Bestuursarchief Gemeente Bergen op Zoom

Periode 1997 - 2006

BS1997-2006/5681

Aangepast ontwerp reconstructie Rooseveltlaan, 2002

BS1997-2006/5681

CIB Centraal InkoopBureau

Bestelnummer 212421
Zuurvrij karton
Voldoet aan ICN 1

FSC
Mixed Sources
Product group from well-managed forests and recycled wood or fibre

Cert no. CU-COC-809685
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Gemeente Bergen op Zoom

RAADSVOORSTEL

RAADSVERGADERING
d.d. 28 FEB. 2002
Beslissing:
Paraaf

Datum raadsvergadering : 28 februari 2002

Nummer : SROB/28

Behandeld in commissie(s) : Ruimtelijke Ontwikkeling
Beheer en Milieu
Middelen, Economische Zaken en Sport

Onderwerp : Aangepast ontwerp reconstructie Rooseveltlaan

Aan de gemeenteraad,

Voorstel

Wij stellen u voor:
1. in te stemmen met het aangepaste ontwerp voor de reconstructie van de Rooseveltlaan (tekening nummer 38975 d.d. 30 januari 2002);
2. in te stemmen met de volgende ontwerpaspecten:
   a. het aanbrengen van een bomenrij op de toerit;
   b. de kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan uitvoeren als een rotonde;
   c. geen inritten te realiseren in de Rooseveltlaan bij de twee-onder-een-kapwoningen met de huisnummers 150 – 190;
3. de kredieten genoemd in de bijbehorende begrotingswijziging af te ramen en de vrijvallende kapitaallasten in te zetten voor de financiering van het krediet Rooseveltlaan.

Inleiding

In december vorig jaar is aan u een voorstel voorgelegd over dit onderwerp. Het bleek toen niet mogelijk te zijn om een eensluidende mening te krijgen over het verkeerskundige ontwerp. De kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan is namelijk uit te voeren als een kruising met voorsorteervakken en verkeerslichten of de kruising is uit te voeren als een rotonde. Beide oplossingen hebben ieder hun specifieke voor- en nadelen.
Na een verdere analyse van de kruising en de aansluitende wegen wordt voorgesteld de kruising uit te voeren als een rotonde waarvan het ontwerp verder uitgedetailleerd is.

Aanleiding

De verharding van de Rooseveltlaan tussen de rotonde bij de Churchilllaan - Meidoornlaan en de kruising met de Kastanjelaan - Pastoor Jutenlaan verkeert in een slechte staat van onderhoud. Daarnaast is er sprake van geluidhinder van het wegverkeer waarin de huidige klinkerverharding een belangrijke rol speelt. Vandaar dat u in maart 2000 heeft besloten om gelden ter beschikking te stellen voor een reconstructie van de weg. Hiervoor wordt u verwezen naar besluit SROB/19 van 30 maart 2000, waarin door u expliciet is besloten om de reconstructie een jaar te vervroegen, namelijk in 2002. Het initiële project bestreek de uitvoering van de Rooseveltlaan tussen de genoemde rotonde en kruising.

Wij hebben een definitief ontwerp opgesteld dat is gebaseerd op een integrale visie om een beeldbepalende en hoogwaardige entree vanaf de snelweg tot het stadscentrum en de stationslocatie te realiseren.
In deze visie krijgt het eerste deel van de Rooseveltlaan, vanaf de A58 tot de Churchilllaan, een open,

parkachtig karakter, waar de bebouwing een meer vrijstaand karakter krijgt. Dit deel van de Rooseveltlaan wordt in een afzonderlijk project opgepakt en wordt in een later stadium aan u voorgelegd.

Tussen de Churchilllaan en het Kennedyviaduct krijgt de omgeving een stedelijk karakter, waarbij de weg wordt ingericht als een bomenlaan. De bomen moeten een laanstructuur vormen. De bebouwing begeleidt de weg. Deze bomenlaan wordt voortgezet in het eerste deel van de Erasmuslaan en de Jacob Obrechtlaan.

