

Raadsstuk

Onderwerp: Kredietaanvraag uitvoering reconstructie Turfmarkt en Spaarne
Reg.nummer: 2012/222522

1. Inleiding

De openbare ruimte van het Spaarne (tussen Melkbrug en Gedempte Oude Gracht) en van de Turfmarkt (tussen Gedempte Oude Gracht en Gasthuisvest) is aan groot onderhoud toe. Het onderhoud is lang uitgesteld, onder andere in afwachting van verschillende verkeersstudies. Plaatselijk herstel is niet langer voldoende. Bewoners hebben last van trillingen, ondanks de asfaltwerkzaamheden die als tijdelijke maatregelen in 2010 en 2011 zijn uitgevoerd. Deze gelegenheid gebruiken we om gelijktijdig de verkeerskundige inrichting te optimaliseren binnen de kaders van het Haarlemse Verkeer en Vervoer Plan (HVVP). Het ruimtelijk ontwerp sluit aan bij het Handboek Inrichting Openbare Ruimte Binnenstad (HIOR) en is geïnspireerd op het Spaarneplan. Het definitieve ontwerp (DO) beantwoordt aan de raadsmotie 36/2010. Het DO is bijgevoegd als bijlage A.

2. Voorstel aan de raad

1. Het college stelt de raad voor, vooruitlopend op het vaststellen van de begroting 2013, een krediet van € 2.240.000,- ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitieve ontwerp van de Turfmarkt en het Spaarne met als dekking voor de jaarschijf 2013: IP 63.19 Riolering € 470.000,-, IP 62.09 Vervangingsprogramma bruggen € 30.000,-, Verkeersvoorzieningen € 120.500,-, Openbare Verlichting op Normniveau € 100.000,-, Groot Onderhoud Gesloten Verhardingen € 1.150.000,- en provinciale subsidie € 369.500,-.

3. Beoogd resultaat

De belangrijkste doelstelling van het project is het inlopen van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte van de Turfmarkt en het Spaarne (tussen Gedempte Oude Gracht en de Melkbrug). Met het uitvoeren van groot onderhoud ontstaat de mogelijkheid om ook andere doelen te realiseren:

1. De kwaliteit van de openbare ruimte afstemmen met het HIOR.
2. Motie 36/2010 beantwoorden: verbeteren fietsroute tussen Schalkwijk en het Centrum.
3. De doorstroming van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbeteren.
4. De trillingshinder beperken.

4. Argumenten

1.1 De openbare ruimte wordt vernieuwd en de kwaliteit verbeterd

In het voorliggende DO wordt de openbare ruimte van de Turfmarkt en het Spaarne, tussen gevel en waterkant, volledig vernieuwd in het kader van groot onderhoud. Daardoor krijgt de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls. Voor de materiaalkeuze is het HIOR de leidraad.

- De huidige bomen zijn van lage kwaliteit en worden vervangen. De nieuwe bomen krijgen ondergronds meer groeiruimte, zodat deze wel kunnen uitgroeien tot bomen van formaat en het gewenste eindbeeld gaan opleveren.
- Door de rechtsaf strook voor verkeer op de Turfmarkt naar de Kampervest samen te brengen in de asfaltstrook met de busbaan en het rechtdoorgaand verkeer (richting de Langebrug), ontstaat op dit deel ruimte voor een breder trottoir en de promenade langs het Spaarne.

- Door de promenade langs de waterkant wordt het Spaarne bij de stad betrokken. Deze kwaliteit (en lang gekoesterde wens) kan benut worden voor wandelen langs het water en geeft kansen voor het plaatsen van terrassen. De inrichting is geïnspireerd op het Spaarneplan en zorgt voor ruimtelijke continuïteit met de reeds uitgevoerde projecten (Damstraat en omgeving) en in uitvoering zijnde projecten langs het Spaarne (Spaarndamseweg).
- De openbare verlichting wordt vervangen door masten van het type Spaarnemast met LED armaturen, die ook elders in de binnenstad staan.

1.2 Het DO geeft uitvoering aan de raadsmotie 36/2010

Met de motie 36/2010 verzoekt de raad het college om de fietsroute Schalkwijk – Binnenstad in de omgeving van de Langebrug te verbeteren. Dat doen we door de eenrichting fietspaden aan beide zijden van de rijbaan te vervangen door een fietspad in twee richtingen aan de huizenzijde (tussen Schalkwijkerstraat en de Melkbrug). Het aantal kruisingen met de HOV-route neemt af en de doorstroming verbetert voor de fietsers tussen Schalkwijk en de Gedempte Oude Gracht. De route wordt beter herkenbaar en comfortabeler.

Het fietspad zal tussen de Schalkwijkerstraat en de Gedempte Oude Gracht verhard worden met rood asfalt en tussen de Gedempte Oude Gracht en de Melkbrug met rode strengpersklinkers.

1.3 Het HOV kan beter doorstromen

De doorstroming van het HOV verbetert, door het wegnemen van een aantal kruisende (fiets)bewegingen en verbeteringen ten aanzien van de busbaan, bushalte en de verkeersregelininstallaties.

1.4 Er komen aanzienlijk meer fietsenrekken

In de huidige situatie staan er op het Spaarne (tot aan de Melkbrug) voorzieningen voor het stallen van 14 fietsen bij het brugwachtershuisje en op de Turfmarkt voorzieningen voor het stallen van 10 fietsen nabij de bushalte. Dit is veel te weinig, waardoor fietsen worden gestald tegen gevels, bomen en straatmeubilair. In het DO zijn daarom de stallingvoorzieningen (waar mogelijk) uitgebreid. Op het Spaarne komen 50 plaatsen en op de Turfmarkt komen 30 plaatsen.

1.5 De trillingshinder wordt verminderd

Aanwonenden van de Turfmarkt wonen in trillingsgevoelige historische panden en hebben veel hinder van trillingen. Een gespecialiseerd adviesbureau hebben wij onderzoek laten uitvoeren naar de exacte oorzaken en oplossingsmogelijkheden. Uit hun onderzoek blijkt dat de belangrijkste bron van trillingen het oneffen wegdek van elementenverharding is en de overgangen tussen het asfalt en betonfundering van de Gedempte Oude Gracht en de Turfmarkt in combinatie met zwaar verkeer, zoals de HOV buslijn. Op basis van hun advies kiezen wij voor een wegconstructie van asfalt en een stijvere fundering dan er nu aanwezig is op de Turfmarkt, om daarmee de trillingsoverlast te minimaliseren. In de technische uitwerking zal extra aandacht zijn voor de detaillering van de overgangen tussen de Gedempte Oude Gracht en de Turfmarkt en de overgang tussen het Spaarne en de Turfmarkt. Trillingshinder afkomstig van het verkeer zal na de reconstructie aanzienlijk zijn afgenomen in de aanliggende huizen van de Turfmarkt.

1.6 Financiële paragraaf

De totale projectkosten voor de voorbereiding, realisatie en nazorg van het DO worden geraamd op € 2.460.000,- De kosten voor de jaarschijf 2012 zijn geraamd

in de begroting onder Groot Onderhoud Gesloten Verharding (GOGV) van € 150.000,- en IP 63.19 (vervanging riolering) van € 70.000,-.

Voor de dekking van de kosten in jaarschijf 2013 van € 2.240.000,- wordt een krediet aangevraagd bij de gemeenteraad op basis van het voorliggend raadsbesluit. Zie onderstaand overzicht.

DEKKING	2013
Subsidiedekking provincie NH	€ 369.500
Subtotaal Subsidie	€ 369.500
VVZ; Verkeersvoorzieningen	€ 120.500
GOGV; Groot Onderhoud Gesloten Verharding	€ 1.150.000
OVN; Openbare Verlichting op normniveau	€ 100.000
Subtotaal Exploitatieplan	€ 1.370.000
62.09; Vervangingsprogramma bruggen	€ 30.000
63.19; Riolering, vervanging	€ 470.000
Subtotaal Investeringsplan	€ 500.000
Totaal	€ 2.240.000

Voor dit project is een subsidiebedrag toegezegd door de provincie Noord-Holland van maximaal € 369.500,-. Hiermee draagt de provincie voor een belangrijk deel bij aan de meerkosten van het tweerichtingenfietspad (geraamd op € 250.000,-) en andere subsidiabele onderdelen in het project, zoals de verbeteringen voor het openbaar vervoer.

De huidige beheers- en vervangingskosten van de openbare ruimte van de Turfmarkt en het Spaarne bedragen afgerond € 34.500,- per jaar. Bovendien besteden we € 50.000,- per jaar aan reparaties aan het straatwerk van de Turfmarkt om trillingshinder te beperken. Na uitvoering van het DO stijgen de beheers- en vervangingskosten naar € 39.000,- per jaar. Deze stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de hogere vervangingskosten van het asfalt. De jaarlijkse reparaties behoren met de komst van het asfalt echter tot het verleden.

1.7 Het voorlopig ontwerp heeft de inspraak doorlopen

Na verschillende participatiebijeenkomsten en een stadspresentatie van het schetsontwerp op 6 maart 2012 is eind maart 2012 de inspraakprocedure gestart. Het ontwerp UOV-besluit (inclusief het voorlopige ontwerp (VO), ontwerp faseringsplan en ontwerp verkeersbesluit) heeft 6 weken ter inzage gelegen. De ingediende zienswijzen zijn verwerkt en beoordeeld in een nota beoordeling zienswijzen (zie bijlage B) en enkele zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in het DO ten opzichte van het VO. Het beperkte aantal reacties en de inhoud van de reacties laten wat ons betreft zien dat de uitgebreide participatie in de ontwerpfase heeft geleid tot een uitgebalanceerd en gedragen ontwerp. Het aangepaste VO is door het college vastgesteld als DO Turfmarkt en Spaarne. Zie bijlage A.

5. Kanttekeningen

1.1 Er gaan parkeerplaatsen verloren.

De parkeersituatie wijzigt op het Spaarne en de Turfmarkt. Ten opzichte van het VO dat ter inzage heeft gelegen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het DO:

- Spaarne: 1 extra parkeerplaats. 1 laad- en loshaven is verkleind, waardoor een extra parkeerplaats voor de gehele dag beschikbaar komt voor parkeren.
- Turfmarkt: 1 parkeerplaats gaat verloren als gevolg van het verschuiven van de bushalte richting de Burretstraat. De laad- en losplaats met de afmeting van 3 plaatsen komt buiten de venstertijden niet beschikbaar voor parkeren, vanwege de nabijheid met het kruispunt Kampervest.
- Zuider Buiten Spaarne: 4 plaatsen (twee laden- en lossen en twee parkeren) waren in het VO verwijderd. Het is in het DO gelukt om deze plaatsen terug te laten komen.

Over het gehele projectgebied neemt het aantal parkeerplaatsen af. Voor het deel Spaarne is dit nodig om de promenade langs het water tot aan de Melkbrug te kunnen doorzetten langs het smalste deel van dit tracé. Het DO sluit hiermee aan op gemeentelijk beleid (HIOR Binnenstad en Spaarneplan) om de Spaarne-oever aantrekkelijker te maken voor wandelen en terrassen. Voor het deel Turfmarkt komt een belangrijk deel van het verlies aan plaatsen ten gunste van laad- en losplaatsen. Dit is op verzoek van bewoners en ondernemers.

Het DO sluit aan op de concept parkeernota. De nabijheid van twee parkeergarages vlakbij het Spaarne (de Kamp en de Appelaar) beperken de gevolgen.

Zie bijlage C voor meer informatie over de wijzigingen in de parkeersituatie.

1.2 Het verplaatsen van de bushalte op de Turfmarkt richting de Gedempte Oude Gracht ten behoeve van de doorstroming van HOV roept bezwaren op

De busbaan in het DO (stad uit) kan tevens gebruikt worden als halte, waardoor veel ruimte voor een aparte bushaven wordt bespaard. Om dat mogelijk te maken wordt het halteperron ter hoogte van de Kampervest verplaatst richting de Gedempte Oude Gracht. Indien een bus op deze nieuwe plek halteert op de busbaan, dan heeft een achterop komende (HOV) bus nog voldoende ruimte om via de reguliere rijbaan te passeren en via het vervolg van de busbaan voorrang in de verkeersregeling te krijgen.

Bewoners die nabij de nieuwe locatie wonen, zijn tegenstander van deze verplaatsing. Ze vrezen een toename van de trillingsoverlast en geluidsoverlast. Op de huidige locatie beter is de afstand tussen halte en woningen groter.

Ten opzichte van het VO is het halteperron verschoven tot aan de Burretstraat. Hierdoor wordt de afstand tot de gevels met circa 3 meter vergroot naar ongeveer 13,5 meter, maar dat kost wel één parkeerplaats.

Gezien de trillingsbeperkende maatregelen die we treffen (zie argument 1.5), vinden wij het belang van de verbeterde doorstroming van het busverkeer en de omvangrijke ruimtebesparing zwaarder wegen dan de weerstand tegen het verplaatsen van de halte.

1.3 Er komen minder bomen terug dan in de huidige situatie

In de bestaande situatie staan er verdeeld over beide straten 45 bomen. In het DO worden deze bomen vervangen door 34 nieuw te planten bomen.

- 20 nieuwe bomen op de Turfmarkt;
- 11 nieuwe bomen op het Spaarne;
- 3 nieuwe bomen op de Kampersingel.

In het DO zijn aan de gevelzijde van het Spaarne (tussen rijbaan en fietspad) geen bomen opgenomen, zoals in de huidige situatie het geval is. Het trottoir aan de gevelzijde is te smal om bomen te kunnen planten. Daardoor zijn bomen aan de gevelzijde in principe alleen mogelijk in de ruimte tussen fietspad en rijbaan. Het planten van bomen in deze ruimte, de parkeerstrook, zal ten koste gaan van (nog meer) parkeerplaatsen. Bovendien liggen er kabels, leidingen en riolering onder de ruimte tussen trottoir en rijbaan. Deze maken het redelijkerwijs onmogelijk om een goede ondergrondse groeiplaats aan te leggen. Bomen zullen zich in deze strook niet goed kunnen ontwikkelen. De huidige (te kappen) bomen aan de gevelzijde hebben een matige kwaliteit.

Er worden in het DO alleen bomen aan de waterkant geplant. Dit sluit aan op het principeprofiel dat voor het Spaarne is vastgesteld in het HIOR. Onder de promenade is ondergronds wel voldoende ruimte beschikbaar om goede groeiplaatsen te realiseren, mede door de komst van de promenade.

De onderlinge afstand van de bomen is afgestemd op de bomen in de Turfmarkt aan de gevelzijde. Door bomen op een kortere onderlinge afstand te planten, zou het mogelijk zijn om een aantal extra bomen te planten aan de waterzijde. Hiervoor hebben we niet gekozen, omdat:

- daarmee ingegaan wordt tegen de wens uit verschillende beleidsstukken (zoals het Spaarneplan en HIOR) om het Spaarne meer bij de stad te betrekken. Door aan de waterzijde een 'muur' van bomen te planten, wordt het zicht op het Spaarne ontnomen;
- een verdichting van de bomenlaan voornoemd ritme van onderlinge afstanden verstoort.

Op basis van deze argumenten vinden wij het verantwoord om in dit geval het aantal bomen te verminderen ten opzichte van de huidige situatie. We kiezen voor kwaliteit boven kwantiteit.

1.4 De betonnen fundatie op de Turfmarkt is niet geschikt voor vertramming

Op basis van het advies van een gespecialiseerd bureau (zie argument 1.5) kiezen wij voor een wegconstructie van asfalt en een stijvere fundering dan er nu aanwezig is op de Turfmarkt. Deze betonfundering is echter niet geschikt voor vertramming. De meerkosten van circa € 175.000,- die het geschikt maken voor een vertramming met zich meedragen kunnen niet gedekt worden binnen het beschikbaar te stellen krediet.

6. Uitvoering

Met het vaststellen van het DO voor de Turfmarkt en het Spaarne als onderdeel van het definitieve UOV besluit door het college en het vrijgeven van het krediet door de gemeenteraad, wordt de ontwerpfase afgerond. Op basis van dit ontwerp wordt een technisch programma van eisen aanbesteed. De aannemer zal het DO op basis van een door de gemeente op te stellen vraagspecificatie en in het voorjaar van 2013 op de Turfmarkt starten met de realisatie. Daarna volgt het Spaarne. De aanbesteding moet plaatsvinden uiterlijk voor 1 november 2012 in verband met de subsidievoorwaarden van de provincie Noord-Holland.

7. Bijlagen

- A - DO tekening Turfmarkt en Spaarne (bijvoegen)
- B - Nota beoordeling zienswijzen (bijvoegen)
- C - Analyse parkeereffecten DO (bijvoegen)

D - Definitief UOV-besluit
E - Dwarsprofiel van het Spaarne uit de HIOR Binnenstad
F - Definitief verkeersbesluit DO Turfmarkt en Spaarne-2012/124881
G - Faseringsplan en bijbehorende tekeningen

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

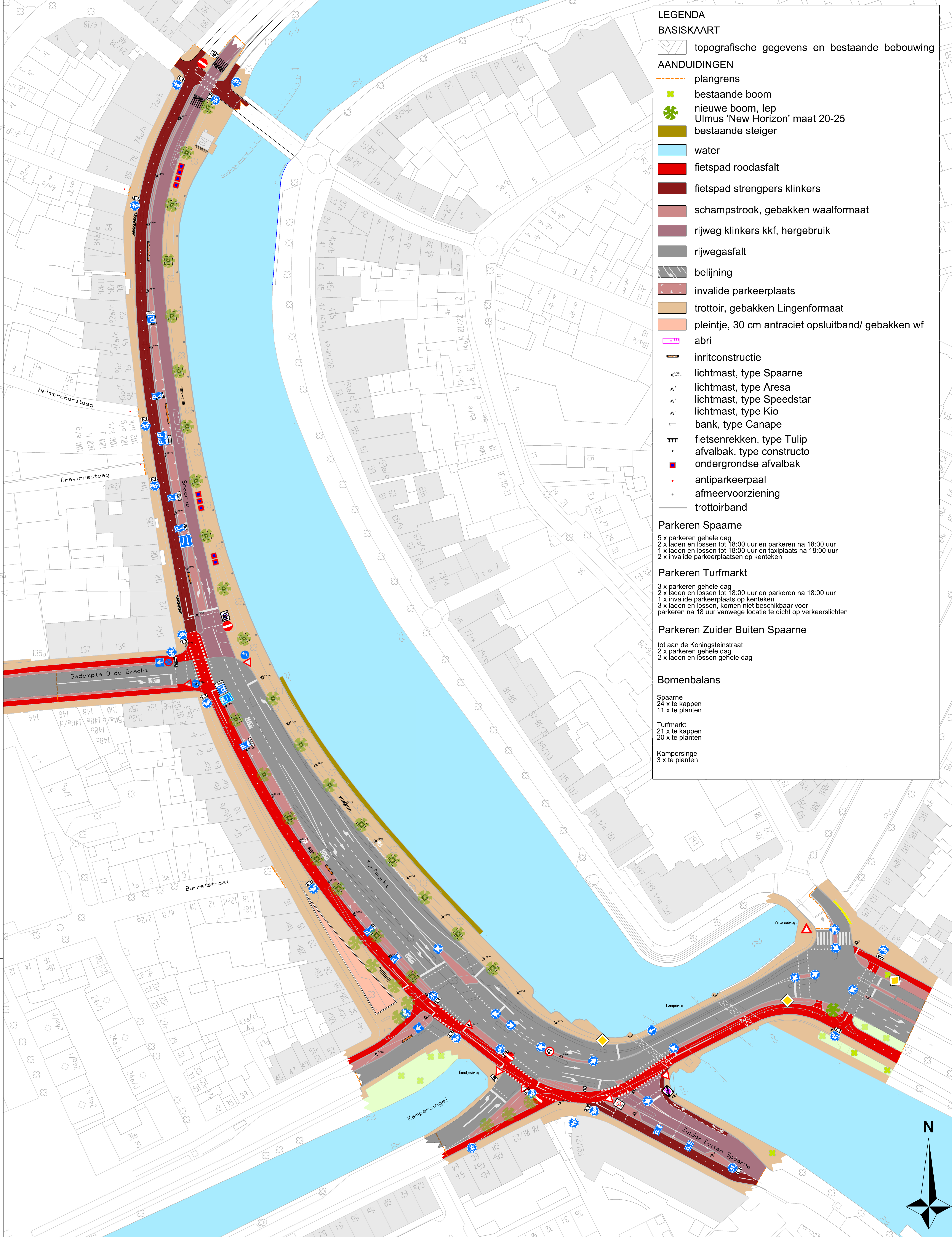
Besluit:

Het college stelt de raad voor een krediet van € 2.240.000,- ter beschikking te stellen voor uitvoering van het definitieve ontwerp van de Turfmarkt en het Spaarne.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



LEGENDA
BASISKAART
 topografische gegevens en bestaande bebouwing

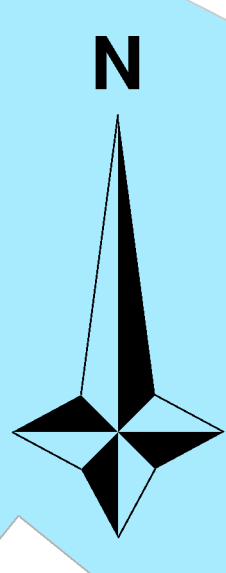
AANDUIDINGEN
 plangrens
 bestaande boom
 nieuwe boom, lep
 Ulmus 'New Horizon' maat 20-25
 bestaande steiger
 water
 fietspad roodasfalt
 fietspad strengpers klinkers
 schampstrook, gebakken waalformaat
 rijweg klinkers kkf, hergebruik
 rijwegasfalt
 belijning
 invalide parkeerplaats
 trottoir, gebakken Lingenformaat
 pleintje, 30 cm antraciet opsluitband/ gebakken wf
 abri
 inritconstructie
 lichtmast, type Spaarne
 lichtmast, type Aresa
 lichtmast, type Speedstar
 lichtmast, type Kio
 bank, type Canape
 fietsenrekken, type Tulip
 afvalbak, type constructo
 ondergrondse afvalbak
 antiparkeerpaal
 afmeervoorziening
 trottoirband

Parkeren Spaarne
5 x parkeren gehele dag
2 x laden en lossen tot 18:00 uur en parkeren na 18:00 uur
1 x laden en lossen tot 18:00 uur en taxiplaats na 18:00 uur
2 x invalide parkeerplaatsen op kenteken

Parkeren Turfmarkt
3 x parkeren gehele dag
2 x laden en lossen tot 18:00 uur en parkeren na 18:00 uur
1 x invalide parkeerplaats op kenteken
3 x laden en lossen, komen niet beschikbaar voor parkeren na 18 uur vanwege locatie te dicht op verkeerslichten

Parkeren Zuider Buiten Spaarne
tot aan de Koningsteinstraat
2 x parkeren gehele dag
2 x laden en lossen gehele dag

Bomenbalans
Spaarne
24 x te kappen
11 x te planten
Turfmarkt
21 x te kappen
20 x te planten
Kampersingel
3 x te planten



lichtmast Sp, type Spaarne

lichtmast A, type Aresa

lichtmast S, type Speedstar

lichtmast K, type Kio

Ulmus 'New Horizon'

afvalbak

bank

fietsenrekken

RUIMTELIJK ONTWERP
Onderwerp:
Herinrichting Turfmarkt

datum : juni 2012	projectmanager: Ap Verduijn	gecontroleerd: B. Muzur/M. Dekker
schaal : 1:500	ontwerp: B. Muzur	
formaat : A1	planfase: DO	

tekening nummer: 112- VVV- 002
--



Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

1. Inleiding

Op donderdag 29 maart 2012 is in het Haarlems Dagblad en de Stadskrant een Kennisgeving gepubliceerd van de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit Turfmarkt- Spaarne, groot onderhoud en herinrichting.

