

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. B Hol
Telefoon 5115141 E-mail: bhol@haarlem.nl
WZ/Programma's OGV Reg.nr. 2010/110282
Te kopiëren bijlagen: A, B en C
B & W-vergadering van 2 november 2010

Onderwerp

Vaststellen definitief ontwerp (DO) en beschikbaar stellen krediet
Verspronckweg noord

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd het definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2010. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotings-vaststelling.
- Het beschikbaar stellen van het krediet is de bevoegdheid van de Raad.
- Het college stuurt het besluit ter behandeling naar de commissie Beheer ter advisering aan de raad, omdat het recht van budget aan de raad is toebedeeld (protocol actieve informatieplicht, artikel 2 lid 3.).

B&W

1. Het college stelt op basis van de inspraakreacties het definitief ontwerp vast van de Verspronckweg noord, tussen Kleverlaan en de Kleverparkstraat.
2. Het college verzoekt de gemeenteraad om de investeringskosten van dit project beschikbaar te stellen uit de routinematige investeringspost 63.19b voor 2011. De investeringskosten bedragen € 15.000,-
3. Het college verzoekt de gemeenteraad om de exploitatiekosten van dit project beschikbaar te stellen uit de begrotingsposten 'Openbare verlichting op normniveau' (€ 50.000,-), Onderhoud Wegen, Straten en pleinen-1662 (€ 540.000,-) en Beheer en onderhoud Openbaar Groen-1683 (€ 10.000,-) voor 2011. De begrotingskosten bedragen in totaal € 600.000,-.
4. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer een advies heeft uitgebracht.
5. De buurtbewoners, wijkraad, Fietsersbond, Bomenwacht en andere participanten ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.

Raad:

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

Raadsstuk

**Onderwerp: Beschikbaar stellen krediet definitief ontwerp (DO)
Verspronckweg noord**

Reg. Nummer: 2010/110282

1. Inleiding

De Verspronckweg is een belangrijke schakel in het (regionale) fietsroutenetwerk en staat opgenomen in ons uitvoeringsprogramma fiets. Het is van belang dat de fietsvoorziening wordt verbeterd ten aanzien van herkenbaarheid, veiligheid en comfort. Met het definitieve ontwerp (DO) voor de Verspronckweg noord (zie bijlage A) wordt de fietsvoorziening van het deel Verspronckweg, tussen de Kleverlaan en de Kleverparkstraat, verbeterd.

De Verspronckweg noord wordt juist nu opgepakt, omdat het een ontbrekende schakel is tussen de volgende verbeteringsprojecten voor de fiets:

- De rotonde met de Kleverlaan en het deel van de Verspronckweg tussen de Kleverparkstraat en de rotonde met de Korte Verspronckweg krijgen verbeterde fietsvoorzieningen voor scholieren van- en naar de nieuwe VMBO-school.
- Op het Badmintonpad wordt een vrijliggend fietspad aangelegd tussen de Verspronckweg en de Westelijke Randweg.
- Op de Verspronckweg zuid, tussen de Korte Verspronckweg en het Staten Bolwerk, loopt een project waar groot onderhoud aan de rijbaan wordt gecombineerd met het verbeteren van de fietsvoorziening.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. De investeringskosten van dit project voor 2011 beschikbaar te stellen uit de routinematige investeringspost 63.19b. De investeringskosten bedragen € 15.000,-
2. De exploitatiekosten van dit project voor 2011 beschikbaar te stellen uit de begrotingsposten 'Openbare verlichting op normniveau' (€ 50.000,-), Onderhoud Wegen, Straten en pleinen-1662 (€ 540.000,-) en Beheer en onderhoud Openbaar Groen-1683 (€ 10.000,-). De begrotingskosten bedragen in totaal € 600.000,-.

3. Beoogd resultaat

Met dit project wordt een deel van het uitvoeringsprogramma fiets uitgevoerd. De fietsvoorziening langs de Verspronckweg noord wordt comfortabeler, beter herkenbaar en veiliger.

4. Argumenten

De nummering komt overeen met de besluitpunten van het college op het oplegvel.

1.1 Dit is de voorkeur uit de variantenstudie

In de ontwerpfase van dit project zijn drie varianten voor het verbeteren van de fietsvoorziening beschouwd (zie bijlage C) Variant 3 krijgt onze voorkeur en is uitgewerkt in het voorliggende DO.

Variant 1, waarbij het fietspad aan beide zijden van de weg vrijliggend wordt aangelegd tussen parkeren en trottoir, heeft tot gevolg dat alle bomen (waaronder monumentale en aankomend monumentale bomen) in de straat vervangen worden door nieuwe exemplaren op een nieuwe locatie in het dwarsprofiel. In het asymmetrisch profiel van variant 2 komt er een vrijliggend fietspad aan de

westzijde van de weg tussen trottoir en bomen en aan de oostzijde van de weg, tussen parkeren en bomen. Belangrijke bezwaren tegen deze variant zijn de versmalling van het trottoir aan de westzijde naar 1,5 meter en het ontbreken van een oplossing voor het opdrukken van verhardingen door de boomwortels.

1.2 De Verspronckweg noord is een ontbrekende schakel in het uitvoeringsprogramma fiets

Het DO bevat onder andere een versmalling van de rijbaan naar 6,5 meter en een ophoging van de fietsstrook en de parkeervakken naar het niveau van het naastgelegen trottoir. Hierdoor ontstaat ruimte voor de boomwortels. Bovendien worden alle trottoirs opnieuw betegeld en wordt de openbare verlichting vernieuwd.

1.3 Dit project bijdraagt aan een duurzaam Haarlem

De fietsvoorziening op de Verspronckweg noord wordt veiliger en comfortabeler. Daarmee draagt dit project bij aan de doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren.

2.1 en 3.1 Financiële argumenten

De totale kosten in 2011 van het DO worden geraamd op € 615.000,- De dekking is opgenomen in het MJP 2010-2014 onder 'Openbare Verlichting op Normniveau', IP61.90a+b en IP 65.07 in het jaar 2010 en 2011. De geplande start van de realisatie vertraagt echter tot 2011 vanwege bereikbaarheidseisen. Met dit raadsbesluit wordt een reservering gemaakt op het nog door de raad beschikbaar te stellen begrotingsbudget en routinematige investeringsgelden voor 2011.

DEKKING	JAAR	BEDRAG
IP 63.19b	2011	€ 15.000,-
Subtotaal investeringsplan		€ 15.000,-
Beheer en onderhoud Openbaar Groen-1683	2011	€ 10.000,-
Onderhoud Wegen,Straten en pleinen-1662	2011	€ 540.000,-
Openbare Verlichting op Normniveau	2011	€ 50.000,00
Subtotaal exploitatieplan		€ 600.000,-
Totaal		€ 615.000,00

2.2 en 3.2 Onderhoudsparagraaf

Er is geen verschil tussen de onderhoudskosten van de huidige situatie en de nieuwe situatie. De oppervlakten van de verhardingen en het groen blijven gelijk in beide situaties.

5.1 Het DO heeft de Inspraak doorlopen

Het ontwerp heeft van 19 januari 2010 tot 5 maart 2010 ter inzage gelegen. De inspraakreacties zijn verwerkt in de tekening of gemotiveerd afgewezen. De verwerking van de inspraakreacties is opgenomen in bijlage B.

5.2 De belanghebbenden worden op de hoogte gesteld van het besluit

Dit besluit wordt toegestuurd naar aanwonenden, wijkraad, Fietsersbond, Bomenwacht en andere participanten, inclusief DO tekening en de nota met inspraakreacties.

5. Kanttekeningen

1.2 Het DO wijkt af van het HVVP

Volgens het Haarlemse Verkeer- en Vervoersplan (HVVP) is de Verspronckweg een gebiedsontsluitingsweg van het type A (GOW-A, 50 km/uur), waarlangs fietsers op vrijliggende fietsvoorzieningen moeten kunnen fietsen. De Verspronckweg is ook onderdeel van de Hoofdboomstructuur en bevat waardevolle bomen. Beide beleidsuitgangspunten zijn tegenstrijdig gebleken en daarom hebben wij er voor gekozen om de waardevolle bomen langs de Verspronckweg te behouden en voor de fietsers een andere oplossing te kiezen.

De restlevensduur van de verharding van de rijbaan en verhoogde fietsstroken zal na dit project ca. 15 jaar zijn. Na afloop van deze periode volgt opnieuw een afweging ten aanzien van het vernieuwen van de boomstructuur en daarbij het vrijliggend maken van de fietsstroken.

2.1 Er is geen provinciale subsidie beschikbaar

Voor dit project is bij de provincie Noord-Holland subsidie aangevraagd voor het verbeteren van de fietsvoorziening langs de Verspronckweg. Het verhogen van de fietsstroken vinden zij echter niet voldoende voor het uitkeren van subsidie; alleen vrijliggende fietspaden zullen zij subsidiëren.

Het voorliggende DO is tijdens de inspraak enthousiast ontvangen door de bewoners van de Verspronckweg noord en is voor de gemeentelijke organisatie een prima compromis tussen beleidsuitgangspunten ten aanzien van fietsverkeer en bomen. Wij accepteren dat we geen subsidie ontvangen.

2.2 Onderhoudsgeld wordt bestemd voor verkeersproject

Dit 'verkeerskundige project' wordt gedekt uit onderhoudsbudgetten. In dit geval kiezen we hier expliciet voor, vanwege het belang van dit project. Bovendien heeft het project ook een positief effect op de onderhoudsstaat van de betrokken verhardingen. Het trottoir wordt opnieuw betegeld en de levensduur van de verhardingen wordt verlengd, doordat deze vernieuwd worden om de verbeteringen voor de fiets te kunnen realiseren.

6. Uitvoering

Het DO voor de Verspronckweg noord wordt vastgesteld om daarmee de ontwerpfase af te ronden. Op basis van dit onderwerp kan het werk worden aanbesteed en vervolgens worden uitgevoerd. Volgens planning start het werk medio 2011, na oplevering van de Kleverlaan. Eerder kan niet gestart worden vanwege bereikbaarheidseisen. De periode tussen het vaststellen van het DO en de start van de uitvoering is nodig om het project technisch uit te werken, een aannemer het werk te gunnen, materialen te bestellen en de voor de uitvoering benodigde vergunningen te verkrijgen.