In eerste instantie is een globaal planontwerp gemaakt van het gehele tracé vanaf de Churchilllaan tot aan de Wassenaarstraat, waardoor de uniformiteit en afstemming van het plan zijn gewaarborgd. Er is expliciet rekening gehouden met een optimale aansluiting met de binnenstad. Het deel van de Rooseveltlaan tussen de rotonde en het Kennedyviaduct is verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp om dit deel in 2002 te realiseren.

Uitwerking voorstel

In het ontwerp is rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden. Het nieuwe ontwerp is afgestemd op het groenstructuurplan en de stedenbouwkundige visie over de Rooseveltlaan als de ontsluitingsweg van de binnenstad. Er is veel aandacht geschonken aan de inrichting en uitstraling van de weg. De weg vormt het visitekaartje van de stad. Om de laanstructuur te realiseren is er aan beide zijden van de weg een bomenrij geprojecteerd.
Ook aspecten als verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en parkeren zijn uitdrukkelijk in het ontwerp betrokken. Vooraf zijn er verschillende verkeerstellingen gehouden, waarbij langzaam verkeer en snelverkeer afzonderlijk zijn geteld.
In het ontwerp is er naar gestreefd het aantal parkeerplaatsen te maximaliseren binnen de ter beschikking staande ruimte. De dubbele rijstroken zijn vanwege het verkeersaanbod teruggebracht tot een enkele rijstrook per richting. De breedte van de rijbanen, parkeerstroken, fietspaden en trottoirs is zo gekozen dat optimaal kan worden voldaan aan de daarvoor geldende eisen. Om dit te bereiken dient nog wel een strook grond te worden gekocht van het Zoomvlietcollege nabij de rotonde. De onderhandelingen hierover zijn inmiddels opgestart.

In het Verkeersveiligheidsplan is de Rooseveltlaan aangemerkt als een hoofdontsluitingsweg. Verkeersveiligheid en doorstroming zijn derhalve van groot belang. In het ontwerp zijn de grotere kruisingen in het gehele tracé vanaf de rotonde tot en met de binnenstad onderzocht om te bezien of ze in aanmerking komen voor een rotonde of verkeerslichten.

Er is voor de kruising Rooseveltlaan - Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan een zeer uitvoerige studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een rotonde en verkeerslichten. Gelet op de behandeling in de gemeenteraad en de voorkeur van de bewoners voor een rotonde is ernaar gestreefd om tot de meest haalbare oplossing te komen. Uit een nadere studie naar de kruising en de toevoerende wegen blijkt dat het mogelijk is om een rotonde toe te passen, indien deze verregaand geoptimaliseerd wordt. Dat kan door, in de rotonde, de fietspaden verder van de hoofdrijbaan te brengen. Op een rotonde met vrijliggende fietspaden moet de afstand tussen fietspad en rotonde minimaal 5.00 meter zijn. Op deze wijze kunnen personenauto's zich tussen rotonde en fietspad op stellen om fietsers voorrang te verlenen, zonder dat daarbij het verkeer op de rotonde ernstig wordt gehinderd. De capaciteit van een dergelijke rotonde is groter dan een rotonde met aanliggende fietspaden in de voorrang. Het gevaar van beperkte doorstroming op de Rooseveltlaan in de spits blijft, echter dit is wel wat minder manifest dan bij een rotonde met aanliggende fietspaden.
Ruimtelijke gezien is deze rotonde uitsluitend met enige aanpassingen ten opzichte van de geldende ontwerpeisen te realiseren. Schetsmatig is een aantal aanpassingen uitgewerkt. Bijzondere aandacht is noodzakelijk voor de ruimte van voetgangers, de symmetrie van de rotonde ten opzichte van de verschillende rijbanen, en de "afrijroutes" voor het fietsverkeer. Dit laatste vooral van en naar de Kastanjelaan. Aanpassingen van de kruising Meidoornlaan zijn niet strikt noodzakelijk.