De terinzagelegging van het ontwerp -besluit (Voorlopig Ontwerp, concept-verkeersbesluit na herinrichting) heeft plaatsgevonden van vrijdag 30 maart 2012 tot en met donderdag 10 mei 2012.

2. De ingediende zienswijzen

Conform afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bestond er gelegenheid om binnen de termijn van terinzagelegging zienswijzen in te dienen.

Vastgesteld is dat ten aanzien van het ontwerp -besluit dertien schriftelijke en drie mondelinge zienswijzen zijn ingediend.

Geconstateerd is dat alle zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ingediend en derhalve tijdig zijn ingediend.

Iedere schriftelijke zienswijze is integraal in bijlage A bij deze nota opgenomen.

De mondelinge zienswijzen zoals deze door het projectmanagement zijn genoteerd, zijn eveneens in een bijlage (bijlage B) weergegeven.

3. Beoordeling van de ingediende zienswijzen

De in bijlage A en B opgenomen schriftelijke en mondelinge zienswijzen zijn beoordeeld. Bij deze beoordeling zijn de zienswijzen die geheel of partieel over hetzelfde onderwerp gaan, samengevat bij elkaar geplaatst (met vermelding van het nummer dat is gegeven aan iedere zienswijze, zie de bijlagen A en B) en van een beoordeling voorzien.

Dit levert de volgende beoordeling op:

Inhoud zienswijze	Beoordeling zienswijze	Indiener zienswijze (nummer)
1. Op het adres Spaarne 110 is een magazijn gelegen graag inritconstructie terug in ontwerp brengen.	1. Inritconstructie Spaarne 110: In het DO is deze inrit opgenomen.	1
2. Lichtmast voor huisnr. 110 staat mogelijk voor inrit, moet dan verplaatst worden.	2. Lichtmast voor Spaarne 110: Deze lichtmast zal in het DO zodanig worden verplaatst dat die de inrit niet hindert.	
3. Graag voorziening (gelijkvloers of schuine rijwielband over 1 meter naar maaiveld verlagen) maken om, vanaf Laad & losplaats voor nr. 104 met palletwagen naar magazijn te kunnen. Een schuine rijwielband op 13 meter vanaf laad en losplaats maar voorkeur gaat uit	3. Voorziening maken voor bereiken magazijn Spaarne 110 vanaf laad- en losplaats voor Spaarne 104: Deze zienswijze is als volgt verwerkt in het DO: De parkeerplaatsen liggen verhoogd ten opzichte van de rijbaan en op één niveau met	

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

naar stoep en fietspad op één niveau.	fietspad en trottoir. Tussen fietspad en trottoir ligt een schuin betonbandje dat ter hoogte van de achterklep (op 13 meter) verlaagd wordt om met een palletwagen ongehinderd overheen te rijden.	vervolg 1
Ik hoop dat het doorgaat.		2
De opties voor terrassen staan niet vermeld op het ontwerp.	Een terras vormt geen onderdeel van de (vaste) inrichting en komt daarom in algemene zin niet voor in een VO of DO. De inrichting van de openbare ruimte wordt bestuurlijk vastgelegd in het DO. Het gebruik van de openbare ruimte wordt dus niet geregeld in een DO. Dit DO biedt overigens wel genoeg fysieke ruimte voor terrassen op de Turfmarkt en op het Spaarne. Het wel of niet toestaan van terrassen (dus gebruik van de openbare ruimte) wordt echter afgewogen op basis van de terrassennota van de gemeente Haarlem en deze afweging vindt dus niet plaats binnen dit project.	3
1. Invalideparkeerplaatsen moeten zodanig uitgevoerd worden dat de invalide veilig uit kan stappen. Met name in het Spaarne is dit van belang omdat aan de bestuurderskant direct een rijbaan en de bijzitterskant direct naast het parkeervak het fietspad is gelegen. 2. De vrees is dat bromfietzers van zuid naar noord over het fietspad gaan rijden (over de rijbaan is dit niet toegestaan, dus dan maar over het tweerichtingen fietspad).	1. Veilig uitstappen invaliden bij parkeerplaatsen op het Spaarne: .De beschikbare ruimte op deze locatie is beperkt. Tussen parkeerplaats en fietspad is voor invaliden een smalle strook verharding beschikbaar om in en uit te stappen. 2. Vrees voor gebruik van fietspad door bromfietzers van zuid naar noord op Spaarne: Deze vrees is terecht. In de huidige situatie zal het ook voorkomen dat bromfietzers het fietspad aan de waterzijde gebruiken om van de Turfmarkt bij Melkbrug te komen. Dit zijn illegale acties; bromfietzers zijn immers verplicht om binnen de bebouwde kom de rijbaan te gebruiken. Dit probleem is niet met inrichting op te lossen. Als bromfietzers dus toch op het fietspad rijden, moet handhavend opgetreden worden. Onder de huidige regelgeving mogen snorfietzen met een blauw kenteken overigens wel gebruik maken van het fietspad.	4
1. Verzoek om een plaats voor de ambulance om in noodgevallen	1. Parkeren ambulance voor noodgevallen in appartementen	5,7

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

(zonder al teveel hobbels) bij het appartementencomplex European te parkeren. 2. Verzoek om een plaats voor de senioren van European met rollators met een taxi opgehaald en afgezet kunnen worden (synergie mogelijk met punt 1 ?) 3. Vraag of de brugklep voldoende sterk is om de bussen te dragen bij de nieuwe rijbaanindeling. Dus twee Zuidtangent bussen naast elkaar (en a-symmetrisch) op de brugklep. 4. Vraag of het voetpad tegenover het tweerichtingen fietspad wel veilig is met er direct naast "voorbij vliegende" Zuidtangent bussen.	European: In noodgevallen kan de ambulance via het fietspad voor de entree van het appartementencomplex parkeren. Deze route is zonder hobbels. 2. Taxiophaalplaats voor bewoners European met rollators: In het DO is de strook tussen het tweerichtingen fietspad en rijbaan verbreed, waardoor ruimte is ontstaan voor het terugbrengen van de twee laad- en losplaatsen en twee plaatsen voor vergunningparkeren. De taxi kan senioren met rollators ophalen en afzetten door gebruik te maken van een laad- en losplaats. 3. Kan brugklep Lange Brug twee bussen dragen: De verkeersklasse van het brugdek laat verschuiving van de rijbanen toe. Daarbij wordt rekening gehouden met enkele constructieve aanpassingen aan het brugdek. Dit maakt onderdeel uit van de technische uitwerking. 4. Veiligheid voetpad tegenover tweerichtingen fietspad: We nemen aan dat in deze zienswijze bedoeld wordt op het voetpad aan de noordzijde van de Langebrug. Dit voetpad is voldoende breed (2,0 meter) en wordt met een hoge trottoirband fysiek gescheiden van de rijbaan.	
Allereerst onze complimenten voor het doorlopen participatieproces, van de inventarisatie van de wensen tot aan de fine tuning van het ontwerp. Met dit plan wordt een belangrijke verkeersknoop ontward. De doorstroming van het fietsverkeer zal sterk verbeteren. Een lang gekoesterde wens om het doortrekken van het tweerichtingen fietspad langs de Schalkwijkerstraat over de Lange Brug wordt hiermee bewerkstelligd. Het 'wortelschieten' voor de Lange Brug gaat verdwijnen. Mbt het VO hebben wij de volgende aanbevelingen:	Bedankt voor de complimenten. De beoordeling van de in deze zienswijze opgenomen punten luidt als	6

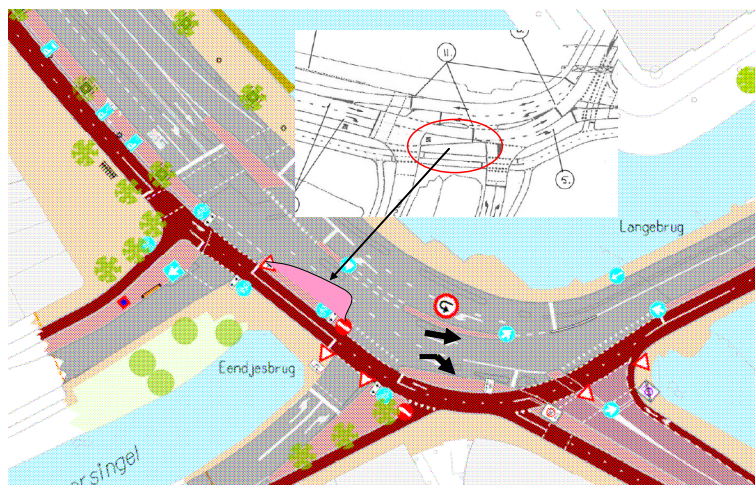
Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

1. Rechtsaf voorsorteervakken (conform voorstel provincie) a) Maak het rechtsaf voorsorteervak voor auto's op de Turfmarkt exclusief voor rechtsaf naar de Kampervest. b) Verwijder 1 rijstrook in zuidelijke richting op de Eendjesbrug, zodat er vanaf de Turfmarkt één rijstrook over de Eendjesbrug gaat. Dit door de tussenstrook tussen fietspad en rijbaan uit te bollen (zie roze in de schets).	volgt: 1. Rechtsaf voorsorteervakken In uw vraag verwijst u naar een voorstel van de provincie. Wij gaan er vanuit dat u daarmee doelt op het voorstel van de provincie dat zij in uw bijzijn hebben toegelicht in het ambtelijk overleg van 22 maart 2012. De door de provincie ingediende zienswijze geeft evenwel aan dat de provincie inmiddels haar visie op details gewijzigd heeft ten opzichte van het voorstel waar u op doelt. 1a) Het rechtsaf voorsorteervak Turfmarkt zal bij nader inzien in het Definitief Ontwerp (verder: DO) worden gewijzigd in een exclusief rechtsafvak naar de Kampervest. Daarmee kan het rechtsafslaand verkeer van de Turfmarkt naar de Kampervest apart geregeld worden in de verkeersregelinstantie (verder: VRI). Fietzers op de doorgaande route Gedempte Oude Gracht – Schalkwijkerstraat krijgen daardoor meer groentijd in de cyclus. 1b) <u>Verwijderen 1 rijstrook in zuidelijke richting op de Eendjesbrug</u>: Dit voorstel nemen wij om veiligheidsredenen niet over in het DO. Op de momenten dat de VRI is uitgeschakeld (bijvoorbeeld door een storing), zal het verkeer komende vanuit de Turfmarkt terug moeten van twee rijstroken recht door naar één rijstrook over de Langebrug. Bovendien moet het busverkeer vanaf de busbaan op dezelfde locatie invoegen naar dezelfde rijstrook. Dit beoordelen wij als onveilig. Daarom is ervoor gekozen om dit geleidelijk te laten gebeuren en niet de in deze zienswijze voorgestelde roze uitstulping aan te brengen (waarbij het risico groter is dat bus en auto elkaar klem rijden). Vermoed wordt dat de reden waarom in deze zienswijze de roze uitstulping wordt voorgesteld is dat twee afzonderlijke rechtsafvakken gewenst zijn voor enerzijds de Kampervest en anderzijds het Zuider Buiten Spaarne (ZBS). Dit komt de doorstroming voor de fietser ten goede. In het DO zal de volgende aanpassing worden opgenomen om de fietsersdoorstroming te bevorderen: om vanuit de Turfmarkt richting ZBS te rijden, moet op de Turfmarkt op het rechtdoorkvak voorgesorteerd worden, waarna je bij de Kampersingel het rechtsafvak oprijdt. De noodzaak voor de voorgestelde roze uitstulping komt	vervolg 6
---	---	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

c) Maak hiervan een rechtdoorvak ipv een linksafvak: rechtdoor naar de Lange Brug.

d) Maak een rechtsaf voorsorteervak na de Eendjesbrug naar het Zuider Buiten Spaarne.



Voorstel provincie houdt in om vanaf Turfmarkt één rijstrook over de Eendjesbrug te voeren. Na de Eendjesbrug is er de mogelijkheid voor rechtsaf naar ZBS. Deze rechtsaffer kan losgekoppeld worden van hoofdstroom. Immers per cyclus is er 1 hooguit 2 auto's vanaf Turfmarkt voor ZBS. Fietzers kunnen groen licht hebben. Zo is de rechtsaffer op de Turfmarkt exclusief een rechtsafvak naar Kampervest.

hiermee te vervallen.

1c) Maken rechtdoorvak i.p.v. linksafvak rechtdoor naar de Lange Brug: De pijlmarkering zal in het DO conform uw zienswijze worden aangepast. Het verkeer vanuit de Turfmarkt naar Langebrug krijgt in het DO pijlen rechtdoor.

1d) Maken rechtsaf voorsorteervak na de Eendjesbrug naar het ZBS: In het DO zal, conform uw zienswijze, een apart rechtsafvak opgenomen worden naar het ZBS.

vervolg 6

2. Verkeerslichtenregeling: Ontkoppel de rechtsaffer (auto naar Zuider

2. Verkeerslichtenregeling:

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

Buiten Spaarne) van de autostroom rechtdoor (Turfmarkt naar Schalkwijkerstraat). Fietzers kunnen daardoor groen licht hebben tegelijk met de hoofdstroom auto. Na passage van de fietsers over de Lange Brug kunnen vervolgens de auto's rechtsaf naar Zuider Buiten Spaarne. 3. Fietsoversteek Antoniebrug: behoud situatie fietsoversteek zoals die nu is (aan westzijde van de brug naast de voetgangersoversteekplaats). Aanpassing zoals in VO is voorgesteld, is niet nodig, resp. ongewenst. 4. Spaarne oost oever: Sta tweerichtingsverkeer toe voor fietsers naar de Melkbrug. Dit is belangrijk voor fietsers uit de Burgwal. De Antoniestraat is erg smal. 5. Haaientanden: Breng haaientanden en blokmarkering aan aan weerszijden van de fietsoversteekplaatsen bij de Gedempte Oude Gracht, Kampervest, Kampersingel en bij Zuider Buiten Spaarne, zodat fietsers voorrang hebben. 6. Fietstopstelvakje Gedempte Oude Gracht linksaf naar Spaarne (west oever) ontbreekt. Opstelvakje is nodig i.v.m. VRI. Fietzers rechtsaf kunnen ongehinderd doorfietsen.	Zie ook punt 1b. Een afzonderlijk rechtsafvak naar het ZBS maakt onderdeel uit van het DO en wordt conform uw zienswijze ingepast in de VRI. 3. Fietsoversteek Antoniebrug: In het VO is getracht het fietsverkeer op één locatie buiten de bocht in twee richtingen veiliger over te laten steken. Fietzers komende vanaf de Burgwal zouden hiervoor een klein stukje extra moeten fietsen. De vraag is of fietsers dit doen. Om het zekere voor het onzekere te nemen wordt het ontwerp aangepast en zal in het DO de fietser vanuit de Burgwal rechtdoor kunnen oversteken naar het tweerichtingen fietspad (zoals oversteek op huidige locatie). 4. De Spaarne oost oever: Deze oever ligt buiten de projectgrenzen. De in de zienswijze geuite wens inzake het fietsen op deze oever heeft geen directe relatie met de ontwerpkeuzes die gemaakt worden in het DO. Uw wens kan dus niet in het project worden vervuld. Uw zienswijze is doorgegeven aan de fietscoördinator van de gemeente (dhr. F. Kool) en de gebiedsmanager van stadsdeel Oost (mw. I. Hamer). Zij nemen deze in behandeling. 5. Haaientanden: Het VO was nog niet op dit detail-niveau uitgewerkt. De door u genoemde haaientanden zijn ingetekend in het DO. 6. 'Fietstopstelvakje' Gedempte Oude Gracht linksaf naar het Spaarne: Deze wens in de zienswijze kan om de volgende reden niet gehonoreerd worden: op de hoek Gedempte Oude Gracht is fysiek geen ruimte voor het opstelvakje. Het gewenste fietstopstelvakje zou leiden tot een onacceptabel smal trottoir, waardoor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen gedwongen worden over het fietspad	vervolg 6
---	--	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

7. Goed dat er een rechtsafvak auto van Spaarne naar Gedempte Oude Gracht komt. Dit komt de doorstroming (wachtijden) zeer ten goede. 8. Verharding: Belangrijk is dat op de hoofdfietsroute Gedempte Oude Gracht – Turfmarkt – Lange Brug rood asfalt wordt aangebracht op het fietspad (zoals in VO is opgenomen). Het fietspad op het Spaarne mag in strengpers klinkers, maar i.v.m. met het trillingsniveau: - in keperverband - andere type klinker dan in de Kruisstraat, geen kopse afstandhouders, geen vellingrand - strak tegen elkaar gelegd (en strak is 0 mm, niet 3 mm) 9. Banden tussen fietspad en voetpad: pas lage schuine bandjes toe, of à niveau.	de bocht om te gaan. Onze inschatting is dat verschillende fietsstromen in de praktijk erg moeilijk zijn te sturen. Zie ook het antwoord bij vraag 3. Het fietsverkeer zal zich zelf regelen. 7. Rechtsafvak van Spaarne naar Gedempte Oude Gracht: Dit rechtsafvak heeft inderdaad het in de zienswijze genoemde voordeel voor de doorstroming, maar wordt daarnaast noodzakelijk geacht voor de veiligheid van de fietser (tweerichtingen fietspad). Wel gaat het rechtsafvak ten koste van 4 parkeerplaatsen op het Spaarne. In de afweging vonden we dit van lager belang dan de verkeersveiligheid van fietsers op dit kruispunt. Toelichting op het veiligheidsaspect van deze afweging: Doordat het rechtdoorgaande verkeer (naar Turfmarkt) en rechtsafslaande verkeer (naar Gedempte Oude Gracht) apart in de VRI geregeld kunnen worden, ontstaat voor de fietser een geloofwaardige regeling. De fietsstroom wordt immers alleen met een rood verkeerslicht stil gezet als er ook werkelijk ander verkeer het fietspad kruist. In de situatie zonder rechtsafvak (maar met 4 extra parkeervakken), waar het autoverkeer naar Gedempte Oude Gracht en Turfmarkt niet apart wordt geregeld, kunnen fietsers stilgezet worden terwijl er alleen auto's naar de Turfmarkt rijden en dus geen autoverkeer het fietspad kruist. Dit werkt het negeren van rood licht door fietsers in de hand en zal gevaarlijke situaties opleveren. 8. Verharding fietspad: In overleg met de klankbordgroep waarbij u aanwezig was) is in het VO en nu het DO opgenomen dat het fietspad op de Turfmarkt rood asfalt krijgt. Het fietspad op het Spaarne krijgt rode strengpersklinkers. Klinkers passen beter in de historische omgeving en strengpersklinkers zijn comfortabeler voor de fietsers dan regulier gebakken klinkers. De wensen ten aanzien van de uitvoering worden opgenomen in het programma van eisen waar de aannemer in de uitvoering straks aan moet voldoen. 9. Banden tussen fietspad en voetpad: Tussen fietspad en voetpad wordt een schuin betonbandje aangebracht, vergelijkbaar met de nieuwe inrichting op de Kampervest	vervolg 6
--	--	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

10. Positief dat fietsers Melkbrug – Korte Veerstraat voorrang krijgen. Dit is conform de wensen van het HVVP. Wordt de verkeersdrempel ter plekke een 30 km/u drempel? Er rijdt geen bus meer.	en de Gasthuisvest. Bij inritten wordt dit schuine bandje verlaagd tot á niveau. Verondersteld wordt dat hiermee aan de zienswijze is voldaan. 10. Voorrang fietsers bij Melkbrug- Korte Veerstraat: De in het VO gekozen voorrangsregeling moet helaas in het DO worden teruggedraaid omdat deze oversteek met voorrang voor de fietser uit verkeerskundig oogpunt onveilig wordt geacht en daarmee ongewenst. Invoering van een dergelijke voorrangsregeling is al eens eerder ter sprake geweest bij de reconstructie van het Spaarne (het gedeelte richting Appelaar) en toen om dezelfde verkeerskundige redenen afgewezen. De onveiligheid kan als volgt worden samengevat: - Automobilisten verwachten op deze locatie niet dat ze voorrang moeten verlenen. - Automobilisten hebben onvoldoende zicht op fietsers uit de binnenstad. - Fietsers komende van de Turfmarkt maken een afslaan beweging naar de Burgwal (over Melkbrug), waarbij voorrang niet voor de hand ligt. Indien de voorrangsregeling voor fietsers wel veilig zou kunnen worden aangebracht, hadden we deze situatie graag in het DO opgenomen. Helaas is dit niet mogelijk. Ter hoogte van de Korte Veerstraat blijft de verkeerssituatie ongewijzigd t.o.v. de bestaande situatie. Ook de bus blijft nog steeds over dit deel van het Spaarne rijden. Een drempel is hier niet gewenst i.v.m. mogelijke trillingsoverlast voor bewoners en de passerende stadsbus. Bovendien zal door de versmalling van de rijbaan de snelheid van het gemotoriseerd verkeer afnemen.	vervolg 6
Bij de getekende nieuwe situatie zie ik de volgende problemen voor Helmbrekerssteeg: - de doorlopende schampstrook nodigt uit de toegang van de steeg met een ladende/lossende auto te blokkeren.	<u>Problemen voor Helmbrekersteeg:</u> Toegang tot Helmbrekersteeg: - Bij de toegang van de steeg wordt een herkenbare inritconstructie aangelegd, zodat het duidelijk is dat hier niet geparkeerd of geladen/ gelost mag worden. De inrit is	8

