Raadsstuk

Onderwerp: Beschikbaar stellen krediet uitvoering herinrichting Spaarndamseweg (fase 2)
Reg.nummer: 54153

1. Inleiding
Het College heeft op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp (DO) Spaarndamseweg (traject Prinsenbrug – Zaanenstraat) vastgesteld in de vergadering van 13 juli 2010. De uitvoering van dit tracé is opgeknipt in 2 fasen (fase 1; Prinsenbrug – Waarderbrug en fase 2; Waarderbrug – Zaanenstraat). Fase 1 is in 2011/2012 reeds uitgevoerd.

2. Voorstel aan de Raad
Het College stelt de Raad voor:
1. Een budget beschikbaar te stellen van € 810.000,- (waarvan € 350.000,- in 2013 en € 460.000,- in 2014) ten behoeve van de werkzaamheden aan de Spaarndamseweg fase 2, en dit te dekken uit de hiervoor beschikbaar gestelde BDU subsidie Programma kleine infrastructuur 2012. De overige projectkosten worden gedekt uit de onderhoudsbegroting en IP-post 63.19 Riolering.

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

4. Argumenten (deze verwijzen naar de besluiten op het oplegvel)

1.1 Het besluit past in het geldend beleid
OP 13 mei 2008 hebben wij de Ontwerpvisie Spaarndamseweg en omgeving (STZ/RP/2008/75304) vastgesteld. Deze diende als opmaat naar een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied.
Daarnaast hebben wij op 1 april 2008 het uitvoeringskrediet voor het vervangen van de walmuur en de aanleg van het bergbezinkbassin Spaarndamseweg (WZ/OGV/2008/17085) vastgesteld.
Ook hebben wij op 8 april 2008 de Kansenkaart Watertoerisme Haarlem (STZ/EC/51579) vastgesteld, voor het Spaarne en andere Haarlemse vaarwegen.
Op 21 september 2009 hebben wij het voorlopig ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Spaarndamseweg, tussen Prinsenburg en Zaanenstraat, vrijgegeven voor inspraak. Op basis van de uitkomsten van het in- en externe inspraaktraject is het VO uitgewerkt tot het definitief ontwerp (DO).
Tot slot hebben wij op 13 juli 2010 het DO van de Spaarndamseweg tussen de Prinsenbrug en de Waarderbrug vastgesteld (WZ/POGV/168514). Op basis daarvan heeft de raad op 21 september 2010 een krediet beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de herinrichting van de Spaarndamseweg fase 1 (Prinsenbrug – Waarderbrug) (WZ/POGV/2010/319801)

1.2 Het noordelijke deel van het Spaarneplan wordt uitgevoerd

De herinrichting van fase 2 volgt op een reconstructie van de kade langs de Spaarndamseweg, de aanleg van een bergbezinkbassin ter hoogte van de Paul Krugerkade, de realisatie van de riviercruise ter hoogte van de Floresstraat en de realisatie van de herinrichting van fase 1 (Prinsenbrug – Waarderbrug).
Met de realisatie van fase 2 van de Spaarndamseweg wordt de Spaarne-oever opgeleverd over het noordelijke traject Schoterbrug – Prinsenbrug.

3.1 De kosten hebben geen effect op de kapitaallasten en het investeringsplafond
De kapitaallasten voor de investering in het vervangen van de huisaansluitingen van de riolering (IP 63.19) zijn gedekt in de exploitatiebegroting en opgenomen in de meerjarenraming.

3.2 De uitvoering van dit project past binnen het afwegingskader
Als uitwerking van de Visie & strategie beheer en onderhoud 2013-2023 (WZ/POGV 2012/398572) is een afwegingskader opgesteld voor prioritering van het benodigd onderhoud. Hierbij is opgenomen dat onderhoudsmaatregelen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van financiering uit subsidies, gecombineerd kunnen worden met een herinrichting van de openbare ruimte.

