
Projectomschrijving:	Reconstructie Haagwinde te Alphen aan den Rijn
Projectnummer:	2782
Opsteller:	Cor Brunt
Datum:	29 april 2021
Versie:	Definitief

1. Inleiding

In deze ontwerpnota betreffende de reconstructie van de Haagwinde in Alphen aan den Rijn wordt dieper ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Opdracht
- Visie
- Duurzaamheid
- Verhardingen
- Verkeer
- Riolering
- Oppervlaktewater
- Grondwater
- Groen
- Straatmeubiliair
- Speelvoorzieningen
- Openbare Verlichting
- Schoon en afval inzameling
- Kabels en leidingen
- Ontwerpkeuzes
- Vervolg traject

2. Opdracht

De technische staat van de verharding en riolering in de Haagwinde en de Zeewinde is zodanig dat een reconstructie gewenst is. De groenstroken van de Dijksloot en die tussen Akkerwinde en Zeewinde zijn toe aan groot onderhoud.

Uitgangspunt binnen dit projectgebied is het integraal reconstrueren van het openbaar gebied. Dit wil zeggen het ophogen naar de oorspronkelijke hoogte, vernieuwen van de riolering en de herinrichten van de openbare ruimte. Het projectgebied is globaal aangegeven op onderstaande afbeelding (*Afbeelding 01*).



Afbeelding 01- Globale begrenzing plangebied

Een deel van de opdracht is het terugbrengen naar de oorspronkelijke aanleg hoogte. De Haagwinde is aangelegd rond 1975 en op basis van de aanleg gegevens van toen is er een beeld welke ophogingen er nodig zijn om de wijk weer terug te brengen naar de oorspronkelijke hoogte.

Bij de materiaalkeuze is DALI, (het vigerende beleid en technische specificaties) het uitgangspunt. Daarnaast dient de inrichting geoptimaliseerd te worden op basis van het gebruik, het beleid en de aandachtspunten die in de projectopdracht naar voren zijn gebracht (oneigenlijk gebruik voetpad langs de Dijksloot door fietsers, verbeteren toegankelijkheid vuilniswagens/vrachtwagens Akkerwinde en Zeewinde, afvoercapaciteit regenwaterriolering, beperken hittestress, klachten en verzoeken van bewoners zoals geïnventariseerd met enquête 2016 door het Burtpreventieteam).

Naast de hiervoor genoemde aandachtspunten voor het optimaliseren van de inrichting dient er ook aandacht te zijn voor mogelijke kansen ten aanzien van duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Denk hierbij aan wateroverlast bij extreme buien en het reserveren van ondergrondse ruimte voor toekomstige kabels en leidingen met het oog op de energie-transitie.

Het projectgebied betreft een Basis-woonomgeving. Dat geldt zowel voor de inrichting als het beheer. Op basis van riolering, openbare verlichting, groen en verkeersvoorzieningen wordt de definitieve plangrens vastgesteld.

Visie

De ontwerpambitie voor deze wijk zit hem in de details: De ruimtelijke indeling van de openbare ruimte is immers op hoofdlijnen goed en bovendien is er binnen de wijkopzet maar weinig ruimte voor ingrijpende veranderingen.

De indeling in woonerven en 30 km-straten, met plantstrookjes langs de erfgrans en kleine plantvakken met bomen langs de rijbaan, blijft in stand. Zo ook de groenzone van de Dijksloot, met zijn fiets- en wandelroutes. In de zomer zorgt deze hoeveelheid water en groen voor verkoeling.

Toch zijn er een aantal verbeteringen doorgevoerd in het plan:

Een belangrijke verandering is het vervangen van de huidige betonverharding, deels door fraaie gebakken klinkers. Voor het aanzien van de wijk is dat prettig, want mede dankzij de niet-kleurvaste bestrating in de woonerven en de matige kwaliteit van een aantal straatbomen, komt het huidige straatbeeld wat sleets en armoedig over.

