

Reactieformulier oordeelsvormende bijeenkomst

Onderwerp: Voorstel tot vaststellen van het voorlopig ontwerp Heikantstraat
Nummer: 2024-07
Datum vergadering: 6 februari 2024



Portefeuillehouder: P. van de Loo
Behandelaar: Toine Schoester

Kernboodschap voorstel:

Wij vragen u in te stemmen met het voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Heikantstraat voor zover deze is gelegen buiten de bebouwde kom. Deze herinrichting is noodzakelijk omdat de weg en de daarbij behorende constructie aan het einde van de levensduur is. Gelijktijdig met de herinrichting is het voorliggende ontwerp dusdanig vorm gegeven dat het voldoet aan de in ons land gebruikelijke richtlijnen.

In dit voorstel wordt het voorliggende ontwerp nader toegelicht en liggen een aantal mogelijke keuzes binnen het ontwerp aan u voor.

Voorstel aan de gemeenteraad Vast te stellen het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat.	X	A-stuk (bespreekstuk)
		B-stuk (hamerstuk)

In overleg met de portefeuillehouder/het college is vastgesteld dat de volgende punten nog beantwoording behoeven:

Fractie ZW14:

1. Hoe kan de grens van de bebouwde kom worden verlegd, ten behoeve van een uitbreiding van de 30 kilometerzone en sparen van bomen?

Fractie D66:

1. Wat is de beste manier om op de kruisingen, met drempels, effectief de veiligheid te bevorderen, maar geen overlast te veroorzaken?

Fractie AWB:

1. Klopt in het ontwerp de breedte van het asfalt, ten opzichte van de betonstenen en de totale breedte wel?

Het college heeft toegezegd:

1. Uiterlijk op 21 februari de bovenstaande vragen te beantwoorden.

Beantwoording college vragen:

Fractie ZW14:

Artikel 20A wegenverkeerswet vermeldt dat grenzen van de bebouwde kom worden vastgesteld door gemeenteraad.

De grens van de bebouwde kom wordt volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State echter niet bepaald door een verkeersbord (en dus niet door de Wegenverkeerswet), maar door de feitelijke situatie en de aard van de omgeving. Van belang hierbij is waar de bebouwing feitelijk (nagenoeg) ophoudt.

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor het aanduiden van de komgrenzen. Daaruit komt onder andere naar voren dat de dichtheid van de bebouwing minimaal 30% moet zijn per 100 meter (bij enkelzijdige bebouwing 50%) en de afstand tot de huizen aan de wegas niet meer moet bedragen dan drie keer de hoogte van de bebouwing. Herinrichting van de Heikantstraat tot bijvoorbeeld de Gildebosweg is niet overeenkomstig de norm.

Mocht de weg ingericht worden als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom dan passen we de CROW-richtlijnen toe. (in dit geval de ASVV 2021). Die schrijft een minimale wegbreedte voor van 5,50 meter bij een ontwerpsnelheid van 30 km/u. Dit is gebaseerd op een profiel waarbij twee vrachtauto's elkaar moeten passeren.

Daarbovenop komt een maatvoering voor de vrije ruimte van motorvoertuigen en de obstakelvrees ten opzichte van voorwerpen (bv. paaltjes, bomen...). De ruimte die is voorzien voor zijdelingse bewegingen tijdens het rijden bedraagt 15 tot 30 cm. De benodigde ruimte bedraagt dan minimaal 5,80 meter.

Het huidige profiel van de Heikantstraat is 5,50 meter breed. De bomen staan hier tegen de rijbaan. Bij een ontwerpsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom, is zoals eerder vermeld minimaal een ruimte van 5,80 meter nodig.

Omdat de afstand tussen boom en verharding nagenoeg nihil is, zal ook bij het verplaatsen van de bebouwde kom en het verlagen van de maximum snelheid, de aanwezige wegdekschade als gevolg van de bomen blijven bestaan zo niet toenemen. Bij de verlegging van de komgrens zullen de bomen dan ook verwijderd moeten worden.

De inrichting van een weg met een ontwerpsnelheid van 30 km/h vraagt een volledige en geloofwaardige inrichting (dus met klinkerverharding, gelijkwaardige kruispunten, extra snelheidsremmers etc.) én een geloofwaardige komgrens conform de richtlijnen. Gelet op het bovenstaande wordt er negatief geadviseerd om de komgrens te verleggen omdat dit niet past bij de aard en omvang van de omgeving.

Fractie D66

De drempels i.c. verhoogde kruisingsvlakken dragen in de huidige situatie bij aan een verlaging van de gereden snelheid. De keuze voor de vormgeving van de huidige snelheidsremmende maatregel (bv hellingshoek van de drempels) zijn een combinatie van effectiviteit, het verhogen van de verkeersveiligheid en de afstemming met de omgeving waarbij geluid en trilling overlast een nadrukkelijke plek heeft gekregen. De huidige vormgeving is dus volgens ons de beste manier en afgestemd in het samenspraaktraject.

Fractie AWB

De Heikantstraat buiten de bebouwde kom wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg. In dat profiel dient een rijbaan van 4,50 meter (breete tussen de markering) te zijn opgenomen en een dient de breedte van het profiel kleiner of gelijk te zijn aan 6,00 meter. Exclusief de grasbetonstenen is het profiel 5,50 meter breed. Het profiel van vrije ruimte kent een minimale maat van 1,50 meter. We hebben op de Heikantstraat de minimale maatvoering voorgesteld.

In bepaalde gevallen kan voorgesteld worden om een aanvullende voorziening op te nemen. In dit geval hebben we dat gedaan vanwege het bochtige profiel in combinatie met het vrachtverkeer en landbouwverkeer. Het wegprofiel heeft aan beide zijden een extra versteviging gekregen (bermbeveiliging) die is afgestemd in het samenspraak proces met denktankleden. Deze versteviging is uitgevoerd in grasbetonstenen met een geluidreducerend karakter. Vanwege de gehele reconstructie van de weg is een extra versteviging van de berm met onderlagen, zoals op de OLVdijk, kostentechnisch niet

verantwoord.

Voor de obstakelvrije zone aan de buitenberm (tussen fietspad en buitenste bomenrij) is een maat van 1,00 meter gebruikelijk. Door het opschuiven van het fietspad, zoals in het ontwerp is voorgesteld, wordt de gebruikelijke maatvoering gehaald en is de kans van wortelopdruk in de toekomst zeer gering.

Datum reactie college: 20 februari 2024