

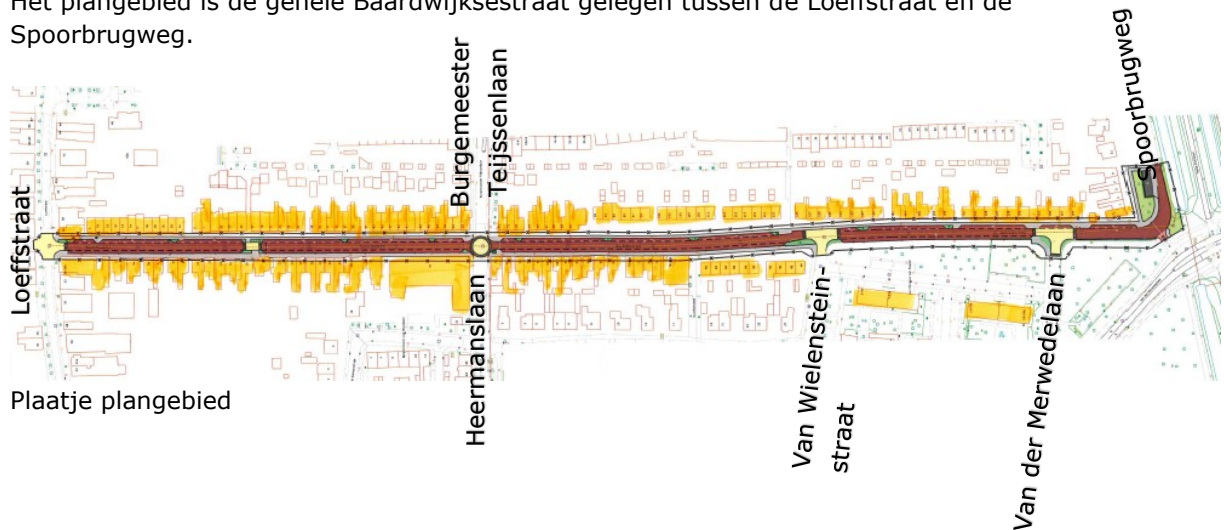
## Toelichting concept Voorontwerp grootonderhoud Baardwijksestraat

### 1. INLEIDING

In deze korte toelichting lichten we de achtergronden, gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden voor het opgestelde concept Voorontwerp voor de Baardwijksestraat toe.

### 2. PLANGEBIED

Het plangebied is de gehele Baardwijksestraat gelegen tussen de Loeffstraat en de Spoorbrugweg.



Plaatje plangebied

### 3. UITGANGSPUNTEN/RANDVOORWAARDEN

De gemeente Waalwijk (College en Raad) heeft beleid vastgesteld voor de inrichting van de openbare ruimte. Met dit vastgestelde beleid hebben we voor het op te stellen ontwerp de ontwerpuitgangspunten en randvoorwaarden vastgesteld. Omdat dit uitgangspunten zijn die volgen uit vastgesteld beleid en/of technisch noodzakelijk zijn, liggen deze vast. Hierin zijn geen wijzigingen aan te brengen. Hieronder zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden per onderdeel van het ontwerp weergegeven.

### 4. RIOLERING

- Het huidige gemengde riool vervangen we door een vuilwater riool
- Voor de afvoer van het regenwater brengen we een zogenaamde infiltratiefundering aan. In eerste instantie was het uitgangspunt dat er voor de afvoer van het regenwater een apart riool zou worden aangelegd. In verband met de aanwezige kabels en leidingen in de ondergrond en de grote doorsnede (1,0 m) van het regenwaterriool, was er onvoldoende ruimte in de grond om beide riolen aan te leggen. Daarom is gekozen voor een alternatief in de vorm van de infiltratiefundering. Dit is een funderingspakket onder de straat waarin het regenwater kan worden opgeslagen. Vervolgens loopt het regenwater vanuit dit funderingspakket langzaam in de bodem. Om wateroverlast te voorkomen bij hevige regenval wordt er op een aantal locaties vanuit dit funderingspakket een aansluiting gemaakt op het nieuwe vuilwater riool. Overtollig water wat niet past in het funderingspakket wordt dan afgevoerd via het vuilwaterriool.
- De bestaande huisaansluitingen van de riolering vervangen we door nieuwe huisaansluitingen tot aan de erfgrans.
- Als bewoner hemelwater willen afkoppelen dan moet dat in de voor- of achtertuin plaatsvinden.

