

B & W-nota

Portefeuille drs M.Divendal
Auteurs: A.W.P. Jansen / R. de Haas
Telefoon 5113661
E-mail: a.jansen@haarlem.nl
SB/V&V Reg.nr. VV 2006/141
Te kopiëren: A, B, C
B & W-vergadering van 7 maart 2006

Onderwerp

Zuidtangent-west: Vaststellen definitieve uitgangspunten voor de Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Op 28 juni 2005 is het Voorlopig Ontwerp van de Herinrichting van de Gedempte Oude Gracht door het college van B&W vrijgegeven voor de inspraak (VV 2005/679). De herinrichting dient ter bevordering van de doorstroming van de Zuidtangent. Op 11 juli 2005 heeft een inspraakavond plaatsgevonden. De inspraakperiode eindigde in september 2005. In totaal zijn 90 reacties gegeven (bijlage C), waarbij een drietal onderwerpen veelvuldig aan de orde komen:

1. de bereikbaarheid van dit gedeelte van de binnenstad in relatie tot het instellen van éénrichtingsverkeer;
2. de invoering van de gewenste snelheid van 30 km/u op de Gedempte Oude Gracht;
3. de "pick up functie" voor particulieren binnen het voorgestelde regiem van laden en lossen.

Naar aanleiding van de reacties is nader onderzoek verricht cq. heeft vervolg-overleg plaatsgevonden. Daarmee is tevens tegemoet gekomen aan de toezegging in de raadscommissie SB (d.d. 15-09-05) om aandacht te besteden aan suggesties inzake de verkeersafwikkeling op de GOG.

Op basis van het Voorlopig Ontwerp (VO), de inspraakreacties en de uitkomsten van de onderzoeken is een definitief Programma van Eisen (PvE) opgesteld (bijlage B). In Bijlage A zijn de belangrijkste inhoudelijke aanpassingen uit PvE ten opzichte van het VO opgenomen. Vooral het invoeren van 30 km/u en het markeren en veiliger maken van de oversteekplaatsen zijn punten waarvoor aandacht is gevraagd in de inspraak. Het PvE is uitgangspunt voor de uitwerking in een Definitief Ontwerp (DO). Het DO zal volgens planning voor de zomer 2006 gereed zijn en wordt gebruikt voor het opstellen van het uitvoeringsbestek en het aanvragen van het aanlegkrediet.

Vanuit BONRoute is 16 miljoen beschikbaar voor alle versnellingsmaatregelen, incl. de GOG, waarmee ook de voorbereidingskosten zijn gedekt (Raadsbesluit 206 d.d. 21-09-2005). De subsidiecriteria bepalen dat de werkzaamheden OV gerelateerd moeten zijn en sober en doelmatig uitgevoerd. Binnen die kaders is het ontwerp en het huidige PvE opgesteld. Zo wordt momenteel uitgegaan van gebakken klinkers, die subsidiabel zijn. Extra kwaliteit in de vorm van andere materialisatie of nieuwe elementen moeten altijd worden beschouwd op hun subsidiabiliteit. Eventuele meerkosten komen voor eigen rekening. Bij het DO zullen de kosten voor het aanlegkrediet aan de raad worden voorgelegd.

De GOG is de ruggengraat van de Haarlemse binnenstad en een beeldbepalende straat, waarvan de kwaliteit met het PvE op een grootstedelijke manier wordt benadrukt. Vanuit kunst en cultuur wordt een (extra) inzet gedaan om (ontwerp)kwaliteit toe te voegen (bijvoorbeeld door kunst-opdrachten als een 'watertekening', vloersculpturen en watersculptuur). Dit is in studie. In een later stadium kan bij de aanvraag van het aanlegkrediet het verzoek voor extra budget voor het eventueel toevoegen van deze extra kwaliteit als afwegingspunt aan de orde komen.

B&W-besluit:

1. Het college heeft kennis genomen van de resultaten van de inspraak en aanvullend onderzoek ten behoeve van het Voorlopig Ontwerp voor de Herinrichting Gedempte Oude Gracht.
2. Het college besluit het definitief Programma van Eisen vast te stellen en op basis daarvan te komen tot een voorstel (Definitief Ontwerp) aan de raad voor het verstrekken van het benodigde aanlegkrediet (rond de zomer 2006).
3. Het college besluit tot het instellen van éénrichtingsverkeer voor de auto op de Gedempte Oude Gracht (richting Raaks), met ingang van de start van de uitvoering van de herinrichting (gepland: eind 2006).
4. Het college besluit tot het instellen van een snelheidsregiem van 30 km/u op de Gedempte Oude Gracht, met ingang van de start van de uitvoering van de herinrichting (gepland: eind 2006).
5. Communicatieparagraaf: de indieners van inspraakreacties worden op de hoogte gesteld. Over het besluit wordt een persbericht uitgegeven.
6. De B&W-nota gaat ter bespreking met het college naar de commissie SB en ter informatie naar de commissie SO.

BIJLAGE A.

Inhoudelijke aspecten aanpassingen Voorlopig Ontwerp

1. Instellen éénrichtingsverkeer

Vraagstelling:

In het HVVP is gesteld dat de variant met éénrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht het meeste draagvlak heeft. Bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp is dit derhalve uitgangspunt geweest. In de inspraak zijn er vragen geweest over de effecten van het instellen van éénrichtingsverkeer. Bovendien heeft de Stichting Eyeopener een alternatief ingediend waarbij tweerichtingsverkeer gehandhaafd blijft.

Onderzoek:

Bureau Goudappel Coffeng heeft in het najaar van 2005 aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op de Gedempte Oude Gracht (rapport “Verkeersafwikkeling Gedempte Oude Gracht”, kenmerk HLM071/Htt/1081 d.d. 22 december 2005). Het rapport ligt ter inzage bij de Griffie (bureau BGS, kamer 112/113).

Vraagstelling hierbij was: “welke effecten heeft het instellen van éénrichtingsverkeer op de bereikbaarheid van en verkeerscirculatie in de binnenstad?”. Bij het beantwoorden van deze vraag is, rekening houdend met de uitgangspunten uit het Voorlopig Ontwerp, de variant met éénrichtingsverkeer vergeleken met het alternatief waarin tweerichtingsverkeer wordt behouden.

Conclusie:

Uit het onderzoek blijkt dat de twee varianten qua verkeersintensiteit onderling weinig van elkaar verschillen. Ook de verschillen in oversteekbaarheid, bereikbaarheid van het centrum en gemiddelde reistijden zijn marginaal. Het verschil zit met name in de betrouwbaarheid van de (bus)doorstroming bij beide varianten. De variant met tweerichtingsverkeer scoort hierbij slechter, met name door conflicten rond de versmalling en het grotere risico op verstoppingen door dubbel geparkeerde vrachtauto's. Deze resultaten geven geen aanleiding het uitgangspunt van eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid, van Spaarne naar station) te heroverwegen.

2. Instellen van 30 km/u snelheidsregiem

Vraagstelling:

De huidige maximum snelheid op de Gedempte Oude Gracht is 50 km/u. De provincie wil aan deze snelheid vasthouden in verband met de functie van de GOG als belangrijke hoofdroute. In de participatie en inspraak is door (met name bewoners) een sterke wens voor een lagere maximumsnelheid (van 30 km/u) aangegeven. Deze lagere snelheid geldt normaliter alleen bij erftoegangswegen (“woonerven”). De functie en eigenschappen van de Gedempte Oude Gracht zijn echter anders dan van een erftoegangsweg.

Onderzoek:

De afdeling Verkeer en Vervoer heeft, in nauw overleg met de politie, onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het instellen van een handhaafbare maximumsnelheid van 30 km/u op de Gedempte Oude Gracht. Hierbij is kritisch gekeken naar de uitgangspunten en de eigenschappen van het Voorlopig Ontwerp. Bovendien is onderzoek gedaan naar soortgelijke situaties in andere gemeentes en is de wet- en regelgeving op dit gebied nader bestudeerd.

Conclusie:

De snelheid op de Gedempte Oude Gracht zal door middel van aanvullende maatregelen worden gereduceerd tot maximaal 30 km/u. Ter hoogte van de kruisingen met de Kleine Houtstraat (incl. de versmalling), het Verwulft (van Grote Houtstraat tot en met Koningstraat) en de Jacobijnenstraat (ivm toekomstige Raaksontwikkeling) wordt deze snelheid met gebodsborden afgedwongen. Bovendien worden de kruisingsvlakken op dezelfde hoogte en met het zelfde materiaal als de zijstraten uitgevoerd.

De provincie tekent bezwaar aan tegen een verkeersregiem van 30 km, op deze hoofdroute voor het Openbaar Vervoer.

3. Laden en lossen

Vraagstelling:

Bij de herinrichting van op de Gedempte Oude Gracht worden de huidige parkeerplaatsen (m.u.v. parkeerplaatsen voor minder validen) vervangen door laad- en losplaatsen. Hiermee wordt voorkomen dat het laden en lossen op de rijbaan gebeurt en wordt de doorstroming van de Zuidtangent (en overig verkeer) verbeterd. In de participatie en inspraak is expliciet aandacht gevraagd om ook de mogelijkheden voor particulieren om goederen op te halen op de Gedempte Oude Gracht te blijven faciliteren.

Onderzoek:

Het Bureau Goudappel Coffeng heeft een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor laden en lossen van particulieren binnen het huidige ontwerp (rapport “Laden en lossen op de Gedempte Oude Gracht”, kenmerk Hlm074/Tbg/1061 van 24 januari 2006). Het rapport ligt ter inzage bij de Griffie (bureau BGS, kammer 112/113). In het onderzoek is het huidige ontwerp op het gebied van laden en lossen bekeken en is vanuit wet- en regelgeving en vanuit praktijkervaring beoordeeld of hierin ook het laden en lossen voorn particulieren goed wordt gefaciliteerd. Tevens zijn enkele alternatieve scenario's beoordeeld.

Conclusie:

In het rapport wordt geconcludeerd dat in het huidige ontwerp het gebruik van de laad- en losplaatsen door particulieren wordt gewaarborgd en dat het ontwerp niet hoeft te worden aangepast. Wel wordt gesteld dat voor een werkbare situatie een stringent handhavingregiem dient te worden toegepast na invoering. De aanpassing van het handhavingregiem wordt separaat door Verkeer & Vervoer en Parkeerbeheer nader uitgewerkt voorafgaand aan de herinrichting. Dit heeft geen consequenties voor het ontwerp.

