

Inspraaknotitie Velsersstraat

Datum: 19 oktober 2016

	Vraag/reactie	Onderwerp	Antwoord gemeente	Inspreker
1	Het ontwerp spreekt me erg aan en ik hoop dat het zo wordt uitgevoerd. Als buurtbewoners kleine veranderingen willen prima./ Als de Velsersstraat zo wordt ingericht als het ontwerp nu is, dan krijgt de gemeente er een hele mooie straat bij./ We kunnen ons als Velsersstraatbewoners helemaal in het laatste ontwerp vinden./ Variant 4 is een prima plan.	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	2, 4, 6,12
2	Het is een schoolvoorbeeld van inspraak en rekening houden met de wensen van de verschillende partijen. Ruim 10 jaar geleden hebben we de wens uitgesproken voor het behoud van de bomen en de authentieke uitstraling van de klinkerbestrating.	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie.	6
3	Zeer positief zijn: de verminderde bushaltes, de verkeersremmende versmallingen, de drempels en de rijbaan en fietsstroken in klinkers	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie.	12
4	Wij willen opmerken dat onze absolute voorkeur heeft de indeling van de straat te houden zoals hij nu is. Onze straat heeft een mooi breed "aangezicht" waar wij trots op zijn en dat willen wij graag zo houden.	Ontwerp	In het ontwerp heeft de gemeente Haarlem gekozen om zo dicht mogelijk bij het bestaande profiel te blijven. Maar in verband met verkeersveiligheid en het geldende verkeersbeleid heeft de gemeente enkele kleine aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van de huidige situatie.	8
5	Ik ben het eens met: - de rijbaan versmalling (super) - aanmerking als 30 km per uur - vervallen bushalte Kleverlaan - verplaatsing bushalte school de Ark naar hoek Kleverpark weg - de fietsstroken die aan beide zijden met een streep (andere kleur klinker) wordt gemarkeerd. - de oversteek bij Meester Cornelissen met een midden geleider Als de Velsersstraat zo wordt ingericht als het ontwerp nu is, dan krijgt de gemeente er een hele mooie straat bij. Gemeente Haarlem hecht, terecht belang aan het stadsaanzicht. Ik ook. Wilt U in de prachtige Kleverpark buurt wonen? Met het ontwerp dat nu voor mij ligt gaat de gemeente Haarlem dat zeker waarmaken.	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	2
6	Complimenten voor delen van het VO: - 30 km zone - Pogingen om behalve 30 km borden ook echt verkeer af te remmen - Klinkers (op weg- en fietspad) - Apart gemarkeerde fietsstroken	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	16,21 (gedeeltelijk)
7	Ik ben blij met: - 30 km/u inrichting - Het behoud van brede stoepen - Behoud van bomen; - Het opheffen van de bushalte Kleverlaan' - De plaatsing en de plek van remmende maatregelen	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	21
8	De positieve punten vinden wij 1. de keuze voor variant 4: 30 km/u fietsstroken en inrit constructies: 2. klinkers 3. verplaatste bushaltes 4. behoud van de bomen 5. snelheid remmende plateaus in de straat 6. nieuwe model straatlantaarns	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	23



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

9	Ten eerste wil ik benadrukken dat ik het met een aantal punten in het plan volledig eens ben: - 30 km/u inrichting - behoud brede stoepen - behoud bomen - toepassing klinkers op zowel autorijbaan als op de fietsstroken - het opheffen van de bushaltes ten hoogte van de huisnummers 78 en 101 - de gekozen plekken voor de snelheid remmende maatregelen zijn logisch en goed verdeeld over de straat.	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	25,26
10	Graag wil ik eerst vermelden blij te zijn met groot aantal elementen in het Voorlopig Ontwerp, waaronder: - 30 km/u inrichting - behoud brede stoepen - behoud bomen - toepassing klinkers op zowel autorijbaan als op de fietsstroken - het opheffen van de bushaltes ten hoogte van de huisnummers 78 en 101 (vanwege extra parkeerplekken, minder last van geluid van optrekken van de bus, maar temeer ook omdat hier kinderen spelen op de trottoirs en de kinderen ook aan de rand van de bushalte spelen hetgeen levensgevaarlijk is, omdat het verkeer hier rakelings langs rijdt. Met het opheffen van de bushaltes op dit deel van de straat is er een veilige buffer voor de kinderen door de strook parkeervakken die de spelende kinderen scheidt van langsrazend verkeer). - de verhoogde parkeervakken, betere groeiplekken voor de bomen	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	27
11	Derde oversteek die vlak voor het kruispunt ligt: kan die dichter tegen het kruispunt worden geplaatst?	Middengeleiders	De gemeente Haarlem gaat er vanuit dat u de oversteek bij de Gerrit van Heesstraat bedoelt. De huidige ligging van de oversteek is de meest verkeersoptimale ligging, rekening houdend met zowel het gemotoriseerd als het niet gemotoriseerd verkeer op dit kruispunt.	2
12	Wij zijn akkoord met het plaatsen van enkele middengeleiders. Dit geeft een snelheidsremmende werking en de voetgangers kunnen in twee gedeeltes oversteken. Ook de keuze om bij de oversteek bij de school geen zebra toe te passen, maar een oversteek met verkeerslichten (incl. KAR-inmelding voor de bussen) kunnen wij onderschrijven.	Middengeleiders	Bedankt voor uw reactie	3
13	De gekozen verkeersremmende maatregelen (middengeleiders) hebben een aantal forse nadelen: - juist op die plekken is er voor het gemotoriseerd verkeer ruimte om gas te geven om zo fietsers in te halen. - Juist op die plek kan het gemotoriseerd verkeer elkaar passeren en dus de snelheid opvoeren om dat te bewerkstelligen - Bij een oversteekplaats geeft de huidige maatregel juist de mogelijkheid om hard te rijden. - De maatregel is dus niet veilig voor voetgangers (met name kinderen in onze straat die bijv. aan de overkant willen spelen. - Er gaan veel parkeerplekken verloren met de huidige maatregel juist op die plekken waar veel parkeerbehoefte is	Middengeleiders	De middengeleiders hebben tot doel om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af te laten remmen, zonder dat dit ten koste gaan van de doorstroming van verkeer. - Het gemotoriseerd moet ter hoogte van de oversteekplaatsen meegaan met de gecreëerde knik in de weg. Doordat het gemotoriseerd verkeer zich daar moet aanpassen, verwacht de gemeente niet dat het leidt tot verhoging van de snelheid. De gemeente heeft meerdere doelen bij deze oversteekplaatsen: het bieden van een veilige oversteekplaats en het zorgen voor de doorstroming van verkeer. Ter hoogte van de basisschool De Ark zal er sprake zijn van een oversteekplaats met verkeerslichten. Dit biedt extra veiligheid voor schoolgaand en spelende kinderen. Bij de overige oversteekplaatsen kan net zoals bij de overige huidige oversteekplaatsen overgestoken worden zonder de toepassing van zebrapaden of verkeerslichten. - De gemeente is in het ontwerp uitgegaan van het zo efficiënt mogelijk indelen van de parkeerruimte in de straat, onder meer de toepassing van parkeerhavens zonder parkeervakaanduidingen. Gekeken is naar de mogelijkheden om het wegvallen van de parkeerplaatsen als gevolg van de snelheidsremmende maatregelen elders in de straat weer te compenseren. Op basis van het ontwerp met drie oversteekplaatsen komen er ongeveer, afhankelijk van de grootte van de geparkeerde auto's, 7 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn in de hele Velsersstraat.	21
14	Zoals het plan er nu uit ziet, zal de middengeleider voor de woning Velsersstraat 81 worden geplaatst. Dit zorgt voor een totale andere uitstraling van het straataanzicht. Dit lijkt de bewoners niet gunstig voor de waarde van hun huis. Verder vragen de bewoners zich af hoe dit verder zal gaan met eventuele verkeersophoping?	Middengeleiders	De oversteekplaats onderbreekt de lange rechtstand wat een snelheidsreducerend effect heeft. Het verlies aan parkeergelegenheid is beperkt. Door het toepassen van oversteekplaatsen i.p.v. zebra's verwachten wij niet dat er hierdoor verkeersstremmingen ontstaan.	9
15	De middengeleiders zijn met 1,50 m te smal om als steunpunt voor fietsers te	Middengeleiders	Er is geen ruimte ten opzichte van het totale straatprofiel om de middengeleiders te verbreden	22



