

Raadsstuk

Onderwerp: beschikbaar stellen krediet voor werkzaamheden Oosterduin

Reg.nummer: 2010/284803

1. Inleiding

In het Meerjarenprogramma 2010-2014 is het vervangen van de riolering in Oosterduin opgenomen. Ook is een verruiming van het rioolstelsel noodzakelijk, zodat water op straat in de wijk tot een minimum wordt beperkt. Daarnaast zal een zogenaamd gescheiden stelsel worden aangelegd om te voldoen aan de wettelijke milieu-eisen die het waterschap stelt.

Door “werk met werk” te maken heeft dit uiteindelijk geresulteerd in een project, waarbij van gevel (erfgrens) tot gevel (erfgrens) alles wordt vervangen (riolering, openbare verlichting, verharding). Daarnaast zal er noodzakelijk onderhoud gepleegd gaan worden aan kademuur langs de Parnassiakade.

Voor de Parnassiakade geldt dat het een onderdeel is van een doorgaande fietsroute (Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP)).

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. De investeringskosten van dit project beschikbaar te stellen uit de routinematige investeringsposten 63.19a (€ 3.200.000,-) en 67.52 (€ 35.000,-) en 63.08 (€ 43.000,-) in 2011 en 63.19a (€ 2.200.000,-) en 65.07 (€ 80.000,-) in 2012. De investeringskosten bedragen totaal € 5.558.000,-
2. De exploitatiekosten van dit project beschikbaar te stellen uit de begrotingsposten “Groot onderhoud open verharding”(€ 300.000,-) en “Openbare verlichting op normniveau” (€ 172.000,-) en “Straatmeubilair” (€5.000,-) in 2011 en “Openbare verlichting op normniveau” (€ 173.000,-) in 2012. De totale begrotingskosten bedragen € 650.000,-

3. Beoogd resultaat

De integrale aanpak bij de herinrichting van Oosterduin draagt bij aan het inlopen van achterstallig onderhoud. De openbare ruimte krijgt weer een hoogwaardige uistraling. Daarnaast wordt met de aanleg van een gescheiden rioolstelsel voldaan aan de milieu-eisen die het Hoogheemraadschap de gemeente stelt. Het aanleggen van een fietsvoorziening langs de Parnassiakade draagt bij aan de kwaliteit van het fietsnetwerk. De route is onderdeel van het fietsnetwerk en, comfortabeler, veiliger en beter herkenbaar.

4. Argumenten

Uitgangspunten riolering

In de huidige situatie ligt er in Oosterduin een rioolstelsel dat dateert uit 1939. Dit rioolstelsel is aan vervanging toe. Door de aanleg van een gescheiden rioolstelsel wordt het vuile water uit de huizen en het relatief schone water van daken en wegen apart ingezameld en afgevoerd. Het vuilwater gaat naar de rioolzuivering en het relatief schone water gaat naar het oppervlaktewater.

Uitgangspunten verharding

De verharding in de wijk Oosterduin vertoont achterstallig onderhoud. Het vernieuwen van de verharding draagt bij aan de doelstelling van het College het achterstallig onderhoud in te lopen.

De Parnassiakade is een ontbrekende schakel in het programma fiets

Het DO bevat onder andere een inrichting van de Parnassiakade als fietsstraat. De fietsvoorziening op de Parnassiakade wordt veiliger en comfortabeler. Daarbij draagt dit project bij aan de doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren.

Duurzaam Haarlem

Dit project draagt bij aan een duurzaam Haarlem. Het afkoppelen draagt bij aan een verlaging van het aantal overstortingen van rioolwater en de vermindering van de hoeveelheid van elk van die ongeplande overstortingen op het oppervlaktewater. Dit draagt niet alleen bij aan de kwaliteit van het oppervlakte water, maar ook aan de volksgezondheid.

Afkoppelen is niet per definitie duurzamer. Globaal zijn er twee manieren van afkoppelen, namelijk een dubbel systeem aanleggen of alle hemelwater op het maaiveld laten afstromen al of niet in speciaal aangelegde delen van het maaiveld (greppels). Om dit zinvol te doen moet vaak een hele wijk of grote gedeelten daarvan tegelijkertijd worden aangepakt. Beide methoden vergen een forse financiële inspanning, die indien de bestaande riolering slecht is, kan worden overwogen. In dit geval is de gehele riolering in de wijk aan vervanging toe en is dus gekozen voor afkoppelen.

Financiële argumenten

De totale kosten van het DO worden geraamd op € 6.719.000,- De dekking is opgenomen in het MJP van 2010-2013.

DEKKING	2010	2011	2012
IP 63.19a, Verruimen rioleringen	€ 300.000,-	€ 3.200.000,-	€ 2.200.000,-
IP 67.52, Intensivering openbare ruimte		€ 35.000,-	
IP 63.08, Walmuren vervanging	€ 11.000,-	€ 43.000,-	
IP 65.07, onderhoud Groen			€ 80.000,-
Totaal routine matige investeringsposten	€ 311.000,-	€ 3.278.000,-	€ 2.280.000,-
Groot Onderhoud Open Verhardingen	€ 200.000,-	€ 300.000,-	
Openbare Verlichting op Normniveau brengen		€ 172.000,-	€ 173.000,-
STRM (vervangen straatmeubilair)		€ 5.000,-	
Totaal exploitatiekosten	€ 200.000,-	€ 477.000,-	€ 173.000,-
Totaal	€ 511.000,-	€ 3.755.000,-	€ 2.453.000,-

Van het totale benodigde krediet van € 6.719.000,- is reeds € 511.000,- in 2010 beschikbaar gesteld bij het vaststellen van het MJP 2010-2013.

Subsidie

Bij de provincie Noord Holland is een subsidieaanvraag “Fietsinfrastructuur 2011” ingediend. Indien de subsidie medio juni 2011 daadwerkelijk wordt toegekend met een beschikking, dan komt deze ten gunste van de begrotingspost “Groot Onderhoud Open Verhardingen”. Haalbaarheid van de subsidie hangt af van de prioritering door de Provincie en het type fietsvoorziening dat zal worden gekozen.

Inspraak en participatie

Het ontwerp heeft van 19 februari 2010 tot 2 april 2010 ter inzage gelegen. Daarnaast is er op 10 maart 2010 een inloopavond georganiseerd. De inspraakreacties zijn verwerkt in het definitief ontwerp of gemotiveerd afgewezen. De verwerking van de inspraakreacties is opgenomen in bijlage B.

Groenparagraaf

In de wijk Oosterduin worden 9 bomen herplant die in de loop van de jaren zijn gekapt maar niet terugeplant. Daarnaast moeten er 8 bomen gekapt worden omdat ze te dicht op het te vervangen riool staan. Ook deze bomen worden na de werkzaamheden herplant. Uit onderzoek blijkt dat 7 bomen van een matige kwaliteit zijn en deze bomen worden ook vervangen. Geen van alle te kappen bomen heeft een monumentale status.

5. Kanttekeningen

Volgens het Haarlemse Verkeer- en Vervoerplan (HVVP) maakt de Parnassiakade onderdeel uit van een doorgaande fietsroute. Derhalve is in het DO gekozen voor de inrichting van fietsstraat in rood asfalt. Bij de wijkraad en veel bewoners van de Parnassiakade bestaat echter grote weerstand tegen het inrichten van de Parnassiakade als fietsstraat en met name de gekozen verharding, rood asfalt.

6. Uitvoering

Het definitief ontwerp voor de herinrichting van Oosterduin wordt vastgesteld om daarmee de ontwerpfase af te ronden. Op basis van dit ontwerp kan het werk aanbesteed en vervolgens uitgevoerd gaan worden. Volgens planning zal het werk in november 2010 gegund worden en van start gaan in december 2010. De werkzaamheden duren ongeveer 18 maanden. 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. Definitief Ontwerp tekening d.d. 22-07-2010 (tekening nummer: 807 - LS - 001)
- B. Notitie inspraakreacties, d.d. 10-03-2010

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:

1. De investeringskosten van dit project beschikbaar te stellen uit de routinematige investeringsposten 63.19a (€ 3.200.000,-) en 67.52 (€ 35.000,-) en 63.08 (€ 43.000,-) in 2011 en 63.19a (€ 2.200.000,-) en 65.07 (€ 80.000,-) in 2012. De investeringskosten bedragen totaal € 5.558.000,-
2. De exploitatiekosten van dit project beschikbaar te stellen uit de begrotingsposten “Groot onderhoud open verharding”(€ 300.000,-) en “Openbare verlichting op normniveau” (€ 172.000,-) en “Straatmeubilair” (€5.000,-) in 2011 en “Openbare verlichting op normniveau” (€ 173.000,-) in 2012. De totale begrotingskosten bedragen € 650.000,-

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 10 maart 2010

Locatie: Haarlem

Vraag/opmerking	Antwoord gemeente	Inspreker
Plan onvoldoende voor Sleedoornweg door geen 30 km regime, blijft zo racebaan	In afwachting van de bouw aan de zuidzijde van de Sleedoornweg valt deze weg buiten de projectgrenzen. Bij de kruising met de Zenegroenkade komt een 30 km "poort" door het plaatsen van borden "30 km zone" en een snelheidsremmende verkeersdrempel.	1
Begin Daslookweg drempel renoveren, is 20 jaar oud	Het ontwerp wordt hierop aangepast.	1
Drempel op Sleedoornweg voor veiligheid i.v.m. containers restafval die aan linkerkant geplaatst worden	Drempels worden spaarzaam en doelmatig aangelegd. Een drempel aanleggen i.v.m. geplaatste afvalcontainers verdient niet de voorkeur.	1
Wanneer start?	Het werk kan starten als aan de belangrijkste voorwaarden voldaan is: 1. het ontwerp moet voldoen aan het geldend Haarlems beleid en door een meerderheid gedragen worden en 2. het ontwerp en geld zijn vrijgegeven door het college van B&W. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden in februari 2010 en duren ongeveer 220 werkbare dagen.	2
Nieuwe container niet aan de overkant	De ondergrondse afvalinzameling kent zijn eigen inspraakprocedure en maakt geen onderdeel uit van dit plan.	2
Asfalteren Parnassiakade is uitnodiging om deze weg als snelle doorgaande route te gebruiken. Klinkers zijn betere oplossing. Ook nodigt het uit tot parkeren door niet bestemmingsverkeer	Om de snelheid te verlagen worden drempels en plateaus geplaatst. In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt. Automobilisten parkeren hun auto het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Dit staat los van de gekozen verharding of vormgeving van de weg.	3
Riolering is recent vervangen door pvc tot aan gemeente aansluiting. Graag rekening mee houden	De gemeente vervangt tijdens de werkzaamheden de huisleidingen onder de openbare ruimte, de vervangende leiding is van pvc met een diameter van 125 mm. Indien nodig wordt er een overgangsstuk toegepast om aan te kunnen sluiten op de huisafvoerleiding.	3



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Intentie Parnassiakade fietsstraat goed, echter zou uitsluitend voor fietsers moeten zijn	Het is mogelijk de Parnassiakade uitsluitend voor fietsers toegankelijk te maken, maar dat zou betekenen dat de Parnassiakade met de auto ook niet meer toegankelijk is voor aanwonenden. Voor deze mogelijkheid is niet gekozen.	4
Asfalteren Parnassiakade is uitnodiging voor doorgaand verkeer + harder rijden dus niet aantrekkelijk voor fietsers. Klinkers + drempels betere oplossing	In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt. Ten behoeve van de snelheidsremming worden drempels en plateaus toegepast.	4
Huis wordt nu gerenoveerd, riolering vermoedelijk oud. Problemen? Wat is goede planning indien wij riool wensen te vernieuwen	Het werk kan starten als aan de twee belangrijkste voorwaarden voldaan is; 1. het ontwerp moet door een meerderheid gedragen worden en voldoen aan het geldend Haarlems beleid. 2. het ontwerp en geld zijn vrijgegeven door het College van B&W. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden medio december 2010 en duren 220 werkbare dagen. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd om hinder in de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Alle bewoners krijgen een bewonersbrief van de gemeente ongeveer 2 weken voor de aannemer start met de werkzaamheden.	4



