



visualisatie ontwerp kruising Boezemweg

Reconstructie Vlielandseweg

concept schetsontwerp

Inleiding

Deze ontwerpnotitie is een toelichting bij het schetsontwerp voor de herinrichting van de Vlielandseweg. Deze ontwerpnotitie beschrijft de uitgangspunten en keuzes die ten grondslag liggen aan het schetsontwerp.

Aanleiding voor de herinrichting

Aanleidingen voor de reconstructie van de Vlielandseweg zijn:

- Riool- en asfaltvervanging is noodzakelijk
- Ervaren problematiek: verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid (geluid- en trillingshinder)
- Aansluiting nieuwe woonwijk De Scheg moet worden gerealiseerd

Gevolgd proces

Tijdens het opstellen van het schetsontwerp zijn we de samenwerking aangegaan met een aantal partijen. Tijdens de eerste belanghebbendenavond eind januari begonnen we het ontwerpproces met het bespreken van de uitgangspunten en het ophalen van knelpunten en wensen van bewoners en ondernemers van de Vlielandseweg en de directe omgeving.

Door middel van klanteisgesprekken hebben we ook uitgangspunten opgehaald bij de hulpdiensten, de busmaatschappij en de ontwikkelaars van De Scheg.

Met een klankbordgroep, bestaande uit bewoners en ondernemers van en rondom de Vlielandseweg, hebben we twee bijeenkomsten gehad. In de eerste zijn de eerste ontwerpprincipes besproken en aangescherpt op basis van knelpunten, wensen en uitgangspunten. De ontwerpprincipes zijn vervolgens uitgewerkt tot een eerste concept schetsontwerp en vervolgens weer besproken met de klankbordgroep om het ontwerp maar nodig aan te passen. Het concept schetsontwerp bij deze notitie is het resultaat van deze stappen.

Uitgangspunten bij het schetsontwerp

- Het plangebied betreft het wegvak ten zuiden van het kruispunt met de Nieuwkoopseweg tot aan de duiker onder het wegdek ter hoogte van huisnummer 43 (grens van het reeds gereconstrueerde deel van de Vlielandseweg). Het kruispunt Nieuwkoopseweg behoort niet tot het plangebied. Hiervoor loopt een afzonderlijk onderzoek.
- De Vlielandseweg is en blijft een gebiedsontsluitingsweg, de weg heeft een belangrijke functie voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Dit betekent dat we de voorrang op de kruispunten niet kunnen veranderen en dat we fietsers niet mengen met autoverkeer. De weg is ook een belangrijke aanrijroute voor hulpdiensten.
- De Vlielandseweg is en blijft een openbaar vervoer-route. Er komt een R-net bus op de route. Met de busmaatschappij is besloten dat de twee haltes op de Vlielandseweg worden samengevoegd tot één volwaardige halte ter hoogte van kruispunt De Scheg.
- De Vlielandseweg is en blijft een regionale fietsroute.
- Riool- en asfaltvervanging was één van de aanleidingen van de reconstructie van de Vlielandseweg. Ook Klein Vlieland wordt meegenomen bij de rioolvervanging. Nieuw riool wordt op dezelfde plaats teruggelegd
- Vanwege de trillings- en geluidshinder en de functie van de weg voor (vracht)verkeer en de R-net bus worden er geen verhoogde drempels of kruispuntplateaus toegepast. De weg wordt geasfalteerd met stil asfalt om geluidshinder te minimaliseren.
- Het ontwerp voor het kruispunt De Scheg is in samenspraak met de ontwikkelaars van De Scheg opgesteld.

Ontwerpkeuzes

Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en het verminderen van de overlast zijn een aantal ontwerpkeuzes gemaakt.

Alignement

Er is niet gekozen voor slingers in de weg om de rijnsnelheid te verlagen. Deze slingers zouden ten koste gaan van veel parkeerplaatsen. Door het realiseren van uitbuigingen van de weg ter plaatse van het kruispunt Boezemweg en het nieuwe kruispunt De Scheg ontstaat op deze twee punten al een asverspringing en snelheidsverlaging.

Wegbreedte

De weg is ontworpen op een snelheid van 30 km/uur. Dit betekent een smallere weg dan in de huidige situatie, van gemiddeld 6,6 meter naar 5,8 meter. Zie verdere toelichting in de bijlage. De vrijgekomen ruimte gaat deels naar het verbreden van het fietspad en deels naar verbreden van de parkeerplekken. Door de parkeerplekken te verbreden zal minder op de stoep worden geparkeerd, dit verbetert ook de situatie voor de voetgangers.

Asaanduiding

De weg wordt visueel versmald door een overrijdbare middengeleider van 30 cm breed in een afwijkende roodbruine kleur stil asfalt. Vanwege afwatering is het niet mogelijk om dit bol te maken. Klinkers of Streetprint wordt vanwege risico op geluidoverlast niet gekozen. Uitbuigingen en visuele plateaus bij de kruispunten en oversteekpunten remmen het verkeer verder af.

Kruispunten

Op de Vlielandseweg zijn in de huidige situatie rondom de kruispunten plateau-markeringen toegepast. In de reconstructie komen de plateau-markeringen terug. De kruispunten worden als visueel plateau aangeduid door een andere kleur asfalt en het toepassen van de plateau-markering. Dit heeft een attentie verhogende werking. De middeneilanden op de kruispunten zorgen door de uitbuiging van de rijbanen voor een lagere snelheid ter hoogte van de kruispunten en een veilige oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers.

Bushaltes

De bushaltes ter hoogte van Vlielandseweg 68 en kruispunt de Boezemweg komen te vervallen. Daarvoor in de plaats komt een bushalte ter hoogte van kruispunt De Scheg. De nieuwe bushalte heeft een verhoogd perron met een abri. Het verhoogde perron zorgt voor een betere toegankelijkheid voor minder validen. Er is op het kruispunt een veilige oversteekvoorziening aanwezig bij de bushalte.