4. Verbeteren oversteekbaarheid

Vraagstelling:

In het Voorlopig Ontwerp was nog weinig specifieke aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de Gedempte Oude Gracht. Gezien de functie en het ambitieniveau is gevraagd hier extra aandacht aan te besteden.

Conclusie:

De drie belangrijkste oversteken worden, met het oog op het reduceren van de snelheid, reeds aangepast waardoor de oversteekbaarheid verbetert. Bovendien wordt de versmalling ter hoogte van de De Witstraat, zoals ook reeds opgenomen in het VO, doorgetrokken tot voorbij

de kruising met de Kleine Houtstraat. Hierdoor ontstaat een veilige en overzichtelijke oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Bij de kruising met de Grote Houtstraat (het Verwulft) wordt een verkeerslicht voor voetgangers geplaatst, waarmee een veilige oversteek wordt gecreëerd. Op de overige oversteekplaatsen wordt overigens geen voorrangsregeling voor kruisend verkeer toegepast (verkeer op de Gedempte Oude Gracht blijft dus voorrang houden). Door het terugbrengen van de totale rijbaanbreedte (van de huidige maximale 9 meter naar ruim 6,5 meter) en de reductie van de verkeerintensiteit, wordt de oversteekbaarheid in algemene zin overigens sterk verbeterd.

5. Materialisatie verharding

Vraagstelling:

In het Beeldkwaliteitplan bij het Voorlopig Ontwerp is gesteld dat de rijbaan wordt uitgevoerd in lichtgrijs beton of asfalt en dat de fietspaden worden uitgevoerd in gebakken klinkers. In de participatie en inspraak is nogmaals aandacht gevraagd voor de materialisatie van de verharding.

Onderzoek:

Er is naar aanleiding van deze vraagstelling nog eens uitgebreid stilgestaan bij de mogelijkheden, keuzes en uitgangspunten met betrekking tot de verharding.

Voor de verharding van de busbaan dient rekening worden gehouden met de volgende aspecten: stedenbouwkundige kwaliteit, toekomstige vertramming, geluid- en trillingshinder, duurzaamheid, aanleg- en beheerkosten. Door de eis van toekomstige vertramming is een betonnen fundering in ieder geval noodzakelijk. Op de andere aspecten scoort een toplaag van asfalt het beste.

Voor de verharding van het fietspad dient rekening worden gehouden met de volgende aspecten: stedenbouwkundige kwaliteit, comfort voor fietser, duurzaamheid, aanleg- en beheerkosten. In het HVVP is gesteld dat fietspaden in de binnenstad in klinkers kunnen worden uitgevoerd. Het fietspad op de Gedempte Oude Gracht is wel een hoofdfietsroute met een hoge intensiteit, waarvoor asfalt de meest wenselijke verharding is

Conclusie:

Een van de belangrijkste uitgangspunten bij de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht is het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. In de historische context van de binnenstad is beton als toplaag hierbij een ongeschikt materiaal. Vandaar dat wordt gekozen voor een betonnen fundering met een toplaag van grijs asfalt. Voor het fietspad is asfalt echter een stedenbouwkundig ongewenst materiaal. Daarom wordt er voor gekozen voor uitvoering in klinkers, waarbij extra aandacht wordt geschonken aan fundering en uitvoering om het comfort van asfalt te benaderen. In kleurstelling en klein niveauverschil zal tevens een scheiding worden aangebracht tussen fietspad en voetpad.

6. Afmetingen en plaats bushaltes

Vraagstelling:

In het Voorlopig Ontwerp is de plaats/licging van de bushaltes zowel de Zuidtangent als de overige bussen bepaald maar is aangegeven dat de detaillering verder moest worden uitgewerkt. Bovendien is eind 2005 gebleken dat de uitgangspunten voor de haltering van de bussen als gevolg van de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer gewijzigd waren. Er zullen naast gewone en Zuidtangent bussen, ook nog Regioliners op de Gedempte Oude Gracht halteren. De haltes in het Voorlopig Ontwerp waren gedimensioneerd op gelijktijdige

halteren van twee Zuidtangent en twee overige bussen. Het nieuwe uitgangspunt is een gelijktijdige haltering van één Zuidtangent bus en drie overige bussen. De afmetingen en de plaats van de bushaltes worden dus opnieuw tegen het licht gehouden. Doelstelling daarbij is dat het halteontwerp naar aard en afmeting past bij de kwaliteit die de binnenstad vraagt en in dat opzicht, bijvoorbeeld, bij voorkeur zo'n gering mogelijke lengte heeft.

Onderzoek:

In het onderzoek zijn verschillende alternatieven voor de afmetingen en plaats van de bushaltes bekeken. Deze alternatieven bestaan in hoofdlijn uit de volgende oplossingen: het splitsen van haltes voor Zuidtangent en voor overige bussen, het laten halteren van alle bussen langs één halte en het al dan niet toepassen van haltekommen voor overige bussen. Deze alternatieven zijn schetsmatig beoordeeld op ruimtelijke consequenties en tevens kwalitatief met elkaar vergeleken.

Conclusie:

Rekening houdend met de ruimtelijke beperkingen op de Gedempte Oude Gracht, de nieuwe inzichten voor de bushalteringen en de uitgangspunten voor toekomstige vertraming, is het alternatief met een verlengde haltekom voor overige bussen en een korter Zuidtangent perron (voor één Zuidtangent bus), de meest aantrekkelijke variant. De haltes kunnen daarmee blijven op de plaats die in het Voorlopig Ontwerp is vastgesteld en die uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, exploitatie en eenduidigheid het meest ideaal is. Deze variant wordt in het Definitief Ontwerp opgenomen. De provincie heeft overigens een voorkeur voor haltering van de Zuidtangent op het Verwulft.

7. Kwaliteitsverbetering door middel van cultuurimpuls

Vraagstelling:

Primair moet de Zuidtangent ingepast worden en daartoe wordt de GOG geherprofileerd. Dat biedt echter kansen om de kwaliteit van de straat op een grootstedelijke manier te benadrukken. Dat is de inzet van het project Zuidtangent. Het gaat daarbij om het realiseren van een hoogwaardige kwaliteit (zie het Beeldkwaliteitplan GOG). Een integrale benadering vanuit een lange termijn perspectief, met aandacht voor:

- (1) Architectuur;
- (2) industriële vormgeving;
- (3) beeldende kunst.

Met het oog op het verder verhogen van de kwaliteit is in het najaar van 2005 een initiatief ontwikkeld voor de toepassing van kunst en cultuur op de Gedempte Oude Gracht. Dit initiatief borduurt voort op het Beeldkwaliteitplan en zoekt manieren om op een grootstedelijke manier kwaliteit toe te voegen met behulp van elementen uit kunst en cultuur.

Onderzoek:

In samenspraak met een werkgroep, waarin zowel gemeentelijke betrokken als vertegenwoordigers van cultuurinstellingen zitting hadden, is door de projectkunstenaar van dit stadsdeel een aanzet voor een Masterplan opgesteld.

Conclusie:

De ideeën vanuit dit Masterplan worden gebruikt om bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp door middel van extra ontwerp- of kunst opdrachten waar mogelijk kwaliteit toe te voegen.

8. Afsluiten Heiliglanden voor gemotoriseerd verkeer

Vraagstelling:

Vanuit de participatie en inspraak is met name vanuit de wijkraad Kamp-Heiliglanden de vrees geuit dat door het instellen van éénrichtingsverkeer het sluipverkeer op de Heiliglanden zou toenemen. Zij pleiten dan ook voor het afsluiten van de Heiliglanden met een dynamische paal.

Onderzoek:

In het onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de Gedempte Oude Gracht (zie onder 1.) is tevens onderzocht of het instellen van éénrichtingsverkeer een effect zou hebben op het sluipverkeer in de Heiliglanden. De berekeningen uit het model geven aan dat dit niet te verwachten is.

Conclusie:

Uit de berekeningen voor de verkeerscirculatie blijkt dat het sluipverkeer op de Heiliglanden niet toeneemt bij het instellen van éénrichtingsverkeer. Vanuit dit project is er dan ook geen noodzaak om de Heiliglanden af te sluiten. Een vermindering van afslaande verkeersbewegingen als gevolg van een eventuele afsluiting zal een positief effect kunnen hebben op de doorstroming van Zuidtangent en overig openbaar vervoer. De wens voor afsluiting door middel van een dynamische paal is een wens die al langer leeft bij betrokken bewoners en wijkraad en is ook in de inspraak duidelijk naar voren gebracht. Rekening houdend met deze wens worden op voorhand maatregelen getroffen zoals onder andere aanleg van mantelbuizen langs de Gedempte Oude Gracht ten behoeve van deze afsluitingen. Tot het gereedkomen van parkeergarage De Raaks wordt het verkeer door de Heiliglanden gemonitord, waarbij tevens de consequenties voor het parkeren in beeld worden gebracht. Op basis van de uitkomsten hiervan zal de afdeling Verkeer en Vervoer te zijner tijd een voorstel indienen.

Het is dus aan te bevelen deze afsluiting alsnog (parallel aan het project van de herinrichting) uit te voeren. Een voorstel hiervoor, waarbij tevens de consequenties voor het parkeren in beeld worden gebracht, zal separaat door Verkeer & Vervoer worden opgesteld.

9. Overlast en bereikbaarheid tijdens uitvoering

Vraagstelling:

Vanuit de participatie en inspraak is aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van en hinder voor de Gedempte Oude Gracht en omgeving tijdens de uitvoering.

Conclusie:

In het PvE zijn uitgangspunten opgenomen voor de bereikbaarheid van de Gedempte Oude Gracht tijdens de uitvoering, waaronder het zoveel mogelijk handhaven van in ieder geval verkeer in één richting en het in ieder geval waarborgen van bereikbaarheid van winkels en woningen voor voetgangers. Deze uitgangspunten zijn in het Voorlopig Ontwerp bepaald in samenspraak met vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers. Bij het DO zal een faseringsplan worden opgesteld waarin wordt aangegeven op welke wijze aan deze uitgangspunten wordt voldaan. Zowel de start van de uitvoering als de fasering zal worden afgestemd op zo min mogelijk overlast. Over het faseringsplan zal overleg plaatsvinden met

de omgeving. Het goedgekeurde faseringsplan zal als randvoorwaarde worden meegegeven bij het uitvoeringsbestek.

