

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur A.W. Kuiper
Telefoon 5113692
E-mail: a.kuiper@haarlem.nl
STB/PMB Reg.nr. 2008/26186
Te kopiëren: 1 t/m 6
B & W-vergadering van 4 maart 2008

Onderwerp

Voortgang nieuwbouw VMBO-scholen (023 en Badmintonpad)

Bestuurlijke context

Op 24 mei 2007 heeft de gemeenteraad besloten medewerking te verlenen aan de bouw van twee nieuwe VMBO scholen in Haarlem en daartoe een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 57.730.000,- Het college is door de raad gemachtigd tot uitvoering van dit besluit.

Het bestuur van de scholen, Dunamare heeft de schoolgebouwen verder ontwikkeld en ingediend voor een bouwaanvraag. De ontwerpen zijn afgelopen november gepresenteerd aan belangstellenden in het ABC architectuurinstituut. Voor beide schoolgebouwen zijn de aanbestedingsprocedures opgestart. Wij hebben kennisgenomen van de opgestelde voorlopige ontwerpen voor de nieuwe schoolgebouwen van het Sterrencollege en het LJC2 en kunnen ons daarmee verenigen onder voorbehoud van het aanbestedingsresultaat.

Daarnaast stemmen wij in met het programma van eisen voor de openbare ruimte, het voorstel voor de situering van het woongebouw en de verkeersontsluiting op de locatie Badmintonpad.

Commissieparagraaf: In het Raadsbesluit van 24 mei 2007 is afgesproken de commissies Ontwikkeling en Samenleving te informeren.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de voorlopige ontwerpen voor het Sterrencollege en het LJC2 onder voorbehoud van het aanbestedingsresultaat.
2. Het college stemt in met het programma van eisen voor de openbare ruimte Badmintonpad en gaat daarbij uit van een semi-openbaar pad/park langs de Delft, overeenkomstig het voorstel van de school en omwonenden.
3. Het college stemt in met de situering van de woningfunctie in de oksel van de Westelijke randweg en het Spoor.
4. Het college stemt in met de verkeersontsluiting zoals beschreven in het advies d.d. febr. 2008
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties
6. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
7. De commissies Samenleving en Ontwikkeling ontvangen het besluit van het college ter informatie

1. VMBO – Oost (LJC2)

Het nieuwe LJC2 krijgt een plek in het ontwikkelgebied 023 langs de Schipholweg. De school biedt plaats aan ca 1250 leerlingen. In het nieuwe gebouw worden 5 verspreide vestigingen in Schalkwijk samengevoegd. De school is ontworpen door DP6 architectuurstudio. Een boekje is als bijlage 1 bijgevoegd.

Ruimtelijke condities

Over de auto- en fietsontsluiting van het gebied over de Toekanweg vindt nog overleg plaats met de aan deze weg gesitueerde bedrijven. De wens van deze bedrijven is deze weg hiervoor niet te gebruiken. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze ontsluiting noodzakelijk is. In noordelijke richting wordt het gebied 023 met een fietsverbinding verbonden met de Slachthuisbuurt. Twee varianten zijn in studie, één ter hoogte van de Pladallestaat en één ter hoogte van de Merovingenstraat.

Aanbesteding/financiële risico's

De aanbesteding voor de nieuwbouw heeft nog niet tot een gewenst resultaat geleid. Nadat zich aanvankelijk 3 partijen hebben aangemeld heeft slechts één partij een bieding uitgebracht. Deze bieding van € 26.795.000,- overschrijdt het beschikbare budget van € 20.981.491,- met ca 28%. Dit is beduidend hoger dan op grond van de gestegen bouwkostenindex mocht worden verwacht. Nader overleg met partijen vindt plaats en zo nodig zal de aanbesteding worden overgedaan. Mocht het budget, incl de daarin opgenomen post onvoorzien niet toereikend zijn, dan zullen wij uw raad daarover informeren en een nader voorstel doen. De instemming met het VO vindt dan ook plaats onder voorbehoud van het definitieve aanbestedingsresultaat.

Planning

De tegenvallende aanbesteding heeft consequenties voor de planning. De oplevering van het gebouw was gedacht in jan. 2010. Ingeschat wordt dat de aanbestedingsprocedure 4 maanden extra tijd kost.

Bouwaanvraag

De aanvraag wordt momenteel beoordeeld. Vergunningverlening is mogelijk met toepassing van een artikel 19 WRO procedure. De publicatie in dat kader dient nog plaats te vinden.

2. VMBO – West (Sterren college)

Het nieuwe Sterrencollege vestigt zich aan het Badmintonpad, achter de Verspronckweg. De nieuwe school biedt plaats aan 950 leerlingen. Het Sterrencollege is nu gevestigd aan de Verspronckweg 150 en de Korte Verspronckweg 7 en 9 (locatie Lieven de Key)

Het ontwerp is gemaakt door Mecanoo architecten. Een boekje is als bijlage 2 bijgevoegd.

Ruimtelijke condities

De nieuwe locatie voor de school is nu nog in gebruik bij de honk- en softbalvereniging Kinheim. Deze vereniging verhuist in november van dit jaar, na afloop van het speelseizoen naar het gerenoveerde Pim Mulier Sportpark.

Naast de school biedt het gebied straks ook ruimte voor nieuwbouw van sportvoorzieningen voor Duinwijk, de school en Smilesport. Ook is ruimte aanwezig voor de bouw van woningen in het gebied. Het koffiehuis en het gebouw van de Duivensportvereniging blijven in het gebied staan.

De ruimtelijke uitgangspunten zijn door de gemeenteraad vastgesteld in december 2005.

De plannen voor de school en de openbare ruimte zijn met omwonenden besproken in verschillende werkgroepen, waarbij een aantal omwonenden aangetekend heeft tegen bebouwing van het terrein te zijn.

Drie belangrijke thema's komen daarin steeds terug. Deze zullen hieronder worden toegelicht.

A. De verkeersaspecten

De omwonenden zijn er niet van overtuigd dat de school in de nieuwe situatie veilig bereikbaar is voor de scholieren. Met name gaat het dan om de bereikbaarheid van de school uit noordelijke richting via de rotonde op de kop van de Kleverlaan/Verspronckweg.

De gemeente, daarin gesteund door de afdeling verkeersadvies van de politie Zuid- Kennemerland ziet dit anders.

Hoewel onderkend wordt dat de rotonde een zeer druk verkeersbeeld heeft, is met een aantal aanpassingen sprake van een veilige overstek.

De vrees van bewoners is gebaseerd op de verwachting dat de scholieren de verkeersregels negeren en tegen het verkeer in de rotonde zullen oversteken.

Om dit te ontmoedigen zal in de nieuwe situatie de toeleidende fietsstrook vanaf de Kleverlaan worden uitgevoerd met een verhoging langs het pad. Door daarnaast te zorgen voor een goede doorstroming bij het verkeerslicht mag verwacht worden dat het voor de scholieren niet meer aantrekkelijk is om de kruising af te steken. Daarmee is een veilige overstek gewaarborgd.

De fietsontsluiting van de school in zuidelijke richting wordt via een nieuwe brug over de Delft aangesloten op de Verspronckweg. Om te zorgen dat de fietsers uit zuidelijk richting veilig de Verspronckweg kunnen oversteken wordt de rotonde Verspronckweg/Korte Verspronckweg zodanig aangepast, dat tussen deze rotonde en de nieuwe brug over de Delft, fietsverkeer in twee richtingen mogelijk wordt aan de westzijde van de Verspronckweg.

Wij kunnen ons in deze door de afdeling verkeer voorgestelde aanpassingen vinden.

Voor de tekeningen wordt verwezen naar het bijgevoegde advies van de afdeling verkeer (bijlage 3).

De kosten van deze aanpassingen zijn begroot op ca € 500.000,- en zullen gefinancierd worden uit het onderhoudsbudget voor straten en wegen.

B. De openbare route langs de Delft

In de ruimtelijke uitgangspunten wordt rekening gehouden met een 12 meter brede openbare parkzone langs de Delft. Deze parkzone wordt in samenhang met het voorterrein van de school ontworpen door Mecanoo architecten. In dit park is een wandelpad gedacht dat het Badmintonpad via de Hummeltjesbrug verbindt met de Verspronckweg. Dit pad heeft een dubbele betekenis. Allereerst biedt het de wijk Kleverpark een wandelroute, daarnaast biedt het de school de mogelijkheid om zich naar buiten toe te presenteren.

De bewoners van de Verspronckweg grenzen met hun achtertuinen aan de Delft en zijn niet blij met dit pad. Zij vrezen overlast en verlies van privacy. Het gevoel is dat zij er dubbel op achteruit gaan. Niet alleen een school, maar ook nog een openbaar pad. Zij hebben dit nog eens duidelijk gemaakt met hun brief van 12 februari 2008, die als bijlage 4 is toegevoegd.

Overleg met de politie en de afdeling veiligheid heeft uitgewezen dat een dergelijk pad jongeren kan uitnodigen hier te gaan hangen, waardoor overlast voor omwonenden kan ontstaan en mogelijk een sociaal onveilige situatie.

Door de politie is voorgesteld de parkzone slechts vanaf één zijde toegankelijk te maken en in de avond, wanneer er geen toezicht is af te sluiten. Ook is geadviseerd elders in de wijk een hangplek voor jongeren te organiseren waar zij elkaar kunnen ontmoeten, zonder dat dit overlast hoeft te geven.

De omwonenden, wijkraad, de Scouting en de school kunnen zich in dit voorstel vinden.

Hoewel de gebruikswaarde van het park gedeelte zal afnemen, volgen wij dit breed gedragen voorstel.

C. Woningbouw

In het verleden is ruimte gezien om in het gebied ook een aantal woningen toe te voegen. Naast het positieve effect op de sociale controle in het gebied bood dit ook mogelijkheden om het exploitatietekort in dit gebied te verkleinen.

Door Mecanoo, die ook als ontwerper voor de openbare ruimte en de woningen is aangetrokken, is gestudeerd op de beste positie van deze functie in het gebied.

In de massastudie die aan de omwonenden is gepresenteerd was het woongebouw in de noordoostelijke hoek van het terrein gesitueerd, dicht bij de uit-/en ingang van het gebied. In de informatiebijeenkomsten hebben de bewoners tegen deze locatie bezwaar gemaakt.

Nadere studie naar aanleiding van deze bezwaren heeft geleid tot een voorkeur voor een andere locatie, namelijk in de oksel van het spoor en de Westelijke Randweg. De voordelen van deze locatie zijn:

- voldoet aan de vastgestelde ruimtelijke randvoorwaarden, die uitgaan van een hoogte accent op deze plek

- houdt grote afstand tot de bestaande woningen aan de Verspronckweg (inkijk, privacy, zonlicht)
- biedt vanwege het hoogte accent de ruimte voldoende woningen te bouwen (ca 30) uit oogpunt van sociale veiligheid, maar ook financiële haalbaarheid. Een plankaartje is als bijlage 5 bijgevoegd.

Onder de voorwaarde dat de woningen minimaal 30 meter uit de as van het eerste aanliggend spoor blijven, is er geen belemmering vanwege het spoor (externe veiligheid).

Ook de klankbordgroep heeft aan deze locatie de voorkeur gegeven.

Wij besluiten de woningbouw te situeren op de plek zoals voorgesteld.

PVE - openbare ruimte

In het door ons vastgestelde programma van eisen openbare ruimte Badmintonpad zijn de technische en ruimtelijke eisen randvoorwaarden beschreven voor de openbare ruimte. Het Pve is als bijlage 6 bijgevoegd.

Wij hebben Mecanoo architecten opdracht gegeven, met dit programma van eisen als uitgangspunt, de openbare ruimte te ontwerpen in samenhang met het terrein van de school.

De aanbesteding

Ook de aanbesteding van het nieuwe Sterrencollege heeft een vertraging van ca 4 maanden opgelopen. Omdat er zich te weinig kandidaten hebben aangemeld is besloten de procedure opnieuw op te starten. Dit wordt inmiddels in gang gezet.

Planning

De tegenvallende aanbesteding heeft nog geen consequenties voor de geplande oplevering. Deze was reeds bijgesteld omdat het terrein pas in november van dit jaar beschikbaar komt. De oplevering en ingebruikname van het gebouw zijn gepland in de zomer van 2010.

Deze vertraging heeft wel consequenties voor het tijdstip waarop het oude gebouw van het Sterrencollege aan de Verspronckweg wordt opgeleverd.

Financiële risico's

De gemeente heeft zich contractueel verbonden op 1 jan. 2010 het oude gebouw van het Sterrencollege te leveren. Onderzocht wordt de mogelijkheid om het oude scholencomplex aan de Verspronckweg gefaseerd op te leveren.

Bouwaanvraag

De aanvraag wordt momenteel beoordeeld. Vergunningverlening is mogelijk met toepassing van een artikel 19 lid 1 WRO procedure. De publicatie in dat kader dient nog plaats te vinden.

Rapportage aan de raad.

Op 15 januari j.l. is de raad voor het laatst schriftelijk geïnformeerd over de voortgang. Naar aanleiding hiervan heeft één van de leden vragen gesteld. Het antwoord op deze vragen is als bijlage 7 ter informatie bijgevoegd.

3. Besluit

1. Het college stemt in met de voorlopige ontwerpen voor het Sterrencollege en het LJC2, onder voorbehoud van het aanbestedingsresultaat.
2. Het college stemt in met het programma van eisen voor de openbare ruimte Badmintonpad en gaat daarbij uit van een semi-openbaar pad/park langs de Delft, overeenkomstig het voorstel van de school en omwonenden.
3. Het college stemt in met de situering van de woningfunctie in de oksel van de Westelijke randweg en het spoor.
4. Het college stemt in met de verkeersontsluiting zoals beschreven in het advies d.d. febr. 2008
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties

6. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
7. De commissie Samenleving en Ontwikkeling ontvangt het besluit van het college ter informatie

Bijlagen:

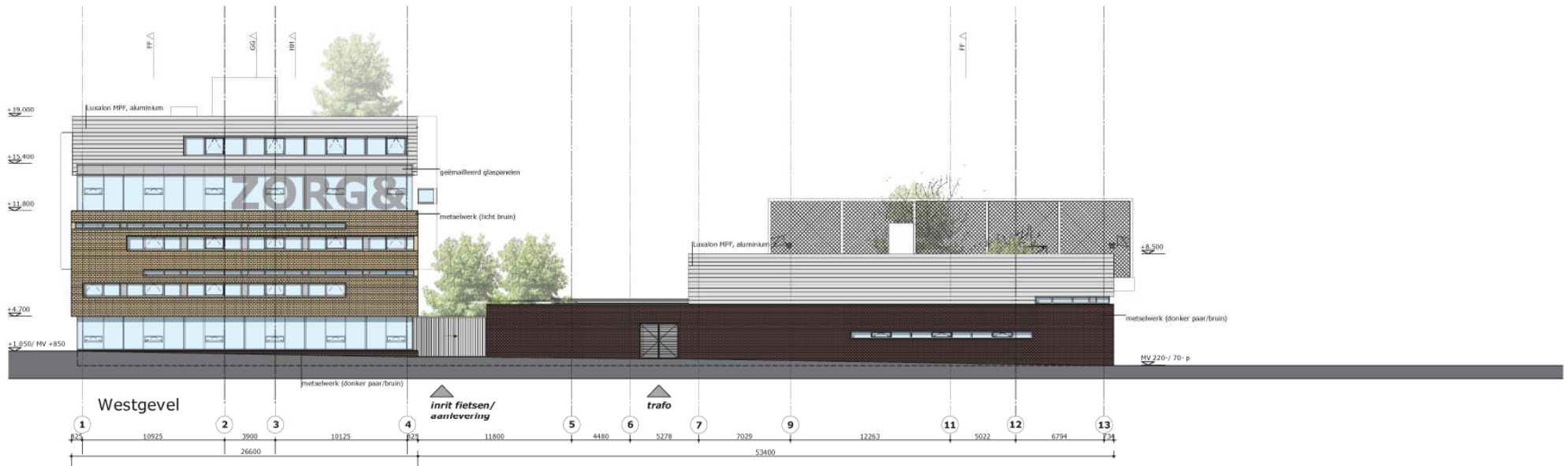
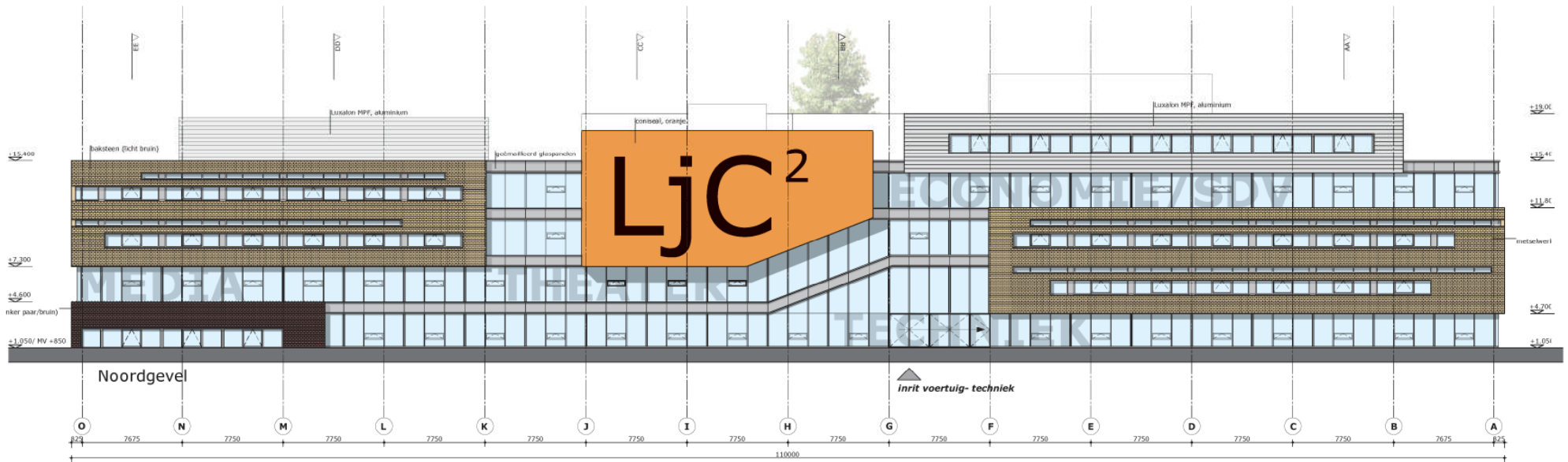
1. Boekje DP6
2. Boekje Mecanoo
3. Advies verkeer
4. Brief omwonenden d.d. 12 febr. 2008
5. Plankaartje Badmintonpad
6. Pve openbare ruimte Badmintonpad d.d. (kaartjes plangebied/open en semi-open)
7. Antwoord op vragen Cees Jan Pen d.d. 12 febr. 2008