Lantaarnpalen

De lantaarnpalen worden vervangen door lagere exemplaren van 8 meter hoog in plaats van de huidige 12 meter hoog. De locaties blijven grotendeels hetzelfde. Ten zuiden van het kruispunt De Scheg is er ruimte om de lantaarnpalen te verplaatsen naar de haag tussen het fietspad en de rijbaan. Het verlagen van de lantaarnpalen is passender bij het 30 km/uur-ontwerp en zal ook zorgen voor minder inschijn.

Parkeren

Parkeren is ontworpen op trottoirniveau. Hiervoor wordt het huidig materiaal van de parkeerstroken hergebruikt in verhoogde parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn breder dan in de huidige situatie om te voorkomen dat men op het trottoir parkeert. Het zicht vanuit uitritten is zoveel mogelijk verbeterd zonder parkeerplaatsen op te offeren door parkeervakken zoveel mogelijk naar het zuiden te verplaatsen ten opzichte van elke uitrit. Hierdoor is er vooral op verkeer dat van links komt beter uitzicht. Het zicht is dus wel verbeterd, echter nog niet optimaal. Zicht kan enkel nog worden verbeterd door het verwijderen van parkeerplaatsen. Op basis van de wensen van bewoners tijdens de eerste belanghebbendenavond is hier niet voor gekozen.

Water

Onderdeel van het concept schetsontwerp is het verplaatsen van de waterlijn bij het kruispunt Boezemweg. Op basis van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid was het noodzakelijk om de waterlijn ter hoogte van het kruispunt te verplaatsen met 1 meter. Het verloren wateroppervlakte ter hoogte van het kruispunt Boezemweg wordt gecompenseerd bij het kruispunt De Scheg. Het concept schetsontwerp is voorgelegd aan Hoogheemraadschap en akkoord bevonden.

Tussen kruispunt Nieuwkoopseweg en kruispunt De Scheg

Uitstap/loopstrook en fietspad

Dit deel van de Vlielandseweg is het smalste deel. De ruimte die we weghalen bij de rijbaan wordt aan de fietsers en voetgangers gegeven. Voor fietsers wordt er een buffer gemaakt tussen het fietspad en de rijbaan, dit zorgt ervoor dat ze helemaal gebruik kunnen maken van het fietspad en niet bang hoeven te zijn voor autoverkeer dat langsrijdt. Voor voetgangers wordt de loop/uitstapstrook tussen de huizen en het fietspad verbreed. Vanwege de beperkte breedte is een breder fietspad niet mogelijk. Het fietspad is ten noorden van Vlielandseweg 131 2,5 meter breed (gelijk aan de huidige situatie), ten zuiden van dit punt tot en met het kruispunt De Scheg is dit 3,0 meter (breder dan de huidige situatie). Doordat de uitstap/loopstrook en het fietspad op dezelfde hoogte liggen kan altijd worden uitgeweken.

Oversteekplaats

Aan het eind van het oostelijke voetpad is een oversteekplaats ontworpen. Door een andere kleur asfalt en markeringen valt het punt op voor de weggebruikers. Het plateau is alleen visueel, vanwege trillingen is het niet mogelijk om de oversteek te verhogen.

Parkeren

Door het opschuiven van de voetgangersoversteek naar het noorden is het mogelijk om één extra parkeerplek te realiseren ten opzichte van de huidige situatie.

Bromfietsers

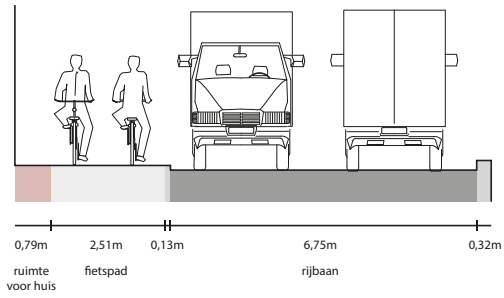
In het nieuwe ontwerp worden bromfietsers geweerd van het fietspad voor de huizen. Het bromfietspad start op het kruispunt met de Nieuwkoopseweg.



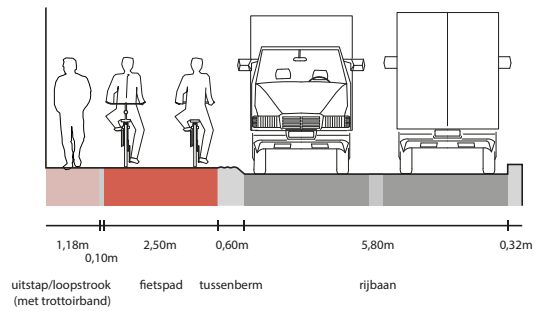
Vlielandseweg tussen kruispunt Nieuwkoopseweg
en kruispunt De Scheg
schaal 1:600



Dwarsdoorsnede 1 (t.h.v. Vlielandseweg 147)

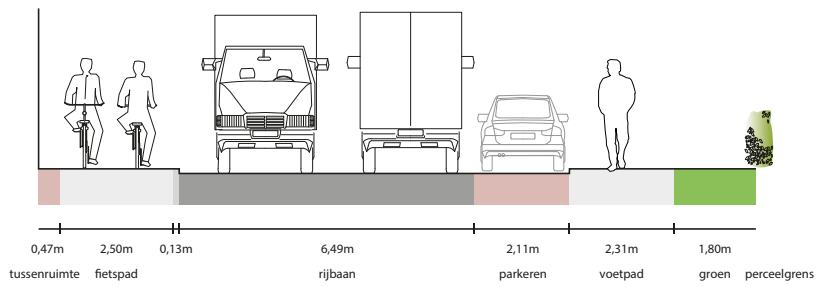


Huidig profiel

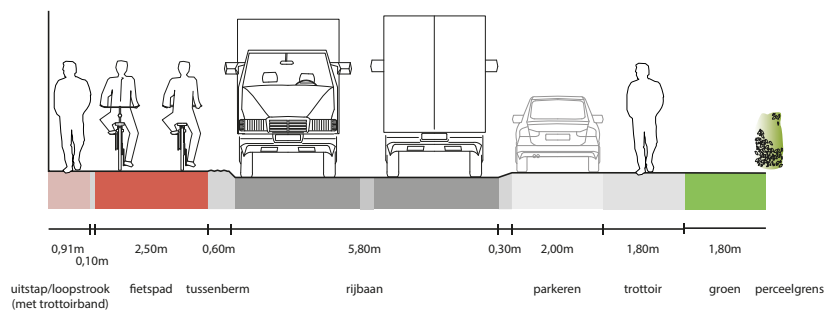


Profiel concept schetsontwerp

Dwarsdoorsnede 2 (t.h.v. Vlielandseweg 131/60)



