

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille M. Divendal
Auteur B. de Jong
Telefoon 5113402 E-mail: bdejong@haarlem.nl
WZ/OGV/2008/133472.
Te kopiëren: bijlagen
B & W-vergadering van 19 augustus 2008

Onderwerp

Kredietaanvraag “Van riool tot Rode Loper”: Jansstraat, Jansweg,
Kruisstraat en Smedestraat

DOEL:

Het vaststellen van het definitief ontwerp en het doen van een voorstel aan de raad om een krediet ter beschikking te stellen.

Het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

B&W

1. Stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp incl. cultuurimpuls “Van riool tot Rode Loper: Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat” vast.
2. De kosten van het besluit bedragen € 2.316.000. Het besluit wordt gedekt uit diverse posten uit investeringsplan en begroting zoals aangegeven in de financiële paragraaf in het raadsvoorstel. Het hiervoor benodigde raadskrediet wordt aangevraagd bij de Raad door middel van bijgevoegd raadsbesluit.
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft perstoelichting en er wordt een persbericht verstrekt.
4. Het voorstel wordt voorgelegd aan de gemeenteraad in de vergadering van 18 september 2008, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

Raad:

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

RAADSSTUK

Onderwerp: Kredietaanvraag project “Van riool tot Rode Loper: Jansstraat, Jansweg, Kruisstraat en Smedestraat

Inleiding

De ‘Rode Loper’ vloeit voort uit het Masterplan Spoorzone, project Stationsomgeving. Hierin is het scheiden van de verkeerssoorten op het Stationsplein het uitgangspunt om de omgeving te kunnen opwaarderen. Door de herinrichting van het Stationsplein, ontstaat ruimte voor een voetgangersplein aan de westzijde. Het masterplan schets de mogelijkheid voor een langzaamverkeersroute op de Kruisweg en Kruisstraat: de ‘Rode Loper’. De naam is een metafoor voor een nieuwe aantrekkelijke verbinding tussen het Station en de Grote Markt, die de economische en toeristische wervingskracht van Haarlem versterkt.

Voorstel aan de raad

Met voorliggende nota stellen wij de raad voor om een krediet beschikbaar te stellen van € 2.390.000,- voor het door ons vastgestelde definitief ontwerp “Van riool tot Rode Loper: Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat”. Het voorlopig ontwerp is op 18 maart 2008 door ons vastgesteld, vrijgegeven voor inspraak, en ter kennisname aan de commissie Beheer gezonden. Het stuk staat op het bestuurlijk infomatiesysteem (BIS)

Beoogd resultaat

De Rode Loper levert als hoogwaardige wandelroute tussen station en Grote Markt een belangrijke bijdrage aan de versterking van de economische en toeristische wervingskracht van Haarlem. De fietser krijgt via dezelfde route de ruimte in twee richtingen, zodat een directe aansluiting op het Stationsplein (en de daar te realiseren nieuwe ondergrondse fietsstallingen) ontstaat. De Smedestraat wordt opgewaarderd en vormt onderdeel van deze ‘Rode Loper’. De Jansstraat, Jansweg (tot de Parklaan), Smedestraat en Kruisstraat worden volgens de HIOR binnenstad ingericht.

Insprak

Het voorlopig ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met het Platform Verkeer Binnenstad een speciaal opgerichte klankbordgroep. In deze klankbordgroep zaten o.a. vertegenwoordigers van de wijkraad binnenstad, fietsersbond, Kon. Horeca, MKB en City Haarlem.

Het voorlopig ontwerp heeft vervolgens ter inzage gelegen, waarbij er inspraakavonden zijn gehouden. De inspraakreacties zijn zoveel mogelijk in het definitieve ontwerp verwerkt. Een groot aantal insprekers vindt het een mooi plan. Het Platform Verkeer Binnenstad is in 2007 en 2008 enkele keren bijgepraat over de voortgang.

Eind juni is het concept- definitief ontwerp aan de klankbordgroep gepresenteerd. Voor alle inspraakreacties verwijzen wij u naar de bijgevoegde bijlage: Nota van Antwoord Inspraakreacties ‘Van riool tot Rode Loper’.

Argumenten/Ontwerp

Het college heeft bij de inrichting van het ruimtelijk ontwerp rekening gehouden met het historisch karakter van de straten. Het karakter van de pleinen voor de

Hema en ter plaatse van de Grote Markt wordt versterkt door hier als uitgangspunt een gelijkvloers profiel te kiezen.

De Kruisstraat en Smedestraat worden als fietsstraat uitgevoerd.

Als materiaal voor de rijbanen is gekozen voor klinkers conform de HIOR binnenstad. Hiermee wordt afgeweken van motie 17/3 uit de raadsvergadering van 6 maart 2008. Wij wijken af van deze motie af vanwege het historische karakter van deze omgeving. De keuze voor klinkers sluit beter aan bij het karakter van de Grote Markt en het gebied rond de 'Appelaar'. Klinkers passen beter bij de cultuurimpuls die in de Kruisstraat en Jansstraat wordt aangebracht. Deze impuls bestaat uit de aanduiding van de voormalige krater van de in 1573 ontplofte Kruispoort, die ontworpen is met afwijkende bestrating, lichtaccenten en een sokkel met tekstuitleg. In de Jansstraat is de 'voetafdruk' van de voormalige Janspoort ontworpen in een op natuursteen lijkende bestrating, met aan een blinde muur een tekst met uitleg. In de Jansstraat wordt de riolering vervangen en worden, indien nodig, bij zoveel mogelijk zijstraten in dit project maatregelen getroffen, zodat bij toekomstige rioolwerkzaamheden in die zijstraten, de 'Rode Loper' niet hoeft te worden opengebroken.

Het gehele gebied krijgt een 30km-regime. De Jansstraat krijgt verkeersremmende maatregelen in de vorm van plateaus.

Groenparagraaf

In het ontwerp blijft al het bestaande groen behouden en plaatselijk worden extra bomen geplant.

Financiële paragraaf

De kosten van het hele project worden geraamd op € 3.346.000, inclusief voorbereidingskosten.

Voor dekking van de voorbereidingskosten werd reeds een bedrag van € 187.000 ter beschikking gesteld.

Verder werden voor de uitvoering reeds de volgende posten ter beschikking gesteld. Het betreft hier door de raad aan het college gemandateerde investeringen die via vaststelling van het MJP zijn goedgekeurd.

- IP post 63.19b (2008) "Jansstraat- vervanging riolering" € 47.000
- IP post 61.17/C93 (2008) "Smedestraat/Kruisstraat OPH2" € 74.000
- IP post 61.17/C93 (2008) "Jansstraat, herinrichting na riolering" € 648.000

Dekking van de overige uitvoeringskosten ad. € 2.390.000 wordt gevormd door de posten:

- IP post 61.17/C93 (2009) "Smedestraat/Kruisstraat OPH2" € 842.000
- IP post 63.19b (2009) "Jansstraat- vervanging riolering" € 345.000
- Begrotingspost "Openbare verlichting op normniveau brengen: Jansstraat, Kruisstraat, Smedestraat en Jansweg"; productnummer 090201 (2009) € 69.000, zoals is aangegeven in MJP 2008-2011
- Begrotingspost "Openbare verlichting op normniveau brengen: Jansstraat, Kruisstraat, Smedestraat en Jansweg"; productnummer 090201 (2010) € 69.000, zoals is aangegeven in MJP 2008-2011
- Begrotingspost "Groot onderhoud open verharding" € 370.000, productnummer 090201 (2010), zoals is aangegeven in MJP 2008-2011.