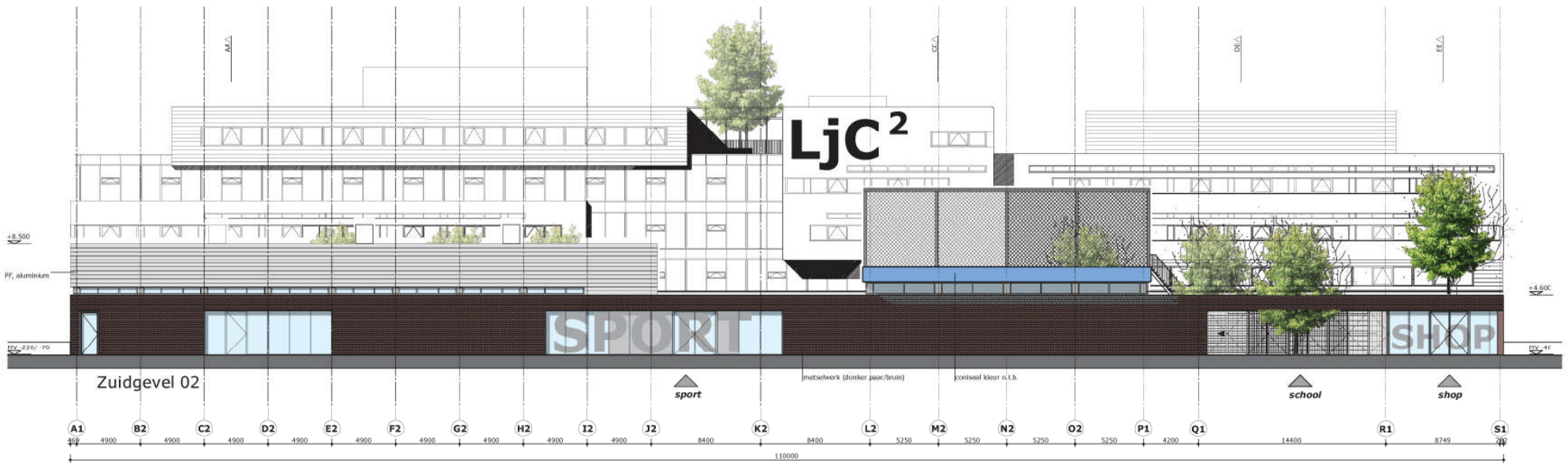
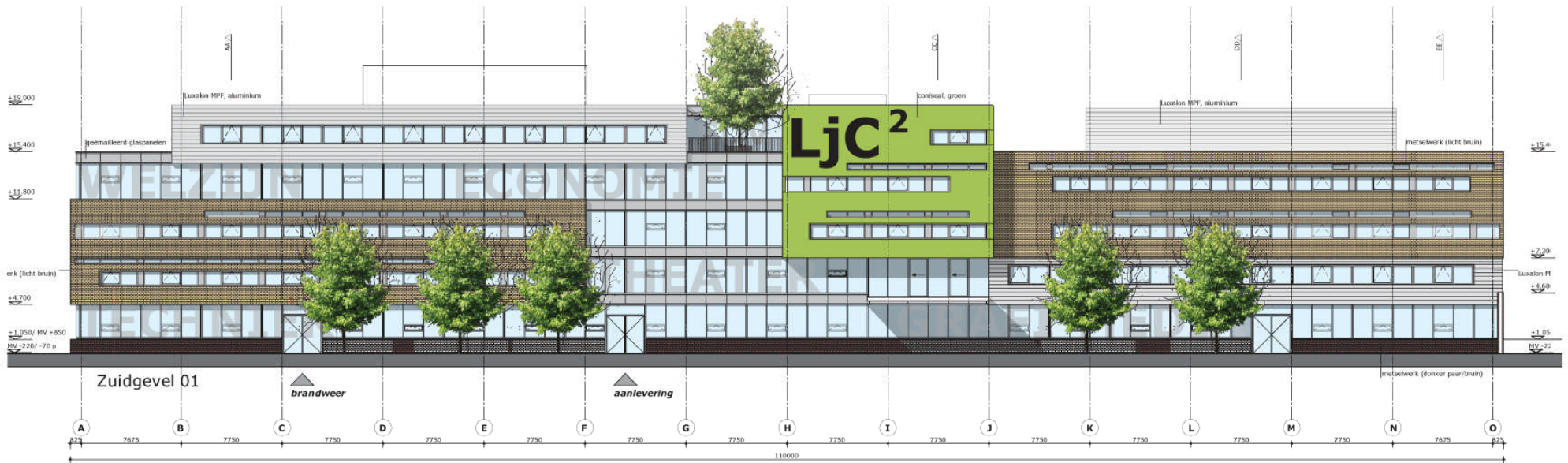
LJC², Haarlem