Huidig profiel



Profiel concept schetsontwerp

Kruispunt De Scheg

Middeneilanden en visueel plateau

De asaanduiding op de Vlielandseweg wordt ter plaatse van het nieuwe kruispunt verbreed tot verhoogde middeneilanden op het kruispunt. De middeneilanden zorgen voor een veilige oversteek voor voetgangers en remmen het autoverkeer af doordat ze moeten uitbuigen. Het kruispunt is vormgegeven als visueel plateau door een andere asfaltkleur en plateau-markering. Kleine bomen op de middeneilanden zorgen voor extra attentie.

Aansluiting De Scheg

De Scheg sluit aan met een uitritconstructie. Dit betekent dat verkeer van en naar de Scheg voorrang moet verlenen aan al het verkeer op de Vlielandseweg. Voetgangers en fietsers op de uitrit hebben dus voorrang. Voor fietsverkeer vanuit De Scheg is op de brug een fietsstrook aanwezig zodat ze makkelijk langs een eventuele wachtrij auto's kunnen. Voor voetgangers is een afzonderlijk voetpad op de brug aanwezig. Dit voetpad ligt aan de zuidzijde en sluit daardoor goed aan op de bushalte en oversteek die ook aan de zuidzijde liggen. Lichtinstraling van auto's vanuit De Scheg wordt geminimaliseerd door de heggen bij Vlielandseweg 54b, 56a en 56b te verhogen.

Fietspad

Het fietspad is ter hoogte van het kruispunt 3,0 meter breed, ten zuiden van het kruispunt wordt dit 3,5 meter.

Bushaltes

De bushaltes op het kruispunt zijn verhoogde bushaltes metabri's. De lengte van de verhoogde bushalte is 9 meter, met 0,5 meter aan beide uiteinden om terug te gaan naar trottoirhoogte. Het inpassen van de oostelijke bushalte was alleen mogelijk door twee uitritten (Vlielandseweg 54a en 56b/56a) te verplaatsen. Er vervalt één parkeerplek bij het realiseren van de oostelijke bushalte.

Voetgangersoversteek

Het middeneiland biedt een veilige wachtruimte voor voetgangers die in twee etappes willen oversteken. De voetgangersoversteek is zichtbaar door kanalisatiestrepen, tussen de twee verhoogde middeneilanden liggen betontegels. Er vervalt één parkeerplek bij het realiseren van de voetgangersoversteek.

Watercompensatie

Bij het kruispunt Boezemweg wordt de waterlijn 1 meter opgeschoven om voldoende ruimte te creëren van een veilige oversteek op het kruispunt. Het verlies aan wateroppervlakte ter hoogte van het kruispunt Boezemweg wordt gecompenseerd bij het kruispunt De Scheg.

