

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. J.F. Sulman
Telefoon 5114930
E-mail: jfsulman@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/189121
Te kopiëren: bijlage A en tek. V 3857
B & W-vergadering van 9 okt. 2007

## Onderwerp

Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat

### *Inleiding*

De Schouwtjeslaan, ter hoogte van de Van Merlestraten de Berkenrodestraat, is voor fietsers moeilijk over te steken. Dit is juist een locatie waar veel scholieren (van de Sancta Maria en de ECL) oversteken. Met deze nota wordt voorgesteld om de oversteekbaarheid te verbeteren.

### *Kader*

In 2004 is besloten dat de Schouwtjeslaan als erftoegangsweg opgenomen diende te worden in het HVVP. Een herinrichting tot erftoegangsweg is nog niet uitgevoerd. In het bestedingsvoorstel van meerjarenprogramma openbare ruimte 2007 (vastgesteld d.d. 19/12/2006) is in de stelpost verkeersvoorzieningen een budget opgenomen voor een aanpassing van de kruising. De provincie Noord-Holland heeft een subsidie toegekend voor de realisatie van de fietsvoorzieningen.

### *Het beleidsvoornemen*

De aanpassing van de kruising bestaat uit het realiseren van een extra middeneiland en het verbreden van de bestaande middeneiland. Tussen de middeneilanden en de verkeerslichten worden fietsstroken in rood asfalt gerealiseerd. Voorts wordt de haltekom voor de bus aan de noordzijde van de Schouwtjeslaan opgeheven, de bus halteert op de rijbaan. De beoogde drempel is naar aanleiding van de inspraak komen te vervallen. Op het ontwerp V 3857 staan de aanpassingen aangegeven. Met deze nota wordt het ontwerp vastgesteld en opdracht gegeven tot uitvoering. Opdrachtverlening aan een aannemer vóór 1 november is noodzakelijk in verband met de provinciale subsidie.

### *De onderbouwing*

Met de middeneilanden wordt opstelruimte gecreëerd voor overstekende fietsers, die kunnen dan zonodig in twee fasen oversteken. Het huidige middeneiland is hiervoor te smal. Met de verbreding van het middeneiland wordt de oversteek versmald, in plaats van twee rijstroken hoeft men maar één rijstrook over te steken. Door de bus op de rijbaan te laten halteren wordt het trottoir verbreed. Fietsers kunnen een halterende bus passeren, auto's kunnen niet passeren vanwege het middeneiland. De overstekers hoeven niet bang te zijn voor auto's die achter een bus vandaan komen. De aanpassingen zoals die hieronder worden voorgesteld zijn *niet* strijdig met een toekomstige inrichting tot 30 km/u gebied. In dat geval kunnen zij gehandhaafd blijven. De aanpassingen kunnen dus als structurele oplossingen worden gezien, waarbij nu al, op korte termijn, de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het ontwerp is in een viertal overleggen besproken met een aantal participanten (wijkraden Koninginnebuurt en Bosch en Vaart, werkgroep Schouwtjeslaan, bewonersvertegenwoordiging Schouwtjesplein en de fietsersbond). De standpunten van de participanten verschillen onderling sterk, er is geen algehele overeenstemming over het ontwerp. Omwonenden hebben een brief ontvangen met het ontwerp met het verzoek om te reageren. De standpunten van de participanten en van de reactie van de omwonenden zijn verwoord in bijlage A.

### **Raadsparagraaf:**

De nota wordt aan de Raad voorgelegd voor het beschikbaar stellen van het benodigd krediet.

### **B&W-besluit:**

1. Het college stelt het ontwerp V 3857 voor het verbeteren van de (fiets) oversteekbaarheid van de kruising Schouwtjeslaan/V. Merlestraat vast. Het college geeft opdracht voor de uitvoering van de aanpassingen.
2. Het college stelt de conceptantwoorden op de inspraakreacties vast. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. De kosten van het besluit bedragen € 62.000,-. Er is een provinciale subsidie verleend van maximaal € 54.000,-. Het besluit wordt voor het resterende deel ad. € 8.000,- gedekt uit investeringspost 67.51. Dit resterend deel is reeds beschikbaar gesteld bij de begrotingsvaststelling.
4. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

Samenvatting van de inspraakreacties, in de tabel staan de inspraakreacties en antwoorden gedetailleerd beschreven.

De wens voor het verbeteren van de oversteekbaarheid bij de Schouwtjeslaan bestaat al geruime tijd. In 2006 is reeds een voorstel besproken in het leefbaarheidsoverleg. In dat overleg is verzocht voor een integraal ontwerp voor de openbare ruimte van de gehele Schouwtjeslaan en plein. De, in deze nota voorgestelde, maatregelen dienen dan te passen in het integrale ontwerp van de gehele Schouwtjeslaan. Vanwege het vertrek van de medewerker die het proces behandelde heeft het werk geruime tijd stilgelegen. In het voorjaar 2007 is het project weer opgepakt. Er is een uitgebreide projectgroep opgestart waarin de wijkraden Koninginnebuurt en Bosch en Vaart, de werkgroep Schouwtjeslaan, het Open Platform Schouwtjesplein en de fietsersbond zijn vertegenwoordigd. Er zijn ondertussen vier bijeenkomsten gehouden waarin is geïnventariseerd welke problemen en wensen er ten aanzien van de inrichting leven en aan welke oplossingen gedacht wordt. De wensen variëren van het verwijderen van de grote reeks afvalcontainers op het plein tot het verlagen van de intensiteiten. Er is echter nog geen voorlopig ontwerp gereed. Dit zal ook nog geruime tijd duren en de projectgroep blijft hier ook aan werken. Met het voorlopig ontwerp (het integrale ontwerp) kan dan een kostenraming gemaakt worden en aangeboden worden voor opname in het investeringsplan of "meeliften" als er grootschalige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Hier is overigens vooralsnog geen sprake van.

Vooruitlopend op een eventuele herinrichting blijft de wens voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan bestaan. De provincie Noord-Holland heeft een subsidie beschikbaar gesteld voor enkele maatregelen. Voorwaarde is echter dat voor 1 november van dit jaar opdracht wordt gegeven tot uitvoering. Het ontwerp voor de beperkte maatregelen op de kruising is besproken in de projectgroep. Vanuit de projectgroep is verdeeld gereageerd op de aanpassingen. Om inspraak te bieden op het ontwerp heeft het ontwerp ter inzage gelegen en is huis aan huis rondgebracht in de Schouwtjeslaan, Schouwtjesplein en de wijk Tubergen. De reacties die per mail en brief zijn ontvangen zijn in de bijgevoegde tabel verkort weergegeven.

De werkgroep Schouwtjeslaan en bewonersvertegenwoordiging Schouwtjesplein zijn van mening dat de maatregelen op de kruising niet uitgevoerd moeten worden. Eerst dient een integrale visie voor de gehele Schouwtjeslaan ontwikkeld te worden en daar moeten de maatregelen in passen. Pas dan kunnen de eventuele maatregelen op de kruising uitgevoerd worden. Buiten dit algemene standpunt hebben ze ook inhoudelijk bezwaren:

- Het stedenbouwkundig karakter van een laan wordt aangetast door het middeneiland, het begin van de laan krijgt meer het karakter van een verkeersplein.
- Het verbreden van de bestaande middengeleider hindert de doorstroming van het verkeer.
- Een drempel is ongewenst in verband met trillingshinder en kans op schade aan woningen. In de huidige situatie, zonder drempel wordt er reeds hinder ondervonden.
- De bus dient niet te halteren op de rijbaan, dit leidt tot verkeersopstoppingen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

De werkgroep heeft een brief met hun reactie huis-aan-huis verspreid in de Schouwtjeslaan en Uit den Boschstraat. Deze is ondertekend door 60 bewoners.