7. Bijlagen

- A. DO tekening, d.d. 15 – juni – 2010
- B. Notitie inspraakreacties, d.d. 26 – mei – 2010 (ter inzage)
- C. Notitie IBH ("Fietspaden / Fietsstroken Verspronckweg Noord, Aanleg Fietsvoorzieningen Verspronckweg", 27-10-2009) (ter inzage)

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

- De investeringskosten van dit project beschikbaar te stellen uit de routinematige investeringspost 63.19b voor 2011. De investeringskosten bedragen € 15.000,-.
- De exploitatiekosten van dit project beschikbaar te stellen uit de begrotingsposten 'Openbare verlichting op normniveau' (€ 50.000,-), Onderhoud Wegen, Straten en pleinen-1662 (€ 540.000,-) en Beheer en onderhoud Openbaar Groen-1683 (€ 10.000,-) voor 2011. De begrotingskosten bedragen in totaal € 600.000,-.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 19 januari 2010, Sterrencollege, Verspronckweg 150, Haarlem

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Verkeer		
Door de straatinrichting zoveel mogelijk zorgen dat het verkeer langzaam moet rijden (geen racebaan meer zoals nu: gevaarlijk en lawaaioverlast)	Door de weg te versmallen van de huidige 8 meter (of zelfs 12,0 meter inclusief fietsstroken) naar 6,5 meter is de beleving van de weg al zodanig veranderd, dat dit een snelheidsremmend effect heeft. Daarnaast heeft de tot 6,5 meter versmalde weg aan beide zijden een (afgeschuinde) trottoirband om het verhoogde fietspad te accentueren. Naast deze band komt een gootegel van 15 cm breed, waardoor het asfalt in werkelijkheid 6,20 meter breed is. Dit geeft voldoende versmalling. Een middenberm is om verschillende redenen niet wenselijk. Er is dan bijvoorbeeld helemaal geen uitwijkmogelijkheid meer bij calamiteiten. Het lawaaioverlast zal afnemen als de snelheid afneemt. Tevens wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht.	5
Meer snelheidsbeperkende maatregelen (bv een knik in de weg zoals bij de Zijlweg). Er wordt nu te hard gereden, vooral 's avonds, de verkeersdruk met bijbehorende overlast neemt toe, ook als de appartementen in het Sterrencollege zijn gerealiseerd.	De Verspronckweg is een gebiedsontsluitingsweg type A. Dit houdt in dat de weg een belangrijke ontsluitende functie voor de stad heeft en zodanig ontworpen wordt dat een snelheid van 50 km/uur gereden kan worden. Ook is de doorstroming bij een gebiedsontsluitingsweg type A een belangrijk punt.	6
Er is nog geen oplossing voor de fietsers/brommers van de Jan Haringstraat/Kleverlaan naar het Badmintonpad met ongelukken en filevorming tot op de randweg tot gevolg. Wie neemt hiervoor de verantwoording?	Het ontwerp hiervoor heeft al in december 2008 / januari 2009 de inspraakprocedure doorlopen. Argumenten zijn destijds uitgewisseld en dat gaan we hier niet herhalen. Op dit moment is de aanleg van vrijliggende fietspaden langs (een deel van) de Kleverlaan in uitvoering. Dit onderdeel valt buiten de projectbegrenzing van deze inspraakprocedure.	8



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Graag "lage"drempels toevoegen.	De Verspronckweg is een gebiedsontsluitingsweg type A. Dit houdt in dat de weg een belangrijke ontsluitende functie voor de stad heeft en zodanig ontworpen wordt, dat een snelheid van 50 km/uur gereden kan worden. Het toepassen van drempels is op dit type wegen niet gebruikelijk en niet wenselijk. Aangezien dit ook belangrijke aanvoerwegen zijn voor nood- en hulpdiensten, mogen drempels niet te steil zijn. Het toepassen van drempels is hierdoor geen effectieve verkeersremmer.	2
Graag een middenberm of strepen om de snelheid uit de weg te halen.	Door de weg te versmallen van de huidige 8 meter naar 6,5 meter is de beleving van de weg al zodanig dat dit een snelheidsremmend effect heeft. Daarnaast heeft de tot 6,5 meter versmalde weg aan beide zijden een (afgeschuinde) trottoirband om het verhoogde fietspad te markeren. Naast deze band komt een gootegel van 15 cm breed, waardoor het asfalt in werkelijkheid 6,20 meter breed is. Dit geeft voldoende versmalling. Een middenberm is om verschillende redenen niet wenselijk. Er is dan bijvoorbeeld geen uitwijkmogelijkheid meer bij calamiteiten.	2
Rijbanen graag nog smaller om snelheid te beperken	De breedte van 6,5 meter is ons inziens een goede breedte voor een dergelijke drukke en ontsluitende weg.	3
Graag een doorgetrokken streep en bebording dat inhalen verboden is om de snelheid eruit te halen.	Er wordt geen doorgetrokken streep toegepast. De weg is fysiek al voldoende versmald. Dit hoeft niet door middel van een dubbelel streep visueel nog verder versmald te worden.	12
Fase 2: Verspronckweg tussen Kleverparkstraat en rotonde is zeer onveilig. Fietspad tweerichting naar nieuwe brug zal leiden tot ongevallen. In de ochtend veel fietsverkeer naar het Sterrencollege, en bakfietsen tegenovergestelde richting naar De Ark. Fietspad is te smal met waarschijnlijk ook nog snorfietsers. Daarnaast rijden auto's te hard en nemen de bocht ruim. Nu is het fietspad de uitwijk, maar met een vrijliggend fietspad is dat niet mogelijk. Wij hebben al eerder de optie gegeven voor een veiligere en goedkopere fietsroute.	Het ontwerp hiervoor heeft al in december 2008 / januari 2009 de inspraakprocedure doorlopen. Argumenten zijn destijds uitgewisseld en dat gaan we hier niet herhalen. Op dit moment is de aanleg van vrijliggende fietspaden langs (een deel van) de Kleverlaan in uitvoering. Dit onderdeel valt buiten de projectbegrenzing van deze inspraakprocedure.	12



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Graag tussenbermen tbv oversteekbaarheid en remming snelheid	Indien een middeneiland gemaakt zou worden, kan dit het beste bij de mr. Cornelisstraat. Het maken van een middeneiland heeft tot gevolg dat de rijbaan aan de zijde van de mr. Cornelisstraat zover moet uitbuigen (inclusief fietspad) dat dit ten koste gaat van een mooie boom. Daarnaast kan slechts aan de zuidelijke zijde van de mr. Cornelisstraat een middeneiland gemaakt worden. Door de winkels bij het Santpoorterplein maakt ook vrachtverkeer gebruik van deze bocht. Met een middeneiland zou een vrachtauto niet meer de draai kunnen maken richting de Kleverlaan. Hiermee zou een a-symmetrische oversteek ontstaan. De breedte van de rijweg wordt 6,50 meter. In de oude situatie was de breedte ca. 12 meter. Door deze versmalling is oversteken goed mogelijk.	3
Wij zien graag een middeneiland met een 50 km/u asfaltdrempel bij de voetgangersoversteekplaats	Zie bovenstaande.	14
Graag geluidsreducerend asfalt	Dit wordt toegepast.	3, 5,6
Graag een zebrapad bij de Mr. Cornelisstraat naast de oversteekplaats bij de Ter Cleeffschool (De Ark)	Er is al een zebrapad bij de Kleverlaan en bij de Hummeltjesbrug. Dit is voldoende. Het merendeel van de voetgangers kan van deze oversteken gebruik maken. Te veel zebrapaden op een korte afstand is niet wenselijk.	12
Wij zien graag dat de rijbaan versmald wordt tot 6 meter en wordt voorzien van een dubbel doorgetrokken asmarkering (als Wagenweg en Julianalaan)	De rijbaan wordt versmald tot 6,50 meter tussen de banden. Tussen asfalt en band is een goottegels aanwezig. De breedte van het asfalt is hiermee 6,20 meter. Dit is ons inziens voldoende versmalling van de rijweg. Een dubbele asmarkering wordt toegepast om de weg visueel te versmallen. Hier is de weg fysiek al voldoende versmald.	14
Fietsen		
Wij pleiten voor vrijliggende fietspaden (voor		14



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

<p>redenen zie bijlage).</p> <ul style="list-style-type: none">- Vrijliggend fietspad is conform HVVP;- Vrijliggend fietspad is "Duurzaam Veilig";- Politie niet akkoord met aanliggende paden; <ul style="list-style-type: none">- hogere verkeersveiligheid; <ul style="list-style-type: none">- subsidie aangevraagd voor vrijliggende	<p>Door de gemeente Haarlem is in april 2009 een presentatie gehouden waarbij 2 varianten met vrijliggende fietspaden zijn getoond. Dit waren een variant met behoud van de bomen en een variant met vervanging van de bomen. Op deze avond is door diverse bewoners geopperd om de variant met verhoogde fietsstroken (conform Julianalaan te Overveen) mee te nemen in de afweging.</p> <p>Vervolgens is door de gemeente een notitie opgesteld om deze drie varianten tegen elkaar af te wegen. De in de bijlage genoemde aspecten zijn hierin meegewogen. De notitie is besproken met Fietzersbond, wijkraad Kleverpark, Haarlemse Bomenwachters en politie. Met deze partijen zijn de voor- en nadelen besproken en is door de gemeente een keuze gemaakt.</p> <p>Het handhaven van de bomen is als een zwaarwegend punt meegenomen. Het aanbrengen van een veilige fietsroute langs deze gebiedsontsluitingsweg is eveneens een belangrijk punt in de afweging geweest. Hierbij is echter ook meegenomen dat via het Badmintonpad een vrijliggend fietspad wordt aangebracht. Er is dus naast de verhoogde fietsstroken op de Verspronckweg een prima alternatief om vrijliggend van overig verkeer, vanaf de rotonde Korte Verspronckweg naar de rotonde Kleverlaan (en verder Bloemendaal en Haarlem Noord) te fietsen.</p> <p>Het conflict met in- en uitparkerende auto's is inderdaad aanwezig. In de bestaande situatie moeten auto's echter ook de fietsstrook passeren en hierop opstellen om in te parkeren. Bewoners hebben aangegeven hier geen problemen mee te hebben en dit niet als onveilig te hebben ervaren. Bovendien is het voordeel van de verhoogde fietsstroken dat auto's niet gemakkelijk zullen uitwijken of "afdwalen" over de fietsstrook.</p> <p>Tussen de fietsstrook en de parkeervakken wordt een 50 cm brede uitstap-/schampstrook aangebracht welke voorkomt dat openslaande portieren de fietser hinderen. Via deze strook zal ook het in- en uitparkeren eenvoudiger en overzichtelijker worden.</p> <p>U stelt dat bij zijstraten er opstelruimte is voor auto's als er vrijliggende fietspaden komen. Deze opstelstrook heeft echter een beperkte breedte. Om de auto tussen rijweg en fietspad te kunnen laten opstellen is ca. 5 meter nodig. Indien vrijliggende fietspaden worden aangelegd (evt. met een uitbuiging in de rijweg) zal hier hooguit 3 meter beschikbaar zijn. Hierbij zou een auto met de achterkant nog steeds op het fietspad staan. Bij de verhoogde fietsstroken zal de automobilist moeten opstellen voor de fietsstrook. Hij heeft hier voldoende zicht op zowel de fietsstrook als de rijweg.</p> <p>De subsidie is aangevraagd vóór het ontwerp is uitgewerkt. Tijdens de uitwerking is</p>	
---	---	--