- Voor bewoners van woningen die direct grenzen aan de straat kan aan de voorzijde de regenpijp worden afgezaagd en wordt dit afgevoerd via het de verharding zodat het uiteindelijk via de straatkolken in het funderingspakket komt.

## 5. WEGEN

Alle bestratingen en de kantopsluitingen worden vervangen door nieuwe materialen. De volgende nieuwe materialen passen we toe.

- Opsluitband 100 x 200 mm op de erfgrans en rondom de (nieuwe) plantvakken.



Plaatje opsluitband

- Geleide band 50/200 x 250 mm als opsluiting van de straat en de langspaarkeervakken



Plaatje geleid band

- Waar parkeervakken grenzen aan het trottoir wordt een rijwielpadband 40/120 x 250 mm aangebracht.



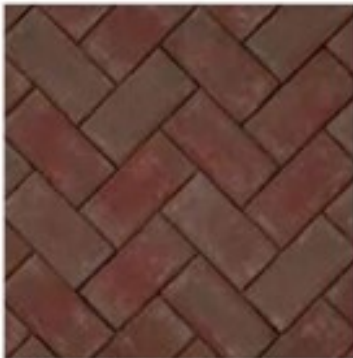
Plaatje rijwielpadband

- Waar parkeervakken grenzen aan een plant vak wordt er een uitstapband 400 x 200 mm toegepast.



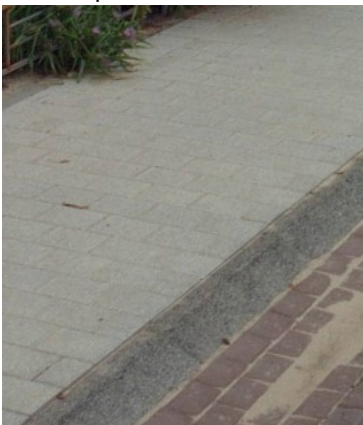
Plaatje brede uitstapband 400 x 200 mm.

- De weg voeren we uit in gebakken stenen in de kleur donkerrood. (Voorkeur van de bewoners die de enquête hebben ingevuld en ingediend)



Plaatje gebakken stenen donkerrood.

- De stoepen voeren we uit in dubbel betonstraatstenen 200 x 200 x 80 mm.



Plaatje dubbelbetonstraatstenen.

