

Nota van Antwoord Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Dreef

DEF 15062017

Inleiding

Het Voorlopig Ontwerp voor het herinrichtingsproject “Dreef” is op 9 maart 2017 vrijgegeven voor inspraak en ter inzage gelegd voor bewoners en andere belanghebbenden. De inspraakperiode liep van dinsdag 21 maart tot en met dinsdag 25 april.

Tijdens deze periode is een inloopavond voor bewoners en belanghebbenden georganiseerd op 12 april 2017 in hotel Carlton aan de Baan. Circa 20 belangstellenden kwamen kijken en luisteren naar de plannen. Er was eenmaal een korte plenaire presentatie van circa 15 minuten. Verder waren er tafels met daarbij projectteamleden uit diverse disciplines, zoals ontwerpers, verkeerskundigen en (civiel)technici. Veel aanwezigen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid een nadere mondelinge toelichting te krijgen. Er zijn vijf inspraakformulieren ingevuld achtergelaten.

De inspraaktermijn liep tot 25 april 2017. Op 25 april 2017 waren er in totaal 40 reacties ontvangen, inclusief de ingevulde inspraakformulieren. De reacties zijn gerangschikt naar de achtereenvolgende thema's (Verkeerskundig) ontwerp, materialisatie en overig. Hieronder wordt alleen het (volg)nummer van de insprekers vermeld. In bijlage 1 vind u de namen van de insprekers.

A. (Verkeerskundig) ontwerp

1. Tijdens de vergadering van de commissie Beheer op 9 maart 2017 is gevraagd te onderzoeken of het kruispunt Paviljoenslaan kan worden vergroend in het kader van operatie Steenbreek.
Reactie: in het ontwerp is doorgevoerd, dat bij diverse middengeleiders de straatstenen zijn vervangen voor groen.
2. Tijdens de vergadering van de commissie Beheer op 9 maart 2017 is gevraagd om zebrapad Frederikspark/Baan richting Houtplein te verbreden.
Reactie: een verbreding van de voetgangersoversteekplaats wordt in het ontwerp doorgevoerd.
3. Inspreker 16 vraagt de bestaande schuine fietsoversteek over het kruispunt Paviljoenslaan te behouden.
Reactie: bij het beschouwen van het kruispunt en instellingen van de VRI is vastgesteld dat het opheffen van de schuine oversteek tot een verkorte cyclustijd voor alle weggebruikers zal leiden. Dit is afgestemd met en akkoord bevonden door de Fietzersbond.
4. Inspreker 16 vraagt de verkeersgeleiders aan de noordwestzijde ter hoogte van het kruispunt Frederikspark te verwijderen.
Reactie: deze middengeleiders worden niet verhoogd uitgevoerd, zodat er geen noodzaak is om deze te verwijderen.
5. Inspreker 13 vraagt of het herstraten van de tegelverharding nabij Parck binnen de scope van het project valt.
Reactie: nee. De herinrichting van dit gedeelte behoort niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein.

6. Inspreker 8 en 16 vragen de ventweg langs de woningen in te richten als tweerichtingenfietspad.
Reactie: de herinrichting van de ventweg behoort niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein. Wij nemen uw suggestie mee in het ontwerpproces voor het Houtplein.
7. Insprekers 1,2, 6, 7, 9, 10, 11, 15, 17 vragen het bestaande zebrapad oost-west ter hoogte van het Houtplein te behouden.
Reactie: een brede afweging op basis van verschillende aspecten heeft ons doen besluiten, dat dit zebrapad kan komen te vervallen. Voor aanvullende informatie over de afweging wat heeft doen besluiten, dat dit zebrapad kan komen te vervallen, verwijzen wij u naar het bijgevoegde afwegingskader voetgangersoversteekplaats. Om het op eigen inzicht oversteken beter te faciliteren is een trottoir naast de fietsoversteekplaats toegevoegd.
8. Inspreker 1 vraagt om behoud van het bestaande zebrapad over de ventweg.
Reactie: de herinrichting van de ventweg behoort niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein. Aan de huidige situatie verandert er derhalve niets binnen het project Dreef.
9. Inspreker 1 vraagt om een zebrapad over het oostelijke fietspad ter hoogte van de oversteekplaats nabij de Dreefschool.
Reactie: een zebrapad op het oostelijke fietspad wordt toegevoegd.
10. Insprekers 6 en 12 uiten hun zorg, dat de nieuwe Dreef in asfalt een racebaan wordt.
Reactie: wij begrijpen uw zorg. Echter, wij verwachten, dat mede door de versmalling van de rijbaan van de Dreef wordt voorkomen, dat te hard wordt gereden.
11. Insprekers 9 en 15 stellen vragen over het vervallen van de parkeerplaats voor touringcars langs de Dreef en eventuele alternatieven.
Reactie: uit onderzoek blijkt dat er binnen de gemeente voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Er wordt geen nieuwe voorziening aangelegd.
12. Inspreker 13 vraagt of de lengte voor opstelplaats voor bussen komende van de Dreef op het kruispunt Paviljoenslaan niet te kort is en daarmee verkeer wat rechtsaf slaat hindert.
Reactie: de opstelplaats is bedoeld als voorsorteerstrook voor de bus, e.e.a. conform de huidige situatie. De bus heeft voorrang in de regeling van de VRI, dus hoeft daar normaal gesproken niet stil te staan.
13. Inspreker 15 vraagt de langsparkeerplaatsen voor auto's aan de oostzijde van de Dreef te behouden.
Reactie: in 2016 is door commissie beheer besloten om verder te gaan met de huidige variant met een vrij liggend fietspad gelegen tussen de rijweg en bomenrij. In dit ontwerp is geen plaats voor de langsparkeerplaatsen. Noodzaak is er ook niet omdat er voldoende parkeercapaciteit in de directe omgeving aanwezig is in onder andere de parkeergarage Dreef. Het ontwerp wordt om deze redenen op dit punt niet aangepast. In het kader van de herinrichting van het Houtplein wordt ook de parkeerverwijzing aangepast aan de nieuwe verkeerscirculatie en geoptimaliseerd.

