

Inspraaknotitie Steenbok- en Meteorenstraat

Datum: 20 september 2016

	Vraag/reactie	Onderwerp	Antwoord gemeente	Inspreker
1	We vinden het ontwerp erg mooi	Ontwerp	Bedankt voor uw bericht	1
2	Op 29 augustus werd bij de inloopbijeenkomst het VO gepresenteerd. Een ontwerp waar, op een uitstekende wijze, rekening is gehouden met: - Behoud van bomen waar mogelijk - Vervanging van slecht groeiende bomen (kapaanvraag) - Extra nieuwe bomen	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie	4
3	Laten we voorop stellen dat ik het plan toejuich! Met name de verkeersveiligheid vanuit de zijstraten en voor voetgangers is hierbij zéér gebaat. Al vrees ik dat de doorgaande rijbaan aan de Steenbokstraat wel eens een racebaan zou kunnen gaan worden; Is het namelijk nú al, terwijl nu rechts nog voorrang heeft.	Ontwerp	Bedankt voor uw reactie Op soortgelijke wegen (met een vergelijkbare inrichting) heeft de gemeente de ervaring dat de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer iets onder de 50 km/u ligt.	5
4	We zouden graag meer veiligheid zien met betrekking tot spelende en overstekende kinderen. Een zebrapad met een stoplicht bijvoorbeeld, maar ook snelheidsvermindering.	Oversteek plaats	De gemeente vindt veiligheid heel belangrijk. Daarom zijn uw suggesties van een zebrapad met een stoplicht in deze situatie bestudeerd en naast andere mogelijke maatregelen gelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid in de Steenbok- en Meteorenstraat. Na onderzoek en toetsing aan het gemeentelijk beleid, is gekozen om de volgende maatregelen uit te voeren, na het opnieuw asfalteren van de rijbaan, om de bestuurders van gemotoriseerd er op te wijzen dat er oversteekbewegingen te verwachten zijn ter hoogte van de Paulus Mavo: - terug brengen van kanalisatiestrepen op de rijbaan ter hoogte van de Paulus Mavo. Deze strepen geven aan waar overgestoken kan worden; - terug brengen van de bliksemschichtmarkeringen op de rijbaan; - plaatsing van waarschuwborden voor overstekende kinderen bij het begin van de schoolzone in beide richtingen; - het aanbrengen van de markering "School" bij het begin van de schoolzone in beide richtingen. - Door het aanbrengen van de fietsstroken van 2 meter aan weerszijden van de rijbaan, wordt het rijgedeelte voor het gemotoriseerd verkeer visueel versmald. Dit heeft een snelheid remmend effect. Indien de gemeente een zebrapad zou overwegen, dan zou de schoolzone bij de Paulus Mavo de meest geschikte locatie zijn vanwege de aanwezigheid van de school en de nabijheid van bushaltes. Echter er is na een inhoudelijke afweging bewust niet gekozen voor een zebrapad vanwege de specifieke verkeerssituatie rond het Junoplantsoen: in de praktijk blijkt dat indien een zebrapad slechts op bepaalde tijden (spits), in dit geval bij het in- en uitgaan van de scholen, wordt gebruikt, het juist zijn dwingende functie verliest voor het gemotoriseerde verkeer en men het zebrapad in zijn geheel gaat negeren. Verder is overwogen dat: - de oversteekplaats primair voor voetgangers is, terwijl veel leerlingen/ scholieren met de fiets komen; - het zebrapad zou niet direct op de looproute van de Liduinaschool kunnen komen te liggen, maar wel op de looproute van de Paulus Mavo; de vraag is of de VMBO- leerlingen in praktijk de oversteekplaats gaan gebruiken; - op basis van de gemeten verkeersintensiteiten en de huidige en toekomstige breedte van de rijbaan de straat in principe goed over te steken is. Alles overziend is de gemeente van mening dat een zebrapad onvoldoende meerwaarde heeft op deze plek en dat er volstaan kan worden met kanalisatiestrepen in combinatie met de hierboven beschreven maatregelen. Gezien de huidige verkeersintensiteiten is de gemeente van mening dat een stoplicht op deze locatie niet nodig is.	1
5	Een oversteek bij de school: heel fijn! Dit komt de veiligheid van alle kids ten goede.	Oversteek plaats	Bedankt voor uw bericht. Zie verder antwoord bij vraag 4.	2
6	We hopen dat er minder geluidsoverlast zal zijn door het verkeer. Op dit moment trilt het gehele huis zodra er bijvoorbeeld een bus door de straat rijdt.	Drempel	Ten hoogte van de Paulus Mavo komt geen drempel. Hierdoor zal de geluidsoverlast van de bus ter hoogte van deze plek naar verwachting minder zijn. Daarnaast zal de rijbaan vernieuwd worden: dit	1



