

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur dhr G. Hartog
Telefoon 5113396 / 0630387397 E-mail: ghartog@haarlem.nl
WZ/Programma's OGV Reg.nr. 2010/168514
Te kopiëren: A & B
B & W-vergadering van 13 juli 2010

Onderwerp

Vaststellen definitief ontwerp (DO) Spaarndamseweg

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd het definitief ontwerp (DO) vast te stellen.
- Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Beheer om de raad op de hoogte te brengen van het vastgestelde DO Spaarndamseweg (protocol actieve informatieplicht, artikel 4 lid 1).

Met het oog op de geplande gunning van de uitvoering van fase 1, voor 1 november 2010, en de benodigde tijd voor voorbereiding (maken bestek en de aanbesteding) is het noodzakelijk de bestuurlijke besluitvorming voor het vaststellen van het DO voor het zomerreces van 2010 af te ronden. De kredietaanvraag voor de uitvoering van fase 1 wordt na het zomerreces opgestart.

B&W

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp (DO) Spaarndamseweg (traject Prinsen- en Waarderbrug) vast.
2. De buurtbewoners de insprekers op het voorlopig ontwerp (VO) en de overige belanghebbenden ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Het besluit wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.
4. Mogelijke financiële consequenties zullen na verdere uitwerking opnieuw ter besluitvorming worden voorgelegd.

Collegebesluit

Onderwerp: Vaststellen definitief ontwerp (DO) Spaarndamseweg

Reg.nummer: 2010/168514

1 Inleiding

Op 21 september 2009 is het voorlopig ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Spaarndamseweg, tussen de Prinsenbrug en de Zaanenstraat, vrijgegeven voor inspraak. Op basis van de uitkomsten van het in- en externe inspraaktraject is het VO uitgewerkt tot het definitief ontwerp (DO). Deze herinrichting volgt op de reconstructie van de kade langs de Spaarndamseweg en de aanleg van een bergbezinkbassin (BBB) ter hoogte van de Paul Krügerkade.

Over het ontwerp zijn reacties ontvangen van bewoners, belanghebbenden, de Regio Politie en de Fietsersbond. Deze zijn verwerkt in de reactienota en waar mogelijk in het DO opgenomen.

2 Besluitpunten college

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp (DO) Spaarndamseweg (traject Prinsen- en Waarderbrug) vast.
2. De buurtbewoners de insprekers op het voorlopig ontwerp (VO) en de overige belanghebbenden ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Het besluit wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.
4. Mogelijke financiële consequenties zullen na verdere uitwerking opnieuw ter besluitvorming worden voorgelegd

3 Beoogd resultaat

Het einddoel is een openbare ruimte van goede kwaliteit, die duurzaam is te beheren en afgestemd is op het gebruik, de stedenbouwkundige en de historische context. De openbare ruimte (van-gevel-tot-gevel) wordt een prettige en veilige leefomgeving.

4 Argumenten

1.1 *Het besluit past in het geldend beleid.*

Op 13 mei 2008 hebben wij de Ontwerpgebiedsvisie Spaarndamseweg en omgeving (STZ/RP/2008/75304) vastgesteld. Deze diende als opmaat naar een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied. Daarnaast hebben wij op 1 april 2008 het Uitvoeringskrediet vervangen walmuur en aanleg bergbezinkbassin Spaarndamseweg (WZ/OGV/2008/17085) vastgesteld. Ook hebben wij op 8 april 2008 de Kansencarta watertoerisme Haarlem (STZ/EC/2008/51579) vastgesteld, voor het Spaarne en andere Haarlemse vaarwegen. In combinatie met een nieuwe walmuur langs de Spaarndamseweg ontstaat de mogelijkheid om de walkant van het Noorder Buiten Spaarne voor het Watertoerisme in te richten.

Deze documenten zijn vervolgens gebundeld in het “Beeldplan Spaarndamseweg”, dat door ons op 9 september 2008 (WZ/OGV/2008/75876) is vastgesteld. Alle bovengenoemde visies en werkzaamheden voor, in en langs de Spaarndamseweg zijn op elkaar afgestemd. Vanuit dit kader is het VO voor de Spaarndamseweg gemaakt. Het DO (zie bijlage A) past in het ingezet beleid. De Spaarndamseweg ligt in zijn geheel aan het Noorder Buiten Spaarne.

1.2 *Het plan draagt daarnaast bij aan het behalen van de programmadoelstellingen van het programma 9 (kwaliteit fysieke leefomgeving).*

Het aldus na de realisering verkregen integrale resultaat heeft een meerwaarde voor de ruimtelijke- en gebruikskwaliteit.