Bij de provincie Noord-Holland is een subsidieaanvraag "Kleine infrastructuur 2009" ingediend. Er wordt een subsidie van € 725.000 gevraagd. Haalbaarheid van de subsidie hangt af van de prioritering door de provincie. Afhankelijk van een

toekenning door de provincie wordt de beschikking met het toegekende subsidiebedrag in juni 2009 door de provincie verstrekt.

Bij toekenning van de subsidie zal deze dienen ter dekking van het nog resterende deel van de kosten ad. € 695.000. Voorlopig, tot de definitieve subsidietoewijzing, dekken wij deze kosten uit de post IP 61.90 "vernieuwen bestrating". In deze post zijn recentelijk de voor Meerwijk-oost fase 2 en 3 gereserveerde bedragen, voor welk project wij onlangs een alternatief financieringsvoorstel hebben gedaan, teruggevloeid. De overige subsidie kan toegevoegd worden aan de begrotingspost "Wegen, straten en pleinen".

In verband met de gunning in november moeten de bedragen die hiervoor in het IP en de begroting staan naar voren gehaald worden, zodat begin 2009 met uitvoering kan worden begonnen. De bedragen zijn oorspronkelijk in latere jaren in het IP gezet in de gedachte dat een samenloop met het tijdstip van uitgave moest worden gevonden. Voor de aanbesteding en gunning hebben wij echter nu al de bedragen nodig.

Uitvoering/planning

Het werk zal als één project worden uitgevoerd. In verband met gemaakte afspraken met bewoners en bedrijven betreffende de fasering is het van belang de hier beschreven planning aan te houden. Het werk zal in november aan een aannemer worden gegund, zodat het werk in januari 2009 kan starten en medio 2010 wordt afgerond. Het werk wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven.

Er wordt een bereikbaarheid-, leefbaarheid-, veiligheid- en communicatieplan (BLVC) opgesteld. Op 25 augustus organiseert de gemeente een informatieavond voor belanghebbenden over het BLVC.

Kanttelingen

In het door ons vastgestelde definitief ontwerp heeft het college geen besluit genomen over de locaties voor de verzinkbare palen en over de voorzieningen voor de ondergrondse afvalinzameling. Uitbreiding van het autoluwe gebied komt aan de orde komt na besluitvorming over realisatie van de Nieuwe Grachtgarage.

Bijlagen

Nota van Antwoord Inspraakreacties 'Van riool tot Rode Loper'

Tekening definitief ontwerp

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Een krediet beschikbaar te stellen voor het project “Van riool tot Rode Loper”: Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat” van € 2.390.000
2. Dit krediet te dekken uit:
 - IP post 61.17/C93 (2009) “Smedestraat/Kruisstraat OPH2” € 842.000
 - IP post 63.19b (2009) “Jansstraat- vervanging riolering” € 345.000
 - Begrotingspost “Openbare verlichting op normniveau brengen: Jansstraat, Kruisstraat, Smedestraat en Jansweg”; productnummer 090201 (2009) € 69.000, zoals is aangegeven in MJP 2008-2011
 - Begrotingspost “Openbare verlichting op normniveau brengen: Jansstraat, Kruisstraat, Smedestraat en Jansweg”; productnummer 090201 (2010) € 69.000, zoals is aangegeven in MJP 2008-2011
 - Begrotingspost “Groot onderhoud open verharding” € 370.000, productnummer 090201 (2010), zoals is aangegeven in MJP 2008-2011
 - post IP 61.90 “vernieuwen bestrating”€ 695.000
3. In de fietsstraten Kruisstraat en Smedestraat klinkers toe te passen in plaats van (rood) asfalt

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

De griffier

De voorzitter

Nota van Antwoord Inspraakreacties Van Riool tot Rode Loper

16 juli 2008

Inleiding

Het Voorlopig Ontwerp voor het herinrichtingsproject 'Van Riool tot Rode Loper' is op 11 maart 2008 goedgekeurd door het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlem en de volgende dag voor het publiek ter inzage gelegd. Een en ander is middels een artikel in de Stadskrant en een huis aan huis verspreide Nieuwsbrief bekend gemaakt.

Op 31 maart is er een inspraakavond gehouden in het Noord Hollands Archief, waar circa 125 belangstellenden kwamen kijken en luisteren naar de plannen. Er was twee maal een plenaire presentatie van circa 20 minuten. Verder waren er drie tafels met daarbij projectteamleden uit diverse disciplines, zoals ruimtelijk ontwerpers, verkeerskundigen, (civiel)technici en (uitvoerings)planners. Veel aanwezigen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid een nadere mondelinge toelichting te krijgen. Er zijn 15 inspraakformulieren ingevuld achtergelaten.

De inspraaktermijn liep tot 22 april 2008. Op die dag waren er bij het Project Management Bureau dertig reacties ontvangen, inclusief de ingevulde inspraakformulieren. Op 16 april bleek dat de ter inzage gelegde stukken niet de volle zes weken termijn op de beide plekken (Stadhuis en Zijlsingel) beschikbaar waren geweest. De inspraaktermijn is daarop met nog eens zes weken verlengd tot 5 juni. Ook is een nieuwe advertentie in de Stadskrant geplaatst. Er vanuit gaande dat de meeste belanghebbenden binnen de oorspronkelijke inspraaktermijn gereageerd hebben, wordt niet verwacht dat nog veel nieuwe aspecten naar voren zullen komen. Na 5 juni is bekeken of er nog aanvullingen op deze Nota nodig zijn. Dat bleek zoals verwacht niet het geval.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is het ontwerp op onderdelen aangepast. Enkele voorstellen waren dusdanig, dat daarover op 10 juni 2008 een tweede informatieavond is gehouden. Het betrof het ontwerp van de krater van de voormalige Kruispoort in de Kruisstraat, het aanleggen van een laad en losstrook in de Nassaustraat ten behoeve van onder meer de Albert Heijn, en de vervanging van een onderdeel van het riool in de Kruisstraat op de hoek met de Ridderstraat. Op de avond waren zo'n 25 belanghebbenden aanwezig. De inspraaktermijn op deze onderdelen werd verlengd tot 25 juni 2008.

In totaal zijn veertig reacties op het ontwerp ontvangen, meestal van een enkele inspeker, enkelen namens een heel gezin, pand of VVE. Eén inspraakreactie is ondertekend door ruim dertig bewoners in de Ridderstraat. De reacties zijn gerangschikt naar de achtereenvolgende thema's Ontwerp, Verkeer, Uitvoering en Overig. Hieronder wordt alleen het (volg)nummer van de insprekers vermeld. In bijlage 1 vind u de namen van de insprekers.