14. Inspreker 15 vraagt waar de riolering wordt vervangen:
Reactie: het verzamelriool op ca. 1,6 m onder maaiveldniveau ter plaatse van het schelpenpad wordt vervangen. Deze staat op tekening weergegeven. Er ligt op dezelfde locatie, maar dan op ca. 4,0 m onder maaiveldniveau, een zogenaamd diepriool. Deze blijft ongewijzigd. Wel worden de aanwezige kolkleidingen vervangen.
15. Inspreker 16 vraagt om de bochtstraal van het fietspad komende vanaf het noorden van de Dreef richting het kruispunt Paviljoenslaan te optimaliseren.
Reactie: bij de uitwerking naar DO wordt deze bochtstraal geoptimaliseerd. Tevens wordt de middengeleider niet verhoogd uitgevoerd.
16. Inspreker 1 vraagt om een fietsoversteekplaats vanaf de ventweg naar het fietspad van de Dreef ter hoogte van huisnummer 16.
Reactie: de Ventweg is een éénrichting weg. Het fietsen vanaf de westzijde naar de oostzijde is niet toegestaan. Hierdoor zou je met de fiets naar het zuiden moeten fietsen om de oversteek ter plaatse van de parkeergarage Dreef te gebruiken. Een andere optie is met de fiets aan de hand het zebrapad te gebruiken.
17. Inspreker 4 vraagt om maatregelen te treffen op de ventweg, zodat foutparkeren wordt voorkomen.
Reactie: de herinrichting van de ventweg behoort echter niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein. Wij gaan in het komende ontwerpproces voor het Houtplein met u nader onderzoeken op welke wijze de ventweg in de nieuwe situatie het best ingericht kan worden.
18. Inspreker 13 vraagt of afslaan naar links naar de ventweg voor autoverkeer vanuit het zuiden toegestaan is ter hoogte van Wagenweg nummer 42/Dreef 2.
Reactie: ter plaatse is links afslaan niet toegestaan. Op het wegdek is met een doorgetrokken streep aangegeven dat dat formeel ook niet mag.
19. Inspreker 9 vraagt of het ontmoedigd kan worden, dat autoverkeer komende uit de parkeergarage rechtsaf slaat richting de Dreef.
Reactie: de uitrit komt uit op een twee-richtingen weg. Gezien de verwachte verkeers- en parkeerintensiteiten leidt dit niet tot problemen en is ontmoediging niet noodzakelijk.
20. Inspreker 15 vraagt of er in het ontwerp rekening is gehouden met de toekomstige situatie na herinrichting van het Houtplein.
Reactie: het ontwerp van de Dreef maakt onderdeel uit van de totale visie voor het Houtplein en omgeving. Bij dit ontwerp van de Dreef is reeds rekening gehouden met de verkeersafwikkeling en de toekomstige verkeerssituatie na herinrichting van het Houtplein.
21. Inspreker 6 vraagt of de toegestane rijsnelheid op de Dreef verlaagd kan worden naar 30 km/uur.
Reactie: volgens het beleid is de Dreef een gebiedsontsluitingsweg type B 50 km/uur.
22. Inspreker 13 vraagt op of voorkomen kan worden dat bromfietzers doorrijden het Houtplein op.
Reactie: dit is helaas een kwestie van houding en gedrag. Brommers mogen formeel niet doorrijden over het Houtplein. Dit is met bebording en markering aangegeven. Fysiek is dit niet te voorkomen omdat het busverkeer wel mag doorrijden over het Houtplein.

23. Inspreker 13 vraagt aandacht voor het gebruik van het fietspad door bromfietzers.
Reactie: dit is inderdaad een aandachtspunt. Brommers horen formeel op de rijbaan te rijden.
24. Insprekers 1 en 9 vragen om een kiss and ride strook aan de zuidzijde van de oversteekplaats van de Dreefschool.
Reactie: door u en de Dreefschool is verzocht om aanleg van een formele kiss and ride strook. De Dreefschool wil met ons onderzoeken of en zo ja waar deze kan worden gerealiseerd. Daarbij vormt het alternatief langs de ventweg, zoals door de Dreefschool ingebracht, het uitgangspunt. De herinrichting van de ventweg behoort echter niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein. Wij gaan in het komende ontwerpproces voor het Houtplein met de Dreefschool nader onderzoeken, wat de mogelijkheden zijn voor een kiss and ride strook op de ventweg.