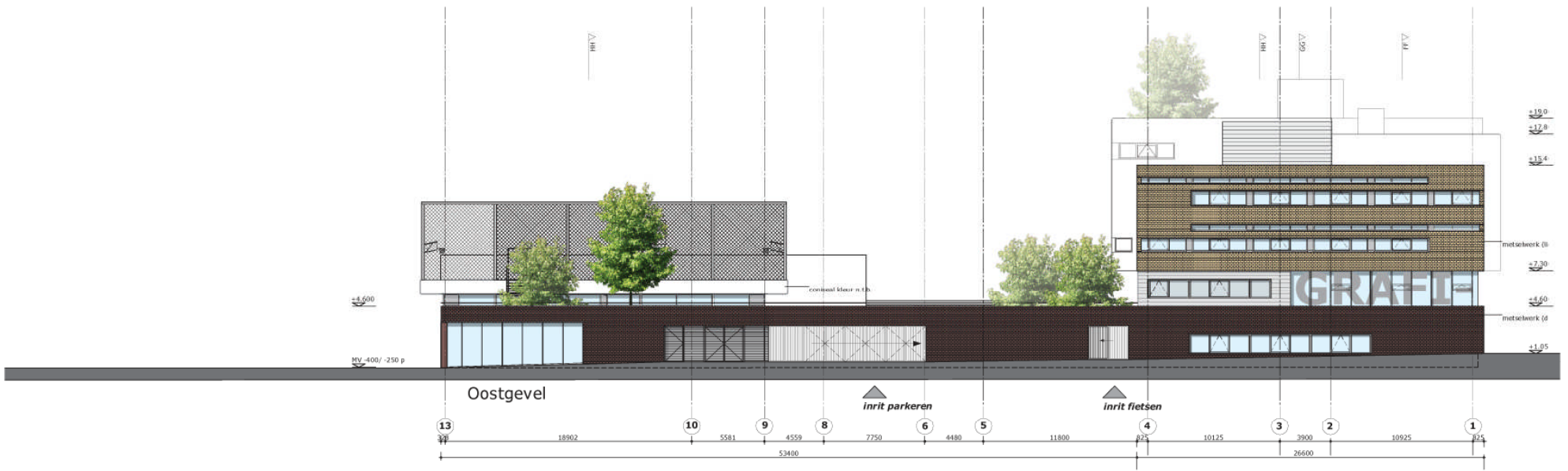
voorlopig ontwerp +

DP6

14 november 2007









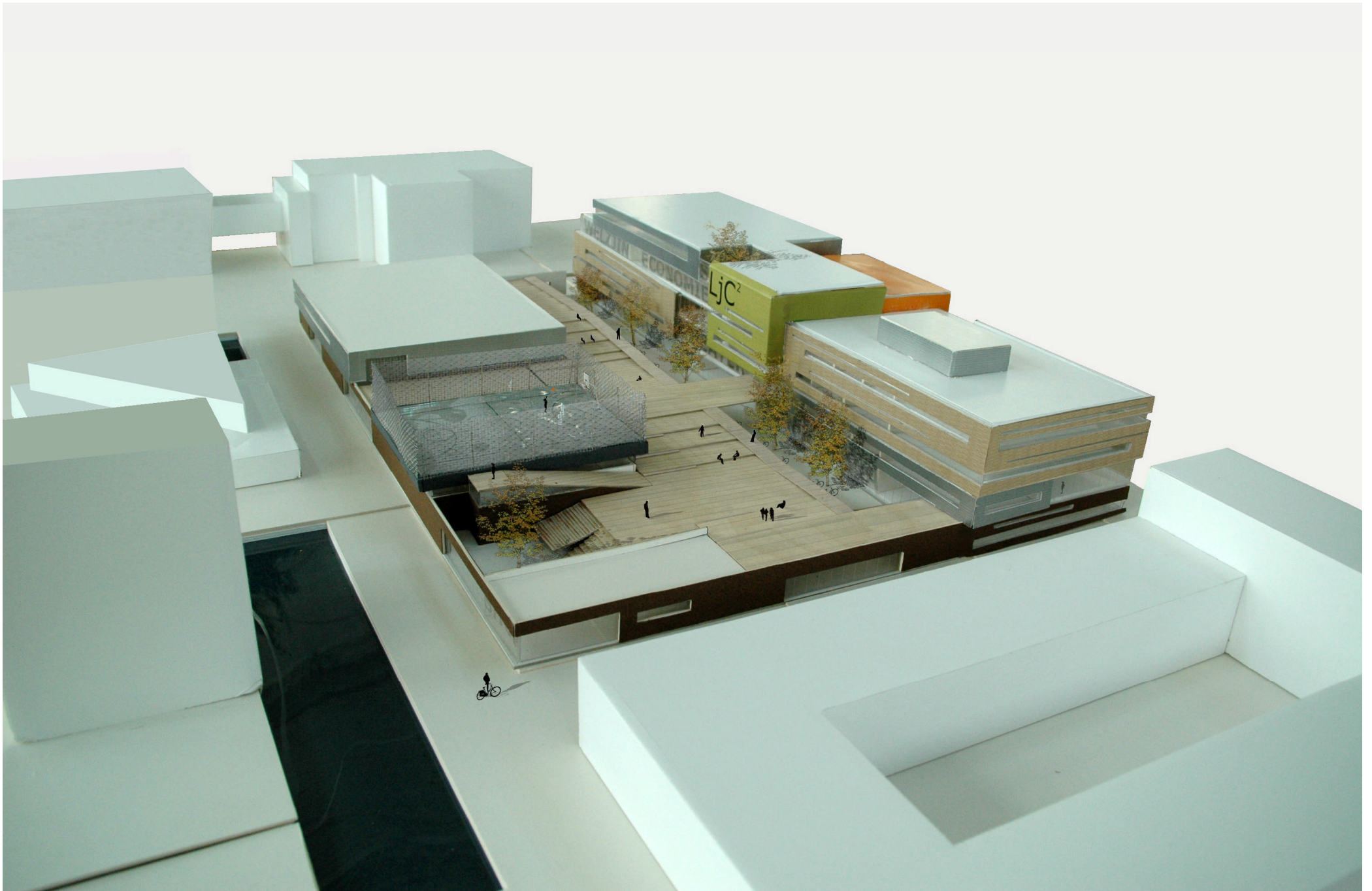
noord- westkant/ schipholweg



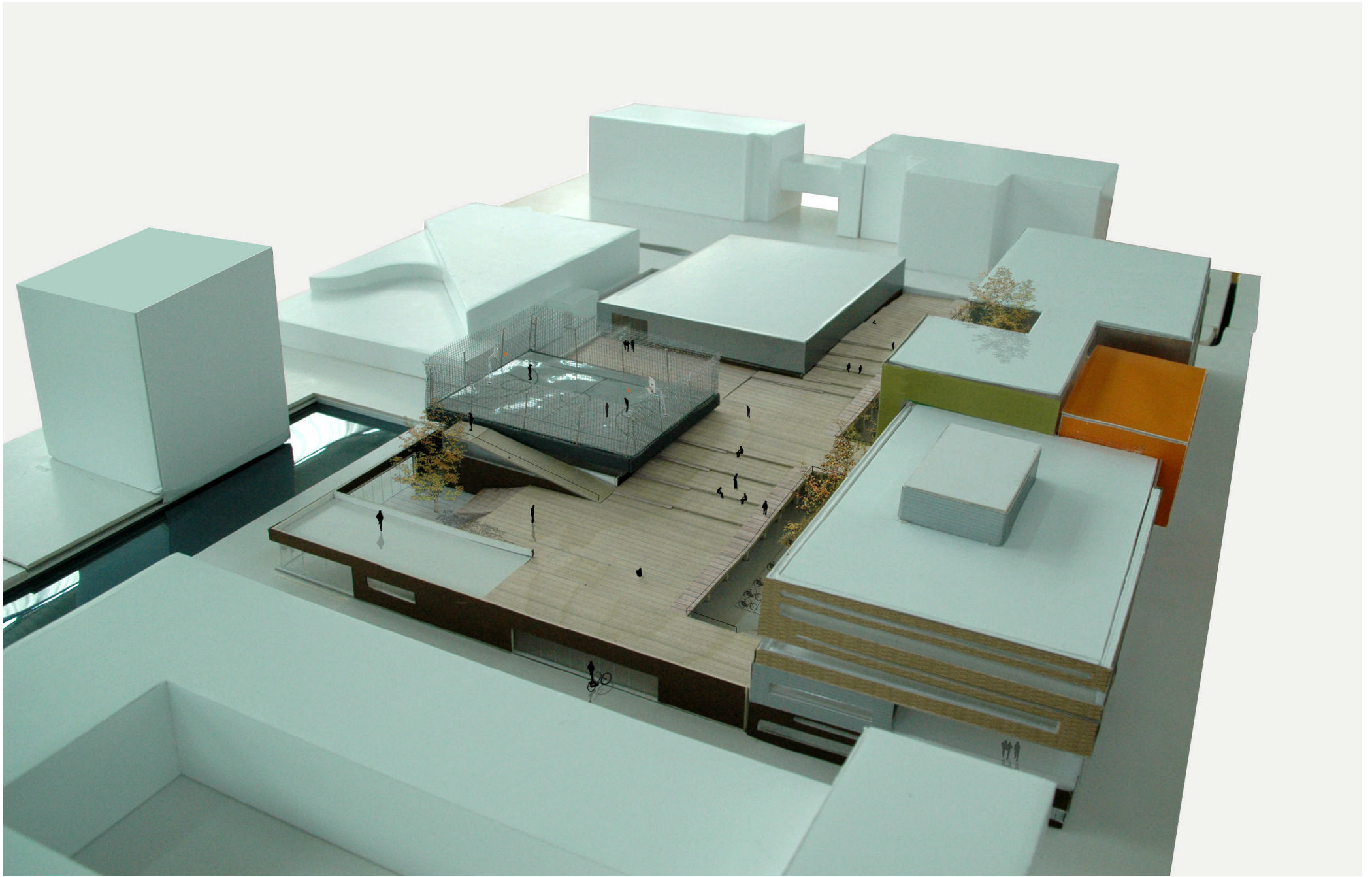
noordkant / schipholweg



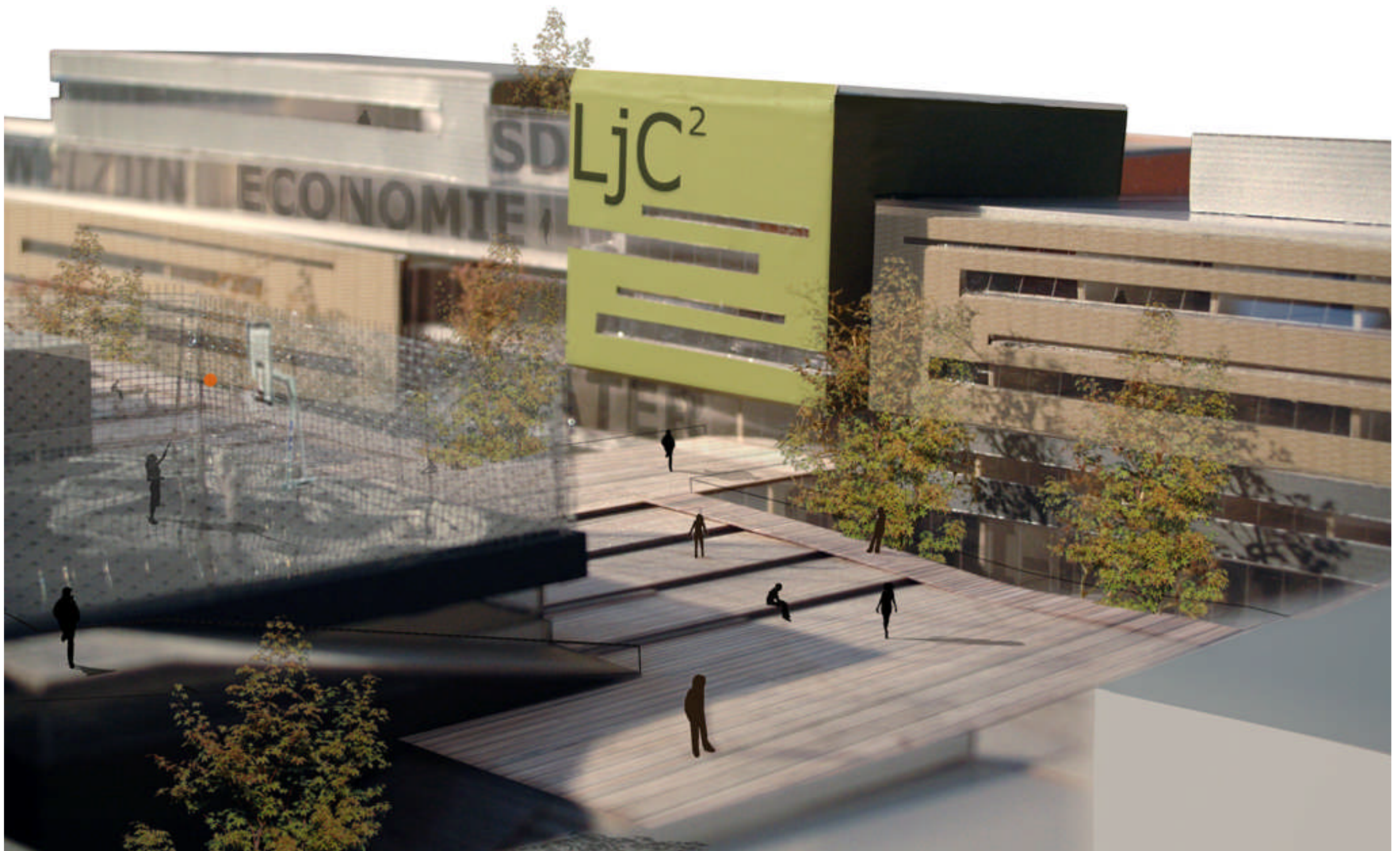
zuidgevel



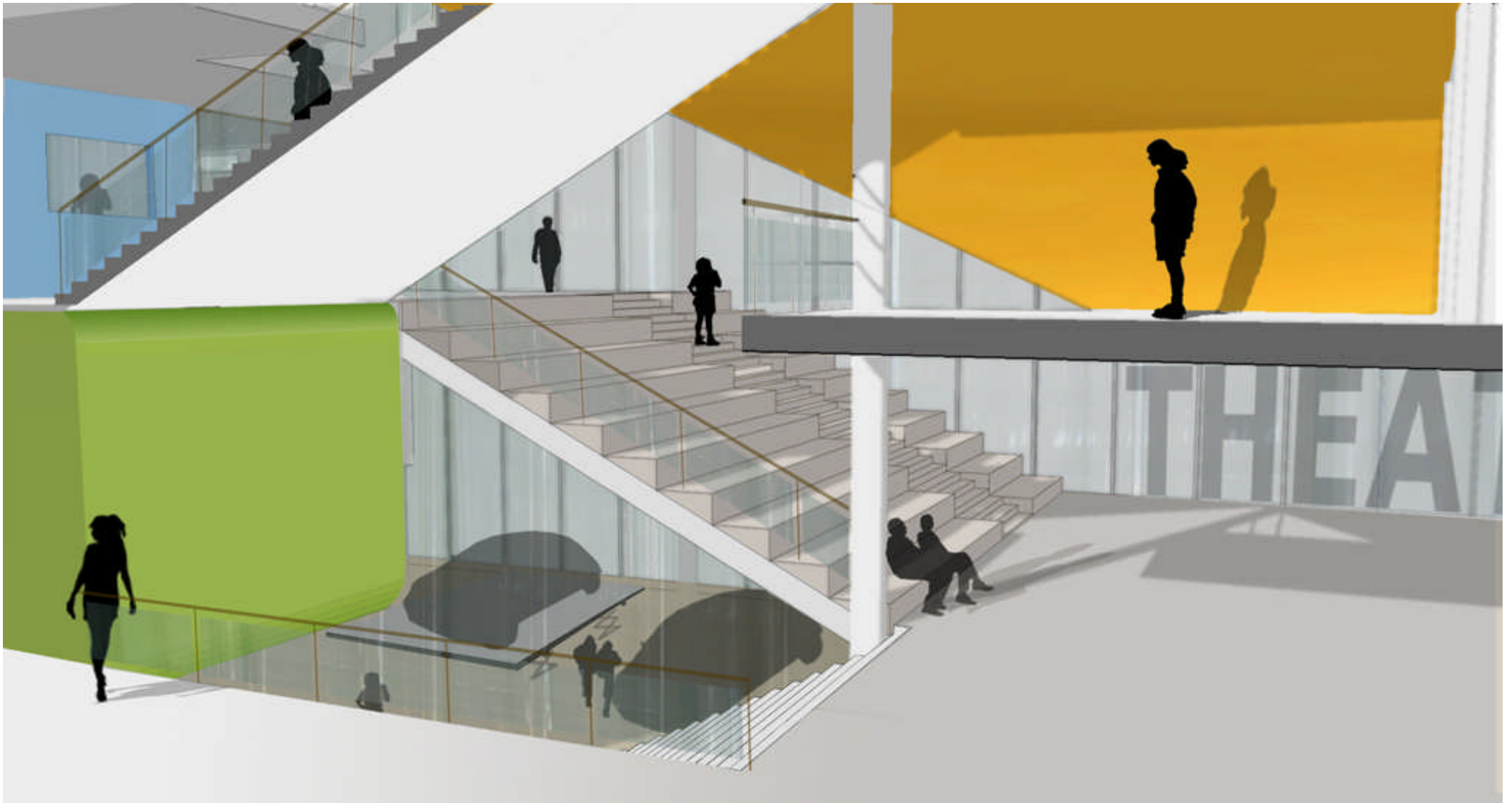
zuid- oostgevel



noord- oostgevel



buitenruimte met hoofdentree LJC² 1^e verdieping



aula 1^e verdieping

A416 VMBO West Haarlem



VO notitie voor B&W, Haarlem 08 februari 2008



Inhoudsopgave:

1. locatie en vormconcept
2. landschap
3. plattegronden
4. gevels en doorsneden
5. interieur

... een ontmoetingsplek waar je graag naar toe gaat
om te leren, te sporten en te recreëren ...



locatie

Het is een bijzondere locatie aan het Badmintonpad, de plek waar de vmbo-school en de sportvoorzieningen gesitueerd zullen worden. Het is een sfeervol en groen gebied.

Qua ontsluiting is er bijna sprake van een schiereiland, doordat het gebied per auto slechts van één kant bereikbaar is. De locatie heeft harde grenzen: het verhoogde spoor aan de westzijde, de verdiepte Randweg aan de noordwest zijde, het water van de Delft in het oosten en de sloot in het zuiden.

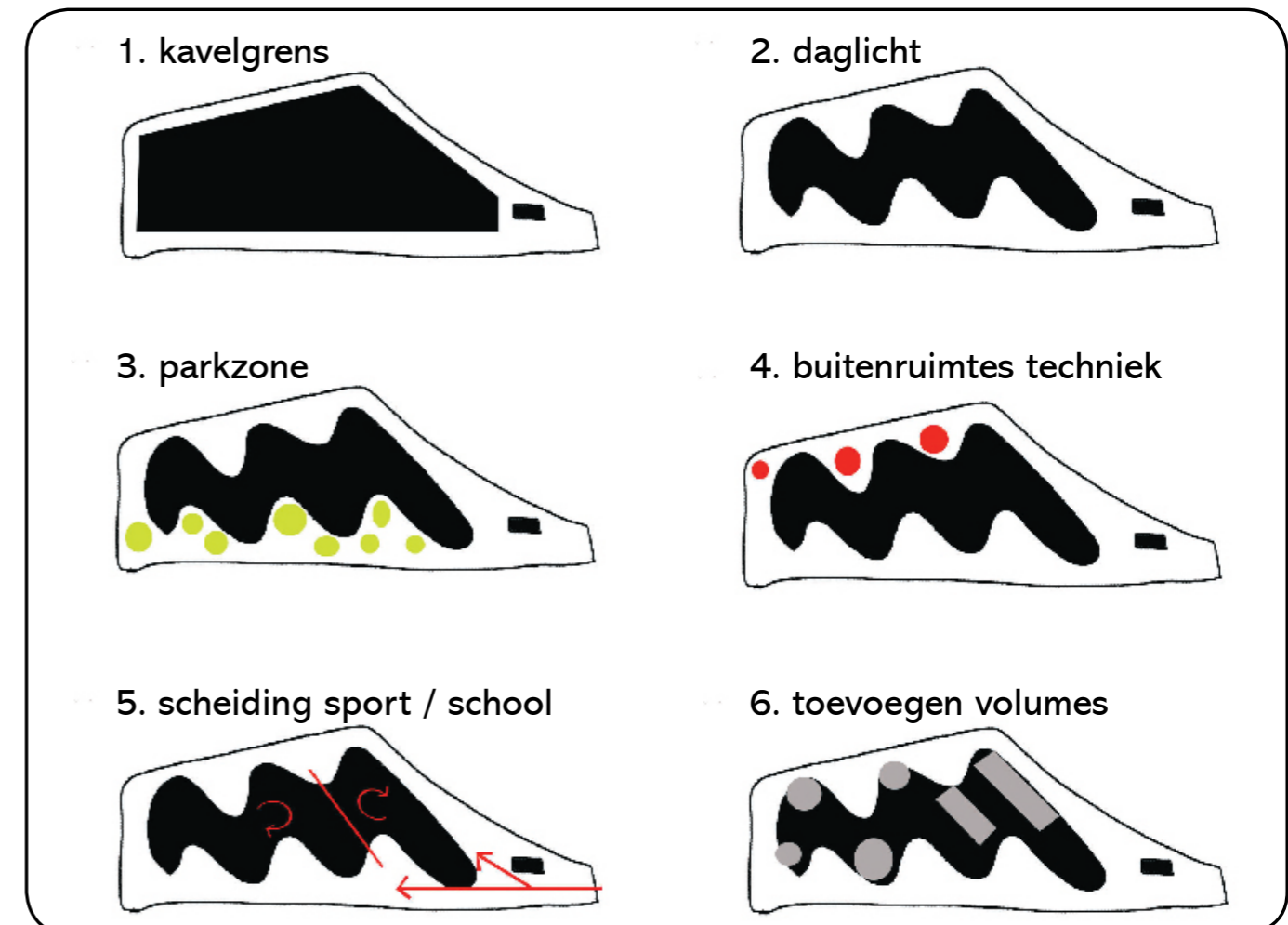
vormconcept

Het gebouw benut de locatie optimaal. De VMBO-school is ca. 12.000 m² groot en de sportvoorzieningen zijn ca. 5.000 m². Ze worden gezamenlijk vormgegeven in een bouwvolume dat bestaat uit schuine stroken.

Door de bebouwing een ruime begane grond te geven, blijft de bouwhoogte zo laag mogelijk.

Het park op maaiveld wordt in stroken opgetild en loopt in de vorm van groene gevels en groene daken over de schuine bouwvolumes heen. Aan de buitenzijde geeft het golvende landschap de school een groene, kleinschalige uitstraling.

De schuine stroken zorgen voor een mooie gevarieerde rand aan het spoor met pleintjes voor techniek buitenactiviteiten. Ook maken de schuine stroken het park interessanter door de variabele breedtes aan de Delft.





landschap

Het terrein rondom de school en de sportvoorzieningen heeft een groen karakter waar het plezierig toeven is, ondanks de relatief hoge bebouwingsdichtheid in het gebied. Dit wordt gerealiseerd door het parkeren, ca. 200 plaatsen, te situeren onder de bebouwing van de sportstroken en door het dak van de begane grond diverse functies te laten herbergen: de fietsenstalling, de buitenspeelpleinen voor onder- en bovenbouw, enkele lesgronden en kassen voor de groenafdeling.

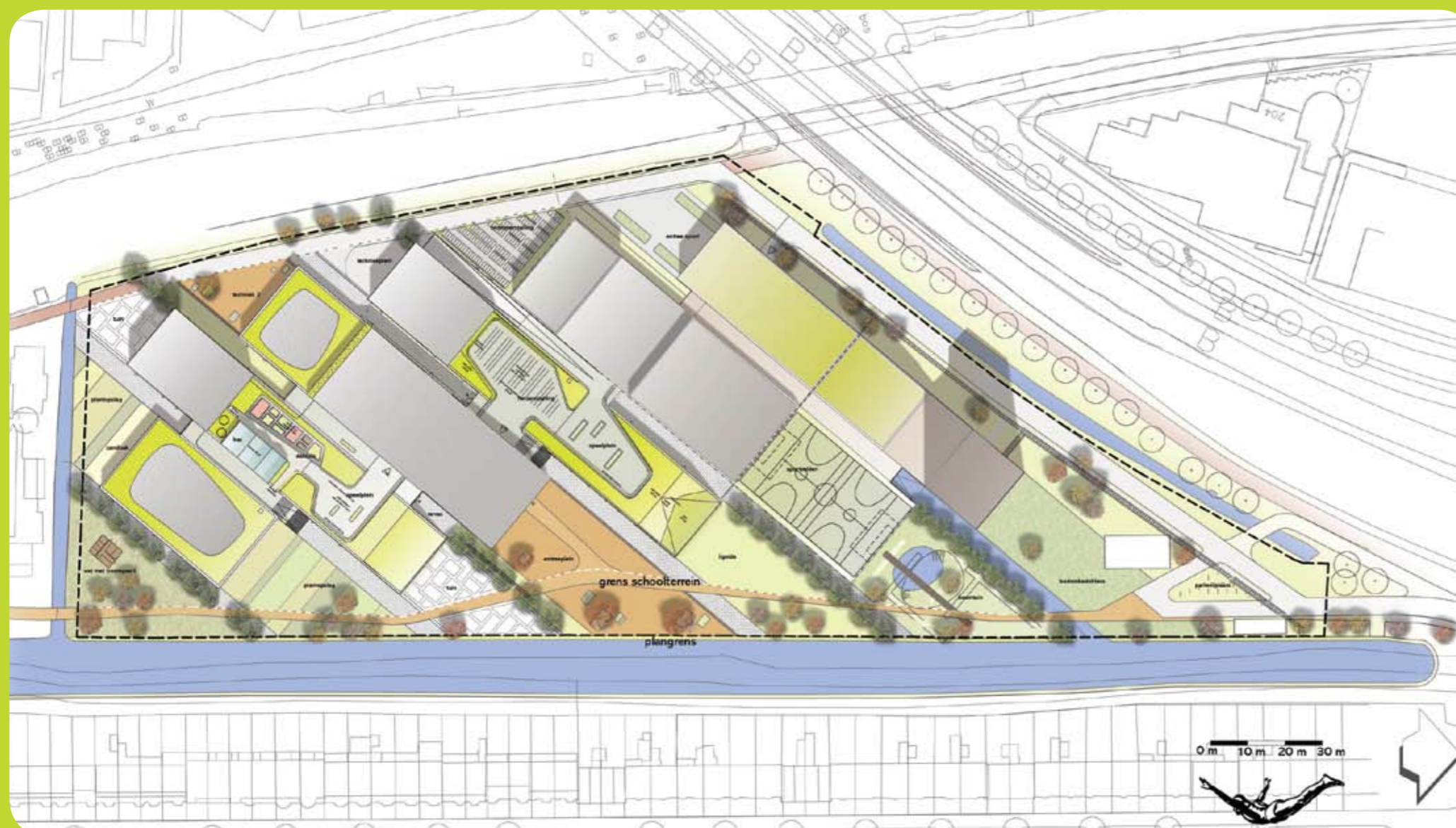
Door het park langs de Delft door te trekken langs de Randweg, wordt aan jongeren een activiteitenstrook geboden met verschillende sport- en hangplekken.

functioneel

Het terrein heeft twee zijden. De entree voor bezoekers ligt aan de rustige en groene oostzijde aan het water van de Delft. Dit is de *rustkant*. De *actiekant* ligt aan het spoor, met de entree van de leerlingen, leveranciers, hulpdiensten en de techniekbuitenruimtes.

De school moet goed 'wortelen' in de maatschappij en in de buurt. Het gebouw toont aan de buurt waar de leerlingen mee bezig zijn en nodigt de omwonenden uit om hier ook gebruik van te maken. Hiervoor kunnen de verschillende praktijklokalen als etalage dienen.

Deze vaklokalen van de bovenbouwleerlingen liggen aan het park. Zo kun je zien hoe er gewerkt wordt in het leerplein uiterlijke verzorging, kan je een kerststukje kopen bij de groenafdeling, of 's avonds gaan eten in het restaurant.