Wel zal de ontwikkeling van het verkeer op de aanvoerwegen en de verkeersafwikkeling op de

rotonde nadrukkelijk en regelmatig in de gaten gehouden moeten worden. In de (nabije) toekomst kunnen aanvullende verkeersremmende en\of verkeersregulerende maatregelen op de Pastoor Jutenlaan en/of Guido Gezellelaan nodig zijn. Deze kunnen gefaseerd doorgevoerd worden in de lijn als eerder in deze notitie aangegeven. Mogelijke maatregelen kunnen worden genomen in de vorm van drempels, wegversmallingen, doseren op afstand en\of doseren op de kruising. In een latere fase zal daar dan een voorstel voor worden gedaan.

De wegverharding wordt vervangen door een rijbaan van asfalt en voorzien van een geluidsreducerende deklaag. Een aantal woningen aan de Rooseveltlaan, Abeelstraat en Klimopstraat staat op de A-lijst van de RMD, wat impliceert dat ze in aanmerking komen voor gevelisolatie. Door het toepassen van een geluidsreducerende verharding kan de gevelisolatie beperkter uitgevoerd worden waardoor de kosten lager zijn.
Het is mogelijk dat er uiteindelijk minder woningen voor geluidsisolatie in aanmerking komen omdat de geluidsbelasting afneemt. De RMD onderzoekt dit momenteel. Het Bureau Sanering Verkeerslawaai van het Directoraat-Generaal Milieu verstrekt subsidies voor het toepassen van geluidsreducerend asfalt. De nieuwe asfaltverharding moet voldoen aan de eisen die daarbij worden gesteld, dat wil zeggen een geluidsreductie van minimaal 3 dB(A) bij een rijsnelheid van 50 km/uur. Een aanvraag voor subsidie is inmiddels verzonden. Nog niet zeker is of de subsidie versterkt wordt omdat de totale subsidiepot begrensd is.

De huidige openbare verlichting voldoet niet meer en wordt eveneens gerenoveerd.

De riolering verkeert in een goede staat van onderhoud en behoeft uit oogpunt van kwaliteit niet vervangen te worden. Een klein deel van de riolering moet echter worden omgelegd, dan wel worden vervangen in verband met het nieuwe ontwerp.

Overwegingen door inspraak

Het ontwerp van de nieuwe inrichting van de weg is twee maal voor gelegd aan de bewoners ter informatie en ter becommentariëring. De uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn opgenomen in de bijlage van dit raadsvoorstel.

Financiële overwegingen & Dekking

In het verleden zijn budgetten gereserveerd voor de voorbereiding en uitvoering van het project, namelijk totaal € 1.497.474,71 (ƒ 3.300.000,00). Het oorspronkelijke project bestond uit vervanging van de verharding tussen de rotonde en de kruising met de Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan omdat de wegverharding in een zeer slechte staat van onderhoud verkeerde. In het huidige ontwerp wordt ook de toerit naar het Kennedyviaduct meegenomen vanwege de geluidsoverlast en vanwege de wens om hier de laanstructuur voort te zetten. Om het brede wegprofiel van begin tot eind te realiseren dient er een kleine strook grond te worden gekocht van het Zoomvlietcollege waarbij de huidige entree van de school aangepast moet worden. Vanwege de te planten bomen moet er incidenteel riool omgelegd worden, dan wel opnieuw gelegd worden.
In de kredietraming is rekening gehouden met de aanleg van een rotonde met vrijliggende fietspaden en bijbehorende maatregelen.

Op basis van een globale kostenraming worden de uitvoeringskosten geraamd op € 1.769.742,84 (ƒ 3.900.000,00). Voor de voorbereiding en begeleiding van de uitvoering wordt € 272.268,13 (ƒ 600.000,00 geraamd). De globale kostenraming kent overigens een prijsonnauwkeurigheid van 15%.

Door diverse kredieten af te ramen en de vrijvallende kapitaallasten in te zetten komt het totale budget voor de reconstructie Rooseveltlaan op € 1.975.819,-- (ƒ 4.354.132,--). De onderbouwing treft u aan in de bijgevoegde begrotingswijziging.