De wijkraad Koninginnebuurt is voorstander van een integrale aanpak van de verkeersproblematiek en verzoekt dit als zodanig op te pakken. De wijkraad stemt in met de, in deze nota voorgestelde, maatregelen uitgezonderd de realisatie van de drempel. Een drempel zal trillingshinder en mogelijk schade veroorzaken. Voorts wordt verzocht om de opstelvakken op de Schouwtjesbrug aan te passen.

De wijkraad Bosch en Vaart heeft geen schriftelijk reactie gezonden maar heeft in het overleg wel ingestemd met de voorgestelde maatregelen op de kruising maar aangegeven geen voorstander te zijn van het toepassen van een drempel.

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

De fietsersbond is voorstander van het uitvoeren van de maatregel op de kruising maar heeft wel enkele aanpassingen voorgesteld:

- Trek de fietsstroken door tot aan het smalle gedeelte van de Schouwtjeslaan (waar de woningen beginnen) en voer deze uit in rood asfalt.
- Verplaats de drempel in de zuidelijke rijbaan voor de kruising in plaats van erna.

De inspraakreacties die per brief zijn ontvangen wijken over het algemeen niet af van de reacties die hierboven reeds zijn beschreven.

In de projectgroep wordt een integraal ontwerp voorbereid voor de gehele Schouwtjeslaan. Toch wordt nu voorgesteld enkele beperkte maatregelen op de kruising uit te voeren. Er is, via een provinciale subsidie, een budget beschikbaar om de oversteekbaarheid te verbeteren. Dit kan met de voorgestelde, beperkte maatregelen. Deze maatregelen maken toekomstige aanpassingen niet onmogelijk en passen ook in een toekomstige 30 km/uur inrichting voor de Schouwtjeslaan. Er is in de projectgroep ondertussen uitgebreid van gedachte gewisseld over de voorgestelde maatregelen. De meningen lopen echter dermate ver uiteen dat een overeenstemming over de beperkte maatregelen niet valt te verwachten. De genoemde participanten en de gemeente blijven samenwerken om een integraal voorlopig ontwerp te ontwikkelen voor de Schouwtjeslaan.

Ten aanzien van de ingediende bedenkingen valt hierover op te merken:

Door realisatie van het middeneiland wordt het stedenbouwkundig karakter van de laan niet aangetast. Het middeneiland wordt gerealiseerd op de overgang van de laan naar het Schouwtjesplein. Door het aanpassen van de bestaande bushalte wordt de overgang van de laan naar het plein juist beter vormgegeven.

De verbreding van het middeneiland en het nieuwe middeneiland bieden de overstekende fietser (en auto) meer ruimte. Het gevolg is wel dat het linksafvak niet meer direct te bereiken is. Dit zorgt er aan de ene kant voor dat de verkeerssituatie er duidelijker op wordt. Er ontstaat voor het verkeer uit de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat de mogelijkheid om tussen de middeneilanden op te stellen. Nu is dat niet mogelijk. Aan de andere kant kan dit tot gevolg hebben dat het langer duurt voordat men kan invoegen en de wachtrij voor de verkeerslichten iets langer wordt. In de overweging voor het toepassen van het eiland is er voor gekozen de veiligheid en duidelijkheid van de inrichting zwaarder te laten wegen dan de snelheid van het afwikkelen van het verkeer.

De drempel is komen te vervallen. Om te bepalen of de drempel trillingshinder dan wel schade zal veroorzaken is een berekening uitgevoerd. Hiervoor is een door TNO-bouw ontwikkelde programma gebruikt. Dit programma geeft aan dat er kans is op trillingshinder, schade valt niet te verwachten.

De bestaande bushaven aan de noordzijde van de Schouwtjeslaan wordt opgeheven. Hierdoor halteert de bus op de rijbaan. Fietsers kunnen een halterende bus passeren. Tussen de bus en het middeneiland is voldoende ruimte. Auto's kunnen de bus niet passeren. Vanwege de middeneilanden is het niet zinvol om de bus via de tegengestelde rijbaan te passeren. De hinder voor de doorstroming zal beperkt zijn. Er rijden twee bussen per uur.

De fietsstroken die in het ontwerp zijn opgenomen worden in rood asfalt uitgevoerd.

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

Werkgroep Schouwtjeslaan/Uit den Boschstraat	<p>Door het aanleggen van het extra middeneiland wordt het beeldkwaliteit van de Schouwtjeslaan aangetast. In plaats van het aanzien van een statige laan wordt het beeld gecreëerd van een verkeersplein.</p> <p><i>In de huidige situatie wordt het bestaande middeneiland ingeleid door puntmarkering. Op die locatie wordt een nieuw middeneiland gerealiseerd. Dit tast de beeldkwaliteit niet aan. Door de bushaven aan de noordzijde op te heffen en de bus op de rijbaan te laten halteren wordt deze "inham" opgeheven en de overgang van het plein naar de laan vloeiender gemaakt.</i></p> <p>Het verbreden van het middeneiland zal de doorstroming ernstig belemmeren en het verkeer van en naar de Van Merlestraat nog meer hinderen dan nu het geval is. Verkeer uit de Berkenrodestraat zal nog moeilijker de brug kunnen bereiken. Er zullen langere opstoppingen op de Schouwtjeslaan ontstaan dan nu het geval is.</p> <p><i>Het middeneiland wordt verbreed om de overstekende fietser (en auto) meer ruimte te bieden. Het gevolg is inderdaad dat het linksafvak niet meer direct te bereiken is. Dit zorgt er aan de ene kant voor dat de verkeerssituatie er duidelijker op wordt en er ontstaat dan voor het verkeer uit de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat de mogelijkheid om tussen de middeneilanden op te stellen. Nu is dat niet mogelijk. Aan de andere kant kan dit tot gevolg hebben dat het langer duurt voordat men kan invoegen. In de overweging voor het toepassen van het eiland is er voor gekozen de veiligheid en duidelijkheid van de inrichting zwaarder te laten wegen dan de snelheid van het afwikkelen van het verkeer.</i></p> <p>De gedachte drempel zal voor trillingen zorgen. Momenteel wordt al trillingshinder ondervonden en er is scheurvorming geconstateerd in de woningen.</p> <p><i>De drempel wordt niet toegepast.</i></p> <p>Reeds in maart 2006 is in het leefbaarheidsoverleg over het ontwerp gesproken. Er is toen door de wijkrazen verzocht de verkeersproblematiek in een groter geheel te bespreken. Op verzoek van de wijkraad heeft de werkgroep een principevoorstel ontwikkeld voor een integrale aanpak van de problemen rond het plein. Op 7 november 2006 is dat voorstel besproken. Er is toen door de gemeente meegedeeld dat men voornemens was een zgn. plankproject te ontwikkelen in de vorm van een voorlopig ontwerp. In de periode april tot eind juni 2007 zijn hierover gesprekken gevoerd en is in juni het onderwerp "maatregelen Schouwtjesplein" weer aan de orde gekomen. Twee kernpunten zijn aan de orde gekomen; 1<sup>e</sup> er is weinig budget beschikbaar, de aanpassingen blijven nu beperkt tot het verbeteren van de fietsoversteek voor fietsers richting Van Merlestraat en 2<sup>e</sup> in verband met een provinciale subsidie moet voor 1 november een opdracht gegeven worden voor uitvoering. De werkgroep is van mening dat na 1,5 jaar overleg er nu een plannetje doorheen gejaagd wordt dat de verkeerssituatie verslechterd in plaats van verbeterd.</p> <p><i>Er wordt al lang gesproken en overlegd over de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan. Er leven zeer veel wensen rond het verbeteren van de openbare ruimte in de Schouwtjeslaan en Schouwtjesplein. Er wordt ook, onder andere in overleg met de werkgroep, een voorlopig ontwerp opgesteld voor de gehele Schouwtjeslaan en plein. Met het voorlopig ontwerp kan te zijner tijd, als er grootscheepse onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden, snel worden gestart met inspraak.</i></p> <p><i>Er is nu echter een beperkt budget beschikbaar om de oversteekbaarheid te verbeteren. Dit kan met de voorgestelde, beperkte maatregelen. Deze maatregelen zijn beperkt en maken toekomstige aanpassingen niet onmogelijk. De maatregelen passen ook in een toekomstige 30 km/uur inrichting voor de Schouwtjeslaan.</i></p> <p><i>Er is inderdaad enige druk om het werk op tijd op te dragen. Er is ondertussen uitgebreid van gedachte gewisseld over de maatregelen. De meningen lopen echter dermate uiteen dat een overeenstemming over de beperkte maatregelen niet valt te verwachten. Hiervoor lopen de meningen te ver uiteen. Overigens blijven de werkgroep en gemeente samenwerken om een voorlopig ontwerp te ontwikkelen voor de Schouwtjeslaan.</i></p> <p>De werkgroep doet enkele voorstellen om de verkeerssituatie op het kruispunt te verbeteren:</p>
--	---