Hier hebben we nog een tweede kwaliteit aan toegevoegd en dat is het verminderen van de parkeerdruk. Er is voldoende ruimte om de (relatief beperkte) parkeerproblemen op te lossen. Dat heeft dan wel als consequentie dat het groene oppervlak in de wijk niet groter wordt en er dus geen duidelijke verbetering qua klimaat en hittestress plaats vindt. Wateroverlast zal dan ook middels de techniek opgelost moeten worden.

Toch kunnen er op het gebied van klimaat en duurzaamheid, binnen het budget een aantal kleine stappen gemaakt worden, zoals toepassing van menggranulaat als wegfundering, gebakken klinkers en grotere bomen. Dat laatste doen we door de groeiplaats volgens de huidige normen in te richten. Het principe van het gescheiden rioolstelsel blijft ongewijzigd en in de grote groenstroken blijft de padenstructuur intact. Het groen krijgt wel een opknopbeurt.

Duurzaamheid

Knelpunten:

Met de thema's klimaat en duurzaamheid is in de huidige straatprofielen inrichting nog weinig gedaan. Een flink aantal straatbomen heeft te weinig groeiruimte, zodat schaduw en verkoeling niet optimaal zijn. Daarnaast is er geen waterinfiltratie of een andere nieuwe techniek toegepast.

Kansen:

De vervanging van oude materialen door nieuwe, biedt een kans voor duurzamer oplossingen:

- gebakken klinkers hebben in principe een langere levensduur dan beton
- menggranulaat doet recht aan het regionale Betonconvenant **
- het hemelwaterriool is straks voldoende gedimensioneerd voor de maatgevende Bui 10

Dankzij grotere boomspiegels en meer ondergrondse groeiruimte, is het mogelijk om straks straatbomen met een kroon van redelijk formaat te krijgen. Dat zal in de toekomst, wanneer de nieuwe bomen groter zijn geworden dan de oude, voor iets meer verkoeling in de zomer zorgen dan nu het geval is en voor iets meer CO2-opslag.

In deze wijk is het nut van verharding die extra water doorlaat naar de bodem te beperkt om toe te passen: Een verharding die binnen het budget blijft, kan namelijk maar 10 a 15 % meer water dan normaal doorlaten naar de bodem. Het meeste water komt dus gewoon direct in de sloten terecht en zou daarmee dus geen bijdrage aan het (diepere) grondwater leveren.***

Op dit moment is er een bestaande laadpaal. In het SO is er nog geen extra laadplek voor elektrische auto's voorzien, maar in de toekomst zien we het 30km-deel van de Zeewinde als een logische plek daar voor.

De bewoners van de wijk worden voorgelicht op het gebied van duurzaamheid: Operatie Steenbreek, Greenwheels , energiecoach en achterpadverlichting.

3. Verhardingen

Het uitgangspunt vanuit de projectopdracht is dat alle bestaande verharding in de Haagwinde wordt vervangen. De keuze voor het nieuwe materiaal dient te worden gebaseerd op DALI en enkele aanvullingen daarop voor de woonerven. Het projectgebied valt qua inrichting en beheer in Basis woongebied.

De paden langs de Dijksloot zijn nu uitgevoerd in asfalt, wat in de nieuwe situatie kan worden overgenomen. *De huidige asfaltverharding blijft gehandhaafd, alleen bij de doorsteken van het HWA riool wordt het asfalt vervangen.*

De aansluitende inritconstructies op Korenbloemweg en de riolering zorgen er voor dat er ook buiten het plangebied een deel van de verharding opengebroken moeten worden. Nadien dient de verhardingsopbouw hier weer te worden hersteld.

De keuze voor het nieuwe materiaal dient te worden gebaseerd op DALI waarbij het gebied is gekenmerkt als woonomgeving met kwaliteit basis voor inrichting en beheer.