B. Materialisatie

1. Insprekers 1, 13 en 15 geven aan trillingshinder te ondervinden naar aanleiding van de bestrating in de huidige situatie.
Reactie: onder andere voor het oplossen van bestaande en ter voorkoming van toekomstige trillinghinder en is er in het nieuwe ontwerp van de Dreef voor gekozen om de rijbaan in asfalt uit te voeren. Voor aanvullende informatie over de afweging wat heeft doen besluiten asfalt toe te passen, verwijzen wij u naar het bijgevoegde afwegingskader.
2. Insprekers 5, 9, 11, 13, 14 en 15 stellen vragen over de toekomstige verharding en breedte van het schelpenpad.
Reactie: aangegeven is, dat er een half verharding wordt toegepast. Op dit moment loopt een onderzoek welk type het best gebruikt kan worden voor de diverse functies die het schelpenpad moet vervullen, beheersbaar is en in de toekomst niet tot problemen gaat leiden. Wij hebben tijdens de inloopavond diverse suggesties gehoord, welk materiaal toegepast kan worden. Deze suggesties nemen wij mee bij de keuze voor de definitieve materialisatie. Vanuit de visie van de ontwerper is het niet gepast om het wandelpad/schelpenpad uit te voeren in asfalt. De breedte (ca. 9,5 m) van de halfverharding is gebaseerd op de huidige breedte, zoals aanwezig op het gedeelte ter hoogte van de zebra naar de Dreefschool en op het Houtplein. De brede wandelpromenade past in de gebiedsvisie. Gezien de functie van de verharding wordt ervoor gekozen deze breedte te handhaven. Bij evenementen als o.a. de markt is de brede verharding noodzakelijk, juist om parkeren in het groen zoveel mogelijk te voorkomen.
3. Insprekers 6 en 15 vinden asfaltverharding niet passen bij een historische uitstraling en gewenste allure verbetering.
Reactie: wij snappen, dat vanuit historisch perspectief u mogelijk liever een ander type verharding toegepast ziet. Echter, een afweging van meerdere aspecten heeft ons doen besluiten een asfaltverharding toe te passen. Voor aanvullende informatie over de afweging wat heeft doen besluiten asfalt toe te passen, verwijzen wij u naar het bijgevoegde afwegingskader.
4. Insprekers 4, 8, 12 en 13 spreken hun voorkeur uit voor toepassing van asfaltverharding.
Reactie: onder andere voor het oplossen van bestaande en ter voorkoming van toekomstige trillingshinder is er in het nieuwe ontwerp van de Dreef voor gekozen om de rijbaan in asfalt uit te voeren. Voor aanvullende informatie over de afweging wat heeft doen besluiten asfalt toe te passen, verwijzen wij u naar het bijgevoegde afwegingskader.

5. Insprekers 3, 6, 7, 9, 10, 11 en 15 spreken hun voorkeur uit voor toepassing van klinkerverharding.
Reactie: wij snappen, dat vanuit historisch perspectief u mogelijk liever een ander type verharding toegepast ziet. Echter, een afweging van meerdere aspecten heeft ons doen besluiten een asfaltverharding toe te passen. Voor aanvullende informatie over de afweging wat heeft doen besluiten asfalt toe te passen, verwijzen wij u naar het bijgevoegde afwegingskader. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat er geluid reducerend asfalt wordt toegepast.

C. Overig

1. Inspreker 4 geeft aan dat de kadastrale indeling voor zijn woning niet correct is.
Reactie: de herinrichting van de ventweg behoort niet tot de scope van de herinrichting van de Dreef, maar tot de scope van de herinrichting van het Houtplein. Wij gaan in het komende ontwerpproces voor het Houtplein met u nader onderzoeken op welke wijze de ventweg in de nieuwe situatie het best ingericht kan worden.
2. Insprekers 4 en 15 verzoeken maatregelen te treffen ter voorkoming van ongewenst parkeren van vrachtwagens en tijdelijke opslag van containers langs de Dreef.
Reactie: in het nieuwe ontwerp van de Dreef is de rijbaan versmald, waardoor er fysiek geen ruimte is voor eventueel ongewenst (vrachtwagen)parkeren langs de rijbaan.
3. Inspreker 15 vraagt of er onderzoeken zijn uitgevoerd als onderbouwing van geluids- en trilling overlast in de bestaande situatie.
Reactie: ja. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan Frederikspark zijn diverse geluidsonderzoeken uitgevoerd.
4. Insprekers 10 en 15 stellen vragen over het vervallen van de bestaande bushalte lijn 50.
Reactie: op de Tempelierstraat is ook een halte voor buslijn 50. Uit onderzoek blijkt, dat de halte op de Dreef op dit moment al geen toegevoegde waarde heeft. Aansluitend aan de herinrichting van de Dreef wordt het Houtplein aangepast en de halte op de Tempelierstraat verplaatst naar het Houtplein, waardoor een extra halteplaats op de Dreef nog verder overbodig wordt.
5. Inspreker 14 vraagt om extra zitbankjes langs de speelplaats.
Reactie: wij vinden het een goede suggestie om extra zitbankjes langs de speelplaats te plaatsen. We gaan dat verder uit werken in het ontwerp en realiseren.
6. Inspreker 13 vraagt om uitleg over de overlap van de verharding van de speelplaats in het nieuwe ontwerp.
Reactie: wij hebben ook geconstateerd, dat op de tekening van het nieuwe ontwerp de buitenranden van de speelplaats doorlopen in de nieuwe verharding van het wandelpad/schelpenpad. Dit is conform de bestaande situatie. Dit betreft een omissie op tekening. De contouren van de speelplaats worden op dit gedeelte iets aangepast, zodat deze in de nieuwe situatie buiten de verharding van het wandelpad/schelpenpad valt. Dit wordt aangepast op tekening.
7. Inspreker 13 vraagt of de bestaande verharding van de speelplaats wordt vervangen.
Reactie: nee, de verharding van de speelplaats wordt niet aangepast. Wel wordt de afwatering van de speelplaats verbeterd.

