbaan met zich meebrengt en gescheiden fiets- en autoverkeer. Inspreker is tegen deze aanpassingen, vooral omdat de oogmerken van de normen van een GOW-A-weg met deze aanpassingen niet gerealiseerd worden: de doorstroming verbetert niet omdat er nu ook al geen knelpunten zijn en omdat de doorstroming fundamenteel bepaald wordt door toestroom en uitstroom vanuit de Verspronckweg en Zijlweg / Zijlsingel: een andere inrichting van de Kinderhuissingel verandert daar niets aan. De veiligheid verbetert niet of nauwelijks en bovendien zijn er voor fietsers prima alternatieven als zij een gescheiden voorziening wensen.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. Met het inrichten van de GebiedsOntsluitingsWegen in Haarlem wordt rekening gehouden met een aantal voorwaarden. De inrichting moet de doorstroming van de weg bevorderen en de inrichting dient duurzaam veilig te zijn. Met de nieuwe inrichting wordt de doorstroming niet gehinderd, mogelijkheden om de doorstroming te bevorderen zijn voor dit wegvak niet mogelijk. Een duurzaam veilige inrichting houdt in dat men uit de inrichting moet kunnen opmaken wat de functie en het snelheidsregime van de weg is. Bij een GebiedsOntsluitingsWeg wordt het snelverkeer en het langzaamverkeer gescheiden. Dit is veiliger dan het mengen van beide verkeersgebruikers. Uitgangspunt is dan het toepassen van vrijliggende fietspaden. Deze zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. De zijstraten van de Kinderhuissingel worden middels een doorgetrokken trottoir aangesloten op de rijbaan. Op deze manier is de voorrang duidelijk geregeld en zal men niet met hoge snelheid de kruising op kunnen rijden.</i></p> <p>-Wandelpad singelzijde tegen bomen in plaats van langs water ivm korte looproute van scholieren en het identieke beeld over de gehele singel. Er wordt een slordig wandelpad aangelegd omdat er meer ruimte nodig is voor auto en fiets.</p> <p><i>Vanwege de beperkt beschikbare ruimte ter hoogte van de Oude Katholieke Kerk is het niet mogelijk om ook hier het voetpad langs de bomen te laten lopen. Het ontwerp voor het wandelpad is opgesteld in overleg met een landschapsontwerper.</i></p> <p>-Parkeerplaatsen ter hoogte van 40-46 houden zoals ze nu zijn.</p> <p><i>De parkeerplaatsen ter hoogte van deze huisnummers komen bijna op de gelijke hoogte terug, het fietspad is wel achter de parkeerplaatsen geplaatst. Dit is veiliger dan een fietsstrook tussen parkeervakken en de rijbaan.</i></p> <p>-Geen uitbreiding groen, liever meer trottoir.</p> <p><i>Het groen wordt niet in de richting van de woningen uitgebreid, het trottoir tussen groen en woning blijft gelijk.</i></p> <p>-Niet meer ruimte voor fiets en weg samen.</p> <p><i>Zoals eerder aangegeven zijn fietspaden onderdeel van een GebiedsOntsluitingsWeg. Ten aanzien van de huidige situatie neemt de ruimte voor het autoverkeer af. Er komt wel meer ruimte voor de fiets.</i></p> <p>-De trottoirs worden absurd smal ten opzichte van de beoogde overige verkeersruimte.</p> <p><i>In het gedeelte van de Kinderhuissingel tussen de Pijnboomstraat en de Kenaubrug wordt het trottoir minimaal 1.80 meter breed. Voor een groot deel is het trottoir breder. Het trottoir ter hoogte van het prieel wordt het trottoir niet versmald. Ten opzichte van de huidige situatie versmalt het trottoir sterk maar houdt voldoende breedte om goed te kunnen functioneren.</i></p> <p>-De herinrichting heeft tot gevolg dat er een stuk van het talud wordt afgehaald ten behoeve van meer verkeersruimte.</p> <p><i>Tegenover de Oud Katholieke Kerk zal het voetpad voor een deel in het talud liggen. De beschikbare ruimte is te beperkt om het voetpad ook aan de bomenzijde te realiseren.</i></p>
<p>J.C. van Ewijk, Kinderhuissingel 44</p>	<p>-Parkeerplekken liever opheffen en stoep breder houden, groenstrook (rozenprieel) doortrekken naar het zuiden.</p> <p><i>Gezien de parkeerdruk in de omgeving is er gezocht naar mogelijkheden om de bestaande (reguliere) parkeerplaatsen aan de Kinderhuissingel zo veel mogelijk terug te laten komen in het ontwerp en indien mogelijk uit te breiden. Gezien de verzoeken om</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p><i>uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en de parkeerdruk is het laten vervallen van parkeerplaatsen niet haalbaar. De groenstrook wordt niet uitgebreid in de richting van de woningen of doorgetrokken naar het zuiden. Voor het uitbreiden van het groen naar de woningen was geen draagvlak en hierdoor is uitbreiding naar het zuiden ook niet haalbaar.</i></p>
<p>Marian Volkerts, Kinderhuissingel 46</p>	<p>-Aandacht voor parkeerplaatsen, door ontwerp vermindering van het aantal parkeerplaatsen. <i>In de huidige situatie zijn er zes reguliere parkeerplaatsen en wordt er geparkeerd op het trottoir. In het ontwerp komen er zeven parkeerplaatsen terug. Het “illegaal” parkeren op het trottoir is dan niet meer mogelijk. Het is niet mogelijk om in het ontwerp meer parkeerplaatsen te realiseren en zo de parkeerdruk in de omgeving te verminderen.</i></p> <p>-Overlast in verband met grondwater in kelder. <i>Er is geen relatie tussen de herinrichting en de momenteel ondervonden overlast van het grondwater. De melding wordt momenteel reeds separaat afgehandeld.</i></p> <p>-Totale verkrachting van de singel. Protest met name tegen versmalling van het trottoir, het wandelpad aan de Singelkant en het aantasten van het rozenprieel. <i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijk beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. In verband met de beperkt beschikbare ruimte is versmalling van het trottoir en het groenprieel helaas niet te vermijden. Het trottoir te hoogte van de huisnr. 36 tot 62 is slechts voor een beperkt deel 1.80 meter breed en voor de overige lengte breder. In de huidige situatie is er een wandelpad aan de singelzijde, dit heeft een recreatieve functie en is in het ontwerp weer teruggebracht.</i></p>
<p>Willy en Jan Geurson, Kinderhuissingel 50</p>	<p>-Parkeerhavens tussen 60 en 46 doortrekken. Trottoir mag versmald worden hiervoor, net als fietspad en rijbaan. Heeft de gemeente anders een alternatief voor het parkeerprobleem? <i>De mogelijkheid om extra parkeerplaatsen te realiseren door het trottoir verder te versmallen en de schampstroken bij de fietspaden op te heffen is onderzocht. Het is mogelijk om dan, met minimale maten, twee parkeerplaatsen te realiseren. Deze aanpassing is echter niet in het ontwerp opgenomen. De parkeervakken hebben tot gevolg dat de rijbaan ter hoogte van de parkeerplaatsen opschuift naar de singel. Hierdoor ontstaat een slinger in de rijbaan, precies in het rechte gedeelte tussen twee bochten in. Het gevolg is dat er vreemde stuurbewegingen gemaakt moet worden omdat het logisch verloop van de rijbaan niet gevolgd kan worden.</i></p> <p><i>In de huidige situatie zijn er zes reguliere parkeerplaatsen en wordt er geparkeerd op het trottoir. In het ontwerp komen er zeven parkeerplaatsen terug. Het “illegaal” parkeren op het trottoir is dan niet meer mogelijk. Het is niet mogelijk om in het ontwerp meer parkeerplaatsen te realiseren en zo de parkeerdruk in de omgeving te verminderen.</i></p>
<p>Melle Verhorst, Kinderhuissingel 52</p>	<p>-Parkeerprobleem ter hoogte van 48-62 kan worden opgelost door parkeerhavens (ten koste van trottoir, schampstrook, fietspad singelzijde). Indien dit niet mogelijk is moeten elders parkeerplaatsen bijkomen. Geen behoefte aan een breder trottoir dan 1,5 meter (ook namens nummer 54). <i>De mogelijkheid om extra parkeerplaatsen te realiseren door het trottoir verder te versmallen en de schampstroken bij de fietspaden op te heffen is onderzocht. Het is mogelijk om dan, met minimale maten, twee parkeerplaatsen te realiseren. Deze aanpassing is echter niet in het ontwerp opgenomen. De parkeervakken hebben tot gevolg dat de rijbaan ter hoogte van de parkeerplaatsen opschuift naar de singel. Hierdoor ontstaat een slinger in de rijbaan, precies in het rechte gedeelte tussen twee bochten in. Het gevolg is dat er vreemde stuurbewegingen gemaakt moet worden omdat het logisch verloop van de rijbaan niet gevolgd kan worden.</i></p> <p><i>In de huidige situatie zijn er zes reguliere parkeerplaatsen en wordt er geparkeerd op het trottoir. In het ontwerp komen er zeven parkeerplaatsen terug. Het “illegaal” parkeren op het trottoir is dan niet meer mogelijk. Het is niet mogelijk om in het ontwerp meer parkeerplaatsen te realiseren en zo de parkeerdruk in de omgeving te verminderen.</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