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

<p>fietspaden;</p> <ul style="list-style-type: none">- betere oversteekbaarheid;- aanbrengen nieuwe (duurzame) bomenstructuur;- visueel versmallen rijbaan (mede door plaatsing bomen) en verlagen snelheid.	<p>gebleken dat het aanleggen van vrijliggende fietspaden én het handhaven van de bestaande bomen niet samen gaat. Het niet verkrijgen van de subsidie is in de afweging van de verschillende varianten meegewogen (als een “nadeel” voor de uiteindelijk gekozen variant).</p> <p>De in de bijlage genoemde bedragen zijn een indicatie van de projectkosten en de te verkrijgen subsidie, zoals die bij de aanvraag ingediend is. De provincie heeft aangegeven dat het vervangen van de bomen (kap, grondverbetering, aankoop en aanplant) <u>niet</u> subsidiabel is. Tevens is uit asfaltonderzoek gebleken dat de asfaltconstructie goed is en deze niet (geheel) vervangen hoeft te worden. De subsidie wordt verstrekt op basis van de gemaakte kosten ten behoeve van de aanleg van de fietspaden. Het bedrag, genoemd in uw bijlage, zal in werkelijkheid véél lager uitvallen.</p> <p>De breedte van de rijweg is 6,5 meter. Voor de fietser is de oversteek even breed als wanneer er vrijliggende fietspaden waren aangelegd. Nu moet men echter op de fietsstrook opstellen.</p> <p>Dit is inderdaad een mogelijkheid. Gezien de wens van de bewoners als ook de interne organisatie is besloten de bestaande grote bomen te handhaven. Over ca. 20 jaar zal dit deel van de Verspronckweg aan groot onderhoud toe zijn. De riolering én het gehele asfaltpakket moeten dan (mogelijk) vervangen worden. Over ca. 20 jaar zal de boomstructuur opnieuw beoordeeld worden.</p> <p>De rijweg wordt ook nu “visueel” versmald. Zoals in eerdere reacties hierboven omschreven wordt de rijweg “fysiek” versmald naar 6,5 meter. Door de verhoging en scheiding met een trottoirband wordt deze ook “visueel” versmald.</p>	
<p>Wij zien graag dat de bocht van het fietspad aan de westzijde van de Verspronckweg naar de oversteekplaats Kleverparkstraat wordt aangepast (bochtstraal groter dan 4 meter). De bocht is nu een rechte hoek.</p>	<p>Hier is niet voldoende ruimte om een dergelijke ruime bocht te maken.</p>	14
<p>Indien toch gekozen wordt voor verhoogde fietsstroken, dan bevelen wij een schampstrook</p>	<p>In het aangepaste Definitief Ontwerp hebben wij een schampstrook van ca. 30 cm achter de RWS-band opgenomen. Dit zijn twee streklagen en een opsluitband. Het fietspad verschuift</p>	14



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

tussen rijweg en fietsstrook aan. Dit kan door de rijbaan te versmallen naar 6 meter.	hierdoor over de hele lengte ca. 30 cm. De uitstapstrook tussen het fietspad en de parkeervakken kunnen wij niet in zijn geheel meeschuiven omdat deze dan in het wortelpakket van de te handhaven bomen terechtkomt. Het versmallen van de uitstapstrook tussen parkeervak en fietsstrook willen wij niet omdat openslaande portieren dan wel op de fietsstrook komen. In het ontwerp wordt de uitstapstrook onderbroken bij de bomen. Hiermee wordt gelijk voorkomen dat de, over de gehele lengte doorlopende uitstapstrook als een "alternatief" fietspad wordt gezien, waarop men door kan fietsen, waardoor alsnog het conflict / gevaar van openslaande portieren ontstaat.	
De inritten snijden in de fietsstrook, Als een fietser dit over het hoofd ziet valt hij op de rijbaan. Waar komen de kolken?	Met het toepassen van de hierboven beschreven schampstrook wordt dit voorkomen. De kolken kunnen ook in de schampstrook geplaatst worden, waardoor deze niet in het fietspad steken.	14
De breedte van de fietsstrook is 1,85 meter, waarom geen 2 meter.	De breedte van 1,85 meter is ons inziens voldoende. 2 meter wordt toegepast, echter in dit geval is het fietspad aan één zijde voorzien van een schampstrook en aan de andere zijde van een uitstapstrook. Er zijn aan beide zijden géén opstaande banden, waar men afstand tot houdt, waardoor de effectieve breedte gelijk is.	14
Graag een doorsteek maken voor fietsers vanaf de Kleverparkweg/Aelbertsbergstraat naar het fietspad op de Verspronckweg. Nu fietst men over de stoep tot aan de Mr. Cornelisstraat.	Het maken van een doorsteek voor fietsers vanaf de Aelbertsbergstraat naar de Verspronckweg lijkt een logische plaats. De fietsers zullen inderdaad niet snel "omrijden" via Kleverparkweg en dan via de formele in-/uitritconstructie aan de Verspronckweg weer richting het noorden fietsen. De gevolgen van deze locatie zijn echter nadelig voor de verkeersveiligheid. Het maken van een fietsdoorsteek hier creëert namelijk een (bijna) formele oversteek voor fietsers naar de overzijde (westzijde) van de Verspronckweg. Naast het laten vervallen van een parkeerplaats aan de oostzijde, zal ook een oversteekvoorziening gemaakt moeten worden naar de westzijde, door middel van verlaagde banden, kanalisatiestepen en waarschuwingsborden. Fietsers vanuit noordelijke richting aan de westzijde zullen dan ook via deze plaats gaan oversteken. De bestaande in-/uitritconstructies bij de mr. Cornelisstraat, Begastraat en Kleverparkweg zijn wat dat betreft geschiktere oversteekplaatsen, waar automobilisten eerder verwachten dat een fietser oversteekt. De fietsers die vanuit de Aelbertsbergstraat richting het noorden gaan, zullen inderdaad via het trottoir fietsen. In de nieuwe situatie is het trottoir echter op hetzelfde niveau als het fietspad. Het is aannemelijk dat fietsers direct het fietspad op gaan en niet via het trottoir tot aan de mr. Cornelisstraat fietsen.	11
Bij hoek Mr. Cornelisstraat naar Verspronckweg:	Op de plaatsen waar fietsen kunnen oversteken wordt de fietsstrook voorzien van een	15



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

graag makkelijke manier om op het fietspad komen ivm tijdgebrek door naderende auto's. Graag ook buffer om in twee keer over te kunnen steken, er komen nl. altijd auto's aan.	verlaagde band. Hierdoor kan de fietser snel het fietspad op.	
Groen/Bomen		
Plaats bomen bij begin en einde parkeervakken op de stoep, waar het trottoir begint, voor het beeld en herplantingskans.	De huidige bomen blijven gehandhaafd. Waar nieuwe bomen worden geplant komen deze in dezelfde lijn als de bestaande bomen.	4
Waar bomen verdwijnen moeten ook weer bomen herplant worden (herplantplicht). Dus geen bomen uit de straat weghalen en deze ergens anders herplanten.	De huidige bomen blijven gehandhaafd	4
De stroken verharding tussen trottoir en fietspad / rijweg fietspad gebruiken om bomen of bloembakken te plaatsen.	De huidige bomen blijven gehandhaafd. Waar nieuwe bomen worden geplant komen deze in dezelfde lijn als de bestaande bomen.	4
Bij nieuwe aanplant en herplant: zorg voor voldoende bomengrond in een voldoende groot gat. De boom zal eerder aanslaan en de eerste 10 jaar goed kunnen groeien. Maak ook het plangat groot genoeg en zorg dat de boom voldoende ver uit de rijweg staat.	Als nieuwe bomen worden aangeplant, wordt voldoende volume bomengrond aangebracht. De locatie van nieuwe bomen is in dezelfde lijn als de te handhaven bestaande bomen.	4
Voor de nieuwe aanplant is een nieuwe iepensoort gekozen. Deze wijkt erg af van de huidige iepen (nl. langwerpiger, donkerder, langzaam groeiend). Is het mogelijk een andere, meer bij de Verspronckweg passende boomsoort te kiezen?	De bestaande, grote bomen zijn Ulmus hollandica 'Vegeta'. Deze soort is gevoelig voor de iepziekte. Bij vervanging wordt Ulmus 'Lobel' aangeplant. Deze soort wijkt inderdaad af van de Ulmus 'Vegeta'. In dit project en bij toekomstige vervanging zal de Ulmus 'Clusius' toegepast worden. Deze past meer in het beeld van de bestaande grote bomen. In overleg met de groenbeheerder wordt gekeken of recent geplante bomen van het type Ulmus 'Lobel' worden vervangen door Ulmus 'Clusius'.	7
Wij zien graag dat er nieuwe grote bomen geplaatst worden.	In april 2009 is een presentatie gehouden bij de jaarvergadering van de wijkraad, waarvoor ook aanwonenden van de Verspronckweg zijn uitgenodigd. Hierbij is ook de variant	14



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

	<p>getoond, waarbij een nieuwe boomstructuur aangeplant zou worden. De voordelen hiervan zijn uitgelegd, echter de aanwezige bewoners gaven massaal aan de voorkeur te hebben voor het handhaven van de bestaande bomen.</p> <p>Ook vanuit gemeentelijk beleidsoogpunt is er voor gekozen de bestaande grote bomen te handhaven. Dergelijke grote bomen in een stedelijke omgeving zijn bijzonder. Door ons wordt onderkend dat deze bomen een beperkte restlevensduur hebben. De aard van de werkzaamheden staat echter toe om het profiel over pakweg 20 jaar opnieuw te bezien. De riolering hoeft nu (nog) niet vervangen te worden en ook de asfalt- en funderingconstructie van de rijweg kan nog ca. 20 jaar mee.</p> <p>Het werk dat nu wordt uitgevoerd betreft een vervanging van de trottoirs en parkeervakken en verhoging van de fietsstrook. Dit is uitvoeringstechnisch relatief eenvoudig. De asfaltconstructie wordt uitsluitend voorzien van een geluidsreducerende deklaag.</p>	
Welke maatregelen neemt u als preventie voor wortelopdruk?	<p>Tegen de wortelopdruk in het trottoir is, behalve het incidenteel verwijderen van wortels, weinig te doen. Dit probleem zal te zijner tijd terugkeren, waarna hertegelen en herstraten de enige oplossing is.</p> <p>Onder de verhoogde fietsstrook en de verhoogde parkeervakken zal wortelopdruk een minder groot probleem zijn. De ondergrond wordt niet "geroerd", zodat dit geen aantrekkelijke plek wordt voor wortels om te groeien.</p>	14
Parkeren		
Bestaand aantal parkeerplaatsen behouden.	Het aantal parkeerplaatsen langs de Verspronckweg, tussen Korte Verspronckweg en Kleverlaan blijft gelijk.	4
Bewoners van de voormalige technische school moeten worden verplicht de auto op eigen terrein te stallen (waardoor de binnentuin groen zal blijven).	De nieuwe invulling van het complex Verspronckweg 150 ligt nog niet vast. De ontwikkelaar heeft één en ander nog in studie. Het parkeren zal in de nieuwe situatie moeten voldoen aan de richtlijnen uit het bestemmingsplan en de bouwverordening. De gemeente zal hierop toezien. Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein, waarbij rekening wordt gehouden met de parkeerbehoefte van de huidige functie.	4
Bewoners van de voormalige technische school horen geen parkeervignet te krijgen voor de openbare weg, graag besluit hierover door college	zie bovenstaande.	4
Graag voldoende parkeerruimte met oog op de komende appartementen in het Sterrencollege.	zie bovenstaande.	5



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Afstemming is gewenst.		
Waar komen de parkeervoorzieningen voor het appartementencomplex? Dit leidt tot extra verkeer en drukke in- en uitritten.	zie bovenstaande.	14