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	kunnen dienen. Wij pleiten voor middengeleiders van minimaal 2 m breed. □		naar minimaal 3 meter.	
16	Wij zien een aantal problemen met de voorgestelde oplossing voor de snelheid remmende maatregelen: - De afbuiging van de weg richting middensteun is te flauw, waardoor er van snelheid remming geen sprake zal zijn. Automobilisten zullen met zo'n geleidelijke afbuiging hun snelheid niet hoeven te verminderen. In het ontwerp is verder te zien dat t.h.v. de afbuiging de weg daarbij verbreedt i.p.v. versmalt. Dit zal ook niet bijdragen aan een snelheidsvermindering. - De oplossing kost te veel parkeerplekken. Vooral rondom huisnummers 58-64 is dit niet gunstig, aangezien er door de dubbele woningen (boven & beneden) op dit stukje extra parkeerdruk is. Wij zouden graag een oplossing zien die deze nadelen niet heeft. Wellicht een oplossing zoals de oplossing vandaag de dag voor huisnummer 30 of een oplossing met paaltjes om de weg te versmallen, waarbij de fietsers rechtsom de paaltjes gaan. □	Snelheidsremmen de maatregelen	Reactie op uw punten m.b.t. snelheidsremmende maatregelen: • De gemeente verwacht dat wel degelijk sprake zal zijn van snelheidsremming, omdat de lange rechtstand op de weg doorbreekt wordt met dit type oversteekplaats. • De gemeente is in het ontwerp uitgegaan van het zo efficiënt mogelijk indelen van de parkeerruimte in de straat, onder meer de toepassing van parkeerhavens zonder parkeervakaanduidingen. Gekeken is naar de mogelijkheden om het wegvallen van de parkeerplaatsen als gevolg van de snelheidsremmende maatregelen elders in de straat weer te compenseren. Op basis van het ontwerp met drie oversteekplaatsen komen er ongeveer, afhankelijk van de grootte van de geparkeerde auto's, 7 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn in de hele Velsersstraat.	26
17	Ik neem aan dat de drempel bij de school busvriendelijk is en dus maximaal 1 op 40 steil is?	Drempel	Ja, dat klopt.	18
18	Het feit dat er een drempel komt is fijn. Het geeft een mooie entree tot de Velsersstraat. Echter pas na de lichte knik is mijns inziens een verkeerde keus. De bus kan onmogelijk recht over de drempel rijden, hetgeen onplezierig is voor de passagiers. Daarnaast zorgt de drempel voor onnodige trillingen en geluidsoverlast in druk bewoond gebied. Plaatsing van de drempel t.h.v. de Engelszstraat is beter. Er komt daar dan een gelijkwaardige t-splitsing. Verkeer van rechts heeft daar voorrang. Dit zijn alleen fietsers, voor autoverkeer is de Engelszstraat een 1-richtingsweg en mag je er vanaf de Velsersstraat alleen inrijden. Daarnaast kan de bus recht over de drempel heenrijden, hetgeen in het ontwerp niet het geval is. Ook is de weg daar het breedst waardoor trilling beter kunnen worden opgevangen en geluidsoverlast tot een minimum kunnen beperkt. De drempel geeft niet alleen een remmende werking van verkeer wat de straat in komt razen, ook geeft het een gevoel dat je een woonwijk inrijdt, waardoor sluipverkeer door de drempel meer zullen neigen om rechtdoor over de Kleverlaan te rijden. De verplaatsing van de drempel creëert ook mogelijkheden om de parkeerstrook aan de oneven zijde t.h.v. 107 door trekken. <u>In de bijlage</u> een schets van mijn plaatsingskeuze voor een drempel.	Drempels	Na beoordeling van zienswijzen is besloten om de drempel bij de entree van de Velsersstraat vanaf de Kleverlaan niet mee te nemen bij het opstellen van het Definitief Ontwerp. Er komt in plaats hiervan een poortconstructie (zonder drempel). Zolang hier een VRI- installatie staat, wordt de kruising Velsersstraat-Kleverlaan geregeld met haaiantanden. Pas wanneer de VRI vervalt, komt de inritconstructie pas in beeld.	21
19	Vanuit uit mijn woning gezien zou ik graag zien dat de drempel t.h.v. huisnummer 107 dicht op de kruising met de Kleverlaan geplaatst wordt, zodat de snelheid eerder uit het verkeer (dat de Velsersstraat inrijdt) wordt gehaald. Verder vind ik het logischer als de klinkers worden doorgetrokken tot aan het kruispunt met de Kleverlaan. Ik zou niet goed snappen als eerst een deel van het asfalt verwijderd wordt voor de vervanging van het riool en daarna nieuw asfalt op dit stukje wordt gelegd. □	Drempel	Na beoordeling van zienswijzen is besloten om de drempel aan het einde van de Velsersstraat (noordkant) te laten vervallen Het is voor de gemeente op dit moment niet wenselijk om tot aan het kruispunt met de Kleverlaan de Velsersstraat in klinkerbestrating uit te voeren, omdat de huidige asfaltstrook ter hoogte van het kruispunt te zijner tijd meegenomen zal worden in een totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat.	25
20	<u>De drempel aan het begin van de Velsersstraat (vanaf de Kleverlaan)</u> Een drempel bij de kruising lijkt de juiste keus, want dit geeft een mooie entree tot de straat, heeft een remmend effect en ontmoedigt verkeer de Velsersstraat in te rijden. De plek vind ik echter geheel onlogisch, het lijkt mij beter de drempel meer richting de kruising met de Kleverlaan te verplaatsen, eenzijdig geplaatst voor alleen het verkeer dat de Velsersstraat in rijdt. Een mooi doorlopend plateau vanaf de Engelszstraat heeft de voorkeur en sluit aan op de verkeerssituatie verderop bij de Kleverparkweg en haar zijstraten. Hier sluit het plateau van de	Drempels	Na beoordeling van zienswijzen is besloten om de drempel aan het einde van de Velsersstraat (noordkant) te laten vervallen.	27



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	Kleverparkweg ook aan op de zijstraten (zie bijgevoegde foto). Een drempelconstructie de andere kant op (voor het verkeer richting de Kleverlaan), lijkt overbodig gezien de verkeerslichten en de naderende kruising en kan mijn inziens worden weggelaten.			
21	Wij willen u in overweging geven een snelheidsbegrenzer in de Gerrit van Heesstraat aan te brengen i.p.v. middengeleider. De intensiteit van autoverkeer dat de Gerrit van Heesstraat inrijdt c.q. uitrijdt is zeer beperkt. Hetzelfde geldt voor de fietsers. Wij wonen sinds 1988 in de Velsersstraat en voor zover wij ons kunnen herinneren heeft hier zich nooit een ongeval voorgedaan. Voetgangers en fietsers steken voornamelijk over bij de middengeleider bij de Saenredam/ mr. Cornelisstraat.	Snelheidsbegrenzer Gerrit van Heesstraat	De Gerrit van Heesstraat valt buiten dit project De oversteekplaats in de Velsersstraat onderbreekt de lange rechtstand wat een snelheidsreducerend effect heeft. Door de middengeleider in de oversteekplaats kan de Velsersstraat gefaseerd worden over gestoken. Een snelheidsbegrenzer in de Gerrit van Heesstraat is niet effectief voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Velsersstraat en is daarom ongeschikt als vervanger.	13
22	Het remmende plateau voor de nr. 105 t/m 109 graag deze verschuiven naar de hoek Englezstraat waar ook daar de drempel zich bevindt. De wijziging doorvoeren met behoud van huidige parkeerplaatsen (invalide parkeerplaats recht voor onze deur) i.v.m. transfer van mijn vrouw van de auto naar de voordeur. Tijdens de inloop avond hebben wij ook gevraagd waarom niet de gehele Velsersstraat (tot aan de Kleverlaan) wordt uitgevoerd conform uitvoering/bestemmingsplan. Het argument dat er in de toekomst, misschien, eventueel een rotonde komt vinden wij een aannamen van een waarzegger met een glazen bol. Dit kan dan nog jaren duren en dan wordt er waarschijnlijk een nieuw plan gemaakt waar onze argumenten van nu niet in meegenomen worden en blijft het plateau gehandhaafd zoals nu wordt aangelegd	Remmend plateau	Na beoordeling van de zienswijzen heeft de gemeente besloten om het plateau bij de entree van de Velsersstraat vanaf de Kleverlaan te laten vervallen. We zullen specifiek kijken naar de inpassing van de invalide parkeerplaats in de herinrichting van de straat. Het is voor de gemeente op dit moment niet wenselijk om tot aan het kruispunt met de Kleverlaan de Velsersstraat in klinkerbestrating uit te voeren, omdat de huidige asfaltstrook ter hoogte van het kruispunt te zijner tijd meegenomen zal worden in een totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat.	23