1.3 Het ontwerp sluit aan bij het historische – en toekomstige karakter van de Spaarndamseweg.

In het ontwerp is een combinatie gezocht van de oude functies in de materialisering aan de kade en de wensen van de huidige tijd. De bestaande keien worden hergebruikt, concreet worden deze gezaagd en gevlamd. Hiermee kan er een comfortabele wandelroute ontstaan. Verder is het ontwerp gericht op een aantal zichtlijnen vanuit de zijstraten en aanrijroutes om een optimaal ruimtelijk effect te krijgen.

Voor het fietsnetwerk worden er vrijliggende fietspaden aangelegd in asfalt. Dit betekent dat er een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk wordt gerealiseerd.

De in de “Kansenkaart Watertoerisme” genoemde ontwikkelingen, met name op het gebied van de cruiseschepen, kunnen voor wat betreft de aanleg van de benodigde faciliteiten eenvoudig aanhaken bij de herinrichting. Ook is rekening gehouden met de voor de beroepsvaart benodigde afmeervoorzieningen langs de kade. Tot slot is in het ontwerp is rekening gehouden met mogelijke horeca punten in het water langs de kade. De besluitvorming over deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het “Plan van aanpak Kansenkaart Watertoerisme Haarlem vrijgeven voor inspraak” dat begin juli 2010 zal worden vastgesteld.

1.4 De bomenstructuur wordt verbeterd.

Om het plan te kunnen realiseren zijn er bij de reconstructie van de kade circa 36 bomen gekapt. In het nieuwe ontwerp komt een 60-tal bomen terug waardoor er een robuuste boomstructuur langs de waterkant ontstaat.

1.5 De openbare verlichting wordt op normniveau gebracht.

Door de bestaande masten en armaturen te vervangen wordt de openbare verlichting op normniveau gebracht. Op de boulevard komt een aparte verlichting om de wandelpromenade goed te verlichten.

1.6 Over de inrichting van de Spaarndamseweg is intern en met de buurt en insprekers afgestemd.

De bewoners van de Spaarndamseweg zijn uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst op 8 december 2009. Daarnaast was er gedurende de reguliere inspraaktermijn van 6 weken de mogelijkheid om te reageren op het VO. Er zijn uiteindelijk 80 inspraakreacties (zie bijlage B) ontvangen.

Het DO is gebaseerd op het voor inspraak vrijgegeven VO. Naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties is het ontwerp op de volgende punten aangepast:

- In het ontwerp is er gerekend met een trottoir van 1,8 meter bij huisnummer 2 uitlopend naar 3 meter bij huisnummer 60. Op verzoek van de insprekers is het trottoir thv huisnummer 2 in eerste instantie verbreed tot 2,5 meter. In tweede instantie is deze maat nog aangepast tot 3 meter met als consequentie dat 5 nieuwe bomen niet kunnen worden aangeplant.
- Ter hoogte van de Paul Krügerkade is een verkeersregelinstallatie (VRI) geplaatst.
- In het nieuwe wegprofiel vindt parkeren plaats aan de bebouwingszijde van de Spaarndamseweg. Aan de kadezijde zijn geen parkeervoorzieningen met uitzondering van de tijdelijke voorziening voor het halen/brengen van gebruikers van de aanlegsteigers. In het nieuwe profiel is sprake van een toename van het aantal parkeerplaatsen tov de huidige situatie, echter wel over een grotere afstand verspreid.

- De positionering van de verblijfsteigers is aangepast ten behoeve van de in de Kansenskaart Watertoerisme genoemde toekomstige ontwikkelingen.
- De verkeersafwikkeling van de Waarderbrug maakt onderdeel uit van het ontwerp.

Financiële paragraaf:

De middelen die in het Meerjarenprogramma 2010-2013 voor de jaren 2011 en 2012 zijn opgenomen (€ 3.600.000) zijn nog niet door de raad ter beschikking gesteld. Wel is voor 2010 een voorbereidingskrediet van € 200.000 beschikbaar. Voor het traject tussen de Prinsen- en de Waarderbrug is een BDU-subsidie aangevraagd (€ 2,3 miljoen) bij de Provincie Noord-Holland. Deze subsidie is (nog) niet toegekend. Het project staat wel boven aan de reservelijst (B-lijst) voor 2010. Deze subsidie wordt aangewend als onderdeel van de dekking van de totale kosten. In augustus 2010 zal voor het traject Waarderbrug-Zaenenstraat ook een BDU-subsidieaanvraag worden ingediend voor 2011.