Haarlem

Inspraaknotitie Steenbok- en Meteorenstraat

			zal ook de geluidsoverlast reduceren.	
7	Fijn dat de drempel uit het ontwerp is. Ons huis trilt nu als de bus voorbij komt, een drempel maakt dit alleen maar erg. Nu is het acceptabel.	Drempel	Bedankt voor uw bericht	2
8	Rode fietspaden: ook heel fijn! De weg wordt zo optisch smaller en veiliger voor alle fietsers, en hopelijk minder een racebaan.	Fietsstroken	Bedankt voor uw bericht	2
9	Parkeerplaatsen: fijn dat de huidige parkeerplaatsen worden behouden, maar dit is nu al te kort. Er wordt nu al op de stoep geparkeerd, waar de ruimte dit toelaat. Als wij na 18:00 uur thuis komen, moeten we al in de zijstraten parkeren wat natuurlijk ook niet fijn is voor de mensen die daar wonen.	Parkeren	De gemeente heeft in het Definitief Ontwerp extra parkeergelegenheid toegevoegd in de Steenbok- en Meteorenstraat (zie verder beantwoording bij vraag 11)	2
10	Parkeerplaatsen: de Dierenwinkel neemt vaak veel (<i>parkeer</i>) plek in, met name voor Kerst met verkoop van kerstbomen en aanhangwagen. Kan dit niet anders worden ingericht (de kerstbomen). Die parkeerplaatsen worden dan echt gemist.	Parkeren	Voor de verkoop van de kersbomen moet de eigenaar van deze winkel een jaarlijks tijdelijke standplaatsvergunning kerstbomen bij de gemeente aanvragen. De verkoop van kerstbomen is met deze vergunning toegestaan van 6 tot en met 24 december. In die periode kan de eigenaar van de dierenwinkel kerstbomen verkopen voor zijn winkel, na verlening van de tijdelijke standsplaatsvergunning door de gemeente Haarlem Aangezien de stoep voor de winkel vrij moet blijven voor voetgangers, zullen de kerstbomen (na verlening van de tijdelijke standplaatsvergunning) gedurende deze periode tijdelijk op de parkeerplaatsen voor de dierenwinkel geplaatst moeten worden	2
11	Maak van elk beschikbare ruimte parkeerplaatsen. Zie de gele arcering op de tekening voor suggesties. 1. Tegenover de Paulus mavo, hier kunnen nog 1 of 2 parkeerplaatsen meer worden gemaakt als de oversteek voor de Paulus iets wordt verplaatst in zuidelijke richting; 2. Rechts van de Paulus aan de oostzijde van de Steenbok, hier kan ook een parkeerplaats bij; 3. Nog verder rechts bij BDK Makelaars voor de deur, wordt nu al geparkeerd. Kan dan die lantaarnpaal en die prullenbak wat logischer geplaatst worden voor optimaal gebruik voor parkeerplaatsen. 4. Tussen Pleiaden en Orionweg, hier kunnen ook wat parkeerplaatsen bij.	Parkeren	De gemeente heeft uw suggesties voor extra parkeerplaatsen bekeken. 1. Dit is in principe mogelijk, echter de situatie ter plaatse van de school wordt daardoor minder overzichtelijk ten aanzien van de oversteek. Men moet nu letten op de geparkeerde voertuigen en de oversteekplaats met overstekende voetgangers die nu dicht op elkaar liggen. Daarom neemt de gemeente deze suggestie niet over. 2. Deze extra parkeerplaats zal ingepast worden in het Definitief Ontwerp. 