## 6. VERKEER

- De Baardwijksestraat is in het gemeentelijk mobiliteitsplan als erftoegangsweg (woonstraat) aangewezen. De huidige snelheidslimiet van 30 km per uur blijft behouden in de nieuwe situatie.
  - Uit de enquête is naar voren gekomen dat bij kruisingen de voorkeur van de bewoners uit gaat naar het aanleggen van een plateau en op wegvakken naar een drempelconstructie. Het huidige kruisingsplateau ter plaatse van de aansluiting op de Loefstraat de Van Wielensteinstraat en Van der Merwedelaan worden in de nieuwe situatie terug aangebracht. De huidige punaise ter plaatse van de kruising Heermanslaan- Burg. Teijssenlaan met de Baardwijksestraat wordt in de nieuwe situatie vervangen door een kruisingsplateau. Voordeel van kruisingsplateaus is dat mindervaliden en ouderen ter hoogte van de kruisingen op gelijk niveau over kunnen steken.
  - Om de snelheidslimiet van 30 km per uur beter af te dwingen zijn in de Baardwijksestraat twee aanvullende snelheidsremmende maatregelen voorzien. Een drempelconstructie ter hoogte van Baardwijksestraat nr. 18-20 en ter hoogte van het Gezeitenspad. De drempel ter hoogte van het Gezeitenspad is gelijk ook een oversteekvoorziening voor de voetgangers die van het Gezeitenspad gebruik maken.
  - Naar aanleiding van het instellen van eenrichtingverkeer heeft het merendeel van de bewoners die de enquête heeft bingevuld de voorkeur uit gesproken voor variant 2 waarbij de volgende rijrichtingen worden ingesteld:
    - Baardwijksestraat tussen loefstraat en Hermanslaan-Burg. Teijssenlaan: eenrichtingverkeer voor het gemotoriseerd verkeer in noordelijke richting.
    - Baardwijksestraat tussen Hermanslaan-Burg. Teijssenlaan- Van Wielensteinstraat: eenrichtingverkeer voor het gemotoriseerd verkeer in zuidelijke richting. Voor de delen van de Baardwijksestraat waar eenrichtingverkeer geldt dat dit niet van toepassing is voor het (brom)fietsverkeer. Deze mogen in twee richtingen gebruik maken van de Baardwijksestraat waar het eenrichtingverkeer voor gemotoriseerd verkeer wordt toegepast.
    - Baardwijksestraat tussen de Van Wielensteinstraat en Spoorbrugweg: Het bestaande twee richtingenverkeer blijft gehandhaafd.
- De hierboven vermelde rijrichtingen zijn verwerkt in het concept Voorontwerp.

### 6.1. Parkeeronderzoek

Ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling in de Baardwijksestraat heeft woningstichting Casade voor het zuidelijk deel van de Baardwijksestraat, gelegen tussen de Heermanslaan – Burg. Teijssenlaan -Spoorbrugweg, door een extern adviesbureau een parkeeronderzoek uitgevoerd.

Op de onderstaande zes meetmomenten is de parkeerbezetting geteld:

- Woensdag 10 maart 2021 tussen 23:00 en 01:00 uur
- Donderdag 11 maart 2021 tussen 10:00 en 12:00 uur
- Donderdag 11 maart 2021 tussen 14:00 en 16:00 uur
- Donderdag 11 maart 2021 tussen 23:00 en 01:00 uur
- Zaterdag 13 maart 2021 tussen 14:00 en 16:00 uur
- Zaterdag 13 maart 2021 tussen 18:30 en 20:30 uur

In hoofdlijnen kunnen op basis van de resultaten van de meetmomenten de volgende conclusies worden vastgesteld:

1. Het meetmoment op woensdag tussen 23:00- en 01:00 uur vormt het drukste moment.
2. De bezettingsgraad van de parkeervakken ligt dan tussen de 66 en 93%.
3. Gemiddeld bedraagt de parkeerbezetting in het zuidelijk deel van de Baardwijksestraat 76%. Er zijn dus nog parkeervakken beschikbaar maar het is wel zoeken naar een beschikbare parkeerplaats.

4. In het zuidelijk deel van de Baardwijksestraat zijn in de bestaande situatie ongeveer 127 parkeerplaatsen beschikbaar.  
In het concept Voorontwerp zijn in totaliteit ongeveer 144 parkeerplaatsen ingetekend. In totaliteit zijn er 17 extra parkeerplaatsen in dit deel van de Baardwijksestraat voorzien.

***Effect geplande nieuwbouw Casade op parkeersituatie Baardwijksestraat***

Door het extern bureau is ook het effect onderzocht van de nieuwbouw van woningstichting Casade op de parkeersituatie in de Baardwijksestraat nabij het nieuwbouwplan. Hieruit blijkt dat ten gevolge van de nieuwbouw er totaal 38 parkeerplaatsen extra nodig zijn. Van deze 38 parkeerplaatsen realiseert woningstichting Casade er 17 op eigenterrein. De overige 21 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte.