Toe te passen opbouw conform DALI voor inrichtingsniveau basis voor een 30 km zone:

- Rijbaan - Straatbaksteen Dik formaat keper verband Bruno;
- Parkeervak - Straatbaksteen Kei formaat ellenboog verband Bruno;
- Parkeervak indeling (haaks) - Straatbaksteen Kei formaat rollaag Zwart;
- Trottoir - Tegels 300 x 300 x 45 mm en 300 x 150 x 45 mm half steens verband donkergrijs;
- Trottoir t.p.v. inritten - Tegels 300 x 300 x 80 mm en 300 x 150 x 80 mm donkergrijs;
- Opsluiting - Trottoirband 180/200 x 250 mm hol en dol verbinding lichtgrijs;
- Opsluitbanden 100 x 200 mm hol en dol verbinding donkergrijs;
- Opsluiting parkeren/groenvak - Trottoirband 380/400 x 250 mm hol en dol verbinding lichtgrijs;
- Inrit naar particulier terrein - Inritband 500 x 500 x 160 mm donkergrijs;
- Inrit naar woonerf - Inritband 500 x 800 x 180 mm donkergrijs;
- Drempeel - Conform Principe detail DALI 713;
- Plateau - Conform Principe detail DALI 719;
- Funderingsconstructie rijbaan - 0,60 m zand;
0,35 m menggranulaat;
0,05 m straatzand;
- Funderingsconstructie trottoir - 0,60 m zand;
- Funderingsconstructie parkeervak - 0,60 m zand
0,25 m menggranulaat
0,05 m straatzand

Toe te passen opbouw conform DALI voor inrichtingsniveau basis indien er sprake is van een woonerf:

- Rijbaan - Straatbaksteen Dik formaat keperverband Auraton kleurenmix;
- Parkeervak - Straatbaksteen Kei formaat ellenboog verband Bruno;
- Parkeervak - Omlijning van 1 strek Nero Kei formaat 4,80 x 1,70 of 1,80m
- Parkeervak - P-Tegel 210 x 210 x 80 mm zwart met witte letter;
- Parkeervak - Stootbanden beton 900 x 200 x 180 Donkergrijs, twee per vak;
Stootbanden alleen op die plaatsen waar het parkeervak is gesitueerd tegen een loopstrook met een tuin of een gevel er achter.



Afbeelding 03-Principe toepassing stootblokken

- Haaks parkeervak - Stootstoepje van TB lichtgrijs 18-20x25, 40x60 tegel en OB 10x20 lichtgrijs, daar waar het vak direct gesitueerd is tegen een gevel of een erfafscheiding.
- Loopstrook - Straatbaksteen dikformaat half steens verband Auraton;

- Opsluiting - Opsluitbanden 100 x 200 mm hol en dol verbinding donkergrijs;
- Opsluiting langs groenvak - Trottoirband 380/400 x 250 mm hol en dol verbinding lichtgrijs. Aan de uitstapzijde van een parkeervak;
- Drempel - Woonerfdrempel, zie Dali detail 16-0000-086;
- Molgoot - Straatklinker 7 strekken Dikformaat kleurenmix Auraton langs de rijloper. Alleen e.v. langs parkeervakken;
- Fundering woonerf - 0,60 m zand;
0,35 m menggranulaat;
0,05 m straatzand.

Het pad langs de Dijkslot is nu ook van asfalt en wordt in de nieuwe situatie ook weer in asfalt uitgevoerd.
Het pad langs de Dijkslot blijft gehandhaafd.

4. Verkeer

De huidige indeling in woonerven en 30 km-straten functioneert goed, hoewel de doodlopende verkeersstructuur niet ideaal is voor de vuilniswagen. Al vanaf de aanleg van de wijk, zo'n 45 jaar geleden, zijn er in een aantal delen te weinig parkeerplaatsen. De daarvoor benodigde ruimte hebben we in de straten en de erven van de wijk kunnen vinden. Er komt voldoende parkeergelegenheid om in de komende 5 jaar, wellicht 10 jaar, te kunnen voorzien. Hiermee voldoen we aan de beleidsambitie van een parkeerbezetting van 80 tot 85% in de nachtelijke uren. De groenzone van de Dijkslot blijft dan ook in stand.