<p>Fam Ouwerkerk, Kinderhuissingel 82</p>	<p>-Gevaarlijke situatie met de brug zo dicht bij de bocht. <i>Bij de aansluiting van de langzaam verkeersbrug komt een middeneiland in de rijbaan. Fietsers en voetgangers kunnen in twee fases oversteken. Op de plaats van de oversteek komt een drempel. Naderende automobilisten worden reeds voor de bocht middels bebording op de oversteek geattendeerd. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de rijbaan voor het autoverkeer verder versmald. Op deze manier wordt de oversteek zo veilig mogelijk ingericht.</i></p> <p>-Blijf van het groen af, een bredere rijbaan zorgt ervoor dat er harder gereden kan worden. <i>Door de inrichting wordt de huidige wegbreedte voor het autoverkeer smaller. Een versmalling van de rijbaanbreedte van zes meter (minimale maat voor een gebiedsontsluitingsweg) wordt niet overal gehaald in verband met de vele bochten in de weg en de hiervoor benodigde bochtverbredingen. Het ontwerp is wel zoveel mogelijk naar een rijbaanbreedte van zes meter ontworpen. De smalle rijbaan, dubbele markering en de vele bochten van de singel zullen niet uitmodigen tot hoge rijksnelheden.</i></p>
<p>Hans Klaassen, Kinderhuissingel 90</p>	<p>-Voor de openbare verlichting moet worden gekozen voor diffuus oranje licht. <i>Op doorgaande wegen wordt hoge druk natrium (geel) licht toegepast, op voet- en fietspaden wordt er compact fluorescentie licht toegepast. Er wordt in de Kinderhuissingel geen diffuus oranje licht toegepast.</i></p> <p>-Pas klinkers toe voor de parkeerhavens. <i>De parkeervakken worden in klinkerverharding uitgevoerd.</i></p> <p>-Noodzaak van separate fietspaden onbekend, situatie nu voldoet prima. <i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijksnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i></p> <p>-Om de authenticiteit te bewaken worden er klinkers gebruikt voor het voet/fietspad aan de singelzijde. Het strekt tot de aanbeveling om oude klinkers te gebruiken en geen nieuwe. <i>Voor de verharding van het voet/fietspad worden nieuwe klinkers gebruikt. Het toepassen van oude klinkers is kostbaar en in verband met het fietscomfort moet een stabiele en vlakke verharding worden gerealiseerd. Dit is met oude klinkers niet haalbaar.</i></p> <p>-Gezien het straatbeeld is het mooier om het fietspad aan de huizenzijde uit te voeren in lichtgrijs asphalt i.p.v. rood asphalt. <i>In Haarlem worden fietspaden over het algemeen in heidepaars asphalt uitgevoerd. Deze kleur wordt in Nederland over het algemeen toegepast en is hiermee zeer herkenbaar als fietsvoorziening. Waar een afwijkend beeld bereikt dient te worden kan hiervan worden afgeweken maar dit wordt terughoudend toegepast.</i></p> <p>-Hergebruik de natuurstenen trottoirbanden, nieuwe betonnen trottoirbanden doen afbreuk aan de uitstraling van de singel. <i>De bestaande natuurstenen banden worden zoveel mogelijk hergebruikt. De banden worden eerst hergebruikt aan de singelzijde omdat ze daar zoveel mogelijk een ononderbroken lijn kunnen vormen. Als er nog voldoende natuurstenen banden overblijven zullen zo ook worden toegepast aan de huizenzijde.</i></p> <p>-Er komen twee parkeerplaatsen voor huisnummer 88. Dit kan tot problemen leiden met de uitrit van dit pand. Wellicht is één parkeerplaats veiliger. <i>De uitrit bij huisnummer 88 is breed genoeg om het terrein te kunnen bereiken of te verlaten. Het zicht op het naderend verkeer is voldoende en hiervoor hoeft geen parkeerplaats te worden opgeheven.</i></p>
<p>Elbers en Jung, Kinderhuissingel 92</p>	<p>-De werkzaamheden zullen lang duren, er moet aandacht gegeven worden aan de communicatie naar de bewoners. Tevens aandacht voor tijdelijke parkeerplaatsen tijdens de werkzaamheden.</p>

	<p><i>Alvorens de werkzaamheden starten worden de bewoners van de werkzaamheden op de hoogte gesteld. Indien er tijdens de werkzaamheden wijzigingen in de planning voordien of er is relevante informatie te melden dan zal dit wederom met een bewonersbrief worden gemeld. Op de website van de gemeente Haarlem en in de stadskrant wordt ook informatie over de werkzaamheden geboden. Indien mogelijk worden parkeerplaatsen zo goed mogelijk bereikbaar gehouden. Er wordt echter geen tijdelijk parkeerterrein ingericht.</i></p> <p><i>-Bij de oversteek ter hoogte van de nieuwe brug zijn extra maatregelen nodig. De vluchtheuvel is te smal en het autoverkeer rijdt te hard. Gedacht kan worden aan verkeerslichten, hogere drempel en goede verlichting. Een drempel waar voertuigen met 50 km/uur overheen kunnen rijden is te laag.</i></p> <p><i>Bij de aansluiting van de langzaam verkeersbrug komt een middeneiland in de rijbaan. Fietsers en voetgangers kunnen in twee fases oversteken. Het middeneiland in de oversteek is twee meter breed. Een fietser kan hier opstellen zonder hiermee het verkeer te hinderen. Het middeneiland is hiermee breed genoeg. Op de plaats van de oversteek komt een drempel, aangezien de weg een 50 km/uur regime heeft wordt een 50km/uur drempel toegepast. Naderende automobilisten worden reeds voor de bocht middels bebording op de oversteek geattendeerd. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de rijbaan voor het autoverkeer verder versmald. Op deze manier wordt de oversteek zo veilig mogelijk ingericht.</i></p> <p><i>-Autoverkeer gebruikt de Pieter Kiesstraat als sluiproute tussen de Kinderhuissingel en de Zijlweg. Dit doorkruist de fietsroute naar het Landje. Graag aandacht hiervoor.</i></p> <p><i>In het kader van dit project wordt bij de aansluiting van de Pieter Kiesstraat met de Kinderhuissingel een doorgetrokken trottoir gerealiseerd. Hiermee wordt de keuze voor de sluiproute weer iets minder aantrekkelijk. Tijdens de onderhoudswerkzaamheden aan het riool in de Pieter Kiesstraat zelf, die later zullen plaatsvinden, staat wederom een verkeersremmer gepland. Hoewel hiermee de sluiproute steeds minder aantrekkelijk wordt zal sluiptverkeer nooit geheel voorkomen kunnen worden.</i></p> <p><i>-De paden aan de waterkant worden versmald door OV masten met reclame. OV-masten verplaatsen naar het groen en geen reclameborden toepassen.</i></p> <p><i>Er wordt onderzocht of de OV masten naast het voetpad geplaatst kunnen worden, dit zal in het uitwerken van het bestek duidelijk worden. De gemeente heeft een contract met de aanbieder van de reclameborden. In dat contract is een vast aantal reclameborden afgesproken. Zodra een bord op een locatie moet komen te vervallen zal hiervoor een alternatieve locatie gevonden moeten worden. Voor één van de reclameborden wordt elders in de stad een locatie gezocht en voor het andere reclamebord zal aan de Kinderhuissingel een locatie gezocht worden waarbij deze de voetgangers minder hindert.</i></p> <p><i>-De trottoirs bij de huizen worden smal (1.50 meter) en er moet een oplossing gevonden worden voor fietsen die tegen de tuinhekjes worden geplaatst. Kan er een parkeerplaats opgeofferd worden voor een fietsenrek.</i></p> <p><i>In het gedeelte van de Kinderhuissingel waar een trottoirbreedte van 1.50 meter is toegepast, hebben de huizen voortuinen. Fietsen kunnen in de voortuin geparkeerd worden. In de praktijk zullen bezoekers fietsen tegen het hek zetten. Indien er een aantal fietsen tegen elkaar worden gezet zal een deel van het trottoir geblokkeerd worden. Omdat het hoogteverschil tussen het trottoir en het fietspad maar vijf centimeter zal zijn, kan men als voetganger dan van het fietspad gebruik maken om het obstakel te passeren. Gezien de parkeerdruk is het niet raadzaam om een parkeervak op te offeren voor een fietsenrek.</i></p> <p><i>-Plaats de ontluchtingspijp van de BBB zo ver mogelijk in de richting van het water om geluidsoverlast te verminderen.</i></p> <p><i>De aan- en afvoerleiding voor beluchting van de kelder van de BBB geeft geen stank- of geluidsoverlast. Deze is uitsluitend bedoeld voor uitharding van beton en te zorgen dat er nieuwe lucht in dit deel van de BBB komt, aangezien monteurs hier moeten komen. Het is echter technisch goed mogelijk om de ontluchtingsleiding aan de kant van de overstortleiding te leggen. Momenteel is er een overstort aanwezig. De BBB geeft net zo min stankoverlast als de huidige situatie. Bovendien is de BBB maar een gedeelte van de tijd gevuld en wordt deze schoon gezogen en gaat het water weer richting RWZI. Daarnaast zijn er voor de zekerheid nog stankkleppen aanwezig in de BBB.</i></p>
--	--

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p>-Kan de afrit van het fietspad aan de singelzijde ter hoogte van de Garenkokerskade doorgetrokken worden tot de uitrit bij huisnr. 88. Deze inrit wordt veel gebruikt door fietsers.</p> <p><i>De afstand tussen de uitrit bij huisnr. 88 en de oprit aan de singelzijde ter hoogte van de Garenkokerskade is 20 meter. Deze afstand is zo beperkt dat een extra opritje niet noodzakelijk is.</i></p> <p>-Tegenover nummer 92 is een gat in de bomenrij aan de singelkant. Kan er een boom bijgeplaatst worden zodat een mooier geheel ontstaat?</p> <p><i>De bomen in dat gedeelte van de Singel zijn niet volgens een bepaald ritme geplaatst maar zijn losjes gegroepeerd. In principe is het niet noodzakelijk dat daar dus een boom geplant wordt om het bomenritme te herstellen. Er wordt onderzocht of er een boom ingepast kan worden.</i></p>
M. Bohlken, Kinderhuissingel 94	<p>-Ter hoogte van 94 is trottoir erg smal, terwijl aan de waterzijde een voetpad gepland staat waar naar verwachting weinig gebruik van wordt gemaakt. Wens om dit te heroverwegen.</p> <p><i>Het voetpad heeft een recreatieve functie en wordt, hoewel niet intensief, wel door voetgangers gebruikt. Bij het niet toepassen van een voetpad zullen wandelaars gebruik maken van het fietspad. Dit is niet erg als dit een enkele keer gebeurt maar als dit regelmatig of over grote afstand gebeurt dan wordt het hinderlijk. Dit dient dan ook voorkomen te worden.</i></p> <p>-Met nieuwe brug neemt de noodzaak voor vrijliggende fietspaden af omdat het aantal fietsers op de Kinderhuissingel ook af neemt.</p> <p><i>De realisatie van de voet-fietsbrug wordt de Kinderhuissingel aantrekkelijker om als fietsroute te gebruiken. De brug en Kinderhuissingel worden dan juist onderdeel van de fietsroute van bv. de Leidsevaart naar het NS-station.</i></p>
Onno de Noord Kinderhuissingel 112 2013 AW Haarlem	<p>-Geen noodzaak voor fietsvoorzieningen aan de huizenkant, jammer van het trottoir. Geen eventuele bankjes aan huizenzijde in verband met zwervers/sociale veiligheid.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. In het kader van dit project worden er geen bankjes geplaatst langs de singel.</i></p>
A.H. Eeken, Kinderhuissingel 124 Rd	<p>-Fietsstrook in plaats van fietspad, zodat meer ruimte is voor de trottoirs.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i></p> <p>-Voetpad aan waterzijde kan net zo goed opgedoekt worden.</p> <p><i>Het voetpad heeft een recreatieve functie en wordt, hoewel niet intensief, wel door voetgangers gebruikt. Bij het niet toepassen van een voetpad zullen wandelaars gebruik maken van het fietspad. Dit is niet erg als dit een enkele keer gebeurt maar als dit regelmatig of over grote afstand gebeurt dan wordt het hinderlijk. Dit dient dan ook voorkomen te worden.</i></p>
Geurt Keers Kinderhuissingel 14 2013 AS Haarlem	<p>-Belang van de voetgangers is sluitpost, trottoirs worden sterk versmald.</p> <p><i>Voor een trottoir dat redelijk intensief wordt gebruikt is een breedte van twee meter wenselijk. Een breedte van 1.50 meter is een minimale maat. Waar mogelijk is het trottoir zo breed mogelijk gehouden. Ook bij de overige voorzieningen (o.a. parkeervakken, fietspad en schampstrook) zijn minimale maten toegepast om de trottoirbreedte zo min mogelijk aan te tasten. Er is eenvoudigweg niet voldoende</i></p>

