MOBYCON

RAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Midden-Delfland

Projectnummer:
5866

Datum:
14 november 2017

Ontwerpnotitie Verkeersmaatregelen Centrum Den Hoorn, inclusief Hof van Delftstraat en Dijkshoornseweg

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING 3

2. UITGANGSPUNTEN 4

2.1 Het plangebied 4

2.2 Uitgangspunten herinrichting 4

2.3 Kaders 'Dorpsplein' centrumgebied 6

3. PROCES 7

4. HET ONTWERP 8

4.1 Ontwerp Hof van Delftstraat 8

4.2 Ontwerp Dijkshoornseweg 11

4.3 Ontwerp centrum 16

5. ONTWERPPRINCIPES 23

5.1 Verkeersstructuur 23

5.2 Parkeren 25

5.3 Verkeersveiligheid en leefbaarheid 25

5.4 Eenheid en samenhang 26

BIJLAGEN 28

Bijlage 1: Verslagen bewonersavonden 28

Bijlage 2: Ontwerptekeningen 29

Colofon

Mobycon, 2017

Auteurs: E. de Jong, D. van Veen

Rapportnummer: 5866-E01

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd 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.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

1. INLEIDING

Aanleiding

In de Verkeersnota, vastgesteld in januari 2017, zijn een aantal maatregelen benoemd voor het centrum van Midden-Delfland. De gemeente Midden-Delfland is op dit moment bezig met de uitwerking van deze maatregelen. Belangrijk voor de gemeente is dat de uitwerking van maatregelen in samenwerking met burgers en bewoners gaat. Meer specifiek wordt er sterk belang aan gehecht dat direct omwonenden gaan meepraten over maatregelen.

Voor de uitwerking wordt gewerkt in drie werkgroepen. Een voor de Hof van Delftstraat, een voor de Dijkshoornseweg en een voor het centrumgebied, waarin diverse kleinere maatregelen worden besproken (inrichting kruising Bolle Kickert, fietsveiliger maken van de Prinses Beatrixstraat, parkeerterrein Julianaplein, etc.).

Vraag

De gemeente vraagt aan Mobycon om haar te ondersteunen in het ontwerptraject van de herinrichting de Hof van Delftstraat, de Dijkshoornseweg en de overige maatregelen in het centrumgebied.

Aanpak

Bij het ontwikkelen van het schetsontwerp hecht de gemeente Midden Delfland grote waarde aan participatie van de daadwerkelijke gebruikers. Daarom wordt, voordat gestart wordt met het opstellen van een ontwerp, eerst stilgestaan bij de achtergrond en uitgangspunten bij de herinrichting. Vervolgens worden meerdere passende ontwerpen opgesteld, waarna een voorkeursvariant verder uitgewerkt zal worden.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2. UITGANGSPUNTEN

2.1 Het plangebied

Het plangebied bestaat uit drie delen; de gehele Hof van Delftstraat (1), een deel Dijkshoornseweg (2), een deel Koningin Julianaplein, een deel Prinses Beatrixstraat en een deel Looksingel (3). De zijstraten worden niet meegenomen in het ontwerp.

Het plangebied is te zien in figuur 1.

Figuur 1: plangebied

2.2 Uitgangspunten herinrichting

Bij het ontwikkelen van de schetsontwerpen houden wij ons aan gestelde kaders. Dit zijn uitgangspunten die we hanteren bij het wegontwerp. Deze kaders komen van buitenaf, veelal van de gemeente. De uitgangspunten verschillen op sommige punten per deelgebied.

Verkeer

- De huidige verkeersstructuur wordt niet aangepast.
- De straten blijven geschikt voor het lokale verkeer met autonome groei.
- Fietsers en voetgangers krijgen prioriteit in de straat.
- Op de Dijkshoornseweg rijden momenteel 2.700 – 3.100 auto's/dag. In 2030 rijden er 3.350 – 5.500 auto's/dag.
- Op de Hof van Delftstraat rijden momenteel 2.600 auto/dag. In 2030 rijden er 3.300 auto's/dag.
- Beide wegen blijven geschikt voor fiets, auto en vrachtwagens in twee richtingen.
- Op de Dijkshoornseweg rijden momenteel 1.800 fietsers/dag. De verwachting is dat dit stijgt in de toekomst.

Verkeersveiligheid

- De verkeersveiligheid wordt verbeterd in de nieuwe situatie.
- De maximale rijsnelheid blijft in alle straten 30 km/u.
- Het nieuwe wegontwerp zal aansluiten bij deze maximumsnelheid.
- De aansluitingen met de zijstraten zijn uitgevoerd als gelijke kruisingen.

Parkeren

- Op de Hof van Delftstraat zijn momenteel 21 parkeerplaatsen en worden minimaal tien extra parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Op het Julianaplein worden acht parkeerplaatsen gerealiseerd.
- De extra parkeerplaatsen dienen ter vervanging van de parkeerplaatsen op het tijdelijke parkeerterrein aan de Dijkshoornseweg.
- De extra parkeerplaatsen mogen ook in andere deelgebieden worden gerealiseerd.

Bomen

- De huidige bomen worden waar mogelijk behouden, maar vervangen als dit echt een verbetering voor de veiligheid of beeldkwaliteit oplevert.

Financieel

- Er is een herinrichtingsbudget beschikbaar van € 250.000 voor de herinrichting van de Hof van Delftstraat.
- Voor de andere deelgebieden zijn nog geen budgetten vrijgemaakt.

Tijdsplanning

- De herinrichting van de Dijkshoornseweg zal in stappen gaan. Voor een herkenbare weg is het belangrijk wel één (principe)ontwerp te maken.
- Er zal pas worden begonnen met de herinrichting na het werk aan de waterkering door het Hoogheemraadschap.
- Ook het Delftse gedeelte van de Dijkshoornseweg, die door de buurgemeente wordt uitgewerkt, kan aansluiten op het ontwerp wat in deze studie gemaakt wordt.
- De Hof van Delftstraat en de overige centrum maatregelen worden op korte termijn uitgevoerd.
- Het 'dorpsplein' bij de supermarkt wordt uitgevoerd wanneer de supermarktontwikkeling doorgang krijgt.