Van deze 21 extra benodigde parkeerplaatsen worden er 9 haakse parkeerplaatsen aangelegd in de Van Wielensteinstraat. De overige 12 parkeerplaatsen worden ter hoogte van de nieuwbouw gerealiseerd door bestaande langsparkeerplaatsen in de nieuwe situatie deels als haakse parkeerplaatsen aan te leggen. Om dit mogelijk te maken staat Casade grond af aan de gemeente Waalwijk. In totaliteit worden er 38 haakse parkeerplaatsen in de Baardwijksestraat ter hoogte van de nieuwbouw gerealiseerd. In de situatie dat er langsparkeerplaatsen zouden worden aangelegd kunnen er maximaal ongeveer 20 langsparkeerplaatsen worden aangelegd. Door dus te kiezen voor haakse parkeervakken worden er totaal 18 parkeerplaatsen extra aangelegd. 12 parkeerplaatsen hiervan worden toegerekend aan de nieuwbouw waardoor er dus ter hoogte van de geplande nieuwbouw 6 extra parkeerplaatsen in de Baardwijksestraat gerealiseerd worden ten opzichte van de bestaande situatie.

Aanvullend op dit parkeeronderzoek voor het zuidelijk deel van de Baardwijksestraat heeft het externe bureau voor de gemeente Waalwijk ook een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het noordelijk deel van de Baardwijksestraat tussen de Loefstraat en Heermanslaan – Burg. Teijssenlaan.

Op onderstaande 6 meetmomenten is de parkeerbezetting geteld:

- Dinsdag 13 april 2021 tussen 10:00 en 12:00 uur.
- Dinsdag 13 april 2021 tussen 14:00 en 16:00 uur.
- Dinsdag 13 april 2021 tussen 23:00 en 01:00 uur.
- Donderdag 15 april 2021 tussen 23:00 en 01:00 uur.
- Zaterdag 17 april 2021 tussen 14:00 en 16:00 uur.
- Zaterdag 17 april 2021 tussen 19:00 en 21:00 uur.

In hoofdlijnen kunnen op basis van de resultaten van de meetmomenten de volgende conclusies worden vastgesteld:

- De meetmomenten dinsdag en donderdag van 23:00 – 01:00 uur zijn de drukste momenten met achtereenvolgens 106% en 107% bezettingsgraad. Op deze momenten is de parkeervraag dus groter dan het beschikbaar aantal parkeerplaatsen. Op deze momenten zal er mogelijk sprake zijn van foutief parkeren in het noordelijk deel van de Baardwijksestraat.
- Op de overige meetmomenten bedraagt de gemiddelde parkeerbezetting minimaal 76% en maximaal 94%. Vastgesteld kan worden dat de parkeerdruk in het noordelijk deel van de Baardwijksestraat zeer hoog is en het zoeken is naar een beschikbare parkeerplaats.
- In het noordelijk deel van de Baardwijksestraat zijn in de bestaande situatie ongeveer 70 parkeerplaatsen beschikbaar. In het concept Voorontwerp zijn in totaliteit ongeveer 67 parkeerplaatsen ingetekend. In totaliteit zijn er 3 parkeerplaatsen minder dan in de bestaande in dit deel van de Baardwijksestraat voorzien. Oorzaken hiervan zijn:
  - Bij de divers bestaande in-/uitritten is een standaardbreedte van 4,0 m toegepast om zodoende blokkeren van de in-/uitrit in de toekomstige situatie te voorkomen.
  - Het aanbrengen van vier nieuwe bomen.

- De parkeervakindeling waarbij uitgegaan wordt van een standaardlengte van parkeervakken van 5,5 m. In verband met het in- en uitrijden wordt op de kop van langsparkerstroken parkeervakken aangebracht met een lengte van 6,0 m

## 6.2. Uitvoering parkeerplaatsen

Voor de aan te leggen parkeervakken gaan we uit van twee situaties. Op het weggedeelte van de Baardwijksestraat tussen de Loeffstraat en de Heermanslaan - Burg. Teijssenlaan worden groene parkeerplaatsen toegepast. Op de overige gedeelten van de Baardwijksestraat worden standaard parkeerplaatsen aangebracht met zwarte betonstraatstenen. In alle parkeervakken wordt een parkeervakindeling aangebracht.