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Inrichting/straatmeubilair		
Komt er een alternatief voor de papierbak voor het Sterrencollege? Deze is weggehaald en die van de Deka zijn best ver weg.	Nee. De container voor het papier is weggehaald. Voor papier kan men bij het Santpoorterplein terecht. Het gebied wordt geëvalueerd op de afvalinzameling. Vooralsnog zijn er geen plannen om een papiercontainer terug te plaatsen op de Verspronckweg.	7
Graag bij perkje t.h.v. de Kleverparkweg/ Verspronckweg de stoerprand verhogen rondom het perk. Deels is dat gedaan, maar het is verzakt. Daardoor is er nu sluipverkeer over de stoep en het perk en men parkeert op de stoep. De verhoogde stoep een stukje doortrekken in de Aelbertsbergstraat, want daar zijn de paaltjes weggehaald.	Het trottoir aan de zijde van de Kleverparkweg wordt voorzien van nieuwe tegels. De trottoirbanden worden niet vervangen. De trottoirbanden worden op voor een deel opnieuw gesteld. Hierbij worden deze iets verhoogd, waardoor het sluipverkeer geweerd wordt. De verhoogde band wordt niet verder de Aelbertsbergstraat in doorgetrokken. Dit valt buiten de projectgrens.	9
Drempelborden graag weg.	Deze worden verwijderd.	9
De lantaarnpaal voor 313 staat niet in lijn met andere palen, in de nieuwe situatie staat deze op de parkeerstrook.	In het Definitieve Ontwerp wordt dit aangepast.	13
Graag de strook tegels naast de bomen handhaven, zodat men niet kan parkeren op de oversteek. Voor 251 en 289 zijn oversteekplaatsen oa voor kinderwagens, in het nieuwe ontwerp loopt de parkeerstrook door tot de bomen.	Ter hoogte van de formele oversteken wordt ruimte vrijgehouden. Ter hoogte van de informele oversteken worden geen parkeerplaatsen opgeofferd. In de meeste gevallen is het mogelijk om tussen de auto's door te lopen. Indien dit niet mogelijk is staat men op de schampstrook tussen fietspad en parkeervak. Dit biedt voldoende bescherming om naar een punt te lopen waar men wel tussen de auto's door kan.	13



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Riolering		
Goed dat de hoofdriolering wordt aangepakt, afvoer van het toilet werkt niet goed (vervelend met bezoek).	De hoofdriolering wordt niet aangepakt. De huisaansluitingen, tussen kavelgrens en hoofdriool, worden vervangen. Ook zal de aansluiting van de huisaansluiting op het hoofdriool vervangen worden. Hier is veel wortelingroei, waardoor sommige huisaansluitingen niet goed functioneren. De wortelingroei wordt verwijderd.	5
Diversen		
Goed plan (redenen: oa bomen blijven behouden, snelheidsvermindering, geen halvering trottoir, veiligheid spelende kinderen, mening bewoners verwerkt, duidelijk beeld van de voor- en nadelen).	Bedankt.	1,2,5,6,7,9,10,11
Eens met profiel waarbij bestaande bomen behouden blijven.	Wordt ter kennisname aangenomen.	4
Wij ondersteunen variant 3 van de reconstructie.	Wordt ter kennisname aangenomen.	10
Fase 1 – Noordelijk gedeelte – ziet er goed uit. Kanttekening blijft dat de breedte van de trottoirs onaangetaast moet blijven. Buitenspelen voor kinderen moet veilig blijven.	De breedte van de trottoirs wijzigt nauwelijks.	12



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg

Akkoord projectleider	Accoord opdrachtgever	datum



Inspraaknotitie Verspronckweg

Bijlage bij inspraakreactie “Wij pleiten voor vrijliggende fietspaden” op pagina 4.



Ingenieursbureau Haarlem

Advies Fietspaden / Fietsstroken Verspronckweg Noord

"Aanleg Fietsvoorzieningen Verspronckweg"

projectnummer 8210030

Opdrachtgever: Sector Wijkzaken
Afdeling Openbare Ruimte, Groen & Verkeer
Afdelingshoofd: De heer F. Noordberger
programmamanager: De heer B. Hol

Opdrachtnemer: Sector Stadsbedrijven
Ingenieursbureau Haarlem
Projectleider: De heer M. Spreeuw
Senior werkvoorbereider: De heer S. Slofstra
Werkvoorbereider: De heer R. Thomas

Input / controle
Verkeerskundige: De heer B. Muzur
Fietscoördinator: De heer F. Kool
Beleidsmedewerker groen: De heer R. Elsenaar
Ontwerper: Mevrouw M. Bankras
Stadsdeelmanager: De heer M. de Graaf
Gebiedsbeheerder: De heer E. van 't Zelfde

Datum : 27-10-2009

Kenmerk : 2009205703

AKKOORD					
Projectleider		Hoofd team PM		Opdrachtgever	
datum	paraaf	datum	paraaf	datum	paraaf
27-10-09		27/10/09		27/10/09	



Inhoudsopgave

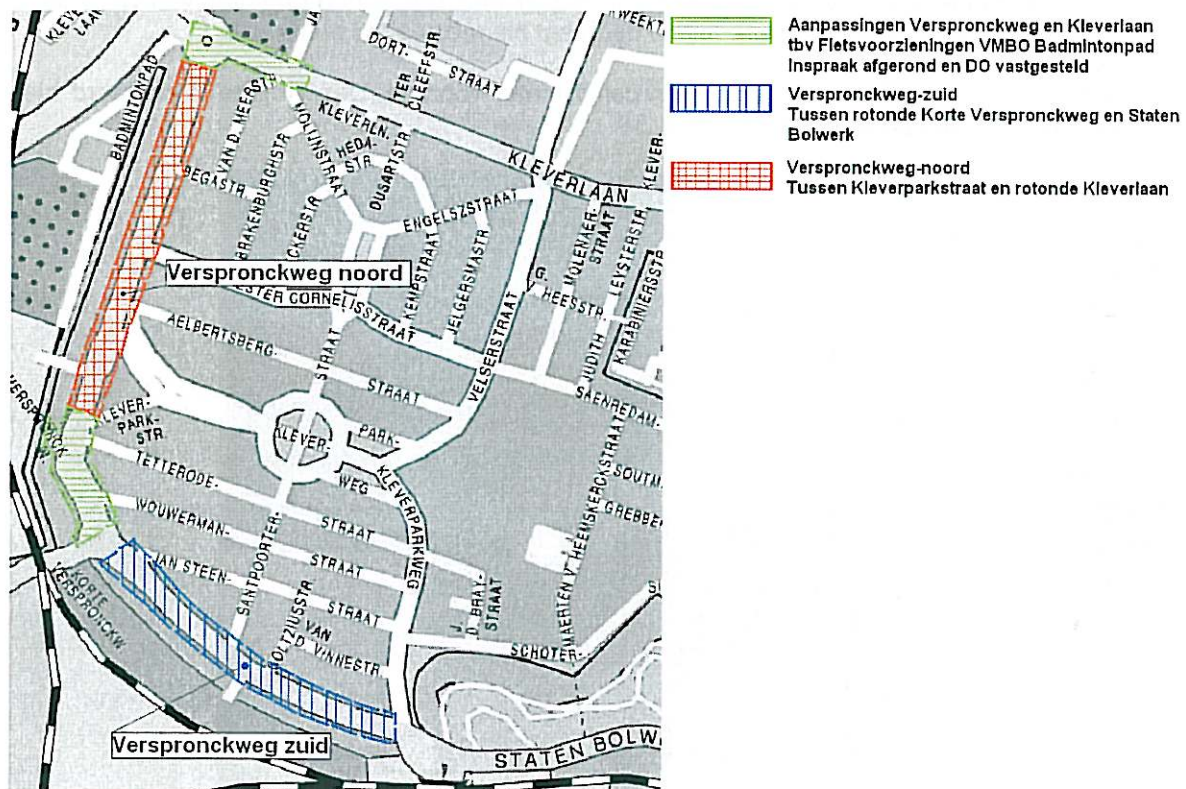
1. Aanleiding	3
2. Profielen Verspronckweg	4
2.1. Bestaand profiel	4
2.2. HVVP-voorkeurs profiel.....	5
2.3. Varianten Verspronckweg-noord	6
2.3.1. Profiel 1 (HVVP-voorkeursprofiel)	7
2.4.2. Profiel 2	8
2.4.3. Profiel 3a.....	9
2.4.4. Profiel 3b.....	10
3. Sterkte-/Zwakteanalyse	11
3.1. Profiel 1	11
3.2. Profiel 2	11
3.3. Profiel 3a (verhoogde rijstrook).....	12
3.3. Profiel 3b	12
6. Advies	13
Bijlage 1: Reacties bewoners op presentatie	14
Bijlage 2: Ongevallencijfers 2003-2007 Verspronckweg.....	15
Bijlage 3: Reactie Fietsersbond op overleg	16
Bijlage 4: Verslag overleg Wijkraad Kleverpark - Fietsersbond – Haarlemse Bomenwachters.....	17

1. Aanleiding

De aanleiding voor deze notitie is de wens om de Verspronckweg in Haarlem Noord te voorzien van vrijliggende fietspaden. Bij het bepalen van het werkgebied en het programma van eisen is de Verspronckweg opgedeeld in drie gebieden.

In onderstaande afbeelding zijn deze drie gebieden in groen, blauw en rood aangegeven.

Deze notitie heeft uitsluitend betrekking op het rood gearceerde gebied, Verspronckweg-noord, tussen Kleverparkstraat en rotonde Kleverlaan.



afbeelding 1: werkgebied

Voor dit gebied is gevraagd een sterkte-/zwakteanalyse te maken voor de verschillende en mogelijke varianten voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden.

Het toepassen van het HVVP-voorkeursprofiel (zie paragraaf 2.2.) is niet zonder meer mogelijk. Bij het inpassen van de vrijliggende fietspaden ontstaat er een conflict met de bestaande bomen. In paragraaf 2.3. worden de verschillende mogelijkheden toegelicht.

Op de Verspronckweg-zuid, tussen Staten Bolwerk en rotonde Korte Verspronckweg levert het inpassen van het voorkeursprofiel geen noemenswaardige problemen op. De hier aanwezige bomen zijn jong en kunnen verplant worden. In het nieuwe profiel hoeft hier geen rekening mee gehouden te worden. Deze notitie is daarom niet van toepassing op dit gebied.

Voor het groen gearceerde gebied (tussen rotonde Korte Verspronckweg en de Kleverparkstraat én de Kleverlaan) is het Definitief Ontwerp (DO) in maart 2009 door het college vastgesteld. In dit DO worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Dit om de fietsers in de toekomst op een veilige manier naar het Badmintonpad te geleiden. Dit gedeelte van de Verspronckweg, tuseen de rotonde Korte Verspronckweg en de Kleverparkstraat, valt daarom buiten de inspraak en wordt in het ontwerp "als bestaand" aangegeven.

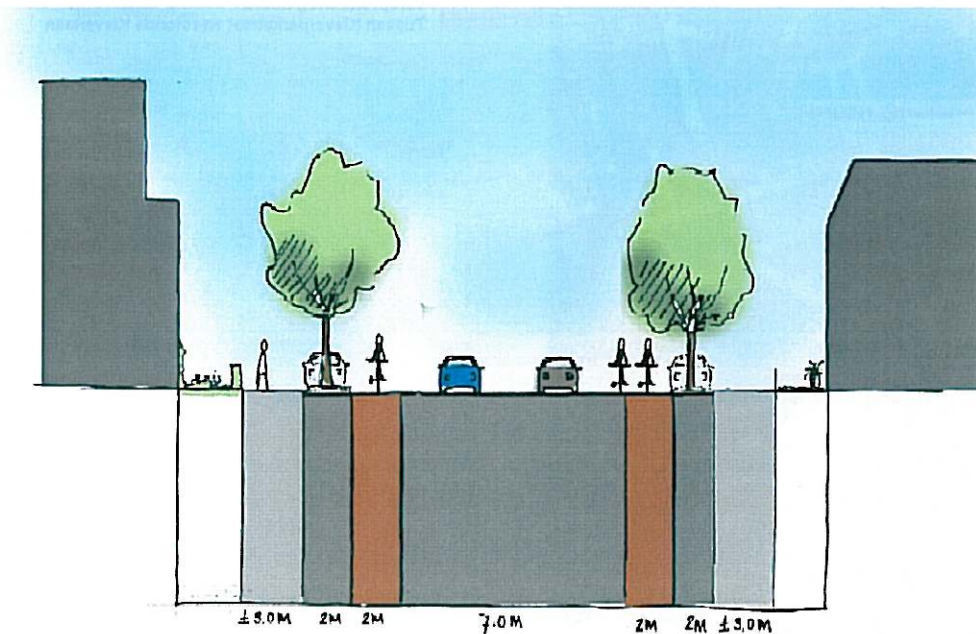
2. Profielen Verspronckweg

2.1. Bestaand profiel

De huidige rijweg, inclusief aanliggende fietsstroken is ca. 12 meter breed (2 meter fietsstrook – 7 à 8 meter rijweg (breedte varieert door de aanwezigheid van middengeleiders) – 2 meter fietsstrook).

