

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P. Möllers/M. Rijsberman
Telefoon 5113309
E-mail: p.mollers@haarlem.nl mrijsberman@haarlem.nl
WZ/P-OGV Reg.nr. 2011/244076
Te kopiëren: bijlagen
B & W-vergadering van 30 augustus 2011

Onderwerp

Julianalaan, vaststellen definitief ontwerp en verlenen krediet

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.

Het benodigde budget voor 2011 is door de raad aan het college gemandateerd bij de vaststelling van de Programmabegroting 2011-2015.

Het beschikbaar stellen van het krediet is de bevoegdheid van de Raad..

B&W

1. Het college stelt op basis van de inspraakreacties het definitief ontwerp voor de Julianalaan, Emmalaan en Prinsesselaan vast, samen met de bijbehorende inspraaknota.
2. De kosten van het besluit bedragen € 740.000. Het college stelt de raad voor om ter dekking van de kosten de volgende budgetten vooruitlopend op de begrotingsvaststelling 2012 ter beschikking te stellen: GOGV(groot onderhoud gesloten verhardingen) € 190.000 in 2012 en OVN (openbare verlichting op normniveau) € 110.000 in 2012.
3. Het college stelt de raad voor om voor de noodzakelijke rioleringswerken een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,- ten laste van de post 63.19 (rioleringen) uit het investeringsplan jaarschijf 2012.
4. Het college stelt de raad voor om een door de provincie toegezegde subsidie van € 290.000 aan te wenden voor dit project
5. De buurtbewoners, bewonersvereniging, Fietsersbond en overige betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
6. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

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: Julianalaan, beschikbaar stellen krediet

Reg.nummer: 2011/244076

1. Inleiding

De rijbaan van de Julianalaan is aan groot onderhoud toe, tussen de Zijlweg en de gemeentegrens met Bloemendaal. Voor de Julianalaan is vanuit het Haarlems verkeers- en vervoerplan het uitgangspunt een profiel met vrijliggende fietspaden. Dat is voor dit type wegen het beleidsmatige uitgangspunt. Voorts zijn de Emmalaan en Prinsesselaan aan groot onderhoud toe. Voor de herinrichting van Julianalaan, Emmalaan is het als bijlage A bijgevoegde definitief ontwerp (DO) gemaakt. De inrichting van de Prinsesselaan wijzigt niet. Voor de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Julianalaan is een subsidie van de provincie Noord-Holland toegezegd van € 290.000,=. Hierdoor wordt het project financieel haalbaar.

De wegversmalling ter plaatse van het spoorwegviaduct wordt gezien als het meest onveilige punt voor het verkeer. Dit viaduct ligt in de gemeente Bloemendaal. Bloemendaal heeft aangegeven dat zij, aansluitend op de herinrichting door gemeente Haarlem, de verkeerssituatie zullen verbeteren.

2. Voorstel aan de raad

1. Het college stelt de raad voor om ter dekking van de kosten voor de herinrichting van de Julianalaan en Emmalaan en het onderhoud aan de Prinsesselaan de volgende budgetten vooruitlopend op de begrotingsvaststelling 2012 ter beschikking te stellen: GOGV(groot onderhoud gesloten verhardingen) € 190.000 in 2012 en OVN (openbare verlichting op normniveau) € 110.000 in 2012.
2. Het college stelt de raad voor om voor de noodzakelijke rioleringswerken in deze straten een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,- ten laste van de post 63.19 (rioleringen) uit het investeringsplan jaarschijf 2012.
3. Het college stelt de raad voor om een door de provincie toegezegde subsidie van € 290.000 aan te wenden voor dit project

3. Beoogd resultaat

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de Julianalaan voor alle gebruikers van de weg. De straten worden een veilige omgeving voor aanwonenden en andere gebruikers, waardoor de waardering voor de omgeving stijgt
- Kwaliteit van de verharding in deze straten te verbeteren zodat deze weer voldoen aan de norm. Het vernieuwen van de verharding draagt bij aan de doelstelling uit het collegeprogramma om het achterstallig onderhoud in te lopen. Door het op normniveau brengen van de straten, wordt de beheersbaarheid, technische kwaliteit, beeldkwaliteit en belevingswaarde verbeterd
- Aanleg van voorzieningen om de (grond)waterstanden beter te beheersen in het kader van het waterbeheer.

4. Argumenten

Omvang werkzaamheden

Uitvoeren groot onderhoud aan de verharding van de Julianalaan, Emmalaan en Prinsesselaan, vervangen rioolhuisaansluitingen, aanleg drainage en een duiker in de Julianalaan en herinrichten van de Julianalaan en Emmalaan.

De verkeersveiligheid neemt toe

De Julianalaan is geen zgn. 'black spot'. In de laatste vijf jaar hebben zich op de Julianalaan in totaal twee ongevallen met letselschade voorgedaan (in 2007 en 2009) en drie met alleen materiële schade. Door de aanleg van de fietspaden neemt de verkeersveiligheid toe, omdat de kans op confrontatie tussen fietsers en auto's door aparte fietspaden sterk wordt verminderd. Ook het gevoel van veiligheid is op fietspaden in het algemeen groter. De Julianalaan is een fietsroute voor wie van Bloemendaal naar het centrum wil (en vice versa). Er maken veel scholieren gebruik van deze route.

Financiële onderbouwing

Van het totale benodigde budget van € 815.000,= is reeds € 75.000 in 2011 beschikbaar gesteld bij het vaststellen van het MJP 2011-2014.

In het Meerjarenplan MJP 2011-2014 zijn de exploitatiekosten van dit project opgenomen onder de begrotingsposten "Groot onderhoud gesloten verharding" € 190.000,= in 2012 en "Openbare verlichting op normniveau" € 110.000,- in 2012. Voor de aanleg van de fietspaden is door de Provincie een subsidie toegekend van € 290.000,=, die als dekking voor het project wordt aangewend. Voor het verkrijgen van de subsidie is het vereist dat het werk vóór 1 november 2011 is gegund aan een aannemer, wat voor hoge tijdsdruk op de voorbereiding zorgt.

De kosten voor de rioleringswerken ad. € 150.000 komen ten laste van de post 63.19 (rioleringen) uit het investeringsplan jaarschijf 2012.

Projectkosten	2011	2012	totaal
OVN		110.000	110.000
subsidie provincie		290.000	290.000
GOGV	25.000	190.000	215.000
IP 63.19	50.000	150.000	200.000
Totaal	75.000	740.000	815.000

Onderhoudsaspecten

Er vindt geen areaaluitbreiding plaats dus de beheerskosten zullen niet toenemen.

Participatie

In 2010 is een participatie- en inspraaktraject doorlopen voor een ontwerp met fietsstroken. Alhoewel een verbetering t.o.v. het huidige profiel zonder enige fietsvoorziening geven fietsstroken minder bescherming aan de fietser dan aparte fietspaden, waarop auto's niet mogen rijden. Vanwege dit aspect bleek voor dit ontwerp geen subsidie te verkrijgen te zijn. Volgens de Provincie en de Fietsersbond droeg het ontwerp met fietsstroken onvoldoende bij aan de verkeersveiligheid. Voor een ontwerp met fietspaden waren wel subsidiekansen. Afgelopen voorjaar is een nieuw ontwerp met (aparte) fietspaden gemaakt en besproken met de buurt. De buurtbewoners zijn hierbij uitgenodigd om mee te denken over de meest optimale inpassing van de fietspaden. Hier heeft een afvaardiging van de bewoners begin juli 2011 aan deelgenomen.

Inspraak

Het ontwerp heeft van 7 juli 2011 tot 5 augustus 2011 ter inzage gelegen. Daarnaast zijn op 13 juli en 4 augustus 2011 inspraakavonden georganiseerd. Er is gekozen

voor een inspraakperiode van 4 weken, om de participatie meer ruimte te geven. Door extra besprekingen met (een afvaardiging van) de buurtbewoners verschoof de startdatum van de inspraak. Door de tijdsdruk die voortkomt uit de subsidie-eisen kon de einddatum echter niet verschoven worden. De inspraakperiode lag deels in de vakantieperiode. Om iedereen gelegenheid te geven zich goed te laten informeren, is één inspraakavond georganiseerd vóór de vakanties van basis- en middelbare scholen en één aan het einde van de inspraakperiode. Gezien het hoge aantal reacties (68 reacties op 127 adressen in de buurt) lijkt de kortere periode geen belemmering voor de inspraak geweest te zijn.

Dat na het participatietraject van vorig jaar vanwege de betere verkeersveiligheid en de betere financiële haalbaarheid is gekozen voor een ontwerp met aparte fietspaden, wordt door de buurtbewoners breed ervaren als negatief.

De inspraakreacties zijn verwerkt in het definitief ontwerp of gemotiveerd afgewezen. De verwerking van de inspraakreacties is opgenomen in de inspraaknotitie (zie bijlage B). De inspraakreacties zijn overwegend negatief.

Als positief wordt genoemd dat de Julianalaan wordt aangepakt.

Aan de negatieve reacties is in grote mate tegemoet gekomen door het definitief ontwerp op deze punten te wijzigen t.o.v. het voorlopig ontwerp. Onder andere zijn de parkeerplaatsen bij het benzinstation van de oostzijde van de weg naar de westzijde verplaatst. Verder is bij de aansluiting met de Zijlweg een verkeersheuvel in het ontwerp opgenomen om het oversteken voor voetgangers te vergemakkelijken. Dit is iets minder veilig voor fietsers maar voor voetgangers een grote verbetering. Hiermee is een balans gezocht tussen de verkeersveiligheid voor de fietsers en de voetgangers.

Een ander negatief punt betrof de afname van de parkeergelegenheid op de Julianalaan. Door de aanleg van fietspaden neemt de parkeergelegenheid in de Julianalaan sterk af, van 45 naar 15 plaatsen. Aan dit bezwaar kan niet tegemoet worden gekomen in het profiel met fietspaden zoals dat nu voorligt. Overigens neemt in de Emmalaan het aantal plaatsen met 3 toe, zodat er per saldo een verlies is van 27 parkeerplaatsen in het gehele projectgebied. Wij vinden het acceptabel dat wij voor het parkeren het gehele projectgebied beschouwen, omdat er parkeeralternatieven zijn binnen redelijke grenzen.

Om de gevolgen van de afname van parkeerruimte goed in beeld te hebben zijn voor de vakantieperiode op een aantal dinsdagen en zaterdag de in het projectgebied geparkeerde auto's geteld, op verschillende momenten van de dag. De aantallen variëren van 84 tot 128. In het nieuwe ontwerp bevinden zich in dit gebied 140 parkeerplaatsen, voor 127 huishoudens. Ter controle is nog opgevraagd bij parkeerbeheer hoeveel vergunningen zijn verstrekt. Er zijn in dit gebied 128 vergunningen verstrekt, dus ook dat aantal is een indicatie voor de parkeerdruk die mag worden verwacht in het projectgebied.

