

UITWERKING SO BERKHOUT

ONTWERPTOELICHTING

Documentnr.:	NO01-D01-21270233-PBN2
Projectnummer:	21270233
Status:	Definitief
Datum:	15 mei 2024
Auteur:	R. Rabouw / R. van de Graaff / P. Bouman
Opdrachtgever:	Gemeente Koggenland

1. INLEIDING

In het najaar van 2023 heeft Roelofs Advies en Ontwerp in opdracht van de gemeente Koggenland een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de herinrichting van het lint Berkhout. Op deze route wordt al jaren gediscussieerd over onveiligheid, hoge snelheid en doorgaand verkeer in de kern.

De belangrijkste conclusie van deze studie is samengevat in de conclusie van de rapportage van Roelofs Advies en Ontwerp d.d. 19 december 2023. Roelofs adviseert hierin een maatwerkoplossing voor Berkhout uit te gaan werken. Een wegontwerp wat zich laat kenmerken door:

- Een 30 km/h regime over de gehele lengte van het lint en op de Slagterslaan;
- Een gesloten verharding op het Westeinde en het Oosteinde, bij voorkeur met streetprint;
- Een elementen verharding in de Kerkebuurt en op de Slagterslaan;
- Snelheidsremmende maatregelen d.m.v. slingers en asverspringen toe passen waarbinnen geparkeerd kan worden en waarbij verticale elementen worden geplaatst om het doorzicht over het lange rechte lint te beperken;
- Het ontbreken van fietsvoorzieningen en dus het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer, passend bij de bebouwde omgeving waarin de wegen zich bevinden;
- Waar mogelijk toepassen van verticale snelheidsremmers (drempels en plateaus), rekening houdend met trillingen naar omliggende (op staal gefundeerde) bebouwing;
- Geaccentueerde kruispuntvlakken, indien een verhoogd plateau niet mogelijk is, in ieder geval kleuraccenten op de kruispuntvlakken.

In dit advies komen de wegen feitelijk tussen de bestaande wegcategorieën van ETW30 en GOW30 in te zitten. Naar oordeel van Roelofs Advies en Ontwerp sluit een dergelijke oplossing het beste aan bij de doelstellingen van een veilige weg en vooral ook het terugbrengen van de maximaal gereden snelheden.

Als vervolg heeft gemeente Koggenland Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd het advies nader uit te werken in een schetsontwerp. In deze toelichting op het ontwerp worden de belangrijkste kenmerken van het uitgewerkte ontwerp beschreven met daarbij de gemaakte afwegingen en keuzes.

In hoofdstuk 2 van deze notitie worden de stukken benoemd die deel uitmaken van de totale studie. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gemaakte technische keuzes tijdens het ontwerpproces.

2. BIJBEHORENDE BESTANDEN

Deze notitie is een toelichting op het door Roelofs Advies en Ontwerp opgestelde schetsontwerp van het Oosteinde, de Kerkebuurt, het Westeinde en de Slagterslaan, in de kern Berkhout. Dit ontwerp is uitgewerkt in de volgende tekening:

- NS01-C04-rrw-21270233 Verkeerskundig Berkhout

Deze tekeningen zijn besproken en afgerond na afstemming met gemeente Koggenland. De tekeningen zijn afzonderlijk van deze rapportage opgeleverd in .pdf formaat en in bewerkbaar formaat. Naast deze notitie is ook afzonderlijk een globale kostenraming opgeleverd.

3. TOELICHTING OP DE GEMAAKTE ONTWERPKEUZES

In navolging op het eerder door Roelofs Advies en Ontwerp uitgebrachte advies zijn de volgende ontwerpkeuzes verwerkt in het gemaakte schetsontwerp:

KRUISPUNTEN

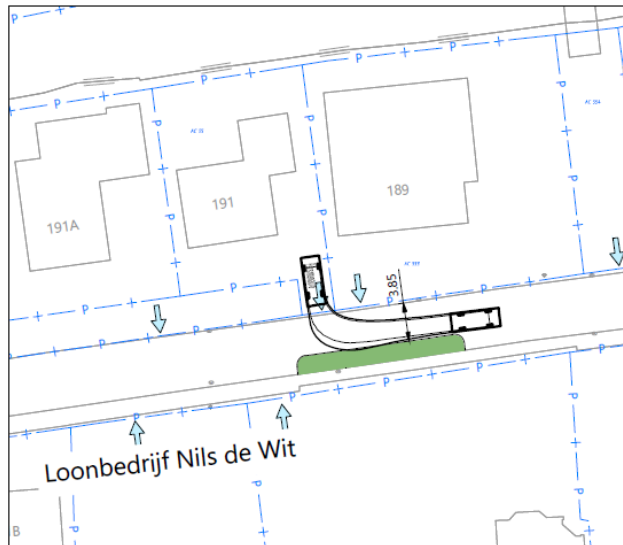
Bij de herinrichting van de kruispunten zijn de volgende ontwerpkeuzes gemaakt:

- Uitgangspunt voor de vormgeving van de kruispunten zijn de uitgangspunten van de GOW30 richtlijnen van het CROW. Dit houdt in dat voorrangregelingen intact blijven en dat kruispunten worden voorzien van een afwijkende kleur asfalt, in dit geval geel. Aandachtspunt hierbij is de beperkte beschikbaarheid van blanke bitumen en zwarte bitumen die het maken van geel asfalt bemoeilijken. Dit behoeft nadere uitwerking in het vervolg van het ontwerptraject. Alternatief is bijvoorbeeld om te kiezen voor een elementenverharding;
- Daar waar in de huidige situatie stopstrepen zijn gesitueerd vanwege een onoverzichtelijke situatie ter hoogte van zijwegen) zijn deze in de toekomstige situatie ook weer aangebracht in plaats van haaiantanden;
- De bestaande slingers op de kruispunten ter hoogte van de belangrijkste aansluitende wegen zijn op verzoek van gemeente Koggenland gehandhaafd;
- Kruispunten zijn vanwege de omliggende oude, vermoedelijk vaak niet onderheide, gebouwen niet verhoogd als plateau uitgevoerd, maar slechts met een afwijkende kleurstelling om de aanwezigheid van de zijweg te benadrukken.

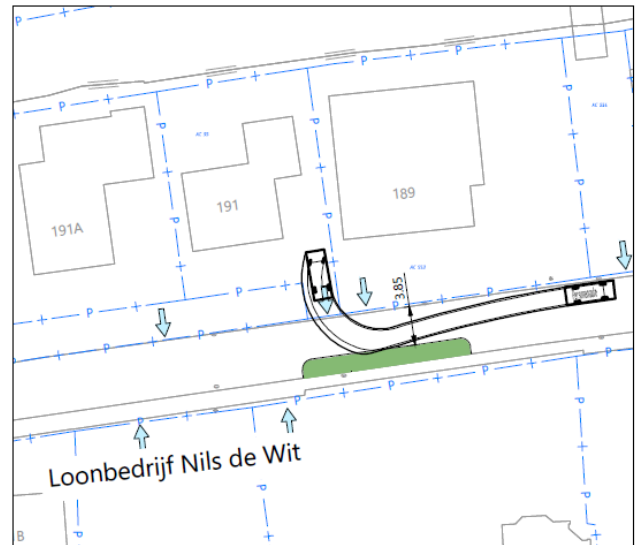
WEGVAKKEN

- In lijn met het advies van eind 2023 zijn er geen fietsvoorzieningen aangebracht over het hele lint. De beschikbare ruimte is hiervoor niet voldoende;
- Voor het type verharding op de Kerkebuurt is, vanwege het verblijfskarakter, gekozen voor een elementenverharding, dit sluit aan bij de ontwerpkenmerken van de ETW30. Als