1. Inspraakavond 31 maart 2008

A Ontwerp

Groen

1. Insprekers 3, 4, 5, 6 en 21 verzoeken meer groen, in het bijzonder plantenbakken in de Jansstraat en een groenstrook op de Jansweg.
Reactie: Op de Jansweg komt een nieuwe bomenrij aan de oostzijde. In verband met de benodigde ruimte voor fietsenrekken en voetgangers is hier geen plaats voor een brede

groenstrook zoals op de Parklaan. In de Jansstraat komt een nieuwe forse boom op het plein voor de Josephkerk. Deze geeft de hele straat een groener aanzien. Plantenbakken plaatsen vindt de gemeente niet de manier om de Jansstraat verder te vergroenen: zij belemmeren de doorgang voor voetgangers en rolstoelgebruikers op de op de meeste plekken smalle trottoirs.

Bij de herinrichting kunnen wel geveltuintjes van max 30 cm (één stoeptegel) diep worden aangelegd, afgezet met natuurstenen banden. Voorwaarde is dat de bewoners deze tuintjes zelf bijhouden en van zwerfvuil ontdoen. Bij de adressen Jansstraat nrs. 1 – 21, nrs 14 – 18, nr 36, nr 41, nrs 42 – 48, nrs 47 – 97, nrs 52 – 64 en nrs 74 – 76 is voldoende ruimte om geveltuintjes toe te kennen. Als bewoners voor 1 oktober 2008 een aanvraag indienen, kan dit nog met de herinrichting worden meegenomen.

2. Insprekers 4 en 21 wensen een groene toegang via het parkeerterreintje op de Jansstraat naar de achtergelegen Wijngaardtuin.
Reactie: Dit is ook de wens van de gemeente, maar op dit moment kan het terreintje niet van zijn parkeerfunctie (15 parkeervakken) worden ontdaan, omdat geen compensatie mogelijk is. Als compensatie van parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd, zoals bijv. in de toekomstige Nieuwegrachtgarage, wil de gemeente de entree van de Wijngaardtuin ter hand nemen en vergroenen.
3. Insprekers 17 en 21 verzoeken meer groen voor de Hema.
Reactie: In het ontwerp wordt de ruimte voor de Hema en het Hofje van Oorschot een echt plein. Hoewel hier niet heel veel ruimte is, worden hier twee bomen bijgeplaatst, en de verbinding met het Hofje van Oorschot zal worden verbeterd.
4. Inspreker 21 verzoekt om af te stappen van geijkte groen maar bv te kiezen voor een berk of beuk, denneboom of coniferen.
Reactie: In het nieuwe ontwerp worden enkele nieuwe boomsoorten aan het bestaande groen toegevoegd. Het betreft een Iep bij de Josephkerk en op het Hemapleintje, en Zuilhaagbeuken op de Jansweg. De keuze voor de Iep en Zuilhaagbeuk is op grond van de locatie, de bodemgesteldheid, de groeikansen en de toekomstige boomvorm. Voor een experiment met andersoortig groen lijkt dit niet de juiste locatie.
5. Inspreker 21 verzoekt om nieuwe bomen in de Smedestraat, o.a. ter hoogte van het voormalige politiebureau, de uitgang van de Wijngaardstraat en de Brinkman.
Reactie: vanwege de ondergrondse infrastructuur is het plaatsen van bomen in de Smedestraat helaas te kostbaar. Ook is de Smedestraat erg smal voor het plaatsen van bomen.
6. Inspreker 21 wenst het pleintje tegenover het NH-Archief te vergroenen.
Reactie: Hiervoor ontbreekt helaas de ruimte. Als met de uitbreiding van het autoluwe gebied de parkeerplaatsen uit het projectgebied verdwijnen, ontstaat er wellicht ruimte voor meer buurtgericht groen op dit soort locaties. In het definitieve ontwerp wordt op het pleintje voor het Archief wel een bank bijgeplaatst.
7. Inspreker 21 verzoekt om grasdoorlatende parkeertegels in en buiten het projectgebied.
Reactie: herinrichtingen in de binnenstad worden uitgevoerd conform het door de gemeenteraad goedgekeurde Handboek Inrichting Openbare Ruimte (2008). Daarin komen grasdoorlatende tegels niet voor.

Toegankelijkheid

1. Inspreker 28 verzoekt rekening te houden met landelijke richtlijnen met betrekking tot de bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid door mensen met een beperking van de openbare ruimte. Inspreker verwijst naar de notitie 'Eisen buitenruimte'.
*Reactie: Een van de doelstellingen van de Rode Loper is de kwalitatieve opwaardering voor het langzame verkeer. Het ontwerp biedt veel meer ruimte voor voetgangers en comfort voor mensen met een lichamelijke beperking.
De landelijke richtlijnen waarop de inspreker wijst zullen zoveel als mogelijk ter harte genomen worden, maar in een historische binnenstad kan niet op alle plekken aan alle wensen worden voldaan. In het definitieve ontwerp houden wij rekening met de plekken waar obstakels als fietsrekken, vuilnisbakken en dergelijke worden geplaatst. Ook probeert de gemeente de niveauverschillen in het trottoir tot een minimum te beperken, maar met de verschillende vloerhoogten van panden in de historische binnenstad is dit niet altijd mogelijk.*

Straatmeubilair

1. Inspreker 3 verzoekt om een bord bij de Hema met een verwijzing naar de gratis fietsenstalling in de Smedestraat. Ook verzoekt deze inspreker om aanpassing van de VVV routepalen.
Reactie: bij het maken van een nieuw bebodingsplan voor het projectgebied zal hiermee rekening worden gehouden.
2. Inspreker 8 verzoekt om plaatsing van fietsenrekken voor het Sauna centrum op de Jansweg.
Reactie: aan het verzoek is gevolg gegeven.
3. Inspreker 10 verzoekt om fietsenrekken op de hoek Kruisstraat / Nassaustraat
Reactie: Bekeken wordt of aan het verzoek kan worden voldaan.
4. Inspreker 18 heeft bezwaar tegen fietsenrekken voor ramen en bebouwing bij het Hofje van Oorschot.
Reactie: aan het verzoek wordt voldaan. In plaats van tegen de front van het hofje worden voor de lunchroom van de Hema, naast de verlichtingsmasten en de bomen enkele rijen fietsenrekken (tulpjes) geplaatst. Het gebied tussen Hema, Krocht en toegangshek hofje wordt van obstakels vrijgehouden.
5. Inspreker 24 heeft bezwaar tegen de komst van fietsenrekken voor de ramen van de bebouwing bij Smedestraat 9 - 11.
Reactie: de fietsenrekken die in het Voorlopig Ontwerp voor de ramen waren bedacht, zullen daar niet komen. Zij zullen elders op het plein voor de Hema worden geplaatst zodat hier geen overlast wordt voorzien.
6. Inspreker 20 heeft bezwaar tegen fietsrekken voor de Albert Heijn in de Kruisstraat.
Reactie: Hieraan wordt niet tegemoet gekomen. De Kruisstraat is een drukke fietsroute, en bij de supermarkt is behoefte aan een aantal fietsenrekken. Een verwijzingsbord naar de fietsenstalling Smedestraat is hier geen optie.