Er is gezocht naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen te realiseren. Langs een deel van de Regentesselaan (aan de noordzijde van het water) wordt nu geparkeerd. De parkeerdruk kan worden verlicht door hier ruimte te maken voor 8 extra plaatsen. Dit wordt door veel insprekers als negatief gezien, zowel voor het groen als voor de verkeersveiligheid van de Regentesselaan, waar naast de geparkeerde auto's een zeer krap profiel zou overblijven. Hieraan is tegemoet gekomen door de parkeerplaatsen uit het definitief ontwerp te halen.

De buurtbewoners zijn van mening dat de verkeersveiligheid in de Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan af zal nemen, door meer voertuigbewegingen, omdat meer automobilisten daar een parkeerplaats zullen zoeken. Dit zou een risico zijn voor spelende kinderen. De rijbaan is echter nooit een veilige speelplek.

Groenvoorzieningen

In de Julianalaan verdwijnen 6 bomen (waarvan er één dood is, de overige variëren in kwaliteit van redelijk tot slecht) en er komen 4 nieuwe bomen (linden) terug. In de Emmalaan verdwijnen 9 bomen (in redelijke tot slechte conditie) en worden er 11 teruggeplant. In het projectgebied komen evenveel bomen terug als er nu aanwezig zijn.

De te verdwijnen bomen betreffen bomen zonder monumentale status, die geen deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur. De Haarlemse Bomenwachers hebben in de participatie aangegeven gezien de staat van de bomen geen bezwaar te hebben tegen de kap. Mogelijkheden voor het terugplanten van meer bomen zijn er niet zowel in de Julianalaan als in de Emmalaan, vanwege de fysieke beperkingen.

5. Kanttekeningen

Het is mogelijk in de Julianalaan alleen te volstaan met onderhoud. Doordat er een zware onderhoudsmaatregel nodig is, namelijk verwijderen en opnieuw aanbrengen van asfaltverharding en fundering zijn de kosten daarvan t.o.v. de herinrichting met fietspaden slechts zo'n € 60.000 lager. Zo'n aanpak zou impliceren dat de subsidie vervalt en dat het project per saldo € 230.000 (290.000-60.000) duurder wordt. Deze middelen moeten dan volledig extra in de gemeentelijke begroting worden gevonden.

Indien geen herinrichting plaatsvindt brengt dat het voordeel met zich mee dat de parkeersituatie niet verandert en dat daarmee het grootste deel van de resterende bezwaren van de bewoners vervalt.

De nadelen zijn dat dan de verkeersveiligheid niet kan worden verbeterd en dat de gemeente Bloemendaal ook afziet van aanpassing van de Julianalaan in aansluiting op onze plannen.

Voor het bomenbestand maakt het geen verschil welk profiel wordt gekozen. In het profiel met fietspaden komen evenveel bomen voor als in het huidige profiel.

6. Uitvoering

Het definitief ontwerp voor de herinrichting van de Julianalaan, Emmalaan en Prinsesselaan wordt vastgesteld om daarmee de ontwerpfasen af te ronden. Op basis van dit ontwerp kan het werk aanbesteed, gegund en vervolgens uitgevoerd gaan worden. Volgens planning zal het werk in oktober (uiterlijk 1 november 2011, in verband met de subsidie-deadline) worden gegund en zullen de werkzaamheden begin 2012 van start gaan. De werkzaamheden duren ongeveer 9 maanden.

7. Bijlagen

- A. definitief ontwerp Julianalaan, Emmalaan en Prinsesselaan
- B. Inspraaknota Julianalaan, Emmalaan en Prinsesselaan

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

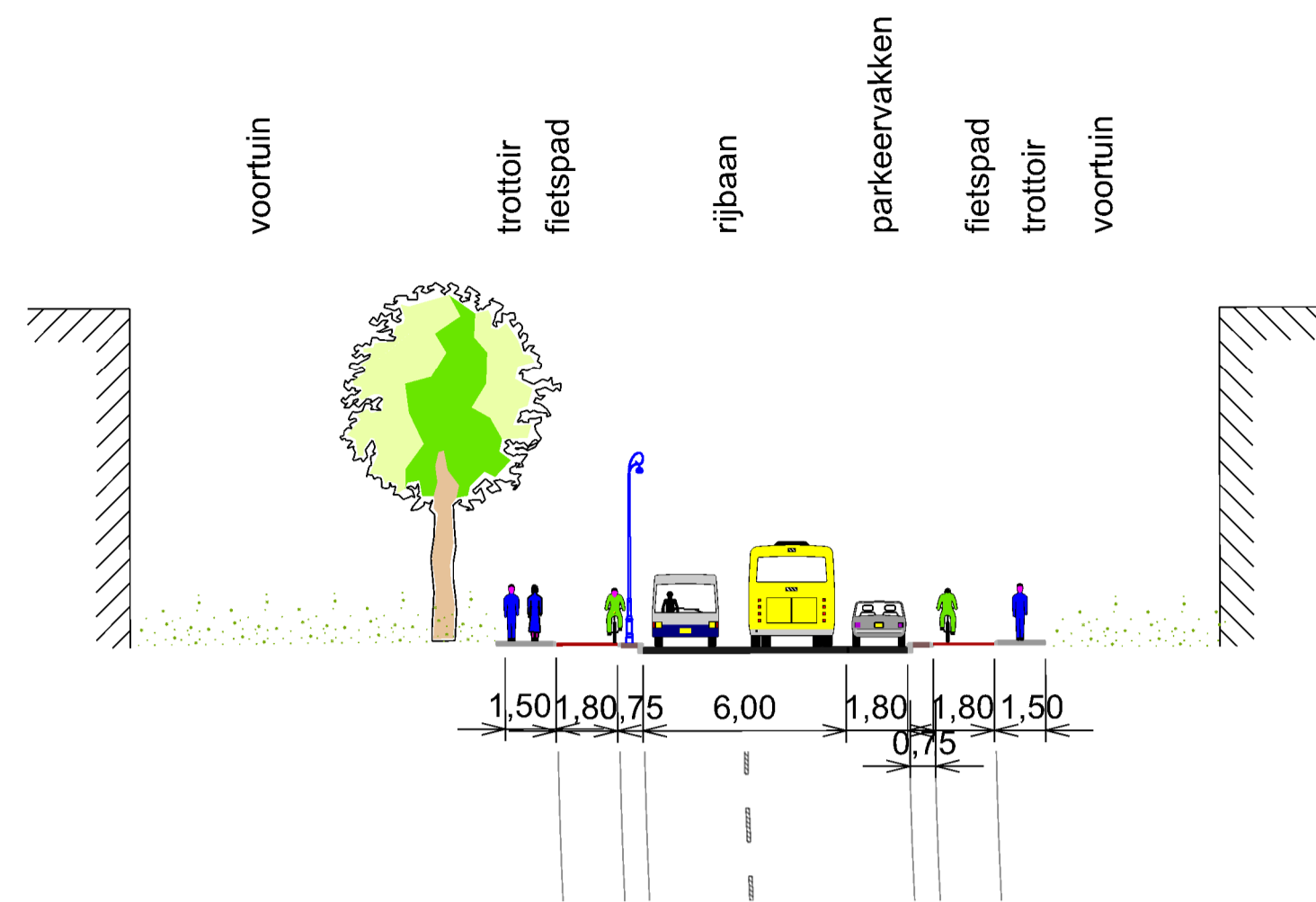
Besluit:

1. ter dekking van de kosten voor de herinrichting van de Julianalaan en Emmalaan en het onderhoud aan de Prinsesselaan de volgende budgetten vooruitlopend op de begrotingsvaststelling 2012 ter beschikking te stellen: GOGV (groot onderhoud gesloten verhardingen) € 190.000 in 2012 en OVN (openbare verlichting op normniveau) € 110.000 in 2012.
2. voor de noodzakelijke rioleringswerken in deze straten een krediet ter beschikking te stellen van € 150.000,- ten laste van de post 63.19 (rioleringen) uit het investeringsplan jaarschijf 2012.
3. om een door de provincie toegezegde subsidie van € 290.000 aan te wenden voor dit project

Gedaan in de vergadering van (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter



variant: fietspaden

- smalle vrijliggende fietspaden
- smalle trottoirs, in tegels (1,50 meter inclusief band)
- ruimte voor 15 parkeerplaatsen
- 1 bestaande boom blijft behouden
- ruimte voor 4 nieuwe bomen
- geen fietspad bij benzinepomp
- middensteunpunt bij kruising Zijlweg blijft behouden
- parkeerplaatsen ten zuiden van tankstation zijn verplaatst naar westkant (de even huisnummers)



Patrimoniummast (LPH = 5m)



Spaarnemast (LPH = 8m)



huidige situatie Julianalaan



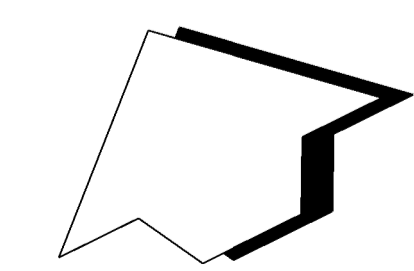
- rood asfalt (fietspaden en -stroken)
- zwart asfalt (rijbaan)
- klinkers keperverband (woonstraten)
- klinkers halfsteensverband (woonstraten en parkeerplaatsen)
- klinkers elleboogverband (parkeerplaatsen)
- tegels (trottoir)
- te kappen boom
- bestaande boom
- nieuwe boom (Linde (Tilia cordata "Rancho") in de Julianalaan en Meidoorn in de Emmalaan)
- nieuwe lichtmast



gemeentegrens Haarlem Bloemendaal



Linde



RUIMTELIJK ONTWERP

Onderwerp:
Julianalaan
definitief ontwerp



datum : 09-08-2011	projecttrekker: AB	tekening nummer: 802vv006
schaal : 1:500/200	getekend: SBB	gecontroleerd: AB
formaat : van (A1)	planfase: DO	

Inspraaknotitie Julianalaan

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 13 juli en 4 augustus 2011 19.30-21.00 uur