	<p><i>ruimte om alle voorzieningen maximale ruimte te geven.</i></p> <p>-Groen gaat verloren door fietspad in het groen aan te leggen. Er wordt streng vastgehouden aan de maatnormen voor rijbaan en fietspad, dit gaat ten kosten van groen.</p> <p><i>Ter hoogte van de aansluiting van de Pieter Kiesstraat op de Kinderhuissingel ligt het fietspad achter de parkeerplaatsen. De fietspaden liggen voor de twee groenpriëlen. Deze aanpassing is echter noodzakelijk om de kruising veiliger te maken.</i></p> <p>-Het rustige straatbeeld wordt aangetast door de rijbaan, fietspaden, schampstroken en voetpaden. De huidige rustige straat verandert in een chaos.</p> <p><i>De belangrijkste wijziging die de herinrichting met zich meebrengt is de realisatie van fietspaden. De ruimte voor het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat de trottoirs versmallen. Een herinrichting waarbij een historisch profiel wordt nagestreefd met slechts een rijbaan en een trottoir is echter niet van deze tijd en voldoet ook niet aan de eisen die aan Kinderhuissingel en de functie van de singel worden gesteld. De weg heeft een ontsluitende functie en dan zijn vrijliggende fietspaden op zijn plaats. Conform duurzaam veilig wordt met de herinrichting en de toegepaste materialen duidelijk aangegeven welke weggebruiker van welk deel gebruik dient te maken.</i></p> <p>-Bewoners raken parkeerplaatsen kwijt, er moet aandacht komen voor het compenseren van de parkeerplaatsen b.v. door de achterliggende boxen slechts te laten verhuren aan bewoners.</p> <p><i>In de huidige situatie zijn er zes reguliere parkeerplaatsen en wordt er geparkeerd op het trottoir. In het ontwerp komen er zeven parkeerplaatsen terug. Het “illegaal” parkeren op het trottoir is dan niet meer mogelijk. Het is niet mogelijk om in het ontwerp meer parkeerplaatsen te realiseren en zo de parkeerdruk in de omgeving te verminderen. Het is juridisch niet af te dwingen dat de garageboxen alleen verhuurd worden aan omwonenden.</i></p> <p>-Wegbreedte van 6.30 meter is niet overal nodig, kan ook zes meter zijn. Bochtverbreding is absoluut niet noodzakelijk, iets rustiger rijden is ook mogelijk.</p> <p><i>Voor een groot deel wordt een rijbaanbreedte van zes meter toegepast. Bochtverbreding is wel noodzakelijk. Ook vrachtwagens moeten van de weg gebruik kunnen maken en deze voertuigen hebben in bochten meer ruimte nodig dan in een recht gedeelte. De voorwielen leggen nml. een andere baan af dan de achterwielen. Indien de wegbreedte in de bochten gelijk zou blijven als in de rechte gedeelten zal het voertuig bij bochten deels van de tegenliggende rijbaan gebruik maken. Of, als de rijbanen zijn gescheiden door een middeneiland, het middeneiland aanrijden.</i></p> <p>-De fietspaden zijn niet nodig, er zijn alternatieve routes. In de omgeving zijn reeds voldoende fietsvoorzieningen om diverse bestemmingen te bereiken.</p> <p><i>Natuurlijk zijn er alternatieve routes voor fietsverkeer. Maar de Kinderhuissingel wordt nu reeds vaak gebruikt door fietsverkeer en is onderdeel van het fietsnetwerk. Met dit fietsnetwerk wordt een fijnmazig netwerk nagestreefd waarmee fietsers korte en directe routes worden aangeboden. Dit bevordert het fietsgebruik.</i></p> <p>-Er kan best worden volstaan met een rijbaanbreedte van zes meter en eventueel twee fietsstroken van 1.80 meter. Dan hoeven de trottoirs niet aangetast te worden en kan het groen worden behouden. Hiermee wordt een betere balans gemaakt tussen de diverse belangen.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i></p> <p>-Voorstel is om éénrichtingsverkeer voor de Kinderhuissingel en de Kampervest in te stellen en hierdoor een circuit te realiseren. Er is dan</p>
--	--