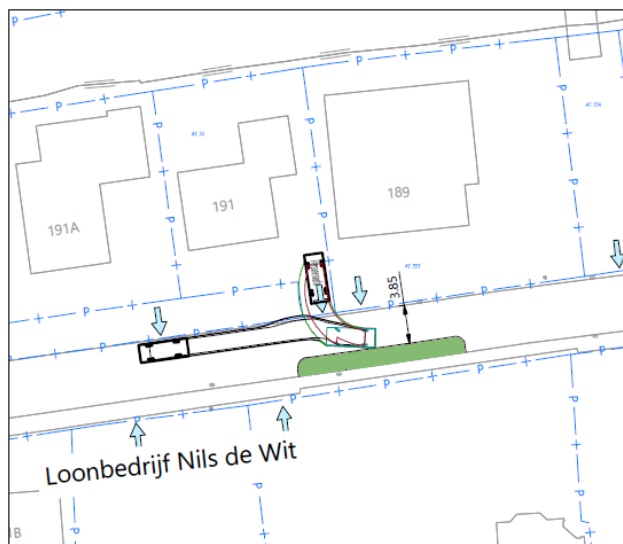
- elementenverharding kan bijvoorbeeld worden gekozen voor een beton- of gebakken klinker in de kleur rood;
- Het verblijfsgebied in de Kerkebuurt is langer ingericht dan het huidige 30 km/h gebied. De grens is ten opzichte van de huidige situatie opgeschoven naar de Slagterslaan;
 - In tegenstelling tot het oorspronkelijke advies is uiteindelijk niet gekozen voor streetprint, dit in verband met hoge kosten en slechte ervaringen elders binnen gemeente Koggenland;
 - De Slagterslaan, het Oosteinde en het Westeinde zijn in dit schetsontwerp voorzien van een donkerrode asfalt verharding. Dit sluit beter aan bij het meer doorstromende karakter van deze delen van het lint door Berkhout. Het donkerrode asfalt kan bijvoorbeeld worden gemaakt door de toepassing van zwarte bitumen, dit maakt het rood niet alleen donker (neigend naar bruin), maar ook een sterk mengsel met een goede levensduur;
 - In tegenstelling tot het eerdere advies is dus ook voor de Slagterslaan gekozen voor gekleurd asfalt. Ook op deze locatie is bij nader inzicht veel minder sprake van een verblijfsgebied dan bijvoorbeeld op de Kerkebuurt;
 - Over de gehele lengte van het lint zijn, waar mogelijk versmallingen aangebracht. Deze versmallingen remmen het verkeer af en maken de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. In de versmallingen zijn, waar mogelijk parkeerplaatsen aangebracht. Ook is ruimte gecreëerd voor een verticaal element in de vorm van bijvoorbeeld een boom. Een boom zorgt er voor dat de buurt groener en klimaatadaptiever wordt, zorgt ervoor dat het gebied meer over komt als verblijfsgebied en zorgt er voor het doorzicht ook minder wordt wanneer er geen auto's geparkeerd staan. Dit zal de snelheid verder doen verlagen;
 - De minimaal gehanteerde wegbreedte t.h.v. een wegversmalling is, conform het advies uit december 2023, 3,85 m;
 - De slingers zijn zo ingepast dat uitritten bereikbaar blijven. Dit is onder andere gedaan door ter hoogte van uitritten soms parkeerplaatsen weg te laten;
 - Uit door Roelofs Advies en Ontwerp opgestelde rijcurves (zie afbeelding 1) blijkt dat bij een wegbreedte van 3,85 meter, een breedte van minimaal 3,30 meter nodig is voor een uitrit tegenover een groenvak. Als die ruimte niet beschikbaar was is geen wegversmalling aangebracht;
 - Tussen de slingers zit minimaal 50 m om bussen en vrachtwagens elkaar te kunnen laten passeren. Waar noodzakelijk vanuit bijvoorbeeld de uitritten, is de tussenafstand groter;
 - Voor de parkeervakken in de versmallingen is per vak een breedte van 2,00 meter aangehouden en een lengte van 5,50 meter;
 - Wanneer de totale wegbreedte onvoldoende is om een rijbaan van 3,85 m en een parkeervak van 2,00 m in te passen zijn smalle slingers aangebracht zonder parkeren, maar wel met groen;
 - Op de Slagterslaan is de weg ter hoogte van huisnummer 8 t/m 10 verbreed om voldoende breedte te creëren zodat hier langsparkeervakken gerealiseerd kunnen worden. Dit gaat mogelijk wel ten koste van 1 of meerdere bomen. In de nadere studies zal moeten blijken of het mogelijk is deze bomen te handhaven;
 - Langs het Lint Oosteinde, Kerkebuurt, Westeinde zijn geen nieuwe trottoirs ingepast. Hiervoor is simpelweg onvoldoende ruimte beschikbaar.