*Bijlage A bij nota 2007/183813, “Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat”  
 Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

	<p>-maak een integraal ontwerp voor de herinrichting van het Schouwtjesplein in samenhang met de Schouwtjeslaan en de kruising Schouwtjeslaan/Leidsevaart,  <i>De overleggen over het voorlopig ontwerp voor Schouwtjeslaan en omgeving gaan, ook na vaststelling van deze maatregelen, door. In die overleggen wordt het integrale ontwerp besproken.</i></p> <p>-Leg een extra fietsbrug aan ter hoogte van het ECL,  <i>Een extra fietsbrug zal het aantal overstekende fietsers verminderen op de Schouwtjeslaan. De aanleg van een extra fietsbrug is echter een kostbare maatregel waar nu geen budget voor beschikbaar is.</i></p> <p>-wijzig de opstelvakken op de Schouwtjesbrug,  <i>De wens is besproken in de projectgroep. Om vast te stellen of het aanpassen van de opstelvakken de doorstroming kan verbeteren moeten er tellingen gehouden worden van de links- en rechtsafslaande bewegingen. Deze tellingen kunnen nu niet uitgevoerd worden vanwege de omleidingen in de directe omgeving van de Schouwtjesbrug. Als deze omleidingen zijn opgeheven kan een telling gehouden worden. Dan wordt bepaald of de opstelvakken worden aangepast.</i></p> <p>-verminder de verkeersdruk op de Schouwtjeslaan om de Leidsebrug weer open te stellen,  <i>Gezien de ontwikkelingen rond de stadsschouwburg zie ik die optie niet als haalbaar. Het effect op de intensiteiten op de Schouwtjeslaan zal minimaal zijn, Leidsebrug is niet een alternatief voor de Schouwtjeslaan.</i></p> <p>-breng de bushalte terug naar de oorspronkelijke halte op de brug, passagiers kunnen in- en uitstappen zonder dat het verkeer wordt gehinderd en er is minder geluidshinder voor de omwonenden.  <i>Een bushalte op de brug, vlak voor de verkeerslichten, is geen ideale locatie voor een halte. Ten eerste is deze moeilijker bereikbaar omdat er regelmatig auto's voor het verkeerslicht staan opgesteld en de bus moet wachten om te halteren en te tweede moet de bus, bij het verlaten van de halte een opstelvak opschuiven om links af te kunnen slaan. De huidige halte is goed te bereiken voor de bus en doordat deze straks op de rijbaan halteert is uitvoegen niet meer noodzakelijk. De hinder voor de doorstroming is beperkt, net als de geluidsoverlast. De bus halteert twee maal per uur.</i></p> <p>De werkgroep stelt voor om de maatregelen niet uit te voeren, de maatregelen verslechteren de verkeerssituatie, de stedenbouwkundige kwaliteit en zal schade veroorzaken aan de huizen.          Het open platform Schouwtjesplein ondersteunt de mening van de werkgroep.</p>
Bewoners Schouwtjeslaan/Uit de Boschstraat	<p>De werkgroep Schouwtjeslaan heeft een brief, met een gelijke strekking als hierboven beschreven, bezorgd bij de bewoners van de Schouwtjeslaan en de Uit de Boschstraat. Deze brief is door <b>57</b> bewoners ondertekend en ingeleverd bij de werkgroep. Ook drie bewoners van de Prins Clausstraat hebben de brief ondertekend.</p>
Open platform Schouwtjesplein (bewonersvertegenwoordiging Schouwtjesplein)	<p>Met het plan wordt slechts een klein deel van de problemen rond de kruising en het plein opgelost. Er moet ook aandacht worden gegeven aan andere, overlast veroorzakende, zaken die spelen.  <i>Er zijn nog een aantal zaken die rond het plein verbeterd kunnen worden. Belangrijk doorn in het oog is bijvoorbeeld de grote hoeveelheid afvalcontainers die op het plein staan. Aan deze aspecten wordt wel degelijk aandacht besteed. Oplossen van deze problemen kost echter meer tijd. De maatregelen die nu voorgesteld worden zijn beperkt tot verkeerskundige maatregelen, niet een gehele herinrichting waarbij meerdere problemen volledig worden opgelost.</i></p> <p>De drempel aan de zuidzijde van de rijbaan moet eigenlijk ten westen van de kruising liggen en niet ná de kruising.  <i>De drempel is komen te vervallen.</i></p> <p>Het plan is geen verbetering voor de veiligheid van de afslaande fietsers, deze worden tussen de eilanden geconfronteerd met auto's die de kruising oversteken.  <i>De afslaande- en overstekende fietsers worden in de huidige situatie ook geconfronteerd met auto's die de kruising oversteken. Door echter</i></p>

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

*het bestaande middeneiland te verbreden en een nieuw middeneiland te realiseren wordt de oversteek verkleind en een ruime opstelruimte geboden die rugdekking biedt. Dit verbetert wel degelijk de veiligheid voor de fietsers.*

*Door de verbreding van het bestaande middeneiland is het voor het verkeer uit de zijstraten moeilijker om de opstelvakken op de brug te bereiken. Dit zorgt voor opstoppingen, bemoeilijkt het in- en uitrijden van de wijk Tubergen en een toename van de file in de Schouwtjeslaan.*