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p>minder rijbaan nodig en er wordt zo meer ruimte geboden voor groen. <i>Het instellen van het voorgestelde éénrichtingscircuit heeft veel gevolgen voor de bereikbaarheid van de aanliggende woongebieden en men zal meer moeten rijden om de woning te bereiken of te verlaten. Het draagvalk onder de bewoners van de aanliggende wijken zal navenant laag zijn.</i></p>
<p>“Bewoners KHS” p/a O.E. de Noord Kinderhuissingel 112 2013 AW Haarlem</p>	<p>-Is van mening dat het participatieproces nog dient te beginnen en dat hierbij de bewoners betrokken worden. Deze toezegging is tijdens voorgaande pogingen tot herinrichting gedaan, deze bestuurlijke toezegging is niet nagekomen. Inspreker rekent erop dat de gemeente de afspraken nakomt en dat binnenkort het overleg met het college kan starten. Inspreker wenst een zo spoedig mogelijk antwoord in de vorm van een, in geval van afwijzing, voor beroep vatbare beslissing.</p> <p><i>Het schetsontwerp is in twee bijeenkomsten besproken met een aantal participanten waaronder de wijkraad én een bewonersvertegenwoordiging. Het ontwerp is naar aanleiding van de participatie aangepast en vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp heeft ter inzage gelegen en er is een inloop-inspraakbijeenkomst gehouden waarvoor de bewoners van de Kinderhuissingel met een brief zijn uitgenodigd. Op deze wijze zijn de bewoners en andere belanghebbenden op een voldoende wijze betrokken bij de herinrichting.</i></p> <p>Heeft verder een aantal vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Hoe worden de werkzaamheden gefinancierd. <i>Het onderhoud en de herinrichting wordt gefinancierd vanuit diverse stelposten en een provinciale subsidie.</i> -Hoe verhoudt het profiel zich ten aanzien van het huidige en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. <i>De herinrichting Kinderhuissingel is passend in het bestemmingsplan Garenkokers, dit bestemmingsplan is afgestemd op de huidige inrichting van de Kinderhuissingel.</i> <i>In het bestemmingsplan Garenkokers heeft het talud de bestemming openbaargroen, waarin voetpaden toegestaan zijn.</i> -Welke werkzaamheden worden voorzien. <i>Het riool zal voor een groot deel worden vervangen, net als de rijbaanverharding, beschoeiing en o.a. de openbare verlichting. Tevens wordt er een BergBezinkBak en drainage aangelegd, het riool wordt verruimd en Rijnland zal werkzaamheden uitvoeren ten behoeve van de aanleg van een persleiding. In combinatie met deze werkzaamheden wordt de Kinderhuissingel heringericht.</i> -Wat zijn de effecten van het ontwerp voor groen, bomen, veiligheid en milieueisen. <i>De effecten voor het groen zijn uit het ontwerp af te leiden. Er worden geen bomen aan de singelzijde gekapt. Bomen die aan de huizenzijde komen te vervallen zullen worden gekapt en er worden bomen herplant. Met de inrichting wordt een zo (verkeers)veilig mogelijke inrichting nastreefd. Navraag bij de afdeling milieu heeft uitgewezen dat het toepassen van geluidsarm asfalt niet noodzakelijk is.</i> -Levert de nieuwe inrichting een goede verkeersdoorstroming. <i>Ter hoogte van de voet-fietsbrug wordt een zebrapad aangelegd op een verkeersdrempel. Dit is de enige aanpassing die ten opzichte van de huidige situatie een gevolg kan hebben op de doorstroming.</i> -Komen er voldoende parkeerplaatsen in verhouding tot de verstrekte parkeervergunningen. <i>Er is geen koppeling tussen het aantal parkeervergunningen en het aantal parkeerplaatsen in een wijk.</i> -Welke verkeersonderzoeken zijn er gehouden en wat zijn daarvan de resultaten. <i>Er is onderzoek gedaan naar de hoeveelheid verkeer op de Kinderhuissingel (ongeveer 9000 motorvoertuigen/dag) en de gereden snelheid (ongeveer 51 km/uur), tevens is gekeken naar de ongevallen van de afgelopen jaren (7 geregistreerde ongevallen in 3 jaar) en er is een parkeeronderzoek gehouden (de parkeerdruk is hoog, in de wijk zelf is beperkt parkeerruimte beschikbaar).</i> -Is er combinatiewerk met de nutsbedrijven mogelijk. <i>De nutsbedrijven worden van de werkzaamheden op de hoogte gesteld en krijgen de mogelijkheid om vooruitlopend op de werkzaamheden kabels en/of leidingen te vervangen.</i>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p>Verder nog enkele opmerkingen ten aanzien van het ontwerp:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Het plan is nog niet voorzien van openbare verlichting. <i>Het ontwerp voor de openbare verlichting wordt gebaseerd op het wegontwerp. De openbare verlichting wordt zoveel mogelijk op de oorspronkelijke plaatsen teruggeplaatst.</i> -Het smalle trottoir is niet acceptabel vanwege aantasting comfort en veiligheid van voetgangers en bewoners. <i>In het gedeelte van de Kinderhuissingel waar een trottoirbreedte van 1.50 meter is toegepast, hebben de huizen voortuinen. Dit is weliswaar een minimale maat maar voldoende om veilig en comfortabel van het trottoir gebruik te kunnen maken.</i> -Zien geen nut en noodzaak van de aanleg van vrijliggende fietspaden, er wordt weinig gefietst en er zijn juist veel voetgangers. <i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i> -Voetpad is zeer smal, zeker ter hoogte van OV masten, geparkeerde fietsen, afvalcontainers etc. <i>Fietsen kunnen in de voortuin geparkeerd worden. In de praktijk zullen bezoekers fietsen tegen het hek zetten. Indien er een aantal fietsen tegen elkaar worden gezet zal een deel van het trottoir geblokkeerd worden. Omdat het hoogteverschil tussen het trottoir en het fietspad maar vijf centimeter zal zijn, kan men als voetganger dan van het fietspad gebruik kunnen maken om het obstakel te passeren. OV masten worden zo veel mogelijk in de schampstrook geplaatst.</i> -Uitwijken naar fietspad zal veel voorkomen, dit is onveilig. <i>Zoals hierboven beschreven is het mogelijk om van het fietspad gebruik te maken als er obstakels op het trottoir staan. Zolang dit zorgvuldig gebeurt hoeft het niet onveilig te zijn.</i> -De schampstrook tussen fietspad en parkeervak is te smal, uitstappen en laden en lossen is gevaarlijk. <i>Tussen de parkeerhavens en het fietspad komt een schampstrook van minimaal een halve meter breed. Deze strook kan gebruikt worden om op uit te stappen en dan het fietspad over te steken. Deze situatie komt op vele plaatsen in Haarlem voor en heeft niet tot problemen geleid.</i>
<p>Fam. Wester Kinderhuissingel 38</p>	<ul style="list-style-type: none"> -De herinrichting heeft tot gevolg dat de geasfalteerde delen toenemen ten koste van groen en het trottoir aan de zijde van de woningen, een dramatische versobering van de leefbaarheid. <i>De ruimte voor het autoverkeer neemt af, de ruimte voor de fiets neemt toe. Aangezien het fietspad aan de singelzijde in klinkers wordt uitgevoerd zal de totale hoeveelheid asfalt (rijbaan en fietspad huizenzijde) ongeveer gelijk blijven. Het trottoir wordt smaller en er wordt een deel van het preeel gebruikt voor de realisatie van fietspad. Het trottoir ter hoogte van nr. 38 wordt niet smaller dan 1.80 meter. Met deze maat komt de leefbaarheid niet in het geding.</i> -Vanwege de smalle trottoirs moeten voetgangers gebruik gaan maken van het fietspad, de veiligheid van de voetgangers gaat er op achteruit. <i>Het trottoir in het gedeelte van de Kinderhuissingel ter hoogte van nr. 38 wordt niet smaller dan 1.80 meter en zal voor een groot deel breder zijn. Slechts als er brede obstakels staan op het trottoir kan men gebruik te maken van het fietspad. Als dat zorgvuldig gebeurt hoeft dit niet ten koste te gaan van de veiligheid. De kans dat de volledige breedte van het trottoir wordt versperd is klein.</i> -Vanwege de inrichting met meer asfalt, smallere trottoirs, doorboren van de rozenperken en het voetpad door het talud verdwijnt het klassieke karakter van de singel in een verkeerspark vol toeters en bellen. <i>De belangrijkste wijziging die de herinrichting met zich meebrengt is de realisatie van fietspaden. De ruimte voor het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat de trottoirs versmallen. Een herinrichting waarbij een historisch profiel wordt</i>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p><i>nagestreefd met slechts een rijbaan en een trottoir is echter niet van deze tijd en voldoet ook niet aan de eisen die aan Kinderhuissingel en de functie van de singel worden gesteld. De weg heeft een ontsluitende functie en dan zijn vrijliggende fietspaden op zijn plaats. Het grootste verschil in materiaal en beeld is het toepassen van een fietspad in rood asfalt en een schampstrook in amberkleuring materiaal. Hiermee wordt duidelijk aangegeven wel weggedeelte is bedoeld voor welk type weggebruiker. Dit kan een fietser, voetganger of automobilist zijn.</i></p> <p><i>-Het inrichten van de Kinderhuissingel met fietspaden is niet noodzakelijk, de huidige inrichting is helemaal niet zo onveilig, deze oplossing voor een ondergeschikt probleem zorgt voor veel grotere omgevingschade.</i></p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden.</i></p> <p><i>-De singel oogt straks als een racebaan, men zal harder rijden. Tevens verdwijnen er parkeerplaatsen.</i></p> <p><i>De rijbaan wordt smaller en geeft hierdoor geen aanleiding om harder te gaan rijden dan de huidige situatie. De bestaande parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk teruggebracht, de huidige "illegale" parkeerplaatsen op het trottoir worden niet gecompenseerd. Er is geen ruimte om deze parkeerplaatsen te realiseren.</i></p> <p><i>-Fietsstroken zijn ook een goede mogelijkheid, in het ontwerp is deels een fietsstrook opgenomen in verband met de beperkte ruimte, waarom deze fietsstrook niet verder doorgezet over de singel.</i></p> <p><i>Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. Overigens is de fietsstrook in het ontwerp naar aanleiding van de inspraak gewijzigd in een verhoogd aanliggend fietspad.</i></p> <p><i>-Om te voorkomen dat het bestemmingsplan moet worden aangepast wordt het voetpad door de groenstrook aangelegd. Met een bestemmingsplanwijziging is meer inspraak en de procedure duurt langer. Een mogelijkheid is ook in de groenstrook geen voetpad aan te leggen en die ruimte te bestemmen voor de fiets, er is dan minder ruimte nodig voor de trottoirs aan de huizenzijde. Het voetpad door het groen wordt toch nauwelijks gebruikt. Juridisch pragmatisme zorgt ervoor dat er een voetpad komt waar geen vraag naar is en trottoirs bij de huizen worden smaller terwijl deze juist druk worden gebruikt.</i></p> <p><i>Het voetpad heeft een recreatieve functie en wordt, hoewel niet intensief, wel door voetgangers gebruikt. Bij het niet toepassen van een voetpad zullen wandelaars gebruik maken van het fietspad. Dit is niet erg als dit een enkele keer gebeurt maar als dit regelmatig of over grote afstand gebeurt dan wordt het hinderlijk. Dit dient dan ook voorkomen te worden.</i></p>
<p>Fietsersbond, afdeling Haarlem</p>	<p><i>-Het fietspad aan de singelzijde wordt uitgevoerd in klinkers. Dit is in tegenspraak met het HVVP dat stelt dat fietspaden in asfalt worden uitgevoerd. Het argument dat er eenheid in materialisering met de Bolwerken dient te zijn gaat niet op, in de Bolwerken wordt halfverharding gebruikt en aan de Kinderhuissingel is sprake van klinkers. Mocht toch worden vastgehouden aan klinkerverharding dan uitvoeren in een vlakke strook zonder indeling, zoals de Leidsevaart.</i></p> <p><i>Er is voor gebakken klinkers in de fiets-, voetpaden gekozen omdat dit materiaal zich beter voegt in het historische beeld van de Bolwerken waar het talud van de Kinderhuissingel een deel van uitmaakt. De herinrichting van de Kinderhuissingel houdt rekening met deze aspecten door alleen het voetpad in dit talud te laten lopen. Het deel van het voetpad dat in het talud ligt wordt in dezelfde halfverharding uitgevoerd als in de bolwerken en het voet/fietspad dat aan het talud ligt in gebakken klinkers. Het huidige voetpad bestaat overigens ook uit klinkers.</i></p> <p><i>Gezien de recreatieve waarde van het talud voor de buurt is gekozen voor een fiets-voetpad op een niveau, zodat er een functie uitwisseling</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p><i>tussen fietsen en lopen kan plaats vinden. Om juist aan te geven dat er verschillende functies zijn en om te voorkomen dat men fietst op het voetpad of andersom is er voor gekozen om middels het bestratingpatroon het voet-fietspad in te delen. Bij incidentele drukte (van voetgangers of fietsers) kan dan gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid tot uitwisseling. Uitvoering in één vlakke strook heeft niet de voorkeur.</i></p> <p>-Het is een goede zaak dat de Kinderhuissingel van fietspaden wordt voorzien. Als breedte wordt echter 1.80 meter aangehouden. De minimale maat dient echter 2.00 meter te zijn. De rijbaan voor het autoverkeer kan sowieso 30 cm. smaller. Het strekt tot de aanbeveling om de schampstrook bij het fietspad te trekken op de gedeeltes waar niet wordt geparkeerd.</p> <p><i>Vanwege de beperkte ruimte is met breedtemaat van 1.80 meter gewerkt. De rijbaan wordt zoveel mogelijk versmald. Op een groot gedeelte is echter een bredere rijbaan noodzakelijk dan de minimale maat van zes meter. Dit komt door de overgangen van de vele bochten in de singel waardoor bochtverbredingen noodzakelijk zijn. Om deze bochten goed op elkaar aan te sluiten en de rijbaan niet al te abrupt te versmallen zijn de overgangen toegepast. Waar mogelijk is met een rijbaanbreedte van zes meter gewerkt. De schampstrook wordt zonder hoogteverschil met het fietspad gerealiseerd maar wel in een afwijkende kleur en verharding. Met een schampstrook ontstaat een duidelijke scheiding tussen de rijbaan en het fietspad en houden fietsers en automobilisten voldoende afstand. Indien een fietser een andere fietser wenst in te halen dan kan deze desgewenst gebruik maken van de schampstrook.</i></p> <p>-Verder is in het gedeelte tussen de Pieter Kiesstraat en de Kenaubrug in plaats van de fietsstrook een fietspad gewenst. Foutparkeren zal dan niet mogelijk zijn en ook hier kan de rijbaan smaller.</p> <p><i>De rijbaan is versmald naar zes meter en er is een verhoogd aanliggend fietspad in het ontwerp opgenomen.</i></p> <p>-De fietsersbond is tevreden met het plateau bij de nieuwe brug. Mocht i.v.m. trillingen het plateau niet gerealiseerd kunnen worden dan bepleit de fietsersbond een drempel vóór de oversteek te projecteren. Voorts kan ter hoogte van de oversteek de rijbaan naar 2.75 meter versmald worden.</p> <p><i>In verband met de nodige manoeuvreerruimte om het middeneiland heen is meer ruimte nodig dan de 2.75 meter. Dit is een absoluut minimale maat die in dit ontwerp niet toegepast kan worden.</i></p> <p>-Op de locaties waar het fietspad de zijstraten kruist wenst de fietsersbond blokmarkering om de voorrangssituatie van de fietser te accentueren. Toepassing van de blokmarkering is toegestaan.</p> <p><i>Toepassing van blokmarkering is inderdaad toegestaan maar wordt nergens toegepast en is absoluut niet gebruikelijk. Een fietspad (in rood asfalt) dat is doorgetrokken over een kruising is een heel duidelijk signaal voor kruisend verkeer om voorrang te verlenen. De blokmarkering wordt niet toegepast.</i></p> <p>-Er dient aandacht geschonken te worden aan de opstelruimte voor de fietsers die van of naar de nieuwe brug fietsen. Deze situatie is nog niet duidelijk genoeg.</p> <p><i>Fietsers die vanaf de voet-fietsbrug de Kinderhuissingel wensen over te steken dienen zich op te stellen op de brug. Er is geen ruimte om aparte opstelvakken tussen de brug en de oversteek te realiseren.</i></p>
<p>Fam. Parmentier Kinderhuissingel 96</p>	<p>-Trottoir aan de huizenzijde is met 1.50 meter te smal, dit moet minimaal een meter breder zijn. Dit kan gerealiseerd worden door in plaats van een fietspad een fietsstrook aan te leggen.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient conform gemeentelijke beleid duurzaam veilig ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt hetgeen de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. In het gedeelte van de Kinderhuissingel waar een trottoirbreedte van 1.50 meter is toegepast, hebben de huizen voortuinen. Dit is weliswaar een minimale maat</i></p>