Locatie: Sociëteit Vereniging, Zijlweg 1 te Haarlem

Wanneer zijn de parkeertellingen gehouden, hoe vaak en welke tijdstippen? De drukste parkeermomenten zijn 's avonds en in de weekenden.	4, 66
<p>In het onderstaande overzicht staan de momenten waarop is geteld alsmede het aantal getelde voertuigen in de Julianalaan, Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan (beide zijden) tezamen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zaterdag 18 juni om 14:00 uur: 101 voertuigen • dinsdag 21 juni om 11:00 uur: 84 voertuigen • dinsdag 21 juni om 23:00 uur: 128 voertuigen • dinsdag 28 juni om 11:00 uur: 87 voertuigen • dinsdag 28 juni om 23:00 uur: 113 voertuigen • zaterdag 2 juli om 14:00 uur: 115 voertuigen <p>In de <u>huidige situatie</u> zijn er 167 parkeermogelijkheden en 127 adressen.</p> <p>Volgens het gepresenteerde <u>voorlopig ontwerp</u> zouden er in de toekomst 146 parkeermogelijkheden zijn. De verschillen ontstaan in de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Julianalaan: minus 31 (45 nu en 14 in de toekomst) • Emmalaan: plus 3 (door optimalisering van de parkeergelegenheid) • Regentesselaan noordzijde: +7 (door aanleg van parkeerplekken in de berm) <p>Op basis van de inspraakreacties zijn de volgende keuzes gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de parkeerstrook in de Julianalaan tussen de Regentesselaan en de Zijlweg wordt van de oostzijde naar de westzijde van de weg verplaatst om de overzichtelijkheid bij het tankstation te vergroten; • het middensteunpunt in de Julianalaan nabij de Zijlweg is weer in het ontwerp opgenomen, waardoor de fietspaden 30 m verder van de Zijlweg beginnen. Over dit deel worden fietsstroken aangelegd; • de aanleg van 7 parkeerplekken in de berm is uit het ontwerp gehaald. <p>Bovenstaande keuzes hebben tot gevolg dat in het <u>definitieve ontwerp</u> in de Julianalaan geen 14 maar 15 parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden. Tezamen met het laten vervallen van de bermplekken in de Regentesselaan daalt het aantal parkeermogelijkheden van 167 naar 140, een verschil van 23.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geconcludeerd wordt dat: het aantal parkeermogelijkheden in het ontwerp (140) groter is dan het aantal adressen (127) en groter is dan het grootste aantal getelde voertuigen (128). 	
Op alle informatieavonden heb ik gevraagd een opgave te verstrekken over het aantal ongelukken die er in de laatste 39 jaar hebben plaatsgevonden. Tot nu toe heb ik hierop nog geen antwoord gekregen.	13



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De gemeente Haarlem beschikt niet over ongevallencijfers over de laatste 39 jaar. Er is slechts cijfermateriaal beschikbaar over de jaren 2007, 2008 en 2009 en slechts voor het kruispunt Julianalaan/Zijlweg. De cijfers zijn:

Omstandigheden / Jaar

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2007	3	1	0	0	0	1	2
2008	2	0	0	0	0	0	2
2009	2	1	1	0	1	0	1
Totaal	7	2	1	0	1	1	5

Omstandigheden / Botspartners

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Snelverkeer / Snelverkeer	2	1	0	0	0	1	1
Snelverkeer / Langzaam verkeer	5	1	1	0	1	0	4
Totaal	7	2	1	0	1	1	5

Omstandigheden / Hoofdtoedracht

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Voorrang/doorgang	5	0	0	0	0	0	5
Afstand bewaren	1	1	0	0	0	1	0
Plaats op de weg/bocht	1	1	1	0	1	0	0
Totaal	7	2	1	0	1	1	5

Ik vind het zeer prettig als er fietspaden komen, omdat de Julianalaan onveilig is voor fietsers, met name bij het oversteken van de Julianalaan.	7, 10, 16, 50
De gemeente neemt kennis van deze inspraakreactie.	
Gematigd positief maar door praktische bezwaren niet realiseerbaar.	9



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Wij menen aan de praktische bezwaren tegemoet te komen door een aantal wijzigingen in het plan door te voeren. De wijzigingen zijn: <ul style="list-style-type: none">• de parkeerstrook in de Julianalaan tussen de Regentesselaan en de Zijlweg wordt van de oostzijde naar de westzijde van de weg verplaatst omwille van vergroting van de overzichtelijkheid bij het tankstation;• het middensteunpunt in de Julianalaan nabij de Zijlweg is weer in het ontwerp opgenomen;• de aanleg van 7 parkeerplekken in de berm zijn uit het ontwerp gehaald.	
Geen goed plan. Tegen dit plan.	11, 14, 22 t/m 33, 37
Wij hebben een aantal wijzigingen in het plan aangebracht, die recht doen aan de zienswijzen ten aanzien van de veiligheid.	
Er komen door de vrijliggende fietspaden nieuwe gevaarlijke punten bij.	2
Na bestudering van de inspraakreacties zijn de volgende keuzes gemaakt: <ul style="list-style-type: none">• de parkeerstrook in de Julianalaan tussen de Regentesselaan en de Zijlweg wordt van de oostzijde naar de westzijde van de weg verplaatst om de overzichtelijkheid bij het tankstation te vergroten;• het middensteunpunt in de Julianalaan nabij de Zijlweg is weer in het ontwerp opgenomen;• de aanleg van 7 parkeerplekken in de berm is uit het ontwerp gehaald.	
Het wegvallen van de vluchtheuvel bij de oversteek vind ik onoverkomelijk.	2, 24, 31, 41, 42, 43, 45, 49, 53 t/m 64
Het middensteunpunt (de vluchtheuvel) komt terug in het ontwerp.	
De oversteek aan de kop bij de Regentesselaan blijft gevaarlijk.	2, 31
De rijbaan wordt versmald tot 6,00 meter. Daardoor wordt het traject dat overgestoken moet worden, verkleind	
20 extra parkeerplaatsen in de laantjes beperken het spelen van de kinderen op straat nog meer (er is al te weinig ruimte) en geven extra gevaar vanwege rondrijden.	2
Er komen geen 20 extra parkeerplaatsen in de laantjes (= Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan). Er komen 3 plaatsen bij in de Emmalaan door optimalisatie van de bestaande situatie.	
Ik ben een groot tegenstander van het idee om in de Regentesselaan nog meer parkeermogelijkheden te creëren.	3, 31
De 7 bermparkeerplaatsen in de Regentesselaan zijn uit het plan gehaald.	
Het is absurd om deze mooie laan de dupe te laten worden voor het gebrek aan parkeerruimte op de Julianalaan. Kortom handhaaf huidige parkeerplekken en doe een concessie door de linkerzijde van de Julianalaan te handhaven.	3
De 7 bermparkeerplaatsen in de Regentesselaan zijn uit het plan gehaald.	
Het ontwerp heeft de kenmerken van 'snel gemaakt' en het mag 'weinig kosten'. Broddelwerk!!	4
Wij delen die mening niet. Het ontwerp is met zorg en aandacht gemaakt en – na het doornemen van de inspraakreacties – op een aantal punten aangepast.	
Het is een gotspe om een ontwerp in te dienen waar de parkeerruimte zo drastisch wordt gereduceerd. Neem daarin mee dat we forse bedragen betalen om te mogen parkeren. Die bedragen worden niet gehalveerd zodat we straks veel geld voor geen ruimte betalen. Je vraagt je af van welke planeet de bedenker komt.	4