Aan weerszijden bevindt zich een 2 meter brede parkeerstrook waarin ook de bomen staan. Tussen de parkeerstrook en de voortuinen bevindt zich een trottoir met wisselende breedtes van ca. 3 tot 4 meter. De totale breedte van de openbare ruimte bedraagt hiermee ca. 23 meter.

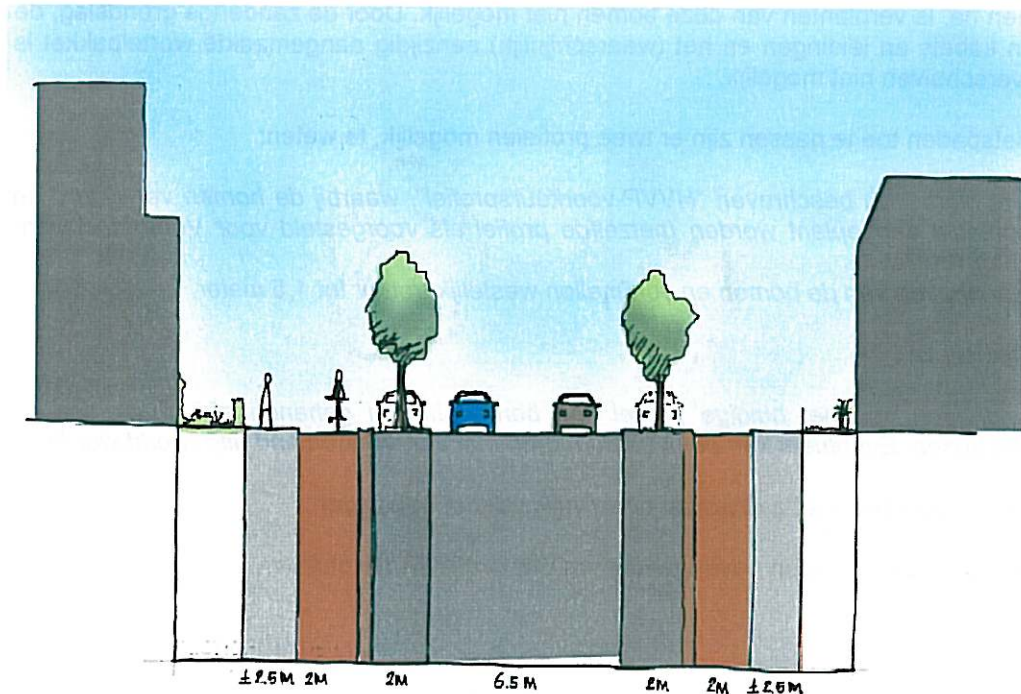
Op enkele woningen na hebben alle woningen ca. 4 meter voortuin. Deze ruimte is uiteraard niet beschikbaar voor aanleg van trottoir of fietspad.



figuur 1: profiel bestaande situatie

2.2. HVVP-voorkeurs profiel

Om de Verspronckweg conform de wegcategorisering uit het Haarlemse Verkeers- en VervoersPlan (HVVP) in te richten als Gebiedsontsluitingsweg type A (GOW-A), met vrijliggende fietspaden, is het volgende theoretische profiel nodig.



profiel 1 Verspronckweg GOW-A

De minimaal benodigde breedte van fietspaden, uitstapstrook, parkeerstroken en rijweg bedraagt 16,0 meter. Ten behoeve van de trottoirs blijft hierdoor 7 meter over. Aan beide zijden kan hiermee een trottoir van ca. 3,5 meter aangelegd worden.



2.3. Varianten Verspronckweg-noord

Voor dit deel van de Verspronckweg heeft het toepassen van het in paragraaf 2.2. getoonde profiel 1 (HVVP-voorkeursprofiel) een aantal gevolgen. In tegenstelling tot de Verspronckweg-zuid, staan in dit deel veel oudere, grote bomen met een goede beeldkwaliteit. Door Groenadvies Amsterdam bv is een boomonderzoek uitgevoerd. De bomen in dit deel van de Verspronckweg worden over het algemeen als "redelijk" beoordeeld met een levensverwachting van minimaal 10 jaar. Op enkele jonge, recent aangeplante bomen na, is verplanten van deze bomen niet mogelijk. Door de zanderige grondslag, de aanwezigheid van kabels en leidingen en het (waarschijnlijk) eenzijdig aangemaakte wortelpakket is verplanten en/of verschuiven niet mogelijk.

Om vrijliggende fietspaden toe te passen zijn er twee profielen mogelijk, te weten:

Profiel 1: Het hierboven beschreven "HVVP-voorkeursprofiel", waarbij de bomen verwijderd en opnieuw aangeplant worden (hetzelfde profiel als voorgesteld voor Verspronckweg-zuid);

Profiel 2: Handhaven van de bomen en versmallen westelijk trottoir tot 1,5 meter.

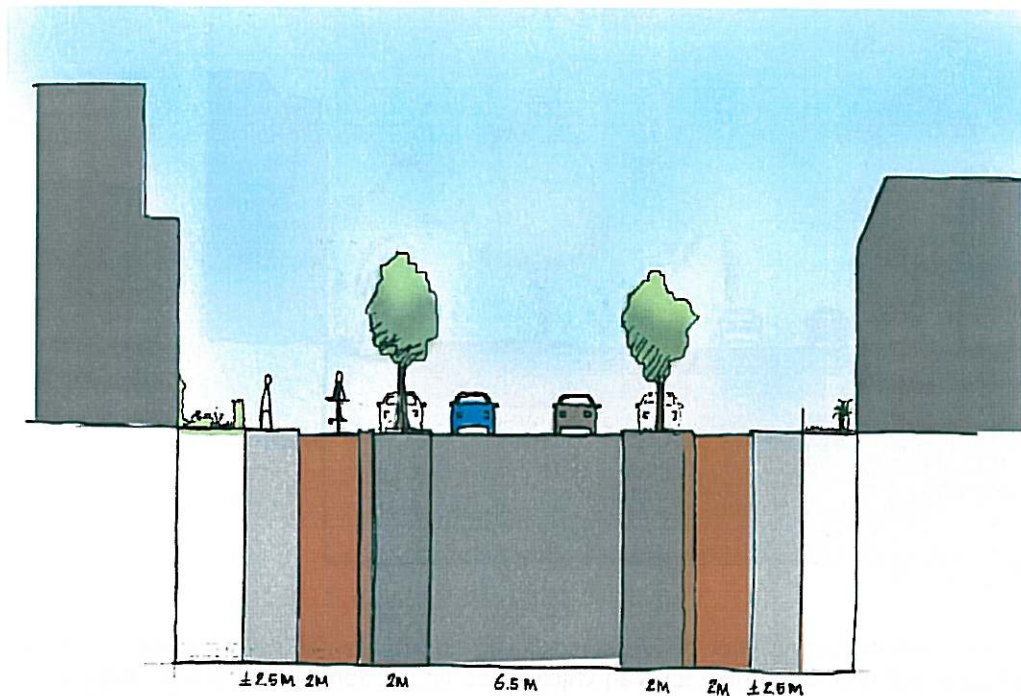
Een derde mogelijkheid is:

Profiel 3: Handhaven van het huidige profiel. De bomen blijven gehandhaafd, maar ook de fietsstroken. Eventueel kan een variant hierop met verhoogde band uitgewerkt worden.

Bij dit derde profiel wordt echter niet gesproken over "vrijliggende" fietspaden.

In de volgende subparagrafen worden bovengenoemde drie profielen beschreven.

2.3.1. Profiel 1 (HVVP-voorkeursprofiel)



profiel 1 Verspronckweg GOW-A

Bij dit profiel wordt een symmetrische verdeling van de totale ruimte toegepast. De bestaande bomen worden verwijderd. Hierdoor kunnen de vrijliggende fietspaden aangelegd worden en kan aan beide zijden een even breed trottoir aangebracht worden. Ten opzichte van de bestaande situatie worden deze iets smaller, aangezien er ook een uitstapstrook tussen fietspad en parkeervak aangebracht wordt.

De rijweg wordt versmald tot 6,5 meter. Door het ontbreken van de fietsstroken wordt de weg fysiek, maar ook optisch smaller, waardoor de snelheid van het autoverkeer afgeremd wordt.

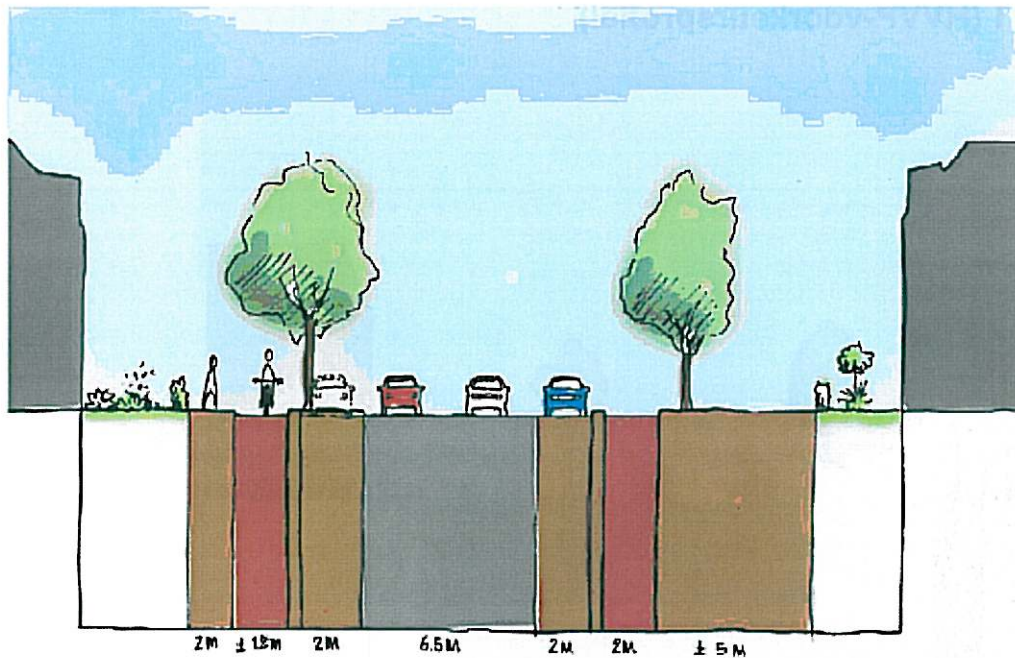
De fietspaden worden uitgevoerd in asfalt.