Ten behoeven van de veiligheid en duidelijkheid voor verkeersdeelnemers en om de bouwwerkzaamheden mogelijk te maken, zal reeds bij de start van de uitvoering het éénrichtingsregime en de snelheid van 30 km/u worden ingevoerd op de Gedempte Oude Gracht. In verband met benodigde ruimte zal tevens het parkeren (stapsgewijs) worden opgeheven in de uitvoeringsfase.

10. Overleg met externen

De plannen zijn besproken in het Platform Verkeer en Vervoer – waarin het georganiseerde bedrijfsleven en de wijkraden in de binnenstad zijn vertegenwoordigd – en alle partijen zijn akkoord.

Stichting Eyeopener betwist nog steeds de noodzak tot invoeren éénrichtingsverkeer.

Ingevolge toezegging in commissie SB is de stichting betrokken geweest bij het in de nota genoemde onderzoek naar de verkeerscirculatie.

De politie en de nood- en hulpdiensten zijn akkoord, maar de provincie is het oneens met het instellen van een 30 km regiem. Men beseft daarentegen dat het een gemeentelijk besluit is. Met vele partijen, inclusief de Fietsersbond, is uitgebreid overleg gevoerd. De Fietsersbond is op vele fronten tegemoet gekomen, behalve op hun eis ‘asfalt op het fietspad’ – er worden klinkers toegepast. Door aanvullende maatregelen wordt geprobeerd om tegemoet te komen aan hun belangrijkste bezwaren (oa van snelle verzakking).

In de inspraakreactie van ROVER is gemeld dat drempels ongewenst zijn in verband met comfort en hoogwaardigheid van de Zuidtangent. In de technische eisen voor de toegepaste plateaus bij de oversteekplaatsen wordt hier rekening mee gehouden.

Programma van Eisen

Project "Herinrichting Gedempte Oude Gracht"

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem
Projectnummer : SO/PM/2005/ZT-VM 2
Documentnummer: PvE
Versie: 5.0 definitief
Datum: 27 februari 2006

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
2	PROJECTBESCHRIJVING.....	4
2.1	ALGEMEEN	4
2.2	PROJECTGRENZEN.....	5
3	UITGANGSPUNTEN	6
3.1	ALGEMEEN	6
3.2	NORMEN, VOORSCHRIFTEN EN RICHTLIJNEN.....	6
4	FUNCTIONELE EISEN	7
4.1	EISEN VANUIT DOELSTELLING EN BELEID.....	7
4.2	EISEN VANUIT VERBETERING KWALITEIT	7
4.3	EISEN VANUIT VERKEERSCIRCULATIE.....	7
4.4	EISEN VANUIT GEWENSTE VERKEERSSNELHEID.....	7
4.5	EISEN VANUIT BEVOORADING EN PARKEREN	8
4.6	EISEN VANUIT BUSHALTERING.....	8
4.7	EISEN VANUIT GROENSTRUCTUUR.....	8
4.8	EISEN VANUIT AFWATERING EN GRONDWATER.....	8
4.9	EISEN VANUIT UITVOERING EN BEREIKBAARHEID TIJDENS DE WERKZAAMHEDEN	9
5	TECHNISCHE EISEN	10
5.1	GRONDWERK	10
5.2	GEOTECHNIEK.....	10
5.3	FUNDERING.....	10
5.4	STANDAARD DWARSPROFIEL	10
5.5	ALIGNEMENT	10
5.6	VERHARDING	11
5.7	VERKEERSTECHNISCHE UITGANGSPUNTEN	11
5.8	KABELS EN LEIDINGEN.....	11
5.9	RIOLERING EN DRAINAGE.....	11
5.10	BEWEGWIJZERING.....	12
5.11	VRI EN TELEMATICA	12
5.12	OPENBARE VERLICHTING.....	12
5.13	GROENVOORZIENINGEN	12
5.14	STRAATMEUBILAIR	12
5.15	ABRI'S EN HALTEVOORZIENINGEN	13
5.16	FIETSPARKEERVOORZIENINGEN	13
5.17	ONDERGRONDSE AFVALCONTAINERS.....	13
5.18	OVERIGE.....	13
6	AFWIJKENDE SPECIFIEKE EISEN PER DEELGEBIED	14
6.1	TURFMARKT – DE WITSTRAAT	14
6.2	DE WITSTRAAT – KLEINE HOUTSTRAAT.....	14
6.3	KLEINE HOUTSTRAAT – GROTE HOUTSTRAAT.....	14
6.4	GROTE HOUTSTRAAT – KONINGSTRAAT (VERWULFT)	14
6.5	KONINGSTRAAT – STOOFSTEEG.....	14
6.6	STOOFSTEEG - RAAKS.....	14
7	TOETSING- EN ACCEPTATIEPLAN	15

1 INLEIDING

Dit Programma van Eisen dient als uitgangspunt voor het project “Herinrichting Gedempte Oude Gracht” in het kader van de Zuidtangent-west. Het PvE bevat een integrale weergave van de eisen aan dit project vanuit de verschillende betrokken afdelingen van de gemeente Haarlem.

Het PvE dient samen met het Beeldkwaliteitplan (BKP) en tekening V 3018 – VO als basis voor het opstellen van het Definitief Ontwerp en Bestek.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Algemeen

Het project “Herinrichting Gedempte Oude Gracht” betreft een complete herinrichting van de Gedempte Oude Gracht in de binnenstad van de gemeente Haarlem. Belangrijkste kenmerken bij deze herinrichting zijn:

- het aanleggen van een dubbele (betonnen) rijbaan, waarbij de rijbaan in zuid-oostelijke richting als busbaan wordt bestempeld (dus éénrichtingsverkeer in noordwestelijke richting voor overig gemotoriseerd verkeer);
- het aanleggen van laad- en losvoorzieningen en vrijliggende fietspaden en trottoirs aan beide zijden, uitgevoerd in hoogwaardig materiaal;
- opnieuw aanleggen van de groenvoorziening;
- vernieuwen van de openbare verlichting;
- aanpassen straatmeubilair.

In de overige hoofdstukken van het PvE en de bijgevoegde (achtergrond) informatie wordt de herinrichting meer in detail beschreven.

Het project “Herinrichting Gedempte Oude Gracht” maakt onderdeel uit van het overall-project Zuidtangent-west. Dit overall-project wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Haarlem en wordt deels gefinancierd vanuit het Bereikbaarheids Offensief Noordelijke Randstad (BONRoute). Vooruitlopend op de uitwerking van de planstudiefase en realisatie van het totale tracé van de Zuidtangent-west zijn vijf versnellingsmaatregelen geïdentificeerd. Deze maatregelen bestaan uit infrastructurele maatregelen die passen binnen het uiteindelijke ambitieniveau en eindbeeld. Uitgangspunt hierbij is dat de maatregelen op korte termijn kunnen worden aangelegd en direct bijdragen aan de doorstroming en betrouwbaarheid van de Zuidtangent.

Dit PvE heeft uitsluitend betrekking op versnellingsmaatregel 2, namelijk het project “Herinrichting Gedempte Oude Gracht”.

2.2 Projectgrenzen

In onderstaande figuur is de globale situatie en afbakening van het project aangegeven. Het betreft de gehele Gedempte Oude Gracht en het Verwulft vanaf de Turfmarkt (A) tot de Raaks (B), inclusief alle aansluitingen op de zijstraten maar exclusief de kruisingsvlakken bij de Raaks en de Turfmarkt. Een meer gedetailleerde afbakening is op tekening V 3018 – VO aangegeven.

Buiten de fysieke werkgrenzen zijn de volgende activiteiten onderdeel van het project:

- instellen éénrichtingverkeer in de De Witstraat
- aanpassen ANWB-bewegwijzering in verband met instellen éénrichtingverkeer in de De Witstraat en op de Gedempte Oude Gracht



3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

De volgende documenten zijn uitgangspunt voor het Programma van Eisen en bij de opdracht voor de uitwerking van het Definitief Ontwerp door de opdrachtgever ter beschikking gesteld:

- B&W-nota VV 2005/679 (vergadering 28 juni 2005)
- Digitaal Beeldkwaliteitplan (BKP) d.d. 6 april 2005 (bestand: beeldkwaliteitplan.pdf)
- Digitaal Tekening V 3018 – VO d.d. 7 november 2005 (bestand: V 3018 – VO.dgn)
- Digitaal Algemeen Programma van Eisen Openbare Ruimte, gemeente Haarlem, afdeling Beheer Openbare Ruimte, december 2005, excl. details (bestand: APVEdef december 05 ex details.pdf)
- Programma van Eisen, Kerntraject Zuidtangent fase II, doc.nr. L 81.92.208.R d.d. 27-8-1997
- Functioneel Programma van Eisen baanontwerp L 51.93-026 versie 1, d.d. 7-3-1996

Wanneer er verschil bestaat tussen gegevens in het voorliggende programma van eisen voor versnellingsmaatregel 2 en gegevens uit bovengenoemde documenten dan prevaleert het programma van eisen voor versnellingsmaatregel 2.

