

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur: dhr. B. Hol
Telefoon: 511 5141
E-mail: <a href="mailto:bhol@haarlem.nl">bhol@haarlem.nl</a>
WZ/OGV Reg.nr. 2008/95846
Te kopiëren: A, B, C, D en E
B & W-vergadering van 9 september 2008

## Onderwerp

Vaststellen PVE Schouwtjeslaan

### Bestuurlijke context

De Schouwtjeslaan, ter hoogte van de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat, is voor fietsers moeilijk over te steken. De werkzaamheden om dit te verbeteren zijn inmiddels uitgevoerd. De oplossing is tot stand gekomen in overleg met de buurt, nadat is toegezegd om ook voor de gehele Schouwtjeslaan en Uit den Bosstraat een integraal voorontwerp (VO) te maken. Dit VO kan in geval van regulier onderhoud of andere werkzaamheden dienen als kader voor de aanpassingen in de openbare ruimte.

### Kader

In 2004 hebben wij besloten de Schouwtjeslaan te categoriseren als erftoegangsweg (V&V/2004/176652). Een herinrichting tot erftoegangsweg is nog niet uitgevoerd. Op 9 oktober 2007 is het definitief ontwerp (V 3857) voor het verbeteren van de (fiets) oversteekbaarheid van de kruising Schouwtjeslaan/van Merlestraat vastgesteld en is opdracht gegeven voor de uitvoering van de aanpassingen (V&V/2007/183813). Deze werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd.

Ten aanzien van de Schouwtjeslaan spelen momenteel de volgende zaken:

1. Verbeteren van de (fiets)oversteek ter hoogte van de Van Merlenstraat (zie voorgaande).
2. Opstellen van een voorlopig ontwerp (VO) voor de Schouwtjeslaan en de Uit den Bosstraat.
3. Opknappen van het plantsoen rond het Schouwtjesplein in relatie tot het plaatsen van ondergrondse containers.
4. Onderzoek of de opstelstroken naar de Leidsevaart verbeterd kunnen worden.

Het voorliggende programma van eisen (PvE) geeft de kaders aan waarbinnen het bij punt 2 genoemde VO wordt opgesteld. Over de punten 3 en 4 zullen wij op een later moment terug komen.

### Het voornemen

Om te komen tot een VO is een “programma van eisen voor de openbare ruimte” (PvE) opgesteld (bijlage A). Met een vastgesteld PvE wordt samen met de participanten een VO opgesteld voor de Schouwtjeslaan en Uit den Bosstraat. Deze zal eind 2008 door ons worden vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

### Participatie

Het PvE is tot stand gekomen in overleg met vertegenwoordigers uit de buurt: wijkraden Koninginnebuurt en Bosch en Vaart, werkgroep Schouwtjeslaan, Open platform Schouwtjesplein en de fietsersbond. Op het concept PvE hebben de verschillende participanten in twee ronden schriftelijk gereageerd. Indien van toepassing, zijn de reacties van de participanten verwerkt in het voorliggende PvE. De conceptreacties zijn tevens gebundeld en voorzien van inhoudelijke antwoorden (bijlage B en C), inclusief de reactie op de brief van de werkgroep Schouwtjeslaan en het Open platform Schouwtjesplein (bijlage D).

### Commissieparagraaf:

In het kader van de actieve informatieplicht wordt de commissie geïnformeerd over het PvE en de activiteiten van het college om te komen tot een VO van de Schouwtjeslaan en de Uit den Bosstraat.

### B&W-besluit:

1. Het college stelt het programma van eisen voor openbare ruimte Schouwtjeslaan vast (bijlage A).
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen daags na de besluitvorming informatie over dit besluit.
4. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter kennisname.

Gemeente Haarlem  
Hoofdafdeling Wijkzaken  
Afdeling OGV



# Haarlem

Programma van Eisen  
Openbare Ruimte  
Schouwtjeslaan

Gemeente Haarlem  
Hoofdafdeling Wijkzaken  
Afdeling Openbare Ruimte, Groen en Verkeer  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
tel. : 023-5114813  
fax.: 023-5114501

**Gemeente Haarlem,  
Hoofdafdeling Wijkzaken,  
Afdeling OGV,**

**Programma van Eisen  
Openbare Ruimte  
Schouwtjeslaan**

<b>registratie</b>	<b>datum</b>	<b>status</b>
PVE versie 4.0	6 mei 2008	Definitief

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
2	Algemene eisen .....	6
2.1	Ruimtelijke kwaliteit; ontwerp algemeen	6
2.2	Beheer en onderhoud	6
3	Functionele eisen per domein .....	7
3.1	Verharding	7
3.2	Openbare verlichting	7
3.3	Waterhuishouding, riolering en drainage	7
3.4	Groen	7
3.5	Kabels en leidingen	7
3.6	Ondergrondse afvalinzameling	7
3.7	Straatmeubilair	8
4	Ontwerpeisen per domein .....	9
4.1	Verharding	9
4.2	Openbare verlichting	9
4.3	Waterhuishouding, riolering en drainage	9
4.4	Groen	9
4.5	Kabels en leidingen	9
4.6	Ondergrondse afvalinzameling	10
4.7	Straatmeubilair	11
5	Technische eisen per domein .....	12
5.1	Verharding	12
5.2	Openbare verlichting	13
5.3	Groen	13
5.4	Kabels en leidingen	14
5.5	Ondergrondse afvalinzameling	14
5.6	Straatmeubilair	15

# **1 Inleiding**

## **Doelstelling**

In het HVVP is de Schouwtjeslaan (en de Uit den Boschstraat) benoemd als verblijfsgebied. De huidige inrichting voldoet niet aan dit beeld. Dit Programma van Eisen is opgesteld om aan (de inrichting van) de openbare ruimte zodanige voorwaarden te stellen dat een goede ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt, met een aantrekkelijk en goed te beheren openbare ruimte van de Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat. Dit document is bepalend voor de dimensionering en materialisering van de openbare ruimte.

## **Kader**

De inrichting van de openbare buitenruimte dient tenminste te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het Algemeen Programma van Eisen voor de openbare ruimte (ApvE), waarin ondermeer de standaarddetails zijn 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.

In het HVVP zijn de Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat benoemd als gebiedsontsluitingsweg type B. In de vergadering van 6 juli 2004 heeft het college besloten (reg.nr. 176652) om de Schouwtjeslaan te categoriseren als erftoegangsweg. Volgens het HVVP maken de straten onderdeel uit van het fietsnetwerk.

## **AFOTT-opbouw**

Dit programma van eisen is opgebouwd met achtereenvolgens de Algemene, Functionele, Ontwerp- en Technische eisen, en tot slot Toetsing en acceptatie. Dit houdt in dat, naarmate het ontwerpproces vordert, ook de eisen meer gedetailleerd en specifieker worden. Via deze opbouw sluit het PvE aan bij de verschillende stadia van het ontwerpproces. Globaal sluiten de algemene en functionele eisen qua detaillering aan bij het maken van het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte, en komen bij het maken van het definitief ontwerp en het bestek de technische eisen naar voren.

## **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 6 is aangegeven hoe dit zal gebeuren.

## **Beheer- en onderhoudsdocument**

Na oplevering van reconstructie zal de buitenruimte weer in beheer komen als openbare ruimte. 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 de projectleider aan de afdeling Beheer Openbare Ruimte.

## **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 blijkt dat vanwege bouwverkeer beschadiging is toegebracht aan de openbare ruimte, dan zal deze worden verhaald op de veroorzaker.

## **2 Algemene eisen**

### **2.1 Ruimtelijke kwaliteit; ontwerp algemeen**

De beeldkwaliteit van de openbare ruimte van de Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat dient aan te sluiten op de beeldkwaliteit van de openbare ruimte van de wijk Bosch en Vaart.

De Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat zijn benoemd als een verblijfsgebied. Deze straten dienen dus ingericht te worden als een 30 km/uur gebied. Aangezien de straten onderdeel zijn van het Haarlemse fietsnetwerk dient in het ontwerp gestreefd te worden naar verbetering van deze bestaande fietsroute.

De straten zijn eveneens onderdeel van een busroute. In het ontwerp dienen bushaltes te worden ingepast. De verharding voor de rijbaan is asfalt. In verband met de busroute worden er alleen busvriendelijke remmers toegepast.

De bestaande bomen in de Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat variëren in leeftijd van 12 tot 67 jaar, met soms jongere aanplant waar in het verleden bomen zijn vervangen. Er dient nog onderzoek te worden gedaan naar de staat en toekomstverwachting van de individuele bomen, om te beziën of behoud zinvol is. Het kan, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, aan te bevelen zijn om de bomen te vervangen en bij de nieuwe aanplant extra aandacht te besteden aan de groeiplaats van de bomen. In ieder geval dient behoud van de laanbeplanting als uitgangspunt voor het ontwerp.

Speciale aandacht is vereist voor de inrichting van de Korte Schouwtjeslaan en de aansluiting op de Uit den Boschstraat. In het ontwerp moet een uitspraak worden gedaan over de functie van de "korte" Schouwtjeslaan; doodlopend, aangepaste rijrichting, fietsen in tegenrichting toestaan, haaks parkeervakken, etc. Als dat ontwerp duidelijk is, zal de aansluiting op de Uit den Boschstraat met zorg vormgegeven moeten worden waarbij zicht, voorrang en de aansluiting van het fietspadje van de Soestdijkstraat aandachtspunten zijn.