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Prima alternatief voor bbb is regenwaterriool	Zowel een bbb als een regenwaterriool hebben voor- en nadelen. De belangrijkste voorwaarde voor het toepassen van een regenwaterriool is dat de meeste bewoners in Oosterduin mee willen doen en zij de gemeente toestemming geven om de regenpijp aan de voorzijde van de woning aan te sluiten op het nieuw te leggen regenwaterriool. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan is een regenwaterriool een goed alternatief voor een bbb.	5
Asfalt Parnassiakade niet positief, klinkers beter	In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt.	5
Voor kruispunt Egelantierlaan/Parnassiakade cijfers 30 op weg aanbrengen + extra 30 km bord vóór kruising	Het begin van het 30 km gebied is niet bij het kruispunt Egelantierlaan/Parnassiakade maar bij het kruispunt Zenegroenkade/ Sleerdoonweg. Daar komt een 30 km "poort" , door het plaatsen van borden "30 km zone" en een snelheidsremmende verkeersdrempel. Extra Markering met de cijfers 30 op de rijbaan is niet nodig omdat er nauwelijks "vreemd" verkeer de wijk inrijdt.	6
Ontvang graag info over uitvoeringswijze/bemaling i.v.m. fundering woningen	Om de uitvoeringsrisico's voor de belendende percelen te minimaliseren heeft de gemeente grondonderzoek laten uitvoeren en met de verkregen gegevens een funderingsonderzoek en bemalingadvies laten opstellen. Ook de funderingen van de woningen zijn geïnventariseerd en in de beide onderzoeken betrokken. Op basis van de verzamelde gegevens is besloten te gaan werken met kunststof buizen en putten, omdat deze licht zijn en daarom de werkzaamheden snel en zonder zware funderingen onder de riolen uitgevoerd kunnen worden. Verder is besloten om daar waar nodig retourbemaling toe te passen om sterke grondwaterdalingen te voorkomen en daarmee zettingen aan de bestaande infrastructuur te voorkomen. Tijdens de uitvoering worden peilbuizen geplaatst om de grondwaterstand bij de woningen te bewaken. Geïnteresseerde bewoners kunnen via antwoord@haarlem.nl een afspraak maken om de onderzoeken in te zien.	7
Wordt er opname van woning gedaan binnen en buiten voor aanvang werkzaamheden?	Voordat de werkzaamheden starten maakt een onafhankelijk bureau in opdracht van de gemeente tenminste een buitenopname en als dit nodig is ook een binnenopname. Bewoners krijgen hierover nog bericht.	7



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Scheiding vuil- en hemelwater goed. Plan is te mager, beter onderzoek naar specifieke situaties, bijv. onderzoek naar wijze van lozing Helmlaan 47.	Het rioolplan is gemaakt op basis van bij de gemeente bekende beheergegevens, rekening houdend met een vuilwater-/regenwaterafvoer per perceel. De specifieke lozingen vanaf de particuliere terreinen zijn niet opgenomen in het gemeentelijke beheerssysteem omdat dit tot begin van dit jaar een verantwoordelijkheid was van de perceeleigenaar. De gemeente zou graag zien dat bewoners de gegevens van hun leiding tijdens de uitvoering beschikbaar stellen aan de gemeentelijke opzichter. Om vergeten lozingen tijdens de uitvoering te voorkomen is in het bestek opgenomen dat elke aansluiting op het bestaande riool aangesloten moet worden.	8
Ontstoppingsstukken onder trottoir is ongelukkige keuze i.v.m. eventuele verstopping in toekomst. Beter op eigen terrein	De gemeente legt een ontstoppingsstuk op gemeentegrond op 0,50 m uit de erfrens, omdat deze altijd voor de gemeente bereikbaar is. Het staat particuliere eigenaren vrij om zelf ontstoppingsstuk(ken) aan te (laten) leggen op eigen terrein.	9
Op hoek Egelantierkade/Zenegroenkade belijning met witte bolling om verkeer rechts aan te laten houden	Het ontwerp is aangepast waarbij rekening is gehouden met de argumenten.	10
In mijn achtertuin staat nieuwe boom gepland (Oosterduinweg 7), is niet mogelijk.	De nieuwe boom stond gepland in de Slangenkruidlaan op gemeentelijk gebied, achter het perceel Oosterduinweg 7. Bij nadere beschouwing blijkt het niet mogelijk hier een nieuwe boom te planten wegens de in/uitrit naar een garage. De gemeente heeft besloten deze (nieuw te planten) boom te laten vervallen.	11
In mijn achtertuin staat een lantaarnpaal; wordt deze vervangen of verwijderd? Geen bezwaar tegen beiden.	De gemeente is van mening dat een openbare lantaarnpaal (lichtmast) niet thuis hoort op particulier terrein en laat hem daarom loskoppelen van het electranet. De gemeente verzoekt u om kenbaar te maken of de lichtmast verwijderd moet worden. Desgewenst blijft de lichtmast staan en gaat dan over in eigendom (omdat verwijderen net zoveel kost als het in eigendom overdragen van de lichtmast). De door de gemeente nieuw te plaatsen lichtmast staat aangegeven op het voorlopig ontwerp.	11
Worden de 3 regenpijpen langs mijn huis (fietspad Slangenkruidlaan) aangesloten op de nieuwe afvoer?	Het is voldoende om alleen het dakvlak aan de voorzijde van de woning aan te sluiten op het regenwaterriool. Als het aansluiten van de leidingen aan de zijkant van de woningen niet teveel kosten met zich meebrengt kunnen deze ook aangesloten worden op het regenwaterriool. Tijdens de uitvoering kunt u hierover contact opnemen met de gemeentelijke opzichter.	11
Worden de 2 kolken in het fietspad vervangen en aangesloten op nieuwe afvoer?(situatieschets)	Alle bestaande kolken binnen de werkgrenzen van het plan worden vervangen door nieuwe exemplaren. Vaak zal een kolk ook verplaatst worden.	11
Drempel in Ligusterlaan heeft geen zin omdat aan beide zijden geparkeerd kan worden, snelheid is hierdoor al 30 km.	Bij de lagere parkeerdruk op de rechtliggende Ligusterlaan ontstaat de kans op grotere snelheden. Daarom wordt een drempel aangelegd.	12
Drempel ligt in tekening te dicht bij uitrit (Duindoornlaan 15). Verzoek om drempel iets naar nr.13 te verschuiven	Het ontwerp wordt hierop aangepast.	13



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Dure investering voor alleen voorzien van huizen. Achterzijden en vele garages leveren veel meer regenwater, wat dan toch weer in riool komt.	Het is voldoende om alleen het dakvlak aan de voorzijde van de woning aan te sluiten op het regenwaterriool. De gemeente heeft er geen bezwaar tegen (staat er positief tegenover) als eigenaren zelf andere regenwaterafvoeren aansluiten op de gemeentelijke huisafvoerleiding voor regenwater. Dit is goed voor het milieu.	14
Waarom geen bomen in Ligusterlaan? Vroeger stonden hier wel bomen	De voetpaden in de Ligusterlaan zijn te smal om hier bomen in te plaatsen. Bovendien kunnen bomen schade veroorzaken aan de kabels en leidingen die onder het voetpad liggen.	14
Advies: zorg bij bestraten dat zand onder stenen extra goed verdicht wordt om snel verzakking tegen te gaan.	In het bestek (contractdocument tussen de gemeente en de aannemer) is opgenomen dat voor het aanbrengen van de verharding de ondergrond verdicht moet worden. Ook wordt er onder de bestrating van de rijwegen een steenfundering aangebracht om spoorvorming en verzakkingen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen.	14
Asfalteren Parnassiakade nodigt uit tot hard rijden, plan heeft zo geen meerwaarde	In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt. Om de snelheid te remmen wordt er een extra verkeersdrempel toegepast.	15
Als bij afkoppeling regenwater van rioolwater wordt gekozen voor beste oplossing (via tegelpad), dan moet regenwaterriool onder of boven vuilwaterafvoer. Zorgt knik/bobbel niet voor verstopping?	Vuil- en regenwaterleidingen worden over het algemeen ter voorkoming van bevriezing met minimaal 0,50 m dekking onder het maaiveldniveau gelegd. Door kruisende leidingen te variëren in diepteligging kan worden voorkomen dat er knikken (of tegenschot) in leidingen ontstaan. Dit is een verantwoordelijkheid van de aannemer, de gemeentelijke opzichter let hierop.	16
Aandachtspunt: diverse mensen willen persoonlijk gesprek om situatie rondom huis op te nemen	Voordat men start met de aanleg van de huisleidingen komt de gemeentelijke opzichter nog bij bewoners langs om afspraken te maken over de vergoeding en het tracé van de regenwaterleiding. Ook kunnen bewoners zelf contact opnemen met de gemeentelijke opzichter. Zijn naam en telefoonnummer worden aangegeven in de bewonersbrief die alle bewoners ontvangen voor de uitvoering van start gaat.	17
I.v.m. veiligheid parkeerstrook maken bij tuincentrum Teeuwen voor schoolbussen	De school waar op bedoeld wordt is een speciale school. Dit betekent dat er kinderen met schoolbussen worden gehaald en gebracht. In overleg met de school moet worden gekeken of het mogelijk is om op enige afstand van de school parkeerplekken te creëren voor schoolbussen. De school ligt ten noord-westen van het plangebied. Op de Sleedoornweg is binnen het plangebied onvoldoende ruimte. De voorgestelde plaats ligt niet op Haarlems grondgebied, waardoor de gemeente Haarlem hier geen uitvoering aan kan geven.	18