*Door het verbreden van het middeneiland gaat er inderdaad opstelruimte voor de verkeerslichten verloren. Ter hoogte van de uitrit van de wijk Tubergen worden de opstelstroken van twee teruggebracht naar één opstelstrook. Deze ruimte komt ten goede aan opstelruimte voor overstekende fietsers en auto's. Het voordeel is dat verkeer uit Tubergen niet meer twee opstelvakken hoeft te kruisen om de wijk te bereiken of te verlaten en zich tussen de twee rijbanen kan opstellen. In de huidige situatie is hier geen ruimte voor. Nadeel is het verlies van opstelruimte voor de verkeerslichten en een verlenging van de opgestelde auto's.*

*Het wordt voor verkeer uit de Berkenrodestraat moeilijker om de opstelvakken op de Schouwtjesbrug te bereiken.*

*Het middeneiland wordt verbreed om de overstekende fietser (en auto) meer ruimte te bieden. Het gevolg is inderdaad dat het linksaf vak niet meer direct te bereiken is. Dit zorgt er aan de ene kant voor dat de verkeerssituatie er duidelijker op wordt en er ontstaat dan voor het verkeer uit de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat de mogelijkheid om tussen de middeneilanden op te stellen. Nu is dat niet mogelijk. Aan de andere kant kan dit tot gevolg hebben dat het langer duurt voordat men kan invoegen. In de overweging voor het toepassen van het eiland is er voor gekozen de veiligheid en duidelijkheid van de inrichting zwaarder te laten wegen dan de snelheid van het afwikkelen van het verkeer.*

*Het plan biedt geen oplossing voor de rijsnelheid van het verkeer aan het Schouwtjesplein aan de Berkenrodestraatzijde. Men heeft aangegeven dat het verkeer daar veelal te hard rijdt.*

*De maatregelen die nu voorgesteld worden zijn beperkt tot verkeerskundige maatregelen om de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan te verbeteren.*

*De drempel die is gedacht zal trillingshinder of schade gaan veroorzaken. Er wordt verwezen naar een rapport van de Nationale Ombudsman waarin wordt gesteld dat in een straal van 30 meter rond een drempel trillingshinder kan ontstaan. Schrijver stelt dat de drempel in de richting van de Leidsevaart verplaatst dient te worden en dat een nul-meting en berekening minimaal noodzakelijk is om aan te tonen dat er geen trillinghinder zal optreden.*

*De drempel is komen te vervallen.*

*Schrijver stelt dat de drempel tot een extra geluidsoverlast zal leiden. Ook hiervoor is een nulmeting en berekening noodzakelijk om aan te tonen dat de drempel geen extra geluidsoverlast veroorzaakt.*

*De drempel is komen te vervallen.*

*Door de aanleg van de drempel met middeneiland wordt het plein uitgebreid tot in de laan, dit gaat ten koste van de beeldkwaliteit.*

*In de huidige situatie wordt het bestaande middeneiland ingeleid door puntmarkering. Op die locatie wordt een nieuw middeneiland gerealiseerd. Dit tast de beeldkwaliteit niet aan. Door de bushaven aan de noordzijde op te heffen en de bus op de rijbaan te laten halteren wordt deze "inham" opgeheven en de overgang van het plein naar de laan vloeiender gemaakt.*

*Samengevat: De bewonersvertegenwoordiging kan pas akkoord gaan met de uitvoering van deeloplossingen als er een integraal plan is waarin alle problemen die nu leven zijn opgelost en de drempel dient verplaatst te worden naar de oostzijde van de kruising.*

*De bewonersvertegenwoordiging neemt deel in de projectgroep die een voorlopig ontwerp voor de Schouwtjeslaan aan het ontwikkelen is. De overleggen voor een voorlopig ontwerp gaan door. Er is nu echter een beperkt budget beschikbaar om de oversteekbaarheid te verbeteren. Dit kan met de voorgestelde, beperkte maatregelen. Deze maatregelen zijn beperkt en maken toekomstige aanpassingen niet onmogelijk. De maatregelen passen ook in een toekomstige 30 km/uur inrichting voor de Schouwtjeslaan.*

Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.

<p>T.F.A. Müller R. Mussche E.J. le Blanc H. Langemeyer M.U.J. Berkhout E.J.M. te Riele G.J.M. Heijne G. Brummelhuis J. van Velzen M. de Boer F. Weijers</p>	<p>Met het plan wordt slechts een klein deel van de problemen rond de kruising en het plein opgelost. Er moet ook aandacht worden gegeven aan andere, overlast veroorzakende, zaken die spelen.</p> <p><i>Er zijn nog een aantal zaken die rond het plein verbeterd kunnen worden. Belangrijk doorn in het oog is bijvoorbeeld de grote hoeveelheid afvalcontainers die op het plein staan. Aan deze aspecten wordt wel degelijk aandacht besteed. Oplossen van deze problemen kost echter meer tijd. De maatregelen die nu voorgesteld worden zijn beperkt tot verkeerskundige maatregelen, niet een gehele herinrichting waarbij meerdere problemen volledig worden opgelost.</i></p> <p>De drempel aan de zuidzijde van de rijbaan moet eigenlijk ten westen van de kruising liggen en niet ná de kruising.</p> <p><i>De drempel is komen te vervallen.</i></p> <p>Het plan is geen verbetering voor de veiligheid van de afslaande fietsers, deze worden tussen de eilanden geconfronteerd met auto's die de kruising oversteken.</p> <p><i>De afslaande- en overstekende fietsers worden in de huidige situatie ook geconfronteerd met auto's die de kruising oversteken. Door echter het bestaande middeneiland te verbreden en een nieuw middeneiland te realiseren wordt de oversteek verkleind en een ruime opstelruimte geboden die rugdekking biedt. Dit verbetert wel degelijk de veiligheid voor de fietsers.</i></p> <p>Door de verbreding van het bestaande middeneiland is het voor het verkeer uit de zijstraten moeilijker om de opstelvakken op de brug te bereiken. Dit zorgt voor opstoppingen, bemoeilijkt het in- en uitrijden van de wijk Tubergen en een toename van de file in de Schouwtjeslaan.</p> <p><i>Door het verbreden van het middeneiland gaat er inderdaad opstelruimte voor de verkeerslichten verloren. Ter hoogte van de uitrit van de wijk Tubergen worden de opstelstroken van twee teruggebracht naar één opstelstrook. Deze ruimte komt ten goede aan opstelruimte voor overstekende fietsers en auto's. Het voordeel is dat verkeer uit Tubergen niet meer twee opstelvakken hoeft te kruisen om de wijk te bereiken of te verlaten en zich tussen de twee rijbanen kan opstellen. In de huidige situatie is hier geen ruimte voor. Nadeel is het verlies van opstelruimte voor de verkeerslichten en een verlenging van de opgestelde auto's.</i></p> <p>Het plan biedt geen oplossing voor de rijsnelheid van het verkeer aan het Schouwtjesplein aan de Berkenrodestraat. Men heeft aangegeven dat het verkeer daar veelal te hard rijdt.</p> <p><i>De maatregelen die nu voorgesteld worden zijn beperkt tot verkeerskundige maatregelen om de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan te verbeteren.</i></p> <p>De drempel die is gedacht zal trillingshinder of schade gaan veroorzaken. Er wordt verwezen naar een rapport van de Nationale Ombudsman waarin wordt gesteld dat in een straal van 30 meter rond een drempel trillingshinder kan ontstaan. Schrijver stelt dat de drempel in de richting van de Leidsevaart verplaatst dient te worden en dat een nul-meting en berekening minimaal noodzakelijk is om aan te tonen dat er geen trillinghinder zal optreden.</p> <p><i>De drempel is komen te vervallen.</i></p> <p>Schrijver stelt dat de drempel tot een extra geluidsoverlast zal leiden. Ook hiervoor is een nulmeting en berekening noodzakelijk om aan te tonen dat de drempel geen extra geluidsoverlast veroorzaakt.</p> <p><i>De drempel is komen te vervallen.</i></p> <p>Door de aanleg van de drempel met middeneiland wordt het plein uitgebreid tot in de laan, dit gaat ten koste van de beeldkwaliteit.</p> <p><i>In de huidige situatie wordt het bestaande middeneiland ingeleid door puntmarkering. Op die locatie wordt een nieuw middeneiland gerealiseerd. Dit tast de beeldkwaliteit niet aan. Door de bushaven aan de noordzijde op te heffen en de bus op de rijbaan te laten halteren wordt deze "inham" opgeheven en de overgang van het plein naar de laan vloeiender gemaakt.</i></p> <p>Breng de bushalte terug naar de oorspronkelijke halte op de brug, passagiers kunnen in- en uitstappen zonder dat het verkeer wordt gehinderd en er is minder geluidshinder voor de omwonenden.</p>
--	--