Eveneens is speciale aandacht vereist voor inrichting van het Schouwtjesplein. In verband met de aansluiting van de van Merlestraat en Berkenrodestraat op de Schouwtjeslaan en de opstelstroken van de verkeerslichtenregeling is sprake van een complexe verkeerssituatie. Hier is speciale aandacht nodig voor de inrichting, waarbij de nadruk dient te liggen op verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Andere aandachtspunten zijn de locatie van de, ondergronds te brengen, afvalbakken en de wens om een directe fietsverbinding van de Zuider Emmakade en de Prinsessekade op de Schouwtjeslaan te realiseren. Verder vormt de aansluiting van de straten met de groeninrichting en aansluiting op de Leidsevaart een plein dat met aandacht voor de stedenbouwkundige waarde ontworpen dient te worden.

### **2.2 Beheer en onderhoud**

Op basis van het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte zal door de hoofdafdeling Wijkzaken een beheerplan worden opgesteld, dat indien nodig op basis van het DO wordt geactualiseerd. Dit beheerplan 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.

### **3 Functionele eisen per domein**

De parkeerplaatsen hoeven niet op dezelfde plek terug te komen, gezien de parkeerdruk is het niet wenselijk het aantal parkeervakken te verminderen. De parkeervakken dienen als langspaarkeervakken te worden aangelegd.

#### **3.1 Verharding**

De verharding in het plangebied bestaat uit trottoirs, parkeervakken en woonstraten. Op de trottoirs wordt niet geparkeerd, deze hoeven dus alleen geschikt te zijn voor voetgangers.

De straten worden intensief gebruikt door autoverkeer, nood- en hulpdiensten en zijn onderdeel van een busroute. De straten zijn onderdeel van het fietsnetwerk en dienen voorzien te zijn van fietsvoorzieningen. De fundering en dimensionering van de wegen en de sterkte van de ondergrondse leidingen dienen hierop berekend te zijn.

#### **3.2 Openbare verlichting**

In de gemeente Haarlem wordt openbare verlichting geplaatst op openbare wegen, straten, pleinen en paden. Op achterpaden en de 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.

#### **3.3 Waterhuishouding, riolering en drainage**

De riolering wordt voorsnog niet vervangen. Indien later alsnog blijkt dat het riool aan vervanging toe is zal hiervoor een aangepast ontwerp gemaakt worden. Dan wordt bezien of een gescheiden stelsel toegepast kan worden, en wordt ook onderzocht of het wenselijk is om tegelijk drainage aan te brengen.

#### **3.4 Groen**

Het groen in het plangebied, een woonwijk, is woonomgevingsgroen. Dit groentype heeft met name functie als beeldgroen en gebruiksgroen: aankleding, ordening, oriëntatie, afscherming, recreatie of hondenuitlaatplaats.

De bomen die in de straten staan dienen behouden te blijven. De bomen in het groen aan het Schouwtjesplein variëren in leeftijd van 12 tot 57 jaar. Uitgangspunt is het behoud van bomen in Haarlem.

De huidige type en omvang bomen bepalen voor een belangrijk deel de beeldkwaliteit van de Schouwtjeslaan. Een herinrichting mag op de langere termijn niet leiden tot een afname van de waarde van de boomstructuur voor de beeldkwaliteit van de straat, tenzij overmacht zich tegen dit principe verzet.

#### **3.5 Kabels en leidingen**

Bij het ontwerpen van het maaiveld dient rekening te worden gehouden met voldoende breedte in verband met het bestaande opbouwprofiel van de kabels en leidingen.

#### **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 een ondergrondse containers.



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 huisaansluiting gebruik zullen maken.

### **3.7 Straatmeubilair**

In Haarlem wordt uniformiteit in straatmeubilair nageleefd, om zodoende tot een samenhangende openbare ruimte te komen. In de inrichting van de openbare ruimte van de Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat kan worden aangesloten bij de openbare ruimte van de wijk Bosch en Vaart.

In het plan worden alleen paaltjes of andere antiparkeervoorzieningen opgenomen als er geen alternatieve mogelijkheden zijn.

Het straatmeubilair in het plangebied zal zich concentreren rond het Schouwtjesplein en de bushaltes. Hier dienen bankjes en prullenbakken te worden geplaatst. Er kan overwogen worden om fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

## **4 Ontwerpeisen per domein**

### **4.1 Verharding**

De Schouwtjeslaan is onderdeel van een busroute. De huidige intensiteiten van het autoverkeer zijn hoog. Asphaltverharding is hier op zijn plaats. In de vergadering van 22 juni 2004 heeft het college van Haarlem een aantal wegen aangewezen die in principe in aanmerking komen voor een geluidsarme deklaag. Voor de projecten op deze lijst geldt dat er van geval tot geval wordt bekeken of ook daadwerkelijk geluidsarm asphalt toegepast zal worden. De Schouwtjeslaan staat op deze lijst.

De Schouwtjeslaan is onderdeel van het fietsnetwerk. Er dienen fietsvoorzieningen worden toegepast in de vorm van fietsstroken of paden, uitgevoerd in (rood) asphalt.

Voor de verharding van parkeervakken en trottoirs wordt aangesloten bij de toegepaste materialen in de wijk Bosch en Vaart, namelijk klinkerverharding.

De verhardingsmaterialen zijn ook uitgewerkt in de vloerkaart die wordt opgesteld voor de Koninginnebuurt en Bosch en Vaart.

### **4.2 Openbare verlichting**

Het plangebied is een woonwijk met beheerclassificatie standaard. De inrichting als woongebied, met de nadruk op sociale veiligheid, leidt tot de volgende ontwerp-eisen:

- Kleurweergave (wit licht)  $R_a \geq 80$ ;
- Lichtpunthoogte 5 meter;
- Armatuur en lichtmast: Haarlemse standaard voor historische wijken, de 'Apollo'.

Voor de plaatsing van openbare verlichting in het ontwerp zijn uitgangspunten en eisen opgenomen in het ApvE. De precieze plaatsing dient, met inachtneming van die uitgangspunten, te worden bepaald op basis van een verlichtingsberekening.

Waar bomen in laanbeplanting staan is speciale aandacht nodig voor de plaatsing van de openbare verlichting in relatie tot bomen.

### **4.3 Waterhuishouding, riolering en drainage**

In principe wordt de riolering niet aangepast of vervangen. Indien er toch wordt besloten de riolering te vervangen dan dient de riolering in het plangebied, conform de ontwerp-eisen uit de ontwerpmodule C2100, worden ontworpen. Bij de berekeningen dient, in overleg met hoofdafdeling Wijkzaken, rekening te worden gehouden met de omgeving van het plangebied en eventuele verdere (toekomstige) ingrepen in het rioleringsstelsel in de omgeving.

### **4.4 Groen**

In het groenontwerp dient de laanbeplanting langs de Schouwtjeslaan en de Uit den Bosschstraat te worden gehandhaafd. De toegepaste boomsoort (*Fraxinus Excelsior*) is bepalend voor de keuze bij nieuwe bomen.

### **4.5 Kabels en leidingen**

De aanbieder van een openbaar telecommunicatienetwerk of omroepnetwerk moet, voordat werkzaamheden kunnen worden verricht, een instemmingsbesluit aanvragen bij de gemeente. Aan zo'n instemmingsbesluit worden voorschriften en beperkingen verbonden in het belang van onder meer de openbare orde, het voorkomen of beperken van schade of overlast, de bruikbaarheid en het doelmatig beheer en onderhoud van de openbare gronden, de bescherming van het aanzien van de omgeving en de te leveren kwaliteit. Deze voorschriften en beperkingen zijn uitgewerkt in de publicatie "Voorwaarden kabels in Haarlem".

## 4.6 Ondergrondse afvalinzameling

In het ontwerp dienen locaties gereserveerd te worden voor toekomstige plaatsing van ondergrondse containers. Ten aanzien van de situering van 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.
- 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 deelsluitmakend 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 (in ieder geval Wijkzaken/OGV en Stadszaken/Milieu).

- 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 dezelfde 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 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 cremeren 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 (uiteindelijke) 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 Wijkzaken/OGV.

De bovengrondse inwerpvoorziening dient te worden gepoedercoat in RAL-kleur 7016.

#### **4.7 Straatmeubilair**

De in het ontwerp op te nemen bankjes en prullenbakken dienen van het volgende type te zijn:

- Bankje: Canapé ongelakt, type L=2200. Onderstel in poedercoating, RAL-kleur 7016.
- Afvalbakken: Constructo 50, poedercoating RAL-kleur 7016.


## 5 Technische eisen per domein

In dit hoofdstuk worden de technische eisen beschreven, zoals die worden gesteld aan de diverse aspecten van de openbare ruimte.

### 5.1 Verharding

Diverse onderdelen van het ontwerp zijn nader te detailleren aan de hand van onderstaande tabel.