Een ander aandachtspunt is de breedte van een deel van de Zeewinde, waar de brandweer niet tussen de geparkeerde auto's door kan.

Om de wens van een doorgaande vuilnisroute te honoreren is een ingrijpende verandering nodig in de verkeersstructuur: De kans op conflicten met de aanliggende woningen lijkt ons echter reëel. Om bezwaren vanuit deze kant te voorkomen zou de route geheel of gedeeltelijk in het groen van de Dijkslot moeten komen, waardoor deze zone flink aangetast zou worden. In overleg met de beheerder is besloten om de ondergrondse container aan de rand van de groenzone te laten vervallen. Dit is mogelijk omdat er binnen 100 meter een andere container aanwezig is met voldoende capaciteit voor dit extra afvalaanbod, waar meer ruimte en overzicht is om te kunnen keren.

De bushaltes in de Korenbloemweg zijn recentelijk vervallen. De huidige structuur voor de fietser blijft in stand. Over de recreatieve pad langs de Dijkslot wordt nog wel eens gefietst en gebromd.

Op het gebied van parkeren is er ruimte voor verbetering: De parkeerdruk in de wijk is in sommige delen hoog tot zeer hoog. Ondanks dat de wijk er behoorlijk efficiënt ingericht uit ziet, kunnen er in het openbaar gebied netto zo'n 15 parkeerplekken bij gemaakt worden, zonder dat hiervoor grote stukken groen opgeofferd hoeven te worden.

Hiermee gaat de parkeerdruk omlaag naar gemiddeld 80 à 85%. Bovendien wordt de toegankelijkheid van de haakse parkeervakken iets verbeterd, door ze elk 10 cm breder te maken en overal een rijbaanbreedte van 5,00 of 5.50m te hanteren.



in GROEN de huidige vrije openbare plaatsen; de getallen zijn de extra plekken in het nieuwe ontwerp.

In de nieuwe situatie worden de huidige woonerven weer als woonerf ingericht. Dit geldt ook voor de 30 km per uur zones.

In de woonerven wordt normaliter om de 40 tot maximaal 60 m een snelheidsremmende voorziening aangebracht. Op dit moment ontbreken ze nog. De noodzaak hiervan zal nog nader worden vastgesteld. *Vanwege het krappe profiel in de straten van de woonerven zijn er geen snelheidsremmende maatregelen benodigd.*

In de 30 km/per uur zones wordt er om de 50 tot maximaal 100 m een drempel of plateau aangebracht. De wegbreedte in de 30 km/per uur zones is 4,50 m wanneer er sprake is van twee richtingsverkeer, 5,00 meter bij veel fietsers en 5,00 of 5,50 meter bij haaks parkeren.

Om de snelheid binnen de perken te houden, worden er (ruim) voldoende drempels in de 30 km-straat aangelegd. De woonerven lijken echter voldoende krap en bochtig genoeg om de snelheid laag te houden. Het woonerf van de Zeewinde kan niet verbreed worden voor de brandweer, maar valt nog wel binnen de vereiste slanglengtes voor de brandweer.

In het voetpad langs de Dijksloot moet er nog een fietssluisje extra geplaatst worden, om fietsers en brommers te weren.

5. Riolering

Door klimaatveranderingen zullen er vaker zwaardere regenbuien vallen. Om de frequentie van wateroverlast niet te laten toenemen anticipeert de gemeente hierop. Zij vergroot daarom de afvoercapaciteit van het hemelwaterriool. Binnen de Haagwinde is momenteel al een gescheiden rioolstelsel aanwezig waarbij het huishoudelijk afvalwater (DWA) en het afstromend regenwater (HWA) van verharde oppervlakken zoals de rijbaan en daken via twee afzonderlijke riolen afgevoerd wordt. In de nieuwe situatie blijft dit ongewijzigd.