3. Deze suggestie zal meegenomen worden bij het opstellen van het Definitief Ontwerp. 4. Op de locatie direct naast Pleiadenstraat kan een extra parkeerplaats worden ingepast. Op de tweede locatie is dit niet mogelijk, vanwege de aanwezigheid van een oprit/garage.	2
12	Wanneer kom je in aanmerking voor een invalidenparkeerplaats?	Parkeren	De bestuurder van een auto kan hiervoor een verzoek indienen bij het WMO loket, zie verder link: https://www.haarlem.nl/gehandicaptenparkeerkaart/	2
13	De bestaande invalideparkeerplaats staat op de verkeerde plek in het ontwerp. Het gaat namelijk niet voor de toegang bij Meteorenstraat nr.4, maar voor Meteorenstraat nr. 6.	Parkeren	Dit is aangepast in het Definitief Ontwerp	3
14	Als ik de tekening goed bekijk, zie ik dat de parkeerhavens in de nieuwe situatie, aan de zijde van de huisnummers 43, 41, 39 doorlopen tot aan het kruisingsvlak met de Pleiadenstraat. Tussen de huisnummers 39 en 37 echter zit nog een garage waarbij uiteraard een uitrit verbonden zit. Tevens doe ik u hierbij het vriendelijke verzoek, rekening te willen houden met het feit dat ik en hiervoor de eerste eigenaar al een kleine 25 jaar een auto/motorrij school exploiteren aan de Steenbokstraat 37. De eerste eigenaar heeft destijds bewust gekozen voor deze locatie vanwege het heerlijk brede trottoir waarbij de lesvoertuigen (tweewielers) niemand in de weg staan! Voetgangers hebben geen hinder en het doorgaand verkeer al helemaal niet. Als direct het trottoir voor de helft smaller wordt, vrees ik dat onze lesvoertuigen geen plaats meer hebben. Er staan dagelijks namelijk wel zo'n 8 tot 10 tweewielers paraat. Wellicht kunt u daarom eea nog eens in overweging nemen, want; Als u kijkt aan de overzijde van de weg zult u zien dat daar ook alle ruimte is om de parkeerhavens dóór te trekken. Dáár heeft niemand er "last" van. De garage welke daar gevestigd is wordt namelijk nooit gebruikt en is zelfs niet groot genoeg voor een auto dus behoeft ook geen uitrit. Wilt u dus persé parkeerhavens, kunt u ze aan die zijde realiseren.	Parkeren	De gemeente zal de huidige opzet van het trottoir ter hoogte van uw bedrijf handhaven. Voor het onderdeel parkeerhavens, verwijs ik u naar de beantwoording bij vraag 11.	5
15	Parkeer- en schrikstroken Volgens CROW 230 is de aanbevolen breedte van een parkeerstrook 200 cm,		Er is budget voor de reconstructie binnen de bestaande banden, aangevuld met het aanbrengen van inritconstructies in de zijstraten en het waar mogelijk optimaliseren van de parkeergelegenheid. De	7



Haarlem

Inspraaknotitie Steenbok- en Meteorenstraat

	aangevuld met een schrikstrook van 50 cm tussen parkeerstrook en fietsstrook. In deze straten is het wellicht niet mogelijk om hier met behoud van de bomen volledig aan te voldoen. Aan de oostkant van de Steenbokstraat kunnen de parkeerhavens echter zonder problemen worden verdiept. Dit schept de ruimte om in elk geval aan de oostkant van de straat een schrikstrook aan te brengen. De aanwezigheid van parkeerplaatsen naast de fietsstroken geeft tevens een extra argument om te kiezen voor een maximumsnelheid van 30 km/h. CROW 230 schrijft hierover: <i>De aanwezigheid van fietsers op de rijbaan, ook bij beschikbaarheid van een fietsstrook, leidt tot potentiële conflicten. Daarom wordt aanbevolen de snelheidslimiet van 50 km/h terug te brengen naar 30 km/h als fietsers op de rijbaan zijn toegestaan. Deze aanbeveling is nog dringender als ook parkeren op of langs de rijbaan is toegestaan.</i>		impact van het over de hele lengte toepassen van een schrikstrook is financieel te groot. Daarom kan dit verzoek niet ingewilligd worden. Slechts gedeeltelijk toepassen van schikstroken langs de rijbaan is qua beeld en duidelijkheid van de rijbaan voor de gebruikers niet gewenst. Op basis van het feitelijk gemeten rijgedrag in de Meteoren- en Steenbokstraat, en op soortgelijke wegen, is gekozen om 50 km/ u als maximumsnelheid te hanteren.	
16	We zijn blij dat er bomen bijkomen.	Bomen	Bedankt voor uw bericht	1
17	Doorsnede C-C geeft aan dat het trottoir 2,75 m wordt. Ik heb niet exact gemeten, maar de stoep is nu toch echt breder (ruim 3 m) en de bomen staan op de rand van de stop. Is 2, 75 meter haalbaar zonder bomen te verplaatsen? Want ik neem aan dat dat niet de bedoeling is?	Bomen	Het trottoir is inderdaad breder. In het dwarsprofiel staat de lijn van de bebouwing niet boven die van het getekende trottoir. Wanneer deze lijnen recht boven elkaar staan en klopt de bestaande breedte van meer dan 3,0 m. Verplaatsing van bomen is niet gewenst. Boom ter hoogte van Steenbokstraat 31-33 is nieuw en moet nog geplant worden.	2



Haarlem

Inspraaknotitie Steenbok- en Meteorenstraat

18	Op 29 augustus werd bij de inloopbijeenkomst het VO gepresenteerd. Een ontwerp waar, op een uitmuntende wijze, rekening is gehouden met: - Behoud van bomen waar mogelijk - Vervanging van slecht groeiende bomen (kapaanvraag) - Extra nieuwe bomen In een bijgevoegde memo vraagt HBW aandacht voor aantal aspecten bij het maken van een DO. Van VO naar DO 1. Zijn de te handhaven bomen GPS ingemeten? 2. Kan beoordeeld worden of en op welke wijze groeiplaats verbetering nodig is voor de te handhaven bomen? 3. Is er voldoende ruimte voor het maken van ondergrondse groeiplaatsen conform de HIOR? De afmeting van de groeiplaats op de tekening aangeven. 4. Kan eerst worden bepaald hoe groot de groeiplaats kan worden en kan daarna de boomsoort worden afgestemd op de te bieden groeiplaats voor de boom? De afmeting van de groeiplaatsen worden bepaald gerelateerd aan de gewenste levensduur en aan de technische mogelijkheden. 5. De soorten worden o.a. bepaald op basis van locatie (overlast vermijden), vochtthuishouding, wind, ecologie/ stedelijk, diversiteit, ziekte bestendigheid. Kan in het kader van diversiteit en duurzaamheid meerdere soorten bomen worden toegepast? Het groenbeeld blijft dan redelijk behouden als door een boomziekte in korte tijd een soort uitvalt. 6. Kunnen de boomspiegels worden beplant met lage struiken bv boom klimop zie Pijlsaan ter bescherming van de boomstam en ter voorkoming van hondenpoep. 7. Kan het tracé voor de nieuwe waterleiding buiten de groeiplaatsen om worden gelegd? 8. Kunnen de groeiplaatsen onder parkeerplaatsen en stoep worden gemaakt? 9. Op welke wijze is rekening gehouden met afvoer van extreme hemelwater neerslag? 10. Kan hemelwater via en infiltratieriool worden afgevoerd tussen put en hoofdriool. Is extra berging mogelijk zodat hemelwater ten goede komt aan de bomen en minder hoeft te worden afgevoerd? 11. Is Spaarnelanden als beheerder van de openbare ruimte geïnformeerd/ betrokken?		Bedankt voor uw reactie. Beantwoording van gemaakte opmerkingen van VO naar DO: 1. De bomen zijn ingemeten en aangeven in het ontwerp. 2. Op basis van het advies van Groen advies wordt bekeken op welke wijze groeiplaatsverbetering kan plaats vinden voor de bestaande bomen. 3. Nee, aan de oostkant van het plangebied kunnen grote ondergrondse groeiplaatsen (ca. 16 m3) aangebracht worden dan aan de westkant (ca. 10 m3) 4. In de ontwerpfase is gekeken hoe groot de groeiplaatsen van de bomen kunnen worden in de Steenbok- en Meteorenstraat. Dit heeft geresulteerd in het voorliggende DO. 5. Het is mogelijk om meerdere soorten bomen toe te passen in het straatbeeld. Echter na inhoudelijke afweging (onder meer als gevolg van de huidige situatie van kabels en leidingen in de straat) is besloten om voor deze reconstructie te kiezen voor het aanvullen van het bomenbestand met dezelfde type voorgeschreven boomsoort in het Bomenbeleidsplan (de Meelbes in de Steenbokstraat en de Rode paardenkastanjes in de Meteorenstraat). 6. Deze nadere vormgeving van de boomspiegels is geen onderdeel van dit project. Uw voorstel zal bij de dagelijkse beheerder neergelegd worden. 7. Nee, PWN start dit najaar met het vervangen van de waterleidingen in onder andere het plangebied. Hiervoor wordt de bestaande waterleiding uit een bestaand leidingenpakket in het trottoir gehaald en vervangen door een nieuwe waterleiding. 8. Ja 9. De drainage zal zorgen voor lagere grondwaterstanden in het plangebied. Het plan voorziet niet in de aanleg van een hemelwaterafvoerleiding. 10. Nee, het bestaand gemengd rioelstelsel blijft in de straten liggen. 11. Spaarnelanden wordt als beheerder van de openbare ruimte tijdig geïnformeerd. De gemaakte opmerkingen die gaan over van DO naar bestek, uitvoering en beheer en onderhoud zullen ter overweging worden meegenomen in de latere fasen van het project.	4
19	1. 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. De gekozen weginrichting volgens HIOR-profiel "Wijkontsluiting" is dan ook logisch voor deze straten. En geeft nauwelijks passeerproblemen bij tegenliggers gezien de lage verkeersintensiteiten. 2. Op busroutes zien we graag asfalt in plaats van klinkers. Dit ivm comfort voor de inwoners (en wijkbewoners) die in de bus zitten. We zijn dan ook blij met de keuze voor asfalt. 3. Bij de halte-abri aan de westzijde zien we -conform beleid- graag 6 fietsrekken toegevoegd, zodat reizigers hun fiets kwijt kunnen. 4. Blij zijn we met de uitritconstructies (conform HIOR) en de afwezigheid van drempels en zebrapaden. 5. Compliment aan proces manager voor de goede en prettige samenwerking.	Openbaar vervoer	Beantwoording van gegeven reacties: 1. Bedankt voor uw reactie. 2. Bedankt voor uw reactie 3. Er zullen 6 fietsrekken toegevoegd aan de halte-abri aan de westzijde. 4. Bedankt voor uw reactie. 5. Bedankt voor uw reactie.	6
20	<u>50 km/h of 30 km/h</u> Het gekozen profiel is het zgn. 2-3-2 profiel (CROW: B2 profiel). Gezien de	Maximumsnelheid	<u>50 km/ h of 30 km/h</u> Op basis van het feitelijke rijgedrag in deze straten, de functies van de weg en het voorgeschreven	7