De hieronder beschreven documenten zullen na opdrachtverlening aan het ingenieursbureau op verzoek ter informatie ter beschikking worden gesteld:

- Digitaal moederbestek van de gemeente Haarlem (MOE1M050.rsu)
- Werkbestek Versnellingsmaatregel 3 & 4 (werkbestek 996 d.d. 21 oktober 2005)
- Revisiegegevens van het bestek van de aanleg van de riolering op de Gedempte Oude Gracht in 1997

3.2 Normen, voorschriften en richtlijnen

Voor dit project zijn de algemeen geldende normen, voorschriften en richtlijnen van toepassing. In het bijzonder worden vermeld:

- Handboek Wegontwerp, CROW
- Maten voor de Bus, VSNgroep, 2^o druk dec 1996
- ASVV 2004 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom)

4 FUNCTIONELE EISEN

4.1 Eisen vanuit doelstelling en beleid

- Verbetering doorstroming Zuidtangent en overig Openbaar Vervoer
- Kwaliteit openbare ruimte verbeteren
- Bevoorrading goed faciliteren
- Doorgaand verkeer weren
- Ruimte bieden aan voetgangers en fietsers
- Veilige en eenduidige indeling en ontwerp
- Verbeteren oversteekbaarheid
- Toepassen van ondergrondse inzameling

4.2 Eisen vanuit verbetering kwaliteit

- Toepassen van hoogwaardige materialen (gebakken klinkers voor fiets- en voetpaden en multifunctionele zone)
- Obstakels concentreren in multifunctionele zone
- Zo min mogelijk obstakels en zo veel mogelijk verblijfsruimte creëren
- Vernieuwen van de openbare verlichting
- Afvalinzameling door middel van ondergrondse containers

4.3 Eisen vanuit verkeerscirculatie

- Vrije busbaan de stad uit, gemengd verkeer de stad in
- Haltering Zuidtangent op de rijbaan, overig openbaar vervoer in haltekom
- Vrijliggende fietspaden met een minimale breedte van 2,00 m, gewenst 2,50 m.
- Trottoirs minimaal 2,00 meter breed
- Afsluiting van de De Witstraat
- Geen aanpassing van overige verkeerscirculatie in de binnenstad
- Voldoende voorzieningen voor bevoorrading
- Aantal fietsenrekken wordt minimaal gehandhaafd

4.4 Eisen vanuit gewenste verkeerssnelheid en veiligheid

- Vanuit HVVP wens voor 30 km/u. Binnen het ontwerp kan deze lagere snelheid vanwege wet- en regelgeving niet op alle gedeeltes verplicht worden gesteld en worden gehandhaafd
- Lagere snelheid wel zoveel mogelijk afdwingen door inrichting: materiaal gebruik, bomenstructuur, verlichting, hoogteverschillen
- 30 km/u drempels kunnen vanwege bus- en brandweerroute niet worden aangelegd
- Conform afspraken met de politie drie “verhoogde” plateaus realiseren: op kruising met Kleine Houtstraat, vanaf Grote Houtstraat tot en met Koningstraat (Verwulft), op kruising met Jacobijnestraat
- Op de plateaus wordt met gebodsborden 30 km/u aangegeven, einde 30 km/u wordt niet aangegeven
- In verband met veiligheid door middel van gering verschil in kleurstelling en hoogte een onderscheiding aanbrengen tussen trottoir en fietspad

4.5 Eisen vanuit bevoorrading en parkeren

- laad- en losplaatsen voor 14 vrachtwagens (lengte tot 12 meter) en 10 (bestel)auto's (onderzoek "Laad- en losactiviteiten" oktober 2004, gegevens uit enquête en tellingen)
- Laden en lossen aan beide zijden van de rijbaan
- Breedte laad- en losstrook is 2,50 meter
- Geen betaald parkeerplaatsen
- Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken (2) zullen op maximaal 100 m van het adres van de gebruiker (GOG 82b en Jacobijnestraat 7) gesitueerd moeten worden
- De zes algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk nabij huidige ligging terug te komen
 - 2 voor apotheek, huisnummer 103/105
 - 1 bij Halfords, huisnummer 81
 - 1 bij voormalige Vobis, huisnummer 82
 - 1 bij DEKAmarkt, huisnummer 54
 - 1 voor cafe De Natte, huisnummer 69
- 's Avonds en 's nachts kunnen bewoners in bezit van een vignet parkeren op de laad- en losplaatsen, conform Haarlems parkeerregime
- Het lossen van de ondergrondse afvalcontainers gebeurt vanaf de rijbaan gedurende nader te bepalen venstertijden

4.6 Eisen vanuit bushaltering

Er is sprake van de volgende openbaar vervoertypen:

- Zuidtangent (ZT)
- HOV (Regioliners)
- LOV (Lokaal Openbaar Vervoer)

Aan de haltes worden de volgende eisen gesteld

- De ZT halteert op rijbaan
- Het overige openbaar vervoer halteert in haltekomen om prioriteit te kunnen geven aan de Zuidtangent
- De hoogte van het LOV- en HOV-perron is aangepast aan lage-vloer bussen
- De hoogte van het ZT-perron is aangepast aan het ZT-materieel
- Goede toegankelijkheid naar perrons: tussen trottoir en perron én van de ene zijde naar de andere zijde van de straat ter plaatse van de uiteinden van de perrons
- Goede toegankelijkheid tussen de perrons voor ZT en overige OV onderling
- Er dient er een afscherming te zijn tussen de perrons/haltes en het trottoir

4.7 Eisen vanuit groenstructuur

- De groenstructuur zoals aangegeven op het VO beter uitwerken, waarbij belangrijk is dat het ritme verbetert en dat beter wordt aangesloten bij het Beeldkwaliteitplan
- De boomsoortkeuze zal in de ontwerpfase door de opdrachtgever worden gemaakt
- Vanuit de boomsoortkeuze zal door de opdrachtgever worden vastgesteld hoe omgegaan wordt met het verplanten van bomen. Verplanten naar een andere locatie binnen de gemeente Haarlem is daarbij een optie. In dat geval worden op de Gedempte Oude Gracht nieuwe bomen geplant
- Er dient een nieuwe stedenbouwkundige invulling gemaakt te worden van het nieuwe pleintje op het Verwulft, waarbij ook aandacht is voor groen

4.8 Eisen vanuit afwatering en grondwater

- Er mag geen verslechtering optreden van de hydraulische situatie
- De bestaande riolering wordt gehandhaafd, er hoeft geen drainage te worden aangelegd

4.9 Eisen vanuit uitvoering en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden

- Winkels en woningen dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor voetgangers
- Aantasting van de verkeersstromen dient tot een minimum te worden beperkt
- Handhaven gemotoriseerd verkeer in één richting tijdens realisatie (eventueel met uitzondering van de periode voor de aanleg van het deelgebied Turfmarkt-Kleine Houtstraat)
- Zijstraten dienen voor voetgangers en fietsers bereikbaar te blijven
- Zijstraten binnen één deelgebied en aan één zijde mogen, tijdens uitvoering, voor auto's afgesloten worden
- Op de uitvoering zijn de 'Richtlijnen voor maatregelen bij werken in uitvoering op niet autosnelwegen' van het CROW (publicatie 96 b) van toepassing

5 TECHNISCHE EISEN

5.1 Grondwerk

- Grond dient zoveel mogelijk te worden hergebruikt binnen het project
- Eventueel overtollige grond vervalt aan aannemer
- Op grond van historische gegevens (vervangen riolering in 1997) wordt er van uit gegaan dat onder de Gedempte Oude Gracht een zandpakket aanwezig is
- Gezien de recente datum van aanbrengen kan ervan worden uitgegaan dat het zandpakket niet vervuild is

5.2 Geotechniek

- Voor het werk dient een geotechnisch bodemonderzoek te worden uitgevoerd door het ingenieursbureau
- Het geotechnisch bodemonderzoek concentreren op de HOV-baan en laad- en loszones
- Bij de berekening uitgaan van:
 - Toekomstige vertramming
 - Een restzettingseis voor de (betonnen) rijbaan van 0,05m in 30 jaar
 - Een restzettingseis van overige gebieden (laad- en loszones) van 0,10m in 30 jaar
- Berekeningen opstellen conform geldende normen

5.3 Fundering

- Onder de laad- en loszones een fundering van 0,25 m menggranulaat toepassen
- Onder de fietspaden een fundering van 0,15 m menggranulaat toepassen

5.4 Standaard dwarsprofiel

Het standaard dwarsprofiel is (vanuit het midden, symmetrisch) als volgt opgebouwd

- Rijbaan met 1x2 rijstroken, verhardingsbreedte rijbaan 6.60 m (in de bochten noodzakelijke bochtverbreding)
- Een scheidingsband (betonnen band, natuursteenlook, afgeschuind 45%), hoogteverschil 10 tot 15 cm (vanuit BKP feb. 05)
- Een "multi-functionele zone" (breedte 2,50 m) waarin laad- en losplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen, fietsenrekken, bomen, ondergrondse afvalcontainers en eventuele overige voorzieningen geplaatst dienen te worden
- Een schampstrook (breedte minimaal 0,50 m)
- Een vrijliggend fietspad (breedte minimaal 2,00 m, wenselijk 2,50 m)
- Een scheidingsband (betonnen band, natuursteenlook)
- Een vrijliggend trottoir (breedte minimaal 2,00 m, wenselijk 2,50 m)
- De rijbaan ligt ongeveer 10-15 cm lager dan de aanliggende multifunctionele zone. Het hoogteverschil tussen fietspad en trottoir bedraagt ongeveer 2 cm

5.5 Alignement

- Het horizontaal en verticaal alignement zal bepaald worden aan de hand van de geldende normen en de beschikbare PvE's voor de Zuidtangent
- De verkanting in rechtstanden bedraagt 2% en in bogen minimaal 1%
- Het wegoppervlak van het in twee richtingen bereden tracé dient in dakprofiel te liggen
- In bogen wordt het dakprofiel omgezet in een hellend vlak naar één richting (op één oor)

5.6 Verharding

- Bij de verharding dient rekening gehouden te worden met de toekomstige vertraming van het busbaantracé, ook bij het ontwerp van de verhoogde plateaus. Bij het ontwerp dient aangegeven te worden welke aanpassingen noodzakelijk zijn bij vertraming (verwijderen plateaus e.d.)
- De verharding dient te voldoen aan de geldende normen voor geluid en trillingen
- Levensduur verharding busbaan in beton: 50 jaar
- Verhardingsconstructie voor de Zuidtangent baan en bijbehorende voorzieningen bepalen met behulp van de beschikbare PvE's voor de Zuidtangent en publicatie 160 van de CROW
- Verharding rijbaan in verhardingsconstructie van beton, met een voegloze toplaag om verkeerstrillingen tegen te gaan
- Verharding overige delen in principe gebakken materiaal, de verhardingen worden uitgevoerd conform het op te stellen verhardingsadvies
- Voor het fietspad dient, door middel van extra fundering en uitvoering door middel van straten, extra aandacht te zijn voor een vlak (en blijvend vlak) oppervlak, om zoveel mogelijk comfort te bieden aan de fietsers. Tevens dient te worden voorkomen dat boomwortels in de toekomst het oppervlak ongelijk maken.
- De kleur van de verharding van de rijbaan dient in overeenstemming te zijn met de in het BKP gestelde uitgangspunten (lichtgrijs)
- Drie "verhoogde" plateaus realiseren: op kruising met Kleine Houtstraat, vanaf Grote Houtstraat tot en met Koningstraat (Verwulft), en op de kruising met Jacobijnestraat. Het bestratingmateriaal op deze plateaus sluit aan bij dat van de zijstraten, ook ter plekke van de rijbaan
- De plateaus hebben opritten met een helling van 2,5%
- Als opsluiting en als scheiding tussen verschillende weggedeelte gebruik maken van betonbanden met natuursteen-look (conform materiaalgebruik binnenstad)
- Tussen halteperron en rijbaan mogen geen verzakkingen en onderlinge zettingsverschillen voorkomen

