

Notitie

Contactpersoon Danny Boogert

Datum 1 september 2015

Kenmerk N003-1228000DYB-lhl-V01-NL

Inspraaknotitie P.C. Boutensstraat te Haarlem

Inleiding

De Gemeente Haarlem is voornemens om groot onderhoud aan de P.C. Boutensstraat in Haarlem uit te voeren. Hierbij wordt direct de weg opnieuw ingericht.

Er is een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld waarin de voorgenomen herinrichting inzichtelijk is gemaakt. Voorafgaand hieraan heeft een participatie-periode plaatsgevonden, waarin de stakeholders hun eisen en wensen kenbaar hebben gemaakt.

Dit VO is gepubliceerd, waarna een 6-weekse inspraakperiode heeft plaatsgevonden. In de inspraakperiode heeft iedereen opmerkingen op het ontwerp kunnen inbrengen, die in de verdere besluitvorming worden meegenomen.

Op basis van het VO en de in de inspraakperiode binnengekomen opmerkingen, is het Definitief Ontwerp (DO) opgesteld. Bij dit DO is de inspraaknotitie gevoegd, waarin een reactie is gegeven op de binnengekomen opmerkingen. Het voorliggende document is deze inspraaknotitie.

In dit document worden de opmerkingen en beantwoording van de inspraakperiodes inzichtelijk gemaakt, waarop het DO is gebaseerd.

Opmerkingen & beantwoording inspraak

Opmerkingen omwonenden		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
1.1	De wijkraad Delftwaterbuurt is tevreden met de voorgenomen werkzaamheden, maar geeft aan dat er nu vrij hard door de straat gereden wordt. Zij zien graag een goede handhaving op de maximum snelheid (30 km/u).	Er wordt bebording voor de maximale snelheid (30 km/u) en drempels (ontwerpsnelheid 50 km/u) geplaatst. Aanvullende handhaving op de maximale snelheid van 30 km/u is niet binnen het ontwerp te reguleren.
1.2	De bewoners van het woonwagenkamp hebben aangegeven, dat ze graag de meest zuidelijke drempel verplaatst willen hebben.	De meest zuidelijke drempel is in het DO verder naar het zuiden verplaatst.

Opmerkingen omwonenden		
1.3	Appartementencomplex 't Sig vindt het positief dat de drempels de snelheid uit de straat halen. Er zijn geen aanvullende eisen / wensen met betrekking tot het voorgestelde ontwerp kenbaar gemaakt.	Geen gevolgen voor het DO.
1.4	Bezwaar op mogelijk overlast als gevolg van de noordelijke drempel (ter hoogte van 't Sig): • Extra trillingsoverlast met scheurvorming in de woningen tot gevolg • Extra overlast van geluid, stank en fijn stof als gevolg van optrekkend en afremmend gemotoriseerd verkeer	Mede door de ontwerpsnelheid van de drempels van 50 km/u en het egaliseren van het wegdek, wordt geen toename van de genoemde zorgpunten verwacht en zijn de drempels ook in het DO opgenomen.
1.5	Omwonenden hebben gevraagd of de verkeersdrempel in het ontwerp verder richting het noorden kan worden geplaatst omdat zij schade aan de huizen verwachten. Deze huizen zijn direct op het zand gebouwd.	De meest noordelijke drempel is in het DO verder naar het noorden verplaatst. Modelmatig zijn geen risico's op schade berekend. De meer noordelijk gelegen flat is op palen gefundeerd en kent deze risico's zeker niet.
1.6	In de inspraakperiode is, op 8 juni 2015, een inloopavond georganiseerd. De binnengekomen reacties tijdens deze avond, zijn bijgevoegd in bijlage 1.	De opmerkingen vallen buiten de scope van dit project (groot onderhoud asfaltverharding en herinrichten verhardingen) en worden niet in het DO verwerkt.

Opmerkingen Connexxion		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
2.1	In de participatie-periode sprak Connexxion de wens uit om het aantal verkeersdrempels te minimaliseren vanwege een betere doorstroming van de bussen bij afwezigheid van de drempel(s).	Beide drempels worden in het DO behouden t.b.v. betere veiligheid voor de omwonenden. Wel worden de verkeersdrempels beter verrijdbaar door ze een ontwerpsnelheid van 50 km/u te geven.

Opmerkingen Bereikbaarheidsloket		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
3.1	Het Bereikbaarheidsloket heeft geen aanvullende eisen / wensen met betrekking tot het voorgestelde ontwerp kenbaar gemaakt.	Geen gevolgen voor het DO.

Opmerkingen Gebiedsbeheerder Noord		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
4.1	De Gebiedsbeheerder Noord heeft geen aanvullende eisen / wensen met betrekking tot het voorgestelde ontwerp kenbaar gemaakt.	Geen gevolgen voor het DO.

Opmerkingen vuilnisophaaldienst Spaarnelanden		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
5.1	Vuilnisophaaldienst Spaarnelanden heeft aangegeven geen aanvullende eisen / wensen met betrekking tot het voorgestelde ontwerp te hebben.	Geen gevolgen voor het DO.

Opmerkingen ambulancediensten		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
6.1	Ambulancediensten gaan niet akkoord met het ontwerp, mits (ook tijdens de uitvoering) aan de bereikbaarheidseisen wordt voldaan. Daarnaast dienen de (tijdelijke) verkeersbesluiten op de juiste manier te worden aangepast.	In het contract wordt opgenomen dat, gedurende de uitvoering, bereikbaarheid van het gebied geborgd moet zijn (proceseis).

Opmerkingen politie		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
7.1	Voor de kruisingen met de Martinus Nijhofflaan, Slauerhoffstraat, Du Perronstraat en Harry Mulischstraat moeten doorgaande voetpaden met inritblokken ontworpen worden.	Akkoord, de kruisingen worden meegenomen in dit project en zijn opgenomen in het DO.
7.2	Het advies is om de kruising met de Jan Prinslaan ook uit te voeren als uitritconstructie.	In de huidige situatie is het een kruising waarbij de voorrangssituatie is geregeld met haaiantanden (P.C. Boutensstraat heeft voorrang). Er wordt voor gekozen om de bestaande situatie te handhaven, omdat het wegbeeld anders te ingrijpend zal veranderen.
7.3	Ter plaatse van beide projectgrenzen moet de onderbroken fietsstrook-belijning iets doorgetrokken worden.	Akkoord, dit is aangepast in het DO.
7.4	De symbolen in de fietspaden dienen opnieuw ingedeeld te worden conform de gestelde eisen in het ASVV.	Akkoord, dit is aangepast in het DO.
7.5	Hoe om te gaan met de oude en tijdelijke verkeersbesluiten?	De oude en tijdelijke verkeersbesluiten worden opgeheven bij het vaststellen van het DO en de nieuwe verkeersbesluiten.

Opmerkingen Fietzersbond		
Nr.	Opmerking	Antwoord Gemeente Haarlem
8.1	De Fietzersbond adviseert de parkeervakken dieper te maken ten koste van het trottoir, zodanig dat de breedte van het parkeervak + schampstrook 2,30 m wordt.	Akkoord, dit is aangepast in het DO.
8.2	De Fietzersbond stelt voor om nieuwe trottoirbanden te kiezen die laag en schuin zijn in plaats van de bestaande hoge trottoirbanden.	In het project worden de trottoirbanden niet vervangen, maar wordt alleen asfaltonderhoud en –herinrichting uitgevoerd. De huidige trottoirbanden zullen gehandhaafd blijven.
8.3	Bij voorkeur de voorrang regelen door middel van uitritconstructies i.p.v. met haaiantanden.	Voor alle kruisingen worden in het DO uitritconstructies ontworpen, met uitzondering van de kruising met de Jan Prinslaan. Zie voor verdere toelichting hierop: volgnummer 2.2 van deze notitie.
8.4	Wordt de gehele P.C. Boutensstraat nu Zone 30? Zijn de asfalt drempels 30 km/u drempels?	Het projectgebied dat in het VO is weergegeven, wordt zone 30 km/u. De asfaltdrempels hebben een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Zo wordt het ook in het DO opgenomen.
8.5	Het aantal drempels kan echt niet minder gezien het een 30 km/u gebied wordt.	Er zijn twee drempels in het VO opgenomen, beide drempels zijn ook opgenomen in het DO.
8.6	Voor de continuïteit van het 30 km/u gebied en de herkenbaarheid als fietsroute is het raadzaam om het profiel ('2-3-2') met belijning door te trekken over de weggedeeltes die nu nog niet worden aangepakt.	In toekomstige uitbreidingen zal de voorgestelde profilering worden doorgezet. Het valt echter buiten de huidige projectscope en het zuidelijke deel zal voorlopig nog niet worden uitgevoerd.

Bijlage 1 Reacties inloopavond