Voor de onderbouwing en verantwoording van het ontwerp van de riolering (DWA + HWA) is een afzonderlijke memo opgesteld die als bijlage bij deze ontwerpnota is toegevoegd. Tijdens het opstellen van het rioolontwerp zijn de raakvlakken met de andere domeinen bewaakt in het ontwerpoverleg. De conclusies zijn van het rioolontwerp zijn:

Op basis van de uitgevoerde hydraulische toetsing van het HWA-stelsel in het projectgebied wordt er bij Bui 10 geen water op straat berekend. Bui 10 is een neerslaggebeurtenis uit de leidraad riolering van Rioned waarbij een hoeveelheid neerslag van 36 millimeter in een tijdvak van 45 minuten valt;

Het rioelstelsel is niet getoetst op de klimaatbestendigheid van het ontwerp door het te belasten met bui Alphen (110 mm in 6 uur met een piek van bijna 300 liter per seconde). Deze regenbui in de gemeente Alphen heeft plaats gevonden in juli 2014. Toetsing heeft niet plaatsgevonden omdat deze niet als eis in DALI is opgenomen.

Het HWA-stelsel krijgt overal een dekking van 1,25 m en daardoor kunnen de (gezamenlijk) huisaansluitingen als van bovenaf op het HWA-riool aangesloten worden;

Van het DWA-riool is een optimalisatie uitgevoerd tussen het vergroten van de dekking op de beginstrengen en het verbeteren van het verloop van het bodemverhang. Dit door de aansluiting op hetzelfde niveau als de B.O.B. van het te behouden riool aan te leggen;

Het is niet haalbaar gebleken om een verbinding toe te voegen tussen de twee afzonderlijke DWA-rioolontsluitingen in het plangebied. Dit komt door het smalle, slingerende profiel van het westelijke deel van Zeewinde en vooral de verspreide aanwezigheid van kabels en leidingen ter plaatse. Indien de kabels en leidingen in het westelijk deel van Zeewinde dichter bij elkaar verlegd worden ontstaat er wel ruimte voor het extra riool.

De aansluiting van mogelijke nieuwbouw aan de Korenbloemweg op het DWA- en HWA-riool is in het ontwerp opgenomen. Hiervoor dient een nieuw DWA-riool aangelegd te worden dat aansluit op het bestaande DWA-riool in de Korenbloemweg. Voor het HWA kan deels gebruik gemaakt worden van het bestaande HWA-riool in de Korenbloemweg en deels wordt er een nieuw HWA-riool aangelegd die aansluit op het nieuwe HWA-riool in de Haagwinde.

Enkele rioelstrengen liggen nu nog op particulier terrein. Het nieuwe ontwerp ligt geheel in gemeentegrond. Wel moeten we met de particuliere eigenaren afstemmen hoe om te gaan met vervallen leidingen op hun grond (verwijderen of laten liggen met afspraken).

6. Oppervlaktewater

De Haagwinde wordt aan de noordkant begrensd door de Dijkvloot, een hoofdwatgang met een bijbehorend peilregime van NAP -2,22 m (peilgebied Ridderveld en de Bijlen). Het HWA -riool voert hier naartoe af. Daardoor zullen er werkzaamheden (vervangen leidingen en uitstroombakken) in de oever en rand van de watgang plaatsvinden. De hoofdwatgang zelf valt echter buiten de scope van het project.