8. Inspreker 14 en 15 stellen vragen over de toekomstige afwatering van het wandelpad ter voorkoming van wateroverlast.
Reactie: bij de nadere uitwerking wordt de afwatering ook beschouwd. Om het overtollige regenwater af te voeren worden er straatkolken toegepast, waarbij de locatie nog moet worden vastgesteld.
9. Inspreker 12 stelt vragen over de bestaande wateroverlast op de speelplaats.
Reactie: binnen het project wordt de afwatering van de speelplaats verbeterd , waarbij het doel is om ernaar te streven dat wateroverlast in de toekomst wordt voorkomen.
10. Inspreker 1 en 15 vragen of de entlicharmen in de nieuwe situatie terug kunnen komen.
Reactie: in het nieuwe ontwerp worden de entlicharmen behouden.
11. Inspreker 5 vraagt om bij de organisatie van evenementen met de indeling rekening te houden met de groeiplaatsen van de aanwezige bomen.
Reactie: voor het organiseren van een evenement moet een vergunning worden aangevraagd. Wij gaan uw aandachtspunt meegeven aan de behandelend ambtenaar met verzoek hier extra aandacht aan te schenken bij de beoordeling van een aanvraag.

Bijlage 1

Lijst van inspraakreacties, horende bij Nota Van Antwoord Inspraakreacties Voorlopig Ontwerp Herinrichting Dreef.

Reacties ontvangen tijdens de inspraaktermijn tot en met 25 april 2017:

1. Dreefschool
2. P. van der Werff
3. A. Kustner
4. J. van der Haven van Rijsbergen
5. Haarlemse Bomenwachters
6. J. Knijn
7. J. van de Gevel
8. L. Tebbens
9. L. Ammerlaan
10. J. Hooij
11. E. Ebbinge
12. J. van Teeseling – ter Steege
13. P. Wijn
14. A. de Nijs
15. Stichting Haarlemse Bouwplannen
16. G. Vos
17. M. Prinz



NOTITIE

Bijlage 2, memo 1

Datum 15 juni 2017
Afzender GOB
Informatie Rob Admiraal
Telefoon 06 -12 09 68 55
Fax -
E-mail radmiraal@haarlem.nl

Stedenbouwkundige onderbouwing toepassing asfalt op de Dreef.

Delva Landscape Architects heeft in 2011/2012 een voorlopig ontwerp inrichtingsplan opgesteld voor een herinrichting van het Houtplein en omgeving. Het huidige ontwerp voor de herinrichting van de Dreef is een deeltuitwerking van dit totale plan.

Op verzoek is op 9 maart 2017 door Delva Landscape Architects een stedenbouwkundige onderbouwing opgesteld met specifieke motivatie waarom binnen de ontwerpvisie voor het totaalplan toepassing van asfalt op de Dreef mogelijk is. Kern van deze stedenbouwkundige onderbouwing is de volgende.

Binnen het plan wordt het Houtplein gezien als de stadsentree vanuit het zuiden. Samen met de Wagenweg een historische lijn. Vanwege de samenhang tussen Wagenweg en Houtplein wordt hier gekozen voor klinkers als bestratingsmateriaal.

Het Houtplein wordt ingeleid door de Dreef. De Dreef is onderdeel van het Frederikspark en is duidelijk onderscheidend ten opzichte van het Houtplein. Vanwege dit afwijkende, onderscheidende karakter past juist een ander materiaal dan het Houtplein. Daarbij sluit het beter aan op de verharding van de aansluitende wegen wat helderheid geeft voor autoverkeer over de gewenste rijroute via de Baan en duidelijk maakt, dat autoverkeer niet over het Houtplein mag rijden.

De rijbaan van de Dreef wordt versmald en extra groen wordt toegevoegd. Nieuw groen en bestaande bomen versterken vooral de groene uitstraling en worden daardoor meer beeldbepalend. Binnen die uitstraling is het asfalt ondergeschikt en niet beeldbepalend aanwezig.