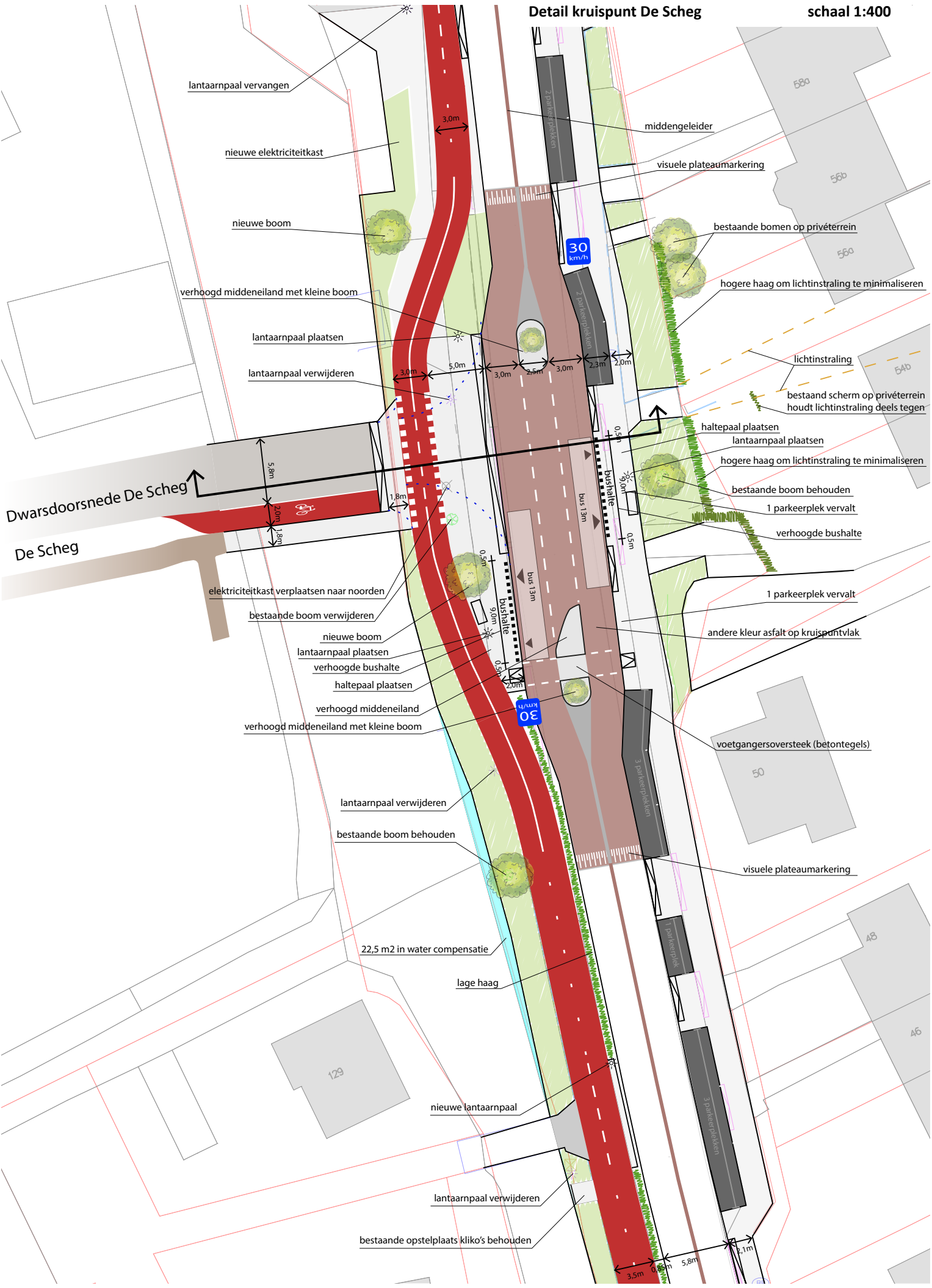
Loopstrook

Op het wegvak ten noorden van het kruispunt is een smalle loopstrook opgenomen vanwege de huizen die naast het fietspad liggen. Ten noorden van het kruispunt steken voetgangers het fietspad over naar de uitrit om bij de bushalte of de voetgangersoversteekplaats te komen.

Ten zuiden van het kruispunt liggen de huizen niet direct aan het fietspad. Er is gekozen om het fietspad hier te verbreden naar 3,5 meter en geen aparte loopstrook te maken. Het is niet mogelijk om een voldoende voetpad van 1,80 meter te realiseren naast een voldoende breed fietspad. Het bredere fietspad maakt de situatie voor incidentele voetgangers al beter dan nu het geval is. Voetgangers worden zoveel mogelijk gestimuleerd om het voetpad aan de oostzijde te gebruiken door goede oversteekplaatsen en een goed trottoir aan de oostzijde. Een smalle loopstrook op het fietspad is geen goede oplossing voor voetgangers en ook geen verbetering voor fietsers.

Groen

Ter plaatse van de uitrit van de Scheg vervalt 1 bestaande boom. Het is niet mogelijk gebleken om deze boom te handhaven. Het asfalt van het fietspad zou tegen de stam van de boom aankomen hetgeen vrijwel zeker zou betekenen dat de boom alsnog zou bezwijken. Ter vervanging wordt een nieuwe boom geplaatst in het trottoir bij de bushalte. Op de beide middeneilanden worden twee kleine bomen geplaatst.



lantaarnpaal vervangen

nieuwe elektriciteitskast

nieuwe boom

verhoogd middeneiland met kleine boom

lantaarnpaal plaatsen

lantaarnpaal verwijderen

Dwarsdoorsnede De Scheg
De Scheg

elektriciteitskast verplaatsen naar noorden

bestaande boom verwijderen

nieuwe boom

lantaarnpaal plaatsen

verhoogde bushalte

haltepaal plaatsen

verhoogd middeneiland

verhoogd middeneiland met kleine boom

lantaarnpaal verwijderen

bestaande boom behouden

22,5 m2 in water compensatie

lage haag

nieuwe lantaarnpaal

lantaarnpaal verwijderen

bestaande opstelplaats kiko's behouden

middengeleider

visuele plateau-markering

bestaande bomen op privé-rein

hogere haag om lichtinstraling te minimaliseren

lichtinstraling

bestaand scherm op privé-rein houdt lichtinstraling deels tegen

haltepaal plaatsen

lantaarnpaal plaatsen

hogere haag om lichtinstraling te minimaliseren

bestaande boom behouden

1 parkeerplek vervalt

verhoogde bushalte

1 parkeerplek vervalt

andere kleur asfalt op kruispuntvlak

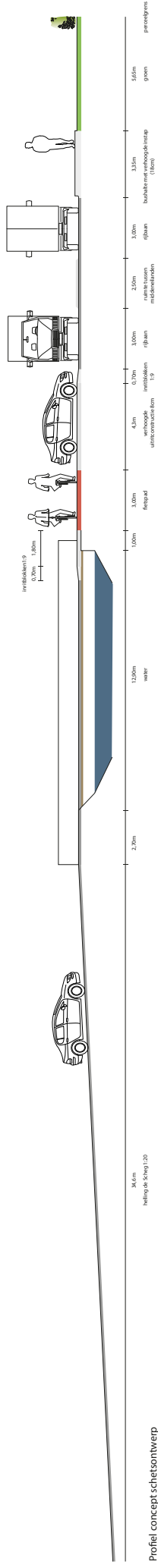
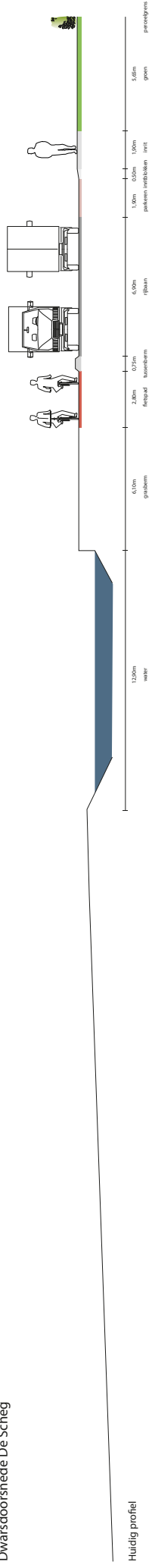
voetgangersoversteek (betontegels)

visuele plateau-markering

48

46

Dwarsdoorsnede De Scheg



Tussen kruispunt Boezemweg en kruispunt De Scheg

Haag tussen fietspad en weg

Een haag tussen het fietspad en de weg zorgen voor een betere afscheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer en geeft de Vlielandseweg een groener karakter. In de haag is ook ruimte voor lantaarnpalen. Het plaatsen van deze lagere lantaarnpalen in de haag zorgt voor minder licht inschijnen en is passender bij een 30 km/uur-straat.