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

23	We zijn faliekant tegen de beoogde inrichting oversteek Mr Cornelis Tijdens de informatiesessie op 13 juli is een alternatief besproken dat ik overgenomen wil zien worden: dit betreft het inrichten van een oversteekplaats met zebrapad, ongewijzigde totale straatbreedte en subdelen, met als extra verkeersremmende maatregel 4 paaltjes, aan elke zijde van het zebrapad 2. De paaltjes staan op de grens van de rij en fietsstrook. Tijdens de informatieavond is er een schets van gemaakt die mee is genomen door een van de presentatoren die avond. Ook Michiel Vlot van de bewonersvereniging is met deze oplossing bekend en geeft hier voorkeur aan. Dit alternatief zou in onze ogen de ideale oplossing zijn: - behoud huidige breedte - extra afremming verkeer door de paaltjes en zebrapad - geen plaatselijke versnellingsplek zoals nu in het VO (door het plaatselijk hebben van 2 auto rijstroken, waar bussen elkaar even snel kunnen passeren, of zelfs 'gekken' de verkeerde kant van de vluchtheuvel nemen) - behoud 4 parkeerplaatsen rond deze oversteek - behoud van de boom, mocht niet vermelding hiervan in VO toch bedoeld zijn. Om nog eens het belang van afremming te benadrukken: trillingen veroorzaken op dit moment op een 6-tal plaatsen scheuren en diagonale 'trap' scheuren in ons metselwerk: dit kost duizenden euro's om te repareren. Juist de in het VO voorgestelde oplossing oversteek Mr Cornelis zorgt onvoldoende voor afremming. De combinatie met klinkers maakt de kruising een potentiële schade veroorzaker: daarom dus graag het bij 1. geschetste alternatief overnemen.	Oversteekplaats t.h.v. Mr. Cornelisstraat	De gemeente Haarlem heeft uw alternatief bekeken. De gemeente verwacht dat een middengeleider meer tot snelheidsremming zal leiden dan alleen een zebrapad met behoud van de huidige breedte van de weg. De middengeleider- constructie doorbreekt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer over een recht stuk weg door de uitbuigingen. Daarnaast wordt met een middengeleider doorstroming van gemotoriseerd verkeer gegarandeerd in tegenstelling tot een constructie met 4 paaltjes. Hiermee wordt overlast van bijvoorbeeld een wachtende bus of auto's in de straat voorkomen. De gemeente Haarlem gaat ervanuit dat met de vernieuwing van de rijbaan van de Velsersstraat (inclusief fundering) de trillingen in de straat zullen verminderen. Gezien de bovenstaande tekst, zal de gemeente uw geschetste alternatief niet overnemen.	16
24	Wij vinden het totaal overbodig om een extra oversteekplaats toe te voegen en wij attenderen u er op dat de oversteekplaats, zoals vermeld op de tekening, erg onlogisch is. Oversteken en dan weer oversteken in de Gerrit van Heesstraat; dat zal voor kinderen niet de bedoeling zijn.	Oversteekplaats	De oversteekplaats onderbreekt de lange rechtstand wat een snelheidsreducerend effect heeft.	8,13
25	We maken bezwaar tegen het voorlopig ontwerp Velsersstraat waarop een extra oversteekplaats vermeldt staat, welke ten koste gaat van circa 11 parkeerplaatsen. Behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen is één van de prioriteiten vanuit de bewoners. Door het wegvallen van de parkeerplaatsen zullen de bewoners van de Velsersstraat 58 t/m 70 en 79 t/m 85 moeten uitwijken naar omringende straten, waardoor de parkeerruimte daar ook toeneemt. We betalen jaarlijks een aanzienlijk bedrag voor een parkeervergunning. Door de voorgestelde maatregelen worden de parkeermogelijkheden echter ernstig beperkt. Wij betalen hele hoge parkeerbijdragen en met vijf kinderen is niet parkeren voor de deur erg vervelend en ongemakkelijk. Als de wijziging zou inhouden dat de tarieven (vergunningtarieven) omlaag zouden gaan, zou ik daar meer begrip voor kunnen hebben.	Parkeren	Het opheffen van de parkeerplaatsen draagt bij een betere oversteekbaarheid van de Velsersstraat voor voetgangers. De oversteekplaats door breekt de lange rechtstand wat een snelheidsreducerend effect heeft. Beide effecten zijn goed voor de verkeersveiligheid. De gemeente is in het ontwerp uitgegaan van het zo efficiënt mogelijk indelen van de parkeerruimte in de straat, onder meer de toepassing van parkeerhavens zonder parkeervakaanduidingen. Gekeken is naar de mogelijkheden om het wegvallen van de parkeerplaatsen ter hoogte van uw woning elders in de straat weer te compenseren. Op basis van het ontwerp met drie oversteekplaatsen komen er ongeveer, afhankelijk van de grootte van de geparkeerde auto's, 7 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn in de hele Velsersstraat.	8,9,10,13, 14,19
26	Volgens de tekening van het voorlopig ontwerp Velsersstraat verdwijnen een aantal parkeerplaatsen door toepassing van de parkeerzones, waaronder mijn invalidenparkeerplaats bij huisnummer 34. Wellicht is het mogelijk deze parkeerzone met een paar meter te verlengen, zodat de invalidenparkeerplaats in stand blijft.	Parkeren	De invalideparkeerplaats wordt gehandhaafd in het nieuwe ontwerp.	11
27	Het verhoogd parkeren zorgt voor een minder prettig uitzicht vanuit de woningen. Je kijkt nu al tegen de auto's aan en dat wordt met verhoogd parkeren alleen maar erger. Daarnaast is file-parkeren op een verhoging	Parkeren	Het verhoogd parkeren is het resultaat van een ontwerpproces, waarbij ook ruimte gevonden moet worden voor fietsstroken, het behoud van de huidige breedte van de trottoirs en het vinden van voldoende ruimte voor de bestaande bomen.	21



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	stukken lastiger dan op gelijk niveau. Graag plaats ik nog een opmerking over het feit dat er geen parkeerplekken worden gemarkeerd. Dat wil ik graag zo houden.		In het ontwerp zijn ruime parkeerhavens aangegeven, zonder markering van specifieke parkeerplekken. Alleen in het geval van invalide parkeerplaatsen zal sprake zijn van markering.	
28	<u>Markering parkeervakken</u> - Het is niet duidelijk in de tekening, ik hoop echter dat er geen witte markering komt voor de parkeervakken. De noodzakelijke markering voor de fietsstroken vind ik al afbreuk doen aan het straatbeeld. Ik hoop dat er zo min mogelijk verdere witte (dan wel crème-kleurige) markeringen zijn, zodat het straatbeeld zo rustig mogelijk blijft. - We hebben nu ook geen markeringen voor de parkeervakken, dus ook niet nodig lijkt. Wel zou het mooi zijn dat daar waar de klinkers van de verhoogde parkeervakken overgaan in de stoeptegels van het trottoir, daar een mooie stijlvolle antracietkleurige band geplaatst wordt, zodat de parkeervakken op die manier afgebakend zijn van het trottoir (maar geen stippelijnen en zeker niet in het wit!)	Parkeren	- In het ontwerp gaat de gemeente uit van parkeerhavens zonder specifieke markering van parkeervakken binnen deze havens. In het geval invalideparkeerplaatsen zal wel een markering nodig zijn. - De parkeerhavens zullen visueel gezien afgebakend worden van het trottoir, om daarmee te voorkomen dat er straks op het trottoir geparkeerd gaat worden. De wijze waarop dit uitgevoerd gaat worden zal in het Definitief Ontwerp aangegeven worden.	27
29	Vluchtheuvel op hoek Velsersstraat-Engelszstraat verlengen, wegen sluipverkeer vanuit Engelszstraat naar Kleverlaan. Engelszstraat is een eenrichtingsverkeer, daarom is dit ook een verkeersovertreding.	Vluchtheuvel	In het definitief ontwerp zal de bestaande middengeleider verlengd worden, zodat het lastig wordt voor het gemotoriseerd verkeer om (tegen de rijrichting) Engelszstraat uit te rijden om vervolgens voor te sorteren op de Velsersstraat richting de Kleverlaan.	5
30	Blij zijn we met de uitritconstructies (conform HIOR) en de afwezigheid van zebrapaden.	Uitritconstructies	Bedankt voor uw bericht	18
31	Ik maak bezwaar tegen het ontwerp van de (noordelijke) bushalte Velsersstraat/Kleverparkweg. Gezien de huidige situatie lijkt de nieuwe locatie van de halte me op zich acceptabel. De fietsstrook wordt daar dan tijdelijk onderbroken, zoals dat ook bij de nieuwe zuidelijke halte het geval wordt. De huidige tamelijk ongelukkige locatie wordt opgeheven en het straatbeeld daarmee hersteld. De pijn zit hem in dat idiote fietspaadje achterlangs de halte. Dat is een ernstige aantasting van het (inmiddels beschermde) stadsgezicht. De vorm van het grasveld wordt wederom geweld aangedaan, nog afgezien van het inpikken van groen. Ik ben ook zeer benieuwd wat de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit hiervan vindt. Of dat stukje fietspad trouwens bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid waag ik te betwijfelen. Als er geen bus staat zullen sommige fietsers het pad mijden. Voor het bereiken van de (zeer smalle) halte moet men vanaf het trottoir het pad oversteken. Kortom: weg met dat stukje fietspad.	Bushalte	Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft.	1
32	Voor de bushalte Velsersstraat in de richting Haarlem CS is nu naar onze mening een goede oplossing gekozen, omdat er door een verschuiving van de halte de mogelijkheid ontstaat om het fietspad achter de halte te situeren. Voor de halte richting Haarlem-Noord stelt u voor om die direct na de bocht met de Kleverparkweg te leggen. Wij vinden dat geen goed idee, omdat hierdoor de fietsers die ook om de bocht komen worden afgesneden en tevens een goede aanlanding van de bussen bij de bushalte hierdoor niet mogelijk is. Wij stellen voor om deze halte verder naar het noorden te situeren. Wij hebben aangegeven dat de noodzaak van handhaving van de haltes Kleverlaan beperkt is, omdat de haltes Velsersstraat en Duinoordstraat op relatief korte afstand liggen en het aantal instappers bij de haltes Kleverlaan niet zo hoog is. Voorwaarde hiervoor is wel dat er geen drempel wordt gerealiseerd bij de toegang van de 30 km/uur-zone aan de kant van de Kleverlaan, omdat hierdoor de bus weer moet afremmen. Dit kan ook met een streep op de weg, waardoor dit niet ten koste gaat van het comfort in de bus. Samenvattend dringen wij er dan ook bij u op aan om een aangepast ontwerp te maken, waarbij tegemoet wordt gekomen aan onze opmerkingen. Die zijn een kleine verschuiving van de halte Velsersstraat voor de bussen richting Haarlem-	Bushalte	Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft. De gemeente zal uw suggestie om in plaats van een drempel door middel van een wegmarkering de toegang van de 30 km/uur-zone aan te geven, overnemen in het Definitief Ontwerp.	3