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>Tekening klopt niet: gescheiden afvoer van zeer beperkt deel regenwater, 80% van mijn huis valt er niet onder.</p>	<p>Het is voldoende om alleen het dakvlak aan de voorzijde van de woning aan te sluiten op het regenwaterriool. De gemeente heeft er geen bezwaar tegen (staat er positief tegenover) als eigenaren zelf andere regenwaterafvoeren aansluiten op de gemeentelijke huisafvoerleiding voor regenwater. Dit is goed voor het milieu. Alleen het aansluiten van schoon regenwater op het regenwaterriool is toegestaan.</p>	<p>19</p>
<p>Verkeersdrempels niet voldoende om 30 km regime Egelantierlaan te handhaven, slingeroute is beter.</p>	<p>Als gevolg van de herpositionering van de sportvelden kwamen er na de sluiting van de inspraaktermijn voor Oosterduin veel vragen van bewoners binnen bij de gemeente. Met name over de versmalling van de groenstrook. Formeel is hiervoor een bestemmingplan procedure gevoerd en ligt het project herpositionering sportvelden buiten de werkgrenzen van het werk Oosterduin.</p> <p>De gemeente heeft besloten op basis van de gestelde vragen en de inspraakreacties Oosterduin een nieuw profiel voor te leggen aan de bewoners van de Egelantierlaan/wijkraad/fietsersbond. Dit is gedaan in de vorm van een extra schriftelijke inspraakronde en bedoeld is voor de bewoners aan de Egelantierlaan.</p> <p>Doel van deze extra inspraak ronde is liggende kansen benutten en draagvlak verwerven voor de nieuwe inrichting van de Egelantierlaan.</p> <p>Op basis van de gestelde vragen en inspraakreacties voor Oosterduin stelt de gemeente de volgende aanpassing van het VO voor:</p> <p>1] Uit de inspraakreacties is naar voren gekomen dat er een wens is bij de bewoners om het trottoir aan de zijde van de woningen te verbreden ten koste van de rijwegbreedte. Deze verbreding aan de huizenzijde heeft weinig zin als de bomen niet gekapt worden. Omdat de bomen van goede kwaliteit zijn is kappen geen optie. Om de boomwortels aan de wegzijde ruimte te geven stelt de gemeente een trottoirbreedte van ca. 2,50 m voor.</p> <p>[2] Het toevoegen van een parkeerstrook van 2,00 m met neuzen ter plaatse van de zijwegen zodat ook als er geen voertuigen geparkeerd staan de wegbreedte visueel beperkt is.</p> <p>[3] Rijbaan van 3,50 m breed tussen de Helmlaan en Oosterduinweg (eenrichtingverkeer handhaven), dit om de snelheid van het verkeer te remmen.</p> <p>Motivering; een versmalling van de rijbaan heeft ten gevolg, dat:</p> <ul style="list-style-type: none">- automobilisten minder geneigd zijn hard te rijden;- automobilisten minder geneigd zijn tegen de richting in te rijden;- creëren we een reguliere 30 km/h woonstraat waarin de verkeerssituatie helder en eenduidig is. <p>De Egelantierlaan maakt geen deel uit van het Haarlemse fietsnetwerk. Zodoende worden geen fietsstroken of aparte fietspaden aangebracht</p>	<p>19</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	<p>[4] Een voetpad aan de noordzijde van de weg van 2,00 m breed. Voor de duidelijkheid: een trottoir aan de zijde van de voetbalvelden gaat niet ten koste van de groenstrook. De ruimte wordt verkregen door de rijbaan van de Egelantierlaan te versmallen. Het creëren van het trottoir aan die zijde was ook om tegemoet te komen aan de vraag van de bewoners op een normale manier bij de ondergrondse vuilcontainer te kunnen komen. Het vervuld tegelijkertijd de functie van wandelstrook die zo gewenst is door de hondenbezitters en wandelaars.</p> <p>Resumerend: stemt de gemeente grotendeels in met het voorstel voor de inrichting van de Egelantierlaan door de bewoners, wijkraad en de Fietsersbond. Helaas kunnen wij op gronden van veiligheid geen gecombineerd voet/fietspad aan de noordzijde van de weg aanleggen:</p>	
Vrachtverkeer tegengaan op Egelantierlaan (doorgaande route Aerdenhout/Zandvoort)	Een dergelijk verzoek kan alleen effectief worden ingevoerd in samenspraak en na overeenstemming met de buurgemeente. In het kader van het rioleringsplan Oosterduin kan hierop niet worden ingegaan. De gemeente is wel met u van mening dat doorgaand verkeer haar route via de Burg. Texlaan en de Zandvoorterweg zou moeten vervolgen.	19
Wordt Parnassiakade eenrichtingverkeer (i.v.m. fietsinrichting en parkeerruimte)?	Nee	20
Waarom apart fietspad Parnassiakade, er rijden niet zoveel fietsers?	De gemeente heeft zich tot doel gesteld het fietsgebruik te bevorderen om zo een bijdrage te leveren aan een schoner milieu en een betere bereikbaarheid van de stad. Men wil bereiken dat het fietsgebruik op korte afstanden toeneemt. Een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk draagt bij aan gunstige omstandigheden waardoor Haarlemmers meer gaan fietsen. Daarbij draagt de kwaliteit van het fietsnetwerk als geheel bij aan de fietsprestatie. De Parnassiakade is een onderdeel van het fietsnetwerk.	21
Plan voor Parnassiakade heroverwegen, omdat dit belangrijke toegang is tot rest van de wijk. Helaas kan autoverkeer niet geweerd worden.	In het plan wordt ook de toegang tot de wijk Oosterduin aangepast. De gekozen vormgeving moet er aan bijdragen dat een groter deel van het verkeer voor de toegang tot de wijk gebruik gaat maken van de Sleedoornweg.	22
Onveilige verkeerssituatie op Egelantierlaan aanpakken door a) straat vernauwen; b) vrijliggend fietspad; c) voetpad Alliance kant handhaven	Als gevolg van de herpositionering van de sportvelden kwamen er na de sluiting van de inspraaktermijn voor Oosterduin veel vragen van bewoners binnen bij de gemeente. Met name over de versmalling van de groenstrook. Formeel is hiervoor een bestemmingplan procedure gevoerd en ligt het project herpositionering sportvelden buiten de werkgrenzen van het werk Oosterduin. De gemeente heeft besloten op basis van de gestelde vragen en de inspraakreacties Oosterduin een nieuw profiel voor te leggen aan de bewoners van de Egelantierlaan/ wijkraad/fietsersbond. Dit is gedaan in de vorm van een extra schriftelijke inspraakronde en bedoeld is voor de bewoners aan de Egelantierlaan.	23



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	<p>Doel van deze extra inspraak ronde is liggende kansen benutten en draagvlak verwerven voor de nieuwe inrichting van de Egelantierlaan.</p> <p>Op basis van de gestelde vragen en inspraakreacties voor Oosterduin stelt de gemeente de volgende aanpassing van het VO voor:</p> <p>1] Uit de inspraakreacties is naar voren gekomen dat er een wens is bij de bewoners om het trottoir aan de zijde van de woningen te verbreden ten koste van de rijwegbreedte. Deze verbreding aan de huizenzijde heeft weinig zin als de bomen niet gekapt worden. Omdat de bomen van goede kwaliteit zijn is kappen geen optie. Om de boomwortels aan de wegzijde ruimte te geven stelt de gemeente een trottoirbreedte van ca. 2,50 m voor.</p> <p>[2] Het toevoegen van een parkeerstrook van 2,00 m met neuzen ter plaatse van de zijwegen zodat ook als er geen voertuigen geparkeerd staan de wegbreedte visueel beperkt is.</p> <p>[3] Rijbaan van 3,50 m breed tussen de Helmlaan en Oosterduinweg (eenrichtingverkeer handhaven), dit om de snelheid van het verkeer te remmen. Motivering; een versmalling van de rijbaan heeft ten gevolg, dat:</p> <ul style="list-style-type: none">- automobilisten minder geneigd zijn hard te rijden;- automobilisten minder geneigd zijn tegen de richting in te rijden;- creëren we een reguliere 30 km/h woonstraat waarin de verkeerssituatie helder en eenduidig is. <p>De Egelantierlaan maakt geen deel uit van het Haarlemse fietsnetwerk. Zodoende worden geen fietsstroken of aparte fietspaden aangebracht</p> <p>[4] Een voetpad aan de noordzijde van de weg van 2,00 m breed.</p> <p>Voor de duidelijkheid: een trottoir aan de zijde van de voetbalvelden gaat niet ten koste van de groenstrook. De ruimte wordt verkregen door de rijbaan van de Egelantierlaan te versmallen.</p> <p>Het creëren van het trottoir aan die zijde was ook om tegemoet te komen aan de vraag van de bewoners op een normale manier bij de ondergrondse vuilcontainer te kunnen komen. Het vervuld tegelijkertijd de functie van wandelstrook die zo gewenst is door de hondenbezitters en wandelaars.</p> <p>Resumerend: stemt de gemeente grotendeels in met het voorstel voor de inrichting van de Egelantierlaan door de bewoners, wijkraad en de Fietsersbond. Helaas kunnen wij op gronden van veiligheid geen gecombineerd voet/fietspad aan de noordzijde van de weg aanleggen:</p>	
--	---	--



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Positief plan, goede voorbereiding. Wachten nadere informatie af.	De gemeente is blij met deze positieve beoordeling van het plan. Twee weken voordat de werkzaamheden starten krijgen alle bewoners bericht van de gemeente.	24
Wil graag aanpassing oprit garage door verbreding van 2 mtr in westelijke richting (duinroosplnts 20). Kan niet met dit plan	Het ontwerp wordt hierop aangepast.	25
Prima plan!	De gemeente is blij met deze positieve beoordeling van het plan.	26
Graag zelfde boomsoort herplanten op Duinroosplantsoen als aan overzijde plantsoen (red. overzijde is Magnolia Kobus). Huidige bomen geven veel bladoverlast en nemen teveel licht weg.	De te herplanten bomen langs de straat zijn van de soort Magnolia Kobus, dit is dezelfde boomsoort als aan de overzijde van het Duinroosplantsoen. In het plantsoen komen twee berken (ipv de zieke kastanjes) en aan de kopkanten Sierkersen.	27
Wordt vervanging riolering en aanleg afvoer in 1 ^e fase gedaan?	De nutsbedrijven starten vooruitlopend op de gemeentelijke werkzaamheden met het vernieuwen van kabels en leidingen onder de trottoirs. Deze werkzaamheden vinden vooruitlopend plaats omdat deze leidingwerken sneller gaan dan de rioolwerken. Na de werkzaamheden van de nutsbedrijven worden de sleuven in de trottoirs dichtgestraat. De gemeentelijke werkzaamheden worden gefaseerd per straat uitgevoerd om de bereikbaarheid voor nood/hulpdiensten te garanderen. Na het opnemen van de bestrating wordt het hoofdriool vervangen, snel daarna volgt het vervangen van de huisaansluitingen. Nadat het riool en de leidingen vervangen zijn, wordt begonnen met het aanleggen van de wegverharding. De totale duur van de gemeentelijke werkzaamheden wordt geschat op 220 werkbare dagen.	27
Graag werken straatsgewijs in aaneengesloten fase uitvoeren.	De nutsbedrijven starten vooruitlopend op de gemeentelijke werkzaamheden met het vernieuwen van kabels en leidingen onder de trottoirs. Deze werkzaamheden vinden vooruitlopend plaats omdat deze leidingwerken sneller gaan dan de rioolwerken. Na de werkzaamheden van de nutsbedrijven worden de sleuven in de trottoirs dichtgestraat. De gemeentelijke werkzaamheden worden gefaseerd per straat uitgevoerd om de bereikbaarheid voor nood/hulpdiensten te garanderen. Na het opnemen van de bestrating wordt het hoofdriool vervangen, snel daarna volgt het vervangen van de huisaansluitingen. Nadat het riool en de leidingen vervangen zijn, wordt begonnen met het aanleggen van de wegverharding. De totale duur van de gemeentelijke werkzaamheden wordt geschat op 220 werkbare dagen.	27
Op kruising Egelantierlaan/Zenegroenkade markeringsstrook in wegdek maken om te voorkomen dat bocht te krap wordt genomen + verboden te parkeren vanaf Egelantierlaan 2 tot aan kruising	Het ontwerp wordt hierop aangepast door witte geleiderail op de kruising aan te brengen en gele trottoirband vanaf Egelantierlaan 2 tot aan kruising.	28
Geen asfalt op Parnassiakade	In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit	29



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	<p>gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt.</p>	
<p>Verzoek om voor wat betreft Parnassiakade vast te houden aan oorspronkelijk plan geformuleerd op informatiebijeenkomst d.d. 22 juni 2008, geen fietsstraat van maken en geen asfalt.</p>	<p>Het door u aangehaalde plan is door de gemeenteraad afgewezen, mede omdat dit niet voldeed aan de uitgangspunten van onder meer het HVVP. In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt.</p>	30
<p>Meer verkeersdrempels op Parnassiakade bijv. aan het begin van kade + in het verlengde van Slangenkruidlaan of halverwege Bremlaan. Eventueel aan zijkant vlakke strook t.b.v. fietsers/scootmobiel afgezet d.m.v. zuilen/borden, zodat versmalling gecreëerd wordt en de snelheid geremd.</p>	<p>Verkeersdrempels zijn effectieve snelheidsremmers op de rechte delen van de weg en als markering van een toegangspoort tot een 30 km-gebied. Voor de uniformiteit en herkenbaarheid hebben wij gekozen voor één en dezelfde drempel. Omdat op kruispunten in de wijk de voorrangregel 'rechts heeft voorrang' geldt en de tussenliggende wegvakken kort zijn, is soms gekozen voor kruisplateaus. Nadeel van versmallingen is dat ze niet fysiek de snelheid remmen, maar uitsluitend wanneer men er een tegenligger ontmoet. Die combinatie zal zich niet voortdurend voordoen. Om deze reden is een kruispuntplateau en een drempel een veel effectievere snelheidsremmer dan een versmalling of een (weg-)asverspringing. Er wordt een extra verkeersdrempel aangelegd op de Parnassiakade.</p>	30
<p>Inrichting Parnassiakade als fietsstraat bevordert snel rijden. Voorstel: versmallingen in rijbaan maken en zijstraten (Bremlaan en Stalkruidlaan) afsluiten van de kade</p>	<p>Verkeersdrempels zijn effectieve snelheidsremmers op de rechte delen van de weg en als markering van een toegangspoort tot een 30 km-gebied. Voor de uniformiteit en herkenbaarheid hebben wij gekozen voor één en dezelfde drempel. Omdat op kruispunten in de wijk de voorrangregel 'rechts heeft voorrang' geldt en de tussenliggende wegvakken kort zijn, is soms gekozen voor kruisplateaus. Nadeel van versmallingen is dat ze niet fysiek de snelheid remmen, maar uitsluitend wanneer men er een tegenligger ontmoet. Die combinatie zal zich niet voortdurend voordoen. Om deze reden is een kruispuntplateau en een drempel een veel effectievere snelheidsremmer dan een versmalling of een (weg-)asverspringing.</p>	31