Fietspad

Het fietspad wordt verhoogd ten opzichte van de huidige hoogte vanwege de waterkering die verplaatst wordt van de weg naar het fietspad. Daardoor hoeft de weg zelf niet te worden verhoogd. De bruggetjes naar de woningen kunnen de bestaande hoogte houden. Het fietspad wordt verbreed van gemiddeld 2,75 meter naar 3,5 meter.

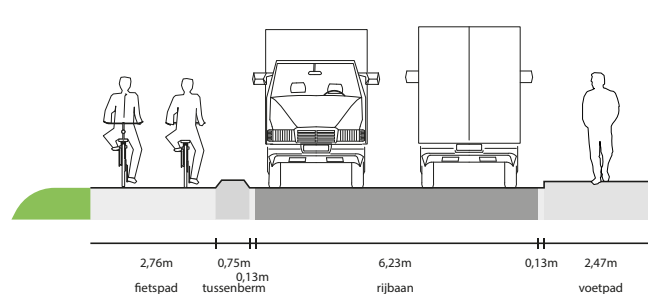
Voetgangers

Het trottoir aan de oostzijde wordt iets kleiner, met 10 tot 30 centimeter. Maar door het verbreden van de parkeervakken zal ook minder op het trottoir worden geparkeerd. Er is onvoldoende ruimte om aan de westzijde een voorziening te maken voor voetgangers. Voetgangers mogen gebruik maken van het bredere fietspad van 3,5 meter. Het bredere fietspad maakt de situatie voor incidentele voetgangers al beter dan nu het geval is, voetgangers worden zoveel mogelijk gestimuleerd om het voetpad aan de oostzijde te gebruiken door goede oversteekplaatsen en een goed trottoir aan de oostzijde.

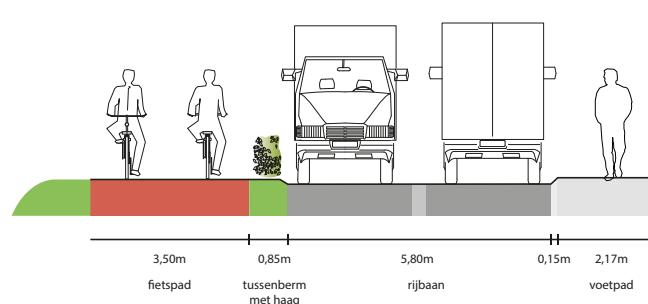
Parkeren

Parkeren gebeurt op hetzelfde niveau als het trottoir. Er vervallen geen parkeerplekken in dit deel.

Dwarsdoorsnede 3 (t.h.v. Vlielandseweg 42)