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	Noord en het schrappen van de drempel aan de zijde van de Kleverlaan.			
33	Waarom kan deze bushalte niet worden verplaatst naar de Kleverparkweg t.h.v. 21c. Hier liggen de fietspaden reeds vrij en kan makkelijk een halte worden gecreëerd waar niemand last van heeft. Er zouden een paar parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden, maar op die plekken is daar een overschot aan. De situatie aan het begin van de Velsersstraat wordt hiermee een stuk veiliger.	Bushalte	Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft.	21
34	Bushalte tegenover school de Ark laten staan en niet verplaatsen naar de hoek van het park.	Bushalte	Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft.	5
35	Wij zijn het niet eens met uw voornemen tot opheffen van de halte Kleverlaan. Buslijn 2 is een stadsdienst, waarbij het ontsluiten van de stadswijken centraal staat. Daarbij zijn haltes op korte afstanden van elkaar van belang. Gezien de instapcijfers vervult de halte Kleverlaan een goede wijkfunctie. Wij adviseren de bestaande haltes te behouden omdat deze -met name richting station- goed gebruikt worden. De haltes hebben een functie voor de hele wijk tot aan de Verspronckweg, opheffen zou te grote loopafstand gaan betekenen voor deze inwoners.	Bushalte	Gezien het relatief lage aantal in- en uitstappende busreizigers en de nabijheid van een andere halte is in overleg met de provincie Noord-Holland en busvervoerder Connexxion geconcludeerd dat de halte Kleverlaan opgeheven kan worden. Hierdoor kan er op termijn een snellere dienstregeling ontstaan. Van belang is dat in ieder geval één centrale bushalte blijft bestaan voor de Kleverparkbuurt. Daar aan wordt met de haltes Velsersstraat ter hoogte van basisschool de Ark voldaan.	15,18
36	Achter de noordwestelijke bushalte langs is een fietspad getekend. Dat is een prima idee. Maar het is ons onduidelijk waarom de bus hier een eigen strook krijgt. Gezien de status van de weg kan de bus gewoon op de rijbaan halteren. Dat vermindert het ruimtegebruik aanzienlijk, waardoor het mogelijk wordt om ook bij de zuidoostelijke bushalte een fietspad achterlangs te maken. Bovendien hoeft het fietspad veel minder ver uit te buigen als de bus hier geen eigen strook krijgt.	Bushalte	Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft.	22
37	Bij de halte Kleverlaan aan de westzijde zien we graag 6 extra fietsrekken, zodat ook reizigers hun fiets kwijt kunnen.	Bushalte	In het ontwerp is de bushalte nabij de Kleverlaan vervallen.	18
38	Het huidige ontwerp voor de bushalte en het fietspad bij de kruising met de Kleverparkweg vinden wij niet ideaal: - Wij denken dat fietsers in de praktijk de kortste route zullen kiezen en dus over de busbaan zullen gaan. - De huidige plek van de bushalte/omgelegd fietspad in het ontwerp neemt een deel van het grasveld weg van de Kleverparkweg, hetgeen de symmetrielijnen van het stedenbouwkundig ontwerp van het Kleverpark aantast. Hetzelfde geldt voor de stoep die in het ontwerp nu dwars vanaf de bushalte door het grasveld loopt. - Wij adviseren om de oplossing met het busvak en omgelegd fietspad niet uit te voeren, maar in plaats daarvan de huidige inrichting aan te houden en enkel een bushalte te plaatsen. Hiermee wordt aan beide kanten van de straat dezelfde oplossing toegepast met een fietsstrook die voor de bushalte langsluip.	Bushalte en fietsstrook	Reactie op genoemde punten: Na beoordeling van de zienswijzen en advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is besloten om de bushalte aan de even huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 2 te handhaven. De bushalte aan de oneven huisnummer zijde ter hoogte van Velsersstraat 1b, zoals aangegeven in het voorlopig ontwerp, blijft.	26
39	U stelt voor om de straat aan te merken als een 30 km zone. Buslijn 2 zal daardoor wellicht een iets langere rijtijd krijgen, maar voor een stadsdienst is een 30 km zone in principe geen bezwaar. De verkeersremmende maatregelen bestaan grotendeels uit een versmalde rijbaan en fietsstroken, wat voor busreizigers zeer te verkiezen is boven drempels. Buslijn 2 is met elke 10 minuten een rit de belangrijkste stadsbuslijn van Haarlem waar veel inwoners gebruik van maken. Reizigerscomfort en doorstroming zijn daarom belangrijk. Elke seconde telt zwaar in OV-land. Een inrichting volgens HIOR-profiel "Stadsontsluitingweg Smal" is dan de logische	Buslijn	De winst of verlies aan rijtijd is met Connexxion en de provincie besproken. Het profiel in het VO is de uitkomst van een participatie met diverse belanghebbenden (zowel bewoners, Fietsersbond, Haarlemse Bomenwacht, wijkraad, provincie en Connexxion). Tijdens vaststelling van het HIOR was de functie van de Velsersstraat een punt van discussie. Om die reden heeft het college de Velsersstraat in het HIOR uiteindelijk laten benoemen als profiel in onderzoek. Bij de behandeling van het HIOR bleek in de politiek in ieder geval geen draagvlak te bestaan voor een waardering als stadsontsluiting.	18