Op basis van het vastgestelde DO zal op korte termijn een gespecificeerde besteksraming worden opgesteld. Op basis van deze raming kan een confrontatie plaats vinden tussen de beschikbare- en geraamde middelen. Hierna zal een bestuurlijk besluit over de haalbaarheid van de (gefaseerde) uitvoering genomen moeten worden en de benodigde kredietaanvraag ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad. De financiële besluitvorming maakt nu geen onderdeel uit van het vaststellen van het DO Spaarndamseweg.

5 Kanttekeningen

1.1 Inrichting thv de huisnummers 2-60 kan niet volledig aan de wensen voldoen.

Op de extra wens om in het totale wegprofiel de huidige afstand van woningen tot aan rijbaan te handhaven is ambtelijk negatief geadviseerd. Hiervoor zouden naast de 5 eerder genoemde bomen nog eens 15 bomen niet kunnen worden aangeplant.

1.2 Het parkeren ter hoogte van de denksportvereniging verandert.

De denksportvereniging aan de Spaarndamseweg, nabij de Floresstraat, heeft met name in de avond veel bezoekers. De meeste bezoekers komen met de auto. De leden van de denksportvereniging moeten de auto's in de nieuwe situatie verder weg parkeren dan nu het geval is. Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met een afvaardiging van de vereniging, maar dit heeft niet tot een bevredigende oplossing geleid. De vereniging heeft vervolgens een formele brief naar de raad gestuurd waarna vragen gesteld zijn in de commissie beheer. Het ambtelijk advies luidt dat er geen goede mogelijkheid is om het parkeren dicht bij de locatie te faciliteren. Wel is de mogelijkheid een tweetal invalide parkeerplaatsen voor het gebouw te realiseren.

1.3 Inrichting thv vaarwegbeheer thv het Havenkantoor

Al bij de aanvang van de nu in uitvoering zijn de werkzaamheden aan de kade hebben de bewoners van huisnummer 2 gevraagd of de bestaande voorzieningen voor de pleziervaart van de kade verplaatst kan worden naar de steiger. Dit vanwege de belemmering van het uitzicht voor deze bewoners. Gedurende de ontwerpfase is met de vaarwegbeheerder naar dit verzoek gekeken. De vaarwegbeheerder heeft echter aangegeven dat deze voorziening op de kade thuis hoort. Dit in het kader van veiligheid, bereikbaarheid en onderhoud.

6 Uitvoering

Planning:

Volgens planning wordt de uitvoering van fase 1, het tracé tussen de Prinsen- en Waarderbrug, voor 1 november 2010 gegund met een geplande start uitvoering in het 1^e

kwartaal van 2011. De tussenliggende periode is nodig om de voor uitvoering benodigde vergunningen te verkrijgen, een technische omschrijving op te stellen, materialen te bestellen, e.d..

De werkzaamheden worden in beginsel aaneengesloten uitgevoerd. De wijze van uitvoering wordt bij de technische uitwerking van het plan (bestek) verder afgestemd met de bereikbaarheidscoördinator.

Aansluitend wordt de uitvoering van fase 2, het tracé ten noorden van de Waarderbrug tot aan de Zaanenstraat, voorbereid. De geplande start uitvoering voor dit deel is 2012.

Communicatie:

Voorafgaand aan de uitvoeringsfase zal communicatie plaatsvinden. Het accent ligt daarbij op de informatieverstrekking. Bij de uitvoering wordt extra aandacht besteed aan de bereikbaarheid van en naar de woningen, winkels, bedrijven en de overige maatschappelijke voorzieningen. Er worden de omleidingsroute voor lokaal verkeer gemaakt. Bij de technische uitwerking van het plan (bestek) wordt ook een communicatieplan vervaardigd.

Duurzaamheid:

Het gehele ontwerp is gericht op een duurzame inrichting. Concreet wordt de volgende maatregelen genomen:

- Het toepassen van stil asfalt voor de rijbaan;
- Het plaatsen van meer bomen;
- De aanleg van een vrijliggende fietsvoorziening;
- Het hergebruiken van de bestaande "keien";
- Het mogelijk toepassen van led-verlichting op de wandelboulevard.