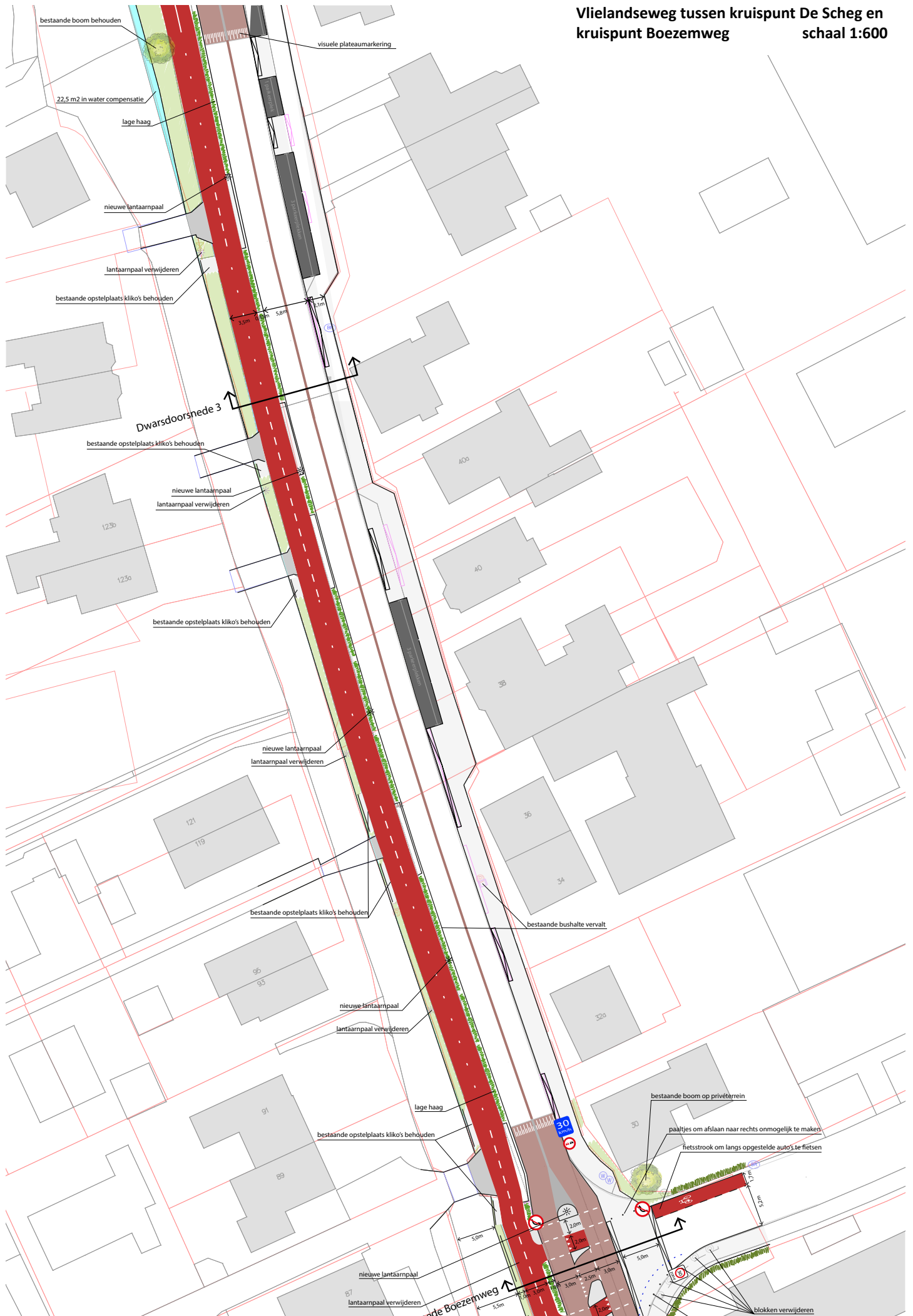


Huidig profiel



Profiel concept schetsontwerp

Vlielandseweg tussen kruispunt De Scheg en
kruispunt Boezemweg
schaal 1:600



Kruispunt Boezemweg

Beperken in- en uitrijden Boezemweg

Om het kruispunt veilig in te kunnen richten voor overstekende fietsers en voetgangers is het noodzakelijk om groot verkeer te weren bij het in- en uitrijden van de Boezemweg. Er geldt een verbod voor vrachtverkeer om vanuit de Vlielandseweg de Boezemweg in en uit te rijden, ze mogen wel rechtdoor blijven rijden op de Vlielandseweg. Het is hierdoor mogelijk om de aansluiting Boezemweg vorm te geven als uitritconstructie, hiermee wordt autoverkeer van en naar de Boezemweg afgeremd en kunnen voetgangers de Boezemweg makkelijk oversteken.

Daarnaast is het voor al het verkeer verboden om vanuit de Boezemweg naar rechts af te slaan en vanuit noordelijke richting Vlielandseweg naar links af te slaan. De inrichting van het kruispunt met oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers maakt het onmogelijk om deze bewegingen te maken. Door deze afslaande bewegingen te verbieden ontstaat er ruimte voor veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. Door het verbod van vrachtverkeer en tractoren ontstaat er ruimte voor een fietsstrook de Boezemweg uit, hierdoor kan fietsverkeer veilig langs wachtende auto's rijden.

Middeneilanden en visueel plateau

De asaanduiding op de Vlielandseweg wordt ter plaatse van het kruispunt verbreed tot verhoogde middeneilanden op het kruispunt. De middeneilanden zorgen voor een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers, daarnaast remmen ze het autoverkeer af doordat ze moeten uitbuigen. Het kruispunt is vormgegeven als visueel plateau door een andere asfaltkleur en plateaumarkering. Lantaarnpalen op de middeneilanden zorgen voor extra attentie.

