

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. B Hol
Telefoon 5115141 E-mail: bhol@haarlem.nl
WZ/Programma's OGV Reg.nr. 2011/71917
Bijlagen kopiëren: A
B & W-vergadering 19 april 2011

Onderwerp: Vaststellen definitief ontwerp (DO) en vrijgeven krediet Verspronckweg-zuid

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd het definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2011. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.
- Het college stuurt het besluit ter bespreking naar de commissie Beheer ter advisering aan de raad, omdat het recht van budget aan de raad is toebedeeld (protocol actieve informatieplicht, artikel 2 lid 3.).

B&W

1. Het college stelt op basis van de inspraakreacties het definitief ontwerp (DO) vast van de Verspronckweg-zuid.
2. De kosten van dit besluit bedragen € 1.160.000, de baten van het besluit (subsidie van de provincie) bedraagt € 600.000.
 - a. Het krediet IP 63.19 Riolering € 5.000 (jaarschijf 2011) is beschikbaar gesteld als routine investering.
 - b. De kosten voor het Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen € 40.000 en Intensivering Openbare Ruimte € 5.000,- (jaarschijf 2011) zijn geraamd in de begroting.
 - c. Het raadskrediet voor jaarschijf 2012 van in totaal € 510.000 (bestaande uit IP 63.19 Riolering € 50.000, Intensivering Openbare Ruimte € 60.000 en Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen € 400.000) wordt aangevraagd bij de raad d.m.v. bijgevoegd raadsbesluit.
3. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.
4. Na besluitvorming ontvangt de media een persbericht.
5. De bewoners, de wijkraad, de bomenwacht en andere participanten ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.

Raad:

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

Raadsstuk

Onderwerp: Kredietaanvraag uitvoering Verspronckweg-zuid
Reg. Nummer: 2011/71917

1. Inleiding

De Verspronckweg-zuid, tussen Korte Verspronckweg en het Staten Bolwerk, heeft groot onderhoud nodig. De gehele wegconstructie moet vervangen worden. Deze gelegenheid wordt gebruikt om het wegprofiel aan te passen aan de uitgangspunten in het Haarlemse Verkeer en Vervoerplan (HVVP). Daarin staat de Verspronckweg-zuid beschreven als een gebiedsontsluitingsweg type A, waarbij het autoverkeer 50 km/uur rijdt en het fietsverkeer afgewikkeld moet worden over fietspaden. De Verspronckweg-zuid staat opgenomen in het 'uitvoeringsprogramma fiets', waarin de doelstelling is geformuleerd om in 2012 vrijliggende fietspaden aan te leggen.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor een krediet van € 510.000,- ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitief ontwerp van de Verspronckweg-zuid

3. Beoogd resultaat

- Dit project draagt bij aan uitvoering van het Haarlemse Verkeer en Vervoerplan (HVVP), het 'uitvoeringsprogramma fiets' en aan handhaving van de huidige verkeersafwikkeling rond het centrum van Haarlem.
- Dit project stimuleert het gebruik van de fiets, door het veiliger en comfortabeler en herkenbaarder maken van de regionale fietsroute tussen Haarlem en Bloemendaal – Zandvoort. B
- Dit project draagt bij aan het realiseren van de doelstelling van het inlopen van achterstallig onderhoud (verhardingen).

4. Argumenten

Het achterstallig onderhoud wordt ingelopen

Voor de rijbaan en de trottoirs is groot onderhoud noodzakelijk. De gehele constructie moet vernieuwd worden. Daarbij worden tevens alle verouderde riool-huisaansluitingen vernieuwd.

De inrichting van de Verspronckweg zuid wordt aangepast aan de uitgangspunten van het HVVP

In de huidige weginrichting moeten fietsers op deze belangrijke regionale fietsroute gebruik maken van fietsstroken op de rijbaan. Volgens de uitgangspunten van het HVVP dient een gebiedsontsluitingsweg type A, zoals de Verspronckweg-zuid, ingericht te zijn met fietspaden. Voor de hoofdrijbaan is doorstroming de belangrijkste functie

Dit project draagt bij aan een duurzaam Haarlem

Met de komst van vrijliggende fietspaden op deze belangrijke regionale fietsverbinding, wordt het gebruik van de fiets bevordert. Dit project draagt bij aan de doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren en daarmee het autogebruik te beperken.

Financiële paragraaf

De totale projectkosten voor de voorbereiding en realisatie van het DO worden geraamd op € 1.160.000,-. Dit is inclusief VAT-kosten, welke 20% van het totaal uitmaken.

Voor jaarschijf 2011 is het krediet IP 63.19 Riolering van € 5.000,- reeds beschikbaar gesteld als routine investering. De kosten in jaarschijf 2011 voor Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen van € 40.000,- en Intensivering Openbare Ruimte van € 5.000,- zijn geraamd in de begroting.

Het resterende krediet en begrotingsgeld voor 2012 van € 510.000,- dient door de gemeenteraad beschikbaar gesteld te worden. Zie onderstaand schema voor een overzicht van de dekking van dit project.

DEKKING	2011	2012
Subsidiedekking provincie NH (afgerond)		€ 600.000,00
Subtotaal Subsidie		€ 600.000,00
Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen	€ 40.000,00	€ 400.000,00
Intensivering Openbare Ruimte	€ 5.000,00	€ 60.000,00
Subtotaal Exploitatieplan	€ 45.000,00	€ 460.000,00
IP 63.19: Riolering, vervanging	€ 5.000,00	€ 50.000,00
Subtotaal Investeringsplan	€ 5.000,00	€ 50.000,00
Totaal (afgerond)	€ 50.000,00	€ 1.110.000,00

Voor dit project ontvangen wij een subsidiebedrag van de provincie Noord-Holland van maximaal € 599.400,-. Het project staat bovenaan de prioriteitenlijst van de provincie. De beschikking verwachten wij medio juni 2011 te ontvangen. Indien de subsidie uiteindelijk toch niet wordt beschikt, dan zullen we het project heroverwegen. We kunnen niet met dit raadsbesluit wachten op de definitieve beschikking, omdat er dan onvoldoende tijd overblijft om het werk voor 1 november 2011 te gunnen aan een aannemer. Dit is namelijk een belangrijke subsidievoorwaarde.

In het kader van heroverweging wordt bespaard op de kosten

Door het verkrijgen van een subsidie die 50% van de kosten dekt, zal het project volledig heringericht worden. Er vindt dus geen grote versobering plaats, omdat dan de subsidie vervalt. Wel zal er door hergebruik van tegels in de trottoirs en klinkers in de parkeervakken een kleine versobering van € 40.000,- plaatsvinden.

De beheerskosten blijven nagenoeg gelijk

Doordat de omvang van de verschillende arealen op de Verspronckweg zuid nagenoeg gelijk blijft met de huidige situatie, zullen de beheerskosten bij benadering gelijk blijven.

Het definitief ontwerp heeft de inspraak doorlopen

In participatie met wijkraad, politie en Fietsersbond is een variantennotitie opgesteld. Zie bijlage C. Op basis van deze notitie is door het college van B&W een voorlopig ontwerp (VO) vrijgegeven voor inspraak. Dit VO betreft de variant 1. Het VO heeft 6 weken ter inzage gelegen en is gepresenteerd op een inspraakavond. De inspraakreacties zijn verwerkt in de tekening of gemotiveerd afgewezen. De verwerking van de inspraakreacties is opgenomen in bijlage B.

5. Kanttekeningen

Er is minder ruimte beschikbaar voor bomen en parkeerplaatsen

Fietspaden gebruiken meer ruimte in het profiel dan nu het geval is met fietsstroken. Daardoor kunnen er 7 bomen minder terugkomen in het gehele wegvak (28 in plaats van 35). De vrijliggende fietspaden hebben ook tot gevolg dat er minder ruimte is voor parkeerplaatsen. Er gaan 19 parkeerplaatsen van de huidige 103 parkeerplaatsen verloren, waardoor de parkeerdruk in deze buurt zal toenemen. Het verlies van 19 parkeerplaatsen wordt door de bewoners aangevoerd als groot nadeel. Wat de bewoners betreft weegt het verlies aan parkeerplaatsen niet op tegen de verbetering voor de fiets.

Voor de Santpoorterstraat (zijstraat Verspronckweg-zuid) en omgeving loopt momenteel ook het besluitvormingstraject voor een definitief ontwerp. Formeel worden er in het definitief ontwerp van de Santpoorterstraat extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit kan op buurtniveau gezien worden als een verlichting voor de Verspronckweg-zuid. Doordat er echter meer officiële parkeerplaatsen worden gerealiseerd verdwijnen informele parkeerplaatsen (dubbel parkeren, trottoir parkeren, etc). Per saldo is er dan geen winst. Wel wordt meer orde aangebracht in het parkeren in de Santpoorterstraat, hetgeen het verkeersbeeld ten goede komt.

Er zijn in het voortraject op de inspraakavond een aantal andere varianten getoond en besproken met bewoners (zie bijlage C): een variant met een kortere rechtsafstrook en een variant met verhoogde fietsstroken. Deze varianten hebben te grote nadelen t.o.v. de door ons gekozen variant. De variant met een kortere rechtsafstrook beperkt de doorstroming op de route Verspronckweg - Staten Bolwerk. Bovendien is behoud van een volwaardige rechtsafstrook belangrijk, omdat deze onderdeel uitmaakt van de Centrum- en Parkeerroute Haarlem (zie de Regionale bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland)

Voor verhoogde fietsstroken ontvangen we geen subsidie en deze inrichting wijkt af van het HVVP. Bovendien levert deze variant geen gunstigere parkeerbalans op.

6. Uitvoering

Met het vaststellen van het definitief ontwerp voor de Verspronckweg-zuid wordt de ontwerpfase afgerond. Op basis van dit ontwerp wordt het werk technisch uitgewerkt in een bestek en vervolgens aanbesteed.

Tijdsplanning: De opdracht moet uiterlijk 1 november 2011 worden opgedragen aan een aannemer om te voldoen aan de subsidievoorwaarden van de provincie NH. Volgens planning start het werk in het voorjaar van 2012 en zijn de werkzaamheden afgerond voordat het strandseizoen (juli –augustus 2012) begint.

7. Bijlagen

A – DO tekening Verspronckweg zuid

B – Inspraaknotitie inspraakavond, 1 juni 2010

C – Notitie ‘Advies inrichting Verspronckweg zuid’, 2 februari 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:

- Het gevraagde krediet van € 510.000 ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitief ontwerp van de Verspronckweg-zuid.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



LEGENDA

-  Boom bestand
-  Rijbaan - zwart asfalt
-  Fietspad - donker rood asfalt
-  Trottoir - grijze betegels 300x300x45
-  Parkeren - klinkers elleboog donker rood WF terra romana (BY 51196600)
-  Schampstrook - klinkers halfsteen - rood WF terra vita (BY 51146600)
-  Markeerklinkers - creme geel WF terra estate (BY 63096603)
-  Lantaarnpaal - type Spaarne

RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
VERSPRONCKWEG
 tussen Schotersingel
 en de rotonde Korte Verspronckweg



datum : 21-12-2010	projectleider :	tekening nummer :
schaal : 1:500	getekend :	gecontroleerd :
formaat : A1+	Eugen Toma	Bakir Muzur
planfase : DO		

610-VV-003



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 1 juni 2010

Locatie: Sterrencollege, Haarlem

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Verkeer; Doorstroming		
Met huidig plan wordt doorstroming ternauwernood bevorderd.	De Verspronckweg-Zuid is een belangrijke weg voor verschillende verkeerscategorieën. Het ontwerp moet daarom veel 'heren' dienen. Doorstroming is één van de belangrijke punten. Daarnaast wil Haarlem ook het fietsverkeer veiliger en comfortabeler maken. In het ontwerp is een grotere prioriteit gegeven aan de belangen van het fietsverkeer. Dit is in lijn met de politiek speerpunten van het bestuur.	6
Bij laden en lossen van bedrijfswagens ontstaat doorstromingsproblematiek.	Laden en lossen op de rijbaan is niet toegestaan. Hiervoor moet gebruik gemaakt worden van de parkeervakken. In bijzondere gevallen (bv. verhuizing) kan ontheffing worden aangevraagd.	17
Ontbreken van integrale visie op het doorgaande verkeer dat gebruik maakt van de Verspronckweg in presentatie van 1 juni.	De integrale visie op het verkeer is verwoord in het in 2003 bestuurlijk vastgestelde 'Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan' (HVVP). In dat plan zijn de wegen gecategoriseerd en is de Verspronckweg-Zuid aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg A. Voor dit type wegen is een voorkeursprofiel beschreven met o.a. vrijliggende fietspaden in asfalt. Er is niet genoeg ruimte om aan alle kenmerken invulling te geven. Zo wordt ondermeer in het ontwerp geaccepteerd dat bushaltes niet in aparte havens kunnen worden aangelegd, terwijl dat wel de voorkeur heeft. Hierdoor kunnen meer parkeerplaatsen behouden blijven.	22
Dit gedeelte is al een drama met files en passerende hulpdiensten die er nauwelijks doorkunnen. Door een versmalling van de weg is dat straks helemaal niet meer mogelijk.	Versmalling heeft effect op de snelheid van het verkeer. De capaciteit van de weg blijft nagenoeg gelijk en wordt in belangrijke mate bepaald door de afstelling van de verkeerslichten. Hulpdiensten geven aan geen probleem te zien in de versmalling.	23
Tegen ontwerp: situatie graag zo laten en zorgen voor een betere doorstroming (bv groene zone en aanleg verkeersdrempels)	De Verspronckweg-Zuid is in het HVVP aangewezen als gebiedsontsluitingsweg A. Verkeersdrempels passen niet bij deze categorie van wegen die voor hulpdiensten belangrijke uitvalswegen zijn. De hulpdiensten willen op deze uitrukwegen zo min mogelijk verkeersbelemmerende maatregelen. Drempels zijn daarom ongewenst.	23
De bus zal op de rijbaan moeten stoppen bij haltes, wat extra files, gevaarlijke situaties en geluidsoverlast zal veroorzaken.	De bus heeft op deze route een lage frequentie (2 x per uur). Verder is het aantal in- en uitstappers op deze halte gering, waardoor lang niet altijd op deze haltes wordt gestopt.	28