Een ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,

De secretaris,	De burgemeester,
Mr. P.B.J.M. Thomassen.	Dhr. P.A.C.M. van der Velden.

De raad van de gemeente Bergen op Zoom;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 29 januari 2002, nr. SROB/28;

Gelet op gemeentewet;

BESLUIT:

1. in te stemmen met het aangepaste ontwerp voor de reconstructie van de Rooseveltlaan (tekening nummer 38975 d.d. 30 januari 2002);
2. in te stemmen met de volgende ontwerpaspecten:
   a. het aanbrengen van een bomenrij op de toerit;
   b. de kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan uitvoeren als een rotonde;
   c. geen inritten te realiseren in de Rooseveltlaan bij de twee-onder-een-kapwoningen met de huisnummers 150 – 190;
3. de kredieten genoemd in de bijbehorende begrotingswijziging af te ramen en de vrijvallende kapitaallasten in te zetten voor de financiering van het krediet Rooseveltlaan.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 februari 2002

De secretaris,

De burgemeester,

Bijlage behorend bij raadsvoorstel SROB/28 , 28 februari 2002

Overwegingen vanuit de inspraak

Op 16 augustus 2001 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden over het project. Toen werd het eerste ontwerp voorgelegd aan de bewoners. De belangrijkste punten waar de bewoners het ontwerp op gewijzigd wilden hebben betroffen de dubbele bomenrij, de inrichting van de kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan en het aantal parkeerplaatsen.

In het eerste ontwerp was aan beide zijden van de weg een dubbele bomenrij geprojecteerd, waarbij de binnenste rij bomen tussen de langsparkeervakken stond en de buitenste rij bomen in het trottoir. In elke rij stonden de bomen 13 meter uit elkaar. Een deel van de bewoners had bedenkingen tegen de buitenste rij bomen omdat zij overlast vreesden omdat de bomen relatief dichtbij de woningen zouden komen. In het voorlopig ontwerp is de dubbele bomenrij vervangen door een enkele bomenrij die nu in de strook tussen de parkeerplaatsen en het fietspad is gepland. De bomen worden in de Rooseveltlaan om de 9 meter en op de toerit van het viaduct om de 13 meter geplaatst.

Een aantal bewoners vroeg met klem om een rotonde te projecteren in de kruising met de Kastanjelaan en de Pastoor Jutenlaan omdat een rotonde goed werkt om het verkeer af te laten stromen. Hierop is een ontwerp gemaakt van een rotonde met vrijliggende fietspaden op de kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan.

Op verzoek van de bewoners is er gezocht naar extra parkeerruimte. Deze is o.a. gevonden door voor de flat bij de Walcherenstraat gestoken parkeerplaatsen te maken in plaats van langsparkeervakken en door in het nieuwbouwplan van het Spectrum in de Karel Doormanstraat extra parkeerruimte op te nemen.

Op de tweede bewonersinformatieavond van 6 november 2001 is het voorlopig ontwerp aan de bewoners voorgelegd. Hierop hebben de bewoners gereageerd. De bewoners waren in het algemeen erg positief over het ontwerp. Over de volgende drie vragen kon geen eensluidend standpunt worden ingenomen en is besloten ze expliciet aan u voor te leggen.

