

In opdracht van:
Gemeente Midden-Delfland

Projectnummer:
6038

Datum:
21-10-2020



**Herinrichting Centrum Den Hoorn
Ontwerpnoot Voorlopig Ontwerp**

0.	INLEIDING	4
0.1	Voorgeschiedenis	4
0.2	Vraag	4
0.3	Aanpak	5
0.4	Proces	6
0.5	Leeswijzer	6
1.	HOF VAN DELFTSTRAAT	7
1.1	Technische onderzoeken	7
1.2	Dwarsprofiel	8
1.3	Reacties uit bewonersconsultaties	12
1.4	Kosten	13
1.5	Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)	13
2.	LOOKSINGEL	14
2.1	Technische onderzoeken	14
2.2	Dwarsprofiel	15
2.3	Reacties uit bewonersconsultaties	15
2.4	Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)	16
3.	BEATRIXSTRAAT	17
3.1	Technische onderzoeken	17
3.2	Dwarsprofiel	17
3.3	Reacties uit bewonersconsultaties	18
3.4	Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)	18
4.	JULIANAPLEIN	19
4.1	Technische onderzoeken	19
4.2	Dwarsprofiel	19
4.3	Reacties uit bewonersconsultaties	20
4.4	Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)	20
5.	JULIANAPLEIN ZUID	22





5.1	Technische onderzoeken	22
5.2	Dwarsprofiel	22
5.3	Reacties uit bewonersconsultaties	23
5.4	Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)	23
6.	BIJLAGEN	24
6.1	Bijlage 1: Verslagen bewonersparticipatie	24

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





0. INLEIDING

0.1 Voorgeschiedenis

In het Verkeersplan Den Hoorn, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Midden-Delfland in januari 2017, is aangegeven welke maatregelen de komende jaren zouden moeten worden genomen om in bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren te kunnen blijven voorzien. De combinatie van de beoogde centrumontwikkelingen (supermarkt en woningen conform bestemmingsplan Centrumplan Den Hoorn) en het benodigde groot-onderhoud (conform de meerjarenplanning) heeft ertoe geleid dat in 2017 een schetsontwerp (SO) is opgesteld voor een aantal straten in Den Hoorn. Dit SO is opgesteld in overleg met (werkgroepen van) bewoners en weergegeven in de Ontwerpnoot van 14 november 2017. In januari 2018 is het Schetsontwerp aan de werkgroepen gepresenteerd.

0.2 Vraag

De gemeente heeft de adviesbureau's Mobycon en Nebest gevraagd om achtereenvolgens de volgende stappen in het ontwerpproces te zetten:

- opstellen voorlopig ontwerp (VO)
- opstellen definitief ontwerp (DO)
- opstellen bestek ten behoeve van aanbesteding en uitvoering

Het plangebied voor het SO bestond uit:

- Hof van Delftstraat
- Looksingel tussen Dijkshoornseweg en fietsbrug over de Look
- Beatrixstraat
- straat tussen Julianaplein en brug Bolle Kickert
- Dijkshoornseweg ten noorden Beatrixstraat

Het terrein rond de nieuwe supermarkt en appartementen en het centrale plein aan de Dijkshoornseweg ervoor vallen buiten het plangebied en worden door de ontwikkelaar uitgewerkt.

Voor het VO is het plangebied uitgebreid met:

- de rest van de Looksingel vanwege de gewenste eenheid met de aansluitende straten
- het Julianaplein vanwege benodigde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied
- het fietspad Westblok (tussen Dijkshoornseweg en fietspad in verlengde van Pinksterbloem) vanwege aansluiting Dijkshoornseweg

Na afronding van het VO zal het DO en bestek worden uitgewerkt voor de straten met uitzondering van de Dijkshoornseweg en Westblok. Het groot-onderhoud voor deze laatste straten is namelijk later gepland dan voor de overige straten die tijdens of direct na de centrum ontwikkelingen worden heringericht.





0.3 Aanpak

Het Verkeersplan Den Hoorn en het bestemmingsplan Centrumplan Den Hoorn vormden de kaders voor het SO en vormen uiteraard ook de kaders voor het VO. De uitgangspunten en ontwerpprincipes voor de verschillende straten zijn beschreven in de Ontwerpnotitie van het SO van 14 november 2017.

Ten behoeve van het Voorlopig Ontwerp zijn verschillende technische onderzoeken uitgevoerd:

- Digitale terrein meting (DTM): De huidige hoogte van de bestrating en de positie van objecten in de openbare ruimte is ingemeten. Deze gegevens zijn weergegeven op de afzonderlijke technische VO tekeningen.
- Oriënterende graafmelding (KLIC): De ligging van kabels en leidingen is opgevraagd. De ligging van de huidige kabels en leidingen is weergegeven op de afzonderlijke technische VO tekeningen.
- Asphalt- en funderingsonderzoek: Onderzocht is of er sprake is van teerhoudend asfalt en wat de milieuhygenische kwaliteit van het funderingsmateriaal is. De resultaten zijn weergegeven in het afzonderlijke onderzoeksrapport Asphalt en indicatief funderingsonderzoek (Geofoxx, 14 september 2018)
- Verkennend bodemonderzoek: De milieuhygenische bodemkwaliteit is onderzocht. De resultaten zijn weergegeven in het afzonderlijke onderzoeksrapport Verkennend bodemonderzoek (Geofoxx, 31 juli 2018)
- Quick-scan flora en fauna: Onderzocht is of er sprake is van beschermde plant- en diersoorten. De resultaten zijn weergegeven in het afzonderlijke onderzoeksrapport Ecologische quickscan (Bureau Maerlant, 27 augustus 2018)
- Trillingsonderzoek: De verwachte trillingshinder door hoogteverschillen (beoogde drempels) op omliggende woningen in het centrum zijn in onderzoek (Dijkshoornseweg wordt pas bij het opstellen van het DO onderzocht)

Tevens is door de gemeente Midden-Delfland in augustus 2018 een bomeninventarisatie uitgevoerd voor de bomen langs de volgende wegen:

- Dijkshoornseweg
- Westblok

Voor de overige wegen in het centrumgebied is in een eerder stadium al een globale analyse gemaakt van de toestand van de bomen. De resultaten zijn weergegeven in de afzonderlijke hoofdstukken per straat.

In de Hof van Delftstraat zijn in juli 2019 proefsleuven gegraven om een nauwkeuriger beeld te krijgen van de ligging van kabels en leidingen.

In het bestemmingsplan Centrumplan Den Hoorn is aangegeven dat de bestaande parkeerplaatsen die vervallen vanwege de nieuwbouw van de supermarkt en de woningen in het nieuwe centrumplan voor het grootste deel in de omgeving van het centrumplan worden teruggebracht (gecompenseerd). Deze parkeerplaatsen worden zowel in het afzonderlijke VO voor de Dijkshoornseweg als in dit VO voor het centrumgebied gecompenseerd in verschillende straten. De verdeling van de te compenseren parkeerplaatsen over de verschillende straten in het centrumgebied is anders dan beoogd tijdens de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit komt door de resultaten van de exacte inmeting van de straten en de integrale afweging van parkeren, groen, verkeersveiligheid en leefbaarheid die in het VO heeft plaatsgevonden. Het totaal aantal gecompenseerde parkeerplaatsen is uiteraard gelijk gebleven zodat wordt voldaan aan de voorliggende compensatieopgaaf.



0.4 Proces

Tijdens het proces voor het opstellen van het VO is diverse keren met (werkgroepen van) bewoners overlegd. In maart/april 2018 is bij de start van het opstellen van het VO door de gemeente met de werkgroepen verder gepraat over de uitwerking van het SO naar een VO. In januari en juni 2019 is op basis van het concept VO door de gemeente, Mobycon en Nebest overlegd met (werkgroepen van) bewoners.

Start opstellen VO:

- 29-3-2018: werkgroepoverleg met de werkgroep Centrum over afzonderlijke ontwerpaspecten
- 9-4-2018: werkgroepoverleg met de werkgroep Hof van Delftstraat over afzonderlijke ontwerpaspecten
- 12-4-2018: werkgroepoverleg met de werkgroep Dijkshoornseweg over afzonderlijke ontwerpaspecten

Concept VO:

- 30-1-2019: werkgroepoverleg over het concept VO Dijkshoornseweg en Westblok met de werkgroep Dijkshoornseweg en alle bewoners aan het Westblok
- 31-1-2019: werkgroepoverleg over het concept VO Hof van Delftstraat, Beatrixstraat, Looksingel tussen Dijkshoornseweg en fietsbrug over de Look, straat tussen Julianaplein en brug Bolle Kickert met de werkgroep Hof van Delftstraat en de werkgroep Centrum
- 19-6-2019: bewonersavond over concept VO Looksingel met alle bewoners van de Looksingel
- 20-6-2019: bewonersavond over concept VO Julianaplein met alle bewoners van het Julianaplein

De verslagen van deze overleggen zijn weergegeven in bijlage 1.

0.5 Leeswijzer

In deze ontwerpnootie is alleen het VO voor het centrumgebied toegelicht. Het VO voor de Dijkshoornseweg wordt in een afzonderlijke ontwerpnootie weergegeven. In de navolgende hoofdstukken is per straat in het centrum ingegaan op de uitwerking van het schetsontwerp (SO) tot het voorlopig ontwerp (VO). Hierin is met name ingegaan op de wijzigingen in het VO ten opzichte van het SO. Voor meer achtergrond bij het SO wordt verwezen naar de Ontwerpnootie van het SO van 14 november 2017. De VO-tekeningen zelf zijn vanwege de omvang niet in deze rapportage opgenomen.



1. HOF VAN DELFTSTRAAT

1.1 Technische onderzoeken

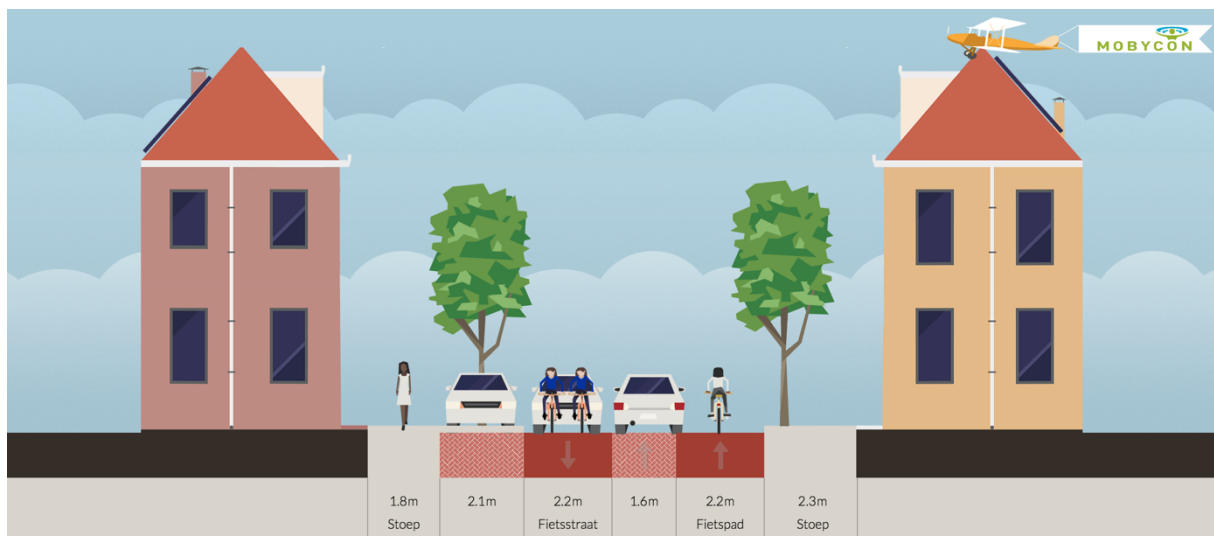
1.1.1 Bomeninventarisatie

De essen in de Hof van Delftstraat hebben een slechte grondslag en zijn te groot voor de straat. Er is geen sprake van een toekomstbestendige situatie voor deze bomen. Het ligt voor de hand om deze bomen te verwijderen en bij de herinrichting nieuwe bomen van een passende grootte en een goede onder- en bovengrondse groeiruimte te planten zodat wel een toekomstbestendige situatie voor de bomen ontstaat.

Tijdens het opstellen van het VO is gebleken dat het niet mogelijk was om nieuwe bomen tussen de parkeervakken te plaatsen omdat daarmee niet het huidige aantal parkeerplaatsen in de straat kon worden teruggebracht. De te planten bomen moeten dus in de trottoirs worden geplaatst. Dit betekent wel dat het trottoir voldoende breed moet zijn om voldoende ruimte voor voetgangers naast de bomen te bieden en voldoende onder- en bovengrondse groeiruimte te bieden.

1.1.2 Wijzigingen dwarsprofiel op basis van exacte inmeting situatie

In het SO is het volgende principedwarsprofiel weergegeven.