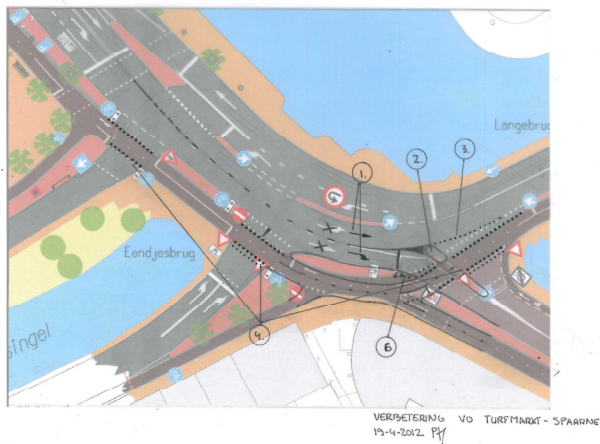
Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

- als er een auto of ander obstakel te dicht bij de steeghoek staat is het door de - t.o.v. de huidige situatie - versmalde rijbaan niet mogelijk de steeg in of uit te draaien met bijv. een bestelauto/met een aanhanger. - als je niet ter plekke bekend bent zie je vanaf het Spaarne de garages niet en heeft men snel de neiging met auto of aan elkaar vastgezette fietsen (bijv. bezoekers van restaurant) de toegang te blokkeren. Suggesties: - onderbreek de schampstrook bij de Helmbrekersteeg met een voldoende brede toegang met halfronde kanten om de steeg toegankelijk te houden (ook voor bijv. de brandweer) Bovendien is het dan voor fietsers ook duidelijker dat ze verkeer vanuit de steeg kunnen verwachten. Wij rijden stapvoets eruit, maar de neus van de auto is al snel op het fietspad voordat we naar links of rechts kunnen kijken. - verplaats de geplande invalideparkeerplaatsen een paar meter naar het zuiden zodat ze aansluiten op de toegang naar de steeg. Of de ingang extra te markeren door de laad/losplekken daar af te grenzen met een doorlopende (dubbele) witte streep en/of het betreffende schampstrookdeel uit te voeren in de kleur/type van de rijwegbestrating - Voorkom dat paaltjes voor verkeersborden of prullenbakken met daaraan vastgezette fietsen de toegang kunnen belemmeren. - Het klapbare anti-inrij-paaltje zonodig verplaatsen dat de achterzijde van de auto niet op het fietspad uitsteekt.	overigens in het DO verbreed. - Bij de toegang van de steeg wordt geen straatmeubilair geplaatst dat hinderlijk is voor het in- en uitrijden van de steeg. - De herkenbare inritconstructie maakt duidelijk dat het stallen van fietsen of parkeren voor de toegang hinderlijk en niet toegestaan is. In reactie op de suggesties: - De voetganger heeft voorrang op het trottoir. In deze situatie past geen zijstraat naar de steeg toe. - In het DO is de invalidenparkeerplaats (09-LLF-7; voor hnr. 98) in de richting van de steeg verplaatst. Verplaatsing is gebeurd na overleg met de vergunninghouder. De andere invalidenparkeerplaats (73-XR-ZN; voor hnr. 106) is zo dicht mogelijk bij de woning van de invalide bewoner gesitueerd. Beide plaatsen worden in het DO gemarkeerd. - Lantaarnpalen komen tussen parkeerstrook en het fietspad, waar geen ruimte is om een fiets vast te zetten. De verkeersborden en prullenbakken worden verder van de steeg geplaatst. - In de steeg komt een klappaaltje zodanig dat een auto voor het paaltje kan staan zonder de fietsers te hinderen. De auto zal dan wel hinderlijk op het trottoir staan, zodat duidelijk is dat parkeren hier niet toegestaan is.	vervolg 8
--	--	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

Vragen en opmerkingen m.b.t. de bereikbaarheid: - fase 2: Kan de Helmbrekersteeg toch bereikbaar blijven met rijplaten of zo? - fase3: Bij auto's op fietspad lukt - mede omdat verlichtingsmast en prullebak in de weg staan - de afslag de steeg in dan waarschijnlijk niet meer. Kan dat worden opgelost? - fase 5 en 10: Kan vanaf de Damstraat met enige improvisatie het Spaarne - in beide rijrichtingen - toegankelijk blijven voor bewoners van het Spaarne en betreffende stegen? Als de Helmbrekersteeg toch voor langere tijd onbereikbaar zijn welke "oplossingen" zijn er dan? Bij bouw van het hofje zijn er diverse opties geweest. Is dit nu ook mogelijk?	Bereikbaarheid Helmbrekersteeg tijdens uitvoeringswerkzaamheden: De feitelijke uitvoering van de werkzaamheden gebeurt door de aannemer. Omdat de aannemer de werkzaamheden uitvoert op basis van een zogenaamd geïntegreerd contract, zal deze ook verantwoordelijk zijn voor de definitieve keuzes inzake de fasering van de werkzaamheden en de bereikbaarheid tijdens deze werkzaamheden. Vanzelfsprekend zullen aan de aannemer inzake de bereikbaarheid randvoorwaarden en uitgangspunten worden opgelegd. Deze zienswijze vormt input voor het opstellen van deze randvoorwaarden. De randvoorwaarde wordt als volgt opgenomen in het contract met de aannemer: "De zijstraten en stegen die aansluiten op het werkterrein dienen zo lang mogelijk bereikbaar te blijven voor de gebruikers". De nadere uitwerking van de fasering van de werkzaamheden zal tijdig worden afgestemd met de klankbordgroep bewoners Spaarne en Turfmarkt.	vervolg 8
---	--	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting



Situatie Turfmarkt-Zuider Buiten Spaarne

Punt 1: Het verkeer vanaf de Turfmarkt naar ZBS dient een rechtsafpijl te krijgen en het verkeer vanaf de Turfmarkt richting Langebrug een rechttdoorpijl. Zo hoeft het doorgaand verkeer vanaf Spaarne richting Antoniestraat alleen maar de rechttdoorpijlen te volgen om de stad uit te rijden. Verkeer richting ZBS moet duidelijk een afslaande manoeuvre maken, waarmee de voorrangsregeling goed geregeld is (van belang bij storing verkeerslichten)

Punt 2: Geleider Turfmarkt verder doortrekken en met draai richting Langebrug voor duidelijkere afwikkeling verkeersbeweging.

Punt 3: Haaientanden de buitenbocht laten volgen ter accentuering van de doorgaande route.

Situatie Turfmarkt-Zuider Buiten Spaarne (ZBS):

1. Pijlmarkering vanaf Turfmarkt naar ZBS:

Deze zienswijze is overgenomen in het DO. Het verkeer vanuit de Turfmarkt naar Langebrug heeft nu pijlen rechttdoor.

2. Geleider Turfmarkt verder doortrekken:

Aan de wens om de geleider door te trekken kan niet worden voldaan omdat anders grotere vrachtwagens en bussen (zoals de Zuidtangent bus) de bocht richting Langebrug niet kunnen maken. De benodigde bochtstralen van deze voertuigen staan een langere geleider niet toe.

3. Haaientanden de buitenbocht laten volgen:

Het VO was nog niet op dit detailniveau uitgewerkt. De haaientanden zijn conform uw zienswijze ingetekend op het DO.

9

9, 6

vervolg 9

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

Punt 4: Daar waar fietsers in de voorrang zitten blokmarkering en haaientanden toepassen (geldt ook voor kruising fietspad over Gedempte Oude Gracht). Punt 5: Geleider tussen fietspad en rijbaan iets breder maken door fietspad iets meer uit te buigen (wel doorgaande karakter fietspad handhaven). Dan ontstaat er ruimte voor de plaatsing van een verkeerslicht met rechtsafpijl op deze geleider en geen verwarring met bebordingspijlen en verkeerslicht.. Langsparkeren Turfmarkt langs busstrook 1. De busstrook op de Turfmarkt is aangegeven met het woord LIJNBUS, hetgeen betekent dat de busstrook juridisch niet gebruikt mag worden voor in -en uit parkeren. 2. De laatste 2 a 3 langspaarkeerplaatsen op de Turfmarkt liggen te dicht bij de stopstreep bij de Kampersingel. Iemand die vanaf deze parkeerplaatsen weg wil rijden richting Langebrug, komt scheef op de opstelstroken te staan. Voor de doorstroming en verkeersveiligheid van de bus zijn de langspaarkeerstroken daarmee verre van optimaal. 3. Voor autoverkeer vanaf de Burretstraat dient de busstrook even te worden onderbroken om automobilisten de mogelijkheid te geven om de Turfmarkt op te rijden.	4. Blokmarkering en haaientanden toepassen bij voorrang fietsers: Het VO was nog niet op dit detailniveau uitgewerkt. De haaientanden zijn conform uw zienswijze ingetekend op het DO. 5. Fietspad iets meer uitbuigen om verkeerslicht met rechtsafpijl te kunnen plaatsen: Het verkeerslicht met rechtsafpijl (auto's) zal worden gemonteerd aan de mast van het fietslicht. Hierdoor is het niet noodzakelijk om het fietspad uit te buigen, hetgeen ten koste zou gaan van het trottoir, de vloeiende lijn en het doorgaand karakter van het fietspad. Langsparkeren Turfmarkt langs busstrook: 1. Betekenis van artikel 81 RVV voor in -en uitparkeren: Het is op grond van artikel 81 RVV verboden voor andere weggebruikers om een busstrook met aanduiding LIJNBUS te gebruiken. De gemeente legt deze bepaling aldus uit, dat dit verbod niet ziet op kruising van de busstrook om te komen naar en van parkeerplaatsen in het algemeen en laad -en losplaatsen en kenteken gebonden invalideparkeerplaatsen in het bijzonder. De voorgenomen inrichting van busstrook en beperkt kruisen van deze strook voor in en uit- parkeren op de Turfmarkt komt overeen met de oplossing die is gekozen bij de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht (GOG). Hier is ook gekozen voor een laad/los en parkeerstrook langs de busstrook en naar onze informatie functioneert dat prima. 2. en 3. Langsparkeren op Turfmarkt bij busbanen is niet bevorderlijk voor doorstroming lijnbus en verkeersveiligheid: Uit het huidige gebruik en uit het participatieproces blijkt dat op de Turfmarkt grote behoefte is aan laad- en losplaatsen en parkeerplaatsen. Op de GOG is destijds een busbaan gerealiseerd, waarbij voor het laden en lossen overdag en (vergunning)parkeren 's avonds de busstrook gepasseerd moet worden. Deze nieuwe inrichting van de GOG functioneert nu enkele jaren en tot op heden zijn op dit	vervolg 9
---	--	------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

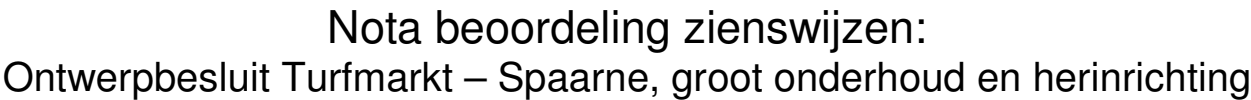
	punt geen bezwaren ontvangen. Daarom is in het DO op de Turfmarkt voor een zelfde soort oplossing gekozen als bij de GOG. Enig verschil met de situatie in de GOG is dat in de Turfmarkt drie parkeerplaatsen en één invalideparkeerplaats op kenteken 24 uur per dag beschikbaar zijn. De laad- en losplaats nabij de Kampervest is 24 uur bestemd voor laden en lossen. Deze komt 's avonds niet beschikbaar voor betaald parkeren omdat deze plaatsen te dicht gelegen zijn op de verkeerslichten. De andere laad- en losplaats ter hoogte van huisnummer 6 komt 's avonds wel beschikbaar als twee stuks betaalde parkeerplaatsen. Bij de afweging tot het kruisen van de busbaan, is meegewogen dat de laad- en losplaatsen en de uitrit van de Burretstraat niet intensief gebruikt zullen worden.	vervolg 9
In grote lijnen eens met VO op enkele details na: 1. Ter hoogte van de gravinnesteeg extra fietsenrekken. Indien niet op het trottoir mogelijk dan wellicht op de plek van een van de parkeerplaatsen (er kan eenvoudig in de parkeergarage geparkeerd worden), aan de spaarne zijde of bij het begin van de uitvoegstrook. 2. De laad en losplaatsen iets te verschuiven voor Spaarne 102 aangezien de vrachtwagens nu al voor veel trillingen en daarmee scheuren zorgen in ons pand. Onlangs zijn enkele scheuren in de gevel gemaakt maar door de voortdurende trillingen blijven er nieuwe scheuren komen in het rijksmonument.	Goed om te vernemen dat de indiener van deze zienswijze op hoofdlijnen kan instemmen met het VO. 1. Extra fietsenrekken ter hoogte van Gravinnesteeg: Conform uw zienswijze zijn in het DO extra fietsrekken opgenomen. Echter ter hoogte van de Gravinnesteeg is het trottoir te smal om extra fietsrekken te kunnen plaatsen. Het uitbreiden van fietsparkeren is niet ten koste gegaan van parkeerplaatsen. 2. Laad en losplaats voor Spaarne 102: De laad en losplaats zal in het DO verschuiven naar een locatie voor huisnummers 104 en 106. Meer verschuiven richting Gedempte Oude Gracht is niet mogelijk i.v.m. de rechtsafstrook en de invalideparkeerplaats (op kenteken).	10
Laatste jaren zijn de frequentie (veranderingen busroutes) en zwaarte (Zuidtangent) van de bussen dermate toegenomen dat de gevolgen dramatisch en onacceptabel zijn. Geluids- en trillingenoverlast zijn flink toegenomen. Er is noodzaak om met effectief plan te komen, ik	De herinrichting heeft tot doel voor alle typen verkeersdeelnemers de doorstroming te verbeteren en de veiligheid te doen toenemen, de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de overlast door trillingen te verminderen.	11

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

probeer al enkele jaren de gemeente hiervan te overtuigen. Binnen dit plan hoort het trillingenproblematiek een zware prioriteit te hebben. De conclusies (gesprek) uit het onderzoek geeft dat trillingen hoek GOG/Turfmarkt fors zijn vooral door optrekkend en remmend verkeer. Dit is ook te merken aan het geluidsoverlast binnenshuis. Het verplaatsen van de bushalte richting de kruising GOG/Turfmarkt is onacceptabel, de overlast wordt nog groter. De doorstroming wordt belangrijker gevonden dan bewonersbelang en de rijksmonumenten. Is het realistisch om zoveel busverkeer over zo'n weg te laten rijden, en zo ja dan moet de gemeente alles aan doen om overlast te minimaliseren en de kruising niet nog zwaarder belasten. Gemeente moet verantwoording nemen. Suggesties: - Verplaatsing/verwijdering van bushaltes op de Turfmarkt, (beter verspreiding belasting en niet op de zwakste plek)	In uw zienswijze start u een discussie over de route en de vorm van het Haarlemse en zelfs regionale busverkeer. Dit is een discussie die gevolgen heeft voor alle inwoners van Haarlem en niet alleen voor de Turfmarkt. Als de Regionet bussen (voorheen Zuidtangent) niet meer over de Turfmarkt rijden, maar gebruik gaan maken van een andere route, dan komen ze voor de deur van een andere burger van Haarlem langsrijden. Deze burger heeft ook een belang. Daarom heeft in het verleden de afweging van busroutes in een gemeentebrede afweging plaatsgevonden in het kader van het Haarlemse Verkeer- en Vervoerplan (HVVP). Uit deze stadsbrede discussie en daaropvolgende bestuurlijke besluitvorming zijn de huidige busroutes vastgesteld. Een heroverweging kan alleen gemeentebreed. Het project Reconstructie Turfmarkt en Spaarne is daarom niet het geschikte kader om deze discussie te heropenen. We hebben een zeer urgente onderhoudsdoelstelling (denk aan de trillingen waar u last van heeft) en andere doelstellingen te verwezenlijken in dit project. We openen in dit project dus geen discussie over busroutes, maar we maken wel een wegconstructie die past bij het gebruik door onder andere zware bussen en die past bij de trillingsgevoelige panden naast de rijbaan. Het trillingsonderzoek dat we hebben laten uitvoeren laat zien dat alleen al het vervangen van de klinkers op de Turfmarkt door asfalt een reductie van de trillingen zal opleveren. Ten aanzien van de suggesties: -Verplaatsing/verwijdering van bushaltes op de Turfmarkt: U vreest trillings- en geluidsoverlast en wenst een verplaatsing van de bushalte naar een locatie die verder van de huizen is gelegen. In het VO is de bushalte van de Turfmarkt aan de huizenzijde verplaatst van de hoek met de Kampervest tot nabij de Gedempte Oude Gracht. - De reden daarvoor is dat de busbaan in het VO (stad uit) tevens gebruikt wordt als halte. Dit levert ruimtebesparing op, omdat hierdoor geen bushaven nodig is. Voor een goede doorstroming moet de bus gepasseerd kunnen worden door	vervolg 11
---	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

- verlagen maximale snelheid van bussen - versterken fundering huizen - vermindering busverkeer (in meerder manieren mogelijk o.a. routes) - Minder zwaar (bus-) verkeer toelaten op Turfmarkt	een andere bus, zodat deze via het vervolg van de busbaan voorrang in de verkeersregeling kan krijgen. Handhaven we de halte op de huidige locatie, dan is dat niet mogelijk. - In het VO was de halte al zoveel mogelijk richting Burretstraat verplaatst. Verdere verplaatsing naar Burretstraat werd niet mogelijk geacht omdat daar een flauwe bocht begint. Voorwaarde bij een bushalte is dat de perronband omwille van het comfortabel in- en uitstappen in een rechte lijn staat. - In het DO is de flauwe bocht vervangen door een rechte lijn met een knik t.h.v. de Burretstraat. Hierdoor is de bushalte in het DO verder opgeschoven tot aan de inrit Burretstraat. Gevolg van de verschuiving is wel dat één parkeervak minder op de Turfmarkt gerealiseerd kan worden. De bushalte is daarmee in het DO verderaf geplaatst van de woningen. -Verlaging maximumsnelheid bussen op Turfmarkt: Op het nieuw in te richten deel van het Spaarne wordt een 30 km/uur snelheid ingevoerd. Op de Turfmarkt blijft een maximum snelheid gelden van 50 km/uur. Dit komt de doorstroming ten goede en sluit aan bij de verwachtingen van de verkeersdeelnemers op dit wegvak. Deze verwachtingen worden mede bepaald door het comfortabele asfalt en de verschillende rijbanen. Deze snelheid is eerder afgewogen en vastgelegd in het HVVP. -Versterking fundering huizen Turfmarkt: De gemeente neemt haar publieke verantwoordelijkheid door op grond van het trillingsrapport te kiezen voor de wegconstructie die leidt tot de minst grote trillingsoverlast, zie ook punt 2 zienswijze 13 van deze nota. Het versterken van de fundering van de huizen op de Turfmarkt is de verantwoordelijkheid van de eigenaren. -Vermindering zwaar (bus)verkeer op Turfmarkt onder meer door vermindering van busroutes over de Turfmarkt: Een dergelijke beperking – al dan niet door verlegging van busroutes-	vervolg 11
--	---	-------------------



Versie 17 definitief 5 juni 2012

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

een parkeerplaats op Turfmarkt hoek Kampervest.	Op de Turfmarkt is in het DO een laad- en losplaats voorzien ter hoogte van huisnummers 26 t/m 32.	
1. Verlichting. de straatverlichting zou worden uitgevoerd zoals die nu bij Nobel / De waag is. Deze verlichting is echt onvoldoende. Nog slechter zoals dan nu al is. 2. In verband met de trillingen is er inmiddels een onderzoek. De uitkomsten/rapporten hieromtrent zou ik graag ontvangen en de conclusies van de gemeente hierover horen.	1. De straatverlichting: Uw zienswijze is gebaseerd op een misverstand. In de klankbordbijeenkomst is aangegeven dat het verlichtingsniveau van de Turfmarkt/het Spaarne overeenkomstig dat van bij Nobel / de Waag zal zijn. Bestreden wordt het oordeel in de zienswijze dat het verlichtingsniveau aldaar echt onvoldoende is en dus een slechtere verlichting op zal leveren dan de huidige. Het type armatuur toegepast bij Nobel / De Waag is overigens anders dan de armatuur die zal worden toegepast wordt op de Turfmarkt / Spaarne. De nieuwe straatverlichting moet voldoen aan het huidig Haarlems beleid openbare verlichting en landelijke normen. Landelijk geldt een verlichtingsnorm van 0,5 lux op trottoirs. Uit de lichtsterkteberekening voor het Spaarne en de Turfmarkt blijkt dat de laagst berekende lichtsterkte op het trottoir 2 lux zal bedragen. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de landelijke norm. Wel merken we op dat de beleving van het lichtniveau persoonlijk is en voor een ieder anders is. 2. Trillingen verminderen: Het rapport inzake trilling -en geluidsoverlast: Dit is op 23 april 2012 aan de gemeente aangeboden en inmiddels gepubliceerd op de website van de gemeente bij de informatie over dit project (www.haarlem.nl/turfmarktspaarne). Dit is per brief onder de aandacht gebracht van de Klankbordgroep. De gemeente kiest voor toepassing van de kwalitatief beste verhardingsconstructie nr. 4 op de Turfmarkt inclusief kruispunt Spaarne – Gedempte Oude Gracht. Nummer 4 betreft een funderingslaag van 240 mm dik ongewapend beton met daarop een asfalt verharding (zie ook pagina 14 van het op de website gepubliceerde rapport). Met nummer 4 wordt duidelijk gekozen voor een duurdere constructie die trillingsoverlast naar de woningen zoveel mogelijk beperkt en daarmee tegemoet komt aan de wens van bewoners en wijkraad.	13