Onderdeel	Eisen
Beheeraspecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Let op toegankelijkheid voor reinigings- en onkruidverwijderingsapparatuur.</li> <li>- ontwerp op behoefte (geen onnodige brede rijstroken, fietspaden en voetpaden)</li> <li>- Vermijd opbrekingen van gesloten oppervlakken in verband met kabels en leidingen door toepassing van kabelbuizen</li> <li>- Probeer het aantal doordringbare voegen te minimaliseren door waar (tegen redelijke kosten) mogelijk: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Gebruik te maken van elementen met standaardmaten (minder knipwerk),</li> </ul> </li> </ul> <p>Dichtmaken van voegen en kieren (cement, asfalt, kit)</p>
Grondverzet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De ondergrond dient tot 1,50 minus toekomstig maaiveld puinvrij te zijn</li> <li>-</li> <li>- Aan te brengen grond en zand dient schone grond te zijn.</li> </ul>
Rijbaan en fietsstrook/pad	<p>Rijbaan en fietsstrook uitvoeren in asfalt.</p> <p>Van verhardingen moet een ASCON respectievelijk VECON berekening worden gemaakt.</p> <p>Uitgangspunten bij asfaltverharding:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Levensduur van 20 jaar berekend bij de verkeersintensiteit 10 jaar na oplevering.</li> <li>• Deklaag van SMA 0/11, dikte circa 30 mm.</li> <li>• Indien geluidsarme deklaag: dichte of semi-dichte dunne deklaag, geluidsreductie minimaal 3 dB(A) tov DAB of alternatief stand der techniek.</li> <li>• Tussenlaag van OAB type en dikte afhankelijk van belasting.</li> <li>• Onderlaag van STAB type en dikte afhankelijk van belasting.</li> <li>• Kleeflaag kationisch type soort 0.</li> <li>• Asfalt type PR (partieel recycled) toepassen.</li> <li>• Wegfundering met een dikte van 250 mm tot 300 mm.</li> <li>• Zandbed van minimaal 800 mm.</li> </ul> <p>Bij bushaltes en bij veel remmend en optrekkend verkeer (m.n. bij kruispunten met VRI) dient de toplaag van asfalt in ZOAB met cementslurry te worden uitgevoerd.</p> <p>Bij langsnaden van bestaand met nieuw asfalt moet wapening worden toegepast Glasgrid type 8501.</p> <p>De toegepaste snelheidsremmers dienen geen trillingshinder of schade te veroorzaken bij naburige bebouwing.</p> <p><i>Elementenverharding:</i> uitvoeren in gebakken klinkers (bij voorkeur kei- of dikformaat),</p>

Onderdeel	Eisen
	<p>kleur rood gemêleerd, paars en geel. Kwaliteit A4/12. Straten in keperverband, afschot haaks op de weg-as 2 %.</p> <p>Funderingslaag van beton- of menggranulaat 0/40 mm laagdikte 250 mm, doorlopend onder de band aanbrengen.</p> <p>Markeringen: bij elementenverharding instraten, bij asfaltverharding thermoplastisch materiaal.</p>
Parkeervakken	<p>Verharding bestaat uit handmatig te verwerken elementen van gebakken materiaal (dikformaat dikte 80 mm). Straten in elleboogverband, afschot haaks op de weg-as 2 %.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vak zelf kleur rood gemêleerd, paars en geel;</li> <li>- Markering kleur wit.</li> </ul>
Trottoirs	<p>Gebakken klinkers, waalformaat, paars, geel, rood gemêleerd. Gestraat in halfsteensverband.</p> 
Kant-opsluitingen	<p>Trottoirbanden tussen rijbaan en voetpaden: trottoirbanden KI 130/150 mm x 250 mm x 1.000 mm, deklaag gewassen basaltporfier, voorzien van hol-/dolverbinding.</p> <p>Bij toepassing van een wegfundering de trottoirbanden stellen in specie en voorzien van een steunrug.</p> <p>Trottoirbanden tussen voetpaden en fietspaden: parkeerbanden 65/150 x 250 mm, kleur grijs, met hol-/dolverbinding.</p> <p>Opsluitbanden langs plantsoen en erfscheidingen: banden 100 mm x 200 mm x 1.000 mm deklaag glad, kleur grijs, met hol-/dolverbinding.</p> <p>Ronde trottoirbanden bij voorkeur als complete elementen met tegel, inpasbaar in standaardmaat tegels. Ook voor boomspiegels in trottoirs indien leverbaar.</p>

## 5.2 Openbare verlichting

De Haarlemse lichtmasten zijn in de deur voorzien van een afwijkende sluiting. De sleutel wordt voor aanvang van de werkzaamheden door de afdeling Wijkzaken/OGV aan de opdrachtnemer aangeboden.

## 5.3 Groen

De bestaande laanbeplanting langs de Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat maakt onderdeel uit van de stedelijke hoofdstructuur voor groen. Dit houdt dat hier aandacht dient te worden besteed aan het behoud van en verbetering van de bomenstructuur.

Dit houdt concreet in dat bij het planten van bomen in de ondergrond voorzieningen moeten worden aangebracht om worteldruk te voorkomen en een plantgat van voldoende grootte moet worden gebruikt. De maten van het plantgat zijn afhankelijk van de grootte van de boom die wordt gekozen.

#### **5.4 Kabels en leidingen**

Naast de zogenaamde standaardvoorwaarden kunnen aan een instemmingsbesluit nog specifieke voorschriften worden verbonden. Hieronder worden een aantal van deze standaardvoorwaarden genoemd.

- Kabels moeten worden aangelegd volgens het normaalprofiel Haarlem.
- Kabelbuizen moeten gebundeld en gestapeld worden gelegd.
- Het is niet toegestaan kabels te leggen in de vrije zone, dat wil zeggen tussen de 55 en 80 centimeter onder straatniveau. Bovendien mogen kabels in geen geval hoger worden gelegd dan 50 centimeter onder straatniveau. Riool- en drainleidingen, alsmede huis- en kolkafvoerleidingen moeten volledig in stand worden gelaten.
- Bij nieuwe tracés moeten HDPE-buizen onder de vrije zone worden aangebracht en bij bestaande tracés zo veel mogelijk.
- De geul dient in gescheiden grondsoorten of verhardingen te worden ontgraven en in de juiste volgorde, met de bovenlaag vrij van puin, te worden teruggebracht.
- De verdichtingsgraad van aangevulde sleuven dient minimaal 95% te zijn en/of 98% van de direct naastliggende grond.
- Om verzakkingen te voorkomen dient de verdichting in lagen te geschieden van maximaal 30 centimeter, waarbij iedere laag afzonderlijk moet worden afgetrild.
- Bij kruising van wegen en onder asfaltwegen moeten mantelbuizen worden aangebracht of doorpersingen of boringen worden gerealiseerd.

#### **5.5 Ondergrondse afvalinzameling**

Aan de voorzieningen voor ondergrondse afvalinzameling worden de volgende voorwaarden gesteld:

- In het kader van specifiek de milieueisen dient er per locatie een verkennend bodemonderzoek plaats te vinden eventueel gevolgd door een voor het plaatsingsgebied representatieve bemonstering van bodem en grondwater ter plekke van de te ontgraven locaties. Indien tijdens het plaatsen bemalen zal worden dient er een lozingsvergunning te worden aangevraagd.  
De bovenzijde van de betonnen bak ligt 0,164 meter onder het toekomstig maaiveld ter plaatse van de containerlocatie
- Bij het plaatsen moeten maatregelen worden getroffen om schade aan of verplaatsing van omliggende objecten (panden, kabels en leidingen) te voorkomen;
- Bij het plaatsen moet zonodig een bronbemaling worden toegepast;
- Naastliggende bestratingelementen worden à niveau aangestraat;
- De betonnen bak mag na plaatsing niet zakken;
- De grond rondom de bakken verdichten; Tijdens het aanvullen het zand verdichten tot een indringingsweerstand is bereikt die per 10 mm diepte met ten minste 0,20 Mpa toeneemt, dan wel ten minste 4Mpa bedraagt.
- De betonnen bak dient volledig waterpas te worden gesteld;
- De bestrating rond ondergrondse containers dient aangelegd te worden volgens de RAW standaard;
- De omliggende bestratingelementen dienen horizontaal te worden opgesloten door de voetplaat van de stalencontainer
- De bestrating voor de opstelplek voor het ledigingvoertuig zodanig uitvoeren en funderen dat geen rijsporen en geen breuk ontstaat.
- De werkgrens met betrekking tot het (opnieuw) aanbrengen van straatwerk dient zo gekozen te worden dat plasvorming in het omringend straatwerk voorkomen wordt;
- Knipstukken kleiner dan een halve tegel of een halve band zijn niet toegestaan evenals op de kant gestrate stenen;
- Ten behoeve van de uitvoering dient vooraf per locatie een tekening van de aan te leggen bestrating gemaakt te worden met daarop aangegeven de hoogtematen en

werkgrens. Deze tekeningen in 3-voud ter beoordeling verstrekken. Met de uitvoering mag pas worden begonnen nadat de tekeningen door de opdrachtgever zijn goedgekeurd.