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De parkeerruimte wordt gereduceerd, maar het maximum aantal geparkeerde voertuigen in de Juliana-, Emma-, Prinsesse- en Regentesselaan ligt volgens recente tellingen onder het aantal parkeermogelijkheden in het nieuwe plan.	
Het ontwerp houdt geen rekening met één van de gevaren van de Julianalaan. De bocht tussen de Zijlweg en de Regentesselaan is onoverzichtelijk. Door een fietspad en parkeerhavens aan de 'oneven-kant' te creëren, diep je de bocht uit. Als je het al zo zou doen dan moet je juist de parkeerhavens aan de 'even-kant' plakken.	4
Het plan is aangepast door de parkeerplaatsen tussen de Zijlweg en de Regentesselaan van de oostzijde van de Julianalaan naar de westzijde te verplaatsen.	
Straks moeten alle bewoners van de 'even-kant' vreemde toeren uithalen, wanneer ze boodschappen hebben gedaan met de auto. Ze moeten of diverse keren met zware tassen de weg oversteken, of diverse keren een eind lopen parkeren op het fietspad, dat gevaarlijk en zeer irritant is om nog maar te zwijgen van de mogelijkheid dat er een stopverbod aan deze kant komt. Gevaar en ongemak worden gestimuleerd. Broddelwerk!	4
Er komt geen stopverbod op de Julianalaan.	
Op fietspaden van 1,80 m breed kan je een tent opzetten. Je hoeft niet met drie naast elkaar te kunnen rijden. Als je rijbaan, fietspaden en desnoods de stoep iets smaller maakt, kun je parkeerplekken genoeg creëren.	4
De normbreedte voor een in één richting bereden fietspad is 2,00 à 2,50 meter. De minimumnorm is 1,50 meter. Het trottoir is minimaal 1,5 meter breed en kan niet verder worden versmald. Verdere versmalling levert bovendien geen extra parkeerplaatsen op.	
Parkeerruimte op een niet-realistische afstand creëren helpt niet. Zo zouden we ook bij het gebouw van de provincie Noord-Holland kunnen gaan parkeren.	4
Het maximum aantal geparkeerde voertuigen in de Juliana-, Emma-, Prinsesse- en Regentesselaan ligt volgens recente tellingen onder het aantal parkeermogelijkheden in het nieuwe plan. Bewoners van deze lanen kunnen dus hun auto altijd in één van deze lanen parkeren. De loopafstanden lijken ons realistisch en acceptabel.	
Als het zo moet dan liever helemaal niet en het lijkt haast of dat de achterliggende bedoeling bij het ontwerp is. Van kwaad tot erger.	4, 24
De gemeente heeft kennis genomen van deze inspraakreactie.	
Geen parkeerplaatsen opheffen in de Julianalaan voor het realiseren van fietspaden.	5, 6, 7, 12, 14, 45
De verkeersveiligheid gaat boven parkeermogelijkheden. In de buurt blijven voldoende parkeermogelijkheden beschikbaar. Zie ook de beantwoording van vraag 1, waar ingegaan wordt op de parkeertellingen.	
Optie: parkeerplaatsen verwijderen voor de huisnr's 296 t/m 288. De overige parkeerplaatsen behouden. Op deze manier wordt de Regentesselaan niet te overbelast met alle auto's van de Julianalaan. Dus alleen voor de huizen nr. 288 t/m 296. Het gevaar zit in het gedeelte na het viaduct (296 t/m 288). Daar een fietspad/stoep handhaven met stoeprand. Voordeel van het plan is dat de rijbaan wordt versmald en daardoor minder hard rijdend verkeer. Rest Julianalaan geaccentueerd fietspad met plek voor auto's. Dit is mogelijk door de rijbaan te versmallen.	5
In feite wordt hier een oplossing met fietsstroken voorgesteld. Voor deze oplossing zal de Provincie geen subsidie verstrekken. Een dergelijk ontwerp is daardoor nu financieel niet haalbaar.	
Situatie behouden zoals die nu is.	7, 8
De Juliana-, Emma- en Prinsesselaan zijn hard aan onderhoud toe. Van die gelegenheid wordt gebruik gemaakt om fietspaden aan te leggen.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Voorstel: op de huidige weg rode stroken aanbrengen, zodat de automobilisten rustiger gaan rijden en fietsers veiliger kunnen fietsen op de Julianalaan.	7
Dit lijkt sterk op het vorige ontwerp met fietsstroken, waarvoor geen subsidie van de Provincie te verkrijgen is. Een dergelijk ontwerp is daardoor nu financieel niet haalbaar.	
Trottoirs worden erg smal. Ik denk aan rolstoelen, rollators, kinderwagens etc.	8, 53 t/m 64
De minimum normbreedte voor een trottoir is 1,50 meter. In het ontwerp wordt die breedte nergens onderschreden. Het trottoir blijft ook vrij van lichtmasten. Die worden in de schampstrook tussen fietspad en rijbaan of in de schampstrook tussen fietspad en parkeerstrook gezet.	
Er gebeuren nooit ongelukken (behalve een racefietsers vorig jaar op de hoek van de Zijlweg).	8, 12
De gemeente heeft kennis genomen van deze inspraakreactie.	
Eerste plan realiseren.	8
Voor het eerste plan is geen subsidie van de Provincie te verkrijgen. Een dergelijk ontwerp is daardoor nu financieel niet haalbaar.	
Voorstel: uitsluitend gescheiden fietspaden toepassen tussen grens en Regentesselaan onder voorbehoud van 8 nieuwe te creëren plaatsen op de Regentesselaan. Overige gedeelte van de weg ook versmallen naar 6 m (groot voorstander) en half verhoogde (45 °) fietsstroken aanduiden en parkeren handhaven als bestaand. Bij doorgaan van het huidige plan zal 70 % van de tussen c.q. hoekwoning zonder garage een P in eigen voortuin gaan creëren. (zie Bloemendaalse gedeelte Julianalaan)	9
Voor deze suggestie is geen subsidie van de Provincie te verkrijgen. Een dergelijk ontwerp is daardoor nu financieel niet haalbaar.	
Houd u er rekening mee dat ik (Emmalaan 1) een legale inrit heb ter hoogte van het punt waar u nu een lantaarnpaal heeft getekend. Het aantal parkeerplaatsen aan “mijn” kant van de Emmalaan is misschien wat veel (6 stuks) daar moet u rekening houden met mijn legale inrit.	10
De lichtmast zal in het plan worden verschoven.	
Aan “mijn” kant van de Emmalaan staan twee grote esdoorns (niet op uw tekening). Vogels en bloei van de esdoorns geven veel overlast en soms schade aan de nu reeds geparkeerde (à cheval) auto's. Ik weet niet of het mogelijk is voor dit euvel weggebruikers te waarschuwen.	10
De 2 grote esdoorns staan niet op de tekening, omdat de bomen niet in openbaar gebied staan. Het is mogelijk de weggebruiker voor de overlast van die bomen te waarschuwen, maar wij zijn – in het algemeen - geen voorstander van alweer een bord.	
Ik ben geïnteresseerd in de/enkele meidoorns die geroid worden, als brandhout voor de open haard.	10
Voor de start van de uitvoering van het werk ontvangt u (en alle andere buurtbewoners) een brief. Na ontvangst van de brief kunt u hierover contact met ons opnemen.	
Ten opzichte van het te besteden bedrag (incl. subsidie) verkrijgen we alleen meters fietspad en geen veiligheid.	11
Als de fietspaden de veiligheid niet zouden bevorderen, zou de Provincie dit initiatief niet subsidiëren.	
Strakke (laan) straat nodigt uit tot harder rijden terwijl 40 km p/u hard zat is.	11
De Julianalaan is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg type B. Op dit type weg is een maximum snelheid van 50 km/uur toegestaan.	
Parkeerprobleem onoverkomelijk.	11
Het maximum aantal geparkeerde voertuigen in de Juliana-, Emma-, Prinsesse- en Regentesselaan ligt volgens recente tellingen onder het aantal parkeermogelijkheden in het nieuwe plan.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Te weinig bomen.	12, 13, 17, 19, 20, 22, 24, 25, 31, 35, 36, 39, 42, 48, 51, 53 t/m 64, 67
In de Julianalaan verdwijnen 6 bomen en komen 4 nieuwe bomen terug. In de Emmalaan verdwijnen 9 bomen en worden er 11 teruggeplant. In het projectgebied komen evenveel bomen terug als er nu aanwezig zijn. Meer bomen is zowel in de Julianalaan als in de Emmalaan niet mogelijk.	
Het plan 2 is ondemocratisch. Vorig jaar hebben wij alle avonden voor de herinrichting bijgewoond en gezamenlijk plan 1 tot stand gebracht, tot alle tevredenheid van de bewoners. Nu er alleen subsidie wordt verstrekt door de provincie als er fietspaden komen i.p.v. fietsstroken en dit als gevolg heeft dat er 22 parkeerplaatsen verdwijnen en er geen bomen meer terugkomen is onze eis (wij wonen hier 39 jaar) dat het asfalt gerepareerd wordt, totdat de gemeente weer in staat is plan 1 uit te voeren.	13, 24
De gemeente heeft kennis genomen van uw inspraakreactie, maar geeft geen gehoor aan uw eis. Ook de onder het asfalt aanwezige fundering moet vernieuwd worden, waardoor herstel van de Julianalaan zeer kostbaar is. Als we dat werk niet combineren met de aanleg van de fietspaden is het alleen herstellen van het bestaande asfalt nu financieel niet haalbaar.	
Wil het plan 1 wat door alle bewoners goedgekeurd en gewenst is uitgevoerd hebben.	14, 28, 30, 32, 34, 44
Voor plan 1 is geen subsidie van de Provincie te verkrijgen. Daardoor is een dergelijk ontwerp nu financieel niet haalbaar.	
Plan 2 is alleen bedacht om aan geld te komen voor vernieuwing van de straat. Als de gemeente Haarlem het unaniem goedgekeurde plan van de bewoners niet uitvoert is het beter dat de weg zodanig wordt hersteld dat er geen gaten meer in het wegdek zitten en wachten tot er meer geld beschikbaar is om plan 1 uit te voeren. Bovendien wordt er nooit gedacht aan een plan waarin ambulance, brandweer en politie snel ter plaatse kan komen. Het weghalen van parkeerplaatsen die niet elders worden gecompenseerd is bovendien een waardedaling van onze huizen, waar wij niet mee akkoord gaan.	14
Niet alleen het asfalt maar ook de onder het asfalt gelegen fundering moet nodig vervangen worden. De belangen van brandweer, politie en ambulancediensten worden in de planvorming wel degelijk meegenomen. Dit geldt in het algemeen en is ook voor dit project gedaan.	
Het asfalt repareren, totdat de gemeente weer in staat is plan 1 uit te voeren.	13, 14
Ook de onder het asfalt aanwezige wegfundering moet vernieuwd worden, waardoor herstel van de Julianalaan zeer kostbaar is. Als we dat werk niet combineren met de aanleg van de fietspaden is het alleen herstellen van het bestaande asfalt nu financieel niet haalbaar.	
Gaat ten koste van de nu nog rustige en groene leefomgeving.	22
De verwachting is dat de aanleg van de vrijliggende fietspaden niet ten koste gaat van de rust van de leefomgeving. Er is ons inziens geen reden aan te nemen dat de omgeving er minder rustig van wordt. Wat betreft het groen gaat het per saldo ten koste van twee bomen in de Julianalaan. Voor het gehele Spoorwegkwartier is de bomenbalans daardoor in evenwicht.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Verzoek om bij de gemeente Bloemendaal aan te dringen op en goede verbetering van de verkeers- en veiligheidssituatie onder het spoorwegviaduct. De abrupte bocht zorgt daar regelmatig voor gevaarlijke situaties.	16, 24
De gemeenten Haarlem en Bloemendaal zijn hierover met elkaar in gesprek.	
Het verkeersaanbod in de Regentesselaan wordt onaanvaardbaar groot, door de voorgenomen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.	2, 15, 17, 18, 19
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde is uit het ontwerp gehaald.	
Samen met het (vracht)verkeer t.b.v. de drukkerij en de kinderopvang wordt de laan daardoor onveiliger en neemt de speelmogelijkheid voor kinderen af. (Regentesselaan)/gezondheidsrisico's.	15,17, 18,19, 24, 27, 31
De aanleg van de 7 parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde is uit het plan gehaald.	
Door deze veranderingen zal de veiligheid op de Julianalaan er zeker niet toenemen, in tegendeel aldus deskundigen, die door de Vereniging zijn geraadpleegd. Er dreigt een vergelijkbare situatie te ontstaan als gaande is i.v.m. het Schelpenpad – zie Haarlems Dagblad van Zaterdag van 16 juli jl. Het ziet ernaar uit dat het binnenhalen van subsidie van de provincie een belangrijkere drijfveer is dan de veiligheid resp. het leefklimaat. Het huidige plan is zeker op het punt van veiligheid in tegenspraak tot eerdere plannen. Onlogisch.	17
Naar het oordeel van de Provincie leveren de fietspaden een grotere bijdrage aan de verkeersveiligheid dan fietsstroken, wat voor de Provincie reden is het project te subsidiëren. Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aantal wijzigingen in het plan aangebracht, die recht doen aan de inspraakreacties ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zie hiervoor het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
Alles bij elkaar een onzalig plan/onaanvaardbaar.	17,15, 20, 24, 25, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45 53 t/m 64 66
Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aantal wijzigingen in het plan aangebracht. Zie hiervoor het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
M.n. de aansluiting Regentesselaan-Julianalaan vormt nu al een gevaarlijke bottleneck en hier zal de verkeersdruk alleen maar toenemen bij uitvoering van dit plan.	18
De aanleg van fietspaden kan geen aanleiding zijn voor het toenemen van de druk van het autoverkeer.	
Herbezinning op de consequenties van het plan voor onze gehele leefomgeving acht ik noodzakelijk. Dit bezwaar zal ik ook inbrengen via de vereniging Spoorwegkwartier.	18
Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aantal wijzigingen in het plan aangebracht, die recht doen aan de inspraakreacties ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zie hiervoor het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