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p><i>maar voldoende om veilig en comfortabel van het trottoir gebruik te kunnen maken.</i></p> <p><i>-De oversteek ter hoogte van de nieuwe brug is onveilig, er zijn extra maatregelen nodig door b.v. de drempel te verhogen of meer drempels toe te passen.</i></p> <p><i>Bij de aansluiting van de langzaam verkeersbrug komt een middeneiland in de rijbaan. Fietsers en voetgangers kunnen in twee fases oversteken. Op de plaats van de oversteek komt een drempel. Naderende automobilisten worden reeds voor de bocht middels bebording op de oversteek geattendeerd. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de rijbaan voor het autoverkeer verder versmald. Op deze manier wordt de oversteek zo veilig mogelijk ingericht. Er worden geen extra drempels in de rijbaan toegepast.</i></p> <p><i>-Zet bij de toegepaste zebra's de markering door over het fietspad.</i></p> <p><i>Bij de oversteek ter hoogte van de voet-fietsbrug wordt de markering doorgetrokken over het trottoir.</i></p> <p><i>-Plaats de ontluchtingspijp van de BBB zo ver mogelijk in de richting van het water om geluidsoverlast te verminderen.</i></p> <p><i>Zie opmerking bladzijde 8 bij inspreker Elbers en Jung.</i></p> <p><i>-Isoleer de pomp van de BBB om geluidsoverlast te voorkomen.</i></p> <p><i>De pomp zit onder de grond in de kelder van de BBB en geeft geen geluidsoverlast</i></p> <p><i>-Plaats de schakelkast van de BBB ondergronds.</i></p> <p><i>In alle BBB's in Haarlem wordt de schakelkast ondergronds geplaatst.</i></p> <p><i>-Plaats een nieuwe boom in de groenstrook ter hoogte van huisnummer 96 (treurwilg) aangezien daar een gat in de bomenrij is.</i></p> <p><i>De bomen in dat gedeelte van de Singel zijn niet volgens een bepaald ritme geplaatst maar zijn losjes gegroepeerd. In principe is het niet noodzakelijk dat daar dus een boom geplant wordt om het bomenritme te herstellen. Er wordt onderzocht of er een boom ingepast kan worden.</i></p> <p><i>-Verplaats de OV-masten van het voetpad naar de groenstrook en plaats daar géén reclameborden meer.</i></p> <p><i>Er wordt onderzocht of het mogelijk is om de OV-masten te verplaatsen naar de groenstrook i.p.v. in het trottoir, dit wordt in de beteksfase uitgewerkt.</i></p> <p><i>-Maak de singel een 30km/uur zone.</i></p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. Voor zo 'n weg geldt een snelheidsregime van 50 km/uur.</i></p> <p><i>-De asfaltverharding dient geluidsarm asfalt te zijn.</i></p> <p><i>De geluidbelasting op de Kinderhuissingel bedraagt in 2010 64 dB(A) op de gevels van de woningen die het dichtst op de weg liggen. Dit is te weinig om geluidarm asfalt aan te brengen.</i></p> <p><i>-Nadere informatie over de realisatie van de BBB is gewenst, als er heiwerkzaamheden zijn voorzien, welke methode wordt toegepast.</i></p> <p><i>De methode van heien is nog niet bekend. Wel wordt er onderzoek gedaan naar de noodzaak om een speciale trillingsarme manier van heien toe te passen. In de besteksuitwerking van de BBB wordt dit uitgewerkt.</i></p> <p><i>-Goede communicatie over de werkzaamheden is gewenst, komt er een planning beschikbaar via de website van de gemeente?</i></p> <p><i>Alvorens de werkzaamheden starten worden de bewoners van de werkzaamheden op de hoogte gesteld. Indien er tijdens de werkzaamheden wijzigingen in de planning voordoen of er is relevante informatie te melden dan zal dit wederom met een bewonersbrief worden gemeld. Op de website van de gemeente Haarlem en in de stadskrant wordt ook informatie over de werkzaamheden geboden.</i></p>
<p>J. den Hertog, Namens bewoners Kinderhuissingel tussen Kenaubrug en</p>	<p><i>Deze brief, met het kenmerk 2VV 2006/418, was gericht aan de Raad met het verzoek de brief te betrekken in de besluitvorming. De brief is in handen van de wethouder gegeven ter afhandeling. Door opname van de brief in de inspraakreacties en conceptantwoorden wordt de brief, zoals gewenst door de brieven-schrijver, betrokken in de besluitvorming.</i></p> <p><i>De plannen verontrusten de bewoners, met de herinrichting worden cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden aangetast en inbreuk</i></p>

Inpraakreacties & conceptantwoorden

Garenkokerskade	<p>gemaakt op het authentieke en monumentale karakter van de Kinderhuissingel.</p> <p><i>Het profiel van de Kinderhuissingel is momenteel opgebouwd uit de singel, de groenstrook, een smal wandelpad, rijbaan, parkeervakken (op enkele plaatsen) en het trottoir. De cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden en het monumentale karakter van de Kinderhuissingel (overigens niet benoemd tot beschermd stadsgezicht o.i.d.) wordt grotendeels bepaald door de gebogen loop van de singel en de bebouwing. De inrichting van het verhardingsgedeelte (tussen de woningen en de singel) draagt natuurlijk bij aan het beeld maar is hierin niet bepalend. De belangrijkste wijziging die de herinrichting met zich meebrengt is de realisatie van fietspaden. Aan de opbouw van het profiel wordt dus een aparte ruimte voor de fietser toegevoegd. Het grootste verschil in materiaal en beeld is het toepassen van een fietspad in rood asfalt en een schampstrook in amberkleuring materiaal. Hiermee wordt duidelijk aangegeven welk weggedeelte is bedoeld voor welk type weggebruiker. Met het toevoegen van de fietspaden in het profiel wordt geen afbreuk gedaan karakter van de Kinderhuissingel. De gebogen loop van de singel wordt met het nieuwe profiel gevolgd en behoudt hiermee het karakter van de singel</i></p> <p>Er wordt krampachtig vastgehouden aan verkeerstechnische GOW-A normen die in de huidige omstandigheden niet kunnen worden toegepast. Er wordt inbreuk gemaakt in de normen die voor een GOW-A gelden. Er wordt deels een fietspad toegepast, de breedte van het fietspad varieert en er wordt een snelheids/doorstromingsremmende verkeersdrempel aangebracht. Tegelijkertijd worden ruimere dan minimale normen toegepast, soms is het fietspad 2.40 meter breed, dan 1.80 meter. De breedte van het trottoir varieert en deels ligt het voetpad (aan de singelzijde) tegen het fietspad en dan kronkelt het weer door het groen. Met de herinrichting wordt afbreuk gedaan aan groenvoorzieningen en er ontstaat een rommelig onevenwichtig geheel door het naast en achter elkaar, in verschillende verhoudingen toepassen van rijwielpad, rijweg, looppad en versmald trottoir. De rommelige en steeds wisselende verkeerssituatie heeft nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, men moet zich steeds instellen op wisselende verkeersomstandigheden.</p> <p><i>In het ontwerp is ernaar gestreefd om de gewenste maatvoering voor een GOW-A zoveel mogelijk toe te passen. De beschikbare ruimte is beperkt maar met het toepassen van minimale maten is het voor een groot gedeelte mogelijk om de inrichting conform de gewenste maatvoering uit te voeren. De breedte van het fietspad is grotendeels 1.80 meter, waar mogelijk 2 meter. De enige uitzondering is het gedeelte op de Kinderhuisbrug. Daar wordt deels een tweerichtingen fietspad toegepast om de fietsers te geleiden naar de oversteek bij de nieuwe voet-fietsbrug. De breedte van het trottoir in het ontwerp varieert, in de huidige situatie varieert de breedte ook maar in mindere mate. De breedte is echter voldoende. De wijze van inrichten en de toegepaste opbouw van het profiel met variërende breedtes is niet verkeersonveilig. De verschillen in breedtes zijn beperkt en verlopen zeer geleidelijk.</i></p> <p>Het toepassen van de inrichting naar een gebiedsontsluitingsweg is niet noodzakelijk. Verkeersveiligheid kan bevordert worden door het aanpassen van de kruisingen, daar gebeuren de ongelukken, vrijliggende fietspaden zijn niet noodzakelijk. Verder is verbetering van de doorstroming niet noodzakelijk, de doorstroming wordt bepaald door de kruispunten aan weerszijde van de Kinderhuissingel die zijn geregeld met verkeerslichten.</p> <p><i>De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd tot een GebiedsOntsluitingsWeg type A. De functie van de weg is het afwikkelen van doorgaand verkeer en de weg is een van de tangenten rond het centrum. De weg dient veilig conform gemeentelijk beleid duurzaam ingericht te zijn en gezien de functie van deze weg zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger dan fietsstroken en hebben als bijkomend voordeel dat de rijbaan voor het autoverkeer versmalt wat de rijnsnelheid tempert. Bij fietsstroken is slechts sprake van een optische versmalling en kan de fietsvoorziening door autoverkeer gebruikt worden. Het aanbod van het verkeer op de Kinderhuissingel wordt grotendeels bepaald door de verkeerslichtenregeling op de kruisingen aan weerszijde van de Kinderhuissingel. Met de inrichting wordt er naar gestreefd om dit aanbod van verkeer zo soepel mogelijk af te wikkelen en de doorstroming naar de volgende kruising niet te hinderen.</i></p> <p>Door het herinrichten wordt een deel van het groene talud opgeofferd aan auto- en fietsverkeer, een deel van de rozenperken wordt gebruikt voor een fietspad en trottoirs worden 40 tot 50% versmald met als gevolg dat spelende kinderen op het fietspad terechtkomen. Dit geldt ook</p>
-----------------	---