Financiële paragraaf
In 2010 en 2011 is door de gemeente een BDU-subsidie aangevraagd bij de Provincie Noord-Holland, uit de Programma's kleine infrastructuur 2011 en 2012, voor de uitvoering/realisatie van fase 2. Een subsidie die voor de uitvoering van fase 1 ook door de Provincie werd toegekend. In eerste instantie zijn beide aanvragen afgewezen. Ook is in 2012 subsidie aangevraagd. Deze aanvraag loopt nog. Vanuit de subsidie voorwaarden geldt dat zowel voor de weg- als fietsinfrastructuur een bijdrage van 50% van de kosten wordt toegekend. De investering voor de wandelpromenade/trottoirs valt hier niet onder. Voor een deel van fase 2 is de wandelpromenade als gerealiseerd bij de aanleg van de voorzieningen voor de riviercruise.

In het Programma Onderhoudwerken (POW) 2013-2017: uitvoering 2013 en 2014 is op basis van de in de programmabegroting 2013-2017 opgenomen middelen een budget geprogrammeerd voor de uitvoering in de jaren 2013-2014. Daarnaast is voor het verkrijgen van een volledige dekking van de begroting uitgegaan van het ontvangen van een subsidie van de Provincie een bedrag van afgerond € 810.000,-.

Voor de uitvoering van fase 2 is op basis van de totale projectbegroting een bedrag van € 2.035.000,- benodigd. In het POW 2013-2017 is een bedrag voor de uitvoering van fase 2 opgenomen. De jaarsnede 2013 is reeds goedgekeurd bij de begrotingsbehandeling. De benodigde middelen in 2014 worden gedekt uit de meerjarenraming. Voor 2013-2014 wordt de Raad gevraagd in te stemmen een krediet beschikbaar te stellen van € 810.000,- (waarvan € 350.500,- in 2013 en € 460.000,- in 2014) met als dekking de BDU Programma kleine infrastructuur 2012.

Dekking	2013	2014	Totaal
Dekking uit Investering			
Riolering, IP 63.19 (uitvoeringskosten)	€ 100.000	€ -	€ 100.000
Riolering, IP 63.19 (VAT-kosten)	€ 25.000	€ -	€ 25.000
sub-totaal	*€ 125.000*	*€ -*	*€ 125.000*
Dekking uit Exploitatie en Subsidie			
Groot onderhoud gesloten verharding (GOGV) (uitvoeringskosten)	€ 350.000	€ 340.000	€ 690.000
Groot onderhoud gesloten verharding (GOGV) (VAT-kosten)	€ 40.000	€ 50.000	€ 90.000
Ophoging van de begroting met als dekking BDU-kleine infrastructuur	€ 350.000	€ 460.000	€ 810.000
Openbare verlichting op normniveau (OVN)	€ -	€ 120.000	€ 120.000
Investering openbare ruimte (IOR)	€ -	€ 200.000	€ 200.000
sub-totaal	*€ 740.000*	*€ 1.170.000*	*€ 1.910.000*
Totaal	**€ 865.000**	**€ 1.170.000**	**€ 2.035.000**

Onderhoudsparagraaf:
Voor het beheer en onderhoud na herinrichting zijn de beheerkosten vergelijkbaar met de huidige beheerkosten, omdat geen sprake is van areaaluitbreiding.

5. Kanttekeningen

1.1 De aangevraagde BDU subsidie is nog niet definitief beschikt
Voor het traject Waarderbrug – Zaanenstraat is in 2011 een BDU subsidie aangevraagd bij de provincie Noord-Holland uit het Programma kleine infrastructuur 2012. Deze subsidie is in eerste instantie afgewezen (18 juli 2012). Op 28 januari 2013 kreeg de gemeente echter de melding dat, weliswaar onder voorbehoud, door het niet voldoen aan de voorwaarden door een andere gemeente, de Gemeente Haarlem alsnog in aanmerking komt voor de aangevraagde subsidie. Binnenkort ontvangt de gemeente de definitieve beschikking.

6. Uitvoering

Planning:
Volgens planning wordt de uitvoering voor 1 april 2013 gegund, gemeld bij de Provincie en start de uitvoering in het 3e kwartaal 2013 (na de bouwvak). De tussenliggende periode is nodig om de voor de uitvoering benodigde vergunningen te verkrijgen, materialen te bestellen, e.d. De werkzaamheden worden in beginsel aaneengesloten uitgevoerd.