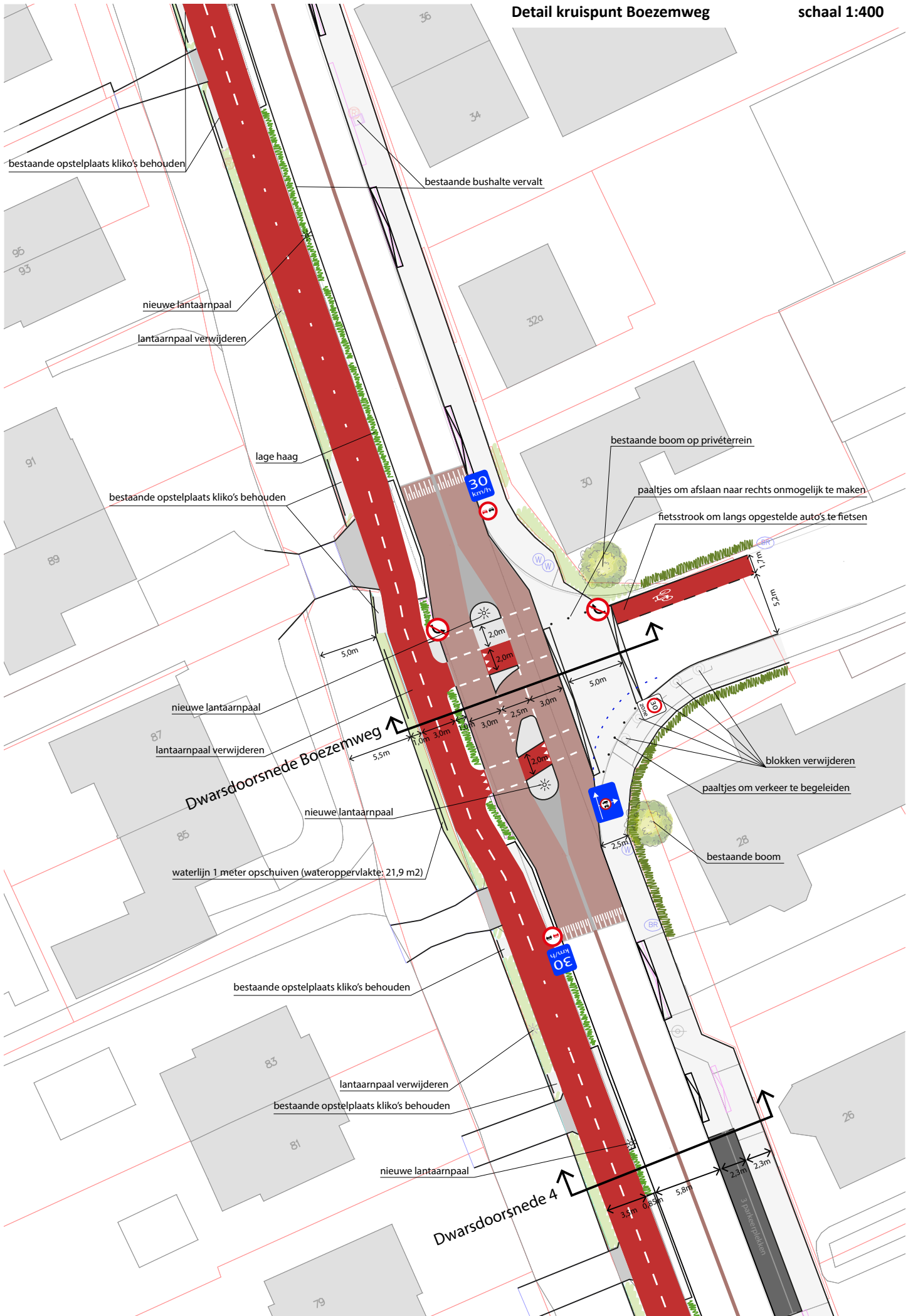
Fietspad

Het fietspad is ter hoogte van het kruispunt 3,0 meter breed, aan beide kanten van het kruispunt is dit 3,5 meter.

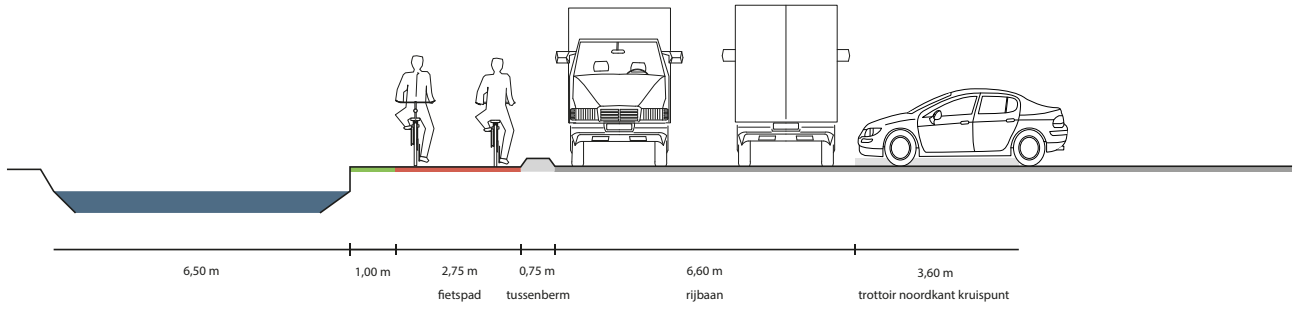
Water

Het kruispuntontwerp met middeneilanden vraagt meer ruimte dan in de huidige situatie aanwezig is. Daarvoor is het noodzakelijk om de waterlijn 1 meter uit te buigen. Het verloren wateroppervlakte wordt gecompenseerd bij het kruispunt De Scheg. Het concept schetsontwerp is voorgelegd aan Hoogheemraadschap en akkoord bevonden.

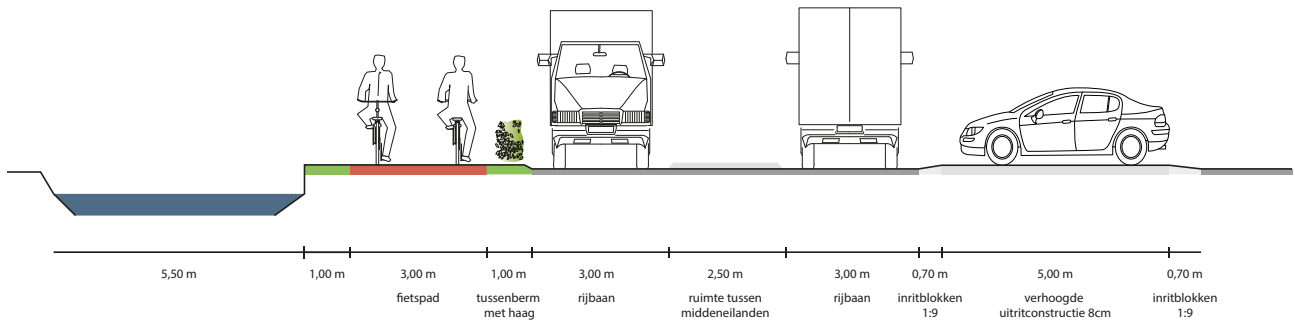
Er worden hekjes geplaatst ter hoogte van de oversteekvoorzieningen voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.



Dwarsdoorsnede Boezemweg



Huidig profiel



Profiel concept schetsontwerp

Tussen zuidelijke grens plangebied en kruispunt Boezemweg

Haag tussen fietspad en weg

Een haag tussen het fietspad en de weg zorgt voor een betere afscheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer en geeft de Vlielandseweg een groener karakter. In de haag is ook ruimte voor lantaarnpalen. Het plaatsen van deze lagere lantaarnpalen in de haag zorgt voor minder licht inschijn en is passender bij een 30 km/uur-straat.

Fietspad

Het fietspad wordt verhoogd ten opzichte van de huidige hoogte vanwege de waterkering die verplaatst wordt van de weg naar het fietspad. Daardoor hoeft de weg zelf niet te worden verhoogd. De bruggetjes naar de woningen kunnen de bestaande hoogte houden. Het fietspad wordt verbreed van gemiddeld 2,75 meter naar 3,5 meter.