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	Afsluiting van wegen draagt er aan bij dat het op andere wegen in de wijk drukker wordt met autoverkeer. Er wordt een extra verkeersdrempel aangelegd op de Parnassiakade.	
Parnassiakade niet als fietsstraat inrichten, er rijden daarvoor te weinig fietsers overheen. Geen asfalt. Trillingen door rammelstrook slecht voor woningen. Advies: klinkers + snelheidsbeperkingen door vluchtheuvels, afsluiten kade op hoek Bremlaan en Munterslaan.	<ul style="list-style-type: none">* De gemeente heeft zich tot doel gesteld het fietsgebruik te bevorderen om zo een bijdrage te leveren aan een schoner milieu en een betere bereikbaarheid van de stad. Men wil bereiken dat het fietsgebruik op de korte afstanden toeneemt. Een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk draagt bij aan gunstige omstandigheden waardoor Haarlemmers meer gaan fietsen. Daarbij draagt de kwaliteit van het fietsnetwerk als geheel bij aan de fietsprestatie.* In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt.* De rammelstrook bestaat evenals de parkeervakken uit klinkers. Deze veroorzaken niet meer trillingen dan de huidige en door u gewenste klinkers.* Verkeersdrempels zijn effectieve snelheidsremmers op de rechte delen van de weg en als markering van een toegangspoort tot een 30 km-gebied. Voor de uniformiteit en herkenbaarheid hebben wij gekozen voor één en dezelfde drempel. Omdat op kruispunten in de wijk de voorrangregel 'rechts heeft voorrang' geldt en de tussenliggende wegvakken kort zijn, is soms gekozen voor kruisplateaus. Nadeel van versmallingen is dat ze niet fysiek de snelheid remmen, maar uitsluitend wanneer men er een tegenligger ontmoet. Die combinatie zal zich niet voortdurend voordoen. Om deze reden is een kruispuntplateau en een drempel een veel effectievere snelheidremmer dan een versmalling of een (weg-)asverspringing.* Afsluiting van wegen draagt er aan bij dat het op andere wegen in de wijk drukker wordt met autoverkeer.* In de gehele wijk (met uitzondering van de Sleedoornweg) wordt in dit project de snelheid van 30 km/uur toegepast. Er wordt een extra verkeersdrempel aangelegd op de Parnassiakade.	32
Doortrekken inritten tot aan weg biedt geen extra veiligheid en gaat ten kosten van parkeerruimte. Advies: uitritten realiseren zoals huidige situatie	De Parnassiakade wordt als fietsstraat ingericht. In een fietsstraat heeft de fietser voorrang en is de auto 'te gast'. Om dit duidelijk te maken worden alle zijstraten uitgevoerd als in- en uitritconstructie. Het gaat niet ten koste van parkeerruimte	32
Hoe breed mag inrit zijn?	Dit is opgenomen in het stedelijk beleid, dan wel met uitzondering van individuele	32



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	inritvergunningen voor relevante kavels. Inrit voor de garage wordt 4 meter breed.	
Ziet gemeente erop toe dat bestaande inritten weer worden teruggebracht tot normale breedte?	Ja	32
Kan groen op Parnassiakade hoger en mooier dan nu om "hondenpoep" te voorkomen, bijv. rozenbottels.	De gemeente moet bezuinigen op de onderhoudskosten. Om die reden is er geen andere beplanting dan gras en de bestaande bomen ingetekend op de Parnassiakade.	32
Graag straatverlichting Duinroosplantsoen handhaven zoals in plan opgenomen	De straatverlichting in de wijk Oosterduin is aan vervanging toe. De masten worden vernieuw volgens het Haarlems beleid, daarmee wordt het nodige verlichtingsniveau in de wijk verbeterd.	33
Verzoek om bomen terug te plaatsen zoals vroeger op Ligusterlaan en laatste stuk Duinroosplantsoen	De te herplanten bomen langs de straat zijn van de soort Magnolia Kobus, dit is dezelfde boomsoort als aan de overzijde van het Duinroosplantsoen. In het plantsoen komen twee berken (ipv de zieke kastanjes) en aan de kopkanten Sierkersen.	33
Bestrating Duindoornlaan qua opzet niet wijzigen t.o.v. huidige situatie om aantal parkeerplaatsen niet te verminderen	De aanwezige wegindeling op de Duindoornlaan blijft gehandhaafd. Wel worden er verbeteringen aangebracht in de vorm van herkenbare inritconstructies, een verkeersdrempel, recht op bestrate dikformaat klinkers en nieuwe straatverlichting.	34
Waarom drempel voor nr. 22, straat is smal genoeg zodat auto's toch al geen snelheid maken. Drempel veroorzaakt misschien gedreun in huis.	Tenzij de woningen op houten palen staan kan een correct aangelegde drempel geen gedreun veroorzaken (bij personenauto's). Doet hij dat tóch dan wordt de drempel te hard genomen en is hij dus zéker nodig! Drempel kan vlakker dan gebruikelijk worden uitgevoerd. Drempels in 30 km regime is stedelijk én landelijk beleid.	34
Bestrating in Duindoornlaan geschikt maken voor zwaarder verkeer (er komt veel bouwverkeer met aanvoer zwaar bouw materiaal).	Onder de rijwegen wordt (ook in de Duindoornlaan) een steenfundering aangebracht om spoorvorming en verzakkingen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. De rijwegen zijn daarmee geschikt voor zwaar verkeer.	34
Is er onderzoek gedaan naar fundering van woningen Parnassiakade (houten palen)? Dit i.v.m. verandering grondwaterstand na werkzaamheden en daarop volgend eventueel problemen.	Om de uitvoeringsrisico's voor de belendende percelen te minimaliseren heeft de gemeente de bestaande funderingen van de woningen geïnventariseerd, grondonderzoek laten uitvoeren en met de verkregen gegevens een funderingsonderzoek en bemalingadvies laten opstellen. Ook de funderingen van de woningen zijn geïnventariseerd en in de beide onderzoeken betrokken. Op basis van de verzamelde gegevens is besloten om te gaan werken met kunststof buizen en putten, omdat deze licht zijn en daarom de werkzaamheden snel en zonder zware funderingen onder de riolen uitgevoerd kunnen worden. Verder is er besloten om daar waar nodig retourbemaling toe te passen om sterke grondwaterdalingen te voorkomen en daarmee zettingen aan de bestaande infrastructuur voorkomen worden. Tijdens de uitvoering worden peilbuizen geplaatst om de grondwaterstand bij de woningen te bewaken..Geïnteresseerde bewoners kunnen via antwoord@haarlem.nl een afspraak maken om de onderzoeken in te zien.	36
Momenteel heeft KPN glasvezel in Haarlem in	De gemeente heeft KPN (en alle andere nutsbedrijven) benaderd over de	37



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

voorbereiding. Idee: glasvezel gelijktijdig met drainage/riool doen en zo financiering vinden?	werkzaamheden in Oosterduin. KPN heeft aangegeven in Oosterduin geen werkzaamheden aan het KPN net te gaan uitvoeren.	
Brief 33 bewoners Oosterduinkwartier	<ul style="list-style-type: none">* De gemeente heeft zich tot doel gesteld het fietsgebruik te bevorderen om zo een bijdrage te leveren aan een schoner milieu en een betere bereikbaarheid van de stad. Men wil bereiken dat het fietsgebruik op de korte afstanden toeneemt. Een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk draagt bij aan gunstige omstandigheden waardoor Haarlemmers meer gaan fietsen. Daarbij draagt de kwaliteit van het fietsnetwerk als geheel bij aan de fietsprestatie.* Ten behoeve van de snelheidsremming worden drempels en plateaus toegepast.* Doorgaans kiest men de kortste of de snelste weg naar zijn bestemming. Dezelfde verbindingsmogelijkheden blijven bestaan als voorheen. Wij zien geen reden om aan te nemen dat de verkeersdruk van autoverkeer zal toenemen. Mogelijk neemt het fietsverkeer op de route Parnassiakade wel toe in de toekomst. De gemeente heeft dit juist als doelstelling van beleid (zie eerste bullet)* De rammelstrook vormt (onbedoeld) een barrière die het onaantrekkelijk maakt dicht langs de geparkeerde auto's te rijden. Mogelijk dat dit bijdraagt aan voorkoming van vandalisme.* Ten behoeve van de snelheidsremming worden drempels en plateaus toegepast.* De geluidsproductie zal binnen de normen blijven. Klinkers veroorzaken overigens meer lawaai dan asfalt.* Voorliggend plan verandert niets aan de bereikbaarheid van Aerdenhout. De toegankelijkheid van de wijk wordt wel beperkt door de aanleg van verkeersdrempels bij de toegang van de wijk en door de geplande verspreide ligging van andere verkeersdrempels. Het aanbod van parkeerplaatsen verandert niet of nauwelijks.* In het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgelegd (besluit gemeenteraad maart 2003) dat fietsroutes die onderdeel zijn van het aangewezen fietsnetwerk worden uitgevoerd met een rode herkenbare asfaltconstructie. In een wethoudersbrief (juli 2007) is dit later genuanceerd, waardoor erftoegangswegen passende klinkerbestrating kunnen krijgen. Het is onze ervaring dat het bestuur heel vaak alsnog voor (rood) asfalt kiest bij fietsroutes uit het fietsnetwerk. In het "uitvoeringsprogramma fiets" (een nadere uitwerking van het HVVP; besluit gemeenteraad april 2007) is vastgelegd dat de Parnassiakade tussen de Munterslaan en de Slangenkruidlaan moet worden ingericht als een fietsstraat in asfalt. Met deze kaders heeft het ambtelijk apparaat te maken als uitgangspunt bij de planvorming. Dit is de reden dat het voorstel is wat het is. Het staat u vrij om uw bezwaren onder de aandacht van het gemeentebestuur te brengen. Tot herziening of aanscherping van de uitgangspunten is uitsluitend het gemeentebestuur	38



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	bevoegd.	
Bezwaar tegen drempels voor huis (Parnassia 17). Huidige situatie afdoende om snelheid verkeer te verminderen. Extra drempels niet noodzakelijk, zorgen voor onwenselijke toename geluidshinder.	De Parnassiakade is een lange rechte weg, wat tot grotere snelheid kan leiden. Daarom worden er verkeersdrempels aangebracht in combinatie met parkeervakken en neuzen (rijweg wordt hierdoor visueel smaller, ook als er geen voertuigen geparkeerd staan). Deze combinatie zou voldoende moeten zijn om de rijnsnelheid te verminderen. Er wordt een extra verkeersdrempel toegepast en de drempels worden herverdeeld over de Parnassiakade, om de snelheid van het verkeer te remmen.	39
Heb last van hoge grondwaterstand in kruipruimte (Bosrankweg 5). Graag hulp van gemeente om hiervan af te komen.	De Bosrankweg is niet meegenomen in het rioleringsproject Oosterduin, omdat deze relatief nieuw is (1980) en groot onderhoud nog niet aan de orde is. Bovendien is de terreineigenaar zelf verantwoordelijk voor het grondwater op het privéterrein (zie de Waterwet geldig vanaf 31-03-2010). Art. 3.6 Waterwet luidt: 1. De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het in het openbaar gemeentelijk gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het waterschap of de provincie behoort. 2. De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater, en het afvoeren naar een zuiveringstechnisch werk. De gemeentelijke grondwaterzorgplicht is van toepassing in de openbare ruimte , dus vanaf de particuliere perceelsgrens.	40
De groenbeheerder van de gemeente Bloemendaal heeft tijdens de inspraak aangegeven dat de groenstrook in het midden van de Oosterduinweg (ca. 50 % gemeente Haarlem en ca. 50 % gemeente Bloemendaal) toe is aan een structurele verbetering. Het idee is om deze groenstrook in te planten met een gevarieerde boomstructuur, men heeft een beeld voor ogen zoals op de Heemsteedsedreef.	Het idee lijkt ook de groenbeheerder van de gemeente Haarlem een goed plan. In de loop van het jaar 2011 wordt het ontwerp verder uitgewerkt en aan de bewoners van de Oosterduinweg in de gemeente Bloemendaal en Haarlem voorgelegd. Als de bewoners in meerderheid positief tegenover het groenplan voor de middenberm staan, wordt het ontwerp in 2012 gerealiseerd	42