Communicatie:
Voorafgaand aan de uitvoeringsfase zal communicatie plaatsvinden. Het accent ligt daarbij op uitvoerige informatieverstrekking. Bij de uitvoering wordt extra aandacht besteed aan de bereikbaarheid van en naar woningen, winkels, bedrijven en overige maatschappelijke voorzieningen, de omleidingsroute voor lokaal verkeer en de tijdsduur van de werkzaamheden. Bij de technische uitwerking van het plan (bestek) wordt ook een communicatieplan, overeenkomstig de “communicatie matrix” uitgewerkt.

Duurzaamheid:
Het gehele ontwerp is gericht op een duurzame inrichting. Concreet wordt er voor de rijbaan stil asfalt toegepast. Daarnaast worden er meer bomen geplaatst. Het faciliteren van de fietsvoorziening door vrijliggende fietspaden. Het toepassen van led-verlichting.

7. Bijlagen

A. Definitief ontwerp van de Spaarndamseweg (tekeningnummer 504-LS-01), d.d. 06-05-2010.
B. Beantwoording inspraakreacties VO Spaarndamseweg, d.d. 18-05-2010.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris de burgemeester

8. Raadsbesluit

De Raad der gemeente Haarlem,

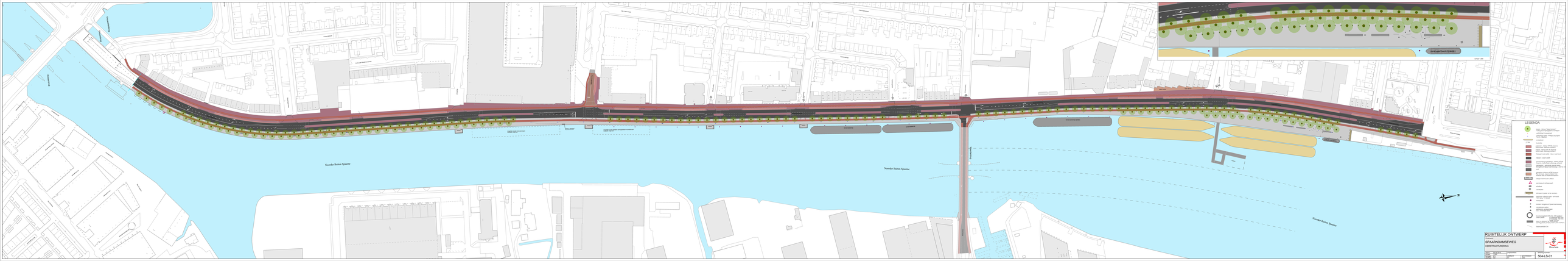
Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders

Besluit:
Het College stelt de Raad voor:

1. Een budget beschikbaar te stellen van € 810.000,- (waarvan € 350.500,- in 2013 en € 460.000,- in 2014) ten behoeve van de werkzaamheden aan de Spaarndamseweg fase 2, en dit te dekken uit de hiervoor beschikbaar gestelde BDU subsidie Programma kleine infrastructuur 2012. De overige projectkosten worden gedekt uit de onderhoudsbegroting en IP-post 63.19 Riolering.

Gedaan in de vergadering van … … ……

De griffier De voorzitter



RUIMTELIJK ONTWERP

PROJECT

SPAARNDAMSEWEG

HOOFDSTRUCTUURBOG

00	20-12-2021					
01	20-12-2021					
02	20-12-2021					
03	20-12-2021					

Haarlem

Inspraaknotitie Spaarndamseweg

Inspraakbijeenkomst:
Datum: 16 december 2009
Locatie: Het Meterhuis, Minckelersweg 2-M te Haarlem