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Doorstroming autoverkeer zal verslechteren evenals de veiligheid en leefbaarheid voor alle weggebruikers (bussen, vrachtwagens, laden en lossen, in en uitstappen, hulpdiensten, kinderen).	De Verspronckweg-Zuid is in het HVVP aangewezen als gebiedsontsluitingsweg A. Voor dit type wegen is doorstroming zeker een belangrijk punt. De afwikkeling van het verkeer bij de kruisingen met Staten Bolwerk en Korte Verspronckweg heeft het meeste effect op de doorstroming. Behalve doorstroming zijn er in het HVVP ook andere beleidsdoelstellingen geformuleerd. Eén daarvan is het verbeteren van fietsinfrastructuur ten behoeve van een grotere verkeersveiligheid voor fietser en het gebruik van de fiets in het stadsverkeer. Minder autogebruik draagt namelijk ook bij aan minder uitlaatgassen en een verbeterde leefbaarheid. Er is niet genoeg ruimte om aan alle beleidsdoelstellingen invulling te kunnen geven. Zo wordt ondermeer in het ontwerp geaccepteerd dat bushaltes niet in aparte havens kunnen worden aangelegd, terwijl dat wel de voorkeur heeft. Hierdoor kunnen meer parkeerplaatsen behouden blijven. Het nu voorliggende ontwerp is na een integrale afweging van belangen tot stand gekomen.	31
De doorstroming zal verslechteren, dit terwijl de weg een doorstroomroute is.	Zie antwoord op voorgaande vraag	31
Door het verkeer sneller te laten stromen, wordt de auto weer aantrekkelijk om mee naar het strand te gaan. Graag een concurrerend OV alternatief.	De provincie Noord Holland is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het openbaar vervoer en daarmee de frequentie van lijndiensten. De gemeente Haarlem is met u van mening dat een goed, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer voor sommigen een alternatief voor het autogebruik kan zijn.	33
Ontwikkel alternatieven die een doorstroming bevorderen en ontlast de route Verspronckweg-Kennemerplein-Prinsenbrug.	De suggestie past niet binnen de context van het nu voorliggende project. Wel is de gemeente voornemens onderzoek te doen naar verbetering van de doorstroming over de Bolwerken. Eén en ander in samenhang met de doortrekking van de fietsroute Rode Loper (van het Centrum naar Noord).	36
Versmalling van de weg leidt tot meer opstopping ipv doorstroming. Het strandverkeer zou via de randweg moeten worden geleid.	In het huidige verkeerbeleid wordt het strandverkeer al zoveel mogelijk via de Randweg geleid. De bewegwijzering vanaf de A9 is daarop ingericht. Een groot deel van het verkeer is ter plaatse echter bekend en zoekt zijn eigen weg en is maar matig beïnvloedbaar in zijn route keus. De doorstroming en verwerkingscapaciteit van de weg wordt in dit geval in belangrijk mate bepaald door de afstelling van de verkeerslichten.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Verkeer; afslag naar Kinderhuissingel		
Uitvoegstrook bij de oostkant lijkt te lang.	De lengte van de uitvoegstrook is niet ingegeven door de omvang van het verkeersaanbod, maar door de wens de colonne auto's die rechtdoor wil over een behoorlijke lengte (wat richting betreft) homogeen samen te stellen. Op deze wijze kunnen zoveel mogelijk auto's onder de voorwaarde dat ze op elkaar aansluiten het 'groene' verkeerslicht passeren. Als de uitvoegstrook te kort zou zijn, ontstaan (door rechtsuitvoegend verkeer) hiaten in de rechtdoorgaande verkeersstroom. Deze hiaten worden door de verkeersregelautomaat gesignaleerd waardoor het licht eerder en vaker op rood springt. Hierdoor loopt de verwerkingscapaciteit van de regeling als geheel terug. Een korte uitvoegstrook levert ook een kortere homogene colonne auto's voor de rechtdoorrichting op.	6
Suggestie: rijbaan voor verkeer rechtsaf naar Kinderhuissingel laten vervallen, waardoor meer ruimte voor het fietsplan ontstaat.	Zie bovenstaande.	2, 28
Waarom een langere afrit naar rechts voor het verkeer dat onder viaduct door naar Kinderhuissingel wil? Het merendeel van het verkeer maakt er geen gebruik van.	Zie bovenstaande	12
Afslag richting Kinderhuissingel te lang. Kost veel parkeerplaatsen. Weglaten of verkorten verkeersstrook rechtsaf richting Kinderhuissingel. Gebruiken voor parkeerplaatsen en/of bomen. Ooit onderzocht hoeveel automobilisten gebruik maken van de afslag richting Kinderhuissingel/vindt afslag overbodig.	Zie bovenstaande. Er zijn tellingen gedaan om te kijken hoeveel auto's rechtsaf slaan. Echter, zoals enkele reacties eerder wordt omschreven wordt de lengte van de rechtsafstrook niet ingegeven door de omvang van het verkeersaanbod, maar door de wens om de colonne auto's rechtdoor, zo lang mogelijk te maken.	16, 22, 26, 27, 28, 34, 37, 38
Voorsorteervak voor rechtsaf te lang. Suggestie: aanleggen van zebrapad ter hoogte van Karwei.	Zie bovenstaande. Om een zebrapad veilig te laten functioneren moet er een redelijk constante hoeveelheid voetgangers zijn. Dit is op dit deel van de Verspronckweg niet het geval. De meeste voetgangers steken over bij Staten Bolwerk/Schotersingel of bij Korte Verspronckweg.	17
Er is geen oversteekplaats (bijvoorbeeld thv Karwei).	Zie bovenstaande	30
Onderzoeken van extra zebrapaden ter hoogte van Karwei en/of Santpoorterstraat.	Zie bovenstaande.	22, 36



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Alternatief: laat de geplande lange rechtsafstrook richting Kinderhuissingel vervallen en verbied gemotoriseerd verkeer om rechtsaf te slaan.	Zie voorgaande reacties.	7, 32
---	--------------------------	-------



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Verkeer; Overig		
In- en uitladen wordt moeilijk door plan.	Laden en lossen is niet toegestaan op de rijbaan van de Verspronckweg. Mede in verband met de doorstroming. Hiervoor zal de auto eerst geparkeerd moeten worden. In geval van verhuizingen en of bezorgen van meubels o.i.d. kan een vergunning aangevraagd worden om op het trottoir te parkeren.	2, 12,
Veiligheid voetgangers gaat ten koste van fietsers die op trottoir rijden.	De fietser kan op het fietspad blijven. In de huidige situatie maken fietsers gebruik van het trottoir. In de toekomst zullen fietsers meer over het fietspad fietsen aangezien ze hiervoor niet meer tussen de geparkeerde auto's door hoeven te steken.	13
Tegen ontwerp vanwege parkeerprobleem en gebrek aan keermogelijkheden.	Langs een GOW-A weg wordt aan parkeren een minder groot belang toegekend. Zoals in eerdere antwoorden gemeld is prioriteit gegeven aan vrijliggende fietspaden en doorstroming. Ten behoeve van de doorstroming is ook de lange uitvoegstrook benodigd, die voor een groot deel ten koste gaat van parkeerplaatsen.	14
Is er onderzocht hoe de plannen zich verhouden tot het voornemen om de Zuidtangent te verlengen naar Velsen en daardoor evt. deel gaat uitmaken van het tracé via Verspronckweg en de West. Randweg. Ontbreekt in de plannen.	Over doortrekking van de Zuid-Tangent naar IJmuiden is door gemeenteraad van Velsen een positief principebesluit genomen. De gemeenteraad van Haarlem heeft bij motie opgeroepen om nadrukkelijk ook te kijken naar andere trajecten dan via de Rijksstraatweg alleen. Over de uitkomst van trajectkeuzes is nog niets bekend.	18
Verkeersonveilig ontwerp door verdwijnen van vluchtheuvels, parkeerplaatsen en bomen en versmalling van de stoep. Fietspad te breed.	Door het versmallen van de rijweg wordt de snelheid van het autoverkeer juist getemperd. De veiligheid voor de fietser neemt juist toe door het realiseren van vrijliggende fietspaden. Gezien het intensieve fietsverkeer, veiligheid en comfort is er een minimale fietspadbreedte van 2 meter toegepast.	21
Behoud van vluchtheuvels bij de Kruising Santpoorterstraat i.v.m. veiligheid voetgangers. Tegen "black spot" in ontwerp.	Het maken van middengeleiders vergt veel ruimte. Ten eerste de breedte van de middengeleider. Daarnaast moet ook de rijbaan aan beide zijden voldoende breedte hebben om (vracht-)verkeer uit de Santpoorterstraat voldoende ruimte te geven om de draai te kunnen maken. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen en de mogelijkheid om bomen te planten. De Verspronckweg is een belangrijke aanrijdroute voor nood- en hulpdiensten. Door de versmalling van de rijweg gebruiken de nood- en hulpdiensten bij files de andere rijstrook. Een voorwaarde die de nood- en hulpdiensten hebben gesteld is om op de Verspronckweg géén middengeleiders en/of vluchtheuvels te plaatsen.	21
Dagjesmensen van het strand zouden moeten worden gestimuleerd om de Randweg te gebruiken voor hun rit richting Amsterdam. Zij zouden een stukje noordelijk moeten rijden en daarna via de nieuwe brug over het Spaarne (thv	In het huidige verkeersbeleid wordt het strandverkeer al zoveel mogelijk via de Randweg geleid. De bewegwijzering vanaf de A9 is daarop ingericht. Een groot deel van het verkeer is ter plaatse echter bekend en zoekt zijn eigen weg en is maar matig beïnvloedbaar in zijn route keus. De voorgestelde route vanaf Zandvoort heeft een te grote omrijfactor. Dit is psychologisch een barrière voor weggebruikers.	29



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

de Vondelweg) de Waarderpolder in, en niet via het Haarlemse station.		
Suggestie: grond beschikbaar maken voor het parkeren van 20 extra auto's	Hierover is overleg gevoerd met Karwei. Het aanpassen van het parkeerterrein, waardoor er aan de voorzijde van het parkeerterrein enkele plaatsen beschikbaar komen voor omwonenden wordt niet ondersteund. Dit kan voor Karwei zelf een verslechtering van de bereikbaarheid betekenen. Zonder steun van Karwei kan de gemeente dit niet verplichten, aangezien de grond ook geen eigendom is van de gemeente.	34
De Verspronckweg is een verkeersader van regionaal belang. Door wegversmalling en een langere uitvoegstrook zullen de files alleen maar langer worden en hulpdiensten belemmeren.	De Verspronckweg-Zuid is inderdaad een verkeersader van regionaal belang. Daarom is deze weg ook in het HVVP aangewezen als gebiedsontsluitingsweg A (GOW-A). Voor dit type wegen is doorstroming zeker een belangrijk punt. De breedte van de rijweg voldoet aan deze functie. Behalve doorstroming zijn er in het HVVP echter ook andere beleidsdoelstellingen geformuleerd. Voor GOW-A wegen wordt in het HVVP ook de aanleg van vrijliggende fietspaden voorgeschreven. De langere uitvoegstrook draagt juist bij aan een homogene opstelling van gelijk gerichte verkeerscolonnen. Dit draagt bij aan een grotere verwerkingscapaciteit van de verkeersregeling. Naar ons oordeel biedt het ontwerp voldoende ruimte voor hulpdiensten om te passeren.	35, 36
In het VO is niet gemotiveerd waarom is afgeweken van het HVVP, waarin staat dat autoverkeer dat Haarlem als doorvoerroute gebruikt, kan worden omgeleid, via het noorden en de Waarderpolder.	Het is niet duidelijk op welke passage uit het HVVP hier wordt bedoeld. Wel is het zo dat het HVVP doorgaand verkeer via de woonwijken wil ontmoedigen. Met dat doel heeft de gemeente haar wegen gecategoriseerd. Daarbij is de Verspronckweg juist als een weg bestempeld die bedoeld is voor aan- en afvoer van doorgaand verkeer. Om deze reden is het behoud van doorstroming op deze route een punt van aandacht. (HVVP: toelichting wegcatégorisering (pag. 54)	37
Suggestie: uit HVVP strandverkeer om Haarlem heen (via Randweg, Waarderpolder) en lightrailverbinding, busdiensten.	In het huidige verkeersbeleid wordt het strandverkeer al zoveel mogelijk via de Randweg geleid. De bewegwijzering vanaf de A9 is daarop ingericht. Een veel groter deel van het verkeer is ter plaatse echter bekend en zoekt zijn eigen weg en is maar matig beïnvloedbaar in zijn route keus.	37
Suggestie: stel de verkeerslichten beter af bij Verspronckweg naar station om doorstroming te bevorderen.	De verkeerslichten zijn al zodanig afgesteld dat deze een maximale capaciteit hebben. Het geheel van verkeerslichten op de route langs het station is met elkaar verbonden. Een aanpassing aan de Verspronckweg heeft tot gevolg dat het kruispunt bij de Kruisweg, Jansweg of Prinsenbrug volloopt en hier een stremming ontstaat. De gemeente onderzoekt deze route op maximale doorstroming en capaciteit.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Fietspad / fietsen		
Verkeersmaatregel invoeren ter vermindering van de snelheid van auto's vanwege de reden dat het verkeer op Verspronckweg te hard rijdt, gevaar voor fietsers met name bij de rotonde, Suggestie lichte verhoging van de weg a la voorbeeld Julianalaan Overveen.	Voor dit type weg (gebiedsontsluitingsweg type A) met de ontwerpsnelheid van 50 km/uur wordt bij voorkeur géén fysieke snelheidsremmer (bijv. drempel) toegepast. De inrichting van de weg moet voorkomen dat men harder rijdt. Door het "versmallen" van de weg tot 6,5 meter, waarbij direct langs de weg wordt geparkeerd, wordt de snelheid al voldoende geremd. Voor het aanbrengen van verhoogde fietsstroken is het ook nodig om een "schampstrook" tussen fietsstrook én parkeervak aan te brengen. Hierdoor verschilt de benodigde ruimte niet van een profiel met vrijliggende fietspaden. Daarnaast moet ter plaatse van de bushalte, de fietsstrook achter de bushalte langs gelegd worden. De bus zou anders op de verhoogde fietsstrook moeten stoppen. Door deze aanpassing en omlegging van het fietspad, vervallen er meer parkeerplaatsen dan wanneer de bus op de rijbaan stopt.	10
Een deel van de bewoners vindt een voordeel van herprofilering niet opwegen tegen de nadelen. We geven de voorkeur aan de huidige situatie, evt. met kleine aanpassingen als een wat verhoogde en verbrede fietsstrook (evt. met fysieke afscheiding als een schuine rand) en of een zebrapad met drempels.	Zie bovenstaande	24 (plus 105 handtekeningen)
Suggestie: parkeerplaatsen over fietspaden heen als in Overveen Zeeweg.	zie bovenstaande	34
Minder ingrijpende suggestie: het verhogen van het fietspad tov de rijbaan.	zie bovenstaande	31
Suggestie: bestaande fietsstroken handhaven met onderbroken strepen in de vorm van lichte verhoging. Dit werkt kostenbesparend.	Zie bovenstaande	37
Zijn er vergelijkbare situaties met betrekking tot de doorstroming van het verkeer, onderzocht in andere steden?	Er zijn ongetwijfeld vergelijkbare situaties te vinden al weten wij niet precies waar. Deze zijn in het kader van dit project niet onderzocht.	1
Vrijliggende fietspaden in plan goede oplossing en noodzakelijk om een duurzaam veilige route te creëren.	Vrijliggende fietspaden dragen bij aan een grotere verkeersveiligheid voor met name fietsers. Vrijliggende fietspaden zijn ook een stuk comfortabeler. Het gemeente bestuur investeert in betere fietsvoorzieningen omdat ze het gebruik van de fiets in het stadsverkeer wil vergroten ten behoeve van een schoner milieu en verbeterde leefbaarheid.	6, 38



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Fietspad is gepland aan de trottoirzijde, wat de veiligheid voor kinderen en wandelaars niet ten goede komt, zeker met de school die er komt. Er zal op het trottoir gefietst gaan worden.	Er is vrijwel géén noodzaak om op het trottoir te fietsen. Ook in andere situaties waar fietspaden naast het trottoir liggen gebeurt dit niet of nauwelijks. Een veel gehoorde klacht is juist dat men in de huidige situatie niet veilig over het trottoir kan lopen omdat hier veel gefietst wordt. In de huidige situatie is men dus eerder geneigd over het trottoir te fietsen, totdat men tussen de auto's door kan naar de fietsstrook. In de toekomstige situatie kan met direct het fietspad op.	12
Tegen plan vanwege onveiligheid voor fietsers. Doorgetrokken middenstreep veroorzaakt onveiligheid. Slechte doorstroming voor hulpdiensten.	De veiligheid voor fietsers neemt juist toe. Er zijn geen conflicten meer met auto's die de fietsstrook gebruiken om in te parkeren of een stilstaande auto te passeren. De doorgetrokken middenstreep is komen te vervallen. Dit is een onderbroken middenstreep geworden om de mogelijkheid te bieden een stilstaande auto te passeren. Het plan is besproken met de hulpdiensten. Zij zijn akkoord met het ontwerp.	15, 17
Graag geen doorgetrokken streep maken, dit geeft opstoppingen op een weg waar doorstroming gewenst is.	Zie bovenstaande.	27
Is de intensiteit van het fietsverkeer ooit onderzocht.	In het uitvoeringsprogramma fiets uit 2007 zijn de volgende cijfers opgenomen: 12.500 auto's ten opzichte van 3500 fietsers	16
Fietspaden in ontwerp te breed, dus smallere fietsstroken.	De breedte van 2,0 meter is een breedte waarbij twee fietsers nog comfortabel naast elkaar kunnen fietsen.	21, 34
Kan het fietspad gepland worden langs het spoor achter de huizen/achter het spoor langs de manege? Dan hoef je geen parkeerplaatsen op te geven.	Deze grond is niet in bezit van de gemeente. Een fietspad hier vergt ook zeer veel aanpassingen aan het gebied. Hier loopt ook een watergang (tussen woningen en Karwei Bouwmarkt). Dempnen van deze sloot is niet mogelijk zonder compensatie van oppervlaktewater.	12, 34
Goed: vrijliggende fietspaden.	Dank.	22, 30