7 Bijlagen

A. *Definitief ontwerp van de Spaarndamseweg (tekeningnummer 504-LS-01), d.d. 06-05-2010.*

B. *Beantwoording inspraakreacties VO Spaarndamseweg, d.d. 18-05-2010.*

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 16 december 2009

Locatie: Het Meterhuis, Minckelersweg 2-M te Haarlem

	Inspraakreactie / vraag:	Antwoord gemeente	Inspreker
1	Complimenten voor plan	Dank u	1, 2, 4, 6, 9, 11, 27, 29, 33, 39, 48, 70, 74, 90
2	De situatie bij de Waarderbrug is op dit moment erg gevaarlijk. Stoplichten staan midden op de weg en de verlichting is al weken uit.	Dit is inmiddels afgehandeld gelijktijdig met het openstellen van de Waarderbrug voor gemotoriseerd verkeer de Waarderpolder in.	2
3	De breedte van het trottoir voor huisnummer 312 t/m 322 is in de bestaande situatie smal en slecht geplaveid. De situatie is m.n. voor ouderen en gehandicapten gevaarlijk (vallen).	Er wordt nieuwe bestrating aangebracht en de rijbaan komt verder van de gevel af te liggen.	2
4	Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden.	Via de website wordt actuele informatie gecommuniceerd. Iedere inspreker krijgt de inspraaknotitie met antwoorden toegestuurd. Op belangrijke momenten (zoals bijvoorbeeld uitvoering van werkzaamheden) wordt gecommuniceerd via een brief aan direct omwonenden, stadskrant en/of website.	2
5	Te weinig parkeerplekken volgens de huidige norm.	Het huidige aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid waardoor de nieuwe situatie een verbetering is t.o.v. de huidige situatie.	3
6	Inspreker is tegen de horecaboten t.h.v. Paul Krugerkade / Kwantum	Het deel waterrecreatie (steigers, horecaboten, cruiseschepen) is een uitgangspunt van de Gemeente Haarlem om dit te integreren, op de Spaarndamseweg. Voor alle voorzieningen op het water geldt dat dit later nog ter visie wordt gelegd, alvorens tot realisatie wordt overgegaan. Voor het gedeelte op land (tussen gevel en kade) is het ontwerp wel definitief uitgewerkt en wordt dit voor bestuurlijke vaststelling aangeboden.	3, 6, 26
7	Parkeren is mogelijk tussen bomen aan de zijde van het Spaarne	In het Beeldplan Spaarndamseweg heeft de kade een recreatieve	3



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

	eventueel met ondergrondse voorzieningen t.b.v. bomen	en verblijfsfunctie gekregen met hoge beeldkwaliteit. Hierin past geen parkeren van auto's.	
8	Er zijn geen parkeervoorzieningen opgenomen voor de bezoekers van de horecaboten.	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie (waaronder horecaboten) wordt het parkeren van bezoekers betrokken.	3
9	Worden er obs-locaties gesitueerd nabij de huidige restafvalinzamelingslocaties?	In samenspraak met Spaarnelanden worden de ondergrondsecontainers gesitueerd.	3
10	<p>Inrichting tussen nummers 2 t/m 60 is voor bewoners een verslechtering omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. trottoir smaller wordt dan nu het geval is. b. Verkeersstromen komen te dicht op de gevels te liggen. c. Trottoir wordt nu al te vaak als fietspad gebruikt door mensen vanuit het centrum richting Rozenhagenstraat en geen zin hebben om twee keer over te steken. d. Dubbele rij bomen kost ruimte, beperkt uitzicht en is niet noodzakelijk. e. Oprit garages naast hnr. 36 is onvoldoende (bij uitrijden achterkant auto op fietspad, slecht zicht op fietspad bij in/uitrijden oprit omdat parkeren te dicht op oprit is gesitueerd, uitrijden oprit stad uit niet mogelijk over doorgetrokken lijn, overwegen kruis op rijbaan). f. Vanaf hnr. 2 en zuidelijker verdwijnen parkeerplaatsen. Ook verdwijnen parkeervakken voor Havenkantoor. g. Onduidelijk is waarom middenberm niet is voortgezet tot aan het havenkantoor. h. Twee linksaffers naar Oudeweg is echt teveel en onnodig. Dit trekt teveel sluipverkeer aan richting Spaarndamseweg. Openstelling Waarderbrug leidt ook al tot betere doorstroming UIT via de Waarderpolder. i. Lichtmast Europamast 3 verkeerde keuze. j. Onduidelijk hoe de servicepunten voor de scheepvaart ter hoogte van hnr. 12 en 14 eruit komen te zien. k. Onduidelijk wat gebeurt met de betonnen afvalcontainer bij het havenkantoor. l. Garage-uitrit voor Kloppersingel 189 geeft slecht zicht op fietspad bij zowel in- als uitrijden. 	<p>a. Op maandagmiddag 8 maart 2010 is een nader overleg geweest met bewoners. In dit overleg is een aangepast ontwerp getoond met een trottoirbreedte van 2,55 meter in plaats van 1,80 meter conform inspraaktekening. Dit aangepast ontwerp voldeed nog aan de ambitie van het beeldplan Spaarndamseweg om aan de waterzijde een hoogwaardige promenade te realiseren. In het overleg van 8 maart 2010 hebben bewoners gesteld dat 2,55 meter trottoirbreedte voor hen nog steeds onacceptabel is. Het trottoir moet in de nieuwe situatie minimaal even breed worden als in de oude situatie (3,0 meter). In navolging op dit overleg is het ontwerp zodanig gewijzigd dat het trottoir ook in de nieuwe situatie 3,0 meter breed is. De extra trottoirbreedte van 45 cm gaat wel ten koste van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de breedte tussen fietspad en rijbaan aan de waterzijde en het niet planten van een vijftal bomen. De ambitie voor een kwalitatief hoogwaardige promenade langs het water wordt hiermee plaatselijk niet gehaald. 2. de rijstroken / voorsorteervakken voor het verkeer hebben een minimale breedte. Op donderdag 29 april 2010 is dit aangepast voorstel besproken met een afvaardiging van de bewoners. In dit overleg is aangegeven dat aanvullend geeist wordt dat de bestaande afstand tussen gemotoriseerd verkeer en gevels voor alle woningen met huisnummer 2 t/m 60 nergens teruggebracht mag worden. Dit leidt tot het niet 	4, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 29