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

Verkeer: 1. De beloofde plaatsing bord 'voorzichtig rijden i.v.m. trillingen' op het Spaarne is tot op heden nog niet geplaatst. 2. Er is besproken dat het een 30km zone zal worden, kan verantwoord nageleefd worden als er een éénbaansweg. Nu toch sprake van twee rijbanen. Dit onverantwoord is t.a.v. de trillingen. 3. Welke ondergrond komt er onder de weg? Wat is uitkomst rapport? Het is echt niet te doen zo. Er wordt te hard gereden m.n. door zwaar verkeer zoals bussen, vrachtwagens, vuilniswagens, wagens met laadbakken enz. die dan ook nog snel het stoplicht willen halen. Dit verminderen door een éénbaansweg. Graag rapport met metingen en conclusies toezenden. Het nieuwe stucwerk in mijn huis heeft alweer scheuren. Dus er is grote noodzaak. 4. Parkeerplaatsen, laad- en loshavens Het aantal parkeerplaatsen gaat van 21 naar 9. Er wordt nu op het Spaarne vaak op de stoep geparkeerd/ goederen gelost, vooral 's morgens. Er is echt behoefte aan laad- en loshavens/ parkeerplaatsen. Dit verdwijnt door twee banen en niet mogelijk aan huizenzijde, dan wel plaatsen aan waterzijde om ook de winkels te	Verkeer 1. Toezegging tot plaatsing bord op Spaarne: Dit punt wijst op een toezegging in de Klankbordgroep om op het Spaarne net zoals op de Turfmarkt een bord te plaatsen dat de verkeersdeelnemers maant om langzaam te rijden in verband met trillingen. In tegenstelling tot wat de zienswijze beweert, is dit bord wel degelijk geplaatst op het Spaarne. Dit is zekerheidshalve nog op 10 mei 2012 gecontroleerd; 2. 30 km- zone en eenbaansweg: Dit punt in de zienswijze veronderstelt ten onrechte dat op het Spaarne alsnog twee rijbanen komen. Er blijft sprake van een eenbaansweg met éénrichtingsverkeer met de status van 30 km/uur -zone. Er is in het DO wel alsnog een rechtsafstrook vanaf het Spaarne richting Gedempte Oude Gracht opgenomen. De nieuwe situatie met rechtafstrook zal minder trillingen opleveren dan de huidige situatie. De rijbaan ligt in de nieuwe situatie beduidend verder van de woningen af en de funderings- en verhardingsconstructie wordt vernieuwd. 3. Ondergrond van de weg en uitkomst Rapport inzake trilling- en geluidsoverlast: Zie de beoordeling hiervoor onder punt 2 "Trillingen verminderen" waarbij wordt aangegeven waar het rapport op internet kan worden gevonden en welke keuze wij maken ten aanzien van de ondergrond van de weg. 4. Ruimte voor parkeren algemeen: Ten opzichte van de huidige situatie zal na de herinrichting op basis van het DO de beschikbare ruimte afnemen voor parkeerplaatsen, invalidenplaatsen en laad- & losplaatsen: - Het aantal plaatsen op de Turfmarkt gaat van 11 terug naar 9. - Het aantal plaatsen op het Spaarne gaat van 21 terug naar 10.	vervolg 13
--	---	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

faciliteren. Bij GOG plan is parkeerplaats al verwijderd, dan nu ook nog laad- en loshavens. Waar is de laad-en los plaats in nieuwe situatie? Als niet/slecht gefaciliteerd wordt blijven de ondernemers weg. Parkeerplaatsen voor met name mensen die op bezoek komen of klein kinderen brengen.	Parkeerplaatsen Turfmarkt In de huidige situatie is het aantal parkeerplaatsen op de Turfmarkt: - 10 betaald parkeerplaatsen gehele dag; - 1 invalidenparkeerplaats op kenteken. In de nieuwe situatie volgens VO komen 10 parkeerplaatsen terug op de Turfmarkt: - 5 parkeerplaatsen gehele dag; - 1 invalidenparkeerplaats op kenteken. - 4 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren; Op grond van andere zienswijzen (9 en 11) is de bushalte verschoven richting Burretstraat, dat ten koste van één parkeerplaats is gegaan en zijn drie parkeerplaatsen nabij Kampervest gereserveerd voor laden en lossen, welke niet na 18.00 uur vrijkomen voor parkeren. In de nieuwe situatie volgens DO komen 9 plaatsen terug op de Turfmarkt: - 3 parkeerplaatsen gehele dag; - 1 invalidenparkeerplaats op kenteken. - 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren; - 3 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen, die 's avonds niet beschikbaar komen voor parkeren. Dit vanwege locatie ter hoogte van de verkeerslichten. 4. Parkeerplaatsen, laad- en loshavens op Spaarne: In de huidige situatie is het aantal parkeerplaatsen en het soort parkeerplaatsen op het Spaarne als volgt - 17 parkeerplaatsen gehele dag; - 2 invalidenparkeerplaatsen op kenteken;	vervolg 13
---	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

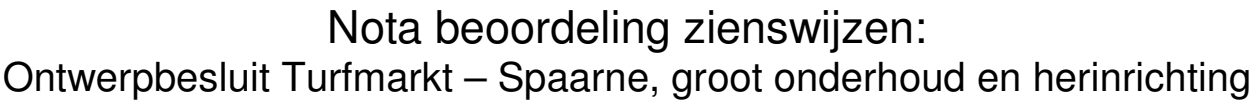
	- 2 invalidenparkeerplaatsen algemeen. - Geen laad- en losplaatsen. Na de introductie van het rechtsafvak bij het kruispunt Gedempte Oude Gracht (zie ook punt 7 zienswijze 6 van deze nota), resteerden in het ter inzage gelegde VO nog 9 plaatsen op het Spaarne: - 3 parkeerplaatsen gehele dag; - 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren; - 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor taxi; - 2 invalidenparkeerplaatsen op kenteken. Op grond van zowel deze zienswijze als andere zienswijzen als zorgen geuit in de gemeenteraad, is nogmaals nauwkeurig onderzocht of in het DO meer parkeermogelijkheden opgenomen kunnen worden langs het Spaarne ten opzichte van het VO. Bij dit nadere onderzoek is het volgende referentiekader gehanteerd: a) In het DO sluit de promenade aan op de Melkbrug. In de toekomst kan aansluiting gevonden worden tot en met de promenade langs de Spaarndamseweg die in 2012 aangelegd wordt. Dit ontwerp past binnen het gemeentelijke beleid (Spaarneplan en Handboek Inrichting Openbare Ruimte Binnenstad) om de Spaarne-oever aantrekkelijker te maken voor wandelen en terrassen. Om de promenade langs het water tot aan de Melkbrug te kunnen doorzetten langs het smalste deel van dit tracé, kunnen niet alle parkeerplaatsen terugkomen. b) De huidige 21 parkeervakken zijn in 2005 op de rijbaan geschilderd, toen het eenrichtingverkeer werd ingesteld. De vakken waren bedoeld als tijdelijke compensatie voor het verlies aan parkeerplaatsen bij de herinrichting van de Oude Groenmarkt. De tijdelijkheid zou duren tot het gereed komen van parkeergarage de Appelaar. Na opening van de Appelaar zijn de parkeerplaatsen echter in stand gehouden en heeft er	vervolg 13
--	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

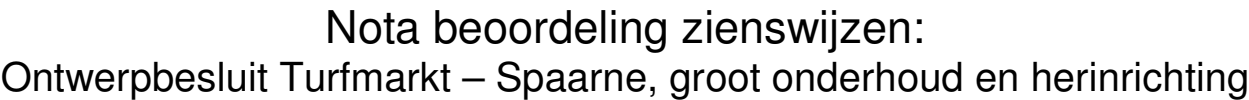
5. Fietsenrek op Spaarne naar waterzijde verplaatsen is een betere optie dan voor de deur van de bewoners. 6. BOMEN uit balans. Spaarne: 24 bomen weg, 11 terug. Dat is -13. In deze tijd niet verantwoord, er is al te weinig groen. Voorstel meer bomen plaatsen en ook de bomen aan huizenzijde behouden.	geen expliciete besluitvorming over het voorzetten van het tijdelijke karakter plaatsgevonden. Nu de Appelaar is hersteld van de brand en de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, is het moment gekomen om de status van deze parkeerplaatsen expliciet te regelen. c) De inhoud van de concept parkeernota. Dit concept hanteert het uitgangspunt dat straatparkeren in de binnenstad zoveel mogelijk toe moet komen aan bewoners met vergunningen en bezoekers zoveel mogelijk moeten parkeren in de parkeergarages. Er liggen twee parkeer-garages vlakbij het Spaarne: De Kamp en de Appelaar. Met inachtneming van dit referentiekader is het gelukt om ten opzichte van het VO twee parkeerplaatsen toe te voegen in het DO. De verdeling in het DO is: - 5 parkeerplaatsen gehele dag; - 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren; - 1 parkeerplaats gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor taxi; - 2 invalidenparkeerplaatsen op kenteken. De venstertijden zijn tussen 9.00 uur en 18.00 uur. 5. Fietsenrek voor de deur van indiener zienswijze: Doordat het fietspad geheel aan de gevelzijde zal komen te liggen, zal ook het fietsparkeren gefaciliteerd moeten worden aan de gevelzijde. Een fietsenrek aan de waterzijde zal niet goed gebruikt worden. De locatie van het fietsparkeren is daarom in het DO niet aangepast. 6. Bomenbalans en bomen op Spaarnedeel: In het DO is ten aanzien van de bomen een afweging gemaakt tussen kwantitatieve en kwalitatieve aspecten.	vervolg 13
--	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

	In de bestaande situatie staan er 45 bomen. In het VO en DO worden deze bomen vervangen door 34 nieuw te planten bomen. - 20 nieuwe bomen op de Turfmarkt; - 11 nieuwe bomen op het Spaarne; - 3 nieuwe bomen op de Kampersingel. In het ter inzage gelegde VO zijn aan de gevelzijde (tussen rijbaan en fietspad) geen bomen voorgesteld om de volgende redenen: - Bomen aan de gevelzijde zijn niet mogelijk in het trottoir omdat dit de doorgang voor voetgangers belemmerd. Dit houdt in dat bomen aan de gevelzijde alleen mogelijk zijn in de ruimte tussen fietspad en rijbaan. Het planten van bomen in deze ruimte, de parkeerstrook, zal ten koste gaan van nog meer parkeerplaatsen. - Onder de ruimte tussen trottoir en rijbaan liggen kabels en leidingen en riolering, die het onmogelijk maken om een goede ondergrondse groeiplaats aan te leggen. Bomen zullen zich in deze strook niet goed ontwikkelen. Er is dan ook gekozen om bomen aan de waterkant te planten. Dit sluit goed aan op het principeprofiel dat voor het Spaarne is vastgesteld in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Onder de promenade is ondergronds wel voldoende ruimte beschikbaar om goede groeiplaatsen te realiseren. De nieuwe bomen hebben daar de beste groeikansen. Het “ritme” van de bomen is afgestemd op de bomen in de Turfmarkt aan de gevelzijde. Door bomen op een kortere onderlinge afstand te planten, zou het mogelijk zijn 11 bomen meer te planten aan de waterzijde. Dit wordt echter afgeraden omdat: - een verdichting van de bomenlaan voornoemd ritme verstoort; daarmee ingegaan wordt tegen de belangrijke doelstelling van het	vervolg 13
--	---	-------------------



pagina 23/33



Versie 17 definitief 5 juni 2012

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

3. Het Spaarne als snelweg door de stad. Het Spaarne zal een 30km/p.uur weg worden welke zeer overzichtelijk is zonder obstakels en oversteekplaatsen. Derhalve verwachten wij, zoals nu al gebruikelijk is, dat dit eerder een 70 km/p.uur weg zal worden met alle gevaren en overlast van dien. 4. De afslag rechtsaf de Gedempte Oude Gracht op was vervallen en is nu weer teruggekomen. Ten koste van wederom een aantal parkeerplaatsen?!	verzocht om ook het stuk tussen de Schalkwijkerstraat en de Gedempte Oude Gracht te verbeteren. De Melkbrug is de beste plek om een overgang te maken van een tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde naar eenrichtingfietspaden aan beide zijden van de rijbaan. Daarom is ervoor gekozen het tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde door te zetten voorbij de Gedempte Oude Gracht langs het Spaarne tot aan de Melkbrug. 3. Ondanks de 30 km/uur zone zal het Spaarne uitnodigen tot hard rijden: Dit vermoeden wordt bestreden. De nieuwe rijbaan wordt smal (aanzienlijk smaller dan in de huidige situatie) en de verharding bestaat uit gebakken klinkers. Daarmee voldoet de rijbaan aan de nationale richtlijnen voor 30 km/uur wegen. Wij verwachten op basis van ervaring met dergelijke wegen dat de gemiddelde snelheid rond de 30 km/uur zal liggen. Dat laat onverlet dat het altijd mogelijk is voor een individu om harder te rijden. Dat valt niet te voorkomen. Extra snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels zijn onwenselijk vanwege de trillingen die deze opleveren. Snelheden van 70 km per uur zijn erg onwaarschijnlijk. 4. Kost invoeren rechtsaffer vanaf Spaarne naar GOG een aantal parkeerplaatsen?: Het rechtsafvak heeft voordeel voor de doorstroming maar wordt daarnaast noodzakelijk geacht voor de veiligheid van de fietser (tweerichtingen fietspad). Deze belangen dienen te prevaleren boven de daarvoor op te offeren vier parkeerplaatsen. Toelichting op het veiligheidsaspect van deze afweging: doordat het rechtdoorgaande verkeer (naar Turfmarkt) en rechtsafslaande verkeer (naar Gedempte Oude Gracht) apart in de VRI geregeld kan worden, ontstaat voor de fietser een geloofwaardige regeling. De fietsstroom wordt immers alleen met een rood verkeerslicht stil gezet als er ook werkelijk ander verkeer het fietspad kruist. In de situatie zonder rechtsafvak (maar met 4 extra parkeervakken), waar het autoverkeer naar Gedempte Oude Gracht en Turfmarkt niet apart wordt geregeld, kunnen fietsers stilgezet worden terwijl er alleen auto's naar de Turfmarkt rijden en dus geen	vervolg 14
---	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

5. Gevaar opstopping Turfmarkt. De mogelijkheid voor rechtsaf de Kampervest op zonder stoplicht komt te vervallen, wij voorzien hier een groot gevaar van opstoppingen doordat de Turfmarkt volloopt. 6. Opheffen trillingsoverlast. Een van de redenen van de benodigde aanpassingen is de trillingsoverlast aan de Turfmarkt. Onderzoek stelt dat dit vooral optreedt bij optrekken en afremmen, dan toch een bushalte op een plek dicht op de woningen. Logischer plek om te kiezen verder van de woningen af. 7. De gevolgen voor de parkeermogelijkheden. In Haarlem is er al jarenlang een discussie over parkeren in de openbare ruimte. Wij willen meedenken en helaas is de manier waarop er in dit project om is gegaan met parkeerplaatsen is een stad als Haarlem onwaardig. Op laatst nog wijzigingen ten koste van parkeerplaatsen voor bewoners en ondernemers. Voorstellen om plaatsen terug te winnen werden niet gehoord of ingevuld. Verzoeken om nogmaals te kijken waar parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Ons voorstel om ter hoogte van de Melkbrug aan de kant van de behuizing extra parkeerplaatsen te creëren zijn niet opgenomen in de voorliggende plannen. Ook al gaat het ten koste van vermindering van de wandelpromenade dan met 50 cm tot 1 meter zou afnemen. In het verleden zijn er meerdere malen afspraken gemaakt dat het aantal parkeerplaatsen op straat in het centrum niet verder zou afnemen tenzij het op een andere plaats zou worden gecompenseerd.	autoverkeer het fietspad kruist. Dit werkt het negeren van roodlicht door fietsers in de hand en zal gevaarlijke situaties opleveren. 5. Gevaar opstopping Turfmarkt: De doorstroming hebben we uitgebreid onderzocht. Uit simulaties blijkt dat de doorstroming van alle verkeersstromen in de nieuwe situatie verbetert, ondanks het vervallen van de vrije rechtsaf voorsorteerstrook naar de Kampervest. 6. Locatie bushalte op Turfmarkt dient verder van de woningen te komen: De locatie van de bushalte is zodanig gekozen dat de Zuidtangent bus rijdend richting Langebrug de halterende stadsbus kan passeren en nog voor de verkeerslichten Kampervest terug komt op de busbaan, alwaar de bus prioriteit krijgt in de VRI. De bushalte zal in het DO zover mogelijk richting Burretstraat worden opgeschoven. Zie ook de ons antwoord op de zienswijze 12. 7. Gevolgen van herinrichting voor parkeermogelijkheden: De wijziging in het aantal parkeerplaatsen in het VO ten opzichte van het in de laatste fase van het participatietraject gepresenteerde Schetsontwerp is juist het gevolg van dit traject. Een zienswijze op het VO dwingt vanzelfsprekend tot herbeoordeling –al dan niet op basis van nieuwe inzichten- van de keuze in het VO. Ook uw verzoek om nogmaals te kijken naar de mogelijkheid extra parkeerplaatsen te creëren ter hoogte van de Melkbrug heeft tot herbeoordeling geleid. De uitkomst van deze herbeoordeling luidt als volgt: Extra parkeerplaatsen ter hoogte van de Melkbrug zouden ten koste gaan van de wandelpromenade aan het water. In het VO wordt uitgegaan van een promenade van minimaal 5,0 meter breed met daarop bomen. De ruimte tussen boom en kaderand is circa 3,0 meter en minimaal benodigd om langs de bomen en met voldoende afstand tot het water te kunnen wandelen.	vervolg 14
--	--	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

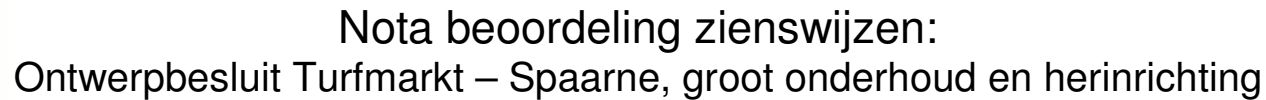
8. Terrassen aan het water. Er door de gehele stad diverse initiatieven om tot terraseilanden te komen. Wij willen aan de Turfmarkt en het Spaarne hier zeker ook ons medewerking willen verlenen. Graag zouden wij hier een passage in het ontwerp over zien zodat ondernemers hier bij de vergunningsaanvraag aan kunnen refereren. 9. Bevoorrading bedrijven, zowel de Turfmarkt als het Spaarne zijn belangrijke routes in de bevoorrading van ondernemers in het centrum van de stad (na 11.00 uur). Het ontbreken van parkeergelegenheid zal kunnen gaan leiden tot het vast- / vollopen van het spaarne en dan dus een verlamming van het verkeersnet.	De versmalling van de wandelpromenade is dus niet mogelijk. Wat alleen mogelijk is, is om de wandelpromenade eerder te doen ophouden ten behoeve van extra parkeerplaatsen ter hoogte van de Melkbrug aan de huizenzijde. Tenslotte: De ontwikkeling van het algemene Haarlemse parkeerbeleid valt buiten de kaders van dit project. Uw wens om mee te denken over parkeren in de openbare ruimte wordt doorgegeven aan de betreffende projectgroep belast met de nieuw op te stellen parkeernota. 8. Terraseilanden bij Turfmarkt en Spaarne: Wij verwijzen allereerst naar hetgeen wij hebben gesteld in onze beoordeling bij zienswijze 3, waaruit duidelijk blijkt dat beslissingen omtrent dit soort van gebruik van de openbare ruimte niet binnen dit project worden genomen maar binnen het kader van het Haarlemse terrassenbeleid. Daaraan kan worden toegevoegd, dat alhoewel zowel ter hoogte van de Turfmarkt als ter hoogte van het Spaarne de nieuw aan te leggen promenade ruimte biedt voor terrassen, het niet voorstelbaar is dat toestemming zal kunnen worden verkregen om ter hoogte van de Turfmarkt terrassen aan de waterkant te realiseren, dit uit oogpunt van verkeersveiligheid. Om duidelijk te maken onder welke voorwaarden en in welke vorm een terras op basis van de terrassennota kan worden toegestaan, Er wordt op dit moment in overleg met een ondernemer gewerkt aan een voorbeeld van een passend terrasontwerp op het Spaarne-promenadedeel. Een dergelijk overleg zou ook kunnen worden gestart met de ondernemer die kenbaar heeft gemaakt dat hij een terras aan wil realiseren. 9. Verlamvend effect op bevoorrading bedrijven in centrum door vollopen Spaarne wegens onvoldoende parkeergelegenheid aldaar: Inderdaad zal op de Turfmarkt en Spaarne beperkte parkeergelegenheid zijn: Voorzien is in totaal vier laad- en losplaatsen. Er is beperkte ruimte voor parkeren. Onze inschatting en de inschatting van de verkeerskundige experts die ons adviseren is dat er geen sprake zal zijn van verlamvend effect op bevoorrading bedrijven in het	vervolg 14
---	---	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

10. Aanlooproute wandelboulevard. Boulevard alleen bereikbaar via water of Burgwal. Zonder oversteekplaatsen op het wegdek van het Spaarne is er geen aan- en afvoer van wandelaars. Dit heeft tevens functie als snelheidsremmer. Graag mogelijkheid onderzoeken. Rondom de daadwerkelijke uitvoering van de plannen zijn er nog een tweetal punten waar wij een ieder op willen wijzen. a. 2013 is het Frans Hals jaar, het zou niet goed zijn voor het imago van de stad in binnen en buitenland wanneer we van alles organiseren en het Frans Hals Museum niet bereikt kan worden. b. In 2013 is er een tentoonstelling in het Teylers Museum welke nog groter lijkt te gaan worden dan Michelangelo. Ook hiervoor geldt dat een verlamming van het verkeer op het Spaarne hierdoor sneller kan ontstaan en tegelijkertijd zeer onwenselijk is. c. Tijdens de uitvoering van deze ingrijpende reconstructies vrezen wij voor de bereikbaarheid van de bedrijven in de directe omgeving van	centrum, zoals u dat beschrijft. Mocht er al sprake zijn van een verminderde doorstroming, dan kan daartegen geargumenteerd worden dat de meeste bevoorrading van het centrum geschiedt via de GOG, die vanwege het eenrichtingsverkeer op de GOG grotendeels wordt aangereden via de Turfmarkt. 10. Oversteekplaatsen maken voor voetgangers op Spaarne om wandelboulevard te bereiken: Het Spaarne wordt ingericht als een 30 km/uur zone. Bovendien is en blijft hier sprake van éénrichtingsverkeer. De verkeerssituatie is overzichtelijk en regulering van oversteeksituaties is niet nodig. Op het Spaarne zullen voetgangers vanaf de huizenzijde de wandelboulevard ook zonder oversteekplaatsen prima kunnen bereiken. Wij baseren ons daarbij op zowel landelijke richtlijnen als ervaring met dergelijke wegen. Aandacht voor bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden: a.2013 is Frans Hals jaar en derhalve dient Frans Halsmuseum goed bereikbaar te blijven om imagoschade in binnen- en buitenland te voorkomen: De bereikbaarheid van de stad heeft sterk onze aandacht. Voorwaarde bij de uitvoering van dit project is dat het verkeer zoveel mogelijk langs het werk door kan blijven rijden. Vandaar dat de uitgangspunten voor de fasering onderdeel zijn van deze UOV-procedure. Natuurlijk dient dan ook gewaarborgd te worden dat tijdens iedere fase van de werkzaamheden het Frans Halsmuseum goed bereikbaar blijft. Zie het op te stellen plan bij het antwoord hierna onder c. b. in 2013 zal in het Teylers museum wederom een grote tentoonstelling plaats vinden. Deze tentoonstelling mag niet verlamdend werken op de doorstroming van het verkeer tijdens de werkzaamheden: Zie voor dit ontwerp de antwoorden onder a. en c c. Grote vrees voor bereikbaarheid van bedrijven in de omgeving van Turfmarkt en Spaarne alsmede van de parkeergarage De	vervolg 14
--	---	-------------------