Afbeelding: Principe dwarsprofiel SO Hof van Delftstraat

De totale breedte tussen de tuinen aan weerszijden zou daarmee 12,2 meter bedragen. Na exacte inmeting van de straat blijkt tussen de tuinen slechts 11,5 m beschikbaar. Het principeprofiel uit het SO is daarom aangepast. Het fietsstraat-achtige karakter van de straat uit het SO is daarbij gehandhaafd. Wel is de maatvoering aangepast en zijn alleen bomen aan de westzijde van de straat mogelijk.

1.1.3 Proefsleuven

In de Hof van Delftstraat zijn in juli 2019 proefsleuven gegraven om een nauwkeuriger beeld te krijgen van de exacte ligging van kabels en leidingen. Hieruit bleek dat de ligging niet wezenlijk afwijkt van de ligging die op de kaartbeelden is aangegeven.



1.1.4 Trillingsonderzoek

In de Hof van Delftstraat worden 3 verhoogde plateau's of drempels voorzien. Eén daarvan is ook nu al op dezelfde locatie aanwezig (nabij de zuidelijke aansluiting van de Looksingel) en zal dus ook als verhoging worden teruggebracht. De drempels in het midden van de straat en nabij huisnummer 10 worden bij voorkeur ook verhoogd uitgevoerd, maar zijn dat in de huidige situatie niet. Er vindt nog trillingsonderzoek plaats of een verhoogde drempel mogelijk is en in welke vorm. Eventuele aanpassingen worden verwerkt in de DO fase.

1.2 Dwarsprofiel

Voor de Hof van Delftstraat is op basis van de daadwerkelijk beschikbare breedte tussen de tuinen aan weerszijden van de straat een nadere analyse gedaan naar de te hanteren maatvoering. Het ging hierbij met name om de breedte van de rijbaan naast de parkeerstrook en de mogelijkheid om bomen in het profiel terug te brengen met voldoende onder- en bovengrondse groei ruimte.

Kader: Verkeersplan Den Hoorn

In het Verkeersplan Den Hoorn van de gemeente Midden-Delfland voor de Hof van Delftstraat aangegeven:

- erftoegangsweg met een (wijk)ontsluitingsfunctie, waarmee deze als "hogere orde" weg bestempeld kan worden dan de overige erftoegangswegen.
- onderdeel van de voorkeursroute voor bevoorradend vrachtverkeer van de nieuwe supermarkt (in één richting over de route Dijkshoornseweg - Hof van Delftstraat – Woudseweg)
- geen specifieke fietsroute (hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute). Deze loopt namelijk via de Dijkshoornseweg – Beatrixstraat – Julianaplein – Bolle Kickert – Schoolstraat.

De doelstelling van het Verkeersplan is om de bereikbaarheid te waarborgen met behoud van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

Maatgevende passeersituaties

De breedte van een straat moet gebaseerd zijn op de maatgevende passeersituatie die je in de betreffende straat wil faciliteren. In de afbeelding zijn verschillende mogelijke maatgevende passeersituaties weergegeven conform de landelijke CROW-richtlijnen (ASVV 2012, paragraaf 11.2.3). Allereerst is aangegeven van welke maatgevende passeersituatie in de huidige situatie sprake is. Vervolgens zijn twee varianten voor de maatgevende passeersituatie in de nieuwe situatie beschreven.

Maatgevende passeersituatie in huidige situatie: vrachtauto + fiets (stapvoets)

De totale breedte van de ruimte tussen de trottoirbanden bedraagt nu 6,4 meter. Aan één zijde wordt hierop geparkeerd. Volgens de landelijke richtlijnen wordt hiervoor een breedte van minimaal 2,0 meter gebruikt. De resterende breedte van 4,4 meter is beschikbaar voor rijdend verkeer.

Volgens de landelijke richtlijnen is de maatgevende passeersituatie die bij een breedte van 4,4 meter mogelijk is, de situatie met een vrachtauto in de ene rijrichting en een fietser in de andere rijrichting. Deze kunnen elkaar volgens de landelijke richtlijnen namelijk stapvoets passeren indien een minimale breedte van 4,35 m beschikbaar is.

De huidige breedte is dus onvoldoende om een vrachtwagen in de ene rijrichting en een auto in de andere rijrichting elkaar te laten passeren. De huidige breedte is ook onvoldoende om twee personenauto's elkaar te



laten passeren. In deze gevallen moeten de verkeersdeelnemers op elkaar wachten aan het begin of einde van de straat of op een plek waar ruimte is tussen de geparkeerde auto's of waar smalle auto's geparkeerd staan. Uitwijken via de stoep is ook mogelijk. De huidige breedte biedt geen mogelijkheid om voor bomen aan beide zijden van de straat een toekomstbestendige situatie te realiseren.

Alternatief maatgevende passeersituatie: vrachtwagen + personenauto (stapvoets)

Een alternatieve maatgevende passeersituatie is die waarbij een vrachtwagen in de ene richting en een personenauto in de andere richting elkaar stapvoets kunnen passeren. Hiervoor is een minimale breedte van het rijgedeelte van 5,3 meter nodig. Dat is 0,9 m breder dan in de bestaande situatie. Er zal bij deze breedte dus ook nooit door tegemoetkomende personenauto's op elkaar moeten worden gewacht. Eventueel elkaar tegemoetkomend vrachtverkeer zal wel op elkaar moeten wachten of uit moeten wijken naar eventueel vrije ruimte op de parkeerstrook.

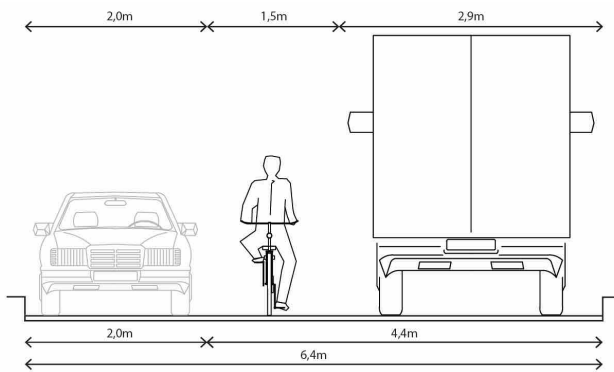
Alternatieve maatgevende passeersituatie: personenauto + personenauto (30 km/uur)

Een laatste alternatieve maatgevende passeersituatie is die waarbij een personenauto in de ene richting en een personenauto in de andere richting elkaar kunnen passeren bij een snelheid van 30 km/uur. Hiervoor is een minimale breedte van het rijgedeelte van 4,8 m nodig. Dat is 0,4 m breder dan in de bestaande situatie. In het geval van een elkaar tegemoetkomende vrachtwagen en een personenauto zullen deze op elkaar moeten wachten of uit moeten wijken naar eventueel vrije ruimte op de parkeerstrook.

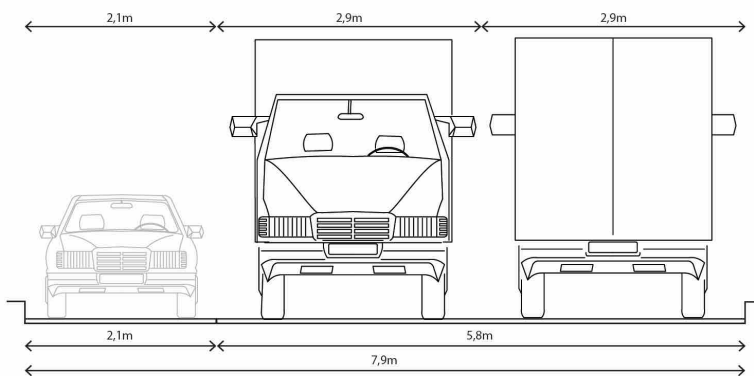
Voorkeur en keuze profielbreedte

Gezien het kader uit het Verkeersplan zou de voorkeur ernaar uitgaan om als maatgevende passeersituatie uit te gaan van het eerste alternatief 'vrachtwagen + personenauto (stapvoets)'. Dit is in lijn met de wijkontsluitende functie voor het autoverkeer en de bevoorradingsroute in één richting. In deze situatie hoeven personenauto's of vrachtauto's niet aan het begin of einde van de straat te wachten voor een tegemoetkomend personenauto of uit te wijken naar de parkeerstrook (die vaak volledig bezet is). Bij deze breedte ontstaat overigens geen risico dat een automobilist een fietser gaat inhalen op het moment dat er een tegenligger aankomt.

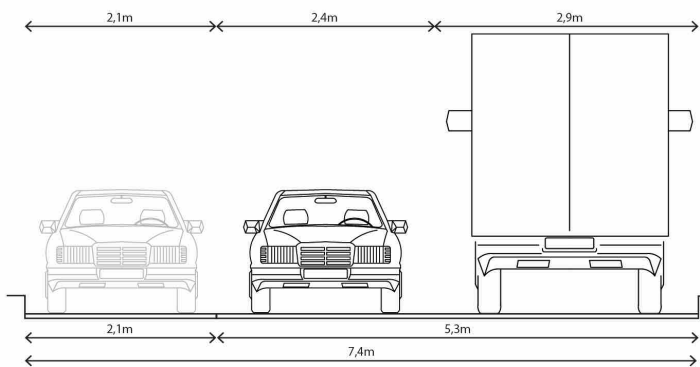
Omdat de bijbehorende breedte van het rijgedeelte met 5,3 meter in het voorkeursprofiel aanzienlijk ruimer zou zijn dan de huidige breedte van het rijgedeelte (naast de geparkeerde auto's) van 4,4 meter, is er echter voor gekozen om als maatgevende passeersituatie uit te gaan van 'personenauto + personenauto (30 km/uur)'. Hierdoor ontstaat bovendien net genoeg ruimte om aan één zijde bomen te plaatsen. In deze situatie moeten personenauto's en vrachtauto's aan het begin of einde van de straat op elkaar wachten of uitwijken naar de parkeerstrook (die vaak volledig bezet is). Daarmee wordt de breedte van het rijgedeelte van de Hof van Delftstraat (4,8 m) smaller dan de huidige -bij de herinrichting te handhaven- breedte van het rijgedeelte van bijvoorbeeld de Dijkshoornseweg (5,3 m), maar wel iets breder dan de huidige situatie in de Hof van Delftstraat (4,4 m). Het rijgedeelte naast de parkeerstrook wordt dus 0,4 m breder. Het gedeelte van de Hof van Delftstraat nabij de aansluiting op de Woudseweg behoudt wel zijn huidige breedte (5,8 m) zodat (vracht)auto's daar op elkaar kunnen wachten en kunnen passeren.



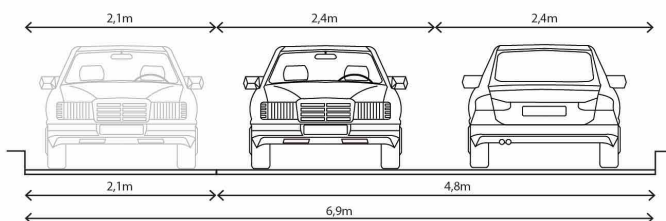
Huidige situatie
(passeersnelheid stapvoets)



SO
(passeersnelheid stapvoets)



Alternatief profiel gelijk aan
Dijkshoornseweg
(passeersnelheid stapvoets)



Alternatief profiel smaller dan
Dijkshoornseweg
(passeersnelheid 30 km/uur)

Afbeelding: Dwarsprofiel bij verschillende maatgevende passeersituaties



Indeling rijgedeelte

In de huidige situatie is de Hof van Delftstraat niet voorzien van suggestiestroken of iets dergelijks. In het SO is een fietsstraatachtige inrichting voorgesteld om het gewenste verkeersgedrag te benadrukken. In het VO is dit fietsstraatachtige profiel gehandhaafd, maar de maatvoering is iets aangepast vanwege de beperktere beschikbare breedte dan in het SO vanuit was gegaan. Tussen de fietslopers van elk 2,0 meter aan weerszijden ligt dan een middenstrook van 0,8 meter.

Daarmee lijkt de indeling van het rijgedeelte van de Hof van Delftstraat gelijk aan de toekomstige indeling van het rijgedeelte van de Dijkshoornseweg, maar is de maatvoering van fietslopers en middenstrook iets smaller.