Inspraakreacties & conceptantwoorden

	<p>als rolstoelers en voetgangers moeten uitwijken bij obstakels als verlichtingsmasten en verkeersborden.</p> <p><i>Vanwege de beperkt beschikbare ruimte loopt het voetpad aan de singelzijde deels in het groene talud. Door het toepassen van graluxverharding (zoals ook toegepast in de Bolwerken) wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het groene karakter van het talud. Het klopt dat een deel van de rozenperken wordt gebruikt voor een fietspad. De trottoirs worden ten opzichte van de huidige situatie versmald. In het gedeelte van de Kinderhuissingel tussen de Kenaubrug en de Nicolaas van der Laanstraat wordt het trottoir niet smaller dan 1.80 meter. Deze breedte is voldoende om obstakels als verkeersborden en verlichtingsmasten te kunnen ontwijken zonder gebruik te moeten maken van het fietspad. Het verschil tussen het fietspad en het trottoir is dermate duidelijk dat ook aan kinderen goed uitgelegd kan worden wat trottoir is en wat fietspad en waar de kinderen moeten spelen. Het is natuurlijk mogelijk dat spelende kinderen op het fietspad terechtkomen. Het snelheidsverschil tussen een fietser en voetganger is een stuk lager en de kans op ernstig letsel is veel lager dan wanneer een kind de rijbaan op zou rennen.</i></p> <p>De bewoners willen een meer evenwichtige afweging tussen de woon/leefkwaliteit en cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde en het verkeersbelang door niet méér ruimte voor rijbaan en fietsgedeelte in te nemen dan in de huidige situatie. Wel wordt verzocht om vanaf huisnr. 45 tot aan de Nicolaas v/d Laanstraat parkeervakken in het trottoir te realiseren zoals voorgesteld in de inspraak.</p> <p><i>Zoals eerder aangegeven heeft de Kinderhuissingel een wijkoverschrijdende, ontsluitende functie. Er is een afweging gemaakt in het wijkoverschrijdend belang en het belang van de direct aanwonenden. De inrichting van de Kinderhuissingel is aangepast aan de ontsluitende functie van de singel. De ruimte voor het autoverkeer wordt minder en er worden aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd, de trottoirs worden hierdoor smaller. De afstand tussen de woningen en de rijbaan voor het autoverkeer wordt groter. Er worden geen extra parkeervakken in het gedeelte tussen nr. 45 en de Nicolaas van der Laanstraat gerealiseerd. Hier is niet voldoende ruimte voor. Het trottoir zou dan overigens smaller worden dan in het huidige ontwerp. Eerder is al door bewoners aangegeven juist het versmallen van het trottoir bezwaarlijk te vinden.</i></p> <p>De bewoners zijn wel voorstander van de verbeteringen die in het plan zijn voorgesteld zoals de doorgetrokken trottoirs en het opsteileiland voor fietsers ter hoogte van de Pieter Kiesstraat.</p>
--	--

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling SB/BOR
Registratienummer SB/BOR/2006/1326

Onderwerp: Krediet project Kinderhuissingel
--

1 Inhoud van het voorstel.

Voorstel om gelijktijdig met de uitvoering van (grootschalige) investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten en dit te financieren vanuit diverse onderhoudsstelposten en een provinciale subsidie.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

In 2007 worden er diverse investeringswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. In het kader van “werk met werk maken” is het uitgangspunt om gelijktijdig met de investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsWeg A volgens het bijgevoegd ontwerp (tek. V 3218). Wij stellen u voor om de investeringswerkzaamheden en de herinrichting te financieren uit diverse onderhoudsbudgetten en een provinciale subsidie zoals toegelicht in de financiële paragraaf. Na uw akkoord kan gestart worden met de besteksvoorbereiding en de daadwerkelijke uitvoering.

3 Samenvatting.

In 2007 worden er diverse onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. Het gaat om het vervangen van de openbare verlichting, beschoeiing, het wegdek en de riolering, verruimen van riolering en de realisatie van een BBB en drainage. In verband met de aan te leggen persleiding naar de Waarderpolder realiseert Rijnland een zinkerconstructie.. In het kader van “Werk met werk maken” is het uitgangspunt om gelijktijdig met de investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsWeg A.

De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd als een GOW-A. De huidige inrichting komt niet overeen met de inrichtingseisen zoals het HVVP deze stelt aan een GOW-A, zoals vrijliggende fietspaden. Voor de herinrichting is een ontwerp gemaakt waarbij de inrichtingseisen van het HVVP randvoorwaarden waren en waarbij deze randvoorwaarden zo goed mogelijk zijn gewaarborgd. In het ontwerp is de rijbaan zoveel mogelijk versmald naar 6 meter en is de weg voorzien van aanliggende, danwel vrijliggende fietspaden.

In het deel van de Kinderhuissingel tussen de Zijlweg en de Kinderhuisbrug worden er extra parkeerplaatsen gerealiseerd en heeft het trottoir een breedte van 1.50 meter. Er moeten enkele bomen aan de huizenzijde worden gekapt, deze worden in het ontwerp vervangen door nieuwe bomen.

Bij de aansluiting van de nieuwe voet/fietsbrug over de Kinderhuissingel, ter hoogte van de Nieuwe Gracht, wordt een plateau gerealiseerd zodat het autoverkeer wordt afgeremd en zorgt een middeneiland ervoor dat men in twee fases kan oversteken.

In het deel van de Kinderhuissingel tussen de Kinderhuisbrug en de Kenaubrug worden de bestaande parkeerplaatsen verplaatst. Het trottoir krijgt een breedte van 2.40 meter tot minimaal 1.80 meter. Een deel van het fietspad wordt

aanliggend gerealiseerd, d.w.z. zonder schampstrook tussen de rijbaan en het fietspad. In de huidige situatie wordt er (illegaal) geparkeerd op het trottoir, dit is na de herinrichting niet meer mogelijk. Alternatieven om dit parkeren op te vangen zijn in de directe omgeving zeer beperkt aanwezig. Er is geen ruimte in het ontwerp om aan de Kinderhuissingel de parkeerbehoefte op te vangen. Vanwege de beperkte ruimte is het noodzakelijk om deels gebruik te maken van het huidige voetpad aan de singel(water)zijde. Vanwege deze reden én het beeld bepalend element van de groenstrook is ervoor gekozen om het fietspad aan de singelzijde dezelfde klinkerverharding te geven als het bestaande voetpad. Aan de singelzijde blijven alle bomen gehandhaafd.

4 Financiële paragraaf

De totale kosten van de herinrichting en de investeringswerkzaamheden zijn geraamd op € 2.574.000,-. Diverse, in de onderstaande tabel genoemde, onderhoudsstelposten en een provinciale subsidie leveren hiervoor de benodigde middelen.

Reeds beschikbaar middels nota BOR 2005/2881 “Goedkeuring integraal bestedingsvoorstel voor 2006 van de in het IP 2005-2010 opgenomen stelposten en projecten Stadsbeheer”			
Vervangen riool		€ 122.000,-	
Milieumaatregel		€ 45.000,-	
vervanging O.V.		€ 5.000,-	
Totaal 2006			€ 172.000,-
Dekking voor het resterend bedrag is opgebouwd uit de volgende posten:			
Vervangen riool	IP 2007-2012 post 63.19	€ 684.000,-	
milieumaatregel	IP 2007-2012 post 63.19	€ 795.000,-	
vervanging O.V	IP 2007-2012 post 62.51	€ 43.000,-	
Vernieuwen beschoeiingen	IP 2007-2012 post 63.09	€ 60.000,-	
Product wegen, straten en pleinen	Budget groot onderhoud 2007	€ 400.000,-	
Uitvoering woonomgeving en 30 km/uur gebieden	IP 2007-2012 post 63.52	€ 20.000,-	
BDU-subsidie		€ 400.000,-	
Totaal 2007			€ 2.402.000,-
Totaal budget			€ 2.574.000,-

Het project valt onder programmaonderdelen 8 “Bereikbaarheid en mobiliteit” en 10 “Duurzaam beheer en onderhoud van de stad”.

Om in aanmerking te komen voor de toegezegde provinciale subsidie zal vóór 1 november opdracht gegeven moeten worden. Op deze wijze kan de subsidie veilig worden gesteld. Gezien de benodigde voorbereidingstijd (bestek maken, bouwvergunningen aanvragen en aanbesteding) is het vaststellen van het ontwerp nu noodzakelijk. Om deze redenen wordt u nu verzocht om:

1^e Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007,

voortlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van € 2.402.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is.

5 Participatie / communicatie

Bij de start van het project is een ambtelijke projectgroep ingesteld met een vertegenwoordiging van de afdeling SB/BOR, een verkeerskundig ontwerper van de afdeling SB/V&V, een landschapsontwerper van de afdeling SB/SW en een stedenbouwkundige van de afdeling SO/Beleid. Dit heeft geresulteerd in een schetsontwerp. Dit schetsontwerp is daarna in een tweetal overleggen besproken met de wijkraad Garenkokerskwartier, de fietsersbond, het WEB en een bewonersvertegenwoordiging. Het schetsontwerp is separaat besproken met de politie. Het resultaat van de overleggen was het voorlopig ontwerp dat met de nota BOR 2006/303, vergezeld van de opmerkingen van de participanten, door ons is vastgesteld. Daarna is het voorlopig ontwerp ter inzage gelegd ten behoeve van de inspraak. Tevens is er een inspraak-inloop bijeenkomst georganiseerd in de Oud Katholieke Kerk aan de Kinderhuissingel. Via een advertentie in de stadskrant, een bewonersbrief die huis-aan-huis is bezorgd bij aanwonenden van de Kinderhuissingel en een artikel op de website van de wijkraad Garenkokerskwartier zijn de belanghebbenden op de hoogte gebracht van de bijeenkomst. De bijeenkomst is druk bezocht en de samengevatte inspraakreacties en de antwoorden daarop zijn weergegeven in bijlage C "inspraakreacties & conceptantwoorden".

De belangrijkste punten die uit de inspraak naar voren zijn gekomen zijn:

- Een aantal bewoners is voorstander van het toepassen van fietsstroken om het brede trottoir te behouden en geen parkeerplaatsen verloren te laten gaan.
- De fietsersbond is voorstander van het toepassen van een geasfalteerd fietspad aan de singelzijde in plaats van een klinkerverharding.

Na vaststelling van het definitief ontwerp zijn de belanghebbenden die hebben gereageerd tijdens de inspraakperiode op de hoogte gebracht van het collegebesluit en hebben de nota ontvangen. Tegelijkertijd zijn de belanghebbenden op de hoogte gesteld van de mogelijkheid om hun zienswijze aan de raadsleden kenbaar te maken door spreektijd aan te vragen voor de commissievergadering.

De inspraakreacties die tijdens de bijeenkomst zijn genoteerd en per brief zijn ingediend hebben in de raadsbibliotheek ter inzage gelegen, samen met het ontwerp.

6 Planning

Behandeling commissie Beheer 29 juni, behandeling Raad 20 juli.

Na uw besluit worden de belanghebbenden geïnformeerd en wordt er gestart met de voorbereiding voor realisatie. Voor 1 november 2006 wordt er opdracht gegeven voor uitvoering in verband met de provinciale subsidie. In januari 2007 zal gestart worden met de uitvoering van de werkzaamheden.

Wij stellen de raad voor:

1. Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007, voortlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van € 2.574.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is en met de begrotingsbehandelingen voor het jaar 2006 reeds € 172.00,- beschikbaar is gesteld.