- Met berekeningen aantonen dat de betonnen bak na plaatsing niet opdrijft of zakt. Hierbij moet uitgegaan worden van de maximale grondwaterstand ter plaatse;
- Voordat met het vervaardigen van de elementen wordt begonnen dient de leverancier tekeningen en berekeningen in 3-voud ter beoordeling te verstrekken. Met de productie mag pas worden begonnen nadat tekeningen en berekeningen zijn goedgekeurd.
- De betonnen bak moet geschikt zijn voor het ondergrondse afvalstelsel van de gemeente Haarlem;
- De betonnen bakken en afdekplaten leveren onder KOMO/KIWA certificaat
- De bak en afdekplaat zijn van prefab gewapend beton, uit 1 geheel gefabriceerd;
- De binnenafmetingen van de betonnen bak bedragen minimaal vierkant: 1,465 \* 1,465 meter (restafval, papier en glas); De inwendige hoogte van de betonnen bak bedraagt 2,680 meter;
- De bovenzijde van de betonnen bak ligt 0,164 meter onder het toekomstig maaiveld ter plaatse van de containerlocatie; De bovenzijde van de afdekplaat ligt 2 cm boven het toekomstig maaiveld ter plaatse van de containerlocatie;
- De betonnen bak en afdekplaat voorzien van de nodige universele hijsvoorzieningen. Na plaatsing mogen de hijsvoorzieningen niet blijvend uitsteken;
- Bevestigingsmiddelen van roestvast staal klasse A4 toepassen;
- De betonnen bak dient na plaatsing grond- en waterdicht te zijn;
- De betonnen bak leveren met een garantie van 15 jaar op waterdichtheid;
- De eventueel bij plaatsing benodigde hulpstoffen dienen door de leverancier te worden meegeleverd;
- Met berekeningen aantonen dat de betonnen bak en de afdekplaat de zijdelingse grondbelasting alsmede een verkeersbelasting van verkeersklasse 450 kan weerstaan;
- Met berekeningen aantonen dat de betonnen bak na plaatsing niet opdrijft of zakt. Hierbij moet uitgegaan worden van de maximale grondwaterstand ter plaatse;
- Voordat met het vervaardigen van de elementen wordt begonnen dient de leverancier tekeningen en berekeningen in 3-voud ter beoordeling te verstrekken. Met de productie mag pas worden begonnen nadat tekeningen en berekeningen zijn goedgekeurd;
- Water dat aanwezig is in de betonnen bak moet op een eenvoudige wijze volledig kunnen worden verwijderd;

## **5.6 Straatmeubilair**

Voor straatmeubilair worden geen specifieke technische eisen gesteld, zie hiervoor het ApvE van de gemeente Haarlem.



## Schouwtjeslaan

### Reacties en antwoorden op Programma van Eisen (versie 4 december 2007)

#### Werkgroep Schouwtjeslaan – Uit den Boschstraat

##### Paragraaf 2.1. 2<sup>e</sup> alinea

De werkgroep is absoluut tegen het aanbrengen van fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden. Indien fietsvoorzieningen werkelijk nodig zijn, dan zijn fietsstroken op het niveau van de rijweg de enige oplossing die het laankarakter van Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat zo min mogelijk aan tasten.

*Tekst is aangepast. Straten maken onderdeel uit van fietsnetwerk in HVVP. Deze geeft aan dat het bestaande fietsnetwerk verbeterd dient te worden.*

##### Paragraaf 2.1 3<sup>e</sup> alinea

De werkgroep is tegen iedere vorm van drempels, korte drempels, druppels ed. in verband met de trillingen die dan worden veroorzaakt door het zware verkeer. Onze huizen hebben hiervan zwaar te leiden.

*U bent tegen snelheidsremmers die trillingen veroorzaken door zwaar verkeer. Als er een type snelheidsremmer (en dit kan een variant van een drempel zijn) wordt toegepast die geen trilling veroorzaakt door zwaar verkeer is er geen bezwaar. Hierop is geanticipeerd in tabel 5.1 in onderdeel 'Rijbaan en fietsstrook/pad'*

##### Paragraaf 2.1 5<sup>e</sup> alinea

Afgelopen zomer heeft onze werkgroep een enquête gehouden onder de bewoners van onze straten. Een van de punten die naar voren kwam, was dat er weinig concrete steun was voor een herinrichting van de korte Schouwtjeslaan, met uitzondering van een veiliger en betere aansluiting van de korte Schouwtjeslaan op de bocht Uit den Boschstraat –Schouwtjeslaan.

*Voor kennisgeving aangenomen.*

##### Paragraaf 2.1 6<sup>e</sup> alinea

Tav de inrichting van het Schouwtjesplein en met name de kruising met de van Merlestraat en Berkenrodestraat het volgende:

In de vergadering van B+W en Gemeente Raad is het door de afdeling Stadsbeheer opgestelde plan aangenomen; van de zijde van de Raadsfractie van de VVD en (het CDA?) zijn aan hun goedkeuring wel enkele voorwaarden verbonden die wethouder Divendal heeft toegezegd na te zullen komen. Deze voorwaarden waren:

- Er zal in de toekomst gezocht moeten worden naar een integrale oplossing van de problemen rond de kruising Leidsevaart, Pijlsiaan, Schouwtjeslaan, van Merlenstraat en Berkenrodestraat.
- De afstelling van het verkeerslicht bij de Pijlsiaan dient dermate te worden aangepast dat het groene licht voor fietsers komende van de Pijlsiaan naar de Schouwtjeslaan zo veel tijd krijgt, dat fietsers de kruising met van Merlenstraat en Berkenrodestraat gepasseerd zijn, voordat auto's hen achterop komen.
- Er zal enige maanden na de voltooiing van de aangebrachte aanpassingen door de Gemeente een evaluatie plaats vinden.

*Dit is bekend.*

##### Paragraaf 4.1

Van een busroute is nog nauwelijks sprake. Er rijdt nog maar één bus per uur in beide richtingen. De huidige intensiteiten van het autoverkeer zijn hoog. Verkeersmaatregelen in groter verband dienen te worden nagestreefd om deze intensiteit te verminderen. De werkgroep is een voorstander van het weren van doorgaand vrachtverkeer door Schouwtjeslaan- Uit den Boschstraat, middels een verbodsbord.

Handhaving van de 30 km snelheid uit te voeren middels flitspaal.

*Het weren van vrachtverkeer zal besproken worden in het kader van het ontwerp. Het afdwingen van een lagere snelheid binnen de 30 km/zone zal gerealiseerd moeten worden met behulp van de inrichting.*

#### Paragraaf 4.4

De werkgroep onderschrijft nadrukkelijk de doelstelling om de laanbeplanting langs Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat te handhaven. Deze doelstelling dient uitgangspunt te zijn bij iedere aanpassing van de inrichting.

*Voor kennisgeving aangenomen.*

### Schouwtjesplein Open Platform

1. er moet een eerlijkere verdeling van de glas- en papierbakken komen over de buurten (niet alleen Koninginnenbuurt en BoschenVaart, maar er is ook afvaltoerisme uit andere wijken). In het plan is dit voorzien door minder bakken en deze te verdelen over beide zijden van het plein. Echter, als gemeentereiniging niet elders in de buurten meer bakken plaatst zal het probleem (geluid, rotzooi en verkeersoverlast) verergeren (noot: de situatie rond de bakken stond in onze enquête unaniem op de 1e plaats !!)

*De overlast wordt verminderd door het aanbrengen van ondergrondse bakken. Het totaal aantal bakken wordt minder en ze worden verdeeld over beide zijden van het plein. Het nog op te stellen plaatsingsplan zal betrekking hebben op meerdere wijken dan alleen Koninginnebuurt en Bosch en Vaart.*

2. er zijn diverse initiatieven op en rond het plein en de verandering in de oversteek ivm fietsers is uitgesteld tot na de winter; echter er zijn nog andere budgetten en werkzaamheden waardoor door een combinatie van werken wellicht het plein eerder dan 2011 conform de impressie kan worden ingericht. Hierbij denk aan de reeds geplande, maar niet doorgegangene, groenwijziging op het plein, de rioleringswerkzaamheden die aanstaande zijn (steentjes) [omgeving Oranjeplein], het ondergronds brengen van afvalbakken en de verkeersveranderingen op het plein.

*Er zal binnen de gemeente gezocht worden naar mogelijkheden om de herinrichting van het Schouwtjesplein eerder uit te voeren. De rioleringswerkzaamheden in de omgeving van het Oranjeplein hebben geen relatie met dit project.*

Inventarisatie wensenlijst:

- het is te druk op de Schouwtjeslaan
- er zijn geen fietsvoorzieningen op de Schouwtjeslaan
- er wordt te hard gereden op de Schouwtjeslaan
- bewoners hebben last van trillingen en geluidsoverlast
- redelijke parkeerdruk
- eventuele ontwikkelingen op het Bremerterrein (met bijbehorende parkeerproblematiek etc)
- wens voor het toestaan van fietsen in tegen-richting in gedeelte Korte Schouwtjeslaan
- wens voor omdraaien rijrichting Korte Schouwtjeslaan en alleen inrijden mogelijk vanuit Uit den Boschstraat
- wens voor afsluiten van doorgaand verkeer Korte Schouwtjeslaan
- wens voor uitbreiden parkeren (schuin parkeren) in Korte Schouwtjeslaan
- aanpassen rijrichting in van Oosten de Bruinstraat en de kruising met de Pijlslaan. (meer rust op de kruising)
- inrichting conform HVVP (30 km/uur gebied)
- wens voor het vergroten van de plantvakken voor de bomen
- wens voor het uitbreiden van het fietsparkeren
- beter inrichten aansluiting korte Schouwtjeslaan op Uit den Boschstraat/Schouwtjeslaan
- aansluiting fietspadje (Soestdijkstraat) op de kruising
- boombeplanting dient behouden te blijven

-schampstrook tussen fietsvoorzieningen en parkeervakken

*Met de uitwerking van het ontwerp zal bekeken worden in hoeverre deze wensenlijst kan worden meegenomen. In het ontwerp wordt het programma van eisen uitgewerkt.*

### Wijkraad Bosch en Vaart

#### 1 HPPV

In het HPPV is opgenomen dat Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat zijn benoemd als verblijfsgebied.

Haarlem heeft maar een paar Oost – West verbindingen. Door nu een van die noodzakelijke verbindingen als verblijfsgebied te bestempelen ontstaan er zeer veel conflict situaties. Zowel bij het gebruik als bij de eventuele uitvoeringen van vernieuwingsplannen.

Is het mogelijk dit raadsbesluit opnieuw aan de orde te stellen?

Wij begrijpen dat het niet makkelijk is een raadsbesluit terug te draaien maar we moeten ons wel realiseren dat deze HPPV voor veel problemen in de toekomst kan gaan zorgen.

*Het HVVP is een gegeven voor dit project. Wel zal bij het ontwerp rekening gehouden moeten worden met de verkeersintensiteiten in deze straten.*

#### 2 Inrichting Schouwtjeslaan.

Er is voor gekozen om de bomen te laten staan.

Dat lijkt ons een goede zaak.

Het veranderen van het profiel t.b.v. losse fietsstroken is door een meerderheid goedgekeurd. De enkele rijbaan die nu overblijft zou gezien de drukte tijdens de spits, wel eens voor grote problemen kunnen zorgen.

Laten we er in ieder geval voor zorgen dat de totale breedte van het wegdek niet smaller wordt dan in de huidige situatie. Een oplossing kan zijn door de stoep met 2 tegels te versmallen. De parkeervakken schuiven dan 60 cm. op. Hierdoor wordt iets ruimte gecreëerd voor de weg wat voor een betere en fiets vriendelijkere afhandeling kan zorgen.

*Met de uitwerking van het ontwerp zal bekeken worden in hoeverre deze zaken kunnen worden meegenomen. In het ontwerp wordt het programma van eisen uitgewerkt.*

#### 3 Kort Schouwtjeslaan.

A Wij zijn zowel tegen een afsluiting van deze laan omdat hierdoor de Uit den Boschstraat veel meer verkeer zou moeten verwerken hetgeen niet gewenst is. Ook is de bocht vanaf de Wagenweg veel krappier dan nu het geval is.

B Het verkeer de ander kant op laten rijden zorgt voor 2 zeer gevaarlijke en onoverzichtelijke 3sprongen. Bji de Uit den Boschstraat kan aankomend verkeer auto's van de Schouwtjeslaan pas zeer laat zien en andersom.

Wachtend verkeer zou ook voor problemen kunnen zorgen voor de doorstroming.

Bij de aansluiting van de Wagenweg is het ondoenlijk normaal de Wagenweg op te rijden door de onoverzichtelijkheid en de hoek die men moet maken.

Wil men veilig de Wagenweg op kunnen rijden dan dient men zich op te stellen op het fietspad wat niet wenselijk is.

C Haaks parkeren. Dit lijkt ons niet wenselijk.

Zoals nu kan men makkelijk in en uitparkeren. Bij haaksopstellen duurt het in en uit manoeuvreren veel langer wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen.

De bestuurder heeft ook meer overzicht over de fietsers die in tegenovergestelde richting fietsen. Dit alles is met haakse plaatsen niet mogelijk.

D Fietsers in tegenovergestelde richting toestaan. Dit gebeurt nu al veelvuldig. Het is dus beter dit in goede banen te leggen. Dit kan echter alleen bij een goede regeling bij de 3sprong

Schouwtjeslaan-Uit den Boschstraat-Korte Schoutjeslaan. Dan moeten we denken aan een doorgetrokken fietsstrook met aan weerskanten haaiantanden en goede verkeersborden. Het wordt er echter niet mooier op.

*Met de uitwerking van het ontwerp zal bekeken worden in hoeverre deze zaken kunnen worden meegenomen. In het ontwerp wordt het programma van eisen uitgewerkt.*

Verder dienen de 3 parkeerplaatsen voor de nummers 2a t/m d te verdwijnen om een goede fietsstrook mogelijk te maken. Deze parkeerplaatsen zijn terug te winnen door de stoep op de hoogte vanaf nr. 14 te versmallen waardoor daar ook schuin geparkeerd kan worden.

Als men dan ook de stoep bij de 3sprong waar nu de bus stopt iets versmald en eventueel het wachthuisje verkleint dan is er meer bewegingsvrijheid voor de fietsers.

Met de uitwerking van het ontwerp zal bekeken worden in hoeverre deze zaken kunnen worden meegenomen. In het ontwerp wordt het programma van eisen uitgewerkt.

#### 4 Schouwtjesplein.

A Parkeren. Bij na meten van de planpresentatie blijkt dat de 2 parkeervakken die daar nu getekend zijn ten koste gaan van de rijweg.

Dit is tegen de wens van de wijkraad in. Indien men 2 parkeervakken wil creëren dan dient de stoep maar ook het grasperk sterk te worden gereduceerd. Dat is nu volgens de tekening niet het geval. De wijkraad is altijd voorstander geweest van het feit dat men met 2 auto's langs elkaar moet kunnen rijden bij het plein. Dit om de veiligheid en de doorstroming te bevorderen.

*In de huidige situatie wordt er langs het trottoir geparkeerd. De komst van de 2 parkeerplaatsen verandert daarom niets aan de beschikbare ruimte.*

B Ondergrondse containers. Die zijn nu op 2 locaties getekend.

Dit is een slechte zaak. Als men de oude locatie zou handhaven voorkomt men gevaarlijke toestanden.

Papier en flessen brengt men in deze buurt met de auto weg. Dat is nu eenmaal een gegeven. Dit doet men veelal als men boodschappen gaat doen. Men wil altijd zo dicht mogelijk bij de container staan. Dat zorgt er in de nieuwe opzet voor dat men op de rijbaan gaat stoppen wat gevaar voor fietsers en ander verkeer oplevert. Zeker omdat de bakken bij splitsingen en kruisingen zijn gelegen. Nog veel erger is het feit dat als de bakken geleegd moeten worden de vrachtwagen zowel de in als uitgang van de wijk blokkeert als wel de kruising onoverzichtelijk maakt. Hij staat dan geheel op de rijbaan waar hij een gevaar is voor fietsers en ander verkeer.

In de huidige situatie heeft niemand last van het lossen van de containers omdat de vrachtwagen in het parkeervak plaatsneemt. Vele malen veiliger en overzichtelijker.

Het argument dat in de huidige situatie veel passanten hun papier en flessen daar storten is geen goed argument. De bakken zijn er tenslotte voor het milieu. Wees blij dat zoveel mensen van die bakken gebruik maken. Dit kan je alleen oplossen door in de wijken waar die mensen vandaan komen meer bakken te plaatsen. Niet een zogenaamd probleem op ons bordje leggen. Ons advies handhaaft de huidige locatie.

*De vrachtwagen die de containers leegt aan de zijde van de Van Merlenstraat zal dan 1 rijrichting blokkeren. Er kunnen dus auto's en fietsers langs. Dit zal wel meer manoeuvreren van de verkeersdeelnemers vragen. Aan beide zijden is ruimte om met een auto stil te staan om vervolgens afval in de container te kunnen gooien.*

#### 5 Busroute.

In het concept wordt gesproken van eventueel op den duur opheffen van de busroute door de Schouwtjeslaan. Dit vindt de wijkraad niet wenselijk.

De busroute is van wezenlijk belang voor de ontsluiting van het noordelijke gedeelte van de wijk.

*In het kader van het dit project hebben wij geen invloed op het wel of niet opheffen van busroutes. Deze zinsnede wordt verwijderd.*

6 Drempels.

In het concept wordt gesproken dat wanneer de bus weg gaat, er misschien drempels komen. Men kan wel zeggen dat de drempels die er dan komen aan bepaalde eisen moeten voldoen om de huizen niet te veel te belasten maar doordat de HPPV het als verblijfsgebied heeft aangemerkt zouden die wel eens aan dat besluit moeten voldoen, waardoor ze veel te hoog worden.

Drempels moeten dan ook vermeden worden.