7. Inspreker 15 verzoekt de zitbanken op de Jansbrug van een rugleuning te voorzien; inspreker nr 21 vraagt om meer bankjes bij o.a. de Kruisbrug, het Paardenwed en bij het NH-Archief.

Reactie: Naast de Kruisbrug is geen geschikte plaats voor een bankje omdat de straat daar te schuin loopt. Wel is er ruimte voor een bank om de boom op de hoek van Kruisstraat met Nassaustraaf. Ook het pleintje voor het NH-Archief en voor de Josefkkerk lenen zich voor bankjes (voor de Josefkkerk rond de nieuwe boom). De bankjes op de Jansbrug zullen worden voorzien van een rugleuning. Naast het Paardenwed kan in de toekomst wellicht ook een bankje komen; omwonenden kunnen dit verzoek indienen als de verbouwing van het pand gerealiseerd is.

8. Inspreker 15 vindt de gekozen hanglantaarns ouderwets en lelijk.

Reactie: De keuze voor dit type lantaarn, de Hahn, is vastgelegd in het HIOR, maar over smaak valt natuurlijk niet te twisten.

9. Inspreker 2 verzoekt de straten niet te beklinkeren vanwege de armoedige uitstraling in korte tijd. Dit omdat steentjes stuk gaan, wiebelen, kauwgom lang zichtbaar blijft etc.

Reactie: De gemeente doet haar best om de kwaliteit van de openbare ruimte van de binnenstad te verbeteren. Deze herinrichting, uitgevoerd conform het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR), is daar een voorbeeld van. In de materiaalkeuze is een afweging gemaakt tussen de beeldkwaliteit die past bij de historische binnenstad en de beheersaspecten die voortvloeien uit materiaalkeuzes. De Haarlemse binnenstad kent een intensief onderhoudsregime, waarmee de overlast van zwerfvuil e.d. zo veel als mogelijk wordt beperkt.

B Verkeer

Verkeerscirculatie

1. Inspreker 9 vraagt of de bezoekers aan de Jehovakerk in de Smedestraat ook gezien worden als bestemmingsverkeer ivm bezoek aan kerk

Reactie: neen, dat is niet het geval. Bestemmingsverkeer betreft de bewoners en de ondernemers, in dit geval dus de koster van de Jehovakerk. Kerkbezoek wordt net als andere bezoekers van de binnenstad gestimuleerd met fiets of openbaar vervoer te komen. Voor mensen met een lichamelijke beperking wordt het realiseren van invalidenplaatsen en het aanbieden van alternatief vervoer onderzocht. Taxi's en busjes van Connexxion hebben in de toekomst toegang met een pasje.

2. Inspreker 23 verzoekt om een andere verkeerscirculatie rond het Donkere Begijnhof, vanwege het mogelijk ontstaan van een 'trechterwerking' door instelling van tweerichtingsverkeer in de noordelijke Jansstraat.

Reactie: Als de Smedestraat voor autoverkeer wordt afgesloten om daar een volwaardige tweerichtings fietsroute in gebruik te nemen, is tweerichtingsverkeer op het noordelijke stuk van de Jansstraat noodzakelijk om de openbare parkeergarage onder de Janskliniek en de Begijnenbuurt bereikbaar te houden. De verwachting is wel dat in de toekomst veel minder auto's gebruik zullen maken van de Jansstraat. Ter hoogte van de Donkere Begijnhof komt een keersteek. Plannen om de Begijnenbuurt voor buurtvreemd verkeer af te sluiten zijn er nu niet. In het bebodingsplan zal rekening worden gehouden met de wens de Begijnenbuurt onaantrekkelijk te houden voor 'vreemd' autoverkeer.

3. Inspreker 14 verzoekt te voorkomen dat er een parkeerlus in de Ridderstraat ontstaat in de derde fase.

Reactie: Wij begrijpen de zorgen van bewoners in de Ridderstraat voor de derde fase. Op

dit moment zijn de locaties van de dynamische palen echter nog indicatief. Afspraak is pas over de toekomstige verkeerscirculatie te besluiten als duidelijk is of de Nieuwegrachtgarage zal worden gerealiseerd. Na de herinrichting wordt ervaring opgedaan met een nieuwe verkeerssituatie en gewijzigde verkeersfuncties. Over de exacte locaties van de hydraulische palen zal te zijner tijd inspraak worden verleend. De voors en tegens van het omdraaien van de rijrichting in de Nassastraat worden daarbij in kaart gebracht. Een besluit zal te zijner tijd worden genomen.

4. Inspreker 25 verzoekt om het afsluiten van de Kruisstraat vanaf de Nieuwe gracht.
Reactie: De voor en nadelen van de mogelijkheid een hydraulische paal bijv. bij de Nieuwegracht te plaatsen, zullen te zijner tijd in kaart gebracht worden.
5. Inspreker 27 verzoekt om het omdraaien van de rijrichting in de Nassastraat ten behoeve van het verminderen van de verkeersdruk op de Ridderstraat.
Reactie: Over de exacte locaties van de hydraulische palen zal te zijner tijd inspraak worden verleend. De gevolgen van het omdraaien van de rijrichting in de Nassastraat worden daarbij in kaart gebracht. Een besluit zal pas na inspraak worden genomen.
6. Inspreker 16 verzoekt de afsluiting van de Smedestraat pas definitief te maken als alle werkzaamheden in de stad klaar zijn.
Reactie: De Smedestraat moet voor autoverkeer worden afgesloten om als volwaardige tweerichtings fietsroute te kunnen functioneren. De straat is te smal om naast auto's in 1 richting ook fietsers veilig in twee richtingen te faciliteren. Afsluiting van de Smedestraat staat gepland medio 2014. Bestemmings- en laad en losverkeer van de Smedestraat kan een ontheffing aanvragen om de straat (kort) te mogen betreden of een eventuele garageplaats te bereiken.
7. Insprekers 22 en 25 verzoeken om het bereikbaar houden van de Lange Margarethastraat en Nieuwe Groenmarkt
Reactie: De voorliggende herinrichting verandert niets aan de situatie rond de Krocht, de Nieuwe Groenmarkt en de Lange Margarethastraat. De situatie verandert wel als het autoluwe gebied wordt uitgebreid. Afspraak is hierover pas te besluiten als duidelijk is of de Nieuwegrachtgarage zal worden gerealiseerd.
8. Inspreker 26 vraagt om het bereikbaar houden van de Josephkerk door de week na 11.00 uur voor trouw- en rouwstoeten
Reactie: De Josephkerk ligt buiten het toekomstige autoluwe gebied en blijft steeds voor rouw- en trouwstoeten bereikbaar.
9. Inspreker 25 wijst op de bestaande verkeersonveiligheid op de hoek van Ridderstraat en Jansstraat en spreekt de verwachting uit dat de toekomstige tweerichtings Janssstraat de verkeersveiligheid aldaar verder zal verslechteren (het wordt levensgevaarlijk).
Reactie: In het ontwerp is de kruising uitgevoerd als een verhoogd verkeersplateau, waardoor men afremt voor men op de kruising aankomt. Verkeer richting centrum moet voorrang verlenen aan verkeer uit de Ridderstraat. Verkeer uit de Ridderstraat dient het verkeer uit de Jansstraat, komende uit het centrum voorrang te geven. Die zien ze redelijk aankomen, helemaal als de snelheid laag is. In het ontwerp zijn nog twee parkeerplaatsen ten zuiden van de kruising geschraapt om zo het zicht te verbeteren.