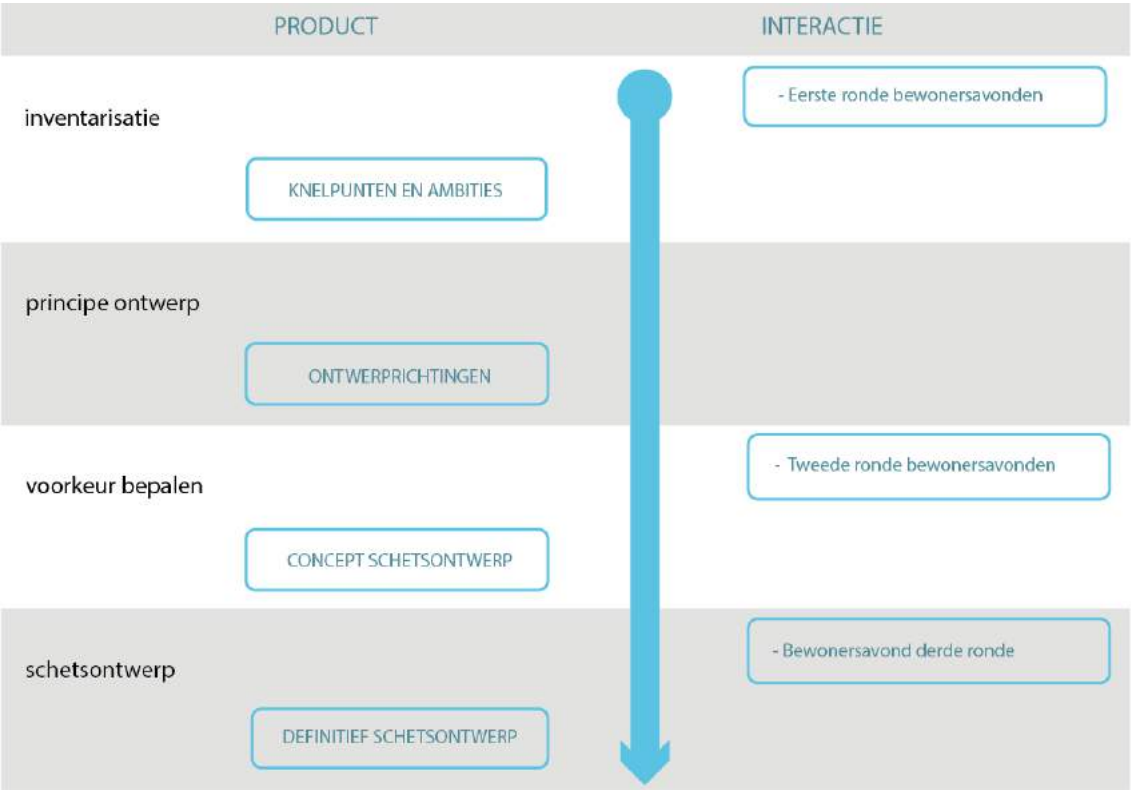
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

2.3 Kaders 'Dorpsplein' centrumgebied

- Het 'Dorpsplein' voor de supermarktontwikkeling binnen het deelgebied centrum is onderdeel van de supermarktontwikkeling en wordt niet door de gemeente uitgevoerd.
- De ontwikkelaar heeft de verplichting de openbare ruimte rondom de nieuwbouw uit te werken binnen de gemeentelijke kaders, de gemeente heeft de verplichting het ontwerp van de ontwikkelaar op deze kaders te toetsen.
- Het schetsontwerp van het centrum dient ter verkenning van de mogelijkheden voor het 'Dorpsplein' en zal worden aangeboden als richtinggevende kaders naar de ontwikkelaar.
- Belangrijke kaders bij de openbare ruimte rondom de supermarkt zijn:
    - De bocht van Dijkshoornseweg naar Hof van Delftstraat loopt via de huidige bochtenstructuur, en niet vlak voor de supermarkt langs. Dus 'ten oosten van de bomen' langs. Deze bochten worden wel iets afgevlakt, om zo een soepeler en logischer doorstroming te bereiken.
    - Het parkeren gebeurt aan de zuidzijde van de supermarktontwikkeling, aansluitend op de Looksingel.
    - Voor de supermarktontwikkeling komt een pleintje
    - De Dijkshoornseweg-winkelgedeelte heeft een sterke ruimtelijke verbinding met het pleintje voor de supermarkt; bij voorkeur alles op 1 niveau en eventueel een zebra om voetgangers voorrang te geven.
    - De materialisatie voor de supermarktontwikkeling sluit aan bij de huidige materialisatie van de Dijkshoornseweg–winkelgedeelte, en zal aansluiten bij de materialisatie op de Beatrixlaan; voor de huidige Plus supermarkt. Dit alles vormt zo een heldere 'centrum-eenheid'. De materialisatie bestaat onder andere uit de terracotta klinkers (waalformaat) en het grijze hardsteen (de gezaagde kinderkopjes).
    - Er is geen parkeren tussen de supermarktontwikkeling en de Dijkshoornseweg–winkelgedeelte, om de ruimte open en vrij te houden voor verkeer, maar ook om de kwaliteit van de openbare ruimte hoog te houden. Wel is er parkeren op de Looksingel, de Prinses Beatrixlaan, de Hof van Delftstraat en de Dijkshoornseweg.
    - Er is een laad- en loshaven op het plateau, langs de (contour van) de rijbaan. Er blijft een veilige looproute tussen laad- en loshaven en de gevel over.
    - De huidige bomen komen zoveel mogelijk terug op het pleintje.

3. PROCES

Tijdens het herinrichtingstraject is het stappenplan zoals afgebeeld in figuur 2 gevolgd. De maatregelen zijn in drie verschillende deelgebieden uitgewerkt. De eerste ronde bewonersavonden, één per deelgebied, stond in het teken van het identificeren van ***knelpunten en ambities***. De knelpunten en ambities zijn vervolgens omgezet naar twee ***ontwerprichtingen*** per deelgebied. In de tweede ronde bewonersavonden zijn per deelgebied de ontwerprichtingen gepresenteerd en zijn de groepen uitgenodigd om actief mee te denken over de oplossingsrichtingen en hun voorkeur. De resultaten van de tweede ronde bewonersavonden zijn daarna gebruikt bij het opstellen van een ***concept schetsontwerp***. Tijdens de laatste bewonersavond zijn alle groepen bij elkaar gekomen voor de presentatie van het concept schetsontwerp voor het gehele plangebied. Tijdens de avond hebben ze de gelegenheid gekregen om opmerkingen te geven over het conceptschetsontwerp die mee zijn genomen in het opstellen van het ***definitief schetsontwerp***.



Figuur 2: stappenplan herinrichting

De verslagen van de bewonersavonden zijn te zien in bijlage 1.

4. HET ONTWERP

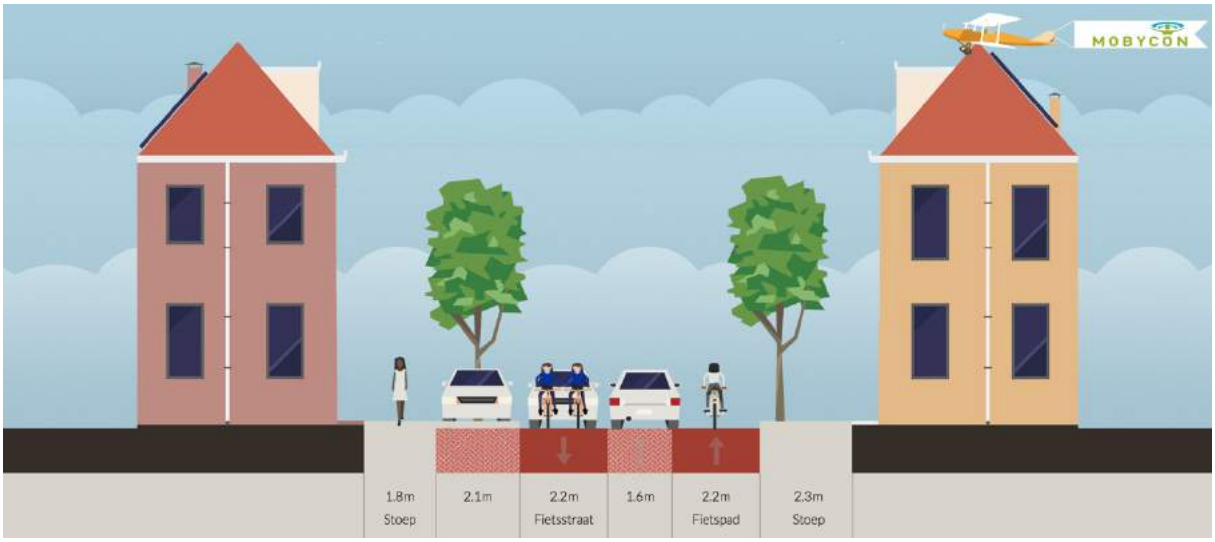
In het ontwerp wordt onderscheid gemaakt tussen de deelgebieden; de Hof van Delftstraat, de Dijkshoornseweg en de 'Maatregelen Centrumgebied' (een verzameling losse maatregelen die gezamenlijk zijn opgepakt). In bijlage 2 is het gehele schetsontwerp te vinden.