Materiaal rijgedeelte

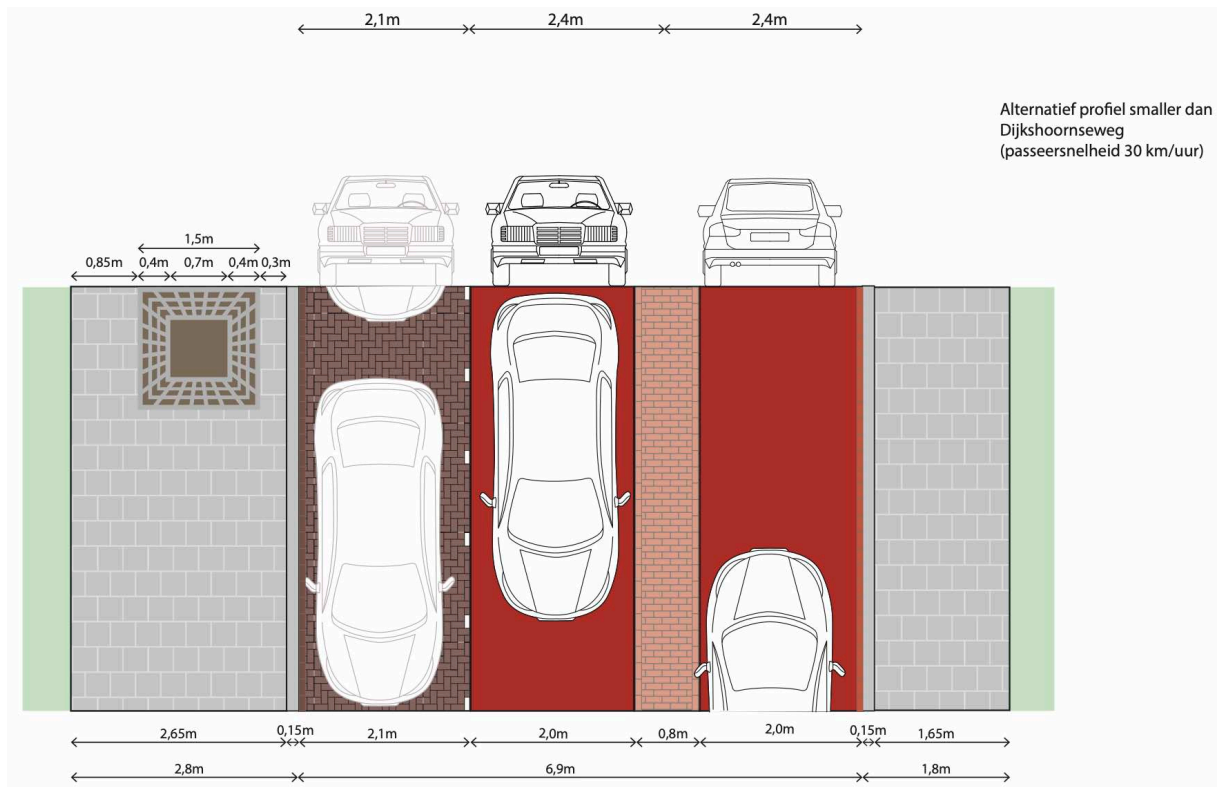
In de huidige situatie is de gehele rijbaan voorzien van klinkers van gelijke kleur. In het SO was voorgesteld om in de fietsstraatachtige inrichting op de Hof van Delftstraat (en de Dijkshoornseweg) de fietslopers in rood asfalt en de middenstrook in lichtrode klinkers of asfalt met streetprint uit te voeren. Om de snelheid te beperken en het karakter van de Hof van Delftstraat (en Dijkshoornseweg) als woonstraat te benadrukken is in het VO voorgesteld om de fietsstraatachtige inrichting te voorzien van echte klinkers op de middenstrook (keiformaat, halsteensverband, op de asfalttussenlaag gelegd net als de kinderkopjes op de Woudseweg) in plaats van asfalt met streetprint. De verwachting is bovendien dat een streetprint te snel zal wegslijten en dat is bij klinkers niet het geval.

Daarmee wordt naast de indeling ook de kleur en materiaalgebruik op de Hof van Delftstraat en de Dijkshoornseweg hetzelfde waarmee de wijkontsluitende functie van deze beide wegen helder is. Voor de exacte kleur van asfalt en klinkers wordt aangesloten op hetgeen in de gemeente Delft wordt toegepast (o.a. op de Abtswoudseweg en de Hof van Delftlaan). Asfalt is rood met zwarte bitumen. De klinkers hebben de kleuraanduiding Novoton of Paviona. De gemeente Delft gaat deze kleuren ook toepassen op het Delftse deel van de Dijkshoornseweg.

Inpassing bomen

In het huidige en het aan te passen profiel is onvoldoende ruimte aanwezig om aan beide zijden bomen te plaatsen met voldoende groeiruimte. Door het trottoir aan de westzijde breder te maken dan aan de oostzijde ontstaat de mogelijkheid om bomen in het trottoir naast de parkeerstrook te situeren. Bij het toepassen van bomenroosters blijft dan net genoeg ruimte over voor de doorgang van voetgangers langs bomen en het uitstappen uit geparkeerde auto's naast bomen. Onder het trottoir kan voldoende bomengrond worden aangebracht door een langwerpige strook bomengrond te realiseren in het verlengde van het trottoir. De kabels en leidingen zullen iets verlegd moeten worden richting woningzijde of naar de parkeerstrook en tussen bomengrond en leidingenstrook moet een afscherming worden aangebracht om wortelgroei tussen de kabels of leidingen te voorkomen.

In de afbeelding is het bovenaanzicht van de straat ter plaatse van een boom weergegeven. Voor het type boom wordt gekozen voor een derde categorie heester op stam die qua grootte past in de bovengrondse ruimte. Alleen in het groenvak naast de cultuurschuur wordt een tweede categorie boom geplaatst. Tevens worden daar enkele fietsnietjes geplaatst. In totaal vervallen er 12 bomen in de straat en worden er 9 nieuw geplant.



Afbeelding: Bovenaanzicht dwarsprofiel Hof van Delftstraat zoals opgenomen in het VO

1.3 Reacties uit bewonersconsultaties

Tijdens het opstellen van het VO is op 9-4-2018 en 31-1-2019 overleg gevoerd over het concept VO van de Hof van Delftstraat (voor verslagen zie bijlage 1). De belangrijkste opmerkingen betroffen:

- De wens om de breedte van het rijgedeelte niet te verbreden. Deze wens is gedeeltelijk gehonoreerd. De breedte wijzigt van 4,4 m in de huidige situatie naar 4,8 m in de nieuwe situatie. 4,8 m is conform de richtlijnen de minimale breedte om twee auto's elkaar te kunnen laten passeren.
- De wens om aan beide zijden bomen terug te plaatsen. Deze wens is gedeeltelijk gehonoreerd. Aan de westzijde is in het trottoir een doorgaande bomenrij opgenomen. Aan de oostzijde zijn bomen niet inpasbaar vanwege de benodigde doorgang voor voetgangers.
- De wens om het huidige aantal parkeerplaatsen te behouden. Deze wens is gehonoreerd. Conform de landelijke rekenrichtlijnen is er in de huidige situatie parkeergelegenheid voor 23 auto's. In de nieuwe situatie is zelfs ruimte voor 24 auto's. De extra nieuwe 24^e parkeerplaats nabij de Woudseweg wordt ingericht als kortparkeerplaats.



1.4 Kosten

De kosten voor het realiseren van het VO voor de Hof van Delftstraat zijn bepaald op basis van de standaard systematiek voor kostenramingen (SSK). Deze kosten kennen in dit stadium nog een onzekerheidsmarge.

De kosten zijn bepaald voor de twee varianten voor het dwarsprofiel:

- maatgevende passeersituatie: vrachtwagen + personenauto (stapvoets). Deze variant heeft een breedte van het rijgedeelte van 5,3 m en geen bomen in de straat (en dus ook geen verleggen van kabels en leidingen om ruimte te maken voor boomwortels)
- maatgevende passeersituatie: personenauto + personenauto (30 km/uur). Deze variant heeft een breedte van het rijgedeelte van 4,8 m en bomen aan één zijde van de straat (en dus wel verleggen van kabels en leidingen om ruimte te maken voor boomwortels)

De investeringskosten van de in het VO opgenomen variant met bomen aan één zijde (4,8 m rijbaan) heeft een meerprijs van € 98.000 ten opzichte van de variant zonder bomen (5,3 m rijbaan). Indien alsnog wordt gekozen voor de variant zonder bomen (5,3 m rijbaan) dan levert dat dus een besparing van € 98.000 op.

1.5 Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)

Constructieve oplossing voor klinkerstrook in midden van asfaltverharding

De combinatie van asfaltlopers voor de fiets met daartussen een smalle klinkerstrook verdient aandacht vanuit constructief oogpunt. Als dit constructief niet goed wordt uitgevoerd ontstaat kans op losliggende klinkers, naadvorming tussen klinkers en asfalt en dus ook afbrokkeling van asfalt. Dit zou betekenen dat de jaarlijkse onderhoudskosten stijgen.

Op de Woudseweg is reeds een strook met keien in asfalt toegepast, maar daar was al een stevig fundering aanwezig. Op de Dijkshoornseweg is het de bedoeling een vergelijkbare vormgeving als op de Hof van Delftstraat toe te passen. Ook daar is reeds een stevige fundering aanwezig. In de Hof van Delftstraat is deze stevige fundering echter nog niet aanwezig en zal deze dus nog moeten worden aangebracht. Voor een sterke fundering en goede constructie kan onder andere gedacht worden aan:

- 25 cm puinfundering onder de asfaltfundering aanbrengen
- klinkerstrook bovenop de asfaltfundering aanbrengen
- klinkerstrook metselen in specie en afgieten met bitumen

Riolering en afwatering

De riolering in de Hof van Delftstraat is recent gerelined (gerenoveerd), dus hier hoeft niets aan te gebeuren. Als de straat wordt heringericht, wordt de mogelijkheid benut om straatkolken van het riool af te koppelen en rechtstreeks aan te sluiten op nabij gelegen oppervlaktewater.

Verlichting

De huidige lichtmasten en armaturen kunnen worden hergebruikt. De lantaarnpalen moeten wel worden verplaatst.



2. LOOKSINGEL

2.1 Technische onderzoeken

2.1.1 Bomeninventarisatie

Aan de Looksingel staan platanen. Deze doen het goed, omdat deze intensief worden geknot. Dit is echter kostbaar. Deze bomen zijn eigenlijk te groot voor de omgeving waar ze in zijn geplant. Dit geeft ook overlast, zoals boomwortelopdruk in trottoir en straat, schaduw en bladval. Het is dan ook wenselijk om de platanen bij de herinrichting te vervangen door een boomsoort die beter past in de omgeving.

Tijdens het opstellen van het VO is gebleken dat het vrijwel nergens mogelijk was om bomen in het trottoir terug te plaatsen met voldoende groeiruimte omdat daardoor (net als in de huidige situatie) onvoldoende ruimte voor voetgangers overblijft. Ook is het niet mogelijk om deze tussen parkeervakken te plaatsen omdat daarmee niet het huidige aantal parkeerplaatsen in de straat kon worden teruggebracht. Nieuwe bomen worden daarom alleen in de vorm van meerstammige heesters in de oever langs de Look geplaatst. Langs de noordelijk deel van de Looksingel (bij het nieuwe centrumplan) worden wel twee bomen in het brede gedeelte van het trottoir geplaatst. Langs het zuidelijke deel van de Looksingel (bij het recent gerealiseerde appartementencomplex) wordt voorgesteld om bij de hoekwoning een boom op particuliere grond te plaatsen. Optioneel kunnen drijvende bakken met beplanting in de Look worden aangebracht om het groene beeld te versterken. In totaal worden er 32 bomen verwijderd en 3 bomen en 9 meerstammige heesters teruggeplaatst.

2.1.2 Wijzigingen dwarsprofiel op basis van exacte inmeting situatie

Looksingel zuid en Looksingel langs de Look

De gehele Looksingel kent tweerichtingsautoverkeer. De beschikbare rijbaan naast de parkeerstrook op het zuidelijke deel van de Looksingel en het gedeelte langs de Look voldoet echter niet aan de volgens de richtlijnen benodigde breedte voor tweerichtingsautoverkeer. Deze voldoet alleen aan de breedte voor éénrichtingsautoverkeer met tegengesteld fietsverkeer. Aangezien er geen mogelijkheid is om de rijbaan te verbreden, behoudt deze de huidige maat. Wel wordt de zijde waar geparkeerd kan worden op de rijbaan voorzien van een parkeerstrook. Aanvullend is het mogelijk om in de toekomst het zuidelijke deel van de Looksingel en het gedeelte langs de Look te voorzien van borden éénrichtingsverkeer voor auto's. Dit heeft echter geen invloed op de herinrichting.

Looksingel noord

Het noordelijke deel van de Looksingel is breder en wel geschikt voor tweerichtingsverkeer voor auto's. Het gedeelte richting de Look heeft een krap profiel. Het gedeelte tussen de inrit van het nieuwe parkeerterrein en de Hof van Delftstraat heeft een ruim profiel aangezien dit intensiever gebruikt zal worden om het parkeerterrein te bereiken en verlaten richting Hof van Delftstraat / Dijkshoornseweg.