5.7 Verkeerstechnische uitgangspunten

- Ontwerpsnelheid 50 km/u, met een gewenste rijnsnelheid van 30 km/h
- Maatgevend voertuig: gelede bus en 12 m bus
- Bij ontwerp rekening houden met toekomstige vertraming
- Verkeersintensiteit etmaal 1800 (waarvan 25% vracht) per rijrichting
- Jaarlijkse toename 0,5%
- Haltekommen 3,00 m breed

5.8 Kabels en leidingen

- Uit eerste globale verkenning blijkt dat kabels en leidingen niet onder toekomstige rijbaan liggen (met uitzondering van aanwezige kruisingen)
- Uit het overleg met kabels & leiding eigenaren zullen eventuele voorzieningen voor (kruisende) tracés in het Definitief Ontwerp moeten worden verwerkt

5.9 Riolering en drainage

- Bestaande grondwaterstand is 0,40-NAP ter plaatse van het Verwulft en 0,60-NAP ter plaatse van het Spaarne en de Raaks
- Afwatering zal worden aangesloten op de bestaande riolering
- Bestaande riolering kan gehandhaafd blijven (m.u.v. kolken en aansluitingen)
- Voor de afwatering wordt gebruik gemaakt van straat- en/of trottoirkolken. De voorkeur gaat uit naar trottoirkolken

- In de besteksfase dient te worden nagegaan in hoeverre de bestaande kolken hergebruikt kunnen worden
- Aanleg van drainage is niet noodzakelijk

5.10 Bewegwijzering

- De bewegwijzering dient te voldoen aan de algemene eisen
- De bewegwijzering bezien in een breder gebied dan de werkgrenzen aangeven
- De bestaande ANWB-bewegwijzering en de toeristische voetgangersbewegwijzering wordt gehandhaafd

5.11 VRI en telematica

- De aanpassing van de software van de drie bestaande VRI-installaties zal in een separate opdracht door derden worden verzorgd
- Het kruispunt bij de Grote Houtstraat dient te worden voorzien van een nieuwe voetgangers VRI
- Op de kruisingen met de Raaks en de Turfmarkt dient rekening te worden gehouden met de inpassing van de aanwezige VRI-installatie
- Op het gedeelte De Witstraat – Kleine Houtstraat dient onderzocht te worden of er een VRI-installatie moet worden toegepast in verband met het alternerend éénrichtingverkeer
- Indien op het gedeelte De Witstraat – Kleine Houtstraat een VRI wordt geplaatst dient ook het verkeer uit de Kleine Houtstraat meegeregeld te worden
- Bij de LOV-haltes ter hoogte van de haltepaal 3 mantelbuizen ca. Ø 100 mm naar het voetpad brengen
- Voor de telematica (en reizigersinformatie) van de Zuidtangent dient een kabelkoker te worden toegepast conform document L 91.03.002.R

5.12 Openbare Verlichting

- Bestaande verlichting komt te vervallen
- Uitgangspunt voor de nieuwe verlichting is staande verlichting
- Indien (plaatselijk) hangende verlichting wordt toegepast dient nader onderzoek plaats te vinden op het gebied van:
 - Montage mogelijkheden aan bestaande gevels
 - Technische en functionele eigenschappen
 - Levensduur
 - Kosten beheer en onderhoud
- Armatuurtype bij voorkeur de "Diamant" of Schredèr type GEMA
- Specifieke eisen openbare verlichting conform Algemeen Programma van Eisen van de gemeente Haarlem en de openbare verlichting in de binnenstad

5.13 Groenvoorzieningen

- Specifieke eisen groenvoorziening conform Algemeen Programma van Eisen van de gemeente Haarlem
- Voor de bomen dienen nader te bepalen ondergrondse voorzieningen te worden toegepast (betonnen bakken)

5.14 Straatmeubilair

- Straatmeubilair toepassen conform BKP en gebruikte materialen in binnenstad Haarlem, mede zoals opgenomen in het (concept) Handboek Inrichting Openbare Ruimte

5.15 Abri's en haltevoorzieningen

- Ontwerp van de inrichting van de ZT-perrons wordt separaat uitgevoerd
- Voor haltes rekening houden met aansluiting op openbare verlichting
- Voor ZT- en HOV-halte rekening houden met aansluiting op dynamisch reizigersinformatie van de Zuidtangent
- Haltes moeten voorzien zijn van: baken/haltepaaal, dynamisch reizigersinformatiesysteem, markeringen, abri(s), zitelementen, verlichting, informatievitrine, afvalbak, haltenaam
- Perron indelen in snelheidszone en comfortzone; in de snelheidszone vindt uitwisseling passagiers plaats en in comfortzone staan de voorzieningen, deze zones met verschillend materiaal aangeven
- Bestratingsmateriaal van de perrons moet stroef zijn
- Markering aanbrengen voor instappen
- Conform RVV 1990 geblokte markering in contrasterende kleuren aanbrengen op 0,2 à 0,3 m vanaf de perronrand als parkeerverbod en ook een strook die qua kleur en textuur met de directe omgeving contrasteert, deze is enerzijds schrikstrook en anderzijds voelbare markering voor visueel gehandicapten / blinden
- Geleiding voor blinden en slechtzienden dient conform richtlijnen te worden aangebracht
- Met deze markeringen graag creatief omgaan (combinaties en/of speciale ontwerpen, toetsing vooraf door specialisten/gehandicaptenorganisaties)
- Afschot perrons maximaal 1:100 i.v.m. invalidenwagens
- Breedte bus perrons:
 - ZT 3,00 meter
 - HOV en LOV bij voorkeur 3,00 meter, minimum 2,50 m
- Lengte ZT-perron minimaal 20m zodat 1 Zuidtangent-bus kan halteren
- Lengte LOV- en HOV-perron minimaal 40m
- Het LOV- en HOV-perron komt op een hoogte van 18 cm ten opzichte van de rijbaan voor een gemakkelijke instap
- Het ZT-perron is i.v.m. toegankelijkheid (voor minder validen, kinderwagens etc.) 30 cm hoog
- Perronband ZT-perron met onderafronding of met aan bovenzijde enigszins terugvallend profiel

5.16 Fietsparkeervoorzieningen

- In totaal dienen 492 fietsenparkeerplaatsen op de Gedempte Oude Gracht te staan
- De fietsenrekken dienen te worden verdeeld over de gehele lengte, met de nadruk op het gebied rond het Verwulft, nabij grote winkels zoals de Dekamarkt en bij de OV-haltes
- De fietsenrekken zijn van het type Tulip en dienen in een hoek van 45° te worden geplaatst in de multifunctionele zone

5.17 Ondergrondse afvalcontainers

- Ondergrondse containers voor afvalinzameling opnemen conform de (indicatieve) locaties van het voorontwerp
- De containers plaatsen in de multifunctionele zone, lossen gebeurt vanaf de rijbaan
- De containers dienen op minimaal 3m vanuit de gevels te worden geplaatst
- De containers dienen in verband met het legen er van op voldoende afstand vrij te zijn van obatskels als luifels, bomen, openbare verlichting, etc.

5.18 Overige

- Er zijn geen archeologische vondsten of explosieven binnen het projectgebied

6 AFWIJKENDE SPECIFIEKE EISEN PER DEELGEBIED

6.1 Turfmarkt – De Witstraat

- Geen multifunctionele zone (laad- en losstrook)

6.2 De Witstraat – Kleine Houtstraat

- Geen multifunctionele zone (laad- en losstrook)
- Wegens beperkte ruimte wordt op dit gedeelte een wisselstrook aangebracht, waar het verkeer alternerend gebruik van moet maken
- De De Witstraat wordt afgesloten in de richting van de Gedempte Oude Gracht; verkeer uit de garage wordt teruggedleid naar de Kampervest
- Oversteek (over breedte van 1 rijstrook) bij de Kleine Houtstraat op een plateau

6.3 Kleine Houtstraat – Grote Houtstraat

Geen afwijkingen.

6.4 Grote Houtstraat – Koningstraat (Verwulft)

- Op gehele Verwulft een plateau op één niveau
- Doortrekken van bestrating vanuit zijstraten
- VRI-installatie om doorstroming van verkeer ten opzichte van voetgangersstroom te regelen
- In het midden van het Verwulft staat een gebouw waarvan de kelder zich gedeeltelijk (zuidwestzijde) onder de rijbaan bevindt; hiervoor zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen
- Aan de noordoostzijde van het Verwulft zal een deel van trottoir geschikt moeten zijn voor een mogelijk toekomstige laad- en losplaats (beperkte tijdsduur) voor grote vrachtwagens. Hiervoor dient in de fundering en met toegankelijkheid/sleeplijnen rekening worden gehouden)

6.5 Koningstraat – Stoofsteeg

- Geen multifunctionele zone (laad- en losstrook)
- HOV- en LOV-halte naast rijbaan

6.6 Stoofsteeg - Raaks

Geen afwijkingen.

7 TOETSING- EN ACCEPTATIEPLAN

Toetsing- en acceptatieplan	Acceptatie	Toetsing	Informatie	Leverantie aantal	
				Concept	Definitief
Documenten per fase					
Algemeen ontwerp- en uitvoeringsfase					
Overall planning	X	X			3
Detailplanning	X				3
Documenten in het kader van vergunningsaanvragen en verleende ontheffingen			X		1
Verslagen (deel-)projectoverleg	X				1
Verslagen overleg met derden			X		1
Overzicht te leveren en geaccepteerde documenten (met vermelding van versie en datum)			X		1
Initiatief fase					
Programma van eisen	X	X			
Ontwerpfase					
Projectkwaliteitsplan ontwerpfase	definitief	concept		8	8
Milieukundig onderzoek	?			3	3
Geotechnisch onderzoek met advies	X	X		3	3
Verhardingsadvies (Venconberekening betonverharding)	X	X		3	3
Beschrijving noodzakelijke aanpassingen bij vertramming	X	X			
Verlichtingsplan met bijbehorende licht- en kabelberekeningen	X	X		3	3
Bekabelings- en aansluitplan	X	X		3	3
Advies inzake het aansluiten van de Openbare Verlichting op een kabelnet van een Nutsbedrijf	X	X		3	3
Stippenplan van de openbare verlichting	X	X		3	3
Inrichtingsplantekening	X	X		8	8
Overzicht van aan te vragen vergunningen			X		3
Behoefteschema voor de detailtekeningen en berekeningen			X		3
Bebordingsplan.	X	X		3	3
Grondbalans	X	X		3	3
Faseringsplan op basis van de deelplanontwerpen en de gewenste uitvoeringstijdstippen	X	X		3	3
Plan ten behoeve van omleidingsroutes	X	X		3	3

Toetsing- en acceptatieplan	Acceptatie	Toetsing	Informatie	Leverantie aantal	
				Concept	Definitief
Documenten per fase					
Uitvoeringsplanning	X	X		3	3
Beheer- en onderhoudsplan	X	X		8	8
Verzoek tot bestuurlijke acceptatie Ontwerpfase			X	2	2
Vorbereidingsfase					
Verzoek tot bestuurlijke acceptatie vorbereidingsfase			X	2	2
<i>bestek</i>					
Grondwerktekeningen	X	X		8	8
Overzichtstekening te verwijderen infrastructuur	X	X		8	8
overzichtstekeningen van de aan te leggen verhardingen met afwatering	X	X		8	8
Overzicht kabels en leidingen	X	X		8	8
Dwarsprofielen en detailtekeningen	X	X		8	8
Plaats van de keet / terreininrichting	X	X		8	8
bestek volgens de RAW-systematiek	X	X		8	8
Veiligheids- en gezondheidsplan realisatiefase	X	X		8	8
Tekeningen van de aan te leggen openbare verlichting met bekabeling	X	X		8	8
Groeninrichtingstekeningen c.q. beplantingsplannen	X	X		8	8
Markerings- en bebordingstekening	X	X		8	8
Nota van inlichtingen					
Nota van inlichtingen		X	X	3	3
Bestekstekeningen op maatvast polyester film			X	1	1
Bestek	X	X		1	1
Werkbestek			X	1	1
Uitvoeringsfase					
Bankgarantie (kopie)			X		1
Volmacht aannemer			X		1
Opgave zelfstandige hulppersonen			X		1
Verzekering			X		1
Een kopie van de door de aannemer verkregen vergunningen, toestemmingen en beschikkingen			X		1
Detailberekeningen constructieve onderdelen			X		1
Productiestaten			X		1
Weekrapporten			X		1
Kwaliteitsverklaringen			X		1
Opnamestaten			X		1
Verzoek tot bestuurlijke acceptatie besteksfase			X	2	2

Toetsing- en acceptatieplan	Acceptatie	Toetsing	Informatie	Leverantie aantal	
				Concept	Definitief
Documenten per fase					
Opleveringsprotocollen					
V&G-dossier			X		1
Beheer- en onderhoudsplannen			X		1
Instructieboeken			X		1
CE-verklaring			X		1
Reserveonderdelen			X		1
Garantie verklaringen			X		1
Revisiebescheiden en overzichtslijst tekeningen en berekeningen			X		1
Afnamerapporten			X		1
Opleveren werkterrein			X		1
Verzoek tot bestuurlijke acceptatie opleveringsfase			X	2	2

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
1	anoniem	Vereniging Haerlem	Positieve reactie, maar ook kritiek op éénrichtingsverkeer.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
2	anoniem	Vereniging Haerlem	Een snelheidslimiet instellen zou goede zaak zijn.	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
3	Auer		Tweerichtingverkeer GOG wenselijk, bereikbaarheid per auto ook voor ouderen belangrijk.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
4	Beemsterboer		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur, voor klanten bereikbaar zijn is belangrijk.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
5	Berg		Goede bereikbaarheid per auto in binnenstad goed voor economie (bedrijven bereikbaar), concurrentie met winkelcentra buiten centrum is al heel groot.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
6	Bonenkamp		Wil met auto bij woning kunnen komen zonder al te veel problemen.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
7	Boogaard	Eye Opener	Beter fietsvoorzieningen voor reizigers van HOV en rond Verwulft.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt gebruikt bij uitwerken DO.
8	Boogaard	Eye Opener	Monument van de Eeuw weghalen of verplaatsen om meer ruimte te creëren op het Verwulft.	Gemeente is van mening dat monument kan blijven staan en zelfs versterkende functie heeft.
9	Boogaard	Eye Opener	De gemeente doet in haar plannen niets aan het terugdringen van het doorgaand verkeer.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
10	Boogaard	Eye Opener	Eérichtingsverkeer is niet nodig en levert veel omrijden op.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
11	Boogaard	Eye Opener	De wisselstrook perkt de capaciteit van de Gedempte Oude Gracht in.	Wisselstrook is, gezien beperkte ruimte, noodzakelijk om veiligheid (van fietsers en voetgangers) te verhogen. De capaciteit of doorstroming in noordelijke richting wordt slechts marginaal beperkt, aangezien de frequentie van bussen in zuidelijke richting beperkt is.
12	Boogaard	Eye Opener	De laad- en losplaatsen moeten evenwichtiger verdeeld worden over de GOG.	Een evenwichtige verdeling, gebaseerd op de uitkomsten van het onderzoek "Laad- en losactiviteiten" uit oktober 2004, is uitgangspunt. Bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp zal dit uitgangspunt nog worden getoetst.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
13	Boogaard	Eye Opener	Eyeopener is van mening dat de plannen van de gemeente het stadscentrum onbereikbaar maken (doorgaand verkeer blijft op GOG, éénrichtingsverkeer, wisselstrook, onvoldoende I&I-plaatsen tussen V&D en Kleine Houtstraat). Het alternatief 'doorstromen' voorkomt deze problemen. Graag een zorgvuldige afweging van deze twee plannen.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
14	Boogaard		Tussen Grote Houtstraat en Kleine Houtstraat 4 laad- en losplaatsen. Veel bedrijven ervan afhankelijk. Meer laad- en losplaatsen hard nodig.	Het bevoorraden wordt beter gefaciliteerd door het aanleggen van specifieke laad- en losplaatsen. (Zie ook 11)
15	Boogaard		Bereikbaarheid centrum bemoeilijkt door maatregelen, bedrijven zullen verdwijnen.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
16	Burger-Taselaar		Chauffeurs ZT na 00.00 uur en bij aanvang rijtijd niet zo snel over GOG rijden.	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
17	Daal		De parkeerplaatsen op de GOG verdwijnen. Als compensatie zouden de parkeerplaatsen in de Heiliglanden alleen voor bewoners gereserveerd moeten worden. Het belang van bewoners komt te weinig aan bod.	De parkeerplaatsen in de Heiliglanden hebben een functie in de binnenstad en maken deel uit van de parkeerbalans. Specifieke bewonersparkeerplaatsen passen niet in het beleid. Afsluiting van de Heiliglanden is niet noodzakelijk in het kader van dit project en maakt derhalve geen deel uit van het project.
18	Duivenboden		Wil in binnenstad zaak kunnen blijven houden, bereikbaarheid voor klanten optimaal houden, geen éénrichtingsverkeer.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
19	Duppen		Ik blijf het idee dat door deze historische straat v/h gracht deze bus moet rijden, terwijl er genoeg alternatieven zijn. Het bewijst weer eens hoe ook deze gemeente het geld boven het redelijke denken stelt.	Voor de tracékeuze is een uitgebreid besluitvormingstraject doorlopen, waarbij vervoerswaarde en ruimtelijke inpassing een belangrijke rol speelden.
20	Duppen		In de uitnodigingsbrief van de gemeente staat: " <i>De economische functie van de GOG blijft minimaal behouden</i> ". Het tekent het denken van de gemeente Haarlem: Ondernemen aan de GOG is niet van belang.	Het bevoorraden wordt beter gefaciliteerd door het aanleggen van specifieke laad- en losplaatsen. Kwaliteitsverbetering van de GOG is één van de uitgangspunten van het ontwerp. Het economisch effectenonderzoek onderschrijft een positief effect door de plannen.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
21	Duppen		Kunstuitleen heeft tweerichtingverkeer nodig voor klanten die halen en brengen (uitleen kunst). Bij eenrichtingverkeer te veel sjouwen en lopen, niet klantvriendelijk	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie en onderzoek laden & lossen.
22	Eldering		De nieuwe situatie tussen Kleine Houtstraat en Spaarne is niet door gemeente kenbaar gemaakt.	Vraag is onduidelijk. Situatie zal bij Definitief Ontwerp nogmaals in de inspraak worden gebracht.
23	Eldering		Wat is het voordeel van een vrije busbaan in 1 richting?	De bus krijgt vrij baan (dus minder oponthoud) aan het begin van zijn route. Het doorgaand verkeer wordt verminderd. Het verblijfsklimaat wordt verbeterd.
24	Ideler	Makelaarskantoor Ideler	Laden en lossen op de GOG moet goed geregeld blijven.	Het bevoorraden wordt beter gefaciliteerd door het aanleggen van specifieke laad- en losplaatsen. Zie ook uitkomsten onderzoek laden & lossen.
25	Ideler	Makelaarskantoor Ideler	Eénrichtingsverkeer levert dramatische toestanden.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
26	Ideler	Makelaarskantoor Ideler	Parkeerplaatsen verdwijnen op GOG (75 stuks), niet ergens anders terug?	De straatparkeerplaatsen worden gedeeltelijk gecompenseerd langs het Spaarne en op de Gasthuisvest. Lang parkeren dient plaats te vinden in de garages.
27	Kanter		Tweerichtingenverkeer moet blijven.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
28	Kanter		30 km gebied maken.	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
29	Kanter		Zebrapaden maken bij oversteek Zijlstraat en Grote Houtstraat.	Zebra-paden passen niet binnen het beleid en de eenduidigheid van het ontwerp en beperken de doorstroming teveel. De veiligheid wordt gewaarborgd door andere maatregelen (lagere snelheid, verhoogd plateau, suggestie van "bruggen".)
30	Kate	Centraal Apotheek	Voor apotheek twee parkeerplaatsen voor bezoekers reserveren en handhaven van de twee invalidenparkeerplaatsen.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt nader beoordeeld bij uitwerken DO.
31	Kooiman		Zorg voor voldoende fietsparkeergelegenheid bij Dekamarkt.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt gebruikt bij uitwerken DO.
32	Kooiman		Bij de kerk is er geen plaats voor rouw- en trouw-auto's. Daar de stoep te smal is, is parkeren daar ook niet mogelijk.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt nader beoordeeld bij uitwerken DO.
33	Kooiman		Ik wil graag een zebrapad op de Nassaulaan (bij Nova College).	Nassaulaan is geen onderwerp van het plan/deze inspraak.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
34	Kooiman		Blijft er een breed voetpad, of mogen alle winkels iets voor de deur zetten?	Obstakelvrij trottoir wordt zoveel mogelijk nagestreefd, is aandachtspunt bij verdere uitwerking van ontwerp.
35	Kooiman		Gaan riool en bedrading nog jaren mee, of alles in 2008 weer open?	De herinrichting heeft een duurzaam karakter. De verwachting is dat dit ontwerp minimaal 30 jaar houdbaar is.
36	Kooiman		Al het verkeer gaat over Nassaulaan en -brug naar Parklaan, als fietser ben je niet veilig.	In de HVVP-variant dient het verkeer linksaf te slaan richting Raaks. Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
37	Korstjens		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
38	Kuiper van Ommeren	Gerard Smit bv	Eénrichtingsverkeer: eindeloos omrijden. Hebben klanten geen zin in, blijven weg	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
39	Langenhove		Laad- en losproblemen bij Levante Oosterse Tapijten.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt nader beoordeeld bij uitwerken DO.
40	Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	De kerk heeft 's avonds en op zondag veel bezoekers vanuit zijn sociale functie. De bereikbaarheid van de kerk neemt af.	Opmerking wordt nader beoordeeld bij verdere uitwerking van het ontwerp.
41	Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	Toewijzen aantal parkeerplaatsen dicht bij de kerk, met name op zondagochtend, in verband met bezoekers op leeftijd of minder goed ter been.	Op de GOG zullen de gehandicaptenparkeerplaatsen blijven bestaan. Bovendien wordt de bereikbaarheid van de toekomstige Raaksgarage verbeterd. Reactie wordt nader beoordeeld bij uitwerken DO.
42	Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	Rouw- en trouwauto's gedwongen om op stoep te rijden. Stoep wordt versmald, levert grote problemen op.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. Reactie wordt nader beoordeeld bij uitwerken DO.
43	Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	Bereikbaarheid kerk, ook tijdens werkzaamheden.	Uitgangspunten zijn opgenomen in het PvE. In faseringsplan wordt aandacht besteed aan bereikbaarheid tijdens uitvoering.
44	Melgers		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
45	Moerman	Fietsersbond	Het is terecht dat u kiest voor 30 km/u en vrijliggende fietspaden.	Ter kennisname.
46	Moerman	Fietsersbond	Wel extra maatregelen treffen om de snelheid van 30 km/u af te dwingen (zoals op Verwulft) op de andere drukke oversteekplaatsen: Turfmarkt, Kleine Houtstraat, Jacobijnestraat, Raaks. "Bruggen" over de "gracht".	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
47	Moerman	Fietsersbond	Graag ook een snelheidsremmend plateau bij wisselstrook nabij Kleine Houtstraat.	Plateau komt ter hoogte van de kruising en niet in wisselstrook, om misbruik van fietspaden ter plaatse te voorkomen..

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
48	Moerman	Fietsersbond	GOG is strategische fietsroute en moet dus optimale kwaliteit hebben. Dat betekent: breed, obstakelvrij (ook schapstrook), comfortabele verharding (lieft asfalt).	In het HVVP is bepaald dat in de binnenstad op fietspaden een goede vlakke klinkerverharding wordt toegepast. De definitieve verharding wordt in Definitief Ontwerp bepaald, verzoek wordt daarbij nader beoordeeld.
49	Moerman	Fietsersbond	De fietsoversteek van noord naar zuid op de Turfmarkt graag uitvoeren in rood asfalt en duidelijk markeren.	In het HVVP is bepaald dat in de binnenstad op fietspaden een goede vlakke klinkerverharding wordt toegepast. De definitieve verharding wordt in Definitief Ontwerp bepaald, verzoek wordt daarbij nader beoordeeld in samenhang met het ontwerp van het Verwulft.
50	Molenkamp		Bereikbaarheid straten in omgeving GOG in het geding, parkeerplaatsen op GOG weg; niet mee eens.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
51	Niemeijer		Zuidtangent voorop bij de haltes ivm frequentie.	De huidige indeling van de haltes is de meeste ideale binnen de kkaders en uitgangspunten van het ontwerp. DeLOV-bussen halteren in haltekomen, zodat de Zuidtangent kan passeren.
52	Niemeijer		30 km/u voor alle bussen.	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
53	Niemeijer		Prullenbakken bij de bushaltes.	Opmerking wordt meegenomen bij uitwerking van het DO.
54	Niemeijer		Hekken langs de haltes over de volle lengte, geen openingen.	Hekken verminderen de toegankelijkheid en zullen niet worden toegepast in deze situatie.
55	Niemeijer		Geen Zuidtangenthalthes tegenover elkaar.	De haltes zitten schuin tegenover elkaar in verband met ruimte, herkenbaarheid en eenduidigheid.
56	Niemeijer		Wat kan er gedaan worden aan overlast in de portieken van nr. 64, vooral door jonge reizigers. Suggestie: Hekken voor de portieken op kosten van de gemeente.	Deze overlast zal worden doorgegeven aan het wijkteam van de politie.
57	Pareen	Cobraspen	Graag een ruimte van minimaal 2 meter tussen het plateau en het fietspad aan de noordoostzijde.	Een schamsptrook zal worden toegepast, maar fietspad blijft langs het plateau in verband met eenduidigheid ontwerp en streven naar pleinfunctie noordoostzijde Verwulft.
58	Pareen	Cobraspen	Graag een ruimte van minimaal 0,5 meter tussen het plateau en de rijbanen aan de zuidwestzijde.	Een schamsptrook zal worden toegepast, maar rijbaan blijft langs het plateau in verband met eenduidigheid ontwerp en beperkte ruimte zuidwestzijde Verwulft.
59	Perry		Niemand wordt beter van deze plannen, plannen Eyeopener zijn beter dan die van de gemeente.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
60	Perry		Geen éénrichtingsverkeer, bereikbaarheid wordt hierdoor veel minder.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
61	Petri		Bereikbaarheid van winkels is van belang, Zuidtangent veel te groot voor historische stad. Gemeente moet het hebben van de middenstand, toeristen, dagjesmensen.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
62	Pieters		Wordt er wel rekening gehouden met de bereikbaarheid van de ondergrondse parkeergarage t.b.v. het Koningscarré, met in-/uitgang aan de kop van de Stoofsteeg?	Parkeergarage blijft vanuit zuidelijke richting bereikbaar, na uitrijden van de Stoofsteeg dient men in noordelijke richting de GOG te verlaten.
63	Poll		Bereikbaarheid bedrijven in binnenstad is in het geding. GOG wordt onbereikbaar en levenloos. Keuze gefaseerd uitvoeren.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
64	Prins		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
65	Riesthuis		Komt er nog verkeer vanuit de parkeergarage De Kamp de GOG op?	Nee, de de Witstraat wordt afgesloten tussen de Groenendaalsteeg en de Gedempte Oude Gracht (toegankelijkheid voor voetgangers blijft behouden).
66	Riesthuis		Straten Heiliglanden: wordt er gedacht aan sluijverkeer "remmers" als drempels in deze straatjes?	Nee, uit het onderzoek blijkt geen toename (eerder afname) van het sluijverkeer. Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
67	Roon		GOG is aanvoerstraat van de Barrevoetestraat, doodsteek voor de gehele straat. Tweerichtingverkeer behouden.	Bereikbaarheid blijft vanuit zuidelijke richting bestaan.
68	Schous		Staat achter plan van Eye Opener, heeft bedrijf aan GOG, bereikbaarheid van levensbelang, éénrichtingsverkeer is als hartinfarct voor de bedrijvigheid.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
69	Schouten		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
70	Schouwstra		Eens met Eye Opener, gemeente gaat tevoren uit van eenrichtingsverkeer, deugt niet.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
71	Sinke		Afsluiten GOG geeft overlast en files in andere delen van het centrum, winkelaanbod zal verarmen als GOG éénrichtingsverkeer wordt.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
72	Smolenaars		Geen éénrichtingsverkeer, meer belangen in de stad dan alleen Zuidtangent.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
73	Steensma		Waarom versnelling? Veel sluijverkeer en omrijden. Historische uitstraling verdwijnt.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie. Historische uitstraling en kwaliteit wordt juist teruggebracht met de herinrichting.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Nr	Naam	Organisatie	Samenvatting reactie/opmerkingen/vraag	Antwoord gemeente
74	Steensma		Bomen graag behouden.	Opmerking wordt nader beoordeeld bij verdere uitwerking van het ontwerp.
75	Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	Reizigersvriendelijke en hoogwaardige (inrichting rondom) haltes bij Wilhelminakerk.	Uitgangpunten staan genoemd in het PvE, nadere detaillering in het Definitief Ontwerp
76	Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	KAR op alle verkeerslichten (ook Grote Houtstraat) om doorstroming en betrouwbaarheid te garanderen.	Wordt toegepast.
77	Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	Dosering verkeer dmv verkeerslicht op de Turfmarkt, zodat Zuidtangent geen last heeft van mogelijke opstopping bij de wisselstrook.	Opmerking wordt nader beoordeeld bij verdere uitwerking van het ontwerp.
78	Veer		Tweerichtingsverkeer behouden heeft voorkeur.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
79	Veldt		Doorstroming verkeer is drama, wordt alleen maar erger met uitvoering plannen gemeente.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
80	Willemsens		Respect historische binnenstad, hoge kwaliteit handhaven openbare verblijfsruimte, busbaan zo min mogelijk barriere voor stadsdelen.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie. Historische uitstraling en kwaliteit wordt juist teruggebracht met de herinrichting.
81	Woestenburg	MKB Haarlem	MKB Haarlem is voorstander van HOV.	Ter kennisname.
82	Woestenburg	MKB Haarlem	Vertramming is hierbij noodzakelijk. De inrichtingsplannen ter plaatse van het Verwulft en de Kleine Houtstraat-De Witstraat maken dit onmogelijk.	Toekomstige vertramming blijft ook de ambitie van de gemeente en provincie. In het huidige ontwerp wordt hiermee rekening gehouden (fundering, ruimtebeslag) en dus niet onmogelijk gemaakt.
83	Woestenburg	MKB Haarlem	De bevoorrading voor bedrijven wordt vertraagd.	Het bevoorraden wordt beter gefaciliteerd door het aanleggen van specifieke laad- en losplaatsen.
84	Woestenburg	MKB Haarlem	Er wordt onvoldoende een goed verblijfsklimaat gerealiseerd.	De kwaliteitsverbetering van de GOG is één van de uitgangspunten van het ontwerp.
85	Woestenburg	MKB Haarlem	MKB Haarlem wil geen verdere inperking van de bereikbaarheid.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.
86	Wolf		Ik wil graag een zebepad op de GOG bij Jacobijnenstraat.	Zie uitkomsten onderzoek snelheidsregiem.
87	Wolf		Voldoende uitstapplaatsen voor gehandicapten.	Gehandicaptenparkeerplaatsen blijven behouden op de GOG.
88	Wolf		Abonnementhouders Raaks graag tijdig informeren. Als Raaks dicht gaat is vervangende parkeer ruimte nodig.	Opmerking heeft betrekking op Raaks-project en zal worden doorgegeven.
89	Zutphen		GOG cruciaal voor binnenstad, tweerichtingsverkeer houden.	Zie uitkomsten onderzoek verkeerscirculatie.