4.1 Ontwerp Hof van Delftstraat

De Hof van Delftstraat wordt ingericht als een 30 km/u-straat met prioriteit voor de fietsers. De weg bestaat uit twee rode asfalt rijlopers voor de fietsers met in het midden een loper van klinkers of streetprint, gebaseerd op het wegontwerp van de *Hof van Delftlaan* in Delft (figuur 3). Figuur 4 is een principe dwarsdoorsnede te zien van het ontwerp.

Figuur 3: referentiebeelden - Hof van Delftlaan in Delft (links) en Dorpstraat in Castricum (rechts)

De breedte van de fietsstroken is precies gekozen dat een auto met lage snelheid precies op de fietsloper past, als de auto harder gaat rijden of fietsers inhaalt zal deze gedeeltelijk op de minder comfortabele klinkers of streetprint gaan rijden. Hierdoor wordt de auto ontmoedigd om hard te rijden en aangemoedigd om achter de fietsers te blijven.



Figuur 4: principe dwarsdoorsnede Hof van Delftstraat

Aan de noordoostkant van de weg bevinden zich langsparkeervakken, in stroken zonder tussenmarkering. De parkeerstroken zijn tweemaal onderbroken door een drempel met mogelijkheden om de stoep op te gaan. De vakken zijn extra diep (2,1 m), om te voorkomen dat men uit angst voor aanrijdingen half op het trottoir parkeert. De drempels liggen ter hoogte van de ingangen naar het achterom van de woningen (de stegen). Ter hoogte van de drempel is gekozen voor het plaatsen van een boom om de lijn van de straat te benadrukken en groen toe te voegen. Aan de zuidwestkant van de straat is meer ruimte voor bomen omdat de stoep aan deze kant breder is. Tussen de kruising met de Woudseweg en de zuidelijke kruising met de Looksingel liggen de parkeerplaatsen aan de westelijke kant van de weg, in de binnenbocht.

Bij de zuidelijke kruising met de Looksingel is gebruik gemaakt van een plateau om de gelijke kruising te benadrukken. De kruising met de Woudseweg is vormgegeven als poortcontructie omdat de Woudseweg momenteel een 50 km/u-weg is. Als in de toekomst de Woudseweg heringericht wordt als 30 km/u-weg dient de kruising te worden veranderd naar plateaukruising. Dit gedeelte van de Looksingel wordt ook heringericht, waarbij 8 parkeervakken worden toegevoegd. Deze ontwikkeling is gekoppeld aan de komst van het appartementscomplex wat hier gebouwd wordt.

In totaal zijn er op de Hof van Delftstraat zes parkeerplaatsen bijgekomen, de andere extra parkeerplaatsen zijn opgevangen in het ontwerp van de Dijkshoornseweg.

Figuur 5 laat de ontwerpkaart van de Hof van Delftstraat zien.

Figuur 5: ontwerp Hof van Delftstraat

4.2 Ontwerp Dijkshoornseweg

De Dijkshoornseweg en Hof van Delftstraat zijn ontworpen als één doorlopend tracé; ze vormen het verlengde van elkaar. Het huidige wegontwerp van de Dijkshoornseweg paste niet bij de maximale snelheid. Dit is goed zichtbaar in de huidige gemiddelde rijsnelheid; 86% van de automobilisten rijdt 45 km/u of meer, in plaats van 30 km/u. In de herinrichting is met name ingezet op het 'verlangzamen' van de straat. Fietsers en voetgangers krijgen meer prioriteit, ten koste van de dominantie van de auto. Hiervoor is gekozen om de auto zoveel mogelijk achter de fietser te laten rijden, en het inhalen slechts voorzichtig en minder 'comfortabel te maken voor de automobilist, door de klinkers of streetprint in het midden. Figuur 6 is een principe dwarsdoorsnede te zien van het ontwerp.

Figuur 6: principe dwarsdoorsnede Dijkshoornseweg

Het deel Dijkshoornseweg dat wordt heringericht loopt van de kruising Looksingel tot de gemeentegrens met Delft. Het gedeelte wat binnen de gemeentegrens van Delft ligt, en het gedeelte ten noorden van de gemeentegrens van Delft worden ook heringericht, in dezelfde geest. De lopende discussies met het heemraadschap over de waterkerende functie dient eerst beëindigd te zijn voordat hier een passend ontwerp voor gemaakt wordt.

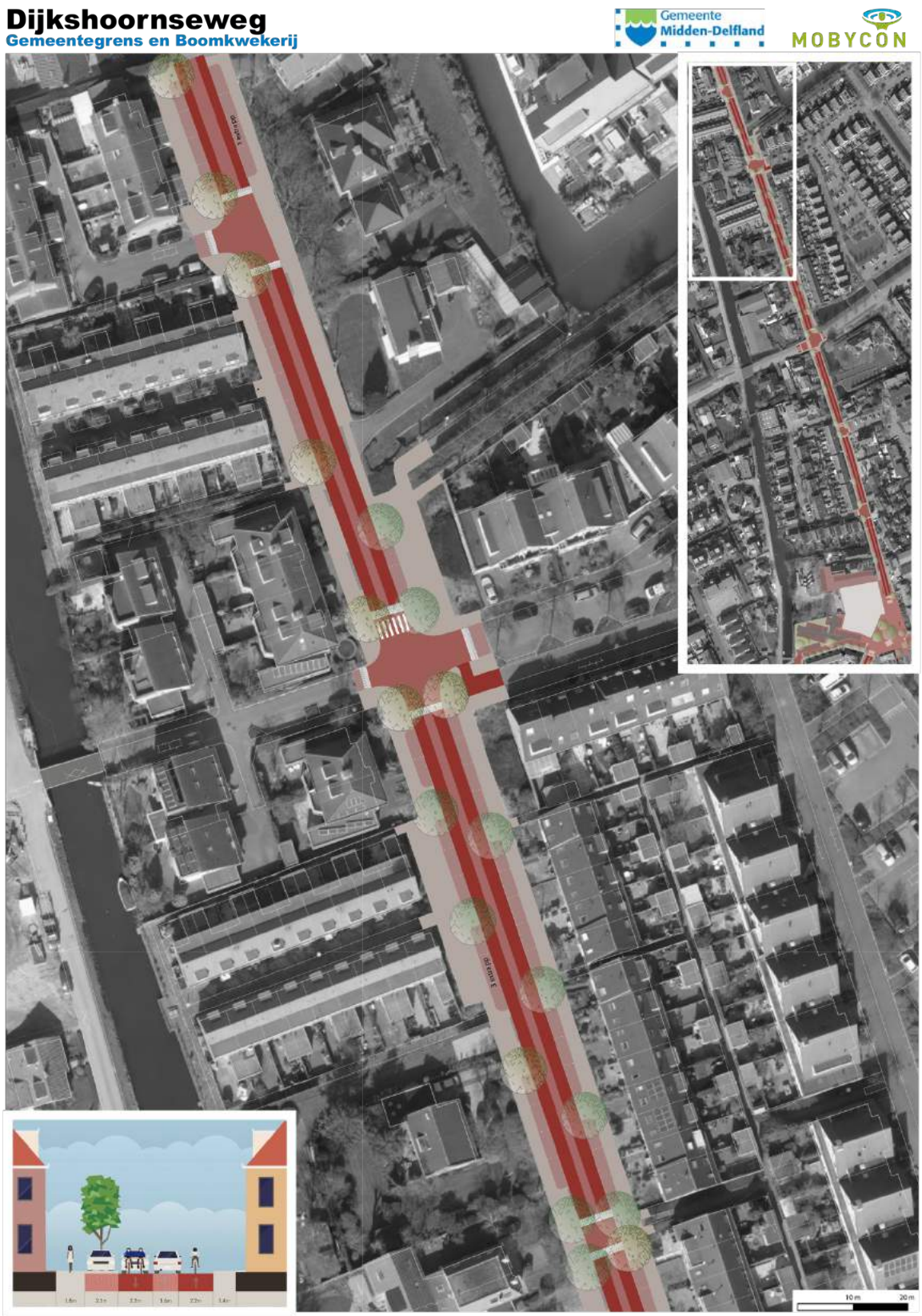
Het uitgewerkte traject van de Dijkshoornseweg is bijna 600 meter lang en varieert erg in profiel. Binnen dit profiel is er enkel ruimte voor doorgaand een volwaardig voetpad (van minstens 1,8 meter) aan één kant, aan de andere kant varieert de breedte van het voetpad van 0,4 meter tot 2,8 meter. Het doorgaande voetpad bevindt zich aan de oostkant van de weg. Aan de westkant is op een aantal punten erg minimale ruimte voor de voetganger. De oversteekbaarheid van de weg is daarom erg belangrijk. Elke 70 tot 80 meter is een plateau gesitueerd waar de attentie van de weggebruikers wordt gevraagd. Daarnaast zijn er een aantal voetgangersoversteken op de plaats waar ze nu liggen. Een uitzondering daarop is de voetgangersoversteek bij de Voordijkshoorn, deze is na overleg met de bewoners verplaatst naar de kant van de doorgaande voetgangersroute; de westzijde.

De plateaus worden waar mogelijk verhoogd uitgevoerd. Op sommige locaties wordt gebruik gemaakt van een visueel plateau als door verwachte geluids-, trillings- en/of wateroverlast een verhoogd plateau niet kan worden gerealiseerd. Echter, wanneer alle plateaus als visuele plateaus uitgevoerd worden gaat er teveel van het verkeersluwe karakter van de weg verloren; de rijsnelheid van het autoverkeer zal (zeker op de rustige momenten) stijgen. Het blijft daarom erg belangrijk om fysiek een lagere rijsnelheid af te dwingen.

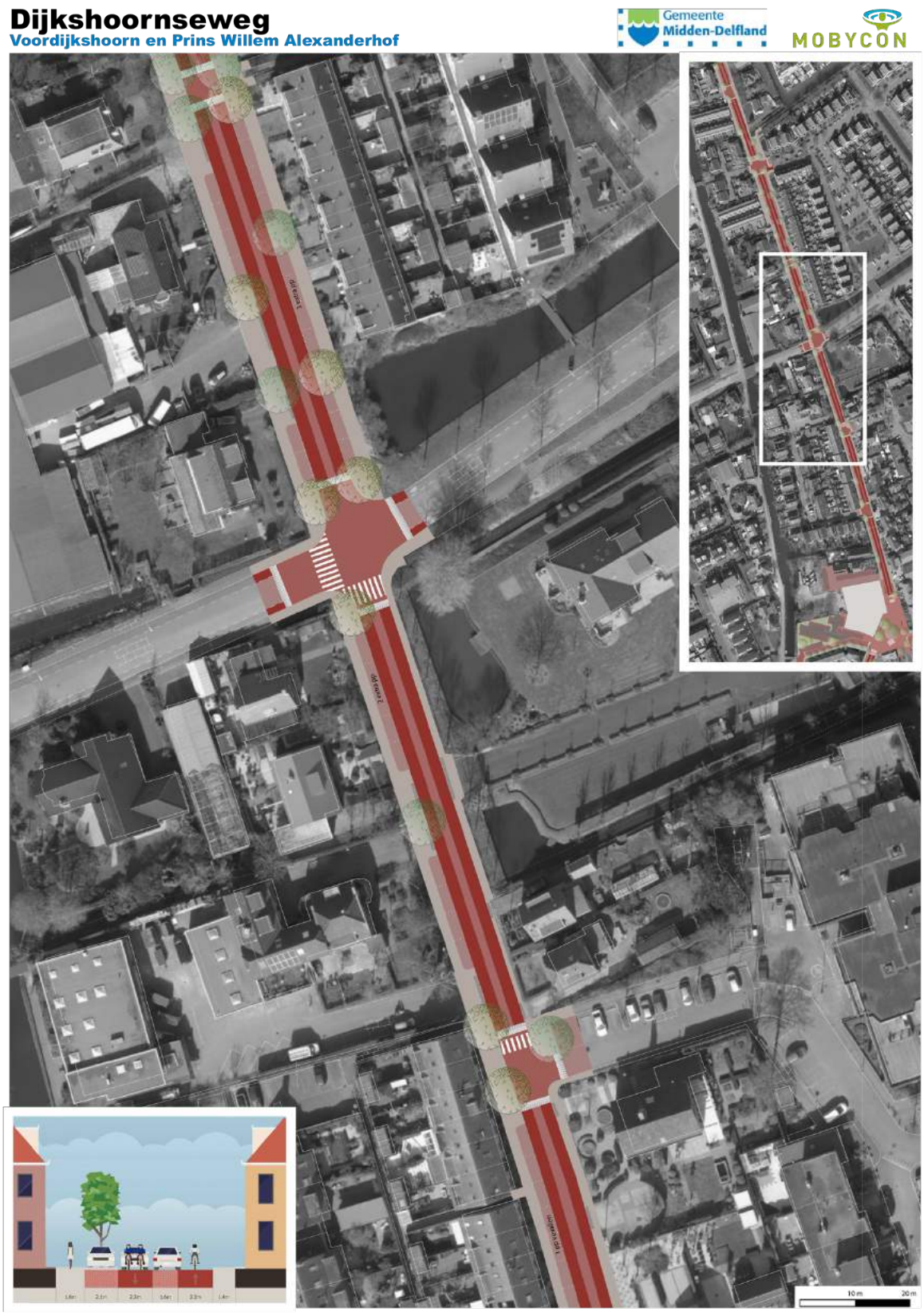
De parkeerstroken, met 2,1 meter extra diep om 'trottoirparkeren' te voorkomen, zijn gesitueerd aan beide kanten van de weg, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Individuele vakken worden hierbij niet aangegeven, de gebruikers mogen dit naar eigen inzicht invullen. In totaal zijn er in het deelgebied 13 extra parkeerplaatsen bijgekomen.

Figuur 7 is een referentiebeeld van de Dijkshoornseweg. Figuren 8a-8c laat de ontwerpkaarten van de Dijkshoornseweg zien.

Figuur 7: referentiebeelden - Hof van Delftlaan in Delft (links) en Dorpstraat in Castricum (rechts)



Figuur 8a: schetsontwerp Dijkshoornseweg



Figuur 8b: schetsontwerp Dijkshoornseweg

Figuur 8c: schetsontwerp Dijkshoornseweg

4.3 Ontwerp centrum

Het ontwerp van het deelgebied centrum is op te delen in drie delen; het Koningin Julianaplein richting fietsburg 'de Bolle Kickert', het 'Dorpsplein' en de Prinses Beatrixstraat-Looksingel.

4.3.1 Koningin Julianaplein tot aan de 'Bolle Kickert'

De straat maakt onderdeel uit van een hoofdfietsroute en wordt daarom als zodanig ingericht. De fietser krijgt prioriteit in de straat en de auto blijft achter de fietser. De weg bestaat uit een asfaltrijloper met aan beide zijden een rabatstrook. Dit is te zien in figuur 9.

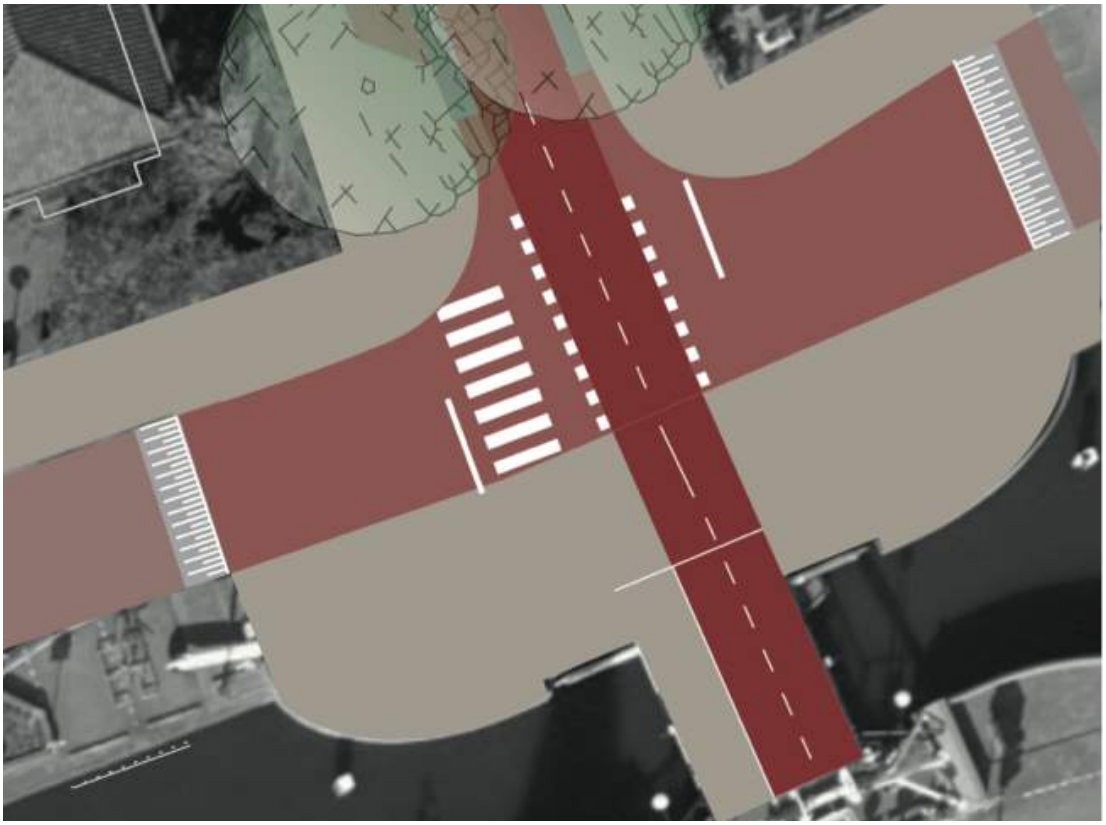
Figuur 9: principe dwarsdoorsnede Koningin Julianaplein

Door de rabatstroken blijven de fietsers op het midden van de weg rijden en kunnen ze makkelijk doorrijden over de fietsbrug, de rabatstroken zorgen ervoor dat auto's een lagere snelheid aanhouden om op het comfortabele asfalt te blijven rijden. Een referentiebeeld van zo'n straat is de Zaanstraat in Amsterdam (figuur 10).

Figuur 10: referentiebeelden van een fietsstraat, type 'fietser meer op het midden'- Jane Addamsstraat in Haarlem (links) en Zaanstraat in Amsterdam (rechts)

Aan de oostzijde van de straat is ruimte voor 3 extra parkeervakken, daarnaast zijn er op het Koningin Julianaplein zelf ook een aantal parkeerplaatsen bijgekomen. Op het plein zijn aan de zuidzijde 5 extra langsparkeerplaatsen toegevoegd, terwijl er aan de noordzijde 1 verwijderd is (t.b.v. het inrijden van grote voertuigen vanaf de Pr. Beatrixstraat en de noodzaak van een veilige, niet geblokkeerde voetgangersroute). Daarnaast is er op het plein in theorie ruimte voor extra parkeerruimte, door de pleinruimte uit te geven als parkeerruimte. Dit zou 18 plaatsen extra opleveren, maar ten koste gaan van de verblijfsruimte op het plein.

Doordat op het wegvak Kon. Julianaplein (tussen het plein en de Hoornsekade) de as van de weg meer verschoven is naar de westkant is er meer zicht op de kruising. De bocht vanaf de Hoornsekade (noord) naar het Kon. Julianaplein blijft toegankelijk voor vrachtwagens (maximale lengte 16,50 meter); Tussen het trottoir en de rijbaan kan een overrijdbaar rammelvlak uitkomst bieden. Het doorgetrokken asfalt richting de brug zorgt ervoor dat de voorrang van de fietsers meer opvalt. Deze kruising is op deze wijze in lijn met de CROW richtlijn voor voorrangsroutes voor de fiets. Afwijkend hierop is dat de voorrangsborden vervangen zijn voor stopborden, zoals in de huidige situatie. Dit zorgt ervoor dat er een goed handhaafbare situatie ontstaat waarin veel overzicht en lage rijsnelheden centraal staan. De kruising is te zien in figuur 11.



Figuur 11: bovenaanzicht kruising Koningin Julianaplein – Hoornsekade

4.3.2 Het 'Dorpsplein'

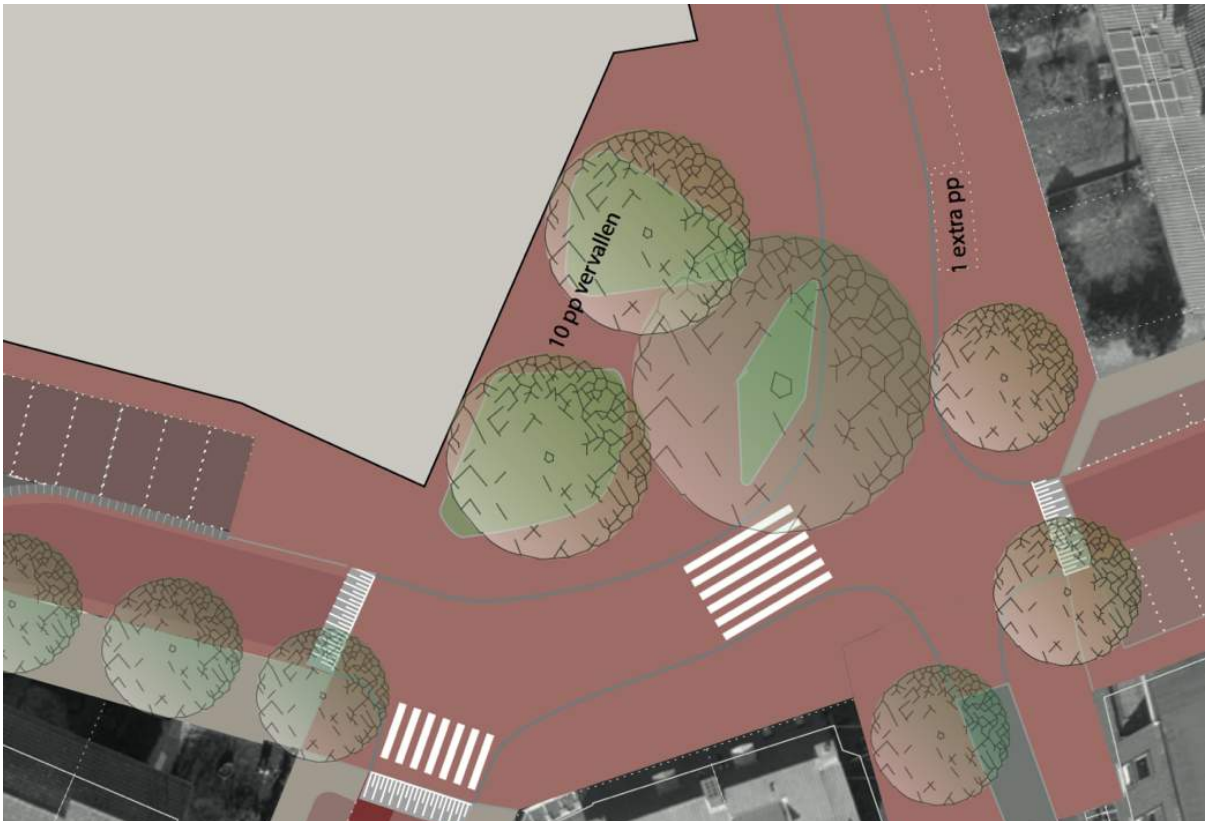
Het plein voor de supermarktontwikkeling is vormgegeven als een verhoogd plein, ingeleid door plateaumarkeringen. Deze gelijkvloerse inrichting versterkt de verbinding tussen het bestaande winkelgedeelte (Plus, winkels Dijkshoornseweg) en de nieuwe supermarkt. Het dorpsplein zorgt ervoor dat de verschillende straten, pleinen en ruimtes aan elkaar verbonden worden. Dit komt bovendien tot uiting in de materialisatie: de rode klinkers van de recent heringerichte Dijkshoornseweg worden hier gebruikt om eenheid te creëren.

Naast een verblijfsruimte is de plek echter ook onderdeel van de doorgaande route Dijkshoornseweg – Hof van Delftstraat. Dit is de hoofdauto ontsluiting van (het centrum van) het dorp. De contouren van de rijbanen zijn op het plein aangegeven door middel van verzonken trottoirbanden. De route die de weg over het plein volgt vormt een minder grote slinger (bocht rechtsaf, bocht linksaf) dan in de bestaande situatie. Bijkomend voordeel van deze stroomlijning is dat de route Dijkshoornseweg – Pr. Beatrixstraat minder logisch en gemakkelijk wordt. Doorgaand autoverkeer wordt zo ontmoedigd via de Pr. Beatrixlaan het dorp te verlaten of binnen te komen. Een ander voordeel is dat de looproute vanuit de Dijkshoornseweg – winkelgedeelte een makkelijker en ruimere looproute naar het dorpsplein en de nieuwe supermarkt heeft. Dit wordt versterkt door de aanleg van een extra brede zebra.

Figuur 12 is een referentiebeeld. Figuren 13a en 13b laat het plein zien.

Figuur 12: de Brink van Baarn; de doorgaande route en het plein zijn naadloos verbonden.

Figuur 13a: bovenaanzicht 'Dorpsplein' met supermarktontwikkeling, en Looksingel, Pr. Beatrixstraat.



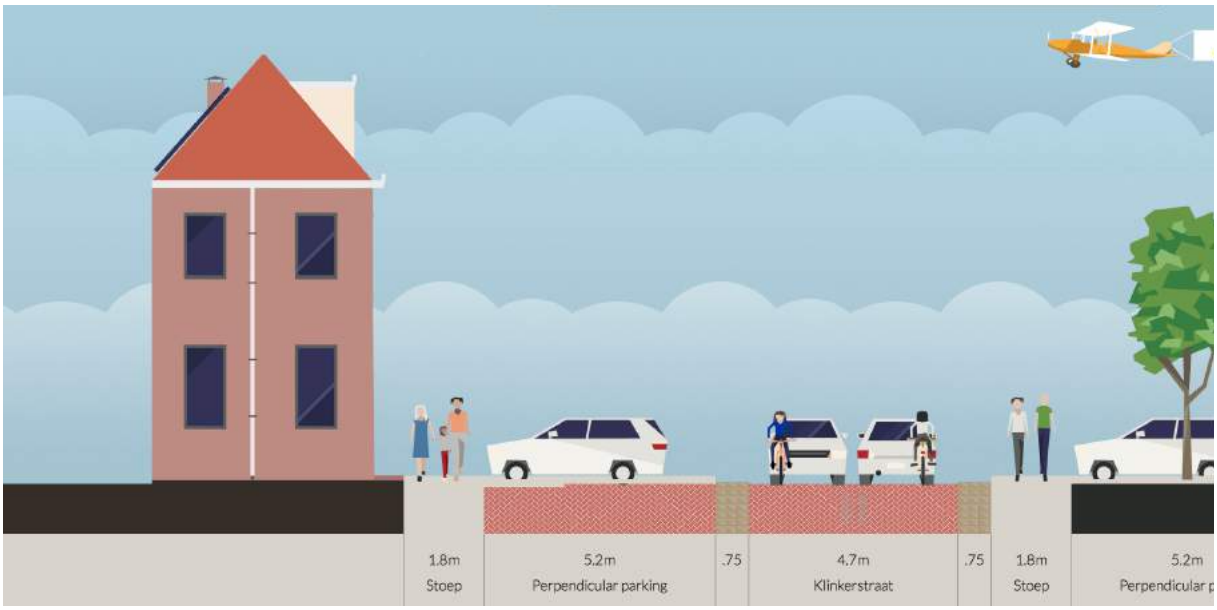
Figuur 13b: bovenaanzicht 'Dorpsplein' ingezoomd

De grote boom op het plein blijft behouden, daarnaast worden meerdere bomen toegevoegd om het groene karakter van het plein te benadrukken. In een volgende fase wordt geadviseerd hier op passende wijze overig straatmeubilair aan toe te voegen zoals fietsenstallingen, vuilnisbakken en bankjes.

4.3.3 Prinses Beatrixstraat – Looksingel

De straten Prinses Beatrixstraat en Looksingel zijn dorpse straten, met zowel een woonfunctie als een (winkel)parkeerfunctie. De ene verbindt aan de westzijde, en de ander aan de oostzijde aan het plein. Waar de Hof van Delftstraat de auto-ontsluiting van het dorp is, en de Dijkshoornseweg – winkelgedeelte – de voetgangerstoegang, vormt de Prinses Beatrixstraat de belangrijkste fietsontsluiting vanaf het centrum naar de Hoornsekade. In de inrichting is daarom gekozen voor een profiel wat significant afwijkt van de Dijkshoornseweg en de Hof van Delftstraat. De inrichting is als een klassieke dorpse straat, geheel in klinkers uitgevoerd. Om de snelheid laag te houden is ervoor gekozen om de randen in een iets afwijkende kleur klinker te leggen. Wel wordt binnen het palet van kleuren voor het dorpscentrum gebleven; grijs en roodtinten. Een lichter rode randstrook en een donkerrood rijgedeelte zorgen voor een visuele versmalling, terwijl alle verkeer nog steeds van de route gebruik kan maken, zie figuur 14 en figuur 15.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER



Figuur 14: principe dwarsdoorsnede Prinses Beatrixstraat

Figuur 15: referentiebeelden van dorpse straten met een afwijkende kleuring van de rabat

Voor de Plus supermarkt is een laad- en loshaven aangelegd, waarmee de vrachtwagen aan kan rijden en zonder achteruitrij manoeuvres kan lossen. Het insteken in het losdok is een verkeersonveilige beweging, met weinig zicht. In de bestaande situatie wordt vaak midden op straat gelost, wat ook tot onveilige situaties leidt. De laad- en loshaven bevindt zich voor het huidige losplaats en loopt door tot de wijnwinkel. De parkeerplaats voor de wijnwinkel vervalt. In de Voorontwerp Fase wordt onderzocht of de vrachtwagens de bocht vanaf het Kon. Julianaplein kunnen maken bij het aanrijden, of dat zij via het westen aanrijden.