2.1.3 Trillingsonderzoek

In de Looksingel worden 4 verhoogde plateau's voorzien. Drie daarvan zijn ook nu al op vrijwel dezelfde locatie aanwezig en zullen dus ook als verhoging worden teruggebracht. Het plateau in de Looksingel noord ter hoogte van de aansluiting op de Hof van Delftstraat wordt bij voorkeur ook verhoogd uitgevoerd, maar is dat in de huidige situatie niet. Er vindt nog trillingsonderzoek plaats of een verhoogde drempel mogelijk is en in welke vorm. Eventuele aanpassingen worden verwerkt in de DO fase.



2.2 Dwarsprofiel

Looksingel zuid en Looksingel langs de Look

Langs het zuidelijke gedeelte van de Looksingel komt een extra parkeerstrook voor 9 voertuigen aan de zijde van het nieuwe appartementencomplex.

Langs deze delen van de Looksingel wordt voor het parkeren dat nu op de rijbaan plaatsvindt een parkeerstrook gerealiseerd.

De parkeerstroken worden voorzien van een open tegelverharding die het mogelijk maakt dat water in de bodem wordt opgenomen. Het rijgedeelte wordt voorzien van één soort (hergebruikte) klinkers.

Looksingel noord

Langs het noordelijke deel van de Looksingel wordt nu aan de noordzijde geparkeerd. Na herinrichting is parkeren aan de noordzijde niet meer mogelijk vanwege entree van het parkeerterrein en de op de rijbaan aansluitende parkeervakken. Deze worden afzonderlijk ontworpen. Aan de zuidzijde blijft ruimte voor 3 plekken op de rijbaan op het brede deel nabij de Hof van Delftstraat.

De rijbaan is aan weerszijden voorzien van een smalle kantstrook van ander type klinker (visuele versmalling, zelfde als in de nieuwe inrichting van de Beatrixstraat).

2.3 Reacties uit bewonersconsultaties

Tijdens het opstellen van het VO is op 29-3-2018, 31-1-2019 en 19-6-2019 overleg gevoerd over het concept VO van de Looksingel (voor verslagen zie bijlage 1). De belangrijkste opmerkingen betroffen:

- **Eénrichtingsverkeer op de Looksingel:** Door de werkgroep centrum is op 29-3-2018 in eerste instantie verzocht of het mogelijk is om éénrichtingsverkeer in te voeren in de Looksingel om sluipverkeer tegen te gaan en de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Tijdens de bewonersbijeenkomst op 31-1-2019 is door een deel van de bewoners aangegeven dat éénrichtingsverkeer ongewenst is. Het VO bevat daarom geen éénrichtingsverkeer. Een eventueel besluit daarover kan in een later stadium worden genomen en heeft geen invloed op dit VO.
- **De beperkte mogelijkheden om bomen terug te brengen:** Er is gezocht naar het maximaal terugbrengen van bomen en groen voor zover er sprake is van goede groeimogelijkheden en voldoende ruimte voor voetgangers.
- **Open tegels op de parkeerstrook:** Bewoners van de Looksingel staan zijn kritisch over de open groene kunststof tegels op de parkeerstrook. Zij zijn bang dat dit snel vervalt tot modder en dat het gras geen kans krijgt te groeien door de continue geparkeerde auto's. Deze oplossing is op verschillende plaatsen in de gemeente al met goed resultaat toegepast (o.a. Plantage Maasland). De angst voor een modderige situatie is niet terecht.





2.4 Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)

Nieuwe Theo van der Stapbrug in samenhang met DO Looksingel uitwerken

De nieuwe Theo van der Stap brug zelf is geen onderdeel van dit VO en een afzonderlijk project. De brug is in dit VO zo weergegeven dat deze goed aansluit op de Looksingel. Beide projecten moeten echter goed op elkaar worden afgestemd in de uitwerking tot DO. Het bestaande bankje zal iets verplaatst moeten worden voor de aansluiting van de brug.

Boom in overleg plaatsen op particulier terrein

Langs het zuidelijke deel van de Looksingel wordt voorgesteld om bij de hoekwoning een boom op particuliere grond te plaatsen. De betreffende eigenaar van de woning heeft aangegeven bereid te zijn om hierover in gesprek te gaan.

Beschoeiing langs Look gelijktijdig met de herinrichting vervangen?

Tussen de beide bruggetjes over de Look ligt een damwand van Azobe die nog voldoende kwaliteit heeft. Bij appartement is een talud aanwezig en hoeft geen damwand te komen. Er hoeven dus geen werkzaamheden aan de damwand of oever plaats te vinden.

Riolering en afwatering

Alleen in het noordelijke deel van de Looksingel (bij het nieuwe centrumplan) en de noordelijke helft van het gedeelte van de Looksingel langs de Look moet een nieuw (groter) riool komen. Voor de gehele Looksingel geldt dat als de straat wordt heringericht, de mogelijkheid wordt benut om straatkolken van het riool af te koppelen en rechtstreeks aan te sluiten op nabij gelegen oppervlaktewater of andere manieren van waterberging/infiltratie of klimaatadaptatie toe te passen. De afwatering richting de Look is vanwege het geringe hoogteverschil tussen vloerpeil en waterniveau Look een aandachtspunt.

Verlichting

De huidige lichtmasten en armaturen kunnen blijven staan. De verlichting van de lantaarnpalen wordt door bewoners als hinderlijk ervaren. Bekeken moet worden of iets aan de armaturen kan worden gedaan om de lichtinval in woningen te beperken.





3. BEATRIXSTRAAT

3.1 Technische onderzoeken

3.1.1 Bomeninventarisatie

De bomen langs de Beatrixstraat zijn in voldoende conditie om te laten staan. Nabij de Koningin Emmalaan vervalt 1 boom (die momenteel in de parkeervakken staat) vanwege het toevoegen van een extra parkeerplaats. Op de hoeken bij de Dijkshoornseweg worden 2 nieuwe bomen geplaatst.

3.1.2 Wijzigingen dwarsprofiel op basis van exacte inmeting situatie

De rijbaan wordt 5,80 m breed conform de landelijke CROW-richtlijnen voor 30 km/uur straten. Dat betekent dat de rijbaan voor de Plus supermarkt enkele decimeters breder wordt. Ter hoogte van de wijnhandel is de huidige rijbaan breder dan voor de supermarkt en wordt deze in de nieuwe situatie dus iets smaller. Het gedeelte ter hoogte van het Julianaplein blijft gelijk in breedte. De gehele Beatrixstraat krijgt daarmee een rijbaan van dezelfde breedte van 5,8 m.

3.1.3 Trillingsonderzoek

Op het kruispunt van de Beatrixstraat met de Emmalaan wordt een nieuw kruispuntplateau aangebracht. Er vindt daarom nog trillingsonderzoek plaats of een verhoogde drempel mogelijk is en in welke vorm. Eventuele aanpassingen worden verwerkt in de DO fase.

3.2 Dwarsprofiel

De verharding in de Beatrixstraat komt op gelijke hoogte te liggen als de verharding van het Julianaplein en het toekomstige dorpsplein langs de Dijkshoornseweg. Daarmee ontstaat een meer samenhangend geheel en wordt het comfort voor fietsers op de hoofd fietsroute Julianaplein – Beatrixstraat – Dijkshoornseweg vergroot. De inrichting van de drie gebieden is qua materiaal wel verschillend.

In de Beatrixstraat wordt het grootste gedeelte van de rijbaan voorzien van de huidige te hergebruiken klinkers. Aan de zijkant worden kantstroken gemaakt voor een visuele versmalling van de rijbaan.

Voor de wijnhandel vervalt de huidige parkeerplek die veelal wordt gebruikt door de wijnhandel voor laden en lossen. Op deze plek wordt een formele laad- en losplek gerealiseerd (bord E07; gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen) die qua formaat ook gebruikt kan worden door een vrachtwagen. Voor de supermarkt en nabij de Emmalaan worden twee extra parkeerplekken gerealiseerd.

De laad- en losplek vervangt de bestaande laad- en losplek op eigen terrein van de Plus. De vlaggenmasten en het verkeers/straatnaambord op de hoek van de Beatrixstraat met het Julianaplein moeten worden verwijderd vanwege de bocht in de aanrijroute van de vrachtwagen naar de laad- en losplek. De routing van het bevoorradend vrachtverkeer blijft zoals deze nu is:

- Aanrijden via Woudseweg – Hoornsekade – Julianaplein - Beatrixstraat
- Afrijden via Beatrixstraat – Hof van Delftstraat – Woudseweg



3.3 Reacties uit bewonersconsultaties

Tijdens het opstellen van het VO is op 29-3-2018, 31-1-2019 overleg gevoerd over het concept VO van de Beatrixstraat (voor verslagen zie bijlage 1). De belangrijkste opmerkingen betroffen:

- Oversteekbaarheid Beatrixstraat: Er is op de Prinses Beatrixstraat geen mogelijkheid om veilig over te kunnen steken richting het Koningin Julianaplein. Mede daarom is ervoor gekozen om de Beatrixstraat op één niveau aan te leggen (rijbaan, parkeervakken en loopgedeelte) zodat een sterker centrumkarakter ontstaat. De hoogte wordt gelijk aan die van het nieuwe dorpsplein aan de Dijkshoornseweg en het Julianaplein. Deze drie gebieden worden daardoor gevoelsmatig meer met elkaar worden verbonden en het centrumgevoel wordt versterkt. De oversteekbaarheid verbetert hierdoor en er hoeven geen hoogtevverschillen te worden overbrugd door de voetgangers.

3.4 Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)

Vervangende fietsparkeerplekken onder de overkapping voor de Plus supermarkt

De huidige fietsparkeerplekken tussen de dwarsparkeerplekken vervallen. Ter vervanging worden nieuwe fietsparkeerplekken aangebracht onder de overkapping voor de Plus supermarkt. Richting de wijnhandel zijn al enkele plekken aangebracht. Dit wordt uitgebreid over de gehele lengte.

De ruimte tussen de laad- en losplek en de parkeervakken blijft vrij voor in- en uitrijden van de vrachtwagen en voor in- en uitrijden van fietsers naar de fietsparkeerplekken

Alternatieve locatie twee fietsnietjes

Voor de twee fietsnietjes aan de noordzijde van de straat (tussen de haakse en de langsparkeervakken) moet nog een alternatieve locatie worden gezocht omdat de doorgang voor voetgangers daar anders geblokkeerd wordt.

Riolering en afwatering

De riolering in de Beatrixstraat is recent gerelined (gerenoveerd), dus hier hoeft niets aan te gebeuren. Als de straat wordt heringericht, wordt de mogelijkheid benut om straatkolken van het riool af te koppelen en rechtstreeks aan te sluiten op nabij gelegen oppervlaktewater.

Verlichting

De lantaarnpalen moeten verplaatst worden. De huidige masten en armaturen worden tevens vervangen door nieuwe armaturen met slimme dimbare verlichting.



4. JULIANAPLEIN

4.1 Technische onderzoeken

4.1.1 Bomeninventarisatie

De platanen op het Julianaplein zijn nog in goede staat en worden gehandhaafd.

4.1.2 Trillingsonderzoek

Er komen geen nieuwe drempels of plateau's op het Julianaplein dus er hoeft geen trillingsonderzoek te worden uitgevoerd.

4.2 Dwarsprofiel

Toevoegen van in totaal 22 nieuwe parkeerplekken zorgt voor een totaal nieuwe inrichting van het middendeel van het plein. Globaal gezien wordt ruimte gecreëerd voor deze extra plekken door:

- De speeltuin te laten vervallen.
- Het schaakbord 7,5 meter te verschuiven naar het zuiden en tijdens marktdagen te gebruiken voor marktkramen.
- De Jeu de boules baan 1,4 meter te verschuiven naar het noorden.

De 22 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd op de volgende plaatsen:

- 5 parkeerplekken aan de zuidelijke woningzijde van de Bernardstraat. Dit gaat ten koste van de groenblokken met struiken. Tussen de parkeervakken en de tuinen blijft een loopgedeelte aanwezig en de breedte van de rijbaan is voldoende voor tweerichtingsverkeer en in- en uitparkeren.
- 7 parkeerplekken langs de oostelijke rijbaan, half tussen de boomvakken. De resterende rijbaanbreedte is voldoende voor het daar geldende éénrichtingsverkeer.
- 10 parkeerplekken door herinrichting van het middenterrein

Optioneel zouden nog twee extra parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd:

- 1 optionele parkeerplek voor het gezondheidsgebouw op de kop van de ondergrondse afvalcontainers
- 1 optionele parkeerplek langs de westelijke rijbaan half tussen de boomvakken. De resterende rijbaanbreedte is voldoende voor het daar geldende tweerichtingsverkeer omdat op dat punt uitgeweken kan worden naar de zijstraat bij de Hoornbloem.

De maat van het schaakbord en de Jeu de boules baan blijven hetzelfde. Ook de beschikbare oppervlakte aan vrije (speel)ruimte op het plein blijft hetzelfde. De ruimte voor de markt bestaat uit de vrije (speel)ruimte en het schaakbord tezamen en is voldoende voor drie marktkramen.

