



## MEMO

Aan : (burger)raadsleden

Van : College van B&W

Datum : 15 oktober 2013

Onderwerp : Reconstructie Bovenweg + Voorburggracht

### **Aanleiding:**

Uit onderzoek blijkt dat de toestand van de Bovenweg tussen de gemeentegrens en de Zandboschlaan en de Voorburggracht tussen de N504 en de Zaagmolenweg zeer slecht is. De wegfundering en het wegdek zijn afgeschreven en moeten geheel vervangen worden. Bij de Bovenweg bestaat daarnaast de noodzaak om de afvoer van regenwater te verbeteren. Dit betekent dat de weg in zijn geheel moet worden opgebroken. Het oude afgeschreven wegdek wordt verwijderd, waarna indien nodig de riolering wordt aangebracht. Tevens zullen nutsbedrijven de gelegenheid aangrijpen om ter plaatse kabels en leidingen te vervangen. Hierna wordt een nieuw wegprofiel aangebracht dat zoveel mogelijk aan de eisen van deze tijd wordt aangepast. Het is de bedoeling dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt vergroot, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming.

### **Nieuwe situatie.**

Afgelopen jaren is gewerkt aan een inrichtingsplan voor de hele Bovenweg en Voorburggracht onder de naam Maatwerkweg. In dit project is door de gemeente in overleg met belangengroepen, gebruikers en omwonenden een nieuwe wegindeling bepaald. Uit kostenoverwegingen wordt dit plan niet uitgevoerd. Voor de herinrichting van de huidige wegvakken wordt wel gebruik gemaakt van een groot aantal ontwerpaspecten uit de Maatwerpweg. De inrichting wordt wel versoepeld. Op deze manier hoeft er geen nieuw plan ontwikkeld te worden, waardoor kosten worden bespaard. Daarnaast was er al een subsidie toegezegd door de provincie Noord-Holland, mits het ontwerp niet wijzigt qua uitgangspunten. Hieronder staat het ontwerp beschreven.

### Straatprofiel

De basis van het ontwerp vormt het straatprofiel: de indeling van de straat. Gekozen is voor een rijweg van 6 meter breed met twee fietsstroken van 1,5 meter breed. Aan de westzijde is een stoep die varieert in breedte, maar minimaal 1,20 meter breed is. Bij voldoende ruimte zijn er parkeerplaatsen op de stoep toegevoegd, waarbij voldoende ruimte overblijft voor voetgangers. Aan de oostzijde is een 'uitstapstrook' van minimaal 50 cm breed of een stoep als de ruimte dit toelaat. Bij het noordelijke deel van de Bovenweg is de rijweg smaller (5,5 meter) door het zeer beperkte beschikbare profiel op deze plek.

### Voetgangers

Voetgangers zijn kwetsbare verkeerdeelnemers en krijgen extra aandacht. Dit betekent dat er straks voldoende ruimte is om te wandelen en om veilig over te steken. Overal wordt een stoep aangebracht van minimaal 1,20 meter. Op bepaalde plekken worden oversteekplekken gerealiseerd die

gemakkelijk zijn te herkennen voor zowel de voetganger als het wegverkeer. De oversteekplekken worden verhoogd uitgevoerd zodat voetgangers gemakkelijk op één niveau kunnen oversteken, wat vooral voor minder validen (rolstoelen, rollators, etc...) een groot voordeel is. Op plaatsen waar momenteel zebra's liggen, worden deze opnieuw toegepast.

### Fietsers.

Fietsers krijgen een duidelijke plek op de weg door de aanleg van fietsstroken. Omdat er op de fietsstroken niet geparkeerd mag worden, verbetert de veiligheid en doorstroming van de fietsers. Deze hoeven straks niet meer te slalommen tussen geparkeerde auto's.

### Openbaar Vervoer en hulpdiensten.

Een belangrijk uitgangspunt was het blijvend faciliteren van de busroutes en hulpdiensten. De wegbreedte van 6 meter is voldoende breed om twee bussen en/of een brandweerauto elkaar te laten passeren. De verkeersmaatregelen die worden toegepast zijn busvriendelijk en besproken en afgestemd met Connexxion en de hulpdiensten. Er komen geen hinderlijke wegversmallingen die een rustige maar regelmatige doorstroming verhinderen. De bushaltes worden uitgevoerd met busperrons, zodat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt vergroot.