1. Bomen op de toerit van het Kennedyviaduct.

Kunnen de bomen op de toerit van het Kennedyviaduct komen te vervallen omdat ze relatief dichtbij de erfafscheidingen komen?
In het ontwerp is bewust een laanbeplanting opgenomen. Voor de uitstraling en de beleving is een ononderbroken laanstructuur essentieel en wordt hierdoor de hele route tot de binnenstad tot een eenheid gevormd. Ook is van belang dat door de doorlopende laanstructuur uitvoering wordt gegeven aan het groenstructuurplan.
Op de toerit van het viaduct staan de bomen met het hart op 2,5 meter van de erfafscheiding omdat er geen ruimte is om ze verder weg te plaatsen. Een wettelijke grens is 2 meter. De boomgaten worden voorzien van antiworteldoek. Onderling staan de bomen op 13 meter uit elkaar.
In het planontwerp gaat we uit van zilveresdoorns (Acer saccharinum cv). Deze bomen zijn om verschillende redenen erg geschikt als laanbomen. De bladerkronen blijven transparant waardoor er voldoende zonlicht doorheen kan vallen. Het wortelstelsel van deze bomen drukt de bestrating niet op. Verder heeft deze esdoorn wat kleinere, mooi gevormde bladeren die in de zomer frisgroen van kleur zijn en in de herfst verkleuren naar fraai oranjerood en purperrood. Na ongeveer 10 jaar zijn de bomen circa 10 meter hoog met een bladerkroon van circa 5 meter breed. Uiteindelijk kunnen de bomen, na 80 tot 90 jaar, 20 meter hoog worden. De kroon blijft ook op hoge leeftijd vrij transparant. De afzonderlijke takken blijven zichtbaar en groeien niet in elkaar. De bomensoort is derhalve erg geschikt voor toepassing en zal de woonomgeving en uitstraling van de weg verhogen.
Wij stellen derhalve voor om het bomenplan, zoals in het definitief ontwerp opgenomen, te handhaven. Overigens is het altijd mogelijk dat er gedurende de werkzaamheden nog in de marge geschoven wordt met de exacte plaats van de bomen.
Indien de bomenrij vervalt op de toerit van het viaduct bedragen de minderkosten ƒ 85.000,00

(€ 38.571,32), omdat er 18 bomen minder geplant worden en er daar geen riolering omgelegd dan wel verplaatst moet worden.

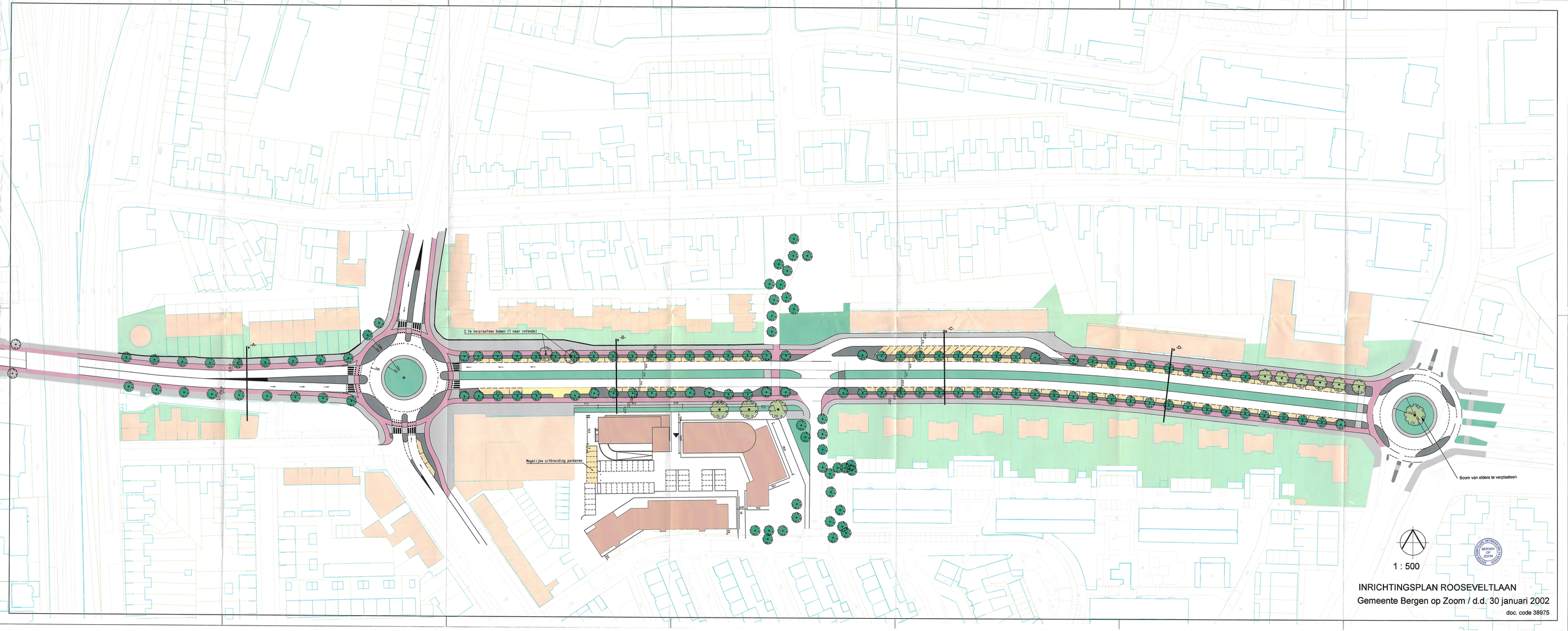
2. Inrichting kruising Rooseveltlaan –Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan.

Kan de gemeente toch geen rotonde aanleggen op de kruising Rooseveltlaan – Kastanjelaan – Pastoor Jutenlaan? Zoals eerder aangegeven en in de andere bijlage is opgenomen verdient een kruising met verkeerslichten vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur. Vanwege de nadelen van verkeerslichten wordt gekozen om een rotonde aan te leggen met vrijliggende fietspaden. Om de rotonde te ontlasten dient het verkeersaanbod via Pastoor Jutenlaan - Guido Gezelllelaan beter beheerst te worden. Wel zal de ontwikkeling van het verkeer op de aanvoerwegen en de verkeersafwikkeling op de rotonde nadrukkelijk en regelmatig in de gaten gehouden moeten worden. In de (nabije) toekomst kunnen aanvullende verkeersremmende en\of verkeersregulerende maatregelen op de Pastoor Jutenlaan en/of Guido Gezellelaan nodig zijn. Deze kunnen gefaseerd doorgevoerd worden in de lijn als eerder in deze notitie aangegeven. Mogelijke maatregelen kunnen worden genomen in de vorm van drempels, wegversmallingen, doseren op afstand en\of doseren op de kruising. In een latere fase zal daar dan een voorstel voor worden gedaan.

Overigens wordt bij het toepassen van een rotonde *f* 400.000,00 (€ 181.512,09) bij aanleg bespaard, omdat de verkeersregelinstallatie niet vervangen hoeft te worden. Omdat er mogelijk nog verkeersremmende en\of verkeersreducerende maatregelen getroffen moeten worden en de hoogte van de kosten nog niet bekend zijn, wordt voorgesteld het hiervoor genoemde bedrag te reserveren voor deze maatregelen.
Bij een rotonde wordt jaarlijks circa *f* 20.000,00 (€ 9.075,60) bespaard door het wegvallen van de exploitatiekosten van een verkeersregelinstallatie.

3. Inritten bij de twee-onder-een-kapwoningen in de Rooseveltlaan.

Een aantal bewoners van de twee-onder-een-kapwoningen (even huisnummers 150 t/m 190) heeft gevraagd om in het ontwerp inritten op te nemen zodat hun woningen aan de voorzijde bereikbaar zijn. In het verleden zijn aanvragen voor een inritvergunning steeds afgewezen omdat de verkeerssituatie dit niet toestaat. Bij het uitrijden moet de bestuurder immers achteruitrijdend achtereenvolgens het trottoir en het fietspad kruisen en vervolgens tussen de geparkeerde auto's door de weg opdraaien. Dit levert gevaarlijke situaties op. Bij het bouwen van deze woningen was dit bekend, zodat de garages aan de achterzijde (Jan Dercksstraat) zijn gebouwd. Alle percelen zijn dus via de achterzijde bereikbaar. Wij hebben in het definitief ontwerp dan ook geen inritten opgenomen en adviseren u daarmee in te stemmen.
De keuze om wel of geen inritten aan te leggen heeft overigens geen financiële consequenties.



1 : 500

INRICHTINGSPLAN ROOSEVELTLAAN

Gemeente Bergen op Zoom / d.d. 30 januari 2002

doc. code 38975