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
 Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

	<p><i>Een bushalte op de brug, vlak voor de verkeerslichten, is geen ideale locatie voor een halte. Ten eerste is deze moeilijker bereikbaar omdat er regelmatig auto's voor het verkeerslicht staan opgesteld en de bus moet wachten om te halteren en te tweede moet de bus, bij het verlaten van de halte een opstelvak opschuiven om links af te kunnen slaan. De huidige halte is goed te bereiken voor de bus en doordat deze straks op de rijbaan halteert is uitvoegen niet meer noodzakelijk. De hinder voor de doorstroming is beperkt, net als de geluidsoverlast. De bus halteert twee maal per uur</i></p>
<p>Wijkraad Koninginnebuurt</p>	<p>Wij kunnen instemmen met het merendeel van de voorgestelde aanpassingen. Deze zullen het voor het fietsverkeer richting ECL veiliger maken.</p> <p>Wij wijzen echter de aanleg van een verkeersdrempel aan het begin van de Schouwtjeslaan af in verband met de overlast die bewoners denken te ervaren in de vorm van trillingen en schade aan de huizen. Wel stemmen wij in met de voorgestelde middengeleider.  <i>De drempel is komen te vervallen.</i></p> <p>Aanvullend willen wij een aanpassing voorstellen van de opstelvakken Schouwtjesplein richting Pijlsaan. Gezien de veranderingen in de verkeersstromen door de sluiting van de Connexiongarage wordt het linksaf vak nog maar spaarzaam gebruikt en is de rechtsafslaande verkeersstroom (Leidsevaart richting centrum) veel groter. Om het opstoppen van het verkeer op de Schouwtjeslaan - met name in de spits - tegen te gaan zouden wij graag het rechtervak willen bestemmen voor het rechtsafslaande verkeer en het linkervak gecombineerd voor rechtdoor en links afslaand verkeer.</p> <p><i>De wens is besproken in de projectgroep. Om vast te stellen of het aanpassen van de opstelvakken de doorstroming kan verbeteren moeten er tellingen gehouden worden van de links- en rechtsafslaande bewegingen. Deze tellingen kunnen nu niet uitgevoerd worden vanwege de omleidingen in de directe omgeving van de Schouwtjesbrug. Als deze omleidingen zijn opgeheven kan een telling gehouden worden. Dan wordt bepaald of de opstelvakken worden aangepast.</i></p> <p>Tot slot willen wij opmerken dat de Wijkraad voorstander is van een integrale aanpak van de verkeersproblematiek en vraagt om dit in de toekomst zo aan te pakken.</p> <p><i>De projectgroep, waar de wijkraad ook deel van uitmaakt, gaat verder met het opstellen van een voorlopig ontwerp voor de Schouwtjeslaan en het plein.</i></p>
<p>Fietsersbond</p>	<p>We gaan er van uit dat de fietsstroken op de gebruikelijke wijze in rood asfalt worden uitgevoerd en de breedte minimaal 1.80m bedraagt met 20cm schampstrook (klinkers) naast bushaltes en doorgetrokken trottoirs.</p> <p><i>De fietsstroken worden in rood asfalt uitgevoerd. De fietsstrook is 1.80 meter breed. Ter hoogte van het middeneiland versmallen de fietsstroken naar 1.50 meter.</i></p> <p>De voorgestelde drempels zijn bedoeld om het verkeer erop te attenderen dat men de kruising met een aangepaste snelheid dient te naderen. Dan is het logisch dat in de zuidelijke rijbaan (dus richting oost) de drempel vóór in plaats van achter de kruising wordt aangelegd.</p> <p><i>De gedachte drempel is komen te vervallen. Om te bepalen of de drempel trillingshinder dan wel schade zal veroorzaken is een berekening uitgevoerd. Hiervoor is een door TNO-bouw ontwikkelde programma gebruikt. Dit programma geeft aan dat er wel kans is op trillingshinder, schade valt niet te verwachten.</i></p> <p>Om de rugdekking voor de fietsers richting oost nog meer te verbeteren stellen we voor om de markering van de fietsstroken over de drempel heen te verlengen tot in het smalle deel van de Schouwtjeslaan (tot Schouwtjeslaan 61 en 108). Wellicht kan het middeneiland daarvoor nog iets "geknepen" worden zodat hier een rijstrookbreedte van 4.50m resulteert.</p> <p><i>De rijstrookbreedte ter hoogte van het middeneiland is 4.25 meter. Om een rijstrookbreedte van 4.50 te creëren moet het middeneiland 50 cm. kleiner worden. Dit gaat dan ten koste van de opstelruimte voor de overstekende fietsers. In het ontwerp is er juist voor gekozen om de overstekende fietsers ruim voldoende opstelruimte te bieden. Dit pleit er voor om het middeneiland juist niet verder te verkleinen. De</i></p>



*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
 Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