7. Grondwater

Er zijn enkele meldingen over grondwater in de wijk bekend. Om meer inzicht te krijgen in het grondwaterniveau in het plangebied worden er een aantal peilbuizen geplaatst. Op basis van de resultaten van een korte meetreeks zal worden bekeken of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals bijvoorbeeld communicatie naar de bewoners over het gemeentelijk grondwaterbeleid, verduidelijken van de grondwatersituatie in de wijk en wat de bewoners zelf daaraan kunnen doen. Daarnaast dient gekeken te worden of het aanbrengen van drainage in het wegcunet noodzakelijk is. De grondwatergegevens zullen ook gebruikt worden als informatie voor het opstellen van een bemalingsplan.

8. Groen

De Dijkvloot is een strook met groen en water van formaat, die zich zowel aan de oost- als de westkant verbreed tot een groot grasveld met een speelfunctie. Het uitzicht vanuit de wijk op dit hoge, opgaande groen is bijzonder.

Een paar extra doorkijkjes naar het water zouden welkom zijn. De geplande nieuwbouw langs de Korenbloemweg zal ten koste gaan van het westelijke verbreding van de zone. Daarnaast is er nog een smallere groenstrook die bijzonder is vanwege de enorme elzenbomen. Al deze delen vallen binnen de hoofdgroenstructuur van Alphen. Ook het beschutte groene beeld van de Haagwinde is bijzonder, zo midden in de stad. Buiten die grote groenzones staan echter voornamelijk kleine straatbomen, waarvan het merendeel niet in goede conditie is. Vanwege de ophoging zullen de meeste van deze bomen vervangen moeten worden. Dit zal de eerste jaren na aanleg natuurlijk een minder groen straatbeeld geven.



de groenzone van de Dijkssloot met de open grasvelden

Als we er van uit gaan dat elke woning gemiddeld 2 ½ inwoner heeft, dan wordt het Gemeentelijk streven van 6 bomen per 10 inwoners zowaar gehaald in deze wijk! Er staan +/- 150 bomen in deze wijk met 89 woningen.

Zowel in de kleine als de grote plantsoenen is er nauwelijks ruimte voor extra bomen: Ze staan er al "vol" mee. Het terugbrengen van voldoende parkeergelegenheid brengt met zich mee dat het aantal straatbomen ook niet significant verhoogd kan worden. Netto komen er in de hele wijk dan ook geen bomen bij.

De verhouding tussen te verwijderen en terug te plaatsen bomen is momenteel 47 stuks verwijderen tegen 47 terug plaatsen. Doel is om het aantal terug te plaatsen bomen gelijk te houden aan wat er weg gaat.

De bestaande *gezonde* bomen in de groenzone van de Dijkssloot worden gehandhaafd.* Het bosplantsoen wordt hier en daar wat ingeperkt en de verzakte delen opgevuld. Zo kan het groenbeheer straks weer goed uitgevoerd worden.

Het plan is om de centrale groenstrook met daarin de grote elzenbomen op een slimme manier op te hogen: Met behoud van de *gezonde* bomen en met toevoeging van gazon onder de bomen en enkele heestervakken. De heesters komen dan in volle grond en het gazon in een nader te detailleren ophogconstructie. Ook de paden gaan dan mee.

De nieuwe groeiplaatsen voor de bomen in de straten en erven zijn ruimer bemeten en zullen dan ook in de toekomst een iets groener straatbeeld gaan opleveren en hopelijk ook iets meer verkoeling.

In een aantal woonerven zijn kleine strookjes gemeentegrond in gebruik als tuin. Voor het functioneren en de duurzaamheid van de wijk vormen deze groen ingerichte en keurig onderhouden tuintjes echter geen nadeel.

We zouden voor deze percelen alsnog een overeenkomst kunnen afsluiten, of ze kunnen verkopen, zoals al met veel andere voertuigtjes is gebeurd.

9. Straatmeubilair

Voor zover er in het huidige ontwerp straat meubilair aanwezig is zal dit in het nieuwe ontwerp terug komen.

Straatmeubilair wat toegepast wordt conform de eisen vanuit DALI.