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

	eventueel met ondergrondse voorzieningen t.b.v. bomen	en verblijfsfunctie gekregen met hoge beeldkwaliteit. Hierin past geen parkeren van auto's.	
8	Er zijn geen parkeervoorzieningen opgenomen voor de bezoekers van de horecaboten.	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie (waaronder horecaboten) wordt het parkeren van bezoekers betrokken.	3
9	Worden er obs-locaties gesitueerd nabij de huidige restafvalinzamelingslocaties?	In samenspraak met Spaarnelanden worden de ondergrondsecontainers gesitueerd.	3
10	Inrichting tussen nummers 2 t/m 60 is voor bewoners een verslechtering omdat: a. trottoir smaller wordt dan nu het geval is. b. Verkeersstromen komen te dicht op de gevels te liggen. c. Trottoir wordt nu al te vaak als fietspad gebruikt door mensen vanuit het centrum richting Rozenhagenstraat en geen zin hebben om twee keer over te steken. d. Dubbele rij bomen kost ruimte, beperkt uitzicht en is niet noodzakelijk. e. Oprit garages naast hnr. 36 is onvoldoende (bij uitrijden achterkant auto op fietspad, slecht zicht op fietspad bij in/uitrijden oprit omdat parkeren te dicht op oprit is gesitueerd, uitrijden oprit stad uit niet mogelijk over doorgetrokken lijn, overwegen kruis op rijbaan). f. Vanaf hnr. 2 en zuidelijker verdwijnen parkeerplaatsen. Ook verdwijnen parkeervakken voor Havenkantoor. g. Onduidelijk is waarom middenberm niet is voortgezet tot aan het havenkantoor. h. Twee linksaffers naar Oudeweg is echt teveel en onnodig. Dit trekt teveel sluipverkeer aan richting Spaarndamseweg. Openstelling Waarderbrug leidt ook al tot betere doorstroming UIT via de Waarderpolder. i. Lichtmast Europamast 3 verkeerde keuze. j. Onduidelijk hoe de servicepunten voor de scheepvaart ter hoogte van hnr. 12 en 14 eruit komen te zien. k. Onduidelijk wat gebeurt met de betonnen afvalcontainer bij het havenkantoor. l. Garage-uitrit voor Kloppersingel 189 geeft slecht zicht op fietspad bij zowel in- als uitrijden.	a. Op maandagmiddag 8 maart 2010 is een nader overleg geweest met bewoners. In dit overleg is een aangepast ontwerp getoond met een trottoirbreedte van 2,55 meter in plaats van 1,80 meter conform inspraaktekening. Dit aangepast ontwerp voldeed nog aan de ambitie van het beeldplan Spaarndamseweg om aan de waterzijde een hoogwaardige promenade te realiseren. In het overleg van 8 maart 2010 hebben bewoners gesteld dat 2,55 meter trottoirbreedte voor hen nog steeds onacceptabel is. Het trottoir moet in de nieuwe situatie minimaal even breed worden als in de oude situatie (3,0 meter). In navolging op dit overleg is het ontwerp zodanig gewijzigd dat het trottoir ook in de nieuwe situatie 3,0 meter breed is. De extra trottoirbreedte van 45 cm gaat wel ten koste van: 1. de breedte tussen fietspad en rijbaan aan de waterzijde en het niet planten van een vijftal bomen. De ambitie voor een kwalitatief hoogwaardige promenade langs het water wordt hiermee plaatselijk niet gehaald. 2. de rijstroken / voorsorteervakken voor het verkeer hebben een minimale breedte. Op donderdag 29 april 2010 is dit aangepast voorstel besproken met een afvaardiging van de bewoners. In dit overleg is aangegeven dat aanvullend geeist wordt dat de bestaande afstand tussen gemotoriseerd verkeer en gevels voor alle woningen met huisnummer 2 t/m 60 nergens teruggebracht mag worden. Dit leidt tot het niet	4, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 29