De op maat gemaakte tent voor het jaarlijkse Dios lentefeest kan:

- Ofwel 1,4 meter naar het noorden worden geschoven zodat deze buiten de Jeu de boules baan blijft. Dit is waarschijnlijk niet goed inpasbaar vanwege de vaste positie van de ingangen van de tent ten opzichte van de bomen en de benodigde ruimte voor opslag op het noordelijke deel van het feestterrein.
- Ofwel deels (1,40 meter of meer) over de Jeu de boulesbaan worden geplaatst. Het podiumgedeelte komt dan deels over de Jeu de boules baan te staan. Dit kan door kunststof rijplaten op dat deel van de Jeu de boules baan te plaatsen waarop vervolgens het podiumgedeelte wordt gebouwd.



De stedenbouwkundige visie, die destijds bij de oorspronkelijke herinrichting van het plein is gevolgd, blijft leidend. Dus hetzelfde steenachtige materiaalgebruik over het gehele plein en rijgedeelte, hetzelfde straatmeubilair en uiteraard het handhaven van de bomen en het erfregime. De betonnen bankjes worden herplaatst en krijgen in sommige gevallen een andere plek.

De parkeervakken langs de rijgedeelten aan de noord-, west-, zuid- en oostzijde worden voorzien van een antraciet klinkervlak met een P-tegel. De parkeerplekken op het middendeel van het plein worden alleen voorzien van een P-tegel en een witte klinker op de hoekpunten van de plekken zoals in de huidige situatie voor 8 van de parkeerplekken ook al het geval is.

4.3 Reacties uit bewonersconsultaties

Tijdens het opstellen van het VO is op 29-3-2018, 31-1-2019 en 20-6-2019 overleg gevoerd over het concept VO van het Julianaplein (voor verslagen zie bijlage 1). De belangrijkste opmerkingen betroffen:

- Het plein verliest aan sfeer door toevoeging parkeerplekken: Een plein zonder parkeren is altijd fraaier dan een plein met parkeren. We hebben het concept VO gewijzigd door alle dwarsparkeerplekken op het midden van het plein niet te voorzien van antracietkleurige vakken, maar deze alleen te markeren met een P-tegel en een witte klinker op de hoekpunten van de plekken zoals in de huidige situatie nu reeds voor 8 parkeerplekken het geval is. Daarmee hebben we het pleinkarakter zoveel mogelijk gespaard.
- Graag groen toevoegen om het plein een vriendelijker karakter te geven: Er is bij de oorspronkelijke inrichting van het plein destijds bewust gekozen voor de steenachtige uitstraling gecombineerd met de grote platanen. Er ontbreekt eenvoudigweg ruimte om extra vast groen toe te passen.
- Het plein voelt niet als een erf. Doorgaand verkeer is problematisch want er wordt harder dan toegestaan gereden: Het plein voldoet aan de wetgeving en landelijke richtlijnen voor de inrichting van een erf. De beide rechtsstanden van 90 meter aan weerszijden van het plein maken het inderdaad mogelijk om harder dan de wettelijk toegestane snelheid van 15 km/uur te rijden. De extra parkeerplekken aan de woningzijde van het plein zullen ervoor zorgen dat de snelheid iets omlaag gaat omdat de beschikbare ruimte kleiner wordt. Aan westzijde van het plein is sprake van tweerichtingsverkeer en is geen mogelijkheid om te versmallen om de snelheid te verlagen. Wel bestaat inmiddels de mogelijkheid om op de erfborden een sticker met verbodsbord '15 km/uur' aan te brengen zodat het voor iedereen duidelijk is dat de maximumsnelheid in een erf 15 km/uur is. Deze stickers zullen worden aangebracht.

4.4 Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)

Plaquette

De natuurstenen plaquette met het gedicht van Leo Mesman wordt meevershoven met de Jeu de boules baan en weer teruggebracht in de vrije (speel)ruimte ten noorden van de Jeu de boules baan.

Speelaanleidingen nog nader bepalen

Het huidige speeltuintje vervalt. Hiervoor is reeds een alternatieve speellocatie beschikbaar op de hoek Beatrixstraat – Irenelaan. Het is tevens de bedoeling om speelaanleidingen terug te brengen in de openbare ruimte. Dat kunnen speelelementen in de verharding van het vrije deel zijn (knikkerpotjes, hinkelbaan etc.). Ook kan gedacht worden aan elektronische interactieve speelaanleidingen op het plein of voor de Hoornbloem die passend zijn bij de inrichting en de doelgroep.



Behouden aantal kort parkeerplaatsen

De 4 haakse parkeervakken op de noordkant van het plein behoren tot de blauwe zone (kort parkeren; parkeerschijfzone) van de Beatrixstraat. Deze 4 haakse parkeerplekken worden omgezet in 2 langsparkerplekken (kort parkeren; parkeerschijfzone). Tevens vervalt de kort parkeerplek in de blauwe zone voor de wijnhandel in verband met de laad- en losplaats die daar komt. Deze parkeerplaatsen komen qua aantal elders terug, maar het aantal kort parkeerplaatsen moet natuurlijk wel gelijk blijven. Deze 3 kort parkeerplaatsen worden teruggebracht door de eerste 3 parkeervakken aan de westzijde van het Julianaplein (voor de wijnhandel) als blauwe zone aan te wijzen.

Comfort zitelementen

Er moet nader worden bekeken hoe het zitcomfort van de betonnen zitelementen kan worden vergroot. Dit kan bijvoorbeeld door een houten zitting op de betonelementen aan te brengen.

Riolering en afwatering

De riolering op het Julianaplein is recent gerelined (gerenoveerd), dus hier hoeft niets aan te gebeuren. Er is in het verleden al een afzonderlijke regenwaterriool aangebracht. Deze hoeft alleen te worden gekoppeld aan dat van de omliggende straten.

Verlichting

Vrijwel alle lantaarns kunnen blijven staan op de huidige plek. Alleen de paal middenop het plein nabij de Beatrixstraat moet iets verplaatst worden zodat deze net buiten de parkeerplekken komt.





5. JULIANAPLEIN ZUID

Met Julianaplein zuid wordt de straat tussen Julianaplein en Hoornsekade bedoeld. Deze straat heet formeel ook Julianaplein, maar behandelen we afzonderlijk van het plein zelf.

5.1 Technische onderzoeken

5.1.1 Bomeninventarisatie

De bomen zijn in redelijke staat en zijn in het VO allen gehandhaafd.

5.1.2 Wijziging dwarsprofiel op basis van exacte inmeting situatie

De breedte van de rijbaan blijft qua maatvoering hetzelfde als in de huidige situatie. Wel wordt het parkeren dat nu op de rijbaan plaatsvindt op een parkeerstrook gesitueerd. Ten opzichte van de huidige situatie worden 3 extra parkeerplaatsen op het zuidelijke deel gerealiseerd aangezien daar op dit moment niet op de rijbaan mag worden geparkeerd.

5.1.3 Trillingsonderzoek

Hier worden geen nieuwe verhogingen toegevoegd, dus trillingsonderzoek is niet noodzakelijk.

5.2 Dwarsprofiel

In het SO was een fietsstraatachtig profiel voorgesteld met asfalt in het midden. In het VO is ervoor gekozen om voor het fietsstraatachtige profiel eenzelfde profiel te kiezen als in de Schoolstraat ten zuiden van de Bolle Kickert. Het gaat om extra dikke rode 30x30 tegels (in plaats van asfalt) met aan de zijkanten een smalle klinkerstrook. Zo ontstaat een eenduidig beeld op deze hoofdfietsroute aan beide zijden van de Bolle Kickert. Het fietspad vanaf de Bolle Kickert gaat naadloos over in de fietsstraatachtige inrichting van de straat naar het Julianaplein.

Omdat de straat smal is en bij eventueel bevoorradend vrachtverkeer uitgeweken moet worden, wordt het trottoir aan de oostzijde uitgevoerd met een schuine trottoirband en wordt het trottoir zelf voorzien van extra dikke trottoirtegels zodat in dat soort gevallen door voertuigen kan worden uitgeweken.

De bochtstralen vanaf de Hoornsekade worden ruimer uitgevoerd dan ze nu zijn zodat grote voertuigen (met name bevoorradend vrachtverkeer) gemakkelijker de bocht kunnen nemen. Het trottoir op de westelijke hoek wordt eveneens voorzien van een iets grotere bochtstraal zodat wordt voldaan aan de landelijke richtlijn.

Het fietspad wordt voorzien van blokmarkering en asmarkering om de zichtbaarheid te vergroten. Het zebrapad op het kruispunt wordt verbreed tot de gebruikelijke breedte van 4 meter en in een rechte lijn met het trottoir gelegd. De waarschuwingslampjes in het wegdek worden teruggebracht aan weerszijden van de het kruispunt.





5.3 Reacties uit bewonersconsultaties

Tijdens het opstellen van het VO is op 29-3-2018, 31-1-2019 en 20-6-2019 overleg gevoerd over het concept VO van de straat tussen het Julianaplein en de Hoornsekade (voor verslagen zie bijlage 1). De belangrijkste opmerking betrof:

- Het deel van het Koningin Julianaplein tussen het plein en de Bolle Kickert is in het ontwerp erg smal. Kunnen twee busjes elkaar zo wel passeren? In de huidige situatie kon gebruik worden gemaakt van de gehele breedte van de weg, maar door het maken van een parkeerstrook kan dit niet meer. Is er gekeken naar hoe verkeer gebruik maakt van de straat?: De breedte van het rijgedeelte bedraagt 4,30 m. Dit is conform de landelijke CROW-richtlijnen voldoende voor twee personenauto's om elkaar (stapvoets) te passeren. Nabij de Hoornsekade is het VO aangepast door de parkeerstrook in te korten en iets naar buiten te verschuiven. Hierdoor ontstaat er meer ruimte nabij de bocht naar de Hoornsekade. Het VO is aangepast door de hoek van het trottoir te voorzien van dikke trottoirtegels zodat voertuigen indien nodig even naar het trottoir kunnen uitwijken. Indien een vrachtwagen en een personenauto tegelijk van het straatje gebruik willen maken, zal één van beide aan het begin van de straat moeten wachten of naar de parkeerstrook of uitrit moeten uitwijken. Het VO is aangepast door het trottoir aan de oostzijde tussen de bomen te voorzien van een schuine trottoirband en dikkere trottoirtegels. Hierdoor kunnen voertuigen indien nodig even naar het trottoir uitwijken.

5.4 Aandachtspunten voor de vervolgfase (Definitief Ontwerp)

Hoogteverschil vanuit straat naar plateau bij Bolle Kickert niet voorzien van drempelmarkering

Omdat de hoofdfietsroute voorrang heeft wordt in de straat geen plateau-markering aangebracht op het punt waar de rijbaan omhoog gaat naar het plateau (ten zuiden van de parkeerstrook).

Verlichting in het wegdek bij de zebra terugbrengen ter plaatse van de stopstrepen

Door de verlichting bij de stopstrepen aan te brengen (en niet alleen aan weerszijden van de zebra) vallen zowel de zebra als het fietspad die beide voorrang hebben beter op.

Riolering en afwatering

De riolering in de straat is recent gelined (gerenoveerd), dus hier hoeft niets aan te gebeuren. Als de straat wordt heringericht, wordt de mogelijkheid benut om straatkolken van het riool af te koppelen en rechtstreeks aan te sluiten op nabij gelegen oppervlaktewater.

Verlichting

De huidige lichtmasten en armaturen kunnen worden hergebruikt. Twee lantaarnpalen moeten wel worden verplaatst.



6. BIJLAGEN

6.1 Bijlage 1: Verslagen bewonersparticipatie



Notulen Verslag werkgroep centrum Den Hoorn

Vergaderfrequentie	:	4x per jaar
Datum	:	Donderdag 29 maart 2018, 19:30h
Plaats	:	De Hoornbloem, Den Hoorn
Aanwezig	:	S. Bosch (bewoner) G. van der Sman (bewoner, fiersersbond) R. Slingerland (bewoner) K. Fransen (bewoner) Dominik van Lankeren (gemeente Midden-Delfland, verslag) Michael Moerman (gemeente Midden-Delfland)

Agenda

1. **Opening**
 2. **Toelichting stand van zaken ontwerp**
 3. **Fasering werkzaamheden**
 4. **Ontwerp fietsbrug Lookwatering**
 5. **Groenvoorzieningen**
 6. **Opmerkingen algemeen**
 7. **Sluiting**
-

1. Opening

Dominik van Lankeren heet alle aanwezigen welkom.

2. Toelichting stand van zaken ontwerp

Dominik van Lankeren geeft een toelichting op de stand van zaken van het ontwerp. Mobycon werkt de ontwerpen voor het centrum uit tot voorlopig ontwerp. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken en metingen nodig. Onder andere de hoogtes moeten worden ingemeten. Kabels en leidingen worden in kaart gebracht en de bodemgesteldheid wordt onderzocht. Dit onderzoek is gaande, daarom kan het voorlopige ontwerp nu nog niet worden gepresenteerd. De verwachting is dat dit bij een volgende overleg wel gebeurt.