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Onderstaande inspraakreactie	is ontvangen op 14 juni 2010	
<p>Uitstekend dat u de Parnassiakade omvormt tot een fietsstraat. Dit zal het fietsgebruik bevorderen. De Parnassiakade is een onderdeel van de fietsroutes aan beide zijden van de Westelijke Randweg. Omdat de Randweg een barrière vormt is het van groot belang dat aan beide zijden comfortabele fietsroutes zijn. Met de komst van een brug over de Houtvaart (in PMI van Provincie Noord-Holland) wordt dit een aantrekkelijke, snelle en veilige fietsroute vanuit Oosterduin, Ramplaan en de scholen langs de Randweg naar station Heemstede en het Coornhert Lyceum. Ook maakt de Parnassiakade een onderdeel uit van het fietsroutenetwerk richting Schalkwijk, Heemstede en (middels het recent aangelegde fietspad langs de Houtvaart in de Vogelpark) Aerdenhout en Zandvoort, zie kaartje:</p> 	<p>Het HVVP onderschrijft de noodzaak van de fietsroute op de Parnassiakade.</p>	<p>42</p>
<p>Het aantal drempels (2) is o.i. aan de lage kant om de snelheid van autoverkeer te beperken. De vrees van de bewoners dat er te hard gereden gaat worden op de Parnassiakade kan worden weggenomen door (een) extra drempels toe te voegen. Voer de drempels uit als korte asfalt drempels, zoals de fietsstraten in Schalkwijk (zie foto Venkelstraat – Engelandlaan). Deze werken het meest remmend voor auto's, veroorzaken minder</p>	<p>De drempels op de Parnassiakade zijn in het VO spaarzaam toegepast. Omdat enkele insprekers tijdens de inspraak aangegeven hebben bang te zijn voor te hoge snelheden is besloten drie verkeersdrempels gelijkmatig verdeeld op de Parnassiakade toe te passen. Het VO wordt daarop aangepast.</p>	<p>42</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>trillingen dan klinkerdrempels en zijn voor fietsers het meest comfortabel. Het VO heeft terecht geen kruispuntplateaus toegepast op de fietsstraat. In het VO is geen middenbelijning aangegeven op de fietsstraat, zoals dat in Haarlem gebruikelijk is.</p>	<p>De vergeten middenbelijning wordt aangevuld op het VO.</p>	
<p>Breng neuzen aan in Egelantierlaan, en een oor op het kruispunt met Parnassiakade. Zo wordt het parkeren gereguleerd, en de straat resp. kruispunt verkleint.</p> <p>Op Egelantierlaan tussen Helmlaan en Oosterduinweg is momenteel een fietsstrook in tegenrichting aanwezig, omdat op dit gedeelte er éénrichtingsverkeer voor autoverkeer geldt, en tweerichtingsverkeer voor fietsers. De weg wordt in het VO flink versmald. Dat is goed, maar aangezien het om een vrij drukke autoroute gaat is het onveilig voor fietsers om zonder voorziening tegen de richting in te fietsen. Denk aan de fietsers die van de sportvelden en sportschool komen.</p>	<p>Als gevolg van de herpositionering van de sportvelden kwamen er na de sluiting van de inspraaktermijn voor Oosterduin veel vragen van bewoners binnen bij de gemeente. Met name over de versmalling van de groenstrook. Formeel is hiervoor een bestemmingplan procedure gevoerd en ligt het project herpositionering sportvelden buiten de werkgrenzen van het werk Oosterduin.</p> <p>De gemeente heeft besloten op basis van de gestelde vragen en de inspraakreacties Oosterduin een nieuw profiel voor te leggen aan de bewoners van de Egelantierlaan/wijkraad/fietsersbond. Dit is gedaan in de vorm van een extra schriftelijke inspraakronde en bedoeld is voor de bewoners aan de Egelantierlaan.</p> <p>Doel van deze extra inspraak ronde is liggende kansen benutten en draagvlak verwerven voor de nieuwe inrichting van de Egelantierlaan.</p> <p>Op basis van de gestelde vragen en inspraakreacties voor Oosterduin stelt de gemeente de volgende aanpassing van het VO voor:</p> <p>1] Uit de inspraakreacties is naar voren gekomen dat er een wens is bij de bewoners om het trottoir aan de zijde van de woningen te verbreden ten koste van de rijwegbreedte. Deze verbreding aan de huizenzijde heeft weinig zin als de bomen niet gekapt worden. Omdat de bomen van goede kwaliteit zijn is kappen geen optie. Om de boomwortels aan de wegzijde ruimte te geven stelt de gemeente een trottoirbreedte van ca. 2,50 m voor.</p> <p>[2] Het toevoegen van een parkeerstrook van 2,00 m met neuzen ter plaatse van de zijwegen zodat ook als er geen voertuigen geparkeerd staan de wegbreedte visueel beperkt is.</p> <p>[3] Rijbaan van 3,50 m breed tussen de Helmlaan en Oosterduinweg (eenrichtingsverkeer handhaven), dit om de snelheid van het verkeer te remmen.</p> <p>Motivering; een versmalling van de rijbaan heeft ten gevolg, dat:</p> <ul style="list-style-type: none">- automobilisten minder geneigd zijn hard te rijden;- automobilisten minder geneigd zijn tegen de richting in te rijden;- creëren we een reguliere 30 km/h woonstraat waarin de verkeerssituatie helder en eenduidig is. <p>De Egelantierlaan maakt geen deel uit van het Haarlemse fietsnetwerk. Zodoende worden geen fietsstroken of aparte fietspaden aangebracht</p>	<p>42</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

	<p>[4] Een voetpad aan de noordzijde van de weg van 2,00 m breed. Voor de duidelijkheid: een trottoir aan de zijde van de voetbalvelden gaat niet ten koste van de groenstrook. De ruimte wordt verkregen door de rijbaan van de Egelantierlaan te versmallen. Het creëren van het trottoir aan die zijde was ook om tegemoet te komen aan de vraag van de bewoners op een normale manier bij de ondergrondse vuilcontainer te kunnen komen. Het vervuld tegelijkertijd de functie van wandelstrook die zo gewenst is door de hondenbezitters en wandelaars.</p> <p>Resumerend: stemt de gemeente grotendeels in met het voorstel voor de inrichting van de Egelantierlaan door de bewoners, wijkraad en de Fietsersbond. Helaas kunnen wij op gronden van veiligheid geen gecombineerd voet/fietspad aan de noordzijde van de weg aanleggen:</p>	
<p>In de Egelantierlaan is tussen Helmlaan en Oosterduinweg geen enkele drempel aangebracht. Dat is o.i. te weinig. Voor de verkeersveiligheid is het wenselijk om het kruispunt Sleedoorweg – Egelantierlaan van een plateau te voorzien.</p>	<p>Er is al een verhoogde kruisvlak op de kruising met de Oosterduinweg aanwezig, deze wordt gehandhaafd.</p>	42
<p>De inrichting van de Zenegroenkade ziet er niet uit als een 30km/u straat. Fietsvoorziening richting zuid ontbreekt voor een deel. De Fietsersbond stelt voor om de Zenegroenkade te versmallen door een rode fietsstrook aan te brengen aan westzijde, en het fietspad oostzijde iets te verruimen door Scheidingsbanden op te schuiven.</p>	<p>Ook de gemeente heeft de wens om de fietsroute door te trekken op de Zenegroenkade. Maar hiervoor ontbreken op dit moment de middelen. Daarbij komt dat de Zenegroenkade relatief nieuw is (1998) en groot onderhoud nog niet aan de orde is.</p>	42
<p>De fietsstraat Parnassiakade eindigt volgens het VO aan de zuidzijde abrupt vóór de kruising met de Munterslaan. De Provincie Noord-Holland is nog steeds van plan een fietsbrug over de Houtvaart aan te leggen ter hoogte van Houtvaarkade nr.15 in Aerdenhout. Daarmee ontstaat een fietsroute via de Parnassiakade richting "Vogelpark", NS station Heemstede, Coornhert Lyceum etc. Daarom het verzoek om de fietsstraat door te laten lopen over de kruising met de Munterslaan tot en met de fietsdoorsteek naar de Houtmankade (zie foto links). En in het kader van "werk met</p>	<p>De gemeente vindt de aansluiting zoals nu gekozen in het VO ook niet ideaal en past dit aan in het VO.</p>	42



Haarlem

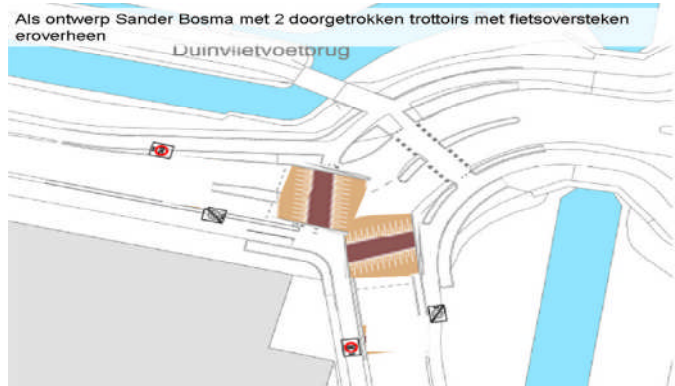
Inspraaknotitie Oosterduin

werk maken" tevens de genoemde doorsteek te asfalteren (nu tegels).		
Vervang de 2 paaltjes in het midden van de fietsdoorsteek door 2 paaltjes aan de zijkant, zie voorbeeld op de foto rechts. Dit is even effectief om auto's te weren en is minder gevaarlijk voor fietsers.	De aangegeven oplossing is beter dan de oplossing voorgesteld in het VO en wordt daarom verwerkt. Mocht blijken dat de doorgang te breed is en gaat dienen als sluiproute voor autoverkeer, dan wordt er een extra paal tussen geplaatst.	42
Op de kruising van de Sleedoornweg met Egelantierlaan/Oosterduinweg is nu een fysieke scheiding aanwezig tussen fietsstrook en rijbaan (zie foto links). Dit om te voorkomen dat fietsers "gesneden" worden door rechtsaf slaande auto's. Deze scheiding is niet opgenomen in het VO. Graag deze behouden. Overigens: Trek het rode asfalt door tot aan het kruispunt. In het VO is het laatste stukje als zwart asfalt ingetekend.	De gemeente vindt beide oplossing beter en verwerkt deze in het VO.	42
Het VO voorziet in het doortrekken van de bestaande fietsstrook langs de Sleedoornweg. Prima. Maar hoe breed is deze fietsstrook? Nabij parkeervakken is de fietsstrook te smal. Wij stellen voor de fietsstrook te verbreden tot 1,80 à 2 meter.	De fietsstrook is 1,90 m breed en voldoet daarmee aan de normen.	42
November 2009 ontvingen een e-mail van de fietscoördinator van de gemeente (zie bijlage 1). Hieruit maken wij op dat het ontwerp van de gemeentelijk ontwerper wordt aangelegd tegelijkertijd met de werkzaamheden in Oosterduin. Dat project was al voorzien vanuit de stelpost 30 km voorzieningen 2009. Er wordt zelfs bijgedragen uit deze stelpost aan het project Oosterduin. Nu blijkt dat de gewenste verbetering van de inritconstructie 30km-gebied niet is opgenomen in het VO Oosterduin. Er is niet met ons niet	De genoemde aanpassing van de kruising op verzoek van de Fietsersbond is besproken met wijkraad en politie. Tijdens dit overleg kwam naar voren dat de aanleg van een drempelconstructie over de Sleedoornweg (verhoogd fietspad) evenwijdig met de Zenegroenkade een nadeel en tevens risico op verkeersonveiligheid met zich meebrengt. Door de aanleg van de gevraagde drempel wordt "doorgaand verkeer" onbedoeld via de Zenegroenkade de wijk Oosterduin in gestuurd. Dit is was niet acceptabel voor de Wijkraad. Daarom is de toegang van de wijk Oosterduin vanaf de Randweg nog eens kritisch door de gemeente bekeken en opgenomen in het werk Oosterduin. Tijdens het participatieoverleg met o.a. Fietsersbond, wijkraad en fietscoördinator is de kruising uitgebreid besproken en is er door de gemeente een oplossing bedacht waarbij	42