Denk hierbij aan een bankje, prullenbak, een afzetpaaltje en hekwerken.

Voetpad Dijksloot voorzien van fietssluizen om fietsverkeer te ontmoedigen.

Naast het straatmeubilair zullen er ook nieuwe verkeerborden en straatnaamborden worden geplaatst.

Huisnummer verwijfsborden vallen buiten de scope van dit project en zullen alleen worden overgezet op de nieuwe lichtmasten/flespalen.

10. Speelvoorziening

In de buurt van de Haagwinde zijn er momenteel een aantal speelvoorzieningen op het grote grasveld tussen de Akkerwinde en de Dijksloot.

In overleg met de beheerder zal eventueel afgekeurd materiaal vervangen worden. Dan wordt de inrichting van de speelplekken als een separate opdracht weggezet, waarbij toestel en ondergrond door de leverancier van de speeltoestellen wordt geplaatst.

Het trapveldje in het park is momenteel slecht bruikbaar omdat er vaak water blijft staan, ondanks de aanwezige drainage. Doel is om dit weer bruikbaar te maken. Hierbij kan worden gedacht aan bezanding, *vernieuwen van de drainage* en het optimaliseren van de hoogteligging ten opzichte van de rest van het park.

11. Openbare verlichting

De openbare verlichting in de Haagwinde en Zeewinde is in 2014 volledig vervangen (nieuwe masten en ledarmaturen), aangepast aan de huidige verlichtingseisen, wensen van bewoners en aangesloten op een nieuw aangelegd solonet. Het is daarom zeer gewenst de indeling ongewijzigd te laten. De lichtmasten moeten wel worden opgehaald gelijk met de ophoging van de straten. Bij een ophoging > 30cm moet ook de kabel worden opgehaald.

De lichtmasten staan zoveel mogelijk op oude locatie, of binnen 1 meter afstand daarvan, maar gaan wel mee met de ophoging. Met de beheerder wordt nog afgestemd of de kabel ook mee omhoog moet.

Op vier plekken in het woongebied zijn de afstanden tussen de masten een stuk groter dan gewenst. Het voorstel is dan ook om hier wel 4 extra masten te plaatsen en daartoe enkele andere door te schuiven. Het gaat om 4 paaltops.

In het noordelijk deel van de centrale groenstrook met de grote elzen is de afstand (30 m) ook te groot, maar omdat dit geen primair voetpad is, stellen wij voor dit te handhaven.

12. Afvalinzameling

Er zijn ondergrondse containers aanwezig. De Akkerwinde en Zeewinde zijn beide doodlopend en daarom is een verbinding voor de vuilniswagen aan de noordzijde van de Akkerwinde en de Zeewinde wenselijk.

Er komt geen doorsteek, maar de rijafstanden voor de vuilniswagen worden wel verkleind doordat de ondergrondse container aan de rand van de groenzone is komen te vervallen.

Op de kruising van de Haagwinde en Korenbloemweg staat een 3-tal ondergrondse containers. Deze containers dichter aan de Korenbloemweg plaatsen en uitbreiden met 1 extra container.

Deze verplaatsing is afhankelijk van de ontwikkelingen voor de nieuwbouwlocatie. En is op dit moment nog niet meegenomen in het ontwerp.

Om de wens van een doorgaande vuilnisroute te honoreren is een ingrijpende verandering nodig in de verkeersstructuur: Het risico op bezwaren, vanwege de nabijheid van een aantal woningen, vinden we echter

te groot. Om serieuze bezwaren te voorkomen zou de route geheel of gedeeltelijk in het groen van de Dijkslot moeten komen, waardoor deze zone alsnog flink aangetast zou worden.

13. Kabels en leidingen

De nutsbedrijven hebben aangegeven geen werkzaamheden te gaan verrichten met mogelijk een enkele incidentele aanpassing of vervanging van een huisaansluiting.

