

NOTITIE Beantwoording inspraakreacties

Voorlopig Ontwerp Amsterdamsevaart

Datum:

Van maandag 29 augustus 2016 tot maandag 10 oktober 2016 heeft het voorlopig ontwerp (VO) van de inrichting van de weg (verkeerskundig ontwerp) Amsterdamsevaart ter inzage gelegen.

In dit document zijn de inspraakreacties opgenomen en aangegeven op welke wijze ze zijn meegenomen bij het opstellen van het Definitief Ontwerp (DO).

nr.	Thema	Naam	Zienswijze (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking zienswijze
1	Beleid	De heer O. Griffioen	De inspreker ziet dat de plannen voor de herrinrichting van de Amsterdamse Vaart gezet zijn op 10 jaar. Een tijdelijke aanpassing dus. De inspreker is benieuwd of dit betekent dat de gemeente vast wil houden aan de originele plannen over 10 jaar, te weten een waterweg aanleggen. Of betekent dit dat de gemeente een "nieuwe" ronde gaat maken aangaande de mogelijkheden met deze vrij gekomen ruimte.	De inrichting van de Amsterdamsevaart betreft een tijdelijke maatregel en houdt vast aan een toekomstige inrichting conform de gebiedsvisie Oostradaal.
2	Omgeving	De heer B. van Benthem	De inspreker geeft aan dat het fijn is dat de situatie aan de amsterdamsevaart wordt aangepakt. Er wordt naar uit gekeken naar minder verkeer en meer recreatiemogelijkheden in de buurt. Voor de inspreker zou de invulling van de vrijkomende ruimte perfect zijn als er: - Veel groen komt - Speelgelegenheid voor kleine kinderen - Voetbalkooi - Veilige afscheiding van groenstrook en weg - Geluidswal voor de weg Van eerdere bijeenkomsten begreep de inspreker dat het asfalt wat er ligt voor het grootste gedeelte moet blijven liggen. Nu hardlopen en bootcamp steeds maar aan populariteit winnen in Nederland, lijkt het de inspreker mooi om daar op in te spelen. Op asfalt kunnen natuurlijk mooie sprintbanen worden aangelegd, waar jongeren sinds de goede prestaties van Dafne Schippers een toenemende belangstelling voor hebben. Voor kinderen/jongeren is het erg aantrekkelijk als ze wedstrijden tegen elkaar kunnen doen. Hiervoor is het handig dat het startpunt tegelijk ook weer het eindpunt is (dus een rondje of parcours). Voor duurloop en bootcamp zal het eerder een programma onderdeel van een workout kunnen worden. Dit kan in de vorm van fitnesstoestellen (zie boulevard Zandvoort). Veel mensen lopen tegenwoordig hard met een app (Strava, Nike, MyAsics) en wanneer er in die apps segmenten worden aangemaakt waarin het parcours over de Amsterdamsevaart wordt opgenomen zal dat ongetwijfeld voor veel deelnemers zorgen. Misschien een samenwerking met JOGG en sportstimulering Haarlem?	Over de inrichting van het asfalt is uitgebreid geparticipeerd met de buurt en daarnaast in overleg met de wijkraad Amsterdamse buurten verder uitgewerkt. Het ontwerp voorziet in speelaanleidingen en groeninfilling en biedt de mogelijkheid voor een toekomstige nadere invulling.
3	Omgeving	Mevrouw M. Nierstrasz	De inspreker heeft de volgende ideeën over de Amsterdamsevaart. De inspreker zou het mooi vinden als er veel groen wordt geplant naast de bestaande bomen en struiken die er al staan. Veel verschillende hoogtes, waardoor het zicht op de auto's een beetje wordt ontnomen. Dit geldt ook voor het hekwerk van Nedtrain. Denk bijvoorbeeld ook aan kleine hekwerken die overgroeid worden met klimop of klimplanten die geuren, kamperfoelie, passiebloem, blauwe regen... Voor de vlinders en bijen. Wat de inspreker ook leuk lijkt zijn bankjes om op te zitten met daarom heen bloemen en gras. (Bielzen lijken me ook leuk, maar die worden denk ik vrij snel vies.) Misschien zelfs een watertje om de oude Amsterdamsevaart in ere te herstellen..?!	Over de inrichting van het zuidelijk gelegen asfalt is uitgebreid geparticipeerd met de buurt en daarnaast in overleg met de wijkraad Amsterdamse buurten verder uitgewerkt. Het ontwerp voorziet in speelaanleidingen en groeninfilling. In verband met de tijdelijke situatie is het uitgangspunt dat geen nieuwe bomen worden geplant.
4	Verkeer	H. van de Vrande	De inspreker oppert het idee om de ventweg ook aan te pakken ter hoogte van de Amsterdamsevaart 2 t/m 82? Indien de weg omgevormd wordt naar een "auto te gast" straat, zal deze voor de aanwonenden veel rustiger zijn. De weg zal niet snel meer gebruikt worden als racebaan en vluchtroute van de Amsterdamsevaart. Ook zorgt dit voor het eenvoudiger en veiliger rijden van fietsers, maar tevens een veiligere oversteek naar de groenstrook. Dit gecombineerd met het creëren van schuine parkeerhavens (i.p.v. de in langsricting lopende op een schuine stoeprand, van nu) zou veel parkeerplekken opleveren in de (al zwaar belaste) buurt.	Uitgangspunt is dat de ventweg ongewijzigd blijft en is dus niet meegenomen in het ontwerp.