*U bent tegen snelheidsremmers die huizen te veel belasten. Als er een type snelheidsremmer (en dit kan een variant van een drempel zijn) wordt toegepast die huizen weinig of niet belasten, dan is er geen bezwaar. Hierop is geanticipeerd in tabel 5.1 in onderdeel 'Rijbaan en fietsstrook/pad'*

### Fietsersbond

Bij 5.1 tabel

**kabels en leidingen** hier een apart onderdeel in tabel van maken zodat extra nadruk wordt gelegd op toepassing van **kabelbuizen**. Komt wel terug in **5.4 Staat genoemd in de tabel bij het kopje onkruidbeheersing. Tabel tekstueel aangepast. In combinatie met vermelding bij 5.4 is dat voldoende. Het ontwerp en bestek moeten hier gewoon aan voldoen.**

bij **grondverzet** wordt een zandlichaam van minimaal **800 mm** genoemd  
 bij **asfaltverharding** komt het zandbed terug met minimaal **500 mm**.  
 Waar blijft het **verschil**?  
*Wordt aangepast, moet 800 mm zijn.*

Bij **rijbaan/fietsstrook** is nog niet bekend hoe dik de asfalt tussenlaag (OAB) en onderlaag (STAB) moet worden – **waarom niet??**  
*Dit hangt af van de verkeersbelasting, dit wordt bij de besteksvoorbereiding bepaald.*

**rijbaan/fietsstrook** **Elementenverharding** - zijn dat de klinkers die **tussen** de fietsstroken en trottoirbanden of parkeervakken worden toegepast?  
*Het kan zijn dat in het ontwerp een deel van de rijbaan in klinkers kan worden uitgevoerd (bv. deel van de rijbaan van de V. Merlestraat). Daarom staan de voorwaarden voor een klinkerverharding genoemd.*

**rijbaan/fietsstrook** Funderingslaag menggranulaat doorlopend onder de band aanbrengen – **welke band** wordt hier bedoeld: trottoirband of rand parkeervak?  
*Band tussen elementverharding en trottoir. De elementverharding kan mogelijk worden toegepast in een ontwerp voor parkeervakken maar ook als rijbaanverharding.*

- rijbaan/fietsstrook**      **Wegfundering** voor bussen/bushaltes, containerledigingsvoertuigen e.d. = **minimaal 500mm?**  
*Zandbed van 500 mm met daarboven een funderingslaag van 250-300 mm.*
- Garantie**                      op rijsporen en breuk vh wegdek?  
*Na oplevering is er altijd een (beperkt) garantietermijn. Verder wordt er geen garantie geëist. (wel voorwaarden t.a.v. slijtage etc.)*
- Kantopsluitingen**              trottoirbanden tussen rijbaan en voetpad 13 cm hoog  
Trottoirbanden tussen **fietspad en voetpad** 6,5 cm hoog – **waar** worden deze banden, behalve bij het fietspad Soestdijkstraat, nog meer toegepast?  
*Zelfde principe als bij de elementverharding. Het kan zijn dat in de uitwerking van het ontwerp een deel fietspad grenst aan een trottoir. Dan is in ieder geval duidelijk welke band toegepast moet worden.*
- Kolken**                              **vergeten??**  
*Staat in de standaard details die bij het maken van het bestek wordt gehanteerd.*
- Putdeksels**                      deze potentiële veroorzakers van uitglijers, onverwachte manoeuvres, gebroken voorvorken, verloren boodschappen en – kinderen, gesloopte ruggen en wandelende nieren liggen doorgaans precies óp de fietsvoorzieningen – **aub in het PvE opnemen dat dit op de Schouwtjeslaan niet gebeurt!**  
*Het vervangen van het riool valt de eerste 25 jaar nog niet te verwachten. Deze zal dan ook niet verschuiven en is bij het opstellen van het ontwerp een gegeven. Overigens ligt het riool aan de zuidzijde van de rijbaan.*
- Paaltjes**                              mochten er anti-parkeerpaaltjes worden toegepast – welk **type?**  
*In principe worden geen anti-parkeerpalen toegepast. Komen we er echt niet onder uit dan worden grenen anti-parkeerpalen toegepast.*

Reacties participanten op Programma van Eisen (versie maart 2008)

Vraag	Antwoord gemeente	Vraagsteller
<i>drempels moeten vermeden worden, omdat deze schadelijke trilling (voor huizen en mensen) veroorzaken. We herhalen de discussie niet die we bij de oversteek bij het plein al hebben gevoerd. We zien wel graag in het PvE opgenomen dat in het vervolgtraject alternatieven worden onderzocht die effectief snelheidsremmend zijn, maar de bebouwing ontzien.</i>	Hfst. 5.1: In de zin 'De toegepaste drempels dienen geen trillingshinder of schade te veroorzaken bij naburige bebouwing' het woord 'drempels' vervangen door snelheidsremmers.	Schouwtjesplein Open Platform
<i>gezien de te hoge geluidscontouren op het plein en in de laan dient geluidsarm asfalt voorgeschreven te worden (de zgn. geluidsarme open dunne deklaag)</i>	Hfst. 4.1: In de eerste alinea is hierover het volgende toegevoegd: 'In de vergadering van 22 juni 2004 heeft het college van Haarlem een aantal wegen aangewezen die in principe in aanmerking komen voor een geluidsarme deklaag. Voor de projecten op deze lijst geldt dat er van geval tot geval wordt bekeken of ook daadwerkelijk geluidsarm asfalt toegepast zal worden. De Schouwtjeslaan staat op deze lijst.'	Schouwtjesplein Open Platform
<i>gezien de eisen die gesteld worden voor de ondergrondse voorzieningen lijkt het onhaalbaar dat deze kunnen worden ingepast met behoud van andere uitgangspunten als behoud van parkeerplaatsen en bomen</i>	Gezien de hoeveelheid bovengrondse bakken die hierdoor kunnen worden verwijderd, wordt deze stelling niet onderschreven.	Schouwtjesplein Open Platform
<i>Uitgangspunt is dat de bomen blijven en niet worden vervangen</i>	Hfst. 3.4: hierover is toegevoegd: 'De huidige type en omvang bomen bepalen voor een belangrijk deel de beeldkwaliteit van de Schouwtjeslaan. Een herinrichting mag op de langere termijn niet leiden tot een afname van de waarde van de boomstructuur voor de beeldkwaliteit van de straat, tenzij overmacht zich tegen dit principe verzet.'	Schouwtjesplein Open Platform
<i>de breedte van de laan blijft zoals die is (geen bomen weg en geen smallere stoep), omdat dit de basis van het overleg is geweest. Het verbreden van de rijweg lijkt de veiligheid op de fietsstroken niet te verhogen, het aanzicht van de laan als laan wordt aangetast, en de afremming van de snelheid zal minder effectief zijn.</i>	Over het gewenste dwarsprofiel zal in het kader van het opstellen van het voorontwerp worden gediscussieerd.	Schouwtjesplein Open Platform
<i>De vergoeding van gevolgschade van de werkzaamheden voor de omringende woningen dient eveneens opgenomen te worden in het PvE.</i>	In het programma van eisen worden geen teksten opgenomen over uitvoeringswijze. Dat gebeurt in de bestekfase indien de opdrachtgever een voorkeur heeft en anders wordt dit overgelaten aan de aannemer. De werkwijze moet zodanig gekozen worden, dat er geen schade is aan eigendommen van derden. Mocht dit niet goed gaan, dan kan de veroorzaker aansprakelijk worden gesteld voor de schade.	Schouwtjesplein Open Platform
<i>'tegen verzamelbakken'</i>	In het kader van het ondergronds brengen van afvalinzameling zal nog een apart proces van inspraak worden opgestart. Indien de ondergrondse vuilcontainers er komen, dan gebeurt dat volgens het PvE.	Schouwtjesplein Open Platform
<i>'er moet wat gedaan worden aan de groeiende verkeersintensiteit i.k.v. bijvoorbeeld een gemeentelijke</i>	Van belang voor de PvE is hetgeen hierover gezegd wordt in het HVVP. Deze is kaderstellend. Hiervoor wordt het PvE niet aangepast.	Schouwtjesplein Open Platform

<i>verkeerscirculatieplan. Er is veel hinder van filevorming in de spits'</i>		
<i>'Voor de toenemende verkeersdruk moeten aanpassingen op bovenwijks niveau genomen worden'</i>	Van belang voor de PvE is hetgeen hierover gezegd wordt in het HVVP. Deze is kaderstellend. Hiervoor wordt het PvE niet aangepast.	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Waar vinden we het ApvE met de standaarddetails?</i>	Het Algemeen programma van Eisen (ApvE) stelt technische eisen aan de inrichting van de openbare ruimte voor de gehele gemeente Haarlem. Betrokkenen kunnen hier kennis van nemen, maar het document kan in het kader van dit project niet worden aangepast.	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Pag. 4 – gevolgschade (bouw)verkeer: Wat is “bovenmatige” beschadiging? Beschadiging toegebracht aan de openbare ruimte verhalen op aannemer: akkoord; maar deze verantwoordelijkheid dient ook uitgebreid te worden naar particulier eigendom.</i>	Het woord ‘bovenmatige’ is geschrapt. De werkwijze moet zodanig gekozen worden, dat er geen schade is aan eigendommen in de omgeving. Mocht dit niet goed gaan, dan kan de veroorzaker aansprakelijk worden gesteld voor de schade.	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Pag. 4 – gevolgschade (bouw)verkeer: De tekst: “Als na de afronding... t/m opdrachtgever” lijkt juridisch niet logisch. Dit zou betekenen dat de aannemer door bouwverkeer schade kan toe brengen aan wegen (en gebouwen?) en vervolgens draait de opdrachtgever (lees: gemeente) hiervoor op.</i>	Het woord ‘opdrachtgever’ is vervangen door ‘veroorzaker’	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Terecht wordt opgemerkt dat het “laan-karakter” van de Schouwtjeslaan uitgangspunt is voor het ontwerp. Dit past ook bij het voornemen van de gemeente om dit gebied aan te wijzen als “beschermd stadsgezicht” Om dit uitgangspunt te honoreren is het van groot belang dat bestaande bomen gespaard blijven. Hiertoe dienen in het bestek door de aannemer te nemen beschermende maatregelen opgenomen te worden (bijvoorbeeld de bomen voorzien van een omwikkeling met canvas en lengte-latten), en daarbij een boetebeding aan geven voor bomen die toch nog beschadigd worden als gevolg van onzorgvuldig handelen door de aannemer.</i>	In het PvE gaan we in principe niet in op de uitvoeringswijze, dat doen we in de besteksfase. In geval van werkzaamheden aan of nabij bomen, worden in de bestekken van Haarlem standaard bepalingen opgenomen om de bomen te beschermen. Deze gaan in de regel verder dan het voorstel dat gedaan wordt. Dus geen tekstaanpassing in het PvE.	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Wij onderschrijven de genoemde aandacht voor de inrichting van de Korte Schouwtjeslaan: Wij merken nu al op dat een verhoogde kruising in verband met de elders in dit schrijven genoemde “drempel problemen” niet acceptabel is. Ter plaatse van de aansluiting met het fietspad Soestdijkstraat adviseren wij zgn. schapenhekken te plaatsen zoals elders in de wijk Tubergen is toegepast.</i>	Een plateau wordt niet op voorhand uitgesloten. Wat in dit kader relevant is, is dat de maatregel geen overlast veroorzaakt in de vorm van trillingen en geluid. Hiervoor zijn teksten opgenomen in andere onderdelen van het PvE. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werggroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.



<i>Waarom busremmers? En wat zijn busvriendelijke remmers?</i>	Busvriendelijke remmers zijn bedoeld om autoverkeer langzamer te laten rijden, zonder of beperkte overlast voor het busverkeer. Hiervoor zijn verschillende technische oplossingen. Drempels met bepaalde hellingshoeken is daar één van.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>'geen drempels toepassen en zwaar verkeer weren met andere vormgeving van de weg die remmend werkt'</i>	De focus moet niet liggen op drempels, want deze zijn er in veel verschillende soorten en maten, inclusief types die geen/nauwelijks trillingen veroorzaken. Daarom moet de focus liggen op een snelheidsremmer die geen hinderlijke trillingen en geluid veroorzaken voor omwonenden. Hiervoor zijn teksten opgenomen in andere onderdelen van het PvE. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Parkeerplaatsen dienen wel op dezelfde plaatsen terug komen. Wij onderschrijven de noodzaak om het aantal parkeerplaatsen niet te verminderen.</i>	Wellicht is door een betere verdeling van de parkeerplaatsen in de straat, meer parkeerruimte te creëren. Dit soort kansen willen wij niet bij voorbaat in een PvE uitsluiten. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>De riolering is volgens onze informatie (buurtbewoners die hier al heel lang wonen) in de jaren '60 vernieuwd. Wat is de levensduur van een hoofdriool?</i>	Het riool is in 1975 vernieuwd. De levensduur waar wij het riool voor aanleggen is ca. 50 jaar. Dit PvE gaat over de inrichting boven de grond. De inrichting onder de grond is vooralsnog niet aan de orde. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Veel woningen in onze straten hebben regelmatig te kampen met vocht- en wateroverlast. (Water in de kruipruimten, optrekkend vocht in muren). De gemeente moet dus niet in de toekomst gaan onderzoeken of drainage nodig is. We kunnen op dit moment al constateren dat drainage een vereiste is, in samenspel met een constante beheersing van de grondwaterspiegel in verband met paalrot en inklinken van de grond.</i>	Dit PvE gaat over de inrichting boven de grond. De inrichting onder de grond is vooralsnog niet aan de orde. Het bedoelde onderzoek is niet alleen onderzoek naar noodzaak, maar ook naar type en technische uitvoering. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>-Fietsparkeervoorzieningen Deze zijn volgens ons niet nodig, gelet op het feit dat iedereen in onze straten zijn fiets op eigen terrein parkeert (voortuintjes). De enkele rekken die er nu staan werken verpaupering in de hand.</i>	Indien fietsparkeervoorzieningen worden opgenomen in het voorontwerp, dan conform de in de PvE opgenomen omschrijvingen. Dit betekent niet dat de voorzieningen er uiteindelijk ook komen. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Gezien de geluidsoverlast van het verkeer open asfalt (fluiasterasfalt) toe passen.</i>	Hfst. 4.1: In de eerste alinea is hierover het volgende toegevoegd: 'In de vergadering van 22 juni 2004 heeft het college van Haarlem een aantal wegen aangewezen die in principe in aanmerking komen voor een geluidsarme deklaag. Voor de projecten op deze lijst geldt dat er van geval tot geval wordt bekeken of ook daadwerkelijk geluidsarm asfalt toegepast zal worden. De Schouwtjeslaan staat op deze lijst.'	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>Bij de eerder gehouden overleggen met de gemeente is uit de verschillende besproken straatprofielen gekozen voor het profiel met gelijkliggende fietsstroken met behoud van de bestaande trottoirbreedtes.</i>	De uitwerking van het voorontwerp zal duidelijkheid geven over dit punt. De genoemde inrichting is met de huidige tekst in het PvE heel goed mogelijk. Daarom geen tekstaanpassing op dit deel.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>de oorspronkelijke klinkerbestrating is destijds vervangen door trottoirtegels in verband met oneffenheid van trottoirs (boomwortels) en gras-/mosgroei tussen de stenen, waardoor</i>	De laatste paar jaar zien we een trend dat veel trottoirs worden omgezet naar klinkerbestrating vanwege esthetische motieven. Daarbij zal een aangepast onderhoudsbudget moeten worden gereserveerd. Opmerking is ter kennisname.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.

<i>gladheid ontstaat. Bij te verwachten reparatie aan kabels en leidingen is het trottoir dan slecht en kostbaar te repareren.</i>		
<i>Als ontwerpmodule C2100 gescheiden stelsel inhoudt: zie onze opmerkingen bij 3.3. Zo niet: wat betekent deze ontwerpmodule?</i>	C2100 is een uniforme methode voor het berekenen en ontwerpen van hydraulische eigenschappen van riolering.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>-Plaatsing ondergrondse containers: Specifieke "bejaardenwoningen" komen in onze straten niet voor. Gezien alle eisen betreffende bochtstralen, aanrij- en uitrij lengtes enz. die resulteren in een aan- en afvoerroute van 20 meter lengte en 3 meter breed kan geconcludeerd worden dat het toe passen van deze containers grote problemen met zich mee brengt t.a.v. het micro-milieu van onze wijk en technisch niet haalbaar is. Wij zijn daarom tegen deze oplossing.</i>	In het kader van ondergronds brengen van afvalinzameling zal nog een apart proces van inspraak worden opgestart. Indien de ondergrondse vuilcontainers er komen, dan gebeurt dat volgens het PvE.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.
<i>B. Opmerkingen op: "Reacties en antwoorden op reacties Programma van Eisen (versie 4 december 2007). Printdatum 18-3-2008"</i>	Deze punten zijn in de vorige reactieronde verwerkt in het concept PvE, versie 2.0 d.d. maart 2008. Daarom ter kennisname.	Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstr.

Aan de Gemeente Haarlem

t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders

<b>GEMEENTE HAARLEM</b>	
Zaak nr. 08/79062	Doc. nr.:
Afd.: WZ/OGW	Kopie:
Reg. datum: 25 APR 2008	
Afdoen. datum: 23/6/08	Ontv. bew. ja
Behandelaar:	Paraaf afgedaan

**Onderwerp: Planvorming en PvE Schouwtjeslaan & Schouwtjesplein**

**Formeel bezwaar tegen houding wijkraad Bosch en Vaart**

Haarlem, 22 april 2008

Geachte College,

U zult binnenkort de notitie Reacties Programma van Eisen Schouwtjeslaan ontvangen, waarin ook de reactie van de Wijkraad Bosch en Vaart is opgenomen. Ook heeft u wellicht de wijkkrant Kroniek van Bosch en Vaart bereikt, waarin de wijkraad B&V onbevange haar mening geeft over de plannen voor de Schouwtjeslaan.

Naar onze mening is deze wijkraad niet bezig met het belang van de bewoners aan de rand van de wijk:

1. zij willen de verkeersmaatregel om de Schouwtjeslaan tot 30km omgeving te maken om het verkeer af te remmen terugdraaien
2. ze willen de situatie met de afvalbakken op het Schouwtjesplein handhaven, met overlast van vervuiling, afvaltoerisme en vooral geluidsoverlast voor de omwonenden.

Als motivatie voor het terugdraaien van de 30-km-aanwijzing wordt in de wijkkrant van B&V genoemd het handhaven van de huidige verkeersader om verkeersdrukke "in de wijk" te voorkomen. De veiligheid op de Schouwtjeslaan lijkt daarbij geen rol te spelen.

Als motivatie voor het handhaven van alle afvalbakken op het Schouwtjesplein wordt genoemd (in de notitie): "Niet een zogenaamd probleem op ons (sic!) bordje schuiven." Dat het Schouwtjesplein wordt opgezadeld met alle overlast van 2 wijken speelt geen rol. Het lijkt er sterk op, dat de Wijkraad B&V alleen opkomt voor de belangen van de "binnenkant" van de wijk.

Waarom gaat volgens ons de wijkraad B&V te ver:

1. In het overleg met de gemeente (waar wij ook aanwezig waren) is de wijkraad B&V vertegenwoordigd geweest. Ze stemde toen in met de gemaakte plannen. Alleen bij de laatste besprekingen schitterde zij door afwezigheid, terwijl wij wel aanwezig waren om ons leefklimaat te verbeteren en de veiligheid te vergroten.
2. Er is geen overleg geweest met of inspraak gegund aan de bewoners van het Schouwtjesplein, de Schouwtjeslaan en de Uit den Boschstraat.
3. De wijkraad negeert hier 2 bewonersinitiatieven die zeer actief proberen het leefklimaat en de veiligheid te verbeteren. Er is geen overleg voor, tijdens of na haar besluitvorming geweest met ons, ondanks herhaaldelijke verzoeken daartoe van onze kant.
4. De wijkraad negeert de duidelijke uitkomsten van bewonersenquêtes over de plannen die afgelopen jaar zijn uitgevoerd.