Plaatje groene parkeerplaatsen.



Plaatje parkeerplaatsen met betonstraatstenen zwart.

## 7. VOETPADEN

Aan weerszijde van de Baardwijksestraat zijn stoepen voorzien in het concept Voorontwerp. Deze stoepen hebben een breedte van minimaal 1,5 meter. De stoepen worden over de gehele lengte aan beide kanten van de Baardwijksestraat aangelegd.

## 8. BEPLANTING EN BOMEN

Uitgangspunt is dat bij groot onderhoud van een straat er 10% extra groen wordt gerealiseerd. In het huidige concept Voorontwerp is ca. 18% extra groen gerealiseerd. Dit hebben we bereikt door:

- Aanbrengen plant vak aan de oostzijde tussen de langsparkerstrook en de stoep. Dit geldt voor de Baardwijksestraat vanaf de Loeffstraat tot aan het Gezietenspad.
- Ter hoogte van de nieuwe aan te leggen haakse parkeerplaatsen bij de nieuwbouw wordt extra groen en nieuwe bomen aangebracht.
- Door een extern bureau is de kwaliteit van de bestaande bomen vastgesteld. Van de in totaliteit 41 bomen die aanwezig zijn binnen het plangebied hebben ongeveer 34 bomen een goede of redelijke kwaliteit. Deze bomen hebben we zoveel mogelijk getracht te behouden in het concept voorontwerp. De overige 7 bomen hebben een matige of slechte kwaliteit. Deze bomen worden verwijderd en waar mogelijk vervangen door nieuwe bomen. Zo zijn er aan de westzijde van de Baardwijksestraat op diverse locatie nieuwe bomen voorzien (ongeveer 18 bomen). Ter hoogte van de speelvoorzieningen aan de Van der Merwedelaan, waar enige jaren geleden diverse bomen zijn omgewaaid, wordt nu ca. 16 nieuwe bomen aangeplant ter vervanging van de in het verleden omgewaaide bomen. Op deze locatie is ook een wadi voorzien voor de opvang van regenwater.

Zodra het ontwerp meer definitief is worden alle bewoners in de gelegenheid gesteld door het invullen van een enquête hun voorkeur aan te geven voor de aan te planten bomen (keuze uit drie soorten), hagen (keuze uit drie soorten en onder beplanting (keuze uit drie soorten). Om de biodiversiteit te vergroten worden de twee soorten bomen, hagen en onder beplanting waar de meeste bewoners voor stemmen opgenomen in het op te stellen beplantingsplan.

## **9. STRAATMEUBILAIR**

### ***Afvalinzameling***

De opstelplaatsen voor de afvalcontainers zijn in het concept ontwerp oor het merendeel verplaatst naar de oostzijde van de Baardwijksestraat. Ter hoogte van de nieuwbouw (appartementen) wordt een ondergrondse restafvalcontainer voor de toekomstige bewoners geplaatst ter hoogte van de drempel bij het Gezeitenspad.

### ***Lichtmasten***

De bestaande lichtmasten van 6 meter hoog wordt vervangen door lichtmasten van 4 m hoog die beter passen bij het karakter van een woonstraat. Uit de enquête is gebleken dat het armatuur Prunus van de leverancier Light Tronics de voorkeur had.



Plaatje armatuur nieuwe lichtmasten.

### ***Overig straatmeubilair***

Ter hoogte van de kruisingsplateaus worden per bocht drie kunststof afzetpalen aangebracht om het afsnijden van de bocht door gemotoriseerd verkeer te voorkomen.



Plaatje kunststof afzetpaal

De bestaande verkeersborden vervangen we door nieuwe verkeersborden. Daarnaast worden er extra verkeersborden aangebracht omdat er eenrichtingverkeer op de Baardwijksestraat wordt ingesteld.