Bij het aanplanten van nieuwe bomen kunnen maatregelen genomen worden om wortelopdruk in de trottoirs in de toekomst te voorkomen, door bijvoorbeeld grondverbetering en voldoende grote plantgaten toe te passen. Tevens wordt een nieuwe "start" gemaakt, waardoor over de gehele Verspronckweg een uniforme boomstructuur ontstaat. Geleidelijke uitval en vervanging van bomen over de komende jaren wordt hiermee tegengegaan. Door het toepassen van bomen met een grotere stamdiameter kan het beeld gelijkgetrokken worden met de Verspronckweg-zuid, waar 5 jaar geleden al nieuwe bomen zijn aangeplant.

Het verwijderen en vervangen van de bomen is echter ook het grote nadeel van dit profiel en zal op veel weerstand stuiten. Bij een onafhankelijke inventarisatie zijn de bomen grotendeels als redelijk beoordeeld. De levensverwachting voor deze bomen bedraagt voor bijna alle bomen meer dan 10 jaar.

Voor twee bomen op de kruising Kleverparkweg en Verspronckweg is ca. 2 jaar geleden een juridische strijd gevoerd tussen gemeente en bewoners. Door de rechter is bepaald dat de bomen niet gekapt mochten worden. In het ontwerp kan hier rekening mee gehouden worden. Indien gekozen wordt voor dit profiel dient rekening gehouden te worden met extra tijd voor bezwaarprocedures, aangezien Haarlemse Bomenwachters én bewoners veel waarde hechten aan deze bomen. Bijkomend risico is dat het project vanwege subsidie vóór 1 november 2010 gegund moet zijn.

2.4.2. Profiel 2



Dit profiel is een maatwerk oplossing voor de Verspronckweg-noord, waarbij het handhaven van de bomen gecombineerd wordt met het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Hierbij is het fietspad aan de westzijde ter hoogte van het huidige trottoir ingepast. Het huidige brede trottoir van 3,80 m1 wordt nu verdeeld in 1,80 m1 fietspad en 2,00 m1 trottoir. Aan de oostzijde komt het fietspad tussen parkeervak en bomen te liggen. Hier komt daardoor een trottoir van ca. 5 m (inclusief bomen).

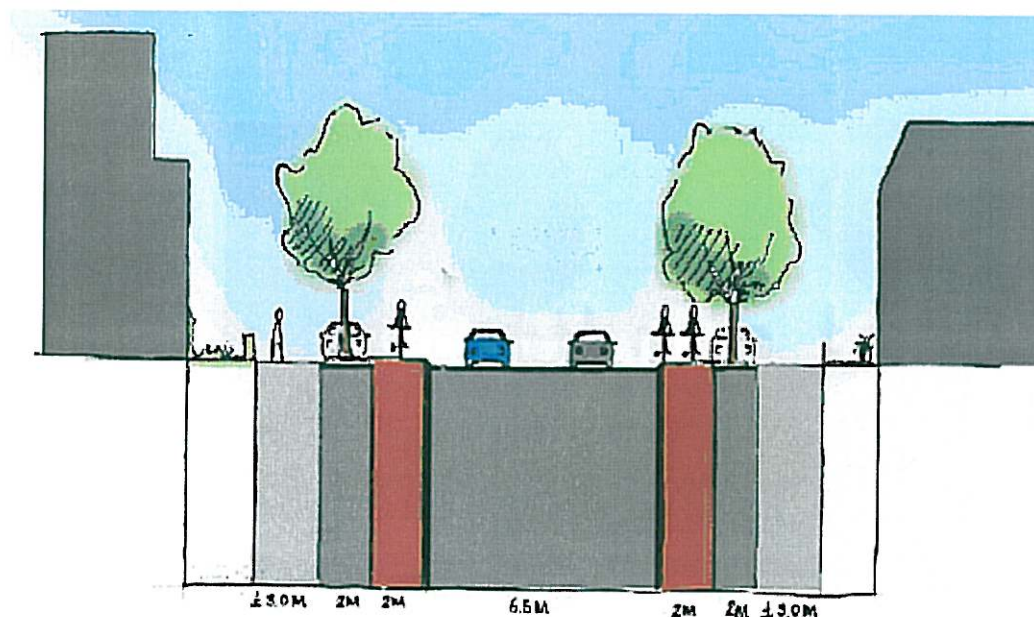
Het is niet mogelijk dit profiel om te draaien (het versmallen van het oostelijke trottoir), aangezien hier over de gehele lengte gezien te weinig breedte is voor zowel fietspad als trottoir.

Het grote voordeel van dit profiel is dat alle bomen kunnen blijven staan én een vrijliggend fietspad wordt aangelegd. In verband met de te handhaven bomen is het echter niet mogelijk de fietspaden in asfalt uit te voeren. Voor de fundering zouden wortels van de bomen verwijderd moeten worden wat de levensduur én de stabiliteit van de bomen aantast. In de fietspaden wordt dan ook een elementenverharding aanbevolen (strengpersklinkers of tegels)

Het grote nadeel van dit profiel is dat het trottoir aan de westzijde een minimale breedte krijgt. Tijdens een presentatie bij de jaarvergadering van de wijkraad Kleverparkbuurt, waar bewoners van de Verspronckweg aanwezig waren, stuitte dit aspect op zeer veel kritiek. Het argument van aanwonenden is dat het versmallen van het trottoir het verlies van de (informele) speelruimte betekent voor hun kinderen. Andere speelruimte kan door de kinderen alleen bereikt worden door de drukke Verspronckweg over te steken.

Het gebruik van asfalt in de fietspaden in profiel 2 is vanuit het oogpunt van beheer ongewenst. Wortels zullen op termijn het asfalt opdrukken. De beworteling groeit dicht onder de huidige verharding. Het aanbrengen van fundering onder het asfalt is niet mogelijk zonder deze beworteling te verwijderen. Indien de wortels verwijderd worden, zal de levensduur van de bomen sterk teruglopen. In de fietspaden wordt dan ook een elementenverharding aanbevolen (tegels of klinkers).

2.4.3. Profiel 3a



Voor **profiel 3a** worden de fietsstroken gehandhaafd. De rijbaan voor automobilisten wordt versmald naar 6,5 meter. Hierdoor ontstaat aan de zijkanten meer ruimte voor het stellen van trottoirbanden langs de bomen.

De fietsstrook wordt verhoogd aangelegd door middel van een afgeschuinde trottoirband (RWS-band) zodat parkerend verkeer makkelijk de fietsstrook op kan rijden, echter minder snel geneigd is om over de fietsstrook te rijden. Het oprijden en kruisen van de fietsstrook maakt het inparkeren echter iets lastiger en verlengt de verblijfstijd van de auto op de fietsstrook.

De parkeervakken worden op dezelfde hoogte als trottoir en fietsstrook aangelegd.

De trottoirs worden hertegeld. Echter door het handhaven van de bomen zal het probleem van de wortelopdruk in deze trottoirs blijven. Het onderhoud aan de trottoirs blijft.

Op belangrijke oversteeklocaties heeft het de voorkeur om een middengeleider aan te leggen. De oversteekafstand wordt in dit profiel namelijk bijna 11 meter (fietsstroken en rijweg) wat voor ouderen en mindervaliden groot wordt.

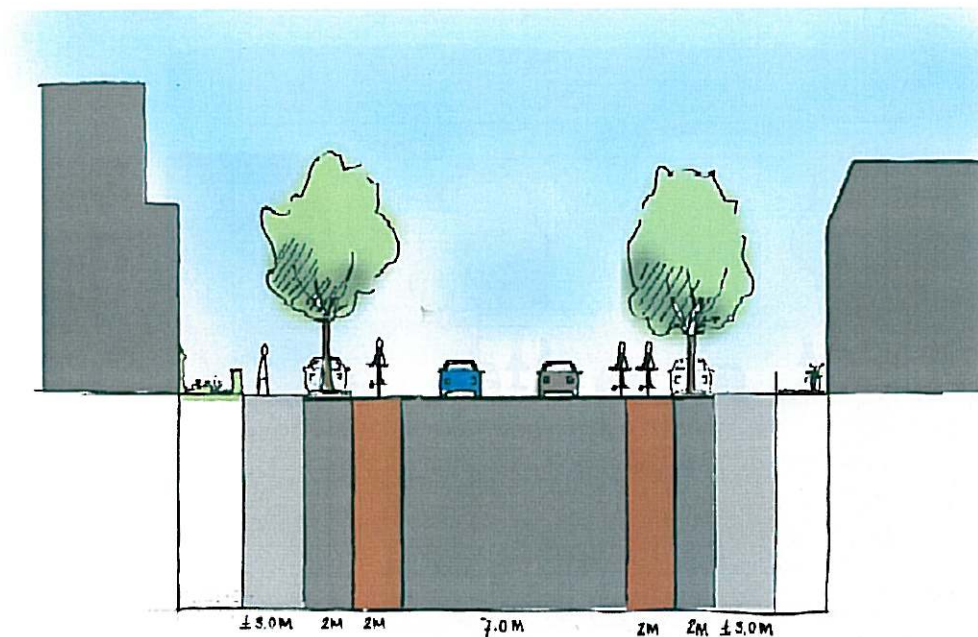
Deze fietsstroken kunnen in asfalt aangelegd worden, net als in de huidige situatie. Er hoeven immers géén wortels gekapt te worden.

De Fietsersbond is echter geen voorstander van dit profiel en ook volgens het HVVP is inrichting volgens dit profiel niet gewenst.

Bewoners en (waarschijnlijk) de Haarlemse Bomenwachtters zijn voorstander voor dit profiel, aangezien dit de minste aanpassing van de bestaande situatie inhoudt. Daarnaast kan door het versmallen van de rijweg en het verhogen van de fietsstrook meer ruimte aan de boom gegeven worden.

Dit profiel is eveneens toegepast langs de Zaanenlaan (ter hoogte van huisnummer 2 t/m 28) in Haarlem-Noord.

2.4.4. Profiel 3b



Profiel 3b betreft in principe onderhoud aan de bestaande situatie. De rijweg, parkeervakken en trottoirs worden volledig gehandhaafd. De asfaltrijbaan en de fietsstroken krijgen een nieuwe deklaag en de parkeervakken en trottoirs worden herstraat / hertegeld.

Net als bij variant 3b zal het onderhoud aan trottoirs nodig blijven, aangezien de bomen gehandhaafd blijven. Ook in de parkeervakken zal de wortelopdruk blijven voorkomen.

De voor- en nadelen van dit profiel zijn hetzelfde als bij profiel 3a. Inparkeren zal iets eenvoudiger zijn, aangezien er geen verhoogd fietspad is. Daarnaast bestaat bij profiel 3a de mogelijkheid om de bomen meer ruimte te geven (door versmallen rijweg en verhogen fietsstrook).



3. Sterkte-/Zwakteanalyse

3.1. Profiel 1

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Optimale verdeling beschikbare ruimte over functies (trottoir, fietspad, parkeren en rijbaan).- Redelijk breed trottoir blijft;- Vrijliggend fietspad conform HVVP;- Asphalt in fietspad;- Optimale groeiomstandigheden voor bomen;- Geen conflict fietsers/automobilist bij in-/uitparkeren.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Grote bomen verdwijnen (ca. 38 stuks);- Dure oplossing.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij Fietzersbond (volledig)- Groeiplaats van de bomen verbeteren;- Nieuwe boomstructuur (geleidelijke uitval in komende jaren tegengaan);- Onderhoud aan trottoirs vermindert (geen wortelopdruk meer);
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Weerstand bewoners bij verwijderen grote bomen;- Weerstand bij Haarlemse Bomenwachters;- Bewoners hebben moeite met in-/uitstappen op rijweg of fietspad.