Haarlem

Inspraaknotitie Steenbok- en Meteorenstraat

	status van de weg (geen GOW), de beperkte verkeersintensiteit en de beperkte beschikbare ruimte is dit in onze ogen het optimale profiel. Bij dit profiel hoort echter een maximumsnelheid van 30 km/h, zoals o.a. beschreven in CROW 230: <i>Bij toepassing van profiel B2 ... moeten automobilisten bij het naderen van een tegenligger bewust uitwijken over de fietsstrook. Ze mogen daarbij het fietsverkeer niet hinderen. De middenrijloper voor het autoverkeer mag maximaal 3,80 m breed zijn. De maximumsnelheid is 30 km/h.</i> Een lagere maximumsnelheid kan nadelig lijken voor het busverkeer. Echter, vanwege de beperkte ruimte en het fietsverkeer in deze straten kan de bus nu ook al niet structureel harder rijden dan 30 km/h. De dienstregeling is hier dan ook op afgestemd. Bovenstaande overwegingen hebben er in 2003 al toe geleid dat deze straten in het HVVP zijn gecategoriseerd als "30 km/h met bus". Vergelijkbare straten op deze busroute zijn of worden ook ingericht als 30 km zone (Plesmanlaan, Velsersstraat, PC Boutensstraat). Waarom wijkt het ontwerp op dit punt af van het HVVP en de CROW richtlijnen? <u>Grijze wegen</u> Deze straten zijn geen gebiedsontsluitingsweg en kunnen ook niet als zodanig worden ingericht. Omdat door de straten een busroute loopt kunnen ze echter ook niet volledig als erftoegangsweg worden ingericht. De wegcategorisering valt dus tussen GOW en ETW, daarmee is het een grijze weg. Dat is hier niet te voorkomen, en dit is ook geen probleem. De status van grijze weg heeft niets te maken met de maximumsnelheid. Ook met 50 km/h is dit een grijze weg.		Hior Noord profiel, is een snelheidsregime van 50 km/ u als uitgangspunt genomen. Op verzoek van de commissie Beheer is onderzocht of een 30 km/ u inrichting voor de Steenbok- en Meteorenstraat haalbaar is. In een ambtelijk overleg van 20 mei jl. zijn de volgende consequenties van een dergelijke inrichting aangegeven door Connexxion en de provincie: - Buslijn 2 zal als gevolg van deze herinrichting niet meer door de Steenbok- en Meteorenstraat gaan rijden, omdat de route dan wordt omgeleid. De omleiding betekent dat niet alleen de Steenbokstraat en Meteorenstraat verstoken blijven van busvervoer maar ook dat in de Sterrenbuurt en Bomenbuurt geen openbaar vervoer meer zal rijden. - De provincie zal de toegewezen Quickwin subsidie voor de Steenbok- en Meteorenstraat niet verstrekken. Hiermee vervalt een groot deel van de financiering van de werkzaamheden. Gezien het belang van de buslijn 2 voor de gemeente Haarlem is het niet wenselijk om de Steenbok- en Meteorenstraat volledig in te richten als 30 km/h inrichting met gelijkwaardige kruisingen en met drempels. <u>Grijze wegen</u> De Steenbok- en Meteorenstraat worden ingericht als een voorrangsweg ten opzichte van de zijstraten. Deze inrichting past bij een 50 km/ h weg.	
21	De reactie gaat over de overlast die zij ondervinden van de ondergrondse vuil container die voor hun deur is geplaatst. Daar mijn ouders niet goed Nederlands lezen, hebben zij toen niet geweten dat de container pal voor hun huis zou worden geplaatst en hebben zij hier geen bezwaar tegen kunnen maken. Toen deze eenmaal geplaatst was, durfden zij hier geen bezwaar meer tegen te maken. De overlast en irritatie van de container is echter heel erg. Zowel het geluidsoverlast, de stank en ook het nare uitzicht vanuit hun huiskamer, is echt heel erg. De container is recht voor hun woonkamerraam geplaatst op ca 2 meter afstand. Aangezien er nu binnenkort aanpassingen in de straat gedaan gaan worden wil ik voor hun via deze aanvragen om de container te plaatsen, zeker gezien het feit dat er meerdere plekken in de straat zijn die hiervoor beter geschikt zijn.	Ondergrondse afvalcontainer	Verplaatsing is helaas niet mogelijk. In het verleden is er een procedure met een aanwijsbesluit gevoerd. Beslissing tot plaatsing van ondergrondse vuilcontainer is definitief geweest. Wel kunt u Spaarnelanden benaderen voor eventuele stankwerende maatregelen.	8