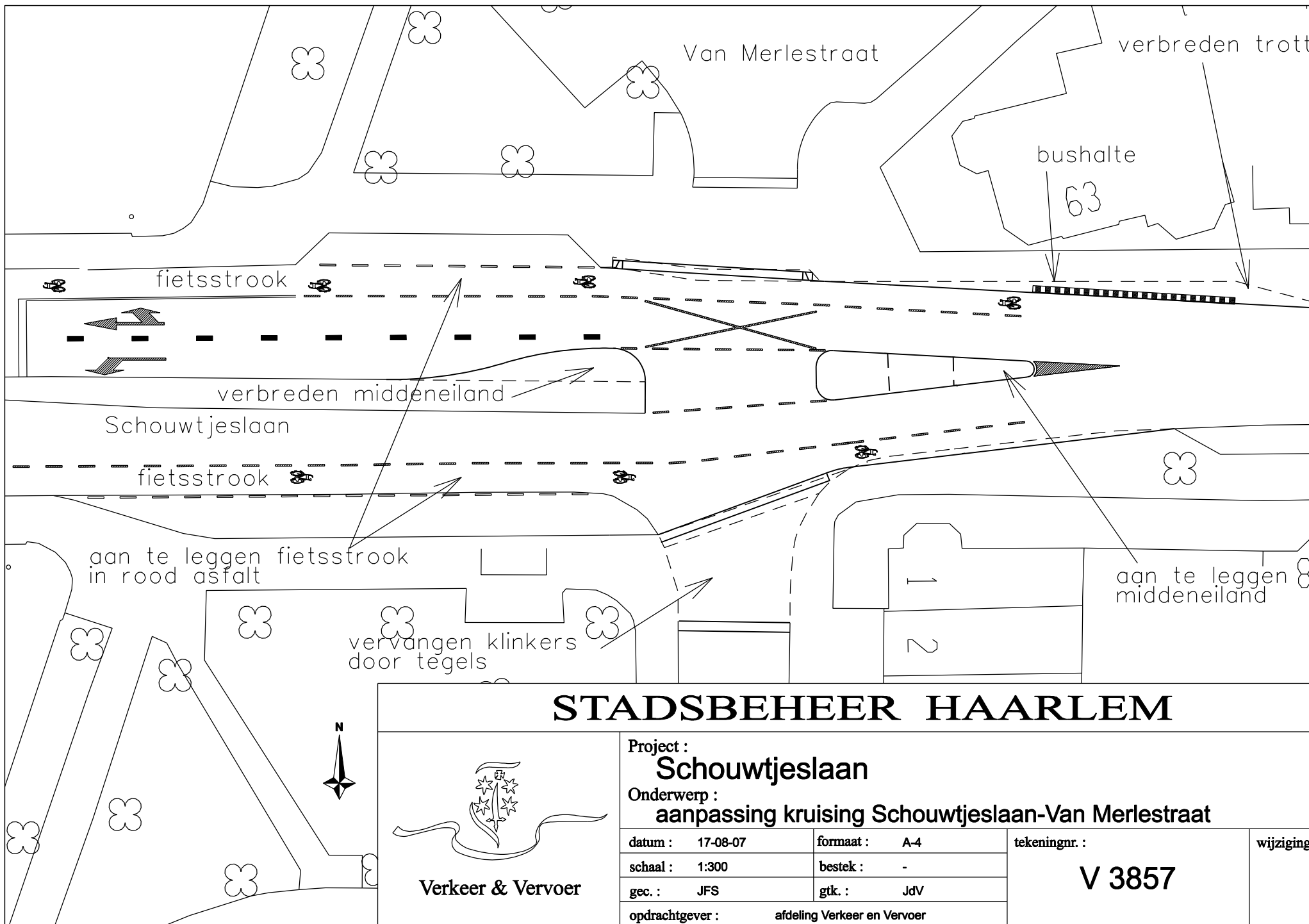
	<p><i>fietsstroken worden wel doorgetrokken tot langs het middeneiland. Dit is in het ontwerp aangepast. Aangezien voor het middeneiland een bushalte ligt, en daar geen fietsstroken voor worden aangelegd, worden de fietsstroken niet verder doorgetrokken.</i></p> <p><i>De Schouwtjeslaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Als de laan t.z.t. wordt ingericht als 30km-gebied zullen snelheidsremmende maatregelen genomen behoren te worden. Hierop anticiperend is het van belang om het effect van de nu geplande drempels te kunnen bepalen. Daartoe verzoeken we om vooraf een V85 0-meting uit te laten voeren.</i></p> <p><i>De drempel is komen te vervallen. Er wordt wel een snelheidsmeting gehouden om het V85 percentiel te bepalen. Deze gegevens kunnen gebruikt worden in de ontwikkeling van het integrale ontwerp voor de gehele Schouwtjeslaan.</i></p>
J. Groskamp	<p><i>Vanwege het nieuwe middeneiland is het niet meer mogelijk om de Van Merlestraat te verlaten in oostelijke richting, de bocht is te krap. Tussen de middeneilanden is 10 meter tussenruimte. De rijbaan tussen het middeneiland en het trottoir is 4.50 meter breed. Dit is ruim voldoende om de bocht te kunnen maken. Er is ook voldoende ruimte voor een vuilniswagen om die bocht te maken.</i></p> <p><i>Door het toepassen van het middeneiland wordt de rijbaan smaller en ontstaat er gedrang en wordt de kruising nog gevaarlijker. Door het versmallen van de rijbaan (met het verbreden van het middeneiland) wordt het passerend verkeer ge'kanaliseerd'. Het is dan niet meer mogelijk om met twee auto's tegelijk richting de verkeerslichten te rijden. Op de kruising zal het gedrang dan ook afnemen, verkeer uit de Van Merlestraat en de fietsers hoeven dan slechts een rijbaan over te steken.</i></p> <p><i>Door het verbreden van het middeneiland nemen de wachtrijen voor de verkeerslichten toe (verdubbelen) en men gaat racen om toch het groene licht te halen.</i></p> <p><i>Door de verbreding neemt de opstelruimte met circa twee opstelplaatsen af. Een verdubbeling van de wachtrij wordt niet verwacht.</i></p>
J.P. Willemsen	<p><i>In de huidige situatie wordt het zicht vanuit de Berkenrodestraat op de Schouwtjeslaan regelmatig geblokkeerd door een geparkeerde auto. Verzoek is dan ook het plaatsen van enkele antiparkeerpalen om dit parkeren te voorkomen.</i></p> <p><i>Er worden enkele maatregelen in het ontwerp opgenomen om het parkeren op die hoek te voorkomen.</i></p>
J. Poelman-Lemmers	<p><i>Is geen voorstander van het verbreden van het bestaande middeneiland. Het wordt dan moeilijker om vanuit de Van Merlestraat direct het opstelvak voor linksaf slaand verkeer te bereiken. Dit is in de huidige situatie reeds moeilijk te bereiken. Verwacht wordt dat er opstoppingen ontstaan.</i></p> <p><i>Het middeneiland wordt verbreed om de overstekende fietser (en auto) meer ruimte te bieden. Het gevolg is inderdaad dat het linksafvak niet meer direct te bereiken is. Dit zorgt er aan de ene kant voor dat de verkeerssituatie er duidelijker op wordt. Aan de andere kant kan dit tot gevolg hebben dat het langer duurt voordat men kan invoegen. In de overweging voor het toepassen van het eiland is er voor gekozen de veiligheid en duidelijkheid van de inrichting zwaarder te laten wegen dan de snelheid van het afwikkelen van het verkeer.</i></p>
R. Doves	<p><i>Is geen voorstander van het extra middeneiland. Er is geen extra ruimte nodig voor de voetgangers. Het extra eiland voorkomt dat de bus gepasseerd kan worden. Dit is negatief voor de doorstroming.</i></p> <p><i>Om de oversteekbaarheid te verbeteren wordt het eiland gerealiseerd. Tussen beide eilanden kunnen fietsers zich op stellen, afgeschermd van het autoverkeer. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat men de bus niet meer kan passeren. Dit is veiliger voor de fietser, deze wordt dan niet verrast door een auto die achter een bus vandaan komt. De hinder zal beperkt zijn. De bus halteert twee maal per uur.</i></p> <p><i>Wordt de zuidelijke rijbaan versmald of blijft deze onveranderd?</i></p> <p><i>De breedte van de zuidelijke rijbaan blijft onveranderd, er wordt wel een fietsstrookmarkering aangebracht.</i></p> <p><i>Stelt voor om het verkeer dat vanaf de Schouwtjesbrug rechtsaf slaat, de Leidsevaart op, permanent door te laten rijden. Dit kan de doorstroming ten goede komen.</i></p> <p><i>Dit is niet uit te voeren, dit levert te veel gevaar op voor verkeer die vanaf andere richtingen komt en de Leidsevaart in noordelijke richting wensen te volgen. Deze verkeersgebruikers verwachten niet dat het (rechtsaf slaand) verkeer vanaf de brug een vrije doorgang heeft.</i></p>
R. de Haas	<p><i>Is tegen het plan van de gemeente omdat er vanwege het tijdsgebrek het ontwerp niet voldoende is uitgewerkt, te weinig onderzoek is</i></p>