Voor de duidelijkheid willen wij opmerken, dat bij de Schouwtjeslaan en het Schouwtjesplein sprake is van 2 wijkraden - ook die van de Koninginnebuurt. De Wijkraad Koninginnebuurt heeft in het overleg met de gemeente over het PvE overigens duidelijk gemaakt in grote lijnen in te stemmen met de plannen.

Wij verwachten van uw College begrip voor het standpunt van de bewoners bij uw afwegingen. Wij verzoeken u dan ook de B&V-standpunten die ingaan tegen eerdere uitgangspunten af te wijzen en bij de wijkraad B&V aan te dringen op een duidelijke participatie van alle bewoners.

Met vriendelijke groet,

Schouwtjesplein Open Platform (e-mail: [schouwtjesplein@xs4all.nl](mailto:schouwtjesplein@xs4all.nl))

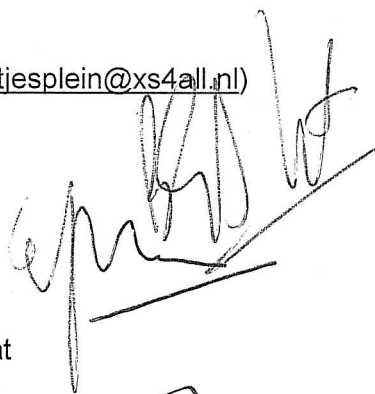
Bon Uijting Schouwtjesplein 3

Ilze te Riele Schouwtjeslaan 108

Werkgroep Schouwtjeslaan / Uit den Boschstraat

Frits Straesser Uit den Boschstraat 9

Gertjan Heijne Schouwtjeslaan 108



cc. Wijkraad Bosch & Vaart

retro: 2008 / 79062

Aan:  
Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Haarlem  
Postbus 511  
2003PB Haarlem

GEMEENTE HAARLEM	
Doek nr. 08/91268	Disc. nr. /
Afd. W2/gm	Actie: /
Reg. datum: 22 MEI 2008	
Afdoen. datum: 03/07/08	Onlv. bew. )
Behandelaar: H. v. d. V. v. d. V.	Paraaf afgeleverd )
29-5-08	HL B.Hol

Onderwerp: Herhaalde verzending - **Bezwaar** tegen houding wijkraad B&V

20 mei 2008

Geacht college van B&W,

Wij hebben u op 20 april 2008 een brief gestuurd met een bezwaar tegen de houding van de wijkraad Bosch en Vaart.

Wij hebben tot op heden geen ontvangstbevestiging van u mogen ontvangen en sturen u hierbij nogmaals een kopie toe.

Wij hopen nu wel een ontvangstbevestiging te ontvangen met het vervolg op ons bezwaar.

Met vriendelijke groet,

Namens Schouwtjesplein Open Platform en Werkgroep Schouwtjeslaan/Uit den Boschstraat

Ir. BGJ Uijting  
Schouwtjesplein 3  
2012KP Haarlem

## Memo

Aan Staf Wijkzaken

Van Dhr. B HOL  
Sector/Afdeling WZ/OGV/Programma's

Doorkiesnummer 023-5115141  
E-mail bhol@haarlem.nl  
Datum 2 juli 2008  
Bijlage(n) -  
Onderwerp Schouwtjeslaan: fietspaden of fietsstroken

### INLEIDING/AANLEIDING

In het HVVP is de Schouwtjeslaan gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg, type B. In 2004 is door het college en de raad besloten om de Schouwtjeslaan te categoriseren als 30 km weg met busroute.

De vraag is hoe fietsvoorzieningen gerealiseerd kunnen worden, zonder de laan van bomen aan te tasten.

### HUIDIGE PROFIEL

Trottoir	: 2 – 3 m
Parkeren/boomvak	: 2 m
Rijbaan	: 7 m
Parkeren/boomvak	: 2 m
<u>Trottoir</u>	<u>: 2 – 3 m</u>
<b>Totaal</b>	<b>:15 - 16 m</b>

### FIETSVOORZIENING MET BEHOUD BOMENLAAN

De beschikbare breedte in de Schouwtjeslaan van de openbare ruimte (tussen voortuin en voortuin) verloopt tussen **15 meter en 16 meter**.

Fietsvoorzieningen realiseren zonder de bomenlaan aan te tasten kan alleen m.b.v. fietsstroken. Zie dwarsprofiel nr. 3. Dit profiel is passend bij een 30 km weg met busroute en eerder toegepast in de Slachthuisstraat en Engelandlaan.

#### **3 – Fietsstroken (principe Slachthuisstraat)**

- + verbetering comfort en veiligheid voor de fietser
- + visuele versmalling van de rijbaan remt snelheid.
- + behoud bomen aan beide zijden
- + behoud parkeervakken aan beide zijden
- + Past bij verkeersaanbod en busroute.
- +/- past beter bij inrichtingseisen verblijfsgebied
- +/- rijbaan 0.5 m verbreden aan even zijde. Gaat ten koste van trottoir even zijde.

Voorbeeld Slachthuisstraat:



### **FIETSVOORZIENING VRIJLIGGENDE FIETSPADEN**

Indien de gemeenteraad vrijliggende fietspaden wenst in de Schouwtjeslaan, dan is het noodzakelijk om bomen en parkeervakken te verwijderen aan één zijde van de straat.

Een dwarsprofiel met vrijliggende fietspaden, parkeerplaatsen, bomen en trottoirs aan beide zijden van de rijbaan past dat niet binnen het beschikbare profiel van de Schouwtjeslaan. Zie uitwerking in de bijlage.

Opties in de Schouwtjeslaan voor het realiseren van een vrijliggende fietsvoorziening zijn:

#### **1 – Oneven<sup>1</sup> zijde vrijliggend fietspad in één richting, even<sup>2</sup> zijde fietsstrook**

- + verbeterde comfort en veiligheid van fietsers, vooral aan oneven zijde.
- + versmalling van de rijbaan remt snelheid.
- tegenstrijdig met inrichtingseisen verblijfsgebied met busroute.
- versmalling trottoir.
- bomenrij oneven zijde komt niet op zelfde plek als huidige, dus kappen en nieuw planten.
- - bomenrij even zijde kappen en één strook parkeren verdwijnt.

#### **2 – Vrijliggend fietspad, éézijdig in twee richtingen**

- + maximaal comfort en veiligheid voor de fietser.
- + versmalling van de rijbaan remt snelheid.
- versmallen trottoirs.
- - bomenrij even zijde kappen en één strook parkeren verdwijnt.
- - de aansluiting van het vrijliggende fietspad op het Schouwtjesplein en de Uit den Boschstraat levert verkeerskundige problemen op. Fietsers die aan de overzijde van het fietspad fietsen, zullen de weg moeten oversteken om bij het fietspad te komen. Dit heeft veel kruisende bewegingen tussen autoverkeer en fietsers tot gevolg.

<sup>1</sup> Linkerzijde van dwarsprofiel

<sup>2</sup> Rechterzijde van dwarsprofiel

**4 –Vrijliggende fietspaden, tweezijdig**

- + maximaal comfort en veiligheid voor de fietser.
- + versmalling van de rijbaan remt snelheid.
- versmallen trottoirs tot beneden minimum breedte.
- bomenrij even zijde komt niet op zelfde plek als huidige, dus kappen en nieuw planten.
- - bomenrij oneven zijde kappen en één strook parkeren verdwijnt.

**ADVIES**

- Op basis van bovenstaande verkenning wordt geadviseerd om optie 3 op te nemen in het PvE Schouwtjeslaan en verder uit te werken in een voorontwerp.

Antwoord geven op de volgende vragen:

- moet deze keuze voor fietsstroken worden voorgelegd aan B&W ?
- kan het PvE nu ter vaststelling voorgelegd worden aan B&W ?

Met vriendelijke groet,

Barry Hol



## **BIJLAGEN**

### 1 - Streefprofiel vrijliggende fietspaden met behoud parkeren en bomen

Het profiel voor een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en tweezijdig langsparkeren (incl. boomvakken in parkeerstrook) met minimale afmetingen ziet er als volgt uit :

Trottoir	: 1.5 m
Fietspad	: 2 m
Schampstrook	: 0.5 m
Parkeer/bomenstrook	: 2 m
Rijbaan	: 6 m
Parkeer/bomenstrook	: 2 m
Schampstrook	: 0.5 m
Fietspad	: 2 m
Trottoir	: 1.5 m
<b>Totaal</b>	<b>: 18 m</b>

Het standaardprofiel, met minimum maten is dus 3 meter te breed voor de Schouwttjeslaan.

### 2 - Richtlijnen ASVV 2004

Richtlijn	Fietspad, enkel	Fietsstrook	Fietspad, dubbel	Rijbaan 30 km	Trottoir
Afmeting	2	2	3.5	5.5-6	> 1.5

### 3 – Straatbeeld, plattegrond en luchtfoto



Plattegrond:



Detail luchtfoto:



4 – Dwarsprofielen: vier opties

\*\*\* ZIE VOLGENDE PAGINA \*\*\*