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Een gesubsidieerde eenzijdige visie ten faveure van fietsers. De schaarse ruimte wordt verkeerd verdeeld, waardoor de bewoonbaarheid verslechterd.	Zoals gezegd, gaat het om schaarse ruimte waarin meerdere functies moeten worden ingepast. Het is niet mogelijk gebleken alle wensen in één ontwerp te combineren. De vrijliggende fietspaden én het handhaven van het aantal parkeerplaatsen is alleen mogelijk als de schampstrook tussen fietspad en parkeerplaatsen komt te vervallen. De ervaring leert dat juist de passagierskant minder zicht heeft op aankomende fietsers, aangezien de spiegel in de meeste gevallen staat afgesteld op de bestuurder.	26
Suggestie: het maken van een tweerichtingsfietspad aan 1 zijde van de weg.	Het tweerichtingen fietspad aan de één zijde van de Verspronckweg levert veel onveilige oversteekbewegingen. Daarnaast leidt dit tot problemen bij de aansluiting op huidige rotonde Korte Verspronckweg en bij de kruising met de Schotersingel.	28, 34
Suggestie: fietsers omleiden via Kleverpark of over Kinderhuisvest Singel/Zijlstraat richting strand.	De ervaring leert dat fietsers zich moeilijk laten omleiden. Deze kiezen over het algemeen de kortste route. Met name de jongere fietser, juist de fietser die de meeste bescherming nodig heeft, zal ook bij het ontbreken van fietspaden of fietsstroken toch deze route nemen. Het is verder een misverstand dat deze route in hoofdzaak wordt gebruikt voor strandverkeer. Ook van en naar school wordt de route goed gebruikt.	34
Verplaatsen van fietsstroken kost parkeerplaatsen, werkt belemmerend en levert onveilige situaties op. In de huidige situatie gebeuren nauwelijks ongelukken.	In het uitvoeringsprogramma fiets (2007) scoort de Verspronckweg-Zuid 3 van de maximaal 6 haalbare punten op het thema verkeersveiligheid. Ook op het aspect subjectieve veiligheid worden 3 van de 6 haalbare punten gescoort. Subjectieve veiligheid betekent dat mensen de weg ook als onveilig ervaren. De verkeersveiligheid is dus de belangrijkste reden waarom het profiel op de voorliggende wijze is aangepakt en geprogrammeerd.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Groen/Bomen		
Bezwaar tegen vermindering bomen (oa verversing lucht, groen geeft karakter en kleur aan de wijk, verdwijnen bomen is onnodig etc.)	Ook dit is een gevolg van de keuze die gemaakt is om vrijliggende fietspaden en doorstroming prioriteit te geven. De afname van het aantal bomen is hoofdzakelijk een gevolg van de benodigde verbreding bij de in- en uitrit naar bedrijvenstrook aan de zuidzijde (o.a. Karwei) én van de lange rechtsafstrook naar de Kinderhuissingel. Zoals in eerdere reacties is verwoord betekent een verkorting van deze rechtsafstrook een verminderde capaciteit van de verkeerslichten richting station en Prinsenbrug. Een inkorting van de rechtsafstrook betekent een langere file op de Verspronckweg.	3, 14, 15, 20, 23, 24 (plus 105 handtekeningen), 26, 28, 31, 33, 35, 36, 37
Vanuit ecologisch en economisch perspectief maak ik bezwaar dat aangeplante bomen nu voor de derde keer vervangen moeten worden.	De bomen worden verplant. De bomen zijn ca. 7 jaar oud en kunnen nog goed verplant worden.	7, 32
Meer groen ter compensatie voor het drukker autoverkeer.	Meer groen gaat ten koste van parkeerplaatsen. Het verlies van 19 parkeerplaatsen is al erg hoog.	19
Het lijkt erop dat er geen groentoets heeft plaatsgevonden. Er dienen boom-beschermingsmaatregelen te worden genomen en bomen behoren te worden verplaatst.	De bestaande, ca. 7 jaar oude bomen, worden verplant.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Karwei Bouwmarkt		
Verplaatsing Karwei naar Waarderpolder en op het vrijkomende terrein een parkeergarage creëren of situatie zo laten en opnieuw asfalteren.	Dit is een ruimtelijk probleem. Zelfs al zou Karwei (vrijwillig) verhuizen dan nog biedt het bestemmingsplan de ruimte tot vestiging van dit type detailhandel. Een eventuele gegadigde kan op grond daarvan niet worden tegen gehouden. Verhuizing van Karwei valt buiten de (beïnvloedbare) reikwijdte van dit project. Deze vestiging is in dit kader een gegeven, waar rekening mee moet worden gehouden.	5, 25
Constructie inrit van Karwei niet uitvoeren. Suggestie: Karwei verplaatsen naar Waarderpolder. Als dit niet mogelijk is een linksafverbod invoeren naar de inrit van Karwei.	Zie bovenstaande. Het is mogelijk een linksafverbod in te stellen als hier fysiek redenen voor zijn (ruimtegebrek, hoogtebeperking e.d.). Zonder een duidelijke reden is een dergelijke verbod een hindernis in het economisch functioneren van Karwei. Een rechter zal niet gemakkelijk meegaan in een verbod dat niet goed is gemotiveerd. Daarnaast betekent dit dat vrachtverkeer uitsluitend vanaf de westzijde (vanaf de rotonde Korte Verspronckweg) kan aanrijden. De draaicirkel voor een vrachtauto vanaf deze zijde naar de inrit is zodanig groot dat alsnog dezelfde ruimte nodig is als ook in het huidige ontwerp is opgenomen. Een linksafverbod heeft dus nauwelijks effect.	12, 17
Start procedure die voorziet in herhuisvesting Karwei naar een geschikter terrein als bv Waarderpolder.	Zie bovenstaande.	36
Karwei veroorzaakt veel verkeersoverlast en hoort thuis op een industrieterrein. Dit plan faciliteert een ongewenste situatie.	Zie bovenstaande.	36
Verzoek om voorbeeld van herinrichting Santpoorterstraat. Onderzoeken parkeeroplossing terrein Karwei door Karwei te verplaatsen naar de Waarderpolder.	Zie bovenstaande.	9, 12
Bevoorrading Karwei alleen in venstertijden buiten de spits laten plaatsvinden. Tegen plaats fietspad in ontwerpen.	Het is mogelijk dergelijke beperkingen op te leggen mits goed gemotiveerd en onderbouwd. Dergelijke beperkingen beïnvloeden het economisch vestigingsklimaat. Dit kan negatief uitwerken op de bedrijfsvoering van Karwei. Een rechter zal het belang van een dergelijke beperking hier tegen afwegen.	12
Onderzoeken van beperking van grootte vrachtauto's die Karwei bevoorraden.	zie bovenstaande.	15



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Belangen van Karwei gaan ten koste van de bewoners.	Bij het invoeren van een beperking van de bereikbaarheid van Karwei door middel van bebording, moet een verkeersbesluit genomen worden. Hierbij moet de noodzaak en het belang van de beperking gemotiveerd worden. Een dergelijk verkeersbesluit kan los staan van de voorgenomen reconstructie. Ook in de huidige situatie kan indien daarvoor voldoende aanleiding bestaat een dergelijk besluit met een beperking van welke soort dan ook genomen worden.	22
Kan er een andere oplossing komen voor vrachtauto's linksaf naar de Karwei? Dit kost parkeerplekken. Als mensen in de omliggende buurten gaan parkeren, wordt het daar een stuk drukker en ook daar gaat de boel op de schop.	Voor het ruimtegebruik zal het weinig uitmaken of de vrachtwagen linksaf of rechtsaf rijdt naar het terrein van Karwei. De draaicirkel is zodanig groot dat een verbreding van de rijweg hier sowieso nodig is. Voor vrachtverkeer is een linksafslaande bocht overigens gemakkelijker te nemen dan een rechtsafslaande. Dit heeft te maken met de ruimte die een vrachtwagen nodig heeft voor het maken van een bocht. Bij het rechtsafslaan van vrachtverkeer is er bovendien meer risico dat fietsers in de 'dode hoek' van de spiegels terecht komen. Om de rechtsafslaande bocht te kunnen nemen zal het vrachtverkeer moeten uitwijken op de rijbaan voor tegemoet komend verkeer. De aanleiding om het rechtsafslaan van vrachtverkeer te verbieden is uit oogpunt van verkeerveiligheid groter dan voor linksafslaand verkeer.	27
Een opstelstrook voor de Karwei kost vier parkeerplekken en is dus niet wenselijk.	Zie bovenstaande.	35
De afslag voor de Karwei is enigszins dubieus geformuleerd, omdat er op termijn plannen zijn om woningen te ontwikkelen.	Van deze plannen is geen informatie beschikbaar. In het ontwerp kunnen wij hier dan ook geen rekening mee houden.	34



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Parkeren		
Bezwaar tegen vervallen van (betaalde) en overige parkeerplaatsen (met name van nr. 1 tot en met 31).	Bij het maken van het ontwerp is een prioritering gegeven door de beleidsmakers van de gemeente Haarlem. De aanleg van vrijliggende fietspaden stond hierbij bovenaan. Daarna komen (in volgorde van prioriteit) de doorstroming van de Verspronckweg, de doorstroming van het openbaar vervoer en het aanbrengen van parkeerplaatsen. Nadat het fietspad, uitstapstrook (tussen fietspad en rijweg/parkeervak) en het trottoir zijn ingetekend blijft er een hoeveelheid ruimte over, waarin parkeren, rijweg en bomen ingepast worden. Ten behoeve van de doorstroming (zie reacties en antwoord op pagina 1 en 2 van deze notitie) is een "lange" uitvoegstrook benodigd. Rekening houdend met bovenstaande punten is er geen ruimte over om langs de Verspronckweg meer parkeerplaatsen aan te leggen, dan de 84 parkeerplaatsen, zoals ingetekend.	2, 3, 4, 6, 7, 9, 12, 15, 17, 20, 21, 23, 24 (plus 105 handtekeningen), 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37
De reductie van het aantal parkeerplekken is ver onder de CROW-normering, welke ook in Haarlem gehanteerd wordt. Er verdwijnen 27 ipv de gestelde 19 plekken.	Volgens parkeertellingen van de huidige en de toekomstige situatie blijkt het aantal parkeerplaatsen terug te gaan van 103 naar 84 parkeerplaatsen. De parkeernorm van de CROW geldt uitsluitend voor nieuwbouw-locaties. Dit is overigens een richtlijn, waarvan afgeweken kan worden. In veel (binnenstedelijke) straten in Haarlem wordt deze norm lang niet gehaald.	28
Door het verminderen van parkeerplekken zal het vinden van een plaats heel moeilijk worden, waarvoor wel betaald moet worden. Is dat verantwoord?	De parkeervergunning is bedoeld om te voorkomen dat mensen van buiten de wijk hier gaan parkeren om bijvoorbeeld de stad in te gaan of met de trein naar het werk. Met de parkeervergunning is géén vaste plek gegarandeerd.	2, 26, 35, 37
Het plan is bij de Santpoorterstraat om meer parkeerplekken te creëren. Echter, in het VO van dit plan is daar m.i. geen sprake van. Ook de bewoners van deze straat zullen dus een toenemende parkeerdruk krijgen.	In het VO van de Santpoorterstraat is een toename van het aantal parkeerplaatsen opgenomen. Het is een logisch gevolg dat als het aantal parkeerplaatsen in de Verspronckweg afneemt, de druk in Santpoorterstraat en omliggende straten toeneemt.	28
Suggestie: parkeerstrook behouden door een smallere stoep of fietspad, aan elkaar leggen van beide of het verkleinen van de schampstrook. De parkeerstrook wordt wel heel makkelijk opgeofferd.	Het nog verder versmallen van het trottoir is niet wenselijk. Het fietspad nog verder versmallen is eveneens niet wenselijk aangezien fietsers dan sneller via het trottoir zullen gaan fietsen. De schampstrook is bedoeld als buffer tussen het afslaan van de Kinderhuissingel en het fietspad. Aan de overzijde (noordzijde) is de schampstrook bedoeld om te voorkomen dat autoportieren openslaan over het fietspad én om enige bescherming voor de auto tegen aanrijdschade van fietsers.	28



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

<p>Graag vervangende parkeerplaatsen creëren door herinrichting hoek Verspronckweg-Schotersingel of parkeerstrook Schotersingel langs water.</p>	<p>Bij het maken van haaksparkeervakken ter hoogte van huisnummers 157 t/m 163 moet het langsparkeren aan de woningzijde vervallen in verband met het kunnen in- en uitparkeren. Hierdoor kunnen hier net zoveel parkeerplaatsen komen als in de huidige situatie waarbij ook nog eens het groen moet verdwijnen. Dit heeft géén toegevoegde waarde.</p> <p>Langs de Schotersingel aan overzijde van huisnr 145-155 gaan extra parkeerplaatsen ten koste van een stuk van de groenstrook. Aangezien deze groenstrook onderdeel is van De Bolwerken en een monumentale status heeft is dit niet mogelijk.</p>	<p>28</p>
--	--	-----------



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

<p>Een tekort aan parkeerplaatsen leidt tot meer verkeersbewegingen en luchtvervuiling, onaantrekkelijkere huizen, een waardedaling van huizen en geen mogelijkheid tot laden/lossen of invalidenparkeerplaatsen.</p>	<p>Aan de basis van het huidige gemeentelijke beleid ligt de constatering dat Haarlem niet voldoende ruimte heeft om de toekomstige groei van automobiliteit op te kunnen vangen. Om Haarlem in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden wordt geprobeerd Haarlemmers te verleiden voor stadsverkeer vaker het openbaar vervoer of de fiets te nemen. Een van de speerpunten van dat beleid is het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Een betere fietsinfrastructuur draagt ook bij aan minder automobiliteit en vervuiling. Bij verhuizing kan ontheffing worden aangevraagd om vanaf het trottoir te laden en te lossen. Het langdurig blokkeren van de rijbaan is ook in de huidige omstandigheden niet toegestaan.</p>	<p>28</p>
<p>De parkeerdruk wordt door het wegvallen van plekken nog hoger, terwijl deze al opliep door jonge gezinnen met auto's en de komst van de Tetterodestraat school.</p>	<p>Er komen door de voorgenomen reconstructie minder parkeerplaatsen terug op de Verspronckweg. Dit is een rechtstreeks gevolg van de gemaakte keuzes. Zie voorgaande reacties en antwoorden. De school in de Tetterodestraat is een basisschool en in hoofdzaak een voorziening op wijkniveau. Het betreffende gebouw was als zodanig al bestemd. De mutaties in de parkeerbehoefte vinden plaats binnen dezelfde parkeerzone. Het onderwijzend personeel maakt overdag gebruik van parkeerplaatsen die door bewoners worden verlaten. Deze parkeeruimte komt in de avonduren weer gewoon beschikbaar voor de buurtbewoners. De school in Tetterodestraat heeft naar verwachting nagenoeg geen invloed op het beleefde tekort.</p>	<p>33</p>
<p>Er zijn geen mogelijkheden meer voor invalidenparkeerplaatsen en laad- en losplaatsen van bewoners.</p>	<p>Bij verhuizing kan ontheffing worden aangevraagd om vanaf het trottoir te laden en te lossen. Het langdurig blokkeren van de rijbaan is ook in de huidige omstandigheden niet toegestaan. De gemeente kan ook straks nog invalide parkeerplaatsen aanwijzen.</p>	<p>34, 35</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Inrichting/straatmeubilair		
Tegen stoepversmalling i.v.m. gevaar voor spelende kinderen en passanten.	Vanwege het realiseren van vrijliggende fietspaden wordt trottoir tussen 0 en 70 centimeter versmald. In het DO is de trottoirbreedte variabel maar minimaal 1,80 meter. Dit voldoet aan geldende normen.	5, 9, 25, 30
Behoud huidige indeling met aanpassingen zoals een verhoogde en verbrede fietsstrook en de aanleg van 1 of 2 verhoogde oversteekplaatsen (zebra's).	Verhoogde fietsstroken hebben als nadeel dat ze door het autoverkeer overreden worden om bij de parkeerplaats te kunnen komen. Verhoogde fietsstroken zijn hinderlijk bij het inparkeren. Vrijliggende fietspaden bieden meer comfort en bescherming van de fietser. Langs de Verspronckweg, tussen Kleverlaan en Kleverparkstraat, is wél gekozen voor verhoogde fietsstroken. Daar zijn de intensiteiten van zowel fietsverkeer als autoverkeer lager. Ook is er op dat deel een alternatief om als fietser, via vrijliggende fietspaden naar het noorden te fietsen. Via het fietspad langs de VMBO aan het Badmintonpad. Op de Verspronckweg tussen Staten Bolwerk en Korte Verspronckweg is de intensiteit hoger en is er geen alternatief.	8
Oneens met plan door ontbreken van goede veiligheid door ontbreken van goede scheiding tussen trottoir en fietspad. Gevaarlijk voor kinderen en andere gebruikers.	De veiligheid van de fietser zal toenemen doordat er een duidelijke scheiding is met het autoverkeer. Het trottoir is weliswaar smaller maar zal minder vaak door fietsers worden gebruikt. Van bewoners hebben wij vernomen dat er veel gebruik gemaakt wordt van het trottoir door fietsers. Dit zal afnemen als het fietspad er naast ligt.	8, 17