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

<p>m. Kinderen spelen nu op trottoir, dat door parkeren is afgescheiden van rijbaan. Dadelijk kunnen kinderen direct het fietspad oplopen, geeft onveiligheid.</p> <p>Door bewoners van hnr. 2 t/m 22 is een handtekeningenlijst en een alternatief ontwerp ingebracht.</p>	<p>planten van ruim 20 bomen en wordt niet door de ambtelijke organisatie geadviseerd.</p> <ul style="list-style-type: none">b. Fietsverkeer komt inderdaad dichterbij de gevels te liggen. Dit is een noodzakelijk gevolg van het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Het gemotoriseerd verkeer komt verder af van de gevels te rijden.c. Dit gebeurt al in de bestaande situatie en kan in het ontwerp voor de nieuwe situatie niet opgelost worden.d. Dubbele rij bomen is een nadere uitwerking van het beeldplan Spaarneplan en draagt wezenlijk bij aan de beeldkwaliteit van de verblijfsruimte aan het water. Verder wordt het uitzicht op ooghoogte niet beperkt.e. Het uitzicht bij op- en afrijden oprit naast hnr. 36 is verbeterd door de langspaarkeerplaatsen verder van de oprit af te situeren.f. Het verlies van die parkeerplaatsen wordt elders gecompenseerd, zie ook punt 5.g. Er is voor gekozen hier de linksaffer al aan te leggen voor het kruispunt met de Oudeweg. Er wordt nog een studie uitgevoerd voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Oudeweg. Mocht hieruit blijken dat de lange linksaffer toch niet noodzakelijk is, dan zal later alsnog dit deel linksaffer gewijzigd worden in middenberm. Deze wijziging is nog door te voeren in de uitvoeringsfase.h. Idem punt g. Dit wordt t.z.t. meegenomen in het ontwerp van het kruispunt Oudeweg. Vooral nog is het kruispunt buiten de werkgrenzen gehouden van het project Herinrichting Spaarndamseweg.i. De Europamast 3 heeft een vormgeving die goed past bij een robuuste, aan de binnenvaart gebonden kade.j. Dit zal een nadere uitwerking zijn van het definitief ontwerp.k. De afvalcontainer bij het havenkantoor komt terug in het plan. Dit betreft een nadere uitwerking van het definitief ontwerp.	
---	---	--