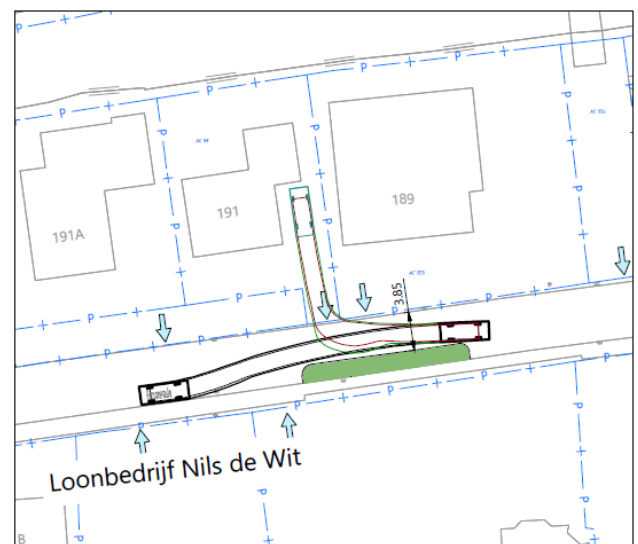
Uitrijden vooruit



Inrijden vooruit



Uitrijden achteruit



Inrijden achteruit

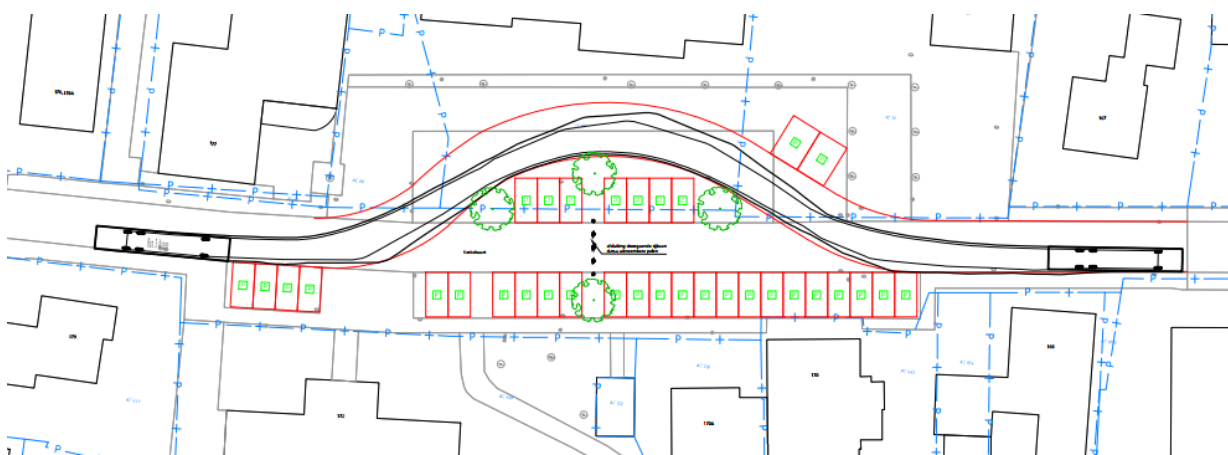
Afbeelding 1. Rijcurves ter hoogte van uitritten

PLEIN KERKEBUURT

Ter hoogte van de school, de sporthal en de brandweerpost in Berkhout bevindt zich een plein, wat op dit moment vooral wordt gebruikt als parkeerterrein. Als onderdeel van deze studie is gekeken of het mogelijk is om de parkeerfunctie van dit plein minder nadrukkelijk aanwezig te laten zijn en meer ruimte te maken voor groen en ontmoeten. Hiervoor is een aantal alternatieve ontwerpen grof en schetsmatig uitgewerkt.