3.2. Profiel 2

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Grote bomen blijven gehandhaafd;- Vrijliggend fietspad conform HVVP;- Geen conflict fietsers/automobilist bij in-/uitparkeren.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Geen optimale verdeling beschikbare ruimte over functies;- Minimale breedte trottoir westzijde en minimale breedte fietspad;- Geen asphalt in fietspad;- Asymmetrisch profiel, stedenbouwkundig niet wenselijk.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij Haarlemse Bomenwachters;- Instemming met Fietzersbond (betreffende vrijliggende fietspaden)- Subsidie FietsImpuls beschikbaar.
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Weerstand bewoners bij versmallen trottoir;- Onderhoud aan trottoirs blijft (wortelopdruk in fietspad en trottoirs blijft).- Oude boomstructuur (volwassen én jonge bomen; geen éénduidige laanstructuur);- Bewoners hebben moeite met in-/uitstappen op rijweg of fietspad.- (lichte) tegenstand bij Fietzersbond (betreffende elementenverharding ipv asphalt én minimale breedte)



3.3. Profiel 3a (verhoogde rijstrook)

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Grote bomen blijven gehandhaafd;- Breed trottoir blijft gehandhaafd;- Asfalt in fietsstrook;- Kinderen kunnen vanaf trottoir auto instappen;
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Wijkt af van HVVP;- "Conflict" fiets en auto op fietsstrook.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij bewoners (variant door enkele bewoners aangedragen);- Instemming bij Haarlemse Bomenwachters;
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Zeer geringe aanpassing, dit is onderhoudstechnisch zelfs niet eens nodig- Geen instemming bij Fietsersbond;- Onderhoud aan trottoirs blijft (wortelopdruk in trottoirs).- Oude boomstructuur (volwassen én jonge bomen; geen éénduidige laanstructuur).

3.3. Profiel 3b

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Grote bomen blijven gehandhaafd;- Breed trottoir blijft gehandhaafd;- Asfalt in fietsstrook;- Kinderen kunnen vanaf trottoir auto instappen.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Wijkt af van HVVP;- Langere verblijftijd auto op fietsstrook (lastiger inparkeren)- "Conflict" fiets en auto op fietsstrook door langere verblijftijd
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij bewoners;- Instemming bij Haarlemse Bomenwachters;
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Géén aanpassing. Klein onderhoud;- Geen instemming bij Fietsersbond;- Onderhoud aan trottoirs en parkeervakken blijft (wortelopdruk in trottoirs);- Oude boomstructuur (volwassen én jonge bomen; geen éénduidige laanstructuur).



6. Advies

Profiel 1 biedt een duurzaam en kwalitatief goed alternatief voor (nieuwe) bomen, voetpad en veiligheid/comfort fietser. Dit profiel geeft echter ook weerstand van bewoners en van de Haarlemse Bomenwachters in verband met het verwijderen van omvangrijke bomen.

Profiel 2 biedt een veilig vrijliggend fietspad. Voor wat betreft het comfort is dit profiel deels een verbetering, echter aan de westzijde wordt het fietspad in elementenverharding uitgevoerd (en vanwege de symmetrie de oostzijde dan wellicht ook) terwijl nu gefietst wordt over een asfaltstrook. Het profiel geeft ook weerstand van bewoners als gevolg van het versmallen van het westelijke trottoir en van de Fietzersbond als gevolg van een elementenverharding als deklaag van het fietspad. De oplossing is asymmetrisch dus stedenbouwkundig minder fraai. De oplossing is niet duurzaam.

Profiel 3a en 3b zijn op verzoek van bewoners beoordeeld. Ze wijken wel af van het beleid HVVP ten aanzien van de wens om vrijliggend fietspaden aan te leggen langs gebiedsontsluitingswegen. De Fietzersbond is geen voorstander van dit profiel omdat er voor de fietser geen verbetering is voor veiligheid/comfort. De oplossing is niet duurzaam en door het behouden van de grote bomen met wortelopdruk in de trottoirs verschuift het probleem naar de toekomst.

Conclusie:

Profiel 1 heeft de voorkeur vanuit verkeerskundige en beheerstechnische oogpunten. Echter, de huidige bomen hebben nog een ruime levensduur. Op het moment dat er over grofweg 15 jaar een nieuwe onderhoudscyclus voor de verhardingen van de Verspronckweg gestart wordt, ontstaat een nieuw afwegingsmoment ten aanzien van de dan geldende kwaliteit en restlevensduur van de bomen en het vrijliggend maken van de fietsvoorzieningen. Verder is van belang dat er op het terrein vanaf de rotonde in de Verspronckweg, over het Badmintonpad, een vrijliggend fietspad wordt aangelegd welke aansluit op het fietspad langs de Westelijke Randweg. Daarmee ontstaat een vrijliggend alternatief ten opzichte van de Verspronckweg noord.

Gezien bovenstaande wordt geadviseerd om variant 3a (verhoogde fietsstrook en parkeervakken) uit te voeren.





Bijlage 1: Reacties bewoners op presentatie

Op 8 april 2009 is tijdens de jaarvergadering van de wijkraad Kleverpark op uitnodiging van de wijkraad een presentatie gegeven over het project. In de uitnodiging die de wijkraad huis-aan-huis heeft verspreid is de presentatie aangekondigd als een presentatie "over het herinrichtingsplan Verspronckweg van de gemeente Haarlem".

Ca. 50 mensen zijn aansluitend op de algemene agendapunten van de jaarvergadering naar deze presentatie gekomen.

Bij de presentatie zijn profiel 1 en 2 gepresenteerd als mogelijke oplossing om de Verspronckweg te voorzien van vrijliggende fietspaden.

Tijdens de presentatie bleek al snel dat beide profielen niet de voorkeur hadden. Met name het versmallen van het trottoir (profiel 2) viel zeer slecht bij de bewoners. Het brede trottoir wordt intensief gebruikt door spelende kinderen. Vooral de kleinere kinderen die de drukke Verspronckweg niet mogen oversteken.

Ook waren de bewoners geen voorstander van het verwijderen van de bestaande grote bomen.

Enkele bewoners gaven tijdens en na de presentatie aan dat zij de mogelijkheid van het profiel "Julianalaan" misten. Dit profiel houdt in dat de fietsstroken blijven gehandhaafd, maar verhoogd worden aangelegd. Het overrijden van de fietsstrook blijft mogelijk om te kunnen parkeren, echter door de toepassing van een (schuine) trottoirband en eventueel een rammelstrook wordt het rijden over deze strook minder aantrekkelijk. Daarnaast kunnen kinderen vanuit de auto in één keer uitstappen op het trottoir en hoeven zij niet vanuit de auto het fietspad over te steken. Dit profiel is in deze notitie als profiel 3a aangegeven.

In deze bijlage zijn de reacties van aanwezigen weergegeven.



Bijlage 2: Ongevallencijfers 2003-2007 Verspronckweg

De verkeersintensiteiten op de Verspronckweg laten zien dat vooral de zuidelijke hleft van de Verspronckweg veel fietsverkeer aantrekt. Dit is de route van het westelijk deel van Haarlem-noord via de Korte Verspronckweg naar het strand.

Van de politie Kennemerland hebben wij de ongevallencijfers voor de Verspronckweg ontvangen over de periode 2003-2007.

In totaal hebben zich over de gehele Verspronckweg, inclusief de rotonde Kleverlaan 15 aanrijdingen voorgedaan met fietsers. Dit zijn allen kruispuntongevallen en het zwaartepunt ligt bij de rotonde Korte Verspronckweg. Verder kan gemeld worden dat de ongevallen tijdens de ochtend en na de avondspits zijn gebeurd en dat deze incidenten hoofdzakelijk overdag (bij daglicht) en bij droge weersomstandigheden zijn voorgevallen.

Het rapport is hierbij bijgevoegd.



Bijlage 3: Reactie Fietsersbond op overleg



Gemeente Haarlem
Martijn Spreeuw

Haarlem, 27 mei 2009

Onderwerp: Participatie herinrichting Verspronckweg-Noord
Uw kenmerk:

Beste Martijn Spreeuw,

Langs deze weg komen wij terug op onze laatste bijeenkomst over de Verspronckweg Noord. Wij zijn tevreden met het uitgangspunt de hele Verspronckweg in te richten als een GOW-A en dus fietspaden aan te leggen. Wij hebben echter moeite met de wijze van inrichting.

Er is geen verslag van beide bijeenkomsten gemaakt waarbij wij aanwezig waren. In onze beleving is de herinrichting van de Verspronckweg tussen de Westelijke Randweg en de Tetterodestraat als volgt voorgesteld:

- Behoud van alle (oude) bomen
- Aanleg van fietspaden aan beide zijden van de Verspronckweg
- Asymmetrische wegindeling, d.w.z. brede trottoirs en fietspaden (2 m) aan de oostzijde, smalle fietspaden en trottoirs aan de westzijde
- Fietspad en trottoir worden opgehoogd om boven de boombeworteling te kunnen worden aangelegd
- De fietspaden aan zowel west- als oost worden in tegels uitgevoerd

Is dit correct?

De Fietsersbond ziet in dit voorstel drie knelpunten:

- de wens om de bomen te behouden botst met de wens de Verspronckweg symmetrisch in te richten
- de wens om aan beide zijden fietspaden van 2 meter breedte aan te leggen
- de noodzaak om conform het HVVP, en een aantal moties van de Raad, fietspaden in asfalt uit te voeren

Het nu voorliggende voorstel is een compromis dat niet voldoet aan een duurzaam veilige en toekomstbestendige inrichting van het noordelijk deel van de Verspronckweg.

De vraag is of het niet anders kan. Op Verspronckweg-zuid zijn alle bomen recentelijk vervangen. Op Verspronckweg-noord zijn ook al veel bomen vervangen. Wij zijn gaan kijken en hebben het volgende geconstateerd:

Op de Verspronckweg-noord staan aan de westzijde 24 bomen, waarvan 1/3 deel (8 stuks) jonge bomen; verspreid over de lengte. Op Verspronckweg-noord oostzijde staan 20 bomen,

waarvan de helft (9 stuks) jonge bomen; dit meer bloksgewijs. Vooral richting Kleverlaan en bij het Sterrencollege zit een groot gat in de oude bomenrij.

Wij hebben bedenkingen om de oude bomen te laten staan. Waarom zijn er al zoveel bomen (recent) vervangen? Wat is de houdbaarheid van de rest? Feit is dat de helft tot een derde van de bomen al weggevallen is. De bomenrij is dus al (ernstig?) aangetast. De vraag over vervanging is lijkt ons wel degelijk aan de orde.

Kunnen wij dat rapport over het bomenonderzoek ontvangen?

De stoepen aan beide zijden tellen tussen tuin en boomvak 10 à 11 tegels, dus 3 à 3,30 meter breed. Hoe kun je daar een voetpad én fietspad op kwijt? Dat is te krap. En als het verhoogd moet worden aangelegd – kan dat? Hoe zit het met de afwatering naar de tuinen?

Waarom is gekozen om aan de westzijde het fietspad op de stoep te leggen? Aan de oostzijde is er vaak meer ruimte beschikbaar tussen boomvakken en voortuinen (en dus mogelijk een breder fietspad en voetpad) dan aan de westzijde. Graag zien we die optie uitgezocht.

Omdat aan de oostzijde grote gaten zitten in de oude bomenrij zou het ons inziens ook het uitzoeken waard te zijn om aan de westzijde de bomen te laten staan en aan de oostzijde met nieuwe bomen te beginnen.