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

		<p>l. Het uitzicht bij op- en afrijden oprit Kloppersingel 189 is verbeterd door de langspaarkeerplaatsen verder van de oprit af te situeren.</p> <p>m. Geen opmerkingen.</p>	
11	Komen er faciliteiten voor plezier/chartervaart zoals bijvoorbeeld rioolafvoer, afvoer vuilnis, vulpunt olie/diesel, toiletten en douches ?	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt riolering, elektra en water aangelegd bij de cruiseschepen.	5
12	Parkeermogelijkheid aan waterkant vervalt.	Er is voor gekozen om een verblijfsruimte in te richten aan het water met vanaf de weg een vrij doorzicht is op het Spaarne. Hierbij past geen parkeren aan de waterzijde. Er is dan ook gekozen voor parkeren aan één zijde van de weg, waarbij ook vanuit het gebruik de voorkeur uitgaat naar parkeren aan de gevelzijde. Ter aanvulling is in punt 5 aangegeven dat in de nieuwe situatie meer parkeerplaatsen komen dan nu aanwezig in de bestaande situatie.	6
13	Tot in de jaren '60 heeft het pontje Figeë, klapbrug over haven Holland/Nautic, gevaren. Hier lag tot voor kort een aanlegkade en trapje. Voorstel om de aanleglocatie van het pontje te markeren in de nieuwe bestrating.	Voorstel wordt overgenomen. In de deksloof (op de kademuur) wordt een herinneringsmarkering aangebracht t.p.v. de voormalige aanleglocatie van het pontje Figeë.	5, 8
14	Voorstel om de bunkerboot te verplaatsen richting cruiseboten en een vulpunt aan te leggen voor brandstof t.b.v. de pleziervaart	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt dit voorstel meegenomen.	8
15	Voorstel om de horecaboot te verplaatsen naar plek van het haventje, waardoor bewoners niet uitkijken op horecaboot.	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt dit voorstel meegenomen.	9
16	Voorstel om vulpunt aan te leggen voor brandstof ter hoogte van het tankstation (naast huisnummer 310). Huidige situatie met opstap naar kade en tanken met Jerry-cans aan overzijde weg, zorgt voor gevaarlijke situaties.	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt dit voorstel meegenomen.	10
17	Er is geen speelgelegenheid langs het water voor kinderen, uiteraard wel afgeschermd.	Nabij de cruiseschepen wordt een speelvoorziening binnen de normering geplaatst.	11
18	De kadekant is smal en niet vlak, lastig voor rolstoelgebruikers.	De bestrating wordt onder een flauwe helling van 2% aangelegd. Deze flauwe helling is noodzakelijk voor een goede afwatering.	12
19	- Er wordt regelmatig te hard gereden om het groene verkeerslicht bij de	De aansluiting richting Oudeweg / Prinsenbrug valt buiten de	21



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

	<p>Prinsenbrug nog te halen. Voorstel om maatregelen te nemen door borden te plaatsen of markering op de weg aan te brengen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Boulevard aan kade eindigt bij het Havenkantoor en wordt alsmaller smaller naar de brug toe en eindigt daar. Voetganger zal dan ook over het fietspad doorlopen, hetgeen een gevaarlijke situatie is.- Als je op de Prinsenbrug rechtsaf de Spaarndamseweg af wil slaan, is er geen stoplicht of overgang voor voetgangers vanaf de andere zijde; wordt hier nog in voorzien?	<p>projectgrenzen en is geen onderdeel van dit project. Wel wordt nog een studie uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.</p>	
20	<p>Insprekers hebben bezwaren tegen de horecaboten en de bushalte. <i>VVE Spaarnewaard, bevat handtekeningenlijst met 18 adressen. Hebben ook een tekening toegevoegd.</i></p>	<p>Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt dit bezwaar meegenomen. De bushalte wordt verplaatst richting het noorden, dit mede i.v.m. het aanbrengen van de verkeerslichten op de kruising Paul Krugerkade</p>	26
21	<p>Door de langspaarkeerplaatsen ter hoogte van Garage Ooms (huisnummer 410), worden twee in/uitgangen (bevoorradsingsdeuren) onbruikbaar. Ook verdwijnt hiermee veel parkeerruimte. Voor de garage kunnen nu nog maar 4 i.p.v. 12 auto's geparkeerd worden. Hierdoor ontstaat meer overlast bij de burendoordat klanten hun auto's niet meer voor het garagebedrijf kunnen parkeren.</p>	<p>Een oprit is gesitueerd voor de belangrijkste in/uitgang. De overige in/uitgangen hebben voldoende trottoir ervoor om via de oprit gebruikt te kunnen worden. De "parkeerruimte" op het trottoir wordt inderdaad beperkt. Parkeren dient in de nieuwe situatie te gebeuren in de langspaarkeervakken en eventueel op eigen terrein.</p>	27
22	<p>De middenberm ter hoogte van Garage Ooms (huisnummer 410) zou iets meer richting centrum moeten beginnen zodat auto's komende vanuit het garagebedrijf niet verplicht richting centrum moeten rijden. Omkeren via de Delistraat om richting Haarlem Noord te rijden is niet gewenst.</p>	<p>Middenberm wordt ter plaatse van uitrit verlaagd en daarmee overrijdbaar. Hierdoor kunnen auto's direct richting Haarlem Noord rijden.</p>	27
23	<p>Door de bomen wordt het zicht op het Spaarne weggenomen.</p>	<p>Bomen zijn onderdeel van de nieuwe inrichting. Op straatniveau is de zichtbeperking (m.n. stammen) minimaal.</p>	28
24	<p><u>Parkeerplaatsen bij denksportcentrum (huisnummer 414):</u> Insprekers maken ernstig bezwaar tegen het ontwerp omdat bestaande parkeerplaatsen voor het denksportcentrum niet terugkomen in de nieuwe situatie. Leden zijn over het algemeen oudere mensen, die 's avonds niet op de fiets komen en afhankelijk zijn van de auto, sommigen gehandicapt. Voorstel om de kade in te richten voor parkeren.</p>	<p>Vanuit het Denksportcentrum is toegelicht dat de leden voor het overgrote deel behoren tot de groep 65+. Voldoende parkeergelegenheid nabij het Denksportcentrum is een noodzaak om het Denksportcentrum te continueren. Enkele jaren geleden is het Denksportcentrum vanuit het stadscentrum verhuist naar de Spaarndamseweg, waarbij het Denksportcentrum wordt gefaciliteerd in haar activiteiten.</p>	28, 30 t/m 80 82 t/m 96