Hydraulische palen / Verkeersmaatregelen

1. Inspreker 3 verzoekt om bij de hydraulische palen in de Jansstraat een zogenaamde dodememanskop met sleutel-werkschakelaar op te nemen ivm het regelmatig uitvallen van deze palen.
Reactie: de huidige verzinkbare palen veroorzaken met enige regelmaat storingen. De gemeente is bezig om deze hydraulische palen in de binnenstad te vervangen voor exemplaren van betere kwaliteit. Indien het autoluwe gebied wordt uitgebreid met palen in de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat worden ook daar de nieuwe modellen geplaatst. Daarmee moeten storingen in de toekomst grotendeels voorkomen worden.
2. Inspreker 11 vraagt de hydraulische palen in de Jansstraat ter hoogte van de Janskerk te verplaatsen nabij het monumentale deel Janskliniek
*Reactie: In de Jansstraat zijn de hydraulische palen ter hoogte van het pleintje voor het NH Archief ingetekend, omdat er voldoende ruimte voor de keersteek bij het Donkere Begijnhof moet overblijven. Het ter hoogte van de Janskliniek plaatsen van de palen maakt de Begijnenbuurt minder goed bereikbaar.
De locaties van de dynamische palen zijn overigens indicatief. Afspraak is pas over de locatie van de verzinkbare palen te besluiten nadat besloten is of de Nieuwegrachtgarage zal worden gerealiseerd. Er zal dan opnieuw inspraak worden verleend.*
3. Insprekers 23 en 25 verzoeken plaatsing van de verzinkbare paal Jansstraat thv de Ridderstraat
Reactie: Zie de vorige vraag.
4. Insprekers 4 en 23 vragen te zorgen dat er geen overlast ontstaat door het aanleggen van verkeersdrempels Jansstraat en ten gevolge daarvan schade aan monumenten
Reactie: De verkeersdrempels in de Jansstraat zijn noodzakelijk voor het in te stellen 30 km regime met tweerichtingen fietsverkeer. De drempels worden als een plateau (op trottoirniveau) uitgevoerd, zodat duidelijk wordt dat auto's op die plekken 'te gast' zijn in een langzaamverkeer omgeving. De drempels hebben een beperkte hoogte, juist om eventuele trillingsoverlast te voorkomen.

Parkeren

1. Inspreker 3 verzoekt te wachten met het inkrimpen van parkeerplaatsen tot de Nieuwegrachtgarage klaar is.
Reactie: Het is niet nodig om te wachten tot de garage klaar is. In het voorliggende ontwerp worden - op zes na - alle op te heffen parkeerplaatsen gecompenseerd. Plekken voor compensatie zijn gevonden op de Jansbrug, op de Kruisweg en op de Parklaan. Parkeren in de Jansstraat en op het parkeerterreintje tegenover de rechtbank blijft vooralsnog mogelijk. Als over de Nieuwegrachtgarage besloten is, komen de exacte locaties voor de hydraulische palen en de verkeerscirculatie in beeld. De parkeerplaatsen in de zuidelijke stuk Jansstraat zullen pas vervallen, als deze elders gecompenseerd kunnen worden.
2. Inspreker 3 vraagt naar het gebruiksreglement voor de 14 definitieve parkeerplaatsen in de Jansstraat
Reactie: Van de 14 plaatsen in de Jansstraat ten zuiden van de Ridderstraat (buiten het autoluwe gebied) worden er 9 beschikbaar als parkeerplaats voor algemeen gebruik, binnen het vignettengebied Binnenstad of als betaalde parkeerplaats. Daarnaast zijn er 2 taxistandplaatsen, 2 laad- en losplekken en komt er 1 invalidenparkeerplaats. Er komt geen gebruiksreglement. In het autoluwe gebied geldt een pasjesregeling voor bestemmingsverkeer, en komen geen definitieve parkeerplaatsen terug.

3. Inspreker 13 verzoekt om minder parkeerplaatsen in de Smedestraat tbv fietsers en voetgangers.
Reactie: Bij de opzet van het project is er voor gekozen het aantal parkeerplaatsen zoveel mogelijk te behouden totdat er compensatie mogelijk is, bijvoorbeeld in de Nieuwegrachtgarage. Rekening is gehouden met de minimaal benodigde ruimte voor voetgangers en fietsers, met dien verstande dat de straat voor fietsers vooralsnog éénrichtingsverkeer blijft. De straat wordt uitgevoerd op één niveau, wat fietsers de mogelijkheid biedt over het (gelijkgiggende) trottoir uit te wijken. Om de situatie ter hoogte van de Zuider Schoolsteeg, het smalste stuk met een knik in de straat, te verbeteren, wordt de meest zuidelijke parkeerplaats weggehaald. In de Smedestraat komen na herinrichting 5 invalideparkeerplaatsen op kenteken terug. Verder blijven er 4 laad- en losplekken, die na 11 uur als parkeerplaatsen worden gebruikt. Na afsluiting van de Smedestraat voor autoverkeer (in de derde fase) zullen deze plekken niet langer toegankelijk zijn. Voor de invalidenparkeerplaatsen op kenteken moet te zijner tijd een passende oplossing gevonden worden. Dan wordt ook gezien hoeveel laad- en losplaatsen er in die fase nodig zijn.
4. Inspreker 15 is niet blij met de toekomstige onmogelijkheid om de Jansstraat met de auto te bereiken, en is minder blij met beperkte parkeergelegenheid in de Jansstraat (ook voor bezoekers)
Reactie: In de eerste en tweede fase zijn er in de Jansstraat nog 45 parkeerplekken. De straat blijft 24 uur per dag bereikbaar. Ook in de definitieve situatie blijft de straat tot 11 uur 's morgens open voor het autoverkeer. Voor bewoners met parkeerplaats op eigen grond geldt dan een pasjesregeling. Verder kan tegen betaling ontheffing worden aangevraagd voor tijdelijke toegang. Over uitbreiding van het autoluwe gebied en de locaties voor hydraulische palen wordt besloten als duidelijk is of de Nieuwegrachtgarage wordt gerealiseerd.
5. Inspreker 17 verzoekt om toegang tot het woongebied ook met huurauto
Reactie: Binnen de venstertijden (tot 11 uur 'smorgens) blijft het hele gebied bereikbaar, buiten de venstertijden moet hiervoor een ontheffing worden aangevraagd.
6. Insprekers 17 en 28 verzoeken rekening te houden met voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten en vragen of de invalideparkeerplaats aan het Krocht behouden blijft?
Reactie: Voor het gebied wordt nog gekeken naar een oplossing voor de algemene invalideplaatsen na de uitbreiding van het autoluwe gebied. Dit wordt actueel als er een besluit over de Nieuwegrachtgarage is genomen. Voor invalideplaatsen op kenteken dient in elk geval te worden gezorgd. De Krocht valt buiten de voorliggende herinrichting van Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat.
7. Inspreker 22 verzoekt de overgebleven parkeerplekken alleen beschikbaar te houden voor vignethouders en bezoekers te verwijzen naar de P-garage.
Reactie: Bezoekers zullen inderdaad worden verwezen naar (toekomstige) parkeergarages, of naar de beschikbare betaalde parkeerplaatsen op straat. Bewoners van de binnenstad hebben straks twee mogelijkheden: een vignet voor een parkeerplaats op straat, of een abonnement in de garage. In het autoluwe gebied zijn permanente straatparkeerplaatsen niet mogelijk, ook niet voor bewoners of vignethouders. Inpandige garages van woningen blijven wel bereikbaar.
8. Inspreker 22 verzoekt het wildparkeren in de Nassaustraart bij de ingang van het autovrijgebied tegen te gaan

Reactie: Toeleveranciers dienen hun vracht binnen de venstertijden te bezorgen. In Kruisstraat en Jansstraat worden buiten het autoluwe gebied enkele extra laad- en losplekken aangelegd, om wildparkeren tegen te gaan, zoals in de Kruisstraat voor nrs 13 en 15. Het handhaven op wildparkeren is verder een aangelegenheid voor de politie.

9. Inspreker 28 verzoekt om actieve handhaving van het vigerende wachtverbod tijdens zon- en feestdagen tot 13.00 uur
Reactie: In de inspraak ligt het ontwerp van de openbare ruimte. Het wel of niet handhaven maakt geen deel uit van het ontwerp.
10. Inspreker 29 vraagt de Nassaustraat te betrekken bij de herinrichting vanwege de filevorming en de laad en losplaats van de Albert Heijn.
Reactie: De mogelijkheid om de de Nassaustraat geheel of gedeeltelijk mee te nemen in de herinrichting is onderzocht. Daarbij speelden het omdraaien van de rijrichting om de overlast in de Nassaustraat en de Ridderstraat tegen te gaan, de filevorming wegens het laden en lossen bij de Albert Heijn en de verkeerscirculatie een rol. Tijdens een extra bijeenkomst op 10 juni 2008 met de buurt bleek dat verreweg de meeste bewoners van de Nassaustraat de situatie liever laten als die is. Aangezien uitbreiding van het projectgebied ook tijdverlies met zich meebrengt, is ervan afgezien dit voorstel in het huidige project mee te nemen.
11. Inspreker 18 verzoekt de taxistandplaatsvergunning voor het Hofje van Oorschot op te heffen
Reactie: de taxistandplaatsen voor het Hofje van Oorschot zijn eerder in 2008 toegekend, mede op een verzoek vanuit de gemeenteraad. In het ontwerp voor herinrichting wordt de taxistandplaats gecombineerd met de laad en losplaats aan de kant van de Hema. Aan het verzoek zal dus worden voldaan.

Fietsers

1. Inspreker 13 wil weten waarom er pas in 2014 tweerichtingverkeer voor de fiets in de Smedestraat wordt toegestaan, omdat er nu ook al in 2 richtingen gefietst wordt. De inspreker suggereert hiervoor alle parkeerplaatsen op te heffen.
Reactie: Deze planning hangt samen met de wijziging van de verkeerscirculatie en de locaties van de hydraulische palen, waarover pas besloten kan worden als duidelijk is of de Nieuwegrachtgarage er komt. Dit in verband met de bereikbaarheid van de buurt en het opheffen van parkeerplaatsen. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak, waarbij allereerst de openbare ruimte wordt verbeterd en het mogelijk wordt in de toekomst het autoluwe gebied van de binnenstad uit te breiden. Het voorstel om alle resterende parkeerplaatsen op te heffen wordt niet overgenomen. Het betreft hier een gedeelte parkeer / laad- en losstrook en daarnaast 5 invalidenparkeerplaatsen. Hoewel niet toegestaan, wordt er nu incidenteel ook in 2 richtingen gefietst. Formaliseren leidt tot onveilige situaties zolang de straat niet is afgesloten voor het autoverkeer.
2. Inspreker 21 vraagt naar de mogelijkheid van tweerichtings fietsverkeer in de Jansstraat
Reactie: Na herinrichting tot 30km gebied is tweerichtingen fietsverkeer in de Jansstraat toegestaan.
3. Inspreker 17 vraagt aandacht voor fietsen bij HEMA en Albert Heijn in de Kruisstraat
Reactie: Zie de antwoorden op vragen bij Ontwerp / Straatmeubilair 1, 4 en 6.

4. Inspreker 29 zou graag zien dat de Barteljorisstraat vanwege de veiligheid en het gebruik in de praktijk wordt ingericht voor gedeeld gebruik door voetgangers en fietsers.
Reactie: de Barteljorisstraat valt buiten het project en blijft voetgangersgebied. De Barteljorisstraat behoort, net als de Grote Houtsraat, tot het kernwinkelgebied. Fietsen is hier niet toegestaan tijdens de openingstijden van winkels. Het is niet de bedoeling het gebruik van de Barteljorisstraat voor fietsers te stimuleren of te faciliteren. Fietsers kunnen tijdens winkeltijden gebruikmaken van de Smedestraat of van de route via Krocht en Nieuwe Groenmarkt.
5. Inspreker 13 vraagt naar de reden van de bolbestrating in de Kruisstraat vanwege de gewenste fietsstraatbreedte van 5 meter.
Reactie: het aanbrengen van de bolbestrating hoort bij de voor deze fietsstraat gekozen variant, conform de CROW richtlijnen.

C Uitvoering

1. Inspreker 4 verzoekt rekening te houden met evt. schade door rioolwerkzaamheden in de Jansstraat
Reactie: Om schade te voorkomen is onderzoek verricht naar de gesteldheid van de bodem. Voor aanvang van het werk zullen vanaf de buitenkant bouwkundige vooropnamen van de panden worden gemaakt. Voor eventueel gewenste inpandige vooropnamen zijn pandeigenaren zelf verantwoordelijk. Tijdens de uitvoering wordt er gewerkt met een strenge uitvoeringsnorm SBR1 richtlijn cat 3. Hiermee is het zeer onwaarschijnlijk dat er dusdanige trillingen optreden dat er schade aan gebouwen kan ontstaan.
2. Inspreker 4 meldt groot onderhoud aan het gebouw van De Toelast in 2008 en wenst een goede planning van de werkzaamheden
Reactie: Met De Toelast zijn inmiddels gesprekken geweest; de werkzaamheden worden op elkaar afgestemd.
3. Inspreker 4 vraagt wat voor containers er komen op het parkeerterrein in de Jansstraat
Reactie: De aannemer moet binnen zijn werkterrein een locatie voor zijn bouwketen en opslag vinden. Hiervoor is het parkeerterrein in de Jansstraat aangewezen. Tijdens uitvoering van de werkzaamheden blijft de Wijngaardtuin via het terrein toegankelijk voor voetgangers.
4. Inspreker 7 vraagt hoe definitief de ingetekende vuilcontainers op de Krocht zijn
Reactie: De plaatsing van ondergrondse vuilcontainers valt buiten dit project. Wel komt er nog in 2008 een voorstel in besluitvorming, waarvoor een eigen participatie- en inspraaktraject wordt gevolgd. De plekken die op de tekening zijn aangegeven zijn de concept-locaties die in dat afval-plan zijn opgenomen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar bereikbaarheid, het aantal huishoudens dat van een locatie gebruik kan maken, de geschiktheid van de locatie bovengronds en de ondergronds aanwezige kabels en leidingen. Dit zullen naar verwachting ook de beoogde definitieve lokaties zijn.
5. Inspreker 7 verzoekt de aannemersketen tijdens uitvoering op de Nieuwe Groenmarkt te plaatsen en niet op de Krocht.
Reactie: De aannemers komen op het parkeerterreintje in de Jansstraat en niet op de Krocht. Dat valt buiten het werkterrein van de aannemer. De aannemer moet binnen het werkterrein een locatie voor zijn keten en opslag vinden.

6. Inspreker 16 verzoekt om een duidelijk verkeerscirculatieplan tijdens de uitvoering
Reactie: Er wordt een Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-plan opgesteld waarin het circulatieplan uitvoerig wordt uitgewerkt. Het plan wordt eind augustus op een aparte informatie avond gepresenteerd.
7. Inspreker 24 verzoekt controle van de riolering in de Smedestraat voor start werkzaamheden in verband met een slecht functionerende afvoer.
Reactie: De klachten over het riool in de Smedestraat waren bekend en zijn inmiddels onderzocht. Oorzaak en oplossing zijn daarbij gevonden. Gebleken is dat er obstakels in het riool aanwezig waren, zoals een wervelventiel en vele schildmuren. Die waren in het verleden noodzakelijk om te voorkomen dat het regenwater vanaf het hoogste punt (Grote Markt) direct wegstroomde door het riool naar lager gelegen delen waar de bergingscapaciteit te laag was. Zij zorgden voor een geleidelijkere afstroom door het water in de riolen rondom de Grote Markt wat langer te bergen waar door de lager gelegen delen niet werden overbelast. Inmiddels hebben de rioolbeheerders opdracht gegeven om alle obstakels te verwijderen waardoor het water weer vrij kan wegstromen. Dit kan nu omdat de bergingscapaciteit daar de laatste jaren is vergroot. Hierdoor is de kans op wateroverlast in het centrum verkleind. De maatregelen wordt dit jaar uitgevoerd.
8. Inspreker 29 verzoekt het trottoir ter hoogte van Kruisstraat 8 te verhogen, zodat een hinderlijk thans aanwezig extra stoepje kan vervallen.
Reactie: Aan dit verzoek is gehoor gegeven.

D Overige opmerkingen

1. Insprekers 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 14 en 15 vinden het een mooi en voortvarend plan.
Reactie: wij zijn blij dat zoveel insprekers het een mooi en voortvarend plan noemen, dat volgens sommigen van hen ook zo snel als mogelijk moet worden uitgevoerd. Wij ervaren dit als een stimulans om voortvarend verder te gaan op de ingeslagen weg.
2. Inspreker 3 verzoekt na de uitvoering een streng handhavingsbeleid
Reactie: In de inspraak ligt het ontwerp van de openbare ruimte. Het wel of niet handhaven maakt geen deel uit van het ontwerp.
3. Insprekers 3, 5 en 6 verzoeken de Wijngaardtuin poort te voorzien van een afsluitbaar hek met een sleutel voor de bewoners.
Reactie: De Wijngaardtuin wordt op dit moment in de avonduren afgesloten. Het sleutelbeheer ligt bij de omwonenden.
4. Inspreker 3 vraagt om het aanpassen van VVV routepalen in de buurt van lantaarnpalen
Reactie: Het huidige systeem van de toeristische bewegwijzering is opgesteld in samenwerking met de culturele instellingen. Er komt een nieuw bebodingsplan, waarin dit zal worden meegenomen.
5. Inspreker 3 verzoekt om verwijderen van graffiti
Reactie: Graffiti wordt altijd verwijderd als het discriminerend is. Daarnaast is er de afspraak met de beheerders van gemeentelijke eigendommen dat zij periodiek graffiti verwijderen. Graffiti op particuliere panden is de verantwoordelijkheid van de individuele eigenaar.

6. Inspreker 7 verzoekt een goede aansluiting bestrating Nieuwe Groenmarkt/ Krocht op overige bestrating en verzoekt de Krocht in het rode looper plan mee te nemen.
Reactie: Er wordt voor een goede aansluiting op de bestaande bestrating gezorgd. Voor herinrichting van de Krocht en de Nieuwe Groenmarkt zijn momenteel nog geen concrete plannen.
7. Inspreker 12 vraagt of er terrasvergunningen worden verleend in de Kruisstraat?
Reactie: Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer op de Kruisstraat. Doel is ook het stimuleren van een levendige, economisch bloeiende straat. Als de parkeerplaatsen in fase twee verdwijnen komt er wellicht ruimte voor meer terrassen. Dit zal van geval tot geval beoordeeld moeten worden, en moeten passen binnen het beleid dat is vastgelegd in de beheersnota terrassen.
8. Inspreker 17 vraagt hoe de Rode Loper aansluit op de Kruisweg en Jansweg, onderdeel van het project Stationsplein?
Reactie: De Kruisweg en de Jansweg vormen onderdeel van de planvorming op en rond het stationsplein. Het is de bedoeling om binnenkort een besluit te nemen over het busverkeer over de Jansweg, en daarmee samenhangend de invulling van de Rode Loper op de Kruisweg. Bedoeling is dat beide projecten qua ontwerp en uitvoering op elkaar aansluiten. De bereikbaarheidscoördinator van de gemeente Haarlem draagt zorg voor de samenhang in uitvoering en planning tussen alle projecten en voor de bereikbaarheid van de binnenstad.
9. Inspreker 24 vraagt naar de toekomstige regeling voor het vuilophaal in de Smedestraat?
Reactie: De vuilnis zal gewoon worden opgehaald. Spaarnelanden wordt doorgang verleend. Indien er toekomstig ondergrondse vuilcontainers worden geplaatst, dienen de bewoners hun vuilniszakken daarin aan te bieden. Over het wel of niet ondergronds inzamelen van huisvuil in de binnenstad wordt later dit jaar een voorstel vrijgegeven voor inspraak.
10. Inspreker 19 vraagt uitleg over de samenhang met, de komst van en onduidelijkheid inzake de parkeergarage Nieuwegracht.
Reactie: De Nieuwegrachtgarage maakt geen onderdeel uit van het project. Op 22 januari is er een informatieavond over de parkeergarage gehouden om de buurt te informeren over de voortgang. De toen gepresenteerde planning is nog actueel. Het ontwerp 'Van Riool tot Rode Loper' houdt in het eindbeeld (vanaf ca. 2014) inderdaad rekening met de komst van 2 garages: een onder de Raaks en een onder de Nieuwegracht. Als de Raaksgarage open gaat kunnen een aantal parkeerplaatsen worden opgeheven (fase 2). Op dit moment gaan wij ervan uit dat dit nog voor de openstelling van de Rode Loper zal zijn. Als, na een positief besluit van de gemeenteraad, de Nieuwegrachtgarage wordt gerealiseerd, kan het autoluwe gebied van de binnenstad worden uitgebreid (fase 3). Wij denken dat dit op zijn vroegst in 2014 aan de orde is. Mocht de garage er niet komen dan kunnen een aantal in het projectgebied op te heffen parkeerplaatsen niet gecompenseerd worden onder de Nieuwegracht, en moet een andere oplossing worden gevonden. Mensen die thans parkeren in het projectgebied op parkeerplekken die in fase 1 of 2 worden opgeheven, kunnen hun auto vanaf 2010 kwijt op tijdelijke compensatieplaatsen op Jansbrug, aan de Parklaan en op de Kruisweg westzijde (ten zuiden van de Parklaan).
11. Inspreker 29 verzoekt geïnformeerd te worden over de markering van de stadspoort / krater in de Kruisstraat, omdat dit voor hun deur ligt.
Reactie: De inspreker is uitgenodigd het ontwerp te komen bekijken.