3

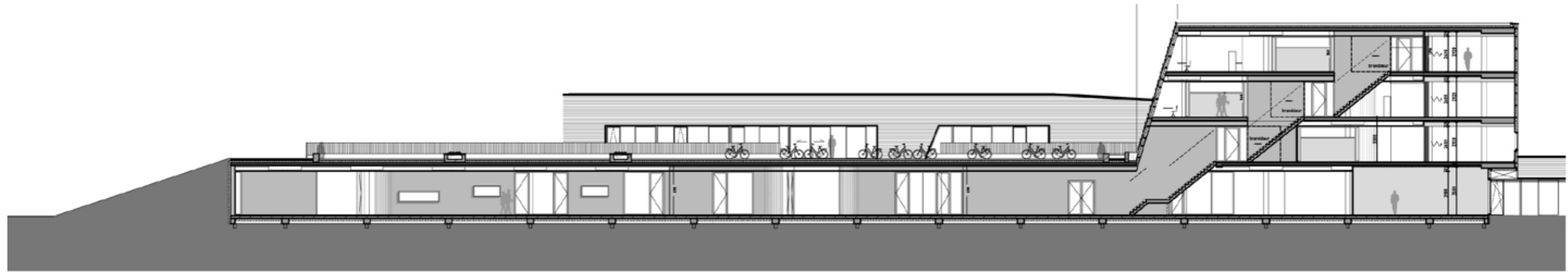
begane grond



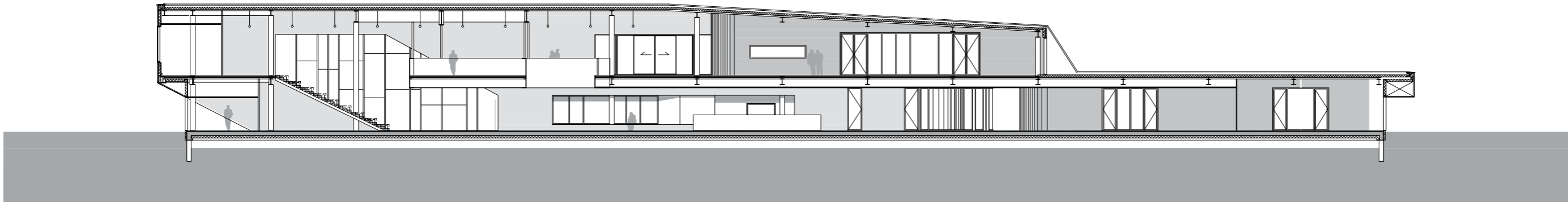
OPDRACHTGEVER	Gemeente Haarlem	me@anoo architecten b.v.	Stadsplein 223 - 2011 JG Delft
PROJECT	VMBO west, Haarlem	HOOFDZAKER	07-11-2007
ONTWERP	plaattegrond begane grond 1:200	TEKENINGEN	BA1-100_A
VERVOLMAKER			ALV

4

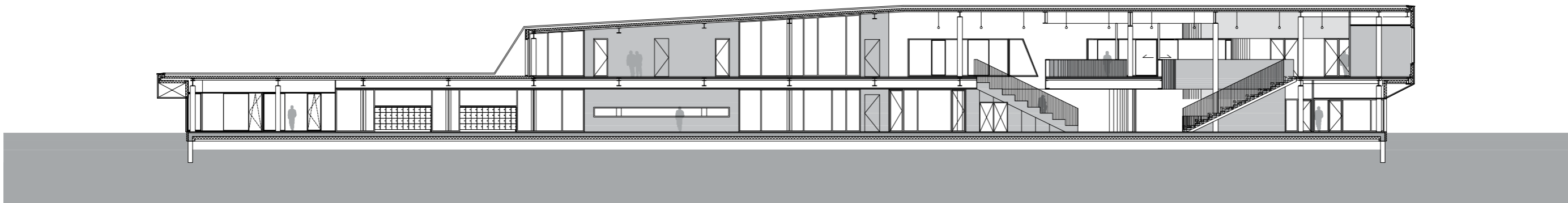
doorsneden stroken 3 en 4



doorsnede strook 3



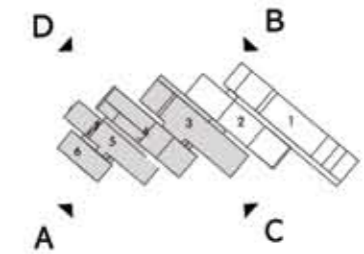
doorsnede strook 4



doorsnede strook 4



gevels - overzicht





zicht vanaf de Delft



zicht vanaf de trein



5



aula

indeling

De aula is het centrum van de school. Hier kom je 's ochtends de school binnen en hier verblijf je tijdens de pauzes. Gezeten op de luie treden van de tribunes van de aula kun je je lunch opeten, maar ook wat kletsen. Een vrijdragende brug beweegt zich door de aula zodat je op veel manieren kan 'zien en gezien worden'.

Dwars door de schuine stroken van de school slingert een brede gang die de aula met de verschillende leerpleinen verbindt. Dit houdt de looplijnen in dit grote gebouw kort en efficiënt.

Openheid is belangrijk in de school, zien waar de andere leerlingen mee bezig zijn, enthousiast worden voor een richting die je in het 3^e jaar kan kiezen. Door vele doorzichten en vitrines tonen de leerpleinen aan de medeleerlingen waar ze mee bezig zijn.

binnenklimaat

Een fris binnenklimaat is belangrijk voor een goede concentratie van de leerlingen. Er wordt meer lucht ververst dan voorgeschreven wordt door het bouwbesluit. Veel glas zorgt voor een lichte school, zonwerende screens voorkomen dat het te warm wordt. Bij de vloerverwarming en -koeling wordt gebruik gemaakt van warmte- en koudeopslag in de bodem

uitwerking

Het interieur van de school is mooi bij de oplevering en moet ook mooi blijven door de jaren heen. Duurzame afwerking en onderhoudsarme materialen en detaillering dragen hieraan bij.

De school straalt transparantie uit, doorzicht en overzicht. Met warme materialen, mooie kleuren en aanpasbare verlichting toont de school dat ze een veilige maar tegelijkertijd ook uitdagende omgeving is om te leren.



restaurant

VMBO Badmintonpad

Inleiding

In het kader van een herontwikkeling van het badmintonpad wordt onderzocht of het mogelijk is een school (950 leerlingen en ongeveer 100 voertuigen) te bouwen op het terrein waar nu het honkbalveld ligt. Bovendien zullen de bestaande sportfuncties aanwezig blijven en eventueel uitbreiden, en zal een aantal woningen worden gebouwd.

Aan de ontsluiting van het terrein, met dit programma, zitten een aantal voorwaarden:

- In de voorwaarden voor het realiseren van de school is een harde eis neergelegd dat moet worden voorzien in een veilige ontsluiting voor alle verkeersdeelnemers, maar vooral voor langzaam verkeer.
- Verkeer van en naar de Westelijke randweg moet niet (onnodig) worden opgehouden door de te nemen maatregelen voor de school

In deze rapportage worden twee gebieden besproken, aan de zuidkant van het plangebied het gebied tussen de rotonde met de Korte Verspronckweg en de Tettenrodestraat, en aan de noordkant van het plangebied de rotonde Kleverlaan/Verspronckweg met de Kleverlaan tot aan de Jan Haringstraat. Binnen het plangebied zullen de verkeersuitwerkingen worden meegenomen in het traject voor het ontwerpen van de openbare ruimte.

Noord

Voor fietsers aan de noordkant van het plangebied wordt voorzien in een nieuwe entree voor (brom)fietsers. Deze entree komt te liggen aan de Westelijke randweg, tegen het spoorwegviaduct aan. Met de ingang op deze locatie wordt ervoor gezorgd dat fietsers verleid worden de verkeersvoorzieningen in de buurt op de juiste manier te gebruiken. De fietsers uit het noorden van Haarlem zullen hun route aanpassen en eerder op de Westelijke Randweg gaan rijden, en voor fietsers vanuit de Kleverlaan wordt het oninteressant om tegen de richting in de rotonde te befietsen.

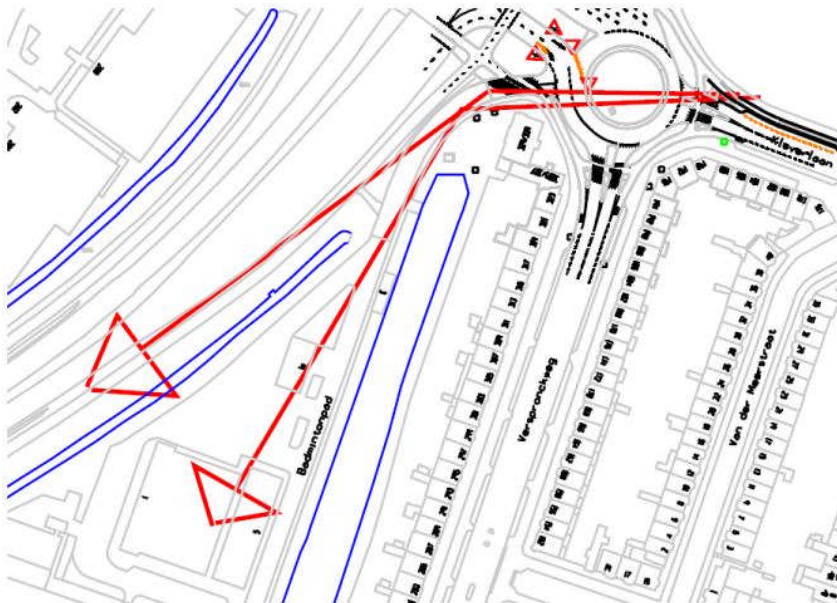
De huidige rotonde op de hoek Verspronckweg/Kleverlaan wordt als onveilig ervaren. Fietsers uit de richtingen Kleverlaan en Verspronckweg zijn nu vaak geneigd om tegen de richting in naar het Badmintonpad te rijden. Hiermee kan een gevaarlijke situatie ontstaan wanneer automobilisten niet rekenen op fietsers vanuit de tegenrichting.

Tegen fietsers die vanuit de Kleverlaan komen, en toch tegen de richting in de rotonde willen oversteken, is het op de rotonde zelf niet mogelijk om maatregelen te nemen. Aan de Kleverlaan wordt de fietsstrook aan de noordkant, op het wegvak tussen de Jan Haringstraat en de rotonde, vervangen door een vrijliggend fietspad. Tussen fietspad en rijbaan worden parkeervakken gemaakt. Daarmee verdwijnt de mogelijkheid om op een makkelijke manier al voor de rotonde over te steken. Vooruitlopend op een herinrichting van de Kleverlaan zou ook de zuidkant van de weg al kunnen worden voorzien van een vrijliggend fietspad. Hiermee wordt het voor de fietser nog minder uitnodigend om over de rijbaan en tegen de richting in naar de rotonde te rijden.

Samen met het plaatsen van de fietseningang naar de Westelijke randweg, ter hoogte van het viaduct, wordt het voor fietsers, komende uit de Kleverlaan, richting het plangebied, minder uitnodigend om tegen het verkeer in te rijden. Vanaf de rotonde is de nieuwe ingang de westelijke randweg op en dan naar rechts, terwijl het tegen de richting in rijden het Badmintonpad op naar links gaat. Het volgen van de juiste route zal even snel (zoniet sneller) en veiliger zijn dan het rijden tegen de richting in. In afstand is er nagenoeg geen verschil.

Met het verplaatsen van de ingang wordt de aantrekkelijke route voor fietsers de gewenste en bedoelde route, via de verkeerslichten bij de Westelijke Randweg. Aantrekkelijk omdat er maar één veilige oversteek hoeft worden genomen met voldoende doorstroom en aantrekkelijk omdat de route voor het

gevoel ook meer in de richting van de fietsenstalling gaat dat de illegale route tegen de richting in. (zie tekening). De verkeerslichten aan de Westelijke randweg geven voor de overstekende fietser voldoende mogelijkheden om over te kunnen steken zonder dat er lang gewacht moet worden.



Op de rotonde is het niet wenselijk om fietsers tegen de richting in te laten rijden. De automobilist zal zich, vooral als het druk is, richten op verkeer uit de verwachte hoek. Op de rotonde is het ook niet mogelijk om te kunnen voorzien in een fietspad in 2 richtingen, met behoud van de bestaande functies. De grootste beperking zit daarbij in het stuk voor het wooncomplex Verspronckweg 329-339. Omdat het voor de fietser niet meer aantrekkelijk wordt om tegen de richting in rijden is er ook geen noodzaak om dit toch te willen faciliteren.

Zuid

Voor het fietsverkeer wordt er voorzien in een nieuwe entree aan de zuidkant van het terrein. Deze entree zal lopen via de Verspronckweg. Daar zal, ter hoogte van het doodlopende stuk ter hoogte van de nummers 161-169, met een brug en een (brom)fietspad een verbinding worden gemaakt. Deze brug zal ook gebruikt worden door auto's die naar de school ten zuiden van het VMBO zal worden gerealiseerd, en door bewoners uit de directe omgeving die hun auto willen parkeren op een aan te leggen parkeerterrein. Bovendien is het noodzakelijk dat ook de brandweer de brug kan bereiken om het VMBO vanuit het zuiden te kunnen bereiken.

Om ervoor te zorgen dat fietsers naar de zuidelijke ingang toe deze veilig kunnen bereiken is gekozen voor een oversteek ter hoogte van de bestaande rotonde Korte Verspronckweg. Op de rotonde is de voorrangssituatie al duidelijk en de snelheid van het autoverkeer is al laag. Bovendien wordt voorkomen dat een extra oversteek wordt gecreëerd op de Verspronckweg in de bocht.

Gevolg van deze keuze is dat er op de Verspronckweg, tussen de nummers 131-171, een tweerichtingenfietspad moet worden aangelegd. Ruimte hiervoor moet gevonden worden in het verwijderen van de middenberm en het verwijderen van parkeerplaatsen. In de nieuwe inrichting wordt voldaan aan de inrichtingsrichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. De fietspaden worden vrijliggend, en de rijbaan wordt 6,50 meter breed. Tussen rijbaan en fietspad wordt er, waar mogelijk, voorzien in parkeerplaatsen. Met de maatregel verdwijnen er $21 + 5 + 6 = 32$ parkeerplaatsen. In het ontwerp zijn 16 nieuwe plaatsen ingetekend langs de Verspronckweg. Op het terrein aan de overkant van de aan te leggen brug wordt een parkeerterrein aangelegd om de verloren gegane plaatsen te compenseren. Afhankelijk van de technische mogelijkheden en de mogelijkheden om eventueel wat

groen te kunnen verwijderen kunnen hier ongeveer 16 plaatsen gerealiseerd worden. Daarmee blijft het aantal beschikbare parkeerplaatsen gelijk.

De grootste groep fietsers uit het zuiden zal van de Verspronckweg komen en zo gebruik gaan maken van de nieuwe entree. Een heel kleine groep zal komen vanuit de Tetterodestraat. Voor deze groep verandert de oversteek over de Verspronckweg ook. Door het nieuwe profiel verdwijnt het middeneiland en verdwijnen de fietsstroken langs de Verspronckweg. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt de oversteek over de rijbaan van de Verspronckweg 1,20 meter breder. Omdat de rijbaan smaller wordt (de fietsstroken verdwijnen) en omdat de fietser daarmee verder naar voren staat wordt het zicht op autoverkeer vanaf de rotonde Korte Verspronckweg verbeterd. De zichtafstand gaat van 35 naar ongeveer 45 meter. In de bocht, bij de oversteek en bij de inrit naar het bruggetje zouden extra, attentieverhogende maatregelen genomen kunnen worden om de automobilist erop attent te maken dat er fietsers en auto's de weg op en over gaan. Met behulp van de markering kan nog overwogen worden om oversteekbewegingen van auto's te verbieden. Voor de gehele weg kan nog gekeken worden naar andere snelheidsremmende maatregelen. Hierbij moet rekening gehouden worden met brandweerroute en bodemgesteldheid.

Met de inrichting van dit stuk van de Verspronckweg wordt vooruit gelopen op de inrichting van de hele weg conform de voorwaarden voor een gebiedsontsluitingsweg GOW. Als in de toekomst andere stukken van de weg worden opgeknapt kunnen deze aansluiten op de hier te realiseren situatie.

Autoverkeer

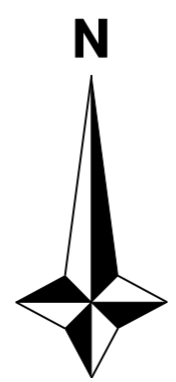
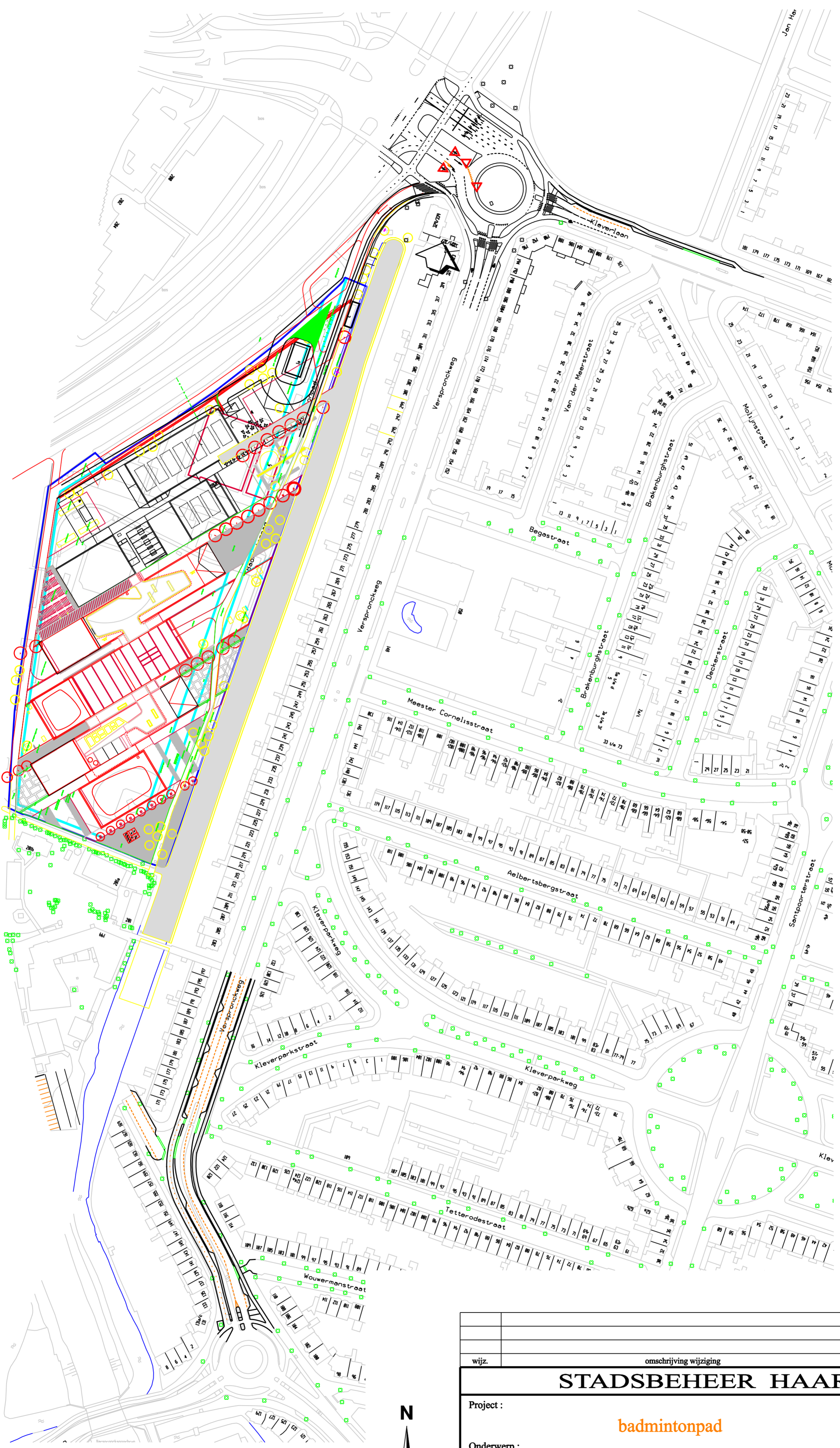
Voor het autoverkeer naar het plangebied blijft de afslag naar het huidige Badmintonpad beschikbaar. Omdat deze afslag als gevaarlijk wordt ervaren wordt de voorrangssituatie veranderd. Daar waar de auto op de rotonde van de Kleverlaan naar het Badmintonpad nu voorrang heeft op de laatste oversteek naar het Badmintonpad, gaat deze het straks verlenen. Het verkeer dat nu van de Westelijke Randweg komt kan daardoor beter doorstromen en er ontstaan minder onoverzichtelijke situaties. Tussen de verkeersstromen die van de Westelijke Randweg komen is voldoende mogelijkheid om over te kunnen rijden naar het Badmintonpad.