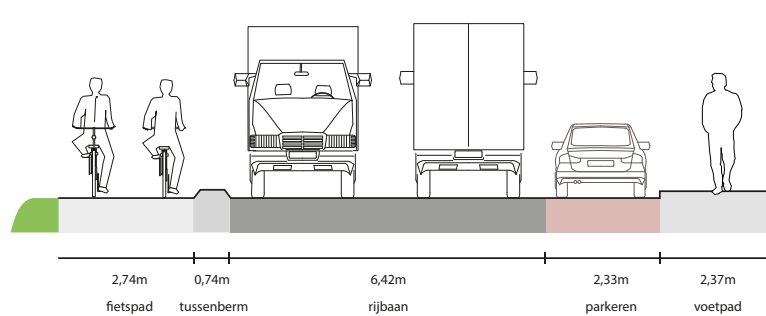
Voetgangers

Het trottoir aan de oostzijde wordt iets kleiner, met 10 tot 30 centimeter. Maar door het verbreden van de parkeervakken zal ook minder op het trottoir worden geparkeerd. Er is onvoldoende ruimte om aan de westzijde een voorziening te maken voor voetgangers. Voetgangers mogen gebruik maken van het bredere fietspad van 3,5 meter.

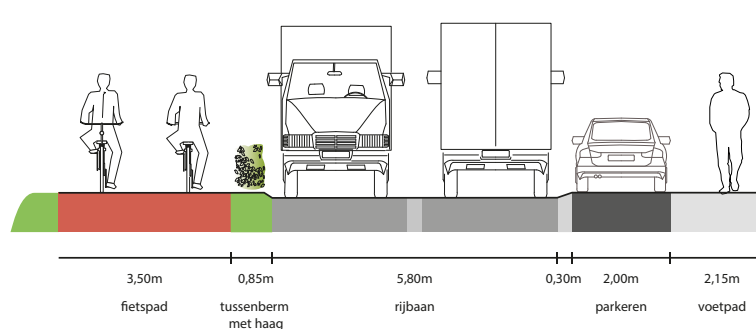
Parkeren

Parkeren gebeurt op hetzelfde niveau als het trottoir. Er worden twee extra parkeerplekken gerealiseerd ter hoogte van Vlielandseweg 20a/20b.

Dwarsdoorsnede 4 (t.h.v. Vlielandseweg 26)

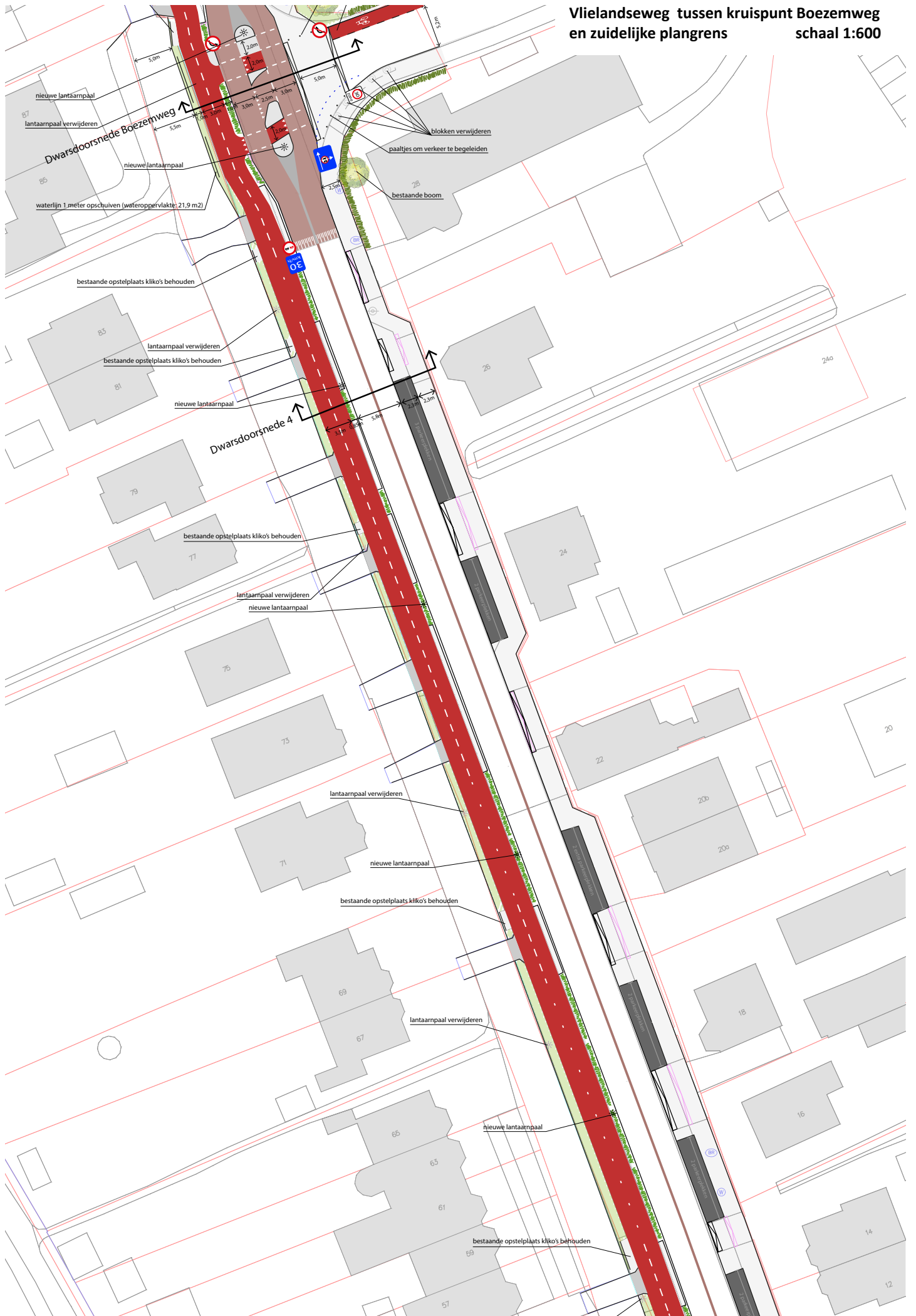


Huidig profiel



Profiel concept schetsontwerp

Vlielandseweg tussen kruispunt Boezemweg en zuidelijke plangrens
schaal 1:600



Vlielandseweg tussen kruispunt Boezemweg
en zuidelijke plangrens
schaal 1:600