nr.	Thema	Naam	Zienswijze (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking zienswijze
5	Omgeving	Mevrouw A. Mientjes	De inspreker maakt zich zorgen over de inrichting van de groenstrook op het bestaande asfalt. De ruimte die vrij komt voor een tijdelijke groene en recreatieve inrichting van de Amsterdamsevaart. De inspreker denkt dat als hier ecologisch groen komt met speelaangelegenheden dat dit ten koste gaat van de allure die we deze straat willen geven. Volgens de inspreker wordt het dan rommelig en willen we een stadsentree maken. Het idee van de inspreker is dat dit enkel mogelijk is om hier een inrichtingsplan voor het groen aan ten grondslag te leggen en geen "wild groei". Ook denkt de inspreker dat dit een extra niet te controleren plan wordt in de buurt voor hangjongeren. En er zijn daarvan genoeg locaties in onze buurt. Het voorstel van de inspreker is om een mooi laag groenvoorstel te laten maken door een groenarchitect waardoor de entree een echte "grand dame" kan worden.	Over de inrichting van het asfalt is uitgebreid geparticipeerd met de buurt en daarnaast in overleg met de wijkraad Amsterdamse buurten verder uitgewerkt. Het ontwerp voorziet in speelaanleidingen en groeninfilling omdat dit breed werd gedeeld tijdens de participatie bijeenkomsten met de omgeving. Aandachtspunt daarbij is het beheer en onderhoud in de toekomstige situatie.
6	Verkeer	De heer C. Rasch	Met plezier en interesse heeft de inspreker kennisgenomen van het verkeerskundig ontwerp van de amsterdamsevaart. Dit heeft geleid tot een aantal zienswijzen die de inspreker graag deelt teneinde deze meegenomen zouden kunnen worden in de afwegingen om tot een definitief ontwerp te komen. Voor het gemak zijn deze genummerd: 1. Niet onbelangrijk: Als bewoner van de Amsterdamsevaart vind de inspreker het zeer fijn dat het college dit voornemen en ontwerp heeft opgepakt: afwaardering van de Amsterdamsevaart verhoogt de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem-oost enorm. Dank daarvoor! 2. Het is jammer om te merken dat in het VO de fietsers op de ventweg geen duidelijk en veilig weggedeelte krijgen toegewezen: Officieel moeten fietsers die in oostelijke richting fietsen wisselen tussen het rechts fietsen en links opstellen bij het verkeerslicht Teding van Berkhoutstraat en later nogmaals bij het naderen van de nieuwe fietsoversteekplaats Prins Bernhardlaan. In de praktijk echter, fietst vrijwel iedereen aan de linkerkant op de geasfalteerde fietsstrook die daarop niet ingericht is (bij een waarneming ter plekke zult u zien dat het merendeel van de oostelijke fietsers feitelijk spookrijdt; logisch, want dan hoeft u geen voorrang te verlenen aan automobilisten van rechts en fiets je op asfalt ipv klinkers)). Zowel het officiële als het daadwerkelijke gebruik van dit fietspad leidt dus tot onveiligheid. Juist een nieuw ontwerp met vrijkomende ruimte is een uitgelezen kans om hier een veilig en snel hoofdfietstracé te realiseren. 