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	keus en niet het profiel in het VO.			
40	Op busroutes zien we graag asfalt in plaats van klinkers. Dit i.v.m. comfort voor de inwoners (en wijkbewoners) die in de bus zitten.	Buslijn	Dit is een politieke afweging en heeft o.a. te maken met het feit dat de Velsersstraat in het beschermd stadsgezicht Noord ligt en dat vanuit de bewoners veel waarde wordt gehecht aan de handhaving van klinkers in de rijbaan.	18
41	De Velsersstraat is een doorgaande fiets- en busroute. In onze ogen dient een dergelijke route te worden uitgevoerd in asfalt. Dat is ook de mening van de andere stakeholders. Asfalt biedt comfort, is geluidsarm, onderhoudsarm en geeft een duidelijk onderscheid tussen fietsstroken (rood) en de rijloper (zwart). Het HWP schrijft bovendien asfalt voor op fietsroutes buiten de binnenstad. Dit is meermaals door de raad bekrachtigd (bijv. motie 71, 06-11-2006). Toch wordt er hier gekozen voor klinkers. Op deze druk bereden busroute voorzien wij dezelfde problemen als op bijvoorbeeld de Kruisweg, waar de klinkers ondanks een goede fundering vervangen moesten worden door asfalt. Wij willen u nogmaals met klem verzoeken te kiezen voor asfalt, op zijn minst op de fietsstroken. Bijkomend voordeel van asfalt op de fietsstroken is dat de klinkers op de rijbaan dan zijn ingeklemd, en daardoor beter zullen blijven liggen. Ook elders op de route van buslijn 2 wordt dit toegepast, op het Stuyvesantplein. Het is onduidelijk voor welke klinker is gekozen voor de fietsstroken. De tekening in het VO komt niet overeen met de legenda en de toelichting. a. Huidige klinkers keperverband (tekening) De huidige klinkers zijn niet acceptabel op de fietsstroken. Het gewenste kleurverschil met de rijbaan ontbreekt. De klinkers zijn niet vormvast, waardoor het waarschijnlijk onmogelijk wordt om een egaal oppervlak te realiseren. Bovendien ontvangen wij klachten dat de klinkers in de Velsersstraat bij regen erg glad worden. De streklaag met de fietsmarkering tussen rijbaan en fietsstrook wordt aan beide kanten ingesloten door klinkers in keperverband. Zonder maatregelen zal dit snel los trillen en daardoor veel onderhoud vergen. Wij vragen ons af of dit is te voorkomen gezien de vele bussen die deels over de fietsstrook zullen rijden b. Keiformaat keperverband (toelichting) Wij vermoeden dat hier een strengpersklinker wordt bedoeld, zoals beschreven in het HIOR Noord. Dit vinden wij de best mogelijke klinker, mits ze recht blijven liggen en er geen verzakkingen plaatsvinden. Gezien het vele busverkeer betwijfelen wij dat echter. Ook de nadelen van het keperverband i.c.m. de streklaag met fietsmarkering blijven van toepassing. c. Onbekend formaat halfsteensverband (legenda fietsstrook markering) Het halfsteensverband zal tot iets minder problemen leiden met de streklaag. Deze klinker is verder niet beschreven. Het moge duidelijk zijn dat wij problemen voorzien met elke mogelijke klinkerverharding, enkel asfalt zal deze problemen voorkomen. Mocht er worden vastgehouden aan klinkers, dan hebben wij deze vragen: - Hoe denkt de gemeente te kunnen voorkomen dat de klinkers gaan verzakken op deze busroute? - Wordt er budget gereserveerd om verzakkingen te verhelpen? - Als verzakkingen veelvuldig optreden, wordt de weg dan alsnog geasfalteerd? - Wordt er een strengpersklinker toegepast op de fietsstroken, conform het HIOR?	Fietsroutes	De keuze voor klinkerbestrating van rijbaan en fietsstroken is een politieke afweging en heeft o.a. te maken met het feit dat de Velsersstraat in het beschermd stadsgezicht Noord ligt en dat vanuit de bewoners veel waarde wordt gehecht aan de handhaving van klinkers in de rijbaan. Voor rijbaan en fietsstroken wordt dezelfde klinkertype gebruikt. Het klopt dat niet juist is aangegeven in de legenda. Dit wordt aangepast in het Definitief Ontwerp. Hierbij nog onze reactie op de punten a t/m c. a. Er zal geen kleurverschil zijn tussen fietsstrook en rijbaan. De overgang tussen beide wegdelen wordt aangegeven met wegmarkering. Een klinkerbestrating zal nooit 100% egaal zijn in tegenstelling tot asfalt. Echter met een goede fundering en nieuwe bestrating zal in de nieuwe situatie de huidige oneffenheden in de rijbaan gereduceerd zijn. Hierdoor zullen de trillingen en de onderhoudsbehoefte afnemen. De verwachting is dat met de aanleg van nieuwe klinkers de gladheid zal afnemen b. Er is een afweging gemaakt. De gemeente kiest voor klinkers in keiformaat. c. Er zal een nieuwe fundering worden aangelegd. Deze fundering voorkomt dat de klinkers gaan verzakken. - Na oplevering van de rijbaan wordt het qua beheer overgedragen aan de beheerpartner (DDO-partner) van de gemeente Haarlem. Zij hebben budget voor het dagelijks beheer in de openbare ruimte. Uitgangspunt is om een rijbaan te maken die voor minstens de komende 20 jaar weer voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen van de gemeente, dus zonder wegverzakkingen. - De gemeente loopt niet vooruit op een eventuele toekomstige nieuwe afweging tussen asfalt en klinkers. - Voor de fietsstroken worden klinkers in keiformaat toegepast.	22
42	Wat mij opvalt, is dat voor de fietspaden en de rijbaan dezelfde (gerecyclede) klinkers zijn gebruikt, waardoor de fietsstroken minder goed te onderscheiden zijn van de rijbaan. Als daar een mogelijkheid voor is, zou mijn voorkeur zijn om daar onderscheidende (rode) klinkers voor te gebruiken.	Inrichting fietsstroken	In het ontwerp is een keuze gemaakt voor dezelfde kleurstelling waarbij de rijstroken gescheiden worden door belijning met witte stenen.	12
43	Komen er nieuwe fietsrekken bij of worden alleen de bestaande fietsrekken vervangen/ teruggeplaatst? Door het ontbreken van de voortuinen zijn er vast meer gewenst.	Fietsrekken	De bestaande fietsrekken worden teruggeplaatst. Daarnaast zullen er nog wat extra fietsrekken bij worden geplaatst. (totaal ca. 100 fietsrekken).	7
	Plaatsing van de fietsenrekken		De gemeente zal uw suggestie verwerken in het Definitief Ontwerp.	



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	De fietsenrekken staat nu loodrecht op stoep ingetekend. Dit doet geen recht aan de brede stoepen. Een plaatsing parallel aan de straat of in een hoek van 30 of 45 graden geeft de stoep een bredere uitstraling. Bij parallel plaatsen kunnen er zelfs aan beide kanten fietsen worden geplaatst.			21
44	Op de tekening staan grote fietssymbolen getekend op de fietsstroken. Voor zover wij weten kunnen deze niet worden aangebracht op klinkers. Dit is echter wel noodzakelijk om de fietsstroken te accentueren, helemaal als een duidelijk kleurverschil tussen de fietsstroken en de rijbaan ontbreekt. Hoe wil de gemeente dit realiseren? Het kan ons inziens niet zo zijn dat er hier kleine fietssymbooltjes op stoeptegelformaat worden toegepast. Overigens ontbreken op de tekening de fietssymbolen op het noordelijke deel van de Velsersstraat	Markering fietsstroken met fietssymbolen	De fietssymbolen worden in klinkers aangelegd in de Velsersstraat. Voor kleurverschil tussen rijbaan en fietsstroken, zie beantwoording van vraag 41 van de inspraaknotitie.	22
45	In aansluiting hierop vraag ik mij af of er van die afbeeldingen van fietsjes op de fietsstroken wordt aangebracht om de fietsstroken mee aan te duiden. Mijn vraag is of ook deze kunnen worden uitgevoerd in crèmekleur i.p.v. wit (en zo min mogelijk in aantal).	Symbolen op weg	De afbeelding van de fiets worden in klinkers aangelegd in de Velsersstraat. Hiervoor hanteren wij de HIOR richtlijnen.	27
46	Door de lengtemarkering van de fietsstroken ontstaat er veel hak/zaagwerk in het keperverband, wordt hier rekening gehouden i.v.m. wringend verkeer? Hierdoor kan het straatwerk nl. snel kapot gereden worden.	wegmarkering	Dit technisch aandachtspunt zal meegenomen worden bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp.	17
47	Kleur klinkers Vanuit esthetisch oogpunt zouden wij het mooi vinden als crèmekleurige (i.p.v. spierwitte) bakstenen worden toegepast voor de markering van de fietsstroken en de witte lijnen die de drempels markeren. Dit geeft een stijlvoller en rustiger straatbeeld. In de Engelzstraat en Santpoorterstraat zijn reeds crèmekleurige klinkers toegepast voor de markeringen. Het zou fraai zijn hierop aan te sluiten. □	Kleur klinkers	Gemeente Haarlem neemt de HIOR richtlijnen ten aanzien van de kleur klinkers voor de wegmarkering als uitgangspunt.	26,27
48	Hoe worden de symbolen voor "BUS", "FIETS" en "30" aangebracht?	Symbolen op weg	Deze symbolen worden in klinkers aangebracht in het straatwerk.	17
49	Door gebruik van de klinkers blijft de rustieke uitstraling gehandhaafd. Echter de keuze van kleur van de markering (geverfde klinkers werd verteld) kan dit teniet worden gedaan. Wordt gekozen voor een witte markering past dit niet bij de rustieke uitstraling. Als echter wordt gekozen voor een meer crème achtige kleur past dat meer bij de straat. Daarnaast wil ik nog graag de opmerkingen gebruiken om zo min mogelijk markeringen te gebruiken tussen fietsstroken en parkeervlakken. Ter info: op dit moment is er nauwelijks markering op de straat. Dit heeft nog nooit geleid tot ongelukken.	wegmarkering	De belijning is nodig om het onderscheid tussen fietsstrook en rijbaan aan te geven voor de weggebruikers. De gemeente Haarlem gaat hierbij uit van belijning met witte stenen, op basis van de uitgangspunten van HIOR Noord.	21
50	Waarom wijken de bestratingsmaterialen van de rijweg af van de bestratingsmaterialen elders in de wijk voor 30 km/u gebied? Of wordt dit de nieuwe standaard voor dit soort wegen? Het profiel van de Kleverparkweg met asfalt zou bijvoorbeeld ook prima doorgetrokken kunnen worden.	bestratingsmaterialen	Dit heeft te maken met het feit dat de Velsersstraat in het beschermd stadsgezicht Noord ligt en dat vanuit de bewoners veel waarde wordt gehecht aan de handhaving van klinkers in de rijbaan.	17
51	Doorklinkeren van de straat tot aan de Kleverlaan Vanuit esthetisch oogpunt moet de straat door-geklinkerd worden tot aan de kruising en niet stoppen met de nu ingetekende drempel. Zeker als het huidige asfalt voor een groot deel verwijderd moet worden i.v.m. de vervanging van het riool, zal er geen nadelig effect zijn op de kosten voor het toekomstige groot onderhoud van de kruising. Het doorklinkeren zou mijns inziens ook moeten worden toegepast op de kleverparkweg. Voor een eenduidige uitstraling in een prachtige wijk.	Doorklinkeren tot aan Kleverlaan	Het is voor de gemeente op dit moment niet wenselijk om tot aan het kruispunt met de Kleverlaan de Velsersstraat in klinkerbestrating uit te voeren, omdat de huidige asfaltstrook ter hoogte van het kruispunt te zijner tijd meegenomen zal worden in een totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat.	21
52	Het voorstel van de gemeente is om het wegdek opnieuw te voorzien van klinkers en dat de bestaande klinkers waar mogelijk hergebruikt moeten worden. De wijkraad vindt dat een onwenselijk voorstel en heeft daarvoor de volgende argumenten: 1. De Velsersstraat heeft een belangrijke functie voor alle vormen van	Keuze wegverharding	Beantwoording 1. De klinkerbestrating wordt voorzien van een goede fundering. 2. Het profiel in het VO is de uitkomst van een participatie met diverse belanghebbenden (zowel bewoners, Fietzersbond, Haarlemse Bomenwacht, wijkraad, provincie en Connexxion). Tijdens vaststelling van het HIOR was de functie van de Velsersstraat een	20



Inspraaknotitie Velsersstraat

	verkeer, zowel binnen de wijk Kleverpark als de stad in het algemeen. Dagelijks maken enkele duizenden fietsers en automobilisten gebruik van de weg. Daarnaast wordt het gebruikt door zwaar verkeer in de vorm van de bussen van lijn 2 en vele vrachtauto's tussen de wijken. Voor een dergelijke verkeersfunctie is een wegverharding met klinkers niet geschikt. - De Velsersstraat wordt ingericht als '30 km bus/fietsroute', in het HIOR Noord 'wijkontsluitingsweg' genoemd. Het standaardprofiel van de 'wijkontsluitingsweg' heeft een verharding met zwart en rood asfalt. - De keuze voor klinkers in de Velsersstraat is niet consistent met eerder gemaakte keuzes voor dit type wegen. Het standaardprofiel is al toegepast op diverse wegvakken van de buslijn 2 route. Op korte termijn zal dit profiel ook worden gemaakt in de Steenbok- en Meteorstraat. Volgend jaar komt het zuidelijk deel van de Marnixstraat (in het verlengde van de Velsersstraat) aan de orde. Gezien de inrichting van het al eerder aangepakte deel van de Marnixstraat, ligt ook hier de keuze voor de standaardverharding met zwart en rood asfalt voor de hand. Ten zuiden van de Velsersstraat is enkele jaren geleden al de Ostadestraat en Kleverparkweg (bij winkelcentrum Kleverpark) opgeknapt. Ook hier is gekozen voor een geasfalteerd wegdek. Op een later moment (bij de herinrichting Santpoorterstraat en omgeving) is 'voorrang om de bocht' naar de Velsersstraat gemaakt, om de eenheid in verkeersfunctie daarmee te benadrukken. Ook een eenheid in wegverharding is dan wel zo logisch. - Beleidsmatig sluit de keuze voor asfalt op dit type wegen naadloos aan bij de keuzes die Haarlem wil maken op het vlak van duurzame mobiliteit. Het bevorderen van fietsgebruik en openbaar vervoer heeft hierin een centrale rol. Het aanbrengen van een comfortabel wegdek in de Velsersstraat biedt hiertoe een uitgelezen kans. - Hetzelfde geldt voor de ambities die Haarlem heeft op het gebied van het verminderen van verkeerslawaaï. Zeker als gekozen wordt voor geluidsreducerend asfalt kan in de Velsersstraat een veel stillere leefomgeving worden gemaakt voor zowel de aanwonenden als de vele voetgangers en fietsers die hier dagelijks gebruik van maken. - Ook wat betreft het risico op trillingen en het onderhoud van de weg is de keuze voor klinkers op een weg met zwaar verkeer onverstandig. Je zou mogen verwachten dat de gemeente lering heeft getrokken uit recente ervaringen met elementenverharding op busroutes.		punt van discussie. Om die reden heeft het college de Velsersstraat in het HIOR uiteindelijk laten benoemen als profiel in onderzoek. Bij de behandeling van het HIOR bleek in de politiek in ieder geval geen draagvlak te bestaan voor een waardering als stadsontsluiting. - Het besluit over de Van Ostadestraat is ouder dan 10 jaar. Sindsdien is het afwegingskader aangevuld. De Kleverparkbuurt met de Velsersstraat heeft een beschermd status gekregen. Bewoners hebben massaal gedurende de participatie aan gegeven een voorkeur voor klinkers te hebben. - Gedurende de participatie is gebleken dat deze beleidsuitgangspunten weinig draagvlak in de buurt genieten. - Gedurende de participatie is gebleken dat deze waarden in de betreffende straat minder hoog worden aangeslagen dan de stedenbouwkundige uitstraling met klinkers. - De klinkerbestrating wordt voorzien van een goede fundering. Hiermee kunnen de trillingen van gemotoriseerd verkeer (waaronder de bus) gereduceerd worden. Daarnaast is een goede fundering vanuit beheeroverwegingen van belang.	
53	Een belangrijk argument dat steeds wordt gebruikt om weer klinkers aan te brengen is dat de Velsersstraat nog een authentieke wegingdeling en materialisering heeft, passend bij het 'beschermd stadsgezicht Noord'. Ook de wijkraad hecht uiteraard belang aan een mooi ingerichte Velsersstraat, passend bij het Kleverpark en de omliggende wijken. Maar daarbij moet wel rekening worden gehouden met de verkeersfunctie van de weg en eerder gemaakte keuzes. Zoals hierboven aangegeven bij punt 3 zijn op dit type wegen geen klinkers toegepast in Noord, ook niet op de wegen die vallen onder het 'beschermd stadgezicht'. Toepassing van het standaardprofiel met zwart en rood asfalt past juist prima binnen de eerder gemaakte keuzes. Volgens ons is er dan sprake van een win-winsituatie: een mooi opgeknapt Velsersstraat, qua beeld passend bij dit type wegen in het Kleverpark en omliggende wijken, behoud van karakter door behoud van de bomen en brede trottoirs, een stillere leefomgeving, prettig in gebruik voor de vele fietsers en het openbaar vervoer.	Klinkers en materialisatie rijbaan	Het profiel in het VO is de uitkomst van een participatie met diverse belanghebbenden (zowel bewoners, Fietsersbond, Haarlemse Bomenwacht, wijkraad, provincie en Connexxion). Tijdens vaststelling van het HIOR was de functie van de Velsersstraat een punt van discussie. Om die reden heeft het college de Velsersstraat in het HIOR uiteindelijk laten benoemen als profiel in onderzoek. Bij de behandeling van het HIOR bleek in de politiek in ieder geval geen draagvlak te bestaan voor een waardering als stadsontsluiting.	20
54	Mocht de gemeente toch klinkers willen aanbrengen, dan hebben wij de volgende vragen: Hoe wordt voorkomen dat er toch weer kuilen en oneffenheden in het wegdek gaan ontstaan en daardoor trillingen in de huizen door het zware verkeer?	Klinkers	Gemeente Haarlem verwacht dat met een goede fundering de kans op kuilen en oneffenheden in de klinkerstraat en mogelijke trillingen door zwaar gemotoriseerd verkeer gereduceerd kan worden.	19, 20



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	Deskundig advies heeft ons geleerd dat het onmogelijk is om dit te voorkomen, ook als daar een fundering onder zit. Wil de gemeente dit risico lopen?			
55	Is de gemeente bereid om 'stille klinkers' toe te passen? Op vele plaatsen in het land zijn al klinkers toegepast die een zelfde geluidsreductie bieden als asfalt. Zo nee, is de gemeente dan bereid om in elk geval nieuwe klinkers te gebruiken die maatvast zijn? De oude klinkers zijn niet maatvast, wat brede voegen tussen de klinkers tot gevolg heeft. Dit leidt tot een oneffen wegdek en extra veel geluid.	Klinkers	Stille klinkers worden uitgevoerd in beton en dat geeft een andere uitstraling dan passend is bij de huidige uitstraling van de Velsersstraat. De gemeente Haarlem heeft in het ontwerp daarom gekozen voor het toepassen van gebakken klinkers in de rijbaan (inclusief de fietsstroken). Gebakken klinkers passen goed bij de huidige uitstraling van de Velsersstraat. Deze gebakken klinkers worden gecertificeerd geleverd.	20
56	Ten aanzien van de inrichtingskeuzes hebben wij de volgende opmerkingen: 1. De wijkraad kan zich vinden in het opheffen van de bushalte Kleverlaan, mits de provincie en Connexxion aangeven dat dit voor de kwaliteit van het openbaar vervoer acceptabel is. Het voordeel is dat de bussen dan niet meer pal voor de woningen hoeven te stoppen. Het besluit om de bushalte Kleverlaan te laten vervallen is in overleg met de provincie en Connexxion genomen. 2. Ook het verplaatsen van de bushalte Velsersstraat richting de kruising met de Kleverparkweg vinden wij in principe positief, omdat daarmee de verkeerssituatie bij de ingang van De Ark overzichtelijker wordt. Alleen kan de inpassing van de halte richting station, dus bij het groenperk, in onze ogen beter. Deze moet wel passen binnen de hoge eisen die op deze locatie gesteld mogen worden aan de ruimtelijke kwaliteit. 3. Wij hebben begrepen dat er toch opnieuw verkeerslichten komen bij de oversteekplaats bij De Ark. Dat is alleen nog niet te zien op de tekening: geen stopstrepen en opstelruimtes. Verder lijkt ons een bredere middenberm nodig om voldoende veiligheid te bieden en ook daar weer verkeerslichten te kunnen plaatsen. En waar komen de taluds van het plateau te liggen? Is een plateau nog nodig in combinatie met verkeerslichten? 4. Ter hoogte van de Gerrit van Heesstraat wordt een derde oversteekplaats met middengeleider voorgesteld, bedoeld als extra snelheidsremmer. De uitbuiging om de middengeleider is echter zodanig lang en breed dat deze nauwelijks effect zal hebben. Daarentegen is het erg nadelig voor de direct omwonenden omdat er meer dan 10 parkeerplaatsen verdwijnen. Ons advies is om deze extra oversteekplaats achterwege te laten. Wij hebben er alle vertrouwen in dat de algehele versmalling van het wegbeeld, met fietsstroken en parkeren op de trottoirs in plaats van de huidige oningerichte klinkervlakte, zal zorgen voor een passende snelheid van het autoverkeer. 5. Op twee plaatsen, bij De Ark en bij de ingang van de Velsersstraat vanaf de Kleverlaan, wordt een plateau voorgesteld. In combinatie met een klinkerwegdek geeft dit extra risico's voor trillingen bij de aanliggende woningen. Indien gekozen wordt voor asfaltverharding in de Velsersstraat is het toepassen van plateau's minder risicovol, omdat deze dan vormvast zijn. Goede voorbeelden zijn te zien op andere wegvakken van de buslijn 2 route, zoals de Altenastraat en de recent aangepaste P.C. Boutenstraat.	Inrichtingskeuzes	Beantwoording: 1. Het besluit om de bushalte Kleverlaan te laten vervallen is in overleg met de provincie en Connexxion genomen. 2. Na behandeling van zienswijzen en advies vanuit de Adviescommissie is besloten om de bushalte ter hoogte van de Kleverpark te laten vervallen, omdat het een te grote impact heeft op het park. De huidige bushalte ter hoogte van Velsersstraat huisnummer 2 wordt gehandhaafd. Hetzelfde geldt voor de ingetekende halte bij huisnummer 1b. 3. Het klopt dat de gemeente op basis van studie en reacties van uit belanghebbenden besloten heeft om de verkeerslichten hand te haven. Nader invullen i.o.m. Tauw. 4. ontwerpverlichting i.o.m. Tauw opstellen. 5. Zoals eerder aangegeven, is het uitgangspunt van het project om de rijbaan na de herinrichting opnieuw te voorzien van een klinkerbestrating. Na bestudering van de zienswijzen heeft de gemeente besloten om het plateau bij de entree van de Velsersstraat vanaf de Kleverlaan te laten vervallen.	20
57	1. De klinkers door te leggen tot het einde van Velsersstraat, en dus tot aan de kruising met de Kleverlaan - Dit is esthetisch mooier en overzichtelijker. - Geeft duidelijker beeld aan verkeersdeelnemer voor begin/eind snelheidszone van 30 km/u. - Het blijkt dat verkeerslichten voor stoplichten ook onder klinkers gelegd kunnen worden (begreep dat dit een tegen argument was)		Het is voor de gemeente op dit moment niet wenselijk om tot aan het kruispunt met de Kleverlaan de Velsersstraat in klinkerbestrating uit te voeren, omdat de huidige asfaltstrook ter hoogte van het kruispunt te zijner tijd meegenomen zal worden in een totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat.	24 25,26 en 27 (wat betreft punt 1)



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	2. De ingetekende “drempel” aan het einde van de Velsersstraat (noordkant) te verleggen ter hoogte van het begin Engelszstraat - Dit is esthetisch mooier als het gelijk getrokken wordt met drempel bij Engelszstraat. - Geeft geen verrassing voor auto's vanaf Marnixstraat of afslaande auto's vanuit de westkant van de Kleverlaan. - Ligt verder af van de meeste bebouwing, en geen daarmee minder geluidsoverlast / trillingen. 3. Verplaatsing borden 30km /u naar het einde van de Velsersstraat (noordkant), dit is immers het einde / begin van de 30 km/u zone		Na beoordeling van zienswijzen is besloten om de drempel aan het einde van de Velsersstraat (noordkant) te laten vervallen. In het kader van dit project gaat de gemeente het kruispunt met de Engelszstraat niet aanpassen. De borden zijn geplaatst op de plek waar de 30 km zone begint.	
58	Betreffende de situatie aan het begin van de Velsersstraat, bij de kruising met Kleverlaan: - Graag de borden met 30km/u direct na de kruising plaatsen (om verkeer direct/ z.s.m. te wijzen op snelheid - eventueel een drempel direct aan het begin van de straat (nu nog 20 meter asfalt) om het 30km deel bij de kruising al aan te kondigen; - de verkeerslichten zo te plaatsen dat vanuit de Velsersstraat NIET te zien is of deze op groen staan, zodat 'net nog even gas geven om groen te halen' niet mogelijk wordt.	Kruising met Kleverlaan	De borden zijn geplaatst op de plek waar de 30 km zone begint.	16
59	Kan de kruising met de Kleverparkweg gelijk veiliger/overzichtelijker gemaakt worden door aanleg van een rotonde?	Kruising met Kleverlaan	Deze kruising valt buiten het ontwerp en is recent nog gereconstrueerd (2012).	17
60	Het huidige ontwerp rondom de kruising met de Kleverlaan vinden wij niet optimaal: - Een drempel bij de kruising lijkt ons de juiste keus, want dit geeft een mooie entree tot de straat, heeft een remmend effect en ontmoedigt verkeer de Velsersstraat in te rijden. Om deze voordelen te versterken vinden wij het logischer om de drempel daarom veel dichtter op de kruising te plaatsen uiteraard op een dusdanige manier dat de bus en het overige verkeer er recht overheen kan rijden. - Vanuit esthetisch oogpunt moet de straat doorgeklinderd worden tot aan de kruising en niet stoppen met de drempel. Zeker als het huidige asfalt voor een groot deel verwijderd moet worden i.v.m. de vervanging van het riool, zal er geen nadelig effect zijn op de kosten voor het toekomstige groot onderhoud van de kruising. - Het is beter om de borden met 30 km/u op de kruising met de Kleverlaan te plaatsen zodat het duidelijk is voor het verkeer datje een 30 km/u inrijdt zodra je de Velsersstraat inrijdt en niet pas na 30-40 meter aan het einde van flauwe bocht.	Kruising met Kleverlaan	Reactie op genoemde punten: - Na beoordeling van zienswijzen is besloten om de drempel aan het einde van de Velsersstraat (noordkant) te laten vervallen. - Het is voor de gemeente op dit moment niet wenselijk om tot aan het kruispunt met de Kleverlaan de Velsersstraat in klinkerbestrating uit te voeren, omdat de huidige asfaltstrook ter hoogte van het kruispunt te zijner tijd meegenomen zal worden in een totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat. - De borden zijn geplaatst op de plek waar de 30 km zone begint.	26,27
61	Het asfalt van de kruising Kleverlaan-Velsersstraat-Marnixstraat is in een slechte staat. Wordt dit ook gelijk aangepakt (werk-met-werk)?	Kruising met Kleverlaan	Nee, hiermee wordt gewacht totdat de reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan- Marnixstraat wordt opgepakt. Tot dat moment zal dit gedeelte van de rijbaan meegenomen worden in het regulier dagelijks onderhoud.	17
62	Er zijn 2 stoplichten ingetekend voor het verkeer wat vanuit de Velsersstraat de Kleverlaan wil oversteken of linksaf de Kleverlaan op wil. Probleem zit hem hier in het rechterstoplicht. Deze is al zichtbaar voor de lichte knik in de Velsersstraat. Als dit op groen staat geven auto's die nog ver van het stoplicht zijn flink gas om het groene licht te halen. Door het weghalen van het rechterstoplicht kan dit worden voorkomen. Auto's zien dan pas in of vlak na de lichte knik op welke kleur het stoplicht staat	Stoplicht bij de Kleverlaan	Uw opmerkingen met betrekking tot de stoplichten worden niet verwerkt in Definitief Ontwerp. Het rechterstoplicht heeft verkeerskundig gezien een belangrijke functie voor het rechtsafslaand verkeer. Bij de totale reconstructie van het kruispunt Velsersstraat- Kleverlaan-Marnixstraat zal het rechterstoplicht meegenomen worden.	21
63	<u>Stoplicht bij de Kleverlaan</u> Er zijn 2 stoplichten ingetekend voor het verkeer wat vanuit de Velsersstraat de Kleverlaan wil oversteken of linksaf de Kleverlaan op wil. Probleem zit hem hier in het rechterstoplicht. Deze is al zichtbaar voor de lichte knik in de Velsersstraat. Als dit op groen staat geven auto's die nog ver van het stoplicht zijn flink gas om het groene licht te halen. Door het weghalen van het rechterstoplicht kan dit worden voorkomen. Auto's zien pas in of vlak na de lichte knik op welke kleur het stoplicht staat. □	Stoplicht bij Kleverlaan	Verkeerslichten zijn volgens de wet verkeerstekens. En deze moeten volgens de wet zo zichtbaar mogelijk geplaatst worden. Het verkeerlicht aan de rechterzijde voldoet daar het meeste aan. Ook zijn de meeste mensen rechts georiënteerd en is het gebruikelijk verkeerstekens aan de rechterzijde te plaatsen. Twee verkeerslichten voor één rijstrook is niet gebruikelijk, maar wanneer er een verkeerslicht zou moeten vervallen dan is dat op grond voorgaande overwegingen het linker licht.	26,27
64	Is bij de afweging van de ontwerpkeuze rekening gehouden met te verwachten	Bomen	Ja. de levensduur en de kwaliteit van de bomen zijn onderzocht. De uitkomsten van het	17