Verharding

Fietspaden in tegels is niet duurzaam. Elementenverharding dicht bij bomen gaan heel snel wippen, hetgeen tot valpartijen kan leiden.

Als aan de oostzijde van de Verspronckweg het fietspad tussen bomenrij en parkeervakken komt te liggen, kan dit fietspad gewoon in asfalt worden uitgevoerd.

Aan de oostzijde waar het fietspad komt, is klinkerverharding niet nodig. Hier kan gewoon asfalt toegepast worden.

Ook aan de andere zijde waar het fietspad op de huidige stoep dicht op de bomen komt te liggen is de vraag of asfalt niet mogelijk is. Het Fietsberaad (zie bijlage) laat zien dat asfalt verharding naast/boven boomwortels wel mogelijk is. Het Fietsberaad beschrijft een oplossing dat asfalt ook mogelijk is bij bestaande bomen:

"Deze oplossing is ook toepasbaar als er al bomen staan. Het is dan zaak eerst de bovenste wortels van de boom te verwijderen. Daarbij mag 20% van alle wortels worden doorgekapt en moet de stabiliteitsbreedte gehandhaafd blijven (dus geen ontgraving dichtbij de stam). Nazorg in de vorm van water geven kan nodig zijn."

Wij denken dus dat asfalt, ook in het nu voorgestelde projectplan, mogelijk is. Is jou bekend hoeveel (meer of minder) van de wortels af zou moeten als je i.p.v. elementenverharding asfalt zou toepassen?

Wij verzoeken je het volgende in overweging geven:

De 27 bomen die niet verplaatst kunnen worden, zullen nog enkele jaren staan; de weg wordt voor tenminste 30 jaar ingericht. Vervang daarom de bomen door jonge nieuwe aanplant. Het wordt dan mogelijk de Verspronckweg duurzaam en duurzaam veilig in te richten en bovendien stedenbouwkundig meer verantwoord. De fietspaden kunnen in een dergelijk ontwerp zonder meer én in asfalt én in de standaardbreedte worden uitgevoerd. Of vervang de 11 oude bomen aan de oostzijde van de Verpronckweg, zodat er ook ruimte komt voor een goede herinrichting (met behoud van de 24 bomen aan de westzijde.)

Wij wijzen je voorts op de drie moties die de afgelopen tijd door de Raad zijn aangenomen waarin zij zich uitspreekt voor de aanleg van fietspaden in asfalt (o.a. motie 71). Wij hechten zeer aan de uitvoering van het beleid dat de gemeente zelf heeft vastgesteld.

Wij hopen dat je onze aanbevelingen zult overnemen. Graag willen wij in een (derde) overleg over de Verspronckweg ons standpunt nader toelichten.

Met vriendelijke groet,
namens de Fietzersbond,

Gerko Vos
René Rood
0645472287



Bijlage 4: Verslag overleg Wijkraad Kleverpark - Fietzersbond – Haarlemse Bomenwachters

Fietsvoorzieningen Verspronckweg

Verslag overleg
Bomenwachters/Fietsersbond/Wijkraad
Locatie Koningstein

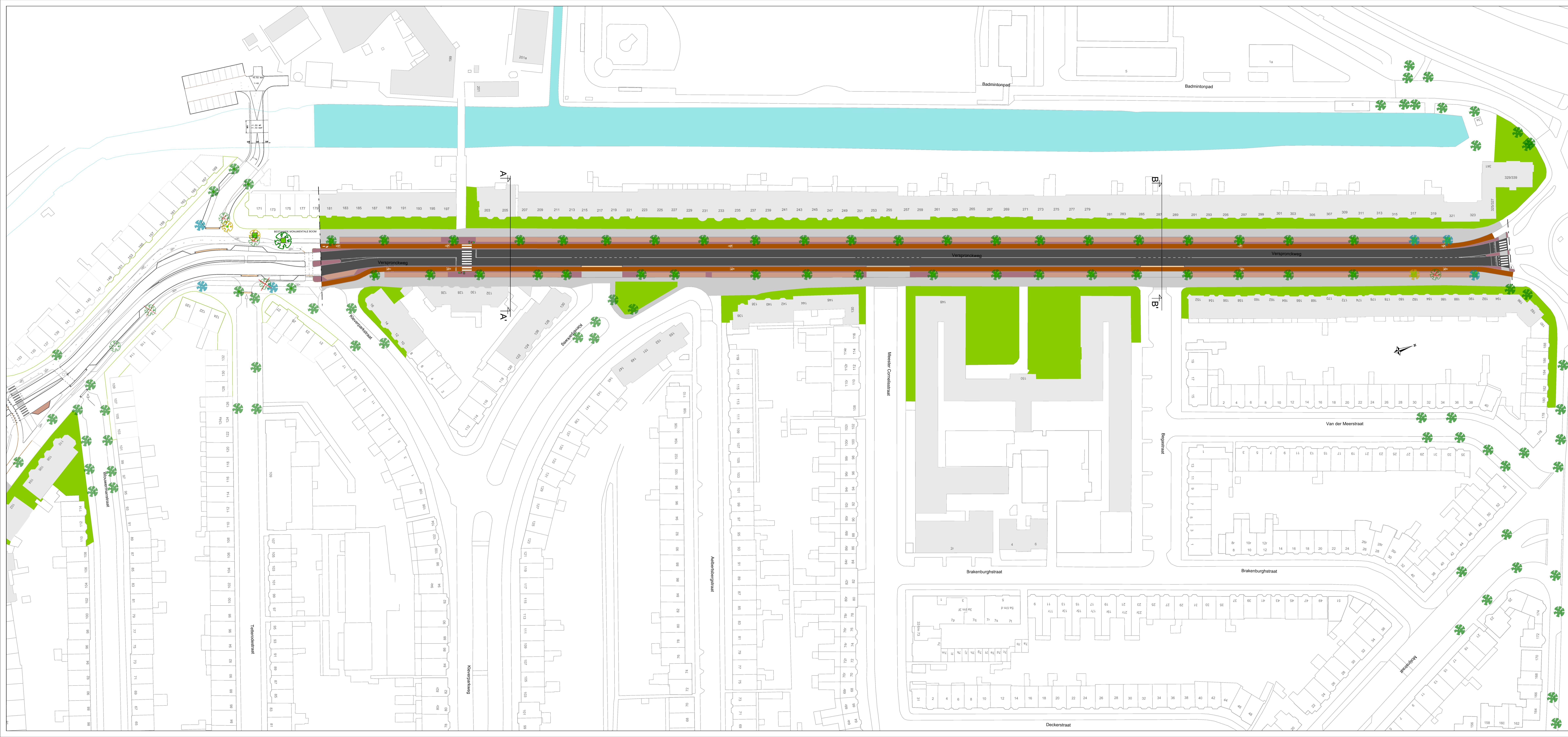
Datum: 16 juli 2009 18:00		
Naam	Aanwezig	Afwezig
Martijn Spreeuw (MS)	X	
Rens Thomas (RT)	X	
Barry Hol (BH)	X	
Adriaan van Boheemen (Wijkraad Kleverpark)	X	
Gerko Vos (Fietsersbond)	X	
Bert van Driel (Haarlemse Bomenwachters)	X	
Kople aan:		
Anke Rietdijk		
Harry Uphof		









Onderwerp:	Inhoud:	Actie:
1. Opening, mededelingen	<ul style="list-style-type: none"> MS heet iedereen welkom. Overleg start 18:00. 	
2. Doel overleg	<p>T.b.v. de Herinrichting Verspronckweg is gekeken om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Dit kan, echter dan moeten de grote bomen allemaal verwijderd worden. Dit is gepresenteerd aan bewoners tijdens wijkraad-jaarvergadering. Dit ontwerp stuitte op veel weerstand op met name deel tussen Kleverparkstraat en Kleverlaan. Een door bewoners aangedragen alternatief is Julianalaan (aanliggende, verhoogde fietsstroken). Gemeente heeft een notitie gemaakt met vier uitwerkingen (2 x fietspad en 2 x fietsstrook) en een sterkte- en zwakteanalyse van elk profiel.</p> <ul style="list-style-type: none"> MS legt uit dat het doel van dit overleg is de notitie, zoals die door gemeente opgesteld is inhoudelijk door te nemen en aan de hand van de sterkte-/zwakteanalyse eventuele op- en aanmerkingen van de Haarlemse Bomenwachters (HBW), Wijkraad Kleverpark en de Fietsersbond hierin te verwerken. Dit overleg is niet bedoeld om een keuze van één van de profielen vast te stellen. 	
3. Doornemen notitie	<p>Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> De profielen 1, 2, 3a en 3b worden puntsgewijs doorgenomen en toegelicht. Kort worden de knelpunten van elk profiel toegelicht. <p>Sterkte-/zwakteanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> Er wordt besloten om in de sterkte-/zwakteanalyse de kolom met plussen en minnen te laten vervallen. <p><u>Tbv profiel 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Er wordt door de HBW aangegeven dat profiel 1 bespreekbaar is mits de bomen die nieuw geplant worden een grotere stamdiameter krijgen. Er wordt besloten dat gemeente de technische- en financiële haalbaarheid van een grotere stamdiameter zal onderzoeken. Opmerking "subsidie beschikbaar" als kans wordt verwijderd. Andere varianten krijgen mogelijk géén 	

	<p>subsidie, maar zijn uitvoeringstechnisch goedkoper.</p> <p><u>Profiel 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Toevoeging, niet alleen minimale breedte trottoir, maar ook van fietspad. Daarnaast betwijfelt de Fietsersbond of deze minimale profielen haalbaar zijn. • Toevoeging, stedenbouwkundig niet mooi. • Kans "Subsidie beschikbaar" vervalt. <p><u>Profiel 3a</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond geeft aan dat profiel 1 ten alle tijden de voorkeur geniet, maar dat profiel 3a (conform Julianalaan) bespreekbaar is indien profiel 1 niet haalbaar blijkt te zijn. • "Goedkope oplossing" als sterkte wordt verwijderd. 	
4 Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond vraagt of de reactie van de betrokken partijen ook in de notitie kan worden meegenomen. <i>Ja, de brief van de Fietsersbond wordt bijgevoegd.</i> • HBW vraagt of verslag van dit overleg in notitie wordt verwerkt. <i>Ja, deze wordt toegevoegd.</i> 	
5. Planning / vervolg	<p>In verband met vakantie hebben zowel Wijkraad als Fietsersbond als HBW geen overleg op korte termijn. Geprobeerd wordt door allen om uiterlijk week 32 met een reactie te komen. Gemeente verwerkt reacties en meningen in notitie. Uit sterkte-/zwakteanalyse volgt een ambtelijk advies, welke aan wethouder wordt voorgelegd. De wethouder kan advies volgen of anders besluiten.</p> <p>Na dit besluit wordt het VO uitgewerkt en volgt de inspraak.</p>	
6. Sluiting	MS bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid.	

concept





- LEGENDA**
-  Boom bestaand
 -  Boom verplaatst
 -  Boom nieuw
 -  Rijbaan - zwart asfalt
 -  Fietspad - donker rood asfalt
 -  Trottoir - grijze betontegels 300x300x45
 -  Parkeren - klinkers elleboog
 -  Schampstrook - klinkers halfsteen


RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
VERSPRONCKWEG
 Tussen Kleverparkstraat
 en de rotonde Kleverlaan

datum: 15-06-2010
 schaal: 1:500
 formaat: A1+
 plantfase: DO

projectrekket: MS
 gelekend: ET
 gecontroleerd: BM

tekening nummer:
610-VV-001


 Haarlem