Afbeelding 2. Uitbreiding naar zuidzijde (-21 parkeerplaatsen ten opzichte van huidige situatie)



Afbeelding 2. Uitbreiding naar noordzijde (-25 parkeerplaatsen ten opzichte van huidige situatie)

Beide alternatieven leggen een groot beslag op parkeerruimte. Deze parkeerplaatsen gaan verloren en kunnen, gelet op de wegbreedte van de Kerkebuurt, ook niet in de directe omgeving worden gecompenseerd. In overleg met gemeente Koggenland is daarom besloten de huidige inrichting van het terrein als uitgangspunt aan te houden, ware het niet dat in het SO 4 parkeerplaatsen zijn opgeofferd voor een groen statement op het terrein, dat de prettige leefomgeving kan benadrukken.

4. FASERING

Uiteindelijk draait deze opgave om het vinden van een nieuw evenwicht tussen doorstromen en verblijven. Als het gaat om faseren adviseert Roelofs dan ook te beginnen op die locaties waar de verblijfsfunctie het grootst is. Dat is immers de locatie waar de grootste winst op het gebied van leefbaarheid, hinder en veiligheid geboekt kan worden.

Indien gemeente Koggenland niet direct de benodigde gelden voor de reconstructie vrij kan maken adviseert Roelofs Advies en Ontwerp dan ook om te beginnen met de herinrichting van de Kerkebuurt. De keuze om daar te beginnen komt voort uit het te verwachten grootste effect op deze locatie. Ook is

het dat deel van het tracé waar iedereen het over eens is dat dit vormgegeven moet worden als verblijfsgebied. De kans op nieuwe inzichten die kunnen leiden tot aanpassingen van het gerealiseerde ontwerp zijn hier naar verwachting dan ook het kleinst.

Mocht na herinrichting van dit gebied blijken dat er optimalisaties nodig zijn, zeker met in gedachten dat op het Westeinde, de Slagterslaan en het Oosteinde de snelheden wat hoger zullen liggen, dan kunnen die in volgende fases nog worden verwerkt in de detailontwerpen.

De volgorde van de andere delen van het tracé dient nader vastgesteld te worden. Er is hier vanuit verkeerskundig perspectief geen duidelijke voorkeur voor een volgordelijkheid. Geadviseerd wordt om hier op basis van wegenbouwkundige staat van de weg de fasering op te stellen en het ontwerp door te voeren.

5. VEILIGHEID

Tot slot van deze ontwerptoelichting geven wij inzicht in de afwegingen die gemaakt zijn in het kader van veiligheid. Dit biedt de wettelijk noodzakelijke onderbouwing van het veiligheidsdossier:

- De aanleiding van het opstellen van dit SO is het verbeteren van de veiligheid voor de weggebruiker en dan met name de fietser. De onderbouwing van de hierbij gemaakte keuzes is ruim beschreven in de studie van Roelofs Advies en Ontwerp uit december 2023;
- In dit ontwerp is gebruik gemaakt van gangbare materialen die goed en veilig te verwerken zijn voor een aannemer;
- Voor realisatie van een dergelijke nieuwe inrichting zal een volledige afsluiting noodzakelijk zijn. Verkeer zal moeten omrijden en met hulpdiensten zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt met betrekking tot bereikbaarheid;
- Voor onderhoud aan de weg geldt dat bij regulier onderhoud ter hoogte van de versmallingen het verkeer vaker stopgezet zal moeten worden, bijvoorbeeld met korte verkeersstops. Dit is echter niet per se een onveiligere situatie dan de huidige situatie waarin het verkeer vaak op zeer (te) korte afstand van het onderhoudspersoneel zal passeren;

Het reguliere groenonderhoud zal over het algemeen plaats kunnen vinden vanuit de parkeervakken, daarvoor zijn aanvullende verkeersmaatregelen naar verwachting niet direct noodzakelijk.