Aspect	
Huidig gebruik.	Vanuit de stakeholders wordt aangegeven, dat de zuidelijke voetgangersoversteekplaats veel (door oost-west reizende schoolgaande kinderen) wordt gebruikt. Exact gebruik en intensiteit is niet bekend en door de gemeente onderzocht. Wij zijn er vanuit gegaan, dat de stakeholders een juist beeld schetsen en tijdens schooltijden de oversteek voorziet in een behoefte.
Huidige verkeerssituatie.	De huidige breedte van de rijbaan bedraagt circa 12,5 meter. Naast een zuidelijke voetgangersoversteekplaats zijn er ook oversteekplaatsen aan de noord-, oost- en westzijde van het kruispunt Houtplein – Baan – Dreef. Voetgangers kunnen de Dreef ook via deze oversteekplaatsen oversteken. Voetgangers komende van en met bestemming Frederikspark kunnen daarnaast gebruik maken van de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Dreefschool.
Nieuwe verkeerssituatie en voorlopig ontwerp inrichtingsplan Houtplein en omgeving	De breedte van de nieuwe rijbaan van de Dreef is ter plaatse nagenoeg gelijk aan de bestaande wegbreedte. Na de herinrichting van de Dreef blijft het (tijdelijk) voor het autoverkeer nog mogelijk om vanaf het Houtplein naar het kruispunt met de Paviljoenslaan en richting de Baan te rijden. Na herinrichting van het Houtplein is deze verkeersbeweging niet meer mogelijk. Alleen een verkeersbeweging van de Dreef naar de Baan v.v. is nog mogelijk, waardoor de verkeersintensiteit afneemt. Voor het busverkeer verandert er niets. Een verkeersbeweging van de Dreef naar het Houtplein v.v. blijft mogelijk. Een groot deel van het nieuwe Houtplein wordt als voetgangersgebied ingericht.
Oversteekmogelijkheden en extra (omloop)tijden	In de jaren '90 is in Nederland de verkeerswetgeving vereenvoudigd. Sinds die tijd is het niet meer verplicht om op een zebrapad over te steken. Ook niet meer om haaks over te steken. Schuin mag ook. Oversteken wordt daarbij meer aan het verkeersinzicht van de verkeersdeelnemers overgelaten. Oversteken op de oude locatie van de zebra blijft derhalve ook in de nieuwe situatie mogelijk. Ter plaatse van de vervallen zebra blijft de oorspronkelijke oversteeklengte ongeveer gelijk. Na de herinrichting van de Dreef kan via de resterende oversteekmogelijkheden gebruik worden gemaakt. Dit levert een omlooptijd van circa 2 minuten. Na herinrichting van het Houtplein is het plein grotendeels voetgangersgebied en daardoor wordt de omlooptijd circa 1 minuut.
Verkeersongevallen huidige situatie.	Als onderdeel van een subsidieaanvraag zijn in 2012 de verkeersongevallen opgevraagd voor de periode 2007 tot en met 2011. Op het kruispunt Houtplein – Baan – Dreef is in deze periode één ongeval geregistreerd. Het betrof een ongeval met Uitsluitend Materiele Schade (UMS).
Advies verkeerspolitie.	Afwegende: <i>Op de Dreef is al een voetgangersoversteekplaats aanwezig en heeft een duidelijke verbinding met de school.</i> <i>De voetganger vanuit het Frederikspark, overstekend richting Wagenweg, staat verscholen voor de afslaande bestuurder, gezien positie en de bomen.</i> <i>Er is geen middeneiland. De oversteek is op deze plaats een meter of 12. Een voetganger loopt ongeveer 1m/s.</i> <i>Naast de bestaande zebra is een fietsoversteek aanwezig welke geen voorrang heeft. Dit is geen eenduidige situatie voor het wegverkeer en daardoor ook onwenselijk. Het wordt al snel gezien alsof de fietser ook in de voorrang zit.</i> Advies: <i>In dit geval, en bij het huidige ontwerp is het niet raadzaam om een zebra aan te leggen aan de Dreefzijde van de kruising.</i>
Snelheid remmend effect	Een voetgangersoversteekplaats heeft een snelheid remmend effect op het verkeer, echter alleen op het moment dat er daadwerkelijk aanbod is van voetgangers die over wensen te steken.
Doorstroming busverkeer	Een voetgangersoversteekplaats heeft nadelige effecten voor de doorstroming en reistijden van het busverkeer, omdat deze voorrang moet geven aan de voetgangers.

Conclusie:

Hoewel door de stakeholders wordt aangegeven, dat de huidige voetgangersoversteekplaats voorziet in een behoefte zijn er op redelijke loopafstanden verkeersveilige oversteekmogelijkheden beschikbaar. Na de aansluitende herinrichting van het Houtplein wordt de omlooptijd verder verkort. Het wordt dan ook rustiger op de Dreef. Voetgangers kunnen dan afwegen om ook op de huidige situatie over te steken wat toegestaan blijft. Alles overwegende en aansluitend op het advies van de verkeerspolitie zijn er geen zwaarwegende belangen om het zebrapad te behouden.