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

		<p>In overleg met het Denksportcentrum is onderzocht of er fysiek mogelijkheden zijn om parkeren op de kade toe te staan tijdens de speelavonden (ter indicatie: door de weeks van 19.00 tot 24.00 uur in de maanden september t/m mei). Conclusie hiervan is dat langsparkeren tussen de bomen aan beide zijden van de busbaan (t.b.v. cruisevaart) fysiek mogelijk is. Wel zou dit dan beperkt moeten blijven tot gebruik door leden van het Denksportcentrum en zou dit een uitsterfconstructie moeten zijn. Laatstehoudt in dat wanneer het Denksportcentrum verhuist of dat andere parkeermogelijkheden worden gevonden, dit parkeren op de kade voorgoed verdwijnt.</p> <p>Het uitsluitend en gedurende beperkte tijden parkeren op de kade wordt ambtelijk niet geadviseerd omdat dit mogelijk leidt tot precedentwerking en moeilijk of wellicht niet handhaafbaar is. Verder leidt parkeren op de kade tot (1) verlies aan beeldkwaliteit, (2) conflicteert met de verblijfsfunctie op de kade en (3) conflicteert met het per bus ophalen en afzetten van klanten voor de toekomstige cruisevaart.</p> <p>Het advies is dan ook de kade niet in te richten voor parkeren.</p>	
25	Het ontwerp is niet duidelijk. Is ook een bovenaanzicht ter hoogte van het nieuwe Denksportcentrum op nr 410 beschikbaar ?	Het ontwerp is hier niet (on)duidelijker dan elders. Voor nr. 410 is vanaf de gevel gezien eerst een breed trottoir, dan vrijliggend fietspad, oprit, rijbaan, middengeleider, rijbaan, strook verharding met bomen, vrijliggend fietspad, verblijfsruimte, kademuur.	37
26	Inspreker ergert zich aan de opslag van rode vaten tegenover het Denksportcentrum.	De vaten zijn per 1 april 2010 verwijderd.	37
27	Bij de uitgangspunten onder nummer 10 staat 'behoud van het aantal parkeerplaatsen en eventueel uitbreiding daarvan'. Inspreker wenst dit bevestigd te krijgen ten aanzien van Spaarndamseweg 410 (Denksportcentrum).	Bevestiging zie punt 5.	37
28	Inspreker maakt bezwaar tegen het opheffen van de parkeerplaatsen aan de Spaarndamseweg tussen nr. 320 en de Witco fabriek. Inspreker heeft veel energie en kapitaal in het Denksportcentrum gestoken, momenteel maken er 10 clubs gebruik van. Als de gemeente zijn plannen doorzet, zal inspreker moeten sluiten. Inspreker geeft aan dat	Inspreker bedoelt het parkeren op de kade aan het water. In de bestaande situatie wordt deze ruimte gebruikt voor parkeren alhoewel dit geen formele parkeerplaatsen betreft. Vanuit de gebruiks- en beeldkwaliteit is gekozen voor geen parkeren aan de waterzijde, zie ook punten 5 en 12.	81