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

het Spaarne & de Turfmarkt maar ook voor Parkeergarage De Appelaar dreigt wederom een ernstig bereikbaarheidsprobleem. Wij willen u hierbij verzoeken om voor aanvang van de werkzaamheden een duidelijk bereikbaarheidsplan op te stellen voor de buurt alsmede afspraken te maken met de ondernemers over hoe te handelen in het geval van economische schade door de werkzaamheden. d. Gezien het feit dat wij in Haarlem enige ervaring hebben met het uitlopen van werkzaamheden zouden wij graag zien dat er duidelijke boeteafspraken gemaakt worden met de uitvoerende partijen. Gezien de economische belangen lijkt ons dit geen overbodige luxe!	Appelaar: Deze vrees is begrijpelijk. Ook de gemeente hecht zeer aan het waarborgen van de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Daarom zal ruim voordat de aannemer het werk in fasen gaat uitvoeren een Verkeersmaatregelenplan voor het werk worden opgesteld. In dit plan moet de bereikbaarheid van de stad inclusief parkeergarages gewaarborgd zijn. Voor economische schade t.g.v. de werkzaamheden worden ondernemers verwezen naar de gemeentelijke regeling inzake nadeelcompensatie in de daarvoor geldende verordening, zie link http://loket.haarlem.nl/?pagina=1636. d. Uitlopen van de werkzaamheden moet worden voorkomen door boetebepalingen in het contract met de aannemer: Er zal inderdaad in het met de aannemer te sluiten contract door middel van boetebepalingen worden tegengegaan dat de werkzaamheden uitlopen.	vervolg 14
---	---	-------------------



pagina 30/33

Nota beoordeling zienswijzen: Ontwerpbesluit Turfmarkt – Spaarne, groot onderhoud en herinrichting

Onduidelijk op de tekening waar op kenteken- invalideparkeerplek komt. Hopelijk niet voor de stoplichten, van wat nu weer een stuk tweebaansweg wordt. Méér verlichting i.v.m. de veiligheid 's avonds en 's nachts aan de huizenkant en niet zo weinig als bij rest zoals bij Nobel en De Waag. Het aantal parkeerplekken op het Spaarne is veel te weinig en hopen dat daar nog verandering in komt.	aangaande de loopafstand. - De locatie van de ondergrondse afvalcontainers zo goed mogelijk is ingepast in de nieuwe inrichting van de straat. Dit houdt in dat de afvalcontainers in de bomerrij staan en daarmee niet hinderlijk staan in de wandelroute langs het water. - Bij de keuze van de exacte locaties voor de ondergrondse afvalcontainers heeft meegewogen dat de containers zo veilig mogelijk door het inzamelvoertuig geleegd worden (niet te dicht op het kruispunt GOG) en dat de containers niet in zichtlijnen komen van zijstraten / stegen die uitkijken op het Spaarne. - Op verzoek van bewoners de ondergrondse afvalcontainers zijn geplaatst aan de waterzijde en niet aan de gevelzijde. 2. Locatie kentekengebonden invalidenparkeerplaats op Spaarne: De kentekengebonden invalidenparkeerplaats komt in het DO voor huisnummer 106. Overigens komt er geen tweebaansweg. Zie ook het antwoord op zienswijze 13, van deze nota. 3. De straatverlichting moet meer zijn dan bij Nobel en De Waag: Zie ook het antwoord op de zienswijze 13. 4. Parkeren Zie ook het antwoord op de zienswijze 13, punt 4.	vervolg 16
---	---	-------------------

Beschrijving parkeersituatie op basis van DO Turfmarkt en Spaarne*Spaarne:*

Langs de waterkant van het Spaarne zijn nu 21 parkeerplaatsen (inclusief invalidenplaatsen en laad- en losplaatsen) beschikbaar. Met het instellen van het eenrichtingsverkeer, omstreeks 2005 zijn deze parkeervakken op de rijbaan geschilderd. De vakken waren destijds bedoeld als tijdelijke compensatie voor het verlies aan parkeerplaatsen bij de herinrichting van de Oude Groenmarkt, tot het gereed komen van de Appelaar. Na opening van de Appelaar zijn de parkeerplaatsen echter gebleven en heeft er geen expliciete besluitvorming over het voorzetten van het tijdelijke karakter plaatsgevonden. Nu de Appelaar is hersteld van de brand en de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, is het moment gekomen om de status van deze parkeerplaatsen expliciet te regelen.

In het DO komen 10 parkeerplaatsen in definitieve vorm terug, met de volgende bestemmingen:

- 5 parkeerplaatsen gehele dag;
- 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren;
- 1 parkeerplaats gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor taxi;
- 2 invalidenparkeerplaatsen op kenteken.

De venstertijden zijn tussen 9.00 uur en 18.00 uur, gelijk aan de regeling op de Gedempte Oude Gracht.

In de raadsvergadering van 29 maart 2012 hebben wij toegezegd om onze uiterste best te doen om een aantal van de te schrappen parkeerplaatsen op het Spaarne terug te laten komen in het DO. Het is gelukt om ten opzichte van het VO, dat ter inzage heeft gelegen, twee extra parkeerplaatsen in het DO op te nemen. Eén laad- en losplaats wordt verkleind, wat één volwaardige parkeerplaats oplevert. Eén parkeerplaats wordt toegevoegd door de strook tussen rijbaan en fietspad iets te verruimen.

Turfmarkt:

Op de Turfmarkt zijn in de huidige situatie 11 plaatsen, waarvan 1 invalidenparkeerplaats op kenteken. In het VO nam dit aantal af naar 10 plaatsen. Op basis van de zienswijzen, neemt het aantal verder af naar 9 plaatsen in het DO. Deze plaatsen zijn op de volgende wijze bestemd:

- 3 parkeerplaatsen gehele dag;
- 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen gedurende venstertijden en daarbuiten beschikbaar voor parkeren;
- 3 parkeerplaatsen gereserveerd voor laden en lossen. Deze komen niet beschikbaar voor parkeren buiten de venstertijden*)
- 1 invalidenparkeerplaats op kenteken.

Eén plaats is verloren gegaan door een herverdeling van bomen, parkeerplaatsen en fietsenrekken die nodig was om de bushalte te kunnen verschuiven richting de Burretstraat, zoals verzocht in een zienswijze. Zie ook kanttekening 1.2 in de raadsnota.

*) De drie plaatsen tegenover huisnummers 26 t/m 32 worden 24 uur per dag bestemd als laad- en losstrook. In haar zienswijze, wees de provincie Noord-Holland ons terecht op het punt dat deze locatie te dicht op de verkeersregeling staat voor gebruik als parkeerplaats. Het is lastig om vanaf deze plaatsen op een goede wijze in de wachtrij voor de verkeerslichten in te voegen. Voor laad- en losverkeer geldt in principe hetzelfde, maar vanwege de volgende argumenten hebben wij toch gekozen om dat wel toe te staan op deze locatie:

- Er is grote behoefte aan een laad- en losstrook (o.a. scooterzaak en horecazaak).
- Het aantal voertuigbewegingen als gevolg van laden- en lossen op deze plek zal beperkt zijn.
- Laden- en lossen zal bij het ontbreken van deze plek in het dagelijks gebruik plaatsvinden op minder wenselijke plaatsen, zoals op de busbaan of het trottoir.

Op de Turfmarkt zijn in de huidige situatie geen laad- en losplaatsen. Bevoorrading van ondernemingen op de Turfmarkt en het begin van de Kampervest staan nu deels op de rijbaan of op het trottoir. In overleg met de participatiegroep zijn twee locaties aangewezen voor laden- en lossen:

- Een laad- en losstrook met de omvang van drie parkeerplaatsen tegenover huisnummers 26 t/m 32.

Deze strook kan niet gebruikt worden om te parkeren. Zie ook kanttekening 1.1

Een laad- en losstrook met de omvang van twee parkeerplaatsen tegenover huisnummers 6 en 8.

Buiten de venstertijden (9:00 uur - 18:00 uur) kan hier geparkeerd worden.

Zuider Buiten Spaarne:

Op het Zuider Buiten Spaarne gaan geen parkeerplaatsen verloren, in tegenstelling tot het VO. Daarin ontbraken twee parkeerplaatsen en twee plaatsen voor laden en lossen, maar daar is in het DO een oplossing voor gevonden.

BESLUIT

GROOT ONDERHOUD EN AANPASSING INRICHTING TURFMARKT EN SPAARNE

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem, bevoegd bestuursorgaan op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet 1988,

Verder te noemen: bevoegd gezag,

Toepassing gevend aan artikel 4, lid 1, van de Inspraakverordening 2011 en Afdeling 3:4 van Algemene wet bestuursrecht(Awb):

OVERWEGENDE DAT:

- Sprake is van achterstallig onderhoud van de openbare ruimte van het gedeelte van het Spaarne tussen Melkbrug en Gedempte Oude Gracht en het brede gebied van de Turfmarkt tussen Gedempte Oude Gracht en de Gasthuisvest;
- Eveneens sprake is van overlast door trillingen van het verkeer voor omwonenden van de Turfmarkt, welke overlast niet is weggenomen door de aanleg in 2010 van noodasfalt;
- De Turfmarkt een belangrijke schakel is in het verkeersnetwerk binnen de gemeente Haarlem met centrumgericht autoverkeer en doorgaand fietsverkeer, terwijl autoverkeer komend vanuit de Noordelijke richting langs het Spaarne en de parkeergarage De Appelaar op de Turfmarkt zowel richting centrum als richting Schalkwijk en N 200 en N 205 kan rijden, terwijl de Turfmarkt eveneens een wezenlijke route is voor de snelle regionale Regionet (lijn 300), een regiobus (lijn 75) en enige stadsbussen (lijnen 2 en 3);
- De Turfmarkt slechts enige tientallen meters lang is, maar op dit kleine gebied veel verkeersinteracties plaatsvinden, waardoor ondanks de aanwezige verkeerslichten met enige regelmaat verkeersongevallen plaatsvinden;
- Daarom het uit te voeren groot onderhoud zal worden aangegrepen om de inrichting van de Turfmarkt zodanig aan te passen dat de doorstroming van alle soorten van verkeersdeelnemers wordt verbeterd, de veiligheid van fietsers wordt verhoogd en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd wordt, terwijl tevens voor de omwonenden de overlast door trillingen wordt opgelost;
- De aanpassing van de inrichting van de Turfmarkt die voldoet aan de hiervoor genoemde doeleinden op diverse wijzen kan worden uitgevoerd;
- De diverse wijzen van uitvoering ambtelijk in 2011 zijn voorgelegd aan de betrokken belangenorganisaties in de vorm van drie varianten;

- Op grond van deze consultatie een voorkeursvariant is ontwikkeld, die is vastgelegd in een schetsontwerp;
- Deze voorkeursvariant kenmerkt zich door de keuze voor een tweerichtingen-fietspad aan de huizenzijde van Turfmarkt en Spaarne en een brede wandelpromenade aan de waterkant van het Spaarne;
- Tevens wordt in de voorkeursvariant het reeds bestaande tweerichtingen- fietspad op de Schalkwijkerstraat verbonden met het nieuw aan te leggen tweerichtingen-fietspad op de Turfmarkt, door de aanleg van een tweerichtingen- fietspad tussen de Turfmarkt en de Lange Herenvest/Schalkwijkerstraat, waardoor een aaneensluitend doorgaand tweerichtingen- fietspad ontstaat;
- De desbetreffende voorkeursvariant eind 2011 en begin 2012 in brede participatie is voorgelegd aan omwonenden en ondernemers uit de omgeving van Turfmarkt/Spaarne;
- De laatste stap in de participatie is geweest een algemene informatieavond op 6 maart 2012, voor welke avond eveneens uitgenodigd zijn geweest de vertegenwoordigers van de partijen die zitting hebben in de Raad;
- De desbetreffende voorkeursvariant als schetsontwerp is gepresenteerd door middel van een informatienota aan de Raad, welke nota is behandeld in de commissie Beheer van de Raad;
- Noch na het gehouden participatieproces noch na de raadpleging van de Raad zwaarwegende argumenten zijn bekend geworden op grond waarvan alsnog gekozen zou moeten worden voor een van de andere varianten;
- Het college dan ook in het Voorlopig Ontwerp (VO) heeft gekozen voor uitvoering van de voorkeursvariant;
- De voorkeursvariant van het VO op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient te worden vastgelegd in een verkeersbesluit tot regeling van de nieuwe situatie na herinrichting;
- Een ontwerp van dit verkeersbesluit tot regeling van de nieuwe situatie na herinrichting eveneens is opgenomen in het ter inzage gelegde ontwerp –besluit;
- Voor de periode waarin de tijdelijke werkzaamheden tot realisatie van het groot onderhoud en de aanpassing van de inrichting dienen te worden verricht, eveneens een verkeersbesluit op grond van het BABW wenselijk is geacht, omdat de totale duur van de tijdelijke werkzaamheden ruim meer dan 4 maanden (maximaal 8 maanden) zal bedragen;
- Op grond van gehanteerde uitgangspunten voor de bereikbaarheid tijdens de tijdelijke werkzaamheden een ontwerp -faseringsplan is opgesteld, welke uitgangspunten en ontwerp- faseringsplan eveneens zijn opgenomen in het ter inzage gelegde ontwerp -besluit;

- De procedure tot vaststelling van een of meer verkeersbesluiten voor de tijdelijke werkzaamheden separaat zal plaatsvinden op een later tijdstip, zodat deze procedure derhalve geen onderdeel heeft uitgemaakt van het ter inzage gelegde ontwerp – besluit.
- Het ontwerp -besluit met VO, concept -verkeersbesluit en ontwerp –faseringsplan van 30 maart tot en met 10 mei 2012 ter inzage heeft gelegen;
- Tijdens deze periode zienswijzen konden worden ingediend op hetgeen ter inzage is gelegd;
- Vastgesteld is dat tijdig binnen de zienswijzentermijn 16 zienswijzen zijn ingediend;
- De desbetreffende zienswijzen zijn beoordeeld in een Nota beoordeling zienswijzen;
- Vastgesteld moet worden dat in de desbetreffende nota gegeven beoordeling tot de conclusie leidt dat er geen aanleiding is om af zien van de in het ontwerp -besluit gepresenteerde voorkeursvariant;
- Verder moet worden vastgesteld dat in meerdere zienswijzen aandacht is besteed aan de verslechtering van de parkeerbalans op het deel Spaarne tussen huidige situatie en de situatie nadat de voorkeursvariant is gerealiseerd;
- De zienswijzen over de verslechterde parkeerbalans op het deel Spaarne blijken de beoordeling in de Nota beoordeling zienswijzen aanleiding geven om het aantal parkeerplaatsen in het vast te stellen besluit en DO te vergroten - zij het beperkt- ten opzichte van het aantal onder het ontwerp -besluit en VO;
- Tenslotte vastgesteld moet worden dat op grond van een zorgvuldige afweging van de aanbevelingen in een op 23 april 2012 verschenen onderzoeksrapport omtrent geluid en trillingen in of nabij de woningen op de Turfmarkt, enige over deze problematiek ingediende zienswijzen en kostencalculaties een verantwoorde keuze moet worden gemaakt voor de ondergrond die wordt aangebracht bij de nieuwe inrichting van de Turfmarkt;

NEMEN HET NAVOLGENDE BESLUIT:

1. Naast het noodzakelijke groot onderhoud op het deel van het Spaarne tussen Melkbrug en Gedempte Oude Gracht en de Turfmarkt tussen Gedempte Oude

- Gracht en Gasthuisvest, zal tevens worden uitgevoerd een aanpassing van de inrichting van dit deel van het Spaarne en de Turfmarkt.
2. Hetgeen is vastgelegd onder het eerste punt is opgenomen in een ontwerp-besluit met bijbehorend Voorlopig Ontwerp (VO), een concept- verkeersbesluit tot definitieve regeling van de nieuwe situatie en de uitgangspunten die worden gehanteerd voor de gefaseerde uitvoering van de daarvoor noodzakelijke werkzaamheden.
 3. Tegen het in het vorige punt genoemde ontwerp -besluit en bijbehorende bijlagen zijn tijdig binnen de van 30 maart tot en met 10 mei 2012 lopende termijn 16 zienswijzen ingediend.
 4. Deze 16 zienswijzen zijn conform het binnen de gemeente Haarlem geldende beleid anoniem weergegeven -voorzien van een eigen nummer- in een door het projectmanagement opgestelde Nota beoordeling ingediende zienswijzen.
 5. Het college neemt de in de Nota opgenomen beoordelingen integraal over.
 6. Op hiervan en op grond van enige beoordelingen in de Nota die aangeven dat beperkte wijzigingen zouden moeten worden doorgevoerd ten opzichte van de inhoud van het ontwerp -besluit en de daarbij behorende bijlagen, stelt het college het navolgende vast.
 7. De 16 ingediende zienswijzen geven ieder voor zich noch in totaliteit aanleiding om af te zien van hetgeen in de overwegingen van het ontwerp - besluit is omschreven als de na inspraak gekozen voorkeursvariant.
 8. Derhalve is ook in dit besluit gekozen voor deze voorkeursvariant, die er op neerkomt dat het noodzakelijk te verrichten onderhoud wordt aangegrepen om de Turfmarkt en het Spaarne opnieuw in te richten, zodat de verkeersdoorstroming wordt verbeterd, de verkeersveiligheid wordt verhoogd, de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert en de overlast door trillingen vermindert.
 9. Evenals in het ter inzage gelegde Voorlopig Ontwerp (VO) is ten behoeve van deze doelstellingen in het bij dit besluit door het college vastgestelde DO het volgende opgenomen inzake de inrichting van de openbare ruimte van het project
 - een brede wandelpromenade aan de Spaarne- waterkant;
 - een tweerichtingen- fietspad aan de huizenzijde van Turfmarkt en Spaarne;
 - een doortrekking van het desbetreffende tweerichtingen- fietspad vanaf de Turfmarkt naar het reeds bestaande tweerichtingen- fietspad van de Schalkwijkerstraat, door aanleg van een tweerichtingen –fietspad tussen de Turfmarkt en de kruising Lange Herenvest/ Schalkwijkerstraat.
 10. Wel besluit het college om op grond van de ingebrachte zienswijzen overeenkomstig de aanbeveling in de Nota beoordeling zienswijzen de parkeerbalans op het Spaarne ten opzichte van het VO in beperkte mate te verbeteren door in het DO op het Spaarne een aantal extra parkeerplaatsen ten opzichte van het VO op te nemen.
 11. Eveneens is vanwege de zienswijzen omtrent de parkeerbalans, alsnog besloten om de in het VO nog voorziene opheffing van twee parkeerplaatsen

en twee plaatsen voor laden en lossen op het Zuider Buiten Spaarne nabij de Langebrug in het DO ongedaan te maken.

12. Inzake de gevraagde extra parkeerplaatsen aan de huizenkant van het Spaarne ter hoogte van de Melkbrug neemt het college eveneens over de analyse in de Nota dat de daarvoor benodigde verkorting van de wandelpromenade ter hoogte van dit deel van het Spaarne moet worden afgewezen.
13. Verder besluit het college in het DO op grond van de zienswijzen een aantal kleinere aanpassingen aan te brengen ten opzichte van het VO.
14. Op 23 april 2012 is aan het college uitgebracht een onafhankelijk onderzoeksrapport inzake metingen van geluid en trillingen op en nabij de woningen op de Turfmarkt.
15. Dit onderzoeksrapport is begin mei 2012 ter kennis gebracht de voor het project ingestelde klankbordgroep en is eveneens begin mei 2012 op de internetsite van het project geplaatst.
16. Het college besluit om op grond van een zorgvuldige afweging van de aanbevelingen in het dit onderzoeksrapport, de ingediende zienswijzen die betrekking hebben op de in het rapport onderzochte problematiek en de gemaakte kostencomputaties als ondergrond van de weg op de Turfmarkt te kiezen voor ongewapend asfalt, waarbij tevens bij de aanbrenging van deze ondergrond extra aandacht zal worden besteed aan goede overgang tussen deze ondergrond op de Turfmarkt en de ondergrond op het Spaarne.
17. Het college kan de in de Nota beoordeling zienswijzen opgenomen vaststelling dat in dit project de inrichting van de openbare ruimte wordt geregeld en niet het gebruik van deze openbare ruimte, onderschrijven.
18. De in enige zienswijzen gevraagde mogelijkheid voor het realiseren van terrassen in de nieuwe inrichting van Turfmarkt en Spaarne is naar het oordeel van het college in de Nota terecht aangemerkt als vallende onder het gebruik van de openbare ruimte.
19. Wel onderschrijft het college de in de Nota gemaakte opmerking, dat de openbare ruimte, die ontstaat in de nieuwe inrichting, ruimte biedt voor de mogelijke realisatie van terrassen.
20. De definitieve nieuwe situatie van dit deel van het Spaarne en de Turfmarkt is naast de in het DO vastgelegde inrichting op hoofdlijnen tevens voor wat betreft de verkeerskundige definitieve situatie vastgelegd in het definitieve verkeersbesluit tot regeling van deze nieuwe situatie na aanpassing van de inrichting, welk verkeersbesluit als bijlage bij dit besluit is gevoegd en integraal daartoe behoort.
21. Evenals het DO ten opzichte van het VO, is het definitieve verkeersbesluit op grond van de beoordeling van de ingediende zienswijzen enigszins aangepast ten opzichte van het ter inzage gelegde concept van dit besluit.
22. Voor de uitvoering van de maximaal 8 maanden durende tijdelijke werkzaamheden tot realisatie van de aanpassing van de inrichting, is op grond van gehanteerde uitgangspunten voor de bereikbaarheid tijdens deze tijdelijke werkzaamheden een definitief faseringsplan opgesteld, welk faseringsplan alsmede de daarvoor gehanteerde uitgangspunten als bijlage bij dit besluit is gevoegd en integraal daartoe behoort.