De secretaris
Raadsbesluit

De burgemeester

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van € 2.574.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is en met de begrotingsbehandelingen voor het jaar 2006 reeds € 172.00,- beschikbaar is gesteld.
2. Het beschikbare krediet (minus de subsidie ad € 400.000,- en € 400.000,- die ten laste komt van het onderhoudsbudget) ad. € 1.602.000,- voor de onderhoudswerkzaamheden en herinrichting op de volgende wijze af te schrijven:
 - € 1.479.000,- af te schrijven in 40 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “riolering en waterzuivering” productnummer 10.05.01,
 - € 43.000,- af te schrijven in 15 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “onderhoud aan wegen, straten en pleinen” productnummer 10.04.01,
 - € 20.000,- af te schrijven in 10 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “onderhoud aan wegen, straten en pleinen” productnummer 10.04.01,
 - € 60.000,- af te schrijven in 20 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “aanleg, onderhoud en beheer havens en waterwegen” productnummer 10.06.02.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling SB/BOR
Registratienummer SB/BOR/2006/1326

Onderwerp: Krediet project Kinderhuissingel
--

1 Inhoud van het voorstel.

Voorstel om gelijktijdig met de uitvoering van (grootschalige) investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten en dit te financieren vanuit diverse onderhoudsstelposten en een provinciale subsidie.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

In 2007 worden er diverse investeringswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. In het kader van “werk met werk maken” is het uitgangspunt om gelijktijdig met de investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsWeg A volgens het bijgevoegd ontwerp (tek. V 3218). Wij stellen u voor om de investeringswerkzaamheden en de herinrichting te financieren uit diverse onderhoudsbudgetten en een provinciale subsidie zoals toegelicht in de financiële paragraaf. Na uw akkoord kan gestart worden met de besteksvoorbereiding en de daadwerkelijke uitvoering.

3 Samenvatting.

In 2007 worden er diverse onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. Het gaat om het vervangen van de openbare verlichting, beschoeiing, het wegdek en de riolering, verruimen van riolering en de realisatie van een BBB en drainage. In verband met de aan te leggen persleiding naar de Waarderpolder realiseert Rijnland een zinkerconstructie.. In het kader van “Werk met werk maken” is het uitgangspunt om gelijktijdig met de investeringswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsWeg A.

De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd als een GOW-A. De huidige inrichting komt niet overeen met de inrichtingseisen zoals het HVVP deze stelt aan een GOW-A, zoals vrijliggende fietspaden. Voor de herinrichting is een ontwerp gemaakt waarbij de inrichtingseisen van het HVVP randvoorwaarden waren en waarbij deze randvoorwaarden zo goed mogelijk zijn gewaarborgd. In het ontwerp is de rijbaan zoveel mogelijk versmald naar 6 meter en is de weg voorzien van aanliggende, danwel vrijliggende fietspaden.

In het deel van de Kinderhuissingel tussen de Zijlweg en de Kinderhuisbrug worden er extra parkeerplaatsen gerealiseerd en heeft het trottoir een breedte van 1.50 meter. Naar aanleiding van de commissievergadering is de rijbaan in dit gedeelte, waar mogelijk, ongeveer 20 centimeter versmald om een breder trottoir mogelijk te maken. Er moeten enkele bomen (doorsnede 15 cm) aan de huizenzijde worden gekapt, deze worden in het ontwerp vervangen door nieuwe bomen.

Bij de aansluiting van de nieuwe voet/fietsbrug over de Kinderhuissingel, ter hoogte van de Nieuwe Gracht, wordt een plateau gerealiseerd zodat het autoverkeer wordt afgeremd en zorgt een middeneiland ervoor dat men in twee fases kan oversteken.

In het deel van de Kinderhuissingel tussen de Kinderhuisbrug en de Kenaubrug worden de bestaande parkeerplaatsen verplaatst. Het trottoir krijgt een breedte van 2.40 meter tot minimaal 1.80 meter. Een deel van het fietspad wordt aanliggend gerealiseerd, d.w.z. zonder schampstrook tussen de rijbaan en het fietspad. In de huidige situatie wordt er (illegaal) geparkeerd op het trottoir, dit is na de herinrichting niet meer mogelijk. Alternatieven om dit parkeren op te vangen zijn in de directe omgeving zeer beperkt aanwezig. Er is geen ruimte in het ontwerp om aan de Kinderhuissingel de parkeerbehoefte op te vangen. Vanwege de beperkte ruimte is het noodzakelijk om deels gebruik te maken van het huidige voetpad aan de singel(water)zijde. Vanwege deze reden én het beeld bepalend element van de groenstrook is ervoor gekozen om het fietspad aan de singelzijde dezelfde klinkerverharding te geven als het bestaande voetpad. Aan de singelzijde blijven alle bomen gehandhaafd.

4 Financiële paragraaf

De totale kosten van de herinrichting en de investeringswerkzaamheden zijn geraamd op € 2.574.000,-. Diverse, in de onderstaande tabel genoemde, onderhoudsstellposten en een provinciale subsidie leveren hiervoor de benodigde middelen.

Reeds beschikbaar middels nota BOR 2005/2881 “Goedkeuring integraal bestedingsvoorstel voor 2006 van de in het IP 2005-2010 opgenomen stellposten en projecten Stadsbeheer”			
Vervangen riool		€ 122.000,-	
Milieumaatregel		€ 45.000,-	
vervanging O.V.		€ 5.000,-	
Totaal 2006			€ 172.000,-
Dekking voor het resterend bedrag is opgebouwd uit de volgende posten:			
Vervangen riool	IP 2007-2012 post 63.19	€ 684.000,-	
milieumaatregel	IP 2007-2012 post 63.19	€ 795.000,-	
vervanging O.V	IP 2007-2012 post 62.51	€ 43.000,-	
Vernieuwen beschoeiingen	IP 2007-2012 post 63.09	€ 60.000,-	
Product wegen, straten en pleinen	Budget groot onderhoud 2007	€ 400.000,-	
Uitvoering woonomgeving en 30 km/uur gebieden	IP 2007-2012 post 63.52	€ 20.000,-	
BDU-subsidie		€ 400.000,-	
Totaal 2007			€ 2.402.000,-
Totaal budget			€ 2.574.000,-

Het project valt onder programmaonderdelen 8 “Bereikbaarheid en mobiliteit” en 10 “Duurzaam beheer en onderhoud van de stad”.

Om in aanmerking te komen voor de toegezegde provinciale subsidie zal vóór 1 november opdracht gegeven moeten worden. Op deze wijze kan de subsidie veilig worden gesteld. Gezien de benodigde voorbereidingstijd (bestek maken, bouwvergunningen aanvragen en aanbesteding) is het vaststellen van het ontwerp nu noodzakelijk. Om deze redenen wordt u nu verzocht om:

1^e Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van € 2.402.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is.

5 Participatie / communicatie

Bij de start van het project is een ambtelijke projectgroep ingesteld met een vertegenwoordiging van de afdeling SB/BOR, een verkeerskundig ontwerper van de afdeling SB/V&V, een landschapsontwerper van de afdeling SB/SW en een stedenbouwkundige van de afdeling SO/Beleid. Dit heeft geresulteerd in een schetsontwerp. Dit schetsontwerp is daarna in een tweetal overleggen besproken met de wijkraad Garenkokerskwartier, de fietsersbond, het WEB en een bewonersvertegenwoordiging. Het schetsontwerp is separaat besproken met de politie. Het resultaat van de overleggen was het voorlopig ontwerp dat met de nota BOR 2006/303, vergezeld van de opmerkingen van de participanten, door ons is vastgesteld. Daarna is het voorlopig ontwerp ter inzage gelegd ten behoeve van de inspraak. Tevens is er een inspraak-inloop bijeenkomst georganiseerd in de Oud Katholieke Kerk aan de Kinderhuissingel. Via een advertentie in de stadskrant, een bewonersbrief die huis-aan-huis is bezorgd bij aanwonenden van de Kinderhuissingel en een artikel op de website van de wijkraad Garenkokerskwartier zijn de belanghebbenden op de hoogte gebracht van de bijeenkomst. De bijeenkomst is druk bezocht en de samengevatte inspraakreacties en de antwoorden daarop zijn weergegeven in bijlage C “inspraakreacties & conceptantwoorden”.

De belangrijkste punten die uit de inspraak naar voren zijn gekomen zijn:

- Een aantal bewoners is voorstander van het toepassen van fietsstroken om het brede trottoir te behouden en geen parkeerplaatsen verloren te laten gaan.
- De fietsersbond is voorstander van het toepassen van een geasfalteerd fietspad aan de singelzijde in plaats van een klinkerverharding.

Na vaststelling van het definitief ontwerp zijn de belanghebbenden die hebben gereageerd tijdens de inspraakperiode op de hoogte gebracht van het collegebesluit en hebben de nota ontvangen. Tegelijkertijd zijn de belanghebbenden op de hoogte gesteld van de mogelijkheid om hun zienswijze aan de raadsleden kenbaar te maken door spreektijd aan te vragen voor de commissievergadering.

De inspraakreacties die tijdens de bijeenkomst zijn genoteerd en per brief zijn ingediend hebben in de raadsbibliotheek ter inzage gelegen, samen met het ontwerp.

6 Planning

Behandeling commissie Beheer 29 juni, behandeling Raad 20 juli.

Na uw besluit worden de belanghebbenden geïnformeerd en wordt er gestart met de voorbereiding voor realisatie. Voor 1 november 2006 wordt er opdracht gegeven voor uitvoering in verband met de provinciale subsidie. In januari 2007 zal gestart worden met de uitvoering van de werkzaamheden.

Wij stellen de raad voor:

1. Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van €

2.574.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is en met de begrotingsbehandelingen voor het jaar 2006 reeds € 172.00,- beschikbaar is gesteld.