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

	<p>volgens inspreker 50 parkeerplaatsen onnodig komen te vervallen. Voorstel is om de parkeerplaats voor de bussen (passagiers van de cruiseschepen), te gebruiken voor het Denksportcentrum. Bij het toekennen van de vergunning is rekening gehouden dat er meer parkeerplaatsen in de toekomst zouden komen (zie bijlage). Inspreker verzoekt de bezwaren mondeling toe te kunnen lichten.</p>	<p>Het definitief ontwerp zal ter vaststelling voorgelegd worden aan het college van burgemeester en wethouders, waarna het besluit ter bespreking wordt voorgelegd aan de commissie Beheer. Inspreken bij de commissie Beheer is mogelijk.</p>	
29	<p>Aangezien het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit zwaar weegt bij het oordeel van het college, verzoekt inspreker:</p> <ul style="list-style-type: none">- vooraf te berichten wanneer zienswijze van inspreker daar behandeld wordt.- het ambtelijk advies aan de adviescommissie vooraf aan inspreker toe te zenden- inspreker de mogelijkheid te geven om in de commissievergadering het woord te voeren.	<p>Zie punt 28. Commissiestukken zijn openbaar en te downloaden vanaf internet. Indien inspreker gebruik wilt maken van zijn/haar recht om bij de commissie Beheer in te spreken, zal hij/zij vooraf hiertoe een verzoek moeten doen bij Griffie.</p>	81
30	<p>Voorstel de VOP naar de zuidzijde van de aansluiting Floresstraat (nog ten zuiden van de linksafstrook) te verplaatsen.</p>	<p>In verband met de linksafstrook is hier de oversteekplaats niet mogelijk. De oversteekplaatsen zijn bewust gekozen ter plaatse van de zijstraten, om de kade bereikbaar te houden, ook voor de achterliggende buurt.</p>	82
31	<p>Voorstel om ter plaatse van cruiseschepen, touringcars rijdend richting centrum ook de kade op te laten rijden zonder keren.</p>	<p>Verkeerskundig is dit niet verantwoord</p>	82
32	<p>Voorstel tot een zodanig optimaal ruimtegebruik (minimale trottoirbreedte, verschuiving wegas?) dat het aantal parkeerplaatsen aan de bebouwingszijde wordt gehandhaafd en niet beperkt wordt tot langsparkeren.</p>	<p>Zie punt 5</p>	82
33	<p>Onduidelijk of het denksportcentrum behoefte heeft aan een inrit.</p>	<p>Ja, die behoefte is er</p>	82
34	<p>'s Avonds (19.30 uur) stonden erg veel auto's aan de gevelzijde (>40, loodrecht op de weg). Aan de kadezijde stonden zo'n 6 auto's en 2 opleggers. In het ontwerp kan dan ook niet worden volstaan met langsparkeren. Voorstel om gedurende een langere periode ('s avonds en overdag) de huidige parkeersituatie te onderzoeken.</p>	<p>Dwarsparkeren is geen optie omdat de rechte lijn voor de hele Spaarndamseweg is doorgetrokken om de fietspaden zo recht mogelijk te laten doorlopen</p>	82



Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

35	De uiteengezette fasering dient ingekort te worden, zodat de overlast in tijd tot een minimum wordt beperkt.	<i>Reactie van de Vomar Voordeelmarkt</i> Binnen de randvoorwaarden bereikbaarheid stad, zal dit nader bekeken worden.	83
36	De inrichting van het gebied zal nog eens goed tegen het daglicht gehouden moeten worden als het gaat om het aantal fietsbeugels en de plaats daarvan.	Er komen geen fietsbeugels op de Spaarndamseweg omdat dit niet past i.v.m. de breedte van het trottoir. De fietsbeugels dienen in de Paul Krugerkade geplaatst te worden.	83
37	Het ontwerp lijkt mooi maar niet voor daar. Het is geen wandelgebied, al helemaal niet voor toeristen, te ver van de stad.	Het ontwerp is zeker ook gemaakt voor de buurt. Bewoners van de aanliggende wijken kunnen dadelijk hier prettig verblijven aan het water.	88