3. Fasering werkzaamheden

Dominik van Lankeren licht de beoogde fasering van de werkzaamheden toe. Uitgangspunt is dat daarbij gedurende de hele periode van herinrichting voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

De planning van de werkzaamheden in de Hof van Delfstraat wordt besproken. Uitgangspunt van de gemeente is dat er geen bouwverkeer (van de nieuwe supermarkt) over nieuwe bestrating rijdt. Daarom zijn de werkzaamheden aan de Hof van Delfstraat vooralsnog gepland voor na de realisatie van de supermarkt. Het is echter ook een optie om de straat voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden opnieuw in te richten en de rijbaan te voorzien van betonnen rijplaten. Dit is eerder ook toegepast in de Anna Van Raesfeltstraat. Het voordeel is dat er dan meer ruimte beschikbaar is voor verkeer en dat de bouwwerkzaamheden aan de Jumbo minder overlast geven. De kosten van de herinrichting nemen dan wel toe.

4. Ontwerp fietsbrug Lookwatering

Er wordt voorgesteld om de te verwijderen noordelijke brug over de Looksingel naast de zuidelijke brug (bij het Julianahof) terug te plaatsen. Hierdoor ontstaat een bredere doorgang en zitten voetgangers en fietsers elkaar minder in de weg. De gemeente neemt dit in overweging, maar acht de kans op doorgang beperkt in verband met de eisen van het Hoogheemraadschap, de verkeerssituatie ter plaatse en de kosten van de uitvoering.



De werkgroep vraagt of het mogelijk is om éénrichtingsverkeer in te voeren in de Looksingel om sluijpvverkeer tegen te gaan en de verkeerdoorstroming en verkeerseveiligheid te verbeteren. De gemeente neemt dit als optie mee bij de uitwerking van het ontwerp en zal later hierover een besluit nemen in overleg met de inwoners.

5. Groenvoorzieningen

Michael Moerman licht het groenbeleid van de gemeente in het Centrum van Den Hoorn toe en gaat daarbij ook in op de groenstructuren in het dorp.

De iep op het beoogde dorpsplein kent een matige gesteldheid, maar is wel beeldbepalend. Uitgangspunt is om deze te behouden, maar dan is wel grondverbetering nodig.

De essen in de Hof van Delftstraat hebben een slechte grondslag en zijn te groot voor de straat. De bedoeling is om deze te vervangen door enkele bomen van 3^e grootte en deze te voorzien van 6-8m³ bomengrond en een voldoende grote groenplaats.

Aan de Looksingel staan platanen. Deze doen het goed, omdat deze intensief worden geknot. Dit is echter kostbaar. Deze bomen zijn eigenlijk te groot voor de omgeving waar ze in zijn geplant. Dit geeft ook overlast, zoals boomwortelopdruk, schaduw en bladval. Het is dan ook wenselijk om de platanen bij de herinrichting te vervangen door een boomsoort die beter past in de omgeving.

De werkgroep stelt voor om ook te kijken naar het planten van groenvoorzieningen in de tuinen om de groenstructuur te houden en als alternatief voor te kappen bomen in de openbare ruimte. De gemeente neemt dit voorstel mee.

6. Opmerkingen algemeen

De werkgroep spreekt haar zorgen uit over de voortgang van de ontwerpwerkzaamheden en maant de gemeente tot spoedige voortzetting. Dominik van Lankeren zegt een spoedige voortzetting van het ontwerpwerk toe.

Het uitgangspunt moet zijn een autoluw centrumgebied. Het is dan ook wenselijk om het autoverkeer zoveel mogelijk om het centrum heen te leiden. Dit is onderzocht, maar leidt tot te grote drukte in de straten om het centrum heen.

De werkgroep spreekt de wens uit om het Koningin Julianaplein en het nieuwe dorpsplein beter met elkaar te verbinden voor langzaam verkeer. Dit wordt meegenomen in het ontwerpwerk waarin de gemeente de doorgaande fietsroute wil faciliteren. Over het nog te ontwerpen dorpsplein volgt een apart participatietraject zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

7. Sluiting

Dominik van Lankeren sluit de vergadering.

Notulen Verslag werkgroep Hof van Delftstraat

Vergaderfrequentie : 4x per jaar
Datum : Donderdag 9 april 2018, 19:30h
Plaats : De Hoornbloem, Den Hoorn
Aanwezig : A. Snethlage (bewoner)
S. Bosch (bewoner)
J. Schuurman (bewoonster)
Dominik van Lankeren (gemeente Midden-Delfland, verslag)
Michael Moerman (gemeente Midden-Delfland)

Agenda

1. **Opening**
 2. **Toelichting stand van zaken ontwerp**
 3. **Fasering werkzaamheden**
 4. **Ontwerp fietsbrug Lookwatering**
 5. **Groenvoorzieningen**
 6. **Sluiting**
-

1. Opening

Dominik van Lankeren heet alle aanwezigen welkom.

2. Toelichting stand van zaken ontwerp

Dominik van Lankeren geeft een toelichting op de stand van zaken van het ontwerp. Mobycon werkt de ontwerpen voor het centrum uit tot voorlopig ontwerp. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken en metingen nodig. Onder andere de hoogtes moeten worden ingemeten. Kabels en leidingen worden in kaart gebracht en de bodemgesteldheid wordt onderzocht. Dit onderzoek is gaande, daarom kan het voorlopige ontwerp nu nog niet worden gepresenteerd. De verwachting is dat dit bij een volgende overleg wel gebeurt.

3. Fasering werkzaamheden

Dominik van Lankeren licht de beoogde fasering van de werkzaamheden toe. Uitgangspunt is dat daarbij gedurende de hele periode van herinrichting voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

De planning van de werkzaamheden in de Hof van Delftstraat wordt besproken. Uitgangspunt van de gemeente is dat er geen bouwverkeer (van de nieuwe supermarkt) over nieuwe bestrating rijdt. Daarom zijn de werkzaamheden aan de Hof van Delftstraat vooralsnog gepland voor na de realisatie van de supermarkt. Het is echter ook een optie om de straat voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden opnieuw in te richten en de rijbaan te voorzien van betonnen rijplaten. Dit is eerder ook toegepast in de Anna Van Raesfeltstraat. Het voordeel is dat er dan meer ruimte beschikbaar is voor verkeer en dat de bouwwerkzaamheden aan de Jumbo minder overlast geven. De kosten van de herinrichting nemen dan wel toe.

4. Ontwerp fietsbrug Lookwatering

De werkgroep vraagt om te onderzoeken of een verbreding van de brug naar 5 meter mogelijk is met een 3 meter breed fietspad en 2 meter voetpad.



5. Groenvoorzieningen

Michael Moerman licht het groenbeleid van de gemeente in het Centrum van Den Hoorn toe en gaat daarbij ook in op de groenstructuren in het dorp.

De essen in de Hof van Delftstraat hebben een slechte grondslag en zijn te groot voor de straat. De bedoeling is om deze te vervangen door enkele bomen van 3^e grootte en deze te voorzien van 6-8m³ bomengrond en een voldoende grote groenplaats.

Aan de Looksingel staan platanen. Deze doen het goed, omdat deze intensief worden geknot. Dit is echter kostbaar. Deze bomen zijn eigenlijk te groot voor de omgeving waar ze in zijn geplant. Dit geeft ook overlast, zoals boomwortelopdruk, schaduw en bladval. Het is dan ook wenselijk om de platanen bij de herinrichting te vervangen door een boomsoort die beter past in de omgeving.

Het idee om te kijken naar het planten van groenvoorzieningen in de tuinen om de groenstructuur te houden en als alternatief voor te kappen bomen in de openbare ruimte wordt door de aanwezigen omarmd.

6. Sluiting

Dominik van Lankeren sluit de vergadering.

Notulen Verslag werkgroep Dijkshoornseweg

Vergaderfrequentie	:	4x per jaar
Datum	:	Donderdag 12 april 2018, 19:30h
Plaats	:	De Hoornbloem, Den Hoorn
Aanwezig	:	A. van der Heijden (bewoner) G. van der Sman (bewoner, fiersersbond) R. Zelle (bewoonster) D. Dijkshoorn (bewoner) Dominik van Lankeren (gemeente Midden-Delfland, verslag) Michael Moerman (gemeente Midden-Delfland)

Agenda

1. Opening
 2. Verslag van de vorige vergadering
 3. Toelichting stand van zaken ontwerp
 4. Fasering werkzaamheden
 5. Groenvoorzieningen
 6. Opmerkingen algemeen
 7. Sluiting
-

1. Opening

Dominik van Lankeren heet alle aanwezigen welkom.

De heer van der Heijden verwijst naar de e-mail van 1 december 2017 met daarin een overzicht van korte termijnmaatregelen om de verkeersveiligheid in de Dijkshoornseweg te verbeteren. Hij vraagt wanneer deze maatregelen gaan worden uitgevoerd. Dominik van Lankeren geeft aan dat het de bedoeling is om de maatregelen voor zover toegezegd op zo kort mogelijke termijn uit te voeren.

2. Toelichting stand van zaken ontwerp

Dominik van Lankeren geeft een toelichting op de stand van zaken van het ontwerp. Mobycon werkt de ontwerpen voor het centrum uit tot voorlopig ontwerp. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken en metingen nodig. Onder andere de hoogtes moeten worden ingemeten. Kabels en leidingen worden in kaart gebracht en de bodemgesteldheid wordt onderzocht. Dit onderzoek is gaande, daarom kan het voorlopige ontwerp nu nog niet worden gepresenteerd. De verwachting is dat dit bij een volgende overleg wel gebeurt.

3. Fasering werkzaamheden

Dominik van Lankeren licht de beoogde fasering van de werkzaamheden in het centrum Den Hoorn toe. Vooralsnog is er nog geen planning voor de werkzaamheden aan de Dijkshoornseweg aan te geven. Er is op dit moment geen directe aanleiding voor een herinrichting van de Dijkshoornseweg. Het is wachten tot de bestrating of de riolering moet worden vervangen. Ook kunnen er kansen ontstaan wanneer subsidiegeld vrijkomt voor de uitvoering van dit project. In dit laatste geval ligt er wel een plan klaar om mee verder te kunnen.



Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft inmiddels besloten om de boezemkade van de Lookwatering tussen de Noordhoornseweg en de Achterdijkshoorn te verleggen van de rijbaan van de Dijkshoornseweg naar de oever van de Lookwatering. Dit betekent dat er ook vanuit de ophoging van de kade geen opgave ligt om de Dijkshoornseweg opnieuw in te richten.

De herinrichting van de Dijkshoornseweg is een kostbaar project en er is op dit moment ook geen budget voor beschikbaar. Een beslissing om de straat opnieuw in te richten blijft een politieke beslissing.

4. Groenvoorzieningen

Michael Moerman licht het groenbeleid van de gemeente in het Centrum van Den Hoorn toe en gaat daarbij ook in op de groenstructuren in het dorp.

Er worden voor de Dijkshoornseweg nieuwe locaties voor bomen bepaald. Het heeft de voorkeur om de kleine boomplekken/boomkransen met een herindeling van parkeervakken en de rijbaan in te wisselen voor een beperkter aantal grotere groenplekken met betere groeimogelijkheden voor bomen. Hierin is meer ruimte voor bijvoorbeeld Platanen die het goed doen in dergelijke straten. Visueel blijft de boomstructuur zoveel mogelijk behouden. De wens is om de straat in de zomerperiode zoveel mogelijk de uitstraling van een groene straat te geven. Kabels en leidingen zullen wel beperkend zijn voor de mogelijkheden om bomen te plaatsen.

Het advies van de werkgroep luidt om vooral te investeren in kwaliteit van bomen en groeiplekken en niet in kwantiteit.

Vanwege de kans op bomenziektes heeft het de voorkeur om verschillende boomtypes toe te passen. Hiermee wordt voorkomen dat bij uitbreken van ziektes de hele straat gekapt moet worden.

De groenstructuur Dijkshoornseweg moet geen laanefect krijgen en mag verspringen. Hiermee is het mogelijk om ook de groenstructuur een rol te geven bij het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verlagen van de gereden snelheden.

Met het ontwerp moet ook rekening worden gehouden met onkruidbestrijding. Het toepassen van biggenruggen en trottoirbanden bemoeilijkt de onkruidbestrijding. Bestrijding met gif is niet meer toegestaan. Het is mogelijk om groene parkeerplaatsen te gebruiken die ook in goede staat van onderhoud blijven. Een goed voorbeeld hiervan is de parkeerplaats van de Singelhof in Maasland.

5. Opmerkingen algemeen

De werkgroep spreekt haar zorgen uit over mogelijk bouwverkeer van de supermarkt. Dominik geeft aan dat het de bedoeling is om de bouwtransporten via Hof van Delfstraat te laten rijden. Dit is de kortste route tussen de A4 en het bouwterrein en voorkomt bouwverkeer rond scholen.