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Bezwaar tegen aanbrengen fietspad tussen het voetpad en de parkeerstroken. Situatie wel veiliger voor fietsers maar niet voor kinderen.	Zie bovenstaande.	11, 12
Afstand tussen fietspad en parkeren te krap waardoor het voor ouderen minder veilig wordt om uit te stappen i.v.m. lang openstaande portieren van auto's.	Tussen fietspad en parkeervak komt een schampstrook van ca. 70 cm. Dit is voldoende breed om in en uit te kunnen stappen.	11
Realiseren van combinatie van voetpad, parkeerstrook, fietspad en weg a la voorbeeld van noordelijke gedeelte Verspronckweg. Ook esthetisch fraaier.	Het profiel zoals dat op het noordelijk deel is voorgesteld is een compromis-ontwerp. Hier bestond de wens om de bomen te handhaven. De (aanliggende) fietsstrook is verkeers technisch en vanuit veiligheidsoogpunt niet optimaal. Op het noordelijk deel is dit om een aantal redenen wel acceptabel. Ten eerste is het noordelijk deel een minder drukke route voor zowel fietsers als auto's. Ten tweede is er in de vorm van een vrijliggend fietspad langs het Badmintonpad een alternatief. Dit alternatief is er niet voor fietsers langs het zuidelijk deel van de Verspronckweg.	11
Ik hoop dat de trottoirs maximaal breed blijven.	De trottoirs hebben de minimaal benodigde breedte, rekening houdend met de overige wensen in het profiel.	19
De inrichting van de Verspronckweg als geheel is niet eenduidig.	Wij zijn het er mee eens dat vanaf de Kleverlaan tot aan het Staten Bolwerk géén eenduidig profiel wordt gehanteerd. Dit is een gevolg van zowel de verschillende verkeersintensiteiten, bestemmingen en ook keuzes uit het verleden. Door de komst van de VMBO aan het Badmintonpad en de bouw van de brug tussen Verspronckweg 169 en 171 is het nodig om tussen de Korte Verspronckweg en de brug een tweerichtingenfietspad aan te brengen aan de westelijke zijde. Voor het zuidelijke deel zijn een aantal jaren geleden alle bomen vervangen, terwijl op het noordelijk deel van de Verspronckweg deze zijn gehandhaafd. Nu is de wens om deze bomen te behouden. Dit in combinatie met de beperktere verkeersintensiteiten is een profiel met aanliggende, verhoogde fietsstroken mogelijk. Voor de Verspronckweg tussen de Korte Verspronckweg en het Staten Bolwerk zijn de verkeersintensiteiten (voor zowel auto's als fietsers) hoger en kunnen de jonge bomen herplant worden. Hiermee zijn vrijliggende fietspaden hier mogelijk.	20
Geen versmalling trottoirs, gemiddeld worden de stoepen een halve meter smaller.	De trottoirs worden weliswaar smaller, maar visueel zal dit breder lijken. Langs de trottoirs ligt nu een fietspad. In de huidige situatie is het trottoir iets breder, maar staan er direct auto's naast geparkeerd. In dit trottoir staan nu ook de lichtmasten. Deze gaan in de toekomstige situatie naar de schampstrook tussen fietspad en parkeervak. De trottoirs worden ca. 50 cm smaller, maar voldoen nog aan de minimale eisen.	24 (met handtekeningenlijst van 105 personen), 30



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

<p>Voorkeur voor instandhouden huidige situatie dus geen herprofilering vanwege de volgende redenen: De doorstroming wordt slechter; De rijbaan wordt smaller, laden en lossen zonder opstoppingen te veroorzaken wordt vrijwel onmogelijk, er komt een ononderbroken middenstreep waardoor keren onmogelijk wordt. Parkeerhavens van de bushaltes verdwijnen en ook de bus zal op de rijbaan stoppen. De doorstroming zal slechter worden met langere files tot gevolg. Voor hulpdiensten zal de situatie verslechteren.</p>	<p>Zie voorgaande inspraakreacties.</p> <p>De doorstroming wordt grotendeels bepaald door de verwerkingscapaciteit van de verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising Staten Bolwerk – Verspronckweg. Deze wordt, mede door het handhaven van een lange rechtsafstrook naar Kinderhuissingel, gehandhaafd.</p>	<p>24 (met handtekeningenlijst van 105 personen), 26, 35</p>
---	--	--



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Graag de situatie zo laten en opnieuw asfalteren. Dit is kostenbesparend en de bewoners zijn tevreden.	De huidige inrichting draagt niet bij aan een grotere gewenste verkeersveiligheid en beter fietscomfort.	25, 35
Verdwijnen van parkeerplaatsen is ongewenst en onnodig. De gemeente lijkt in strijd te handelen met HVVP, dat prettig wonen en werken moet bevorderen. Daarnaast lijken nieuwbouwplannen in strijd met de parkeerbalans. Er volgt een verschuiving van problemen. De gemeente zou moeten voorstellen het aantal plekken te vermeerderen.	Verbetering van het leefklimaat in Haarlem wordt ook bereikt door het fietsen in Haarlem aantrekkelijker en veiliger te maken. Binnen dit project wordt aan het belang van de fiets, de doorstroming en het openbaar vervoer een grotere prioriteit toegekend dan aan het parkeren.	37
De drempel bij de Santpoorterstraat werkt vertragend voor verkeer. Drempels werken sluiptverkeer in de hand. Neem liever de oorzaak van de toenemende verkeersbewegingen weg.	De drempels werken sluiptverkeer in de hand als deze worden aangelegd op de doorgaande route. In dit geval zal het voor automobilisten niet aantrekkelijk zijn om via de Santpoorterstraat te "sluipen".	37
Een versmalling van de Goltziusstraat en vermindering van parkeerruimte is niet gewenst. Het komt de fietsveiligheid niet ten goede en de parkeerdruk neemt verder toe.	De Goltziusstraat wordt niet versmald.	37
Suggestie: parkeerproblemen? Laat bij nieuwbouw ondergrondse garages bouwen.	Dit heeft de voorkeur bij nieuwbouw. In dit geval is de aanleg van een garage financieel niet haalbaar.	37
Graag aanbrengen van blokmarkeringen en haaietanden bij zijstraten en inrit Karwei om de voorrang voor fietsers op een fietspad met doorgetrokken trottoir niet voor alle automobilisten duidelijk zal zijn.	Zowel bij de zijstraten als bij de in-/uitrit Karwei wordt een inritconstructie toegepast. Een inritconstructie regelt de voorrang tussen verkeer uit de ondergeschikte zijstraten (30 km-straten) en verkeer op de (voorrangsweg) Verspronckweg. De constructie vervangt dan voorrangsborden, blokmarkering en haaietanden. Als men van een inrit komt en de Verspronckweg op rijdt, moet men voorrang verlenen aan al het verkeer. Dus ook aan fietsers en voetgangers! Hetzelfde geldt natuurlijk ook wanneer men vanaf de Verspronckweg de inrit in wil rijden. Voetgangers op het voetpad en fietsers op het fietspad van de hoofdweg hebben voorrang.	38
De breedte van het fietspad is te smal, aangezien in de schampstrook ook nog lichtmasten en borden worden geplaatst. Die zien wij daarin liever niet. Wij pleiten ook voor een smallere rijbaan.	Een verbreding van het fietspad gaat ten kosten van rijweg, schampstrook of trottoir. De rijweg heeft nu al een minimale breedte waarbij de nood- en hulpdiensten nog gebruik van deze weg kunnen maken. Een verdere versmalling van het trottoir is niet wenselijk.	38

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

Diversen		
Waardedaling woningen door wegvallen parkeerplaatsen.	<i>Ons inziens is daar geen sprake van. Huidige waardedaling woning is te wijten aan economische crisis. De mogelijkheid tot het indienen van een planschade claim is aanwezig.</i>	7, 32
Plan eerder gepresenteerd aan Karwei maar (te laat) later aan bewoners.	Het plan is niet gepresenteerd aan Karwei. Wel is bij Karwei navraag gedaan over de ervaring met in- en uitrijden van vrachtverkeer in de huidige situatie.	22
Het heeft lang geduurd om tot het plan te komen, terwijl het er niet ingewikkeld uitziet en het lijkt alsof het externe adviesbureau weinig moeite heeft gedaan zich te verdiepen in de doorstroming of het raadplegen van bewoners.	Het totstandkomen van het ontwerp heeft inderdaad lang geduurd. Dit is niet door een extern bureau gedaan, maar door verkeerskundigen en beleidsmedewerkers van de gemeente Haarlem. Deze zijn bekend met de situatie. Bewoners zijn niet geraadpleegd voorafgaande in de vorm van participatie. Wel is met Fietsersbond en wijkraad gesproken en zijn diverse varianten, waaronder handhaven bestaande situatie en aanliggende, verhoogde fietsstroken geanalyseerd.	22
Dit ontwerp vraagt om problemen. Aan de bewoners is weer niet gedacht. Het ontwerp zal er wel doorgeramd worden. Het past in het beleid: Hoe kunnen we een prachtige stad verpesten en de boel verzoeken?	Met het project wordt beoogd de verkeersveiligheid en fietsklimaat te verbeteren. Deze hebben een positief effect op de leefbaarheid van Haarlem.	16
Er kon op de inspraakavond niet duidelijk worden gemaakt waarom de plannen noodzakelijk zijn, er werden geen alternatieven aangeboden en het gevoel bestond dat participatie nauwelijks op prijs werd gesteld. Ook vooraf zijn geen bewoners bij de plannen betrokken. Wij verzoeken een delegatie te horen voor u tot besluitvorming overgaat.	Met het project wordt beoogd de verkeersveiligheid en fietsklimaat te verbeteren. Deze hebben een positief effect op de leefbaarheid van Haarlem. Er is voor dit project inderdaad geen bewuste participatie georganiseerd. Indien participatie wordt gehouden, moet er wel ruimte zijn voor de participanten om daadwerkelijk keuzes te kunnen maken. In dit geval is door het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan een duidelijk wegindeling voorgeschreven. Daarnaast zijn de inrichtings-uitgangspunten (de aanwezigheid van bushaltes, de noodzakelijke ruimte voor de inrit naar Karwei, het rechtsafvoersorteerstrook naar de Kinderhuissingel en de aanwijzing van de Verspronckweg als hoofdbomenstructuur) al zodanig bepalend voor het ontwerp dat die ruimte tot discussie niet aanwezig is. Het houden van participatie zal daardoor meer een informerend karakter krijgen.	24 (plus 105 handtekeningen)
Kwalijk en niet democratisch dat bewoners niet zijn betrokken bij de planvorming.	Zie bovenstaande.	28



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

In het Haarlemse wegenverkeersplan heerst het credo dat er op beplande wegen vrijliggende fietspaden behoren te komen ten koste van alles. Is het niet mogelijk daar iets soepeler mee om te gaan?	Voorafgaand aan elk nieuw infrastructureel project worden de beleidswensen geïnterpreteerd. Deze zijn zelden of nooit allemaal tegelijk inpasbaar. Er vindt een zo integraal mogelijke afweging van belangen plaats. In dit project wordt een groot belang aan vrijliggende fietspaden toegekend.	27
Waar laten bewoners hun auto tijdens de werkzaamheden? Is er een deal met de Karwei dat daar ook s' nachts geparkeerd kan worden?	Tijdens de werkzaamheden, die gefaseerd uitgevoerd zullen worden moet de auto in de omgeving geparkeerd worden. Onze ervaring met werkzaamheden aan de openbare ruimte leert dat deze ruimte in de omgeving beschikbaar is.	27, 31
Ik pleit voor het behoud van de huidige situatie, of een aanpassing van het ontwerp met behoud van parkeerplaatsen.	zie bovenstaande.	28
Graag nogmaals naar het eerste ontwerp kijken, daar dit plan uit 2009 zowel behoud van parkeerplaatsen als vrijliggende fietspaden presenteerde.	Op dit wegvak komen veel belangen samen. Behalve goede voorzieningen voor het fietsverkeer zijn wij van oordeel dat het behoud van voldoende de doorstroming van het autoverkeer eveneens een belangrijke factor is. Reeds genoemd zijn dat de route via de Verspronckweg (-Zuid) voor het strandverkeer, het openbaar vervoer, hulpdiensten en de ontsluiting van westelijk van Haarlem gelegen kernen van groot belang is. De verlengde opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer speelt hierin een belangrijke rol	28
Dit plan met gebrek aan parkeermogelijkheden getuigt van het ontbreken van respect voor bewoners. Volgens mij is de reconstructie al in kannen en kruiken en is de presentatie een doekje voor het bloeden. Ik hoop dat u rekening houdt met de stellingname van bezwaarden, die graag meewerken aan een constructieve oplossing.	Het spijt ons oprecht dat u dit zo beleefd. Wij hopen de beantwoording in deze inspraaknotitie bijdraagt aan een beter begrip van de belangenafweging die wij hebben gemaakt. Het is mede aan het bestuur daarover een oordeel te geven.	32
Onverantwoord: de verkeersdoorstroming geeft overlast voor niet-Haarlemmers die naar het strand willen. Door deze oplossing worden Kleverparkbewoners de dupe. De voorzieningen zijn voor passanten en niet bewoners.	Inwoners van Haarlemmers hebben wel degelijk baat bij het verbeteren van de fietsvoorzieningen. Ook veel Haarlemmers maken van de route gebruik om naar het werk, school of het strand te fietsen. In het ontwerp is geprobeerd de doorstroming voor autoverkeer zo goed mogelijk te behouden. Naar ons oordeel heeft u daar al bewoner ook baat bij.	33, 35
Graag beter zoeken naar alternatieven om de verkeersdruk af te laten nemen, bv een fietsenplan van station Haarlem naar het strand. Er worden in dit plan geen alternatieven tegen elkaar afgewogen.	Het verbeteren van de infrastructuur voor fietsen moet bijdragen aan meer gebruik van de fiets in het stadsverkeer. Uit studies blijkt dat investeringen hierin doeltreffend zijn voor een hoger fietsgebruik. Ook restrictief parkeerbeleid draagt bij aan stimulering van het fietsgebruik. Het Centrum van Haarlem is al autoluw gemaakt.	33
De huizen worden onaantrekkelijk voor gezinnen	Dit is een aanname. Er zijn ook mensen die de beperkte parkeerruimte voor lief	34



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

(door drukte en parkeerdruk) en worden ingericht als studentenhuizen. Hierdoor niet voldoende onderhoud.	nemen om nabij het centrum en/of station te wonen.	
De straat zou meer ontlast worden door stimulering van het gebruik van de Randweg, maar dit is niet gebeurt. Schandalig dat de fietser voorrang krijgt en de bewoners genegeerd worden.	In het huidige verkeerbeleid wordt het strandverkeer al zoveel mogelijk via de Randweg geleid. De bewegwijzering vanaf de A9 is daarop ingericht. Een groot deel van het verkeer is ter plaatse echter bekend en zoekt zijn eigen weg en is maar matig beïnvloedbaar in zijn route keus. Aan het belang van de fietser wordt in dit project een grote prioriteit gegeven. Vrijliggende fietspaden vergroten de verkeersveiligheid en het fietscomfort. Dit draagt bij aan meer gebruik van de fiets in het stadsverkeer. Daarnaast is ook het behoud van doorstroming van belang. De doorstroming en verwerkingscapaciteit van de weg wordt in dit geval in belangrijk mate bepaald door de afstelling van de verkeerslichten en de lengte van de opstelstrook voor het rechtsafslaande verkeer, waardoor meer gelijke gerichte voertuigen in een collone het verkeerslicht kunnen passeren. Helaas gaat dit ten koste van parkeerplaatsen en extra groen.	34
Wet en regelgeving zal zoveel mogelijk worden uitgevoerd. Begrijpelijk. Maar vrijliggende fietspaden hebben prioriteit en bewoners hebben pech. Dit staat toch haaks op de mening van de stadsarchitect dat belangen afgewogen dienen te worden? Ik hoop dat u alle belangen behartigt.	Op dit wegvak komen veel belangen samen. Behalve goede voorzieningen voor het fietsverkeer zijn wij van oordeel dat het behoud van voldoende de doorstroming van het autoverkeer eveneens een belangrijke factor is. Reeds genoemd is dat de route via de Verspronckweg (-Zuid) voor het strandverkeer, het openbaar vervoer, hulpdiensten en de ontsluiting van westelijk van Haarlem gelegen kernen van groot belang is. De verlengde opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer speelt hierin een belangrijke rol. Aan elk nieuw infrastructureel project worden de beleidswensen geïnventariseerd. Deze zijn zelden of nooit allemaal tegelijk inpasbaar. Er vindt een zo integraal mogelijke afweging van belangen plaats. Wij hopen dat de beantwoording in deze inspraaknotitie bijdraagt aan een beter begrip van de belangenafweging die wij hebben gemaakt. Het is mede aan het bestuur daarover een oordeel te geven.	34
Suggestie: opstarten van overleggroep om alle belangen af te wegen.	Dit zal geen nieuwe inzichten naar voren brengen en niet tot een gedragen ontwerp komen. In dit geval is het regionale belang bovengesteld aan het "individuele" belang van de bewoners.	34
Ik vraag me af of de gemeente haar	De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid zeer serieus. Er wordt een officiële	34



Haarlem

Inspraaknotitie Verspronckweg Zuid

<p>verantwoordelijkheid wel serieus neemt als op deze eenzijdige manier de planvorming wordt doorgevoerd zonder officiële procedures.</p>	<p>procedure gevolgd.</p> <p>Voorafgaand aan elk nieuw, infrastructureel project worden de beleidswensen geïnventariseerd. Deze zijn zelden of nooit allemaal tegelijk inpasbaar. Er vindt een zo integraal mogelijke afweging van belangen plaats. Het resultaat daarvan wordt aan u voorgelegd.</p> <p>Wij hopen dat de beantwoording in deze inspraaknotitie bijdraagt aan een beter begrip van de belangenafweging die wij hebben gemaakt. Het is mede aan het bestuur daarover een oordeel te geven.</p>	
<p>Er zijn al eerder parkeerplaatsen verdwenen. Het is toch redelijk dat bewoners een eigen boom en parkeerplek willen voor een aantrekkelijk leefmilieu?</p>	<p>In het openbaar domein zijn meer belangen te dienen dan die van aanwonenden alleen.</p> <p>Behalve goede voorzieningen voor het fietsverkeer zijn wij van oordeel dat het behoud van voldoende doorstroming van het autoverkeer eveneens een belangrijke factor is. Reeds genoemd is dat de route via de Verspronckweg (-Zuid) voor het strandverkeer, het openbaar vervoer, hulpdiensten en de ontsluiting van westelijk van Haarlem gelegen kernen van groot belang is. De verlengde opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer speelt hierin een belangrijke rol.</p> <p>Aan elk nieuw infrastructureel project worden de beleidswensen geïnventariseerd. Deze zijn zelden of nooit allemaal tegelijk inpasbaar. Er vindt een zo integraal mogelijke afweging van belangen plaats.</p> <p>Wij hopen dat de beantwoording in deze inspraaknotitie bijdraagt aan een beter begrip van de belangenafweging die wij hebben gemaakt. Het is mede aan het bestuur daarover een oordeel te geven.</p> <p>Een boom kan ook in de eigen voortuin worden geplaatst.</p>	35
<p>Er staat regulier groot onderhoud gepland voor de Verspronckweg en daar de weg autoluw te maken en de doorstroming richting station te bevorderen.. De gewenste resultaten zult u m.i. niet behalen door verkeerstechnische bouwkundige en autonome redenen.</p>	<p>Het is geen doel om de Verspronckweg(-Zuid) autoluw te maken. De weg heeft een belangrijke functie in de ontsluiting van de westelijk van Haarlem gelegen kernen, het strandverkeer, het openbaar vervoer en als hulpverleningsroute. In het HVVP is de weg aangewezen als gebiedsontsluitingsweg A.</p> <p>Doel is wel de omstandigheden voor het fietsverkeer te verbeteren en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer zo goed als mogelijk te behouden.</p>	37



Ingenieursbureau Haarlem

Advies Inrichting Verspronckweg Zuid

"Fietspaden / Fietsvoorzieningen"

projectnummer 8210030

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

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

Input / controle
Verkeersontwerper: De heer B. Muzur
Fietscoördinator /
Beleidsmedewerker verkeer: De heer F. Kool
Beleidsmedewerker groen: Mevrouw J. Schwarz
Ontwerper: Mevrouw M. Bankras
Stadsdeelmanager: De heer M. de Graaf
Gebiedsbeheerder: De heer A. van Bentem

Datum : 2-2-2010

Kenmerk : 201025548

AKKOORD					
Projectleider		Hoofd team PM		Opdrachtgever	
datum	paraaf	datum	paraaf	datum	paraaf
3/2-'10		3/2		3/2	



Inhoudsopgave

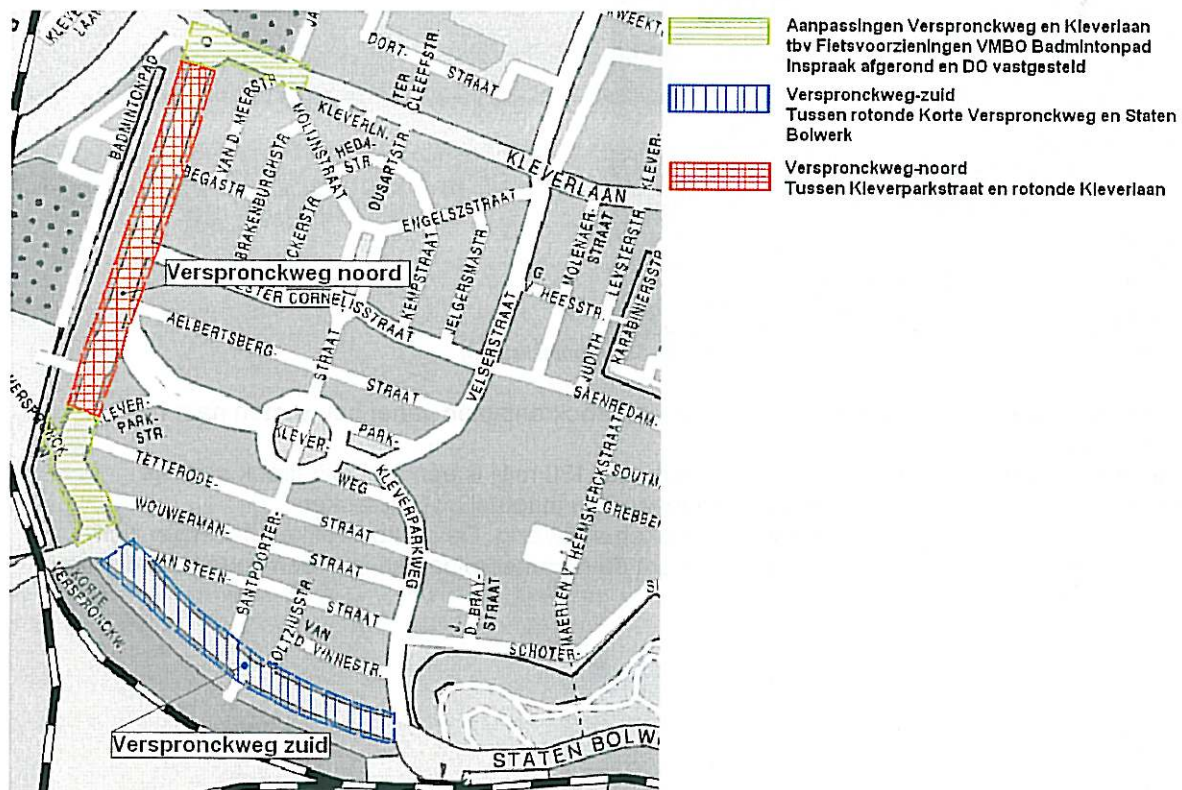
1. Algemeen	3
2. Verspronckweg - bestaande situatie	4
3. Verspronckweg - nieuwe situatie	5
3.1. Inleiding	5
3.2. Uitgangspunten inrichting	5
3.2.1. Bereikbaarheid Karwei	5
3.2.2. Bomenstructuur	6
3.2.3. Handhaven doorstroming	6
3.2.4. Handhaven parkeer gelegenheid	6
3.2.5. Aanleg vrijliggende fietspaden	7
3.2.6. Openbaar vervoer	7
3.2.7. Inrichting conform wegcategorisering	7
3.3. Ontwerp Verspronckweg	8
3.3.1. Ontwerp 1: vrijliggende fietspaden en optimale doorstroming	9
3.3.2. Ontwerp 2: verkorte rechtsafstrook	11
3.3.3. Ontwerp 3: verhoogde fietsstrook	12
3.3.4. Ontwerp 4: handhaven aanliggende fietsstrook	13
3.4. Samenvatting	14
4. Sterkte-/Zwakteanalyse	15
4.1. Ontwerp 1 (vrijliggend fietspad, maximale uitvoegstrook)	15
4.2. Ontwerp 2 (vrijliggend fietspad minimale uitvoegstrook)	15
4.3. Ontwerp 3 (verhoogd, aanliggend fietspad)	15
4.3. Ontwerp 4 (handhaven bestaande situatie)	16
5. Advies	17
5.1. Algemeen	17
Bijlage 1: Ongevallencijfers 2003-2007 Verspronckweg	19
Bijlage 2: parkeerbalans	20

1. Algemeen

Deze tweede notitie voor de inrichting van de Verspronckweg betreft het deel van de Verspronckweg, tussen de rotonde Korte Verspronckweg en het Staten Bolwerk. In de eerste notitie, met kenmerk 2009205703 van 27 oktober 2009, is voor het noordelijke deel van de Verspronckweg een advies gegeven. Voor het zuidelijk deel hoeft dit niet overeen te komen aangezien deze delen niet direct op elkaar aansluiten en ook andere intensiteiten, belangen en uitgangspunten heeft.

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

Deze notitie heeft uitsluitend betrekking op het blauw gearceerde gebied.



afbeelding 1: werkgebied

Op het betreffende wegvak is groot onderhoud nodig. Dit biedt de mogelijkheid om de inrichting verkeerskundig aan te passen aan de huidige eisen en vigerende beleidsstukken. Hierbij kwamen vrij snel conflicten tussen de verschillende domeinen boven tafel. Hierdoor is daarom besloten een sterkte-/zwakteanalyse te maken voor de verschillende en mogelijke varianten voor het maken cq instandhouden van fietsvoorzieningen om zodoende een gewogen besluit voor de toekomstige inrichting te verkrijgen.

2. Verspronckweg - bestaande situatie

Het profiel van de Verspronckweg tussen de rotonde en het Staten Bolwerk is niet eenduidig over de gehele lengte. Halverwege, tussen de Santpoorterstraat en de Goltziusstraat, is een middeneiland gemaakt om oversteken vanuit Santpoorterstraat te begeleiden, zie onderstaande afbeelding.

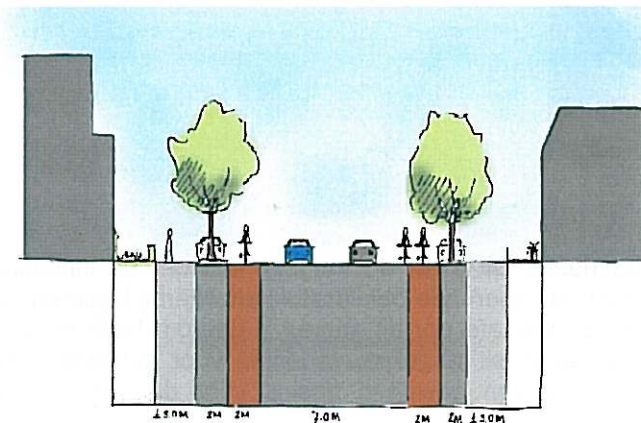


afbeelding 1: bovenaanzicht Verspronckweg-zuid thv Santpoorterstraat

Door dit middeneiland is een informele voorsorteerstrook ontstaan vanaf het westen naar het parkeerterrein van de Karwei.

Vanaf Verspronckweg 93 tot aan Staten Bolwerk (ca. 130 m¹) is een rechtsafstrook naar de Kinderhuissingel aanwezig. Hier bestaat de rijbaan dan in totaal uit 3 rijstroken.

Over de gehele lengte zijn aanliggende fietsstroken aanwezig. De parkeervakken bevinden zich tussen de fietsstrook en het trottoir. Ongeveer om de 4 parkeerplaatsen is in een zogenaamde "neus" een boom geplant.



figuur 2: profiel bestaande situatie

Aan beide zijden van de Verspronckweg bevinden zich royale woningen. Een aantal van deze woningen is opgedeeld uit beneden- en bovenwoningen. Langs de Verspronckweg bevinden zich 103 parkeerplaatsen. Uit tellingen is naar voren gekomen dat er op het drukste moment (*vrijdagavond*) een parkeerbezetting van ca. 90% wordt gehaald.

Ter hoogte van de Goltziusstraat is aan beide zijden van de Verspronckweg een bushaven. Elk half uur rijdt bus 81 via Verspronckweg-Zuid naar Korte Verspronckweg richting Zandvoort. In de spits rijdt deze bus elk kwartier.



3. Verspronckweg - nieuwe situatie

3.1. Inleiding

Het asfalt ter hoogte van de Goltziusstraat is erg slecht en uit constructie-onderzoek is naar voren gekomen dat een complete vervanging van het asfalt en de fundering nodig is. Deze complete vervanging is aanleiding om de inrichting van de weg op te waarderen naar de huidige eisen en beleidskaders.

Eén van de belangrijkste vigerende beleidsstukken die op deze weg van toepassing zijn is het Haarlemse Verkeer- en VervoersPlan (HVVP). Het uitvoeringsprogramma fiets waartoe in 2007 door de Raad is besloten is een verzameling van maatregelen die die doelstelling uit het HVVP, een hoger fietsgebruik op de korte afstanden, dichterbij moet brengen. In dit uitvoeringsprogramma is het principebesluit genomen om voor 2012 langs de Verspronckweg-Zuid vrijliggende fietspaden te realiseren. Daarnaast zijn er echter meer uitgangspunten en beleidsvelden die op dit deel van de weg van toepassing zijn, zoals bijvoorbeeld het Beleidsplan Bomen. Bij het maken van een ontwerp voor de inrichting wordt geprobeerd zoveel mogelijk deze uitgangspunten mee te nemen.

In paragraaf 3.2. worden de uitgangspunten benoemd, waarna in paragraaf 3.3. de mogelijke ontwerpen voor de Verspronckweg-Zuid worden beschreven.

In paragraaf 3.4. wordt een korte samenvatting gegeven van de gevolgen van de uitgelichte ontwerpen per uitgangspunt.

3.2. Uitgangspunten inrichting

Zoals in de inleiding genoemd zijn er bij het ontwerpen van de weg meerdere uitgangspunten die bij het maken van een integraal ontwerp meegenomen moeten worden. Een aantal van deze uitgangspunten zijn hieronder, in willekeurige volgorde, weergegeven.

- Waarborgen bereikbaarheid Karwei;
- Handhaven bomenstructuur;
- Handhaven (verbeteren) doorstroming;
- Handhaven parkeergelegenheid;
- Aanleg vrijliggende fietspaden;
- Openbaar vervoer (aanleg bushaltes en handhaven doorstroming);
- Inrichting conform wegategorisering (50 km-gebied).

In de navolgende paragrafen wordt van bovenstaande uitgangspunten de kenmerken benoemd.

3.2.1. Bereikbaarheid Karwei

De bouwmarkt van Karwei bevindt zich achter de Verspronckweg 65 t/m 129. Tussen huisnummer 61 en 65 is een ingang naar het achterliggende parkeerterrein. De ingang heeft een breedte van ca. 7 meter. Deze ingang wordt ook gebruikt door bevoorradend vrachtverkeer. Om met een vrachtauto de draai naar de ingang te kunnen maken, hebben deze de ander weghelft nodig.

Met een rijcurve-programma moet bij het ontwerp de minimale ruimte bekeken worden.

Vanaf het Staten Bolwerk kunnen automobilisten die naar Karwei rijden gedeeltelijk voorsorteren tegen de middengeleider. Achteropkomend verkeer wijkt uit via de fietsstrook. Hierdoor blijft de doorstroming van het verkeer gewaarborgd.

3.2.2. Bomenstructuur

De Verspronckweg maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur, zoals genoemd in het beleidsplan bomen. De huidige bomen (lindes) langs de Verspronckweg zijn ca. 8 jaar geleden aangeplant. Inmiddels hebben de bomen een stamdiameter van ca. 20 cm bereikt. Deze bomen zijn nog goed te verplanten en kunnen in het nieuwe ontwerp meegenomen worden. De hoofdbomenstructuur houdt in dat een regelmatige bomenrij van bomen van de 1^{ste} grootte langs de weg aangeplant moet worden. De bomen moeten daarnaast voldoende ondergrondse ruimte krijgen en ook bij het inrichten en ontwerpen van het maaiveld moet voldoende "open" ruimte opgenomen worden om water en voedingsstoffen toe te laten.

3.2.3. Handhaven doorstroming

In het HVVP is vastgesteld dat de Verspronckweg een Gebeidsontsluitingsweg type A (GOW-A) is. Als men het gebied in een groter geheel bekijkt is met name het deel Verspronckweg, vanaf de Korte Verspronckweg, samen met de Bolwerken én de Oudeweg de belangrijkste ontsluiting van Overveen en Bloemendaal voor autoverkeer richting de A9. Een alternatief voor het autoverkeer in deze richting is om via A208 – Spanjaardslaan – Dreef – Paviljoenslaan – Schipholweg te rijden. Aangezien dit een veel langere route is, kan niet verwacht worden dat automobilisten deze route boven de route "dwars door de stad" zullen verkiezen.

De route via Zijlweg – Raaksbruggen – Wilhelminastraat – Van Eedenstraat – Paviljoenslaan is op onderdelen een minstens even drukke route die waarschijnlijk niet als alternatief gebruikt zal worden. Verkeerskundig is dit ook ongewenst.

Als de doorstroming op de Verspronckweg verslechtert zal de rij auto's langer worden. Het autoverkeer heeft geen goed alternatief. De hoeveelheid verkeer zal daarom niet afnemen, waardoor de rij verkeer langer wordt.

De verkeersregelinstallatie (VRI) is zodanig afgesteld dat deze een maximale hoeveelheid autoverkeer per fase laat passeren. Hierin is geen ruimte meer te vinden.

Om het maximale rendement uit deze VRI te halen is de rechtsafstrook bij voorkeur minimaal 100 meter lang. Autoverkeer richting Kinderhuissingel kan in een vroeg stadium uit de rij voegen, die rechtdoor wil. Hierdoor vallen er minder "gaten" en kunnen per groenfase meer auto's het kruispunt over.

Een korte rechtsafstrook betekent dat vlak vóór het verkeerslicht auto's uitvoegen. In de rijdende stroom auto's wordt dit gat niet meer opgevuld, waardoor minder auto's per groenfase door kunnen rijden. Parkeervakken langs de rijbaan veroorzaken dat auto's willen in- of uitparkeren, wat stremming van het doorgaande verkeer nabij de VRI tot gevolg heeft.

3.2.4. Handhaven parkeergelegenheid

In de Verspronckweg-Zuid zijn 103 parkeerplaatsen.

Op diverse momenten zijn parkeertellingen uitgevoerd in de omgeving. Gemiddeld is de bezetting ca. 90% met op vrijdagavond uitschieters tot 100% en zelfs daarboven. Dit houdt in dat auto's zelfs op plaatsen staan geparkeerd waar dat formeel niet is toegestaan.

In de zijstraten is een zelfde beeld zichtbaar, waardoor het uitwijken met de auto naar omliggend gebied geen optie is.

Aan beide zijden van de weg staan woningen, waarvan een aantal woningen zijn gesplitst in beneden- en bovenwoningen. In totaal zijn er 123 adressen gevestigd aan de Verspronckweg-Zuid. Het huidige aantal parkeerplaatsen van 103 voldoet niet aan de parkeernorm. Het handhaven van het aantal parkeerplaatsen is een voorwaarde om draagvlak voor de herinrichting bij de bewoners te verkrijgen.

3.2.5. Aanleg vrijliggende fietspaden

Zoals eerder gemeld is de Verspronckweg-Zuid volgens het HVVP ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg type A. Eén van de uitgangspunten voor deze wegtypologie is het scheiden van de verschillende soorten weggebruikers. De fietser krijgt hierin een vrijliggend fietspad. Dit vergroot de verkeersveiligheid en doorstroming. Gezien de intensiteiten van zowel motorvoertuigen als fietsers is dit een logische keuze.

Door de provincie is subsidie beschikbaar gesteld voor de aanleg van vrijliggende fietspaden.

De Verspronckweg-Zuid is een belangrijke verbinding voor fietsers en motorvoertuigen naar Overveen en Bloemendaal en het station. Voor het autoverkeer is het ook een belangrijke route naar de A9. Tevens is hier geen alternatieve fietsroute aanwezig.

Het principebesluit tot het aanleggen van vrijliggende fietspaden is genomen in het uitvoeringsprogramma fiets dat door de Raad begin 2007 na een volwaardige inspraakprocedure is vastgesteld.

3.2.6. Openbaar vervoer

Op de Verspronckweg-Zuid rijdt elk half uur buslijn 81, in twee richtingen. De buslijn verbindt Santpoort-Zuid met Haarlem station en rijdt door naar Zandvoort (en vice versa). Tussen de Santpoorterstraat en de Goltziusstraat is aan beide zijden van de Verspronckweg-Zuid een bushalte. In de huidige situatie halteert de bus in een haven.

In de nieuwe situatie moet de bushalte terugkomen en mag de doorstroming van het openbaar vervoer niet verslechteren. Dit is één van de voorwaarden voor subsidie-verstrekking door de Provincie Noord-Holland.

De haltes hebben dicht gelegen bij het vervoersknooppunt station Haarlem geen grote in-/uitstapwaarde. Van maandag t/m zaterdag is er een half-uursdienst ingesteld in beide richtingen. In de zomermaanden rijdt de bus op zaterdag 1 maal per uur. Op zon- en feestdagen rijdt de bus m.u.v. de zomermaanden 1 maal per uur.

3.2.7. Inrichting conform wegategorisering.

Aangezien de Verspronckweg-Zuid een GOW-A is en de zijstraten erftoegangswegen is er een verschil in snelheid en status. Bij overgangen tussen een 50 km gebied en een 30 km gebied worden inritconstructies toegepast.

De Karwei Bouwmarkt heeft aangegeven bij hun inrit geen inritconstructie te willen. Gezien de hoeveelheid verkeer én vooral het zware bevoorradingstransport willen zij een gelijkvloerse inrit.



3.3. Ontwerp Verspronckweg

Bij het maken van een ontwerp voor de Verspronckweg-Zuid dienen de uitgangspunten uit paragraaf 3.2. zoveel mogelijk meegenomen te worden. Bij het uitwerken van een eerste schetsontwerp blijkt echter dat een aantal uitgangspunten met elkaar in conflict komt.

Het behouden van de doorstroming van de bus heeft de hoogste prioriteit. Dit houdt in dat zowel de bushalte zodanig ingericht moet worden dat de doorstroming niet belemmerd wordt, maar ook dat andere ontwerpaanpassingen de doorstroming niet belemmeren.

Het aanleggen van vrijliggende fietspaden is een ander belangrijk uitgangspunt. Gezien de categorisering van de Verspronckweg als GOW-A en de hoge verkeersintensiteiten, is het scheiden van de verkeersstromen zeer gewenst.

Daarnaast is de doorstroming van het autoverkeer op de Verspronckweg belangrijk. Op dit moment staan in de spits al behoorlijk lange rijen voor het verkeerslicht bij het Staten Bolwerk. De verkeersregelininstallatie (VRI) is zodanig afgesteld dat deze een maximale hoeveelheid verkeer per fase laat passeren. Hierin is geen ruimte meer te vinden.

Met deze (voornamelijk verkeerskundige) uitgangspunten zijn twee ontwerpen gemaakt. Deze twee ontwerpen worden in 3.3.1. en 3.3.2. verder toegelicht.

De rijweg wordt 6,5 meter breed, met direct daarnaast parkeerplaatsen. Dit zal het in- en uitrijden door grote vrachtauto's (trailers) naar Karwei bemoeilijken. Rijcurves laten zien dat deze bocht niet in één keer te maken is bij een wegbreedte van 6,5 meter. Ter hoogte van deze in- en uitrit wordt in de inrichting een voorsorteerstrook meegenomen, waardoor de rijbaan extra breedte krijgt en grote vrachtauto's deze bocht wel kunnen maken. Het maken van een voorsorteerstrook op deze plek bevordert tevens de doorstroming in westelijke richting.

Indien we de uitgangspunten "handhaven parkeren" en "handhaven hoofdboomstructuur" als uitgangspunt hanteren, zal de aanleg van geheel vrijliggende fietspaden moeilijker zijn. In dat geval zal de fietssuggestiestrook gehandhaafd kunnen blijven of eventueel verhoogd aangebracht worden.

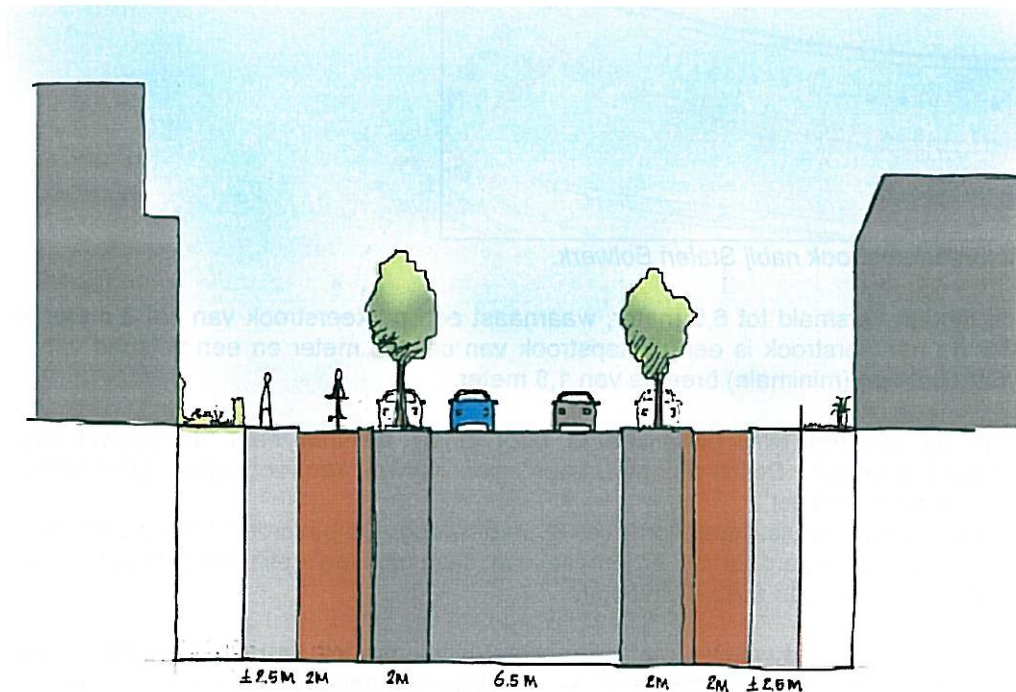
De aanleg van verhoogde fietsstroken zoals dat wordt voorgesteld in het VO van de Verspronckweg-Noord, zal ook hier tot een afname van het aantal parkeerplaatsen leiden.

Het profiel met verhoogde fietsstroken wordt paragraaf 3.3.3. verder toegelicht. Het handhaven van de fietssuggestiestroken, zoals in de bestaande situatie wordt in paragraaf 3.3.4. toegelicht.

In paragraaf 3.4. wordt een samenvatting van de varianten weergegeven.

3.3.1. Ontwerp 1: vrijliggende fietspaden en optimale doorstroming

In ontwerp 1 wordt ingezet op zowel het aanbrengen van de vrijliggende fietspaden als ook het optimaliseren (of handhaven) van de verkeersdoorstroming. Hiertoe wordt tussen de Goltziusstraat en de Santpoorterstraat een voorsorteervak gemaakt voor afslaand verkeer richting de Karwei Bouwmarkt (zie detail 1). Tevens wordt voor de VRI aan het Staten Bolwerk een rechtsafvoorsorteerstrook aangebracht van ca. 85 meter lengte (zie detail 2). In onderstaand doorsnede is ontwerp 1 aangegeven.



ontwerp 1: vrijliggende fietspaden.



detail 1. Voorsorteerstrook Karwei Bouwmarkt



detail 3. Rechtsafvoorsorteerstrook nabij Staten Bolwerk.

In dit ontwerp is de rijbaan versmald tot 6,5 meter, waarnaast een parkeerstrook van ca. 2 meter is aangebracht. Achter de parkeerstrook is een uitstapstrook van ca. 0,6 meter en een fietspad van 2 meter. Het trottoir behoudt een (minimale) breedte van 1,8 meter.

De doorstroming in dit ontwerp blijft gehandhaafd doordat bij de inrit naar de Karwei een voorsorteerstrook wordt ingepast. Bestemmingsverkeer voor Karwei kan zodoende gepasseerd worden door achteropkomend verkeer.

De rechtsafstrook naar de Kinderhuissingel wordt ca. 85 meter lang. Dit bevordert het ontstaan van een aaneengesloten rij auto's, waardoor de groenfase van deze richting optimaal gebruikt wordt. Verkeer naar de Kinderhuissingel kan soepel uitvoegen.

De bushalte kan niet gecombineerd worden met de rechtsaf-uitvoegstrook én nabij de uitrit van de Karwei. Hier is te weinig ruimte om een perron te maken. Reizigers stappen anders direct uit de bus op het fietspad. Een bushaven is net als de uitvoegstrook 3 meter breed. Dit houdt in dat op de Verspronckweg-Zuid in combinatie met vrijliggende fietspaden een complete bushaven niet mogelijk is.