Voor autoverkeer wordt voorzien in één in- en uitgang van het terrein. Deze entree is de bestaande aansluiting Badmintonpad. De entree geeft toegang tot het plein voor het koffiehuis en de duivensport, de parkeergarage en de laad- en losvoorziening aan de achterkant van de school. De toegang zal niet onbereikbaar zijn voor fietsers en bromfietsers maar de inrichting van het terrein zal dusdanig zijn dat het gebruik van de huidige entree voor fietsers onlogisch is.

Met een simulatie die is gedaan op de rotonde is gekeken naar de gevolgen voor het fiets- en autoverkeer. Daarbij was het uitgangspunt dat de verkeersdeelnemers zich aan de verkeersregels houden. Tijdens de drukke periodes blijkt het aandeel van het verkeer naar het Badmintonpad dusdanig klein dat dit geen invloed heeft op de doorstroom naar de Westelijke Randweg toe. Ook de fietsers hebben voldoende mogelijkheden om vlot over te kunnen steken.

In de simulatie is niet gekozen voor een simulatie met fietsers die tegen de richting inrijden. De verwachting is dat fietsers zich over het algemeen aan de regels zullen houden en het simuleren van een aantal fietsers dat dat niet doen zal nauwelijks gevolgen hebben op het totaalbeeld.

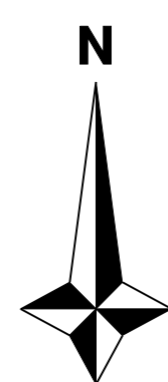
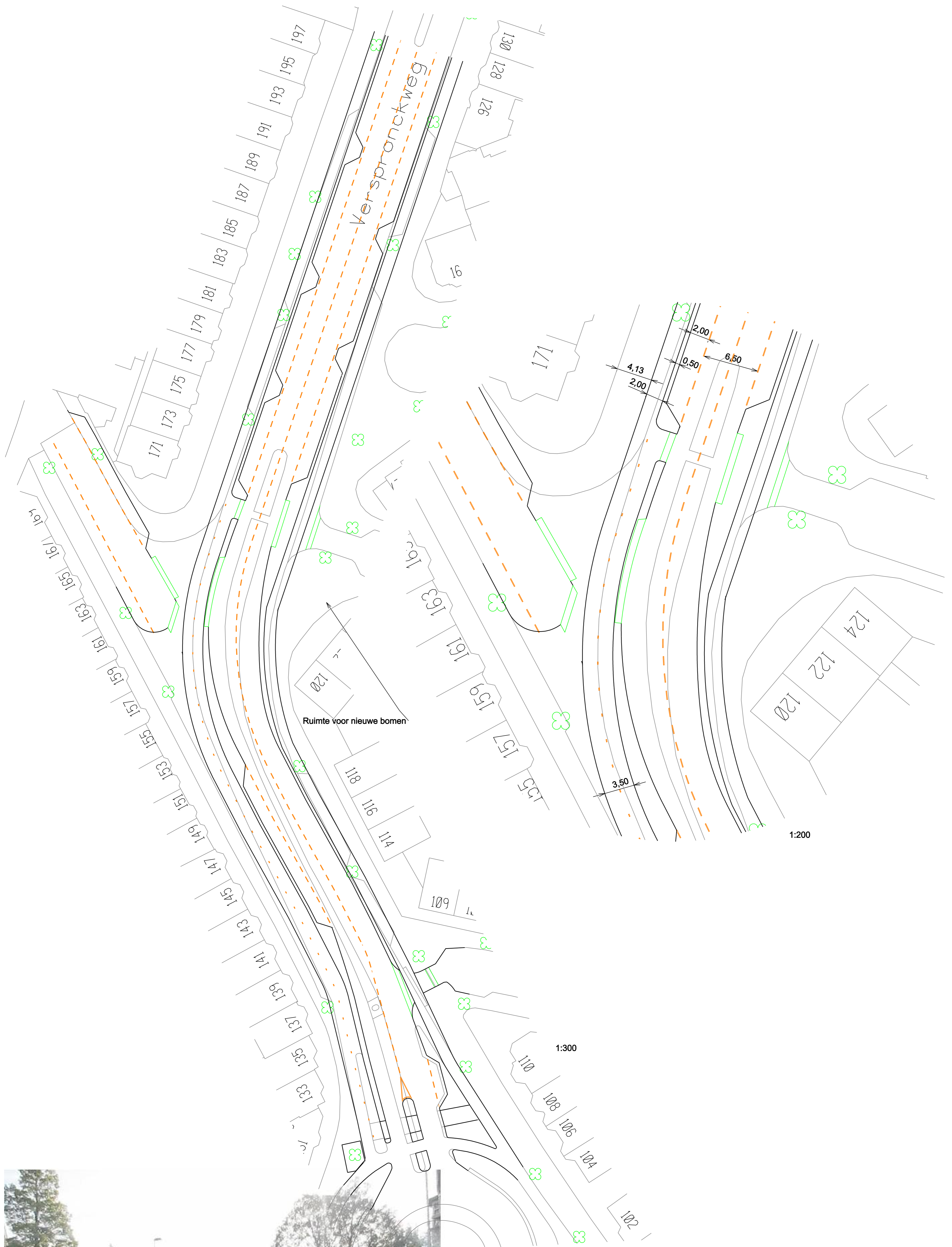
Met de voorgestelde maatregelen wordt voorzien in een veilige route van en naar de school. Het is bovendien aannemelijk dat deze route gebruikt wordt. De afdeling Verkeersadvisering van de politie Zuid Kennemerland heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de plannen.



wijz.	omschrijving wijziging	get.	gec.	datum	
STADSBEHEER HAARLEM					
Project :		badmintonpad			
Onderwerp :		Verkeer			
datum :		opdrachtgever :		tekeningnr. :	
schaal :		Gemeente Haarlem		V3074	
formaat :		getekend :		gecontroleerd :	
bestek :		SBB			



Verkeer & Vervoer



wiz.		omschrijving wijziging		get.	gec.	datum
STADSBEHEER HAARLEM						
Project :						
VMBO Badmintonpad Verspronckweg GOW + fietsoversteek						
Onderwerp :				Verkeer & Vervoer		
datum :	19/06/2007	opdrachtgever :	PMB	tekeningsnr. :		
schaal :	1:300/1:200	getekend :	SBB	gecontroleerd :		
formaat :	A1					
bestek :						

12 februari 2008

Onderwerp: Inrichting openbare ruimte badmintonpad,

Geacht college,

Op woensdagavond 6 februari heeft de werkgroep openbare ruimte Badmintonpad het programma van eisen voor de inrichting van de openbare ruimte (tussen de school en de westoever van de Delft) besproken. In dit PVE wordt nog uitgegaan van een doorgaand wandelpad dat aan twee kanten van het terrein (noord en zuid) ontsloten wordt. In het huidige PVE is al wel aangegeven dat het pad in de avonduren wordt afgesloten.

Tijdens de bespreking van het PVE is de werkgroep gekomen tot een breed gedragen alternatief. Het alternatief wordt gesteund door de gehele werkgroep bestaande uit: het Actiecomité Badmintonpad, de bewoners, de school, de padvindersvereniging en de wijkraad.

Voorstel alternatieve inrichting

Het alternatief bestaat uit het inrichten van het openbaar terrein tussen de school en de westoever van de Delft, waarbij de openbare ruimte vloeiend over kan gaan in het school terrein. Het terrein worst om overlast te vermijden 's avonds afgesloten. De toegang van het terrein komt aan de noordzijde. Het bruggetje aan de zuidzijde waarmee het terrein aan de andere kant zou worden ontsloten komt te vervallen. Op het terrein wordt het wandelpad zo aangelegd dat een rondje door de heemtuinen gemaakt kan worden en dat de openheid van de school optimaal beleefd kan worden. Dit houdt in dat alle onderdelen zoals de heemtuin, de hoofdingang van de school en het gebied waar de leerlingen hun praktijk opdoen toegankelijk zijn. De beleving wordt vooral vergroot door het feit dat er in deze variant geen fysieke scheiding (hek) meer tussen het buitenterrein en de school nodig is.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook in dit alternatief de noordzijde van het terrein (sporthal, hoogvlieger, woningen) uiteraard 24 uur per dag openbaar en bereikbaar blijft.

Voor- en nadelen

De voordelen bestaan uit:

- Sterke vermindering van de kans op overlast voor de bewoners en vandalisme in de heemtuinen en aan de school in de avonduren.
- Indien dit toch optreedt, is handhaving goed mogelijk doordat het terrein slechts aan een kant toegankelijk is (bron: wijkagent).
- Er is geen scheiding (bijvoorbeeld door een ontsierend hek) nodig tussen de openbare ruimte en de school, om de school te beschermen voor vandalisme en ongewenste toegang.
- Er zijn geen fysieke middelen nodig om ongewenst fiets en brommerverkeer tegen te gaan, omdat er geen sprake meer is van een doorgaande route.
- De toegankelijkheid tot de openbare ruimte is voor wandelaars, rolstoelen, rollators en de school is gewaarborgd. Dit past in de voorgestelde parkachtige omgeving.
- Er hoeft geen brug aangelegd te worden aan de zuidzijde van het terrein (besparing)
- Er is in de avonduren slechts beperkt sprake van lichtoverlast voor de bewoners, omdat dit alleen gebruikt zal worden als de school open is.

- De openheid van de Delft is minder van belang zodat de privacy van bewoners meer beschermd kan worden door een meer dichte groenstrook langs het water.
- De school behoudt het gewenste open karakter tijdens de openstelling.
- De toegang tot het terrein kan door het personeel van de school worden beheerd.

Het nadeel van het geboden alternatief is gering en bestaat uit het feit dat de ruimte niet als doorgaande route of als 'ommetje' gebruikt kan worden. Mocht openstelling overdag in het weekend tot overlast leiden, dan moet alsnog tot sluiting in die periode kunnen worden overgegaan.

Samenvattend kan door een relatief kleine wijziging in de inrichtingsplannen, aan een groot deel van de wensen van de belanghebbenden tegemoet gekomen worden.

Wij vragen u dan ook om bovengenoemd alternatief voor de inrichting van de openbare ruimte in overweging te nemen. Indien u tot een positief besluit komt dient het PVE voor de openbare ruimte op een aantal punten aangepast te worden.

Wij zijn graag bereid het bovengenoemd alternatief toe te lichten. Wij zijn te bereiken via telefoonnummer 023 52 78 355 of 06 52 53 44 15.

Met vriendelijke groet en in afwachting van uw antwoord,

Namens de werkgroep openbare ruimte waarin vertegenwoordigd:

De wijkraad Kleverpark vertegenwoordigd door de heer B. Hilarius

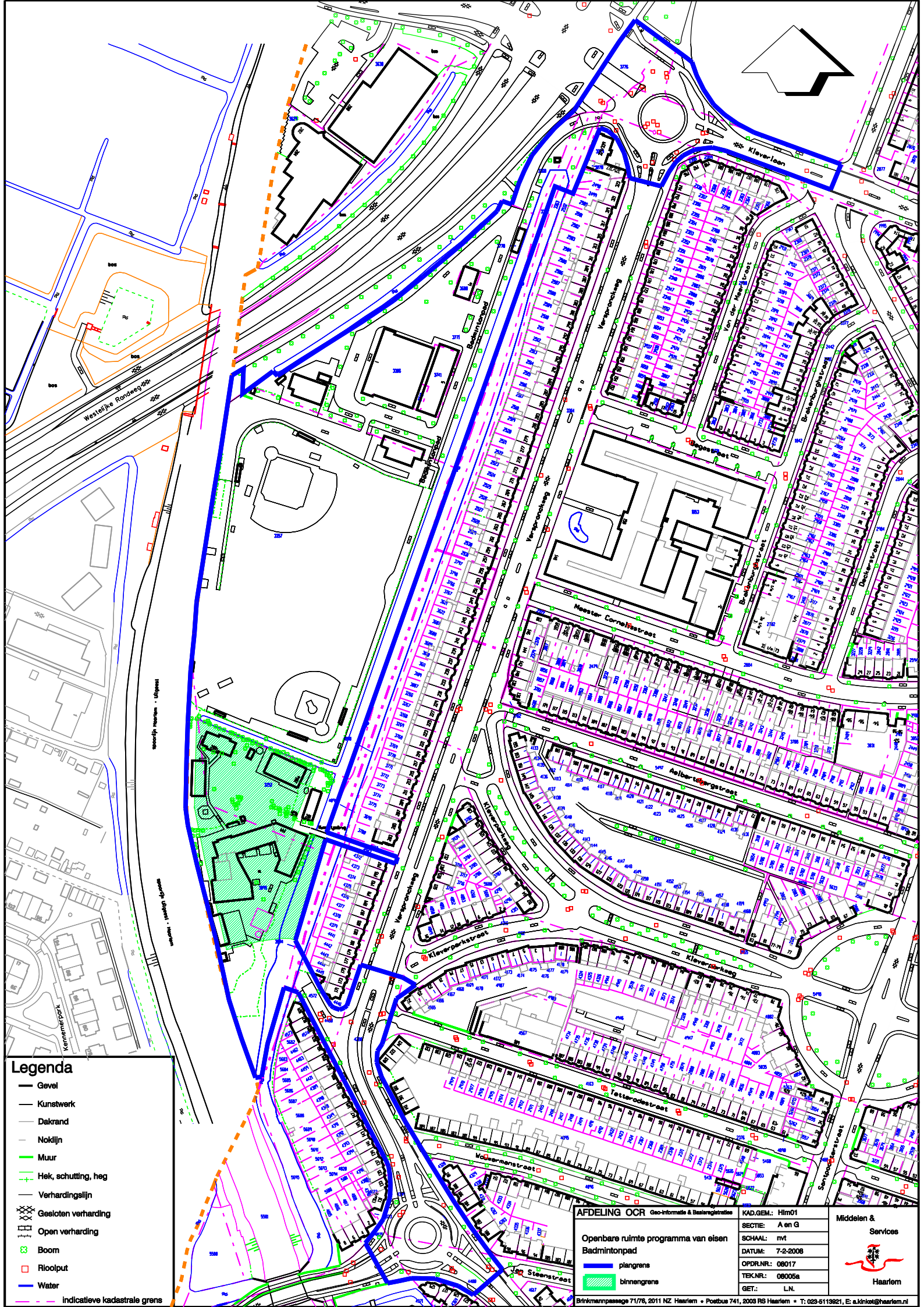
het actiecomitee Badmintonpad vertegenwoordigd door dhr H. Verbrugge

de bewoners van de Verspronckweg vertegenwoordigd door dhr. B. Reuvers

de scoutinggroepen vertegenwoordigd door B. Witmond

de schooldirectie van het Sterrencollege vertegenwoordigd door de heer A. Van Zon

het koffiehuis De Rotonde vertegenwoordigd door mevrouw J. Hakkenberg



Legenda

- Gevel
- Kunstwerk
- Dakrand
- Noklijn
- Muur
- Hek, schutting, heg
- Verhandelingslijn
- Gesloten verharding
- Open verharding
- Boom
- Rioolput
- Water
- indicatieve kadastrale grens

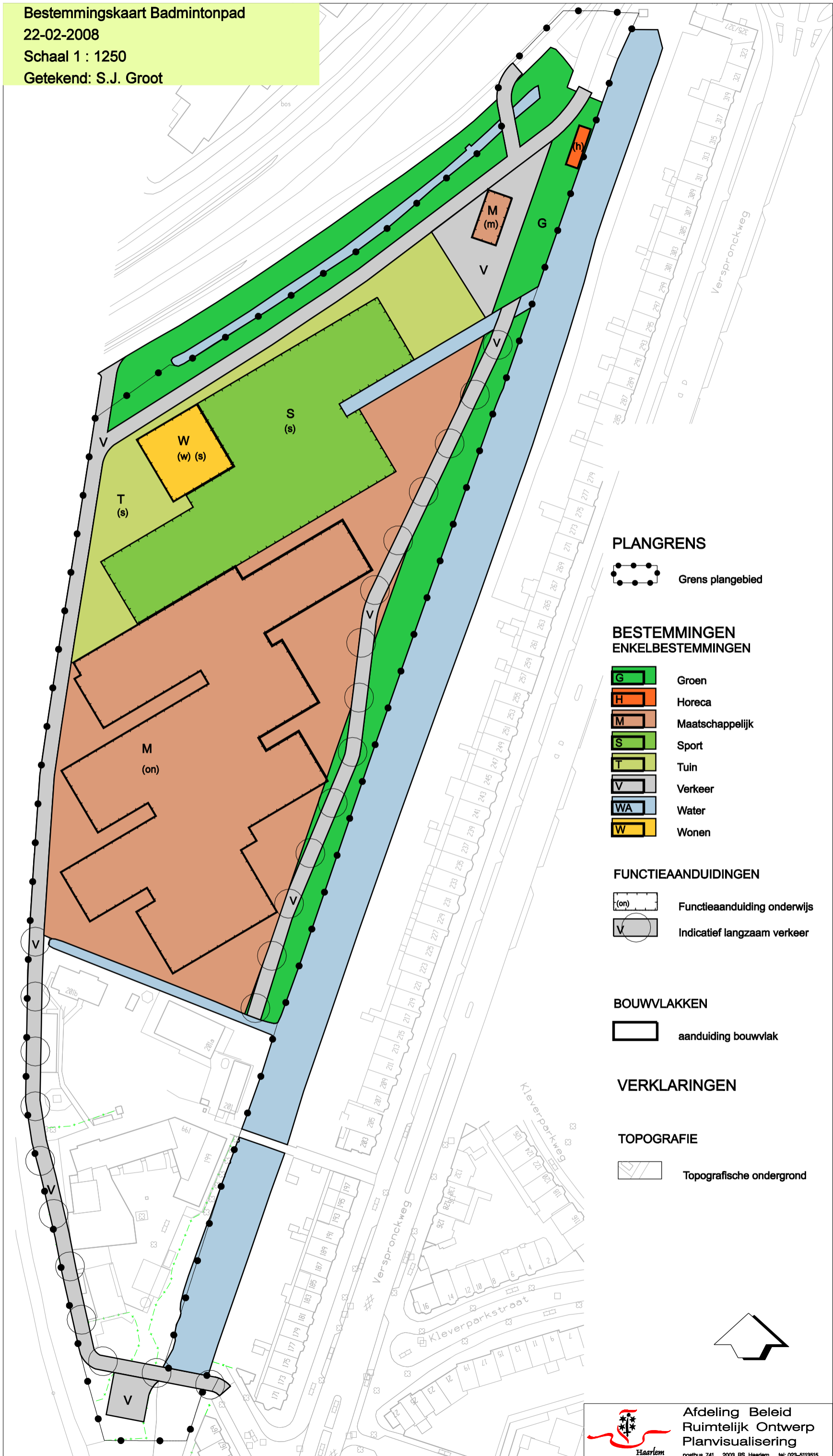
AFDELING OCR Geo-Informatie & Basissetgeving		KAD.GEM.: Hlm01	Middelen & Services Haarlem
Openbare ruimte programma van eisen Badminionpad		SECTIE: A en G	
— plangrens binnengrens		SCHAL: nvt	
		DATUM: 7-2-2008	
		OPDR.NR.: 08017	
		TEK.NR.: 08005a	
		GET.: LN.	
Brikmanpassage 71/76, 2011 NZ Haarlem • Postbus 741, 2008 PB Haarlem • T: 023-6119821, E: a.kinkot@haarlem.nl			

Bestemmingskaart Badmintonpad

22-02-2008

Schaal 1 : 1250

Getekend: S.J. Groot



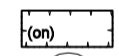
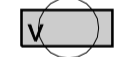
PLANGRENS

 Grens plangebied

BESTEMMINGEN ENKELBESTEMMINGEN

-  Groen
-  Horeca
-  Maatschappelijk
-  Sport
-  Tuin
-  Verkeer
-  Water
-  Wonen

FUNCTIEAANDUIDINGEN

-  Functieaanduiding onderwijs
-  Indicatief langzaam verkeer

BOUWVLAKKEN

 aanduiding bouwvlak

VERKLARINGEN

-  Topografische ondergrond



Afdeling Beleid
Ruimtelijk Ontwerp
Planvisualisering

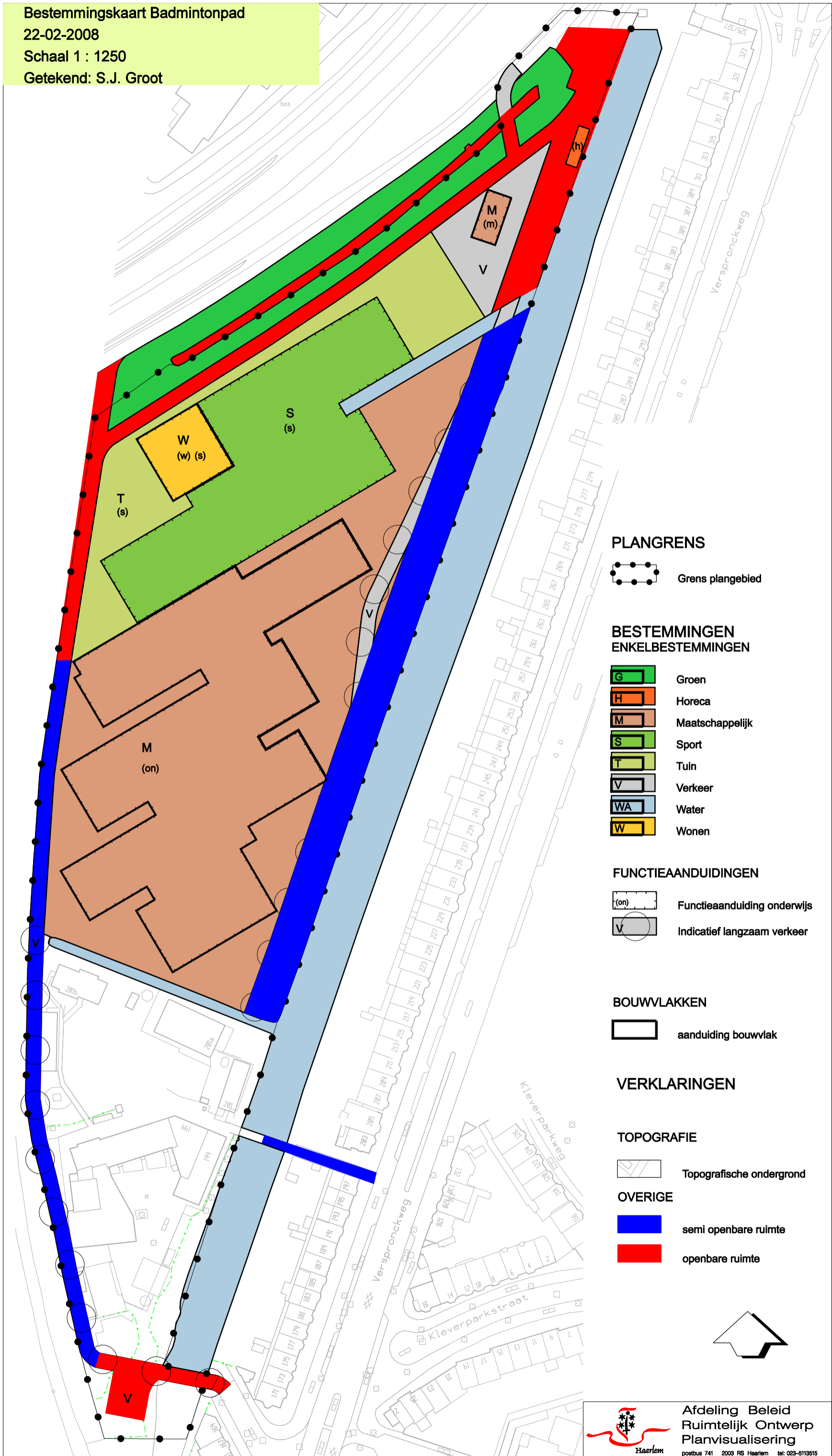
postbus 741 2008 RS Haarlem tel: 023-5113515

Bestemmingskaart Badmintonpad

22-02-2008

Schaal 1 : 1250

Getekend: S.J. Groot



PLANGRENS

Grens plangebied

BESTEMMINGEN ENKELBESTEMMINGEN

- Groen
- Horeca
- Maatschappelijk
- Sport
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen

FUNCTIEAANDUIDINGEN

- Functieaanduiding onderwijs
- Indicatief langzaam verkeer

BOUWVLAKKEN

aanduiding bouwvlak

VERKLARINGEN

TOPOGRAFIE

Topografische ondergrond

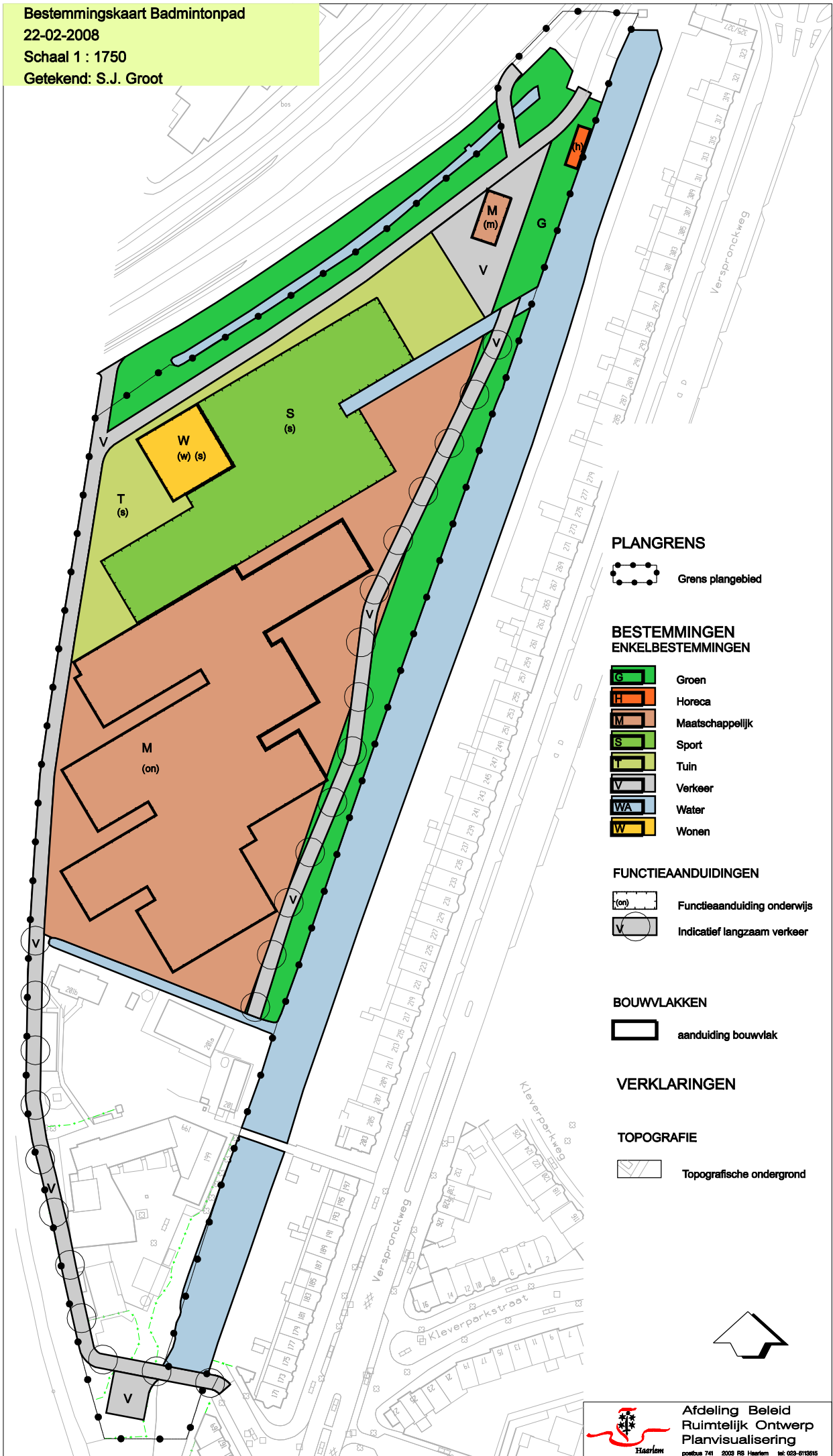
OVERIGE

- semi openbare ruimte
- openbare ruimte



Afdeling Beleid
Ruimtelijk Ontwerp
Planvisualisering

postbus 741 2008 RS Haarlem tel: 023-5113515





PLANGRENS

 Grens plangebied

BESTEMMINGEN ENKELBESTEMMINGEN

-  Groen
-  Horeca
-  Maatschappelijk
-  Sport
-  Tuin
-  Verkeer
-  Water
-  Wonen

FUNCTIEAANDUIDINGEN

-  Functieaanduiding onderwijs
-  Indicatief langzaam verkeer

BOUWLAKKEN

 aanduiding bouwvlak

VERKLARINGEN

- TOPOGRAFIE**
-  Topografische ondergrond







PLANGRENS

 Grens plangebied

BESTEMMINGEN ENKELBESTEMMINGEN

-  Groen
-  Horeca
-  Maatschappelijk
-  Sport
-  Tuin
-  Verkeer
-  Water
-  Wonen

FUNCTIEAANDUIDINGEN

-  Functieaanduiding onderwijs
-  Indicatief langzaam verkeer

BOUWLAKKEN

 aanduiding bouwvlak

VERKLARINGEN

TOPOGRAFIE

 Topografische ondergrond

OVERIGE

-  semi openbare ruimte
-  openbare ruimte



Gemeente Haarlem
Hoofafdeling Wijkzaken
Openbare Ruimte, Groen en Verkeer



Haarlem

Programma van Eisen
Openbare Ruimte
Badmintonpad

**Gemeente Haarlem,
Hoofafdeling
Wijkzaken, afdeling
Openbare Ruimte,
Groen en Verkeer**

**Programma van Eisen
Openbare Ruimte
Badmintonpad**

registratie	datum	status
PVE versie 1.6	21 februari 2008	definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Algemene eisen en ontwerpeisen	5
2.1	Ruimtelijke kwaliteit; ontwerp algemeen	5
2.2	Openbaar gebied	5
2.3	Ontwerputgangspunten	5
2.4	Beheer en onderhoud	6
2.5	Eisen brandweer ten aanzien van bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid	7
3	Functionele en technische eisen	11
3.1	Verharding	11
3.2	Openbare verlichting	11
3.3	Riolering	11
3.4	Groen	11
3.5	Kabels en leidingen	12
3.6	Ondergrondse Afvalinzameling	12
3.7	Straatmeubilair	13
3.8	Brug	13
4	Toetsing en acceptatie.....	15
4.1	Voorlopig Ontwerp	15
4.2	Definitief Ontwerp	15
4.3	Bestek	15

1 Inleiding

Doelstelling

Op de locatie Badmintonpad wordt een nieuwe VMBO-school gebouwd en vindt een ruimtelijke reorganisatie plaats van de sportfuncties (Badmintonhal, fitness en schoolsport). De duivensportvereniging en horecavoorziening "De Rotonde" blijven in het gebied op hun huidige plaats gehandhaafd.

Het ontwerp van de school- en sportbebouwing begint zijn definitieve vorm te krijgen. Voor de openbare ruimte is dit Programma van Eisen is opgesteld, om aan (het ontwerp en de inrichting van) de openbare ruimte voorwaarden te stellen die leiden tot een goede ruimtelijke kwaliteit, met een aantrekkelijk en goed te beheren openbare ruimte.

Kader

De inrichting van de openbare buitenruimte dient tenminste te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het ASVV-2004 en het Algemeen Programma van Eisen voor de openbare ruimte (ApvE) van de gemeente Haarlem. In het ApvE zijn onder meer de standaarddetails opgenomen zoals die in Haarlem worden toegepast.

Dit projectspecifieke programma van eisen behandelt die beheerdomeinen die in dit project aan de orde zijn, en waar mogelijk toegespitst op de specifieke situatie. Op punten waar dit programma van eisen niet in voorziet blijft het ApvE onverkort van kracht. In geval van tegenstrijdigheid prevaleren de eisen zoals opgenomen in dit programma van eisen boven het ApvE.

Toetsing en acceptatie

Om te waarborgen dat het ontwerp en uiteindelijk de realisatie van de openbare ruimte voldoet aan de uitgangspunten en eisen die daarvoor zijn geformuleerd, wenst de gemeente tijdens de realisatie van het project inzicht te hebben in het ontwerpproces, toe te passen materialen en constructies en uiteindelijk de gerealiseerde openbare ruimte. In hoofdstuk 4 is aangegeven hoe dit zal gebeuren.

Beheer- en onderhoudsdocument

Na oplevering van de school en andere functies, zal de openbare ruimte bij de gemeente in beheer komen. De wijzigingen ten opzichte van de oude situatie leiden tot een verandering in de benodigde onderhoudskosten. Het beheer- en onderhoudsdocument maakt die verandering inzichtelijk, zodat de gemeente daar in haar onderhoudsbegroting rekening mee kan houden.

Protocol van overdracht

Het protocol van overdracht beschrijft de wijze waarop de gerealiseerde openbare ruimte wordt overgedragen van achtereenvolgens de aannemer naar de projectleider, en van de projectleider aan de hoofdafdeling Wijkzaken (afdeling Dagelijks Wijkbeheer en Techniek).

Gevolgschade bouw(verkeer)

Voorafgaand aan het project wordt een opname gemaakt van de staat van de openbare ruimte rondom het plangebied en langs mogelijke aan- en afvoerroutes van bouwverkeer. Aan de projectleider wordt aangegeven welke wegen geschikt zijn als route voor bouwverkeer, en welke wegen daar absoluut ongeschikt voor zijn. Als na de afronding van het project, of tijdens de duur van het project, blijkt dat vanwege bouwverkeer bovenmatige beschadiging is toegebracht aan de openbare ruimte, dan zal deze worden verhaald op de opdrachtgever.

2 Algemene eisen en ontwerpeisen

2.1 Ruimtelijke kwaliteit; ontwerp algemeen

De locatie Badmintonpad kan beschouwd worden als een stadsrandgebied (met de afgelopen decennia ook een stadsrandfunctie: sportterrein). Badmintonpad hoort stedenbouwkundig niet echt bij het Kleverpark: dit betekent dat het terrein van de school een duidelijk eigen gezicht mag hebben en qua verschijningsvorm mag contrasteren met de aanliggende traditionele woonwijk. De na te streven sfeer is een stadsrandsfeer op niveau, met een groene uitstraling en in een parkachtige sfeer.

De locatie Badmintonpad is tot dusverre altijd een blinde vlek in het stedelijk weefsel geweest en de nieuwe ontwikkeling biedt goede kansen om het terrein beter aan te laten sluiten op zijn omgeving. Dit gebeurt door de aanleg van een semi-openbaar wandelpad langs de Delft. Dit wandelpad biedt gelegenheid tot het maken van wandelingen door een groene omgeving voor bewoners van het Kleverpark. Daarnaast zorgt het er voor dat de school een gezicht krijgt naar de buurt.

2.2 Openbaar gebied

Het plangebied 'Badmintonpad' behelst de buitenruimte bij de nieuw te bouwen VMBO school west en de overige binnen het gebied te realiseren functies. De buitenruimte in het plangebied is beperkt openbaar toegankelijk. De zone langs de Delft wordt feitelijk onderdeel van het schoolterrein en wordt 's avonds, als de school niet in gebruik is, afgesloten ter voorkoming van overlast. Het fietspad langs het spoor is eveneens afgesloten op de momenten dat de school niet in gebruik is. De overige openbare gebieden zijn volledig openbaar. Hieronder vallen onder meer een aan te leggen brug over de Delft en de toegangsweg van de rotonde naar de toegang van de school.

Voor het gebied inclusief de school is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen geschreven. Het Algemeen Programma Van Eisen voor de openbare ruimte is van kracht voor de delen van het plangebied die openbaar worden.

2.3 Ontwerputgangspunten

Voor de leerlingen die op de fiets naar school gaan worden fietspaden aangelegd en worden verkeersmaatregelen getroffen ter verhoging van de veiligheid: de school wordt vanaf de zuidzijde ontsloten door een fietspad vanaf de Verspronckweg (achter de scouting langs); de fietsers die uit het noorden komen worden om de rotonde Kleverlaan heen geleid naar het fietspad langs de Randweg.

Om het gebied een eigen sfeer te geven is het belangrijk dat de schoolbebouwing en de buitenruimte als één compositie ontworpen worden; hierbij geldt ook dat de openbare ruimte en de buitenruimte van de school aan de Delftzijde visueel één ruimte vormen en dat het entreegebied (rond "De Snelvlieger") in dezelfde sfeer mee wordt ontworpen.

Er moet een zodanige afbakening tussen schoolterrein en openbare ruimte komen dat er buiten schooltijd niemand op het achterterrein (aan de spoorwegzijde) en op de daken kan komen, behoudens de hulpdiensten. Dit is te regelen door de afsluitbare hekwerken te voorzien van sleutelkluizen voor de brandweer.

Entreegebied

- Functie: entree voor voetgangers en auto's school + sport + woningen + duivenclub + De Rotonde. Parkeerruimte voor duivensport en Rotonde; entree fietsers voor alle functies behalve de school.
- Entree van de sportvoorzieningen; voorzien in fietsparkeervoorzieningen, bankjes en een representatieve inrichting.
- Representatief richting Randweg

- Aanzet pad langs Delft ligt in verlengde trottoir Badmintonpad: beginpunt wandelroute in groene sfeer.
- Via entreegebied moet het onmogelijk zijn om met de fiets bij de school te komen, terwijl voetgangers het schoolterrein wel op kunnen.
- Voor de Rotonde zijn 20 parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig, liefst langsparkeren
- Parkeren duivensport is dubbelgebruik parkeren Rotonde
- Voor duivensportclub is het belangrijk dat er een grote vrachtwagen (Eurotrailer) vlakbij het clubgebouw kan komen (draaicirkel)
- Entreegebied zodanig vormgeven dat het onderdeel uitmaakt van totale terrein, alleen zal hier door de noodzakelijke hoeveelheid verharding de uitstraling minder groen zijn dan van rest van het gebied
- Entreegebied is goed verlicht
- Zoveel mogelijk behoud bestaande bomen
- Opstelplaats brandweer

Gebied noordwestzijde sportvoorzieningen

- Representatieve functie naar de Randweg
- Ontsluiting van de woningen en de parkeergarage
- Er moet een grote vrachtwagen met bouw materiaal bij de school kunnen komen
- Combinatie met aanliggende gebied Provincie onderzoeken of hier meerwaarde uit te halen valt: samenhang tussen strook en groenstrook Randweg.

Pleintje entree woningen

- Representatief: duidelijk dat hier entree woningen zijn
- Stevige inrichting (want bij entree school)

Omgeving Hummeltjesbrug

- Hekken reorganiseren
- Entree scoutingterrein
- Bomen langs de Delft laten staan

Scoutingterrein

- Sloot tussen scoutingterrein en VMBO verbreden naar minimaal 4 meter
- Hekken aan achterzijde scoutingterrein als afscheiding met het fietspad
- Afscheiding door sloot onderzoeken

Driehoekig terrein ten zuiden van Gunningschool

- Entree (hek) "Gunning"-school
- Entree school bereikbaar voor busjes (die waarschijnlijk op het schoolterrein kunnen keren)
- Begin van het fietspad naar de school, welke afgesloten is als de school dicht is
- 16 parkeerplaatsen (compensatie vervallen parkeerplaatsen langs de Verspronckweg)
- Aandacht voor een goede inpassing van de brug in relatie tot de achtertuinen van de woningen
- Verlichting
- Bestaande bomen zoveel mogelijk handhaven
- Maatregelen treffen om te voorkomen dat dit een hangplek wordt: een duidelijke en sociaal veilige inrichting

2.4 Beheer en onderhoud

Op basis van het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte zal door de afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer een beheerkostenraming worden opgesteld, dat indien nodig op basis van het Definitief Ontwerp (DO) wordt geactualiseerd. Deze raming geeft een indicatie van de toekomstige beheerkosten van de openbare ruimte zoals die

op dat moment wordt ontworpen. Deze kosten dienen door het bestuur bij het vaststellen van het VO of DO expliciet te worden geaccordeerd.

2.5 Eisen brandweer ten aanzien van bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid

De brandweer heeft specifieke eisen voor wat betreft locaties van bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen. Er is een mogelijkheid om bluswater te onttrekken aan het oppervlaktewater van de Delft. De locaties moeten in overleg met de brandweer worden vastgesteld. Hiertoe wordt het VO aan de brandweer voorgelegd.

Bluswatervoorziening, algemene opmerkingen.

Onderstaande tekst geeft een globaal inzicht in de eisen ten aanzien van de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid bij bouwprojecten binnen de bebouwde kom. Pas tijdens de beoordeling van het ingediende bouwplan kan definitief worden bepaald aan welke eisen het ingediende plan dient te voldoen.

Ten aanzien van de bluswatervoorziening wordt onderscheid gemaakt in primaire, secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen. Dit onderscheid is van belang omdat de eisen ten aanzien van de parameters afstand, capaciteit en bereikbaarheid die aan de diverse bluswatervoorzieningen worden gesteld verschillend zijn.

Primaire bluswatervoorziening: brandkranen en/of geboorde putten met opvoer pomp
 Secundaire bluswatervoorziening: bronnen (grondwater)/ vijvers en kanalen (oppervlakte water)/ blusriool (regenwater/oppervlakte water)
 Tertiaire bluswatervoorziening: vijvers en kanalen (oppervlakte water) op grote afstand

Eisen in het kader van de bluswatervoorziening¹

Parameters	Bluswatervoorziening		
	Primair	Secundair	Tertiair
Debiet (in m ³ /uur)	60 of 30 (permanent)	90 (minimaal 4 uur)	240 (permanent)
Afstand tot ingang object	40 meter	320 meter	3 kilometer
Bereikbaarheid door brandweervoertuig	Max. 15 meter	Max. 8 meter	Max. 50 meter

*) PWN levert in principe geen bluswater maar kan hiervoor, op kosten van de ontwikkelaar, wel extra leidingen leggen

BW 1	Er wordt gezorgd voor zodanige bluswatervoorzieningen dat de brandbestrijding te allen tijde gewaarborgd is
BW 2	De bluswatervoorzieningen genoemd in BW 1 bestaan tenminste uit primaire bluswatervoorzieningen, d.w.z. dat de brandweer binnen drie minuten kan beschikken over een permanente levering van water onder druk van 30-60 m ³ per uur.
BW 3	Secundaire bluswatervoorzieningen worden getroffen indien de brandweer dit noodzakelijk acht op basis van aanwezige en/of te verwachten risico's en verwacht wordt dat de primaire bluswatervoorziening onvoldoende capaciteit kan leveren

¹ Bron: NVBR, Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, 1^o druk, 2003, Arnhem

BW 4	Indien het object of plangebied dusdanige risico's met zich meebrengt dat het aannemelijk is dat de primaire en secundaire bluswatervoorzieningen onvoldoende capaciteit leveren om een effectieve brandbestrijding te waarborgen, dient de brandweer tevens gebruik te kunnen maken van een tertiaire bluswatervoorziening
BW 5	De richtlijnen BW 2, 3 en 4 dienen te voldoen aan de eisen gesteld t.a.v. de drie parameters capaciteit, bereikbaarheid en afstand tussen de bluswatervoorziening ten opzichte van het object vermeld in de uitwerking van de hoofdrichtlijnen

Bereikbaarheid, algemene opmerkingen

Goede en dus snelle bereikbaarheid van branden en ongevallen heeft een belangrijke invloed op de doelmatigheid en effectiviteit van het brandweeroptreden en daarmee op de veiligheid van de burgers. Onder een goede bereikbaarheid wordt verstaan dat gebouwen, binnen de hiervoor gestelde opkomsttijden (brandweezorgnormen)², te bereiken zijn via twee onafhankelijke wegen. De openbare ruimte dient zodanig te worden ingericht dat de opkomsttijd voor de brandweer niet verslechtert en niet boven de 8 minuten uitkomt. Dit geldt zowel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden als voor de situatie na realisering van de werkzaamheden.

Eisen in het kader van bereikbaarheid¹

Er dient tenminste aandacht te zijn voor:

BBH 1	Een weg kan alleen dan door de brandweer gebruikt worden indien deze weg recht doet aan de specifieke dimensies van brandweervoertuigen. In verband met de afmetingen van de voertuigen eist de Brandweer overal een vrije doorrijbreedte van 3,50 meter en een vrije doorrijhoogte van 4,20 meter. Extra aandacht wordt gevraagd voor de luifels ed. Rijlopers en opstelplaatsen moeten zodanig zijn aangelegd, dat zij geschikt zijn voor voertuigen met een asbelasting van 100 KN (NEN 1008: klasse 30).
BBH 2	Verkeersaders en HOV-banen ³ bieden aan de hulpverleningsdiensten een onbelemmerde doorgang.
BBH 3	Verkeersaders en verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen maximaal één minuut (gerekend vanaf het verlaten van de verkeersader) bereikbaar is.
BBH 4	Naast de route bedoeld onder BBH 3 moet een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. (Gelet op het risico van een tijdelijke blokkering van een weg moeten gebouwen vanuit twee richtingen te benaderen zijn, tenzij de beschikbare rijbreedte tenminste 5,50 meter is)
BBH 5	Indien de toegang tot een gebouw of bouwwerk, mede bestemd voor het verlenen van toegang aan hulpverleners in het geval van brand of (technisch) ongeval, meer dan 40 meter van de openbare weg is gelegen, dienen op het terrein één of meerdere opstelplaatsen voor blusvoertuigen aanwezig te zijn. Deze opstelplaatsen dienen strategisch te zijn gelegen.
BBH 6	De hoofdingang van een gebouw moet door een brandweervoertuig tot op 15 meter te benaderen zijn. Een eengezinswoning (niet gestapeld) moet tot op minimaal 40 meter van de hoofdingang door een brandweervoertuig kunnen worden benaderd. Niet tot bewoning bestemde gebouwen zijn voor blusvoertuigen bereikbaar door middel van een obstakelvrije rijloper met een breedte van tenminste 3,25 meter.
BBH 7	Een opstelplaats voor brandweervoertuigen moet direct bereikbaar zijn vanaf

² Handleiding brandweezorg, Ministerie van Binnenlandse Zaken, 1992.

³ HOV-banen: Rijbanen geschikt gemaakt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

	de openbare weg via een onafhankelijke rijroute die rijtechnisch geschikt is voor het zwaarste c.q. grootste te verwachten brandweervoertuig.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Eisen ten aanzien van opstelplaatsen

Er is géén wettelijke regeling voor de afstand die er moet zijn tussen een opstelplaats van de brandweer en de brandhaard. In de Haarlemse Bouwverordening 2007 staat hoe dicht de tankautospuit bij een bouwwerk dat voor het verblijf van mensen is bestemd, moet kunnen komen. Verder kan de lokale situatie aan de hand van de NVBR Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid beoordeeld worden. Er dient tenminste aandacht te zijn voor:

OSP 1	Ten behoeve van de tankautospuit dient gereserveerd te worden een vrije goed aanrijdbare locatie breedte van 4 meter, lengte van 10 meter en hoogte van 4,2 meter, bestand tegen een aslast van 10 ton, en een totaalgewicht van 15 ton.
--------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Haarlemse Bouwverordening 2007 in relatie tot bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid.

Enkele van toepassing zijnde artikelen over bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen uit de Haarlemse Bouwverordening 2007 staan hieronder weergegeven. Dit overzicht is niet compleet, overige artikelen kunnen ook van toepassing zijn.

Artikel 2.5.3 Bereikbaarheid van bouwwerken voor wegverkeer. Brandblusvoorzieningen

1. Indien de toegang tot een bouwwerk dat voor het verblijf van mensen is bestemd, meer dan 10 meter is verwijderd van een openbare weg, moet een (verbindings)weg tussen die toegang en het openbare wegennet aanwezig zijn die geschikt is voor verhuisauto's, vuilnisauto's, ziekenauto's, brandweerauto's en het overige te verwachten verkeer.
2. Een geschikte verbindingsweg in de zin van het eerste lid moet, tenzij de gemeenteraad voor de desbetreffende weg in een bestemmingsplan of in een verordening of anderszins voorschriften heeft vastgesteld:
 - a. een breedte hebben van ten minste 4,5 m, over een breedte van ten minste 3,25 m zijn verhard en een vrije hoogte boven de kruin van de weg hebben van ten minste 4,2 m;
 - b. zijn verhard op een wijze die geschikt is voor motorvoertuigen met een asdruk van tenminste 100 KN en zijn voorzien van de nodige kunstwerken; en
 - c. op doeltreffende wijze kunnen afwateren.
3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op een bijgebouw, als bedoeld in artikel 2, onder b, van het Besluit bouwwerken, voorzover dit bijgebouw niet tot bewoning bestemd is, maar wel tot een hoofdgebouw behoort dat op hetzelfde terrein is gelegen.
4. Nabij ieder bouwwerk dat voor het verblijf van mensen is bestemd, moeten opstelplaatsen voor brandweerauto's aanwezig zijn. Een opstelplaats moet voldoen aan artikel 26 van bijlage 3 van deze verordening.
5. Bij afwezigheid van een toereikende openbare bluswatervoorziening moet worden zorggedragen voor een doeltreffende niet-openbare bluswatervoorziening. Een niet-openbare bluswatervoorziening moet voldoen aan artikel 27 van bijlage 3 van deze verordening.
6. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het vierde lid, indien de aard, de ligging en het gebruik van het bouwwerk zich daarvoor lenen.

Artikel 4.9 Afscheiding van het bouwterrein

1. Het terrein waarop wordt gebouwd, grond wordt ontgraven of dergelijke werkzaamheden worden verricht, moet door een doeltreffende afscheiding van de weg en van het aangrenzende open erf of terrein zijn afgescheiden indien gevaar of hinder te duchten is.
2. De in het eerste lid bedoelde afscheiding moet zodanig zijn geplaatst en ingericht, dat het verkeer zo min mogelijk hinder ervan ondervindt en de toegang tot brandkranen en andere openbare voorzieningen, zoals leidingen, er niet door wordt belemmerd.

Bijlage 3 Gebruikseisen voor bouwwerken:

Artikel 25 Bluswaterwinplaats op eigen terrein

De rechthebbende op een bouwwerk, ten behoeve waarvan een bluswaterwinplaats aanwezig is, is verplicht deze zodanig te onderhouden, dat daaruit te allen tijde over voldoende bluswater kan worden beschikt.

Toelichting bij artikel 25

Een bluswaterwinplaats op eigen terrein moet altijd beschikbaar zijn. De eigenaar van het bouwwerk ten behoeve waarvan de bluswaterwinplaats aanwezig is, moet ervoor zorgen dat de bluswaterwinplaats zodanig is onderhouden dat er altijd voldoende bluswater beschikbaar is.

Het bedoelde onderhoud omvat ten minste een periodieke test op het leveren van voldoende capaciteit en een adequate bereikbaarheid. Deze test dient in de frequentie te worden uitgevoerd die gebruikelijk is voor de publieke brandkranen in de gemeente. Op verzoek van of namens het college van burgemeester en wethouders dient van de test een bewijs (testrapport) te worden overlegd.

Artikel 26 Opstelplaats

Nabij ieder bouwwerk dat voor het verblijf van mensen is bestemd, moeten zodanige opstelplaatsen voor brandweerauto's aanwezig zijn, dat een doeltreffende verbinding tussen die auto's en de bluswatervoorziening kan worden gelegd.

Een opstelplaats moet zijn aangebracht, overeenkomstig het rapport "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid", 1e druk NVBR september 2003.

Artikel 27 Bluswatervoorziening

Een bluswatervoorziening moet voldoen aan het rapport "De omgeving van een brandveilig gebouw", uitgave van de Nederlandse Brandweer Federatie.

3 Functionele en technische eisen

3.1 Verharding

De verharding in het plangebied bestaat uit toegangswegen en een wandelpad langs de Delft. De toegangswegen worden gebruikt door normaal verkeer, waaronder nood- en hulpdiensten en vrachtverkeer om te bevoorraden.

De fundering en dimensionering van de wegen en de sterkte van de ondergrondse leidingen dienen hierop berekend te zijn (minimaal verkeersklasse 45).

3.2 Openbare verlichting

In de gemeente Haarlem wordt openbare verlichting geplaatst op openbare wegen, straten, pleinen en paden. Op achterpaden en niet als openbare ruimte aangemerkte gemeentelijke eigendommen wordt in de gemeente Haarlem géén openbare verlichting geplaatst.

De te verlichten openbare ruimte in dit project is aan te merken als openbare ruimte met een verblijfsfunctie, wat inhoudt dat de OV-installatie dient te worden ontworpen met het zwaartepunt op openbare en sociale veiligheid. Voor dit gebied geldt de beheercategorie standaard.

Openbare verlichting dient zo te worden aangelegd dat er geen lichthinder ontstaat, zoals dit is omschreven in het beleidsplan openbare verlichting van de gemeente Haarlem.

3.3 Riolering

De riolering moet voldoen aan de gestelde eisen die vermeld zijn in het ApvE.