De werkgroep vraagt of het mogelijk is om de verlichting op het Delftse deel van de straat beter op de weg te richten. Dominik neemt dit mee in zijn gesprek met Delft.

De werkgroep vraagt of het mogelijk is om lagere lichtmasten in de Dijkshoornseweg toe te passen zoals vaker wordt gebruikt in woonstraten. Dominik geeft aan dat dit kan, maar dat de belichting op niveau moet blijven en dat er dus mogelijk meer palen moeten worden geplaatst.

Midden-Delfland stemt de ontwerpwerkzaamheden af met gemeente Delft en nodigt Delft uit voor het volgende overleg.

De werkgroep stelt voor om de werkzaamheden aan de nieuwe fietsbrug over de Lookwatering te gebruiken als startmoment voor de herinrichting van het centrum Den Hoorn. Dominik geeft aan dat dit inderdaad een goed begin is en neemt het voorstel in overweging en gaat onderzoeken of dit als startmoment mogelijk is.

6. Sluiting

Dominik van Lankeren sluit de vergadering.

Kort verslag bewonersavond herinrichting Den Hoorn 30 januari 2019, Dijkshoornseweg + Westblok

Registratienummer : 2019-05730 / 19Z.000874
Datum : 30 januari 2019
Plaats : Den Hoorn, Hoornbloem

Voor deze bewonersavond zijn aan de volgende groepen bewoners uitnodigingen verstuurd:

- Werkgroep Dijkshoornseweg
- Bewoners Delftse deel Dijkshoornseweg
- Aanwonenden groenstrook Westblok

Aanwezig namens de gemeente:

- Wendy Renzen-van Leeuwen (wethouder)
- Martijn Rens (projectleider centrumontwikkeling)
- Alex Roedoe, Dick van Veen, Eveline de Jong en Alex de Leeuw (adviesbureau's Mobycon en Nebest)

Het doel van de avond is om het concept voorlopig ontwerp van de Dijkshoornseweg en de groenstrook Westblok met de bewoners te bespreken. Eerder is al samen met de werkgroep een schetsontwerp voor de Dijkshoornseweg opgesteld en besproken. Het idee om de groenstrook Westblok te herinrichten is geheel nieuw en vandaar dat deze bewoners zijn uitgenodigd.

De avond bestond uit een plenair gedeelte met een presentatie en een tweede deel met drie afzonderlijke tafels waaraan het concept voorlopig ontwerp besproken is. Bijgevoegd is de presentatie van de avond.

Reacties tijdens het plenaire gedeelte

Wethouder Renzen geeft aan dat de terugkoppeling richting bewoners lang op zich heeft laten wachten. Het is haar bedoeling om de volgende stappen sneller te zetten. Het college vindt het belangrijk om de mening van bewoners te horen over de herinrichtingsplannen.

Er wordt door een bewoner van het Delftse deel van de Dijkshoornseweg aangegeven dat er toch initiatieven bij de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap zouden zijn om het Delftse deel van de Dijkshoornseweg op hoogte te gaan brengen en te gaan herinrichten. De gemeente Midden-Delfland zal dit bespreken in het reguliere overleg met de gemeente Delft.

Er wordt gevraagd hoe met hoogteverschillen door het ophogen van een deel van de Dijkshoornseweg en in de groenstrook Westblok wordt omgegaan. Dit wordt later (in de fase van het definitief ontwerp) bekeken.

Er wordt gevraagd of het Delftse gedeelte ook zo heringericht wordt als het Midden-Delflandse deel van de Dijkshoornseweg. Tijdens het opstellen van het schetsontwerp is met de gemeente Delft gesproken. Het blijkt dat zij vergelijkbare ideeën hebben voor de herinrichting van het Delftse deel.

Reacties tijdens het bespreken van het concept voorlopig ontwerp

Tafel Dijkshoornseweg vanaf nieuwe dorpsplein tot en met kruispunt Achterdijkshoorn

Naast auto's maakt ook het vrachtverkeer gebruik van de Dijkshoornseweg. Is er bij de keuze voor het type boom ook rekening gehouden met de hoogte van het vrachtverkeer?



Bij voorkeur de huidige oostelijke voetgangersoversteek op het kruispunt Voordijkshoorn behouden. Deze wordt veel gebruikt door scholieren en ouderen die van de wijk aan de oostkant naar de school in het westen gaan. De in het ontwerp aangegeven nieuwe westelijke voetgangersoversteek als extra voetgangersoversteek toevoegen, en niet ter vervanging van de oostelijke voetgangersoversteek.

Tafel Dijkshoornseweg vanaf kruispunt Achterdijkshoorn tot aan de gemeentegrens Delft

De boom op privéterrein van Dijkshoornseweg 141 is ongewenst en mag van de kaart verwijderd worden.

De verharde middenberm bij de gemeentegrens werkt in principe goed; inhalen is onmogelijk en men houdt een beetje in met de auto. Moet deze weg?

Ter hoogte van de middenberm is de parkeerdruk erg hoog. Er komen 4 + 3 parkeervakken terug. Dit is minder dan er momenteel effectief gebruikt worden.

Kan er een gescheiden riool komen in de Dijkshoornseweg, temeer daar de uitvoering pas in de (verre) toekomst ligt?

In het wegprofiel wordt de klinkerstrook in het midden als aantrekkelijker gezien, en duurzamer (slijt minder) en meer verkeersremmend. Andere bewoners zien juist voordelen in streetprint (minder herrie/overlast).

Bij de kruising Beresteyn – Dijkshoornseweg komt net als in de huidige situatie een plateau (voorrang bestuurders van rechts). De praktijk leert dat men zijstraat Beresteyn vaak over het hoofd ziet; fietser en auto's krijgen hun voorrang niet. Hier steken veel schoolgaande kinderen over. De heg van de voortuin van huisnummer 115 zorgt voor slecht zicht. Bovendien is in het VO een boom voor huisnummer 117 in de zichtlijn gezet en is er net als in de huidige situatie een parkeervak voor huisnummer 117 nabij het kruispunt. Kan dit zicht verbeterd worden door bijvoorbeeld te controleren of de heg niet te hoog is, en door het parkeervak meer naar het noorden te plaatsen? Bovendien kan de aansluiting van de zijweg 'Beresteyn' wat breder gemaakt worden, waardoor zij duidelijker aanwezig is bij de gelijkwaardige kruising.

In het schetsontwerp stond ter hoogte van de Beresteyn een zebepad. In het VO is deze verdwenen. De zebra was van groot belang voor de stroom overstekende schoolkinderen op die kruising, die toch al onoverzichtelijk is.

Ter hoogte van huisnummer 115 staat een boom. Deze mag behouden blijven, en anders moet er een nieuwe boom geplant worden.

Ter hoogte van huisnummer 107 en 109 staan twee bomen. Deze staan er al 35 jaar en doen het prima. Ook verandert er niets aan de verkeerssituatie of het trottoir in het VO. Deze bomen mogen behouden blijven en anders kunnen er nieuwe bomen geplant worden.

Tafel groenstrook Westblok

Er ontstaat een risico dat fietsers over het achterpad achter de woningen gaan fietsen als het fietspad wordt opgeheven. Dit gebeurt nu ook al vanwege het omzeilen van het hekje aan het einde van het fietspad. Het idee is om in het midden eventueel een fietsbarrière (hekje) aan te brengen die voorkomt dat fietsers door het achterpad rijden. Bewoners kunnen dan via één van de twee zijden het achterpad in en uit, maar doorgaand fietsverkeer kan er niet door.

Het verwijderen van de dichte haag/heester geeft meer inzicht vanaf het toekomstige voetpad naar de in sommige gevallen open tuin van de woningen waardoor de privacy minder wordt. Dit wordt als nadeel gezien. Daarnaast wordt het door een meer open groenstructuur makkelijker voor mensen met kwaad in de zin (diefstal of inbraak) om het achterpad snel via de groenstrook en het voetpad te

verlaten. Ook dit wordt als nadeel gezien. Wellicht kunnen er enkele nieuw struiken geplaatst worden om toch iets van afscherming te realiseren ter plaatse van een open tuin of open plek.

Er zit een behoorlijk hoogteverschil tussen het achterpad en het huidige fietspad. Het nieuwe meanderende voetpad slingert omhoog richting het achterpad. Naar de mening van de bewoners wordt het nieuwe pad daardoor te steil. Wellicht is het beter om het nieuwe voetpad minder ver uit te buigen en de nieuwe bomen op die punten niet aan de buitenkant van het nieuwe voetpad te plaatsen. Dit heeft tevens als voordeel dat het voetpad lager blijft (meer privacy voor de tuinen).

De strook tussen fietspad en water is een formele uitlaatstrook voor honden. Als de haag verdwijnt en een graszone wordt gerealiseerd, zal de nieuwe groenstrook aan de andere zijde van het nieuwe voetpad ook als uitlaatstrook worden gebruikt. Dit is ongewenst. Hoe kan dit worden voorkomen?

Het nieuwe voetpad bij voorkeur verder van het water laten aansluiten op het trottoir bij het fietspad tussen Boomkwekerij en Westblok. Hierdoor komen fietsers vanaf het resterende fietspad Westblok-oostzijde niet in de verleiding om via het nieuwe voetpad door te fietsen.

Bij voorkeur de drie knotpopulieren langs het water op de kop van het fietspad tussen Boomkwekerij en Westblok laten staan als dat mogelijk is, vanwege werkzaamheden voor het aanbrengen van de beschoeiing.

De zichtsituatie in de bocht tussen Westblok-oostzijde en de doorsteek tussen Westblok en Boomkwekerij graag verbeteren door de haag een paar meter te verwijderen.

Kan de aanpassing van de bocht Westblok-oostzijde naar fietspad tussen Westblok en Boomkwekerij (bochtstraal aanpassen en haag deels verwijderen) als losse maatregel toch al eerder worden uitgevoerd? Dit vanwege de huidige slechte zichtsituatie tussen fietsers en voetgangers onderling.

Fietspad Westblok wordt steeds drukker met fietsers en voetgangers. Het pad is eigenlijk te smal voor fietsers en voetgangers tegelijk (nu al probleem). Het zou gewenst zijn om ook het oostelijke deel van Westblok op dezelfde wijze in te richten als in het VO wordt voorgesteld. Aan het einde van dit oostelijk deel is ook sprake van een onoverzichtelijke bocht.

Het fietspad tussen Westblok en Boomkwekerij ligt niet in het midden van de rijen knotwilgen, maar dicht langs de knotwilgen aan de westzijde. Fietsers raken de takken als deze breed uitgroeien. Is het mogelijk om het fietspad meer naar het midden te leggen? Het voetpad aan de andere zijde is namelijk erg breed.

Kort verslag bewonersavond herinrichting Den Hoorn 31 januari 2019

Centrum, Hof van Delftstraat, Looksingel West+Zuid, Prins Bernhardstraat aan Julianaplein

Registratienummer : 2019-05771 / 19Z.000874
Datum : 31 januari 2019
Plaats : Hoornbloem, den Hoorn

Voor deze bewonersavond zijn aan de volgende groepen bewoners uitnodigingen verstuurd:

- Werkgroep Centrum
- Werkgroep Hof van Delftstraat
- Bewoners Looksingel west en -zuid
- Bewoners Prins Bernhardstraat aan Julianaplein

Aanwezig namens de gemeente:

- Wendy Renzen-van Leeuwen (wethouder)
- Martijn Rens (projectleider centrumontwikkeling)
- Alex Roedoe, Dick van Veen, Eveline de Jong en Alex de Leeuw (adviesbureau's Mobycon en Nebest)

Het doel van de avond is om het concept voorlopig ontwerp van het centrum (Looksingel noord, Prinses Beatrixstraat, straat tussen Julianaplein en Hoornsekade), de Hof van Delftstraat, de Looksingel west en -zuid en de Bernhardstraat aan het Julianaplein met de bewoners te bespreken. Eerder is al samen met de werkgroepen een schetsontwerp voor het centrum en de Hof van Delftstraat opgesteld en besproken. Het idee om de Looksingel west en -zuid en de Prins Bernhardstraat aan het Julianaplein te herinrichten is geheel nieuw en vandaar dat deze bewoners zijn uitgenodigd.

De avond bestond uit een plenair gedeelte met een presentatie en een tweede deel met drie afzonderlijke tafels waaraan het concept voorlopig ontwerp besproken is. Bijgevoegd is de presentatie van de avond.

Reacties tijdens het plenaire gedeelte

Wethouder Renzen geeft aan dat de terugkoppeling richting bewoners lang op zich heeft laten wachten. Het is haar bedoeling om de volgende stappen sneller te zetten. Het college vindt het belangrijk om de mening van bewoners te horen over de herinrichtingsplannen.