Een efficiëntere, nettere indeling van haakse parkeervakken en langsparkeervakken langs de Pr. Beatrixlaan zorgt ervoor dat er een overzichtelijk straatbeeld ontstaat terwijl er bovendien 3 extra parkeervakken geplaatst worden. Ook zijn er logische rolstoeltoegankelijke oversteekpunten op enkele plekken tussen de geparkeerde vakken. Door de vuilcontainers ondergronds te brengen wordt schaarse trottoirruimte gewonnen. In de VO fase wordt dit gecontroleerd qua kabels/leidingen

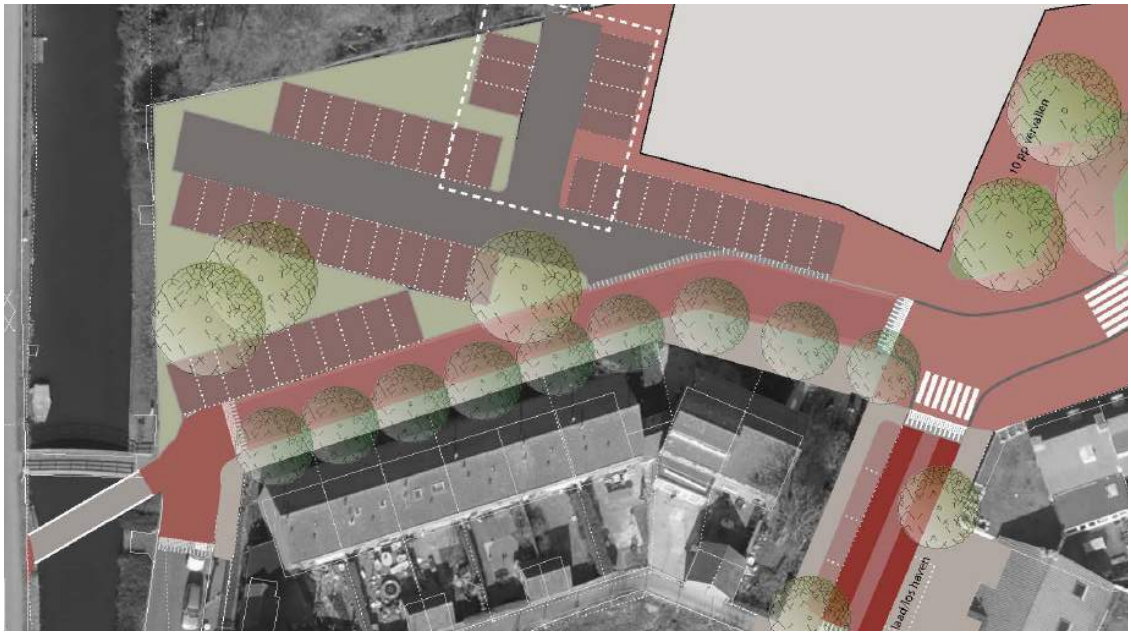
Ter hoogte van ‘de kop’ van het Koningin Julianaplein zijn de vier haakse parkeerplaatsen aan de zuidkant van de straat 1,5 meter zuidwaarts opgeschoven om ook aan deze kant ruimte te geven voor de voetgangers die vanuit het centrum richting het oosten willen lopen over het trottoir.

Figuur 16 laat het schetsontwerp van de Pr. Beatrixlaan zien.

Figuur 16: bovenaanzicht Pr. Beatrixlaan

De Looksingel heeft hetzelfde wegprofiel als de Pr. Beatrixlaan. Dit versterkt de overzichtelijkheid en eenheid; het is een dorpse weg waar fietsers en auto’s rustig gemengd rijden. De nieuwe supermarktontwikkeling heeft aan de noordzijde haar parkeerterrein, achter de supermarkt. Dit terrein wordt met een (verhoogde) uitritconstructie aangesloten op de Looksingel om het vereiste voorrangsregime bij het verlaten van het parkeerterrein helder en logisch vorm te geven. De bomenrij aan de zuidzijde van de Looksingel blijft behouden.

De fietsbrug over de Look is gedraaid om fietsers een meer directe route te geven richting het centrum. Het plateau op deze hoek blijft behouden. Deze is belangrijk om het principe ‘rechts gaat voor’ te benadrukken. De zeeg van de brug moet beperkt blijven, om een te hoge rijsnelheid van fietsverkeer naar beneden toe te voorkomen. Tegelijkertijd is het aan te bevelen de brug op dezelfde doorvaarthoogte te brengen als de nieuwe bruggen bij de Voordijkshoorn. Figuur 17 laat het schetsontwerp van dit gedeelte Looksingel zien.



Figuur 17: bovenaanzicht Looksingel

5. ONTWERPPRINCIPES

De ontwerpen zijn gebaseerd op een aantal principes. In onderstaande paragrafen worden deze nader uitgediept.

5.1 Verkeersstructuur

De achtergrond van deze herinrichting is de Verkeersnota vastgesteld in januari 2017, er worden in deze herinrichting daarom geen veranderingen gedaan in de verkeersstructuur. De Dijkshoornseweg blijft de hoofdontsluiting van het dorp voor de auto, met de Hof van Delftstraat als haar vervolg. Deze route is aangesloten op de Harnaschdreef en de Woudseweg. De Pr. Beatrixlaan is de hoofdfietsroute terwijl de Dijkshoornseweg geprioriteerd is voor voetgangers. Zo ontstaat binnen het dorp een logisch onderscheid, wat ook terugkomt in de vorm van de wegen. Figuur 18 laat de verkeersstructuur zien.

In de bewonersbijeenkomsten gedurende het proces tot het komen van het schetsontwerp is meermaals genoemd dat de verkeersstructuur van Den Hoorn inadequaat is. Diverse suggesties zijn gedaan om de structuur aan te passen. Uitgangspunt is echter bij het opstellen van het schetsontwerp, dat zowel de auto-ontsluitingsstructuur als de fietsstructuur ongewijzigd blijft t.o.v. het beleid (Verkeersnota 2017).

Figuur 18: Verkeersstructuur Den Hoorn.

5.2 Parkeren

De uitgangspunten van de herinrichting waren het realiseren van 10 extra parkeerplaatsen op de Hof van Delftstraat en 8 extra parkeerplaatsen op het Julianaplein, ter vervanging van de plaatsen die momenteel liggen op de locatie waar de supermarktontwikkeling gepland is. Daarnaast zijn 8 extra plaatsen gepland in de Looksingel t.o. het nieuwe appartementsgebouw (feitelijk buiten de scope van dit project, maar wel overgenomen in de tekening).