De secretaris
Raadsbesluit

De burgemeester

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

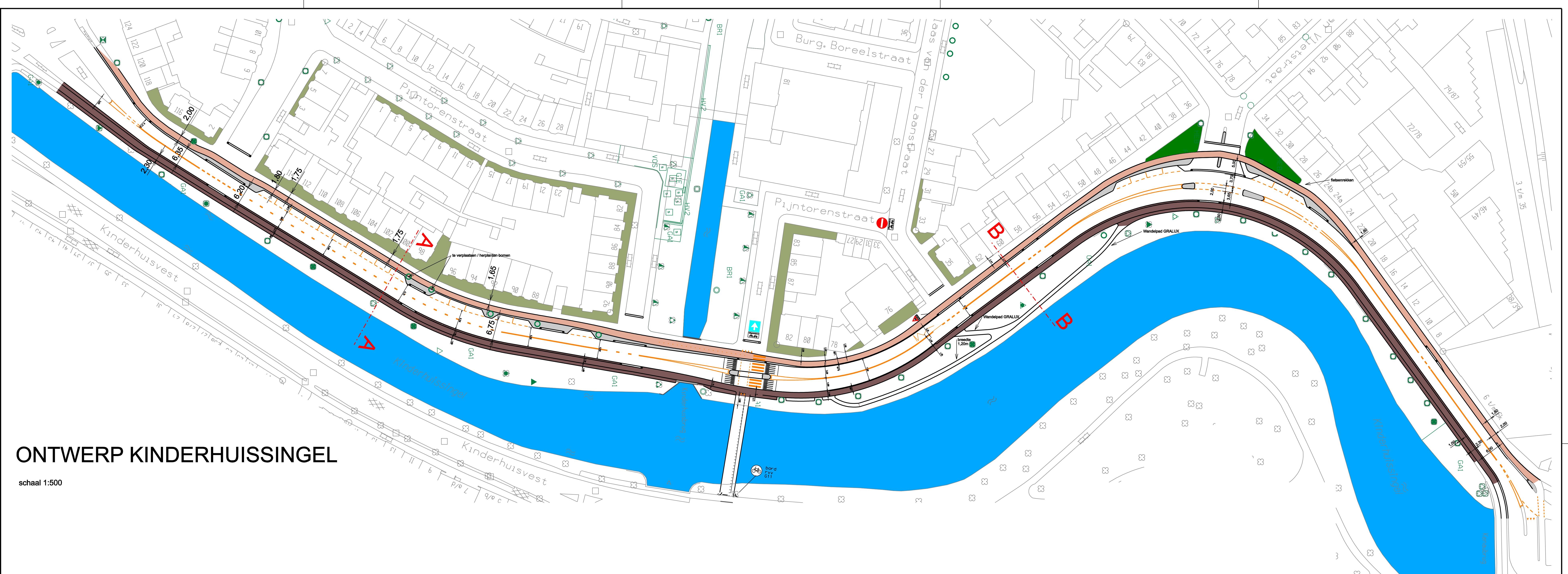
Besluit:

1. Krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Kinderhuissingel ten laste van de betreffende onderhoudsstelposten 2007, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2007, voor een bedrag van € 2.574.000,-, waarvan € 400.000,- een provincie BDU-subsidie is en met de begrotingsbehandelingen voor het jaar 2006 reeds € 172.00,- beschikbaar is gesteld.
2. Het beschikbare krediet (minus de subsidie ad € 400.000,- en € 400.000,- die ten laste komt van het onderhoudsbudget) ad. € 1.602.000,- voor de onderhoudswerkzaamheden en herinrichting op de volgende wijze af te schrijven:
 - € 1.479.000,- af te schrijven in 40 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “riolering en waterzuivering” productnummer 10.05.01,
 - € 43.000,- af te schrijven in 15 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “onderhoud aan wegen, straten en pleinen” productnummer 10.04.01,
 - € 20.000,- af te schrijven in 10 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “onderhoud aan wegen, straten en pleinen” productnummer 10.04.01,
 - € 60.000,- af te schrijven in 20 gelijke jaarlijkse termijnen en de kapitaallasten met ingang van 2008 op te nemen als uitgaven van het product; “aanleg, onderhoud en beheer havens en waterwegen” productnummer 10.06.02.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

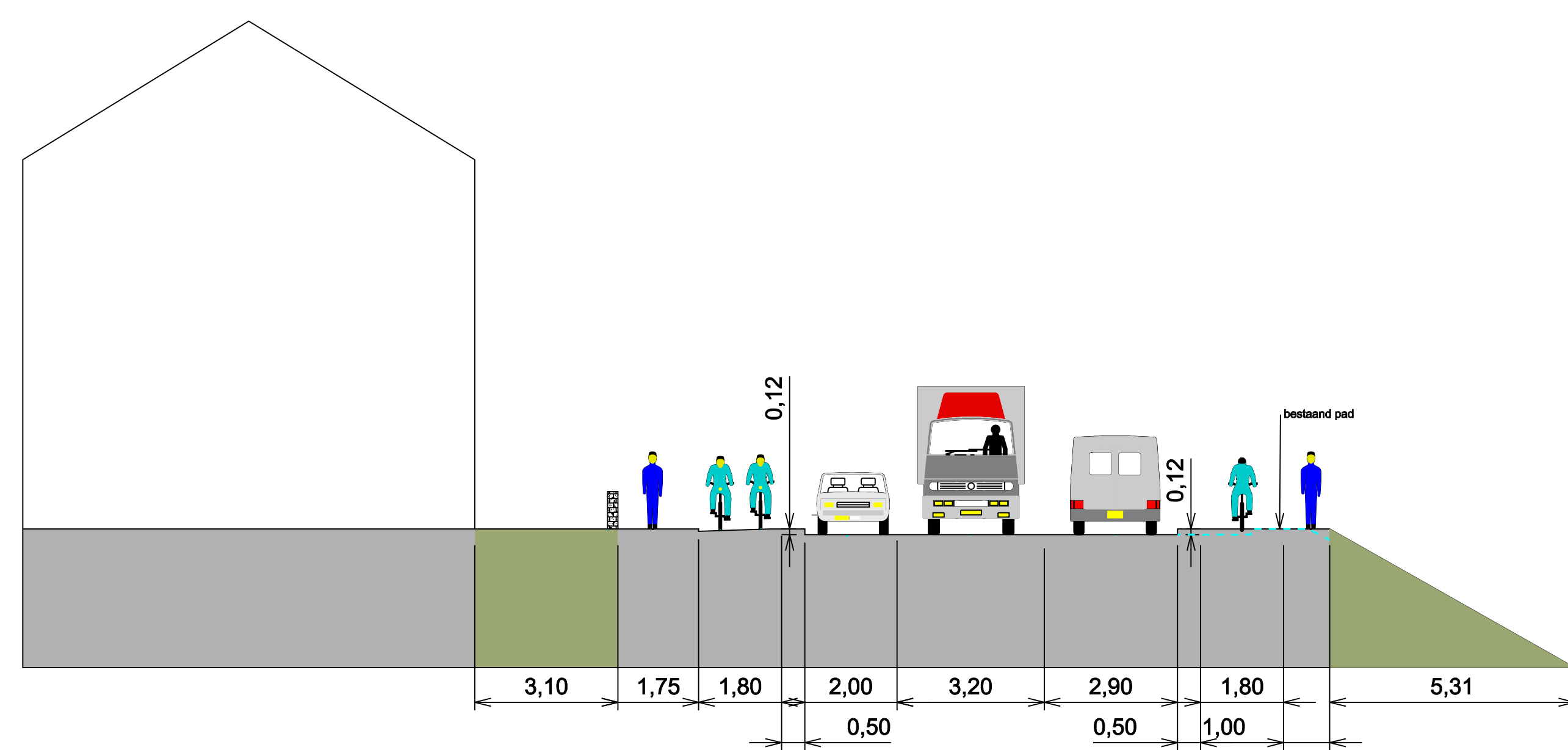
De griffier

De voorzitter



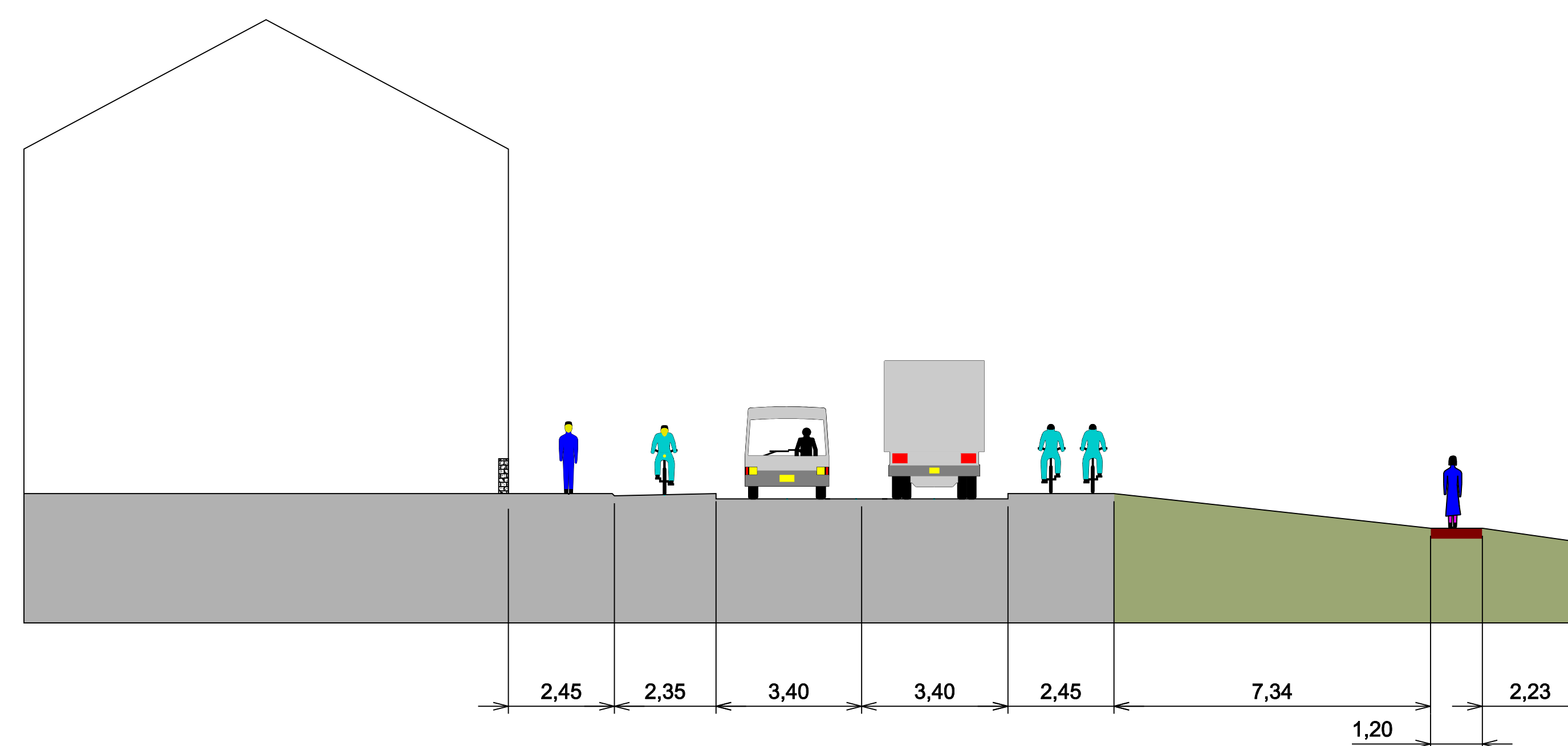
ONTWERP KINDERHUISSELINGEL

schaal 1:500



DOORSNEDE A

schaal 1:100



DOORSNEDE B

schaal 1:100

w.g.		omschrijving wijziging		grt.	goc.	datum
STADSBEHEER HAARLEM						
Project : Project Kinderhuissingel						
Onderwerp : Definitief Ontwerp tbv Raadsvoorstel						
datum : jul 2008		opdrachtgever :		okeringnr. :		wijziging :
schaal : A+		grindrand :		geometrieblad :		V3218
beteek :						



Verkeer & Vervoer