De volledige locatie aan het Badmintonpad heeft geen vrij verval riool. Op de locatie van de honkbalvelden bevinden zich twee pompsystemen, die het rioolwater onder de duiker van de 'Delft' door naar het openbaar riool pompen. Op het grootste pompsysteem zijn aangesloten de riolering van de kleedkamers en clubgebouwen van de honkbalvereniging, de badmintonhal en fitnesshal, de duivensportvereniging, het koffiehuis en de tweede pomp. De tweede, kleinere, pomp, pompt het rioolwater van de naastgelegen school naar de grote pomp. De honkbalvelden zijn volledig gedraineerd. Middels vrij verval wordt het water via greppel aan de zuidzijde van de honkbalvelden afgevoerd naar de 'Delft'.

In de toekomstige situatie zal met het verdwijnen van de honkbalvelden tevens het drainage systeem komen te vervallen. Vanwege de situatie ter plaatse kan het rioolwater alleen door middel van een pompsysteem naar het openbare riool worden getransporteerd. De nieuw te plaatsen pomp moet voldoende capaciteit hebben om alle functies in het gebied te kunnen afvoeren, en dient te voldoen aan de Leidraad Ontwerp Rioolgemalen van de gemeente Haarlem.

3.4 Groen

Bij de inrichting van de openbare ruimte dienen zo veel mogelijk bestaande, kwalitatief goede, bomen te worden behouden. De staat van de bomen en hun toekomstverwachting dient te worden geïnventariseerd. Voor te kappen bomen zal in de kapvergunning een herplantplicht worden opgelegd.

De ecologische structuur van het gebied in zijn geheel moet worden bewaakt. Het betreft hier een stuk met bijzonder ecologische waarde. Vooral de strook langs het spoor en de oever van de Delft zijn ecologisch belangrijke gebieden. Tijdens de ontwikkeling van het geheel gebied is toetsing door de ecooloog noodzakelijk.

3.5 Kabels en leidingen

Kabels en leiding dienen te voldoen aan het gestelde in het ApvE, ondermeer voor wat betreft de tracés waarin zij worden aangelegd.

3.6 Ondergrondse Afvalinzameling

In Haarlem wordt momenteel de omslag gemaakt naar het ondergronds inzamelen van huisvuil. In het ontwerp dient rekening te worden gehouden met één of meer locaties voor ondergrondse containers. Voor de ondergrondse containers wordt gebruik gemaakt van het type Metro met een enkelvoudig opneemsysteem.

Als algemene uitgangspunten voor ondergrondse huisvuilinzameling geldt dat de werkelijke loopafstand van de hoofdingang van een woning tot de ondergrondse containers maximaal 75 mag bedragen, en dat van elke container ten minste dertig huisaansluitingen gebruik zullen maken.

Criteria ondergrondse afvalinzameling

Ten aanzien van de situering van 1 of meer ondergrondse containers voor restafval gelden de volgende criteria:

- Iedere locatie dient optimaal toegankelijk te zijn voor mindervaliden en senioren. Dit houdt ten minste het volgende in:
 - Het afschot vanaf de voetplaat van de stalen container tot het niveau van het omringend straatwerk mag niet meer bedragen dan 2%. Deze voorwaarde geldt uitsluitend voor die zijden van de container die bedoeld zijn als benaderingsrichtingen voor bewoners;
 - Indien bewoners voor het bereiken van de hen toegewezen container noodzakelijkerwijs het voetpad moeten verlaten dient de locatie voorzien te zijn van een deels verzonken trottoirband waardoor deze toegankelijk wordt voor bewoners die gebruik maken van transporthulpmiddelen zoals bijvoorbeeld een rolstoel.
 - De locaties zo veel mogelijk plaatsen aan de kant van de straat waar bejaardenwoningen, aangepaste woningen e.d. zijn gesitueerd.
- De locatie moet ten alle tijden bereikbaar zijn voor het ledigingsvoertuig. Dit houdt ten minste het volgende in:
 - Rond de locatie dienen voldoende parkeerbelemmerende maatregelen genomen te worden (paaltjes, gele doorgetrokken streep).
 - Er dient een ruimte vrij gehouden te worden boven de ondergrondse containers (verticale vlak) van ten minste 10 meter.
 - Locaties op minimaal 3 meter vanuit de gevels situeren.
 - Locaties minimaal 1 meter vanuit de stoeprand situeren, tenzij gebruik wordt gemaakt van een z.g. opsluitband rond de betonnenbak aan de stoeprandzijde en de daarop aansluitende zijkant(en).
 - Er dient een ruimte vrijgehouden te worden in het horizontale vlak van een cirkel met een straal van 8 meter gemeten vanuit de as van de kraan indien het ledigingsvoertuig op de juiste wijze op de opstelplaats staat voor de locatie
 - Het ledigingsvoertuig heeft inclusief opstelplaats een aan-, en afvoer route nodig van 20 meter lang en 3 meter breed. Deze lengte dient als volgt onderverdeeld te worden:
 - Aanrijlengte minimaal 6 meter
 - Uitrijlengte minimaal 3 meter
 - Opstelplaats minimaal 11 meter
 - Er van uitgaande dat het ledigingsvoertuig zo dicht mogelijk naast de stoeprand kan staan, bedraagt de maximale afstand tussen het hart van het voertuig en het hart van de verst verwijderde te ledigen ondergrondse container 6,5 meter.
 - De toe-, en afvoerroutes op wijk-, en buurniveau dienen te voldoen aan de eisen die het ledigingsvoertuig stelt ten aanzien van wegbreedte en bochtstralen. Deze

gegevens zijn op te vragen bij de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlem.

- Tot op een diepte van 3,5 meter dient de ondergrond onder een locatie vrij te zijn van kabels en leidingen en andere eventuele obstakels.
- Voor het plaatsen van een ondergrondse container is een ruimte benodigd (plantgat) van ten minste 2 bij 2 meter.
- Bij het plaatsen van meerdere ondergrondse containers op 1 locatie is een minimale tussenruimte noodzakelijk van een stoeptegel (30 cm).
- De putten deeluitmakend van een locatie met meerdere containers dienen haaks of in lijn met het voetpad gesteld te worden.
- De ondergrondse containers voor glas en papier **niet** in de directe nabijheid van de ondergrondse restafvalcontainers situeren. Ten aanzien van de bereikbaarheid voor het ledigingsvoertuig gelden dezelfde criteria als voor de ondergrondse restafvalcontainers.
- De locatie moet voldoen aan de eisen zoals gesteld door brandweer en politie alsmede de betrokken gemeentelijke afdelingen.
- Plaatsing niet vóór groenpleinen, pleinen of parkjes voor ontmoeting, verblijf, spel of kijken. Indien noodzakelijk dan plaatsing alleen langs omringende gevels of 'om de hoek'.
- Plaatsing niet op het eind van zichtlijnen bij stedenbouwkundige hoofdmomenten.
- Containers bij voorkeur plaatsen voor een opgaande rand (bebouwing en/of groen), dit heeft een minder versturende werking dan plaatsing in open ruimte.
- Bij locatiebepaling opletten dat deze in lijn wordt geplaatst met overig straatmeubilair (fietsenrekken etc).
- Plaatsing bij voorkeur in een lijn evenwijdig of gerelateerd aan gevellijn
- Plaatsing bij voorkeur in de zelfde lijn als auto's
- Bij meerdere containers heeft plaatsing in een lijn voorkeur; een driehoeksgewijze of vierhoeksgewijze clustering in de straat is minder gewenst.
- Voorkeur voor plaatsing voor kopgevels in plaats van langsgevels;
- Plaatsing niet voor het raam van de woning;
- Plaatsing niet in structureel groen, maar bij voorkeur op het trottoir langs het groen
- Plaatsing in los woonomgevingsgroen is mogelijk onder voorwaarden:
 - plaatsing op de hoek van het groenvak met aan 2 zijden bestaand trottoir, ter voorkoming van versnippering van het groenvak of het creëren van lastig te onderhouden reststukjes
 - plaatsing bij voorkeur aan de korte kant van het groen, dit is minder beeldbepalend of versturend
- De minimum afstand tot (uitendelijke) kroonprojectie van bestaande bomen is 1 meter, ter voorkoming van schade aan wortels en boomkroon. De beoordeling van de levensfase en breedtegroei van kroon is aan de afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer.

3.7 Straatmeubilair

In Haarlem wordt uniformiteit in straatmeubilair nagestreefd, om zodoende tot een samenhangende openbare ruimte te komen. Voor het Badmintonpad wordt verwezen naar het Handboek Openbare Ruimte waarin voor parken wordt voorgeschreven:

- Banken: Canapé (fabrikant: Erdi)
- Afvalbakken: Constructo 50, Ral-kleur 7016 (fabrikant: Grijsen)

3.8 Brug

In het project wordt een nieuwe brug gerealiseerd die dient als ontsluiting voor de school. Over deze brug moet naast fietsverkeer gebruikt worden gemaakt van auto's en busjes voor het halen en brengen van kinderen. De rijbaan dient ten minste 5 meter breed te zijn, het trottoir 2 meter. Tussen rijbaan en trottoir dient een hoogteverschil te worden aangebracht. De verkeersklasse voor deze brug dient over het gehele brugdek minimaal verkeersklasse 45 voor wegen te zijn.

De minimale doorvaarhoogte onder de brug dient 1.75m te zijn, of even hoog als de hoogste aanliggende bruggen als deze een grotere doorvaarhoogte hebben. De doorvaartbreedte (overspanning tussen pijlers) dient minimaal 5m te zijn, en gelegen in de as van de vaarweg. Als de grootste doorvaartbreedte van aansluitende bruggen groter is, dient de doorvaartbreedte minimaal even breed als die van de aansluitende bruggen te zijn.

De brug moet voldoen aan de richtlijnen zoals opgesteld in commissie vaarwegbeheerder en aan overige relevante wet- en regelgeving (NEN normen etc.). Bij de aanleg van de brug dienen stootplaten te worden toegepast voor een goede aansluiting van de weg op de brug. De landhoofden dienen te worden uitgevoerd in beton met voormetseling.

Het brugdek dient te worden uitgevoerd in staal en/of beton met antislipslijtlaag. Het ontwerp van de brug in tooguitvoering met leuning karakteristiek uitgevoerd, passend bij de omgeving. Het geheel moet onderhoudsarm zijn. Er mogen geen kabels en leiding aan, op of in de brug worden bevestigd.

In het park aan te leggen voet-/fietsbruggen dienen van firma Haasnoot te zijn.

4 Toetsing en acceptatie

De openbare ruimte die in dit project wordt ontworpen en aangelegd komt uiteindelijk bij de gemeente in beheer bij de hoofdafdeling Wijkzaken, afdeling Dagelijks Beheer en Techniek. Om de gerealiseerde openbare ruimte uiteindelijk in beheer te nemen wordt tijdens het proces op een aantal momenten door getoetst of het ontwerp, respectievelijk de uitvoering, voldoet aan de daarvoor geformuleerde eisen.

Het toetsings- en acceptatieplan wordt nog opgesteld, daarin wordt nader uitgewerkt wat in grote lijnen hieronder is vermeld.

Achtereenvolgens worden het Voorlopig Ontwerp (VO), het Definitief Ontwerp (DO) en het bestek getoetst aan dit Programma van Eisen. Uiteindelijk wordt, voorafgaand aan de overdracht van de gerealiseerde openbare ruimte, het werk geschouwd.

4.1 Voorlopig Ontwerp

Ter toetsing van het VO dienen in tenminste tweevoud tekeningen op een schaal van ten minste 1:500 te worden aangeleverd. Dit bij voorkeur zowel digitaal als op papier. Deze tekeningen zullen worden getoetst aan de algemene en functionele eisen zoals verwoord in dit PvE en de eisen en voorwaarden van de documenten waar dit PvE naar verwijst. Waarin het ontwerp van het PvE wordt afgeweken, dient de ontwerper dit beargumenteerd aan te geven.

Bij toetsing van het VO wordt onder meer gelet op:

- Inrichting openbare ruimte / ruimtelijke kwaliteit
- Functies in de openbare ruimte
- Aanwezigheid en plaatsing van parkeerplaatsen
- Globale plaatsing van openbare verlichting
- Locatie van ondergrondse afvalcontainers
- Locaties en typen groen
- Breedte van wegen en trottoirs
- Ruimte voor kabels en leidingen onder wegen en trottoirs

4.2 Definitief Ontwerp

Ter toetsing van het DO dienen in tenminste tweevoud tekeningen op een schaal van ten minste 1:500 te worden aangeleverd. Ook dienen principedetails te worden aangeleverd van boomgaten en de inrichting van parkeerplaatsen. Tekeningen worden bij voorkeur zowel digitaal als op papier aangeleverd. In deze fase zal worden getoetst aan de ontwerp- en technische eisen zoals verwoord in dit PvE en de eisen en voorwaarden van de documenten waar dit PvE naar verwijst. Waar in het ontwerp van het PvE wordt afgeweken, dient de ontwerper dit beargumenteerd aan te geven.

Bij toetsing van het DO wordt onder meer gelet op:

- Toegepaste materialen
- Verband in verharding
- Aansluiting riolering
- Ligging kabel- en leidingentracé
- Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers
- Plaatsing van bomen (locatie en technische uitvoering)
- Plaatsing en toegepaste materialen openbare verlichting

4.3 Bestek

Het bestek dient in tenminste tweevoud ter toetsing te worden voorgelegd. Het bestek zal met name worden getoetst aan de technische eisen uit dit PvE en de eisen en voorwaarden van de documenten waar dit PvE naar verwijst.

Project Management Bureau

Retouradres Postbus 562, 2003 RN Haarlem.

Cees Jan Pen

Datum 12 februari 2008
Ons kenmerk STB/PMB/2008/
Contactpersoon A.W. Kuiper
Doorkiesnummer 023-5113692
E-mail a.kuiper@haarlem.nl
Onderwerp nieuwbouw VMBO scholen

Beste Cees Jan,

Met uw mail van 23 januari heeft u een nadere toelichting gevraagd op de mogelijke risico's van de tegenvaller mbt herontwikkeling gebouw Sterrencollege en of de oplevering van dit gebouw mogelijk vertraagd is. Daarnaast vraagt U nadere informatie over de exacte vertraging door deze tegenvaller en een risico-inschatting van de extra kosten gelet op de huidige prijzen in de bouwsector.

Vertraging bouwprojecten

LJC2

De aanbesteding van het LJC2 stond gepland tot eind november 2007. Het tegenvallende aanbestedingsresultaat dwingt tot nader overleg en zo nodig het opnieuw opstarten van de procedure. Dunamare is als opdrachtgever hierover in overleg met de inschrijver.

Voor dit moment wordt rekening gehouden met ca 4 maanden vertraging. Naar het zich laat aanzien kan deze vertraging niet worden ingelopen. De ingebruikname stond gepland op 1 jan. 2010.

Sterrencollege

De aanbesteding van het Sterrencollege staat gepland tot eind jan. 2008. Deze aanbesteding is opnieuw opgestart. Ook hier is sprake van ca 4 maanden vertraging. Deze vertraging kan opgevangen worden binnen de planning die uitgaat van een oplevering in juli 2010. Deze planning was al eerder aangepast n.a.v. de latere oplevering van de sportvelden van Kinheim.

Extra kosten

LJC2

De aanbesteding voor het LJC2 heeft nog niet tot een gewenst resultaat geleid. Nadat zich aanvankelijk 3 partijen hadden aangemeld heeft slechts één partij een

bieding uitgebracht. Deze bieding van € 26.795.000, - overschrijdt het beschikbare budget van € 20.981.491, - met ca 28%. Dit is beduidend hoger dan op grond van de gestegen bouwkostenindex mocht worden verwacht en waarmee wij rekening hebben gehouden. Nader overleg tussen partijen vindt plaats en zo nodig zal de aanbesteding worden overgedaan.

Wij houden er rekening mee dat het budget niet toereikend zal blijken te zijn. In dat geval zullen wij uw raad informeren en voorstellen doen.

Sterrencollege

Voor het Sterrencollege zijn er nog geen biedingen gedaan. De procedure is afgebroken en opnieuw opgestart. Vertraging heeft echter wel financiële consequenties. De gemeente heeft zich contractueel verbonden op 1 jan. 2010 het oude gebouw van het Sterrencollege aan de Verspronckweg op te leveren. Op niet nakoming staat een boete van ca € 100.000, - per maand. De eventuele kosten die hieruit voor de gemeente voortvloeien zouden eventueel gedekt kunnen worden uit de rente die nog ontvangen wordt op de al geïncasseerde verkoopprijs van € 17 mln. Daarvoor zou de raad gevraagd moeten worden deze rente als bestemmingsreserve beschikbaar te houden voor de VMBO's. Onderzocht wordt de mogelijkheid om het oude schoolcomplex gefaseerd op te leveren.

Risico's

De risico's zijn:

- Hogere bouwkosten (boven de bouwindex van 6%) als gevolg van de ongunstige bouwmarkt. Voor het LJC is nu sprake van ca € 6 mln. Wij gaan er van uit dat de overschrijding tot de helft moet kunnen worden teruggebracht.
- Een vergelijkbaar effect bij de aanbesteding van het Sterrencollege.
- Vertraging leidt tot extra kosten door latere oplevering van het oude gebouw van het Sterrencollege aan de Verspronckweg. De kosten hiervan kunnen op grond van de huidige planning oplopen tot € 600.000, -
- Hogere proceskosten (zowel in- als extern) vanwege een langere doorlooptijd van het project. Op jaarbasis ca € 100.000,-

Om de risico's te beheersen wordt:

- De aanbesteding van het LJC opnieuw gestart als de gesprekken met de bouwcombinatie geen bevredigend resultaat opleveren
- De aanbestedingsprocedure voor het Sterrencollege opnieuw gestart met als doel meer concurrerende aanbiedingen te krijgen
- Een gefaseerde levering van het huidige Sterrencollege wordt onderzocht.
- De verkoop van de vrijkomende schoolcomplexen is de belangrijkste dekking voor de te maken kosten. Eventuele tegenvallers kunnen mogelijk gedekt worden uit hogere opbrengsten uit verkoop. Belangrijk is, mede gegeven deze problematiek, dat we voor de maximale opbrengst gaan.

Met vriendelijke groet,

A.W. Kuiper
Projectmanager VMBO