In de uitwerking van het ontwerp zijn 6 extra parkeerplaatsen gerealiseerd op de Hof van Delftstraat, 4 op de Dijkshoornseweg (nabij de nieuwe supermarktontwikkeling/het dorpsplein), 8 op het Koningin Julianaplein en 2 op de Prinses Beatrixstraat. Daarnaast zijn er ook twee aan de zuidzijde van de Looksingel, kruising Hof van Delftstraat, verwijderd. Ook de 8 plaatsen op de Looksingel, t.o. het appartementsgebouw zijn ontworpen. In totaal is voldaan aan het aantal extra parkeerplaatsen, alleen zijn deze verdeeld over een groter gebied. Dit is gedaan om de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende deelprojecten, en daarmee ook van het samenhangend geheel, te versterken. De parkeerplaatsen liggen allen ruimschoots binnen loopafstand van de te verwijderen plaatsen op de hoek Looksingel / Dijkshoornseweg.

Bovendien is een ruimtereservering van 18 plaatsen op het Koningin Julianaplein voorzien; het plein kan ingericht worden als parkeerterrein, door een vakindeling aan te brengen. Dit gaat echter ten koste van de ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast zijn er op de Dijkshoornseweg, buiten het centrum, in totaal 9 plaatsen toegevoegd. Dit om de lokale parkeerdruk te verlichten.

5.3 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

De snelheid van autoverkeer wordt in het gehele plangebied laag gehouden door een combinatie van maatregelen.

In de materialisatie van de Hof van Delftstraat en de Dijkshoornseweg is de asfalt fietsloper precies zo breed dat een auto met lage snelheid precies op de fietsloper past, als de auto harder gaat rijden of fietsers inhaalt zal deze gedeeltelijk op de minder comfortabele klinkers of streetprint gaan rijden. Hierdoor wordt de auto ontmoedigd om hard te rijden en aangemoedigd om achter de fietsers te blijven. In de Prinses Beatrixstraat en het Koningin Julianaplein is ervoor gekozen om de rijloper visueel smaller te laten lijken door andere materialisatie aan de zijkanten van de weg. Dit ontwerp is vergelijkbaar met steeds meer nieuwe straatvormen, waaronder de Hof van Delftlaan, Delft.

Door het toepassen van verhoogde plateaus wordt de auto geattendeerd op gelijke kruisingen. De verhoging heeft hierbij een afremmende werking, maar ook de gelijke kruising zelf zorgt ervoor dat auto's goed opletten of er geen verkeer van rechts komt. De lengte van de Dijkshoornseweg wordt doorbroken door de plateaus en plateaukruisingen, maar ook de weg verschuift op enkele locaties om de autobestuurder alert te houden. Een

lange rechtstand nodigt immers uit tot harder rijden. Op de Hof van Delftstraat zijn ook plateaus toegepast, maar is geen as-verschuiving toegepast; de beperkte wegbreedte, aanliggende bebouwing en relatief korte lengte van de wegvakken zorgen voor voldoende verkeerremming. Bovendien bestaat de kans dat, wanneer de route té verkeersluw wordt, de Hof van Delftstraat vermeden wordt door autoverkeer, wat dan haar weg via het Kon. Julianaplein en Pr. Beatrixstraat gaat zoeken. Dit is ongewenst.

De verbetering van de verkeersveiligheid en verlaging van de gereden snelheden op Dijkshoornseweg en Hof van Delfstraat hebben ook positieve gevolgen voor de oversteekbaarheid en leefbaarheid van de wegen. Alhoewel bereikbaar met de auto, fiets en voet worden het centrum en de woonstraten ook prettige straten om te wonen, te winkelen en te verblijven.

5.4 Eenheid en samenhang

De verschillende maatregelen in het centrum worden uitgevoerd over een grotere tijdsperiode. Het risico bestaat dat de maatregelen allen een eigen vorm en beeld krijgen, waarmee de ruimtelijke samenhang verloren gaat. In het plan zijn de maatregelen logisch en in eenheid vormgegeven, aansluitend bij ruimtelijke ambities en verkeerskundige eisen.

Verkeerskundig laat het centrum van Den Hoorn een onderscheid zien in welke verkeerssoort geprioriteerd wordt. Op de Dijkshoornseweg zitten auto, fiets en voetganger bij elkaar, waarbij auto en fiets de rijbaan delen. Vanaf het echte centrum, het nieuwe dorpsplein, wordt deze route in drieën gesplitst:

1. Zuidwaarts vervolgt de Dijkshoornseweg, als *winkelstraat* met de prioriteit op voetgangers. Auto's en fietsers zijn te gast.
2. Zuidoostwaarts vervolgt de Pr. Beatrixstraat en dan het Kon. Julianaplein *als dorpse straat* de route voor fietsers, auto te gast.
3. Zuidwestwaarts vervolgt de Hof van Delftstraat, als *wijkontsluitingsweg* de hoofdontsluitingsroute naar de Woudseweg.

Figuur 19: winkelstraat Dijkshoornseweg (links) en vernauwing van de rijbaan in de Wurdze in Balk (rechts)

In het ontwerp zijn voor elk van deze wegen 'types' opgesteld, die qua vorm en materiaal bij elkaar aansluiten, maar toch onderscheidend zijn. De huidige winkelstraat – rode klinkers met grijze kinderkopjes (figuur 19), is hierbij leidend; de rest van de materialisatie sluit hierbij aan.

De 'dorpse straten' hebben een klinkerprofiel, waarbij fietsers en auto's samen de rijbaan delen, en aparte trottoirs. In het centrum is dit trottoir uitgevoerd in dezelfde klinkers als bij de winkelstraat Dijkshoornseweg. De straatklinkers hebben zelfde kleuring, maar een groter formaat (meer stabiliteit maar dezelfde uitstraling). Een rabatstrook in iets afwijkende rode kleur vormt een afkadering van deze rijbaan, naast een visuele vernauwing (figuur 19).

De 'wijkontsluitingswegen' hebben een wegprofiel, wat de doorstroming voor de auto biedt, terwijl ook de positie van de fiets hierin versterkt is. Twee rode asfalten (fiets)rijbanen zijn gescheiden door de rode klinkers (of rood streetprint, met het uiterlijk van rode klinkers) die ook in de dorpse straten te vinden zijn (figuur 20). De trottoirs langs de wijkontsluitinsgwegen zijn vormgegeven met 'standaard' 30 x 30 cm brede betontegels.

Figuur 20: rood asfalt en rode streetprint (links), 30 x 30 cm betontegels (midden) en antracieten klinkers (rechts)

In navolging van de bestaande rode waalformaat klinkers op de Dijkshoornseweg (winkelgedeelte) worden alle voetgangersgebieden in het dorpscentrum in deze rode klinker uitgevoerd. Dit zijn zowel het dorpsplein, als het trottoir voor de Plus supermarkt.

De parkeervakken, in havens, zijn vormgeven met antracieten klinkers. Er is geen markering met witte klinkers tussen langsvakken; slechts tussen strook en rijbaan. Bij de haakse vakken is er wel een markering tussen de vakken in witte klinkers. Parkeervakken in het dorpscentrum zijn in donkerrode klinker uitgevoerd.

De fietsstraat op de Kon. Julianaplein is vormgegeven in rood asfalt, met antracieten klinkers aan de zijkant. De trottoirs zijn 30 x 30 cm betontegels. De parkeervakken zijn antraciet, gescheiden van de rijbaan door witte klinkers in een onderbroken markering.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Verslagen bewonersavonden

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Bijlage 2: Ontwerptekeningen

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl