

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. G. Hartog
Telefoon 5113411 E-mail: ghartog@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/49754
bijlagen
B & W-vergadering van 7 april 2009

Onderwerp

Vaststellen DO Ventweg Vondelweg

DOEL: Het college is bevoegd een definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2009. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling. Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Beheer om de raad op de hoogte te brengen hoe de investering wordt uitgevoerd.



B&W

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het DO ventweg Vondelweg vast.
2. De kosten van het besluit bedragen € 1.990.000,-. Het besluit wordt gedekt uit de volgende posten: Openbare verlichting op normniveau brengen en inlopen achterstallig onderhoud ad € 110.000,- (2010), Verruimen riolering IP 63.19A € 500.000,- (2009) en € 181.000,- (2010), Vervangen riolering IP 63.19B ad € 364.000,-, (2009) en € 70.000,- (2010), Groot Onderhoud open verhardingen ad € 400.000,- (2009), € 365.000,- (2010).
3. De buurtbewoners, het bedrijfsleven en partners (o.a. Fietsersbond en Wijkraad) in de directe omgeving van het projectgebied ontvangen daags na besluit-vorming informatie over dit besluit aan de hand van het bijgevoegde persbericht.
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

COLLEGE BESLUIT

Onderwerp: Vaststellen DO ventweg Vondelweg

Inleiding

In het Meerjarenprogramma 2009-2012: Uitvoering 2009 is het vervangen van de riolering in de ventweg Vondelweg opgenomen. Door “werk met werk” te maken heeft dit uiteindelijk geresulteerd in een project, waarbij de strook van gevel (erfgrens) tot en met de groenstrook in de tussenberm Vondelweg heringericht wordt (riolering, openbare verlichting, bomen en de aanleg van een fietsstraat). De ventweg Vondelweg maakt onderdeel van de regionale fietsroute van Haarlem (vastgesteld in het HVVP). Het project is benoemd als uit te voeren projecten in Dietsveld in kader van de wijkcontracten.

Het (concept-)definitief ontwerp (DO) is, na de ambtelijke afronding, nog voorgelegd aan de wijkraad Dietsveld en de Fietsersbond. Het DO is aan de reacties van deze twee partijen getoetst (bijlage D). Daarnaast heeft de reguliere inspraak plaatsgevonden op het door ons vrijgegeven voorlopig ontwerp (VO). In de bijlage B is een overzicht opgenomen van de binnengekomen inspraakreacties en de verwerking hiervan in het DO.

Het ontwerp houdt in:

- het vervaardigen van een fietsstraat in asfalt;
- het uitvoeren van parkeervoorzieningen in klinkers;
- het vervangen van de riolering in de ventweg Vondelweg;
- het optimaliseren van de openbare verlichting;
- het plaatsen van bomen vanuit de stadskwekerij conform afspraak vanuit de eerdere realisatie van de hoofdrijbaan in de Vondelweg.

In het algemeen zijn de bewoners, de wijkraad en de Fietsersbond positief over het ontwerp. N.a.v. het VO is het profiel van de fietsstraat zodanig aangepast dat hierdoor een breed draagvlak is gecreëerd.

Besluitpunten college

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het DO ventweg Vondelweg vast.
2. De kosten van het besluit bedragen € 1.990.000,-. Het besluit wordt gedekt uit de volgende posten: Openbare verlichting op normniveau brengen en inlopen achterstallig onderhoud ad € 110.000,- (2010), Verruimen riolering IP 63.19A € 500.000,- (2009) en € 181.000,- (2010), Vervangen riolering IP 63.19B ad € 364.000,-, (2009) en € 70.000,- (2010), Groot Onderhoud open verhardingen ad € 400.000,- (2009), € 365.000,- (2010).
3. De buurtbewoners, het bedrijfsleven en partners (o.a. Fietsersbond en Wijkraad) in de directe omgeving van het projectgebied ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit aan de hand van het bijgevoegde persbericht.
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

Beoogd resultaat



Na realisatie van het project is de riolering vernieuwd c.q. verruimd, de parkeer-voorzieningen aangelegd, de fietsstraat ingericht, de openbare verlichting geoptimaliseerd en de bomen in de tussenberm geplaatst. Met dit laatste onderdeel zijn de afspraken uit de periode van de realisatie van de hoofdrijbaan in de Vondelweg nagekomen.

Argumenten

Het definitief ontwerp is gebaseerd op het door ons voor inspraak vrijgegeven voorlopig ontwerp (VO). De bewoners en belanghebbenden kunnen zich vinden in het definitief ontwerp. De verwerking van de inspraak-reacties is als bijlage toegevoegd (bijlage B).

De extra kosten voor de verruiming worden betaald vanuit de rioleringstelpost.

Financiële paragraaf

Van het project is een raming gemaakt door het ingenieursbureau van de Gemeente Haarlem. In de raming is een post van 10% onvoorzien opgenomen. De totale kosten zijn geraamd op een bedrag van: € 1.990.000,- exclusief btw.

Kantttekeningen

Voor de fietsstraat is subsidie aangevraagd bij de provincie Noord Holland. Op dit moment is het niet gehonoreerd en staat het project op de reservelijst. Momenteel wordt bekeken vanuit het domein riolering mogelijk een grotere verruiming door te voeren. Dit is noodzakelijk om het bergbezinkbassin aan de Muiderslotweg te laten vervallen. Dit heeft geen gevolgen voor de maaiveld inrichting.

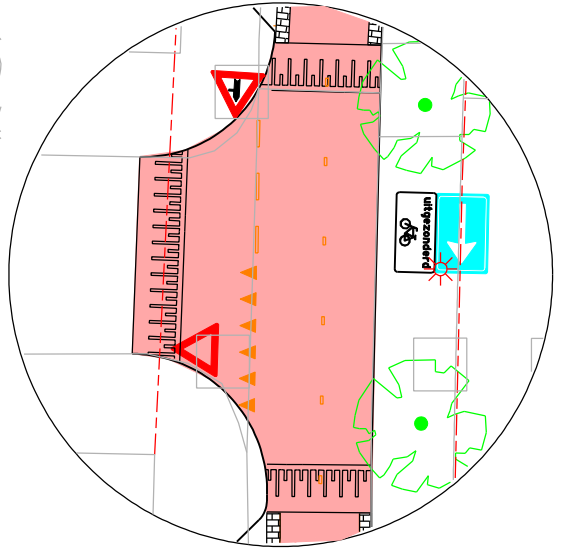
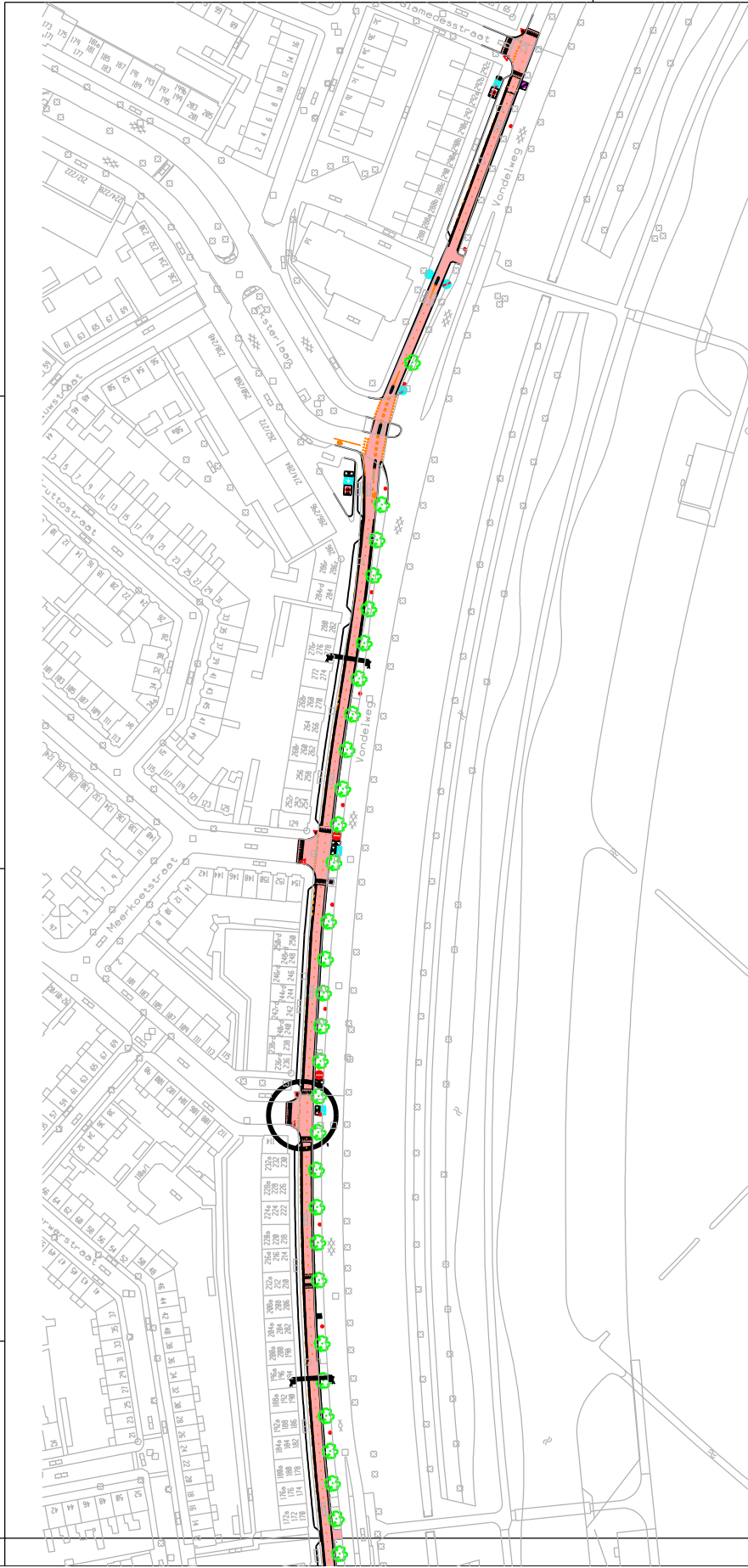
Uitvoering

Naar verwachting zal het werk in november 2009 van start gaan. De werkzaamheden duren ongeveer 7 maanden.

Bijlagen

- A. Tekening definitief ontwerp (DO);**
- B. Verwerking inspraakreacties op voorlopig ontwerp;**
- C. Aanvullende notitie n.a.v. de reactie van de Fietsersbond op het (concept-)DO;**
- D. Correspondentie van de Fietsersbond en de wijkraad Dietsveld nav het voorgelegde (concept-)DO;**

Het college van burgemeester en wethouders




Detail 1

LEGENDA

-  bestaande situatie
-  aanbrenge rood asfalt
-  aanbrenge drempel
-  aanbrenge rammelstrook van bestaende klinkers
-  aanbrenge nieuwe boom
-  bestaende lichtmast, met nieuw armatuur voor ventweg
-  bestaende ondergrondse vulcontainer



wijk		omschrijving wijking		gk.	gk.	datum
Stadsbedrijven Haarlem						
Project : Vondelweg (ventweg); vervangen riolering						
Onderwerp : Definitief Ontwerp						
 Ingenieursbureau Haarlem						
datum :	05-05-2009	opdrachtgever :		schikking :		wijking :
schaal :	1:250	Programma :		getekend :		5156-DO-2
formaat :	A4D x B0D	getekend :		gecontroleerd :		
tekening :		gecontroleerd :		MD		

Informatie-/inloopavond 16-10-2008

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
Verkeer		
Ventweg is te vaak sluiproute bij file op de hoofdrijbaan, graag snelheid eruit. Wat worden de verkeersremmende maatregelen?	De weg wordt ingericht als een fietsstraat. Hierbij wordt de rijbaan ingericht met een middenstrook van rood asfalt met aan weerszijden een "rammelstrook" van klinkers. Door deze verdeling zal de rijbaan optisch versmallen. Op een fietsstraat heeft de fietser een prominentere positie, meer naar het midden van de weg. De automobilist moet uitwijken voor de fietser (en niet andersom!) over de rammelstrook en daarbij tevens rekening houden met tegemoetkomende fietsers. Er blijft voor de automobilist minder ruimte over en de snelheid zal hierdoor laag blijven. Ook wordt de weg voorzien van plateaus op elke kruising met de zijstraten. Tussen de plateaus worden ook nog drempels aangebracht.	6, 13
Door asfalteren zullen automobilisten niet aan de snelheid houden (zoals op hoofdweg) en aangegeven remmers zullen niet voldoende zijn om dit tegen te gaan. Ventweg nu al in spits gebruikt als sluiproute, met klinkers rijden ze je al voor je sokken. Met asfalt gevaarlijker.	Door de inrichting van de fietsstraat zal het voor automobilisten minder aantrekkelijk zijn om deze route te rijden. Daarnaast worden er drempels en plateaus aangebracht, zie het antwoord op de voorgaande reactie. Ons inziens worden er voldoende verkeersremmers aangebracht. De plaats van de fietser is in de nieuwe situatie prominenter dan in de oude situatie. Dit zal tevens bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van de ventweg als sluiproute.	10, 11
Door Vondelweg voorrangsweg te maken zal de snelheid toenemen	Een van de kenmerken van een fietsstraat is dat de fietser voorrang heeft. Ook in dit geval zal dat het geval zijn. De snelheid dient door de inrichting en de drempels/plateaus voldoende beperkt te worden (zie voorgaande reactie en antwoord).	11
Gladheid winter, auto's glijden alle kanten op, nog gevaarlijker voor fietsers	Voor de aanleg van asfalt gelden regels, dat het een bepaalde stroefheid moet hebben. Deze regels worden gehanteerd bij de uitvoering. Door de huidige verzakkingen is vorst / gladheid nu nog gevaarlijker. Het profiel is na reconstructie vlakker en daardoor minder gevaarlijk.	11
Verkeersremmers; rekening gehouden met hulpdiensten en lage auto's?	De Vondelweg ventweg is geen hoofdroute voor hulpdiensten. De drempels kunnen met normale snelheid genomen worden en hoeven hiervoor niet aangepast te worden. De standaard-auto kan de drempel passeren met een normale snelheid (30 km/u). Lage (verlaagde auto's of sportauto's) zullen hun snelheid nog meer moeten aanpassen.	11
Verkeersveiligheid tussen Palamedesstraat en Muider slotweg, is niets mee gedaan. Dit is nu een fietspad, maar auto's rijden met hoge snelheid tussen vluchtheuvel door.	Deze doorsteek valt buiten het plangebied.	2

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
Groen/Bomen		
Maatregelen nemen om te voorkomen dat boomwortels bulten maken in het asfalt	In de groenstrook wordt bodemverbetering aangebracht voor de te planten bomen. Wanneer er goede plantgaten gemaakt worden (tot op het grondwater) met voldoende bomenzand en een bovenste zandlaag van 20 cm. Zullen deze problemen niet meer optreden. De beworteling zal voornamelijk in de plantgaten plaatsvinden, aangezien hier de voedingsstoffen aanwezig zijn.	7
Bomen die geplant gaan worden zullen het prachtige uitzicht belemmeren	De bomen worden in de laanstructuur geplant aan weerszijden van de Vondelweg hoofdweg. Het planten van deze bomen is al binnen de begrenzing van deze inrichting vastgesteld. De bomen worden ver genoeg uit elkaar geplant zodat er tussen de boomkronen voldoende ruimte blijft om uitzicht te behouden.	8
Niet te hoge bomen	De te planten bomen zijn zomereiken. Echter, doordat de bomen worden geplant tussen de Vondelweg ventweg en de hoofdrijbaan zullen deze niet de afmeting bereiken die deze in een vrije groeiplaats zal bereiken.	11
Graag (eventueel op eigen initiatief) voor huizen een strook (van 1 a 1,5 stoeptegels) groen te maken voor een vriendelijker aanzicht.	Een aantal woningen heeft een "verspringende" gevel. De voordeur ligt hierdoor bij een aantal woningen ca. 50 cm naar achter. Deze strook is particulier eigendom. Wat de bewoner met deze strook doet is vrij. Het overige trottoir is eigendom van gemeente. Voor het aanbrengen van zgn. geveltuintjes zijn richtlijnen. Er moet een minimale doorgang van 1,5 m breedte op het trottoir overblijven. Met de nieuwe trottoirbreedte van 2 meter, kunnen er dus geveltuintjes van 0,5 meter breed aangelegd worden indien bewoners dit wensen. Uitgehaalde stoeptegels dienen bewaard te worden (voor als het weer dichtgestraat wordt), er mag maar 0,50 cm grond ontgraven worden en vervangen door tuinaarde, door de stoeptegels als opstaande rand te gebruiken komt het geveltuintje iets hoger te liggen en kan men er beter bij. Onderhoud is aan de bewoners zelf. Als de geveltuin verwaarloosd wordt, tegelt de gemeente het weer dicht. Gemaakte kosten hiervoor worden in rekening gebracht bij de bewoner. De voorschriften/richtlijnen voor het aanbrengen van geveltuinen zijn bij de gemeente Haarlem te verkrijgen. Het aanbrengen van groene tegels om de buurt een meer 'groenere' uitstraling te geven is niet wenselijk. Hierdoor ontstaat geen eenduidige vormgeving in de buurt.	13

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
Inrichting/straatmeubilair		
Tussen Eksterlaan en Reigerstraat vervallen parkeervakken door extra inhammen, wat is daar de reden van?	Eén van de inhammen is om de oversteek naar de afvalcontainer mogelijk te maken. De andere is ingetekend om de minimale trottoirbreedte te kunnen garanderen.	6
Putdeksels van de riolering precies in de as van de weg om ongelijke plekken te voorkomen	Indien mogelijk zal het riool, waar dit vervangen wordt, in de as van de weg gelegd worden. Een en ander is uiteraard afhankelijk van overige, bestaande ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen).	7
Lantaarn ter hoogte van nr. 94 staat voor in/uitgang garage en poort/achterom	Dit wordt aangepast in het definitief ontwerp.	11
Lichtmasten in groenstrook plaatsen i.v.m. lichtoverlast in slaapkamers voorzijde woningen.	De lichtmasten staan in de bestaande situatie ook aan de woningzijde. Door het toepassen van nieuwe armaturen kan de lichtinval bij de woningen verminderd worden. Om de lichtinval te verminderen hoeven de lichtmasten niet verplaatst te worden. Echter, in verband met het versmallen van de trottoirs van 3 meter naar 2 meter is het verplaatsen van de lichtmast naar de middenberm gunstiger. Aan de huidige, hoge lichtmasten in de middenberm, welke de Vondelweg-hoofdweg verlichten worden extra armaturen geplaatst die de Vondelweg-ventweg verlichten.	1, 6, 7, 9, 11
Drempels niet t.p.v. afvalcontainers i.v.m. stempelen vrachtwagens	De drempels worden verplaatst zodat deze niet ter plaatse van de al aanwezige ondergrondse containers komen. Waar de ondergrondse container ter hoogte van de zijstraten is geplaatst kunnen wij het plateau niet verplaatsen. Hier blijft de situatie onveranderd.	1, 7, 9
Teveel verkeersdrempels, bij T splitsingen prima en dan slechts 1 tussen de straten, nu veel te veel	Er worden voldoende drempels aangebracht in het plan. Ook gezien de vragen over de mogelijkheid van extra remmende maatregelen is het verwijderen van drempels uit het plan geen optie.	9
Versmallen trottoirs betekent - voetgangers vlak langs de ramen zullen lopen - geen plaats meer hebben voor stalen fietsen, - tegenliggende voetgangers kunnen elkaar niet op normale wijze passeren (vondelweg is aangegeven hardlooproute) - bij obstakel kan er geen kinderwagen/rollator door	In de huidige situatie is het trottoir weliswaar 3,00 meter breed, maar langs het grootste deel staan de auto's half op het trottoir geparkeerd, waardoor ook hier nu feitelijk een trottoir van 2,00 meter overblijft. In de nieuwe situatie is er ca. 2,00 meter trottoir. Doordat de lantaarnpalen uit het trottoir wordt gehaald en naar de middenberm verplaatst blijft hier ook daadwerkelijk 2,0 meter over. Deze ruimte van 2,00 meter is voldoende om elkaar te passeren. Indien er een obstakel op het trottoirs staat, bijv. een fiets, zal dit op enkel dat stukje lastiger zijn en zal men even op elkaar moeten wachten. In de huidige situatie staan deze obstakels ook hier en daar.	10, 11

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
<p>Waarom worden de parkeerplaatsen niet geasfalteerd?</p>	<p>Het uitgangspunt voor de reconstructie was het toepassen van klinkers in de ventweg. Door hier een fietsstraat van te maken is voor de doorgaande route gekozen voor (rood) asfalt. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid is gekozen de parkeervakken te bestraten met her te gebruiken klinkers die vrijkomen uit de ventweg. Parkeervakken worden zelden voorzien van asfalt. Ten behoeve van comfort of sterkte is dit ook niet nodig. Daarnaast is het asfalteren in (veelal) korte, hoekige strookjes (uitvoeringstechnisch) moeilijk en duurder dan het aanbrengen van (her te gebruiken) bestrating.</p>	<p>10</p>
<p>I.v.m. parkeerprobleem liever steekvakken i.p.v. fileparkeren stoep middenberm weg. Alternatief; extra parkeervakken middenberm</p>	<p>De beschikbare ruimte tussen de gevel van de woningen en de Vondelweg-hoofdrijbaan is 10,2 meter. Bij het toepassen van haaksparkeervakken is minimaal 12 meter benodigd, exclusief groenstrook (2 mtr. trottoir + 5 mtr. haaksparkeervak + 5 meter "rijweg/fietsstrook" om in- en uitrijden mogelijk te maken). Bij schuine parkeervakken (45graden) is minimaal 11 meter benodigd, exclusief groenstrook. (2 meter trottoir + 4,5 meter parkeervak + 4,5 meter "rijweg/fietsstrook" om in- en uitrijden mogelijk te maken). Voor beide manieren van gestoken parkeren is onvoldoende ruimte. Hierbij is ook geen ruimte over voor een scheiding tussen Vondelweg-ventweg en -hoofdweg of voor een groenstrook met bomen, bushaltes of containers. Voor extra parkeervakken in de middenberm is weliswaar voldoende ruimte. Echter, de auto parkeert dan "strak" tegen de Vondelweg hoofdweg. Uitstappen aan de zijde van de Vondelweg-hoofdweg wordt dan te gevaarlijk. Door de rijrichting zal in- en uitstappen aan deze zijde onvermijdelijk zijn.</p>	<p>11</p>

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
Graag voor nummers 284-286, waar de brede stoep is, schuine gestoken parkeervakken, omdat de parkeerdruk erg toeneemt.	Het toepassen van gestoken parkeervakken levert weliswaar enige winst in parkeerplaatsen op, maar de fietsstraat moet ter plaatse van deze parkeervakken breder worden om uitrijden uit deze vakken mogelijk te maken. Hiervoor is geen ruimte (zie voorgaande inspraakreactie). In samenhang met de vele fietsers heeft het achteruit uitparkeren uit gestoken parkeervakken geen voorkeur	13
Aansluiting van Eksterlaan graag uitvoeren met uitritconstructie, omdat deze laan tot het 30km gebied hoort.	De Eksterlaan is een 50 km-weg. De aansluiting van de Eksterlaan op de Vondelweg is een gelijkvloerse voorrangskruising. De voorrang van de fietsstraat én de Vondelweg wordt met haaietanden aangegeven. Hiermee wordt in voldoende mate aangegeven hoe de voorrang is geregeld. Een snelheidsremmende uitritconstructie is hier niet noodzakelijk. De fietsstraat wordt ons inziens voldoende geaccentueerd door de combinatie van het rode asfalt, de markering en de bebording.	12
Fietsstraatbebording ontbreekt	Wordt toegevoegd.	12
Uitvoering van fietspad in rood asfalt heeft de voorkeur	Bij het ontwerp gaan wij uit van het uitvoeren van de fietsstraat in rood asfalt.	12
Idee: parkeerdruk en autogebruik verminderen door een autodeelplek (Greenwheels) te creëren op de hoek van de Eksterlaan en de Vondelweg.	Dit is een particulier initiatief van Greenwheels / connect-car / o.i.d. Dit wordt niet door de gemeente geïnitieerd. Indien een dergelijke organisatie zich hiervoor meldt zal dit door de betreffende afdeling bekeken worden.	13

Vraag	Antwoord gemeente	vraagsteller
Diversen		
Tijdig aangeven aan bewoners om hun, op het trottoir staande bloembakken weg te halen voor de werkzaamheden	Bewoners krijgen ruim van te voren bericht dat de uitvoering gaat starten en dat de plantenbakken verwijderd moeten worden.	5
Bij einde ventweg (thv Vondelweg 32) kunnen grotere, langere wagens de draai niet meer maken, door de paaltjes die hier staan.	In het nieuwe ontwerp kan de vuilniswagen de ventweg verlaten in beide richtingen. Grotere voertuigen, die hier sporadisch zullen rijden, kunnen alleen in zuidelijke richting de ventweg af.	4
Kunnen er ter plaatse van de kruispunten anti-parkeervoorzieningen (paaltjes/blokken) geplaatst worden, er wordt nu geparkeerd en kunnen nauwelijks de bocht nemen.	Vanuit het oogpunt van onderhoud en de 'wildgroei' van antiparkeerpalen in de stad worden er bij voorkeur geen antiparkeerpalen geplaatst. Parkeren bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter is verboden. Daarnaast mag een bestuurder zijn voertuig voorts niet dubbel parkeren. In deze situaties kan de politie een bekeuring uitschrijven.	3, 4, 7, 9
Wat is de oplossing voor parkeerproblemen tijdens de werkzaamheden?	Het grootste deel van de werkzaamheden wordt gefaseerd uitgevoerd. Het aantal parkeerplaatsen dat hierbij niet beschikbaar is, is beperkt. Wij gaan er van uit dat dit tijdelijk opgevangen kan worden in de achterliggende straten. Tevens is parkeerruimte beschikbaar langs Spaarndamseweg ter hoogte van de woonschepen.	11
Waarom wordt ventweg fietspad terwijl er een 3 mtr brede strook in de hekslootpolder ligt.	Voor een fietsstraat is goede verlichting nodig. Deze strook van 3 meter is een recreatief fiets-en voetpad. Gezien de ecologische waarde van deze strook is het niet wenselijk hier (veel) verlichting aan te brengen. Om dit pad als fietsroute optimaal te benutten, moeten er meer doorsteken en oversteken naar de Vondelweg komen.	11
Fijn om te horen dat de ventweg fietsstraat wordt	waarvan akte.	12
Fietsbocht vanuit Spaarndam rechtsaf naar Vondelweg (bij aansluiting Spaarndamseweg/ Jan Gijzenkade) te haaks, een ruimere bocht bevordert een vloeiendere doorgang.	De bocht wordt iets verruimd om de vloeiende doorgang te bevorderen.	12
Is het mogelijk een deel van de parkeervakken toe te wijzen aan bestelauto's en deze voor huizen te verbieden? Dit in verband met lichtinval in woningen.	Wettelijk gezien is dit niet mogelijk. Parkeerplaatsen zijn voor het algemeen gebruik. Zolang automobilisten wegenbelasting betaling kunnen wij hierin geen onderscheid maken.	13

Akkoord projectleider	Akkoord opdrachtgever	datum

Overige wijzigingen in het VO, welke niet in bovenstaande of als gevolg van inspraakreacties worden meegenomen.

- *Plateau. De rammelstrook wordt niet doorgetrokken op de plateaus. Het gehele plateau wordt vanuit onderhoudsoogpunt voorzien van rood asfalt.*
- *Plaatsing/onderlinge afstand van de bomen. In verband met al geplaatste ondergrondse containers en de bestaande lichtmasten in de middenberm wordt de plaats van de bomen hier en daar verschoven.*
- *Verplaatsen van enkele oversteken tussen de parkeervakken (geen gevolgen voor aantal parkeerplaatsen).*
- *De “neuzen” in de zijstraten worden verwijderd.*
- *De inritconstructie naast Vondelweg 288 komt te vervallen. Hier is geen inrit benodigd. Hierdoor kan het fietspad versmald. Ook de oversteek naar de Hekslootpolder wordt versmald.*
- *De inritconstructie en de toegang naar de garage van Vondelweg 286 wordt versmald. Hierdoor is een extra parkeerplaats te maken.*

Aanleiding notitie

Ten behoeve van het vaststellen van de inspraaknotitie en het Definitief Ontwerp (DO) van de Vondelweg-ventweg is de concept-inspraaknotitie en het Concept DO ter informatie toegezonden aan de wijkraad Dietsveld/Vogelbuurt, de wijkraad Vondelkwartier en de Fietsersbond.

Naar aanleiding van deze concept-inspraaknotitie hebben zowel Wijkraad Dietsveld/Vogelbuurt als de Fietsersbond enkele opmerkingen geplaatst.

Aangezien deze opmerkingen formeel buiten de inspraakperiode vallen worden deze als informatief gezien en hoeven deze niet in de inspraaknotitie opgenomen te worden.

Ter informatie bij de verdere besluitvorming wordt in deze notitie gereageerd op deze opmerkingen. Hieronder staan de opmerkingen en *onze reactie* hierop.

Fietsersbond

1. De opmerking over het vloeiender maken van de bocht van Spaarndamseweg naar Vondelweg-ventweg is niet in de inspraaknotitie opgenomen. Voor zover het te zien is, is het wel in de tekening van het DO verwerkt.
Dit is wel in de inspraaknotitie opgenomen. Op pagina .. staat deze reactie met het antwoord. In het DO is dit inderdaad verwerkt.
2. Graag een inritconstructie aan het einde van de Eksterlaan. De Eksterlaan behoort tot het 30 km-gebied. Haaietanden en bebording is ons inziens niet voldoende om de voorrang van de doorgaande fietsstraat aan te geven. Autoverkeer van de Vondelweg heeft een te hoge snelheid. Wij zijn van mening dat een inritconstructie op de aansluiting van de Eksterlaan voor de veiligheid van de fietsers noodzakelijk is.
*De Eksterlaan is net als de Vondelweg een 50 km-weg. Een inritconstructie van Eksterlaan naar Vondelweg is daarom niet nodig. Indien inritconstructie toegepast moet worden zou dit bij de overgang Eksterlaan naar Vondelweg-ventweg zijn. De snelheid op deze overgang is dermate laag dat dit niet nodig wordt geacht. Tevens zou dit de voorrang van de fietsstraat ondermijnen.
De fietsstraat wordt ons inziens voldoende geaccentueerd door het doortrekken van het rode asfalt over de rijweg. Daarnaast wordt belijning en haaietand-markering toegepast.*

Wijkraad Dietsveld/Vogelbuurt.

1. Liever geen verbredingen van het trottoir ter hoogte van de drempels. Er is al te weinig parkeerruimte. Deze verbredingen kosten ca. 2 parkeerplaatsen.
Door de versmalling bij de uitrit van de Vondelweg-ventweg (thv nr. 32) is er toch al te weinig ruimte. Tot slot is het niet in de inspraak geweest dus niemand heeft hierop kunnen reageren. Liever geen versmalingen/oversteekplaatsen langs de ventweg.
Een aantal verbredingen van het trottoir zijn het gevolg van voetgangersondersteekplaatsen naar de Hekslootpolder of uitritten van garages. Deze willen wij niet verwijderen. De verbredingen bij de "oversteek" naar de ondergrondse containers worden verwijderd. Dit in combinatie met opmerking 4, waarbij de drempel verschoven worden bij de containers vandaan. De verbreding is hierdoor op die plekken niet meer nodig. Dit wordt in de inspraaknotitie en op het DO aangepast.
2. Ter hoogte van huisnr. 32 kunnen auto's met aanhanger of caravan de draai niet maken. De aanhanger/caravan raakt bij de scherpe draai naar de Vondelweg de paaltjes.
De uitrit naar de Vondelweg is in de nieuwe situatie minder scherp. Daarnaast wordt het trottoir nu verbreed, waardoor hier ook geen auto kan staan. Daardoor is het plaatsen van paaltjes ook niet meer nodig. Met rijcurves is gecontroleerd of deze draai gemaakt kan worden. Dit is het geval.
3. De drempels bij de containers zijn niet bestand tegen de stempeling van de vuilnisauto's. Hierdoor ontstaat schade. Verplaats de drempels ca. 10 meter naar noorden, zodat de vuilnisauto een vlakke ondergrond heeft.
De twee drempels bij de ondergrondse containers (thv huisnummers 58 en 202) worden ca. 10 meter naar het noorden verplaatst. Dit wordt in de inspraaknotitie en op het DO aangepast.
4. Niet helemaal duidelijk is wat wordt verstaan onder rammelstrook.
De rammelstrook is de halve meter brede klinkerstrook aan weerszijden van het rode asfalt. Deze strook wordt in halfsteensverband gestraat. Door de structuur van de (her te gebruiken) klinker is deze strook minder comfortabel dan het asfalt. Visueel wordt de weg hierdoor versmald, wat de snelheid van het verkeer zal remmen.

Aanvullende notitie bij inspraaknotitie van 12-02-2009

Bijlage: reactie van Wijkraad en Fietsersbond op concept inspraaknotitie.