Haarlem


Inspraaknotitie Oosterduin

<p>van gedachten gewisseld, alleen bij de participatie en inspraakbijeenkomst medegedeeld. Wij ervaren dit als dat een afspraak niet wordt nagekomen. Het VO brengt twee drempels aan, maar deze twee drempels liggen NA de fietsoversteekplaatsen. De gewenste snelheidsremming van auto's komend vanaf de Randweg (70 km/u) of Pijlslaan (50 km/u) naar 30 km/u (geheel Oosterduin) komt dus te laat. De aanbeveling van het CROW (ASVV10.3 SV9) is om de 30km poort aan te leggen bij het kruispunt. Bij voorkeur door middel van een inritconstructie (zie bijlage 2). Dus VOOR de conflictsituaties.</p> <p>Wij begrijpen dat de Zenegroenkade dezelfde status heeft als de Sleedoornweg. Onze aanbeveling op het ontwerp de gemeente van 2009 was om ook de fietsoversteek op de Zenegroenkade te verhogen, zie de schetsen</p> 	<p>de kruising voldoet aan de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Oplossing mag niet als ongewenst effect hebben dat het verkeer via de Zenegroenkade de wijk Oosterduin ingestuurd wordt.- Verkeer vanaf de Randweg mag niet opstropen.- Duidelijke 30 km/h poortconstructie.- Remming van de verkeerssnelheid.- Eenduidige veilige voorrangssituatie. <p>Dit ontwerp is door de gemeente uitgewerkt en gepresenteerd tijdens de Inspraakavond, door de fietsersbond is binnen de inspraaktermijn geen reactie op het VO ontvangen, het ontwerp op basis van bovenstaande uitgangspunten voorgelegd ter besluitvorming.</p> <p>Tijdens het participatieoverleg met o.a. Fietsersbond, wijkraad en fietscoördinator is de kruising uitgebreid besproken en is er door de gemeente een oplossing bedacht waarbij de kruising voldoet aan de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Oplossing mag niet als ongewenst effect hebben dat het verkeer via de Zenegroenkade de wijk Oosterduin ingestuurd wordt.- Verkeer vanaf de Randweg mag niet opstropen.- Duidelijke 30 km/h poortconstructie.- Remming van de verkeerssnelheid.- Eenduidige veilige voorrangssituatie. <p>Dit ontwerp is door de gemeente uitgewerkt en gepresenteerd tijdens de Inspraakavond, door de fietsersbond is binnen de inspraaktermijn geen reactie op het VO ontvangen, het ontwerp op basis van bovenstaande uitgangspunten voorgelegd ter besluitvorming.</p> <ul style="list-style-type: none">- De hiernaast aangegeven oplossing geeft een onduidelijke situatie die ongewenst is in 50 km/h gebied.- En... Voldoet niet aan de eis de doorstroming vanaf de Randweg niet te hinderen.	<p>42</p>
---	--	-----------



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>voet/fietsoversteekplaats in het verlengde van de Duinvlietbrug, zie onderstaande schets. De afstand tussen deze oversteek en de Randweg bedraagt zo'n 40 meter, zo blijkt uit Google Maps. Dat is voldoende afstand.</p> <p>Alternatief voorstel: asfaltrempel met voet/fietsoversteek thv Duinvlietbrug</p> 	<p>kruising uitgebreid besproken en is er door de gemeente een oplossing bedacht waarbij de kruising voldoet aan de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Oplossing mag niet als ongewenst effect hebben dat het verkeer via de Zenegroenkade de wijk Oosterduin ingestuurd wordt.- Verkeer vanaf de Randweg mag niet opstropen.- Duidelijke 30 km/h poortconstructie.- Remming van de verkeerssnelheid.- Eenduidige veilige voorrangssituatie. <p>Dit ontwerp is door de gemeente uitgewerkt en gepresenteerd tijdens de Inspraakavond, door de fietsersbond is binnen de inspraaktermijn geen reactie op het VO ontvangen, het ontwerp op basis van bovenstaande uitgangspunten voorgelegd ter besluitvorming.</p> <ul style="list-style-type: none">- De hiernaast aangegeven oplossing geeft een onduidelijke situatie die ongewenst is in 50 km/h gebied.- En... Voldoet niet aan de eis de doorstroming vanaf de Randweg niet te hinderen.	
<p>In het VO Oosterduin is de voorrangssituatie omgedraaid: de overstekende fietsers van de Sleedoornweg worden uit de voorrang gehaald. Dit is strijdig met de beleidskaders uit het HVVP. Het HVVP vraagt om meer voorrang voor fietsers. Dat bij een fietsoversteek in de voorrang de doorstroming van het kruispunt Sleedoornweg - Zenegroenkade belemmerd zou kunnen worden is indertijd ook met de besproken. De conclusie was dat dit geen probleem vormde. De fietsers steken vanaf de Pijlsaan in clusters de N208 over. Maar omdat in de cyclus van de VRI de volgorde is: a) fietsers vanaf Pijlsaan, b) auto's vanaf Pijlsaan en c) daarna auto's vanaf de N208, wordt bij de kruising van auto's richting Sleedoornweg geen conflict met de kruisende fietsers richting Zenegroenkade verwacht. Overigens, de afstand tussen deze fietsoversteek en de</p>	<p>De beleidskaders in het HVVP en van de provincie geven "ook" aan dat de doorstroming vanaf de Randweg niet gehinderd mag worden. Daarom is door de gemeente een ontwerp gemaakt wat voldoet aan onderstaande eisen.</p> <p>Tijdens het participatieoverleg met o.a. Fietsersbond, wijkraad en fietscoördinator is de kruising uitgebreid besproken en is er door de gemeente een oplossing bedacht waarbij de kruising voldoet aan de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Oplossing mag niet als ongewenst effect hebben dat het verkeer via de Zenegroenkade de wijk Oosterduin ingestuurd wordt.- Verkeer vanaf de Randweg mag niet opstropen.- Duidelijke 30 km/h poortconstructie.- Remming van de verkeerssnelheid.- Eenduidige veilige voorrangssituatie. <p>Dit ontwerp is door de gemeente uitgewerkt en gepresenteerd tijdens de Inspraakavond, door de fietsersbond is binnen de inspraaktermijn geen reactie op het VO ontvangen, het ontwerp op basis van bovenstaande uitgangspunten voorgelegd ter besluitvorming.</p>	<p>42</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

Randweg bedraagt zo'n 50 meter, zo blijkt uit Google Maps. Dat is een afstand waarin 8 tot 10 auto's passen. Ruim voldoende.		
Extra Inspraak Egelantierlaan	Tot 15 juli 2010	
Herprofilering Egelantierlaan Fietsvoorzieningen De wijkraad pleit sterk voor een goede en veilige fietsvoorziening in beide richtingen, bij voorkeur zoveel mogelijk afgeschermd van het snelverkeer. Op dit moment is het deel van de Egelantierlaan tussen de Helmlaan en de Oosterduinweg voor snelverkeer éénrichtingsverkeer van west naar oost en voor fietsverkeer tweerichting verkeer. De fietsvoorziening oost/west wordt nu door van de rijbaan afgescheiden met een vluchtheuvel. Op de vluchtheuvel staat het bekende ronde rode bord met een horizontale witte balk; geheel rechts staat een rond blauw bord met een witte fiets (zie foto Egelantierlaan van oost naar west 1). In het huidige plan staat ter hoogte van de Helmlaan alleen het ronde rode bord met witte horizontale witte balk. Dat zou betekenen dat de Egelantierlaan ook voor fietsers een éénrichtingverkeersweg wordt. De wijkraad gaat ervan uit dat dit een omissie is en geen bewuste keuze. Bij het huidige plan missen wij dus - vanaf de kruising met de Helmlaan - een fietsvoorziening op de Egelantierlaan van oost naar west, bijvoorbeeld aangegeven door een onderbord dat fietsers uitzondert. Voor de fietsers van west naar oost zouden wij graag weer een met een onderbroken lijn afgezonderde strook gerealiseerd willen zien. Troittoir aan de zuidzijde (langs de huizen)	Oosterduin is in het HVVP aangegeven als een 30 km/h gebied. De inrichting van een 30 km/h gebied kenmerkt zich door: - smalle profielen met mede daardoor lage rijsnelheden - gelijkwaardigheid van gemotoriseerd en overig verkeer. Het basis idee is dat de rijweg gedeeld wordt door gemotoriseerd en fietsverkeer en dat mede hierdoor de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer verlaagd wordt. Om deze reden worden er in 30 km/h gebieden geen aparte fietspaden aangelegd. Ook komt de Egelantierlaan niet voor op het Haarlemse Fietsnetwerk. De Egelantierlaan tussen Helmlaan en Sleedoornweg, blijft voor fietsers van twee zijden toegankelijk. Het ontbrekende onderbord wordt toegevoegd aan het VO. De wegbreedte van 3,50 m is voldoende voor het veilig verwerken van eenrichtingsverkeer met fietsers in twee richtingen. Bovendien heeft een breedte van 3,50 m het voordeel dat het snelheidsremmend werkt op gemotoriseerd verkeer. De aanleg van een fietsstrook acht de gemeente niet nodig in 30 km/h gebied. Bovendien zou deze strook ten kosten gaan van het resterende groen en is daarom niet gewenst.	43



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>Wij pleiten ervoor om de beoogde verbreding achterwege te laten en die ruimte voor een ander doel aan te wenden.</p> <p>In de voorlichting werd uitgegaan van een huidige breedte van 1,80 m. Deze zou verbreed worden tot 2,50 m. De huidige breedte is echter ruim 2,00 m. Een verbreding tot 2,50 m. biedt voor de gebruikers van dat trottoir geen enkel voordeel. De bomen langs de kant van de weg zorgen er immers voor dat telkens het trottoir versmald wordt. Een verbreding tot 2,50 m. betekent hooguit dat er aan de andere kant van de bomen een, vanwege de uiterst geringe breedte, niet bruikbare tegelstrook komt. Zie bijgaande foto (Egelantierlaan van oost naar west 2) waarbij bij de boom in de neus duidelijk te zien is dat, vanaf de boom, 1,5 tegel extra geen enkel gebruikersvoordeel biedt waardoor ruimte op niet nuttige wijze wordt gebruikt.</p> <p>Parkeerstrook/éénrichtingverkeer/versmalling rijbaan</p> <p>De wijkraad ondersteunt het handhaven van de bestaande parkeerstrook. Wij kregen echter de indruk dat de parkeerstrook iets dichterbij de hoek wordt doorgetrokken en dat de neuzen wat bescheidener worden dan nu het geval is (zie vorige foto). Mocht dat zo zijn dan pleiten wij er voor om de Egelantierlaan ter hoogte van de kruising met de Helmlaan zo duidelijk te versmallen dat er een zo sterke visuele prikkel van uitgaat voor de automobilisten dat zij niet op het idee komen om de Egelantierlaan vanuit het oosten in te rijden, wat nu met enige regelmaat gebeurt. Soms met opzet, maar meestal hebben mensen en de weg als tweerichtingverkeer ingeschat en hebben zij het verkeersbord op de vluchtheuvel gemist.</p> <p>De wijkraad juicht de versmalling van de rijbaan als</p>	<p>De huidige trottoirbreedte is 6 tegels plus 1 band en bedraagt daardoor ca 1,95 m. Door de verbreding van het trottoir naar 2,50 m krijgen de bomen meer groeikansen, om die reden kiest de gemeente voor de verbreding van het trottoir.</p> <p>Om de versmalling van de weg ter plaatse van het 1 richtingsverkeer te benadrukken is de neus bij de Helmlaan fors gedimensioneerd en de rijweg versmalt naar 3,50 m.. Wij verwachten dat dit het rijgedrag van automobilisten die (per ongeluk) tegen de richting inrijden zal verbeteren.</p>	
---	---	--