	m. Kinderen spelen nu op trottoir, dat door parkeren is afgescheiden van rijbaan. Dadelijk kunnen kinderen direct het fietspad oplopen, geeft onveiligheid. Door bewoners van hnr. 2 t/m 22 is een handtekeningenlijst en een alternatief ontwerp ingebracht.	planten van ruim 20 bomen en wordt niet door de ambtelijke organisatie geadviseerd. b. Fietsverkeer komt inderdaad dichter op de gevels te liggen. Dit is een noodzakelijk gevolg van het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Het gemotoriseerd verkeer komt verder af van de gevels te rijden. c. Dit gebeurt al in de bestaande situatie en kan in het ontwerp voor de nieuwe situatie niet opgelost worden. d. Dubbele rij bomen is een nadere uitwerking van het beeldplan Spaarneplan en draagt wezenlijk bij aan de beeldkwaliteit van de verblijfsruimte aan het water. Verder wordt het uitzicht op ooghoogte niet beperkt. e. Het uitzicht bij op- en afrijden oprit naast hnr. 36 is verbeterd door de langsparkeerplaatsen verder van de oprit af te situeren. f. Het verlies van die parkeerplaatsen wordt elders gecompenseerd, zie ook punt 5. g. Er is voor gekozen hier de linksaffer al aan te leggen voor het kruispunt met de Oudeweg. Er wordt nog een studie uitgevoerd voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Oudeweg. Mocht hieruit blijken dat de lange linksaffer toch niet noodzakelijk is, dan zal later alsnog dit deel linksaffer gewijzigd worden in middenberm. Deze wijziging is nog door te voeren in de uitvoeringsfase. h. Idem punt g. Dit wordt t.z.t. meegenomen in het ontwerp van het kruispunt Oudeweg. Vooralsnog is het kruispunt buiten de werkgrenzen gehouden van het project Herinrichting Spaarndamseweg. i. De Europamast 3 heeft een vormgeving die goed past bij een robuuste, aan de binnenvaart gebonden kade. j. Dit zal een nadere uitwerking zijn van het definitief ontwerp. k. De afvalcontainer bij het havenkantoor komt terug in het plan. Dit betreft een nadere uitwerking van het definitief ontwerp.	

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

	Prinsenbrug nog te halen. Voorstel om maatregelen te nemen door borden te plaatsen of markering op de weg aan te brengen. - Boulevard aan kade eindigt bij het Havenkantoor en wordt alsmaar smaller naar de brug toe en eindigt daar. Voetganger zal dan ook over het fietspad doorlopen, hetgeen een gevaarlijke situatie is. - Als je op de Prinsenbrug rechtsaf de Spaarndamseweg af wil slaan, is er geen stoplicht of overgang voor voetgangers vanaf de andere zijde; wordt hier nog in voorzien?	projectgrenzen en is geen onderdeel van dit project. Wel wordt nog een studie uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.	
20	Insprekers hebben bezwaren tegen de horecaboten en de bushalte. *VVE Spaarnewaard, bevat handtekeningenlijst met 18 adressen.* *Hebben ook een tekening toegevoegd.*	Zie ook antwoord bij punt 6. Bij de nadere uitwerking van de waterrecreatie wordt dit bezwaar meegenomen. De bushalte wordt verplaatst richting het noorden, dit mede i.v.m. het aanbrengen van de verkeerslichten op de kruising Paul Krugerkade	26
21	Door de langsparkeerplaatsen ter hoogte van Garage Ooms (huisnummer 410), worden twee in/uitgangen (bevoorradingsdeuren) onbruikbaar. Ook verdwijnt hiermee veel parkeerruimte. Voor de garage kunnen nu nog maar 4 i.p.v. 12 auto's geparkeerd worden. Hierdoor ontstaat meer overlast bij de buren doordat klanten hun auto's niet meer voor het garagebedrijf kunnen parkeren.	Een oprit is gesitueerd voor de belangrijkste in/uitgang. De overige in/uitgangen hebben voldoende trottoir ervoor om via de oprit gebruikt te kunnen worden. De "parkeerruimte" op het trottoir wordt inderdaad beperkt. Parkeren dient in de nieuwe situatie te gebeuren in de langsparkeervakken en eventueel op eigen terrein.	27
22	De middenberm ter hoogte van Garage Ooms (huisnummer 410) zou iets meer richting centrum moeten beginnen zodat auto's komende vanuit het garagebedrijf niet verplicht richting centrum moeten rijden. Omkeren via de Delistraat om richting Haarlem Noord te rijden is niet gewenst.	Middenberm wordt ter plaatse van uitrit verlaagd en daarmee overrijdbaar. Hierdoor kunnen auto's direct richting Haarlem Noord rijden.	27
23	Door de bomen wordt het zicht op het Spaarne weggenomen.	Bomen zijn onderdeel van de nieuwe inrichting. Op straatniveau is de zichtbeperking (m.n. stammen) minimaal.	28
24	<u>Parkeerplaatsen bij denksportcentrum (huisnummer 414):</u> Insprekers maken ernstig bezwaar tegen het ontwerp omdat bestaande parkeerplaatsen voor het denksportcentrum niet terugkomen in de nieuwe situatie. Leden zijn over het algemeen oudere mensen, die 's avonds niet op de fiets komen en afhankelijk zijn van de auto, sommigen gehandicapt. Voorstel om de kade in te richten voor parkeren.	Vanuit het Denksportcentrum is toegelicht dat de leden voor het overgrote deel behoren tot de groep 65+. Voldoende parkeergelegenheid nabij het Denksportcentrum is een noodzaak om het Denksportcentrum te continueren. Enkele jaren geleden is het Denksportcentrum vanuit het stadscentrum verhuist naar de Spaarndamseweg, waarbij het Denksportcentrum wordt gefaciliteerd in haar activiteiten.	28, 30 t/m 80 82 t/m 96

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

	volgens inspreker 50 parkeerplaatsen onnodig komen te vervallen. Voorstel is om de parkeerplaats voor de bussen (passagiers van de cruiseschepen), te gebruiken voor het Denksportcentrum. Bij het toekennen van de vergunning is rekening gehouden dat er meer parkeerplaatsen in de toekomst zouden komen (zie bijlage). Inspreker verzoekt de bezwaren mondeling toe te kunnen lichten.	Het definitief ontwerp zal ter vaststelling voorgelegd worden aan het college van burgemeester en wethouders, waarna het besluit ter bespreking wordt voorgelegd aan de commissie Beheer. Inspreken bij de commissie Beheer is mogelijk.	
29	Aangezien het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit zwaar weegt bij het oordeel van het college, verzoekt inspreker: - vooraf te berichten wanneer zienswijze van inspreker daar behandeld wordt. - het ambtelijk advies aan de adviescommissie vooraf aan inspreker toe te zenden - inspreker de mogelijkheid te geven om in de commissievergadering het woord te voeren.	Zie punt 28. Commissiestukken zijn openbaar en te downloaden vanaf internet. Indien inspreker gebruik wilt maken van zijn/haar recht om bij de commissie Beheer in te spreken, zal hij/zij vooraf hiertoe een verzoek moeten doen bij Griffie.	81
30	Voorstel de VOP naar de zuidzijde van de aansluiting Floresstraat (nog ten zuiden van de linksafstrook) te verplaatsen.	In verband met de linksafstrook is hier de oversteekplaats niet mogelijk. De oversteekplaatsen zijn bewust gekozen ter plaatse van de zijstraten, om de kade bereikbaar de houden, ook voor de achterliggende buurt.	82
31	Voorstel om ter plaatse van cruiseschepen, touringcars rijdend richting centrum ook de kade op te laten rijden zonder keren.	Verkeerskundig is dit niet verantwoord	82
32	Voorstel tot een zodanig optimaal ruimtegebruik (minimale trottoirbreedte, verschuiving wegas?) dat het aantal parkeerplaatsen aan de bebouwingszijde wordt gehandhaafd en niet beperkt wordt tot langsparkeren.	Zie punt 5	82
33	Onduidelijk of het denksportcentrum behoefte heeft aan een inrit.	Ja, die behoefte is er	82
34	's Avonds (19.30 uur) stonden erg veel auto's aan de gevelzijde (>40, loodrecht op de wegas). Aan de kadezijde stonden zo'n 6 auto's en 2 opleggers. In het ontwerp kan dan ook niet worden volstaan met langsparkeren. Voorstel om gedurende een langere periode ('s avonds en overdag) de huidige parkeersituatie te onderzoeken.	Dwarsparkeren is geen optie omdat de rechte lijn voor de hele Spaarndamseweg is doorgetrokken om de fietspaden zo recht mogelijk te laten doorlopen	82

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