3. De inspreker vindt het jammer om te merken dat het VO zich beperkt tot het gebied ten westen van de Prins Bernhardlaan en dat er dus nog niet afgewaardeerd stuk weg overblijft tussen de Prins Bernhardlaan en de fly-overs. Door nú door te pakken en de gehele weg af te waarderen zou de gemeente een écht statement maken in het creëren van een groene stadsstraat en worden toekomstige projecten overbodig (efficiency in uitvoering en kosten). Weliswaar is het aantal directe bewoners hier lager, de huidige praktijk is dat automobilisten (en vooral motorrijders) bij het zien van de eerste 70-borden, vangrails en overige bijna snelwegachtige weginrichting daar zodanig gaan rijden dat dit voor een groot deel van de achterliggende wijk tot overlast leidt. Derhalve verzoekt de inspreker de scope van dit VO iets naar het oosten door te trekken en ook dit segment versneld af te waarderen. 4. De kruising Prins Bernhardlaan-Amsterdamsevaart voorziet op dit moment niet in een voetgangersoversteekplaats. Dit terwijl dit kruispunt op een logische looproute tussen Haarlem Oost en station Spaarwoude ligt. De eerstvolgende oversteekplaats in zuidelijke richting ligt niet op een logische plek en veel voetgangers kiezen er derhalve toch voor om 'mee te rennen' met de overstekende fietsers. Iets wat op met de ingetekende 6 en huidige 7 rijbanen simpelweg véél te onveilig is. Zeker gekoppeld aan frequent door-rood-rijden en de hoge snelheden van de prins bernhardlaan die keer-op-keer uit de snelheidscontroles van de politie blijken. Het advies is om bij de nieuw in te richten fietsoversteekplaats óók te voorzien in een veilige voetgangersoversteekplaats. 5. De aansluiting van de nieuwe (zeer welkome) fietsoversteekplaats van de Prins Bernhardlaan-Amsterdamsevaart vraagt nu nog meer aandacht ter hoogte van de aansluiting op de ventweg van de Amsterdamsevaart. Deze komt met het tweerichtings-fietsverkeer nu uit midden in de bocht van de ventweg en creëert hiermee een potentieel onveilige en onoverzichtelijke situatie. Vooral daar deze bocht toch al zeer onoverzichtelijk is (veel fout geparkeerde auto's én de verborgen uitritten van de oogkliniek/amsterdamsevaart 268, én de verborgen uitrit van appartementencomplex prins bernhardlaan 1 ter hoogte van het opstelvak voor het verkeerslicht aldaar én kruisend fietsverkeer van en naar het oostelijke fietspad van de prins bernhardlaan). Gelieve de additionele aansluiting op deze toch al zeer rommelige verkeerssituatie extra aandacht te geven. Wellicht verdient het overweging om de andere, reeds bestaande, fietsoversteekplaats in het geheel te laten vervallen. Wellicht kan met extra belijning, explicieter parkeerverbod of andere weginddeling de risico's verder geminimaliseerd worden. De inspreker hoopt dat deze punten in de afweging een plek verdienen en wellicht het definitieve ontwerp verder kunnen verrijken.	Punt 2: Het uitgangspunt is dat de ventweg geen onderdeel uitmaakt van de uitwerking. Punt 3: de inrichting van de het gedeelte tussen de Prins Bernhardlaan en de fly-over valt buiten de scope van de opdracht ligt. Deze is dan ook niet meegenomen bij de verdere uitwerking. Punt 4: In een voetgangersoversteek is nu voorzien. Punt 5: de fietsoversteek is besproken met de verkeerspolitie is zo goed en veilig mogelijk ingepast in de bestaande situatie.