Kader	Asfalt	Klinker
Wegcategorie HVVP/HIOR (GOW B 50 km/uur)	Verharding type conform HVVP/HIOR.	Verharding type wijkt af van HVVP/HIOR.
(Klachten) trillinghinder bewoners en Dreefschool.	Vlak wegdek lost bestaande klachten trillinghinder op.	Lost bestaande klachten trillinghinder minder op.
(Klachten) geluidhinder bewoners.	Lost bestaande klachten geluidhinder op.	Lost bestaande klachten geluidhinder niet op.
Wet geluidhinder. Geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde 48 dB(A)) op woningen wordt overschreden *.	Maatregel toepassing geluid reducerende deklaag verlaagt de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie tussen de circa 7 en 10 dB(A) ** en is voorkeursoplossing volgens Wet geluidhinder.	Toepassing van elementenverharding verlaagt niet de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie **. Maatregelen in de overdrachtsweg van het geluid noodzakelijk (geluidscherm). Indien geen maatregelen mogelijk zijn pas dan kan een ontheffing worden aangevraagd.
B&W Nota “Geluidsarm asfalt”, registratienummer BOR/2004/480. Besluit tot toepassing van geluidsarm asfalt vanaf 2004, op wegen van de stedelijke hoofdstructuur (50 km/u). De Dreef staat op de lijst van wegen die in aanmerking komen voor geluidsarm asfalt.	Verharding conform besluit.	Overweging toepassing “stille klinkers” uitvoeringstechnisch en beheerstechnisch risicovol. Kosten beheerfase hoger om geluid reducerend effect in de toekomst te behouden.
Rijcomfort autoverkeer.	Hoog rijcomfort	Lager rijcomfort
Rijcomfort busvekeer.	Hoog rijcomfort	Lager rijcomfort
Rijsnelheid auto- en busvekeer.	Nodigt uit tot hogere snelheid vanwege comfort	Nodigt niet uit tot hogere snelheid vanwege discomfort
(Gebieds)visie en voorlopig ontwerp inrichtingsplan Houtplein en omgeving ***.	Sluit aan op de visie.	Sluit niet aan op de visie.
Verkeersafwikkeling eindsituatie na project Houtplein en omgeving.	Sluit aan op en verduidelijkt de gewenste route voor het autoverkeer via het Frederikspark die ook in asfalt is uitgevoerd. Levert een logisch beeld voor de automobilist.	Sluit niet aan op de gewenste route voor het autoverkeer via het Frederikspark. Levert een onlogisch beeld omdat de klinkerverharding aansluit op de open verharding van het Houtplein die afgesloten is voor autoverkeer. Dit kan verwarring opleveren bij de automobilist die mogelijk verwacht wel door te mogen rijden het Houtplein op.
Historisch karakter.	Sluit niet aan op historische beelden	Sluit aan op historische beelden
Onderhoudskosten.****	€ 0,88 per m2 / per jaar	€ 1,45 per m2 / per jaar
Aanlegkosten.****	€ 64,14 per m2	€ 57,07 per m2

* Uitgevoerde geluidonderzoeken Bestemmingsplan Frederikspark.
** Zie bijlage “Wegdekc correctiefactoren voor gebruik in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012”, CROW, versie d.d. 3 november 2016
*** Zie bijlage onderbouwing “Ontwerpvisie Houtplein en omgeving”, Delva Landschaparchitecten, versie d.d. 9 maart 2017
**** Uitgangspunten kosten: wegtype 3 (gemiddeld belaste weg) / cyclusperiode van 55 jaar voor elementen / cyclusperiode van 42 jaar voor asfalt.Aanlegkosten zijn vervangingskosten totale verharding, dus niet nieuwe aanleg in maagdelijk terrein.

Wegdekcorrectiefactoren voor gebruik in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Versie: 3-11-2016

Bereken geluidreductie:

Lichte motorvoertuigen		Wegdeksoort	laatste update (internet)	publicatie	datum	Snelheidsbereik		SRMI σm	SRMII: σi,m								SRMI/SRMII τm	aftrek RMG2012 art. 3.5 [dB]	Vul in Snelheid	Lees af Geluidreductie
Nr	Wegdektype/-product					Vmin1	Vmax1		63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1kHz	2kHz	4kHz	8kHz				
0	referentiewegdek	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	130	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2	50	0,0
1	1L ZOAB	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	50	130	-1,4	0,5	3,3	2,4	3,2	-1,3	-3,5	-2,6	0,5	-6,5	1	50	-0,1
2	2L ZOAB	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	50	130	-4,5	0,4	2,4	0,2	-3,1	-4,2	-6,3	-4,8	-2,0	-3,0	1	50	-3,9
3	2L ZOAB fijn	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	80	130	-6,5	-1,0	1,7	-1,5	-5,3	-6,3	-8,5	-5,3	-2,4	-0,1	2	50	Buiten Bereik
4a	SMA 0/5	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	80	-1,9	1,1	-1,0	0,2	1,3	-1,9	-2,8	-2,1	-1,4	-1,0	2	50	-1,7
4b	SMA 0/8	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	80	-0,8	0,3	0,0	0,0	-0,1	-0,7	-1,3	-0,8	-0,8	-1,0	2	50	-0,6
5	uitgeborsteld beton	beton	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	120	1,9	1,1	-0,4	1,3	2,2	2,5	0,8	-0,2	-0,1	1,4	1	50	Buiten Bereik
6	geoptim. uitgeborsteld beton	beton	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	80	0,3	-0,2	-0,7	0,6	1,0	1,1	-1,5	-2,0	-1,8	1,0	1	50	Buiten Bereik
7	fijngbezemd beton	beton	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	120	2,0	1,1	-0,5	2,7	2,1	1,6	2,7	1,3	-0,4	7,7	2	50	Buiten Bereik
8	oppervlaktbewerking	asfalt / beton	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	50	130	2,9	1,1	1,0	2,6	4,0	4,0	0,1	-1,0	-0,8	-0,2	1	50	2,9
9a	elementenverharding keperverband	elementen	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	2,4	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	-0,7	0,8	1,8	2,5	1	50	1,9
9b	elementenverharding niet in keperverband	elementen	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	6,1	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9	1	50	5,5
10	stille elementenverharding	elementen	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	-2,0	7,8	6,3	5,2	2,8	-1,9	-6,0	-3,0	-0,1	-1,7	1	50	-1,7
11	dunne deklagen A	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	130	-3,4	1,1	0,1	-0,7	-1,3	-3,1	-4,9	-3,5	-1,5	-2,5	2	50	-2,9
12	dunne deklagen B	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	130	-5,0	0,4	-1,3	-1,3	-0,4	-5,0	-7,1	-4,9	-3,3	-1,5	2	50	-4,7
13	SilentWay (keperverband)	elementen	03-11-16	M+P.STRUY.16.01.1	27-09-16	40	50	-3,6	4,8	4,6	4,5	1,4	-4,0	-6,3	-3,4	-0,7	-3,3	1	50	-2,9
14	Microtop 0/6	asfalt	11-01-13	M+P.BANE.10.05.10	07-01-13	50	70	-6,0	0,1	-1,6	-1,2	-0,9	-6,5	-7,4	-5,0	-3,8	-3,2	2	50	-5,3
15	ZSA-SD	asfalt	25-01-13	M+P.KWS.12.01.3.1	15-01-13	40	90	-5,6	-0,3	-2,1	-1,7	-0,8	-5,8	-7,1	-5,3	-4,0	-2,4	2	50	-5,1
16	Konwé Stil	asfalt	25-01-13	M+P.KWS.12.01.3.3	15-01-13	50	80	-3,9	-0,1	-1,5	-1,8	-1,9	-4,1	-4,1	-3,3	-2,3	-2,2	2	50	-3,5
17	Redufalt	asfalt	28-02-13	M+P.BAM.12.01.6.1	25-02-13	60	70	-4,0	2,1	0,9	-0,2	-0,1	-3,8	-6,1	-4,0	-2,3	-2,6	2	50	Buiten Bereik
18	Dubofalt	asfalt	28-02-13	M+P.BAM.12.01.6.2	25-02-13	50	80	-5,1	0,1	-1,6	-1,8	-0,9	-5,1	-6,9	-4,9	-3,3	-1,6	2	50	-4,8
19	Micropave	asfalt	15-08-13	M+P.VERM.12.03.2.1	24-06-13	50	70	-4,7	1,3	-0,6	-0,3	0,7	-4,8	-7,1	-5,4	-3,7	-1,5	2	50	-4,4
20	Nobelpave	asfalt	15-08-13	M+P.VERM.12.03.2.2	24-06-13	40	80	-5,3	1,5	-0,5	-0,5	-0,3	-5,8	-6,8	-5,0	-3,6	-2,5	2	50	-4,8
21	Microflex-SMA	asfalt	09-09-13	M+P.HEIJ.13.01B.1	30-08-13	50	80	-3,2	0,6	-1,0	-1,2	-0,5	-2,9	-4,6	-3,4	-2,8	-2,9	2	50	-2,6
22	GRAB	asfalt	01-10-13	M.2013.0349.00.R001	30-09-13	40	50	-5,0	5,5	0,4	0,3	0,4	-6,0	-6,1	-4,8	-3,0	-2,0	2	50	-4,6
23	Microflex	asfalt	01-10-13	M+P.HEIJ.13.01D.1	25-09-13	50	80	-5,4	-0,7	-1,4	-1,2	-0,9	-6,0	-6,3	-4,3	-3,4	-3,6	2	50	-4,7
24	Topfalt	asfalt	25-11-13	M+P.GEL.13.04.1	08-11-13	50	80	-5,4	-0,5	-2,5	-2,2	-0,4	-5,2	-8,0	-5,9	-5,1	-4,3	2	50	-4,5
25	Deciville	asfalt	13-01-14	M+P.MNO.13.01.1	18-12-13	40	80	-3,9	2,2	-0,1	-0,4	-1,0	-4,1	-4,8	-3,1	-2,2	1,1	2	50	-4,1
26	SMA-NL8 G+	asfalt	01-05-15	M+P.PUT.15.01.1	10-04-15	50	80	-3,3	-2,0	-2,5	-1,7	-0,6	-3,2	-3,9	-4,5	-4,8	-4,0	2	50	-2,5
27	Durasilent	elementen	03-02-14	M+P.BOSCH.13.01.1	29-01-14	40	50	-1,3	5,8	4,8	4,3	1,9	-0,9	-3,7	-2,5	-1,9	-1,3	2	50	-1,0
28	MODUS	asfalt	09-02-15	M.2014.0120.00.R001	13-03-14	50	60	-2,3	5,3	2,3	1,5	0,3	-2,6	-3,0	-2,5	-1,4	-1,2	2	50	-2,1
29	Stil Mastiek 8	asfalt	09-02-15	VKa.14re12.14r037	03-02-15	40	60	-3,8	4,1	2,0	2,0	0,1	-4,8	-4,5	-2,3	0,6	-4,0	2	50	-3,0
30	GeoSilent (keperverband)	elementen	03-04-15	M.2013.1234.00.R001	25-03-15	40	50	-0,5	3,1	4,0	4,6	2,5	-0,3	-2,0	-2,3	-0,9	0,7	1	50	-0,6
31	KonwéCity	asfalt	03-04-15	M+P.KWS.14.01C.3	05-02-15	50	50	-4,4	0,4	-0,8	-0,5	-0,9	-4,8	-4,9	-3,7	-3,7	-1,1	2	50	-4,2
32	SMA GRA 8 COLt®	asfalt	03-11-16	M+P.MOUR.16.01.1	29-01-16	50	70	-3,1	-0,3	-0,9	-0,1	0,1	-3,0	-4,5	-3,0	-2,7	-2,7	2	50	-2,5
33	SMArdpave	asfalt	01-05-15	M+P.VERM.15.01A	08-04-15	50	60	-3,3	-1,2	-2,6	-1,5	-1,0	-3,2	-3,9	-3,6	-4,4	-3,2	2	50	-2,6
34	PA 8G	asfalt	26-01-16	M+P.PUT.15.02.1	12-08-15	70	90	-4,9	-2,0	-1,6	-1,8	1,3	-5,1	-6,9	-6,8	-5,6	-10,6	1	50	Buiten Bereik
35	VIAGRIP	asfalt	07-03-16	VKa.15tp11.15r012	26-01-16	50	60	-1,9	2,6	0,2	0,1	0,4	-2,8	-1,4	-1,0	-1,3	7,4	2	50	-3,4
36	RubberPave A	asfalt	03-11-16	M+P.VERSL.16.01A.1	14-03-16	40	50	-3,6	0,9	0,1	0,9	0,8	-3,5	-5,7	-4,4	-3,7	-1,1	2	50	-3,4
37	SGA	asfalt	07-03-16	M+P.SCHAGE.15.01.1	11-12-15	50	60	-1,9	0,7	-0,5	-0,2	1,0	-2,0	-2,3	-2,7	-3,0	-1,9	2	50	-1,5
38	Redufalt 2G	asfalt	03-11-16	Vka.16bm13.16r046	28-06-16	50	60	-2,8	1,2	0,4	0,7	0,0	-2,7	-4,3	-3,0	-2,5	-0,2	2	50	-2,8
39	RubberPave B	asfalt	03-11-16	M+P.VERSL.15.03U.2	30-06-16	50	50	-5,6	-0,6	-2,1	-1,1	-1,1	-6,0	-6,8	-5,1	-4,3	-1,6	2	50	-5,3