Op basis van het nieuwe ontwerp zal er gekeken worden welke knelpunten er ontstaan ten opzichte van de bestaande kabels en leidingen. Op die plaatsen zal er een alternatief tracé worden aangeboden zodat de nutsbedrijven kunnen omleggen. (Op een enkele locatie lopen er Nuts-tracees onder bestaande of geplande bomen door: Het is de bedoeling dit middels verlegging op te lossen. *Als het echt niet anders kan is een mantelbuis ook een optie.*)

Met het nieuwe rioolontwerp en het hierbij horende tracé zal er gekeken worden of er extra ruimte gereserveerd kan worden voor toekomstige energie transitie.

14. Ontwerpkeuzes

In het gedeelte hieronder wordt per straat aangegeven welke aanpassingen er zijn gemaakt.

Zeewinde 30 km-zone:

- Aan de linkerzijde beide zijden van de weg was er ruimte om het haaks parkeren uit te breiden om wat extra parkeren te kunnen maken
- Bij haakse parkeervakken is de weg 5.50m breed.
- Het zuidelijk deel, waar de rijbaan smal is, wordt verbreed naar minimaal 4.50m, zodat twee auto's elkaar goed kunnen passeren. (De oostelijke trottoirband wordt iets opgeschoven)
- De oppervlakte aan heesters neemt iets af, maar alle straatbomen krijgen voldoende groeiruimte.



Voorbeelduitwerking van een 30 km-zone

Zeevinde woonerf:

- In het smalle deel is de gewenste passeerbreedte van de brandweer niet in te passen zonder de helft van de openbare parkeerplaatsen te laten vervallen. Dat vinden we echter wat al te rigoureuus, temeer omdat alle woningen van weerszijden binnen een slanglengte van 40m bereikbaar zijn.
- Er komen enkele parkeervakken bij en het aantal bomen blijft gelijk.



Voorbeelduitwerking van een woonerf

Dijkvloot:

- De gezonde bomen worden gehandhaafd en de open plekken tussen het bosplantsoen worden weer in ere hersteld. (Braam en opschot verwijderen, zettingen opvullen.)

Haagwinde:

- Aan de westkant heeft dit woonerf ruim voldoende parkeerruimte en hoeft er niets bij. Wel worden haakse parkeervakken toegevoegd.
- De oostelijke helft van de Haagwinde zit "vol" met garage-uitritten en geprivatiseerd groen. De bedoeling is om deze groenvakken en de omringende opsluitband te behouden *en een band op openbaar terrein hiervoor te plaatsen.*

Elzenstrook:

- Het verloederde beeld van zetting en verwilderde ondergroei kan verbeterd worden door een licht ophoogmateriaal rond de bomen te gebruiken en daarop gras aan te leggen. Tussen de bomen in kunnen enkele sierheesters in volle grond geplant worden.
- De locatie van het centrale pad is prima, alleen moet het mee omhoog.

15. Hoe nu verder

Na goedkeuring van het RO door de Opdrachtgever worden de volgende activiteiten verder opgepakt en/of uitgewerkt;

- De bewoners informeren over de planning, het RO
- Beantwoorden bewonersvragen en opmerkingen
- Opmaken documenten voor de contractfase
- Het verder uitwerken van het RO, naar een uitvoeringsontwerp;

Binnen de werkzaamheden voor het project zullen onder andere de volgende onderzoeken worden uitgezet:

- Overleg met nutsbedrijven en hoogheemraadschap;
- Opstellen bemalingsadvies
- Contracteren aannemer t.b.v. de uitvoering;
- Vervolg communicatie omgeving.

Aandachtspunt:

Omgeving is recent geïnformeerd over de inbreidingsplannen. Het is op dit moment nog niet bekend of de inbreidingsplannen door gaan.

Goedkeuring			
	Naam:	Datum:	Handtekening:
Opdrachtgever:	Constant Morien	29-4-2021	
Projectleider:	Remco van Rhijn	29-4-2021	