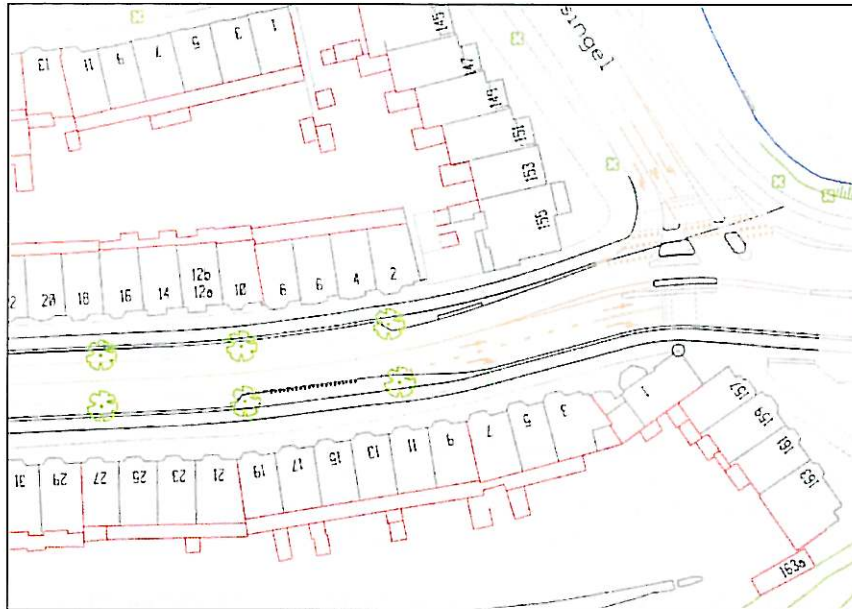
De bus moet daarom halteren op de rijweg. Hiervoor is minimaal 16 meter perron benodigd, waarvan 12 meter verhoogd. Dit gaat ten koste van ca. 6 parkeerplaatsen.

Het aantal parkeerplaatsen neemt in dit ontwerp af met 19 plaatsen (van de 103 parkeerplaatsen). De boomstructuur kan ter hoogte van de beide uitvoegstroken niet doorgezet worden. De schampstrook tussen de rechtsafstrook en het fietspad is niet breed genoeg om hier ook nog bomen in te planten. In totaal zorgt dit voor een afname van ca. 5 bomen.

3.3.2. Ontwerp 2: verkorte rechtsafstrook

Dit tweede ontwerp is een aanpassing van Ontwerp 1. De rechtsafvoersorteerstrook is ingekort om extra parkeerplaatsen te creëren. Een minimale rechtsafvoersorteerstrook van 30 meter beperkt het verlies aan parkeerplaatsen tot 9 stuks.

In detail 3 is deze kortere rechtsafstrook weergegeven. Verder wijkt het ontwerp niet af van dat van ontwerp 1.



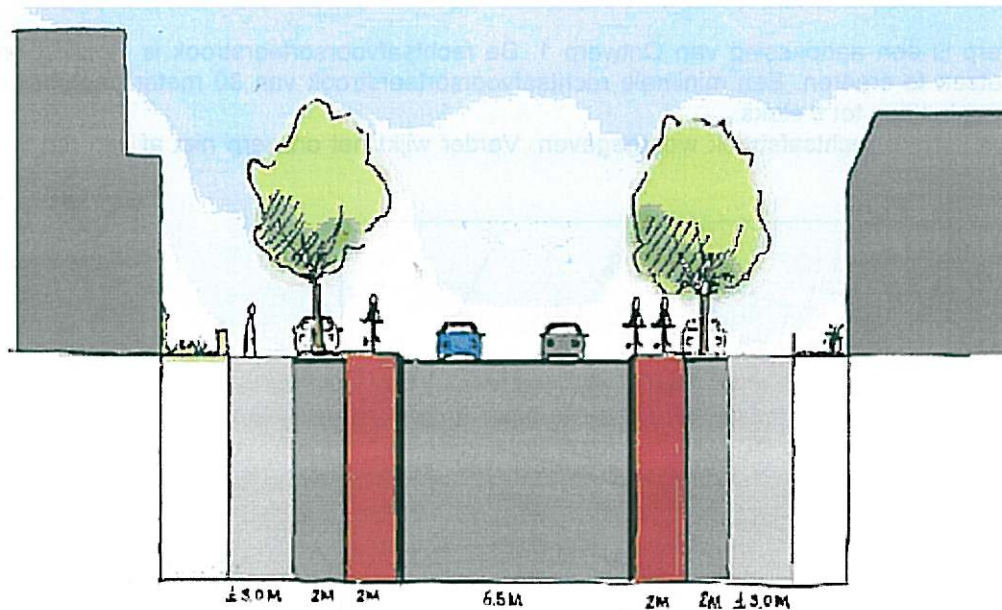
afbeelding 2

De doorstroming van de Verspronckweg verslechtert in deze variant. Inparkerende auto's, tussen de wachtende auto's van het verkeerslicht, kunnen de doorstroming belemmeren. Ook kunnen auto's pas in de laatste 30 meter uitvoegen naar de rechtsafstrook. Hierdoor vermindert het aantal auto's dat per groenfase door kan rijden.

Voor het inpassen van een bushalte geldt hetzelfde als voor ontwerp 1. De bus halteert ook in dit ontwerp op de rijbaan.

Het verlies aan parkeerplaatsen bij dit ontwerp is 9 stuks. In totaal kunnen 33 stuks bomen aangeplant worden, waardoor het beeld al meer voldoet aan een hoofdbomenstructuur.

3.3.3. Ontwerp 3: verhoogde fietsstrook



Voor ontwerp 3 wordt de rijbaan voor automobilisten versmald naar 6,5 meter. Hiernaast wordt een verhoogd fietspad aangelegd, welke door middel van een afgeschuinde trottoirband (RWS-band) gescheiden wordt van de rijweg. Zodanig dat parkerend verkeer wel het verhoogde fietspad op kan rijden om te parkeren, maar het doorgaand verkeer minder snel geneigd is om over de verhoging te rijden om ander verkeer te passeren.

De parkeervakken komen direct tussen het fietspad én het trottoir. De parkeervakken worden hiermee op dezelfde hoogte als trottoir en fietsstrook aangelegd. Er wordt gezien de beperkte ruimte géén schampstrook tussen het fietspad en de parkeerplaatsen aangelegd.

Het oprijden en kruizen van het fietspad maakt het inparkeren echter lastiger en verlengt de verblijfstijd van de auto op de fietsstrook.

Nabij de inrit van Karwei wordt de voorsorteerstrook aangebracht als in de bestaande situatie.

Het inpassen van een bushalte zal hier nader bekeken moeten worden. Indien de bus halteert op de rijbaan of in een haven, zal de bus op of over het verhoogde fietspad moeten rijden. Dit is bij zowel de haven als de halte op de rijbaan niet wenselijk. In beide gevallen moet het fietspad achter de halte langs gelegd moet worden. In combinatie met een bushaven is hiervoor niet voldoende ruimte.

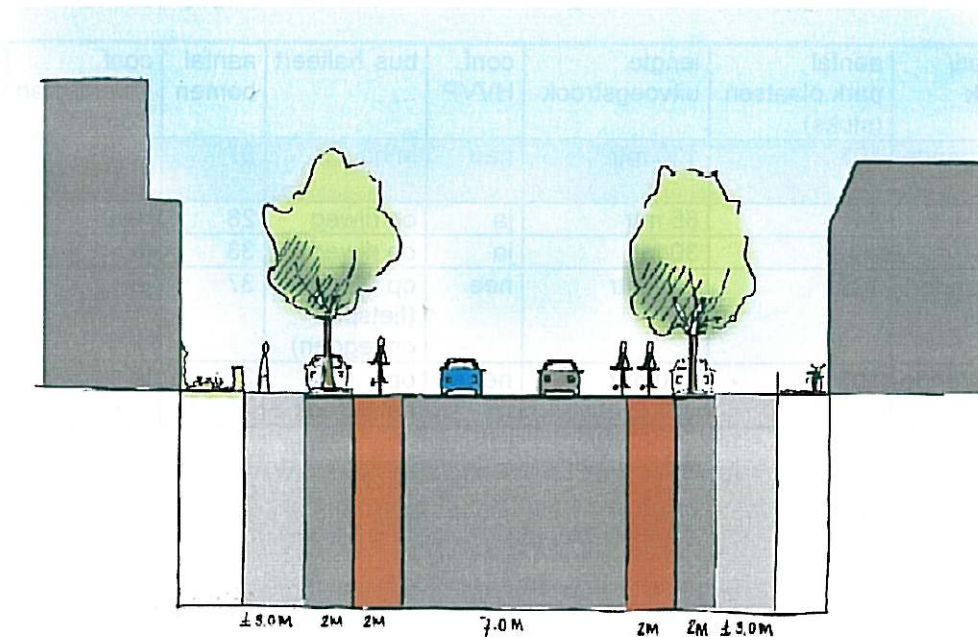
In dit ontwerp halteert de bus op de rijbaan en wordt het fietspad tussen halte en trottoir omgeleid.

Het verlies aan parkeerplaatsen bij dit ontwerp is 2 stuks. De bestaande bomen kunnen behouden blijven.

De Fietsersbond en de politie zijn geen voorstander van dit profiel. De politie meent dat de verhoogde fietsstrook suggereert een vrijliggend fietspad te zijn terwijl dat niet zo is. Omdat fietsers een andere beleving hebben bij dit ontwerp dan automobilisten kunnen zij menen meer rechten te hebben. Op een fietspad is het bij wet verboden met een motorvoertuig te rijden.

Bovendien wijst de Fietsersbond op de onveiligheid ten gevolge van de parkeermanoeuvres op de verhoogde fietsstrook en de openslaande portieren van auto's. De aanliggende verhoogde fietspaden leveren daarom volgens de Fietsersbond niet het gewenste fietscomfort, zoals het HVVP dat nastreeft.

3.3.4. Ontwerp 4: handhaven aanliggende fietsstrook



Ontwerp 4 betreft in principe onderhoud aan de bestaande situatie. De rijweg, parkeervakken en trottoirs blijven gehandhaafd. De asfaltrijbaan en de fietsstroken krijgen een nieuwe deklaag en de parkeervakken en trottoirs worden herstraat / hertegeld.

Ontwerp 4 wijkt ogenschijnlijk niet veel af van ontwerp 3. In tegenstelling tot ontwerp 3 is ontwerp 4 meer in overeenstemming met de verkeerswetgeving en handhaafbaar voor de politie. Het in- en uitparkeren is eenvoudiger dan bij ontwerp 3.

Daarnaast bestaat bij dit profiel de mogelijkheid om de trottoirs iets breder te maken.

Het creëren van een bushaven, conform de richtlijnen van de provincie Noord-Holland, zal tot veel verlies van parkeerplaatsen leiden. In dit ontwerp gaan we er van uit dat de bus op de rijbaan (in dit geval dus op de fietsstrook) halteert. Het passeren van de bus (of inparkerende auto's) is voor fietsers gemakkelijker dan in ontwerp 3.

Voor de in- en uitrit van Karwei zal gekeken moeten worden of op dit deel extra ruimte gecreeerd moet worden. Dit kan ten koste gaan van de drie parkeerplaatsen bij huisnummers 42 t/m 52. Dit verlies kan gecompenseerd worden in het ontwerp.

De middengeleiders ter hoogte van de Santpoorterstraat zijn aangebracht om dit kruispunt extra veiligheid en aandacht te geven. Bij het handhaven van de fietsstroken moet hier een voorziening terugkomen.

Bij dit ontwerp is vooralsnog géén verlies aan parkeerplaatsen. Ook kan het aantal bomen gehandhaafd blijven én wordt de doorstroming niet vermindert.



3.4. Samenvatting

In onderstaande tabel is van de verschillende ontwerpen een aantal kentallen weergegeven.

	fietspad/ -strook	aantal park.plaatsen (stuks)	lengte uitvoegstrook	conf. HVVP	bus halteert ...	aantal bomen	conf. Beleidsplan Bomen
Bestaande situatie	aanliggende strook	103	130 mtr	nee	in haven	37	ja
Ontwerp 1	pad	84	85 mtr	ja	op rijweg	28	nee
Ontwerp 2	pad	94	30 mt	ja	op rijweg	33	ja
Ontwerp 3	verhoogde strook	101	130 mtr	nee	op rijweg (fietspad omleggen)	37	ja
Ontwerp 4	aanliggende strook	103	130 mtr	nee	op fietsstrook	37	ja

4. Sterkte-/Zwakteanalyse

4.1. Ontwerp 1 (vrijliggend fietspad, maximale uitvoegstrook)

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Conform HVVP; vrijliggend fietspad.- Door lange rechtsafstrook geen beperking doorstroming t.o.v. huidige situatie.- Geen conflict fietsers/automobilist bij in-/uitparkeren.- Verhoging fietscomfort en –veiligheid.- Rijweg krijgt een smaller profiel. Dit werkt snelheidsremmend.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Flinke afname aantal parkeerplaatsen.- Geen dubbele bomenrij mogelijk over groot deel Verspronckweg-Zuid; niet conform beleid Bomen.- Bus halteert op rijbaan; deze is moeilijk te passeren, stremming verkeer.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij Fietzersbond (volledig).
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Bewoners hebben moeite met in-/uitstappen op rijweg of fietspad.- Bewoners accepteren geen afname parkeerplaatsen.- Provincie mogelijk niet akkoord met bushalte op rijbaan. Subsidie kan afgewezen worden.- Mogelijk geen instemming Haarlemse Bomenwachters.

4.2. Ontwerp 2 (vrijliggend fietspad minimale uitvoegstrook)

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Conform HVVP; vrijliggend fietspad.- Geen conflict fietsers/automobilist bij in-/uitparkeren.- Dubbele bomenrij kan verder doorlopen; voldoet beter aan beleid Bomen dan ontwerp 1.- Verhoging fietscomfort en –veiligheid.- Rijweg krijgt een smaller profiel. Dit werkt snelheidsremmend.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Afname aantal parkeerplaatsen.- Door kortere rechtsafstrook wordt capaciteit VRI niet optimaal benut.- Bus halteert op rijbaan; deze is moeilijk te passeren, stremming verkeer.- Meer parkeerplaatsen nabij VRI, kan stremming veroorzaken.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Instemming bij Fietzersbond (volledig);- Kleinere afname van aantal parkeerplaatsen dan ontwerp 1.
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Bewoners hebben moeite met in-/uitstappen op rijweg of fietspad.- Bewoners accepteren geen afname parkeerplaatsen.- Provincie niet akkoord met bushalte op rijbaan.

4.3. Ontwerp 3 (verhoogd, aanliggend fietspad)

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Door handhaven rechtsafstrook als in bestaande situatie wordt doorstroming niet beperkt.- Ondanks verhoging fietspad is er wel een mogelijkheid tot passeren van afslaand verkeer naar zijstraat.- In- en uitparkeren stremt de doorstroming niet.- Rijweg krijgt visueel én fysiek een smaller profiel. Dit werkt snelheidsremmend.- Klein verlies aan parkeerplaatsen.- Kinderen kunnen vanaf trottoir auto instappen.
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Niet conform HVVP; géén vrijliggende fietspaden.- "Conflict" fiets en auto op fietsstrook. Grotere verkeersonveiligheid.- Bus halteert op rijbaan. Bus kan niet halteren op verhoogde deel, fietspad moet achter perron langs.- Juridisch onduidelijke status. Verhoogde strook is formeel een fietspad. Inparkerende auto's mogen formeel het fietspad niet oversteken..
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Bewoners hebben voorkeur als kinderen kunnen in-/uitstappen direct op trottoir.- Bewoners accepteren waarschijnlijk "klein" verlies aan parkeerplaatsen.
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Geen instemming bij Fietzersbond en Politie.- Inpassing bushalte gaat ten koste van parkeerplaatsen.