2. Inspraakavond 10 juni 2008

Enkele wijzigingsvoorstellen naar aanleiding van de eerste inspraakavond waren dusdanig, dat daarover op 10 juni 2008 een tweede informatieavond is gehouden. Het betrof het ontwerp van de krater van de voormalige Kruispoort in de Kruisstraat, het aanleggen van een laad en losstrook in de Nassastraat ten behoeve van onder meer de Albert Heijn, en de vervanging van een onderdeel van het riool in de Kruisstraat op de hoek met de Ridderstraat. Tot en met eind juni zijn nog 11 schriftelijke inspraakreacties ontvangen.

A Ontwerp

1. Insprekers B en J willen rondom de bomen in de Kruisstraat bij de Hema geen banken in verband met mogelijke overlast van hangjongeren
Reactie: de geplande bank rondom de boom blijft onderdeel van het ontwerp. Door het plaatsen van enkele banken ontstaat een prettiger verblijfsruimte voor voetgangers. Wij denken dat de overlast hierdoor niet zal toenemen.
2. Inspreker C verzoekt uitbreiding van het aantal afvalbakken op de looproute vanaf het station via de Kruisweg en de Kruisstraat.
Reactie: er worden op de Kruisstraat tussen Nieuwegracht en Bartoljorisstraat circa vijf afvalbakken bijgeplaatst.
3. Inspreker F verzoekt om het fietsenrek voor de Albert Heijn in de Kruisstraat niet uit te breiden, zeker niet voor Kruisstraat 12.
Reactie: het aantal plekken in het fietsenrek blijft gelijk; de nieuwe rekken worden iets opgeschoven in noordelijke richting zodat het voor nr 12 vrij blijft.
4. Inspreker B is blij met nieuwe boom en bank daar om heen.
Reactie: doordat de rijrichting van de Nassastraat niet wordt omgedraaid kan de boom blijven staan. Er wordt een ronde bank omheen geplaatst.
5. Inspreker H verzoekt om het gelijkmaken van het straatniveau ter hoogte van Kruisstraat 8 aan het niveau voor de winkel van Albert Heijn.
Reactie: hieraan wordt gevolg gegeven.
6. Inspreker K verzoekt om meer bomen en groen in het ontwerp.
Reactie: korthedshalve verwijzen wij naar de reacties op de nrs 1, 3, 5 en 6 in de paragraaf Groen bovenstaand.

B Verkeer, parkeren, laden en lossen

1. Inspreker D verzoekt om het autoluw maken van de Nassastraat
Reactie: Dit is niet meer van toepassing door het schrappen van dit gedeelte van de Nassastraat uit ontwerp.
2. Diverse insprekers, waaronder A, D en G, verzoeken in de Nassastraat gewoon op de weg te laden en lossen, net zoals de situatie nu is.

Reactie: hieraan is gevolg gegeven. De Nassastraat wordt niet meegenomen.

3. Inspreker A verzoekt de stoep aan de noordzijde Nassastraat (bij de Nassaulaan) te verbreden en paaltjes te plaatsen ivm wild parkeren en om in de Nassastraat schuinparkeren in te voeren, zodat meer auto's geparkeerd kunnen worden.

Reactie: Dit is niet van toepassing door het schrappen van dit gedeelte van de Nassastraat uit ontwerp.

4. Inspreker E verzoekt om het bereikbaar houden voor autobezoekers garage hofje van Sylvius en Pieterstraat garage

Reactie: het Hofje van Sylvius en de Pieterstraat garage blijven bereikbaar. Voor het overige zij verwezen naar de reacties onder de paragraaf Parkeren bovenstaand.

5. Inspreker I verzoekt verwijdering van de taxistandplaats voor Kruisstraat 51.

Reactie: zie het antwoord bij Parkeren, nr 11 bovenstaand. Bij de herinrichting zal de nieuwe standplaats worden gecombineerd met de laad en losvoorziening voor de Hema.

Bijlage 1

Lijst van inspraakreacties, horende bij Nota Van Antwoord:

Reacties ontvangen tijdens de eerste inspraaktermijn t/m 5 juni 2008:

1. J. van de Sande
2. Carol Harmsen
3. Rijbroek totaal techniek
4. D. Smoklers
5. M. Bezuijen
6. A. vd Kamp
7. T.J. Overwater
8. Evert Vogel
9. J. Overtoom
10. W. Barends
11. L. Zoodsma (NH-Archief)
12. A.D. Koops
13. Fietsersbond Haarlem
14. G.J. Karen
15. G. Bleeken
16. Kon. Horeca Nederland afd. Haarlem
17. Conny Rosier
18. V. Reijnhoudt Lammertsma
19. Belangenvereniging Nieuwegracht e.o.
20. Jos Scholten
21. Remo Draijer
22. Jos Casparie
23. VVE Jansstraat
24. Edwin Roelofs
25. M.K. van der Elst e.a (bewoners Ridderstraat)
26. St. Josephkerk
27. Dexter Krijgsman
28. Stichting 't WEB
29. dhr Spek / VVE Funckler
30. Nico Stikvoort / Nas Brassier

Reacties ontvangen tijdens de verlengde inspraakperiode t/m 25 juni 2008:

- A. Monique Krijgsman
- B. V. Lemmertsma
- C. Thelma Tjen
- D. Sjef Graat
- E. P.J. Bol
- F. J.P. Scholten
- G. Jos Casparie
- H. Arnold van der Spek
- I. V. Lammertsma
- J. J.B. Bontje
- K. St. Landschap, Architectuur en Stedenbouw