23. Het onder het vorige punt genoemde faseringsplan, zal worden opgenomen in de vraagspecificatie, die tijdens de aanbesteding zal worden aangeboden aan de aannemers die zijn uitgenodigd om in te schrijven op het werk, terwijl de vraagspecificatie na gunning onderdeel zal zijn van de contractdocumenten waaraan de aannemer zich zal dienen te houden.

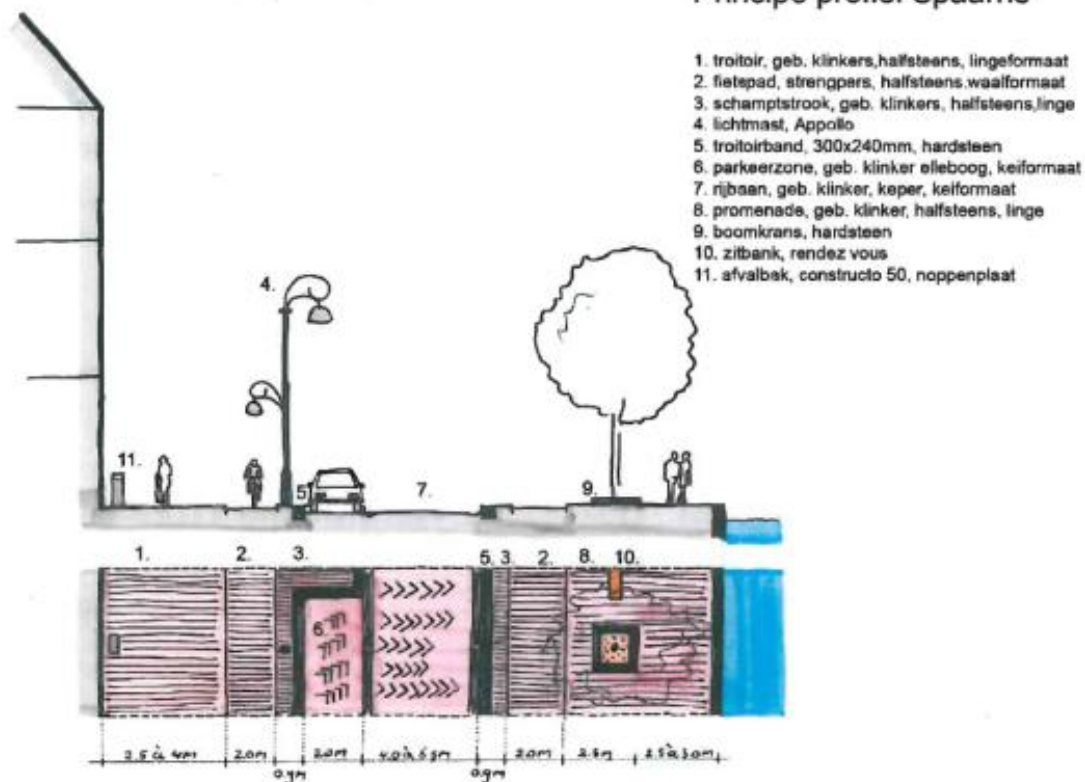
Aldus vastgesteld op2012

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,
Namens deze,
De wethouder verkeer en vervoer,
Rob van Doorn

Dit besluit met bijhorende bijlagen (DO, definitief verkeersbesluit en definitief faseringsplan) zal ter inzage liggen gedurende de beroepstermijn van zes weken . De ter inzage legging zal overeenkomstig artikel 3:42 lid 3 Awb aanvangen op de dag waarop de kennisgeving van de zakelijke inhoud van besluit, de plaats en termijn van ter inzage legging en waar en bij wie beroep kan worden ingesteld algemeen bekend wordt gemaakt in het Haarlems Dagblad en de Stadskrant.

Van het besluit met bijbehorende bijlagen zal overeenkomstig de artikelen 3:43 lid 1 en 3:44 Awb tegelijkertijd met of zo spoedig mogelijk na de hiervoor bedoelde kennisgeving schriftelijk mededeling worden gedaan aan een ieder, die tijdig een zienswijze heeft ingediend op het ontwerp –besluit, door toezending van dit besluit met bijbehorende bijlagen.

Principe profiel Spaarne



Verkeersbesluit Definitief Ontwerp Turfmarkt en Spaarne

Burgemeester en wethouders van gemeente Haarlem,

Gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

Gelet op artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 waarin de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten door het college van burgemeester en wethouders is vastgelegd;

overwegende dat :

- de in dit besluit genoemde wegen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;
- de gemeente Haarlem voornemens is om de oostelijke rijbaan van het Spaarne, tussen perceel Spaarne 66 en de Turfmarkt, de Turfmarkt, de Eendjesbrug, de Langebrug, de Antoniestraat, tussen de Antoniebrug en perceel Antoniestraat 77, de Antoniebrug en het Zuider Buiten Spaarne, tussen de Langebrug en de oostelijke gevel van perceel Kampersingel 72/156, te herinrichten;
- de gemeente Haarlem voornemens is om de betreffende wegen te herinrichten op het momenteel ter inzage liggende Voorlopig Ontwerp Turfmarkt;
- dit concept verkeersbesluit inzage geeft in de verkeersmaatregelen die worden genomen na een eventuele realisatie van het Voorlopig Ontwerp Turfmarkt;
- de Turfmarkt, de oostelijke rijbaan van het Spaarne, de Eendjesbrug, de Langebrug en de Antoniestraat, tussen de Schalkwijkerstraat en de Antoniebrug, zijn gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorend regime van 50 km/uur;
- de Antoniebrug en het Zuider Buiten Spaarne zijn gelegen in een verblijfsgebied waar de woon- en verblijfsfunctie centraal staat en om deze reden zijn ingericht en gecategoriseerd als erftoegangsweg;
- voor de definitieve inrichting van de genoemde wegen op grond van artikel 15, lid 1, van de WVW 1994 de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, bij verkeersbesluit dient te geschieden;
- de gemeente Haarlem het landelijk ontwikkeld Duurzaam Veilig - beleid onderschrijft;
- de kruispunten tussen de Turfmarkt, Eendjesbrug, Langebrug en Antoniestraat, ter hoogte van de Antoniebrug, en aantakende wegen worden geregeld door verkeerslichten;
- de verkeersdruk op de betreffende kruispunten de afgelopen jaren behoorlijk is toegenomen;
- het in de huidige weginrichting verkeersregeltechnisch nauwelijks nog mogelijk is om de doorstroming op de betreffende kruispunten te optimaliseren;
- het (met het oog op de toekomst) noodzakelijk wordt geacht om de weginrichting op de betreffende kruispunten aan te pakken, om de doorstroming op de betreffende kruispunten nu en in de toekomst te kunnen blijven waarborgen;

- de oostelijke rijbaan van het Spaarne, tussen perceel Spaarne 66 en de Turfmarkt, de Turfmarkt, de Eendjesbrug en de Langebrug aan beide zijden van de rijbaan zijn voorzien van vrijliggende fietspaden;
- de Antoniestraat, gelegen in het verlengde van de hierboven genoemde wegen, aan de zuidzijde van de rijbaan is voorzien van een fietspad dat in twee richtingen wordt bereden en aan de noordzijde is voorzien van een fietspad dat in westelijke richting wordt bereden;
- het wenselijk is om de doorstroming van het fietsverkeer op de Langebrug, Eendjesbrug, Turfmarkt en de oostelijke rijbaan van het Spaarne, tussen de Turfmarkt en de Melkbrug, te verbeteren;
- aan de zuidzijde van de Langebrug, Eendjesbrug, Turfmarkt en de oostelijke rijbaan van het Spaarne, tussen de Turfmarkt en de Melkbrug, in het verlengde van het zuidelijke fietspad van de Antoniestraat, een fietspad wordt aangelegd dat in twee richtingen bereden wordt;
- door deze maatregel de doorstroming van het fietsverkeer behoorlijk verbetert;
- door deze maatregel de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de betreffende wegen behoorlijk verbetert doordat conflictrichtingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op de kruispunten komen te vervallen, iets dat verkeersregeltechnisch erg gunstig is;
- het profiel van de fietspaden voldoet aan de landelijk geldende richtlijnen voor een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt;
- de noordelijke fietspaden van de Langebrug, Eendjesbrug, Turfmarkt en de oostelijke rijbaan van het Spaarne, tussen de Turfmarkt en de Melkbrug, door deze maatregel geen functie meer hebben en daarom worden verwijderd;
- op de Antoniebrug en het Zuider Buiten Spaarne fietsvoorzieningen worden gerealiseerd om enerzijds de fietser naar het nieuwe fietspaden van de Langebrug en de Eendjesbrug te faciliteren en anderzijds om de verkeerslichtenregeling op de genoemde kruispunten te ontlasten;
- de Turfmarkt onderdeel is van een route voor lijnbussen;
- de Turfmarkt momenteel is voorzien van een lijnbusbaan in oostelijke richting;
- de doorstroming van lijnbussen in westelijke richting op de Turfmarkt meer onder druk staat dan de doorstroming van lijnbussen in oostelijke richting op de Turfmarkt;
- het profiel van de rijbaan van de Turfmarkt zodanig wordt aangepast dat lijnbussen in westelijke richting worden gefaciliteerd door een lijnbusstrook, de lijnbusbaan in oostelijke richting vervalt;
- dat de doorstroming van lijnbussen door deze maatregel zoveel mogelijk wordt bevorderd;
- laad- en losactiviteiten op de rijbaan van de Turfmarkt, gezien de categorisatie en functie als gebiedsontsluitingsweg en de vele lijnbussen die van de Turfmarkt gebruik maken, ongewenst zijn;
- laad- en losvoorzieningen aan de zuidzijde van de Turfmarkt, ter hoogte van perceel Turfmarkt 6 en ter hoogte van perceel Turfmarkt 28, worden aangelegd om laad- en losactiviteiten op de Turfmarkt te faciliteren;
- dat de laad- en losvoorziening gedurende winkelopeningstijden van kracht wordt, buiten deze tijden is de voorziening bruikbaar als parkeergelegenheid;
- de oostelijke rijbaan van het Spaarne een functie heeft gebiedsontsluitingsweg en met name een belangrijke functie vervult in de ontsluiting van de parkeergarage Appelaar;
- laad- en losactiviteiten ook op de oostelijke rijbaan van het Spaarne, gezien de gebiedsontsluitende functie, onwenselijk zijn;
- het wenselijk is om hier twee laad- en losvoorzieningen aan te leggen, ter hoogte van perceel Spaarne 104 t/m 106 en ter hoogte van perceel Spaarne 96, om laad- en losactiviteiten gedurende winkelopeningstijden te faciliteren;
- de oostelijke rijbaan van het Spaarne is gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorend regime van 50 km/uur;

- het snelheidsregime van 50 km/h geen recht doet aan het karakter van het Spaarne en de plaatselijke leefbaarheid, verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid;
- het gezien de bovenstaande overwegingen wenselijk om een snelheidsregime van 30 km/h op de oostelijke rijbaan van het Spaarne in te stellen;
- hetgeen in dit besluit wordt besloten zijn grondslag vindt in de volgende doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet: het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers en passagiers en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- het concept van dit besluit van 30 maart 2012 tot en met 10 mei 2012 ter inzage is gelegd als bijlage bij het ontwerp -besluit Groot onderhoud en aanpassing inrichting Turfmarkt en Spaarne;
- gedurende de termijn van ter inzagelegging 16 zienswijzen zijn ingediend;
- geen van deze zienswijzen specifiek gericht is geweest op de inhoud van het concept -verkeersbesluit;
- ambtshalve zijn wel enige wijzigingen, die samenhangen met de in het Definitief Ontwerp (DO) aangebrachte wijzigingen, aangebracht ten opzichte van dit concept

besluiten:

1. Het verwijderen de borden G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende “verplicht fietspad” op de volgende locaties:
 - aan de noordzijde van de Langebrug ter hoogte van het kruispunt met de Antoniebrug;
 - aan de oostzijde van de Eendjesbrug ter hoogte van het kruispunt met de Kampervest;
 - aan de westzijde van de oostelijke rijbaan van het Spaarne ter hoogte van het kruispunt met de Korte Veerstraat;
 - aan de westzijde van de Turfmarkt ter hoogte van het kruispunt met de Gedempte Oude Gracht;
 - aan de westzijde van de Turfmarkt ter hoogte van het kruispunt met de Burretstraat;
 - aan de westzijde van de Eendjesbrug ter hoogte van het kruispunt met de Kampervest;
2. Het vervangen van een onderbord met daarop een afbeelding van een pijl wijzend naar links inhoudende “eenrichting links” (OB501L) voor een onderbord met daarop een afbeelding van twee pijlen wijzend in tegengestelde richting inhoudende “twee richtingen” (OB502), onder het bestaande bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende “verplicht fietspad”, aan de zuidzijde van de Antoniestraat ter hoogte van het kruispunt met de Antoniebrug;
3. Het plaatsen van het bord G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende “verplicht fietspad” en deze te voorzien van een onderbord met daarop een afbeelding van een pijl wijzend naar links inhoudende “eenrichting links” (OB501L), aan de noordzijde van de Antoniestraat ter hoogte van perceel Antoniestraat 69;
4. Het plaatsen van de borden G11 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende “verplicht fietspad” en deze te voorzien van een onderbord met daarop een afbeelding van twee pijlen wijzend in tegengestelde richting inhoudende “twee richtingen” (OB505), op de volgende locaties:
 - aan de westzijde van het westelijke fietspad van de Eendjesbrug ter hoogte van het kruispunt met de Kampersingel;

- aan de oostzijde van het westelijke fietspad van de Eendjesbrug ter hoogte van het kruispunt met de Kampersingel;
 - aan de westzijde van het westelijke fietspad van de Turfmarkt ter hoogte van het kruispunt met de Kampervest;
 - aan de oostzijde van het westelijke fietspad van de Eendjesbrug ter hoogte van het kruispunt met de Kampervest;
 - aan de westzijde van het westelijke fietspad van de Turfmarkt ter hoogte van het kruispunt met de Gedempte Oude Gracht;
 - aan de oostzijde van het westelijke fietspad van de oostelijke rijbaan van het Spaarne ter hoogte van het kruispunt met de Gedempte Oude Gracht;
 - aan de westzijde van het westelijke fietspad van de oostelijke rijbaan van het Spaarne ter hoogte van het kruispunt met de Korte Veerstraat;
 - aan de oostzijde van het westelijke fietspad van het Zuider Buiten Spaarne ter hoogte van de zuidelijke gevel van perceel Kampersingel 72/156;
5. Het aanbrengen van een strook, deze aan te wijzen als fietsstrook als bedoeld in artikel 1 sub n uit het RVV 1990 en uit te voeren met een onderbroken streep. De fietsstrook aan te brengen op de volgende locaties:
 - tussen de oostelijke en westelijke rijbaanhelft van de Antoniebrug, tussen de oostelijke rijbaan van de Burgwal en de westelijke rijbaan van de Burgwal;
 - aan de oostzijde van het Zuider Buiten Spaarne, tussen perceel Kampersingel 72/156 en de Langebrug;
 6. Het verwijderen van de busbaan, als bedoeld in artikel 1 sub j van het RVV 1990, op de meest oostelijke rijbaan van de Turfmarkt, tussen de Kampervest en de Gedempte Oude Gracht;
 7. Dit uit te voeren door middel van het weghalen van het woord ‘LIJNBUS’ op het wegdek aan het begin en het eind van de busbaan;
 8. De strook aan de westzijde van de Turfmarkt, tussen de Gedempte Oude Gracht en de Kampervest, aan te wijzen als busstrook, als bedoeld in artikel 1 sub k van het RVV 1990;
 9. Dit uit te voeren door middel van het aanbrengen van het woord ‘LIJNBUS’ op het wegdek aan het begin en het eind van deze met doorgetrokken streep gemarkeerde strook;
 10. Het plaatsen van de borden E7 uit de bijlage 1 van het RVV 1990, inhoudende “gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen” en deze te voorzien van een onderbord met daarop de tekst “ma t/m za 9.00-18.00 h”, op de volgende locaties:
 - aan de westzijde van de Turfmarkt ter hoogte van perceel Turfmarkt 6;
 - aan de westzijde van de Turfmarkt ter hoogte van perceel Turfmarkt 28;
 - aan de westzijde van het Spaarne ter hoogte van de percelen Spaarne 104 t/m 106;
 - aan de westzijde van het Spaarne ter hoogte van perceel Spaarne 96;
 11. Het plaatsen van het bord A1 (30 km/uur) uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende “maximumsnelheid” aan de oostzijde van de oostelijke rijbaan van het Spaarne ter hoogte van het kruispunt met de noordelijke rijbaan van de Bakenessergracht;

12. Het plaatsen van het bord A1 (einde 30 km/uur) uit de bijlage 1 van het RVV 1990 inhoudende “einde maximumsnelheid” aan de oostzijde van de oostelijke rijbaan van het Spaarne ter hoogte van het kruispunt met de Gedempte Oude Gracht;

De in dit besluit genoemde maatregelen zijn weergegeven op de bij dit besluit behorende tekening.

Aldus vastgesteld op 2012 te Haarlem
namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Haarlem,

gelet op het collegebesluit d.d. 21 september 2010 nr. MS/JZ/2010/304453 waarbij de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 18 Wegenverkeerswet 1994 aan hem is gemandateerd;

R. Koning
Hoofd afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

De kennisgeving van de zakelijke inhoud van het namens het college genomen definitieve besluit, waarvan dit verkeersbesluit een van de bijlagen vormt, wordt binnenkort op grond van artikel 3:42 lid 2 Awb gepubliceerd in het Haarlems Dagblad en de Stadskrant.

Tevens wordt het besluit met bijbehorende bijlagen, waaronder dit verkeersbesluit, overeenkomstig artikel 3:42 lid 2 ter inzage gelegd op de in de kennisgeving genoemde dagen, plaatsen en tijden.

Op grond van artikel 3:43 lid 1 en artikel 3:44 Awb is tevens schriftelijk mededeling gedaan van het genomen besluit met bijbehorende bijlagen aan hen, die tijdig zienswijzen hebben ingediend door middel van toezending van dit besluit.

Overeenkomstig artikel 6:8 lid 4 Awb is de termijn van zes weken voor indienen van beroep aangevangen op de eerste dag van terinzagelegging en eindigt deze termijn mitsdien op2012.

Overeenkomstig artikel 6:13 Awb kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij/zij geen zienswijze heeft ingediend.

Het instellen van beroep dient binnen de beroepstermijn te geschieden bij de sector bestuursrecht van de rechtbank Haarlem, postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Door het indienen van een beroep wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een beroep heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem.

Voor het instellen van beroep is griffierecht verschuldigd.

Faseringsplan tijdelijke werkzaamheden project Turfmarkt en Spaarne in 2013

In overleg met de bereikbaarheidscoördinator zijn voor de door de aannemer uit te voeren tijdelijke werkzaamheden - gedurende circa 8 maanden in 2013 - door het projectmanagement voorlopig 11 fasen opgesteld. Deze zijn opgesteld op grond van de navolgende gehanteerde uitgangspunten inzake de bereikbaarheid gedurende het gehele werk.

Turfmarkt

- 1) Bij voorkeur snelverkeer (bussen, vrachtwagens en auto) in beide richtingen zo lang mogelijk in stand houden waarbij het busverkeer met het gewone verkeer mag meerijden (wel de haltes opheffen om opstoppen te voorkomen);
- 2) Indien gedurende een bepaalde periode tweerichtingsverkeer niet mogelijk is, dan deze periode zo kort mogelijk laten duren en de richting van het eenrichtingsverkeer bepalen op stad in;
- 3) Afsluitingen voor al het verkeer zo kort mogelijk en zo mogelijk beperkt tot kortdurende verkeersluwe tijdsperiodes;

Spaarne

- 4) Autoverkeer zo lang mogelijk langs het werk;
- 5) Fietzers omleiden via overkant Spaarne en Kleine Houtstraat;

Eendjesbrug

- 7) Bij voorkeur snelverkeer (bussen, vrachtwagens en auto) in beide richtingen en zo lang mogelijk in stand houden waarbij het busverkeer met het gewone verkeer mag meerijden (wel de haltes opheffen om opstoppen te voorkomen);
- 8) Indien gedurende een bepaalde periode tweerichtingsverkeer niet mogelijk is, dan deze periode zo kort mogelijk laten duren en de richting van het eenrichtingsverkeer bepalen op stad in;
- 9) Fietzers omleiden via oostkant Spaarne;

Langebrug

- 10) Ten allen tijden een rijstrook beschikbaar houden (om en om regeling);
- 11) Fietser omleiden via Oostkant Spaarne;

Zuider Buiten Spaarne

- 12) Autoverkeer en fietsers zo lang mogelijk langs het werk.

Antoniestraat

- 13) Autoverkeer en fietsers zo lang mogelijk langs het werk.

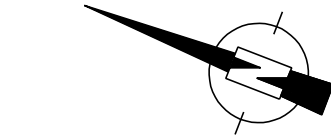
De desbetreffende 11 fasen zijn weergegeven op de bijgevoegde 11 kaarten, waarop de fasen 0 tot en met 10 staan.

Ook op de gehanteerde uitgangspunten en de voorlopig gekozen 11 fasen is de UOV -inspraak ten volle van toepassing geweest.

Kappen bomen - Verkeer kan werkgebied passeren

Concept fasering

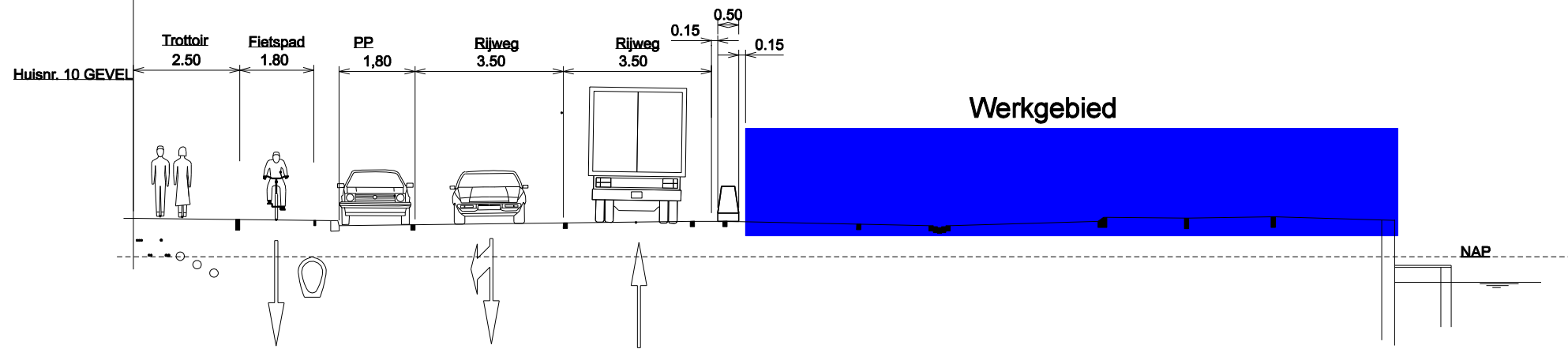
- Fase 0  Kappen bomen
- Fase 1  Turfmarkt oostzijde
- Fase 2  Spaarne oostzijde
- Fase 3  Spaarne westzijde
- Fase 4  Turfmarkt westzijde
- Fase 5  Kruising Gedempte Oude Gracht
- Fase 6  Eendjesbrug
- Fase 7  Zuider Buiten Spaarne
- Fase 8  Antoniestraat
- Fase 9  Langebrug
- Fase 10  Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



GEMEENTE HAARLEM			
Project :	Herinrichting Spaarne - Turfmarkt		
Onderwerp :	Fasering Fase 0		
datum :	01-03-2012	opdrachtgever :	MH
acties :	a.v.d.	tekening :	
formaat :	A0	gecontroleerd :	
bestaat :	2012	Pago-OfService	
2012-00			-

LEGENDA

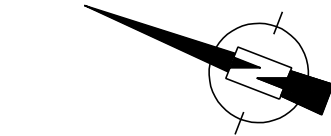
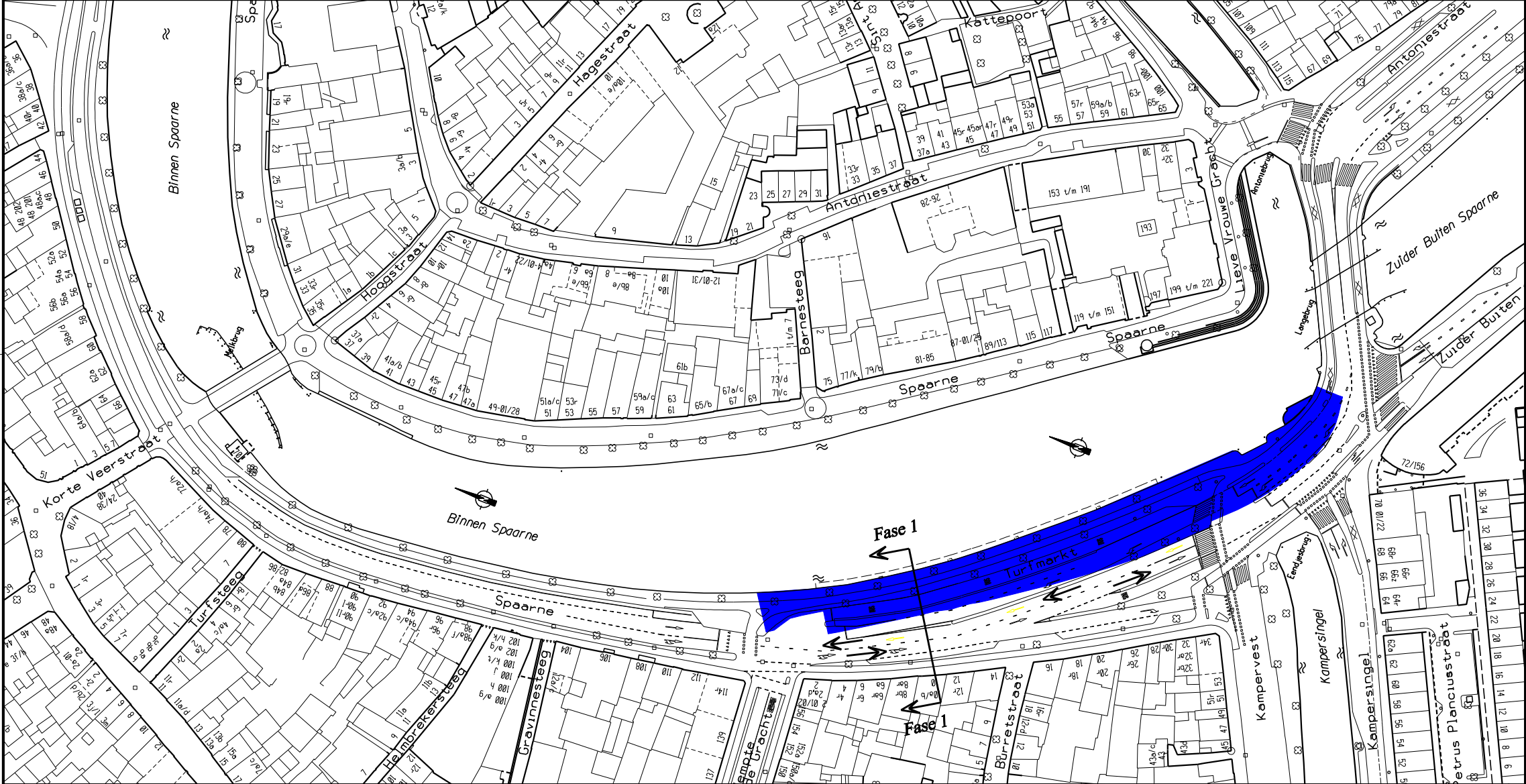
-  werkgebied
-  barriers
-  rijrichting autoverkeer



Dwarsdoorsnede t.p.v. Turfmarkt nr. 10

Concept fasering

- Fase 0  Kappen bomen
- Fase 1  Turfmarkt oostzijde
- Fase 2  Spaarne oostzijde
- Fase 3  Spaarne westzijde
- Fase 4  Turfmarkt westzijde
- Fase 5  Kruising Gedempte Oude Gracht
- Fase 6  Eendjesbrug
- Fase 7  Zuider Buiten Spaarne
- Fase 8  Antoniestraat
- Fase 9  Langebrug
- Fase 10  Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



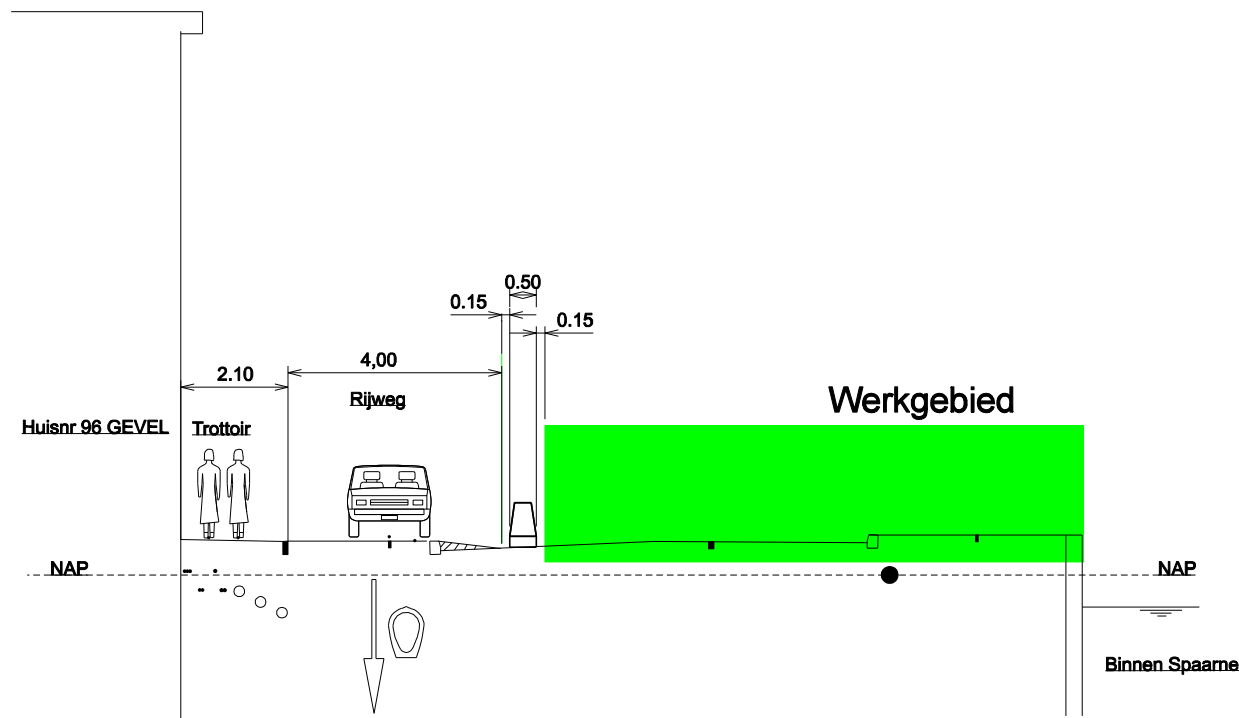
GEMEENTE HAARLEM			
Project : Herinrichting Spaarne - Turfmarkt			
Onderwerp : Fasering Fase 1		Stedelijke Projecten	
datum : 01-03-2012	opdrachtgever : Mf	tekeningen :	wijziging :
acties : a.v.a.	gemaakt :	gecontroleerd :	2012-01
versie : A.0	Pago-OfServices	-	

LEGENDA

werkgebied

barriers

rijrichting autoverkeer



Dwarsdoorsnede t.p.v. Spaarne nr. 96

Concept fasering

Fase 0

Kappen bomen

Fase 1

Turfmarkt oostzijde

Fase 2

Spaarne oostzijde

Fase 3

Spaarne westzijde

Fase 4

Turfmarkt westzijde

Fase 5

Kruising Gedempte Oude Gracht

Fase 6

Eendjesbrug

Fase 7

Zuider Buiten Spaarne

Fase 8

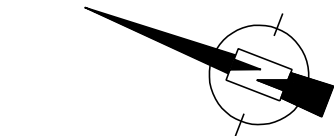
Antoniestraat

Fase 9

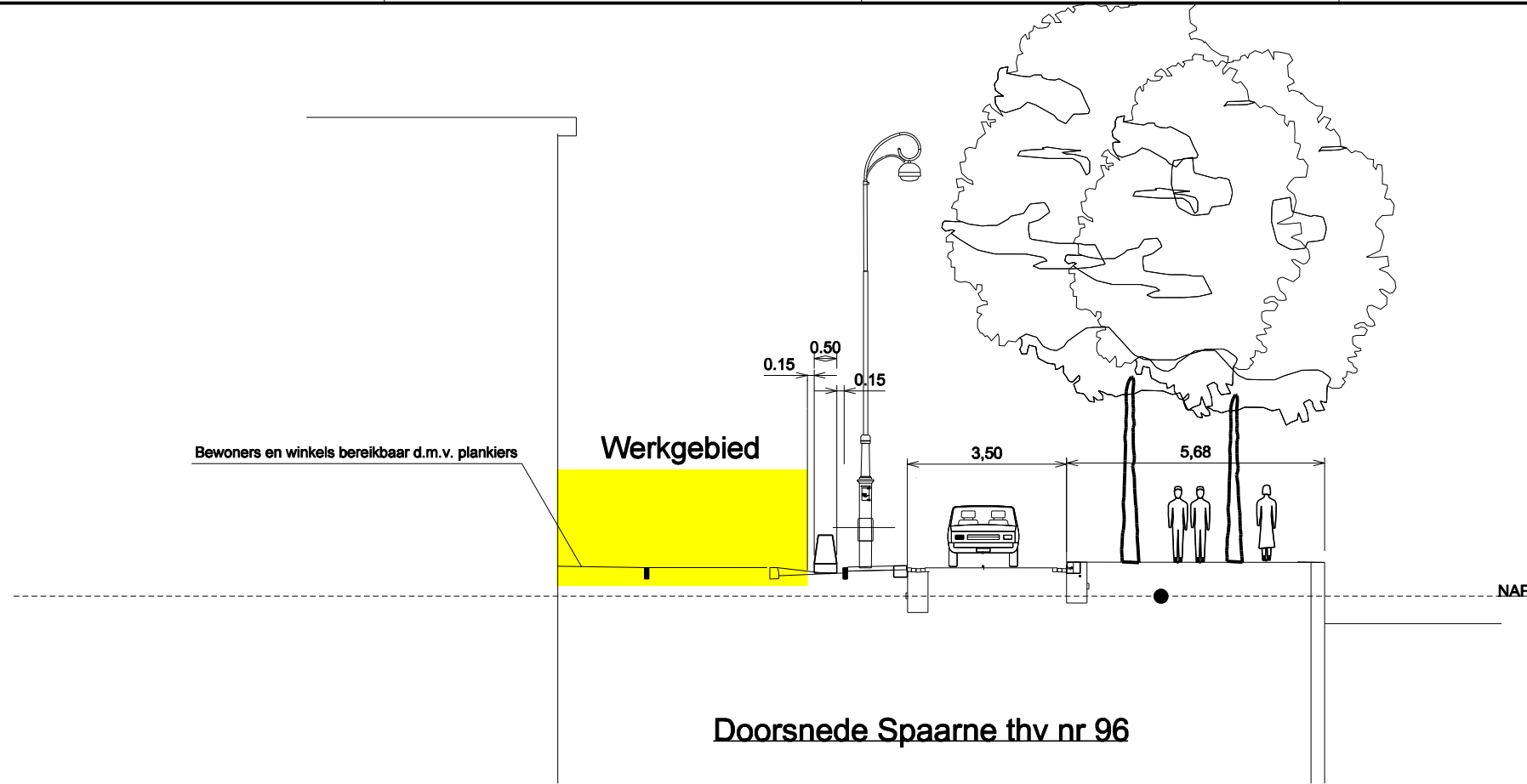
Langebrug

Fase 10

Asfalteren gehele gebied Turfmarkt

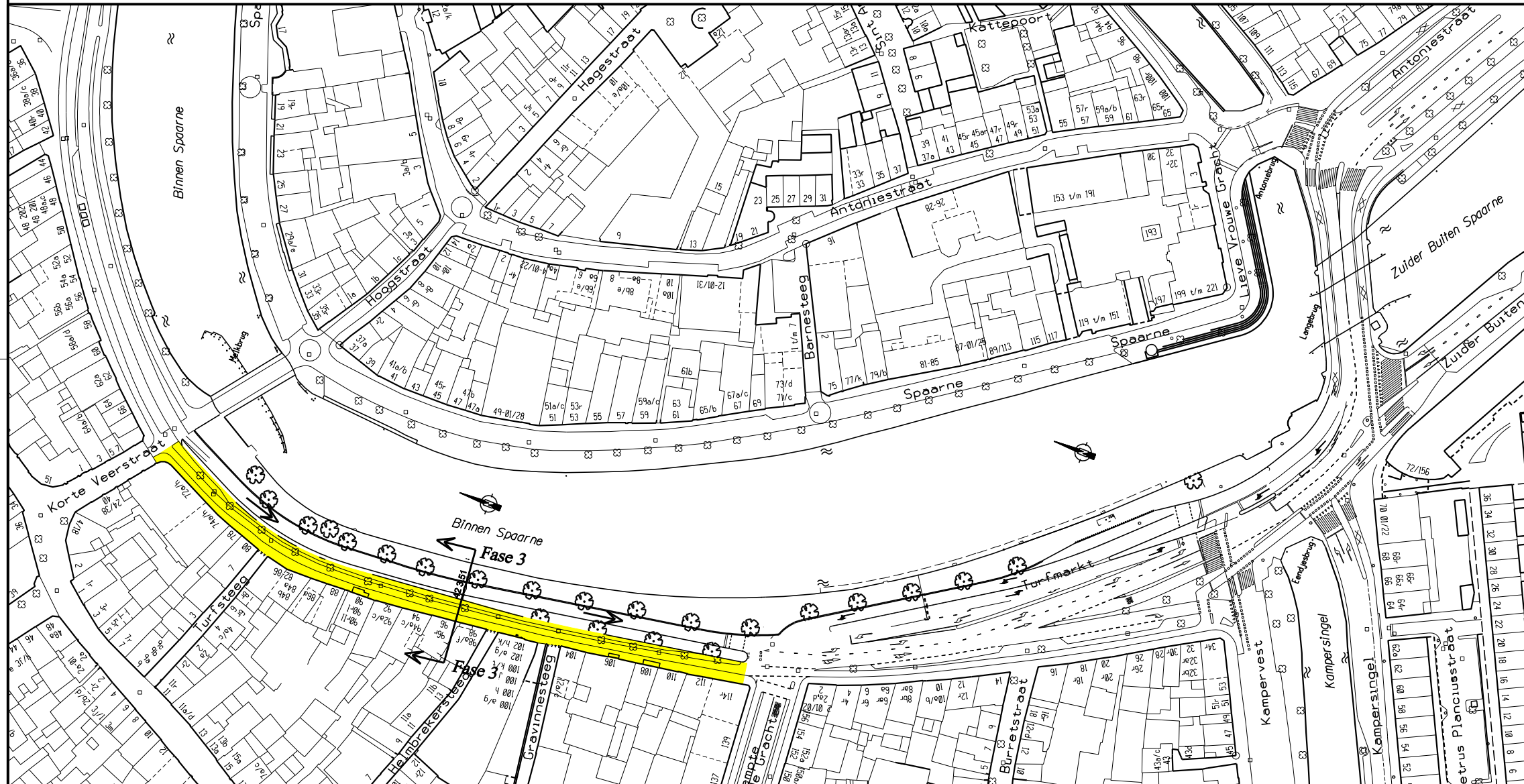


GEMEENTE HAARLEM			
Project: Herinrichting Spaarne - Turfmarkt			
Onderwerp: Fasering Fase 2			
datum: 01-03-2012	opdrachtgever: Mf	inleiding: 2012-02	wijziging: -
schied: a.v.s.	gebruik: 2012-02	gecontroleerd: 2012-02	
bestek: 2012-02	Pago-Geservices		



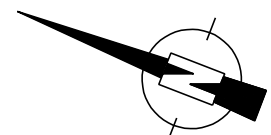
LEGENDA

- werkgebied
- barriers
- rijrichting autoverkeer



Concept fasering

- Fase 0 Kappen bomen
- Fase 1 Turfmarkt oostzijde
- Fase 2 Spaarne oostzijde
- Fase 3 Spaarne westzijde
- Fase 4 Turfmarkt westzijde
- Fase 5 Kruising Gedempte Oude Gracht
- Fase 6 Eendjesbrug
- Fase 7 Zuider Buiten Spaarne
- Fase 8 Antoniestraat
- Fase 9 Langebrug
- Fase 10 Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



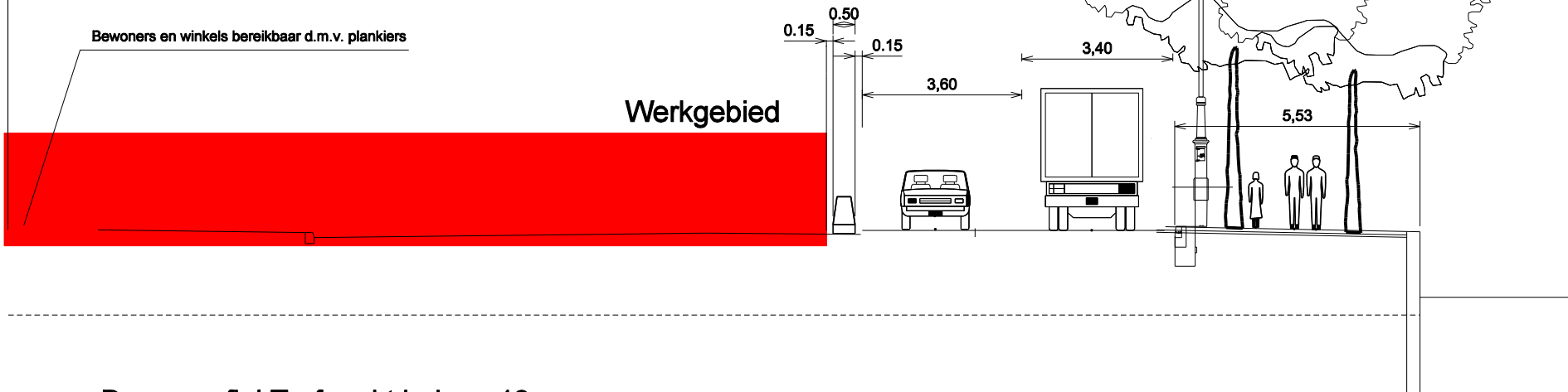
omschrijving wijziging				get.	goc.	datum
GEMEENTE HAARLEM						
Project : Herinrichting Spaarne - Turfmarkt						
Onderwerp : Fasering Fase 3						
datum : 01-03-2012	opdrachtgever : Mf	tekeningen :		wijziging :		
afstand : a.v.d.	gemaakt : A.O.	gecontroleerd :		2012-03		
bestel : 2012-	Pago-OnService					

LEGENDA

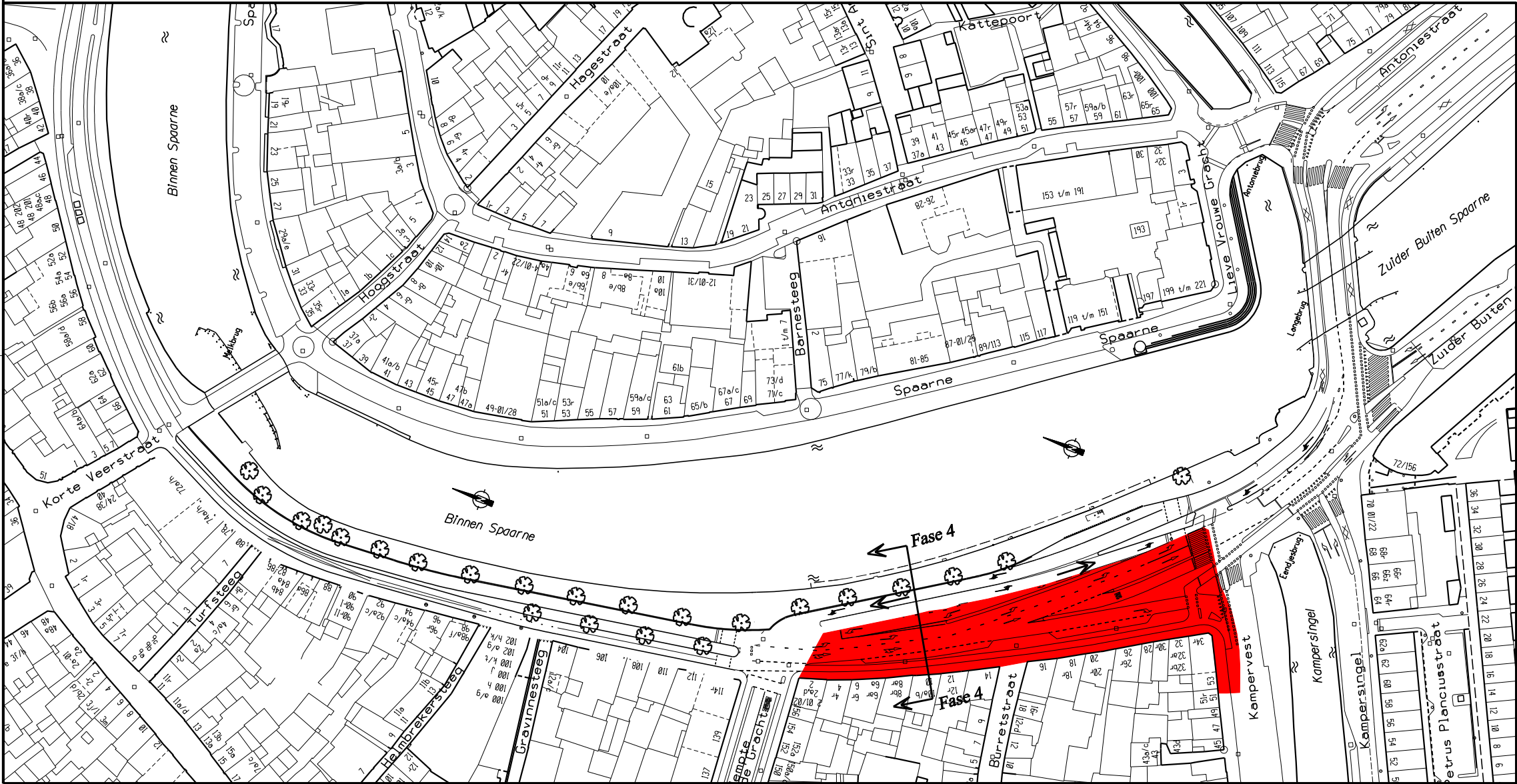
werkgebied

barriers

rijrichting autoverkeer



Dwarsprofiel Turfmarkt huisnr. 12



Concept fasering

Fase 0

Kappen bomen

Fase 1

Turfmarkt oostzijde

Fase 2

Spaarne oostzijde

Fase 3

Spaarne westzijde

Fase 4

Turfmarkt westzijde

Fase 5

Kruising Gedempte Oude Gracht

Fase 6

Eendjesbrug

Fase 7

Zuider Buiten Spaarne

Fase 8

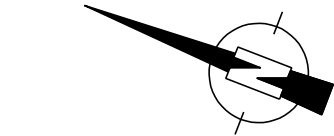
Antoniestraat

Fase 9

Langebrug

Fase 10

Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



wzjz		omschrijving wijziging		get.	goc.	datum
GEMEENTE HAARLEM						
Project :		Herinrichting Spaarne - Turfmarkt				
Onderwerp :		Fasering Fase 4				
datum :		01-03-2012		opdrachtgever :		M&T
auteur :		a.v.a.		tekeningen :		
formaat :		A0		gecontroleerd :		
besluit :		2012/		Pagina-OnService		
						2012-04
						-

LEGENDA

werkgebied

rijrichting autoverkeer

Concept fasering

Fase 0

Kappen bomen

Fase 1

Turfmarkt oostzijde

Fase 2

Spaarne oostzijde

Fase 3

Spaarne westzijde

Fase 4

Turfmarkt westzijde

Fase 5

Kruising Gedempte Oude Gracht

Fase 6

Eendjesbrug

Fase 7

Zuider Buiten Spaarne

Fase 8

Antoniestraat

Fase 9

Langebrug

Fase 10

Asfalteren gehele gebied Turfmarkt

omschrijving wijziging

get.

gnc.

datum

GEMEENTE HAARLEM

Project :

Herinrichting Spaarne - Turfmarkt

Onderwerp :

Fasering
Fase 5

Stedelijke Projecten

datum :

01-09-2012

opdrachtgever :

MIT

inleiding :

wijziging :

schied :

n.v.a.

getekend :

gecontroleerd :

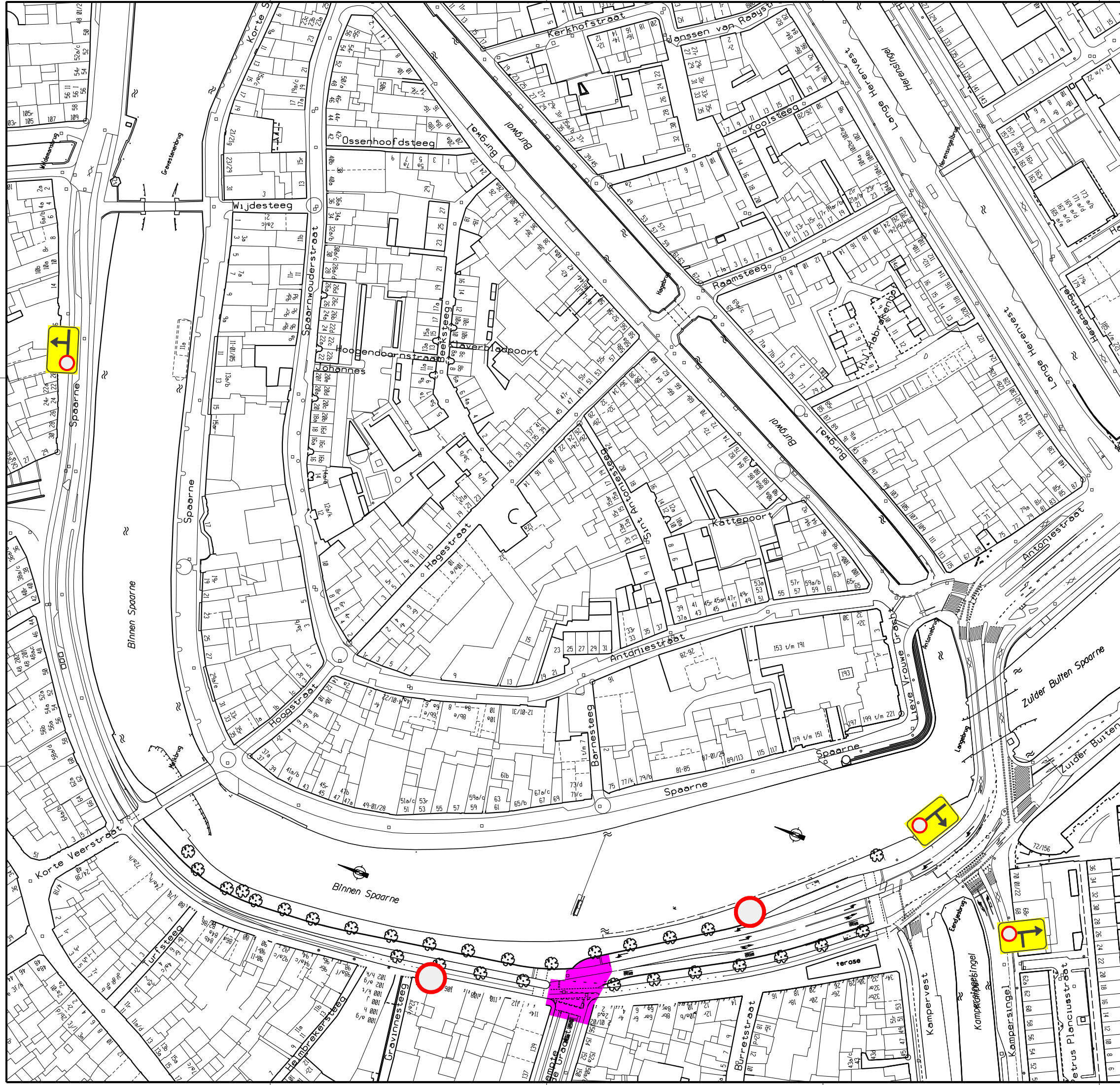
formaat :

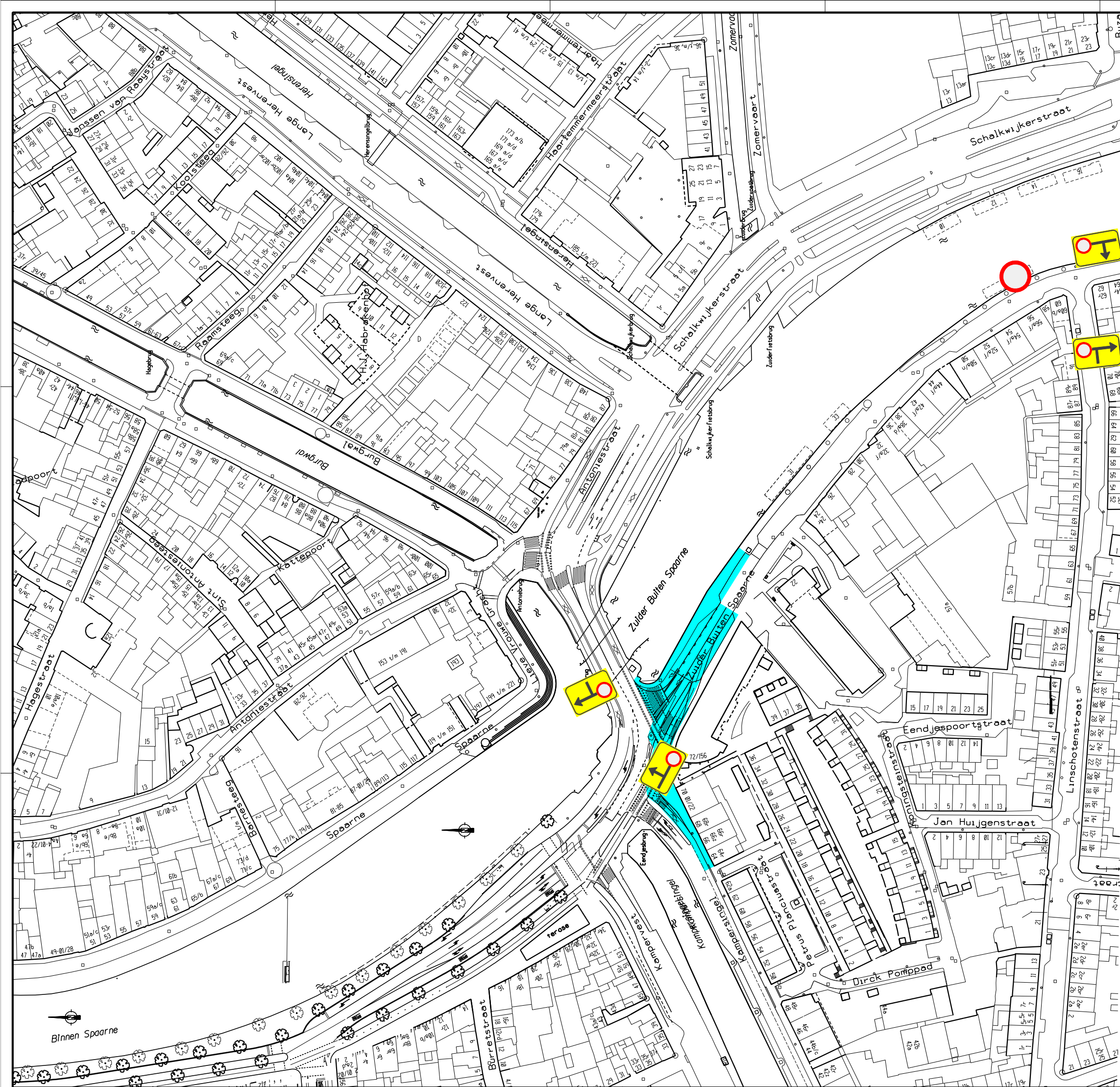
A0

getekend :

Pagru-GroenService

2012-05





LEGENDA

werkgebied

rijrichting autoverkeer

Concept fasering

Fase 0

Kappen bomen

Fase 1

Turfmarkt oostzijde

Fase 2

Spaarne oostzijde

Fase 3

Spaarne westzijde

Fase 4

Turfmarkt westzijde

Fase 5

Kruising Gedempte Oude Gracht

Fase 6

Eendjesbrug

Fase 7

Zuider Buiten Spaarne

Fase 8

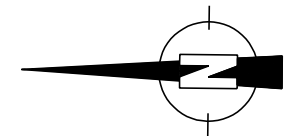
Antoniestraat

Fase 9

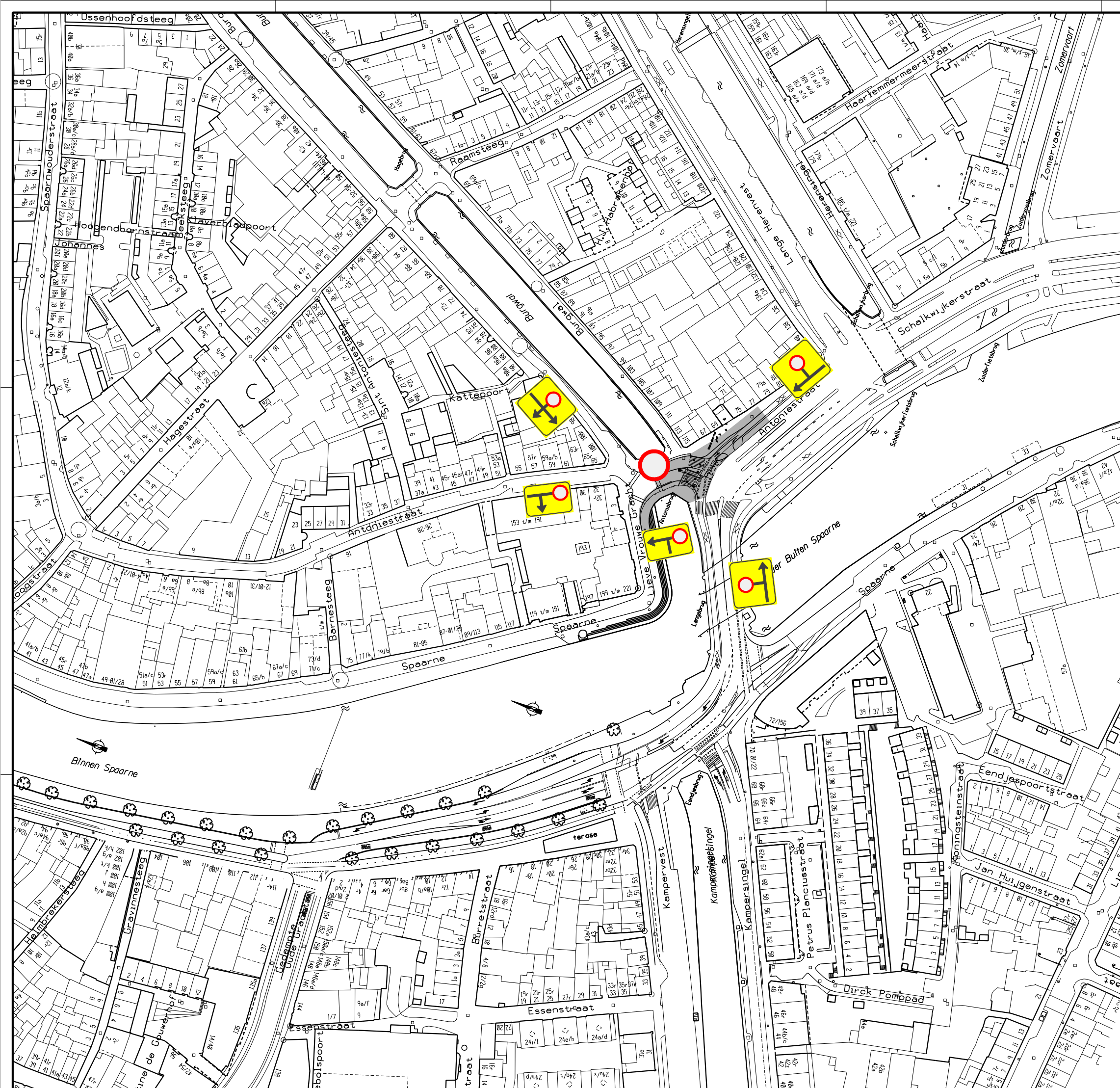
Langebrug

Fase 10

Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



wfs		omschrijving wijziging		get.	goc.	datum
GEMEENTE HAARLEM						
Project : Herinrichting Spaarne - Turfmarkt						
Onderwerp : Fasering						
Fase 7						
datum : 01-03-2012		opdrachtgever : Mf		tekeningen :		wijziging :
aantal : 1		getekend : A.G.		gecontroleerd :		2012-07
bureau : 2012		Pagro-GeoServices				-



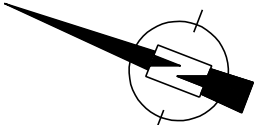
LEGENDA

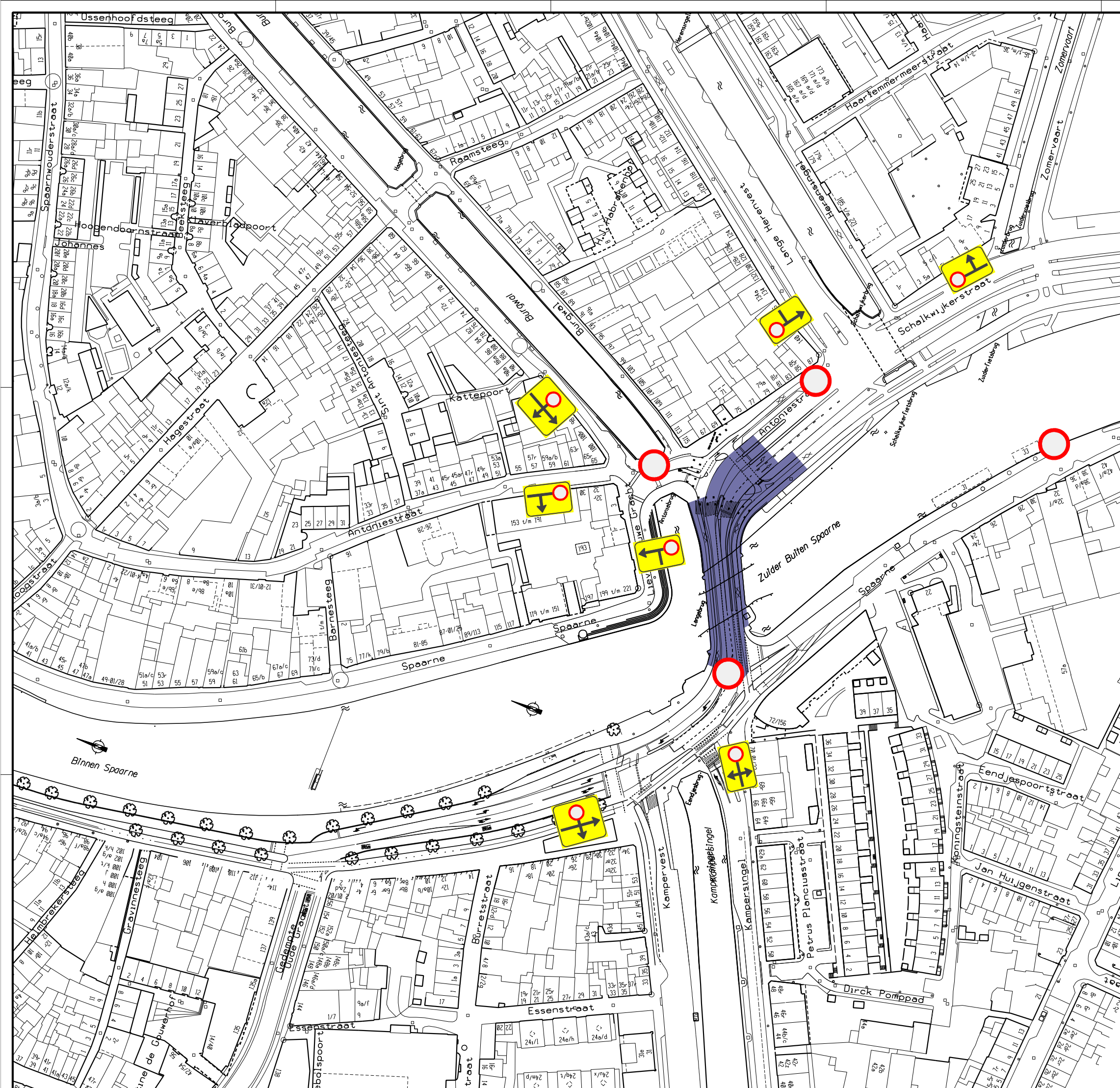
 werkgebied

 rijrichting autoverkeer

Concept fasering

- | | | |
|---------|---|------------------------------------|
| Fase 0 |  | Kappen bomen |
| Fase 1 |  | Turfmarkt oostzijde |
| Fase 2 |  | Spaarne oostzijde |
| Fase 3 |  | Spaarne westzijde |
| Fase 4 |  | Turfmarkt westzijde |
| Fase 5 |  | Kruising Gedempte Oude Gracht |
| Fase 6 |  | Eendjesbrug |
| Fase 7 |  | Zuider Buiten Spaarne |
| Fase 8 |  | Antoniestraat |
| Fase 9 |  | Langebrug |
| Fase 10 |  | Asfalteren gehele gebied Turfmarkt |

[illegible]

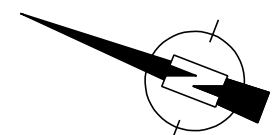


LEGENDA

-  werkgebied
-  rijrichting autoverkeer

Concept fasering

- Fase 0  Kappen bomen
- Fase 1  Turfmarkt oostzijde
- Fase 2  Spaarne oostzijde
- Fase 3  Spaarne westzijde
- Fase 4  Turfmarkt westzijde
- Fase 5  Kruising Gedempte Oude Gracht
- Fase 6  Eendjesbrug
- Fase 7  Zuider Buiten Spaarne
- Fase 8  Antoniestraat
- Fase 9  Langebrug
- Fase 10  Asfalteren gehele gebied Turfmarkt



omschrijving wijziging				get.	goc.	datum
GEMEENTE HAARLEM						
Project: Herinrichting Spaarne - Turfmarkt						
Onderwerp: Fasering Fase 9						
						
Stedelijke Projecten						
datum:	01-03-2012	opdrachtgever:	MH	tekeningen:		wijziging:
acties:	A.V.A.	gemaakt:		gecontroleerd:		
versie:	A.0	gemaakt:	Pago-OfServices	gecontroleerd:		
besluit:	2012/					
2012-09						-