4.3. Ontwerp 4 (handhaven bestaande situatie)

Sterkte	<ul style="list-style-type: none">- Door handhaven rechtsafstrook als in bestaande situatie wordt doorstroming niet beperkt.- Kinderen kunnen vanaf trottoir auto instappen.- Uitwijkmogelijkheid bij stremming agv afslaand verkeer (via fietsstrook).
Zwakte	<ul style="list-style-type: none">- Niet conform HVVP; géén vrijliggende fietspaden.- "Conflict" fiets en auto op fietsstrook bij zowel inparkeren als uitwijken.- Breed profiel blijft, dit werkt niet snelheidsremmend.
Kans	<ul style="list-style-type: none">- Bewoners hebben voorkeur als kinderen kunnen in-/uitstappen direct op trottoir.- Bewoners tevreden met handhaven parkeerplaatsen.
Bedreiging	<ul style="list-style-type: none">- Geen instemming bij Fietsersbond.- Geen bijdrage aan verbetering fietscomfort en infrastructuur.- Bus moet halteren op fietsstrook.- Situatie in-/uitrit Karwei moet nader bekeken worden. Middengeleiders bij Santpoorterstraat en/of voorsorteervak inpassen.

5. Advies

5.1. Algemeen

Door de beleidsmedewerker Verkeer is aangegeven wat op verkeerskundig gebied de gemeentelijk prioriteiten heeft. Dit zijn:

1. Vrijliggende fietspaden;
2. Doorstroming bus;
3. Doorstroming auto;
4. Parkeren.

Naast deze verkeerskundige voorwaarden maakt de Verspronckweg onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur van de gemeente Haarlem. Het maken cq. behouden van een regelmatige bomenrij is hierdoor een vereiste.

Ontwerp 1

In dit ontwerp wordt een maximale lengte van de rechtsafvoersorteerstrook naar de Kinderhuissingel ingetekend. Dit om de doorstroming zo goed mogelijk te houden. Dit kan dan wel gecombineerd worden met vrijliggende fietspaden. Op deze wijze wordt voldaan aan twee erg belangrijke uitgangspunten.

Een derde uitgangspunt, het instandhouden van de hoofdbomenstructuur, kan in dit ontwerp niet meegenomen worden. Tussen rechtsafvoersorteerstrook én fietspad is niet voldoende ruimte om bomen te planten.

De bus kan halteren op de rijweg, dit stremt weliswaar de doorstroming van het verkeer, maar de doorstroming van de bus blijft gewaarborgd.

Dit ontwerp voldoet aan de subsidievoorwaarden van de Provincie.

Ontwerp 2

Hier wordt de uitvoegstrook ingekort om het aantal parkeerplaatsen te compenseren. Dit komt de doorstroming van de auto niet ten goede, aangezien de capaciteit van de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Staten Bolwerk op deze wijze niet optimaal gebruikt kan worden.

Ondanks dat de bus halteert op de rijbaan, kan door het verslechteren van de doorstroming ook de doorstroming van het openbaar vervoer gehinderd worden.

Ontwerp 3

Het aanleggen van verhoogde fietsstroken is niet conform het beleid, zoals omschreven in het Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan van de gemeente Haarlem. Daarnaast is er juridische onduidelijkheid over de overrijdbaarheid van de fietsstroken. Een voordeel van dit ontwerp is dat zowel de doorstroming als de hoeveelheid parkeerplaatsen als de boomstructuur blijft gehandhaafd.

De bushaltes moeten ingepast worden, waarbij de fietspaden achter de haltes langs worden gelegd.

Het profiel wordt door de politie en door de Fietzersbond niet ondersteund.

Het verkeerbeleid geeft de meeste prioriteit aan de fiets en aan het OV. In ontwerp 3 komt de fiets er slecht vanaf. Er bestaat een kans dat de provincie geen subsidie vanuit het fietsbeleid zal verstrekken.

Ontwerp 4

Dit ontwerp beperkt zich tot groot onderhoud op de Verspronckweg-Zuid. Hierbij komen de fietsstroken, rijweg, parkeervakken en trottoirs terug als in de bestaande situatie.

De bushaltes worden langs de fietsstroken aangelegd. De bus staat bij het halteren dus op de fietsstrook.

Dit profiel wordt door de Fietzersbond niet ondersteund. De politie is een voorstander van vrijliggende fietspaden, maar dit ontwerp is in tegenstelling tot ontwerp 3 juridisch akkoord. De status van de fietsstrook is duidelijker dan ontwerp 3 en daardoor verkeersveiliger. Ontwerp en verwacht gedrag zijn meer met elkaar in overeenstemming.





Bijlage 1: Ongevallencijfers 2003-2007 Verspronckweg

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

Van de politie Kennemerland hebben wij de ongevallencijfers voor de Verspronckweg ontvangen over de periode 2004-2008.

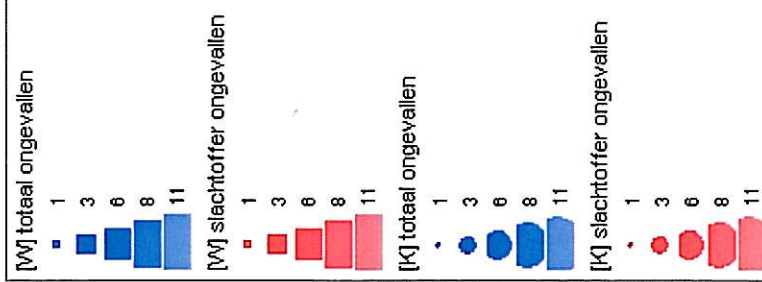
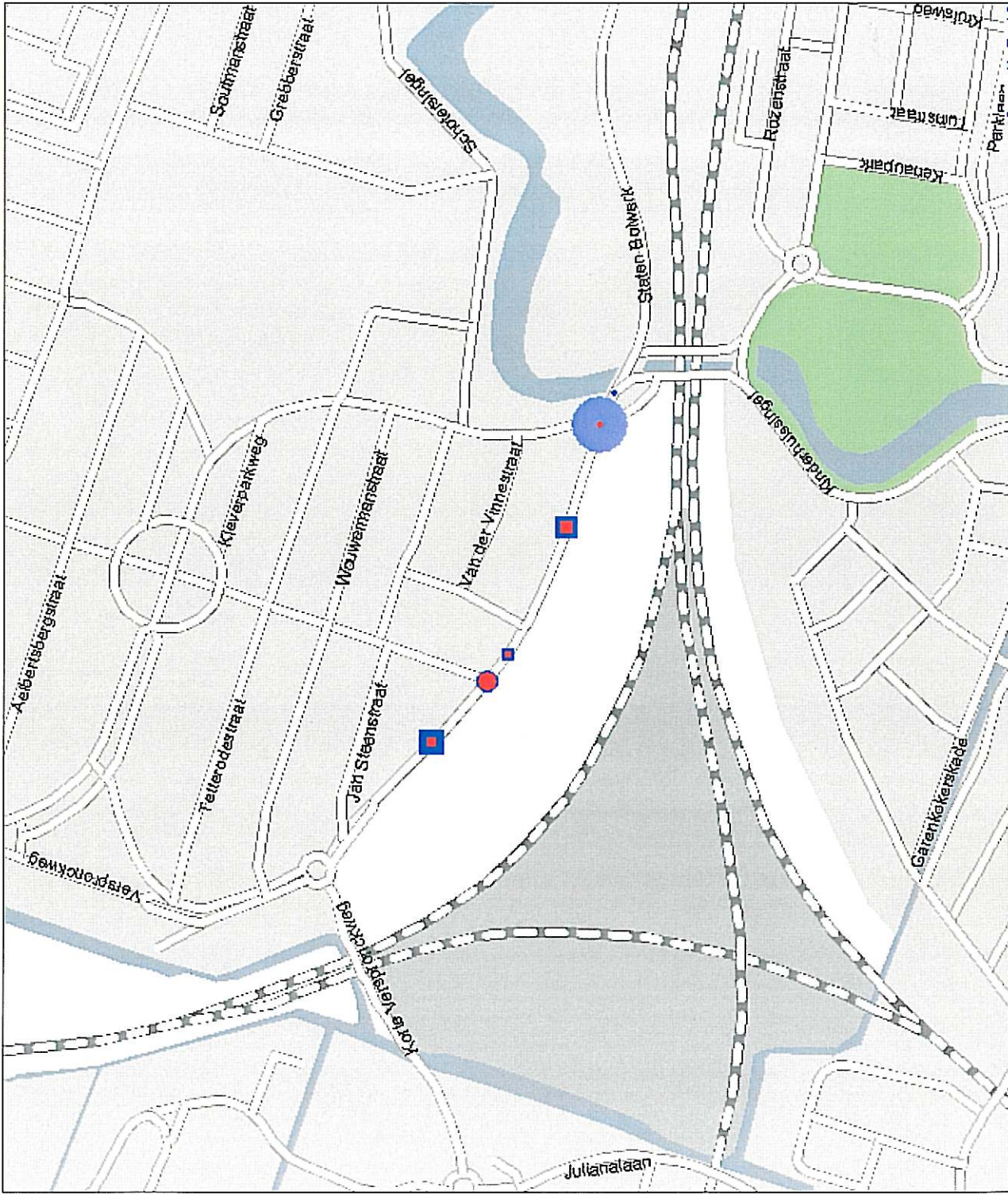
In totaal hebben zich over de Verspronckweg-Zuid, inclusief de kruising Staten Bolwerk 34 ongevallen voorgedaan, waarvan 11 tussen snelverkeer en langzaam verkeer. Het zwaartepunt ligt bij de kruising Staten Bolwerk.

Van de 11 ongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) zijn er 5 met letsel, waarvan 1 ernstig.

Het rapport is hierbij bijgevoegd.



totaal ongevallen/slachtoffer ongevallen
 Hoofdwerkbestand (inperking)





VERSPRONCKWEG, TUSSEN STATEN BOLWERK EN KORTE VERSPRONCKWEG

OMSTANDIGHEDEN / JAAR

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2004	13	5	1	0	1	4	8
2005	6	1	0	0	0	1	5
2006	6	3	0	0	0	3	3
2007	3	0	0	0	0	0	3
2008	6	2	1	0	1	1	4
Totaal	34	11	2	0	2	9	23

OMSTANDIGHEDEN / HOOFDTOEDRACHT

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Voorrang/doorgang	11	5	1	0	1	4	6
Afstand bewaren	6	1	0	0	0	1	5
Afslaande beweging	1	0	0	0	0	0	1
Verkeerstekens	6	1	0	0	0	1	5
Plaats op de weg/bocht	3	1	1	0	1	0	2
Parkeren	0	0	0	0	0	0	0
Inhalen	1	0	0	0	0	0	1
Oversteken	0	0	0	0	0	0	0
Toestand weg/voertuig	1	0	0	0	0	0	1
Div. toed. bestuurder	0	0	0	0	0	0	0
Overige toedrachten	5	3	0	0	0	3	2
Totaal	34	11	2	0	2	9	23

OMSTANDIGHEDEN / BOTSPARTNERS

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Snelverkeer eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0
Snelverkeer / Snelverkeer	17	3	1	0	1	2	14
Snelverkeer / Langzaam verkeer	11	5	1	0	1	4	6
Snelverkeer / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Snelverkeer / Overig	2	1	0	0	0	1	1
Langzaam verkeer eenzijdig	1	1	0	0	0	1	0

Langzaam verkeer / Langzaam verkeer	1	0	0	0	0	0	1
Langzaam verkeer / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Langzaam verkeer / Overig	1	1	0	0	0	1	0
Rail eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0
Rail / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Rail / Overig	0	0	0	0	0	0	0
Overig eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0
Overig / Overig	1	0	0	0	0	0	1
Totaal	34	11	2	0	2	9	23

BESTUURDERS - VOETGANGERS / VEROORZAKER; BESTUURDERS - VOETGANGERS / VERVOERWIJZE

Veroorzaker	Vervoerwijze	totaal bestuurders	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers
Ja	Personenauto	21	1	0
Ja	Bestelauto	4	0	0
Ja	Overige voertuigen	2	0	0
Ja	Fiets	5	2	1
Nee	Personenauto	21	4	1
Nee	Bestelauto	1	0	0
Nee	Vrachtauto	1	0	0
Nee	Motor	3	2	0
Nee	Bromfiets	2	1	0
Nee	Fiets	8	3	0
Nee	Voetganger	2	2	0
	Totaal	70	15	2

SLACHTOFFERS / ERNST; SLACHTOFFERS / VERVOERWIJZE

Ernst	Vervoerwijze	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers
Ziekenhuisgewond	Personenauto	1	1
Ziekenhuisgewond	Bestelauto	0	0
Ziekenhuisgewond	Vrachtauto	0	0
Ziekenhuisgewond	Motor	0	0
Ziekenhuisgewond	Overige voertuigen	0	0
Ziekenhuisgewond	Railvoertuig	0	0
Ziekenhuisgewond	Bromfiets	0	0
Ziekenhuisgewond	Fiets	1	1
Ziekenhuisgewond	Voetganger	0	0
Ziekenhuisgewond	Vast/los object	0	0
Ziekenhuisgewond	Dier (bestuurd/geleid)	0	0
Ziekenhuisgewond	Dier (onbestuurd/ongeleid)	0	0
Ziekenhuisgewond	Partij onbekend	0	0
Overig gewond	Personenauto	4	0
Overig gewond	Bestelauto	0	0
Overig gewond	Vrachtauto	0	0
Overig gewond	Motor	2	0
Overig gewond	Overige voertuigen	0	0
Overig gewond	Railvoertuig	0	0

Overig gewond	Bromfiets	2	0
Overig gewond	Fiets	4	0
Overig gewond	Voetganger	2	0
Overig gewond	Vast/los object	0	0
Overig gewond	Dier (bestuurd/geleid)	0	0
Overig gewond	Dier (onbestuurd/ongeleid)	0	0
Overig gewond	Partij onbekend	0	0
	Totaal	16	2





Bijlage 2: parkeerbalans



Parkeerbalans

Bestaande situatie		Nieuwe situatie		
		Variant 1 80 mtr rechtsafstrook en verbreding bij Karwei en bushaltes	Variant 2 30 mtr rechtsafstrook en verbreding bij Karwei en bushaltes	variant 3 verhoogde fietsstrook bus op rijbaan, fietspad achter halte langs
		bezell. percent.		
Huisnr's. 56 t/m 92	23 st			
aantal bestaande parkeerplaatsen				
bezetting parkeerplaatsen	19 st	83%		
vrijdagavond	13 st	57%		
zondagmiddag	18 st	78%		
woensdagmiddag				
aantal parkeerplaatsen nieuwe sit.			27 st	27 st
Huisnr's. 42 t/m 52	3 st			
aantal bestaande parkeerplaatsen				
bezetting parkeerplaatsen	3 st	100%		
vrijdagavond	2 st	67%		
zondagmiddag	3 st	100%		
woensdagmiddag				
aantal parkeerplaatsen nieuwe sit.			0 st	3 st
Huisnr's. 2 t/m 40	18 st			
aantal bestaande parkeerplaatsen				
bezetting parkeerplaatsen	17 st	94%		
vrijdagavond	18 st	100%		
zondagmiddag	14 st	78%		
woensdagmiddag				
aantal parkeerplaatsen nieuwe sit.			18 st	15 st
Huisnr's. 1 t/m 61	23 st			
aantal bestaande parkeerplaatsen				
bezetting parkeerplaatsen	26 st	113%		
vrijdagavond	21 st	91%		
zondagmiddag	21 st	91%		
woensdagmiddag				
aantal parkeerplaatsen nieuwe sit.			6 st	20 st
Huisnr's. 65 t/m 129	36 st			
aantal bestaande parkeerplaatsen				
bezetting parkeerplaatsen	31 st	86%		
vrijdagavond	28 st	78%		
zondagmiddag	23 st	64%		
woensdagmiddag				
aantal parkeerplaatsen nieuwe sit.			33 st	36 st
Totaal aantal parkeerplaatsen	103 st		84 st	101 st
Verlies aan parkeerplaatsen			19 st	2 st