### Parkeren

Het parkeren vindt in de nieuwe situatie aan de westzijde plaats op parkeerplaatsen die op de stoep liggen. Gekozen is voor de westzijde omdat aan deze zijde minder uitritten zijn en het uitzicht bij het afrijden van de uitrit beter is dan aan de oostzijde, waar veel hoge schuttingen staan. Het aantal parkeerplekken is afgestemd op de parkeervraag en in de toekomst makkelijk uit te breiden indien noodzakelijk. Op plekken waar woningen aan de westzijde dichter dan 2 meter bij de erfgrans staan, worden geen parkeerplaatsen toegepast. Mensen krijgen dus geen auto vlak voor het raam. Omdat er op de Bovenweg nauwelijks parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt er een nieuw parkeerterrein aangelegd bij Bovenweg 211.

### Kruispunten

Op kruispunten komen verschillende verkeersstromen bij elkaar. Om de afwikkeling hier van veilig te laten verlopen, is het belangrijk dat er een herkenbare inrichting is. Daarom is het uitgangspunt bij vrijwel alle kruispunten gelijk: de stoepen lopen door waardoor er een inritconstructie ontstaat naar de zijstraat. Hierdoor moet al het verkeer uit de zijstraten voorrang verlenen. Dit past in de beleving van de weggebruiker dat het een doorgaande weg is. De inritconstructie zorgt er ook voor dat voetgangers op één niveau kunnen doorlopen en dat auto's sterk afremmen voor het kruispunt.

### Materiaalgebruik

Het materiaalgebruik op de Bovenweg en Voorburggracht moet aansluiten op het gewenste verkeersgedrag en geen hinder veroorzaken voor omwonenden. Om te voldoen aan de landelijke richtlijnen en de subsidievoorwaarden worden er betonstraatstenen toegepast op de rijbaan. Het beeld van een klinkerbestrating sluit aan op het karakter van de omgeving en zorgt onbewust voor lagere snelheden van het verkeer. Omdat er een straatsteen zonder vellingkant in een keperverband wordt toegepast, ontstaat een toch een egaal wegdek waar zonder hobbelen overheen gereden kan worden. Speciale aandacht wordt besteed aan de wegfundering om geluid- en trillingsoverlast zoveel mogelijk terug te dringen. De toegepaste bestrating wijkt hiermee qua comfort en hinder sterk af van bijvoorbeeld het toegepaste wegdek in de Dorpsstraat en de Benedenweg.

### Snelheid.

Om de snelheid van het autoverkeer te temperen worden een aantal maatregelen toegepast, waarbij het uitgangspunt is dat een rustige gelijkmatige doorstroming wordt bereikt en er geen snelheidsexcessen plaatsvinden. De weg wordt versmald tot 6 meter met twee fietsstroken, waardoor

de weg optisch nog iets smaller oogt. Samen met de toepassing van straatstenen heeft dit het effect dat er rustiger wordt gereden. Er worden verder een aantal busvriendelijke plateaus aangebracht, zoals bijvoorbeeld ook al zijn toegepast op de Kruissloot. Deze plateaus hebben een flauwe helling en vooral bedoeld om snelheidsexcessen tegen te gaan zonder trillingen te veroorzaken. Dit is goed voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Er worden geen wegversmallingen toegepast, omdat fietsers hierbij vaak in de knel komen. Daarnaast zorgen wegversmallingen voor geluids- en stankoverlast door het steeds stoppen en optrekken van auto's en hinder voor bus en hulpverleningsdiensten

#### **Communicatie.**

Bewoners en andere belanghebbenden zijn diverse malen geconsulteerd bij het project maatwerkweg. Bij het versoberde ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen die in dit traject zijn geuit. Omdat nauwelijks wordt afgeweken van de ontwerpprincipes van het DO-Maatwerkweg is een nieuwe consultatieronde niet noodzakelijk. Wel zijn eind oktober twee informatiebijeenkomsten gepland voor finetuning van de bestekstekeningen en over de uiteindelijke uitvoeringsplanning.