Haarlem

Inspraaknotitie Velsersstraat

	levensduur van de bomen en kwaliteit van de bomen?		onderzoek zijn meegenomen in het ontwerp. Het ontwerp voorziet in een verbetering van omstandigheden van de bestaande bomen.	
65	Het zou mooi staan als de boomkransen een mooi kader krijgen. Nu liggen de stoeptegels er een beetje slordig om heen, een mooier afgewerkte rand in de boomkrans staat verzorgder en stijlvoller en verhindert ook dat de stoeptegels verplaatsen. □	Bomen	De gemeente Haarlem zal de boomkransen duidelijk bekaderen met een bandconstructie.	27
66	De bomen in de Velsersstraat zijn belangrijk voor het uiterlijk van de straat. Maar veel bomen zijn ook uit hun krachten gegroeid en slecht onderhouden. Dit geldt zeker voor de exemplaren aan de even zijde, waar het groen tegen de gevels aangroeit. Teven komt er in de lente en zomer een kleverige substantie naar beneden. Is het mogelijk eens goed onderhoud te plegen, zodat de bomen weer in de juiste proportie komen en geen kleverige troep meer geven.	Bomen	Spaarnelanden voert namens de gemeente het onderhoud van de bomen uit. Een 20 tal bomen in de Velsersstraat worden meegenomen in de snoeironde, die binnenkort zal opstarten. Deze snoeironde loopt door tot eind februari 2017. De kleverige substantie, die naar beneden komt wordt veroorzaakt door bladluizen. Bladluizen worden niet bestreden binnen het dagelijks onderhoud.	19
67	<u>Startbrief</u> De startbrief is gedateerd op 22 maart 2016, vijf dagen na behandeling van het HIOR Noord in de commissie Beheer. In de commissievergadering van 17 maart hebben we enkele onjuistheden in het HIOR Noord benoemd, waaronder de categorisering van de Velsersstraat (geen 'stadsontsluitingsweg' maar 'wijkontsluitingsweg') en de onjuiste interpretatie van de nota Ruimtelijke kwaliteit voor wegen (als de Velsersstraat) die vallen onder het bus- en fietsnetwerk. Dezelfde onjuiste uitgangspunten in het HIOR Noord stonden uiteraard ook in de startbrief Velsersstraat, waarmee het project direct een valse start kende. Ook was de mening van de wijkraad, zoals aangegeven in het startgesprek op 18 februari, ongenuanceerd verwoord in de startbrief. Voorts hebben we nooit een inhoudelijke reactie mogen ontvangen op ons voorstel om de scope van het project te verbreden met de Marnixstraat (gepland in 2017), zodat een integraal ontwerp gemaakt kan worden voor de route Velsersstraat-Marnixstraat.	Proces	Het profiel in het VO is de uitkomst van een participatie met diverse belanghebbenden (zowel bewoners, Fietzersbond, Haarlemse Bomenwacht, wijkraad, provincie en Connexxion). Tijdens vaststelling van het HIOR was de functie van de Velsersstraat een punt van discussie. Om die reden heeft het college de Velsersstraat in het HIOR uiteindelijk laten benoemen als profiel in onderzoek. Bij de behandeling van het HIOR bleek in de politiek in ieder geval geen draagvlak te bestaan voor een waardering als stadsontsluiting. De beschermde status die op de Velsersstraat ligt, wijkt af van die van de Marnixstraat. Een combinatie is om deze reden niet logisch.	20
68	De participatiefase was erg kort, verliep zeer rommelig en was ook nog niet afgerond voordat de inspraakfase startte. De wijkraad kan zich niet vinden in deze werkwijze. Jammer dat na 18 jaar wachten er nu zo weinig tijd is genomen voor het maken van een goed ontwerp in overleg met de stakeholders. Als de gemeente participatie daadwerkelijk serieus wil nemen, neem dan de tijd voor deze belangrijke fase.	Participatie	Tijdens de participatiefase is tijd genomen om met alle belanghebbenden te bespreken, zowel stakeholders die op wijk- en of gemeentelijk niveau opereren als bewoners van de straat. In het kader van de startbrief hebben elke partij individueel besproken. Daarnaast heeft de gemeente Haarlem op verzoek van een aantal stakeholders brede bijeenkomsten georganiseerd met de verschillende belanghebbenden. Bij de doorlooptijd van de participatie heeft de gemeente Haarlem echter ook rekening gehouden met de bestuurlijke wensen t.a.v. de voortgang van het project. Daarnaast heeft de gemeente geconstateerd dat over sommige aspecten, zoals het type verharding van de rijbaan, geen overeenstemming te bereiken is met alle belanghebbenden.	20
69	In onze ogen is het participatieproces niet zorgvuldig doorlopen. Wij werden telkens op zeer korte termijn voor een overleg uitgenodigd. Stukken waren vooraf niet beschikbaar of werden slechts na aandringen verstrekt. Ook vinden we het jammer dat het VO overhaast is vrijgegeven voor inspraak, terwijl de participatie nog niet was afgerond. Deze haastige spoed heeft ook tot fouten in het ontwerp geleid, zo komt bijvoorbeeld de toelichting niet overeen met de tekening en staan er "Zone 30" borden getekend waar geen 30 zone begint	Participatie	Zie beantwoording bij vraag 68 van de inspraaknotitie. Bij de Verspronckweg staat er inderdaad al een zone bord bij het inrijden van de Kleverparkweg. Het huidige zone bord in het ontwerp na de bocht met de Velsersstraat, zal op de huidige locatie vervangen worden door een zogenaamd 'herhalingsbord' van de zone van 30 km/ h.	22
70	Zijn de zichthoeken voor autoverkeer voldoende vanuit de Saenredamstraat en Gerrit van Heesstraat (westelijke richting) in verband met geparkeerde voertuigen en schuin weglopen inritbanden	Zichthoeken autoverkeer	Ja. deze zijn voldoende. Verkeerskundige en politie hebben hier naar gekeken.	17
71	Waar komen de kolken?	kolken	Dit punt wordt nader uitgewerkt in het definitief ontwerp.	17