Het blijkt dat een deel van de mensen die waren uitgenodigd geen uitnodigingsbrief hebben ontvangen (bewoners Looksingel west en -zuid en bewoners Prins Bernhardstraat aan Julianaplein). De gemeente gaat zich beraden hoe deze mensen alsnog bij het herinrichtingsplan kunnen worden betrokken.

Er wordt gevraagd wat het doel is van de herinrichting. Voor een belangrijk deel is onderhoud nodig. Dan is het verstandig om direct te kijken hoe de inrichting kan worden verbeterd. Conform het Verkeersplan Den Hoorn wordt bij herinrichting meer prioriteit aan verkeersveiligheid en aantrekkelijk voor langzaam verkeer gegeven. Daarnaast ligt er een opgave om een aantal extra parkeerplaatsen te realiseren vanwege de centrumontwikkelingen (nieuwe supermarkt en woningen). De ontwikkelaar van de nieuwe supermarkt maakt het ontwerp voor het nieuwe dorpsplein. Bewoners zijn bang dat de supermarkt bepaalt hoe het plein eruitziet. De gemeente geeft aan dat het niet zo is dat de gemeente hierover niets te zeggen heeft. De ontwikkelaar heeft uitgangspunten meegekregen en de gemeente toetst het ontwerp van de ontwikkelaar. De wethouder geeft aan dat geluiden van bewoners worden meegenomen in het overleg met de ontwikkelaar. De gemeente en de ontwikkelaar trekken gezamenlijk op in een goede sfeer.



Vanuit de bewoners wordt gevraagd of het wellicht zo kan zijn dat de gemeente de herinrichting al uitvoert en dat het nieuwe dorpsplein nog niet is aangepakt. De wethouder geeft aan dat dat zo zou kunnen zijn maar het de bedoeling is om het nieuwe dorpsplein tegelijk aan te pakken.

Reacties tijdens het bespreken van het concept voorlopig ontwerp

Tafel Hof van Delftstraat en Looksingel

Hof van Delftstraat

Liever het rijgedeelte in het VO smaller maken (gelijk aan de huidige breedte van het rijgedeelte) zodat men niet sneller gaat rijden dan nu. Aandachtspunt is of het acceptabel is als daarmee van de minimale maat conform landelijke CROW-richtlijn voor tweerichtingsverkeer wordt afgeweken. Bewoners geven aan dat de huidige breedte al jarenlang voldoet. Waarom wordt de rijbaan in het VO dan toch verbreed als het uitgangspunt is om een rustiger, veiliger klimaat voor fiets en auto te scheppen? Dat lijkt tegenstrijdig. Een minder bredere rijbaan biedt ook de mogelijkheid om bestaande bomen te handhaven of te vervangen door nieuwe bomen.

Het aantal teruggebrachte bomen is naar mening van de bewoners te laag. Ze vragen zich af of het mogelijk is om de weg te versmallen tot de huidige breedte en daarmee het trottoir aan de niet parkeerzijde te verbreden waardoor er wel een bomenrij terug kan komen. Wellicht zijn er bomen die wel in kleinere ruimte kunnen staan. Of eventueel struiken.

In de Hof van Delftstraat komt in het VO 1 parkeerplaats minder terug dan er nu wordt geparkeerd. Liever hebben de bewoners geen verlies van parkeerplaatsen ook al gaat dit ten koste van de oversteekmogelijkheid en boom in het midden van de straat.

Aan de noordzijde van de Hof van Delft is een zebra aangebracht. Die wordt erg prettig gevonden. Maar er ligt een parkeervak pal naast de zebra. Dit zorgt voor slecht zicht op voetgangers (kinderen) die wellicht willen oversteken. Kan het parkeervak meer naar het zuiden geschoven worden? Bovendien zou daardoor ook de 'opgang' van het plein meer naar het zuiden schuiven, en komt deze weer ter hoogte van de zij steeg te liggen, zodat men vanuit de steeg niet de weg op stapt, maar het 'plein'. Deze oversteek is belangrijk, ook voor kinderen.

De ruimte tussen de laad/losplaats en de voortuin van de woning ten zuiden hiervan is erg beperkt. Bovendien rijdt het vrachtverkeer niet 'netjes' aan, maar gaat al eerder over de stoep, vlak langs deze tuin. Kan deze ruimte vergroot worden door de laad- en losplaats iets naar het noorden te schuiven?

Een verhoogde drempel in het midden van de Hof van Delftstraat is in het verleden verwijderd vanwege trillingen en vervangen door een visuele drempel (niet verhoogd). De voorkeur van enkele bewoners is daarom om deze drempel bij herinrichting wederom alleen visueel aan te leggen en niet door middel van een daadwerkelijk hoogteverschil.

De in het concept VO voorgestelde drempel in het midden van de Hof van Delftstraat is zeer prettig en fijn, en remt het verkeer op de Hof van Delftstraat goed af. Bovendien is de ligging zodanig dat men vanuit de stegen een goede, veiliger oversteek heeft. De breedte is zodanig dat hier later zelfs een zebra op aangebracht kan worden, mocht dit ooit nodig zijn. De wens is om deze drempel vooral te laten liggen en niet uit het VO te verwijderen.

Bij de boom in het midden van de Hof van Delftstraat liggen volgens bewoners veel leidingen en is het niet mogelijk om een boom te plaatsen.

Sommige bewoners hebben liever dat de straat volledig in klinkers wordt uitgevoerd (net als nu) dan volledig in asfalt. Klinkers geven volgens hen meer het karakter van een woonstraat en een lagere snelheid van het autoverkeer. Het comfortnadeel van klinkers voor fietsers is voor hen minder relevant aangezien het geen hoofd fietsroute is.

Waar de Hof van Delftstraat overgaat in het nieuwe dorpsplein ligt alles op hetzelfde niveau. Hoe voorkomen we dat auto's 'de bocht gaan afsnijden' over het voetgangersgedeelte? Is het mogelijk hier plantenbakken te plaatsen? Of nog beter; kunnen de fietsnietjes die nu op de noordzijde van de Hof van Delftstraat staan, verplaatst worden naar de ruimte 'tussen de twee zebra's'? Dan vormen ze een barrière voor autoverkeer, een bescherming voor de geldautomaat en is de overlast (beperkte loopruimte tussen nietjes en gevels) op de Hof van Delftstraat opgelost.

In de genoemde hoek (direct ten noorden van de zebra op de Hof van Delftstraat) staat ook een bestaande boom, die staat niet op de kaart.

Looksingel

Bewoners hebben liever geen invoering van éénrichtingsverkeer op de Looksingel zuid en -west ondanks dat de wegbreedte in de huidige situatie en het VO gelijk is en (net) niet voldoet aan de minimale wegbreedte voor éénrichtingsverkeer conform de landelijke richtlijnen. Als het vast staat op de Hof van Delftstraat hebben ze namelijk een alternatieve route. Bovendien geven ze aan dat er in de praktijk geen probleem is wanneer er een tegenligger aan komt. Men duikt in een gaatje of rijdt iets terug om te wachten.

Bewoners geven aan de 'formele' parkeerstroken veel minder aantrekkelijk te vinden dan het huidige 'parkeren op de rijbaan'. Ze vragen zich af waarom, aangezien het nu ook gewoon goed gaat. Men kan parkeren, er is flexibiliteit (in een gaatje duiken voor verkeer) en er is wellicht zelfs meer capaciteit (want dicht op elkaar parkeren). Ze willen het liefst gewoon weer klinkers over de hele weg, en geen onderscheid in weg en parkeerstrook.

Kunnen de trottoirbanden op de hoeken van de Looksingel zuid en west naar binnen worden gelegd zodat verder tot de hoek geparkeerd kan worden en de bocht makkelijker kan worden genomen?

Het aantal teruggebrachte bomen is naar mening van de bewoners te laag. Wellicht zijn er bomen die wel in kleinere ruimte kunnen staan. Of eventueel struiken.

De huidige bomen groeien als kool, en moeten telkens gesnoeid worden. Bewoners begrijpen niet hoe de ondergrond ongeschikt kan zijn wanneer de bomen zo goed en gezond groeien. Bewoners zijn niet tegen een kap, maar zouden graag vervanging zien door andere bomen, wellicht smaller dan platanen. Er liggen geen kabels/leidingen onder de huidige bomen, zien ze op de K/L kaart. Waarom kan er niets worden teruggeplaatst?

Volgens de bewoners is de beoogde afwatering van de Looksingel Zuid via natuurlijk afschot naar de Look vanwege het beperkte hoogteverschil, een aandachtspunt voor het DO.

De steunpunten van de huidige voetgangersbrug over de Look staan in het water en volgens bewoners zal het Hoogheemraadschap bezwaar hebben tegen nieuwe steunpunten in het water voor een nieuwe brug. Dit is een aandachtspunt voor de engineering van de brug.

De nieuwe brug is breed, met een fietspad en voetpad. Er is angst dat deze als sluiproute voor autoverkeer gebruikt gaat worden. Hier moet een paaltje in, volgens bewoners.

Er is angst dat men bij de fietsbrugkruising fietsers over het hoofd gaat zien, ook al komen ze van rechts voor verkeer van de Looksingel noord naar Looksingel west. Idem voor fietsverkeer dat zelf voorrang moet verlenen aan verkeer vanaf de Looksingel west.

Bewoners van de Looksingel staan erg cynisch ten opzichte van de open groene kunststof tegels op de parkeerstrook. Zij zijn bang dat dit snel vervalt tot modder en dat het gras geen kans krijgt te groeien door de continue geparkeerde auto's.

Het rijbaanparkeren op de noordzijde van de Looksingel verdwijnt bij realisatie van de nieuwe centrumontwikkeling. Zij worden gecompenseerd in die centrumontwikkeling. Maar als de Looksingel door de gemeente in 2020 wordt heringericht en de centrumontwikkeling pas veel later uitgevoerd wordt, vervallen deze parkeermogelijkheden dan tijdelijk?

Het parkeerterrein van de Centrumontwikkeling ten noorden van de Looksingel Noord is erg stenig. De gemeente stelt de kaders voor de openbare ruimte van de centrumontwikkeling. Bewoners mogen participeren bij de gemeentelijke herinrichting. Kunnen de bewoners ook meedenken over de kaders voor de inrichting van dit parkeerterrein, met name de groene inrichting?

Tafel Prinses Beatrixstraat

Er is op de Prinses Beatrixstraat geen mogelijkheid om veilig over te kunnen steken richting het Koningin Julianaplein. Op de westelijke hoek Koningin Julianaplein ter hoogte van de ingetekende gehandicapteplaats zou een zebra-oversteek moeten worden gerealiseerd.

Auto's vanuit oostelijke richting die linksaf gaan naar het Koningin Julianaplein kunnen in conflict komen met de fietsers die vanaf het Julianaplein komen en linksaf richting de Dijkshoornseweg willen. Links afslaan door auto's niet meer toestaan.

Tafel straat tussen Julianaplein - Hoornsekade en Prins Bernhardstraat aan het Julianaplein

Er wordt nu al illegaal geparkeerd tussen de haagjes aan de zuidzijde van het Koningin Julianaplein. Als er formele parkeerplekken komen moet er duidelijk worden gemaakt waar de parkeerplek is en welke ruimte vrij wordt gehouden voor de doorgang van voetgangers.

Er is aan de zuidzijde van het Koningin Julianaplein te weinig manoeuvreerruimte (5,10 in tekening) tussen haaks parkeren en langsparkeren. Het gebeurt nu al dat er auto's die voor de hagen staan, worden geraakt bij het parkeren in de haakse vakken.

Kan er bij de herinrichting ook worden gedacht aan klimaat-adaptieve materialen?

De hoge haag op de noordwestelijke hoek bij het kruispunt Bolle Kickert – Koningin Julianaplein zorgt ervoor dat er slecht zicht is op het kruispunt. De bocht van Koningin Juliaplein richting het westelijke deel Hoornsekade is een gevaarlijke bocht omdat er slecht zicht is.

Het deel van het Koningin Julianaplein tussen het plein en de Bolle Kickert is in het ontwerp erg smal. Kunnen twee busjes elkaar zo wel passeren? In de huidige situatie kon gebruik worden gemaakt van de gehele breedte van de weg, maar door het maken van een parkeerstrook kan dit niet meer. Is er gekeken naar hoe verkeer gebruik maakt van de straat?

De stoep op de straat Koningin Juliaplein ligt schots en scheef, dit zou moeten worden aangepakt bij de herinrichting.

Zijn de mensen die aan het Koningin Julianaplein wonen, ook ingelicht? En als dit nog niet zo is, zouden ze alsnog kunnen worden ingelicht?

Het gehele Koningin Julianaplein zou in een keer aangepakt en heringericht moeten worden, in plaats van in stukjes.

Afronding

De presentatie en het puntsgewijs verslag komen op de website. Mochten er nog aanvullende opmerkingen naar aanleiding van vanavond zijn dan kunt u mailen naar info@middendelfland.nl onder vermelding van herinrichting Dijkshoornseweg/centrum.