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
anoniem	Vereniging Haerlem	brief		Postbus 1105	2001 BC	Haarlem
anoniem	Vereniging Haerlem	brief		Postbus 1105	2001 BC	Haarlem
Auer		via website Eyeopener	J.	Abel Tasmankade 47	2014 AE	Haarlem
Beemsterboer		via website Eyeopener	S. van	Gedempte Oude Gracht 74	2011 GT	Haarlem
Berg		via website Eyeopener	M. van den	Justine de Gouwerhof 8	2011 GP	Haarlem
Bonenkamp		via website Eyeopener	H.B.J.	Gedempte Oude Gracht 50 b	2011 GS	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Boogaard	Eye Opener	brief	K. van den	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Boogaard		via website Eyeopener	H. van den	Gedempte Oude Gracht 109	2011 GP	Haarlem
Boogaard		via website Eyeopener	K.T. van den	Stephensonstraat 19-25	2014 KB	Haarlem
Burger-Taselaar		informatiemarkt	C.	Frankestraat 51	2011 HV	Haarlem
Daal		informatiemarkt	E. van	Groot Heiligland 27-01	2011 EP	Haarlem
Duivenboden		via website Eyeopener	S.P.	Lanckhorstlaan 7	2101 BA	Heemstede
Duppen		informatiemarkt	L.M.J.	Gedempte Oude Gracht 117-121	2011 GP	Haarlem
Duppen		informatiemarkt	L.M.J.	Gedempte Oude Gracht 117-121	2011 GP	Haarlem

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Duppen		via website Eyeopener	L.M.J.	Diopter 192	1025 MT	Amsterdam
Eldering		via website Eyeopener	R.J.M.	Stoofsteeg 21	2011 TE	Haarlem
Eldering		via website Eyeopener	R.J.M.	Stoofsteeg 21	2011 TE	Haarlem
Ideler	Makelaarskantoor Ideler	via website Eyeopener	G.M.Y.	Burg. Boreelstraat 15	2013 BT	Haarlem
Ideler	Makelaarskantoor Ideler	via website Eyeopener	G.M.Y.	Burg. Boreelstraat 15	2013 BT	Haarlem
Ideler	Makelaarskantoor Ideler	via website Eyeopener	G.M.Y.	Burg. Boreelstraat 15	2013 BT	Haarlem
Kanter		via website Eyeopener	J.W. de	Witte Herenstraat 49	2011 NT	Haarlem
Kanter		via website Eyeopener	J.W. de	Witte Herenstraat 49	2011 NT	Haarlem
Kanter		via website Eyeopener	J.W. de	Witte Herenstraat 49	2011 NT	Haarlem
Kate	Centraal Apotheek	brief	N. ten	Gedempte Oude Gracht 103-105	2011 GN	Haarlem
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem
Kooiman		informatiemarkt	A.	Magdalenastraat 23	2011 NS	Haarlem
Korstjens		via website Eyeopener	E.J.M.	Klein Heiligland 74 rd	2011 EJ	Haarlem
Kuiper van Ommeren	Gerard Smit bv	via website Eyeopener		Gedempte Oude Gracht 26	2011 GS	Haarlem
Langenhove		informatiemarkt	L. van	Gedempte Oude Gracht 129	2011 GP	Haarlem
Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	brief	B.W. te	Gedempte Oude Gracht 61	2011 GM	Haarlem
Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	brief	B.W. te	Gedempte Oude Gracht 61	2011 GM	Haarlem
Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	brief	B.W. te	Gedempte Oude Gracht 61	2011 GM	Haarlem
Lintum	Ger. Kerk Haarlem Centrum	brief	B.W. te	Gedempte Oude Gracht 61	2011 GM	Haarlem
Melgers		via website Eyeopener	A.F.	Barrevoetestraat 13-15	2011 WN	Haarlem
Moerman	Fietsersbond	brief	J.	Postbus 5337	2000 GH	Haarlem
Moerman	Fietsersbond	brief	J.	Postbus 5337	2000 GH	Haarlem
Moerman	Fietsersbond	brief	J.	Postbus 5337	2000 GH	Haarlem

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Moerman	Fietsersbond	brief	J.	Postbus 5337	2000 GH	Haarlem
Moerman	Fietsersbond	brief	J.	Postbus 5337	2000 GH	Haarlem
Molenkamp		via website Eyeopener	C.M.	Gasthuisstraat 3 b	2011 XN	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Niemeijer		informatiemarkt	H.H.J.	Gedempte Oude Gracht 64	2011 GT	Haarlem
Pareen	Cobraspen	brief	S. van	Postbus 31	2050 AA	Overveen
Pareen	Cobraspen	brief	S. van	Postbus 31	2050 AA	Overveen
Perry		via website Eyeopener	A.B.	Gedempte Oude Gracht 102 b	2011 GW	Haarlem
Perry		via website Eyeopener	R.	Gedempte Oude Gracht 112	2011 GW	Haarlem

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Petri		via website Eyeopener	C.P.E.	Bakenessergracht 79	2011 JV	Haarlem
Pieters		informatiemarkt	P.M.	Stoofsteeg 11	2011 TE	Haarlem
Poll		via website Eyeopener	M.J.A.M. van	Churchill-laan 18	2012 RP	Haarlem
Prins		via website Eyeopener	B.W. te	Stoofsteeg 35	2011 TE	Haarlem
Riesthuis		informatiemarkt	D.	Klein Heiligland 40 rood	2011 EG	Haarlem
Riesthuis		informatiemarkt	D.	Klein Heiligland 40 rood	2011 EG	Haarlem
Roon		via website Eyeopener	M.G. van	Barrevoetestraat 2/3	2011 WP	Haarlem
Schous		via website Eyeopener	G.P.	Gedempte Oude Gracht 30-32	2011 GR	Haarlem
Schouten		via website Eyeopener	P.C.M.	Bornestraat 36	2022 XN	Haarlem
Schouwstra		via website Eyeopener	S. van	Zijlweg 91	2013 DE	Haarlem
Sinke		via website Eyeopener	A.P.	Ruysdaelstraat 23	2021 EM	Haarlem
Smolenaars		informatiemarkt	J.J.L.	Ursulastraat 2	2011 PN	Haarlem
Steensma			S.			

Bijlage C. Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Gedempte Oude Gracht

Naam	Organisatie	Ingediend via	Voorl+tussenv	Adres	Postcode	Woonplaats
Steensma			S.			
Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	brief	L.	P.C. Hoofthooflaan 81	1985 BH	Driehuis
Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	brief	L.	P.C. Hoofthooflaan 81	1985 BH	Driehuis
Tebbens	Reizigersvereniging ROVER	brief	L.	P.C. Hoofthooflaan 81	1985 BH	Driehuis
Veer		via website Eyeopener	R. van der	Henckenshagen 4	2036 EA	Haarlem
Veldt		via website Eyeopener	M.J. van der	Drususstraat 28	2025 BS	Haarlem
Willemsens		informatiemarkt	A.	Schagchelstraat 23	2011 HW	Haarlem
Woestenburg	MKB Haarlem	brief	J.	Nassauplein 2	2011 PG	Haarlem
Woestenburg	MKB Haarlem	brief	J.	Nassauplein 2	2011 PG	Haarlem
Woestenburg	MKB Haarlem	brief	J.	Nassauplein 2	2011 PG	Haarlem
Woestenburg	MKB Haarlem	brief	J.	Nassauplein 2	2011 PG	Haarlem
Woestenburg	MKB Haarlem	brief	J.	Nassauplein 2	2011 PG	Haarlem
Wolf		informatiemarkt	A.M.	Gedempte Oude Gracht 35	2011 GL	Haarlem
Wolf		informatiemarkt	A.M.	Gedempte Oude Gracht 35	2011 GL	Haarlem
Wolf		informatiemarkt	A.M.	Gedempte Oude Gracht 35	2011 GL	Haarlem
Zutphen		via website Eyeopener	R. van	Berkenrodesteeg 2	2011 DA	Haarlem