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>snelheidsremmende maatregel toe. Er is tevens een verkeersdrempel voorzien recht tegenover een woning (nr. 36). De vraag is of, naast de versmalling van de rijbaan, een extra voorziening als een drempel nog nodig. Is dat wel het geval dan is het vanuit oogpunt van geluidsoverlast, wenselijker om de drempel tegenover de grens van twee hoekwoningen te plaatsen. De combinatie met een in/uitrit lijkt goed mogelijk.</p> <p>De strook langs de groenstrook</p> <p>Onze voorkeur gaat ernaar uit deze strook zo breed mogelijk te maken en te gebruiken voor een wandel/fietsstrook. De ruimte die niet wordt toegevoegd aan het trottoir aan de zuidzijde kan hiervoor worden gebruikt. Het argument dat 2,70 m. te smal is voor een dergelijke combinatie komt ons niet overtuigend voor. Ten eerste omdat de fietsers vooral bestaan uit scholieren die naar school gaan en ouders die hun kinderen naar school brengen (en vice versa), terwijl de wandelaars veelal hondenbezitters zijn die hun hond uitlaten. Deze groepen maken op verschillende tijdstippen gebruik van dat pad; dat bijt elkaar niet. Voorts wijs ik op het nog geen 2 m. brede Ramplaanspad (het pad dat Duinvliet verbindt met het Ramplaankwartier) dat in 2 richtingen fietsers en voetgangers, die wèl gelijktijdig van dat pad gebruik maken, verwerkt en in het weekeinde veel drukker is dan de Egelantierlaan. Desondanks levert dat geen gevaarlijke situaties op. En tot slot: een rijbaan van 3,50 m. breed zou wel veilig zijn voor automobilisten in één richting en fietsers in beide richtingen en een 80 cm smallere strook zou niet veilig zijn voor fietsers in één richting en voetgangers in beide richtingen die i.h.a. niet eens simultaan daar gebruik van maken? Ook het argument dat de status van de Egelantierlaan (geen onderdeel van de fietshoofdroutes) met zich meebrengt</p>	<p>Een verkeersdrempel is een effectief middel gebleken om de rijsnelheid te verminderen, daarom is besloten tussen op de Egelantierlaan tussen Helmlaan en Sleedoornweg een drempel aan te leggen.</p> <p>De gemeente is voor het verplaatsen van de drempel naar de locatie zoals aangegeven door de wijkraad. Dit wordt aangepast in het VO.</p> <p>Het bestaande trottoir aan de zijde van de woningen is nu 1,95 m breed, als we het trottoir handhaven op deze breedte is er 0,55 m extra beschikbaar voor het voet/fietspad aan de noordzijde van de weg, er is dan totaal 2,50 m beschikbaar, maar:</p> <ul style="list-style-type: none">- voetpaden in Haarlem worden met een minimale breedte van 1,50 m aangelegd- fietspaden in een richting niet smaller dan 2,00 m <p>Er is dus 0,95 m te weinig beschikbaar. Bovendien maakt de Egelantierlaan geen deel uit van het Haarlemse fietsnetwerk. Zodoende worden er geen fietsstroken of aparte fietspaden aangebracht.</p> <p>Zoals eerder aangegeven legt de gemeente op grond van veiligheidsaspecten momenteel geen gecombineerde voet/fietspaden meer aan.</p>	
---	--	--



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>dat een afgescheiden strook voor fietsers niet in een fietsrouteplan past, overtuigt niet. De veiligheid van fietsers dient immers voorop te staan. Dat weegt zwaarder dan vasthouden aan een in de vorige eeuw opgemaakt plan. Daarnaast staat in het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur dat programma dient bij te dragen aan o.a. de verkeersveiligheid op (middelbare) schoolroutes. De Egelantierlaan is niet alleen een route vanuit de wijk naar o.a. de obs de Vondelschool maar ook een route die kinderen uit o.a. Aerdenhout nemen als zij naar het ECL, Sancta Maria of het Stedelijk gymnasium gaan. Een afgezonderde fietsvoorziening is wellicht niet in de oorspronkelijke plannen ingetekend maar past wel heel goed binnen de doelstelling van het beleid.</p> <p>Verder bestaat de wens dat de groenstrook, die al sterk wordt verkleind als gevolg van de realisatie van het nieuwe Alliance-complex, in beginsel niet nog verder wordt aangetast.</p> <p>Aansluiting Sleedoornweg op de Egelantierlaan Op de kruising Sleedoornweg/Egelantierlaan mogen fietsers en automobilisten (komend vanuit de Sleedoornweg) rechtsaf de Egelantierlaan op. Voor automobilisten is dat geen probleem maar voor fietsers wel. Uit de bijgevoegde foto blijkt dat door de vorm en plaatsing van het minivluchtheuveltje en de belijning op de straat het feitelijk onmogelijk is voor fietsers om linksaf te gaan. De vraag is waarom? Wij verzoeken daarom ook om de kruising zo aan te passen dat dit wel mogelijk wordt. Daarbij dient ons inziens wel het vluchtheuveltje te worden gehandhaafd omdat anders fietsers worden afgesneden.</p>	<p>Voor de genoemde scholen is het heel goed mogelijk een andere route te kiezen dan via de Egelantierstraat. Voor een aantal genoemde middelbare scholen moet de Randweg worden overgestoken ter hoogte van de Pijlslaan. Deze oversteekplaats kan ook bereikt worden via de vrijliggende fietspaden langs de Sleedoornweg. Vanuit de wijk kan gebruikt gemaakt worden van de Parnassiakade die na uitvoering van dit project straks als comfortabele fietsstraat is ingericht. De Egelantierstraat is een straat die gelijkwaardig is aan de andere straten in Oosterduin. Het is niet persé noodzakelijk via de Egelantierstraat naar de Vondelschool te fietsen. De school is ook bereikbaar via de Oosterduinweg. Profielen elders op de route zijn ook gelijkwaardig en zonder wegindeling.</p> <p>Met de wens uit de wijk de groenstrook niet verder te versmallen en het voetpad te behouden heeft de gemeente het ontwerp van de Egelantierlaan aangepast en een extra schriftelijke inspraakronde georganiseerd.</p> <p>Het VO is gewijzigd er is een voorziening aangebracht om fietsers die rechtsafslaan beter te beschermen tegen afsnijden door autoverkeer. Deze bescherming heeft als nadeel dat linkafslaan fietsers komend vanaf de Sleedoornweg pas op het verhoogde kruisvlak met de Oosterduinweg linksaf kunnen slaan de Egelantierlaan in, maar aangezien dit een veiliger punt is om over te steken is hiervoor gekozen door de gemeente.</p>	
Herprofilering Parnassiakade		43



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>Hoewel de extra inspraak hier niet op ziet wil ik u bij het maken van het definitieve plan nog wel het volgende meegeven. Los van de vraag of het ombouwen van de Parnassiakade als onderdeel van het fietsroutenetwerk naar een fietsstraat recht doet aan de realiteit (alle of nagenoeg alle fietsers die daar fietsen zijn bewoners van de Parnassiakade of een van de zijstraten) bestaan bij de bewoners maar ook binnen de wijkraad ernstige bezwaren tegen het rode asfalt. Dat dat anders kan, is te zien in de Kruisstraat waar rode klinkers zijn gebruikt. Dat sluit ook veel meer aan bij het karakter van de wijk als tuinwijk.</p> <p>De Bremlaan en Stalkruidlaan krijgen bij het uitkomen op de Parnassiakade de status van uitrit als ik de tekening goed heb begrepen. Het verdient dan aanbeveling om een voorziening te treffen waardoor automobilisten niet te dicht op de kruising kunnen parkeren met als gevolg dat er onvoldoende uitzicht bestaat. Dat is nu al het geval voor auto's bij o.a. de Bremlaan.</p>	<p>In het uitvoeringsprogramma fiets is anders bepaald. Dit is een besluit van het gemeentebestuur. Alleen het gemeentebestuur zelf kan een afwijkend besluit nemen van door haarzelf vastgesteld beleid. Iets dergelijks is in het aangehaalde voorbeeld van de Kruisstraat van toepassing. Bij de behandeling van de begroting van 2007 is een motie ingediend (Motie 71 fiets 'em erin) waarvan de beantwoording bepalend is geweest voor het profiel van de Rode Loper. De Kruisstraat is onderdeel van de Rode Loper. In het antwoord van B&W aan de Raad is toen opgenomen dat "op deze route het stedenbouwkundig belang zwaar weegt en dat op deze route een comfortabel klinker moet worden toegepast". Voor de Parnassiakade is een dergelijke expliciete uitspraak niet gedaan en daarom wordt de beschrijving van de uitvoeringsmaatregel voor de Parnassiakade uit het uitvoeringsprogramma fiets onverkort gevolgd. U kunt gebruik maken van uw recht op bezwaar wanneer het voorstel wordt behandeld door de Raad</p> <p>De afstand tussen de langs parkeervakken en de kruisingen (uitritten) Bremlaan en Stalkruidlaan is ruim voldoende voor een vrij uitzicht vanaf de uitritten naar de Parnassiakade. De uitritconstructies zijn voorzien van een doorlopend trottoir in de vorm van neuzen. Dit is gedaan om voldoende vrij zicht op de kruising mogelijk te maken.</p> <p>Parkeren op de neuzen (voetpaden) is niet toegestaan.</p>	
<p>Het nieuwe ontwerp komt grotendeels tegemoet aan de wensen van de omwonenden. Mijn enige punt van commentaar betreft het voetpad aan de noordzijde van de onbebouwde Egelantierlaan.</p> <p>De locatie van de ondergrondse restafvalbakken is op de plankaart niet aangegeven. Het is met het oog op de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid noodzakelijk dat deze lokatie komt op minstens 25 meter van het kruispunt met de Zeedistelweg en de Helmlaan, ter hoogte van huisnummer 22. Dat het voetpad vanaf de Zeedistelweg tot de afvalbakken direct langs de straat is geprojecteerd heeft mijn instemming. Maar van daar af verder in westelijke richting zou ik liever een meer speels, slingerend voetpad willen zien,</p>	<p>De gemeente is blij met deze positieve beoordeling van het plan</p> <p>De inspraak voor de ondergrondse vuilcontainers doorloopt een eigen inspraak procedure en maakt geen onderdeel uit van de inspraak van riolering en herinrichting Oosterduin.</p> <p>Een voetpad van houtsnippers is onvoldoende duurzaam en in beheer en onderhoud</p>	44



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

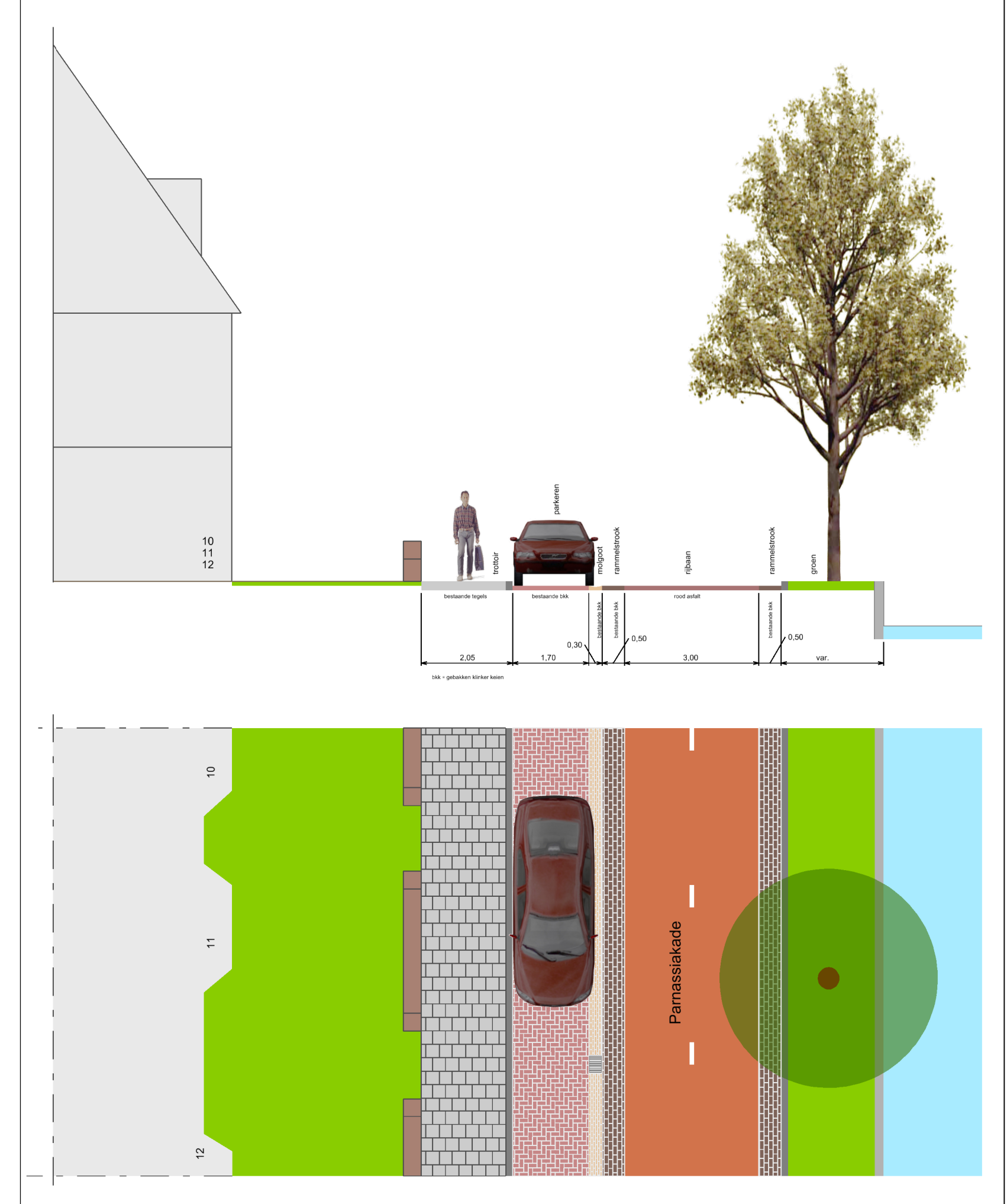
<p>eventueel van houtsnippers. Dan komt er toch nog iets aardigs terug voor alles wat wij moeten inleveren.</p> <p>Maar ik begrijp uit uw brief dat de "aanliggende groenstrook" een later onderwerp van inspraak wordt. Ik vertrouw er dan ook op, dat de omwonenden dan opnieuw worden gehoord.</p>	<p>duur, bovendien is de breedte van de resterende groenstrook onvoldoende om een slingerend pad aan te leggen, om die reden is een dergelijk pad geen optie voor de gemeente.</p> <p>De herinrichting van de sportvelden en de groenstrook hierlangs is opgenomen in het bestemmingsplan en daarmee vastgesteld.</p>	
<p>Met de in het gemeentelijk schrijven van 1 juli 2010 aangegeven aanpassingen aan de Egelantierlaan kan ik in het algemeen en met enig enthousiasme instemmen.</p> <p>Toch een enkele opmerking: Mij valt op dat op de bijgevoegde plattegrond bij de uitritten van de huisnummers 22, 26-28, 32-34, en 38 wel "niet-parkeren-kruizen" op de rijweg zijn aangegeven en bij de huisnummers 2 en 12 niet. Wellicht omdat de Egelantierlaan daar niet versmald wordt. Ik zou graag zien dat deze kruizen op uw ontwerp ook op deze twee locaties worden aangegeven en in de uitvoeringsfase ook hier op de rijweg worden aangebracht.</p> <p>Naar aanleiding van de bijlage een paar vragen.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Tegenover de woning, Egelantierlaan 28, staat een boom gearceerd die verwijderd wordt. De boom staat alleen een beetje scheef! Ik mis herplaatsing van een nieuwe boom. Klopt dat?2. Achter die boom staat nog een boom gearceerd. Is dat een nieuw te plaatsen boom? Nu staat op die plek namelijk niets.3. Hoe wordt het eenrichtingsverkeer op het stuk Egelantierlaan tussen Helmlaan en Oosterduinweg aangegeven? Met andere woorden: Welke maatregelen worden er getroffen om het inrijden van de Egelantierlaan vanaf de kruising met de	<p>De gemeente is blij met deze positieve beoordeling van het plan</p> <p>De kruizen bij de inritten naar de woningen Egelantierlaan 2 en 12 worden toegevoegd aan het VO.</p> <p>In het ontwerp en de legenda van Oosterduin zijn onderstaande boomkleuren aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none">- De "groen" aangegeven bomen zijn goed van kwaliteit en worden gehandhaafd.- De "rood" aangegeven bomen in het ontwerp zijn in het verleden gekapt wegens ziekte of calamiteiten, deze bomen worden nieuw aangeplant (de boomstructuur wordt hersteld)- De "Blauw" aangegeven bomen zijn ziek of beschadigd en worden gekapt en herplant. <p>Om de versmalling van de weg ter plaatse van het 1 richtingsverkeer te benadrukken is de neus bij de Helmlaan fors gedimensioneerd en de rijweg versmalt naar 3,50 m. Wij verwachten dat dit het rijgedrag van automobilisten die (per ongeluk) tegen de richting inrijden zal verbeteren.</p>	45



Haarlem

Inspraaknotitie Oosterduin

<p>Helmlaan te voorkomen?</p> <p>4. Ingetekend is een streep dwars over de weg gaat het hier om een verkeersdrempel?</p> <p>5. In hoeverre kunt u de toegankelijkheid van ons perceel per auto tijdens de straatwerkzaamheden garanderen voor mijn minder valide moeder. Zij is helaas niet meer in staat korte stukken te lopen. Zij kan zich alleen nog per auto verplaatsen en onbereikbaarheid van ons perceel per auto zou voor haar een ramp betekenen.</p> <p>6. Is het niet mogelijk het grasveld langs de Egelantierlaan dat grotendeels ongerept blijft gedurende de werkzaamheden te blijven maaien?</p>	<p>Ja, er wordt een verkeersdrempel aangelegd, tussen de huisnummers 32 en 34.</p> <p>Tijdens de riolerings- en herinrichtingwerkzaamheden is de straat afgesloten voor doorgaand rijverkeer, de gemeente probeert de werkzaamheden gefaseerd en zo snel mogelijk uit te voeren en daarmee de toegankelijkheid van de percelen per as zo kort mogelijk te houden. De voetgangersroutes blijven bereikbaar met loopschotten. Helaas is de weg te smal om de werkzaamheden in de lengterichting gefaseerd te kunnen uitvoeren.</p> <p>Het groenonderhoud in de wijk wordt tijdens de werkzaamheden gewoon doorgezet. Het kan wel gebeuren dat er incidenteel een maaibeurt overgeslagen moet worden ivm het niet toegankelijk zijn door de riool of bestralingswerkzaamheden.</p>	
<p>Aangaande het ruimtelijk ontwerp d.d. 30 juni 2010 van de Egelantierlaan heb ik een vraag. Voor de deur van nummer 24 wordt er een nieuwe boom geplaatst, dit wordt door een rode cirkel aangetoond op de tekening.</p> <p>Mijn moeder, heeft een tijd geleden (wanneer weet ik niet meerprecies) een boom voor de deur laten verwijderen, omdat de boom heel veel licht uit de woonkamer ontnam. De gemeente heeft daar toen goedkeuring voor gegeven en de boom laten verwijderen.</p> <p>Kunt u aangeven hoe ik te werk dien te gaan om deze boom niet weer te laten plaatsen?</p>	<p>Betreffende boom is in het verleden door de gemeente gekapt wegens ziekte, beschadiging of instabiliteit. De boomstructuur wordt nu hersteld door de gemeente, met het herplanten van de rood aangegeven bomen bij de Egelantierlaan huisnummers 22 en 24.</p> <p>Er zijn verder geen bezwaren of bedenkingen aangegeven tegen het herstellen van de groenstructuur in de Egelantierlaan, daarom wordt de boomstructuur door de gemeente hersteld.</p> <p>Het besluit tot herplant van de bomen is onherroepelijk na het vaststellen van het Do door het gemeente bestuur.</p>	46

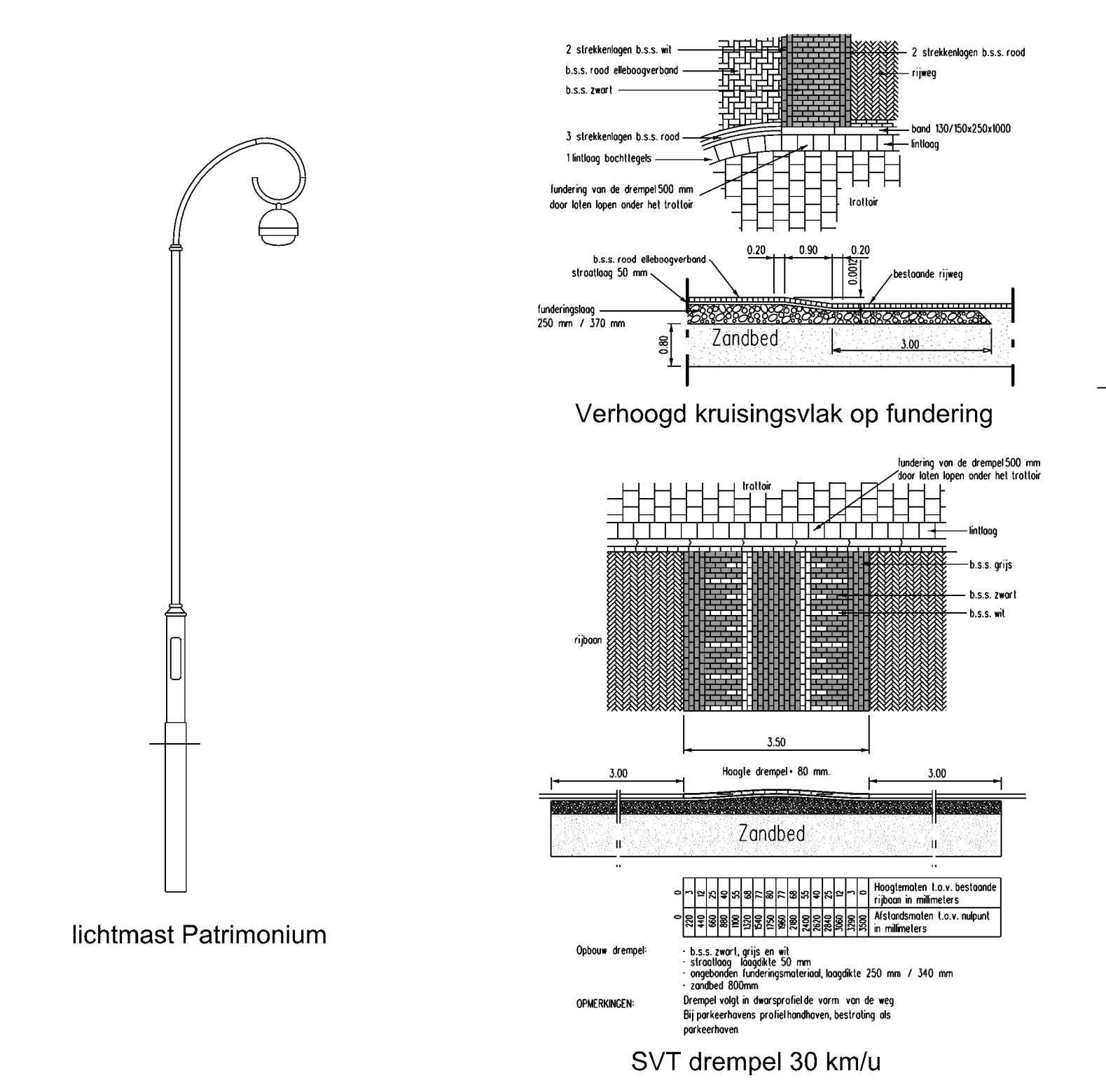


Principe doorsnede Parnassiakade schaal 1:100

LEGENDA

	rijbaan - DF keper		drempel
	molgoot - DF halfsteen		inrit - gele KK+CRU 23
	rammelstrook - DF halfsteen		bestaande boom
	trottoir - tegels 30x30x4.5 (8.0)		boom niet meer aanwezig
	parkeerstrook - DF elleboog		boom beschadigd, tijdens de werkzaamheden vervangen
	groen		boom stabiliteit in gevaar, tijdens de werkzaamheden verwijderden om vervangen door nieuwe boom
	kunstgras		boom verwijderen
	speelplek		boomspegel
	asfalt zwart		lichtmast Patrimonium
	fietspad asfalt rood (Parnassiakade, Sleedoornweg)		zitbank
	fietspad tegels rood		

* Bomanshof : bestrating word op exact dezelfde wijze teruggebracht



lichtmast Patrimonium SVT drempel 30 km/u

RUIMTELIJK ONTWERP
 Oosterswep
OOSTERDUIN
 Maaveldontwerp Oosterswep inrichting 30 km/h zone

datum: 22-07-2010
 schaal: 1:500
 formaat: A3
 planfase: DO

projectleider: BK
 geokekend: ET

seccololeider: BM
 tekening nummer: 807-LS-001