<p>En dat alleen –aldus de brief van de gemeente van 6 juli 2011 (kenmerk 2011/193154)- omdat er vanwege bezuinigingen gezocht moest worden naar subsidiegelden en die konden worden verkregen door niet te kiezen voor een fietsstrook (wat in het eerdere ontwerp kennelijk ook als veilig werd beschouwd) maar een vrijliggende fietspad. Ik vind dat allesbehalve een goede afweging. Subsidiegeld wordt oneigenlijk aangewend - en is zelfs contraproductief. In plaats van veilige straten voor alle weggebruikers creëer je per saldo een onveiligere situatie. Een mogelijk "veiligheidsvermeerdering" voor fietsers op de Julianalaan valt in het niet bij een aantasting van veiligheid voor fietsers en voetgangers (waar onder veel spelende kinderen) door een toegenomen parkeerdruk (inclusief parkeerbewegingen in een doodlopende straat) in de 3 zijstraten.</p>	19
<p>Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aantal wijzigingen in het plan aangebracht, die recht doen aan de inspraakreacties ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zie hiervoor het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.</p>	
<p>In een tijd waar kinderen steeds minder bewegen, waarin ze meer communiceren via een computer dan direct op straat, stimuleren wij ouders in de Regentesselaan hun kinderen juist op straat te gaan om andere kinderen te ontmoeten. Er is daarvoor een gezamenlijke trampoline in een van de voortuinen en een eenvoudig houten bruggetje over de sloot aangelegd. Je ziet de kinderen "groeien" en "bloeien" in deze omgeving. Kom maar een een middag/avond kijken! Vooral door het groene karakter en doordat er nog enige ruimte is op straat. Moet dat nu hier ook verdwijnen? Waar moeten onze kinderen dan heen?</p>	19
<p>De aanleg van de 7 parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde is uit het plan gehaald. Verder vinden er geen profielwijzigingen plaats in deze laan.</p>	
<p>Het wegvallen van een grote hoeveelheid aan parkeervakken komt de veiligheid van onze kinderen aan de Emmalaan niet ten goede, integendeel.</p>	20
<p>De gemeente beschouwt een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.</p>	
<p>Ik juich op zich een vrijliggend fietspad toe vanwege de veiligheid, maar u creëert met dit plan direct veel meer onveilige situaties en parkeerproblemen in de omliggende straten. Het kan dus bijv. ook zijn dat de bewoners van de Emmalaan hun auto daar niet meer kwijt kunnen 's avonds en hun auto ver van hun huis moeten gaan parkeren.</p>	20
<p>Het maximum aantal geparkeerde voertuigen in de Juliana-, Emma-, Prinsesse- en Regentesselaan ligt volgens recente tellingen onder het aantal parkeermogelijkheden in het nieuwe plan. Bewoners van deze lanen kunnen dus hun auto altijd in één van deze lanen parkeren. Er is dus geen sprake van ver van huis parkeren.</p>	
<p>Door het wegvallen van een groot aantal parkeervakken aan de Julianalaan zullen de bewoners van die laan hun auto moeten parkeren in de omliggende lanen, met name de Emmalaan. Volgens uw telling is daar voldoende ruimte nog beschikbaar. Ik heb geen idee wanneer u deze telling hebt verricht, maar alle keren dat ik tel zie ik dat er weinig tot geen ruimte over is. U heeft bedacht een 7 of 8 extra parkeervakken aan te leggen aan de Regentesselaan, en een enkel extra parkeervak aan de Emmalaan (waar u in uw tekening overigens ook een vak gepland heeft op/voor de uitrit van mijn buurman...!), maar dat zal het groot aantal weggefallen parkeerplaatsen niet kunnen compenseren. Het directe gevolg is dat er een 'grote stads'-probleem ontstaat waarbij iedere middag/avond er veel auto's door de Emmalaan gaan rijden op zoek naar een plekje. Juist rond die tijd spelen er erg veel kinderen op straat. De Emmalaan heeft nu eigenlijk al het karakter van een woonerf. Er steken regelmatig veel kinderen over en ze spelen zelfs verstoppertje met de bal/buut midden op straat. De toestroom van auto's levert dus direct veel meer gevaarlijke situaties op!! Ik heb het dan nog niet eens over eventuele bezoekers van al deze lanen die hun auto ook nog kwijt moeten kunnen.</p>	20, 22, 23, 24, 37, 41, 45, 49



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1. Hiernaast beschouwt de gemeente een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.	
Beter zouden we het vinden als de Emmalaan tot woonerf wordt verklaard, met extra drempels en 30km/u. Maar van onze burens begrepen we dat dit plan, dat iedereen toejuichte, recentelijk vanwege geldgebrek is afgeketst.	20
De Emma-, Prinsesse- en de Regentesselaan (beide zijden) zijn in het plan bestempeld als een 30 km zone. De inrichting van deze lanen is niet veranderd ten opzichte van het eerste plan.	
De benzinepomp in plan twee onoverzichtelijk. Auto's die willen tanken zien de fietsers niet meer aankomen, want het fietspad ligt achter geparkeerde auto's. Heel onveilig en onhandig.	24, 25, 43, 45, 49, 53 t/m 64
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1. Het plan is ter hoogte van het tankstation aangepast.	
Asfalteer de Julianalaan in Haarlem opnieuw, verf er fietspadstrepen op en zet waarschuwborden/spiegels neer waar dat nodig is. Dan behouden we alle parkeerplaatsen en bomen en wordt de situatie in ieder geval veiliger dan hij nu is. Grootste winstpunt is dat de verkeerssituatie onder het viaduct dan ECHT veilig wordt.	24
Deze oplossing lijkt sterk op het eerste ontwerp met fietsstroken, waarvoor geen subsidie van de Provincie te verkrijgen is. Daarnaast is het alleen opnieuw asfalteren van de Julianalaan onvoldoende. Ook de onder het asfalt gelegen fundering is aan vervanging toe. De verkeerssituatie onder het viaduct ligt in de gemeente Bloemendaal. Die gemeente heeft aangegeven in het verlengde van onze werkzaamheden de situatie onder het viaduct aan te pakken.	
Het eigenlijke pijnpunt: de wegversmalling onder het viaduct op de Julianalaan, wordt niet aangepakt. (idee: zigzagstrepen op de weg om auto's te dwingen langzaam te rijden.	23, 43, 49
De weg onder het viaduct behoort niet tot de gemeente Haarlem maar ligt in de gemeente Bloemendaal. Het valt hiermee buiten de grenzen van dit project. Wel zijn de gemeenten met elkaar in gesprek over de aanpak van dit traject door de gemeente Bloemendaal. Die gemeente heeft aangegeven in het verlengde van onze werkzaamheden de situatie onder het viaduct aan te pakken.	
Tegen verminderen parkeerplaatsen. Momenteel is de parkeerdruk erg hoog.	25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 41, 48, 49, 66, 67
Het maximum aantal geparkeerde voertuigen in de Juliana-, Emma-, Prinsesse- en Regentesselaan ligt volgens recente tellingen onder het aantal parkeermogelijkheden in het nieuwe plan.	
Dit plan gaat totaal voorbij aan de wensen van de bewoners.	26
De gemeente is van mening dat het op basis van de inspraakreacties aangepaste plan recht doet aan de verkeersveiligheid en daarmee aan een belangrijk deel van de wensen van de bewoners.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De laan verliest zijn karakter door het verminderen van het groen.	26,
De gemeente is van mening dat het per saldo verdwijnen van 2 bomen in de Julianalaan niet tot het verlies van het karakter van deze laan zal leiden.	
Hoe kan de gemeente jaarlijks parkeergeld opstrijken als er nauwelijks parkeerplaatsen zijn?	26
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
De gemeente doet er verstandig aan, dit stuk weg in samenwerking met Bloemendaal te plannen.	26
De gemeenten Haarlem en Bloemendaal werken hierin samen.	
Het is economischer om niets te doen dan iets te doen waar niemand gelukkiger van wordt en waardoor later toch weer zal moeten worden geheinvesteerd.	26
De Juliana-, Emma- en Prinsesselaan hebben onderhoud nodig. Niets doen is geen optie. De gemeente heeft een onderhoudsplicht.	
Het plan zal de levenssfeer danig veranderen.	30, 44
De gemeente is van mening dat de aanleg van fietspaden en het per saldo verdwijnen van 2 bomen in de Julianalaan geen grote of onacceptabele verandering in de levenssfeer zal hebben.	
Waardevermindering van de huizen.	32, 33
De gemeente is van mening dat de aanleg van fietspaden en het per saldo verdwijnen van 2 bomen in de Julianalaan geen waardevermindering van de huizen tot gevolg zal hebben.	
Ik ben voor niet verhoogde fietspaden, deze zijn veiliger.	33
Niet verhoogde fietspaden zijn fietsstroken, waar de Provincie geen subsidie voor zal verstrekken. Daardoor is een dergelijk ontwerp nu financieel niet haalbaar.	
Door versmalling van het rijgedeelte zal de mogelijkheid tot voorsorteren verdwijnen. (voor het afslaan L of R op de Zijlweg) Gevolg: minder doorstroming, langere wachttijden voor de automobilisten, veel extra uitlaatgassen en geluidsoverlast, tevens lastiger oversteken voor voetgangers (auto's op de zebra).	34
Over een lengte van circa 30 meter vanaf de Zijlweg liggen er geen fietspaden, maar fietsstroken. Die zijn overrijdbaar, waardoor de situatie in de praktijk niet zal veranderen.	
Verkeersveiligheid een stuk slechter. Door het ontbreken van langzaam verkeer zal er harder gereden worden.	35, 51
De rijbaan van de Julianalaan wordt versmald tot 6 m. Dit zal tot gevolg hebben dat de snelheid op de laan gelijk zal blijven of af zal nemen.	
Ambulance en brandweer razen regelmatig voorbij.	35
Dit is inherent aan de snelheid waarmee ambulances en brandweervoertuigen ter plaatse moeten zijn.	
Als er geen geld is dan de huidige situatie behouden tot er meer budget is voor het eerste plan.	35
De Juliana-, Emma- en Prinsesselaan zijn hard aan onderhoud toe.	
De Julianalaan wordt een racebaan.	36
Wij delen die mening niet. Integendeel. De fysieke versmalling van de rijbaan tot 6 m zal de gemiddelde snelheid eerder verlagen.	
Heeft de telling van de parkeerplaatsen overdag of "avonds" plaatsgevonden? 's Avonds is het hier altijd vol.	37
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
Naast het verdwijnen van de veiligheid voor onze kinderen worden de laantjes een soort parkeerplaats.	37



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De parkeerfunctie, die de laantjes nu ook al hebben, zal niet veranderen. De gemeente beschouwt een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.	
De zo vaak aangehaalde 30-km zone terugbrengen.	38
De Emmalaan, Prinsesselaan en de Regentesselaan (beide zijden) worden een 30-km zone.	
Eén parkeerplaats voor de deur is het minste wat men mag verwachten.	38
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1. Het maximaal aantal getelde voertuigen is kleiner dan het aantal adressen.	
Kruispunt Julianalaan/Zijweg is levensgevaarlijk.	38
Dit kruispunt valt buiten de scope van dit project.	
Als er een plan uitgevoerd moet worden is plan 1 beter dan plan 2.	38
Voor plan 1 krijgen wij geen subsidie van de Provincie. Daarnaast zijn wij van meningat na de ontwerpaanpassingen op basis van de inspraakreacties, plan 2 niet onderdoet voor plan 1.	
Het fietspad is overbodig, daar de weg volledig is te gebruiken en het er af en toe druk kan zijn.	39
De weg is weliswaar volledig te gebruiken door alle gebruikers, maar dat betekent nog geen veilig gebruik voor alle verkeersdeelnemers. Het langzaam verkeer is kwetsbaar voor het autoverkeer. De veiligheid voor het langzaam verkeer wordt vergroot door dit zo veel mogelijk fysiek te scheiden van het snel verkeer.	
Het plan levert een verslechtering van het leefklimaat op zonder dat de opbrengst een duidelijke verbetering oplevert.	40
De gemeente is van mening dat het op basis van de inspraakreacties aangepaste ontwerp geen verslechtering van het leefklimaat oplevert. Wij zijn wel van mening dat het aangepaste ontwerp een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid oplevert.	
Waarom juist in deze tijd bomen opofferen en dat met gebruik van belastinggeld.	40
De vijf in de Julianalaan aanwezige meidoorns zijn van slechte kwaliteit. Zij worden vervangen door vier nieuwe lindes. Van de twee in de Julianalaan reeds aanwezige lindes moet er één wijken. Per saldo verdwijnen er dus twee bomen in de Julianalaan. Dat is weliswaar een kwantitatieve vermindering, maar een kwalitatieve verbetering, die in combinatie met de verbetering van de verkeersveiligheid zeer gerechtvaardigd is.	
Het trottoir aan de oostzijde van de Julianalaan bij het spoorwegviaduct houdt op in de bocht van de weg. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie bij het oversteken.	49
Voetgangers in de Julianalaan krijgen ter hoogte van de Regentesselaan een oversteekmogelijkheid	
Er komt een duurder alternatief plan (potje provincie). Vergeten wordt dat dit belastinggeld is.	42
De uitvoering van een plan kost altijd belastinggeld. Het alternatieve plan met fietspaden is niet dan wel nagenoeg niet duurder dan het eerste plan met fietsstroken. Het verschil is dat het plan met de fietspaden mede gefinancierd wordt door de provincie en het plan met de fietsstroken niet. Hierdoor is het ontwerp met fietspaden nu financieel haalbaar.	
Wij willen geen taferele, zoals in Amsterdam, waarbij automobilisten rond cirkelen om een parkeerplaats te vinden. Dit levert gevaar op voor onze kinderen in de Emma- Prinsesse- en Regentesselaan.	42, 53 t/m 64
De gemeente beschouwt een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.	
Tot nu toe zijn de verschillende aanpassingen van de gemeente in Haarlem, geen succes gebleken, eerder een achteruitgang.	44