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
 Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

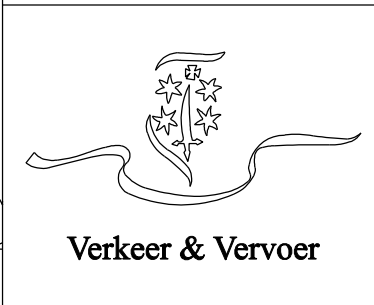
	<p>gedaan, het ontwerp gebaseerd is op verouderde gegevens, te weinig inventiviteit in is verwerkt en er nooit een ongeval van betekenis heeft plaats gevonden. Verzoekt dringend om af te zien van het voorgestelde plan en de subsidie aan te wenden voor een adequatere oplossing voor het veiliger afhandelen van het fietsverkeer.</p> <p><i>In het overleg met de participanten is uitgebreid gesproken over mogelijke alternatieven en diverse wensen en problemen die er rond de Schouwtjeslaan spelen. De voorstellen die zijn besproken, zoals het verbreden van de Schouwtjesbrug, aanpassing van de verkeerslichten, realiseren van tweerichtingen fietsverkeer aan de noordzijde van de Schouwtjesbrug, zijn zeer kostbaar, niet snel te realiseren of bezitten andere nadelen. Doel van de voorgestelde maatregelen is om op eenvoudige wijze, zonder kostbare ingrepen de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan te verbeteren. Een grootscheepse herinrichting waarbij de verkeersfuncties ruim van elkaar worden gescheiden is eenvoudigweg nu niet haalbaar.</i></p> <p>Schrijver stelt voor om de fiets/voetbrug die nu naast de Emmabrug ligt te verplaatsen naar de Schouwtjesbrug en op deze manier een vrijliggende fietsoversteek te bieden voor fietsverkeer naar het ECL.</p> <p><i>Aan dit voorstel kleven dezelfde nadelen als een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van de Schouwtjeslaan. Het verbetert niet de oversteekbaarheid van de Schouwtjeslaan en is bijvoorbeeld geen alternatief voor fietsers vanuit de Berkenrodestraat of van Merlestraat. Met het aanbieden van een tweerichtingen fietspad aan de noordzijde van de Schouwtjesbrug zullen meer fietsers dan nu de kruising (vanuit de Pijlsaan) schuin oversteken naar dat fietspad. Deze oversteekbeweging moet juist zoveel mogelijk beperkt worden.</i></p>
F. Straesser	<p>Door het aanleggen van het extra middeneiland wordt het beeldkwaliteit van de Schouwtjeslaan aangetast. In plaats van het aanzien van een statige laan wordt het beeld gecreëerd van een verkeersplein.</p> <p><i>In de huidige situatie wordt het bestaande middeneiland ingeleid door puntmarkering. Op die locatie wordt een nieuw middeneiland gerealiseerd. Dit tast de beeldkwaliteit niet aan. Door de bushaven aan de noordzijde op te heffen en de bus op de rijbaan te laten halteren wordt deze "inham" opgeheven en de overgang van het plein naar de laan vloeiender gemaakt.</i></p> <p>Het verbreden van het middeneiland zal de doorstroming ernstig belemmeren en het verkeer van en naar de Van Merlestraat nog meer hinderen dan nu het geval is. Verkeer uit de Berkenrodestraat zal nog moeilijker de brug kunnen bereiken. Er zullen langere opstoppingen op de Schouwtjeslaan ontstaan dan nu het geval is.</p> <p><i>Het middeneiland wordt verbreed om de overstekende fietser (en auto) meer ruimte te bieden. Het gevolg is inderdaad dat het linksafvak niet meer direct te bereiken is. Dit zorgt er aan de ene kant voor dat de verkeerssituatie er duidelijker op wordt en er ontstaat dan voor het verkeer uit de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat de mogelijkheid om tussen de middeneilanden op te stellen. Nu is dat niet mogelijk. Aan de andere kant kan dit tot gevolg hebben dat het langer duurt voordat men kan invoegen. In de overweging voor het toepassen van het eiland is er voor gekozen de veiligheid en duidelijkheid van de inrichting zwaarder te laten wegen dan de snelheid van het afwikkelen van het verkeer.</i></p> <p>De gedachte drempel zal voor trillingen zorgen. Momenteel wordt al trillingshinder ondervonden en er is scheurvorming geconstateerd in de woningen.</p> <p><i>De drempel is komen te vervallen.</i></p>
F. Jansen	<p>Stelt voor om van de kruising Van Merlestraat/Schouwtjeslaan/Berkenrodestraat een verhoogd kruisingsvlak te maken waarbij de het verkeer in noord-zuidrichting voorrang heeft. Dit kan eventueel uitgebreid worden met een zebra-markering.</p> <p><i>De Schouwtjeslaan is een doorgaande verbinding, ook de bus maakt gebruik van die route. Het is erg onlogisch om juist op die locatie verkeer uit de zijstraten voorrang te geven. Dit zal de verkeersveiligheid niet te goede komen.</i></p>
S.J. Smulders	<p>In het ontwerp halteert de bus ter hoogte van de middengeleider. Schrijver stelt zich voor dat automobilisten die achter de halterende bus moeten wachten dan links langs het middeneiland gaan rijden om alsnog de verkeerslichten of de Berkenrodestraat te bereiken.</p> <p><i>In de huidige situatie gebeurt het regelmatig dat automobilisten de wachtrij voor de verkeerslichten op de tegengestelde rijbaan passeren</i></p>

*Bijlage A bij nota 2007/183813, "Aanpassing kruising Schouwtjeslaan/ v. Merlestraat"  
Inspraakreacties & conceptantwoorden.*

	<p><i>om het linksafvak of de Berkenrodestraat te bereiken. Met een middeneiland wordt dit moeilijker gemaakt. Het linksafvak is in ieder geval niet meer op die manier te bereiken.</i></p> <p><i>Is de doorgang tussen de middeneilanden breed genoeg om de fietsers en twee automobilisten te laten opstellen.</i></p> <p><i>De ruimte tussen de middeneilanden is ruim voldoende voor het opstellen van fietsers en twee auto's. De auto's steken dan beperkt uit buiten de middeneilanden, de rijbanen zijn echter breed zat om dan de opgestelde auto te passeren.</i></p>
J.G.M. van den Hoven	<p><i>Is tegen het voorstel omdat dit de doorstroming verslechtert. Het is niet noodzakelijk dat de bus op de rijbaan halteert en het wordt nog moeilijker om de Van Merlestraat te verlaten, met name voor grotere voertuigen.</i></p> <p><i>Door het verbreden van het middeneiland gaat er inderdaad opstelruimte voor de verkeerslichten verloren. Ter hoogte van de uitrit van de wijk Tubergen worden de opstelstroken van twee teruggebracht naar één opstelstrook. Deze ruimte komt ten goede aan opstelruimte voor overstekende fietsers en auto's. Het voordeel is dat verkeer uit Tubergen niet meer twee opstelvakken hoeft te kruisen om de wijk te bereiken of te verlaten en zich tussen de twee rijbanen kan opstellen. In de huidige situatie is hier geen ruimte voor. Nadeel is het verlies van opstelruimte voor de verkeerslichten en een verlenging van de opgestelde auto's.</i></p> <p><i>De beschikbare ruimte tussen de middeneilanden en op de rijbanen is voldoende om vrachtwagens de mogelijkheid te bieden de Van Merlestraat te verlaten, ook in de richting van de Wagenweg.</i></p>