nr.	Thema	Naam	Zienswijze (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking zienswijze
7	Verkeer	De heer D. Jacobs, Provincie Noord-Holland	Hierbij doen wij u toekomen onze zienswijze m.b.t. het Voorlopig ontwerp (VO) van de Amsterdamsevaart. De gemeente heeft te kennen gegeven dat de Amsterdamsevaart moet worden afgewaardeerd naar 2 x 1 rijstrook tussen de kruispunten. Wij hebben hiervan kennis genomen. Onze aandacht gaat specifiek uit naar de inrichting van het kruispunt met de Prins Bernardlaan in de nieuwe situatie. Buslijn 80 (Zandvoort - Haarlem - Amsterdam) maakt gebruik van dit kruispunt. Wij hebben de verbetering van de doorstroming van lijn 80 door Haarlem opgenomen in de Investeringsagenda openbaar vervoer. Uw gemeente heeft dit doorstromingsproject onderschreven. Wij hebben diverse malen overleg met u gevoerd over de mogelijkheden hoe het kruispunt Amsterdamsevaart - Prins Bernardlaan er uit zou moeten zien na de reconstructie. De provincie heeft daarbij altijd als standpunt verkondigd dat de rijtijd voor de bus na de reconstructie niet mag toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Uiteraard heeft het onze voorkeur dat door de reconstructie de rijtijd van de bus op dit kruispunt wordt verkort. Wij hebben het nu voorliggende VO hieraan getoetst. Het kruispunt Amsterdamsevaart - Prins Bernardlaan is verkeersregeltechnisch gekoppeld aan het direct ten zuiden daarvan gelegen kruispunt met de Doctor Schaepmanstraat. In de huidige situatie kunnen de bussen richting Amsterdam vanwege filevorming soms de halte Prins Bernardlaan (die weer ten zuiden van dit kruispunt ligt) niet eens bereiken. Na het halteren moeten de bussen gebruik maken van de rechter rijstrook bij de kruispunten met de Doctor Schaepmanstraat en de Amsterdamsevaart, omdat daarna gebruik moet worden gemaakt van de halte bij het station Haarlem Spaarnwoude. Het VO stelt u voor om op de Amsterdamsevaart vanuit het westen nog maar 1 rechtdoorgaande strook te realiseren ter hoogte van het kruispunt met de Prins Bernardlaan. Hierdoor neemt de capaciteit van het kruispunt flink af, terwijl onduidelijk is hoeveel de intensiteit van het verkeer op de Amsterdamsevaart zal gaan afnemen. Ook door de extra fietsoversteek t.b.v. de snelfietsroute naar Amsterdam zal de capaciteit van het kruispunt afnemen. Wij stellen derhalve voor dat er vanuit de Amsterdamsevaart 2 rechtdoorgaande rijstroken behouden blijven. Dit kan makkelijk worden ingepast door de middenberm smaller te maken. Ons voorstel is reeds in uw bezit. Door deze maatregel toe te passen zal de cyclustijd van het kruispunt worden verkort en zullen de wachttijden voor alle verkeersdeelnemers incl. de bussen afnemen. De werkgrens op de Prins Bernardlaan lag in eerste instantie ten zuiden van de aansluiting met de Doctor Schaepmanstraat. Daardoor konden ook diverse kleine maatregelen gerealiseerd worden om de doorstroming van al het verkeer te bevorderen op de Prins Bernardlaan. U heeft nu de werkgrens direct ten zuiden van de Amsterdamsevaart gelegd. Daarom verzoeken wij u om een quick win oplossing voor doorstroming van het busverkeer op dit kruispunt tegelijkertijd te realiseren. Dit	Het ontwerp is eerder gezamenlijk met PNH besproken. Hierbij zijn al een aantal verzoeken overgenomen en ingepast in het ontwerp. Een extra rijstrook is niet van direct van invloed op de doorstroming van het OV aangezien de doorstroming vanuit Haarlem richting Amsterdam geen prioriteit meer heeft (verkeerskundige afwaardering). De Oudeweg is momenteel de primaire verkeersontsluiting vanuit Haarlem richting Amsterdam. De VRI installatie wordt ook dusdanig ingesteld dat de doorstroming niet ten koste gaat van de doorstroming voor de buslijn. De gemeente is dan ook van mening dat de rijtijd voor de bus niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Ten aanzien van de quick-win wordt voorgesteld om deze in een latere fase mee te nemen bij de herinrichting van de Prins Bernardlaan.