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De gemeente heeft kennis genomen van deze inspraakreactie.	
Bij een laan horen bomen.	44
In de Julianalaan staan momenteel 5 meidoorns, in toestand variërend van slecht tot dood, en 2 lindes. In het plan zijn 5 lindes opgenomen. Wij zijn van mening dat het bomenbestand in de Julianalaan weliswaar kwantitatief inboet, maar er kwalitatief op vooruit gaat.	
Tegen het realiseren van 8 extra parkeerplaatsen op de Regentesselaan.	46, 51
Deze extra parkeerplaatsen zijn uit het ontwerp gehaald.	
Het leefklimaat wordt aangetast. De Regentesselaan is kinderrijk, en het gras tussen straat en sloot wordt door kinderen veelvuldig gebruikt om te spelen.	46
Het gras tussen straat en sloot in de Regentesselaan wordt niet veranderd. De extra parkeerplaatsen zijn uit het plan geschrapt.	
De veiligheid. De Regentesselaan aan de Bloemendaal-kant is een doodlopende straat, met een kinderopvang en enkele bedrijven aan het eind van de straat. Minimaal 2x per dag is het een komen en gaan van auto's richting de kinderopvang. dubbele rijen geparkeerde auto's zal de veiligheid voor (met name) spelende kinderen niet bevorderen.	46, 51
De extra parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde zijn uit het ontwerp gehaald.	
Tussen Regentesselaan 10 en 14 bevindt zich de oprit naar de achterliggende garageboxen. Hier komen met regelmaat auto's en busjes met aanhanger aanrijden. In de huidige situatie hebben zij al geregeld moeite om de draai te kunnen maken naar het pad tussen beide huizen door. Ik voorzie bij een dubbele parkeerrij ter hoogte van deze oprit problemen om met aanhanger überhaupt bij de garageboxen te kunnen komen.	46
De extra parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde zijn uit het ontwerp gehaald.	
Het feit dat er veel meer parkeerplaatsen op de Julianalaan worden opgeofferd dan dat er bijkomen op de Regentesselaan, zal een enorme druk geven op beschikbare parkeerplekken. Dit is onwenselijk.	46
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
Ik maak bezwaar tegen de wijze waarop u inspraak over het plan voor de Julianalaan en omgeving voert. Zonder bewoners daarvan op de hoogte te stellen voert u een verkorte reactietermijn voor zienswijzen door, van 4 weken i.p.v. 6 weken (7 juli t/m 5 augustus). Dat doet u bovendien gedurende de vakantieperiode. Dat is buitengewoon ongepast, juist omdat de voorliggende ontwerpvariant in de buurt veel weerstand oproept. In de publikatie wordt 5 augustus als uiterste reactiedatum opgegeven, terwijl formeel de reactiedatum 18 augustus zou moeten zijn. Veel mensen die deze of komende week terug komen van vakantie zullen in de veronderstelling zijn dat reageren geen zin meer heeft. Ik laat op dit moment door een ruimtelijk jurist uitzoeken of dit handelen laakbaar is, zodat we bij de commissiebehandeling met zekerheid kunnen zeggen of u hier omtrent iets te verwijten valt.	47
Om voor de provinciale subsidie in aanmerking te komen, moet het werk voor 1 november 2011 aan een aannemer opgedragen zijn. Dit heeft een hoge tijdsdruk op onze werkzaamheden tot gevolg. Opgemerkt wordt dat de eerste inspraakavond op woensdag 13 juli 2011 buiten de schoolvakanties van zowel het basisonderwijs (begin op vrijdag 23 juli 2011) als het voortgezet onderwijs (begin op vrijdag 16 juli 2011) in de regio Noord viel. Omdat de inspraakperiode deels in de schoolvakantieperiode viel, hebben wij op 4 augustus een tweede inloopavond georganiseerd. Gelet op de omvang van het aantal inspraakreacties en de opkomst bij beide inspraakbijeenkomsten is de gemeente van mening dat de verkorte inspraakperiode geen belangrijke belemmering voor de inspraak is geweest. Ook hebben zich geen personen gemeld voor wie de kortere inspraakperiode tot gevolg had dat zij niet konden reageren.	
Het is nuttiger om fietsoversteekplaatsen voor fietsers en verkeersheuvels te maken bij de Regentesselaan.	48



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De breedte van de Julianalaan op deze plek laat geen ruimte voor een dergelijke oversteek met middensteunpunt. Door de kleinere breedte van de rijbaan in het nieuwe ontwerp wordt de oversteek wel korter, wat bijdraagt aan de veiligheid.	
Het vorige plan was prima, maar dit plan lijkt eerder gebaseerd op het feit dat dit plan niet door kon gaan en voor het nieuwe plan wel een potje met geld is.	48
Het alternatieve plan met fietspaden is nagenoeg niet duurder dan het eerste plan met fietsstroken. Het verschil is dat het plan met de fietspaden mede gefinancierd wordt door de Provincie en het plan met de fietsstroken niet. Daardoor is het ontwerp met fietspaden nu financieel haalbaar.	
We veronderstellen dat de fietspaden uitgevoerd worden met een verharding van rood asfalt.	50
De fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.	
De fietspaden zijn wel erg smal 1,80 m. Ons inziens zijn de fietspaden met een beoogde breedte van 1,80 m onnodig smal. Immers tussen fietspad en parkeervakken c.q. rijbaan is er nu een brede schampstrook van 0,75 m die smaller kan. De toe te passen lichtmasten type "Spaarne" hebben aan de voet een diameter van 33,5 cm. Met een opsluitband tussen fietspad en schampstrook en een trottoirband aan de rijbaanzijde is dan voor de schampstrook maximaal 60 cm nodig. Zo is het ook uitgevoerd op de Kinderhuissingel, zie foto op pagina 2. We pleiten er dan ook voor om het fietspad met 0,15 m te verbreden tot 1,95 m (NB In het ontwerp voor het vervolg van de Julianalaan in Bloemendaal zijn fietspad en fietsstrook 2 m breed).	50
De schampstroken tussen fietspad en rijbaan dan wel tussen fietspad en parkeerstrook willen wij niet smaller maken, rekening houdend met openslaande portieren. De diameter van een lichtmast is hier dus niet maatgevend.	
Het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen is aanzienlijk groter dan de voorgenomen uitbreiding, dus het zoeken naar een parkeerplaats zal toenemen. Het bezit van een parkeervergunning zal dan ook niet meer helpen.	50
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
In het ontwerp ontbreekt een oversteekvoorziening voor de toekomstige fietsroute MP Spoorzone. B.v. een middeneiland zodat veilig in twee fasen kan worden overgestoken. Verzoeken hierop te anticiperen. Wellicht is het raadzaam om het laatste stukje fietspad richting Zijlweg te wijzigen in fietsstrook. Dat maakt het gemakkelijker om voor te sorteren linksaf. En mogelijk kan dan het middensteunpunt gehandhaafd blijven.	50
Het ontwerp vormt geen belemmering voor de aanleg van de genoemde fietsroute MP Spoorzone. Bijvoorbeeld met de plaatsing van de parkeerplaatsen is hier reeds rekening mee gehouden. De breedte van de Julianalaan biedt ons inziens geen ruimte om hier nu al een middeneiland aan te leggen. wordt niet op geanticipeerd. Het laatste stukje fietspad richting Zijlweg is in het ontwerp gewijzigd in een fietsstrook.	
De veiligheid op de Julianalaan zal zeker niet toenemen, integendeel aldus deskundigen, die door de vereniging Spoorwegkwartier zijn geraadpleegd.	51
De gemeente Haarlem is van mening dat de naar aanleiding van diverse inspraakreacties doorgevoerde ontwerp-aanpassingen de veiligheid zal toenemen.	
Het belangrijkste argument voor het ontwikkelen van het plan blijkt het verkrijgen van de subsidie van de provincie uit de subsidiepot 'vergroten van de verkeersveiligheid' in geen enkel opzicht onderbouwd te kunnen worden, te zijn.	52
De gemeente kan dit onderbouwen met de subsidiebeschikking van de Provincie, waarin staat dat alleen vrijliggende fietspaden subsidiabel zijn.	
Er zijn door de vereniging Spoorkwartier en diverse individuele bewoners tientallen zwaarwegende argumenten ingebracht die aantonen dat het nieuwe plan de verkeersveiligheid van de Julianalaan en daarbij ook de Emmalaan en Regentesselaan zwaar zullen belasten. Ik ga ervan uit dat deze tientallen argumenten alleen al voldoende reden zijn dit plan geen doorgang te geven.	52



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

De vele argumenten, die door de vereniging Spoorwegkwartier en de individuele bewoners zijn ingebracht, zijn geen aanleiding om dit plan geen doorgang te laten vinden. Zij zijn wel aanleiding om het plan op een aantal punten aan te passen. Zie ook het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	
Vervolgens worden in het plan 31 (!!!) parkeerplaatsen geschrapt. Op basis van 3(!) tellingen op tijdstippen die niet tekenend zijn voor de parkeerbezetting in de wijk (dinsdag 11 uur in de ochtend, op dit tijdstip zijn vrijwel alle bewoners al naar hun werk, dinsdagavond 23.00 uur dan zou een redelijke inschatting gemaakt kunnen worden, en een zaterdagmiddag 14.00 uur het moment om erop uit te gaan....). Een inschatting van het benodigde aantal parkeerplaatsen op 3 tellingen waarvan er 2 niet representatief zijn voor de echte bezetting, kan niet het uitgangspunt zijn voor dit plan. U heeft immers beschikking over het totaal aantal parkeervergunningen + bezoekerspassen dat u uitgeeft in dit gebied.	52
Het is evident dat de tellingen 's avonds rond ongeveer 23.00 uur het beste beeld van de bezetting van geparkeerde auto's in de wijk geven. De gemeente is van mening dat meer tellingen op andere dagen geen heel ander beeld zouden geven. Wij concluderen dat het getelde aantal voertuigen op beide dinsdagavonden buiten een vakantieperiode lager is dan zowel het aantal adressen als de beschikbare parkeerruimte in het nieuwe ontwerp.	
Vervolgens worden er wegen (=straten) aangedragen ter vervanging voor deze vervallen parkeerplekken. Op basis van een vergelijking van bv het westelijk deel van de Regentesselaan worden er aannames gedaan voor beschikbaarheid van extra parkeergelegenheid in het oostelijk deel van de Regentesselaan. Ik hoop duidelijk te hebben aangegeven dat deze twee delen van de Regentesselaan niet met elkaar vergeleken kunnen worden. Nogmaals de drie voornaamste punten waarop het westelijk deel van het oostelijk deel verschillen: 1. eenrichtingsverkeer t.o.v. tweerichtingsverkeer 2. 2 bedrijven met aanzienlijke verkeersstromen van met name 7.30 tot 9.30 uur in de ochtend en 17.00 tot 18.30 uur in de avond die in en uit een doodlopende straat moeten rijden. 3. een uitrit van een garagepark achter de huizen van het oostelijk deel die een behoorlijke draaicirkel vraagt om in en uitrijden mogelijk te maken.	52
De parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde zijn uit het ontwerp gehaald.	
Op basis van de 3 bovengenoemde punten is het onmogelijk om het behoud van de verkeersveiligheid van de Regentesselaan oostzijde te garanderen en een vergelijk te maken met het westelijk deel. Dan heb ik het nog niet eens over de 27(!) kinderen onder de 10 jaar oud die geen overzicht meer hebben op het inkomend en vertrekkend verkeer tijdens het spelen.	52
De parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde zijn uit het ontwerp gehaald.	
De situatie onder het spoorviaduct wordt veiliger, als de rijloper smaller wordt en de binnenbocht geen vrijliggend fietspad krijgt. De binnenbocht wordt daardoor zelf gevaarlijker.	53 t/m 64, 68
De binnenbocht krijgt geen vrijliggend fietspad maar een fietsstrook. In de buitenbocht wordt het fietspad doorgetrokken vanuit de Julianalaan. Een rijbaanversmalling is niet aan de orde. De Julianalaan is voor Bloemendaal een belangrijke ontsluitingsweg.	
De niet veilige oplossing met vrijliggende fietspaden kost de buurt 24 parkeerplaatsen.	53 t/m 64, 68
Na aanpassing van het ontwerp zoals beschreven bij de beantwoording van vraag 1 is de gemeente van mening een veilige oplossing met vrijliggende fietspaden te hebben gemaakt. Uit de tellingen blijkt ons inziens dat het bijbehorende verlies aan parkeerplaatsen niet onoverkomelijk is.	
24 parkeerplaatsen elders creëren kost een slordige 3 ton.	53 t/m 64, 68
Er worden geen 24 parkeerplaatsen elders gecreëerd.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

In het profiel is geen ruimte voor bomen. Dat geeft een ongezonder leefklimaat en waardevermindering van het onroerend goed.	53 t/m 64, 68
In het profiel is wel ruimte voor bomen en wel vijf lindes.	
Wij willen een veilige situatie voor fietsers en voetgangers, voldoende parkeergelegenheid, bomen langs de weg en een veilige speelplek voor de kinderen.	53 t/m 64, 68
Naar de mening van de gemeente wordt aan de wens van een veilige situatie voor fietsers en voetgangers, voldoende parkeergelegenheid en bomen langs de weg voldaan. Een speelplek zit niet in dit ontwerp, zat niet in het eerste ontwerp en bevindt zich ook nu niet in de buurt. Daarvoor ontbreekt de ruimte. In onze optiek kan een rijbaan nimmer als een veilige speelplek aangemerkt worden.	
Met variant 2 wordt de herprofilering van de Julianalaan door de subsidie 'Duurzaam Veilig' betaalbaar, maar beslist niet veiliger.	53 t/m 64, 68
De gemeente is van mening dat na aanpassing van het ontwerp zoals beschreven bij de beantwoording van vraag 1 veiliger wordt dan de bestaande situatie.	
Waarom inspraakavonden in vakantietijd? Veel mensen kunnen dan niet aanwezig zijn.	66
Om voor de provinciale subsidie in aanmerking te komen, moet het werk voor 1 november 2011 aan een aannemer opgedragen zijn. Om die datum te kunnen halen, waren inspraakavonden in de vakantietijd onvermijdelijk. Opgemerkt wordt dat de eerste inspraakavond op woensdag 13 juli 2011 buiten de schoolvakanties van zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs in de regio Noord viel.	
Prima dat fietsers veiliger zijn, maar als het gevolg is, dat een kinderrijke woonwijk onveiliger wordt dan lijkt het me geen goed plan.	66
De gemeente is van mening dat de wijk niet onveiliger wordt.	
De vereniging Spoorwegkwartier vindt het spijtig te moeten constateren dat zij pas in dit stadium betrokken is bij variant 2 als alternatief van variant 1.	67
De gemeente spreekt desondanks haar welgemeende waardering uit voor de constructieve suggesties, die in korte tijd zijn voortgekomen uit de beoordeling van het plan.	
Zoals u bekend is, is variant 1 tot stand gekomen in uitvoerig en constructief overleg tussen alle betrokkenen onder auspiciën van de gemeente Haarlem. Wellicht kan men dienaangaande zelfs spreken van een 'voorbeeldig' traject. Naar ons ter ore is gekomen, is variant 1 aanvankelijk ook bij de provincie aangemeld voor subsidie. Dat deze aanvraag is teruggetrokken en dat in plaats daarvan variant 2 naar de provincie is gezonden zonder enige vorm van overleg met belanghebbenden, om nog maar te zwijgen over participatie met betrokkenen, vinden wij zeer onbehoorlijk. Deze gang van zaken wordt door de vereniging Spoorwegkwartier als zeer frustrerend ervaren.	67
De subsidie was al eerder, voor de participatie over het eerste ontwerp, bij de Provincie aangevraagd. Oorspronkelijk verkeerden wij in de veronderstelling dat een ontwerp met fietsstroken ook subsidiabel was. Navraag bij de provincie (na gereed komen van het eerste ontwerp) leerde dat dit echter niet het geval is. Naar oordeel van de provincie draagt een ontwerp met fietsstroken onvoldoende bij aan de verkeersveiligheid. Het nieuwe ontwerp met vrijliggende fietspaden is wel subsidiabel, waardoor het ontwerp nu financieel haalbaar is.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

<p>Uit informatie van de heer Aad Batenburg hebben wij begrepen dat de heer van Doorn voornemens is variant 2 de inspraak in te laten gaan. Dat zou voor ons betekenen dat het hele 'circus' van inspreken in commissie, bijpraten van de fracties enz. doorlopen moet worden. En een achterliggende idee van participatie is toch dat juist voor te zijn? Wij menen ook dat onze argumenten duidelijk wijzen in de richting van onmiddellijke bijsturing van de plannen terug naar variant 1. Dat daarmee de kans op subsidie zou zijn verkeken, lijkt ons beslist niet overtuigend. Ook aan de kant van de provincie zal men in redelijkheid, in het licht van de argumenten, de aanvraag opnieuw willen bekijken, en anders daarop aanspreekbaar moeten zijn. Graag willen wij u nader informeren over onze argumenten aan de hand van onze uitgebreide notitie en op basis van de plannen die de gemeente Bloemendaal heeft overlegd met betrekking tot de reconstructie van het knelpunt 'treinviaduct'.</p>	67
<p>Na gereedkomen van het eerste ontwerp hebben wij vorig jaar bij de Provincie nagevraagd of dat ontwerp met fietsstroken ook voor subsidie in aanmerking kwam, zoals wij tot dat moment veronderstelden. Dit bleek niet het geval, omdat naar oordeel van de Provincie het ontwerp met fietsstroken onvoldoende bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De Provincie heeft verder aangegeven dat een hernieuwde beoordeling van de subsidieaanvraag alsof het een aanvraag met fietsstroken betreft (in tegenstelling tot wat u veronderstelt) leidt tot het afwijzen van de subsidieaanvraag.</p>	
<p>De meest onveilige situatie vlak bij en onder het spoorviaduct: Er wordt weliswaar een fietspad in de buitenbocht gelegd en de gemeente Bloemendaal heeft toegezegd daar op aan te zullen sluiten. Dat is een vooruitgang, maar de binnenbocht is het minst overzichtelijk. Daar wordt gekozen voor een fietsstrook. Het tegemoetkomend verkeer wordt gedwongen naar de binnenbocht, uit te wijken terwijl de rijbaan nog smaller wordt dan hij nu al is. Per saldo wordt de situatie in de binnenbocht dus gevaarlijker. Het ontwerp houdt geen rekening met een belangrijk gevaar van de Julianalaan: De bocht tussen de Zijlweg en de Regentesselaan is zeer onoverzichtelijk. Door een fietspad en parkeerhavens aan de 'oneven'-kant te creëren, diep je de bocht uit en wordt deze nog onoverzichtelijker. Ter hoogte van de aansluiting met de Zijlweg wordt de vluchtheuvel in het midden van de Julianalaan opgeofferd ten behoeve van de fietspaden: Onze inschatting is dat het weghalen van de middengeleider op deze drukke kruising de veiligheid op de kruising negatief zal beïnvloeden. Zowel voor vóórsortende fietsers als voor overstekende voetgangers is de vluchtheuvel een belangrijk steunpunt/houvast op deze drukke en onoverzichtelijke kruising. De kruising wordt er per saldo onveilig op. Voor ouders is het geen optie om hun kinderen hier zelfstandig te laten oversteken.</p>	65
<p>De gemeente Haarlem en de gemeente Bloemendaal, die verantwoordelijk is voor de situatie onder het spoorviaduct, onderschrijven dat dit een lastig punt is. Maar er is nu eenmaal niet meer ruimte. Beide gemeentes zijn van mening dat het ontwerp een verbetering is van de bestaande situatie. Voor wat betreft de parkeerhavens aan de oneven zijde op de Julianalaan tussen de Regentesselaan en de Zijlweg is het ontwerp aangepast. De parkeervakken zijn naar de even zijde verplaatst. Het ontwerp is ook aangepast voor de situatie in de Julianalaan nabij de Zijlweg. Het middensteunpunt is teruggekomen.</p>	
<p>Ter hoogte van de benzinepomp wordt zelfs een nieuwe zeer gevaarlijke situatie gecreëerd: om voor de pomp te komen moeten auto en fietser elkaar kruisen. In de huidige situatie heeft de automobilist de fietser voortdurend in beeld en kan de auto zijn snelheid aanpassen en achter de fietser voorsorteren om te kruisen. In ontwerpvariant 2 rijdt de fietser achter de geparkeerde auto's. De automobilist kan de fietser niet alleen niet zien tot het moment dat ze elkaar moeten kruisen. De automobilist heeft ook niet in zijn 'systeem' zitten dat hij moet opletten op fietsers: er is immers een vrij liggend fietspad!? Dit fietspad houdt echter plotseling op. Deze situatie is buitengewoon gevaarlijk en ongewenst.</p>	65
<p>Het ontwerp is hierop aangepast: de parkeerstrook aan de oostzijde van de Julianalaan tussen het tankstation en de Zijlweg wordt verplaatst naar de westzijde.</p>	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Het oversteken wordt niet alleen onoverzichtelijker, er zal ook vaker moeten worden overgestoken omdat er maar aan één zijde geparkeerd kan worden. Auto's die vrij baan hebben omdat er vrijliggende fietspaden zijn, zijn, behalve minder gespist op fietsers, ook minder gespist op overstekende voetgangers.	65
De gemeente deelt niet de mening dat het onoverzichtelijker wordt. Integendeel. Een eventuele oversteek wordt korter als gevolg van de smallere rijbaan.	
In 'de laantjes' zal veel meer zoekverkeer ontstaan van bewoners van de Julianalaan, die noodgedwongen hier naar een parkeerplaats zoeken. Dat betekent dat ook daar het oversteken en het spelen op straat in de laantjes gevaarlijker wordt.	65
De gemeente beschouwt een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.	
De ruimte op de trottoirs op de Julianalaan is dermate bescheiden dat mensen met een kinderwagen, rolstoel of rollator elkaar niet kunnen passeren. Het passeren van een lantaarnpaal wordt al lastig.	65
De trottoirs zijn minimaal 1,50 breed. Die breedte is niet overdreven groot, maar wel voldoende om mensen met rollator, rolstoel of kinderwagen elkaar te laten passeren. De lantaarnpalen staan niet in het trottoir, maar in de schampstrook tussen fietspad en parkeersrook of in de schampstrook tussen fietspad en rijbaan.	
Straks moeten alle bewoners van de 'even-kant' vreemde toeren uithalen bij het laden en lossen van hun auto (boodschappen, vakantie, seniorenvisite). Ze moeten of diverse keren met zware tassen de weg oversteken of diverse keren een eind lopen. Een en ander wordt nog problematischer als er een stopverbod aan deze kant komt. Dit leidt tot onnodig ongemak en gevaar.	65
De gemeente beschouwt het oversteken van een weg of een eindje lopen niet als het uithalen van vreemde toeren. Van een stopverbod is geen sprake.	
In het gebied Julianalaan en 'de laantjes' zijn de afgelopen jaren veel kinderen komen wonen in de basisschoolleeftijd. Een goede speelkans is er niet voor hen. Zij spelen dus op straat. Voor deze groep nemen zowel de veiligheid als de ruimte om te spelen af tot een onaanvaardbaar niveau. Voor kinderen wordt het te gevaarlijk om zelfstandig over te steken op de hoek van de Julianalaan-Zijlweg.	65
Een speelplek zit niet in dit ontwerp, zat niet in het eerste ontwerp en bevindt zich ook nu niet in de buurt. Daarvoor ontbreekt de ruimte. In onze optiek kan een rijbaan nimmer als een veilige speelplek aangemerkt worden. Wat betreft de oversteek op de hoek van de Julianalaan en de Zijlweg brengen wij het middensteunpunt terug in het ontwerp.	
Langs-parkeren, zoals in de huidige situatie, is ruimtetechnisch de meest efficiënte manier om auto's te stallen. 1,8 m x 6 m = 10,8 m². Om vervangende parkeerruimte te realiseren is aanzienlijk meer oppervlak nodig, aangezien ook de ontsluiting ervan meegerekend moet worden. Het langs-parkeren langs bestaande wegen is immers overal vergeven. Het realiseren van een nieuwe parkeerplaats vergt theoretisch 25 m² per auto (parkeerplaats + ontsluiting).	65
De gemeente is het eens met de berekening.	
Bij een grondprijs van 500 euro per vierkante meter (geen exorbitant hoge grondprijs in Haarlem) kost de ruimte voor vervanging van 24 parkeerplaatsen al gauw 3 ton. Kortom het subsidiebedrag valt weg tegen de grondkosten van nieuwe parkeervoorzieningen.	65
De gemeente is het wederom eens met de berekening, maar niet met de conclusie. Er worden namelijk geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. In het projectgebied zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar dan dat er geparkeerde auto's zijn geteld. Zie ook ons antwoord bij vraag 1.	
Bewoners betalen een forse 'parkeerprijs' voor een omgeving waar geen parkeerruimte op een redelijke afstand beschikbaar is.	65
Zie het gestelde bij de beantwoording van vraag 1.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

Het zoekverkeer dat het gevolg is van het wegvallen van zoveel parkeerplaatsen heeft een negatief effect op de veiligheid in 'de laantjes'. Er wonen ongeveer 100 kinderen in het gebied dat ingesloten wordt door Zijlweg, Julianalaan, het spoor en het terrein van het NOVA college. De meesten spelen op straat in de Emmalaan, Prinsesselaan, Regentesselaan. De Regentesselaan noordzijde is al ruimschoots met veel (vracht)verkeer belast vanwege de aanwezigheid van de drukkerij en het kinderdagverblijf. Met de plannen van de gemeente wordt de verkeerslast onaanvaardbaar groot. Met het realiseren van extra parkeerplaatsen in de Regentesselaan noordzijde, verdwijnt speelruimte voor kinderen, het wordt een onoverzichtelijke straat, drukker en daarmee onveiliger.	65
De parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde zijn uit het plan gehaald. De gemeente beschouwt een rijbaan nimmer als veilige speelplaats voor kinderen, ongeacht het aantal auto's dat daar rijdt. In de huidige situatie rijden er aan het eind van de middag en in het begin van de avond ook al veel auto's door de Emmalaan, namelijk alle bewoners van Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan zuidzijde, op weg naar een parkeerplaats.	
Om drie ton subsidie te incasseren wordt een plan gepresenteerd dat slecht scoort op die plekken die schreeuwen om verbetering van de veiligheid, de buurt moet een onacceptabel aantal parkeerplaatsen inleveren en van het spaarzame groen dat er is wordt een deel opgeofferd voor parkeren. Terwijl de drie ton subsidie feitelijk wegvalt tegen de kosten die het plan elders veroorzaakt. Immers, de parkeerplaatsen langs de weg handhaven levert een besparing van ongeveer het zelfde bedrag op.	65
Naar de mening van de gemeente ligt er – na aanpassing op basis van de diverse inspraakreacties – een plan op tafel dat voorziet in een veilige verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers, voldoende parkeergelegenheid en groen. Wij kunnen ons niet vinden in de redenering dat “de drie ton subsidie feitelijk wegvalt tegen de kosten die het plan elders veroorzaakt”. Wij zijn het ook niet eens met de toelichting dat “de parkeerplaatsen langs de weg handhaven een besparing van ongeveer hetzelfde bedrag opleveren”.	
Ook voor het klimaat is het veronachtzamen van een goede stoffering van de openbare ruimte een slechte zaak. Wind en regen hebben vrij spel in onbeplante straten en zorgen dus ook voor ongemak voor de fietser. Bomen beperken het fijnstof en zijn dus erg belangrijk voor een gezonde leefomgeving.	65
De gemeente onderschrijft het belang van bomen voor een gezonde leefomgeving. Wij onderschrijven ook dat wind en regen vrij spel hebben in onbeplante straten en voor ongemak voor onder anderen de fietser kunnen zorgen. In de Julianalaan staan 5 bomen in het nieuwe ontwerp versus 7 bomen in de huidige situatie. Tezamen met de diverse beplanting in de tuinen zouden wij de Julianalaan dan ook gelukkig niet als “onbeplante straat” willen kwalificeren.	
Zoals u wellicht weet wordt de waarde van onroerend goed bepaald door de weg er naar toe. Door bomen weg te halen en niet terug te brengen gaat de waarde van de panden in de buurt dus achteruit.	65
In het ontwerp staan 5 bomen in de Julianalaan versus 7 bomen in de huidige situatie. De gemeente is van mening dat de vermindering van 2 bomen geen effect heeft op de waarde van het onroerend goed in de buurt. Tenslotte is de gemeente van mening dat de waarde van onroerend goed mede door een aantal andere factoren bepaald wordt dan de weg er naar toe.	
In ontwerpvariant 2 wordt de suggestie gewekt dat een deel van de op te heffen parkeerplaatsen in de noordelijke Regentesselaan kunnen worden gerealiseerd. Daarvoor wordt kostbaar (want spaarzaam) groen geofferd. Als er al normen zijn voor groen, dan worden die in deze buurt zeker niet gehaald. Het zou dan ook heel vreemd beleid zijn als, naast de bomen, ook nog een deel van het enige andere groen moet worden ingeleverd ten behoeve van parkeren. De Julianalaan 'versteent', een versteende omgeving is geen plezierige woonomgeving.	65
De aanleg van 7 parkeerplaatsen in de berm van de Regentesselaan noordzijde is uit het ontwerp gehaald.	



Haarlem

Inspraaknotitie Julianalaan

We moeten vaststellen dat de gemeente zich in dit traject laat leiden door de subsidiebijdrage op vrijliggende fietspaden, om het noodzakelijk onderhoud aan de Julianalaan te bekostigen. “Duurzaam veilig” zit ons inziens niet in strekkende meters fietspad, zoals de Fietsersbond ons wil doen geloven, maar in werkelijke veiligheidsmaatregelen op de plekken waar het er toe doet. Ontwerpvariant 2 scoort volstrekt onvoldoende op dit punt. Het moge duidelijk zijn dat het voorstel vrijliggende fietspaden niet kan rekenen op draagvlak onder de betrokken burgers. Vanwege bovenstaand, heeft de vereniging Spoorwegkwartier in haar ledenvergadering dan besloten niet akkoord te gaan met de uitvoering volgens het voorlopig ontwerp variant vrijliggende fietspaden.	65
De gemeente is van mening dat na aanpassing van het ontwerp zoals gesteld bij de beantwoording van vraag 1 voldoende scoort ten aanzien van de verkeersveiligheid.	
Wij vinden bovendien dat de suggestie wordt gewekt dat het dit plan is, of dat er anders helemaal niets gebeurt. De buurt heeft steeds constructief meegedacht en er lag een overeengekomen voorstel met een zeer groot draagvlak. Dan ga je niet zo met betrokken constructieve burgers om. Op de tweede plaats kan de gemeente zich, ons inziens, om deze reden niet onttrekken aan haar verantwoordelijkheden ten aanzien van beheer en onderhoud van de openbare ruimte.	65
De gemeente heeft gezegd dat dit ontwerp financieel haalbaar is dankzij de subsidie van de Provincie. Met eigen middelen is dit plan momenteel financieel niet haalbaar.	