# STADSBEHEER HAARLEM



Project :  
**Schouwtjeslaan**  
 Onderwerp :  
**aanpassing kruising Schouwtjeslaan-Van Merlestraat**

datum : 17-08-07	formaat : A-4	tekeningnr. :	wijziging
schaal : 1:300	bestek : -	<b>V 3857</b>	
gec. : JFS	gtk. : JdV		
opdrachtgever : afdeling Verkeer en Vervoer			

Raadsstuk (in te vullen door griffie)  
B&W datum (in te vullen door griffie)  
Sector/afdeling (in te vullen door auteur)  
Registratienummer (in te vullen door auteur)

<b>Onderwerp:</b> Aanpassing kruising Schouwjtjeslaan/ v. Merlestraat
---

### **1 Inhoud van het voorstel**

De Schouwjtjeslaan, ter hoogte van de Van Merlestraat en de Berkenrodestraat, is voor fietsers moeilijk over te steken. Dit is juist een locatie waar veel scholieren (van de Sancta Maria en de ECL) oversteken. Met dit raadsstuk wordt voorgesteld om het benodigd krediet voor de uitvoering van maatregelen, die de oversteekbaarheid verbeteren, beschikbaar te stellen.

### **2 Aanleiding + fase van besluitvorming**

In 2004 is besloten dat de Schouwjtjeslaan als erftoegangsweg opgenomen diende te worden in het HVVP. Een herinrichting tot erftoegangsweg is nog niet uitgevoerd. Vooruitlopend op een toekomstige herinrichting kan met eenvoudige middelen de oversteekbaarheid worden verbeterd.

In het bestedingsvoorstel van meerjarenprogramma openbare ruimte 2007 (vastgesteld d.d. 19/12/2006) is in de stelpost verkeersvoorzieningen een budget opgenomen voor een aanpassing van de kruising Schouwjtjeslaan/van Merlestraat. De provincie Noord-Holland heeft een subsidie toegekend voor de realisatie van de maatregelen op de kruising. Met dit raadsstuk wordt voorgesteld om het benodigd krediet voor de uitvoering van de maatregel beschikbaar te stellen. Na vaststelling van dit raadsstuk kan met de uitvoering van de maatregelen gestart worden.

### **3 Samenvatting is leeswijzer t.b.v. commissie en/of raad**

De aanpassing van de kruising bestaat uit het realiseren van een extra middeneiland en het verbreden van de bestaande middeneiland. Tussen de middeneilanden en de verkeerslichten worden fietsstroken in rood asfalt gerealiseerd. Voorts wordt de haltekom voor de bus aan de noordzijde van de Schouwjtjeslaan opgeheven, de bus halteert op de rijbaan. De beoogde drempel is naar aanleiding van de inspraak komen te vervallen. Op het ontwerp V 3857 staan de aanpassingen aangegeven.

Naar aanleiding van de inspraak is een drempel komen te vervallen en worden de fietsstroken in rood asfalt uitgevoerd.

Met de middeneilanden wordt opstelruimte gecreëerd voor overstekende fietsers, die kunnen dan zonodig in twee fasen oversteken. Het huidige middeneiland is hiervoor te smal. Met de verbreding van het middeneiland wordt de oversteek versmald, in plaats van twee rijstroken hoeft men maar één rijstrook over te steken. Door de bus op de rijbaan te laten halteren wordt het trottoir verbreed. Fietsers kunnen een halterende bus passeren, auto's kunnen niet passeren. De overstekers hoeven niet bang te zijn voor auto's die achter een bus vandaan komen. De aanpassingen zoals die hieronder worden voorgesteld zijn *niet* strijdig met een toekomstige inrichting tot 30 km/u gebied. In dat geval kunnen zij gehandhaafd blijven. De aanpassingen kunnen dus als structurele oplossingen worden gezien, waarbij nu al, op korte termijn, de

verkeersveiligheid wordt verbeterd.

#### 4 **Financiële paragraaf**

De kosten van het besluit bedragen € 62.000,-. Er is een provinciale subsidie verleend van maximaal € 54.000,-. Het besluit wordt voor het resterende deel ad. € 8.000,- gedekt uit investeringspost 67.51. Het laatste deel is reeds beschikbaar gesteld bij de begrotingsvaststelling 2007. Voorgesteld wordt het resterend budget (subsidiedeel) beschikbaar te stellen.

#### 5 **Participatie / communicatie**

Met een aantal participanten (wijkraden Koninginnebuurt en Bosch en Vaart, werkgroep Schouwtjeslaan, Open Platform Schouwtjesplein en de fietsersbond) wordt overleg gevoerd over een integraal ontwerp voor de gehele Schouwtjeslaan en plein. Met het integrale ontwerp kan dan kostenraming gemaakt worden en aangeboden worden voor opname in het investeringsplan of “meeliften” als er grootschalige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Op dit moment zijn overigens geen grootschalige werkzaamheden aan de Schouwtjeslaan gepland.

De beperkte maatregelen op de kruising, zoals voorgesteld in de bijgevoegde nota, zijn in een aantal overleggen besproken met de participanten. De standpunten van de participanten verschillen onderling sterk, er is geen algehele overeenstemming over het ontwerp. Omwonenden hebben een brief ontvangen met het ontwerp met het verzoek om te reageren. De standpunten van de participanten en van de reactie van de omwonenden zijn verwoord in bijlage A

#### 6 **Planning**

Na vaststelling van het raadsstuk kan worden gestart met de realisatie van de maatregelen.

Wij stellen de raad voor:

1. Een krediet beschikbaar te stellen van ten hoogste van € 62.000,- (excl. BTW) voor de realisatie van de maatregelen op de Schouwtjeslaan.
2. Waarvan een bedrag van € 54.000,- gedekt wordt uit een provinciale BDU-subsidie en een bedrag van € 8.000,- gedekt wordt uit de stelpost verkeersvoorzieningen 2007 investeringspost 67.51 (reeds beschikbaar gesteld bij de begrotingsvaststelling)

De secretaris

De burgemeester

## **Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

**Besluit:**

1. Een krediet beschikbaar te stellen van ten hoogste van € 62.000,- (excl. BTW) voor de realisatie van de maatregelen op de Schouwtjeslaan.
2. Waarvan een bedrag van € 54.000,- gedekt wordt uit een provinciale BDU-subsidie en een bedrag van € 8.000,- gedekt wordt uit de stelpost verkeersvoorzieningen 2007 investeringspost 67.51 (reeds beschikbaar gesteld bij de begrotingsvaststelling)

Gedaan in de vergadering van ..... (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter