

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 14 oktober 2016
Ons kenmerk 2016470974
Contactpersoon Jasper Putter
Doorkiesnummer 0235114682
E-mail jputter@haarlem.nl
Bijlage(n) 1. Kaart gebiedsgrenzen
2. Resultaten consultatie bomenwacht
Onderwerp Startbrief Julianastraat e.o.

Geachte commissieleden,

In mijn brief “Werkwijze bij het vaststellen VO/DO openbare ruimte projecten” heb ik aangekondigd de raad bij de start van specifieke groot onderhoud projecten mee te nemen in de uitgangspunten en voorliggende dilemma’s. Een van deze onderhoudsprojecten is (een deel van) de Julianastraat, Stolbergstraat, Koninginneweg, Tweede Emmastraat, Eerste Emmastraat en Tempeliersstraat.

Deze straten (verder afgekort tot: Julianastraat e.o.) liggen in het zuidwesten van Haarlem.





Aanleiding project: groot onderhoud en verbeteringen

De staat van het riool in deze straten voldoet niet aan de hedendaagse kwaliteitsnormen. Het is daarom noodzakelijk het riool te vervangen en (deels) nieuwe drainage aan te brengen. Omdat de straten hiervoor worden opengebroken, is besloten deze kans aan te grijpen ook de bovengrondse inrichting aan te pakken en werk met werk te maken. Dit doen we in goed overleg met bewoners en andere stakeholders. Verder is er vanuit beleid de wens de verkeerssituatie in de Eerste Emmastraat en de Tempeliersstraat te verbeteren. Hier komen diverse verkeersstromen samen op vrij smalle wegen die als gebiedsontsluitingsweg zijn aangemerkt.

Financiën

De dekking en het groot onderhoud en het werk met werk maken van de Julianastraat e.o. is opgenomen in de (gebieds)begroting en het investeringsplan.

Voorlopig ontwerp 2011

In 2011 is voor de Julianastraat en de Tweede Emmastraat al een voorlopig ontwerp (VO) opgesteld. Dat project is daarna stil komen te liggen en nu opnieuw opgestart. Tijdens de recente consultatiefase hebben we met gesprekken en een bewonersavond getoetst of dit VO nog actueel is. De ontwerpopties die hieruit voortkwamen zijn voorgelegd aan de bewoners via een digitale enquête. Daaruit bleken diverse voorkeuren die afwijken van het VO uit 2011. Deze zijn in onderstaande tabel tegenover elkaar gezet.

De Stolbergstraat en de Koninginneweg zaten destijds niet in het ontwerp. Toch gebruiken we ook hier het VO als uitgangspunt, omdat het dezelfde type straten zijn.

Beleidsuitgangspunten / randvoorwaarden

Verkeer

HVVP

- Eerste Emmastraat en Tempeliersstraat zijn een gebiedsontsluitingsweg type B (50km/ u)
- Tempeliersstraat is onderdeel van het fietsnetwerk
- Eerste Emmastraat en Tempeliersstraat zijn onderdeel van de stroomlijn van het OV-netwerk (lijn 80 en 680, dit betreft een scholierenlijn met zeer lage frequentie)
- Snelheidsbeperkende maatregelen zijn ongewenst

Groen/ speelruimte

- De bomen in de Tempeliersstraat behoren tot de hoofdbomenstructuur.
- Het is van belang de (gezonde) bomen in het ontwerp te behouden en de groeiplaats te verbeteren, zodat de bomen tot een gezondere, vollere structuur kunnen uitgroeien.
- Op enkele strategische plekken goede bomen neerzetten.



- Het is van belang dat (ongezonde) bomen die worden gekapt, worden vervangen (herplantplicht).
- Voor het speelruimtebeleid geldt dat er in de wijk voldoende ruimte moet zijn voor informeel spelen. Dit is (m.u.v. de Eerste Emmastraat/ Tempeliersstraat) nu het geval met de brede stoepen en “neuzen” op hoeken van straten. Bij versmalling wordt het informeel spelen beperkt.

Ruimtelijk beleid

Nota Ruimtelijke Kwaliteit

- Voor de Julianastraat e.o. geldt een beschermend regime vanwege de aanwezige (historische) kwaliteit van de bebouwing en openbare ruimte.
- de Julianastraat e.o. (m.u.v. de Eerste Emmastraat/ Tempeliersstraat.) hebben (nog) een authentieke wegindeling en materialisering. De brede trottoirs en de klinkerverharding zijn kenmerkend voor het profiel en dragen bij aan het monumentale karakter en de ruimtelijke kwaliteit.

Uitkomsten van consultatie van stakeholders

In de periode mei-juli 2016 zijn de stakeholders geconsulteerd over hun wensen voor de bovengrondse inrichting. Hierbij zijn de dilemma's in een vroeg stadium inzichtelijk gemaakt.

De wensen die botsen met elkaar, met die van de overige stakeholders of met gemeentelijk beleid en/of budget, vindt u terug in onderstaande paragraaf 'Dilemma's'.

Dilemma's

Het vergelijken van de wensen van de stakeholders met elkaar én met het beleid leidt tot de volgende dilemma's:

1. Wel vs. geen oren (uitstulping van het trottoir) bij de kruising van de Koninginneweg - 2^e Emmastraat
2. Profiel van Eerste Emmastraat met fietsstroken van 2m vs. 1.70m
3. Doortrekken van profiel Eerste Emmastraat vs. rijbaan 5.8m met vrijliggende fietspaden 2.0m op Tempelierstraat
4. Behouden vs. verwijderen bushalte Stolbergstraat
5. Zebrapad op Tempeliersstraat behouden vs. geen zebrapad op de Tempeliersstraat.

Ad 1. Wel vs. geen oren bij de kruising van de Koninginneweg - 2^e Emmastraat

Voordelen mét oren:

- meer speelruimte
- werkt snelheid remmend
- voetgangers kunnen beter oversteken

Nadelen mét oren:

- wijkt af van het historisch karakter van de wijk
- vergroot kans op noodzaak van paaltjes, omdat men bij de oren gaat parkeren (verstoot het straatbeeld)
- risico op verzamelen van rommel in de oren



De ARK gaf bij dit punt aan dat we op zoek kunnen gaan naar een oplossing die wel iets doet aan de wens voor snelheidsremming en meer (informeel) spelen zonder dat dit afdoet aan het historische karakter van de wijk. Op deze manier zou het niet strijdig hoeven te zijn aan het beleid en kan voor een groot deel tegemoet worden gekomen aan de wensen van de bewoners.

Ad 2. Profiel van Eerste Emmastraat met fietsstroken van 2m vs. 1.70m

De Fietzersbond en de bewoners hebben een verschillend belang en verschillende ideeën over de precieze inrichting.

Wens Fietzersbond: rijbaan van 5m en fietsstroken van 1.70m. Dan blijven er trottoirs over van 1.50m.

Wens bewoners: binnen de beperkte ruimte zo breed mogelijke trottoirs (2.15 m en 2.0 m) en ook brede fietsstroken van 2,0m. Dit leidt tot een rijbaan van 3,8m.

Beide oplossingen passen binnen de richtlijnen van de CROW. Op basis van de uitgangspunten uit het HVVP heeft de beleidsafdeling OGV een voorkeur voor een gebiedsontsluitingsweg waar auto's elkaar ongehinderd moeten kunnen passeren. Op een rijbaan van 3,8m is dit niet mogelijk want dan moet de fietsstrook worden benut.

Voordeel wens bewoners:

- personenauto's in tegenovergestelde richting kunnen elkaar niet ongehinderd passeren. Dit betekent dat de auto's een deel van de fietsstrook moeten gebruiken en soms achter de fietser moeten blijven rijden. Dit vertraagt de snelheid van alle voertuigen.

Nadelen wens bewoners:

- de Fietzersbond geeft aan dat een rijbaan van deze breedte een 'dilemma zone' voor automobilisten vormt; het is onduidelijk of ze elkaar wel of niet kunnen passeren, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. De Fietzersbond wenst daarom de variant van een rijbaan van 5m en fietsstroken van 1.70m
- Hij wijkt qua wegprofiel af van een gebiedsontsluitingsweg. Dit is vanwege de geringe wegbreedte echter niet anders in te richten.

Ad 3. Doortrekken van profiel Eerste Emmastraat vs rijbaan met vrijliggende fietspaden op Tempelierstraat

Het verschil tussen beide varianten is de positie van de parkeerstrook. Variant 1 is parkeren direct naast het trottoir, variant 2 is een parkeerstrook gelegen tussen een fietspad en de rijbaan.

Ad 4. Behouden vs. verwijderen bushalte Stolbergstraat

Rover adviseert de halte te behouden. Volgens Rover wordt de halte niet intensief gebruikt, deze vervult wel een sociale functie. De cijfers van het in- en uitchecken met de OV-chipkaart geven aan dat deze halte niet veel wordt gebruikt.

Provincie en Connexxion zijn voor het verwijderen van de halte. Dit verbetert de doorstroming van de lijnen 80 en 680. Bovendien is het opnemen van een toegankelijke halte in het nieuwe straatprofiel verkeerstechnisch complex.



Haarlem

5

Ad 5. Zebrapad op Tempeliersstraat behouden vs. geen zebrapad op de Tempeliersstraat.

Rover en de verkeerspolitie adviseren de zebra geheel te laten vervallen. Zij stellen dat een natuurlijke beweging van overstekers over de straat veiliger is dan een vaste oversteekplaats. Bij de natuurlijke beweging worden automobilisten namelijk gedwongen om alert te blijven en bewust te zijn voor overstekende voetgangers.

We hebben de bewoners gevraagd of zij de zebra willen behouden. De uitkomst is dat de bewoners at het zebrapad verplaatst moet worden naar de bocht. 22 respondenten wensen het zebrapad op de huidige locatie te behouden en 19 wensen het zebrapad te verplaatsen naar de bocht.

Uitvoering

Op basis van deze consultatie gaan we verder in gezamenlijk overleg met de stakeholders om het ontwerp verder vorm te geven. Het VO wat hiervan het resultaat zal zijn wordt naar verwachting eind november vrijgegeven voor inspraak. Naar verwachting kan het definitief ontwerp begin 2017 worden vastgesteld door het college van B&W. Aansluitend wordt de opdracht aanbesteed en gegund aan een aannemer en kan het werk worden uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

drs. Cora-Yfke Sikkema