Zware motorvoertuigen		Wegdeksoort	laatste update (internet)	publicatie	datum	Snelheidsbereik		SRMI σm	SRMII: σi,m								SRMI/SRMII τm	aftrek RMG 2012 art. 3.5 [dB]	Vul in Snelheid	Lees af Geluidreductie
Nr	Wegdektype/-product					Vmin1	Vmax1		63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1kHz	2kHz	4kHz	8kHz				
0	referentiewegdek	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2	50	0,0	
1	1L ZOAB	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	100	-3,1	0,9	1,4	1,8	-0,4	-5,2	-4,6	-3,0	-1,4	0,2	50	Buiten Bereik	
2	2L ZOAB	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	100	-5,2	0,4	0,2	-0,7	-5,4	-6,3	-6,3	-4,7	-3,7	4,7	50	Buiten Bereik	
3	2L ZOAB fijn	asfalt	01-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	100	-5,3	1,0	0,1	-1,8	-5,9	-6,1	-6,7	-4,8	-3,8	-0,8	50	Buiten Bereik	
4a	SMA 0/5	asfalt	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50	0,0	
4b	SMA 0/8	asfalt	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	80	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50	0,0	
5	uitgeborsteld beton	beton	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	100	-0,3	0,0	1,1	0,4	-0,3	-0,2	-0,7	-1,1	-1,0	4,4	50	Buiten Bereik	
6	geoptim. uitgeborsteld beton	beton	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	80	-1,6	-0,3	1,0	-1,7	-1,2	-1,6	-2,4	-1,7	-1,7	-6,6	50	Buiten Bereik	
7	fijngbezemd beton	beton	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	70	90	1,7	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7	50	Buiten Bereik	
8	oppervlaktbewerking	asfalt / beton	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	50	100	-0,5	0,0	2,0	1,8	1,0	-0,7	-2,1	-1,9	-1,7	1,7	50	-0,7	
9a	elementenverharding keperverband	elementen	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	3,5	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	-0,7	0,8	1,8	2,5	50	3,1	
9b	elementenverharding niet in keperverband	elementen	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	6,9	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9	50	6,5	
10	stille elementenverharding	elementen	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	30	60	1,4	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0	50	1,4	
11	dunne deklagen A	asfalt	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	100	-1,3	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	50	-1,4	
12	dunne deklagen B	asfalt	05-07-12	CROW publicatie 316	sep-12	40	100	-1,3	1,6	1,3	0,9	-0,4	-1,8	-2,1	-0,7	-0,2	0,5	50	-1,4	
15	ZSA-SD	asfalt	25-01-13	M+P.KWS.12.01.3.2	15-01-13	70	80	-3,2	0,3	-0,1	0,4	-1,6	-4,3	-4,1	-2,1	-2,1	4,2	50	Buiten Bereik	
18	Dubofalt (*)	asfalt	21-03-13	M+P.BAM.12.01.6.3	08-03-13	60	80	-2,4	-0,2	-0,3	0,4	-0,7	-3,4	-3,2	-1,7	-1,7	5,8	50	Buiten Bereik	
23	Microflex	asfalt	01-10-13	M+P.HEIJ.13.01D.2	25-09-13	80	80	-2,8	-0,3	-0,8	-0,6	-1,3	-3,7	-3,3	-1,7	-2,0	3,3	50	Buiten Bereik	
25	PA 8G	asfalt	26-01-16	M+P.PUT.15.02.2	14-09-15	70	80	-4,5	-1,8	-1,5	0,1	-1,0	-7,0	-6,0	-5,3	-4,6	-4,5	50	Buiten Bereik	
26	SMA-NL8 G+	asfalt	07-03-16	M+P.PUT.15.01.2	06-01-16	50	80	-2,6	-2,3	-1,9	-1,4	-1,5	-2,8	-3,0	-3,0	-3,9	-0,9	50	-2,5	